



WfB-Radwegekonzept Bargteheide 2023

Problemdarstellung und Lösungsansätze

Anlass und Aufgabenstellung

Dieses Radwegekonzept der Wählergemeinschaft für Bargtheide wurde im November 2023 erstellt.

Vorausgegangen war eine Beauftragung für eine Radwegeplanung der Stadt Bargtheide im Jahr 2021. Die vereinbarte enge Zusammenarbeit der Planungsfirma mit der Rad-AG hat allerdings bis heute nicht stattgefunden. Deshalb war es notwendig, die bekannten Probleme und einige Lösungsansätze zu verschriftlichen. Die Vorarbeit der Politik kann sonst nicht eingearbeitet werden. Das Ziel dieses WfB-Radwegekonzeptes ist die Lenkung des weiteren Planungsprozesses und die Ermöglichung einer Überprüfung der Fachplanungen.

Die bisherigen Rad- und Fußwegekonzepte für Bargtheide stammen aus den Jahren 1976 und 2001 (siehe S. 24). Ab 2010 mussten aber aufgrund eines Urteils des BVerwG viele Radwegeschilder entfernt werden, auch in Bargtheide. Seitdem gibt es Fahrradwege nur noch rings um die Innenstadt und in der Rathausstraße, nicht aber im Innenbereich selbst. Zahlreiche Missstände existieren seit Jahren.

Der ADFC bewertete die Bargtheider Radwegesituation in 2020 mit der Schulnote 4,2, in 2022 mit 4,4.

Politische Entscheidungen

Beschluss vom 6.11.2019 im Planungsausschuss, einstimmig angenommen:

1. Der Ausschuss für Planung und Verkehr beschließt für den Haushalt 2020 die Bereitstellung von 200.000 Euro im Vermögenshaushalt sowie 50.000 Euro im Verwaltungshaushalt für den Ausbau der Fuß- und Fahrradwege-Infrastruktur in Bargtheide.
2. Die Möglichkeit zur Beantragung von Fördermitteln ist verwaltungsseitig zu prüfen. Die Fördermittel sind projektbezogen zu beantragen.
3. Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Finanz- und Wirtschaftsausschuss und der Stadtvertretung perspektivisch die Haushaltsmittel in Höhe von 20 Euro pro Einwohner, gesamt jährlich 334.000 €, in den Vermögenshaushalt 2021 ff für den Ausbau der Fuß- und Fahrradwege-Infrastruktur in Bargtheide einzustellen.

Beschluss vom 19.8.21 im Planungsausschuss, mit 8:4 Stimmen angenommen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr beschließt, die Bietergemeinschaft Arbeitsgemeinschaft urbanus, Lübeck, und Gertz Gutsche Rührenapp, Hamburg mit der Erstellung eines innerstädtischen Geh- und Radwegekonzeptes der Stadt Bargtheide mit einem Kostenumfang ausweislich des Angebotes einschließlich der optionalen Module 3 und 4, Onlineforum und Bürgerbeteiligung zu beauftragen.

Am 7.6.2023 wurde das Zwischenergebnis der Fachplanungen vorgestellt. Bis heute hat es zwar öffentliche Präsentationen und zwei Termine mit dem Planungsausschuss gegeben, aber die Zusammenarbeit mit der Rad-AG hat nicht stattgefunden. Am 6.11.23 wurde erneut ein Termin abgesagt.

Zur Grundstruktur der Innenstadt





In der Bargtheider Innenstadt sind nur „sonstige Radwege“ ohne Benutzungspflicht möglich. Ein Mobilitätskonzept ist überflüssig, weil Bargtheide auf Busse und Bahnen nur eingeschränkt Einfluss hat. Carsharing-Modelle und Elektro-Mobilität bewirken nichts.

Bargtheide kann nur indirekt auf den Autoverkehr einwirken, indem es das Radfahren so attraktiv wie möglich macht. Die Übersichtskarte zeigt den Innenstadtbereich, in dem zu diesem Zweck Rad- und Fußwege zu überplanen sind.

Auffällig ist, dass die Rathausstraße als Hauptverkehrsstraße und zentraler Geschäftsbereich am nördlichen Rand der Innenstadt liegt. Es gibt keine weiteren querenden Straßen in Ost-West-Richtung, seit die Theodor-Storm-Straße von der Hamburger Straße abgehängt wurde und der Westteil der Lohe an der Bahnhofstraße als Sackgasse endet. Deshalb kann die Rathausstraße nicht verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Anträge auf Tempo 30 wurden bereits mehrfach abgelehnt. Der Ausbau der Kreuzung Rathausstraße / L82 zu einem Kreisverkehr ist räumlich wohl nicht zulässig. Das gilt auch für die meisten der vom Fachplaner vorgeschlagenen Fahrradstraßen.

Planungsstruktur und -inhalte

Eine Radwegeplanung erfordert detaillierte und konkrete Angaben. Ein gutes Beispiel ist die Vorbereitung der Module aus Buchholz (siehe unten). Ohne solche Angaben können Maßnahmen weder beantragt noch gefördert werden.

Fortschreibung des Buchholzer Radverkehrskonzeptes		Oktober 2014
Maßn.-Nr.	Paket	Thema: Routen Richtung Süden / Holm-Seppensen
3.1	2	Maßn.: Neubau eines Geh- und Radweges - Soltauer Str. (Ostseite).
Begründung:		Dringlichkeit:
- Verkehrssicherheit / z.B. durch Vermeidung unnötiger Querungen, - Weniger Konflikte auf westlichem Geh- u. Radweg (Enge), - bessere Anbindung der neuen Einkaufsmärkte!		(Sehr) hoch
Lage im Netz:		
		
Soltauer Str.: Eine Verlängerung des Gehweges bis zum Heidekamp ist wünschenswert.		
Beschreibung: - Geh- und Radweg ist auf ca. 300 m Länge (B = 2,50 m) neu anlegen, (Beschilderung in beide Fahrrichtungen „Gehweg, Radfahrer frei“).		
Skizze IST:		Skizze SOLL:
		
Westseite: Geh- u. Radweg etwas zu schmal u. konfliktträchtig		Ostseite: Neubau eines Geh- u. Radweges (B = 2,50 m) Beschilderung: „Gehweg, Rad- fahrer frei“
Schwierigkeiten: - Ggf. Grunderwerb (in geringem Umfang) erforderlich.		Kosten (HH-Ansatz): Ca. 150.000 €

Teilbereiche der Planung, Inhaltsübersicht

Auf den folgenden Seiten werden zunächst die zu überplanenden Teilbereiche in der Reihenfolge ihrer Nummerierung auf der Übersichtskarte von 1 bis 10 erläutert.

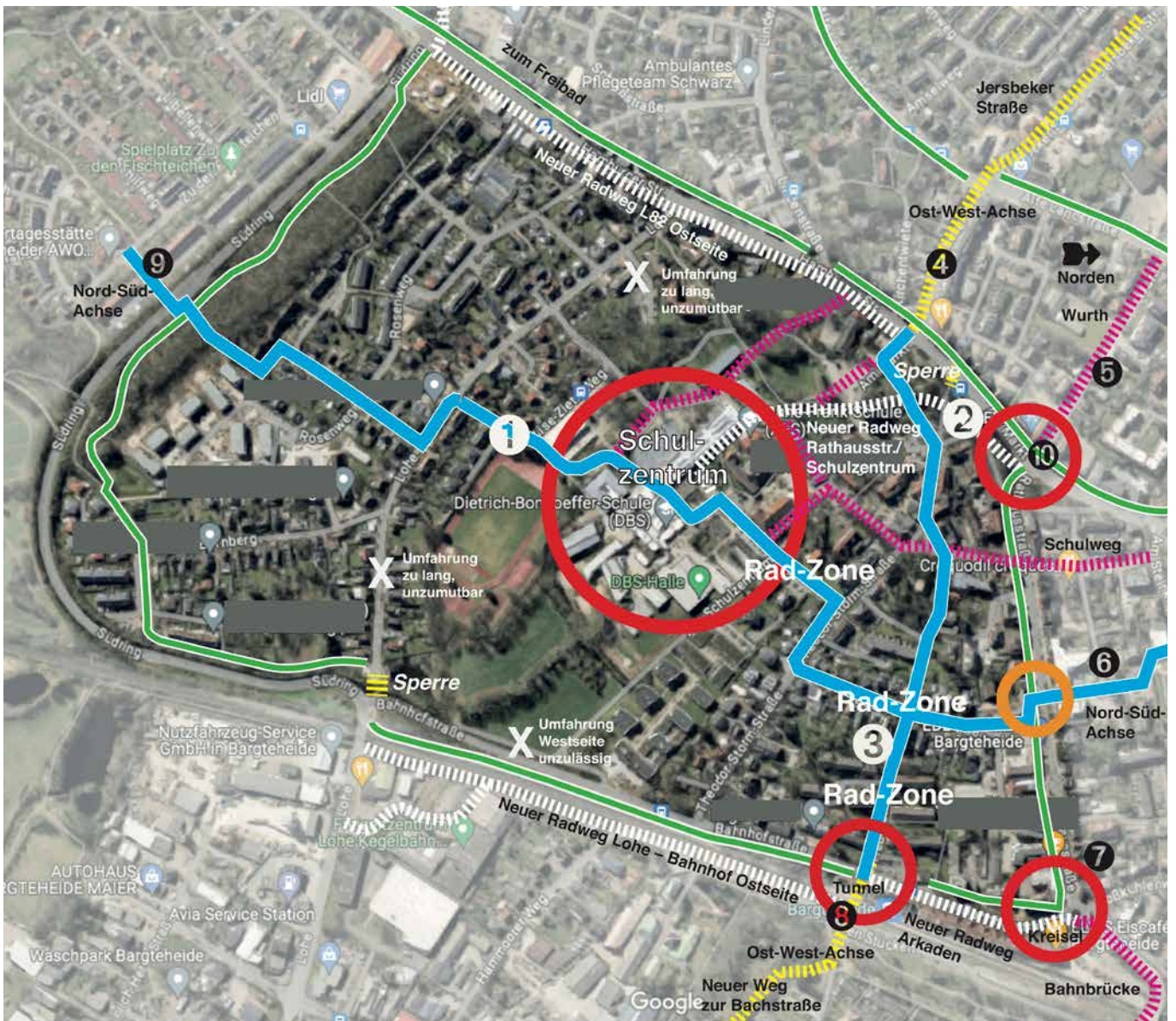
Die Teilbereiche 1 bis 3 bilden den Kern der Planung und sollten zeitnah umgesetzt werden. Dazu gehören die Querung des Schulzentrums als Teil der Nord-Süd-Achse, die Anlage eines neuen Weges von der Zentralkreuzung Rathausstraße bis

zum Schulzentrum und die Fahrradzone zwischen Bahnhof und Schulzentrum. Alle Punkte sind jeweils von den Fachausschüssen zu priorisieren und antragsreif auszuarbeiten. Erst dann können Fördergelder beantragt werden.

