

Radverkehrskonzept der Stadt Reinbek

Oktober 2015

Danksagung

Besonderer Dank gilt Herrn Joachim Becker vom ADFC, der unermüdlich die Befahrungen in Reinbek vorbereitet hat. Ihm haben wir die im Abschnitt 3 dargestellten Befahrungsprotokolle und die damit verbundenen Maßnahmenempfehlungen ganz wesentlich zu verdanken.

Inhalt

1. Einführung	3
2. Maßnahmenkatalog	4
3. Ergebnisse der Befahrungen Reinbeks	21
3.1 Befahrung Reinbek Zentrum	21
3.2 Befahrung Reinbek-West.....	24
3.3 Befahrung Reinbek-Ost.....	34
3.4 Befahrung Schönningstedt und Ohe	38
3.5 Befahrung Neuschönningstedt	42
4. Rad-Routen-Karte.....	45
5. Anlagen	46
A1 Fahrrad-Klima-Test 2014	
A2 Begriffserläuterungen	

1. Einführung

Der Umweltausschuss der Stadt Reinbek hat in seiner Sitzung am 5.6.14 beschlossen, für Reinbek ein Radverkehrskonzept zu entwickeln, um so die Voraussetzungen für eine umwelt-schonendere Verkehrsentwicklung vorzubereiten. Im Vergleich zu anderen Städten wurde in Reinbek bisher nur geringe Aufmerksamkeit auf die Unterstützung des Radverkehrs gerichtet. Zielsetzung bei der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes war es daher nicht, Bürger zu informieren, sondern konkrete Handlungsempfehlungen für Politik und Verwaltung in Form eines Maßnahmenkatalogs auszuarbeiten. Durch die deutliche Verbesserung der verkehrstechnischen Infrastruktur des Radverkehrs wird für den Bürger der Anreiz verstärkt, das Fahrrad zu nutzen. Dabei müssen die drei Kriterien Sicherheit, Komfort und Zeitersparnis besondere Berücksichtigung finden, denn Radfahren umfasst viele Aspekte wie Fahrten zum Arbeitsplatz, Schülerverkehr und Einkaufsfahrten älterer Bürger. Ein Radverkehrskonzept muss daher ein hohes Maß an Sicherheit für unterschiedlich geübte Gruppen von Bürgern anstreben. Es ist daher sinnvoll, Haupt- und Nebenrouten zu diskutieren.

In der letzten Zeit ist hinsichtlich der Nutzung von Radwegen einige Unsicherheit aufgetreten. Teilweise ist die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben worden oder es wird diskutiert, ob Radfahrer auch in Gegenrichtung befahren dürfen. Grundsätzlich müssen wir uns konzeptionell darauf einstellen, dass Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger zunehmend gleichberechtigte Partner im Straßenverkehr sein werden. Wir teilen uns den Verkehrsraum. So bedeutet die teilweise Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen nicht, dass Radfahrer jetzt auf der Straße fahren müssen, sondern, wo erkennbar Radwege existieren, dürfen diese auch weiterhin genutzt werden. Die Erkennbarkeit von Radwegen muss daher gefördert werden. Auch bleibt es ein verkehrstechnisches Gestaltungsziel, zunehmend Fußgängerbereiche für Radfahrer ‚frei‘ zu geben. Eine kostengünstige Möglichkeit ist die Schaffung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h oder die Einrichtung von 30er Zonen bzw. Fahrradstraßen. Kostengünstig erscheint auch die Einrichtung von Radschutzstreifen durch einfache Markierungen auf der Straße. Dabei wird jedoch ein bauliches Absetzen des Radweges von der Fahrbahn zur Erhöhung der Sicherheit des Radfahrers in der Regel vernachlässigt. Häufig sind die Straßen zu schmal, um die Anforderungen an einen Radschutzstreifen erfüllen zu können.

Radfahrer teilen sich zunehmend den Verkehrsraum mit anderen Teilnehmern. Dieser Verkehrsraum gestaltet sich komplex. Die direkten Erfahrungen von Radfahrern mit den örtlichen Gegebenheiten können ein wichtiger Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der verkehrstechnischen Bedingungen von Radwegen sein. Es ist daher sinnvoll auch in Reinbek ein Internet-Portal aufzubauen, was den Bürgern die Möglichkeit gibt, mit der Verwaltung / der Stadt zu kommunizieren, um auf Defizite hinzuweisen und Verbesserungsvorschläge machen zu können.

2. Maßnahmenkatalog

Bewertungsschema

	Punkte	Faktor
<u>Hauptfaktoren</u>		5
Sicherheit	● ● ●	
Komfort	● ●	
Schnelligkeit	●	
<u>Verkehre:</u>		3
Schüler	● ● ●	
Alltag (Einkaufen)	● ●	
Beruf/ Arbeit	● ●	
Freizeit/Wochenend	●	
<u>Bedeutung der Strecke:</u>		2
Hauptroute	● ● ●	
Vorschlag f. Hauptroute	● ● ●	
Wichtige Nebenroute	● ●	
Schleichwege	●	

Drei rote Bewertungspunkte der Hauptfaktoren (Sicherheit, Komfort, Schnelligkeit) werden je mit der Bewertungsfaktor 5 multipliziert. So ergibt sich insgesamt eine Bewertungszahl 15. Bei den blauen und schwarzen Bewertungspunkten sind die Bewertungsfaktoren 3 bzw. 2 zu berücksichtigen. Im vorliegenden Maßnahmenkatalog wird die Summe aus allen Bewertungskriterien zusammengefasst und als Bewertungszahl für die Wichtigkeit der Maßnahme aufsummiert. Die Realisierungsmöglichkeiten werden zusätzlich als kurz-, mittel-, und langfristig eingeschätzt. Zusätzlich sind Maßnahmen, die im **Haushaltsjahr 2016** durchgeführt werden könnten, als kurzfristig beschrieben und farblich rot und markiert.

Es gelten folgende Abkürzungen

- RWBP: Radwegebenutzungspflicht,
- MIV : Motorisierter Individual Verkehr,
- NMIV : Nicht Motorisierter Individual Verkehr.
- EFP : Einzelfallprüfung
- Aufhebung : kurzfristige Maßnahme

Maßnahmenvorschläge			Zuständig/ Beteiligung	Realisierung	Bewertung der Situation nach den Kriterien ...			Bewertung nach Punkten
Nr.	(Problem) Beschreibung	Maßnahmen		kurzfristig mittelfristig o. langfristig	Sicherheit Komfort Schnelligkeit	Schülerverkehr Alltagsverkehr Berufsverkehr Freizeitverkehr	Bedeutung der Strecke	
Übergeordnete Maßnahmen im Stadtgebiet								
01	Geschwindigkeitsberuhigung	30er Zonen einrichten/ Tempo 30	Stadt (Polizei)	kurzfristig				
02	Sicherheit für Radfahrer erhöht durch Präsenz auf Fahrbahn → reduzierte Geschwindigkeit des MIV	Aufhebung der Radwegebenutzungs- pflicht (RWBP) wo möglich	Stadt (Polizei)	kurzfristig				
03	Radroute verkürzen	Einbahnstraßen- Regelung für Radfahrer aufheben, Bsp. Ostlandring. Ansonsten EFP.	Stadt (Polizei)	kurzfristig/ mittelfristig				
04	Fahrradparken	an öffentl. Einrichtun- gen, Geschäften und Einkaufszentren, Bsp. Bille-Center, EKZ Täby- platz, EKZ Sachsenwald	Stadt / Private	kurz- bis mittelfristig				
05	Barrieren	Bordsteine absenken bzw. abgesenkte Bordsteine optimieren	Stadt	kurz- bis mittelfristig				
06	Bürgerbeteiligung	Internetportal, E-Mail Fahrrad, Runder Tisch Fahrrad 2x jährlich	Stadt	kurzfristig				

Stadtteil Reinbek Zentrum

Rosenplatz - Bergstraße - Landhausplatz

1	Gefahrenpotential! 2-Richtungs-Radweg zu schmal. Begegnungskonflikte NMIV. Gefährliche REWE-Einmündung und Gründurchlässe an Bushaltestelle. "Door Zone" auf Höhe Eiscafé. Viele Wegeverschnenkungen.	Ausbau 2-Richtungs-Radweg zu Lasten des Parkstreifens. Markierung der REWE-Einmündung . Abbiegen für Radfahrer am <i>Landhausplatz</i> in <i>An der Wildkoppel</i> und umgekehrt ermöglichen.	Stadt	Markierung kurzfristig / Konzept u. Umbau mittelfristig	●●●	●●	●●●	27
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	-----------------------------------------------------------------------	-----	----	-----	----

Hamburger Straße (ab Böge) - Landhausplatz - Bahnhofstraße

2	2-Richtungs-Radweg zu schmal. Schlechte Wegeoberflächen. Wegeverschnenkungen. Zufahrt zum S-Bahnhof für Radfahrende schwierig.	Radwege-Instandsetzung. Aufspaltung aller Straßeneinmündungen. Radwegespur auf der Bahnhofstraße auf die Fahrbahn leiten, um Abbiegen zur S-Bahn zu ermöglichen.	Stadt	mittelfristig	●●●	●●	●●●	27
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	---------------	-----	----	-----	----

Bahnhofstraße - Schloßstraße

3	Unübersichtliche Wegeführung für Radfahrende. Begegnungskonflikte des NMIV auf Sandweg längs der Bille. Anschluss an Radwegeführung Wentorf nicht kompatibel.	Aufhebung RWBP . Sandweg längs der Bille in beide Richtungen freigeben und korrekte Verkehrszeichen anbringen!	Stadt	kurzfristig	●●	●●	●●●	22
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	--------------------	----	----	-----	----

Parkallee								
4	Kopfsteinpflaster zum Radfahren ungeeignet!	Asphaltierung	Stadt	kurzfristig	●●	●●	●●●	22
Reinbek West								
Hamburger Straße (von Böge bis Landesgrenze Reinbeker Redder)								
5	Haupt-Radrouten. Beidseitig benutzungspl. Ein-Richtung-Rad/Gehwege zu schmal (1,2-1,8m). Tlw. Schlechte Oberflächen, bes. Schaumannskamp-Glinder Weg. Gefahrenstelle vor Haupteingang Adolfstift am Kurzzeitparkplatz. Radweg fehlt von Glinder Weg bis K80. Ampelschaltung an K80 radfahrunfreundlich. Kurz vor Landesgrenze fehlt Radwegemarkierung.	Instandsetzung der Oberflächen. Abbau des rot-weiss-Ge-länders unter Holl. brücke. Aufwärts Kennzeichnung mit Fahrradsymbolen. Rotmarkierung der Radwege-furten an Kreuzung Berliner Str./ Sch's Kamp. Abbiegespur f. Radfahrer. Anschluss Kurzer Rehm an den Radweg Hamb. Str. An Einmündung Lohbrügger Str./Glinder Weg Rotmarkierung auf der Fahrbahn und beid-seitige Abbiegestrei-fen. Einrichtung eines Fuß-/Radweges von Glinder Weg bis Kreuzung K80 mittels Schild 'Radfahrer frei'	Stadt	kurzfristig bis mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30

Berliner Straße - Eichenbusch - Holsteiner Straße								
6	viel MIV mit hohen Geschwindigkeiten bei beengtem Verkehrsraum. Ampel-Induktionsschleifen an Kreuzung Hamburger Str. nicht für wartende Radfahrer. Asphalt in schlechtem Zustand, bes. Holsteiner Str.	1. Tempo 30 km/h im gesamten Straßenverlauf. 2. Radfahrersensoren an Ampel Hamburger Str., 3. neue Asphaltdecke.	Stadt	1. kurzfristig 2. mittelfristig 3. langfristig	●●●	●●●	●●●	30
Verbindungsweg Hirschendorf/ Am Krähenwald und HH-Bergedorf								
7	Sandweg hat tiefe Spurrillen. Rutschgefahr! Mit vielen Fußgängern, Joggern usw. zu geringe Wegebreite (ca. 2,2 m). Begegnungskonflikte bes. mit Hundeführern.	1. Bordsteinabsenkung am Übergang Schaumannskamp. 2. Regelm. Unterhaltung und Winterdienst 3. Ausbau auf 6m mit Drainage, Instandsetzung der Wegeoberfläche getrennt nach Fuß- und Radweg. 4. Wegbegleitenden Knick 5. Instandsetzung des Verbindungsweges zur Loddenallee (Kirchenstieg)	Stadt Privatfläche bei Verbreiterung	1./2. kurzfr. 3.-5. mittelfristig	●●	●●●	●●●	25

Lohbrügger Straße und Querung der Hamburger Straße (L 223) auf Höhe Am Forstplatz / Gliner Weg								
8	Kopfsteinpflaster zum Radfahren ungeeignet. Radfahr- und Fußwegeverkehr daher auf dem östl. Straßebankett, Begegnungskonflikte untereinander und mit parkenden PKW vor den Häusern. Das westl. Bankett nicht durchgehend befahrbar (Parken) und Richtung Bergedorf z.T. nicht vorhanden.	1. Aufhebung des Denkmalschutzstatus 2. Asphaltierung auf ganzer Straßenlänge, Pflasterung für Fußweg, Sandstreifen für Jogger 3. Zusatzzeichen 1020-12 'Radfahrer + Anlieger frei' 4. Tempo 30 belassen 5. wie 7. unter Hamburger Str. 6. Asphaltierung des Gliner Weg	Stadt/ Denkmalschutz	1.+2. langfr. 3. kurzfristig 5. mittelfr. 6. langfristig	●●	●●●	●●●	25
Rad-/ Fußweg zwischen Schneewittchenweg und Liebigstraße								
9	Stark frequentierter Zweirichtungsweg für Radfahrer und Fußgänger, wichtige Verbindung nach Norden u. ins Industriegebiet, deutlich zu schmal (2 m). Begegnungskonflikte. Ende der Liebigstraße ist LKW Übernachtungsplatz. Unfallgefahr an Pollern, Findlingen und Blumenbeeten!	1. Bessere Erkennbarkeit durch Pflasterung des parallelen Rasenstreifens auf 2 m für Fußgänger. Rot-Asphaltierung des Radweges, neu 3,6 m breit. Poller mittig setzen und Rabatten abbauen. 2. Kontrolle des Wendehammers der Liebigstraße auf parkende LKW durch Polizei.	Stadt Polizei	2. kurzfristig 1. mittelfr.	●●	●●	●●●	22

