



Radverkehrskonzept Gemeinde Großhansdorf

HERZLICH WILLKOMMEN

zum Bürgerforum am 4. Juli 2023

Stefan Luft
urbanus, Lübeck

Marvin Uhde
PGV Dargel-Hildebrandt, Hannover



Ablauf des Bürgerforums

Uhrzeit	Thema	Akteure
19.00 Uhr	Begrüßung Eingangsfragen Einführung	Stellv. Bürgermeister Axel Pitschmann Stefan Luft, urbanus
19:10 Uhr	Warm-up Stimmungsbild zum Radverkehr in Großhansdorf	Marvin Uhde, PGV Dargel-Hildebrandt Stefan Luft, urbanus
19.20 Uhr	Impulsvortrag zum Radverkehrskonzept - Rückblick Beteiligung - Leitbild / Zielsetzungen - Radverkehrszielnetz - Handlungskonzept	Stefan Luft, urbanus
19.50 Uhr	Rundgang und Diskussion in 3 Themenkojen Koje 1: Radverkehrszielnetz Koje 2: Handlungskonzept Koje 3: Was ist sonst noch wichtig?	Alle, Betreuung: urbanus, PGV, Gemeindeverwaltung
20.50 Uhr	Zusammenfassung und Abschlussdiskussion Schlussbewertung	Moderation: Stefan Luft
21:10 Uhr	Verabschiedung	



Inhalt des Vortrages

1. Vorbemerkungen und weiteres Verfahren
2. Rückblick Bestandsanalyse und Beteiligung
3. Leitbild / Zielsetzungen
4. Radverkehrszielnetz und Qualitätsstandards
5. Führung des Radverkehrs
6. Handlungskonzept (Arbeitsstand)



Vorbemerkungen und weiteres Verfahren



Welche Funktion hat das Radverkehrskonzept?

Das Radverkehrskonzept ist ein Rahmenplan und gibt den mittel- bis langfristigen **Entwicklungsrahmen** für den Radverkehr in Großhansdorf vor:

- Zielsetzungen / Leitbild
- Handlungsstrategie
- Handlungskonzept mit Maßnahmen und weiteren Aktivitäten

Kann die Gemeinde Großhansdorf alles alleine umsetzen?

Die Umsetzung einiger Maßnahmen erfordert ein Einvernehmen mit den **zuständigen Baulastträgern** Land (vertreten durch den LBV.SH) und Kreis Stormarn sowie der Verkehrsbehörde des Kreises

Wo sind ergänzende Planungen erforderlich?

Das Konzept enthält keine **Entwurfs- und Ausführungsplanungen** und erfordert daher teilweise weitergehende / vertiefende Planungen sowie ggf. auch ergänzende Beschlussfassungen



Was kommt nach dem Forum?

- 1) Aktualisierung des Handlungskonzeptes auf Basis der Beteiligung / Abstimmung
- 2) Erstellen eines detaillierten Handlungs- und Maßnahmenplans mit ergänzenden Planungsskizzen sowie des Endberichtes
- 3) Gremien-Beschlüsse
Oktober / November 2023

**Radverkehrskonzept
Gemeinde Großhansdorf**

Zweites Bürgerforum
4. Juli 2023 19 Uhr im Waldreitersaal
Ziele - Radnetz - Handlungskonzept

