

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg

März 2022

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg

Auftraggeber:

Gemeinde Henstedt-Ulzburg
Rathausplatz 1
24558 Henstedt-Ulzburg

Auftragnehmer:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Anne Kis
B.Sc. Moritz Brandner

Hamburg/Berlin, März 2022

Inhaltsverzeichnis

0	Vorbemerkungen.....	5
1	Hintergrund und Vorgehensweise	6
2	Ausgangssituation	7
2.1	Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur	7
2.2	Überörtliches Radwegenetz	10
2.3	Analyse des Unfallgeschehens	11
2.4	Online-Beteiligung zum Regionalen Verkehrskonzept	13
2.5	Zusammenfassende Bewertung der Ausgangssituation	14
3	Zielsetzungen und Leitlinien	15
4	Konzeption des Hauptradroutennetzes	20
5	Maßnahmenkonzeption	25
5.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Hauptradroutennetzes	25
5.1.1	Radschnellweg	26
5.1.2	Bahnradweg.....	33
5.1.3	Hauptradroute 1.....	38
5.1.4	Hauptradroute 2.....	43
5.1.5	Hauptradroute 3.....	47
5.1.6	Hauptradroute 4.....	56
5.1.7	Hauptradroute 5.....	60
5.1.8	Hauptradroute 6.....	68
5.1.9	Hauptradroute 7.....	70
5.1.10	Hauptradroute 8.....	75
5.1.11	Hauptradroute 10.....	79
5.2	Weitere Maßnahmen.....	86
6	Umsetzungskonzeption	92
7	Quellenverzeichnis.....	97

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Netzplan Fortschreibung Radverkehrskonzept Kreis Segeberg (Ausschnitt) ...	10
Abb. 2:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden 2016-2019	12
Abb. 3:	Auswertung der Online-Beteiligung zum Regionalen Verkehrskonzept	13
Abb. 4:	Anforderungen wichtiger Nutzergruppen an das Radverkehrsnetz.....	19
Abb. 5:	Quellen und Ziele des Radverkehrs	21
Abb. 6:	Hauptradroutennetz.....	23
Abb. 7:	Umsetzungskonzeption	93

0 Vorbemerkungen

Der vorliegende Bericht umfasst die ursprünglich in den Planungs- und Bauausschuss am 13.12.2021 eingebachte Entwurfsfassung, ergänzt um die in der Ausschusssitzung am 21.02.2022 eingebrachten Ergänzungen (Maßnahmen R3-g und R5-f). Darüber hinaus wurden dem Bericht diese Vorbemerkungen hinzugefügt sowie einzelne redaktionelle Korrekturen vorgenommen. Schließlich sind die Darstellungen der einzelnen Maßnahmen im Kapitel 5 um den jeweiligen Beschluss des Planungs- und Bauausschuss ergänzt, um so die fachplanerischen Empfehlungen und die politischen Entscheidungen transparent darzustellen.

Der Planungs- und Bauausschuss hat in seiner Sitzung vom 09.03.2022 den folgenden Gesamtbeschluss gefasst:

Der Planungs- und Bauausschuss stimmt dem vorliegenden Entwurf des Radverkehrskonzeptes, unter Berücksichtigung der sich aus den Einzelbeschlüssen vom 21.02.2022 und von heute ergebenden Änderungen und Ergänzungen, zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, im nächsten Schritt, innerhalb von 8 Wochen, einen initialen Projektplan für die Umsetzung vorzulegen.

Der Projektplan soll folgende Informationen enthalten:

a) für die beschlossenen Maßnahmen:

- 1. Auflistung der beschlossenen Teilprojekte;*
- 2. Grobplanung der beschlossenen Teilprojekte, jeweils mit den Phasen „Planung“ und „Realisierung“ in einem 6-Monats-Raster;*
- 3. grobe Budgetplanung zu heutigen Kosten / vorliegenden Schätzungen, ebenfalls bezogen auf die Phasen „Planung“ und „Realisierung“;*
- 4. Benennung der für die Jahre 2022 und 2023 für die Planung und Umsetzung benötigten Haushaltsmittel;*

b) für die weiter zu evaluierenden Maßnahmen:

- 1. Auflistung der entsprechend beschlossenen Teilprojekte;*
- 2. Grobplanung der Vorlage des nächsten Detaillierungsschritts im Planungs- und Bauausschuss in einem 3-Monats-Raster;*
- 3. Benennung der für die Jahre 2022 und 2023 für die Planung benötigten Haushaltsmittel*

In dem vorliegenden Bericht werden so weit wie möglich geschlechtsneutrale Formulierungen verwendet. Sollte aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche oder weibliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet worden sein, so soll damit keine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts impliziert werden.

1 Hintergrund und Vorgehensweise

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat im Jahr 2016 ein Verkehrsstrukturkonzept für die weitere Verkehrsentwicklung im Gemeindegebiet beschlossen. Das Konzept definiert als übergeordnete Zielsetzung die verträglichere Gestaltung des Verkehrs u.a. durch eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund. Als Bestandteil des Umweltverbunds soll der Anteil des Radverkehrs am werktäglichen Verkehrsaufkommen (Modal Split) von 14 % auf 22-25 % steigen. Um dieses Ziel zu erreichen, beinhaltet das Verkehrsstrukturkonzept diverse Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und zur Förderung des Radverkehrs.

Zentrale Bedeutung hat dabei die Maßnahme 9 „Erstellung eines Hauptradroutennetzes für die Gemeinde unter Berücksichtigung des Freizeit- und Alltagsradverkehrs“, die mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept umgesetzt wird. Dieses enthält mit dem entwickelten Hauptradroutennetz die zentrale Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes von Henstedt-Ulzburg. Dabei werden die zur Realisierung des Hauptradroutennetzes erforderlichen Maßnahmen inhaltlich konkretisiert und hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung priorisiert und damit ein konkreter Fahrplan für die Umsetzung des Hauptradroutennetzes definiert. Gleichzeitig wird mit dem Hauptradroutennetz eine notwendige Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Fördermitteln für Radverkehrsmaßnahmen geschaffen.

Im Einzelnen umfasst das vorliegende Radverkehrskonzept:

- die Definition eines differenzierten Routennetzes, das den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und Freizeitradverkehrs gerecht wird und in das überörtliche bzw. regionale Radverkehrsnetz eingebunden ist,
- die Konkretisierung der Maßnahmen des Verkehrsstrukturkonzepts im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit und Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich Wirkungen, Kosten, Fördermöglichkeiten, Priorität und Umsetzungshorizont und
- schließlich die Strukturierung der Maßnahmen anhand ihrer Prioritäten und Umsetzungszeiträume in einem konsistenten Umsetzungskonzept, d.h. einem konkreten Umsetzungsfahrplan für die nächsten Jahre.

Im Zuge der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde der zuständige Fachausschuss in mehreren Sitzungen über die Zielsetzungen sowie die Maßnahmenansätze informiert. Darüber hinaus fand bereits frühzeitig eine Abstimmung mit dem ADFC als Fachverband statt. Schließlich wurde am 01.09.2021 eine Planungsradtour mit ca. 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus allgemeiner Öffentlichkeit, Politik und ADFC Ortsgruppe Henstedt-Ulzburg durchgeführt, bei der Problemlagen und Maßnahmenansätze erläutert und diskutiert wurden.

2 Ausgangssituation

Die nachfolgende Bestandsanalyse umfasst im Einzelnen

- die Analyse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur
- die Analyse des überörtlichen Radwegenetzes
- die Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren
- die Auswertung der Online-Beteiligung zum Regionalen Verkehrskonzept

2.1 Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur

Die Grundlage für die nachfolgende Bestandsanalyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sind diverse Befahrungen des Straßen- und Wegenetzes, die 2021 durchgeführt wurden. Die bei diesen Befahrungen identifizierten Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur werden nachfolgend in strukturierter Form anhand ausgewählter Beispiele erläutert.

Bei den dargestellten Ergebnissen der Bestandsanalyse ist zu berücksichtigen, dass diese in erster Linie dazu dienen sollen, Verbesserungspotenziale für den Radverkehr zu identifizieren. Sämtliche Bewertungen erfolgen daher vorrangig aus Sicht des Radverkehrs. Mit dieser methodisch notwendigen Vorgehensweise geht grundsätzlich einher, dass eine im Folgenden als negativ für den Radverkehr dargestellte Situation im konkreten Einzelfall unter Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer dennoch die angemessenste Lösung darstellen kann.

Nachfolgend werden die im Rahmen der Bestandsanalyse identifizierten wesentlichen Stärken und Schwächen der derzeitigen Radverkehrsinfrastruktur anhand von Beispielen exemplarisch erläutert.

Radverkehrsverbindungen durch Grünzüge

Ein sehr hohes Potenzial für die Förderung des Radverkehrs stellen aus unserer Sicht die durch Grünzüge verlaufenden Radwegeverbindungen dar. Viele sind für Radfahrende bei geringem Fußverkehrsaufkommen zügig und konfliktfrei befahrbar.

Gleichwohl können diese Verbindungen durch Grünzüge gute Radverkehrsverbindungen im Straßennetz nicht ersetzen, sondern nur ergänzen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Frage des Winterdienstes sowie der sozialen Sicherheit vor allem in den Abend- und Nachtstunden.



Heideweg



Bahnradweg

Unzureichende Breiten (Radweg und Fußweg)

Der vorhandene Bestand an gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. Hochbordradwegen ist auf den meisten Streckenabschnitten deutlich zu schmal. Dies gilt insbesondere auch für die verbleibenden Breiten für den Fußverkehr.

Besonders problematisch ist dies auf einzelnen Abschnitten der Hamburger Straße, wo ein Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr befahren werden muss (Benutzungspflicht!), der auf weiten Abschnitten nicht die erforderlichen Mindestbreiten aufweist, eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit hat und zudem Konflikte an zahlreichen, z.T. schlecht einsehbaren Grundstückszufahrten birgt. Diese Mängel spiegeln sich auch eindeutig im Unfallgeschehen wider.



Norderstedter Straße



Götzberger Straße

Keine durchgängige oder umwegige Führung über Knoten

An verschiedenen Knotenpunkten sind die Radverkehrsführungen sehr umwegig oder fehlen gar komplett oder für einzelne Abbiegebeziehungen. Dies ist umso gravierender, wenn zuvor eine Benutzungspflicht für zu laufende Radwege angeordnet ist.



Beckersbergstraße / Hamburger Straße



Bahnradweg Kisdorfer Straße

Radwegebenutzungspflicht

Es gibt eine im Vergleich zu anderen Kommunen überdurchschnittlich hohe Zahl an Strecken mit Radwegebenutzungspflicht. Dabei finden sich auch eine Reihe von Strecken, bei denen die Anordnungsvoraussetzungen unter Berücksichtigung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils aus 2010 kaum gegeben sein dürften. So werden teilweise die Mindestbreiten der VwV-StVO nicht nur punktuell, sondern über längere Abschnitte deutlich unterschritten. Verschiedene Strecken weisen auch zu geringe Verkehrsstärken auf, um die geforderte besondere Gefahrenlage begründen zu können.



Maurepasstraße



Dammstücken

Oberflächenbeschaffenheit / baulicher Zustand

Zahlreiche Wege weisen erhebliche Straßenschäden auf, die Sicherheit und Fahrkomfort deutlich einschränken.

Viele Geh- und Radwege vor allem im Siedlungsbereich weisen Pflasteroberflächen auf, die z.T. unangenehm zu befahren sind und einen höheren Rollwiderstand haben.



Götzberger Straße

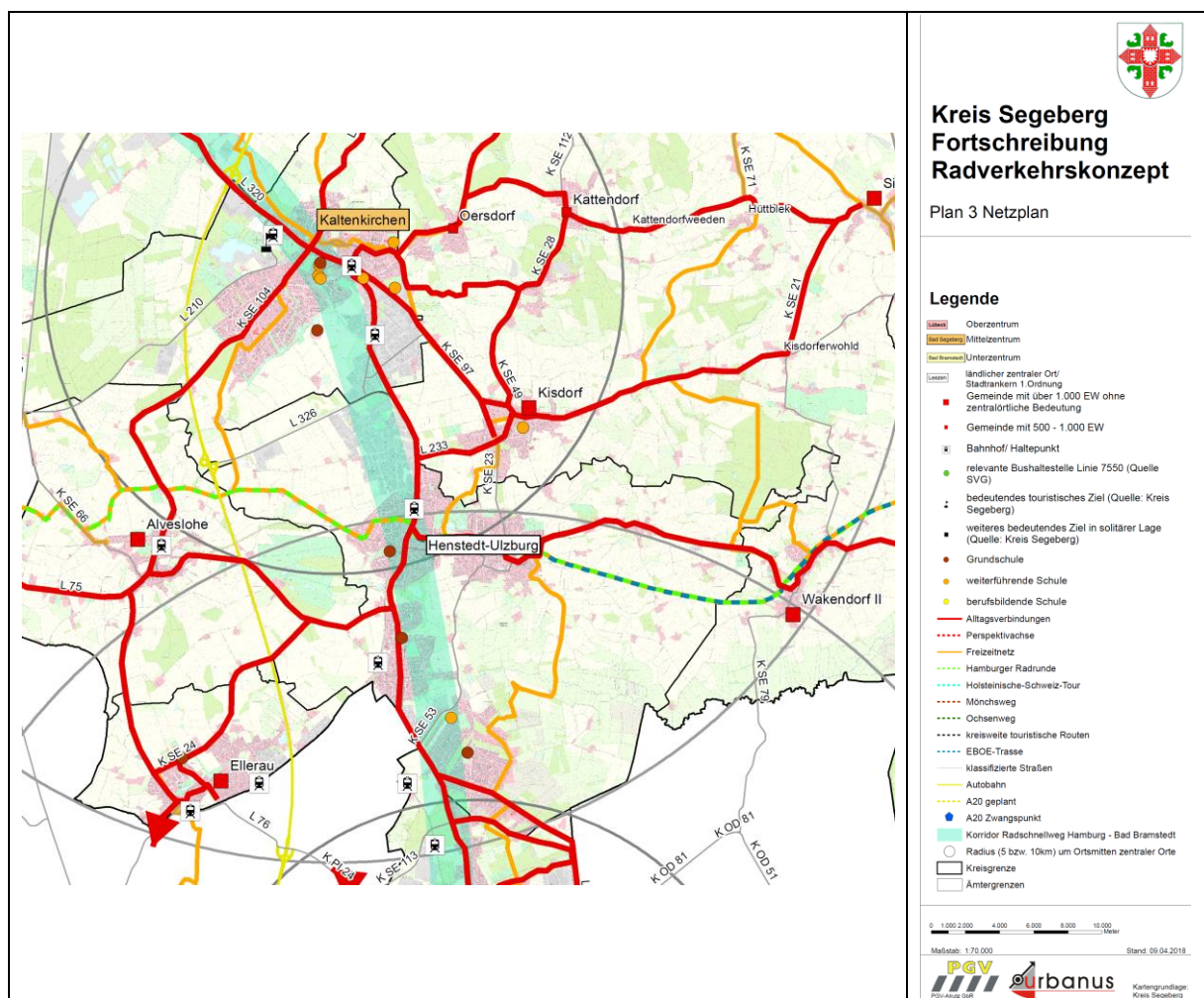


Norderstedter Straße

2.2 Überörtliches Radwegenetz

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden auch die Routen der durch Henstedt-Ulzburg verlaufenden überörtlichen Radverbindungen aus der aktuellen Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Kreises aufgenommen. In diesem wird zwischen sog. „Alltagsverbindungen“, „Perspektivachsen“ und dem „Freizeitnetz“ unterschieden. Sowohl hinsichtlich der Alltagsverbindungen als auch des Freizeitnetzes sind bei der Konzeption des städtischen Radverkehrsnetzes diverse Verbindungen von/nach/durch Henstedt-Ulzburg hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und ggf. vorhandener Alternativen zu prüfen (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Netzplan Fortschreibung Radverkehrskonzept Kreis Segeberg (Ausschnitt)



Quelle: PGV-Alrutz/Urbanus 2018, Plan 3

Auf die Planungen zum geplanten Radschnellweg Hamburg – Norderstedt – Henstedt-Ulzburg – Kaltenkirchen – Bad Bramstedt wird im Rahmen der Maßnahmenkonzeption näher eingegangen.

2.3 Analyse des Unfallgeschehens

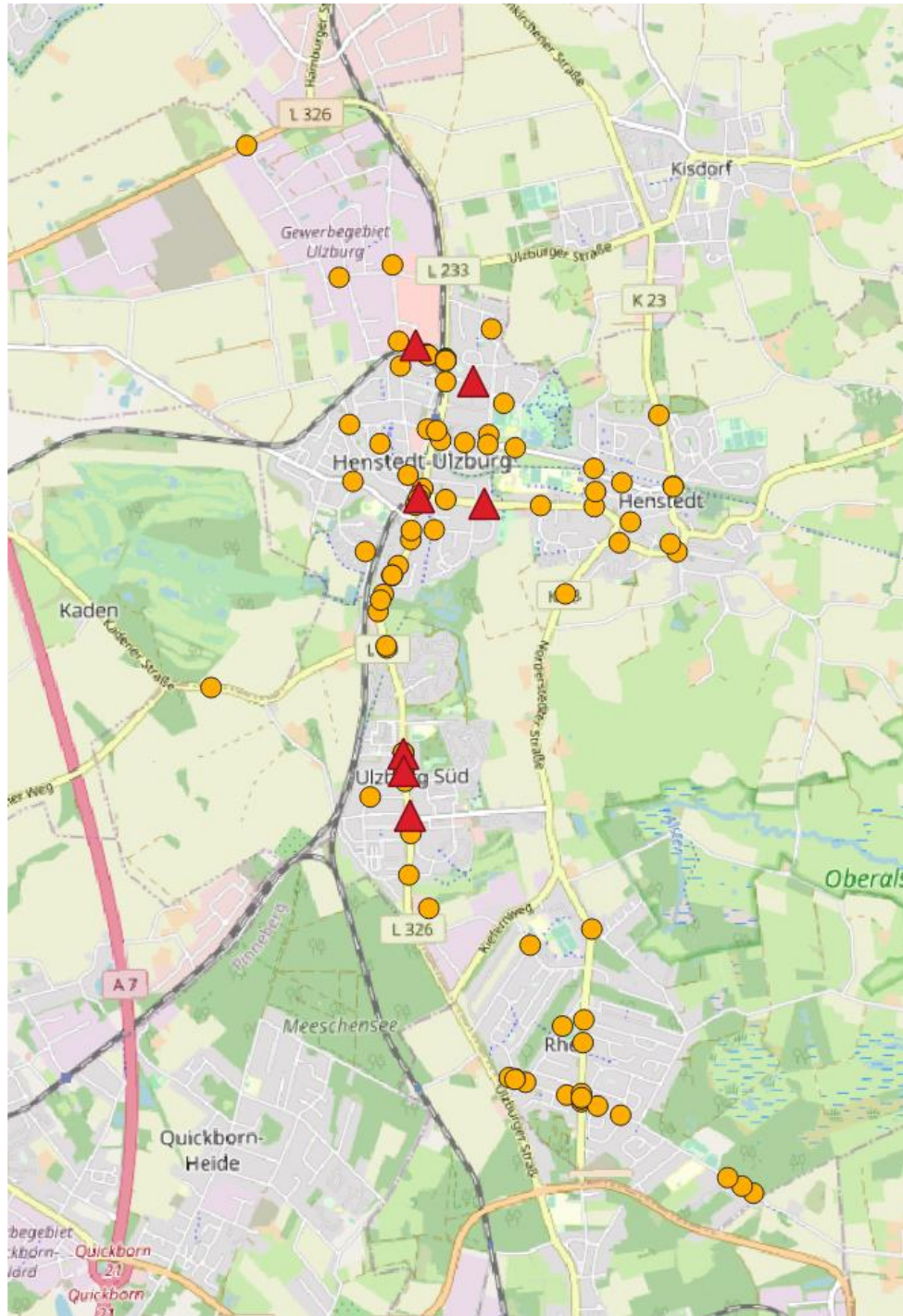
Zur Analyse des Unfallgeschehens wurden die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes für die Jahre 2016 bis 2019 ausgewertet.

In diesen vier Jahren haben sich in Henstedt-Ulzburg insgesamt 102 Unfälle ereignet, an denen Radfahrende beteiligt waren. Dabei wurden bei 7 Unfällen Personen schwer verletzt. Bei 95 Unfällen gab es Leichtverletzte.

Die häufigste Unfallart war „Zusammenstöße mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“ (68 von 102). Demzufolge waren auch die häufigsten Unfalltypen Einbiegen/Kreuzen (51 Unfälle) und Abbiegen (19 Unfälle). Unfälle im Längsverkehr und Fahrurfälle waren dagegen von geringerer Bedeutung (15 bzw. 9 Unfälle). Schwerverletzte waren vor allem bei Einbiegen/Kreuzen- und Abbiegeunfällen zu beklagen (5 von 7 Unfälle).

Die räumliche Auswertung der Unfälle mit verunglückten Radfahrenden zeigt eine deutliche Konzentration auf das Henstedt-Ulzbürger Hauptstraßennetz. Auffällig sind vor allem die Hamburger Straße im Bereich Ulzburg und Ulzburg-Süd, die Wilstedter Straße sowie die Beckersbergstraße und die Maurepasstraße.

Abb. 2: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden 2016-2019

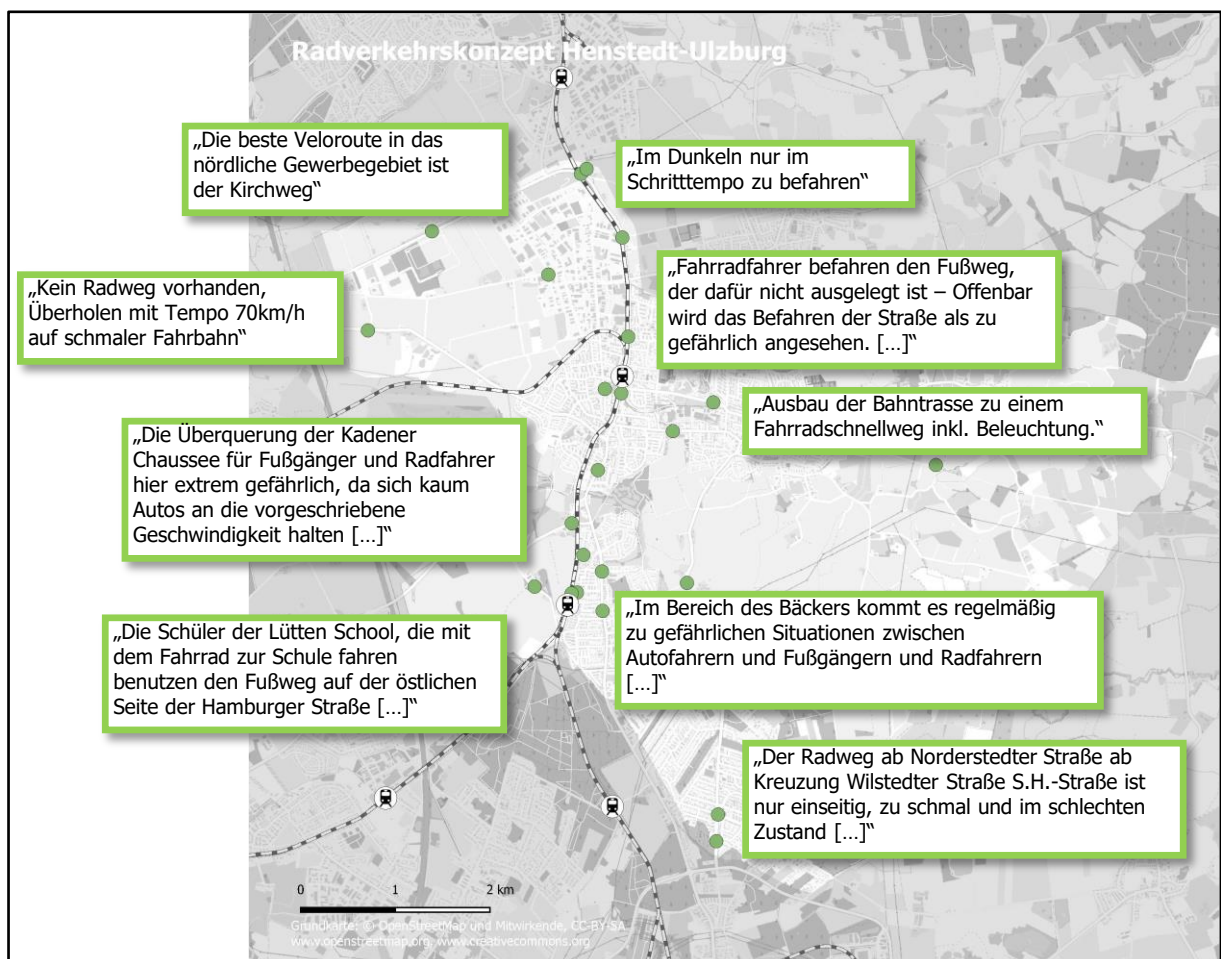


Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

2.4 Online-Beteiligung zum Regionalen Verkehrskonzept

Im Rahmen des Regionalen Verkehrskonzepts für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, die Stadt Kaltenkirchen, das Amt Itzstedt, das Amt Kaltenkirchen-Land und das Amt Kisdorf wurde Anfang 2020 eine Öffentlichkeitsbeteiligung über eine im Internet eingerichteten Beteiligungsplattform durchgeführt, bei der von ca. 300 Nutzerinnen und Nutzern ca. 600 Ideen und Hinweise abgegeben wurden. Dabei wurden von den Teilnehmenden auch diverse Hinweise zum Radverkehr in Henstedt-Ulzburg gegeben, die für das vorliegende Radverkehrskonzept nochmals vertieft ausgewertet und aufbereitet wurden. Die eingegangenen Hinweise betreffen vor allem bauliche, funktionale und sicherheitskritische Mängel der Radverkehrsinfrastruktur sowie sicherheitskritische Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden. In der folgenden Abbildung sind einige der Hinweise exemplarisch dargestellt.