Hermann-Körner-Straße und in Verlängerung Borsigstraße

11	<p>Gefahrenpotential! Benutzungspfl. Zwei-Richtungs-Rad-/Gehweg zu schmal (1,5 m), großes Verkehrsaufkommen mit überhöhten Geschwindigkeiten und Nichtbeachtung des 30er Bereichs. Querung der Fahrrad-Hauptroute auf Höhe der Waschanlage gefährlich! Schlechte Oberfläche. Begegnungskonflikte. Einmündung Halskestraße mit unnötiger Radweg-Verschwenkung und hohen Bordsteinfurte. Unbefahrbar Radfurten-Bordsteine auf Höhe Einmündung Scholzstraße. Viele schlecht einsehbare Grundstücksaus-/einfahrten im gesamten Radwegeverlauf.</p>	<p>1. Aufhebung der RWBP. 2. Tempo 30 im gesamten Straßenverlauf. 3. Auf Höhe Waschstraße /Radwegekreuzung breite Aufpflasterung der Fahrbahn auf Radwegeniveau. Bodenschwellen auf beiden Seiten für den MIV. Alternative: Ampel. 4. Instandsetzen der Oberfläche, Begrädigung an Einmünd. Halskestr. Abgesenkte Radfurten-Bordsteine Höhe Halskestraße und bei Einmündung Scholzstr. 5. Einheitliche Rotmarkierung im gesamten Verlauf, Fahrradsymbole an Grundstückszufahrten</p>	Stadt	<p>1.- 3. kurzfristig 4.+ 5. mittelfristig</p>	●●●	●●●	●●●	30
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	----------------------------------------------------	-----	-----	-----	----

40 Neue Radroute Theodor-Storm-Str. - Mühlenredder - Freizeitbad - Steinerei									
41	12	<p>Rad- und Fußstrecke. Fast autofrei, aber Konflikte auf Schulhof, störende Umlaufgitter. Blockade vor ASB Kita durch Umlaufgitter.</p> <p>Am Freizeitbad sehr beengt und Verlauf über EKZ Anlieferzone (privat). Überquerung Mühlenredder schwierig.</p>	<p>1. Klärung Situation vor Kita (Umlaufgitter)</p> <p>2. Prüfung Wegeverlauf bei EKZ</p> <p>3. Verbindung zum EKZ Billecenter herstellen (durch Grünzug)</p> <p>4. Umgestaltung des Freizeitbad/ Sportbark Vorplatzes</p> <p>5. Prüfung des Wegeverlaufs südlich Mühlenredder (im Zuge FW Planung)</p>	Stadt/ Private	1.+2./5. kurzfristig 3.+4. langfr.	●	●●●	●●	18

Mühlenredder (von K80 bis Kreuzung Schulstraße)								
13	<p>Beidseitig benutzungspfl. Ein-Richtung-Rad/ Gehwege zu schmal (1-1,2 m). Schlechte Oberflächen. Teilabschnitte hinter Knicks, außer Sicht für MIV. Sieben Radwegefurten je Fahrtrichtung und diverse Grundstücksausfahrten sehr unsicher. Im Bereich der GS durch Hecken und Knick .</p> <p>Zu Schulbeginn/-ende für ca. 20 Min. 'Verkehrschaos' durch viele PKW und Linienbusverkehr. Ampelschaltungen nicht fußgänger-/radfahrerfreundlich. Viele hohe Bordsteine.</p> <p><u>Hauptroute 12 (Stormarn Konzept)</u></p>	<p><u>Empfehlung:</u> Tempo 30. Aufhebung Radwegebenutzungspflicht. Dann entfielen weitere Maßnahmen wie Schutzstreifen, Radfahrersensoren an Ampelkreuzung Schulstr. <u>Alternative:</u> Tempo 30 von Schulstr.-Holsteiner Straße.</p> <p>Beide Kreuzungen zu Mini-Kreiseln umbauen? Instandsetzung der Radwegeoberflächen im gesamten Verlauf, Gestaltung der Einmündungen, Rotmarkierungen. Bei GS den Radweg neu markieren.</p> <p>Schulweg! Umbau Schulampel zu Bedarfsampel. Gestaltung der Kreuzungen</p>	Stadt	<p>Konzept kurzfristig mit Feuerwehrplanung . Umbau mittelfristig.</p>	●●●	●●●	●●●	30

Steinerei und Verbindungsweg zur Hermann-Körner-Straße								
14	Rutschige Oberfläche durch Erde, besonders in der Kurve. Rutschgefahr. Tiefe Spurrillen.	1. Unterhaltung und Winterdienst. 2. Ausbau zu Rad-/Fußweg mit Beleuchtung.	Stadt	1. kurzfristig 2. mittelfrist.	●●	●●●	●●●	25
Fahrradparken								
15	Vorhandene Anlagen nicht diebstahlsicher, nicht überdacht.	1. Bügel einbauen an Einrichtungen, Schulen und Geschäften 2. neue, gut einsehbare Fahrradparkplätze	Stadt/ Private	kurzfristig bis mittelfristig				

Reinbek-Ost								
Schulstraße								
16	50 km/h Straße in reinem Wohngebiet. Zubringer für Schule und VHS. VHH Bus. 30km/h vor SWS auf 100 m Länge. 1-/2-Richtungs-Radwegbreiten zu schmal.	30 Km/h im gesamten Straßenverlauf. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht. Markierung von Furten und Radwegen.	Stadt / VHH	kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
Schönningstedter Straße								
17	50 km/h wird durch geradlinigen Straßenverlauf i.d.R. deutlich überschritten. Schlechte Radwege-Oberflächen. Gefahr für Radfahrer an 7 Furten.	RWBP aufheben. Schutzstreifen Radwege-Instandsetzung	Stadt / Kreis	Kurzfristig bis mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30
Bernhard-Ihnen-Str. Einmündung Wohltorfer Str.								
18	Gefahrenstelle! Unübersichtliche Kurve Hohe Geschwindigkeit des MIV	2 Bodenschwellen mit beidseitigen Fahrraddurchlässen im Einmündungsbereich. Tempo 30 km/h Verkehrszeichen 138 "Radfahrer kreuzen"	Stadt	kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
Wohltorfer Straße								
19	2-Richtungs-Radweg zu schmal. Wurzelaufbrüche, Wegeversenkungen, verdeckte Wegeführung hinter Bäumen.	RWBP aufheben	Stadt	kurzfristig	●●	●●	●●	20

57	Scholtzstraße, Kinauweg, Herrengraben								
58	20	Tempo 50 km/h in Wohn-/Gewerbe - Mischgebiet	Einführung Tempo 30 km/h	Stadt	kurzfristig	●●●	●●	●●	25
59	Einkaufszentrum EDEKA Kratzmann								
60	21	Verlegung der Veranstaltungsfläche auf östliche Grundstücksseite.	Geänderter Radwegeverlauf zur Kreuzung Sachsenwaldstr.	Stadt	sehr kurzfristig, da bereits Planung	●●●	●●●	●●●	30

Stadtteil Reinbek-Schönningstedt								
Fahrradweg nördliche Schönningstedter Straße ab Wohltorfer Straße								
22	Deutlich zu schmal. 6-Eck-Pflaster ungeeignet. Gefährliche Verschwenkung auf Höhe <i>Alter Kamp</i> .	Ausbau auf 5m Breite, auch zu Lasten der Fahrbahn	Stadt/ Kreis	mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30
Unter den Eichen								
23	Deutlich zu schmal. Konflikte Radfahrer/ Fußgänger	Ausbau auf die verfügbare Breite 6m. Gestaltung Wartebereich an Sachsenwaldstr. Rückverlegung des Ampeltasters! Richtung Krabbenkamp auf 4m.	Stadt/ Kreis	Kurzfristig/ mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30
Königstraße								
24	Benutzungspflicht. Zwei-Richtungs-Radweg viel zu schmal (2-3 m). Gefährdung durch Schulverkehr u. Zufahrten. Begegnungskonflikte. Gefahrenpotential an Kreuzung Gliner Str./ Dorfstr.	Schutzstreifen auf die Fahrbahn. Fahrbahnausbau durch Rückbau des Radweges auf mind. 8 m. Tempo 30.	Stadt/Land	Konzept mittelfristig/ Umbau Langfristig	●●●	●●●	●●●	30
Oher Straße (K 26)								
25	Rad-/Gehweg unterschiedl. breit, Wegeföhrung 'kreativ'. Häufig parkende Kfz. Radfahrer aus Einmündungen nutzen ihn nicht.	Aufhebung der RWBP. Absenkung der Bordsteine an Einmündung Dorfstr.	Stadt	kurzfristig	●●	●●●	●●●	25

Dorfstraße								
26	zu hohe Geschwindigkeiten. Gefährdung des querenden Schüler- Radverkehrs	Tempo 30 durchgängig. Schilder 'Radfahrer kreuzen' an Einmündungen <i>Bauernvogtei und Am Salteich.</i>	Stadt	Kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
Fahrradweg Schöningstedt <--> Neuschöningstedt an L 222								
27	Benutzungspflicht. Zwei-Richtungs- Radweg viel zu schmal (1,8m) u. häufig Überwuchs von Vegetation. Oberflächenqualität mäßig durch Wurzeln. Begegnungskonflikte.	Alternativen möglich: 1. Radfahrstreifen auf die Fahrbahn. Verkehrs geschwindigkeit senken durch bauliche Maßnahmen. Tempo 50. Kreisverkehr an Oher Weg/ Am Sportplatz. Oder 2. Ausbau des Rad-/Geh- weges auf mind. 5m. Energieeffiziente Wegebeleuchtung.	Land/ Stadt	Konzept mittelfristig/ Umbau Langfristig	●●	●●●	●●●	25
Bummerei								
28	Teilweise schlechte Wegequalität.	Asphaltierung der Wegeoberfläche	Stadt	langfristig	●●	●●	●	18

Stadtteil Neuschönningstedt								
Königsberger Straße								
29	Reines Wohngebiet mit Schule und Kindergarten. Zu hohe Geschwindigkeit des MIV. Schul- und VHH Bus.	30er Zone oder Tempo 30 km/h im gesamten Straßenverlauf.	Stadt (VHH)	kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
Oher Weg								
30	Reines Wohngebiet. Zu hohe Geschwindigkeit des MIV.	30er Zone oder Tempo 30 km/h im gesamten Straßenverlauf. Einbau von Engstellen, Bodenwellen, etc. mit beidseitigen Fahrrad-durchlässen	Stadt (VHH)	kurzfristig/ mittelfristig	●●●	●●	●●	25
Fahrradweg Haidkrugchaussee - Stenwarder Straße (L 222)								
31	Mehrere Gefahrenstellen! Für 2-Richtungs-Rad-/Fußweg zu geringe Wegebreiten, u. a. durch Pflanzeneinwuchs. Schlechte Wegequalität.	Wegeausbau auf mind. 3,00 m Breite. Rotmarkierung aller Straßen-furten. Bordsteinabsenkungen. Wegeverschwengungen begradigen.	Stadt / Kreis	mittelfristig	●●●	●●	●●●	27
Grenzweg - Eichenallee - Heideweg								
32	Reines Wohngebiet. Zu hohe Geschwindigkeit des MIV. 30 km/h für Lkw auch in Eichenallee.	RWBP aufheben. 30er Zone oder Tempo 30 km/h	Stadt (VHH)	kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30

Möllner Landstraße (L 94)								
33	<p>Sehr hohes Gefahrenpotential, insbesondere an Bushaltestellen !</p> <p>Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Wegebreiten. Schlechte Wegequalität.</p>	<p>Radweg-Neuanlage auf der Südseite. Radwegverbreiterung an der Nordseite und Oberflächenverbesserung. Wartezeitverkürzung an zwei "Bettelampeln". Schild 'Radfahrer frei' zw. Königsb. Str. und Haidkrug</p>	Stadt	mittelfristig und kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
Am Sportplatz (Verbindung Ohe <-> Neuschönningstedt)								
34	<p>Gefahrenpotential! Tempo 70 wird deutlich überschritten, Rennstrecke, auch von LKW und Bussen. Fuß-/Radweg nur einseitig und schmal (1,6m).</p>	<p>Radfahrstreifen auf die Fahrbahn und Verbreiterung auf 9m. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50km/h. Temporeduzierung durch bauliche Maßnahmen.</p>	Stadt	mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30

Ortsteil Ohe								
35	Tempo 30 gilt im gesamten Ortsteil. Benutzungspflichtige Radwege sind <u>nicht</u> notwendig.	1. Aufhebung der RWBP 2. Am westl. Ortseingang durch baul. Maßnahme die Geschwindigkeit einfahrender Kfz reduzieren.	Stadt	kurzfristig	●●●	●●●	●●●	30
K26 - Oher Straße (außerörtlich)								
36	Gefahrenpotential! Auto-Rennstrecke. Geschwindigkeitsbegrenzung von 70km/h i.d.R. deutlich überschritten. Rad-/Gehweg schmal. Sicherheitsabstand fehlt.	RV-Förderung durch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Gestaltungsalternativen für Radweg/Schutzstreifen	Kreis/ Stadt	mittelfristig	●●●	●●●	●●●	30

3. Ergebnisse der Befahrungen Reinbek

3.1 Befahrung Reinbek Zentrum

Folgende Straßen bilden im ADFC-Konzept das Zentrum:

Am Rosenplatz – Bergstraße (L222) – Landhausplatz - Bahnhofstraße (L222) - Hamburger Str. (L223) bis Gleisners Park - Böge - Völckers Park - Schmiedesberg - Parkallee - An der Wildkoppel – Sophienstraße.