Ziel ist die Schaffung einer Nord-Süd-Achse und einer Ost-West-Achse durch den Stadtkern sowie möglichst vieler unabhängiger Rad- und Fußwege abseits der Autostraßen.

Inhaltsverzeichnis und Module gemäß der Karte:

Anlass und Aufgabenstellung	Seite 2	7. Kreisverkehr Rathausstraße/Bahnhofstraße	Seite 14
Teilbereiche der Planung, Inhaltsverzeichnis	Seite 3	8. Bahntunnel und Umfeld	Seite 15
Grundzüge der Planung	Seite 4	10. Kreuzung Rathausstraße /L82 /Wurth	Seite 16
Zentralachsen, Istzustand, Verbesserungen	Seite 5		
Umzusetzende Module	Seite 6		
Module 1-10		Sonstiges	
1. Querung des Schulzentrums	Seite 7	Kreuzung L 82 / Alte Landstraße / Fischbeker Weg	Seite 17
Die Umfahrung ist unzumutbar	Seite 8	Reaktivierung vorhandener Radwege	Seite 18
2. Rad-Fußweg Rathausstraße / Schulzentrum	Seite 9	Neue Radwege (Bahnhofsbereich, L82)	Seite 19
3. Fahrradzone Innenstadt	Seite 10	Wichtige Straßen und Wege zum Schulzentrum	Seite 20
4. Ost-West-Achse Jersbeker Straße-Bahntunnel	Seite 11	Einzelne Straßen	Seite 21
5. Wurth mit Kreuzung Alte Landstraße	Seite 12	Kleine Verbesserungen	Seite 22
6 und 9. Nord-Süd-Achse	Seite 13	Odds and Ends	Seite 23
		Vorgeschichte	Seite 24



Grundzüge der Planung

Planungsziele:

- Die Radwegeverbindungen müssen sicher, schnell und möglichst komfortabel sein. Gefährliche und unübersichtliche Stellen schrecken ab und führen dazu, dass ganze Trassen nicht gern gefahren werden (z. B. Bahntunnel und Rampen). Man nimmt dann lieber das Auto.
- Die Wege werden durchgängig geplant und angelegt sowie farblich und/oder mit Schildern markiert. Stückwerk führt zu nichts (Radwegetorsi in Baumschulen- und Bahnhofstraße).
- Radwege können nur dann angenommen werden, wenn es auf ihnen keine „Angsträume“ gibt. Der Radweg parallel zum Südring zeigt, wie man solche Trassen nicht bauen sollte.
- Radtrassen müssen eine ausreichende Breite aufweisen. Die Forderung, Radfahrer sollten auf der Straße fahren, wäre nur dann berechtigt, wenn auf den Fahrbahnen nicht geparkt werden dürfte. Eine halbseitig zugeparkte Straße mit Gegen- und Überholverkehr weist keine ausreichende Breite mehr auf

(Mittelweg, Traberstieg, Kruthorst, Voßkuhlenweg und viele andere Straßen). Schulkinder weichen gezwungenermaßen illegal auf oft viel zu schmale Fußwege aus (Wurth).

- Radwege mit Benutzungspflicht (Zeichen 237, 240, 243) sind im Innenstadtbereich unzulässig. Deshalb sollten, wo möglich, ausreichend breite Fußwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ angelegt werden.
- An den Kreuzungen sind Radfurten neben den Zebrastreifen notwendig, vor allem am Kreisel. Nicht sinnvoll sind sie an den Zebrastreifen in der Rathausstraße (hohe Unfallgefahr).
- Die Kreuzungsbereiche Rathausstraße/L 82, Kreisel Bahnhofstraße und Wurth / Alte Landstraße werden umgestaltet.
- Bordsteinabsenkungen und Gullys entlang der Radtrassen werden entschärft (besonders am Schulzentrum).
- Eine sichere Abstellanlage am Bahnhof ist überfällig. Sie wurde schon seit 2018 geplant.



Das Foto aus dem Ratzeburger Rathausbereich illustriert, dass Radfahrer keine Umwege fahren wollen. Richtungs- und Tempoänderungen werden vermieden, um Zeit und Energie zu sparen. Auch beim Überweg auf der Jersbeker Straße in Bargtheide ist offenkundig, dass viele Radfahrer die Sperre umfahren und den Umweg über den falsch positionierten Überweg weiter westlich vermeiden. Eine Fehlplanung!

Radfahrer fahren nicht gern auf der Straße, weil sie dort bedrängt, geschnitten und angehupt werden. Autofahrer fühlen sich durch Radfahrer oft ausgebremst, zumindest aber gestört. Aus all dem ergibt sich, dass die Forderung, Radfahrer sollten wegen der besseren Sichtbarkeit die Fahrbahn benutzen, nicht den realen Bedürfnissen entspricht. Hinzu kommt das hohe Maß an halbseitig zugeparkten Straßen. Radwege mit oder ohne Benutzungspflicht sind deshalb das Einzige, was hilft, die Problematik zu mildern. In Holland und Dänemark wird entsprechend geplant, bei uns nicht.

In der Praxis werden Radwege oft ohne ausreichende Sichtverhältnisse um Ecken herum geführt (Bahntunnel, Ecke Jersbeker Straße/L 82). Sie enden abrupt (Bahnhofstraße, Baumschulenstraße, Bahnbrücke) oder weisen unzumutbare Beläge auf. In den meisten Straßen fehlen sie völlig.

In Bargtheide wurden die Radstreifen regelwidrig vor den Kreuzungen beendet sodass unklar bleibt, ob und wie die Radwegeführung weitergeführt ist. Diese Art der Markierung hat sich nicht bewährt.



Hindernisse, Umwege und Sperren werden umfahren, sowohl in Ratzeburg (oben) als auch in Bargtheide (unten).

Grundprinzipien sind deshalb :

- Wege verlaufen so kurz wie möglich, dabei vorzugsweise geradlinig, Kurven haben größere Radien und Sichtdreiecke werden eingeplant.
- Radfahrer benötigen klar markierte Fahrflächen, die durchgängig angelegt sind.

Zentralachsen überplanen, den Istzustand dokumentieren, Verbesserungen erarbeiten, finanzieren und umsetzen

Kern der Gesamtplanung ist die durchgängige Überarbeitung aller Zentralachsen. Dabei stehen die Rathausstraße, der Bahnhofsbereich und das Schulzentrum im Mittelpunkt. Für alle Achsen ist das Prinzip der Durchgängigkeit, der Klarheit und der gefahrlosen Befahrbarkeit zu beachten.

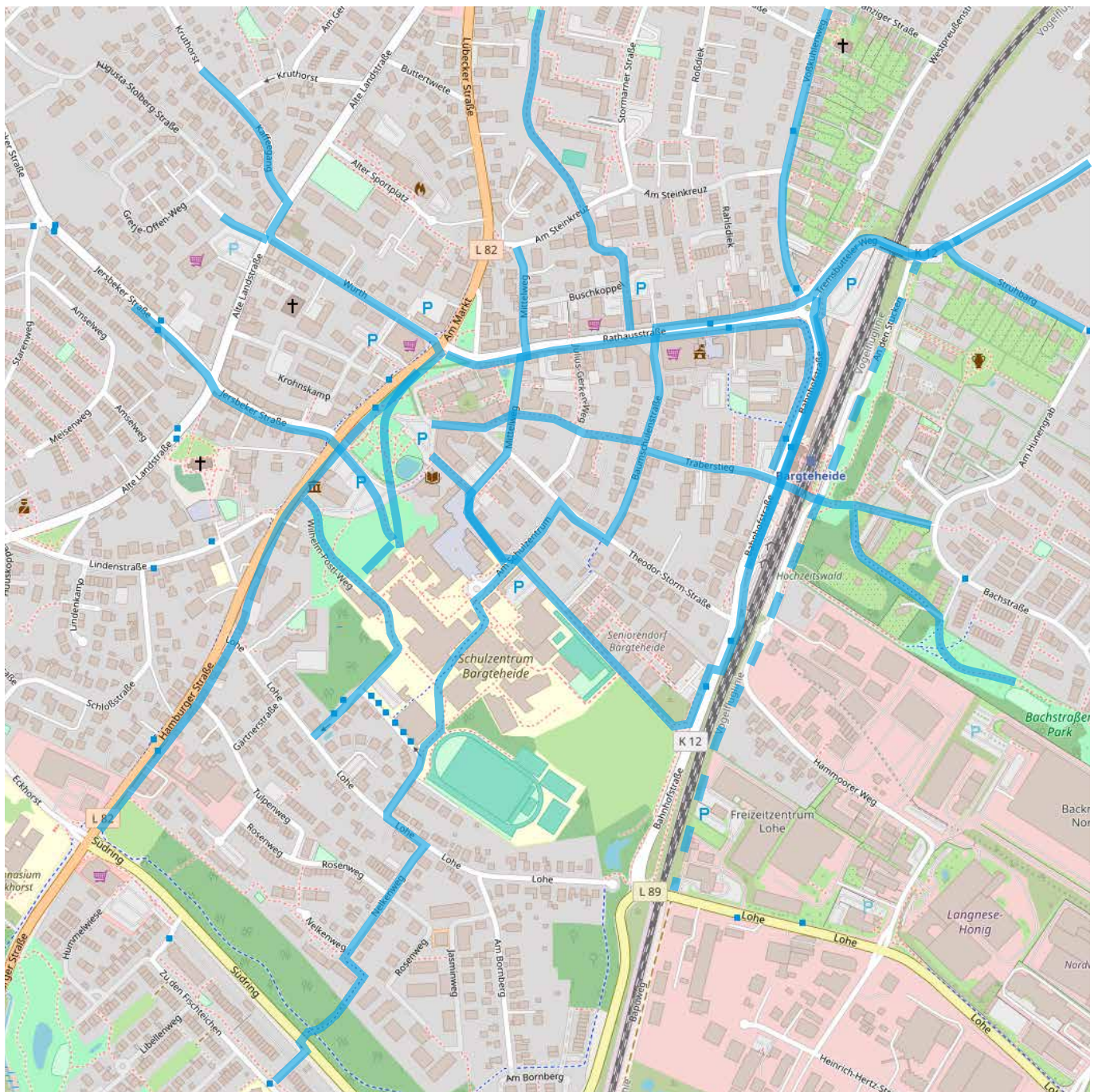
Die Planung der im Plan blau markierten Zubringerachsen zum Schulzentrum beginnt weit außerhalb der Innenstadt, weshalb eine Gesamtübersicht notwendig ist. Folgende Routen sind zu überarbeiten, teilweise zusammen mit dem Kreis Stormarn:

1. Die Radwege entlang der L 82 Richtung Ahrensburg und Bad Oldesloe;
2. Die (miserablen) Radwege stadtauswärts auf der Alten Landstraße und der fehlende Weg in der Jersbeker Straße;

3. Die innerörtlichen Zubringerstraßen wie Kaffeegang, Wurth, Voßkuhlenweg, Tremsbütteler Weg, Struhbarg, Buschkoppel, Traberstieg, Baumschulenstraße, Nelkenweg, Mittelweg, Am Schulzentrum, E.-Nolde-Straße, Am Markt, Th.-Storm-Straße usw. sowie einige Wege zwischen den Straßen.

Für alle Straßen und Wege ist ein Streckenplan aufzustellen mit der Benennung der Missstände, notwendigen Maßnahmen, der Dringlichkeit und ggf. der Fördergelder zur Finanzierung.

Es ist unverzichtbar, dass die Bauabteilung der Stadt Bargteheide eine Fachkraft für diese Planungsarbeiten dauerhaft zur Verfügung stellt. Der große Arbeitsaufwand ist weder aus der Politik noch durch Gutachter zu bewältigen.



Umzusetzende Module

Die folgende Übersicht ist weder vollständig noch ausführlich genug, um daraus Maßnahmen direkt ableiten zu können. Es ist notwendig, die Arbeiten in mindestens drei Kategorien zu ordnen.

1. Module mit geringem Aufwand, die teilweise vom Bauhof erledigt werden können (laufendes Geschäft der Verwaltung). Dafür hatte die Rad-AG früher einen kleinen Etat von 10.000 €. Das hat sich bewährt.
2. Arbeiten mit mittlerem Aufwand welche, beginnend mit hoher Priorität, schrittweise abzarbeiten sind.
3. Arbeiten mit hohem Aufwand, für die eine Prioritätenliste erstellt und jährlich angepasst wird.

Die Umsetzung wird Jahre dauern. Maßgeblich ist der Wille aller Beteiligten, ein gutes Ergebnis zu erreichen. Nur im Bereich der Straßen und Wege kann die Gemeinde die Umwelt beeinflussen und Bargteheide lebenswerter machen.

In einigen wichtigen Bargteheider Straßen sind benutzungspflichtige oder sichere sonstige Radwege baulich nicht möglich. Dazu gehört die Rathausstraße, die Jersbeker Straße, der Voßkühlenweg, der Struhbarg und die Mühlenstraße

Nicht enthalten sind in diesem Konzept Maßnahmen, die keinerlei Wirkung entfalten können. Dazu zählen:

- Ein Mobilitätskonzept.
Bargteheide entscheidet im Bereich ÖPNV weder über die Bundesbahn noch über den Busverkehr. Die Nutzung von Kraftfahrzeugen ist Privatsache.
- Carsharing
Die Nutzung weniger Carsharing-Fahrzeuge ist ohne jegliche Auswirkung auf den CO₂-Ausstoß oder die Umwelt. Es gibt in Bargteheide statistisch etwa 9.300 Kfz. Der Verweis auf das Carsharing dient meist nur dazu, notwendige Stellplätze bei Neubauten einzusparen.

Übersicht über notwendige Maßnahmen

Name	Seite	Priorität	Arbeitsumfang	Zuständigkeiten	Kosten
Fahrradzone vom Bahnhof zum Schulzentrum	10	sehr hoch	klein bis mittel	Politik, Verwaltung, Kreis Stormarn	niedrig bis mittel
Weg von der Rathausstraße zum Schulzentrum	9	sehr hoch	mittel bis hoch	Politik und Verwaltung	mittel
Querung des Schulzentrums	7, 8	sehr hoch	mittel	Politik und Verwaltung	mittel
Ausbau der Wurth und der Kreuzung Alte Landstraße	12	hoch	B-Plan-Änderung erforderlich, Grundstückskäufe, Umsetzung zeitaufwändig	Politik, Verwaltung, Privatleute	hoch (Förderung?)
Bahnhofstunnel und Rampen	15	hoch	sehr hoch	Bahn, Politik, Verwaltung, Kreis	sehr hoch (Förderung?)
vorhandene Radwege an der Alten Landstraße und im Tremsbütteler Weg aktivieren	18	mittel (sie werden ohnehin genutzt)	mittel: Am Kreisverkehr sind Umbauten nötig, ebenso im Norden des Tremsb. Weges	Kreis, Verwaltung	zunächst niedrig, mit Umbauten eher hoch
Radwege an der Bahnhofstraße anlegen	19	mittel	sehr hoch, nur im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau machbar	Politik, Verwaltung	sehr hoch
Radweg an der Ostseite der L82 anlegen	19	mittel	mittel bis hoch	Politik, Verwaltung	mittel
Th.-Storm-Straße organisieren bzw. richtig beschildern (Parkverbote)	20	hoch	sehr gering	Politik, Verwaltung	sehr gering (Park- und Halteverbote)
Im Mittelweg Radweg zum Schulzentrum anlegen	20	hoch	eher hoch	Politik, Verwaltung	im Rahmen der „Zone“ sind Fördermittel zu erwarten
Überweg Rathausstraße vor der Sparkasse	20	mittel	gering	Politik, Verwaltung Kreis	gering
Details am West- und Südring	17	mittel	eher gering	Politik, Verwaltung	gering
Wege östlich der Bahn	15	mittel	nur sinnvoll zusammen mit dem Bahnhofsumbau	Bahn, Politik, Verwaltung	abhängig von den Fördermitteln
Überweg Jersbeker Straße nahe Neue Straße verlegen	4, 22	mittel	B-Planänderung notwendig, ansonsten gering	Politik, Verwaltung	mittel
Kreisverkehr Rathausstr./Bahnhofstr.	14	mittel	hoch	Politik, Verwaltung, Kreis	mittel
Kreuzung Rathausstraße - L82 (kein Kreisverkehr)	16	mittel	hoch	Politik, Verwaltung, Land	mittel
Kreuzung L82, Fischbeker Weg, Alte Landstraße	17	mittel	mittel, ggf. nur Ampelschaltung ändern	Politik, Verwaltung, Land	sehr niedrig bis mittel
Kleine Verbesserungen	22, 23	Geschmackssache	unterschiedlich	Politik, Verwaltung	oft niedrig

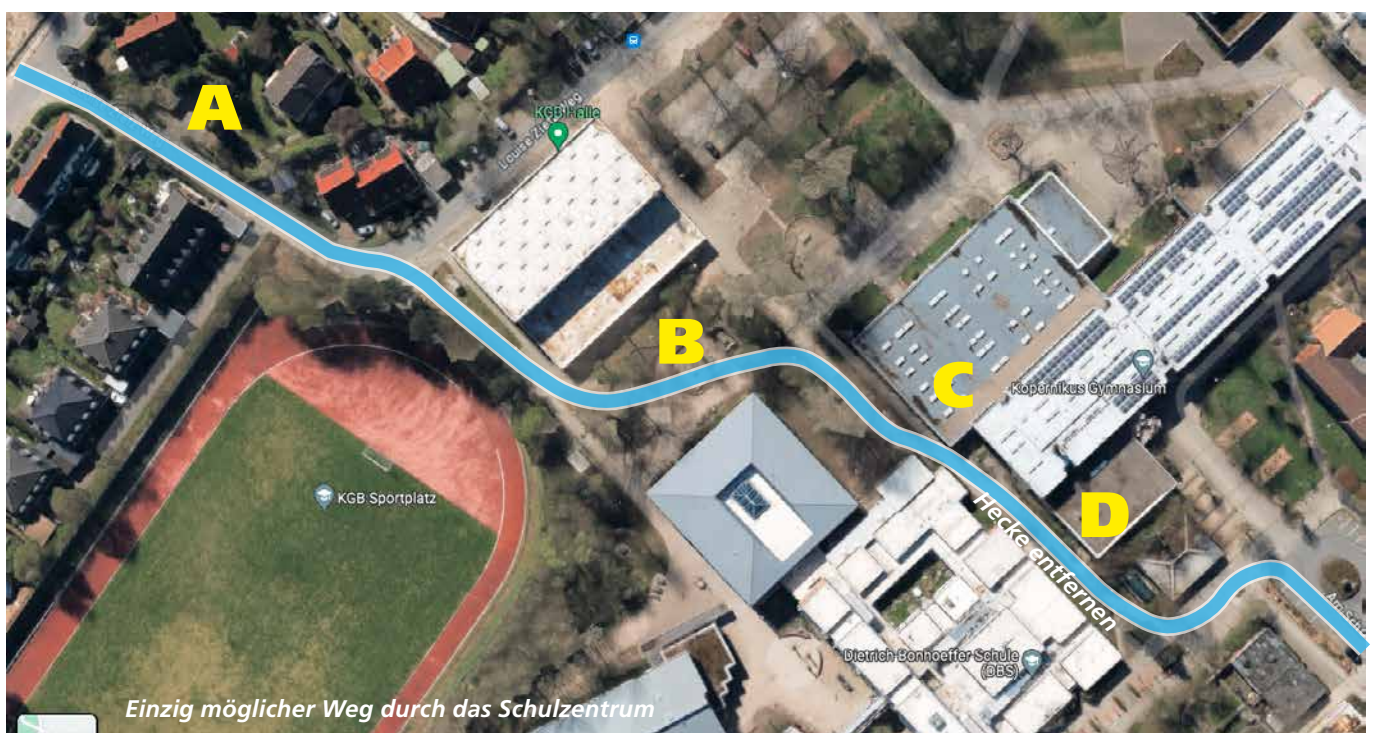
1. Querung des Schulzentrums

Das Radkreuz ist im Übersichtsplan blau gekennzeichnet. Die Wegeverbindungen existieren seit Jahrzehnten, weisen aber im Detail zahlreiche Mängel auf.