Abb. 3: Auswertung der Online-Beteiligung zum Regionalen Verkehrskonzept



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Die Hinweise und Anregungen wurden bei der Konzepterstellung sowohl in die Überlegungen zum Routennetz als auch zu den erforderlichen Maßnahmen einbezogen.

2.5 Zusammenfassende Bewertung der Ausgangssituation

Die in Henstedt-Ulzburg vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist nach unserer Einschätzung zusammenfassend wie folgt zu bewerten:

- Henstedt-Ulzburg weist aufgrund seiner flachen Topografie und seiner überwiegend durchaus kompakten Siedlungsstruktur grundsätzlich sehr gute Ausgangsbedingungen für Radverkehr auf.
- Diverse Verbindungen im Nebennetz und in Grünzügen ermöglichen ein sicheres und konfliktarmes Befahren ohne bzw. mit wenig Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Insbesondere im Hinblick auf die Zielgruppe der weniger sicher fahrenden Radfahrenden ist dies als Stärke und Potenzial für eine Steigerung des Radverkehrs zu bewerten
- Das Unfallaufkommen mit Radverkehrsbeteiligung ist vergleichsweise gering.
- Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist erhebliche bauliche und funktionale und z.T. auch massive sicherheitskritische Mängel auf.
- Es existiert keine konsistente und durchgängige Radverkehrsführung im Gemeindegebiet.
- Die angeordneten Benutzungspflichten sind angesichts des baulich-funktionalen Zustands der Infrastruktur (Wegebreiten, Führung an Kreuzungen), der Kfz-Verkehrsstärken, des Unfallgeschehens und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und darauf aufbauender Gerichtsentscheidungen überwiegend als rechtlich kaum haltbar zu bewerten.¹
- Ein komfortables, schnelleres Radfahren ist im Hauptstraßennetz kaum möglich.

¹ Vgl. BVerwG 3 C 42.09 vom 18.11.2010

3 Zielsetzungen und Leitlinien

Das Verkehrsstrukturkonzept Henstedt-Ulzburg definiert als übergeordnete Zielsetzung die verträglichere Gestaltung des Verkehrs u.a. durch eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund. Als Bestandteil des Umweltverbunds soll der Anteil des Radverkehrs am werktäglichen Verkehrsaufkommen (Modal Split) von 14 % auf 22-25 % steigen.

Zum Erreichen dieser Zielsetzung ist eine deutliche Förderung des Radverkehrs in Henstedt-Ulzburg erforderlich. Dies umfasst als Teilaspekte, dass

- für den Radverkehr der erforderliche Platz im Straßenraum bereitgestellt wird,
- damit sichere, komfortabel befahrbare und möglichst direkte Verbindungen zur Erledigung der Wege zur Verfügung stehen
- und auf diese Weise letztlich mehr Verkehrsteilnehmende zum Radfahren bewegt werden.

Um dieses zu erreichen, sind neben den für die Bevölkerung relevanten Start- und Zielpunkten vor allem auch die verschiedenen Fahrtzwecke sowie die unterschiedlichen Gruppen von Radfahrenden bzw. Noch-Nicht-Radfahrenden zu berücksichtigen. So unterscheiden sich – wenn auch z. T. nur hinsichtlich einzelner Aspekte – sowohl die Anforderungen des Alltagsradverkehrs von denen des Freizeit- und Erholungsverkehrs als auch die Ansprüche von geübten Alltagsradfahrern gegenüber denen von Gelegenheitsfahrern bzw. von Gruppen mit kognitiven und / oder motorischen Einschränkungen und einem ggf. erhöhten Sicherheitsbedürfnis (Kinder, Ältere etc.). Darüber hinaus sind vor dem Hintergrund der technischen Weiterentwicklung des Fahrrades aber auch der demographischen Entwicklung zukünftig in einem weitaus stärkeren Maß als bisher auch unterschiedliche Fahrradtypen bei den Planungen zu berücksichtigen (Lastenfahräder [u. a. auch zum Kindertransport], Liegeräder, Elektrofahrräder [E-Bikes bzw. Pedelecs], Dreiräder für Erwachsene [sog. T-Bikes]).

Für eine Förderung des Radverkehrs sind neben der Verbesserung der Infrastruktur auch weitergehende Maßnahmen zur Nachfragebeeinflussung erforderlich. Dies können bspw. Marketing-Maßnahmen oder auch Maßnahmen des schulischen, wohnstandortbezogenen oder beruflichen Mobilitätsmanagements sein.

Ausgehend von den dargestellten Zielen und unter Berücksichtigung der Ausgangssituation in Henstedt-Ulzburg werden unter den fünf Schlagworten „Sicher“, „Schnell“, „Verständlich“, „Komfortabel“ und „Entspannt“ die folgenden Leitlinien für die Konzeption eines sicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes in der Gemeinde definiert:

Sicher:

- Für sämtliche den Radverkehr betreffenden Maßnahmen ist der jeweils aktuelle Stand von Recht und Technik anzuwenden. Abweichungen insbesondere von den Vorgaben der technischen Regelwerke werden im Einzelfall unvermeidbar sein, müssen dann jedoch begründet werden.
- Das Radverkehrsnetz ist engmaschig, lückenlos und durchgängig befahrbar zu gestalten.
- Im Hauptstraßennetz sind Radverkehrsanlagen mit durchgängig hoher Qualität und einer sicheren Führung an Kreuzungen herzustellen.
- Das Nebenstraßennetz (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche) sowie straßenunabhängige Wegeverbindungen sind für den Radverkehr attraktiv zu gestalten (Breite, Befahrbarkeit, Beleuchtung), um vor allem für ungeübtere bzw. unsicherere Radfahrende eine Alternative zum Hauptstraßennetz darzustellen.
- Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sind innerorts aufgrund ihres überdurchschnittlichen Unfallrisikos zu vermeiden oder aber besonders zu sichern.
- An den für den Radverkehr relevanten Zielorten sind möglichst zielnah, qualitativ hochwertig und in ausreichender Kapazität, Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen und zu unterhalten.

Schnell:

- Die wesentlichen Quellen und Ziele der Verkehrsteilnehmenden sind anzubinden und möglichst direkt zu vernetzen.
- Das Radverkehrsnetz soll eine gute Vernetzung mit den umliegenden Kommunen sowie eine gute Anbindung an das überregionale und regionale Radverkehrsnetz bieten.
- Die Radverkehrsanlagen sollen auch mit höheren Geschwindigkeiten (schnelle Radfahrende, E-Bikes) sicher und komfortabel nutzbar sein.

Verständlich:

- Das Radverkehrsnetz ist transparent und leicht begreifbar zu gestalten.
- Die Führung des Radverkehrs soll für alle Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Straßenraumgestaltung möglichst selbsterklärend und damit klar und leicht verständlich sein.

Komfortabel:

- Radverkehrsanlagen sollen grundsätzlich hinsichtlich ihrer Linienführung, Breite und Oberflächenbeschaffenheit komfortabel befahrbar sein. Sie sind grundsätzlich hindernisfrei zu gestalten.
- An Kreuzungen und Einmündungen ist eine komfortable Führung herzustellen. Wartezeiten z.B. an Ampeln sind möglichst zu minimieren.
- Im Hauptstraßennetz sind ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten bereitzustellen. Dies gilt insbesondere für Querungen im Zuge von straßenunabhängigen Radverkehrsverbindungen.
- Für das Radverkehrsnetz ist ein ausreichender Winter- und Reinigungsdienst sicherzustellen.

Entspannt:

- Das Radverkehrsnetz soll möglichst entspannt und stressfrei nutzbar sein. Seine Nutzung soll Spaß machen und erholsam sein.
- Die Routenführung soll daher interessant und abwechslungsreich gestaltet sein und sich in die Umgebung einfügen.

Grundsätze für die Gestaltung von Radverkehrsnetzen

Die Grundvoraussetzung einer fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur ist ein zusammenhängendes, gezielt geplantes Radverkehrsnetz, dessen Strecken sich aufgrund ihrer besonderen Qualität von den sonstigen mit dem Fahrrad befahrbaren Verkehrswegen unterscheiden. Ökonomische Aspekte und die Konkurrenz von verschiedenen Nutzungsansprüchen führen dazu, dass der Schwerpunkt bei der Realisierung von Strecken mit besonderer Qualität auf denen mit übergeordneter Verbindungsfunktion liegt. Vergleichbar dem Straßennetz für den Kfz-Verkehr, sollte daher ein Radverkehrsnetz grundsätzlich hierarchisch aufgebaut sein und verschiedene Netzkategorien umfassen. Dies können bspw. sein:

- Hauptrouten mit der Funktion einer direkten Verbindung von Gemeindeteilen, Subzentren sowie bedeutender Quellen und Ziele des Radverkehrs.
- Verbindungs- oder Ergänzungsrouten, die Radverkehrsverbindungen innerhalb der Gemeindeteile gewährleisten bzw. Alternativen zu Hauptrouten bilden und eine Verdichtung des Hauptroutennetzes zum Ziel haben.
- Dem Erschließungs- bzw. Nachbarschaftsnetz, das alle potentiellen Quellen und Ziele an die übergeordneten Netzstufen anbindet.

Bei der Konzeption einer sicheren und flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur sind die folgenden Planungsgrundsätze zu beachten:

- **Plausibilität und Erkennbarkeit** des Gesamtnetzes: Das Netz sollte eine in sich schlüssige und nachvollziehbare Struktur aufweisen. Für seine Wahrnehmung ist ein schlüssiges Leitsystem notwendig, d.h. dass zumindest die Hauptrouten mit einer verständlichen Wegweisung ausgestattet werden.
- **Verbindungsqualität:** Die Erreichbarkeit der Quellen und Ziele muss gewährleistet sein. Durch die Orientierung an der Zielauswahl entsteht ein bedarfsgerechtes Netz. Hinsichtlich der Qualität der Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen gibt es generell Unterschiede zwischen den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs und des freizeitorientierten Radverkehrs. Für den Alltagsverkehr ist das Ziel der Minimierung des Zeitaufwandes vorrangig, wobei der Umwegfaktor kleiner als 1,2 gegenüber der kürzesten Verbindung sein sollte. Für den freizeitorientierten Radverkehr spielt hingegen die Attraktivität der Wegeführung eine bedeutendere Rolle. Daher wird von Freizeitradfahrenden beispielsweise eine Route durch Grünanlagen einer Fahrt entlang von Hauptverkehrsstraßen vorgezogen.
- **Zielgruppenorientierung:** Neben den Hauptzielgruppen alltäglicher und freizeitorientierter Radverkehr, sind die Nutzungsansprüche einzelner Zielgruppen von Bedeutung. So kann beispielsweise eine Teilseparation, d. h. das wahlweise Fahren auf der Fahrbahn und auf den Nebenanlagen ein sinnvolles Angebot für ältere Menschen, Kinder und generell wenig routinierte Radfahrer sein. Auch haben die immer bedeutender werdenden Bereiche der E-Bikes und Lastenräder besondere Ansprüche an die Infrastruktur, die es zu beachten gilt. Die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen veranschaulicht Abb. 4.
- **Sicherheit:** Das Radverkehrsnetz muss ein Höchstmaß an Sicherheit für die Radfahrenden gewährleisten. Dies umfasst zunächst die Verkehrssicherheit, d.h. das Vermeiden von Unfällen und ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden durch eine entsprechende Infrastrukturgestaltung. Darüber hinaus müssen die Verbindungen des Alltagsradverkehrs vor allem bei Dunkelheit den besonderen Anforderungen an eine größtmögliche soziale Sicherheit gerecht werden. Der Schutz vor tätlichen Überfällen muss auf jeden Fall gewährleistet werden, wobei in Fällen von eingeschränkter Kontrolle - beispielsweise nachts - ein höherer Umwegfaktor durchaus akzeptiert wird, wenn dafür alternative Routen bzw. speziell ausgewiesene „Nachtrouten“ durch belebtere, gut einsehbare und überschaubare Bereiche führen.
- **Plausibilität und Erkennbarkeit der Routenführung:** Hierzu ist vor allem eine einheitliche Radverkehrsführung in einem Straßenzug, eine ebene Radwegeführung sowie eine insgesamt gute Befahrbarkeit (glatter Unterbau) zu gewährleisten.
- **Verknüpfungen:** Eine gute Verknüpfung der innerörtlichen und außerörtlichen Radverkehrsnetze sowie zum ÖPNV sind zu gewährleisten.

Abb. 4: Anforderungen wichtiger Nutzergruppen an das Radverkehrsnetz

Anforderungen	Kinder	Pendler	Ältere/eingeschränkte Menschen	Lastenräder / Räder mit Anhänger	E-Bikes	Radwanderer	Sportradfahrer
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●		○	●	○
Geringe Umwege	●	●	●	●			
Ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	●	●	●	●
Soziale Sicherheit	●	●	●	●	●		
Hohe Fahrgeschwindigkeit		●			●		●
Zweispurig befahrbar			●	●		○	
Großzügige Abstellanlagen				●			
Wegweisung	○	○	○			●	
Landschaftliches Erlebnis		○	○	○	○	●	○
Regionale Verbindungen		●			●	●	●

● = sehr wichtig ○ = anzustreben

Quelle: FGSV: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, 2002 und eigene Ergänzungen

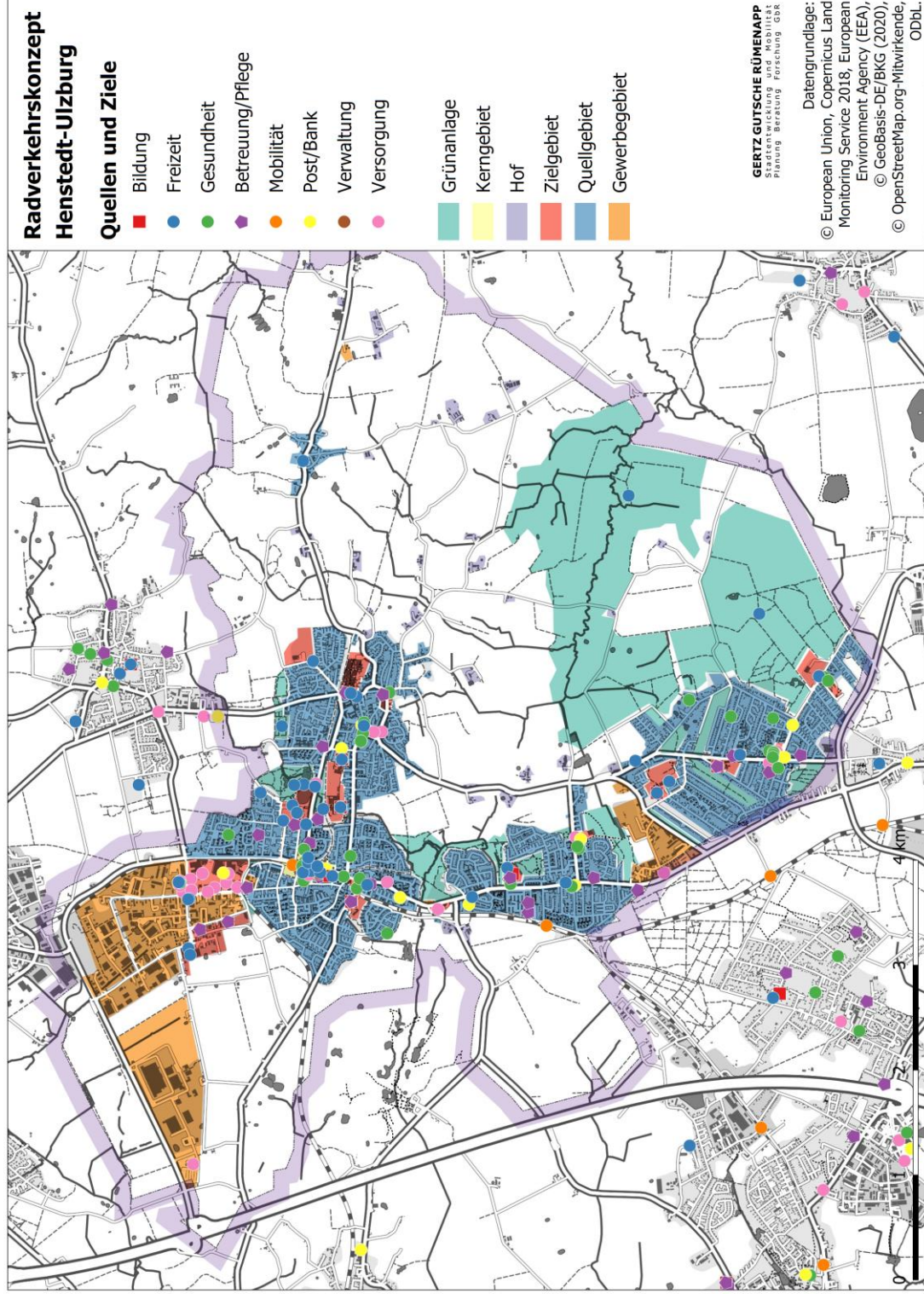
4 Konzeption des Hauptradroutennetzes

Ausgehend von den definierten Leitlinien und Kriterien sowie der Analyse der Ausgangssituation wurde in einem iterativen Prozess das nachfolgend dargestellte Hauptradroutennetz für Henstedt-Ulzburg entwickelt.

Dabei wurden in einem ersten Schritt auf Basis von eigenen Recherchen sowie von der Auftraggeberin bereitgestellten Daten zu Radabstellkapazitäten und deren Auslastungen die für den Radverkehr relevanten Quellen und Ziele im Gemeindegebiet identifiziert (vgl. Abb. 5).

Ausgehend von diesen Quell- und Zielpunkten wurden die wesentlichen Verflechtungsbeziehungen für die verschiedenen Wegezwecke ermittelt. Diese Wunschlinien wurden im Weiteren auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz projiziert. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie vor allem auch der straßenunabhängigen Wegeverbindungen, einer Einschätzung der Möglichkeiten zum Ausbau von Verbindungen sowie den Möglichkeiten zur Einbindung in das überörtliche Radwegenetz, wurde dann ein in mehrere Hierarchiestufen gegliedertes Netz entwickelt.

Abb. 5: Quellen und Ziele des Radverkehrs



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Das konzipierte Hauptroutennetz (vgl. Abb. 6) setzt sich zusammen aus

- der geplanten Route des **Radschnellwegs Bad Bramstedt – Kaltenkirchen – Henstedt-Ulzburg – Norderstedt – Hamburg,**
- der regionalen, auch für den Freizeit- und Radtourismusverkehr bedeutenden Verbindung über den **Bahnradweg Henstedt-Ulzburg – Bad Oldesloe**
- sowie **neun gemeindlichen Hauptradrouten.**

Mit diesem Netz werden direkte und komfortable Verbindungen zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten sowie den sonstigen relevanten Zielen in den vier Gemeindeteilen hergestellt und gebündelt. Darüber hinaus stellen die Hauptrouten die Anbindung des Gemeindegebiets an die überörtlichen Radverkehrsverbindungen sowie deren Durchbindung durch die Gemeinde sicher.

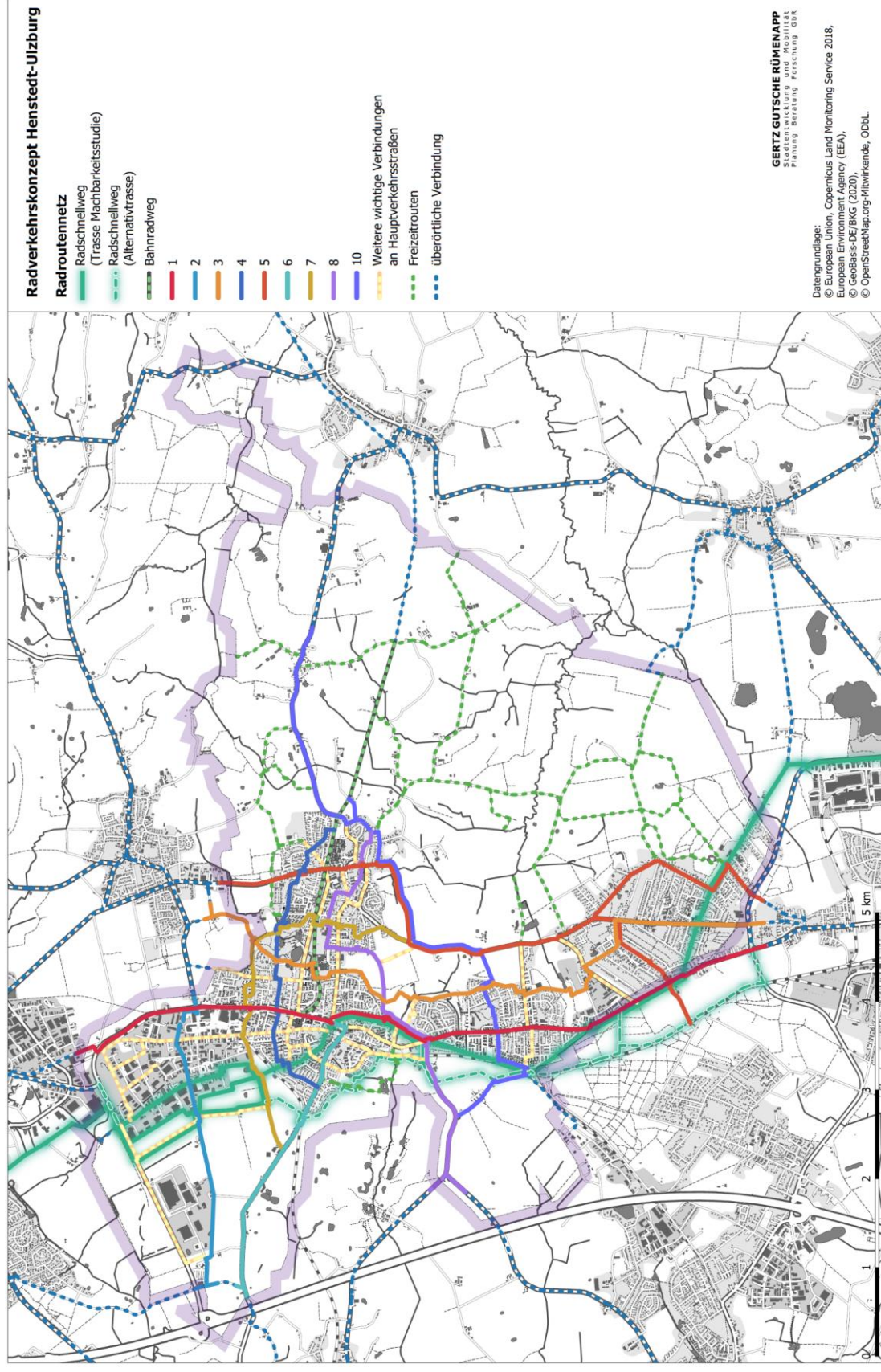
Wenngleich der Radschnellweg noch in einem frühen Planungsstadium ist, ist seine Einbeziehung in das gemeindliche Hauptradroutennetz zwingend erforderlich. Neben der in der Machbarkeitsstudie der Metropolregion favorisierten Routenführung ist daher im entwickelten Hauptradroutennetz auch eine alternative westlich, vorrangig durch Grünbereiche führende Routenführung mitabgebildet, die u.a. vom ADFC bevorzugt wird.