Allgemeine Situationsbeschreibung

Das Reinbeker Zentrum ist für Fahrradfahrer wegen der räumlichen Enge, der Dichte sich kreuzender Verkehrsströme und des bergigen Profils der anspruchsvollste Teil des Ortes.

Insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten wird von **allen** Verkehrsteilnehmern hohe Aufmerksamkeit und Toleranz gefordert. Kommen dann noch Dunkelheit und Nässe erschwerend hinzu, wird der Reinbeker Ortskern zu einem Gefahrenbereich, der, besonders für Radfahrer, nur mit höchster Konzentration und Vorsicht sicher zu befahren ist.

Im Ortszentrum kreuzen sich am *Landhausplatz* zwei stark befahrene Landesstraßen (L222 u. L223), die besonders vom Kfz-Durchgangsverkehr (MIV) genutzt werden. Regelmäßig bilden sich während der Verkehrsspitzen und durch Anlieferer-Parken massive Rückstau-Situationen.

Beide Straßen sind gleichzeitig die **Haupt-Fahrradverbindungen** ins Zentrum und haben benutzungspflichtige Radwege.

Ferner haben fünf Buslinien ihre Fahrtstrecken und Haltestellen in diesem Bereich.

Öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Bibliothek, Post, Arbeitsamt, Amtsgericht, S-Bahnhof), Ärzte, Apotheken, Banken, Geschäfte, Gastronomie sowie der S-Bahnhof, konzentrieren sich in einem kleinen Areal und sind gemeinsame Ziele des alltäglichen Fußgänger-, Rad- und Autoverkehrs. Hinzu kommt der Schüler-Radverkehr zwischen der Gemeinde Wentorf und den Schulen SWS/GMS. Der Freizeit- und Tourismus-Radverkehr hat geringe Bedeutung.

Wichtige Ziele (S-Bahnhof/Post/Arbeitsamt) können Fahrradfahrer nur sehr schwer oder „illegal“ (z. B. östl. Fußweg der *Bahnhofstraße* durch die ‚Gasse‘ zur *Sophienstraße*) erreichen. Eine mögliche Alternativroute, die das komplexe Ortszentrum umgeht, existiert aktuell nur stark eingeschränkt: Die *Parkallee* mit ihrem unbefahrbaren Kopfsteinpflaster.

Das Fahrradparken im öffentlichen Raum ist im gesamten Ortszentrum auf Grund fehlender oder unsicherer und veralteter Anlagen schwierig. Das gleiche gilt für den privaten Bereich.

Auf Grund der hohen Verkehrsdichte, der Enge des zur Verfügung stehenden Straßenraumes und nicht zuletzt aus `Gewohnheitsgründen`, fordert der ADFC vorläufig keine Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht im Reinbeker Ortszentrum. Die nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr dienen darum primär einem Sicherheits- u. Komfortgewinn.

1. Rosenplatz – Bergstraße - Landhausplatz

Situation: Der benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Verkehrszeichen (Vz.) 241) bzw. der verkehrsberuhigte Bereich (Vz. 325) parallel zum Straßenverlauf bildet eine **Haupt-Radroute** aus den nördl. Ortsteilen in das Stadtzentrum und zurück. Zwischen *Rosenplatz* und *Landhausplatz* werden von Radfahrern bergab (>6% Gefälle) mühelos hohe Geschwindigkeiten erreicht! Gefahr für Fußgänger und bergauf fahrende Radler! Genutzt wird die Route besonders von S-Bahn-Pendlern, Schülern der SWS/GMS und im nicht unerheblichen Maße vom Alltagsverkehr (z. T. schiebend!).

Problem: Für einen Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg auf gesamter Länge deutlich zu geringe Wegebreite (1,70 – 2,00m). Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander. Im Bereich des Eiscafés große Gefahr für Radfahrer durch Autotüren („Door zone“). Gefährliche Verschwenkungen im gesamten Verlauf des Radweges! Sehr gefährliche Einmündung *REWE-Parkplatz/-Tiefgarage* und Gründurchlässe an der *Bushaltestelle*!

Maßnahme 1: Ausbau des Zwei-Richtungs-Radweges zwischen *REWE-Parkplatz* und *Bushaltestelle Landhausplatz* zu Lasten des Parkstreifens (Verlust von ca. 9 Parkplätzen und 3 Bäumen).

Maßnahme 2: Rotmarkierung der Einmündung *REWE-Parkplatz/-Tiefgarage* und zentral platzierte Fahrradsymbole.

Maßnahme 3: Schaffung einer legalen Abbiegemöglichkeit für Radfahrer von der *Fußgängerampel Landhausplatz* in die Straße *An der Wildkoppel* und in Gegenrichtung. Dazu Nutzung der Busspur. Schaffung von ausreichendem Aufstellraum für Radfahrer an der Ampel.

2. Hamburger Straße (ab Böge) – Landhausplatz - Bahnhofstraße

Situation: Die beidseitig benutzungspflichtigen Ein-Richtungs-Rad/Gehwege (Vz. 241) an der *Hamburger Straße* bilden eine **Haupt-Radroute** aus den westl. Ortsteilen in das Ortszentrum Reinbek und zurück. Ab *Landhausplatz* in Richtung *Bahnhofstraße* benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241). Als Alternativroute wird auch die Einbahnstraße *Völckers Park* genutzt.

Problem: Für Ein-/Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg deutlich zu geringe Wegebreiten (1,00 – 2,00m). Teilweise sehr schlechte Wegeoberflächen. Gefährliche Verschwenkungen des Radwegeverlaufs im Bereich des CCR. Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander in der *Bahnhofstraße*! Zufahrt zum S-Bahnhof aus der *Bahnhofstraße* und zurück für Radfahrer schwierig.

Maßnahme 1: Überleitung einer Radwegespur auf die Fahrbahn der *Bahnhofstraße* ab *Völckerspark*, um Linksabbiegen zum S-Bahnhof und im weiteren Straßenverlauf die Nutzung der *Schlossstraße* zu

ermöglichen. Dazu deutliche Abmarkierung eines Radstreifens auf der Fahrbahn. Deutliche Beschilderung des Radwegeverlaufs in die Reinbeker Innenstadt **aus** Richtung Wentorf ab Höhe Eisenbahnbrücke!

Maßnahme 2: Aufasphaltierung und Rotmarkierung der Straßeneinmündungen *Böge, Gleisners Park, Völckers Park* sowie der *beiden Kopfsteinpflaster-Zufahrten zum CCR*. Instandsetzung der Radwegeoberflächen an der gesamten *Hamburger Straße*.

3. Bahnhofstraße - Schlossstraße – Ernst-Sperling-Weg

Situation: In/Aus Richtung Wentorf wird der benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240) über den *Ernst-Sperling-Weg* geführt. Unter der Eisenbahnbrücke sollen Radfahrer absteigen (Vz. 239+1012-32 = nicht korrekte Zeichenkombination!).

Problem: Hinderliche Wegeführung für Fahrradfahrer. Konflikte mit Fußgängern auf dem *Ernst-Sperling-Weg*. Durch die Sandoberfläche und fehlende Wegebreite wird der Eindruck eines abschließlichen Fußweges erweckt. Anschluss an den Radwegeverlauf nach Wentorf nicht kompatibel. Vz. 240 an der *Dänenbrücke* aus Richtung Wentorf schlecht und zu spät zu erkennen.

Maßnahme: Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht. Der Radverkehr wird ab Ende der *Bahnhofstraße* und aus Richtung Wentorf ab der Bille über die *Schlossstraße* geführt. Der *Ernst-Sperling-Weg* wird Fußweg, der aus „Gewohnheitsgründen“ und für unsichere Radfahrer in beide Richtungen freigegeben ist (Vz. 239+1022-10).

4. Parkallee

Situation: Die *Parkallee* wird von S-Bahn-Pendlern als erweiterter Parkraum genutzt und dient außerdem als Ausweichstrecke, wenn das Ortszentrum überlastet ist. 30er Zone. Linienbusstrecke zwischen *Sophienstraße* und *An der Wildkoppel*.

Radfahrer aus den nördl. und nordwestl. Ortsteilen könnten über *Kirchenallee-Bismarckstraße-Parkallee* den Ortskern umgehen. Sicherheits- und Komfortgewinn! Moderates Geländegefälle 4,7%.

Problem: Das Kopfsteinpflaster der *Parkallee* ist zum Radfahren absolut ungeeignet! Fahrradfahrer weichen auf den schmalen Fußweg auf der Westseite der *Parkallee* aus. Hier ergeben sich dann leicht Konflikte mit Fußgängern.

Maßnahme: Asphaltierung der gesamten *Parkallee* (Kein Denkmalschutz!).

(Schlechte) Alternative: Nur Asphaltierung der Straßenränder als beidseitige Radstreifen (Mindestbreite 1,50m). Dann wäre aber die Einrichtung und laufende Kontrolle eines „Absoluten Halteverbots“ (Vz. 283) in der gesamten *Parkallee* für KFz unbedingt notwendig! (Verlust von ca. 40 Pkw-Parkplätzen auf der Westseite der *Parkallee*).

5. Fahrradparken im Ortszentrum

Situation: Sichere und bequeme, öffentliche oder private Anlagen zum Fahrradparken gibt es im Reinbeker Ortszentrum nicht! Ausnahme: Der S-Bahnhof.

Problem: Die bestehenden Anlagen/Fahrradständer (z. B. Rathaus/Bibliothek/Volksbank) sind nicht diebstahlsicher, da sie i. d. R. nur das Vorderrad absichern. Beschädigung von Felgen und Speichen sind möglich.

Maßnahme 1: Ersatz bestehender Fahrradständer durch zeitgemäße Bügel mit zwei Querstreben, an denen der Rahmen (auch Damen-, Kinder-, Falträder!) angeschlossen werden kann. Damit pro Bügel zwei Fahrräder angeschlossen werden können, auf ausreichenden Abstand achten! (Gut z. B. bei Famila, bei der Kirche a. Täbyplatz, bei der S-Bahn / Liste beim ADFC erhältlich.)

Maßnahme 2: Schaffung mind. **drei zentraler Fahrradparkplätze** im Ortszentrum, z. B. im Bereich der Grünfläche der verkehrsberuhigten Zone des *Rosenplatzes* / im Bereich *An der Wildkoppel-Deutsche Bank* / im Bereich *Rathaus-Bibliothek-CCR*.

Dazu ist durchaus die Umwidmung von Pkw-Parkplätzen anzustreben, als sichtbares Zeichen einer fahrradfreundlichen Stadt!

3.2 Befahrung Reinbek-West

Folgende Straßen bilden im ADFC-Konzept den Bereich Reinbek-West:

Westliche Begrenzung: Landesgrenze Hamburg- Schleswig Holstein.

Südliche Begrenzung: Bille-Verlauf

Östliche Begrenzung: Böge - Niels-Stensen-Weg – Schulstraße – Hermann-Körner-Straße – Steinerei

Nördliche Begrenzung: Sachsenwaldstraße (K26)

Allgemeine Situationsbeschreibung

Reinbek-West ist mit ca. 9.000 Einwohnern der größte Stadtteil Reinbeks. Überwiegend geprägt durch Wohnbebauung, zerschneiden drei stark befahrene 50km/h-Hauptverkehrsachsen des MIV (**M**otorisierter **I**ndividual **V**erkehr) das Quartier in Ost-West-Richtung (*Hamburger Straße, Mühlenredder, Hermann-Körner-Straße/Borsigstraße*).

Die Wohngebiete sind fast ausschließlich als 30er Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche (Vz. 325) ausgewiesen. Darin eingebettet bilden 3 Einkaufszentren (Sachsenwald-Täbyplatz mit Wochenmarkt, Famila, Billecenter), 4 Schulen, 6 Kindergärten, die Volkshochschule, der TSV Reinbek, Freizeitbad und Sportpark und das Industriegebiet die unmittelbaren Ziele des lokalen Radverkehrs. Die (Jugend-)Feuerwehr, 2 Kirchen, das Krankenhaus St. Adolfstift, sowie 4 Senioren-Einrichtungen und zwei 2 Kleingarten-Vereine sind weitere Radfahrerziele.

Eine Buslinie (136) durchquert den gesamten Stadtteil und ist eine wichtige innerörtliche ÖPNV-Verbindung zum S-Bahnhof Reinbek und nach HH-Bergedorf. Weitere Linien und Schulbusse verbinden Reinbek-West mit den anderen Ortsteilen und Nachbargemeinden.

Die engmaschige Verkehrs-Infrastruktur bildet mehrere Fahrrad-Haupttrouten und verschiedene Nebenrouten aus, die untereinander viele Querverbindungen ermöglichen. Die Anlage des Quartiers als „Stadt im Grünen“ führte zu vielen, gern genutzten „Schleichwegen“.

Das vorhandene klassische Radwegenetz entspricht in der Dimensionierung und Bauausführung nicht mehr den aktuellen Anforderungen und befindet sich teilweise in einem schlechten Unterhaltungszustand. Für einen angemessenen Ausbau fehlt es i. d. R. an der notwendigen Fläche.

Alle Radverkehrsarten, besonders der Schüler- und Alltags-Einkaufs-Verkehr sind präsent. Der Freizeit-Radverkehr spielt besonders an den Wochenenden eine große Rolle.