**MIT
WIR
KEN**



Rückblick Bestandsanalyse und Beteiligung



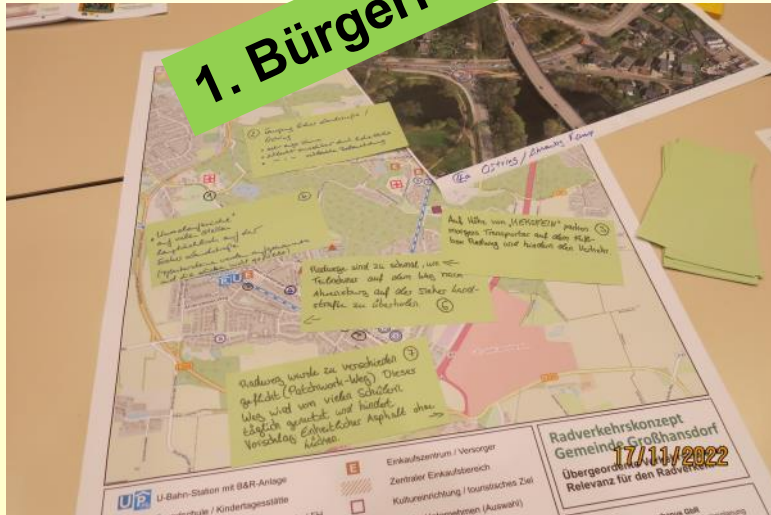
Rückblick Beteiligung



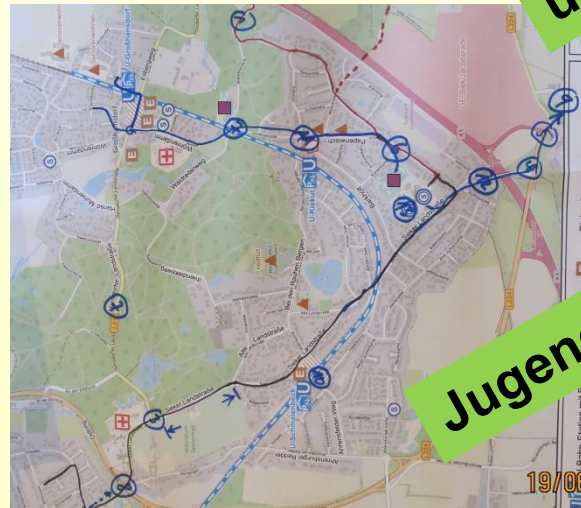
1. Bürgerforum



Online-Befragung mit 400 Beiträgen und Kommentaren

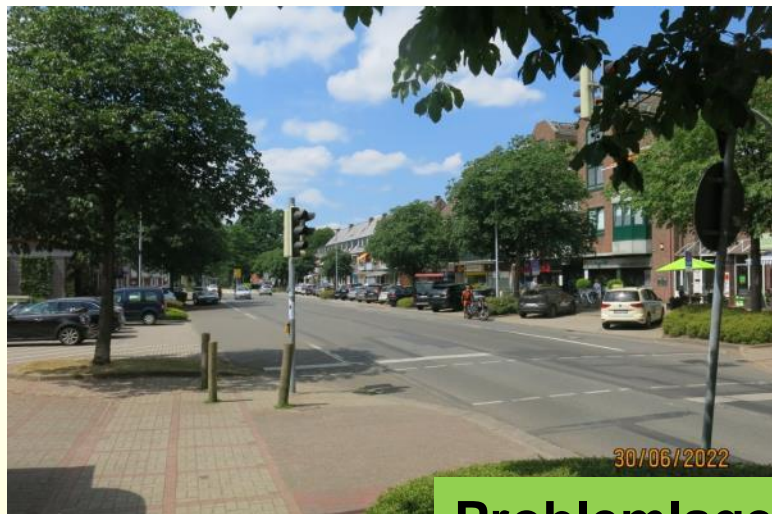


Jugendwerkstatt

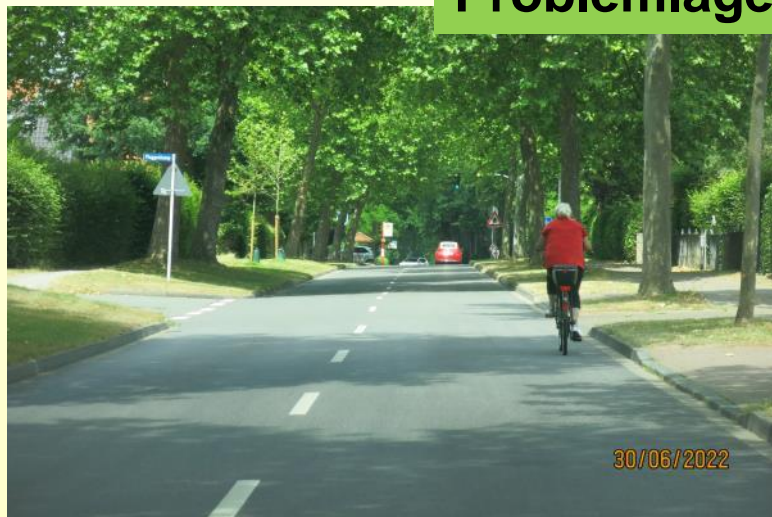




Rückblick Bestandsanalyse



Problemlagen in 4 Bildern





Leitbild / Zielsetzungen



Leitbild für die Radverkehrsförderung

„Großhansdorf als Gemeinde der kurzen Wege = Potenzial für den Radverkehr“





Leitbild für die Radverkehrsförderung

Stadtplanung und Nahmobilität als Einheit –

Attraktive Nahmobilität als Standortfaktor und Quartiersqualität nutzen

Nahmobilität prägt den öffentlichen Raum –

Maßstäblichkeit und angemessene Flächenzuteilung in der Verkehrsplanung

Radverkehr mit System –

Entwicklung eines ganzheitlichen integrierten Radverkehrsangebotes

Verbindungen fördern Erreichbarkeit –

Sichere und attraktive Wegeführungen für den Radverkehr

Eine neue Mobilitätsstrategie –

Beruhigung und Harmonisierung des Kfz-Verkehrs

Verkehrsmittelwahl beginnt im Kopf –

Informationen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit, kontinuierliche Beteiligung



Bildquellen: Bundesanstalt für Straßenwesen BASt 2020



Überquerungsfläche, Bild: Stadt Isny





Leitbild für die Radverkehrsförderung – Kernelemente des Handelns

- ❖ **Kurzfristige Zeichen setzen:**
Kleine Mängel kurzfristig beheben und mit sensibler Planung zukünftig vermeiden
- ❖ **Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn:**
Künftige Regelführung im Stadtgebiet in Kombination mit Markierungslösungen, Beschilderung und Öffentlichkeitsarbeit
- ❖ **Potenziale für Verkehrsberuhigung ausschöpfen:**
Durch Tempo-Limits, Geschwindigkeitsmessungen, Fahrverbote und Kontrollen lassen sich die (subjektive) Sicherheit erhöhen und Gestaltungsspielräume erweitern
- ❖ **Wichtige Verbindungen stärken:**
Führungskontinuität, Wegequalität und Transparenz optimieren und weiter ausbauen
- ❖ **Sukzessive Entflechtung von Fuß- und Radverkehr:**
Eigenständige konfliktarme Verbindungen schaffen wo verkehrlich sinnvoll und räumlich möglich
- ❖ **Gesamtverkehrliche und städtebauliche Integration:**
Ganzheitliche verkehrlich-städtebauliche Lösungen für ausgewählte übergreifende Problemlagen entwickeln



Radverkehrszielnetz und Qualitätsstandards



Radverkehrszielnetz - Netzhierarchie

(1) Radvorrangrouten

- Verbindungen mit hohem Radverkehrspotenzial und regionaler Verbindungsfunktion
- Direkte Führung auf hochwertigen, möglichst eigenständigen Radwegen
- Kompatibilität mit dem kreisweiten Radnetz, Zuständigkeit tlw. Kreis und LBV.SH

(2) Hauptrouten

- Anbindung der wichtigsten gemeindlichen Verkehrziele
- Routen mit übergeordnetem Nachfragepotenzial / wichtige Schulwege
- Vernetzung mit dem kreisweiten Radverkehrsnetz
- Routen mit besonderen Qualitätsansprüchen
(Führungsform, Beläge, Beleuchtung, Wegweisung)

(3) Ergänzungsrouten

- Verbindungen mit abgestufter Bedeutung / Nachfragepotenzial
- Verbindungen zwischen den Hauptrouten und zur weiteren Netzverdichtung

(4) Routen vorrangig für den Freizeit- und Tourismusverkehr mit Einbindung touristischer Themenradrouten (soweit vorhanden)