Sollte sich in den weiteren Planungsschritten zum Radschnellweg herausstellen, dass dieser doch auf einer anderen Route (oder gar nicht) realisiert wird, so ist der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Routenverlauf durch eine zusätzliche gemeindliche Hauptradroute abzudecken. Inwieweit auch die alternative, westliche Routenführung bzw. Teile von dieser als eine gemeindliche Hauptradroute auszubauen sind, hängt vor allem von der weiteren Siedlungsentwicklung im Bereich Beckershof, östlich des AKN-Haltepunkts Ulzburg-Süd ab.

Die Nummerierung der Hauptrouten orientiert sich an der Systematik der Nummerierung des Autobahnnetzes in Deutschland: Routen in Nord-Süd-Richtung sind ungerade Nummern und Routen in Ost-West-Richtung gerade Nummern zugeordnet. Die Routen werden dabei jeweils von Norden bzw. Westen kommend aufsteigend nummeriert. Aus dieser Systematik resultiert, dass es entgegen einer fortlaufenden Nummerierung keine Route 9 gibt.

Aus der Einstufung einer Strecke als Hauptverbindung resultiert die Anforderung, dem Radverkehr hier auch eine möglichst sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur anzubieten bzw. diese perspektivisch herzustellen.

Abb. 6: Hauptradrouennetz



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Über das Hauptradroutennetz hinaus sind in der Kartendarstellung (Abb. 6) auch

- **weitere wichtige Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes**, die ebenfalls für den innergemeindlichen Radverkehr innerhalb Henstedt-Ulzburgs von Bedeutung sind,
- die **Freizeitwegeverbindungen**, die insbesondere für den freizeitorientierten Radverkehr u.a. im Bereich der Oberalsterniederung relevant sind
- sowie die **überörtlichen Verbindungen**, die Henstedt-Ulzburg mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbinden und die zum Teil Bestandteil des Kreisroutennetzes sind,

dargestellt.

Das entwickelte Radverkehrsnetz nutzt zu großen Teilen das Nebenstraßennetz sowie straßenunabhängige Wege z.B. durch Grünzüge. Hierdurch können etwaige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bereits durch die Anlage des Netzes minimiert werden. Damit wird vor allem der Zielgruppe der bisher nur selten bzw. weniger sicher fahrenden Radfahrenden ein attraktives Angebot gemacht und damit die verstärkte Nutzung des Fahrrades gefördert.

Eine umfassende Strategie zur Förderung des Radverkehrs darf sich jedoch nicht alleine auf diese Verbindungen im Nebennetz und durch Grünzüge beschränken. Wichtige Verbindungen entlang des Hauptstraßennetzes sind daher ebenfalls so zu gestalten und ggf. auszubauen, dass ein sicheres und weitgehend komfortables Befahren z.B. durch geübtere Radfahrende bzw. das Fahren zu weniger belebten Zeiten sichergestellt wird.

5 Maßnahmenkonzeption

5.1 Maßnahmen zur Umsetzung des Hauptradroutennetzes

Nachfolgend werden die zur Umsetzung des Hauptradroutennetzes sowie die darüberhinausgehenden, zum Erreichen der definierten Ziele und Leitlinien notwendigen bzw. sinnvollen Maßnahmen einzeln dargestellt und erläutert. Dies erfolgt anhand von weitgehend einheitlich gestalteten Datenblättern, auf denen Maßnahmen beschrieben sind. Des Weiteren werden im Hinblick auf die weitere Umsetzung Aussagen zur Priorisierung, dem möglichen Umsetzungszeitraum, den nächsten Umsetzungsschritten, den relevanten Akteuren sowie zu den zu erwartenden Kosten und etwaigen Fördermöglichkeiten getroffen.

Bei den angegebenen möglichen Umsetzungszeiträumen werden die folgenden Kategorien unterschieden:

- Kurzfristig (ca. 1-3 Jahre)
- Mittelfristig (ca. 4-7 Jahre)
- Langfristig (8 Jahre und mehr)

Diese Zeitangaben geben an, wann eine Maßnahme frühestmöglich, d.h. bei einem sofortigen Beginn der weiteren zur Umsetzung erforderlichen Schritte, fertiggestellt werden kann. Der mögliche Umsetzungszeitraum ist dabei weitgehend unabhängig von der vorgeschlagenen Prioritätensetzung zu sehen. D.h. eine Maßnahme kann z.B. unter Verkehrssicherheitsaspekten eine sehr hohe Priorität besitzen, ist gleichwohl aufgrund des Umfangs der erforderlichen Baumaßnahmen nur mittel- oder gar langfristig umsetzbar.

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich entsprechend dem derzeitigen Planungsstand naturgemäß um sehr grobe Schätzungen, die lediglich eine erste „Hausnummer“ darstellen und damit eine Einordnung hinsichtlich der Umsetzungsplanung ermöglichen sollen. Für die Kostenschätzung wurde allgemeine Anhalts- und Erfahrungswerte verwendet, die je nach den konkreten baulichen Bedingungen durchaus erheblich über- bzw. auch unterschritten werden können. Um eine höhere Sicherheit bei den Kostenschätzungen zu erreichen, wurden eher „großzügig“ bei der Ermittlung der Kosten vorgegangen. Sofern keine Kosten angegeben sind, so war eine Kosteneinschätzung zum derzeitigen Planungsstadium nicht möglich.

Die räumliche Verortung der einzelnen Maßnahmen ist anhand ihrer jeweiligen Buchstaben-Zahlen-Kombination auf den jeweiligen Übersichtskarten zu den einzelnen Routen ersichtlich.

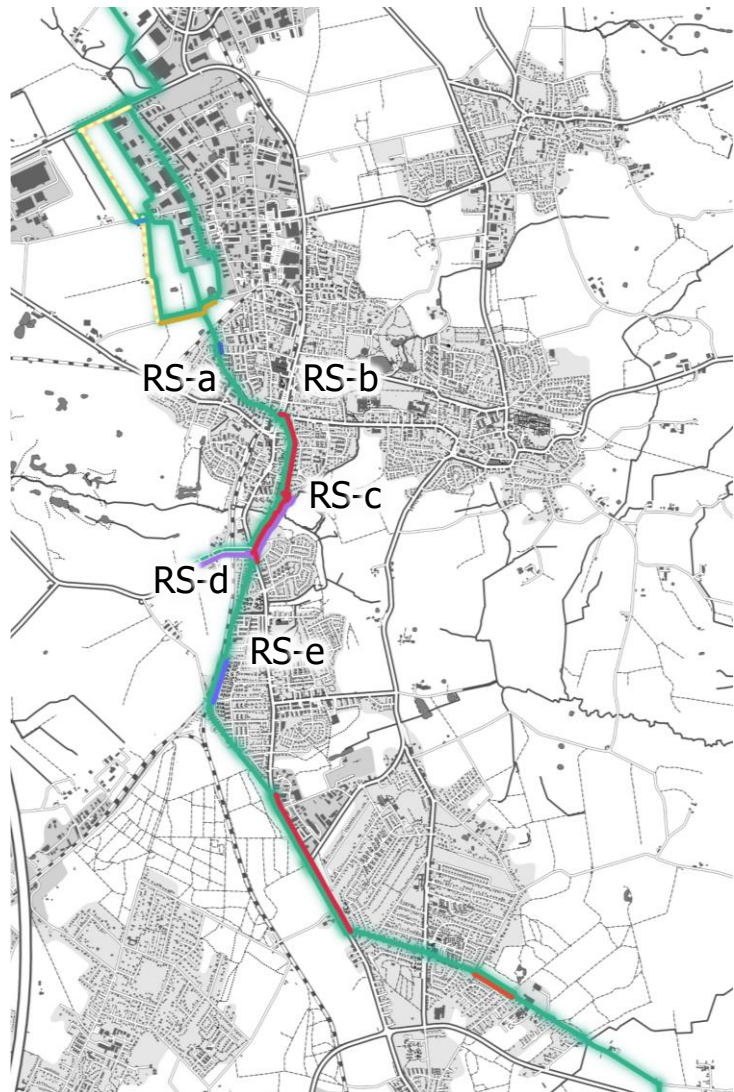
5.1.1 Radschnellweg

Nachdem im Juni 2021 die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Bad Bramstedt-Hamburg vorgelegt wurde, wurde die darin empfohlene Trassenführung auch für das Radverkehrskonzept Henstedt-Ulzburg zugrunde gelegt.

Für eine detaillierte Darstellung der Routenführung sowie der aus Sicht der Machbarkeitsstudie erforderlichen Maßnahmen sei auf die entsprechende Dokumentation verwiesen (vgl. Metropolregion Hamburg 2021).

Nachfolgend wird daher nur auf einzelne Abschnitte eingegangen, bei denen auch Maßnahmen erforderlich werden, falls der Radschnellweg nicht umgesetzt werden würde. Entweder, da die entsprechenden Streckenabschnitte auch von anderen gemeindlichen Hauptradrouten mitbenutzt werden. Oder aber, da diese Streckenabschnitte durch eine zusätzliche gemeindliche Hauptroute abgedeckt werden müssten.

Bei den nachfolgenden Maßnahmandarstellungen wird berücksichtigt, dass an eine gemeindliche Hauptradroute nicht so hohe infrastrukturelle Anforderungen wie an einen Radschnellweg zu stellen sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher in der Regel weniger umfangreich bzw. weitreichend gegenüber den Vorschlägen in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg.



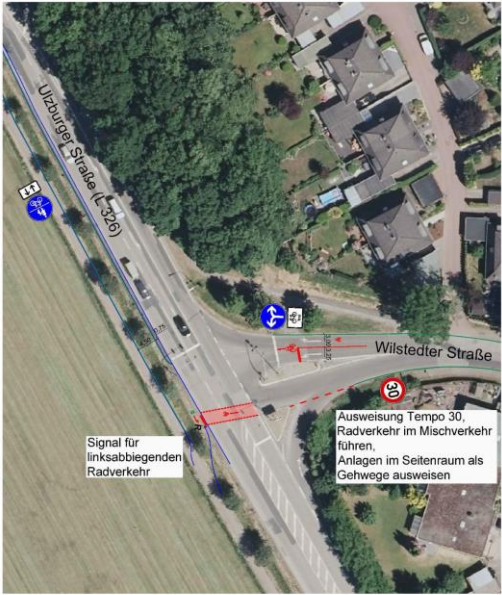
Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-a	Fahrradstraße Lindenstraße	HOCH
Beschlussfassung		
3	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, SPD)
8	Stimmen dagegen	(BFB, CDU, FDP, WHU)
Beschreibung der Maßnahme		
Die Lindenstraße liegt in einer Tempo 30-Zone. Sie hat Sammelstraßenfunktion für die Wohn- und Erschließungsstraßen der umliegenden Wohnbereiche im westlichen Ulzburg. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Lindenstraße als Fahrradstraße • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ an den Zufahrten • Ordnung und Markierung der Parkstände mit Doppelmarkierung zur Fahrgasse zur Schaffung eines Sicherheitsraums; ggf. Wegfall einzelner Stellplätze um ausreichende Sichtbeziehungen und Ausweichbereiche sicherstellen zu können. • Ggf. Ergänzung durch weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde-HU
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
20 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-b	Kreuzung Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
3	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, SPD)
8	Stimmen dagegen	(BFB, CDU, FDP, WHU)
Beschreibung der Maßnahme		
An der Kreuzung Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße besteht die Problemlage, dass von der Wegeverbindung auf der alten AKN-Trasse keine Radverkehrsführung über die Kreuzung zur Hamburger Straße bzw. Lindenstraße vorhanden ist. Bei einer Aufwertung der Verbindung über die alte AKN-Trasse, egal ob als Radschnellweg oder Hauptradroute, ist die Herstellung einer Radverkehrsführung über die Kreuzung in beiden Fahrtrichtungen zwingend erforderlich. Aufgrund der Komplexität des Knotenpunkts sowie des gesamten Verkehrsablaufs auf der Hamburger Straße geht die fundierte Entwicklung eines Lösungsansatzes weit über den Rahmen der vorliegenden Untersuchung hinaus. Hierfür ist eine eigenständige verkehrstechnische Untersuchung erforderlich, bei der auf Basis aktueller Verkehrszählungsdaten der Verkehrsablauf detailliert hinsichtlich möglicher Lösungsansätze analysiert und ggf. simuliert werden kann. Der in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg skizzierte Ansatz, den freien Rechtsabbiegestreifen von der Hamburger Straße in die Maurepasstraße aufzugeben und die Radroute auf einer südlichen Furt in beiden Richtungen in die Lindenstraße zu führen, erscheint grundsätzlich zielführend. Es bleibt bei dieser Lösung aber das Problem der Verschwenkung der Radverkehrsführung aus der Seitenlage auf die Fahrbahn der Fahrradstraße. Dies gilt insbesondere aufgrund der nach unseren Beobachtungen starken Übereck-Verkehrsbeziehung in bzw. aus dem Kirchweg. Zudem würde damit nicht das Problem der fehlenden Radverkehrsführung aus der Maurepasstraße gelöst werden. Die zweite in der Machbarkeitsstudie aufgezeigte Alternative einer neuen östlich des Knotens gelegenen Querungsstelle mit Vorsignalsicherung erscheint uns aufgrund der Leistungsfähigkeitsprobleme der Hamburger Straße weniger erfolgversprechend, sollte gleichwohl aber im Detail mituntersucht werden.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
Bei Realisierung RS-c erforderlich.		Gemeinde H-U, Land
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig: Detailuntersuchung langfristig: Umbau	Verkehrstechnische Detailuntersuchung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-c	Ausbau der alten AKN-Trasse als Radschnellweg / Radvorrangroute	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Der Planungs- und Bauausschuss hat bereits am 18.10.2021 den Ausbau der Trasse als Raddirektverbindung beschlossen.		
Beschreibung der Maßnahme		
Die alte AKN-Trasse stellt eine sehr gute Alternativroute zur Hamburger Straße dar. Allerdings entsprechen Wegebreite und -oberfläche weder den Anforderungen eines Radschnellwegs noch einer gemeindlichen Hauptradroute. Dies gilt insbesondere, da die Wegeverbindung auch in stärkerem Umfang von zu Fuß Gehenden genutzt wird. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau der alten AKN-Trasse als straßenunabhängiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Mindestbreite von 4,0 m. • Für den Fall einer starken Auslastung der Verbindung, sollten möglichst Flächenreserven vorgehalten werden, um einen späteren weiteren Ausbau auf eine größere Breite zu ermöglichen. • Auch bei einer gemeindlichen Hauptradroute sollte auf dem weitaus überwiegenden Teil der Strecke eine Asphaltoberfläche hergestellt werden. Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Route für den Radverkehr, ist in einer Gesamtabwägung zu prüfen, inwieweit die Anforderungen der Grünplanung zurückstehen müssen. • Wiederaufbau der Brücke über die Pinnau • Herstellen einer durchgängigen Beleuchtung mit möglichst naturverträglichen Beleuchtungselementen		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
600-800 Tsd. € + Kosten für Brückenneubau	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Abstimmung naturschutzfachliche Aspekte • Vorplanung	

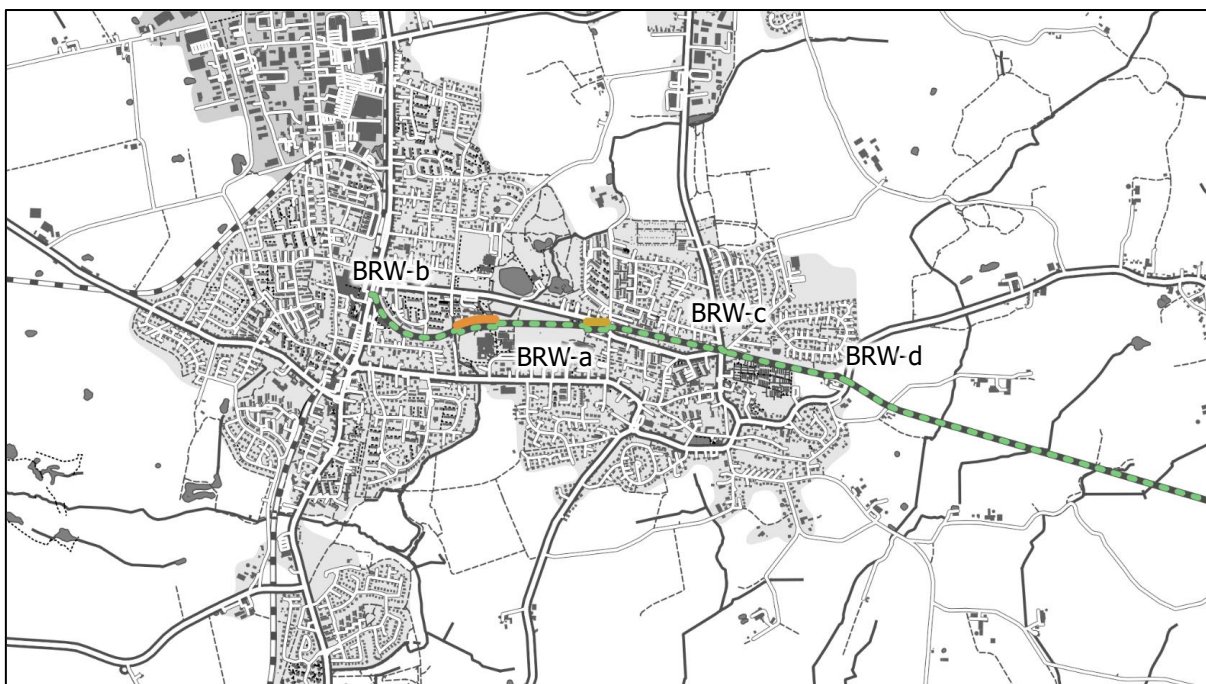
Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-d	Ausbau der Wegeverbindung zwischen Hamburger Straße / Kadener Chaussee und Kranichstraße	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Der Planungs- und Bauausschuss hat bereits am 18.10.2021 den Ausbau der Trasse als Raddirektverbindung beschlossen.		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Wegeverbindung zwischen Hamburger Straße / Kadener Chaussee und Kranichstraße ist sowohl als Alternative zur Hamburger Straße als auch für die Verbindung zum AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd von herausgehobener Bedeutung. Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg genügt weder den Anforderungen eines Radschnellwegs noch einer gemeindlichen Hauptradrouten. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau des Weges als gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Mindestbreite von 4,0 m alternativ: Ausbau mit Trennung zwischen Gehweg und Radweg mit einer Mindestbreite von 5,5 m (2,5 m Gehweg, 3,0 m Radweg im Zweirichtungsverkehr) • Anpassung der Beleuchtung		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
300-400 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	• Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-e	Fahrradstraße Amselstraße	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
7 Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, CDU, 1 x SPD, WHU)	
3 Stimmen dagegen	(BFB, FDP)	
Beschreibung der Maßnahme		
Die Amselstraße befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Sie hat Sammelstraßenfunktion für die umliegenden Wohnbereiche sowie insbesondere für den AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Amselstraße als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung und mit Zusatzschild „Bus frei“ zur Aufrechterhaltung des Linienverlaufs der Buslinie 293 • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ am Beginn der Fahrradstraße • Alternativ in Verbindung mit der Maßnahme R10-b: Ausweisung als Fahrradzone mit der oben aufgeführten Zusatzbeschilderung • Optional - weitergehend: Bevorrechtigung des Radverkehrs bei der Einfahrt in die Fahrradstraße • Noch weitergehend ist zu überlegen, inwieweit in der Amselstraße und / oder Falkenstraße der Kfz-Durchgangsverkehr mittels Durchfahrtssperren unterbunden werden könnte. Hierfür sind aber umfassendere Überlegungen im Hinblick auf die weitere Gebietsentwicklung und Verkehrsführung anzustellen.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
Realisierung zusammen mit Maßnahme R10-b empfehlenswert.		Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
10 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
RS-f	Kreuzung Hamburger Straße – Wilstedter Straße	HOCH
Beschlussfassung Die Beschlussfassung über die Umsetzung dieser Maßnahme wird einvernehmlich zurückgestellt, bis die Ergebnisse der vom LBV-SH beauftragten Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten eines verkehrlichen Ausbaus der L 284 (Schleswig-Holstein-Straße) vorliegen.		
Beschreibung der Maßnahme An der Kreuzung Hamburger Straße – Wilstedter Straße ist derzeit nur die Abbiegebeziehung aus der Wilstedter Straße auf den östlichen Geh- und Radweg der Hamburger Straße in Fahrtrichtung Norden vorhanden. In der Gegenrichtung muss der Radverkehr bereits an der Kreuzung Hamburger Straße / Elfenhagen auf den östlichen Geh- und Radweg wechseln, um dann unmittelbar in der Kreuzungszufahrt die Wilsterstedter Straße zu queren, um auf den benutzungspflichtigen südlichen gemeinsamen Geh- und Radweg weiterfahren zu können. Zwischen dem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg der südlichen Hamburger Straße und Wilstedter Straße sind gar keine direkten Abbiegebeziehungen vorhanden. Die Radverkehrsführung über die Kreuzung weist damit erhebliche funktionale und sicherheitsrelevante Mängel auf und steht im Widerspruch zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht in der Hamburger Straße und Wilstedter Straße (vgl. VwV-StVO zu §2, zu Absatz 4 Satz 2, II. c). <u>Maßnahmenbestandteile:</u> - Herstellen sämtlicher Abbiegebeziehungen entsprechend der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg (s. nebenstehende Skizze: zusätzliche Furt und Signalisierung für den Radverkehr von der Hamburger Straße in die Wilstedter Straße, aufgeweiteten Radaufstellstreifen in der Zufahrt Wilstedter Straße und Asphaltierung der Zuwegung zum westlichen Geh- und Radweg an der Hamburger Straße) - Alternativ: Anlage von signalisierten Furten über den südlichen und östlichen Knotenarm entsprechend dem Verkehrsstrukturkonzept (Maßnahmen Nr. 10) oder vorgelagerte Furt und Signalisierung in der Zufahrt Wilstedter Straße zur sicheren Führung vom östlichen Geh- und Radweg Hamburger Straße in die Wilstedter Straße		
 Abb. 6.25 Knotenpunkt Ulzburger Straße/ Wilstedter Straße (HU-KP029) (PGV-Alrutz; Plangrundlage: Kreis Segeberg) Quelle: Metropolregion 2021		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure LBV-SH, Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung 85 Tsd. €	Mögliche Förderung	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte - Abstimmung LBV-SH - Entwurfsplanung	
mittel- bis langfristig		