Dank umfassender Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Wohnquartieren, wickelt sich der Radverkehr in Reinbek-West relativ geräuschlos ab. Die Unfallsituation ist nach Aussage der Polizei nicht auffällig, konkrete Unfallschwerpunkte gibt es nicht.

Fahrraddiebstahl, sofern er gemeldet wird, konzentriert sich auf das Gymnasium Sachsenwaldschule.

Durch seine zentrale Lage, ein überwiegend ebenes Geländeprofil, das dichte Straßen- und Wegenetz sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen des MIV in den Wohngebieten, bietet der Ortsteil Reinbek-West bereits heute gute Grundvoraussetzungen für den Radverkehr.

Die nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen dienen darum primär einem Komfort- und Sicherheitsgewinn für die Radfahrer. Vereinzelt ergeben sich sogar Zeitvorteile.

Die Summe aller Verbesserungen erhöht somit die Qualität der allgemeinen RV-Situation in Reinbek-West und noch mehr Bewohner dieses Ortsteils können von der alltäglichen Nutzung des Fahrrades als ganzjährige Alternative zum Auto überzeugt werden.

1. Hamburger Straße (von Böge bis Landesgrenze Reinbeker Redder)

Situation: Sehr stark befahrene Reinbeker Ein- und Ausfallstrecke des MIV (50 km/h) und für den Durchgangsverkehr von/nach Wentorf. Die beidseitig benutzungspflichtigen Ein-Richtungs-Rad/Geh-wege (Vz. 241/237) bilden eine **Haupt-Radroute** aus Reinbek-West ins Ortszentrum, zum S-Bahnhof und zurück. Genutzt von allen Radverkehrsarten. Streckenweise Steigung/Gefälle von 4,7%.

Problem: Für Ein-Richtungs-Rad/Gehweg deutlich zu geringe Wegebreiten (1,20 – 1,80m). Teilweise sehr schlechte Wegeoberflächen, besonders ab *Schaumanns Kamp* bis *Glinder Weg*. Begegnungskonflikte mit Fußgängern auf nördlichem Teilstück ab *Adolfstift* bis *Holländerbrücke*. **Gefahrenstelle** auf Höhe Haupteingang *Adolfstift* durch Radwegeverschwenkung am Kurzzeit-Parkplatz. Door-Zone! „Geisterradler“, besonders auf südl. Radwegeverlauf. Rechtsseitig fehlt ein Radweg ab

Glinger Weg bis Kreuzung K 80. Ampelschaltung an der K80 Kreuzung mit radfahrerunfreundlich. Am *Reinbeker Redder*, kurz vor der Landesgrenze, fehlende Radwege-Markierungen und Fahrbahn-Seitenstreifen.

Maßnahme 1: Beidseitige Instandsetzung der Radwegeoberflächen, besonders zwischen Schaumanns Kamp und *Glinger Weg*.

Maßnahme 2: Abbau des Rot-Weiß-Geländers zwischen südlichem Rad-/Gehweg unter der Holländerbrücke oder Versetzen an den Fahrbahnrand.

Maßnahme 3: Ab Adolfstift bis Holländerbrücke deutliche Kennzeichnung des ausschließlichen nördlichen Radweges auf der Wegeoberfläche mit Fahrradsymbolen.

Maßnahme 4: Rotmarkierung der Radwegefurten Loddentallee, 3 Parkplätze Adolfstift, Schaumanns Kamp, Berliner Straße, Lohbrügger Straße, *Glinger Weg*.

Maßnahme 5: Ampelkreuzung Berliner Str./Sch`s. Kamp f. abbiegende Radfahr neu gestalten.

Maßnahme 6: Anschluss Kurzer Rehm an den Radweg der Hamburger Straße.

Maßnahme 7: Wegeverlauf der kreuzenden **Haupt-Radroute** aus/in Richtung Bergedorf in Höhe Lohbrügger Straße/*Glinger Weg* auf Fahrbahn der Hamburger Straße durch Rot-Pflasterung markieren und Anlage von beidseitigen Abbiegestreifen/Abbiegetaschen für Radfahrer.

Maßnahme 8: Umwidmung des Fußweges vom *Glinger Weg* bis K80 Kreuzung in einen zukünftig gemeinsamen Fuß-/Radweg (Vz. 240).

2. Berliner Straße – Eichenbusch – Holsteiner Straße

Situation: Diese 50 km/h-Straßen teilen ein 30er Zone - Wohngebiet. Sie sind Zubringer für den Zielverkehr zur Klosterbergenschule, zu drei Kindergärten (Bogenstraße, Bärenhöhle, Kunterbunt), zum EKZ Sachsenwald, dem Wochenmarkt und zur Kirche am Täbyplatz. Linienbusstrecke (136/336/237er). Genutzt und gequert wird der Straßenverlauf von allen Radverkehrsarten, besonders vom Schülerverkehr.

Problem: Für reines Wohn- und Versorgungsgebiet sehr großes MIV-Aufkommen mit zu hohem Geschwindigkeitsniveau bei beengtem Verkehrsraum. Ampel-Induktionsschleifen an Kreuzung *Hamburger Straße* reagieren nicht auf wartende Radfahrer. Fahrbahnasphalt in schlechtem Zustand (besonders in der *Holsteiner Straße*).

Maßnahme: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im gesamten Straßenverlauf. Installation von Radfahrersensoren an Ampelkreuzung *Hamburger Straße*. Neuasphaltierung des gesamten Fahrbahnverlaufs.

3. Verbindungsweg zwischen Am Krähenwald und HH-Bergedorf

Situation: Dieser Sandweg (Vz. 240) von *Am Krähenwald* in Reinbek-Hinschendorf durch die Feldmark ist eine **Haupt-Radroute** nach/von HH-Bergedorf. Der Anschluss an das Bergedorfer Radwegenetz und ihr weiterer Verlauf in die Bergedorfer City sind sehr gut. Schnell, direkt, autofrei und mit überwiegend leichtem Gefälle, wird diese Verbindung von allen Radverkehrsarten, Fußgängern, Hundeführern, sowie Joggern und Nordic Walkern gern genutzt. Nicht nur an Schönwetter-Weekenden herrschen auf diesem kurzen Weg schnelle Verhältnisse. Die Verlängerung dieser Route über die Straße *Am Krähenwald*, den Billehang hinunter und weiter über *Loddenallee* oder *Böge*, ist eine direkte Verbindung in das Reinbeker Ortszentrum.

Problem: Die sandige Deckschicht des Weges ist durch Gefälle, Regenwasser und ihre exponierte Lage stark ausgewaschen und weist tiefe, z. T. versandete Spurrillen auf. Rutschgefahr! Je nach Wetterlage wechselnde Qualität der Deckschicht. Eine überwiegend geringe Wegebreite (ca. 2,20 m) provoziert Begegnungskonflikte mit Fußgängern und besonders Hundeführern.

Maßnahme 1: Einbau einer wirksamen Regenwasser-Drainage sowie Instandsetzung der Wegeoberfläche. Niveaugleiche Bordsteinabsenkung am Wegeübergang zur Straße *Am Krähenwald*. Aufnahme in den Wegepflege- und Winterreinigungsplan der Kommune.

Maßnahme 2: Deutlicher Wege-Ausbau auf mindestens 6,00 m Breite durch Flächenankauf. Asphaltierung des Radwegeteils, wassergebundene Deckschicht des Fußwegeteils. (Ev. einseitige Anlage eines wegebegleitenden Knicks; Einrichten von Sonnenplätzen, Aufstellen von Bänken, etc.?)

Maßnahme 3: Instandsetzung des Weges am Billehang zwischen *Langenhege* und *Loddenallee*.

4. Lohbrügger Straße und Querung der L 223 auf Höhe Am Forstplatz

Situation: Die Lohbrügger Straße (Vz. 250, `Verbot für Fahrzeuge aller Art`, Anlieger frei, 30 km/h) mit ihrer Kopfsteinpflasterung, ist eine direkte und verkehrsschwache **Haupt-Radroute** zwischen Reinbek und Hamburg-Bergedorf. Der Anschluss an das Bergedorfer Radwegenetz und ihr weiterer Verlauf in die Bergedorfer City sind gut. Befahren wird diese Verbindung von allen Radverkehrsarten, insbesondere von Berufspendlern. Der Rad- und Fußgängerverkehr nutzt dazu fast ausschließlich das sandige Straßenbankett auf der östlichen Fahrbahnseite (stark variierende Breiten zwischen 1,30 bis 3,00 m). Bei Verkehrsrückstau auf der K 80 wird die Lohbrügger Straße vom MIV (**M**otorisierter **I**ndividual **V**erkehr) als Ausweichstrecke und Abkürzung zur Hamburger Straße und zum Glinder Weg genutzt.

Problem: Das Kopfsteinpflaster der Lohbrügger Straße gilt als „einfaches Kulturdenkmal“ und ist für den Fahrradverkehr absolut ungeeignet! Radfahrer und Fußgänger nutzen darum gemeinsam in beide Richtungen überwiegend das östliche Straßenbankett. Je nach Wetterlage stark wechselnde Qualität der sandigen Bankett-Deckschicht. Begegnungskonflikte mit Fußgängern, Joggern, Nordic Walkern und Radfahrern untereinander, sowie parkenden Kfz im Bereich der Hausnummern 1 – 7. Das westliche Bankett ist nicht durchgängig befahrbar, da es auf Höhe der Baumschule Kropp von

Anwohnern und Kunden als Kfz-Parkplatz genutzt wird und in Richtung Bergedorf z. T. nicht existiert.

Maßnahme 1: Aufhebung des einfachen Denkmalschutzes. (Seit 30.01.2015 neues DSchG in SH.)

Begründung: Die Aufrechterhaltung des Denkmalschutzes für die Lohbrügger Straße verhindert ihren Ausbau zu einer zeitgemäßen und wichtigen Radverkehrsverbindung. Bereits bestehende Verkehrsfläche wird in einer dicht besiedelten Metropolregion einer adäquaten Nutzung vorenthalten und Verkehrsraum somit großzügig verschwendet. Die Belange des Straßen-Denkmalschutzes sind mit den historischen Kopfsteinpflasterstraßen Hoibeken in Reinbek-Ohe und dem Schmiedesberg in Reinbek-Zentrum (nach Auffassung des ADFC) bereits ausreichend berücksichtigt.

Maßnahme 2: Asphaltierung des Fahrbahnpflasters auf ganzer Straßenlänge. Pflasterung eines Bankettstreifens für Fußgänger in großzügiger Breite; für Jogger/Nordic Walker einen Sandstreifen auflassen.

Maßnahme 3: Ergänzung des Vz. 250 ‚Verbot für Fahrzeuge aller Art‘, um Zusatzzeichen 1020-12 ‚Radfahrer + Anlieger frei‘. Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Maßnahme 4: Wegeverlauf der kreuzenden **Haupt-Radroute** aus/in Richtung Bergedorf in Höhe Lohbrügger Straße/Glinder Weg auf Fahrbahn der Hamburger Straße durch Rot-Pflasterung markieren und Anlage von beidseitigen Abbiegestreifen/Abbiegetaschen für Radfahrer.

Maßnahme 5: Neu-Asphaltierung des *Glinder Weges*.

5. Rad-/ Fußweg zwischen Schneewittchenweg und Liebigstraße

Situation: Dieser kurze Verbindungsweg (Breite 2,00 m) zwischen den Schrebergärten bildet eine Engstelle auf einer **Haupt-Radroute** ins Reinbeker Industriegebiet und in die nördlichen Stadtteile. Er wird in beiden Richtungen gemeinsam von Radfahrern und Fußgängern genutzt. Stark frequentiert von Berufspendlern, dem Einkaufsverkehr zum/vom Einkaufszentrum Famila und Schülerverkehr zu/von Reinbeker/Glinder Schulen.

Problem: Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Wegebreite. Begegnungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander. Trotz absoluten Halteverbots (Vz. 283-30) wird der Übergang zur Liebigstraße gern von Lastzügen zugeparkt, bzw. als Übernachtungsparkplatz genutzt.

Unfallgefahr an Pollern, Findlingen und Blumenbeeten!

Maßnahme: Pflasterung des parallelen Rasenstreifens auf 2,00 m Breite für Fußgänger auf der östlichen Wegeseite. Rot-Asphaltierung des restlichen Rasenstreifens und des schon bestehenden Asphaltstreifens auf der westlichen Wegeseite und deutliche Markierung als Zwei-Richtungs-Radweg. Neue Radwegebreite nun 3,60 m. Abbau der Klapp-Poller, Entfernung der Findlinge, Rückbau der Blumenrabatten. Kontrolle des Wendehammers der Liebigstraße auf parkende Lkw durch Polizei.

6. Gutenbergstraße

Situation: Stark befahrene Ein- und Ausfallstrecke des MIV (50 km/h) zum/vom Industriegebiet Reinbek/Glinde und **Haupt-Radroute**. Auf östlicher Fahrbahnseite benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad-/Fußweg (Vz. 240/241), der von allen Radverkehrsarten, besonders von Berufspendlern und dem Schülerverkehr genutzt wird. Zielverkehre zu den hier ansässigen Gewerbebetrieben, zum EKZ Famila, zu Schulen in Glinde/Reinbek und in die nördlichen Reinbeker Stadtteile bzw. Glinde. Linienbusstrecke (137/237er).

Problem: Für einen Zwei-Richtungs-Rad-/Fußweg deutlich zu geringe Wegebreite (1,20 – 2,00m). Die vielen Grundstücksausfahrten erfordern vom Radwegnutzer hohe Aufmerksamkeit. Die Sichtbeziehung zum MIV ist eingeschränkt, da der Rad-/Fußweg z. T. hinter Bäumen geführt wird. Begegnungskonflikte mit kreuzendem MIV, Radfahrern untereinander und Fußgängern. Wegeoberflächen in sehr schlechtem Zustand. Gefahr durch Door-Zone parkender Lkw!