Der Weg durch das Schulzentrum bindet die südlichen Wohngebiete an die Innenstadt an (Fischteichsiedlung, Blumensiedlung, Bornlnk, Lohe, Bornberg) und ist deshalb unverzichtbar. Vorschläge dahingehend, dass das Schulzentrum von Radfahrern nicht mehr durchfahren werden sollte und/oder dürfe, sind nicht praktikabel (siehe Seite 8).

Zum einen wird das Schulzentrum täglich von sehr vielen Schülern angefahren und wieder verlassen. Die Zahl der Fahrradständer an den vier Schulen liegt bei über 600 (eigene Zählung in 2023). Bei demnach oft mehr als 1.000 Fahrten täglich müssen Radwege zu den überall verteilten Abstellanlagen der Schulen vorhanden sein. Eine Sperrung für andere Radfahrer ist weder praktisch durchsetzbar noch sinnvoll.

Die Behauptung, die Umfahrung des Schulzentrums sei zumutbar, ist falsch. Außerhalb der blau markierten Trasse sollte allerdings keine Durchfahrt möglich sein, um die Schulhöfe zu schützen.



Die Umfahrung des Schulzentrums ist unzumutbar

Seit mehreren Jahren wird von Eltern, Planern und Schulleitungen gefordert, dass innerhalb des Schulzentrums keine Radfahrer zugelassen werden. Es gibt Sicherheitsbedenken, die planerisch selbstverständlich abgewogen werden müssen. Die Entscheidung über die Anlage eines zentralen Radweges obliegt allerdings der Stadtvertretung, nicht den Schulen.

Weil der Planung des gesamten Schulzentrums zu keiner Zeit ein Wegekonzept zugrunde lag, sondern seit den 60er Jahren jeweils neue Gebäude unzusammenhängend in bestehende Freiflächen hinein gebaut wurden, gibt es keinerlei Verkehrsstruktur und keine klaren Abgrenzungen der Schulbereiche. Nutzungen wie Wege, Aufenthaltsbereiche, Schulhöfe, Parkplätze, Fahrradständer etc. sind quasi wahllos verstreut.

Aus dieser Situation heraus ist es im Rahmen des Radwegekonzeptes nötig, zwei Grundsatzentscheidungen zu treffen:

- Wird der unverzichtbare zentrale Radweg durch das Schulzentrum zeitnah und fachgerecht ausgebaut?
- Wie können die Schulhöfe als Spiel- und Aufenthaltsbereiche so gestaltet werden, dass ein Durchfahren verhindert wird?

Das Umfahren des Schulzentrums ist nicht zumutbar. Sowohl auf der Ostseite (Bahnhofstraße) als auch an der Hamburger Straße im Westen liegen die benutzungspflichtigen Radwege auf der jeweils innenstadt- abgewandten Straßenseite. Im Osten gibt es eine Rückquerung erst am Bahnhof. An der Hamburger Straße müsste man praktisch bis zur Rathausstraße durchfahren.



Die Kreuzung Rathausstraße/L 82 muss auf der Nordseite für Radfahrer überarbeitet werden. Sie funktioniert auf der Südseite aber gut.



Die breite Querung der Lindenstraße ist riskant



Die Querung am Utspann führt in einen Bereich ohne Radwegeführung. Man kann sich nur durchwurschteln.



Erst an der Kreuzung Rathausstraße ist eine Rückfahrt zur Innenstadt sinnvoll möglich



Die Wege zur Umfahrung des Schulzentrums vom Louise-Zietz-Weg bis zur Mitte der Rathausstraße sind zeitlich viel zu lang und deshalb inakzeptabel.

Im Westen wäre zunächst die L 82 zu kreuzen (Ampel), weil es auf der Ostseite keinen Radweg gibt. Dann müsste die breite Einmündung der Lindenstraße gequert werden. Am Utspann könnte man auf die Ostseite wechseln, käme dort aber nicht geregelt weiter. Man fährt also besser bis zur Rathausstraße.

Die „Schleichwege“ von der Lohe zum Utspann-Parkplatz und dann ungeordnet zur Innenstadt sind zwar kürzer, aber formal nicht planbar.

Der Radweg an der Bahnhofstraße verläuft auf der Ostseite (Ampel, Wartezeit). Eine geordnete Rückquerung ist erst am Bahnhof möglich oder am Kreisel. Dort müsste auf die Nordseite der Rathausstraße gewechselt werden. Niemand fährt solche Umwege.



Schlecht gestalteter Überweg von der Lohe zum Radweg entlang der Ostseite der Bahnhofsstraße. Auf der Westseite fehlt der Radweg. Wartezeit !!

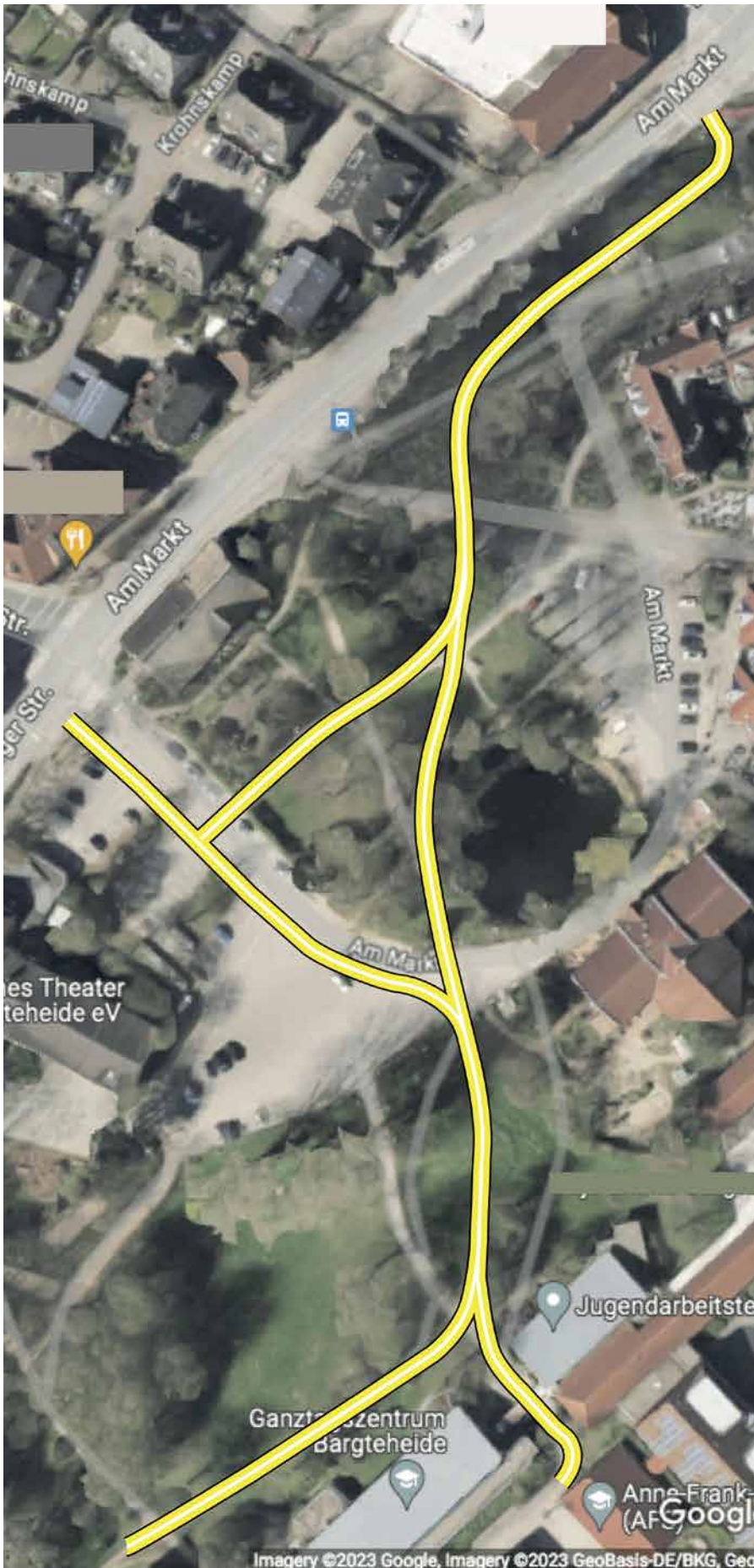


Es fehlt ein Zebrastreifen am Stellwerk. Der zu enge Weg entlang der Lärmschutzwand verhindert einen Radweg auf der Westseite der Bahnhofsstraße.



Die Durchfahrt nördlich der Lärmschutzwand (Rostwand) ist unübersichtlich und viel zu schmal.

2. Radweg Rathausstraße – Schulzentrum



Zurzeit müssen Schulkinder von der Kreuzung Rathausstraße bis zum Schulzentrum einen unübersichtlichen Zickzackkurs fahren. Die vollständig auf städtischem Gebiet liegende neue Trasse würde über die Grünflächen am Markt durch den Utspann-Bereich bis zum Schulforum führen.

Es bietet sich an, auch westlich des Ganztagszentrums einen Weg in Richtung Lohe anzulegen und einen Weg von der Hamburger Straße zum Südostrand des Parkplatzes zu führen.