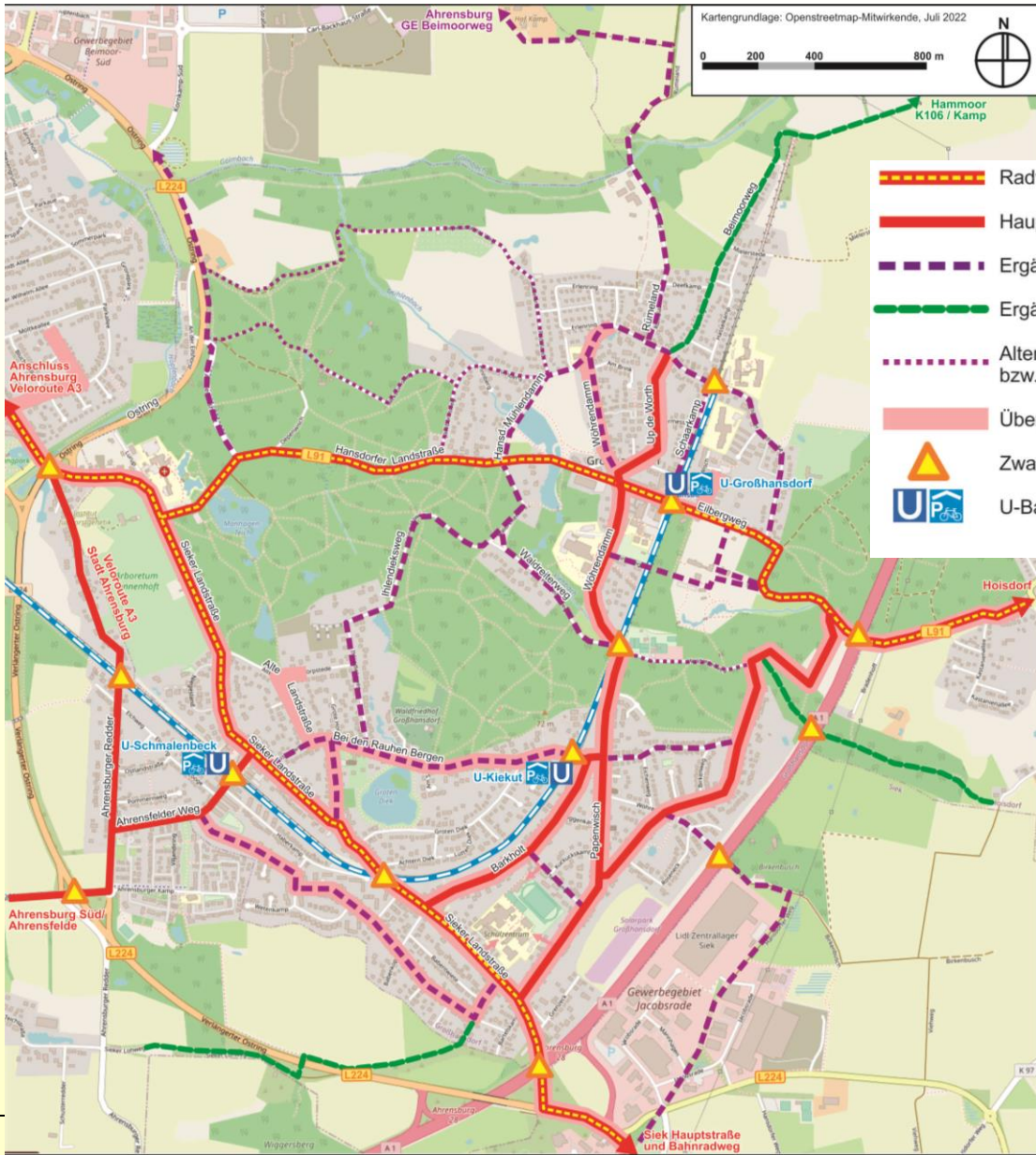
Radverkehrszielnetz – Qualitätsstandards Abmessungen

Art RVA	Basis-Standard ERA 2010 [ERA 2022]	Radvorrang- route H RSV	z. Vgl. StVO [mind.]
Einrichtungsrادweg	≥ 2,00 m	2,50 m	2,00 [1,50] m
Zweirichtungsrادweg, eins.	≥ 3,00 m	3,00 m	2,40 [2,00] m
Schutzstreifen	≥ 1,50 m	2,00 m	≥ 1,25 m
Radfahrstreifen (inkl. lk. Breitstrich)	1,85 [2,25] m	2,75 m	1,85 [1,50] m
Geh-/Radweg (1-Ri), io	≥ 2,50 m	3,00 m	≥ 2,50 m
Geh-/Radweg (2-Ri), io	≥ 2,50 m	> 3,00 m	≥ 2,50 m
Begl. Geh-/Radweg (2-Ri), ao	≥ 2,50 m	3,50 m	2,40 [2,00] m
Wirtschaftsweg (mit Ausweichst.)	4,00 m	4,50 m	-



Radverkehrszielnetz – Weitere Qualitätsstandards

- ✓ **Trennung von Fuß- und Radverkehr** insbesondere bei höherem Rad- und/oder Fußverkehrsaufkommen
- ✓ **Belag** bevorzugt Asphalt oder Beton mit geringem Rollwiderstand
alternativ: Betonsteinpflaster ohne Fase
- ✓ **Wassergebundener Belag** nur soweit naturschutzfachlich erforderlich
- ✓ **Beleuchtung** innerorts durchgängig, außerorts anzustreben
- ✓ Bevorzugter **Winterdienst** und kontinuierliches **Monitoring**