Maßnahme 1: Ausbau und Rot-Asphaltierung des parallel verlaufenden Rasenstreifens auf gesamter Breite (3,60 m); deutliche Markierung als Zwei-Richtungs-Radweg; ausreichender Sicherheitsabstand zur Door-Zone. Begradigung der Radwege-Verschwenkung an Einmündung Borsigstraße.

Maßnahme 2: Instandsetzung aller Radwegeoberflächen, Rotmarkierung der Wegefurten Liebigstr., Borsigstr., Röntgenstr. und fahrstreifenmittige Aufbringung von Fahrradsymbolen.

Falls keine Umsetzung von Maßnahme 1 + 2: Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht. Sichere und geübte Alltagsradfahrer haben keine Schwierigkeiten, im Mischverkehr der Gutenbergstraße auf der Fahrbahn zu fahren.

7. Hermann-Körner-Straße und in Verlängerung Borsigstraße

Situation: Diese beiden Straßen bilden gemeinsam eine wichtige innerörtliche Verbindung zwischen dem Reinbeker Ortskern und dem Industriegebiet, sowie zu nordwestlich gelegenen Zielen außerhalb Reinbeks. Ferner sind sie Zubringer für den Zielverkehr zum EKZ Bille-Center, zum Sportpark und Freizeitbad, zur Autowaschanlage und Wertstoffcontainern, sowie zu weiteren Betrieben des Industriegebietes in der Scholtzstraße.

Die Geschwindigkeit des MIV ist auf 50 km/h, bzw. 30 km/h im Bereich des EKZ begrenzt. Der benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241) auf der südlichen bzw. westlichen Straßenseite wird von allen Radverkehrsarten befahren.

Auf Höhe der Autowaschanlage kreuzt eine wichtige **Haupt-Radroute** den Straßenverlauf.

Problem: Ganztägig sehr großes MIV-Aufkommen bei deutlich überhöhtem Geschwindigkeitsniveau und Nichtbeachtung des 30er-Bereichs. Die Querung der Straße auf Höhe der Waschanlage ist daher sehr gefährlich! Zumal zusätzlich zwei Grundstücksausfahrten (Waschanlage, Betriebshof)

und die Einmündung der Scholtzstraße beobachtet werden müssen. Besonders für Kinder, Schüler und ältere Verkehrsteilnehmer hat diese Stelle **Gefahrenpotential!** Für einen Zwei-Richtungs-Rad-/Gehweg deutlich zu geringe Wegebreiten (ca. 1,50m) und eine überwiegend schlechte Oberflächenqualität. Begegnungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander. Unnötige Radwege-Verschwenkung und sehr hohe Bordsteinfurten im Bereich der Einmündung Halskestraße. Unbefahrbare Radfurten-Bordsteine auf Höhe Einmündung Scholtzstraße. Viele schlecht einsehbare Grundstücksaus-/einfahrten im gesamten Radwege-Verlauf.

Maßnahme 1: Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht in der Borsigstraße und Hermann-Körner-Straße. Sichere und geübte Alltagsradfahrer haben keine Schwierigkeiten, im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren.

Maßnahme 2: Ausdehnung der 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung auf die gesamte Hermann-Körner-Str. und das anschließende Teilstück der Borsigstraße bis zur Gutenbergstraße.

Maßnahme 3: Auf Höhe der Waschanlage breite Aufpflasterung der Fahrbahn auf Radwegeniveau, um Radfahrern u. Fußgängern eine sichere Querung der Hermann-Körner-Straße zu ermöglichen. Zur deutlichen Geschwindigkeitsabsenkung des MIV, Einbau massiver Bodenschwellen zu beiden Seiten der Aufpflasterung.

Alternative: Einbau einer Bedarfsampel.

Maßnahme 4: Verlegung der Wertstoffcontainer auf den Parkplatz des Bille-Centers.

Maßnahme 5: Instandsetzung der Radwegeoberflächen im gesamten Straßenverlauf. Begradigung der Radwege-Verschwenkung in Höhe Straßeneinmündung Halskestraße. Abgesenkter Einbau besser konturierter Radfurten-Bordsteine Höhe Halskestraße und auf Höhe Einmündung Scholtzstraße.

Maßnahme 6: Einheitliche Rotmarkierung des Radwegs im gesamten Straßenverlauf und Aufbringen von Fahrradsymbolen im Bereich der Grundstückszufahrten.

8. Neue Radroute: Theodor-Storm-Str. -> Mühlenredder -> Freizeitbad -> Steinerei

Situation: Diese **Radroute** beginnt zurzeit an der Einmündung des Arthur-Goldschmidt-Wegs in den Mühlenredder, führt vorbei am Freizeitbad, den Fußweg entlang der Tennishalle des Sportparks, weiter über die Anlieferzone an der Rückseite des EKZ Bille-Center, kreuzt dann die Hermann-Körner-Straße und führt östlich am Gelände des Betriebshofes vorbei zur *Steinerei*. Alle Radverkehrsarten und Fußgänger nutzen diese Strecke intensiv.

Für den NMIV (Nicht Motorisierter Individual Verkehr) bildet diese Route eine wichtige, direkte Verbindung zum EKZ, dem Freizeitbad u. Sportpark, ins Industriegebiet und in die nördlichen Ortsteile. Umgekehrt erreichen Radfahrer aus dem Norden über diesen fast autofreien Weg alle Schulen und das Ortszentrum in Alt-Reinbek sowie die Sportstätten des TSV. Für junge Eltern könnte diese Route eine ideale Fahrradverbindung zur neuen ASB-Kindertagesstätte „Weltensegler“ werden.

Südlich des Mühlenredder wird der Routenverlauf, trotz der zwei Umlaufgitter, von Radfahrern gern irregulär (Vz.250) über die Zuwegung zur Grundschule Mühlenredder/TSV-Halle verlängert. Dar- aus ergeben sich zu Zeiten der Schulpausen leicht Konflikte mit Schülern und Lehrpersonal.

Problem: Ein Umlaufgitter auf Höhe der ASB-Kita blockiert seit wenigen Wochen den Rad- und Fußgängerverkehr. Die Route ist am Freizeitbad sehr beengt und verläuft über die EKZ-Anlieferzone auf privatem Gelände. Anschluss bzw. Kreuzung des Mühlenredders schwierig und aktuell keine optimale Verlängerung der Route in Richtung Süden.

Maßnahme 1: Abbau des Umlaufgitters.

Maßnahme 2: Prüfung des Wegeverlaufs auf Privatgelände (Flächenankauf ?)

Maßnahme 3: Durchstich durch den Grünzug hinter der ARAL Tankstelle, um die Route mit dem Fahrradparkplatz des EKZ Bille-Centers zu verbinden.

Maßnahme 4: Umgestaltung des Vorplatzes von Freizeitbad und Sportpark.

Maßnahme 5: Im Rahmen der Planung für die neue Feuerwache, Prüfung einer Verlängerung des Wegeverlaufs über den Mühlenredder hinaus, westlich entlang des Geländes der Grundschule Mühlenredder zur TSV-Halle und Anschluss an die Theodor-Storm-Straße.

9. Mühlenredder (von K 80 bis Kreuzung Schulstraße)

Situation: Stark befahrene Ein- und Ausfallstrecke des MIV (50 km/h) zwischen Wohnquartieren und gleichzeitig eine **Haupt-Radroute**. Auf Höhe Segeberger Str./Schneewittchenweg. kreuzt die **Haupt-Radroute** aus/in Richtung Bergedorf den Straßenverlauf. Auf beiden Fahrbahnseiten benutzungs- pflichtige Ein-Richtungs-Rad-/Fußwege (Vz. 241), die von allen Radverkehrsarten genutzt werden, besonders vom Schülerverkehr. Zielverkehre des MIV und NMIV zu drei Schulen, zwei Kindergärten, TSV Sportverein, Freizeitbad, EKZ Bille-Center, nach Reinbek-Ost u. ins Ortszentrum. Linienbusstrecke (136/336/737er). Zwischen Kreuzung Schulstraße und Holsteiner Straße starker Fußgängerverkehr durch Schüler, Anlieger, Buspassagiere, etc.. Zukünftiger Standort der neuen Reinbeker Feuerwache.

Problem: Hohe Geschwindigkeit des MIV wegen gut einsehbarem Streckenverlauf auf 1.200m Länge. Radwege mit deutlich zu geringer Breite (1,00-1,20m) und z. T sehr schlechter Oberflächenqualität. Teilabschnitte der Radwege verlaufen hinter Knicks und sind somit außer Sicht für den MIV. Sieben Radwegefurten je Fahrtrichtung und dazu etliche Grundstücksausfahrten sind für Radfahrer sehr unsicher, höchst unkomfortabel und fordern hohe Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Im Bereich der Schulen führt die „Flaschenhals“-Bildung der Rad-/Fußwege durch Hecken, Knicks und Wertstoffcontainer zu Fußgängern auf Radwegen und umgekehrt. Zu Schulbeginn/-ende jeweils für ca. 20 Minuten „Verkehrschaos“ im erweiterten Umfeld der Schulen durch Anlieferung/-Abholung der Schul- und KiGa-Kinder per Pkw sowie Linienbusverkehr. Unweit des Schulzentrums zwingen die Entsorger an den Wertstoffcontainern Radfahrer zum Ausweichen auf den Fußweg. Verunreinigung des Radweges durch Glasscherben! Ampelschaltungen am Schulzentrum und an der Kreuzung

Schulstraße nicht fußgänger-/radfahrerfreundlich. Viele unkomfortable und zu hohe Bordsteinabsenkungen. „Geisterradler“ jeden Alters auf beiden Radwegeseiten.

Maßnahme 1: Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht. Sichere und geübte Alltagsradfahrer haben keine Schwierigkeiten, im Mischverkehr auf der Fahrbahn des Mühlenredders zu fahren.

Maßnahme 2: Markierung von Schutzstreifen, Aufbringung von Fahrradsymbolen und die Entfernung des Mittelstreifens engt die Fahrbahnbreite (7,00m) optisch ein, bewirkt eine Senkung der MIV-Geschwindigkeit und erhöht die Sicherheit der Fahrbahn-Radler.

Maßnahme 3: Installation von Radfahrersensoren an Ampelkreuzung Schulstraße.

Alternative: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen den Kreuzungen Schulstraße und Holsteiner Straße; evtl. Umbau der beiden Ampelkreuzungen zu Mini-Kreiseln möglich?

Maßnahme 4: Instandsetzung schadhafter, unebener Radwegoberflächen entlang des gesamten Straßenverlaufs; Rotmarkierung aller Radwegefurten u. Aufbringung von Fahrradsymbolen; teilweise Aufpflasterung von Furten, mind. jedoch Absenkung von Bordsteinkanten auf Fahrbahnniveau. (z. B. Soltaus Koppel).

Maßnahme 5: Südlichen Radwegeverlauf zwischen Grundschule Mühlenredder und Kreuzung Schulstraße als Abgrenzung zum Fußweg neu markieren. (Hauptschulweg der Grundschüler!)

Maßnahme 6: Umbau der Schulampel zu „echter“ ganztägiger Bedarfsampel (wie Rathausampel).

Maßnahme 7: Versetzen der Wertstoffcontainer. (Wohin?)

Maßnahme 8: Wegeverlauf der kreuzenden **Haupt-Radroute** aus/in Richtung Bergedorf in Höhe Segeberger Straße/ Schneewittchenweg auf Fahrbahn durch Rot-Pflaster markieren. Markierung der kreuzenden Fahrbahnstreifen in beiden Richtungen auf dem Pflaster und jeweils daneben Anlage von Zebrastreifen

Maßnahme 9: Wegeverlauf der kreuzenden **Haupt-Radroute** aus/in Richtung Theodor-Storm-Str. in Höhe Arthur-Goldschmidt-Weg auf Fahrbahn durch Rot-Pflaster markieren. Markierung der kreuzenden Fahrradstreifen in beiden Richtungen auf dem Pflaster; jeweils daneben Anlage von Zebrastreifen.

Maßnahme 10: Werbung an den Schulen für die Aktion „**Mit dem Fahrrad zur Schule**“. (Nur sinnvoll nach Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen des ADFC- Radverkehrskonzeptes!)

Im Rahmen der Verlegung der Feuerwache an den Mühlenredder, erfolgt z. Zt. eine Neuplanung der Verkehrsführung durch ein Planungsbüro. Die o. g. Maßnahmen unter Punkt 8. + 9. sollten im Hinblick auf zukünftige Verkehrsentwicklungen unbedingt berücksichtigt werden!

10. Steinerei und Verbindungsweg zur Hermann-Körner-Straße

Situation: Dieser asphaltierte Feldweg (Vz. 250) und der Sand-Verbindungsweg (Vz. 240) zwischen Reinbek-West und Schönningstedt ist eine **Haupt-Radroute** zwischen den Ortsteilen. Schnell, direkt und nahezu autofrei, wird diese Route von allen Arten des Radverkehrs genutzt und besonders von Fußgängern/Hundeführern. Berufspendler gelangen auf diesem Weg ins Industriegebiet, Schüler aus den nördlichen Ortsteilen zu ihren Schulen in Reinbek-West, zum Freizeitbad und TSV Sportverein, Einkaufsradler zum EKZ Kratzmann. An den Wochenenden wird die Route gern von Freizeitrادلern befahren.

Problem: Als Feldweg weist die Steinerei häufig lang anhaltende, starke Erdverschmutzungen auf, die bei feuchter Witterung zu einer, besonders in der Kurve, rutschigen Wegeoberfläche führen. Die Deckschicht des Sand-Verbindungsweges ist durch Gefälle und Regenwasser stark ausgewaschen und weist tiefe, z. T. versandete Spurrillen auf. Rutschgefahr!

Maßnahme 1: Aufnahme in den Wegepflege- und Winterreinigungsplan der Kommune.