5.1.2 Bahnradweg

Der Bahnradweg bietet eine sehr direkte, straßenunabhängige Verbindung zwischen dem zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich von Ulzburg (Rathaus, AKN Henstedt-Ulzburg), dem Schulzentrum Henstedt-Ulzburg, dem zentralen Bereich von Henstedt und über die Gemeindegrenze hinaus nach Wakendorf II, Nahe / Itzstedt, Sülfeld und Bad Oldesloe. Die Route stellt daher sowohl für innergemeindliche Alltags- und Freizeitverkehre als auch für überörtliche bzw. regionale Freizeit- und Tourismusverkehre eine sehr attraktive Verbindung dar. Im Hinblick auf touristische Verkehre sind an der Trasse Infoschautafeln aufgestellt, die an die Bahngeschichte der Wege erinnern. Des Weiteren wird die Route über die Internetseite des Kreises Stormarn touristisch beworben.²



² S. <https://www.kreis-stormarn.de/freizeit-und-tourismus/bahnradwege/index.html>

Nr.	Bezeichnung	Priorität
BRW-a	Sanierung des Bahnradwegs	HOCH
Beschlussfassung Ursprünglicher Maßnahmenvorschlag abgelehnt mit: 4 Stimmen dafür (Bündnis 90/Die Grünen, FDP, SPD) 7 Stimmen dagegen (BFB, CDU, WHU) Mit den folgenden Maßgaben bzw. nächsten Umsetzungsschritten einstimmig beschlossen: - detaillierte Schadensaufnahme - grundlegende Sanierung im innerörtlichen Bereich, <u>ohne</u> Asphaltoberfläche		
Beschreibung der Maßnahme Der Bahnradweg weist im Gemeindegebiet auf seiner gesamten Länge erhebliche Oberflächenschäden auf (Wurzelaufbrüche, Absackungen etc.). Die bisher verwendete Pflasterung ist auch auf weitgehend schadfreien Abschnitten unkomfortabel und mit höheren Rollwiderstand zu befahren und für eine regionale Hauptradroute mit touristischer Nutzung ungeeignet. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Kurzfristige Sanierung der Schadstellen im innerörtlichen Bereich • Langfristig grundlegende Sanierung im innerörtlichen Bereich (ca. 2,4 km Länge), dabei ist eine Asphaltoberfläche in Verbindung mit geeigneten Wurzelschutzmaßnahmen anzustreben.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Kreis
Erste grobe Kostenschätzung 1,0-1,5 Mio. € (vollständige Grundsanierung)	Mögliche Förderung Förderung Kreis SE, EFRE-Tourismus SH (Verbindung AKN-Alsterquelle)	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig: akute Schadstellen langfristig: Grundsanierung	Nächste Umsetzungsschritte • Detaillierte Schadensaufnahme	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
BRW-b	Anbindung des Bahnradwegs an die Hamburger Straße	HOCH
Beschlussfassung Einstimmig beschlossen Hinweis: Im Rahmen der Untersuchung sind dem Ausschuss auch Möglichkeiten zur Optimierung der Zufahrt und Erhalt der Parkplätze für das Grundstück „Beckersbergstraße 1“ aufzuzeigen.		
Beschreibung der Maßnahme Der Bahnradweg endet derzeit abrupt vor der Hamburger Straße. Eine weitere Verkehrsführung für den Radverkehr ist nicht erkennbar. Zudem ist der östliche Seitenraum der Hamburger Straße als reiner Gehweg ausgewiesen und darf somit nicht befahren werden. Eine legale direkte Weiterfahrt für Radfahrende vom Bahnradweg kommend ist somit nicht möglich. Auch an der nördlich benachbarten Einmündung der Beckersbergstraße in die Hamburger Straße ist eine durchgängige Radverkehrsführung nicht gegeben. Aufgrund der verkehrstechnisch anspruchsvollen Gestaltung, Signalisierung und Abhängigkeiten der Knotenpunkte ist es nicht möglich im Rahmen der vorliegenden Konzeption, eine Lösung für diesen Bereich zu entwickeln. Mögliche Ansatzpunkte sind: • Ausbau des östlichen Seitenbereichs, so dass eine Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr bis zur nächsten gesicherten Querungsstelle über die Hamburger Straße möglich ist • Erkennbare und gesicherte Überführung des Radverkehrs in/aus dem Mischverkehr in der Beckersbergstraße schaffen.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Land
Erste grobe Kostenschätzung <i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurz- bis mittelfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Verkehrstechnische Detailuntersuchung des Bereichs zwischen der Zufahrt zur CCU-Tiefgarage und Bahnhofstraße	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
BRW-c	Querung Kisdorfer Straße	HOCH
Beschlussfassung Einstimmig beschlossen: Ein Handlungsbedarf wird grundsätzlich anerkannt. Die Beschlussfassung über die Umsetzung der Maßnahme wird jedoch zunächst zurückgestellt, da weitergehende Untersuchungen für erforderlich gehalten werden.		
Beschreibung der Maßnahme Der Bahnradweg quert die Kisdorfer Straße unmittelbar und diagonal im Kreuzungsbereich mit der Bgm.-Steenbock-Straße. Der Knotenpunkt ist unübersichtlich, weist unzureichende Sichtverhältnisse auf und ist unfallauffällig. Die Radverkehrsführung ist unklar bzw. für die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage umwegig. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Umbau und veränderte Signalisierung der Kreuzung entsprechend des „Verkehrskonzeptes zur Optimierung der Verkehrssituation auf der Kisdorfer Straße“ vom 25.08.2021 • Insbesondere direkte Führung des Bahnradwegs diagonal über die Kreuzung mit eigener Signalisierung		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Kreis
Erste grobe Kostenschätzung 250-350 Tsd. €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE, EFRE-Tourismus SH (Verbindung AKN-Alsterquelle)	
Möglicher Umsetzungszeitraum mittelfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung	

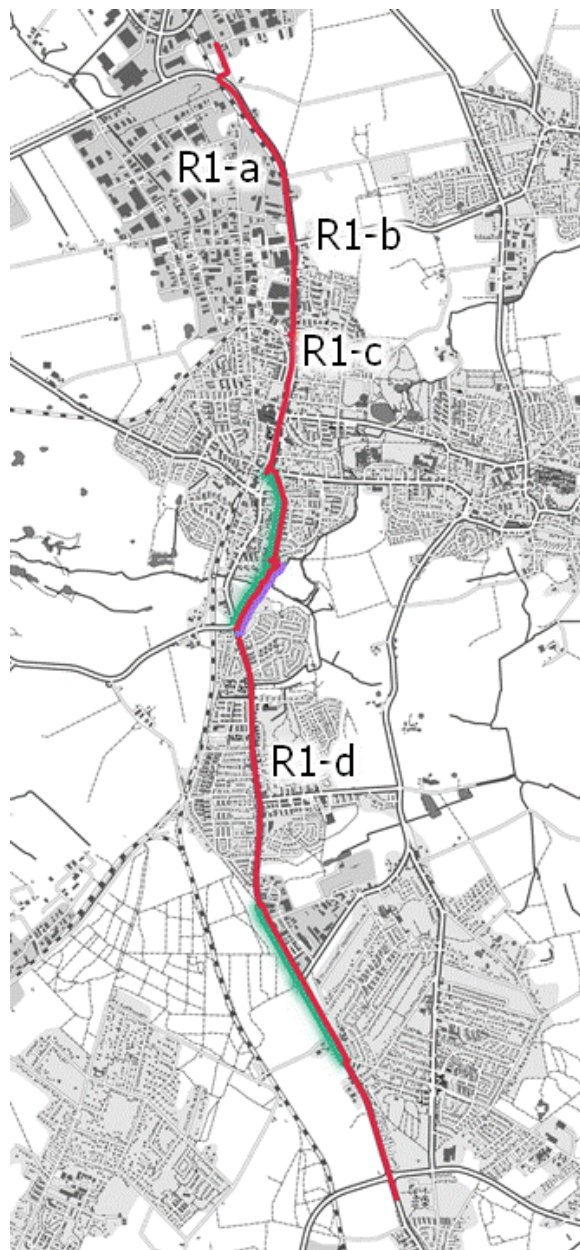


Nr.	Bezeichnung	Priorität
BRW-d	Querung Götzberger Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Am östlichen Rand von Henstedt quert der Bahnradweg die Götzberger Straße (L 75) unmittelbar vor der Ortstafel bzw. dem innerörtlichen Bereich von Henstedt-Ulzburg. Gleichzeitig wechselt an dieser Stelle der entlang der L 75 führende straßenbegleitende Geh- und Radweg vom Zweirichtungsverkehr außerorts die Straßenseite auf eine (benutzungspflichtige) Einrichtungsverkehrsführung innerorts. Eine gesicherte Querungsstelle ist entgegen den Vorgaben der VwV-StVO nicht vorhanden. In dem Bereich gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h. Die Sicherhältnisse sind zum Teil eingeschränkt. Aktuelle Zählungen der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zeigen einen hohen Anteil an Radfahrenden, die den Bahnradweg als alltägliche Pendlerstrecke nutzen. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Herstellen einer gesicherten Querungsstelle in Form einer Mittelinsel in Kombination mit einer Querung für den Geh- und Radverkehr • Ersatz der vorhandenen Durchfahrtssperren im Zuge des Bahnradwegs durch eine regelkonforme Lösung, die auch mit Lastenrädern sowie Fahrrädern mit Anhängern befahren werden kann.		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U, Land
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
75-100 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE, EFRE-Tourismus SH (Verbindung AKN-Alsterquelle)	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	• Vorentwurfsplanung	

5.1.3 Hauptradroute 1

Die Hauptradroute 1 bildet neben dem Radschnellweg die zweite zentrale Nord-Süd-Route mit überörtlicher Verbindungsfunktion. Sie verbindet das Henstedt-Ulzbürger Hauptradrounnetz mit dem Kaltenkirchener und dem Norderstedter Radverkehrsnetz.

Aus Richtung Norden führt sie eine zentrale städtische Nord-Süd-Hauptverbindung des Kaltenkirchener Radverkehrsnetzes über die bereits bestehende Hauptverbindung zwischen Kaltenkirchen und Henstedt-Ulzburg weiter. Vom südlichen Kaltenkirchener Stadtgebiet kommend (AKN Kaltenkirchen-Süd, Leibniz Privatschule, Industrie- und Gewerbegebiet Süd) verläuft die Route auf einem straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg entlang der AKN und Landesstraße L 326 vorbei am östlichen Rand des Gewerbegebiets Ulzburg über die Hamburger Straße zum zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich von Ulzburg (Rathaus, AKN Henstedt-Ulzburg). An der Kreuzung Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße wechselt die Route von der westlichen auf die östliche Seite der Hamburger Straße und führt dann zusammen mit dem Radschnellweg straßenunabhängig auf der ehemaligen AKN-Strecke durch Wohnbereiche und das Pinnau Biotop zum Knotenpunkt Hamburger Straße / Kadener Chaussee. Von dort läuft die Route wieder auf einem straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg entlang der Hamburger Straße / Ulzburger Straße bis zur Schleswig-Holstein-Straße (L 284) und weiter nach Norderstedt.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R1-a	Sanierung und Ausbau des Fuß-/Radwegs entlang der L 326 nördlich der Gutenbergstraße / Ulzburger Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der L 326 stellt derzeit die Hauptverbindung zwischen Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen dar. Den daraus resultierenden Anforderungen entspricht der Weg jedoch weder hinsichtlich seiner Breite (ca. 2,0 m) noch seines baulichen Zustands (zahlreiche Schadstellen in der Asphaltoberfläche, z.T. durch Wurzelaufbrüche). <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Sanierung und Ausbau des Geh- und Radwegs mit einer Asphaltoberfläche • Verbreiterung des Geh- und Radweges auf mindestens 3,5 m		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Land, Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Vorentwurfsplanung mit detaillierter Schadensaufnahme	

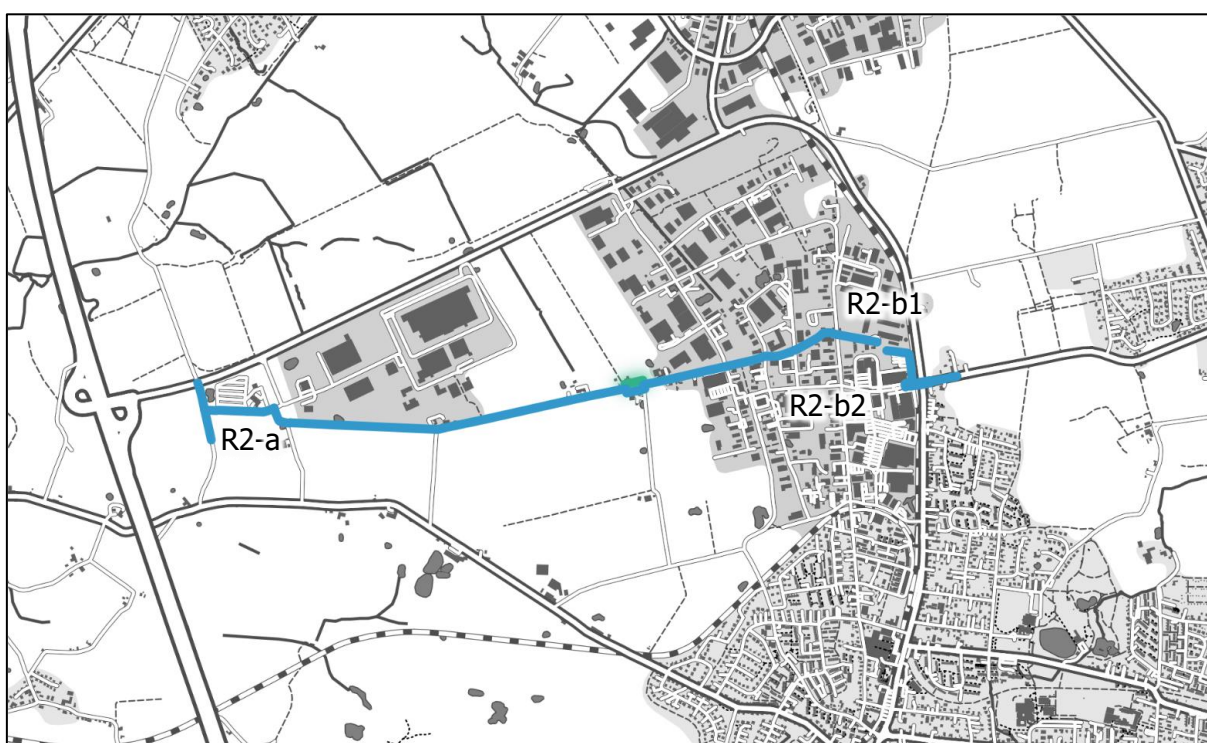
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R1-b	Ausbau Kreuzung L 326 / Gutenbergstraße / Ulzburger Straße	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen mit der Maßgabe, dass die Entwurfsplanung nur in Verbindung mit der Ausbauplanung für den KP1 erfolgen soll.		
Beschreibung der Maßnahme		
Aufgrund der vorhandenen Zweirichtungsradwege, z.T. fehlender Radverkehrsfurten und fehlender Radverkehrsanlagen in der Gutenbergstraße sind die Radverkehrsführungen für einzelne Fahrtbeziehungen (z.B. Hamburger Straße – Kisdorf, Hamburger Straße - Gutenbergstraße) nicht klar ersichtlich bzw. umwegig. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Herstellen von Radverkehrsführungen für alle Fahrtbeziehungen im Zuge des geplanten Ausbaus der Kreuzung		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Land, Gemeinde H-U, Gemeinde Kisdorf
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R1-c	Sicherung der Kreuzungen / Einmündungen im Zuge der Hamburger Straße	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
10	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, BFB, CDU, SPD, WHU)
1	Enthaltung	(FDP)
Beschreibung der Maßnahme		
Wie aus der Verkehrssicherheitsforschung klar belegt, weisen Zweirichtungsradwege vor allem an Kreuzungen und Einmündungen ein signifikant überdurchschnittliches Unfallrisiko auf. Die oben dargestellten Analysen des Unfallgeschehens in Henstedt-Ulzburg bestätigen dies auch speziell für den Zweirichtungsradweg entlang der Hamburger Straße. Eine Reduzierung des Unfallrisikos bzw. der Unfallschwere kann mithilfe von Rotmarkierungen in Verbindung mit Fahrrad- und Pfeilpiktogrammen bzw. fahrdynamische wirksame Hochpflasterungen der Furten (Geh-/Radweg-überfahrten) erreicht werden. Wir empfehlen daher entsprechende Maßnahmen an den folgenden Kreuzungen bzw. Einmündungen: • Am Bahnbogen: Roteinfärbung+Piktogramme • Bahnhofstraße: Roteinfärbung+Piktogramme • Zufahrt Tiefgarage CCU: Roteinfärbung+Piktogramme • Lindenstraße: Roteinfärbung+Piktogramme • Zufahrt REWE-Parkplatz: Roteinfärbung+Piktogramme • Schulstraße: Roteinfärbung+Piktogramme		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
2.500,- € je Furt	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Erstellung Markierungsplan	

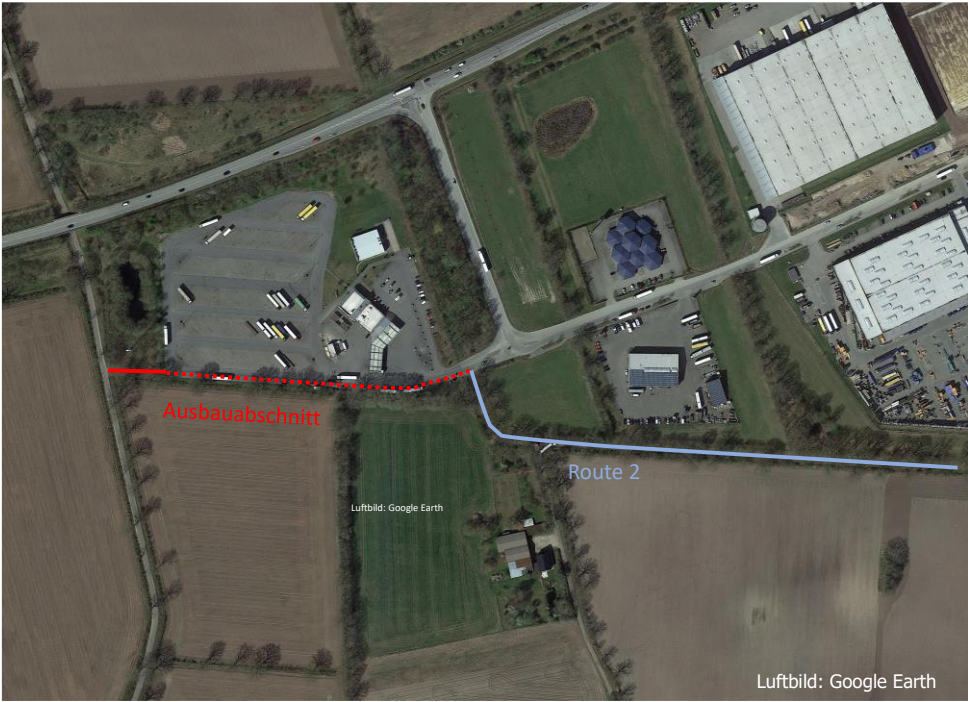
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R1-d	Sanierung und Ausbau des Geh-/Radwegs entlang der Hamburger Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Hamburger Straße stellt derzeit eine der Nord-Süd-Hauptverbindungen innerhalb Henstedt-Ulzburgs sowie in Richtung Norderstedt dar. Den daraus resultierenden Anforderungen entspricht der Weg jedoch weder hinsichtlich seiner Breite (ca. 2,0 m) noch seines baulichen Zustands (zahlreiche Schädstellen in der Asphaltoberfläche, z.T. durch Wurzelaufbrüche). <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Sanierung und Ausbau des Geh- und Radwegs • Sofern die Lage der Versorgungsleitungen und ggf. erforderliche Wurzelschutzmaßnahme es ermöglichen, Herstellung von Asphaltoberflächen • Sofern die angrenzenden Bereiche es ermöglichen, Verbreiterung des Geh- und Radweges auf mindestens 3,5 m, möglichst 4,0 m Breite		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U, Land
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	für innerörtliche Bereiche ggf. BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Detaillierte Schadensaufnahme • Vorentwurfsplanung	

5.1.4 Hauptradroute 2

Die Hauptradroute 2 verläuft im Norden Henstedt-Ulzburgs durch das Gewerbegebiet Ulzburg. Die Route beginnt im Westen am Waldweg / Autohof und ist damit an überörtliche Verbindungen nach Kaltenkirchen³ und Alveslohe angebunden. Ab dem Autohof verläuft die Route geradlinig über den gesamten Heideweg bis zu dessen östlichem Ende an der AKN-Trasse. Sie bindet damit sowohl die neuen Gewerbestandorte (Netto, Rewe) als auch das bestehende Gewerbegebiet Ulzburg an das Radverkehrsnetz an. Über eine relativ kurze neu zu erstellende Wegeverbindung entlang der AKN-Trasse wird als Nächstes die sogenannte Gutenbergkreuzung erreicht, wo die Route mit der Hauptradroute 1 verknüpft ist. Weiter in Richtung Osten führt die Route dann über den vorhandenen straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Ulzburger Straße nach Kisdorf.



³ Die Ertüchtigung des Waldwegs als überörtliche Radverkehrsverbindung ist als Maßnahmen im Radverkehrskonzept der Stadt Kaltenkirchen enthalten (vgl. GGR 2020, Maßnahme R2). Der Waldweg schließt im weiteren Verlauf im westlichen Stadtgebiet an das Kaltenkirchener Radverkehrsnetz an.