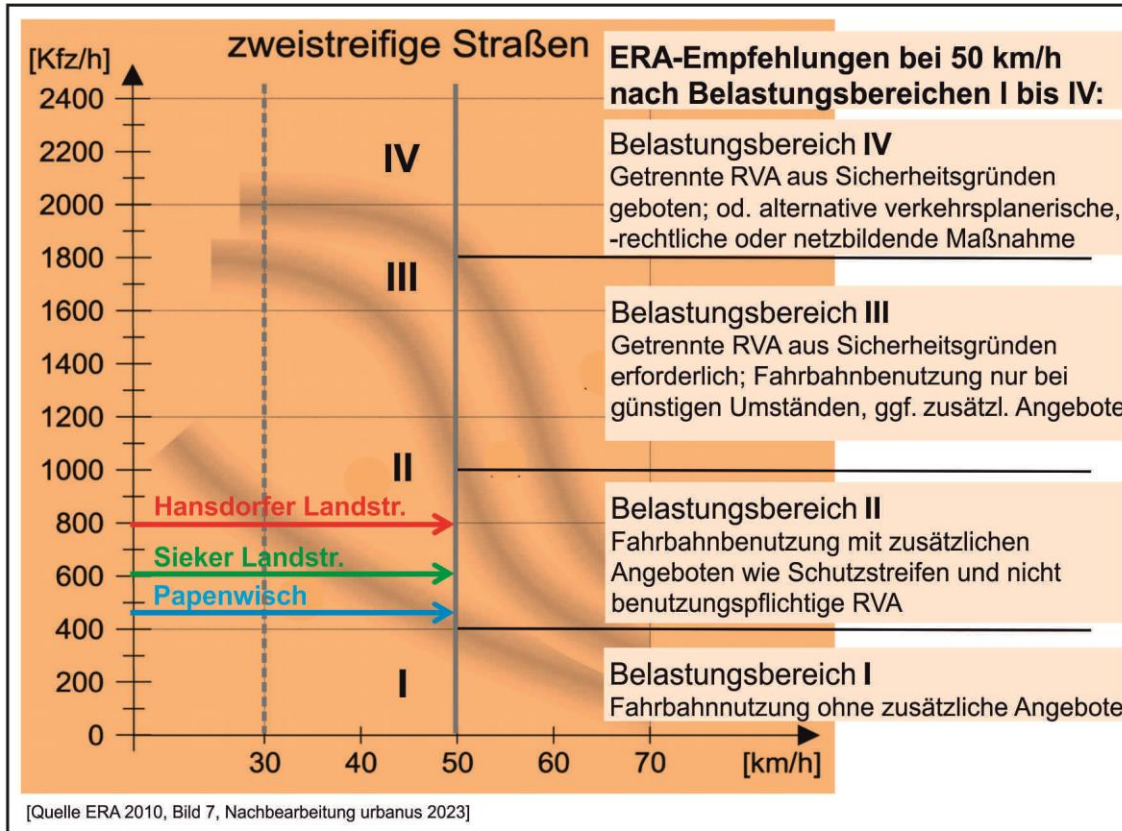
Radverkehrszielnetz



Führung des Radverkehrs



Führung des Radverkehrs – Verfahrensweise



Grundsätzlich eignen sich nach den Regelwerken alle Straßen in Großhansdorf für einen Radführung auf der Fahrbahn



Führung des Radverkehrs

In Großhansdorf sind innerorts durchgehend **regelkonforme Radwege** im übergeordneten Straßennetz nur möglich mit ...

- Eingriffen in private **Liegenschaften** und/oder **Naturräume**,
- Teil- der Komplettaufgabe der Straßenraumbegrünung inkl. **Baumbestand**,
- Teil- oder Komplettaufgabe des **Straßenrandparkens** und/oder
- erheblichen Eingriffen in die **Kfz-Verkehrsführung** (z.B. Einbahnstraßen).

Planungsoptionen am Beispiel Sieker Landstr.:

Breitester Querschnitt ca. 22m, Fahrbahn inkl. Parken ca. 12m (Höhe Schulzentrum)

=> Radwege oder **Radfahrstreifen** möglich

Schmalster Querschnitt ca.13m, Fahrbahn ca. 6m

=> nur einseitiger **Schutzstreifen** möglich

Durchgehend regelkonforme Radwege nur bei Komplettumbau des gesamten Straßenraumes über ca. 2km Länge möglich!



Handlungskonzept (Arbeitsstand)



Handlungskonzept - Kernelemente



Ausbau und Aufwertung von Radwegen



Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn



Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Weiterer Ausbau und Aufwertung des Fahrradparkens



Verkehrsberuhigung zur Erhöhung von Sicherheit und Fahrkomfort



Fuß- und fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten



Einrichtung und Aufwertung von Überquerungsstellen/Radführungswechseln



Integrierte Handlungsbereiche Verkehr-Städtebau-Freiraum



Aufbau einer Mobilitätskultur – Information, Kommunikation, Kooperation



Ausbau und Aufwertung von Radwegen

Zielsetzungen:

- ✓ Sichere und komfortable Radführung an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Siedlungsbereiches
- ✓ Angebot selbstständig geführter Radrouten abseits konflikträchtiger Hauptverkehrsstraßen
- ✓ Trennung von Fuß- und Radverkehr wenn flächentechnisch möglich