Maßnahme 2: Prüfung einer Wege-Verbreiterung zu einem getrennten Rad-/Fußweg (Vz. 241). Einbau einer wirksamen Regenwasser-Drainage und fachmännische Instandsetzung der wasser gebundenen Wegeoberfläche des Sand-Verbindungsweges. (evtl. Asphaltierung notwendig?)

Maßnahme 3: Einbau von Wegebeleuchtung, einschließlich des Sand-Verbindungsweges.

11. Fahrradparken in Reinbek-West

Situation: Sichere und bequeme, öffentliche oder private Anlagen zum Fahrradparken gibt es in Reinbek-West nur teilweise.

Problem: Die bestehenden Anlagen/Fahrradständer (z. B. beim TSV Sportverein, an der Klosterbergenschule, Freizeitbad, VHS) sind meistens nicht diebstahlsicher, da sie i. d. R. nur das Vorderrad absichern. Eine Beschädigung von Felgen und Speichen ist möglich.

Gerade an den Einkaufszentren Sachsenwald und Bille-Center sowie am Freizeitbad fehlt eine ausreichende Anzahl von Fahrradparkplätzen.

Maßnahme 1: Ersatz bestehender Fahrradständer durch zeitgemäße Bügel mit zwei Querstreben, an denen der Rahmen (auch Damen-, Kinder-, Falträder!) angeschlossen werden kann. Damit pro Bügel bequem zwei Fahrräder angeschlossen werden können, auf ausreichenden Abstand zwischen den Bügeln achten! (Positive Beispiele sind z. B. bei Famila und der Kirche am Täbyplatz zu besichtigen)

Maßnahme 2: Schaffung mehrerer, gut einsehbarer Fahrradparkplätze an den Einkaufszentren Sachsenwald, Bille-Center und am Freizeitbad/Sportpark .Dazu ist durchaus die Umwidmung von Pkw-Parkplätzen anzustreben, als sichtbares Zeichen einer fahrradfreundlichen Stadt!

3.3 Befahrung Reinbek-Ost

Folgende Straßen bilden im ADFC-Konzept den Bereich Reinbek-Ost:

Westliche Begrenzung: - Niels-Stensen-Weg – Schulstraße – Hermann-Körner-Straße – Steinerei.

Südliche Begrenzung: Am Rosenplatz – Bismarckstraße - Waldstraße – Ladestraße - Mühlenteich

Östliche Begrenzung: Mühlenteich - Bille-Verlauf

Nördliche Begrenzung: Sachsenwaldstraße (L314)

1. Schulstraße

Situation: Die *Schulstraße* bildet eine wichtige innerörtliche Verbindung zwischen den Wohnquartieren in Reinbek-West u. –Nord, dem Industriegebiet und dem Ortszentrum. Die Geschwindigkeit des MIV (**M**otorisierter **I**ndividual **V**erkehr) ist auf 50 km/h beschränkt, im Bereich des Gymnasiums Sachsenwald - auf 100 m Länge - auf 30 km/h.

Zwischen VHS und Theodor-Heuss-Straße benutzungspflichtiger Ein-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241) auf der westlichen Straßenseite in Richtung *Am Rosenplatz*. Ab *Theodor-Heuss-Straße* benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241) in Verlängerung zur *Hermann-Körner-Straße*. Von allen Radverkehrsarten intensiv genutzte **Haupt-Radroute**, insbesondere vom Schülerverkehr. Linien- und Schulbusstrecke (136/236/336/736/737)

Problem: Für Ein-/Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg deutlich zu geringe Wegebreiten (1,20 – 1,50m). Begegnungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander im gesamten Wegeverlauf. Zu Schulbeginn/-ende jeweils für ca. 20 Minuten „Verkehrschaos“ im erweiterten Umfeld der SWS durch Schülerverkehr, Anlieferung/-Abholung der Schüler per Pkw sowie Linienbusverkehr. Teilabschnitte des Radweges (zwischen Hausnr. 31 – 47) verlaufen hinter einem Grünstreifen, abgesetzt vom Fahrbahnverlauf und sind somit außer Sicht für den MIV im Einmündungsbereich der *Theodor-Heuss-Straße*.

Maßnahme 1: 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung in der gesamten Schulstraße und in Verlängerung der *Hermann-Körner-Straße*.

Maßnahme 2: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Bekanntgabe über die Presse!)

Maßnahme 3: Aufbringen von Fahrradsymbolen auf dem bestehenden Radweg.

Maßnahme 4: Rotmarkierung der Radwegefurt *Theodor-Heuss-Straße* und Aufbringung von Fahrradsymbolen auf der Fahrbahnoberfläche.

Option: Einrichtung eines „Shared Space“ wie am Weidenbaumsweg vor dem Bahnhof Bergedorf.

2. Schöningstedter Straße

Situation: Stark befahrene Reinbeker Ein- und Ausfallstrecke des MIV (50 km/h) und für den Durchgangsverkehr von/nach Wentorf. **Haupt-Radroute** aus Reinbek-Nord/-Ost ins Ortszentrum,

zum S-Bahnhof, zu Schulen und Kindergärten und zurück. Genutzt wird sie von allen Radverkehrsarten, insbesondere vom Schülerverkehr. Auf westlicher Fahrbahnseite benutzungspflichtiger Ein-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241). In Gegenrichtung keine Benutzungspflicht, dennoch wird der Radweg von vielen Radfahrern so genutzt (Geisterradler!). Linienbusstrecke (236/336/436/736).

Problem: Hohe Geschwindigkeit des MIV wegen gut einseharem Streckenverlauf auf 900m Länge. Radweg mit fast durchgängig zu geringer Breite (1,10 -1,50 m). Teilweise schlechte Wegeoberflächen, Wurzelaufbrüche und starke Verschwenkungen des Wegeverlaufs. Begegnungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander, sowie mit kreuzendem MIV aus sieben Straßeneinmündungen und vielen Grundstücksausfahrten. Viele unkomfortable und zu hohe Bordsteinabsenkungen! Teilabschnitte des Radweges verlaufen hinter Knicks und sind somit außer Sicht für den MIV. Der gesamte Radwegeverlauf ist für Radfahrer sehr unsicher und fordert hohe Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer um Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Maßnahme 1: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. (Bekanntgabe über die Presse!).

Maßnahme 2: Beidseitige Markierung von Schutzstreifen, Aufbringung von Fahrradsymbolen und die Entfernung des Mittelstreifens engen die Gesamt-Fahrbahnbreite (7,00 m) optisch ein, bewirken eine Senkung der MIV-Geschwindigkeit und erhöhen die Sicherheit der Fahrbahn-Radler.

Maßnahme 3: Aufbringen von Fahrradsymbolen auf dem bestehenden Radweg.

Maßnahme 4: Instandsetzung schadhafter, unebener Radwegeoberflächen entlang des gesamten Straßenverlaufs (z. B. auf Höhe Bäckerei Zimmer); Rotmarkierung aller Radwegefurten und Aufbringung von Fahrradsymbolen; Absenkung von Bordsteinkanten auf Fahrbahnniveau.

3. Einmündung Bernhard-Ihnen-Straße in die Wohltorfer Straße

Situation: Die *Bernhard-Ihnen-Straße* und in Verlängerung die *Wohltorfer Straße* (K64)/*Billgrund* bildet die **Haupt-Radroute** vom/zum Ortsteil Reinbek-Krabbenkamp nach/von Alt-Reinbek. Sie ist außerdem die Verbindung zum Freibad im Tonteich und zur S-Bahnstation in Wohltorf. Genutzt wird sie von allen Radverkehrsarten, ganz besonders vom Schülerverkehr.

Problem: Radfahrer aus Richtung Wohltorf müssen, um in die *Bernhard-Ihnen-Straße* zu gelangen, die Wohltorfer Straße in einer lang gezogenen, unübersichtlichen Kurve kreuzen. **Gefahrenpotential!** Verschärft wird die Situation durch i. d. R. zu hohe Geschwindigkeit des MIV auf abschüssiger Strecke aus Richtung Reinbek. In umgekehrter Richtung besteht dasselbe Problem, da auf Reinbeker Seite bis zur Ortsgrenze Radwegebenutzungspflicht auf der östlichen Straßenseite besteht.

Maßnahme 1: Zur deutlichen Geschwindigkeitsabsenkung des MIV in der Kurve und um Radfahrern und Fußgängern somit eine leichtere und sicherere Querung der *Wohltorfer-Straße* zu ermöglichen, Einbau massiver Bodenschwellen mit Fahrraddurchlässen zu beiden Seiten des Einmündungsbereichs quer über die gesamte Fahrbahnbreite der *Wohltorfer-Straße*.

Maßnahme 2: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im erweiterten Umfeld der Einmündung. Rotmarkierung des gesamten Einmündungsbereichs zwischen den Bodenschwellen. Aufstellen von Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“.

Maßnahme 3: Aufheben der Radwegebenutzungspflicht an *Wohltorfer Str.* (Bekanntgabe über die Presse!)

Ergänzende Maßnahmen Bernhard-Ihnen-Straße: Verkehrszeichen 250 „Durchfahrtsverbot“ und Zusatzzeichen 1020-30 + 1022-10 „Anlieger + Radfahrer frei“ auf Höhe Goetheallee 28b beidseitig erneuern. Als optisches Signal an den MIV, dass in dieser Straße mit vielen Kindern zu rechnen ist, Bemalen des Fahrbahnasphalts mit Bildern, Huckekästen, etc. durch die dort wohnenden Kinder mit wasserfester Farbe.

4. Wohltorfer Straße

Situation: Die Wohltorfer Straße ist eine wichtige Straßenverbindung zwischen Reinbek und seinem Nachbarort Wohltorf. Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich ein benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241).

Problem: Für einen Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg deutlich zu geringe Wegebreiten (1,10 – 1,50m). Teilweise sehr schlechte Wegeoberflächen, Wurzelaufbrüche und starke Verschenkungen des Wegeverlaufs. Begegnungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern untereinander, sowie mit kreuzendem MIV aus vielen Grundstückseinfahrten. Der Rad-/Fußweg wird größtenteils hinter Bäumen, abgesetzt vom Fahrbahnverlauf geführt, somit ist die Sichtbeziehung zum MIV stark eingeschränkt. Da eine Radwegebenutzungspflicht auf Wohltorfer Gemeindegebiet nicht besteht, ist die Verbindung der Radwegenetze beider Kommunen untereinander nicht kompatibel.

Maßnahme 1: Aufheben der Radwegebenutzungspflicht. (Presse!)

Maßnahme 2: Aufbringen von Fahrradsymbolen auf dem bestehenden Radweg und in der Einmündungsfurt des Silker Weg.

5. Scholtzstraße und Kinauweg

Situation: Die Scholtzstraße dient als Zubringer zu einem Teil des Industriegebiets und zum Wohnquartier Prahlfstorf und ist Teil einer wichtigen Nebenroute für den Radverkehr. Die kurze Sackgasse des Kinauweg ist ebenfalls Zubringer zu einem Wohn-/Gewerbe-Mischgebiet. In beiden Straßen ist für den MIV eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen.

Problem: Die Scholtzstraße verbindet die auf 30 km/h beschränkte Hermann-Körner-Straße mit der Schützenstraße. In diesem nur ca. 300 m langen Straßenabschnitt ist das Geschwindigkeitsniveau des MIV unangemessen hoch. Radfahrer, die aus den 30 km/h-Straßen in die Scholtzstraße einfahren, gehen davon aus, dass die 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung auch dort gilt. Im Kinauweg ist

mit Radverkehr aus Richtung Kampfstraße zu rechnen und die zulässige Geschwindigkeit des MIV in diesem Wohn-/Gewerbe-Mischgebiet ebenfalls zu hoch.

Maßnahme: In beiden Straßen Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und damit Tempoangleichung an die umgebenden Zubringerstraßen.

6. Einkaufszentrum EDEKA Kratzmann

Situation: Die Veranstaltungsfläche im westlichen Bereich des Betriebsgeländes, soll im Rahmen der Betriebserweiterung der ansässigen Firmen in den östlichen Bereich verlagert werden.

Problem: Die Veranstaltungsfläche, die z. Zt. für Fahrradfahrer über die Steinerei einfach zu erreichen ist, würde zukünftig erheblich unfallträchtiger über den stark genutzten Pkw-Parkplatz angesteuert werden.

Maßnahme: Neue Radwegführung ab Steinerei auf der südlichen und östlichen Seite des Betriebsgeländes und Anschluss an die Königsstraße über die Ampelkreuzung.

8. Fahrradparken in Reinbek-Ost

Situation: Sichere und bequeme, öffentliche oder private Anlagen zum Fahrradparken gibt es in Reinbek-Ost nicht, im Sachsenwaldgymnasium (SWS) nur teilweise und in nicht ausreichender Anzahl.

Problem: Fehlende, sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind auch ein Argument der SWS-Schüler, für ihren Schulweg **kein** Fahrrad zu benutzen. Die vorhandene Parkplatzfläche der Fahrräder entspricht nicht dem Wachstum der Schüleranzahl an der SWS. Die bestehenden Anlagen/Fahrradständer an der Schule sind teilweise nicht diebstahlsicher, da sie nur das Vorderrad absichern. Eine Beschädigung von Felgen und Speichen ist möglich. In der `Ladenzeile Mühlenredder` existieren überhaupt keine Fahrradparkplätze, obwohl diese Einkaufszone sehr gut per Rad zu erreichen ist.

Am Einkaufszentrum `EDEKA Kratzmann` gibt es zwar einige Fahrradständer, die aber unkomfortabel und nicht diebstahlsicher ausgelegt sind. Da dieses EKZ sehr gut per Rad zu erreichen ist und zudem noch erweitert wird, sind hier weitere, zeitgemäße Parkmöglichkeiten für Radfahrer notwendig.