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R2-a	Ausbau der Verbindung Waldweg - Heideweg	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Im Hinblick auf eine Anbindung des Heidewegs an den Waldweg besteht bereits ein Pfad, der vom Autohofparkplatz zum Waldweg führt. Dieser ist jedoch mit dem Fahrrad nur schwer befahrbar. Weiterhin muss zuvor der Autohof mit seinem hohen Schwerverkehrsaufkommen von Radfahrenden im Mischverkehr durchfahren werden. Zur Herstellung einer attraktiven überörtlichen Verbindung über Heideweg und Waldweg ist daher ein Ausbau der Verbindung erforderlich. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau des vorhandenen Pfades zwischen Autohof und Waldweg zu einem Zweirichtungsradweg mit mind. 3,0 m Breite und Asphaltoberfläche • Herstellen einer gesicherten Führung über den Autohof. Hierzu bietet sich das Markieren eines Radfahrstreifens am südlichen Parkplatrand an. Dies führt jedoch zu einem Wegfall von ca. 10-12 Lastzug-Stellplätzen.		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Autohofbetreiber
Erste grobe Kostenschätzung 30 Tsd. € (ohne etwaige Flächenankäufe)	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R2-b1	Ausbau des Heideweg zwischen Heidekoppel und Gutenbergstraße	MITTEL
Beschlussfassung		
7	Stimmen dafür	(BFB, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, WHU)
4	Stimmen dagegen	(CDU, FDP)
Beschreibung der Maßnahme		
Mit dem Heideweg ist bereits eine fast durchgängige straßenunabhängige Verbindung durch das Gewerbegebiet vorhanden. Lediglich am östlichen Rand fehlt ein Lückenschluss entlang der AKN in Richtung Gutenbergstraße. Die vorhandene Breite und Oberfläche des Heidewegs entsprechen allerdings eher einem unbefestigten Pfad und sind daher mit dem Rad nur unkomfortabel zu befahren. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau des Heidewegs auf eine Breite von mind. 3,5 m mit einer Asphaltoberfläche • Herstellen von Querungsstellen über die Straßen Immenhacken und Krögerskoppel. Hier bieten sich Fahrbahneinengungen an, die die Querungslänge reduzieren und die mit zum bestehenden Busverkehr verträglich sind.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
300-400 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Vorplanung	

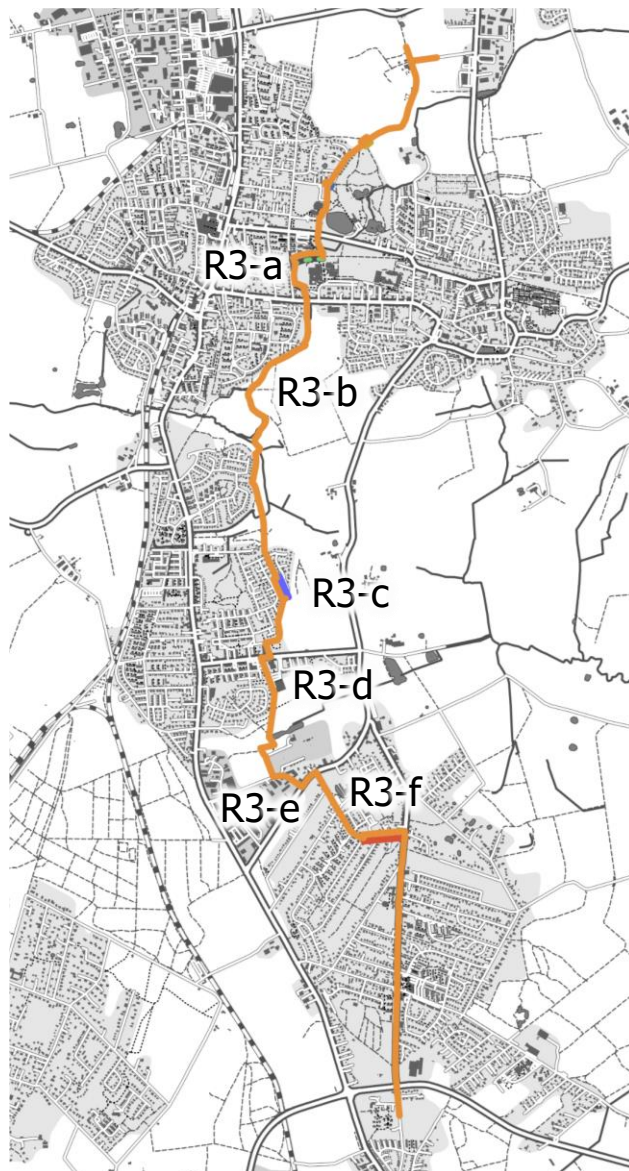
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R2-b2	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Gutenbergstraße	HOCH
Beschlussfassung		
5	Stimmen dafür (BFB, Bündnis 90/Die Grünen, SPD)	
3	Stimmen dagegen (CDU)	
3	Enthaltungen (FDP, WHU)	
Beschreibung der Maßnahme		
Mit der Route über einen ausgebauten Heideweg kann zwar mittel- bis langfristig eine attraktive, straßenunabhängige Route durch das Gewerbegebiet angeboten werden, gleichwohl ist für den Quell- und Zielverkehr auch eine alternative Routenführung über die Gutenbergstraße erforderlich. Aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und Schwerverkehrsbelastungen sind hierfür separierte Radverkehrsanlagen erforderlich; Schutz- oder Radfahrstreifen würden nach unserer Einschätzung nur von einem kleineren Teil der Radfahrenden angenommen werden und von einem nicht unerheblichen Teil als gefährlich empfunden werden. Für die Herstellung regelgerechter Fuß- und Radverkehrsanlagen, d.h. Gehwege und Einrichtungsradwege auf jeder Straßenseite, wäre eine Straßenraumbreite von mindestens 16,20 m erforderlich. Diese wäre in der Gutenbergstraße nur bei einer erheblichen Inanspruchnahme von privaten Flächen möglich. Als Minimallösung wäre ein Regelquerschnitt mit gemeinsamen Geh- und Radwegen im Einrichtungsverkehr denkbar, für den Straßenraumbreiten von mindestens 11,50 m benötigt würden. Dies wäre auf den meisten Abschnitten der Gutenbergstraße im vorhandenen Straßenraum umsetzbar. Lediglich im Bereich von Abbiegespuren müssten, sofern diese beibehalten werden müssen, vsl. private Flächen für eine Erweiterung des Straßenraums in Anspruch genommen werden. Aufgrund der Komplexität des Straßenzugs und der auf ihm verkehrenden Verkehrsströme kann im Rahmen dieser Untersuchung keine abschließende Empfehlung für eine Lösungsvariante gegeben werden. Es wird vielmehr empfohlen, eine eigenständige Variantenuntersuchung als Vorplanung bzw. Machbarkeitsstudie durchzuführen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch etwaige Planungskosten für diese Untersuchung ggf. förderfähig sein können.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
> 500 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	Vermessung / Vorplanung	

5.1.5 Hauptradroute 3

Die Hauptradroute 3 bildet eine weitere Nord-Süd-Route. Mit ihren Anbindungen nach Kisdorf und Norderstedt hat sie ebenfalls eine gewisse überörtliche Verbindungsfunktion, die allerdings aufgrund des etwas umwegigeren Verlaufs gegenüber dem Radschnellweg und den Hauptradrouten 1 und 5 eher nachgeordnet ist.

Von Kisdorf über den Rugenvier kommend führt die Route auf vorhandenen straßenunabhängigen Wegen am westlichen Rand des Bürgerparks entlang zum Schulzentrum. In Richtung Süden verläuft die Route unter Nutzung der ampelgeregelten Querung der Maurepasstraße weiter entlang am Siedlungsrand über vorhandene Wege durch Grünzüge und das Pinnau Biotop nach Ulzburg Süd. Weitgehend entlang des östlichen Randes von Ulzburg Süd wird dann im Weiteren der Versorgungsbereich am Dammstücken erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Route über vorhandene straßenunabhängige Wege zum Gewerbegebiet Edisonstraße, über den Schäferkampsweg zur Norderstedter Straße. Von dort läuft die Route zentral durch den Rhen, über die Schleswig-Holstein-Straße nach Norderstedt (Henstedter Weg). Sie bindet dabei die Grundschule Rhen sowie den Versorgungsbereich um den Marktplatz Rhen direkt an das Hauptradroutennetz an.

Mit diesem Verlauf bietet die Hauptradroute 3 vor allem für Schulverkehre zu den angeschlossenen Schulstandorten eine weitgehend straßenunabhängige und damit arm geführte Verbindung.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-a	Ausbau der straßenunabhängigen Wege zwischen Bahnradweg und Maurepasstraße	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandene Wegeverbindung zwischen Bahnradweg und Maurepasstraße ist heute mit noch ausreichender Qualität befahrbar. Die Wegebreiten und die Oberflächenbeschaffenheit sind aber für eine Hauptroute noch verbesserungswürdig <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ausbau der vorhandenen Wegeverbindungen auf ca. 3,5 m Breite und – sofern mit den naturschutzfachlichen Belangen vereinbar – mit Asphaltoberfläche.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
80-120 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	- Abstimmung naturschutzfachlicher Belange - Vorplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-b	Ertüchtigung der straßenunabhängigen Wege zwischen Maurepasstraße und Kiebitzreihe	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandenen Wege in den Grünzügen und im Bereich des Pinnau Biotops sind sehr naturnah mit wassergebundenen Oberflächen gestaltet. Die Wegebreiten sind meist auch für eine Hauptroute ausreichend. Die Oberflächenbeschaffenheit ist verbesserungswürdig. Die Wegeverbindungen sind insbesondere auch für den Schulverkehr von Bedeutung. Aufgrund der besonderen Ansprüche des Naturschutzes in diesen Bereichen sollte der Schwerpunkt auf der Instandhaltung der Wege liegen. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Instandhaltung und Sanierung der Wegeverbindung		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurz- bis mittelfristig	Detaillierte Schadens- bzw. Mängelaufnahme	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-c	Ausbau der straßenunabhängigen Wege in Ulzburg-Süd (Kiebitzreihe bis Dammstücken)	MITTEL
Beschlussfassung		
6	Stimmen dafür (BFB, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, SPD)	
5	Stimmen dagegen (CDU, WHU)	
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandenen straßenunabhängigen Wege in Ulzburg-Süd zwischen Kiebitzreihe und Dammstücken sind bereits heute ausreichend gut befahrbar. Die Wegebreiten und die Oberflächenbeschaffenheit sind aber für eine Hauptradroute sowie im Hinblick auf die gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr noch verbesserungswürdig. Des Weiteren quert die Radroute mehrere Nebenstraßen (Schwanenweg, Am Knick) mit reiner Erschließungsfunktion, an denen eine Priorisierung des Radverkehrs möglich und sinnvoll ist. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau der vorhandenen Wegeverbindungen auf mind. 3,5 m Breite und – sofern aufgrund der Lage von Versorgungsleitungen möglich – mit Asphaltoberfläche. • Visuelle Hervorhebung des Fuß- und Radverkehrs an den Querungen der Erschließungsstraßen mittels Fahrbahnanhebungen / Geh-/Radwegeüberfahrten		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
200-300 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Vorentwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-d	Wegeverbindung Dammstücken - Edisonstraße	MITTEL
Beschlussfassung 9 Stimmen dafür (BFB, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, SPD) 2 Stimmen dagegen (WHU)		
Beschreibung der Maßnahme Die Wegeverbindung zwischen Dammstücken und der Edisonstraße ist heute bereits befahrbar. Mängel betreffen vor allem die zu geringe Wegebreite aufgrund der gemeinsamen Nutzung mit dem Fußverkehr sowie die z.T. ungenügende Beschaffenheit der Oberflächen (Schadstellen) <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ausbau der Wegeverbindung auf möglichst 3,5 m Breite und Asphaltoberfläche		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung 100-300 Tsd. €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum langfristig	Nächste Umsetzungsschritte Vorplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-e	Radverkehrsführung Edisonstraße - Schäferkampsweg	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Edisonstraße stellt ein elementares Verbindungsstück im Radverkehrsnetz zwischen Ulzburg Süd und dem nordwestlichen Teil des Rhen dar; insbesondere auch im Hinblick auf die Schulverkehre zur Gemeinschaftsschule Rhen. Die bisherige Radverkehrsführung entspricht dieser Funktion nicht. Sie ist nicht eindeutig erkennbar, inkonsistent und endet abrupt nach wenigen Metern in der Edisonstraße. Als besonders sicherheitskritisch ist in dieser unklaren Verkehrssituation die Überlagerung zwischen Schul- und Gewerbeverkehr zu sehen. Unter Nutzung der vorhandenen signalisierten Fuß- und Radquerung wird die folgende Ausbauvariante vorgeschlagen: <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Verbreiterung des südlichen Seitenraums in der Edisonstraße auf ca. 180 m auf eine Breite von mind. 3,0 m und Ausweisung als nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Kennzeichnung durch Piktogramme „Fußgänger“ und „Radverkehr“ nach VwV-StVO zu §2 Abs. 4 Satz 3 und 4). Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist aus unserer Sicht aufgrund der geringen Verkehrsstärke und der damit fehlenden „das übliche Maß deutlich übersteigenden Gefahrenlage“ nicht möglich. • Zur Gewinnung der erforderlichen Flächen ggf. Einbahnstraßenregelung in der Edisonstraße zwischen der Zufahrt Umspannweg und der Einmündung Kiefernweg • Fahrdynamisch wirksame Fahrbahnanhebung (Aufpflasterung) der Überführung des ausgebauten Geh- und Radweges in die Zufahrt zum Umspannwerk. Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Vorfahrtbeschilderung zum Herstellen einer klar erkennbaren und eindeutigen Verkehrsregelung • Verbreiterung des südöstlichen Seitenraums im Kiefernweg zulasten des angrenzenden Grünbereichs auf mind. 3,5 m und Freigabe für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr bis zur vorhandenen Fußgänger-/Radverkehrsampel. Alternativ könnte auch entsprechend eines Vorschlags der ADFC Ortsgruppe Henstedt-Ulzburg eine neue Geh- und Radwegeverbindung zwischen dem Schäferkampsweg und der vorhandenen Bedarfsampel durch den Schulwald geschaffen werden. Diese Lösung wäre jedoch aus unserer Sicht mit einem noch größeren Eingriff in Natur und vorhandenen Baumbestand und entsprechend erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, einem voraussichtlich längeren Umsetzungszeitraum und höheren Kosten verbunden. In der Gesamtabwägung sehen wir daher die vorgeschlagene Verbreiterung des südöstlichen Seitenraums im Kiefernweg als die vorzugswürdige Variante an.		

Nr. R3-e Forts.	Bezeichnung Radverkehrsführung Edisonstraße - Schäferkampsweg	Priorität SEHR HOCH
Beschreibung der Maßnahme 		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung 130-180 Tsd. €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum mittel- bis langfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Abstimmung mit den anliegenden Gewerbebetrieben • Klärung etwaiger naturschutzfachlichen Belange • Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-f	Fahrradstraße Schäferkampsweg	SEHR HOCH
Beschlussfassung 8 Stimmen dafür (Bündnis 90/Die Grünen, CDU, SPD, WHU) 3 Stimmen dagegen (BFB, FDP)		
Beschreibung der Maßnahme Der Schäferkampsweg liegt bisher in einer Tempo 30-Zone. Er hat Sammelstraßenfunktion für die verschiedenen Erschließungsstraßen im Bereich des westlichen Rhens, ist insbesondere aber auch der zentrale Schulweg zur Gemeinschaftsschule Rhen. Als Bestandteil der Route 3 sowie im östlichen Abschnitt auch der Route 5, stellt er eine zentrale Fahrradachse im Nebennetz dar. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung des Schäferkampsweg im gesamten Verlauf als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung und der Gemeinschaftsschule • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ an den Zufahrten • Ordnung und Markierung der Parkstände mit Doppelmarkierung zur Fahrgasse zur Schaffung eines Sicherheitsraums		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen Realisierung zusammen mit Maßnahme R5-b empfehlenswert.		Relevante Akteure Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung 10 Tsd. €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

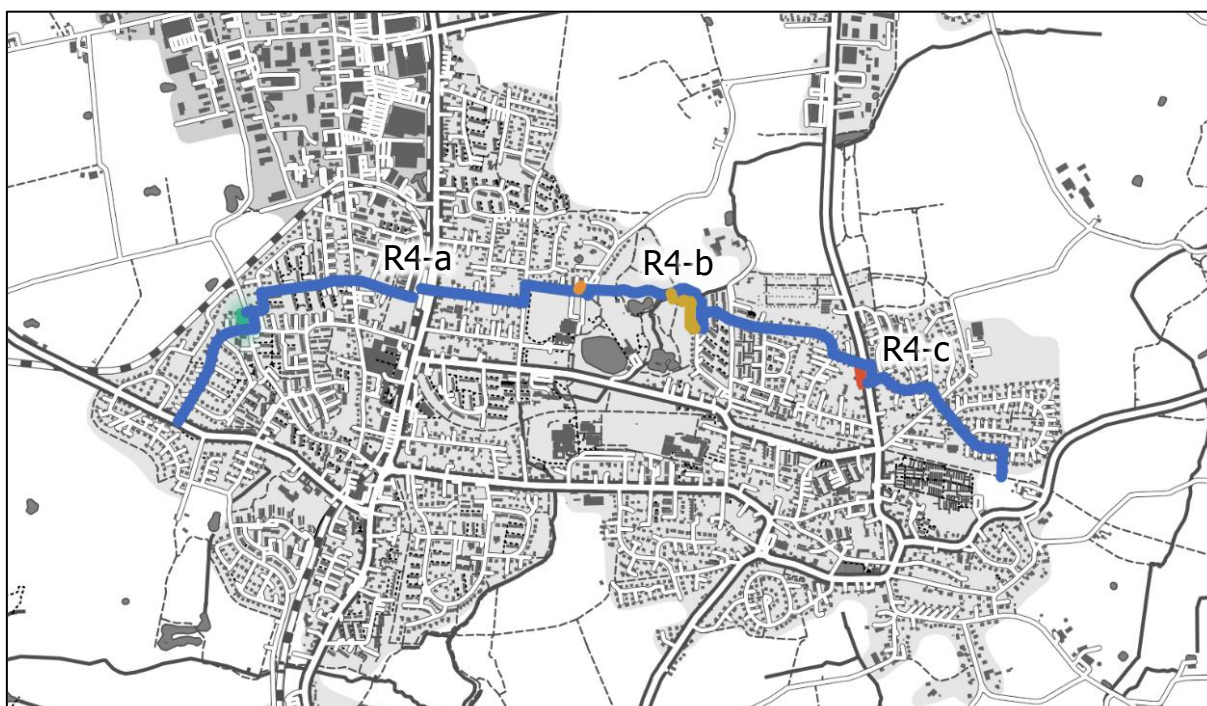
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R3-g	Radverkehrsführung Norderstedter Straße zwischen Kiefernweg und Schleswig-Holstein-Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Norderstedter Straße stellt für den Radverkehr eine wichtige Nord-Süd-Verbindung durch den Stadtteil Rhen und in Verlängerung nach Norderstedt dar. Er wird in starkem Maße auch durch den Schülerverkehr der Grundschule und der Gemeinschaftsschule Rhen genutzt. Der Radverkehr wird derzeit in Fahrtrichtung Norden auf einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. In Fahrtrichtung Süden ist bis zur Wilstedter Straße der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Südlich davon wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, da der Gehweg nicht bis zur Stadtgrenze zu Norderstedt fortgeführt wird. Das Verkehrsstrukturkonzept sieht als Maßnahme Nr. 13 die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens für Radfahrende in südlicher Fahrtrichtung in Kombination mit der Beibehaltung der Gehwegfreigabe für den Radverkehr für unsichere Radfahrende vor. Die dabei vorgesehene Breite des Schutzstreifens mit 1,25 m bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 4,75 m entsprechen jedoch nicht den zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnissen beim Einsatz von Schutzstreifen. Bei diesen Breiten ist kein ausreichender Bewegungsspielraum für den Radverkehr gegeben, Pkw-Fahrende werden zu regelwidrigen, zu engen Überholmanövern verleitet und bereits bei der Begegnung von zwei Pkw werden die Schutzstreifenmarkierungen häufig und über eine längere Strecke überfahren. Damit wird sowohl die Sicherheit und Akzeptanz des Schutzstreifens erheblich reduziert wie auch der Unterhaltungsaufwand deutlich erhöht. Der Schutzstreifen sollte daher mindestens eine Breite von 1,5 m und die Kernfahrbahn eine Breite von 5,0 m aufweisen. Die Unfallforschung der Versicherer des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. fordert daher auf Basis einer wissenschaftlichen Untersuchung aus dem Jahr 2019 sogar eine Schutzstreifenbreite von 1,85 m. Darüber hinaus ist nach der VwV-StVO im Bereich von Längsparkständen zwingend ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,5 m, besser 0,75 m erforderlich. Inwieweit unter diesen veränderten Randbedingungen ein Schutzstreifen noch angelegt werden kann, ist nur anhand detaillierter Breitenmessungen beurteilbar. Sollte die Markierung eines Schutzstreifens nicht möglich sein, so ist das kurzfristig umsetzbare Aufbringen von Fahrradpiktogrammen zu prüfen, um damit dem Kfz-Verkehr die zulässige Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr zu verdeutlichen. Langfristig ist ein Umbau des Querschnitts zu prüfen. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Markierung eines Schutzstreifens inkl. Piktogrammen und Roteinfärbungen an Knotenpunkten • Alternativ: Ausbau des Querschnitts, d.h. insb. Verbreiterung des westlichen Gehwegs		

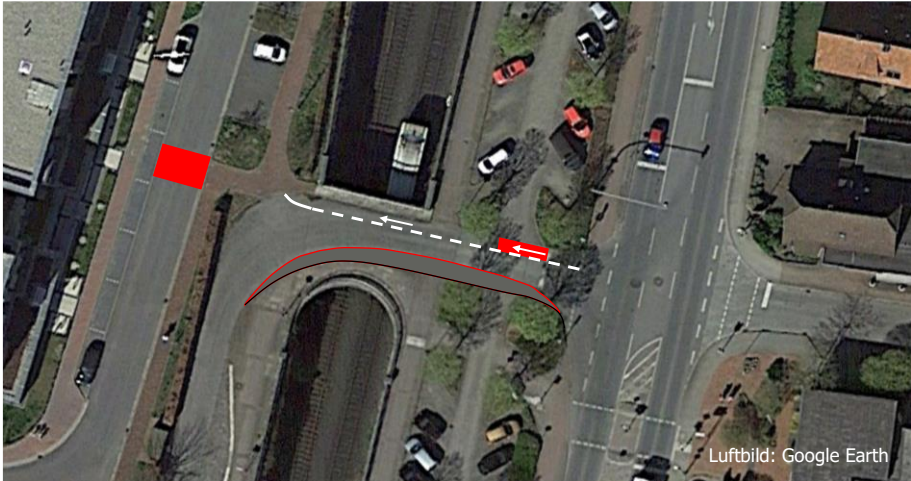
Nr. R3-g Forts.	Bezeichnung Radverkehrsführung Norderstedter Straße zwischen Kiefernweg und Schleswig-Holstein-Straße	Priorität HOCH
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung Schutzstreifen: 80-100 Tsd. € Umbau Querschnitt: <i>zum derzeitigen Planungsstand nicht kalkulierbar</i>	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum Schutzstreifen: kurzfristig Umbau Querschnitt: langfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Detaillierte Breitenmessungen und abschließende Prüfung Schutzstreifen • Umsetzung Schutzstreifen bzw. Vorplanung für Umbau des Querschnitts	

5.1.6 Hauptradroute 4

Die Hauptradroute 4 stellt eine direkte Verbindung zwischen den westlichen Wohngebieten von Ulzburg, der AKN-Haltestelle Henstedt-Ulzburg, der Sportanlage am Bürgerhaus und dem Bürgerpark, sowie die Wohngebiete im nördlichen Henstedt einschließlich des Sportparks Henstedt da.