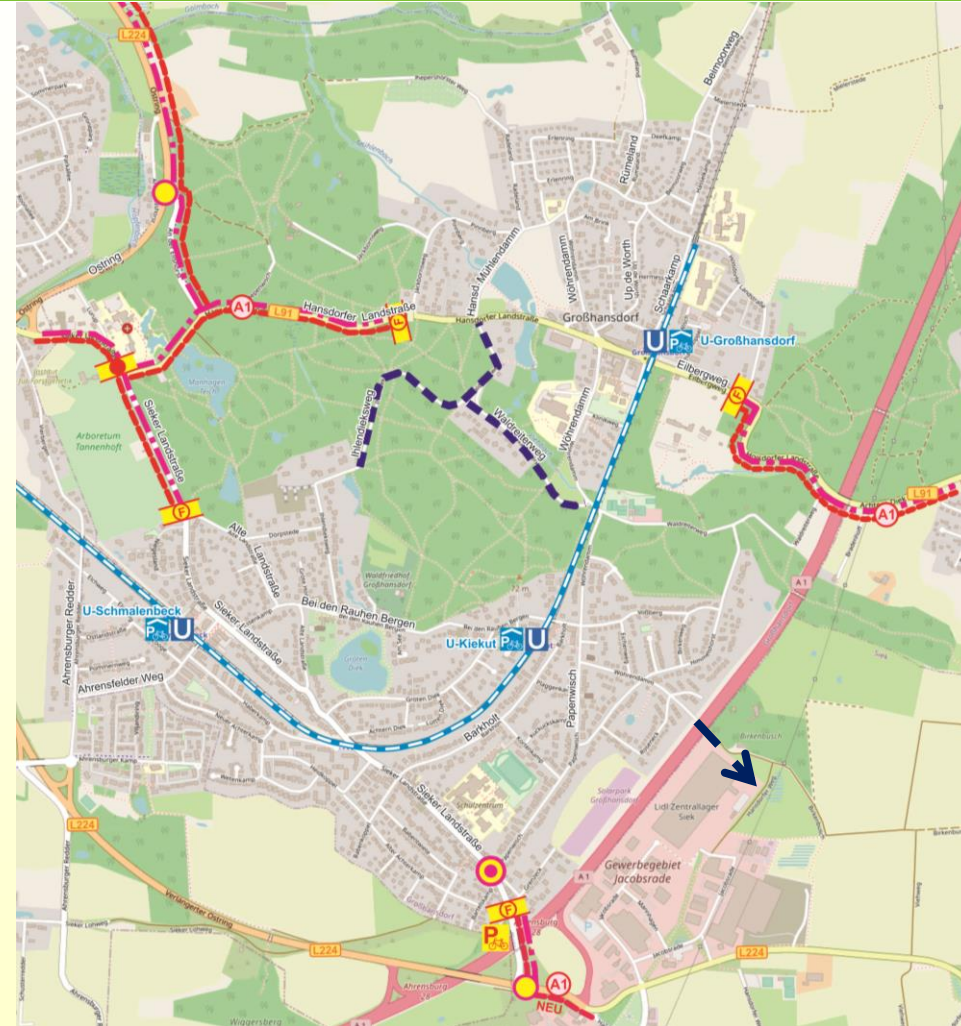


Foto: Bayrische Asphalt-Mischwerke



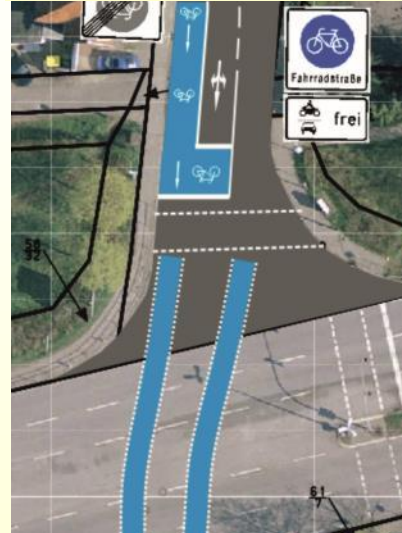


Etablierung der Radführung auf der Fahrbahn

Sichere und komfortable Führung auf der Fahrbahn nur mit flankierenden Maßnahmen

- ✓ Markierung von **Rad-Piktogrammen** auf der Fahrbahn
- ✓ (Temporäre) **Beschilderung**
- ✓ Beruhigung des Kfz-Verkehrs insbesondere über **30 km/h**
- ✓ Ordnung des Parkens / Parkverbote
- ✓ **Markierung** von Radführungen in Knotenbereichen
- ✓ Bei Bedarf **Überholverbot** für einspurige Fahrzeuge
- ✓ Intensive **Öffentlichkeitsarbeit**

Radführung an Knotenpunkten am Beispiel Plön



Beschilderung und PR-Arbeit

Piktogrammketten in Mainz und Hamburg



Quelle: Landeshauptstadt Mainz



Quelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)





Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Quelle: www. verkehrswende-darmstadt.de



Quelle: Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf

Bei guter Gestaltung sind Fahrradstraßen mit die sicherste und komfortabelste Führungsform für den Radverkehr

- ✓ **Einsatz** bei Radhaupttrouten wenn eine hohe Radverkehrsnachfrage zu erwarten ist oder besteht
- ✓ Straßen mit eher **geringer Kfz-Bedeutung**
- ✓ Generell auch **außerorts** möglich
- ✓ Beschilderung, Markierungen und ggf. **Neuordnung des ruhenden Verkehrs**

Bei Fahrbahnbreiten unter 6m (Teil-) Aufgabe des Straßenrandparkens erforderlich

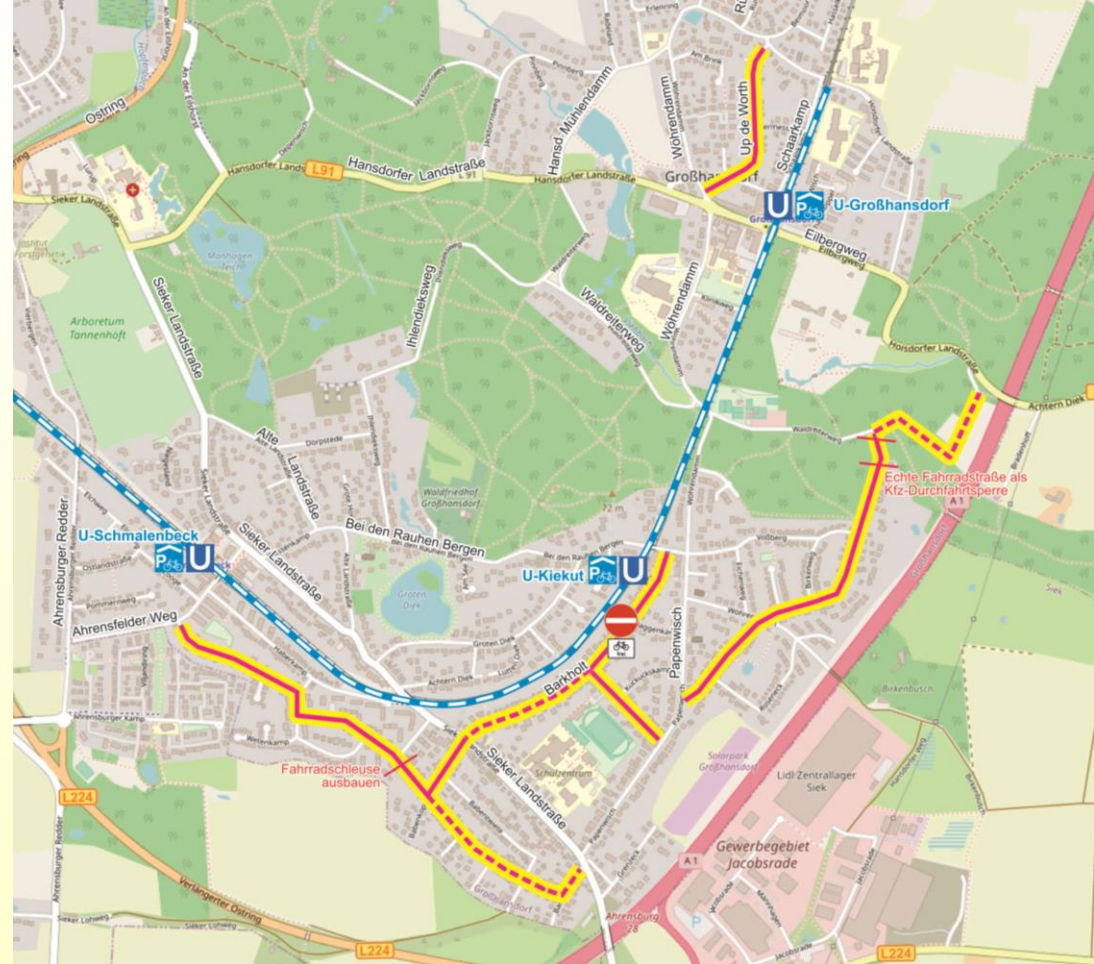


Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Potenzielle Fahrradstraßen für Großhansdorf:

- Barkholt – Babenkoppel
- Kortenkamp
- Himmelshorst
- Up de Worth
- Neuer Achterkamp – Heidkoppel
- Option: Bei den Rauhen Bergen





Verkehrsberuhigung zur Erhöhung von Sicherheit und Radkomfort

Verkehrsberuhigung ist immer positiv für den Fuß- und Radverkehr

Es stehen dafür eine Vielzahl von **Instrumenten** zur Verfügung:

- Höchstgeschwindigkeit < 50 km/h
- Lkw-Durchfahrtsverbote
- Geschwindigkeitsanzeigern
- Verkehrsüberwachung
- Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen
- Markierungen / Belagswechsel
- Weitere





Fuß- und Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten

Bau von Kreisverkehren:

- ✓ Geschwindigkeitsdämpfung im Zulauf
- ✓ Transparente Verkehrsführung
- ✓ Weniger verkehrliche Konfliktpunkte
- ✓ Mehr Sicherheit beim Linksabbiegen
- ✓ Städtebauliches Gestaltungselement
- ✓ ...