Maßnahme 1: Neuschaffung von ausreichend Fahrradparkplätzen am Sachsenwaldgymnasium. Dabei ist das gesamte Schulgelände zu berücksichtigen. (Die Grünflächen am Direktorenhaus, an Turnhalle und Sportplatz bieten z. B. Platz für weitere ca. 100 Fahrräder!) Ersatz bestehender Fahrradständer durch zeitgemäße Bügel mit zwei Querstreben, an denen der Rahmen (auch Damen-, und Falträder!) angeschlossen werden kann. Damit pro Bügel bequem zwei Fahrräder angeschlossen werden können, auf ausreichenden Abstand zwischen den Bügeln achten.

Maßnahme 2: Schaffung mehrerer Fahrradparkplätze an der `Ladenzeile Mühlenredder` direkt vor den Geschäften. Dazu lassen sich ca. zwei, der vor Ort reichlich vorhandenen Pkw-Parkplätze umwidmen, als sichtbares Zeichen einer fahrradfreundlichen Stadt!

Maßnahme 3: Einrichtung von ausreichenden Fahrradparkplätzen in direkter Nähe zu den Geschäften am Einkaufszentrum Sachsenwaldstraße. Ersatz bestehender Fahrradständer durch zeitgemäße Bügel mit zwei Querstreben, an denen der Rahmen (auch Damen-, Kinder- u. Falträder!) angeschlossen werden kann. Damit pro Bügel bequem zwei Fahrräder angeschlossen werden können, auf ausreichenden Abstand zwischen den Bügeln achten.

3.4 Befahrung Schönningstedt und Ohe

1. Fahrradweg nördliche Schönningstedter Straße ab Wohltorfer Str.

Situation: Dieser benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 241/240) parallel zur *Schönningstedter Straße* bildet **die Haupt-Radroute** aus den nördl. Ortsteilen zum Ortszentrum Reinbek und zurück. Stark genutzt wird er von allen Radverkehrsarten, insbesondere von Schülern.

Problem: Für einen Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg und das zukünftige Verkehrsaufkommen (Neubaugebiete!) deutlich zu geringe Breite. Konflikte zwischen Radfahrern untereinander und mit Fußgängern/Hundeführern. Oberflächenqualität durch 6-Eck-Pflaster nur mäßig. Gefährliche Verschwenkung des Wegeverlaufs auf Höhe Straßeneinmündung *Alter Kamp*.

Maßnahme 1: Ausbau des Rasenstreifens zwischen *Alter Kamp* und *Mühlenweg* zu einem Zwei-Richtungs-Rad/Fußweg über die gesamte Breite (+5,00 m). Asphaltierung u. Markierung des Radweges, Rotmarkierung an der Einmündung *Mühlenweg*.

Maßnahme 2: Verlegung des Wegeverlaufs **in** die Sackgasse *Alter Kamp* und Anschluss direkt zum Wartebereich vor der Ampel **durch** den Knick hindurch.

Maßnahme 3: Ausbau des gemeinsamen Rad/Gehweges zwischen *Mühlenweg* und *Wohltorfer Straße* auf mindestens 5,00m Breite zu Lasten der Fahrbahn. Schaffung eines Aufstellbereichs an der Ampel *Wohltorfer Str.*, um gefahrlos auf den stadteinwärts führenden Schutzstreifen der *Schönningstedter Str.* zu gelangen.

Radverkehr auf dem stadtauswärts führenden Schutzstreifen der *Schönningstedter Straße* muss die Zufahrt zum Radweg ermöglicht werden.

2. Fahrradweg Unter den Eichen

Situation: Der benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240) *Unter den Eichen* bildet **die Haupt-Radrout**e aus den nördlichen Ortsteilen zum Ortszentrum Reinbek und zurück, sowie in West-Ost Richtung zum OT Krabbenkamp, Reinbek-West und nach Glinde. Er verläuft im westl. Teil in einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße). Stark genutzt wird er von allen Radverkehrsarten, ganz besonders von Schülern.

Problem: Für einen Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg und das zukünftige Radverkehrsaufkommen (Neubaugebiete!) deutlich zu geringe Breite. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Maßnahme: Ausbau des Rasenstreifens zu einem Zwei-Richtungs-Rad/Fußweg über die gesamte verfügbare Breite (+6,00 m). Asphaltierung u. Markierung des Radweges. Gestaltung eines genügend großen Wartebereichs an der Ampel zum Übergang in die *Schönningstedter Straße*. Rückverlegung des Ampeltasters. Richtung OT Krabbenkamp Wegeverbreiterung auf +4,00m. Rot-Markierung der Fahrbahnquerung *Oher Straße*. Im Bereich der Spielstraße konkrete Markierung von Rad- und Fußwegstreifen. Im weiteren Wegeverlauf Anschluss an den Schutzstreifen auf der *Königstraße*.

3. Königstraße in Schönningstedt (L 222)

Situation: Hohes Kfz-Aufkommen und oft nicht angepasste Geschwindigkeit von 50 km/h. Bei Grundschule zeitl. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Mo-Fr 7-17h) auf 150m Länge. Linienbusstrecke (236er/736er).

Der benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240)) auf der westlichen Straßenseite ist **die Haupt-Radrout**e zwischen den nördlichen Ortsteilen und dem Ortszentrum Reinbek sowie ins nördliche Stormarn für alle Arten des Radverkehrs.

Problem: Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Wegebreite (2,00-3,00m). Gefährdung durch Schulverkehr und Grundstückseinfahrten. Konflikte zwischen Radfahrern u. Fußgängern. **Gefahrenpotential** an Kreuzung *Glinde Str./Dorfstraße*.

Maßnahme: Verlegung des Fahrradweges auf die Fahrbahn der *Königstraße*. Dazu maximal möglicher Fahrbahnausbau (mind. 8,00m) durch Rückbau des kombinierten Rad/Gehweges für die Anlage beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer. Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h. An *Kratzmann-Kreuzung* Anschluss der Schutzstreifen an bestehende Fahrradwege.

4. Fahrradweg Schönningstedt <--> Neuschönningstedt an L 222

Situation: Dieser benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Rad-Gehweg (Vz. 240) ist **die Haupt-Radroute** zwischen den nördlichen Ortsteilen und dem Ortszentrum Reinbek sowie ins nördliche Stormarn für alle Arten des Radverkehrs. Er wird sehr stark von Radfahrern, Fußgängern (m./o. Kinderwagen, Rollatoren, Hunden), Joggern, Skatern, Rollstühlen, etc. benutzt.

Problem: Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Fahrbahnbreite (1,80 m), die durch Pflanzeneinwuchs stellenweise zusätzlich verringert wird (Ortseingang. Neu-Schö.). Teilweise mäßige Oberflächenqualität durch Wurzelaufbrüche. Konfliktpotential zwischen Radfahrern und anderen Wegbenutzern.

Maßnahme: Verlegung des Fahrradweges auf die Fahrbahn der L 222. Dazu max. möglicher Fahrbahnausbau (mind. 8,00m b. Bankettnutzung) für die Anlage beidseitiger Radfahrstreifen. Wirksame Senkung der Kfz-Geschwindigkeit durch wechselnden Einbau begrünter Fahrbahn-Verengungen mit Durchlässen für Radfahrstreifen. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h. Anlage eines Kreisverkehrs an Kreuzung *Oher Weg - L 222 - Am Sportplatz*.

Alternative: Ausbau des kombinierten Rad/Gehweges auf mindestens 5,00m Breite. Asphaltierung des Radfahrstreifens, Pflasterung des Gehweges. An allen Querwege-Einmündungen: Rotmarkierung des Fahrradstreifens. Energieeffiziente Wegebeleuchtung! Ortseingang Neuschönningstedt: Massiver Rückschnitt von Pflanzeneinwuchs durch die Anlieger, um die ursprüngliche lichte Breite von ca. +2,00m wiederzuerlangen. Somit wird ein Ausbau der Engstelle auf mind. +3,00m Breite möglich. Beidseitige Ampelzufahrt! Kreuzung Bummerei - L222: Verlängerung der Fußgängerinsel über den Kreuzungsbereich hinaus, um querenden Radfahrern gefahrloseren Übergang zu ermöglichen.

5. Am Sportplatz (Verbindung Ohe --> Neuschönningstedt)

Situation: Geschwindigkeitsbegrenzung 70 km/h im gesamten Straßenverlauf. Linienbusstrecke (736er). Schwerlastverkehr zum Kalksandstein-Werk und zur Kiesgrube. **Haupt-Radroute** zwischen Ohe, Neuschönningstedt und Glinde. Auf südl. Straßenseite abgesetzter schmaler Asphaltstreifen (Breite ca. 1,60m) für Fußgänger u. Radfahrer.

Problem: Diese Straße ist durch ihre gerade Streckenführung, ihre optische Breite und gute Fernsicht eine außerörtliche „Auto-Rennstrecke“. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird in der Regel **deutlich** überschritten, auch von Lkw und Bussen! Fahrbahnbenutzung nur durch sichere, selbstbewusste Radler! **Gefahrenpotential!**

Maßnahme: Verbreiterung der Fahrbahn von 5,70m auf ca. 9,00m durch Nutzung der Bankette. Beidseitige Anlage ca. 2m breiter Radfahrstreifen. Brechung der optischen Breite und Fernsicht durch alternierenden Einbau von begrünter Fahrbahn-Verengungen mit Durchlässen für den Radfahrstreifen. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.

Alternative: Verbreiterung des Asphaltstreifens auf der Straßen-Südseite zu einem kombinierten Rad-Fußweg mit mind. 5,00m Breite wo möglich. Energieeffiziente Wegebeleuchtung?

6. Ortsteil Ohe

Situation: Der gesamte Ort ist als 30er Zone oder als Spielstraße ausgewiesen. Auf der durchgehenden *Große Straße* (K 26) gilt Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Problem: In einem derart vorbildlich tempoberuhigten Bereich sind benutzungspflichtige Fahrradwege nicht notwendig. Von vielen Radfahrern werden sie nicht wahrgenommen oder nicht beachtet.

Maßnahme 1: Aufhebung der `Radwege-Benutzungspflicht` (Vz. 240) im gesamten Ort.

Maßnahme 2: Am westl. Ortseingang deutliche Verschwenkung/ Verengung der Fahrbahn analog südl. Ortseingang, um den Geschwindigkeitsüberschuss einfahrender Kfz schon **vor** der Ortseinfahrt wirksam auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren.

7. K 26 - Oher Straße (außerorts)

Situation: Kfz-Geschwindigkeitsbegrenzung 70 km/h im gesamten Straßenverlauf. Linienbusstrecke (436er). Benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240) auf Ostseite K 26. **Haupt-Radroute** zum OT Ohe und zu überregionalen Zielen in Richtung Lübeck.

Problem: Die K 26 ist eine außerörtliche „Auto-Rennstrecke“. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird i. d. R. **deutlich** überschritten. Dieser Umstand, in Verbindung mit dem **unmittelbar** neben der Fahrbahn verlaufenden, schmalen Rad/Gehweg (max. 2,00m) und der hohen Bordsteinkante, bewirkt ein Unsicherheitsgefühl, teilweise sogar Angst, da ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn fehlt. Sobald andere Wegennutzer passiert werden, insbesondere bei Fahrrad-Gegenverkehr, ist die maximale Wegbreite von 2,00m deutlich zu wenig.

Gefahrenpotential! Diese Strecke kann nur sicheren Radlern empfohlen werden!

Maßnahme: Die Probleme `Kfz-Geschwindigkeit` und `fehlender Verkehrsraum` lassen sich durch verschiedene Alternativen im Sinne der RV-Förderung lösen:

Alternative 1: Wirksame Reduzierung der Kfz Geschwindigkeit: Fehlender Mittelstreifen, Fahrbahn-Verengung zugunsten Rad/Fußweg, Verschwenkungen, etc.. Radfahrer u. Fußgänger bleiben auf bisherigem Rad/Fußweg.

Alternative 2: Wie 1, aber Radfahrer auf die Fahrbahn, Fußgänger bleiben auf Fußweg.

Alternative 3: Wie 2, aber beidseitiger Rad-Schutzstreifen. Für Fahrbahn fehlen 80cm Breite!

Alternative 4: Wie 1, aber ein Radstreifen auf Rad/Fußweg, ein Schutzstreifen auf Fahrbahn. Fahrbahnbreite dann 4,20m. Neuanlage eines Fußweges.

8. Oher Straße in Schönningstedt (K 26)

Situation: Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h im gesamten Straßenverlauf bis zum nördl. Ortsausgang. Linienbusstrecke (436er/teilw. 2/736er). Benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240) auf Ostseite der *Oher Straße*. **Haupt-Radroute** zum OT Ohe.

Problem: Der kombinierte Rad/Gehweg weist unterschiedliche Breiten und eine `kreative` Wegeführung auf. Wird durch parkende Kfz schnell unpassierbar. Radfahrer aus *Joh.-Kröger-Weg* u. *Salkoppel* nutzen den Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg nicht.

Maßnahme: Aufhebung der `Radwege-Benutzungspflicht` (Vz. 240). Beidseitige Absenkung der Bordsteinkanten in Fahrradbreite an Einmündung *Dorfstraße*. Asphaltierung d. Pflasters.

9. Dorfstraße in Schönningstedt

Situation: Im gesamten Straßenverlauf gilt 50 km/h. Innerörtliche Kfz-Ausweichstrecke und Abkürzung für *Sachsenwaldstr. (L 222)* u. *Kratzmann-Kreuzung*. Linienbusstrecke (2/736er).

Problem: Für reines Wohngebiet zu hohes Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsaufkommen. Querender Schüler-Radverkehr zwischen den Wohngebieten *Bauernvogtei* und *Am Salteich/ Gerstenkamp/Kornblumenring*.