Beginnend im Westen an der Schulstraße verläuft die Route zunächst im Nebenstraßennetz über Große Lohe, Birkenweg und Langer Kamp zum nördlichen Ende der AKN Henstedt-Ulzburg. Sie quert dort über die vorhandene Brücke und Ampel die AKN-Trasse sowie die Hamburger Straße und führt dann weiter über Nebenstraßen (Reumannstraße, Zum Park) zum Bürgerpark. Diesen quert sie durch den Findlingsgarten nördlich des Sees. Über eine kurze neu zu erstellende Verbindung verläuft die Route dann über Wohnstraßen und vorhandene Wegeverbindungen zur Schlesienstraße, die sie komplett bis zur Kisdorfer Straße nutzt. Nach einem kurzen Versatz über die Kisdorfer Straße und die vorhandene Wegeverbindung zum Hasselbusch, läuft die Route dann weiter über das Nebenstraßennetz (Hasselbusch, Hohenbergen) und eine kurze straßenunabhängige Verbindung zum Bahnradweg am östlichen Rand von Henstedt.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R4-a	Verbindung Lühmannstraße – Reumannstraße im Zweirichtungsverkehr	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Ausfahrt aus der Busschleife am AKN-Haltepunkt Henstedt-Ulzburg ist bisher nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Hamburger Straße / Reumannstraße befahrbar. Für den Radverkehr aus der Hamburger Straße / Reumannstraße besteht daher keine Möglichkeit, direkt in Richtung Lühmannstraße / Langer Kamp zu fahren. Zum Schließen dieser Netzlücke im Zuge der Hauptradrouten ist daher die Busausfahrt so umzugestalten, dass der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr verkehren kann. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Aufweitung der Fahrbahn der Busausfahrt in Richtung Hamburger Straße um ca. 1,5 m zulasten des südlichen Seitenraums • Markierung eines 1,5 m breiten Schutzstreifens auf der nördlichen Fahrbahnseite zur Sicherung des Radverkehrs in Gegenrichtung; Aufbringen von Fahrrad- und Pfeilpiktogrammen zur Verdeutlichung der Verkehrsführung • Im Bereich der vorhandenen Parkplatzausfahrt: Rotmarkierung des Konfliktbereichs + Fahrrad- und Pfeilpiktogramme, Beschilderung der Parkplatzausfahrt mit „Vorfahrt achten“ und Zusatzschild Zweirichtungsradverkehr • Anpassung der Lichtsignalanlagensteuerung sowie der Beschilderung im Hinblick auf die Berücksichtigung des Radverkehrs von der Reumannstraße in Richtung Busausfahrt (Räumzeiten, Zwischenzeitenmatrix, Ergänzungen Beschilderung Einbahnstraße und zulässige Fahrtrichtungen mit „Rad frei“) • Rotmarkierung des Konflikt-/Übergangsbereichs in der Lühmannstraße; Anpassung des vorhandenen Zauns/Hecke zur Sicherstellung ausreichender Sichtverhältnisse		
 Luftbild: Google Earth		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
75-100 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	• Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R4-b	Herstellen einer Verbindung zwischen Bürgerpark und Grünbergerstraße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Für einen direkten Verlauf der Route 4 fehlt derzeit ein kurzes Verbindungsstück zwischen Stadtpark und Grünbergerstraße. Es ist bereits ein Trampelpfad vorhanden, der jedoch aufgrund Breite und Oberflächenbeschaffenheit nicht mit dem Fahrrad nutzbar ist. Die bestehende Alternativroute würde für die Route 4 einen erheblichen Umweg darstellen. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Herstellen eines mind. 3,0 m breiten gemeinsamen Geh- und Radwegs auf ca. 70 m Länge		
 Luftbild: Google Earth		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
30-40 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	- Klärung der Eigentums- und Wegerechte des Wohnwegs in der nördlichen Verlängerung der Grünberger Straße - Klärung etwaiger naturschutzfachlichen Belange - Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R4-c	Herstellen einer befahrbaren Verbindung zwischen Kisdorfer Straße und Hasselbusch	HOCH
Beschlussfassung		
3 Stimmen dafür (CDU)		
8 Stimmen dagegen (BFB, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, SPD, WHU)		
Beschreibung der Maßnahme		
Der Verbindungsweg zwischen Kisdorfer Straße und Hasselbusch ist eine Treppenanlage mit zwischengeschalteten Rampen, die von Radfahrenden nicht ohne Weiteres durchgängig befahren werden kann. Die Verwaltung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in der Vergangenheit bereits eine Möglichkeit zum Aufbau der Treppenanlage entwickelt, mit der zwar keine Barrierefreiheit, aber eine durchgängige Befahrbarkeit für Radfahrende hergestellt werden kann. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Umbau der Treppenanlage, so dass der Verbindungsweg von Radfahrenden durchgängig befahren oder auch das Rad durchgängig geschoben werden kann.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
44 Tsd. €		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurz- mittelfristig	Entwurfsplanung	

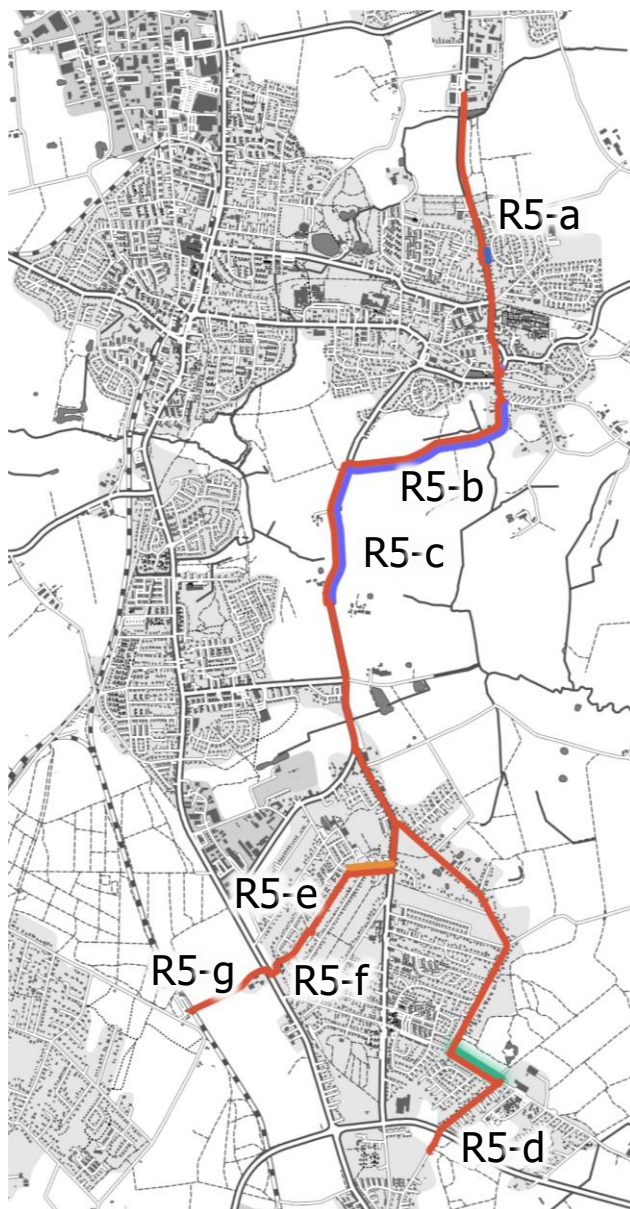
5.1.7 Hauptradroute 5

Die Hauptradroute 5 ist die östliche Nord-Süd-Route. Mit ihrer direkten Anbindung nach Kisdorf (und im weiteren Verlauf nach Kaltenkirchen) sowie über die Hauptradroute 3 im südlichen Teil nach Norderstedt übernimmt sie ebenfalls eine überörtliche Verbindungsfunktion.

Von Kisdorf aus Richtung Wesselkreuzung und den Gewerbe- und Versorgungsnutzungen an der Henstedter Straße kommend, führt die Route auf der Kisdorfer Straße zentral durch Henstedt. Ab der Schultwiete wechselt die Route in das Nebenstraßennetz und verläuft über Wohldweg und Suhrrehm zur Norderstedter Straße. Auf den vorhandenen straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegen geht es weiter bis zur Einmündung „An der Alsterquelle“ am nördlichen Rand des Rhen. Hier teilt sich die Route 5 in zwei Äste.

Der westliche Ast führt nach einem kurzen Stück über die Norderstedter Straße über das Nebenstraßennetz und straßenunabhängige Wegeverbindungen (Schäferkampsweg, Krumpeterweg, Am Heidberg) zur Ulzburger Straße. Nach der Querung der Ulzburger Straße an der vorhandenen ampelgeregelten Kreuzung wird die Route weiter zum AKN-Haltepunkt Meeschensee und zum Stadtteil Quickborn-Heide geführt.

Der östliche Ast führt über die Nebenstraßen „An der Alsterquelle“ und „Immbarg“ am östlichen Rand des Rhen entlang bis zur Wilstedter Straße. Weiter führt die Route über die Straße „Gräflingsberg“, die ungesicherte, gleichwohl heute bereits häufig von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genutzte Querung der Schleswig-Holstein-Straße nach Norderstedt (Gräflingsweg).



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-a	Radverkehrsführung Kisdorfer Straße	SEHR HOCH
Beschlussfassung Es erfolgte eine getrennte Beschlussfassung zu den beiden Maßnahmenbestandteilen Herstellen einer Mittelinsel in Kombination mit einer Querung für den Radverkehr am Ortseingang: Einstimmig beschlossen Anlage eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Süden zwischen Ortseingang und Bürgermeister-Steenbock-Straße: 4 Stimmen dafür (Bündnis 90/Die Grünen, FDP, SPD) 6 Stimmen dagegen (BFB, CDU, WHU)		
Beschreibung der Maßnahme Für den Radverkehr gibt es in der Kisdorfer Straße trotz höherer Kfz-Verkehrsstärken (ca. 10.000 Kfz/24h) keine eigenständige Radverkehrsführung. Lediglich der westliche Gehweg ist trotz geringerer Seitenraumbreiten zur Mitnutzung durch den Radverkehr freigegeben. In Richtung Norden wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Darüber hinaus fehlt am Ortseingang eine gesicherte Querungsmöglichkeit vom vorhandenen außerörtlichen Zweirichtungsradweg. Bei vorhandenen Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 m und 6,9 m ist die beidseitige Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen bzw. die Verbreiterung der Seitenräume zur Anlage von regelgerechten Hochbordradwegen nicht möglich. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> (entsprechend „Verkehrskonzept zur Optimierung der Verkehrssituation auf der Kisdorfer Straße“ vom 25.08.2021) • Anlage eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Süden zwischen Ortseingang und Bgm.-Steenbock-Straße • Herstellen einer Mittelinsel in Kombination mit einer Querung für den Radverkehr		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde, Kreis
Erste grobe Kostenschätzung Anlage Schutzstreifen: 25 Tsd. € Umgestaltung Ortseingang: 100 Tsd. €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum Anlage Schutzstreifen: kurzfristig Umgestaltung Ortseingang: mittelfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-b	Fahrradstraße Suhrrehm	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Der Suhrrehm ist aktuell für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gesperrt und lediglich für Anlieger und den Radverkehr freigegeben. Als Bestandteil der Routen 5 und 10 stellt er eine zentrale Verbindung für den Radverkehr im Bereich Henstedt dar. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung des Suhrrehms im gesamten Verlauf zwischen Norderstedter Straße und Wohldweg als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Beibehaltung der vorhandenen Freigabe für Anlieger und den landwirtschaftlichen Verkehr per Zusatzschild • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ an den Zufahrten		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
Realisierung zusammen mit Maßnahme R3-g empfehlenswert.		Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
2.000,- €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr. R5-c	Bezeichnung Geh-/Radwege Norderstedter Straße zwischen Henstedt und Rhen	Priorität MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Norderstedter Straße stellt derzeit eine der Nord-Süd-Hauptverbindungen innerhalb Henstedt-Ulzburgs dar. Den daraus resultierenden Anforderungen entspricht der Weg jedoch weder hinsichtlich seiner Breite (ca. 2,0 m) noch seines baulichen Zustands (insb. Oberflächenschäden). <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Sanierung und Ausbau des Geh- und Radwegs • Sofern die Lage der Versorgungsleitungen und ggf. erforderliche Wurzelschutzmaßnahme es ermöglichen, Herstellung von Asphaltoberflächen • Sofern die angrenzenden Bereiche es ermöglichen, Verbreiterung des Geh- und Radweges auf mindestens 3,5 m, möglichst 4,0 m Breite		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Kreis, Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	für innerörtliche Bereiche ggf. BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Detaillierte Schadensaufnahme • Vorentwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-d	Querung Schleswig-Holstein-Straße	HOCH
Beschlussfassung Die Beschlussfassung über die Umsetzung dieser Maßnahme wird einvernehmlich zurückgestellt, bis die Ergebnisse der vom LBV-SH beauftragten Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten eines verkehrlichen Ausbaus der L 284 (Schleswig-Holstein-Straße) vorliegen.		
Beschreibung der Maßnahme Die direkte Verbindung zwischen Gräflingsberg in Henstedt-Ulzburg und dem Gräflingsweg in Norderstedt über die Schleswig-Holstein-Straße stellt trotz der fehlenden sicheren Querungsmöglichkeit eine nach unseren Beobachtungen durchaus häufig von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genutzte Route dar. Die nächste gesicherte Querungsstelle an der Norderstedter Straße ist über 300 m entfernt. Wenngleich aufgrund der Prioritätensetzungen beim Land wir derzeit nur geringe Erfolgschancen für die Realisierung einer gesicherten Querungsmöglichkeit sehen, ist die Aufnahme der Maßnahmen in das Radverkehrskonzept im Hinblick auf die Zielsetzungen der Gemeinde Henstedt-Ulzburg sinnvoll und plausibel. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Herstellen einer gesicherten Querungsstelle, z.B. in Form einer Mittelinsel		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Land, Gemeinde H-U, Stadt Norderstedt
Erste grobe Kostenschätzung <i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	Mögliche Förderung	
Möglicher Umsetzungszeitraum langfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Abstimmung mit Stadt Norderstedt und LBV	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-e	Fahrradstraße Krumpeterweg	HOCH
Beschlussfassung		
3	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, SPD)
8	Stimmen dagegen	(BFB, CDU, FDP, WHU)
Beschreibung der Maßnahme		
Der Krumpeterweg liegt in einer Tempo 30-Zone und hat ausschließlich Erschließungsfunktion für die angrenzende Wohnbebauung. Für den Radverkehr bildet er mit der weiterführenden straßenunabhängigen Wegeverbindung zur Hamburger Straße eine direkte Verbindung zwischen dem nördlichen Rhen und dem AKN-Haltepunkt Meeschensee. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung des Krumpeterwegs zwischen Schäferkampsweg und dem Übergang zur straßenunabhängigen Wegeverbindung im südlichen Kurvenbereich als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung. • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ am Beginn der Fahrradstraße		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
2.000,- €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

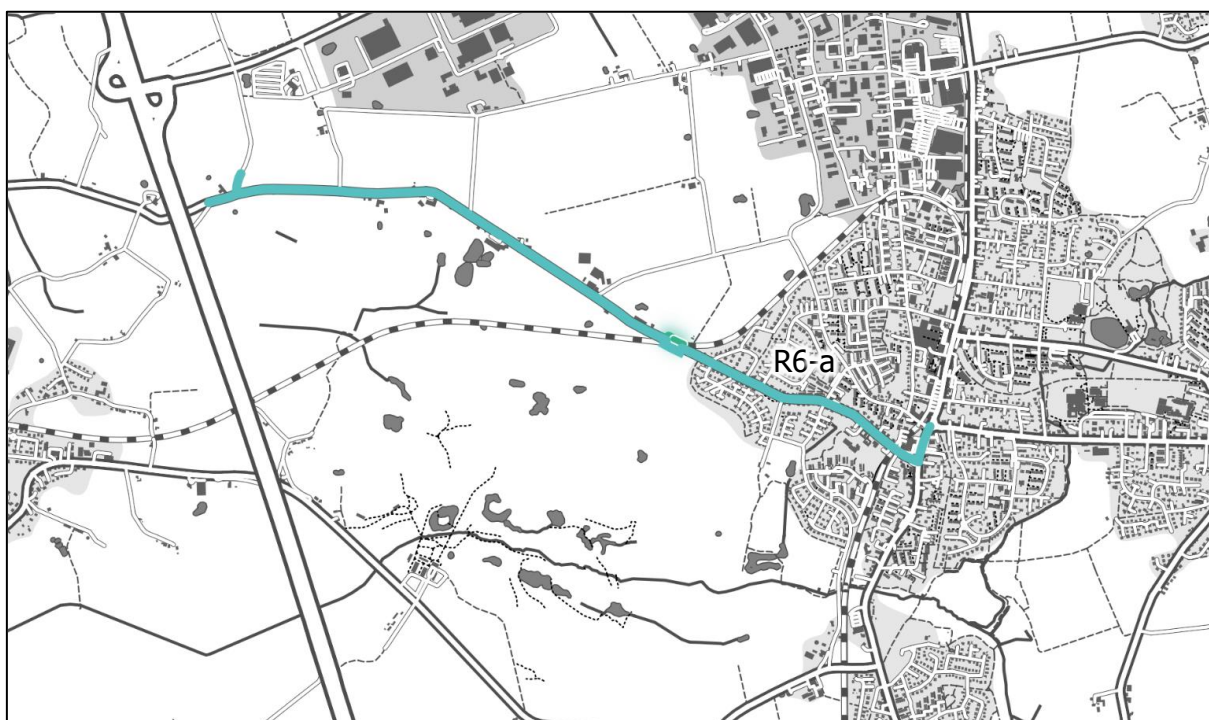
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-f	Ausbau Wegeverbindung Krumpeterweg – Hamburger Straße	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Wegeverbindung zwischen Krumpeterweg und Hamburger Straße wird bereits heute auch durch den Radverkehr genutzt. Wegebreite und Oberflächenbeschaffenheit sind allerdings verbesserungswürdig. Im Hinblick auf die Ausbildung einer Hauptradroute bietet es sich zudem an, den Radverkehr bei der Querung von Nebenstraßen zu bevorzugen. Hieraus ergibt sich gleichzeitig eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für den Kfz-Verkehr. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> - Für den Kfz-Verkehr fahrdynamische Hochpflasterung des Einmündungsbereichs in den Krumpeterweg - Für den Kfz-Verkehr fahrdynamische Hochpflasterung des Querungsbereichs über die Straße „Am Heidberg“; Bevorzugung des Radverkehrs durch Vorfahrtsbeschilderung und „Vorfahrt Achten“ für den Verkehr auf der Straße „Am Heidberg“ - Im südlichen Abschnitt: Verbreiterung des Weges auf 3,5 m Breite		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
100-150 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R5-g	Ausbau Geh-/Radweg Elfenhagen zum AKN-Halt Meeschensee	SEHR HOCH
Beschlussfassung Die Beschlussfassung über die Umsetzung dieser Maßnahme wird einvernehmlich zurückgestellt, bis die Ergebnisse der vom LBV-SH beauftragten Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten eines verkehrlichen Ausbaus der L 284 (Schleswig-Holstein-Straße) vorliegen und ein Gesamtkonzept zur Verkehrsführung im Bereich der Hamburger Straße zwischen Kiefernweg und Schleswig-Holstein Straße erstellt wird.		
Beschreibung der Maßnahme Die Straße Elfenhagen ist für die Anbindung von Henstedt-Ulzburg an den AKN-Haltepunkt von elementarer Bedeutung. Aufgrund ihres Außerortscharakters und den damit einhergehenden höheren realen Kfz-Geschwindigkeiten sowie dem nicht unerheblichen Kfz-Verkehrsaufkommen ist sie für eine Radverkehrsführung im Mischverkehr nur sehr bedingt geeignet. Für ein komfortables und sicheres Befahren wird daher eine Radverkehrsführung auf einem ausreichend breiten Seitenraum vorgeschlagen. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau des vorhandenen südlichen Seitenraums zwischen Hamburger Straße und Bahnübergang auf ca. 480 m Länge auf eine Breite von mindestens 3,5 m mit Asphaltoberfläche. • Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. • Ankauf von Flächen der anliegenden landwirtschaftlich genutzten Flurstücke vsl. erforderlich. • Flächenverfügbarkeit im Bereich der Strommasten im Zuge der weiteren Planung zu klären. • Straße liegt auf dem Stadtgebiet von Norderstedt. 		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Stadt Norderstedt, Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung 250-350 Tsd. €	Mögliche Förderung FAG-SH, GVFG-SH, BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land EFRE-Tourismus SH (Verbindung AKN-Alsterquelle)	
Möglicher Umsetzungszeitraum mittel- bis langfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Abstimmung mit Stadt Norderstedt • Entwurfsplanung	

5.1.8 Hauptradroute 6

Die Hauptradroute 6 ist die kürzeste Route des Netzes. Beginnend an der Einmündung Waldweg / Westerwohlder Straße knüpft sie an die überörtlichen Verbindungen nach Alveslohe und Kaltenkirchen an und verbindet diese mit dem zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich von Ulzburg (Rathaus, AKN Henstedt-Ulzburg).

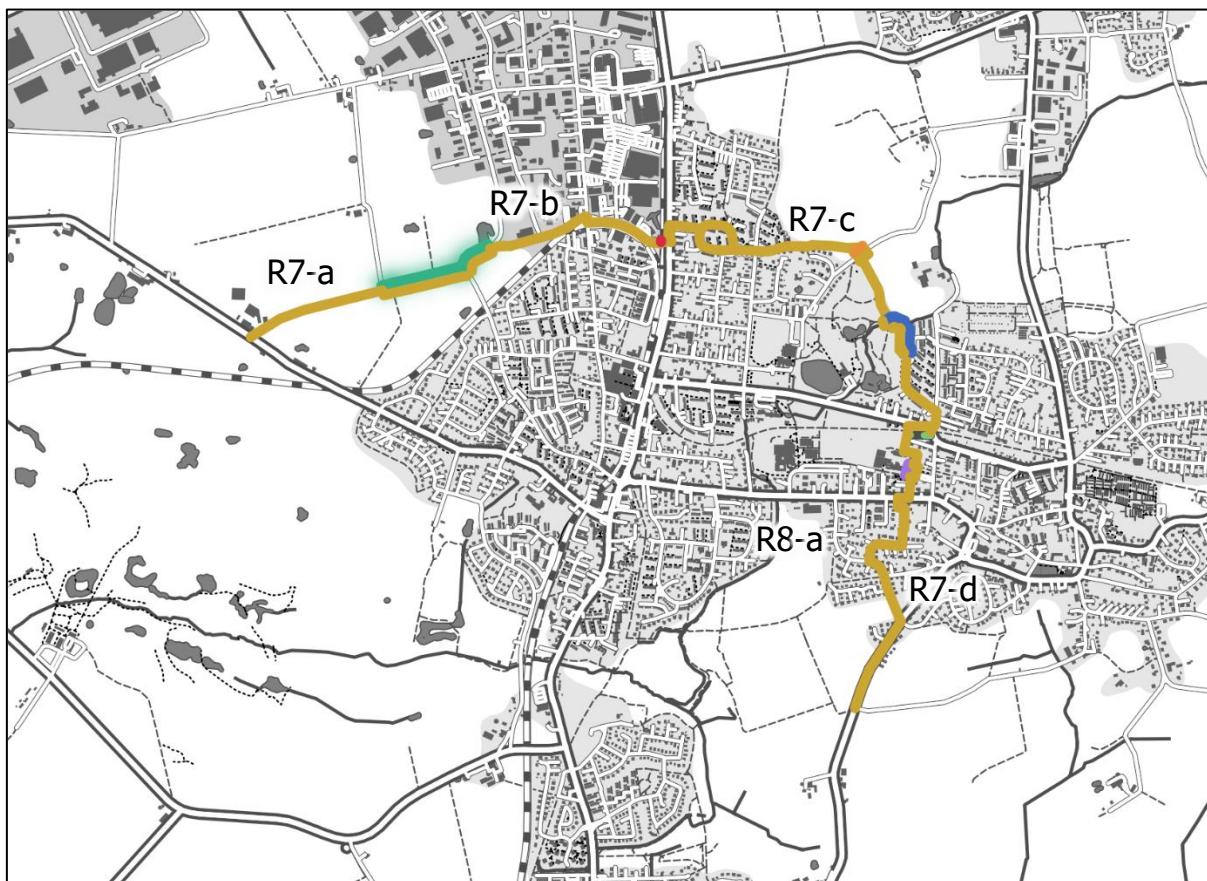
Die Route führt im Wesentlichen über die Westerwohlder Straße und die Schulstraße und damit fast ausschließlich über das untergeordnete Straßennetz. Im Verlauf wird unmittelbar die Grundschule Ulzburg erschlossen. Weiterhin bestehen im Verlauf zahlreiche Verknüpfungen an zentrale Hauptradrouten sowohl in Nord-Süd- als auch West-Ost-Richtung.