👍 Knotenprüfung in Großhansdorf:

- Sieker Landstr. / Papenwisch
- Sieker Landstr. / Ahrensfelder Weg
- Sieker Landstr. / Barkholt
- Babenkoppel / Alter Achterkamp
- Himmelshorst / Wöhrendamm
- Optional: Beimmorweg / Hoisdorfer Landstr.

Formen und Einsatzbereiche

- **Minikreisverkehr** Ø 16 bis 20 m bevorzugt bei geringerer Kfz-Belegung bis 15.000 Kfz/Tag mit überfahrbarer Mittelinsel
- **Kleiner Kreisverkehr** 26 bis 40 m im Zuge von Hauptverkehrsstraßen





Fuß- und Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten

Gestaltungselemente in Abhängigkeit von Örtlichkeit und Verkehrssituation:

- Verzicht auf freie Kfz-Rechtsabbiegeführung
- Markierung von Furten / Querungsführungen möglichst mit Einfärbung
- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten



Strecken in Großhansdorf:

- Papenwisch - Wöhrdendamm
- Sieker Landstraße
- Hansdorfer Landstr.



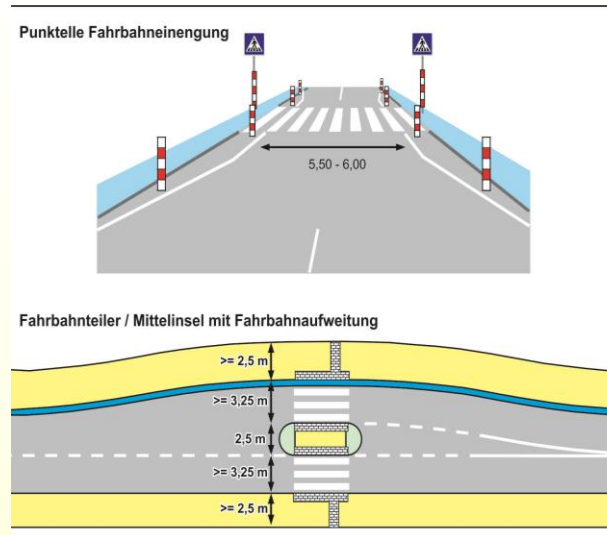
Bildquelle: Stadt Isny

In Großhansdorf wegen Fahrbahnführung und fehlenden LSA-Knoten nur begrenzter Einsatz



Einrichtung von Überquerungsstellen mit verkehrsberuhigender Wirkung

Ein dichtes Netz von Überquerungsstellen erhöht die Verkehrssicherheit, verkürzt Wege für den Fuß- und Radverkehr und trägt zur Verkehrsberuhigung bei



Zusätzlich Überquerungsstellen:

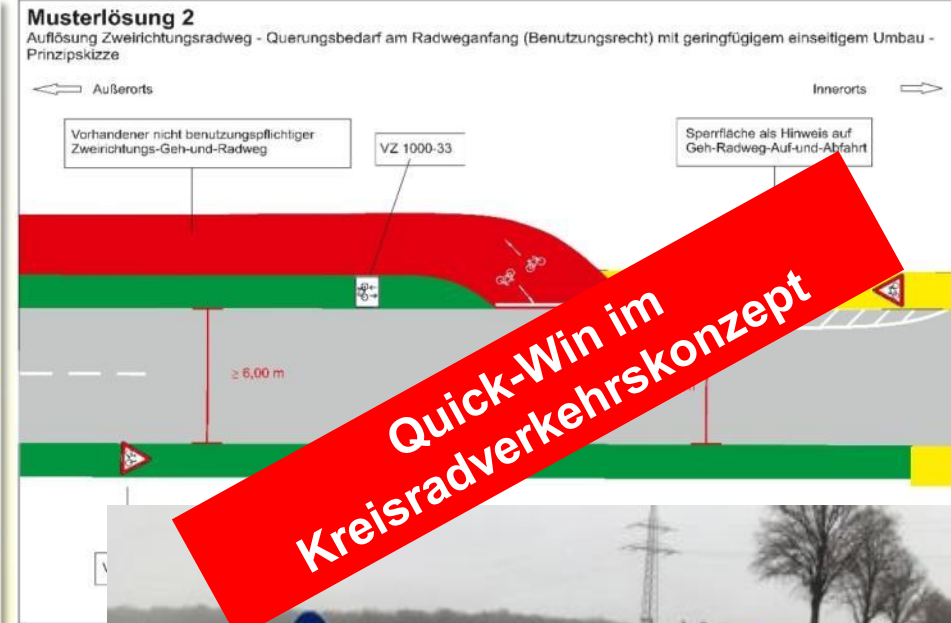
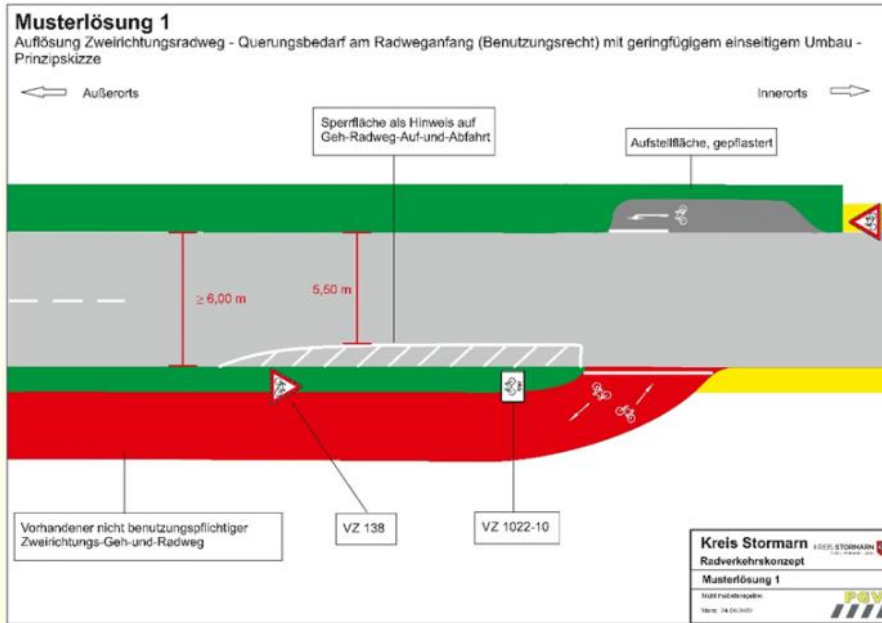
- Hansd. Mühlenweg / Waldreiterweg
- Wöhrdendamm / Waldreiterweg
- Himmelshorst / Papenwisch
- Sieker Landstr. / Hansd. Landstr.