Maßnahme: Einrichtung 30er Zone oder Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h durchgängig im gesamten Straßenverlauf. Aufstellen von Vz. 138, `Radfahrer kreuzen`, zwischen den Straßeneinmündungen *Bauernvogtei* und *Am Salteich*.

3.5 Befahrung Neuschönningstedt

1. Königsberger Straße

Situation: Diese 50 km/h - Straße teilt ein 30er Zone-Wohngebiet. Sie ist Zubringer für den Zielverkehr Schule, KiGa, Kirche, Sporthalle, Ladenzeile, BeGe. Linienbusstrecke (2/736er). Auf Höhe von Schule und KiGa zwischen Querweg und Möllner Landstraße gilt eine zeitliche Geschwindigkeitsbegrenzung (Mo-Fr 07-14:00h) von 30 km/h.

Problem: Für ein reines Wohn- und Versorgungsgebiet zu hohes Geschwindigkeitsniveau. Auch der südl. Bereich der Straße gehört zum engeren Umfeld von Schule und Kindergarten. Innerhalb von 600m Straßenlänge zwei unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen.

Maßnahme: Einrichtung einer 30er Zone oder Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im gesamten Straßenverlauf ohne zeitliche Begrenzung.

2. Oher Weg

Situation: Der Oher Weg ist sowohl Ein- und Ausfallstraße als auch Durchgangsstraße in alle Richtungen. Es gilt 50 km/h. Linienbusstrecke (236/736/333er). Auf der südl. Straßenseite verläuft ein Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist (Vz. 239+1022-10).

Keine Benutzungspflicht, aber max. Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer! Auf der Nordseite des Oher Weg: Radweg in Richtung Glinde (Vz. 241) ab Haidkoppelweg.

Problem: Der Oher Weg ist durch seine direkte Streckenführung und gute Bauausführung zwischen Glinde und Ohe eine innerörtliche „Rennstrecke“. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit (50 km/h) wird kaum eingehalten, i. d. R deutlich überschritten.

Maßnahme 1: Einrichtung einer 30er Zone oder Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der ganzen Straßenlänge.

Maßnahme 2: Deutliche Verschwenkung und Verengung des Fahrbahnverlaufs am westl. Ortseingang. Im weiteren Straßenverlauf bauliche Verengungen, Aufpflasterungen, Bodenwellen mit breiten Fahrraddurchlässen an beiden Straßenrändern.

3. Fahrradweg Haidkrugchaussee - Stemwarder Straße (L 222)

Situation: Dieser `benutzungspflichtige` Weg (Vz. 240) ist eine wichtige „Schnell-Verbindung“ zu/von allen Wohnquartieren aus/in Richtung Alt-Reinbek und dem nördlichen Stormarn für alle Arten des Radverkehrs. Er ist ein `Zwei-Richtungs-Fahrradweg` und gleichzeitig Gehweg.

Problem: Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Fahrbahnbreite (1,80 m), die durch Pflanzeneinwuchs stellenweise zusätzlich verringert wird. Überwiegend schlechte Oberflächenqualität. **Hohes Gefahrenpotential!**

Maßnahmen: Ausbau des kombinierten Geh-Radweges auf deutlich mehr als 3,00m Breite wo möglich und bis zur Autobahnbrücke (Nutzung des Parkstreifens am nördl. Ortsausgang). Asphaltierung des Radfahrstreifens, Pflasterung des Gehweges. An allen Querstraßen-Einmündungen: Rotmarkierung des Fahrradstreifens ohne Verschwenkungen, sowie Absenkung der Bordsteine auf Straßenniveau.

4. Grenzweg - Eichenallee - Heideweg

Situation: Im gesamten Straßenverlauf gilt für Pkw 50 km/h. Für Lkw 30 km/h - aber nicht in der Eichenallee!?. Linienbusstrecke (236/736er). Offizielle Ausweichstrecke für Möllner Landstraße `Benutzungspflichtiger` Zwei-Richtungs-Rad/Gehweg (Vz. 240) im Grenzweg und Heideweg.

Problem: Grenzweg und Heideweg sind durch ihre direkten Streckenführungen und Bauausführungen innerörtliche „Rennstrecken“. Die fehlende Geschwindigkeitsregelung für Lkw (30 km/h) in der Eichenallee erklärt sich nicht .

Maßnahme: Aufhebung der `benutzungspflichtigen Radwege` (Vz. 240) im Grenzweg und Heideweg. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h durchgängig im gesamten Straßenverlauf für alle Kraftfahrzeuge.

5. Möllner Landstraße (L 94)

Situation: Dieser `benutzungspflichtige` Radweg (Vz. 241+1022-11) auf der Nordseite soll innerorts eine sichere Fahrt entlang einer stark befahrenen Durchgangsstraße gewährleisten. Er ist als `Zwei-Richtungs-Radweg` und gleichzeitiger Gehweg angelegt.

Auf der südl. Straßenseite ist der Gehweg auch für Radfahrer frei (Vz. 240 und 239+1022-10), allerdings nur von Haidkoppelweg bis Königsberger Straße.

Problem: Für aktuelles und zukünftiges Radverkehrsaufkommen deutlich zu geringe Wegebreiten (zum Teil unter 1,00m!) und überwiegend schlechte Oberflächenqualität.

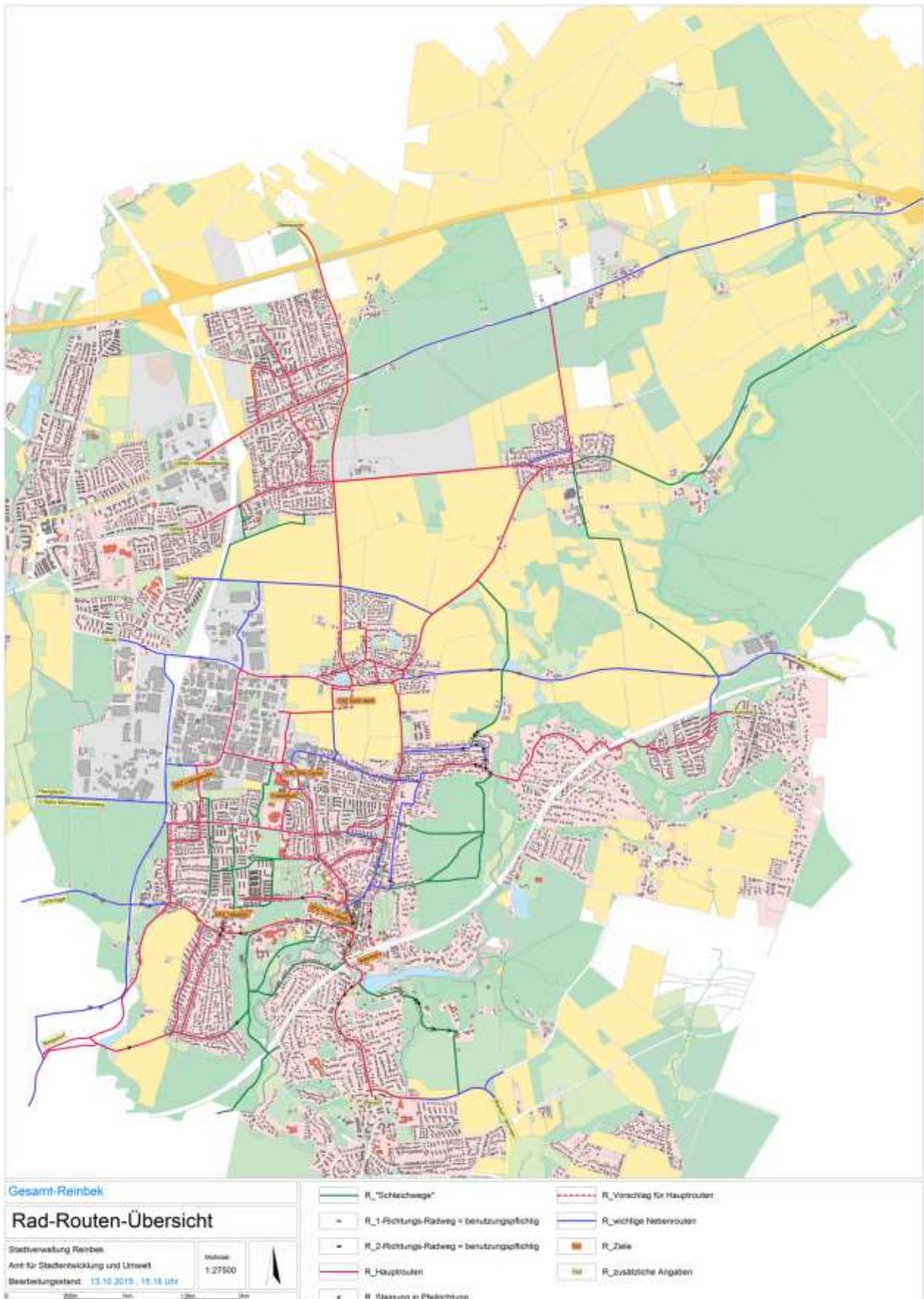
Sehr hohes Gefahrenpotential, besonders an den Bushaltestellen!

Maßnahme 1: Neuanlage eines Ein-Richtungs-Radweges/Radstreifens auf gesamter Länge an der Südseite Möllner Landstraße mit mindestens 2,00m Breite. Dazu Nutzung vorhandener Busspuren, Parkstreifen und des Grünstreifens. Minimallösung: Freigabe des Gehweges für Radfahrer (Vz. 239+1022-10) bis Kreuzung L 222.

Maßnahme 2: Verbreiterung des Radwegstreifens auf der Nordseite wo immer möglich und unter Ausnutzung der Busspuren an den Haltestellen. Verbesserung der Oberflächenqualität. Umwidmung als Ein-Richtungs-Radweg.

Maßnahme 3: Verkürzung der Wartezeit an den Anforderungsampeln Ebereschenweg und Heideweg auf unter 4 Sekunden (wie Rathausampel).

4. Rad-Routen-Karte



5. Anlagen

A1 Fahrradklima-Test 2014

Link: http://object-manager.com/om_map_fahrrad_if/data/2014/Reinbek.pdf

aktualisiert am 02.03.2015



ADFC-Fahrradklima-Test 2014

Auswertung Reinbek

Gesamtleitung und Kontakt:



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Friedrichstraße 200
10117 Berlin
Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55
E-Mail: fahrradklimatest@adfc.de
<http://www.adfc.de>

Erhebungsdurchführung und Datenaufbereitung:



Projektleitung: Thomas Möller
Feldleitung: Hannes Schreier

www.team-red.net

Geördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

5. Anlage A2 Begriffserläuterungen

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (RWBP)

Nach Gesetzesänderungen besteht in Deutschland keine grundsätzliche Radwegebenutzungspflicht mehr.

Radwege **müssen** (nur) benutzt werden, wenn dies durch ein blaues Schild mit Radfahrersymbol angeordnet ist, der Radweg straßenbegleitend ist **und** die Benutzung objektiv möglich und zumutbar ist. Andere Radwege **dürfen** benutzt werden. Gehwege mit Beschilderung ‚Radfahrer frei‘ dürfen unter besonderer Rücksicht auf Fußgänger benutzt werden (nach: www.rad-recht.de).

Wo das blaue Schild fehlt, darf auch bei vorhandenem Radweg die Fahrbahn benutzt werden.

Hintergrund dieser Regelung ist die Erkenntnis, dass baulich abgesetzte Radwege in vielen Fällen ein höheres Unfallrisiko für Radfahrer bedeuten als die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Auf baulich abgesetzten Radwegen kommt es vermehrt zu Konflikten mit Fußgängern. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen besteht überdies ein hohes Konfliktpotenzial mit einfahrenden und abbiegenden Kraftfahrern, da diese durch die oft fehlende Sichtbeziehung nicht mit kreuzenden Radfahrern rechnen, und sich auch Radfahrer wegen des subjektiven Sicherheitsgefühls, das ihnen der Radweg vermittelt, oft zu sorglos verhalten. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber die Benutzungspflicht für Radwege seit der StVO-Novelle an bestimmte Mindeststandards geknüpft [StVO = Straßenverkehrsordnung] (aus: www.adfc.de).

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist immer noch ein diskutiertes Thema. Eine gesonderte Beschilderung gibt es dafür nicht; nur das Schild ‚Radfahrer frei‘ steht zur Verfügung (s.o.). Generell regelt die StVO aber auch eindeutig, dass ein erkennbarer Radweg benutzt werden darf.

In Reinbek wurde die RWBP innerhalb geschlossener Ortschaft in der Schönningstedter Straße aufgehoben; hier sollen beide Sonderwege als Gehwege ausgeschildert werden, die für Radfahrer durch das Zeichen ‚Radfahrer frei‘ freigegeben werden. Ein weiteres Beispiel ist die Stenwarder Straße. An der Südseite der Möllner Landstraße ist der Gehweg für Radfahrer frei gegeben.

Das 30 km-Zonen-Konzept

In Tempo-30-Zonen gehören Radfahrer auf die Straße. Lt. StVO dürfen hier keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden (Beispiel: Ohe).

Die Ausweisung weiterer 30 km-Zonen würde daher den Radfahrern zu Gute kommen. Allerdings müssen 30 km-Zonen genau begründet werden. Anerkannte Begründungen sind Schülerverkehr, Standorte von Kindergärten und Schulen, reine Wohngebiete und Unfallschwerpunkte.

Neuschönningstedt-Nord ist eine 30 km-Zone mit Ausnahme von Abschnitten des Heideweges und des Grenzweges. 30 km-Zonen gibt es auch in der Schulstraße und im Mühlenredder.

Das Radverkehrskonzept will die Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeiten erreichen. Die (hohen) Geschwindigkeiten der PKW's behindern den Radverkehr und gefährden Radfahrer. Bebaute Gebiete sollten daher 30 km-Zonen sein.