Parallel zur L 82 ist Platz für einen bis zu 5 m breiten Rad- und Fußweg



Auf der ganzen Strecke gibt es heute nur Fußwege, Straßen und Parkplätze



Der Markplatz würde umfahren. Er ist für den Radverkehr oft unzumutbar



Die Fläche über den Rasen vor dem Schulforum bietet Platz für einen Radweg

3. Fahrradzone Innenstadt

vom Bahnhof zum Schulzentrum, Mittelweg, Baumschulenstraße ab Einmündung zum Parkplatz



Bisher gibt es in Bargteheide keine Fahrradzone. Die Einrichtung erfordert ein grundlegendes Umdenken sowohl bei der Stadtvertretung als auch bei den Bürgern. Ob die Verkehrsaufsicht eine Entscheidung dieser Art mittragen würde, ist nicht bekannt. Allerdings dürfte es praktisch unmöglich sein, ohne einen Eingriff in den bisher ausschließlich privilegierten Autoverkehr irgendetwas für die Radfahrer und die Schulwegsicherung zu erreichen. Eine Festschreibung im Radwegeplan wäre der erste Schritt dazu.

Es ist sinnvoll, die Zone nicht nur vom Bahnhof zum Schulzentrum einzurichten, sondern den Teil der Baumschulenstraße bis zum Traberstieg mit einzubeziehen. Vorteilhaft ist auch eine Anlage im Mittelweg und in der Th.-Storm-Straße bis zum Schulzentrum. Der Ernst-Barlach-Weg ist bereits Rad- und Fußweg. Grund für die Gesamtumsetzung in einer Maßnahme sind die Fördergelder im Rahmen der Innenstadtgestaltung. Nur größere und zusammenhängende Module sind förderungswürdig.

Da hier nur geringe Straßenumbauten nötig wären, könnte diese Maßnahme zeitlich an den Anfang der Umsetzung des Radkonzeptes gestellt werden. Ob Parkplätze entfallen oder Einbahnstraßen notwendig sind, ist im Detail zu entscheiden.

Beim Einrichten einer Fahrradzone gelten folgende Vorschriften:

§ 45 Abs. 1i StVO

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrradzonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Die Zonenanordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.

An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.

4. Ost-West-Achse Jersbeker Straße bis Bahntunnel



Die Ost-West-Achse durch die Innenstadt ist zu keiner Zeit auch nur in Teilstücken für den Radverkehr vorgesehen gewesen.

- 1** Auf der gesamten Jersbeker Straße fehlt ein Radweg. Ein Radfahrstreifen stadteinwärts existiert nur auf dem Teilstück vom Kreisverkehr am Westring bis zur Alten Landstraße.
- 2** Zwischen der Alten Landstraße und der Hamburger Straße müsste auf der Straße gefahren werden. Schulkinder meiden das natürlich. Alle anderen werden durch den starken Autoverkehr gefährdet.
- 3** Am Utspann führt der nördliche Überweg ins Nichts, der südliche auf den Parkplatz. Um den ungeordneten Utspann-Parkplatz zu umgehen bietet es sich an, durch den Grünbereich hinter dem Restaurant bis zum Markt zu fahren. Dort wird es wieder unübersichtlich, je nach Wochentag und Uhrzeit.
- 4** Durch die Theodor-Sturm-Straße muss man sich irgendwie durchschlängeln. Das Kopfsteinpflaster und die vielen parkenden Fahrzeuge lassen nur wenig Raum. Der oft zugeparkte Mittelweg muss gequert werden.
- 5** Die Teilstrecke durch den Ernst-Barlach-Weg ermöglicht ruhiges Fahren.
- 6** Nach der Kreuzung der Baumschulenstraße erfordert die Teilstrecke durch den Traberstieg wieder die volle Aufmerksamkeit, weil die Fahrbahn oft halbseitig zugeparkt ist.
- 7** Nach dem Übergang am Bahnhof ist der Tunnel zu queren. Auf der Ostseite des Bahnhofes geht es dann über Fußwege zum Bachstraßenpark und weiter in das Gewerbegebiet oder nach Norden zur Bahnbrücke. Von dort aus geht es dann wie gewohnt weiter – ohne jeden Radweg.

Insgesamt erfordert diese Trasse eine komplette Überarbeitung in allen Teilbereichen. Sie illustriert die völlige Mißachtung der Belange der Radfahrer in der Bargtheider Innenstadt. Das ist besonders auffällig im Westteil der Theodor-Sturm-Straße, der erst vor über fünfzehn Jahren umgebaut und dabei gründlich verschlimmbessert wurde.



Einmündung Jersbeker Str./L 82



Kein Radweg in der Jersbeker Str.



Querung Utspann-Parkplatz



Querung Mittelweg hier



Einfahrt Traberstieg vom Bahnhof



Tunnelrampen mit schlechter Sicht



Bahnbereich Ostseite

5. Wurth und Kreuzung Wurth/Alte Landstraße



Dieser Bereich gehört, zusammen mit der Kreuzung L82/Rathausstraße, zu den am dringlichsten zu planenden Modulen.

Zunächst müssen die Bebauungspläne angepasst werden. Dann sind Konzepte zu erarbeiten, Grundstücksteile und ggf. Gebäude zu kaufen und vor allem Anträge im Rahmen der Städtebauförderung zu stellen.

Es ist absehbar, dass das Zeitfenster für dies alles sich schließt, bevor die Bargteheider Politik und Verwaltung die notwendigen Arbeiten bewältigt haben. Wir haben Jahre verloren, weil verwaltungsseitig zunächst die Erstellung eines Radwegekonzeptes verweigert wurde. Seit 2021 warten wir jetzt auf das von der Stadtvertretung bestellte Radwegegutachten von dem klar ist, dass es vertragsgemäß noch keine unmittelbar als Antragsvorlage für Fördergelder geeigneten Ausarbeitungen enthalten wird.

Uns läuft die Zeit davon !

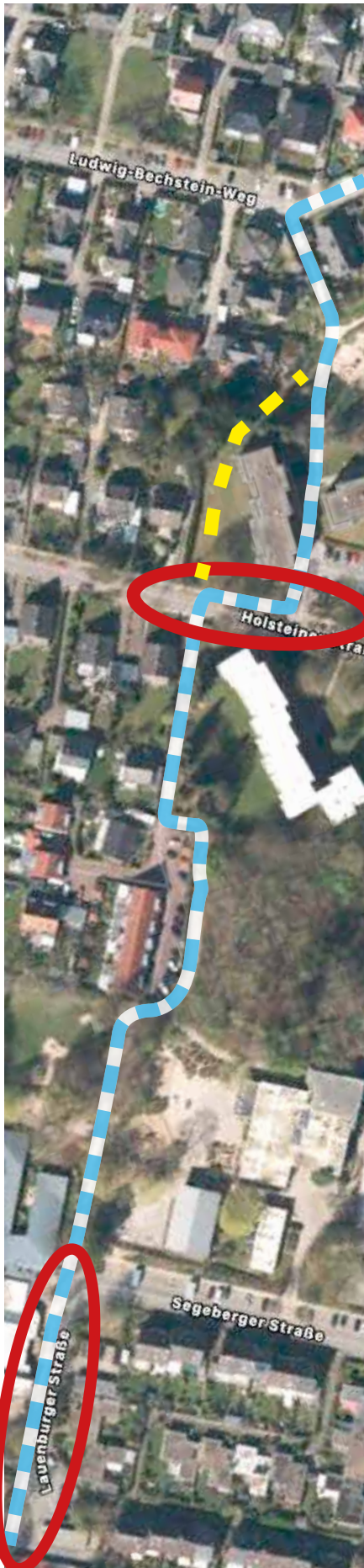


oben: Um die Kurve einsehen zu können, muss man ganz nach vorn fahren. Busse können nur „nach Absprache“ in die Wurth einbiegen.

unten: Diese lange, große Hecke ragt sein vielen Jahren etwa 70 cm in den Weg hinein. Sie sollte unverzüglich zurückgeschnitten werden.



6. und 9. Nord-Süd-Achse



Die Nord-Süd-Achse für Fußgänger und Radfahrer verläuft zum großen Teil abseits der Autostraßen auf Grandwegen.

Da die Straße „Am Krögen“ ohnehin neu geplant wird, besteht dort die Möglichkeit, einen Radweg auf der Südseite anzulegen. Von dort sind Wege bis zum Ludwig-Bechstein-Weg vorhanden. Die Verbindung zur Holsteiner Straße sollte überarbeitet werden, vor allem im Bereich der westlich gelegenen Hochhäuser (Markierung). Dabei sind Privatgrundstücke betroffen.

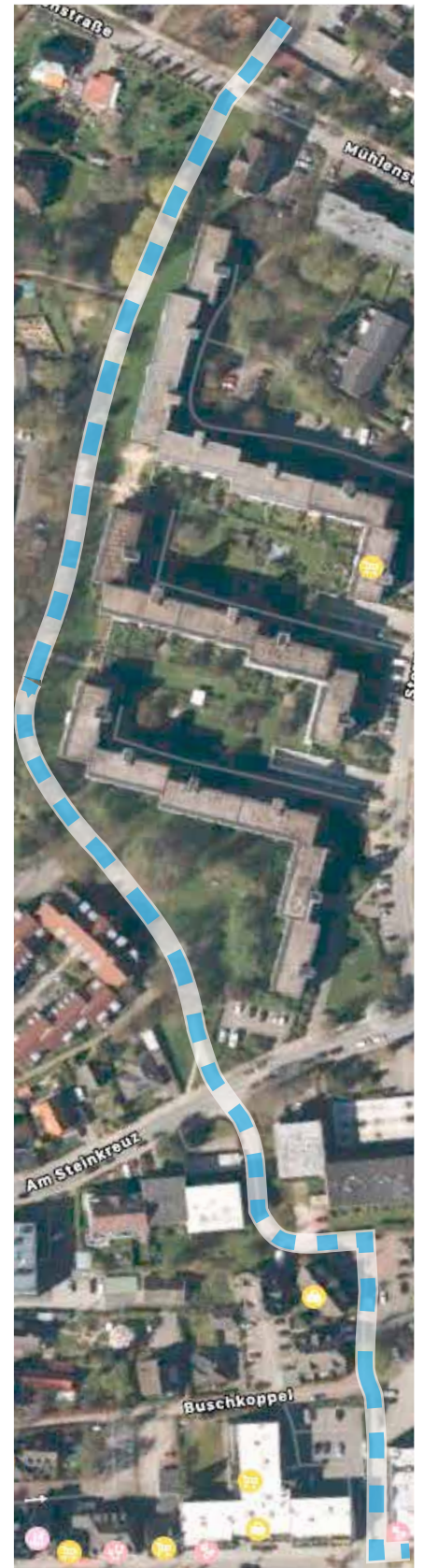


Der Weg an den Hochhäusern vorbei ist zu schmal. Zumindest die Auf- und Abfahrten an der Holsteiner Straße (Kantene) sollten überarbeitet werden.