Quelle: Planersocietät / Stadt Böblingen



Einrichtung von Radführungswechseln



Quick-Win im Kreisradverkehrskonzept

👍 Führungswechsel in Großhansdorf:

- Hoisdorfer Landstr. / Eilbergweg
- Sieker Landstr. / Papenwisch





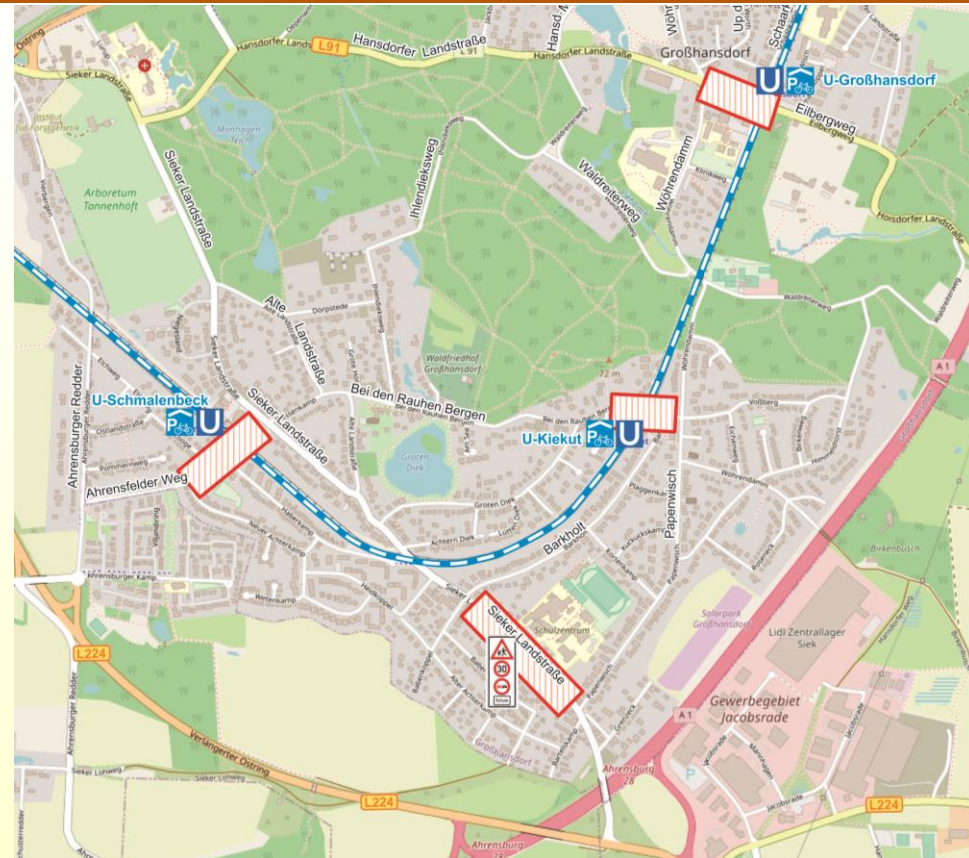
Integrierte Handlungsbereiche Verkehr-Städtebau-Freiraum

Einige komplexe Räume erfordern eine integrierte Vorgehensweise von Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung und sollten sich nicht isoliert für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden

Sieker Landstraße (Süd) und Bei den Rauhen Bergen (Ost)



Fotoquelle: IBA Hamburg GmbH / B. Grimmenstein





Integrierte Handlungsbereiche Verkehr-Städtebau-Freiraum

Eilbergweg und Ahrensfelder Weg

Zielsetzungen:

- ✓ Verkehrsberuhigung mit Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- ✓ Erweiterung der Spielräume für die Straßenraumgestaltung
- ✓ Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- ✓ Erhöhung der städtebaulichen Qualität / Aufenthaltsqualität

Stadt Rottweil Untere Hauptstraße



Bildquelle: Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH

Stadt Landeck, Malsersstraße



Bildquelle: Stadtgemeinde Landeck



Integrierte Handlungsbereiche Verkehr-Städtebau-Freiraum

Eilbergweg und Ahrensfelder Weg

Handlungskonzept Verkehr:

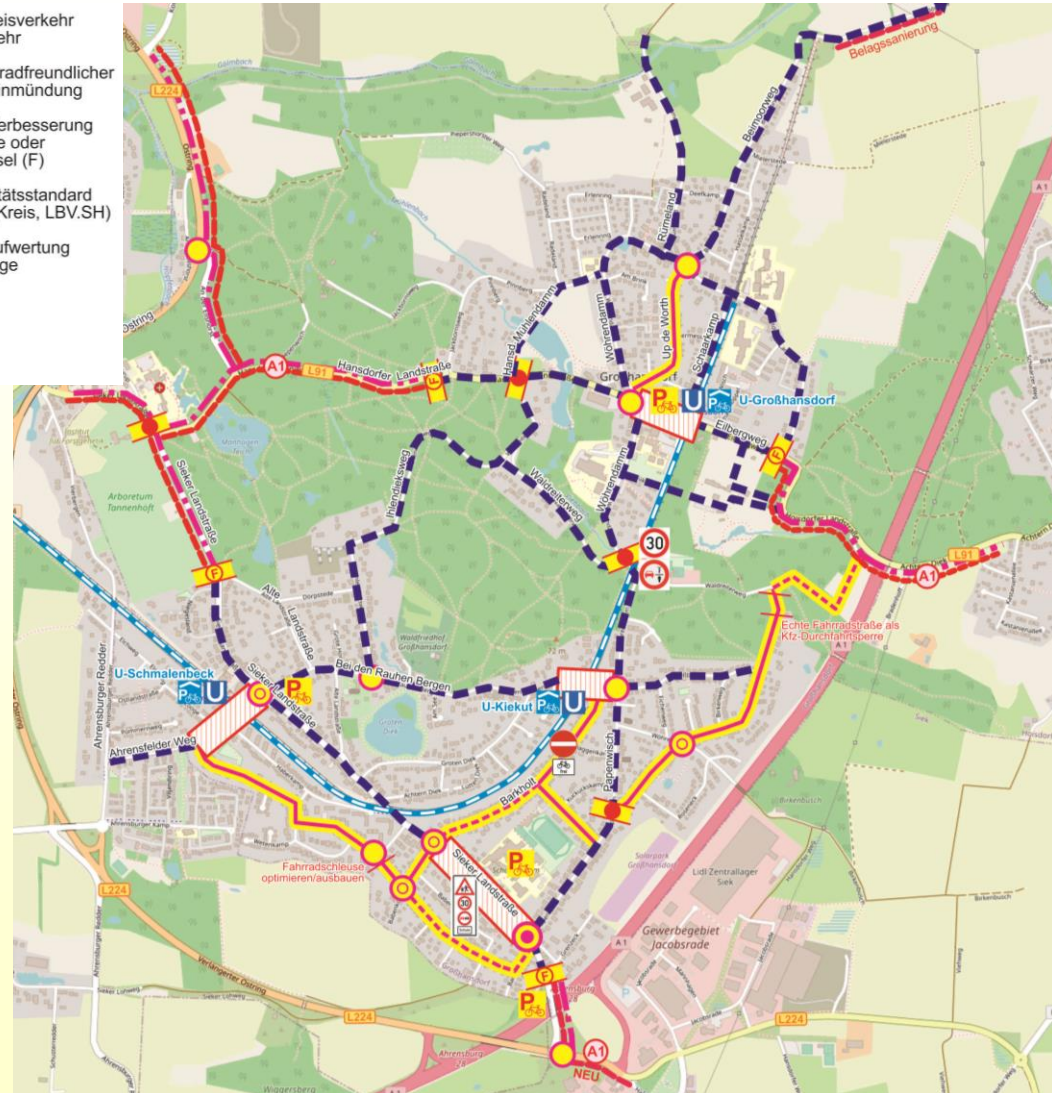
- Verkehrliche Ordnung mit stärkerer Verkehrsberuhigung
- Einheitliche Gestaltung der Verkehrsflächen
- Schaffung von Aufenthalts- und Ruhezonon
- Radführung auf der Fahrbahn
- Neuordnung des Kfz-Parkens (Längsparken)
- Verbesserung Überquerungsmöglichkeiten (Fahrbahnteiler, Fahrbahneinengungen o.ä.)
- Komfortable Fahrradabstellanlagen
- Evaluation der verkehrlichen Interaktionen



Bildquelle: Magistrat der Stadt Wien



-  Straßenbegleitender Radweg (StVO Z 237 / Z 241)
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg (StVO Z 240)
-  Selbstständig geführter Geh- und Radweg (Auswahl übergeordneter Verbindungen)
-  Fahrradstraße / Fahrradzone
-  Fahrbahnführung / Mischverkehr im übergeordneten Radnetz mit optionaler Gehweg-Freigabe
-  Verkehrlich-städtebauliche Überplanung eines zusammenhängenden Bereiches
-  Radweg-Neubau / -Ausbau / oder Ertüchtigung /Aufwertung
-  Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
-  Prüfung kleiner Kreisverkehr oder Minikreisverkehr
-  Sonstiger fuß-/fahrradfreundlicher Umbau Knoten / Einmündung
-  Einrichtung oder Verbesserung Überquerungsstelle oder Radführungswechsel (F)
-  Ausbau zum Qualitätsstandard Radvorrangroute (Kreis, LBV.SH)
-  Neuanlage oder Aufwertung Fahrradabstellanlage



Handlungskonzept – räumliche Übersicht



Aufbau einer Mobilitätskultur – Information, Kommunikation, Kooperation

**Stadtverwaltung:
Interne + externe
Kommunikation /
Planungsstrukturen**

**AG Radverkehr
Nahmobilitätsbeauftragte:r
Pressearbeit
Internetauftritt**

**Informationen
zum Radverkehr**

**Kommunikation/
Öffentlichkeitsarbeit/
Kampagnen**

**Aktionen zum
Radverkehr und
Kooperationsprojekte**

**Wettbewerb
aufgrundlicher
Arbeitgeber**

**Schulungen
und
Trainings**

Service

Für Großhansdorf:

- ✓ Aktive Mitarbeit in der RAD.SH
- ✓ (Nah-) Mobilitätsbeauftragte:r
- ✓ Informationsplattform Internet
- ✓ Allgemeine Informationen und Öffentlichkeitsarbeit
- ✓ Kampagnen und Veranstaltungen in Kooperation mit der RAD.SH
- ✓ Aufbau von Kooperationen / Bündnisse für den Radverkehr
 - Schulen
 - Einzelhandel
 - Unternehmen
 - HVV und Verkehrsunternehmen
 - Weitere



„Zeichen setzen!“ – Quick-Wins für Großhansdorf

- 1) Check Sichtfelder und Grünschnitte für den Fuß- und Radverkehr
- 2) Beleuchtungcheck für Radverbindungen
- 3) Einrichtung der ersten Fahrradstraße
- 4) Planungswerkstatt Eilbergweg (Städtebauförderprojekt prüfen)
- 5) Pilot Papenwisch-Wöhrdendamm: Radführung auf der Fahrbahn flankieren mit Beschilderung, Piktogrammen und Infokampagne sowie Überquerungsstellen Waldreiterweg, Voßberg, Himmelshorst und Optimierung der Beleuchtung
- 6) Planungswerkstatt Ahrensfelder Weg
- 7) Bau von gesicherten Führungswechseln im Übergang zur Fahrbahnführung (= Quick-Win des kreisweiten Radverkehrskonzeptes)



Jetzt ist Ihre Meinung gefragt !

Koje 1: Radverkehrszielnetz => Mavin Uhde

Koje 2: Handlungskonzept Radverkehr => Stefan Luft

Koje 3: Was sonst noch wichtig ist -
Zielsetzungen, Fahrradparken, Beteiligung,
Öffentlichkeitsarbeit, Kooperationen, => Stefan Kroll

1 Stunde Information und Diskussion

Wechsel der Kojen ist jederzeit möglich



Was wollen wir heute erreichen?

- Zielrichtung abstecken „Wo wollen wir hin?“
- Handlungsschwerpunkte identifizieren
- Visionen – Ideen - Lösungsansätze sammeln und diskutieren
- ... miteinander reden ...

Jeder Beitrag ist willkommen

Bitte möglichst kurz halten – lassen Sie auch andere zu Wort kommen