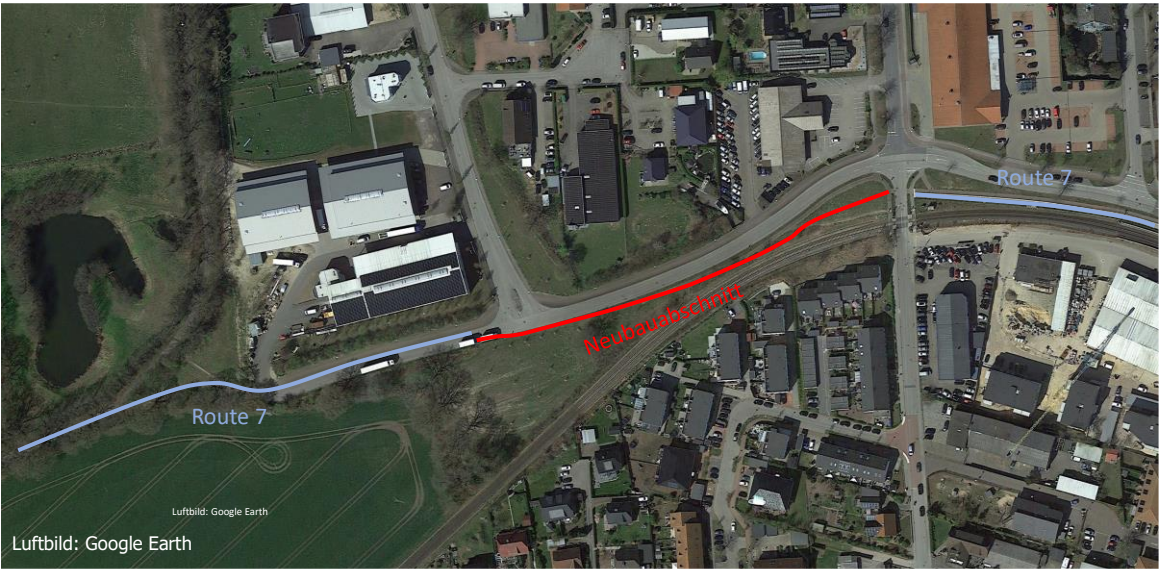
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R6-a	Fahrradstraße Schulstraße	HOCH
Beschlussfassung		
3	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, SPD)
8	Stimmen dagegen	(BFB, CDU, FDP, WHU)
Beschreibung der Maßnahme		
Die Schulstraße liegt derzeit in einer Tempo 30-Zone. Sie hat in erster Linie Sammelstraßenfunktion für die Wohn- und Erschließungsstraßen der umliegenden Wohnbereiche im westlichen Ulzburg. Darüber hinaus wird sie jedoch aufgrund ihrer Fortführung über die Westerwohlder Straße zur Kaltenkirchener Straße und nach Alveslohe auch von überörtlichen Verkehren genutzt. Unmittelbar an der Schulstraße liegt die Grundschule Ulzburg. Die Schulstraße wird daher auch stark durch den Schulverkehr genutzt. Es wurden daher im Schulumfeld auch bereits geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Einengungen, Aufpflasterungen) umgesetzt. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Schulstraße im gesamten Verlauf als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Kfz frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit vor allem der anliegenden Wohnbebauung und der Grundschule • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ an den Zufahrten • Ordnung und Markierung der Parkstände mit Doppelmarkierung zur Fahrgasse zur Schaffung eines Sicherheitsraums • Ggf. Ergänzung durch weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen • Perspektivische Möglichkeit zur Verlängerung der Fahrradstraße im Außerortsbereich bis zur Kaltenkirchener Chaussee als überörtliche Vorrangroute		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
Realisierung zusammen mit Maßnahme R5-b empfehlenswert.		Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
5.000,- €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

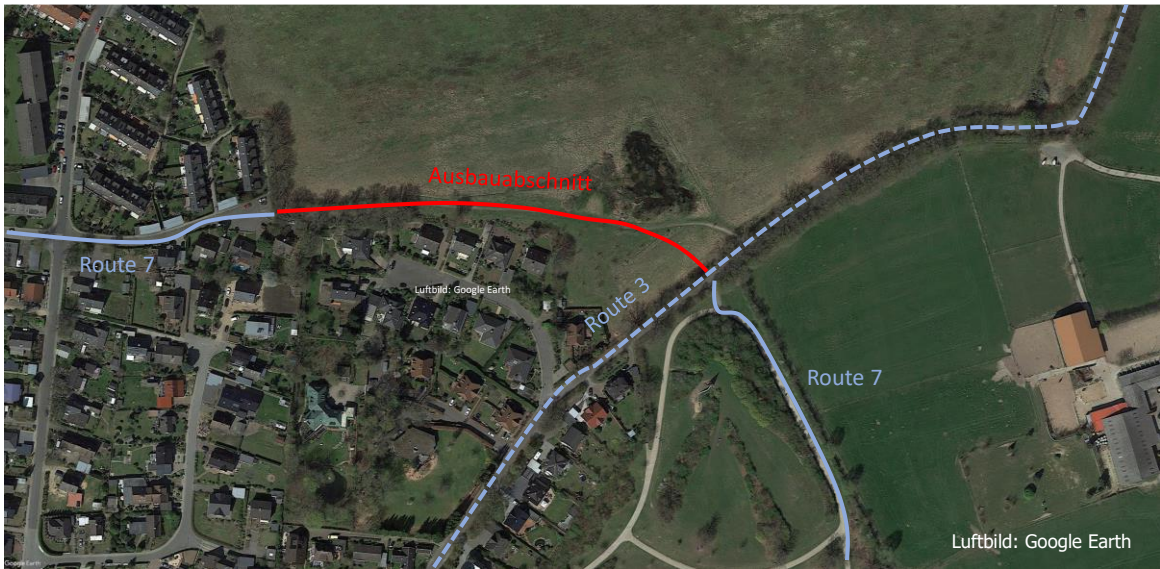
5.1.9 Hauptradroute 7

Die Hauptradroute 7 ist keine „echte“ Nord-Süd-Route. Sie verläuft vielmehr in einer Art Halbkreis von der westlichen Gemeindegrenze über, für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrte, Nebenstrecken, entlang des südlichen Rand des Gewerbegebiet Ulzburg auf einem neugebauten straßenbegleitenden Zweirichtungsradwege, auf Nebenstraßen und straßenunabhängigen Wegen durch die östlich der Hamburger Straße gelegenen Wohnbereiche bis zum nördlichen Bereich des Bürgerparks. Von dort knickt die Route nach Süden ab und führt auf Nebenstraßen und straßenunabhängigen Wegen über die nordwestlichen Wohnbereiche von Henstedt, östlich am Schulzentrum vorbei, durch die westlichen Wohnbereiche von Henstedt bis zur Norderstedter Straße. Hier quert die Route an der vorhandenen Fußgängerampel die Straßenseite und führt auf dem vorhandenen straßenbegleitenden Geh- und Radweg bis zur Einmündung Suhrrehm und dem dortigen Verknüpfungspunkt mit den Hauptradrouten 5 und 10.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R7-a	Fahrradstraße Möschen zwischen Westerwohlder Straße und Übergang zu Am Bahnbogen	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Straße „Mösch“ ist aktuell für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gesperrt und lediglich für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sowie den Radverkehr freigegeben. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Strecke als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Beibehaltung der vorhandenen Freigabe für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr per Zusatzschild		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
200,- €		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R7-b	Verlängerung Radweg Am Bahnbogen bis Möschen	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Entlang der Straße Am Bahnbogen ist in den letzten Jahren zwischen Hamburger Straße und Kirchweg ein straßenbegleitender Radweg neu gebaut worden. Die Fortsetzung in Richtung Westen bis zur Straße „Möschchen“ fehlt bisher noch. Die Durchfahrt zwischen Am Bahnbogen und Möschen ist schon derzeit für den Radverkehr möglich, aufgrund einer unzureichenden Wegebeschaffenheit aber unkomfortabel. Insbesondere die vorhandenen Wegebreiten sind in Verbindung mit den aufgestellten Pollern unzureichend. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Verlängerung des Radwegs Am Bahnbogen als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von mind. 3,5 m und Asphaltoberfläche auf ca. 220 m • Westlich der Kreuzung mit dem Tiedenkamp Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn; zur Schaffung eines gesicherten Übergangs Wegfall des Parkplatzes unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich und Freihaltung des Bereichs mittels Poller / Vorstreckung • Ausbau der Wege im Übergangsbereich zwischen Am Bahnbogen und Möschen auf mind. 3,5 m Breite (ca. 100 m Wegelänge), sofern aufgrund des angrenzenden Baumbesatzes möglichst mit Asphaltoberfläche		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
130-180 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Vorentwurfsplanung	

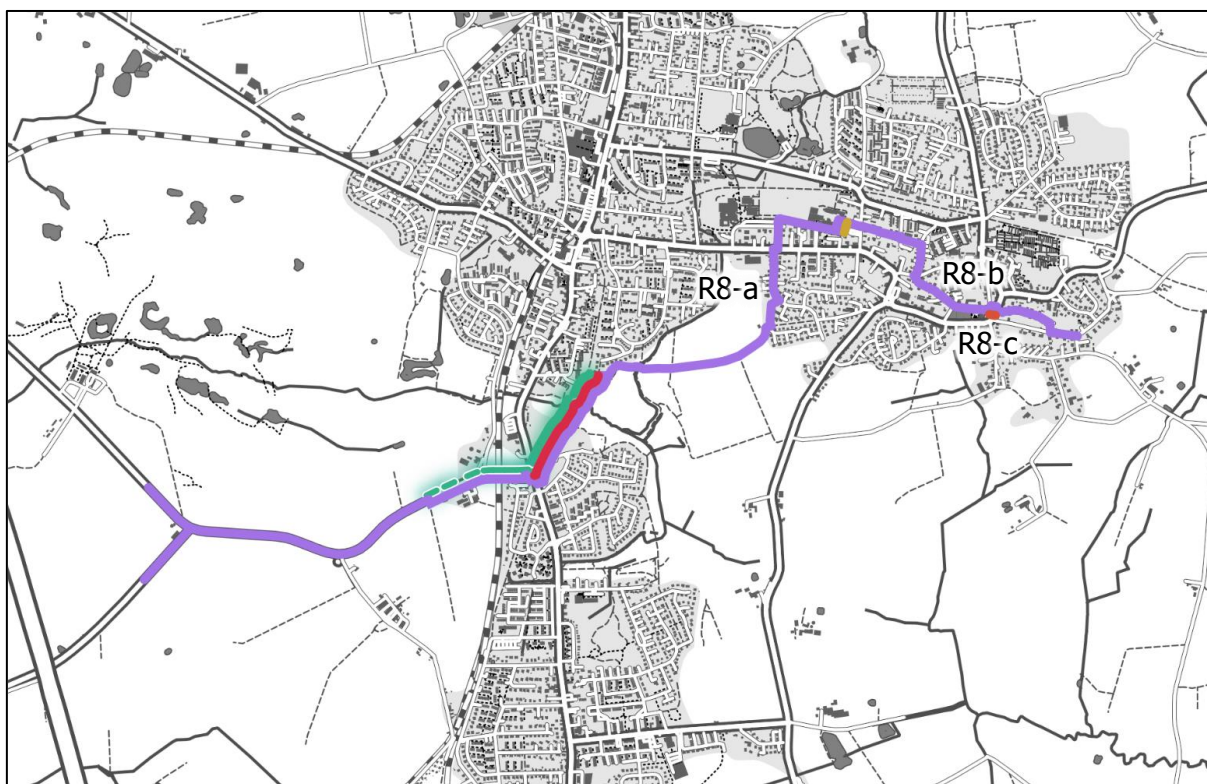
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R7-c	Ausbau Wegeverbindung Rugenbarg - Rugenvier	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Zwischen Rugenbarg und Rugenvier existiert bereits eine Wegeverbindung, die jedoch eher schlecht befahrbar ist. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ausbau der vorhandenen Wegeverbindung auf 3,0 m Breite mit Asphaltoberfläche auf einer Länge von ca. 300 m		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde Kisdorf, Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
90-130 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	- Abstimmung mit der Gemeinde Kisdorf - Klärung naturschutzfachlicher Belange - Vorentwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R7-d	Neubau Verbindung Logentwiete – Norderstedter Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Logentwiete endet bisher in Richtung Süden in einer Sackgasse. Für eine Fortführung bis zur Norderstedter Straße fehlt lediglich eine ca. 90 m lange Verbindung. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Neubau einer Wegeverbindung mit mind. 4,0 m Breite mit Asphaltoberfläche auf einer Länge von ca. 90 m als straßenunabhängiger gemeinsamer Geh- und Radweg • Vsl. Ankauf von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen erforderlich.		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung 50.000,- €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum mittel- bis langfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung	

5.1.10 Hauptradroute 8

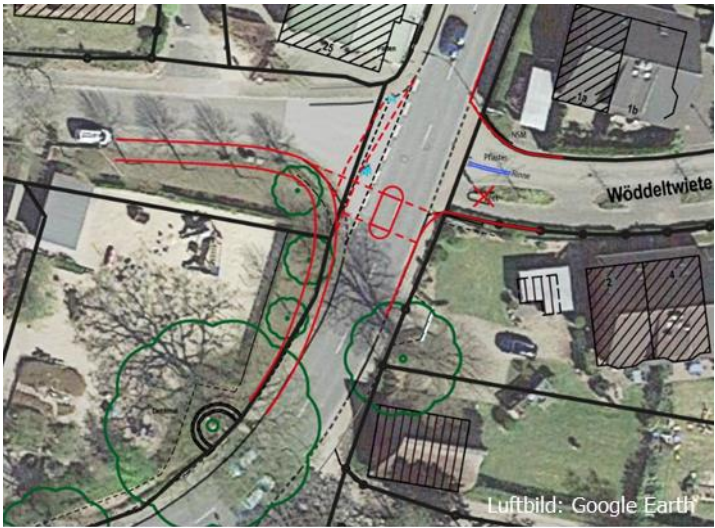
Die Hauptradroute 8 stellt eine Querverbindung zwischen dem nördlichen Teil vom Beckershof, dem nördlichen Rand von Ulzburg-Süd, dem Schulzentrum Henstedt-Ulzburg und dem südlichen Teil von Henstedt dar. In Verbindung mit dem Bahnradweg bzw. der Hauptradroute 10 übernimmt sie neben wichtigen innergemeindlichen Verbindungen u.a. zum Schulzentrum auch überörtliche Verbindungsfunktionen.

So knüpft die Route am westlichen Gemeinderand an das überörtliche Radverkehrsnetz in Richtung Alveslohe (über die Kadener Chaussee) und Ellerau (über den Kadener Weg). Bis zur Hamburger Straße führt sie zunächst über den vorhandenen Zweirichtungsradweg entlang der Kadener Chaussee. Ab der Kreuzung Hamburger Straße / Kadener Chaussee verläuft die Route dann gebündelt mit dem Radschnellweg und der Hauptradroute 1 über die vorhandenen straßenunabhängigen Wege durch das Pinnau Biotop. Am südlichen Siedlungsrand von Ulzburg zweigt die Route dann nach Osten ab, führt über die vorhandene Wegeverbindung zum südwestlichen Siedlungsrand von Henstedt und dann weiter über das Nebenstraßennetz (Am Trotz) zum Schulzentrum. Vom Schulzentrum verläuft die Route über straßenunabhängige Wegeverbindungen sowie Nebenstraße (Hirtenweg, Am Woddel, Woddeltwiete) zum alten Ortskern von Henstedt.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R8-a	Fahrradzone Am Trotz - Logentwiete	HOCH
Beschlussfassung		
6	Stimmen dafür	(Bündnis 90/Die Grünen, 1 x CDU, SPD, WHU)
5	Stimmen dagegen	(BFB, 2 x CDU, FDP)
Beschreibung der Maßnahme		
Die Straßenzüge Am Trotz und Logentwiete sind derzeit Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Beide Straßen haben ausschließlich Erschließungsfunktionen für die anliegenden Wohnbereiche. Die beiden Straßenzüge sind Bestandteile der Routen 7 und 8. Sie sind insbesondere auch für die Schulverkehre zum Schulzentrum Henstedt-Ulzburg von Bedeutung. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Straßenzüge Am Trotz und Logentwiete als Fahrradzone, um die Funktion der Hauptradrouten für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradzone“ an den Zufahrten		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
4.000,- €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

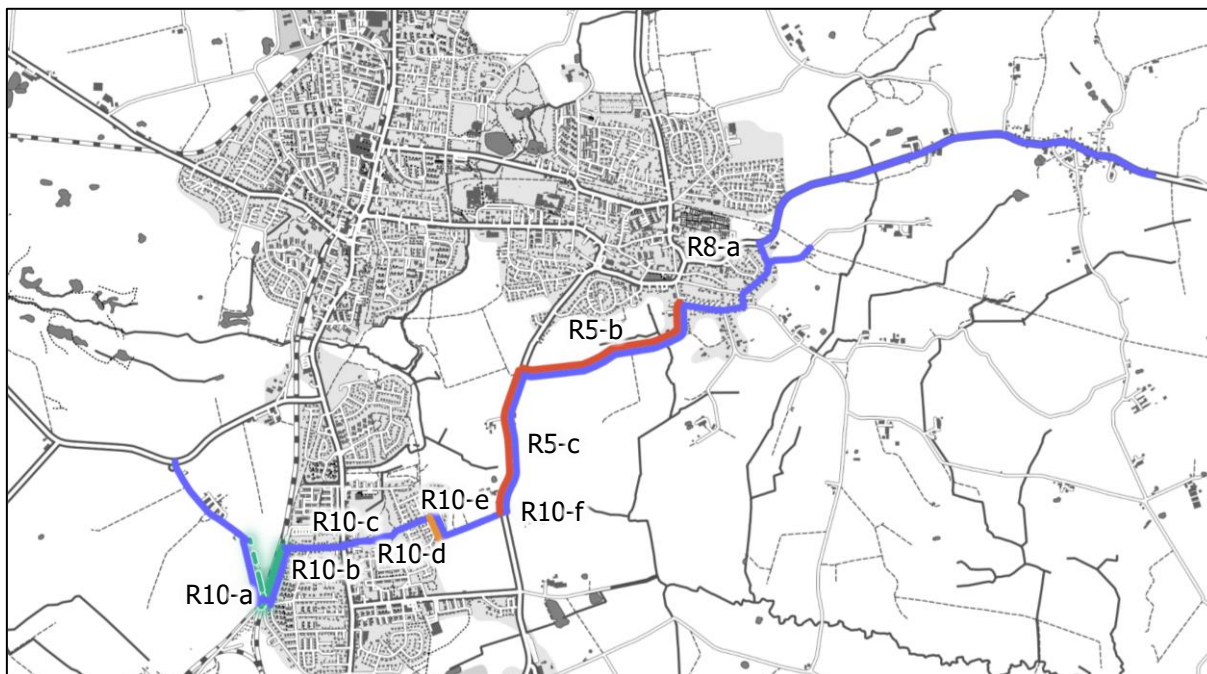
Nr.	Bezeichnung	Priorität
R8-b	Durchfahrtssperre Am Wöddel	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Durchfahrt durch die Straße Am Wöddel wird derzeit im Abschnitt westlich der Teichstraße durch eine alte, schwenkbare Durchfahrtssperre unterbunden, die über die gesamte Fahrbahn reicht. Dadurch ist ein Durchfahren auch für den Radverkehr nicht möglich. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ersatz der vorhandenen Durchfahrtssperre durch eine regelkonforme „Pollerlösung“, die auch mit Lastenrädern sowie Fahrrädern mit Anhängern befahren werden kann.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
5.000,- €		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	Entwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R8-c	Querung Dorfstraße – Wöddeltwiete / Am Wöddel	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die Dorfstraße weist südlich der Kreuzung mit der Götzberger Straße eine Verkehrsstärke zwischen ca. 8.000 und 10.000 Kfz/24h auf. Eine gesicherte Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen Wöddeltwiete und Am Wöddel ist in diesem Bereich bisher nicht vorhanden. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> (entsprechend „Verkehrskonzept zur Optimierung der Verkehrssituation auf der Kisdorfer Straße“ vom 25.08.2021): Einbau einer Mittelinsel als Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr		
		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde, Land
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
100 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurz- bis mittelfristig	Entwurfsplanung	

5.1.11 Hauptradroute 10

Die Hauptradroute 10 verbindet den Bereich Beckershof, den AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd, die zentralen Bereiche von Ulzburg-Süd, den südlichen Teil von Henstedt und Götzberg. Neben ihrer innergemeindlichen Verbindungsfunktion insbesondere zur Anbindung des AKN-Haltepunkts Ulzburg-Süd stellt die Route auch die Anbindung an regionale bzw. überörtlichen Verbindungen nach Alveslohe (über die Kadener Chaussee), Ellerau (über die straßenunabhängige Wegeverbindung parallel zur AKN-Trasse bzw. Straße Beckershof) sowie in Richtung Waken-dorf II und Nahe / Itzstedt (über den Bahnradweg bzw. die straßenbegleitende Verbindung entlang der L 75) her.

In westlichen Bereich verläuft die Route zunächst über die Straße Beckershof, die vorhandene Bahnquerung und das Nebenstraßennetz zum AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd. Von dort führt die Route auf Nebenstraßen und straßenunabhängigen Wege sehr direkt und zentral durch die Wohnbereiche von Ulzburg-Süd und die sich anschließende landwirtschaftliche Flächen nach Osten bis zur Norderstedter Straße. Von hier geht es gemeinsam mit der Hauptradroute 5 auf dem straßenbegleitenden Geh- und Radwege entlang der Norderstedter Straße und dann über die für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrte Straße Suhrrehm in den südöstlichen Teil von Henstedt. Hier führt die Route über das Nebenstraßennetz (Wohldweg, Krummacker) und gabelt sich dann in Richtung Bahnradweg und Götzberger Straße (L 75). In Richtung Götzberg wird die Route dann über den vorhandenen straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der L 75 geführt.



Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-a	Querung AKN südlich AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd	HOCH
Beschlussfassung		
Die Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung.		
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandene Querungsstelle der AKN-Gleise südlich des AKN-Haltepunkts Ulzburg-Süd zwischen Beckershof und Galgenweg ist noch durch veraltete Umlaufsperrn gesichert, die nur sehr schwer mit Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhängern, etc. passiert werden kann. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ersatz der vorhandenen Umlaufsperr durch eine aktuelle regelkonforme Lösung, die auch ein Passieren mit Lastenrädern sowie Fahrrädern mit Anhängern zulässt.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		AKN
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>nicht erforderlich, da bereits in der Umsetzung</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	Umsetzung bereits in der Vorbereitung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-b	Fahrradstraße Falkenstraße	HOCH
Beschlussfassung 3 Stimmen dafür (Bündnis 90/Die Grünen, SPD) 8 Stimmen dagegen (BFB, CDU, FDP, WHU)		
Beschreibung der Maßnahme Die Falkenstraße liegt in einer Tempo 30-Zone und hat einerseits Erschließungsfunktion für die angrenzende Wohnbebauung, wird aber u.a. auch von der Buslinie 293 als Zufahrtsstrecke zum AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd genutzt. Für den Radverkehr bildet die Falkenstraße mit der weiterführenden straßenunabhängigen Wegeverbindung östlich des Suhlenkamps zwischen dem Wohnbereich Schwanenweg / Kruhnskoppel / Am Knick und dem AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Falkenstraße als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Freigabe für Kraftfahrzeuge mit „Anlieger frei“ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der anliegenden Wohnbebauung und mit Zusatzschild „Bus frei“ zur Aufrechterhaltung des Linienverlaufs der Buslinie 293 • Beschilderung und Aufbringen von Fahrbahnpiktogrammen „Fahrradstraße“ am Beginn der Fahrradstraße • Alternativ in Verbindung mit der Maßnahme RS-e: Ausweisung als Fahrradzone mit der oben aufgeführten Zusatzbeschilderung		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen Gemeinsame Umsetzung mit RS-e sinnvoll.		Relevante Akteure Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung 2.000,- €	Mögliche Förderung BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Entwurfsplanung (Beschilderungs- und Markierungsplan) • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-c	Freigabe Suhlenkamp für Zweirichtungsradverkehr	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Der Suhlenkamp ist beginnend hinter den Parkplätzen seitlich der Hausnummer 12 als Einbahnstraße ausgewiesen. Damit besteht für den Radverkehr, der den straßenunabhängigen Weg aus Richtung Ost befährt, keine legale Möglichkeit der direkten Durchfahrt in Richtung Falkenstraße und AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd. Ein geringfügiges Verschieben der Einbahnstraßenregelung erscheint im Hinblick auf die bestehende Beschränkung des fließenden Radverkehrs, der insgesamt geringen Verkehrsbelastung sowie der zu erwartenden sehr geringen Anzahl an zusätzlich im Zweirichtungsverkehr fahrende Fahrzeuge vertretbar und zur Förderung des Radverkehrs geboten. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Versetzen des Beginns des Einbahnstraßenabschnitts hinter die Einmündung der straßenunabhängigen Wegeverbindung • Es ist zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des Haltverbots auf den Kurvenbereich und der dadurch bedingte Wegfall von ca. 3-4 Stellplätzen zwingend erforderlich ist.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
1.000,- €		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-d	Ausbau Wegeverbindung zwischen Suhlenkamp und Kruhnskoppel	MITTEL
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Die vorhandene Wegeverbindung durch den östlichen Teil von Ulzburg-Süd zwischen Suhlenkamp und Kruhnskoppel sind bereits heute ausreichend gut befahrbar. Die Wegebreiten und die Oberflächenbeschaffenheit sind aber für eine Hauptradroute noch verbesserungswürdig. Des Weiteren quert die Radroute mehrere Nebenstraßen (Schwanenweg, Am Knick) mit reiner Erschließungsfunktion, an denen eine Priorisierung des Radverkehrs möglich und sinnvoll ist. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausbau der vorhandenen Wegeverbindungen auf mind. 3,0 m Breite und – sofern aufgrund der Lage von Versorgungsleitungen möglich – mit Asphaltoberfläche. • Visuelle Hervorhebung des Fuß- und Radverkehrs an den Querungen der Erschließungsstraßen mittels Fahrbahnanhebungen / Geh-/Radwegeüberfahrten		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
175-225 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittel- bis langfristig	• Vorentwurfsplanung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-e	Fahrradstraße Verbindungsweg Kruhnskoppel – Norderstedter Straße	HOCH
Beschlussfassung Der Maßnahme R10-e wird unter der Maßgabe zugestimmt, dass die zukünftige verkehrliche Entwicklung des derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 77 „Kruhnskoppel“, 7. Änderung, berücksichtigt wird. 8 Stimmen dafür (BFB, CDU, FDP, SPD) 3 Stimmen dagegen (Bündnis 90/Die Grünen, WHU)		
Beschreibung der Maßnahme Die Verbindungsstraße zwischen Kruhnskoppel und Norderstedter Straße ist aktuell für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gesperrt und lediglich für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Ausweisung der Strecke ab der Norderstedter Straße als Fahrradstraße, um die Funktion der Hauptradroute für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen und der vorgesehenen vorrangigen Nutzung durch den Radverkehr gerecht zu werden. • Beibehaltung der vorhandenen Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr per Zusatzschild		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde
Erste grobe Kostenschätzung 200,- €	Mögliche Förderung	
Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig	Nächste Umsetzungsschritte • Straßenverkehrsrechtliche Anordnung	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
R10-f	Querung Norderstedter Straße	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Radfahrende die über den Verbindungsweg aus Richtung Kruhnskoppel / Ulzburg Süd fahren, müssen an der Einmündung die Norderstedter Straße queren, um den auf der östlichen Straßenseite liegenden Zweirichtungsgeh- und -radweg zu erreichen. Die Querung wird dadurch erschwert bzw. unter Sicherheitsgesichtspunkten problematisch, dass die Norderstedter Straße im Abschnitt zwischen Suhrrehm und Dammstücken werktäglich von mehr als 10.000 Kfz/24h befahren wird. Darüber hinaus werden trotz der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund des Außerortscharakters der Strecken real z.T. signifikant höhere Geschwindigkeiten gefahren. Eine gesicherte Querungsmöglichkeit ist bisher nicht vorhanden. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Herstellen einer gesicherten Querungsmöglichkeit mithilfe einer Mittelinsel. Aufgrund des Verlaufs der Radroute ist die Mittelinsel nördlich der Einmündung zu positionieren. Die genaue Lage ist im Rahmen der weiteren Vorentwurfsplanung zu klären. • Befestigung des westlichen Seitenraum zum Herstellen eines Geh- und Radweges zwischen Einmündung und Querungsinsel • Vsl. Ankauf von anliegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen erforderlich.		
 Luftbild: Google Earth		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Kreis, Gemeinde H-U
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
100 Tsd. €	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
mittelfristig	• Vorentwurfsplanung	

5.2 Weitere Maßnahmen

Nr.	Bezeichnung	Priorität
W1	Öffentlichkeitsarbeit	SEHR HOCH
Beschlussfassung Die Priorität der Maßnahme wird auf maßnahmenbegleitend geändert. 9 Stimmen dafür (BFB, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, WHU) 2 Stimmen dagegen (SPD)		
Beschreibung der Maßnahme Zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit allgemein ist neben der Schaffung einer angemessenen Infrastruktur auch Information und Überzeugungsarbeit durch Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erforderlich. Generell wichtig sind dabei die folgenden Punkte: • Keine isolierte Kampagne, sondern im Zusammenhang mit der allgemeinen Förderung des Radverkehrs → Kampagne muss auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen eingehen • Einbindung in umfassende Kommunikationsstrategie nach außen (in Richtung Bürger) und nach innen (Politik / Verwaltung) • Einbeziehung öffentlichkeitswirksamer „Promotoren“ • Einzelne Aktionen innerhalb einer Kampagne müssen „getaktet“ werden → Dramaturgie des Radverkehrs-Jahresverlaufs • Keine Einmalaktion → Kampagne verpufft sonst als kurzfristiges Strohfeuer Für eine Kampagne für Henstedt-Ulzburg werden die folgenden Ziele und Ansätze vorgeschlagen: • Positive Aspekte des Radfahrens betonen: „Radfahren macht Spaß“ • Darstellung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel • Aufklärung über die geltenden Verkehrsregeln • Werbung für mehr Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern und Regeleinhaltung • Radfahren ist nicht gefährlich • Integration bereits laufender Aktionen (z.B. Stadtradeln) • Einbeziehung von möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft • Verknüpfung mit der Umsetzung von Maßnahmen Laufzeit: mind. 1 Jahr, mind. alle 2-3 Monate eine Aktion Mögliche Bausteine / Aktionen: • Stadtradeln • Radtouren für Neubürger • Schulaktionen (Projekte, Bike Trains ...) • „Kostenlose“ Fahrradwartung auf dem Marktplatz: • Grüntouren durch Henstedt-Ulzburgs Grünzüge und angrenzenden Wälder / Grünbereiche • Ideenwettbewerb fahrradfreundlichster Betrieb / Schule Wir schlagen vor, zunächst mit Aktionen im Bereich der Schulen zu beginnen, die das Fahrradfahren zur Schule positiv mit Spaß und dem Sicherheitsaspekt verbinden. Kurzfristig umsetzbare Aktionen wären bspw. • Wettbewerbe wie das Stadtradeln angepasst auf Schulen • Fahrradsternfahrt • Sicherheitstage		

Nr. W1 Forts.	Bezeichnung Öffentlichkeitsarbeit	Priorität SEHR HOCH
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Stadtgesellschaft, ADFC
Erste grobe Kostenschätzung 15.000,- € pro Jahr (Empfehlung NRVP: 0,5 €/Einw.)	Mögliche Förderung NRVP	
Möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig	Nächste Umsetzungsschritte Kontaktaufnahme mit möglichen / interessierten Akteuren	

Nr. W2	Bezeichnung Wegweisung	Priorität HOCH
Beschlussfassung Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme Insbesondere für den regionalen und überörtlichen Radverkehr ist eine Wegweisung der Hauptrouten zu/von den wichtigsten Zielen in Henstedt-Ulzburg sowie durch Henstedt-Ulzburg hindurch erforderlich. Die bereits vorhandene Beschilderung reicht hierzu nicht aus bzw. ist an das Radroutennetz anzupassen. Durchgängige Beschilderung der für den überörtlichen Verkehr relevanten Routen entsprechend dem Erlass zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure Gemeinde H-U, Kreis, LBV.SH
Erste grobe Kostenschätzung <i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>	Mögliche Förderung EFRE-Tourismus-SH, Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung SH, AktivRegion, Förderfonds Metropolregion Hamburg, GVFG-SH	
Möglicher Umsetzungszeitraum Mittelfristig	Nächste Umsetzungsschritte Abstimmung mit dem Kreis	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
W3	Wegewartung und Winterdienst	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Aufgrund der geringen Federung und der schmalen Reifen der Fahrräder sind Radfahrende sehr sensibel, was Unebenheiten auf den Radwegen angeht. Jeder kleine Zweig oder Queraufbruch auf dem Weg führt gleich zu einem unangenehmeren Fahrgefühl, es muss eventuell abgebremst und neu beschleunigt werden, was Kraft kostet. Aus diesem Grunde sind hindernisfreie und ebene Strecken essenziell für eine fahrradfreundliche Gemeinde. Es geht zum einen um Komfort und zum anderen um Energieeinsparung. Es gibt viele Wurzelaufbrüche auf den Radwegen, die den Radfahrern die Benutzung verleidet. Hinzu kommt, dass oftmals der Grünstreifen entlang der Wege auf den Radweg wuchert und ihn so defacto schmälert. Ein weiterer Aspekt ist die Sicherheit. Es ist nämlich ebenfalls häufiger eine mangelnde Laubentfernung und fehlender Winterdienst bemängelt worden. Dadurch können Radfahrende leichter rutschen und sich und andere dadurch verletzen. Ein regelmäßiger Winterdienst auf Wegen hilft außerdem, das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel zu etablieren. <u>Maßnahmenbestandteile:</u> • Regelmäßige Kontrolle der Oberflächenqualität der vorhandenen Rad- und Grünwege und zeitnahe Behebung von Mängeln (vgl. FGSV 2021c) • Verbesserung des Räum-, Winter- und Laubdienst v.a. auf Haupttrouten, aber auch in Grünbereichen • Regelmäßige Pflege und Beschnitt der seitlichen Grünstreifen • Ermahnung der Anlieger zur Einhaltung der Straßenreinigungssatzung • Ermahnung der Anlieger zur Pflege ihrer Hecken		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U, Kreis, LBV.SH, Anlieger
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
Mittelfristig	• Abstimmung mit Baubetriebshof, Aufruf an Bewohner • Abstimmung mit Kreis + LBV.SH	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
W4	Fahrradabstellanlagen	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
• Information / Ansprache von Eigentümern/Betreibern mit mangelhaften Abstellanlagen • Verbesserung der Qualität der Abstellanlagen an den Schulen • Erweiterung der Abstellanlagen an den relevanten Zielorten: Rathaus, Marktplatz Rhen, CCU, Schulen, Sportstätten, Bahn- und Bushaltestellen • Schaffen wettergeschützter Anlagen; Einbeziehen von vorhandenen Fahrradselbsthilfewerkstätten • Prüfen des Baus eines Fahrradparkhauses am AKN-Haltepunkt Henstedt-Ulzburg ggf. in Kombination mit einer geplanten Mobilstation • Bau einer E-Ladestation am Rathaus / Marktplatz • Schaffen von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U, Schulen, Eigentümer, HVV
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>Auf der strategischen Ebene nicht möglich, da Analyse der Einzelstandort erforderlich</i>	BMU-Kommunalrichtlinie, Stadt+Land, Förderung Kreis SE, FAG-SH, Städtebauförderung	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
Mittel- bis langfristig	• Gespräche mit den relevanten Eigentümern und Akteuren	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
W5	Bike-Sharing-Angebot	HOCH
Beschlussfassung		
Einstimmig beschlossen		
Beschreibung der Maßnahme		
Mit der Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots können neue Nutzergruppen für den Radverkehr in Henstedt-Ulzburg gewonnen werden. Neben Personen, die über kein eigenes Fahrrad verfügen, kann mittels Bike-Sharing insbesondere ein Angebot für die sogenannte „letzte Meile“ zwischen den AKN-Haltepunkten und den eigentlichen Zielpunkten geschaffen werden. Zielgruppen sind dabei vorrangig Einpendler sowie der Freizeit- und Tourismusverkehre. Durch das zusätzliche Anbieten von Lastenfahrrädern kann jedoch auch ein Zusatzangebot für die Wohnbevölkerung geschaffen werden, mit dessen Hilfe der Radverkehr gefördert und Kfz-Fahrten vermieden werden können. • Implementierung eines Bike-Sharing-Angebots an den AKN-Haltepunkten sowie ggf. weiteren zentralen Standorten (ggf. in Kombination mit den im Regionalen Verkehrskonzept vorgeschlagenen intermodalen Mobilpunkten) • Kombination mit Elektromobilität bei Bikesharing für eine Erweiterung des Einzugsbereichs, bei Lastenbikesharing als Standard • Kooperation mit den angrenzenden Kommunen (Norderstedt, Kaltenkirchen), um damit ein effizienteres System aufbauen bzw. durch einen privaten Anbieter betreiben lassen zu können.		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeinde H-U, angrenzende Kommunen, HVV, AKN/S-Bahn, Kreis
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
<i>Zum aktuellen Planungsstand nicht möglich</i>		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurz- bis mittelfristig	• Abstimmung mit angrenzenden Kommunen, dem HVV, der AKN, der S-Bahn sowie dem Kreis über Möglichkeiten zur Kooperation • Kontaktaufnahme mit möglichen privaten Betreibern	

Nr.	Bezeichnung	Priorität
W6	Fahrradforum	SEHR HOCH
Beschlussfassung		
10	Stimmen dafür	(BFB, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, SPD, WHU)
1	Enthaltung	(FDP)
Beschreibung der Maßnahme		
• Dauerhafte Einrichtung eines gemeindlichen Forums zur Förderung des Radverkehrs • Teilnehmende: Relevante Stellen der Gemeindeverwaltung (insb. Ortsplanung, Tiefbau, Verkehrsaufsicht), Polizei, Fachverbände (ADFC etc.), Seniorenbeirat, Fraktionen, Kinder- und Jugendparlament, Schulen/Vereine • Zielsetzung/Aufgaben: ○ Regelmäßige Information und Austausch zum Radverkehr in Henstedt-Ulzburg ○ Initiierung und Begleitung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ○ Beratende Funktion für den Planungs- und Umweltausschuss und ggf. weitere relevante Ausschüsse • Ca. 2-3 Sitzungen jährlich • Vorbereitung und Durchführung einer jährlichen „Umsetzungs- und Mängeltour“ mit Mitgliedern des Fahrradforums und des Planungs- und Umweltausschusses		
Wechselwirkungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen		Relevante Akteure
		Gemeindeverwaltung H-U, Polizei, ADFC, Schulen/Vereine, Seniorenbeirat
Erste grobe Kostenschätzung	Mögliche Förderung	
300,- pro Jahr für Sitzungsgetränke		
Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte	
kurzfristig	• Weitere Konzeption und Abstimmung des Formats • Formales Einsetzen des Fahrradforums durch den Planungs- und Umweltausschuss • Auftaktveranstaltung	

6 Umsetzungskonzeption

Nachfolgend ist die geplante zeitliche Abfolge bei der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes dargestellt. Für diese Umsetzungskonzeption wurden die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung

- ihrer Priorität und möglichen Umsetzungszeiträume,
- der Notwendigkeit, möglichst schnell erste durchgängige Routen umsetzen zu können sowie
- unsere Einschätzung ihrer politischen und öffentlichen Sensibilität

in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

Bei der vorgeschlagenen Prioritätensetzung sind die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Verkehrssicherheit für Alle – Schulwegsicherheit
- Herstellung durchgängiger (Teil-)Routen
- Leuchtturmprojekte
- Umsetzbarkeit
 - Baulicher/technischer Aufwand (Planungsvorlauf, Zeit, Kosten)
 - Abstimmungsbedarf
 - Flächenverfügbarkeit + Natureingriff
- Förderfähigkeit

Abb. 7: Umsetzungskonzeption

Nr.	Bezeichnung	Abstimmungs-/Kommunikationsbedarf	Priorität
RS-d	Ausbau der Wegeverbindung zwischen Hamburger Str. / Kadener Ch. und Kranichstraße	gering	SEHR HOCH (Leuchtturm)
R1-c	Sicherung der Kreuzungen / Einmündungen im Zuge der Hamburger Straße	gering	SEHR HOCH (Leuchtturm)
R3-f	Fahrradstraße Schäferkampsweg	mittel	SEHR HOCH (Leuchtturm)
RS-b	Kreuzung Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße	hoch	SEHR HOCH
RS-c	Ausbau der alten AKN-Trasse als Radschnellweg / Radvorrangroute	hoch	SEHR HOCH
BRW-b	Anbindung des Bahnradwegs an die Hamburger Straße	mittel	SEHR HOCH
R3-e	Radverkehrsführung Edisonstraße - Schäferkampsweg	mittel	SEHR HOCH
R5-a	Radverkehrsführung Kisdorfer Straße	mittel	SEHR HOCH
R5-g	Ausbau Geh-/Radweg Elfenhagen zum AKN-Halt Meeschensee	hoch	SEHR HOCH
R8-c	Querung Dorfstraße – Wöddeltwiete / Am Wöddel	hoch	SEHR HOCH
R10-c	Freigabe Suhlenkamp für Zweirichtungsradverkehr	gering	SEHR HOCH
W1	Kampagne, Öffentlichkeitsarbeit	hoch	SEHR HOCH
W4	Fahrradabstellanlagen	mittel	SEHR HOCH
W6	Fahrradforum	mittel	SEHR HOCH

Nr.	Bezeichnung	Abstimmungs-/Kommunikationsbedarf	Priorität
RS-a	Fahrradstraße Lindenstraße	gering	HOCH
RS-e	Fahrradstraße Amselstraße	gering	HOCH
RS-f	Kreuzung Hamburger Straße – Wilstedter Straße	hoch	HOCH
BRW-a	Sanierung des Bahnradwegs	gering	HOCH
BRW-c	Querung Kisdorfer Straße	gering	HOCH
BRW-d	Querung Götzberger Straße	hoch	HOCH
R1-a	Sanierung und Ausbau des Fuß-/Radwegs entlang der L 326 nördlich der Gutenbergstraße / Ulzburger Straße	hoch	HOCH
R1-d	Sanierung und Ausbau des Geh-/Radwegs entlang der Hamburger Straße	hoch	HOCH
R2-b2	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Gutenbergstraße	mittel	HOCH
R3-b	Ertüchtigung der straßenunabhängigen Wege zwischen Maurepasstraße und Kiebitzreihe	gering	HOCH
R3-g	Radverkehrsführung Norderstedter Straße zw. Kiefernweg und Schleswig-Holstein-Straße	mittel-hoch	HOCH
R4-a	Verbindung Lühmannstraße – Reumannstraße im Zweirichtungsverkehr	mittel	HOCH
R4-b	Herstellen einer Verbindung zwischen Bürgerpark und Grünbergerstraße	mittel	HOCH
R4-c	Herstellen einer befahrbaren Verbindung zwischen Kisdorfer Straße und Hasselbusch	gering	HOCH
R5-b	Fahrradstraße Suhrrehm	gering	HOCH

Nr.	Bezeichnung	Abstimmungs-/Kommunikationsbedarf	Priorität
R5-d	Querung Schleswig-Holstein-Straße	sehr hoch	HOCH
R5-e	Fahrradstraße Krumpeterweg	gering	HOCH
R6-a	Fahrradstraße Schulstraße	hoch	HOCH
R7-a	Fahrradstraße Möschen zwischen Westerwohlder Straße und Übergang zu Am Bahnbogen	gering	HOCH
R7-b	Verlängerung Radweg Am Bahnbogen bis Möschen	gering	HOCH
R7-d	Neubau Verbindung Logentwiete – Norderstedter Straße	hoch	HOCH
R8-a	Fahrradzone Am Trotz - Logentwiete	hoch	HOCH
R8-b	Durchfahrtssperre Am Wöddel	gering	HOCH
R10-a	Querung AKN südlich AKN-Haltepunkt Ulzburg-Süd	gering	HOCH
R10-b	Fahrradstraße Falkenstraße	gering	HOCH
R10-e	Fahrradstraße Verbindungsweg Kruhnskoppel – Norderstedter Straße	gering	HOCH
R10-f	Querung Norderstedter Straße	hoch	HOCH
W2	Wegweisung	mittel	HOCH
W3	Wegewartung und Winterdienst	gering	HOCH
W5	Bike-Sharing	mittel	HOCH

Nr.	Bezeichnung	Abstimmungs-/Kommunikationsbedarf	Priorität
R1-b	Ausbau Kreuzung L 326 / Gutenbergstraße / Ulzburger Straße	hoch	MITTEL
R2-a	Ausbau der Verbindung Waldweg - Heideweg	mittel	MITTEL
R2-b1	Ausbau des Heideweg zwischen Heidekoppel und Gutenbergstraße	gering	MITTEL
R3-a	Ausbau der straßenunabhängigen Wege zwischen Bahnradweg und Maurepasstraße	gering	MITTEL
R3-c	Ausbau der straßenunabhängigen Wege in Ulzburg-Süd (Kiebitzreihe bis Dammstücken)	gering	MITTEL
R3-d	Wegeverbindung Dammstücken - Edisonstraße	gering	MITTEL
R5-c	Geh-/Radwege Norderstedter Straße zwischen Henstedt und Rhen	mittel	MITTEL
R5-f	Ausbau Wegeverbindung Krumpeterweg – Hamburger Straße	mittel	MITTEL
R7-c	Ausbau Wegeverbindung Rugenbarg - Rugenvier	gering	MITTEL
R10-d	Ausbau Wegeverbindung zwischen Suhlenkamp und Kruhnskoppel	mittel	MITTEL

7 Quellenverzeichnis

FGSV 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) – Fassung 2009. Köln 2009

FGSV 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln 2010

FGSV 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

FGSV 2018

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R). Köln 2018

FGSV 2021a

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln 2021

FGSV 2021b

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Arbeitspapier Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr (AP VFR). Köln 2021

FGSV 2021c

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (AP BeRad). Köln 2021

GGR 2021

Gertz Gutsche Rümenapp GbR (GGR): Regionales Verkehrskonzept für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, die Stadt Kaltenkirchen, das Amt Itzstedt, das Amt Kaltenkirchen-Land und das Amt Kisdorf. Schlussbericht. Hamburg/Berlin 2021

Metropolregion 2021

Metropolregion Hamburg (Hrsg.): Radschnellweg Bad Bramstedt-Hamburg. Machbarkeitsstudie. Hamburg 2021

PGV-Alrutz/Urbanus 2018

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR & URBANUS GbR: Fortschreibung Radverkehrskonzept Kreis Segeberg 2017. Hannover 2018