Der winkelige Weg von der Holsteiner Straße aus mündet am Kindergarten auf einem zu schmalen Bürgersteig. Auch hier ist eine Überarbeitung notwendig, um die Wegeführung durch die Lauenburger Straße bis zur Mühlenstraße konfliktfrei zu gestalten.

Von der Mühlenstraße geht es zunächst über den Grandweg zum Steinkreuz. Der Weg durch die Buschkoppel führt auf dem letzten Teilstück durch eine private Parkplatzzufahrt (Budni). Offenbar gibt es dort aber eher wenige Probleme.

Der nördliche Teil der Nord-Süd-Achse endet an der Rathausstraße. In der Baumschulenstraße ist ein kurzes Stück Radweg vorhanden. Ab der Einfahrt zum Edeka-Parkplatz (ehemals geplantes Baumtor) wäre dann eine Einbahnstraße sinnvoll.



7. Kreisverkehr Rathausstraße/Bahnhofstraße

Beim Kreisverkehr Bahnhofstraße/Rathausstraße sind einige Anpassungen nötig, die in der Übersicht markiert sind. **Roter Kreis:** Der Zebrastreifen wird weitgehend ignoriert, weil er zu weit im Voßkuhlenweg liegt. Hier ist eine insgesamt bessere Lösung notwendig (Bild 4). **Weißes Oval:** Der als Fußweg ausgeschaltete Streifen sollte für Radfahrer freigegeben werden (Bild 1). Er liegt in

der Verlängerung des ehemaligen Radweges im Tremsbütteler Weg und ist auf der Brücke ausreichend breit. **Blaue Kreise:** die Überwege über die Bahnhof- und Rathausstraße sind durch eine Radfahrerfurt zu ergänzen. Die Radfahrer steigen ohnehin nicht ab (Bilder 2 und 3), tragen dabei aber das Risiko im Falle eines Unfalls. Das Problem ist seit dem Bau des Kreisels bekannt.

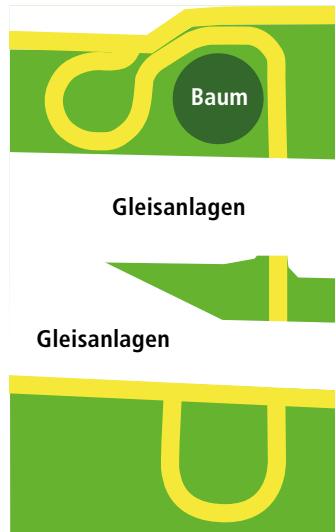


8. Bahntunnel und Umfeld

Die von der Firma Petersen und Partner (Herr Krumm) entworfene Tunnelvariante ist zwar aufwändig und teuer, planerisch aber praktisch alternativlos. Der Baum wird erhalten.

Dies ist Bargtheides wichtigstes Verkehrsprojekt, das nicht am Geld scheitern darf.

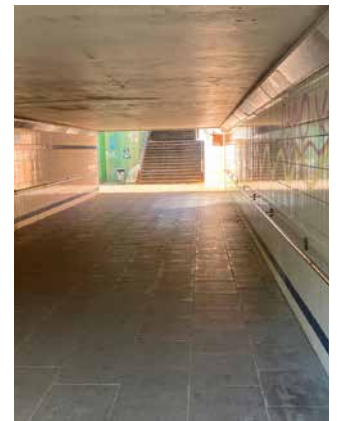
Fast das gesamte Passagieraufkommen der Bahn wird auf die Ostseite verlagert. Fußgänger und Radfahrer benötigen entsprechende Wege, keine rechtwinkligen, unübersichtlichen Tunnelenden



Der Bahntunnel und die beiden Rampen werden im Rahmen des Ausbaus der S4 vollständig umgestaltet. Deshalb ist es heute noch wenig hilfreich, in diesem Bereich Detailplanungen vorzunehmen. Was notwendig ist ergibt sich aus den Wegebeziehungen und den Grundlagen einer guten Radwegführung.



Der jetzige Zustand weist massive Mängel auf und verstößt gegen viele Regeln des guten Wegebaus



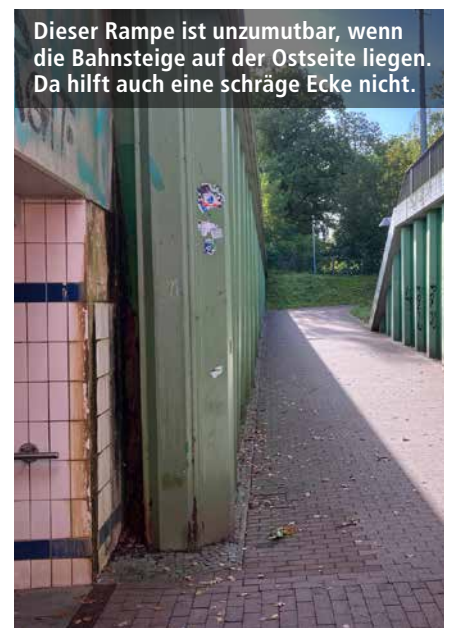
Beim Neubau des Tunnels wird es möglich sein, die beiden Rampen so anzulegen, dass geradlinig in den Tunnel ein- und ausgefahren werden kann. So vermeidet man die jetzt sehr schlechten Sichtverhältnisse an den Tunnelenden, die durch die Abwinkelung von 90° dazu zwingen, auf Fußgängergeschwindigkeit herunterzubremsen.



Der kurze „Schleichweg“ von der Bachstraße zum Tunnel ist ungepflegt und streckenweise ein Angstrraum



Der Weg vom Bahnhof in Richtung Bachstraße wurde zwar verbreitert, ist aber immer noch schlecht beleuchtet und verläuft winkelig



Dieser Rampe ist unzumutbar, wenn die Bahnsteige auf der Ostseite liegen. Da hilft auch eine schräge Ecke nicht.

10. Kreuzung Rathausstraße/L 82/Wurth



Der Überweg an der Alten Post endet formal auf einem Radweg an der L82. Er muss aber durch die Wurth weitergeführt werden



Hier kommt alles zusammen: ein eher schmaler Radstreifen in Randlage, zu stark abgewinkelt, mit einem Laternenpfahl mitten im Weg



Der Abstand zum Rand sollte für alle Radstreifen in der Rathausstraße mindestens 50 cm betragen. Hier ist es etwas zu eng.

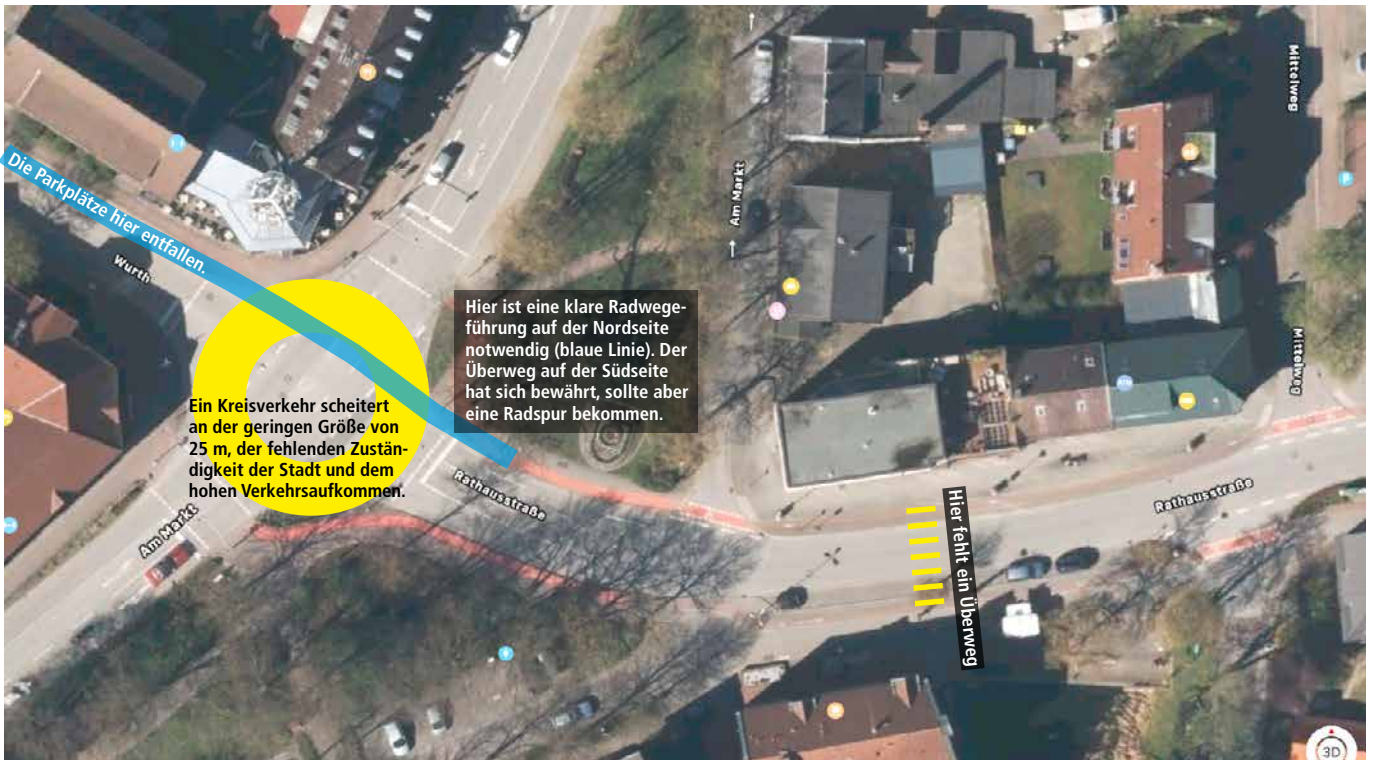
Dieser Kreuzungsbereich ist der Hauptverkehrsknoten der Stadt Bargteheide. Er verbindet drei wichtige Straßen miteinander. Auch Radfahrer und Fußgänger sind hier auf eine sichere, klar verständliche Wegeführung angewiesen.

Probleme entstehen dadurch, dass es keine Radwege gibt. Die roten Streifen sind nur Angebote ohne Benutzungspflicht. Wer deshalb korrekterweise auf der Straße radelt, wird oft durch Hupen „ermahnt“.

Vorschläge dahingehend, hier einen Kreisverkehr anzulegen, scheitern an der fehlenden Baulastträgerschaft der Stadt,

am Geld und am zu hohen Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten. Große Lkw, Busse und Gespanne können einen Kleinkreis mit 25 m Durchmesser nur mittig durchfahren.

In die Gesamtplanung sind auch die alten Grünflächen Am Markt einzubeziehen. Sie dienen zurzeit nicht einmal der Erholung. Die Highlights „Stadtwappen“, „Brunnen“ und „Kriegerdenkmal“ führen jetzt ein Schattendasein. Durch eine attraktive Wegegestaltung könnten auch hier Verbesserungen des Stadtbildes erreicht werden, ohne die Flächen dem Autoverkehr und Parkplätzen zu opfern.



Ein Kreisverkehr in der Rathausstraße hätte nur einen Durchmesser von etwa 25 Metern. Das reicht für die vorhandene Verkehrsmenge nicht aus. Große Lkw hätten beim Durchfahren Schwierigkeiten. Es hilft auch nicht, solche teuren Lösungen vor-

zuschlagen, für deren Umsetzung die Stadt nicht einmal zuständig wäre. Stattdessen sind die Radwege parallel zur Straße zu führen und klar zu kennzeichnen. In der Wurth (Einbahnstraße?) muss es dann beidseitig weiter gehen.

Kreuzung L82/Alte Landstraße/Fischbeker Weg/Mühlenstraße

Diese Kreuzung ist seit Jahrzehnten ein Dauerärgernis. Nach dem Bau der umfangreichen Siedlungen in den B-Plänen 16 (Kornmühle) und 19 (Trabrennbahn) hat der Radverkehr zur Carl-Orff-Schule und zur Mühlenstraße sehr stark zugenommen.

Es gab deshalb mehrere Umbauten mit dem Ziel, die Querung von L82 und Fischbeker Weg sicherer zu gestalten. Es wurden Gitter und Ampeln angelegt. Das Hauptaugenmerk lag

aber immer noch darauf, den Autoverkehr flüssig passieren zu lassen. Die Kinder schaffen es hingegen nicht, in angemessenem Tempo erst den Fischbeker Weg und dann die Hamburger Straße zu queren. Auch in umgekehrter Richtung ist das meist nicht zu schaffen. Die Schaltzeiten der Drückampeln sind relativ lang. In der Folge wird häufig noch bei rot über die Straße gefahren oder gelaufen, vor allem im Fischbeker Weg.



Durch die langen Wartezeiten an den Ampeln an der L82 und über den Fischbeker Weg ist der eigentlich sicherere nördliche Überweg für Schulkinder sehr unattraktiv



Im Bereich Mühlenstraße/Lauenburger Weg ist ein Feinabstimmung notwendig.



Die Ecke ist sehr schlecht einsehbar, sowohl auf der Ostseite (Haus, Geländer) als auch auf der Westseite (Hecke).

Der fehlende Kümmerer

Bei der Beseitigung kleiner Probleme an den Bargtheider Rad- und Fußwegen würde es helfen, eine feste Anlaufstelle im Rathaus zu haben. Die Person oder Abteilung sollte nicht nur per Internet erreichbar sein, sondern auch telefonisch oder im persönlichen Gespräch.

Zu tun gibt es genug. Am Westring stört die unnötige manuelle Anforderung von Grün an der Kreuzung Alte Landstraße. Eine automatische Schaltung parallel zu den Autos ist leicht einzurichten, fehlt aber seit Jahren. Die Querung der Jersbeker Straße im Bereich Kreisel/Roßallee wirkt wenig bis gar nicht durchdacht. Am Südring-Radweg muss das Gehölz in der Ausgleichsfläche energisch zurückgeschnitten werden. Die eher einsame Strecke wird sonst als Angstrraum wahrgenommen.

Wer sich umschauf findet vieles im Radwegbereich, das leicht zu verbessern wäre (siehe auch Seite 22 und 23).



Autofahrer aus Richtung Parkpalette EDEKA können hier die Radfahrer und Fußgänger vom Bahnhof (rechts) erst in letzter Sekunde wahrnehmen



Ungeeignete Fahrradständer wie diese „Felgenbieger“ bei EDEKA und REWE sollten durch bessere Modelle ersetzt werden

Reaktivierung vorhandener Radwege

Die einfachste und schnellste Methode zur Schaffung von Radwegen in Bargteheide ist der Rückgriff auf die bereits gebauten Strecken. Sie sind größtenteils rot gepflastert und an den meisten Stellen ausreichend breit. Es genügt eine entsprechende Ausschilderung in der Form „Fußweg/Radfahrer frei“. Ein gesondertes Schild für sonstige Radwege ohne Benutzungspflicht sieht die StVO leider nicht vor.

Alte Landstraße

Der Radweg entlang der L 82 aus Richtung Bad Oldesloe mündet in die Alte Landstraße, eine ehemalige Bundesstraße B 434, an der ein Radweg vorgeschrieben war. Die Straße wurde zunächst zu einer Landesstraße herabgestuft (L 225) und ist inzwischen eine Ortsstraße. Dadurch entfiel die Kennzeichnung mit Z 237, Z 240 oder Z 243, obwohl der Radweg an der L 82 die gleiche Breite aufweist. In Ahrensburg gibt es benutzungspflichtige Radwege mit nur 80 cm Breite (am Schloss).

Die von der L 82 bis zur Jersbeker Straße angelegten roten Radwegemarkierungen sind beidseitig noch vorhanden. Der stattdessen auf der Fahrbahn eingezeichnete Fahrradstreifen wird eher selten benutzt, weil die stark befahrene Straße zu schmal und das Risiko durch zahlreiche Kfz sehr hoch ist.

Außerdem ist der Radstreifen an den Einmündungen von Haferkamp, Kruthorst, Kaffeegang und Jersbeker Straße nicht vorschriftsmäßig gekennzeichnet. Das Risiko für Radfahrer steigt dadurch noch erheblich an. An der Kreuzung Jersbeker Straße fehlen die roten Aufstellflächen für Fahrräder.

Es bietet sich an, die Fußwege auf beiden Straßenseiten mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ zu versehen und die Einmündungen entsprechend zu überarbeiten.



Zeichen 237

Zeichen 240

Zeichen 243

Der ehemalige Radweg von der Hamburger Straße bis zur Einmündung Haferkamp ist ca. 2 m breit.



Im weiteren Verlauf entspricht die Wegbreite der an der L 82. Viele Radfahrer benutzen diese Strecke.



Tremsbütteler Weg

Der Radweg im Tremsbütteler Weg wurde zwar auf der weniger geeigneten Westseite angelegt, aber er genügt den Anforderungen an einen „sonstigen Radweg“ in ganzer Länge.

Eine durchgehende Befahrbarkeit ist aber nur dann möglich, wenn die Wegeführung im Bereich der Deviller Straße vervollständigt wird. Auch am anderen Ende der Straße am Kreisel sind umfangreiche Modifikationen notwendig, damit der Radweg von Bargteheide bis Tremsbüttel durchgängig gut nutzbar wird.

Der ehemalige Radweg an der Westseite des Tremsbütteler Weges könnte reaktiviert werden.



Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung von 2010 Voraussetzungen für die Benutzungspflicht von Radwegen benannt und damit festgelegt, unter welchen Bedingungen ein Verbot der Fahrbahnnutzung angeordnet werden darf. Diese Bedingungen sind oft nicht erfüllbar.

Mit dieser Schilderkombination ist es trotzdem möglich, Rad- und Fußwege anzulegen, die nicht benutzungspflichtig sind.



Der Fußweg auf der Ostseite des Tremsbütteler Weges ist zwar ausreichend breit, aber wegen der zahlreichen Einfahrten ist Radfahren dort riskant.

Neue Radwege im Bahnhofsbereich und an der L 82

Bahnhofstraße Ostseite, vom Bahnhof zu Kreisverkehr

Im Bereich vom Bahnhof bis zum Kreisverkehr ist seinerzeit sowohl ein rot markierter Radweg gebaut worden, als auch ein Fußweg, der in den Arkaden des Geschäftshauses liegen sollte. Das GFL-Recht wurde gesichert. Inzwischen wird der eigentliche Gehweg aber von den Geschäften als Ladenareal genutzt. Auch wegen mehrerer Stufen ist der Gehweg eher schlecht

nutzbar. Der Radweg wurde formal aufgehoben. Das Fahren auf der Fahrbahn ist jedoch unzumutbar. Ein neuer Radweg ist nur auf der Fläche der jetzigen Straße möglich, die entsprechend nach Westen verlagert und ausgeweitet werden müsste.

Ursache für den Misstand ist die damalige Entscheidung für das um mehrere Meter zu breit gebaute Geschäftshaus.



Der Radweg vom Bahnhof bis zum Kreisverkehr ist einer der am stärksten befahrenen in Bargteheide. Er wurde falsch gebaut und inzwischen formal aufgehoben, sodass die Radfahrer

theoretisch auf der Straße fahren müssten. Das tun sie selbstverständlich nicht. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs ist hier eine fachgerechte Lösung erforderlich.

Hamburger Straße (L 82) Ostseite

Um auf der Ostseite der L82 einen durchgängigen Radweg anlegen zu können, ist zunächst der zentrale Bereich zu überarbeiten. Zurzeit gibt es im Bereich zwischen der ehemaligen Einmündung der Th.-Storm-Straße und der Rathausstraße keinen Rad- oder Fußweg, sondern eine umzäunte Grünfläche.

Der Platz für einen breiten Rad- und Fußweg wäre bis zum Utspann vorhanden. Am Südennde des Gebäudes wird der Weg

allerdings so eng, dass zur Ausweisung eines Fuß- und Radweges Straßenumbauten nötig wären. Für diese fehlt aber der Raum. Die Ampelquerung ist zu überarbeiten.

Zwei weitere Problempunkte befinden sich am Südtor und im Bereich zwischen der Einfahrt zum Steinkreuz und dem Fischbeker Weg. Hier sind in Teilbereichen die B-Planfestsetzungen für einen Radweg erfolgt, aber es bleibt noch viel zu tun.



Das Land des Bodendeckers im Zentrum der Stadt



Ein wenig beachtetes Schmuckstück



Für diese Engstelle am Utspann-Gebäude ist keine einfache Lösung in Sicht



Durch das Schließen der Zufahrt der Theodor-Storm-Straße an der L 82 ist der gesamte Bereich bis zur Rathausstraße in Vergessenheit geraten. Es gibt dort eine stark frequentierte Bushal-

testelle, aber Fußgänger und Radfahrer müssen sich irgendwie durch den Bereich zur Rathausstraße durchmogeln. Deshalb laufen viele Schüler täglich über die Straße, um Zeit zu sparen.

Wichtige Straßen und Wege zum Schulzentrum

Mittelweg

Besonders an Markttagen – aber auch sonst – ist der Mittelweg zwischen Rathausstraße und Th.-Storm-Straße eine der am stärksten befahrenen Straßen in Bargteheide. Dem trägt der jetzige Ausbau nicht Rechnung.

Die Belange der Radfahrer wurden bei der Planung vollständig ignoriert. Jetzt muss auf der Ostseite eine breite Trasse für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden, damit sie nach der Querung der Rathausstraße geordnet zum Schulzentrum gelangen können. Die Fahrbahn selbst ist regelmäßig einseitig zugestellt und holperig gepflastert.

Eine Einbahnstraße wäre zu überlegen. Sofort wirksam ist ein absolutes Halteverbot, dessen Einhaltung kontrolliert wird.



Theodor-Storm-Straße / Markt

Der Weg dort ist für Radfahrer der wohl schlechteste im ganzen Ort. Die Fahrbahn weist Kopfsteinpflaster auf, nur unterbrochen durch eine glattere schmale gewinkelte Ablaufrinne. Eigentlich gibt es links und rechts Flächen für Radfahrer und Fußgänger, die aber wegen fehlender Bordsteine durchgängig zugestellt sind. Auf der Südseite versperrt zusätzlich ein Fahrradständer den Weg.

Es wäre beim Bau vorhersehbar gewesen, dass Autos immer und überall parken, wo das möglich ist. Die Bäume und völlig fehlende Kontrollen begünstigen das Fehlverhalten. Auch hier sind Park- und Halteverbote unumgänglich.



Rad- Fußweg an der Sparkasse

Der Rad- und Fußweg neben der Sparkasse entspricht dem Standard, den man sich im ganzen Ort wünschen würde. Er wird auch viel genutzt.

Dass er im Mittelweg auf einem Fußweg endet, der eigentlich nicht befahren werden darf, ist noch hinnehmbar, weil alle Nutzer gut damit umgehen. Die Rathausstraße hingegen weist keine Querung in der Verlängerung des Weges auf. Man muss die Rathausstraße mutig queren oder bis zu einem der beiden Zebrastreifen an der L 82 im Westen oder am Mittelweg im Osten fahren und dabei jeweils eine Straße queren. Beides verstößt gegen das „Prinzip des kurzen Weges“ (siehe Seite 3).

Der Weg belegt, dass bei der Straßenplanung die Belange der Radfahrer und Fußgänger gering geachtet wurden. Der Hinweis, so nah an der beampelten Kreuzung an der Hamburger Straße sei ein Zebrastreifen unzulässig, wird am Bahnhof in Hoisbüttel widerlegt. Dort stehen die Ampeln noch dichter zusammen. Allerdings würde für den Überweg vor der Sparkasse ein Parkplatz entfallen und der Autoverkehr zeitweise behindert. Eine Frage der Priorität.



Der gelbe Überweg markiert die Stelle, an der täglich hunderte Fußgänger die Rathausstraße queren. Radfahrer kreuzen eher an der Einmündung der Straße Am Markt. Für Schulkinder ist das aber eigentlich zu riskant.



Einzelne Straßen

Kruthorst/Kaffeegang

In der Straße Kaffeegang ist es wegen der schlechten Sichtverhältnisse im Bereich der S-Kurve für Radfahrer eher gefährlich, trotz der Sperrflächen. Hier müsste das Parkverbot deutlich ausgeweitet werden. Im gesamten Straßenverlauf fehlt ein breiter Fußweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“.



Ob jemand entgegenkommt, sieht man im Kaffeegang oft erst sehr spät

Kamp

Die Hoffnung, dass die Anlieger im Kamp nach dem Ausbau der Straße so parken, dass man da noch durchkommt, war verfehlt. Der Verzicht auf Parkmarkierungen wie im Roggenkamp und Maisweg hat dazu geführt, dass die Straße im Wechsel einseitig zugeparkt wird. Die Kurve ist oft völlig uneinsehbar. Manche Fahrzeuge stehen dort ständig (z. B. der rote Golf). Mehrfamilienhäuser verschärfen das Problem.



Diese Kurve im Kamp ist oft völlig unüberschaubar. Hier sollten Sperrflächen eingezeichnet werden, ähnlich denen im Kaffeegang

Voßkuhlenweg

Ein Anlieger im Voßkuhlenweg hat schon vor über 40 Jahren entrüftet sein Parteibuch zurückgegeben, weil die Verkehrssituation dort nicht besser wurde. Daran hat sich bis heute nur wenig geändert. Es wird deshalb regelmäßig auf dem Fußweg gefahren, der streckenweise auch mit einer roten Pflasterung versehen wurde. Die Situation in dieser Straße ist wohl nicht grundlegend zu verbessern



Ab dem Kreisverkehr wurde ein „Radweg“ angelegt, der zwar inzwischen aufgehoben wurde, aber noch gern benutzt wird



Am Nordende des Voßkuhlenweges wird der Fußweg schmaler, man muss auf der Straße fahren

Am Krögen

Die Straße am Krögen wurde über lange Zeit nicht instand gesetzt, weil es dort umfangreichen Baustellenverkehr gab. In 2024 wird die Fahrbahn nun ertüchtigt.

Welche Ausbaupläne es ab etwa 2026/27 dort geben wird, ist unklar, ebenso der Zeitpunkt der Umsetzung. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, dass der Straßenzug Westumgehung-Am Krögen auf der Südseite einen durchgängigen Rad- und Fußweg bekommt. Hier besteht die Möglichkeit, eine Radtrasse nach Tremsbüttel anzulegen. Der schmale Wirtschaftsweg ab dem Spielplatz sollte für Autos unverzüglich wieder gesperrt werden. Die können tatsächlich außen herum fahren.



Der schmale Wirtschaftsweg in Richtung Tremsbüttel ist ein beliebte Fahrrad- und Hundeauslaufstrecke



Vom Kindergarten zum Fischbecker Weg ist die Straßenbreite ausreichend, um einen breiten Rad- und Fußweg anzulegen

Struhbarg

Ein großer Teil der Bauten im Struhbarg ist rund hundert Jahre alt. Damals gab es natürlich keine Radwege und die Straßenbäume waren deutlich kleiner. Ob und wie man in dieser Straße, die inzwischen ein wichtiger Zubringer zu Wohnsiedlungen geworden ist, noch einen Fuß- und Radweg anlegen kann, ist unklar.

Den Verkehr verlangsamend – aber auch störend – sind die parkenden Autos auf der Fahrbahn. Sie zwingen nicht nur die motorisierten Fahrzeuge zum ständigem Anhalten und Warten, sondern auch die Radfahrer. Das steigert die Begeisterung für's Radfahren eher nicht, vor allem bergauf in Richtung Innenstadt. Eine einfache Lösung ist nicht in Sicht.

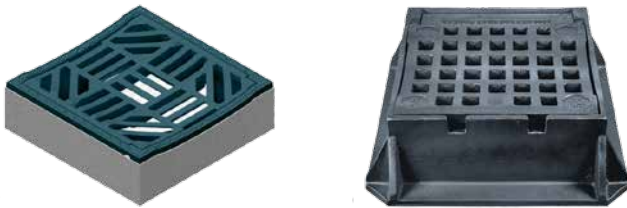
Die Bilder der Fußwege auf beiden Straßenseiten belegen die beengten Platzverhältnisse im Struhbarg. Auch das Rückschneiden von Hecken hilft da nur begrenzt.



Kleine Verbesserungen

Weg von der Bahnhofstraße über das Schulzentrum und die Emil-Nolde-Straße zur L82

Der Weg ist vorhanden und muss in einigen Bereichen nur überarbeitet werden. Dazu gehört das Teilstück zwischen der Emil-Nolde-Str. und dem Schulzentrum. Auch die Weiterführung über den Marktplatz ist verbesserungsbedürftig. Es gibt Gullydeckel, die für Radfahrer sicherer sind.



Zwei Gullys am Schulzentrum auswechseln! Vorderradfalle für Radler in und aus Richtung Seniorendorf und Parkplatz



Hecken schneiden, Weg pflastern

Weg von Trabrennbahn zur Alten Landstraße / Eckhorst / Freibad

Dieser häufig genutzte Schulweg Zum Eckhorst-Gymnasium, zur Gutenbergschule und zum Freibad ist inzwischen sehr stark zugeparkt und wird häufig als Schleichweg genutzt. Während auf dem Teilstück Am Bargfeld das Parken auf der Nordseite verboten wurde, ist es in der Neuen Straße beidseitig erlaubt.

Der Überweg aus der Siedlung Trabrennbahn bedarf dringend einer Überarbeitung, genau so wie die Radstreifenmarkierung an der Einmündung der Neuen Straße.



Immer mehr Autos parken in der Neuen Straße, genau wie im Fischbeker Weg, im Kamp, im Kruthorst und in der Bachstraße etc. . Da helfen nur Verbote, weil Radwege nicht möglich sind.



Überweg an der falschen Stelle

Überweg fehlt

Radstreifen Markierung fehlt

Radstreifen und Sperrmarkierungen



Einmündung an der T-Kreuzung Kruthorst - Kaffeegang mit Sperrfläche



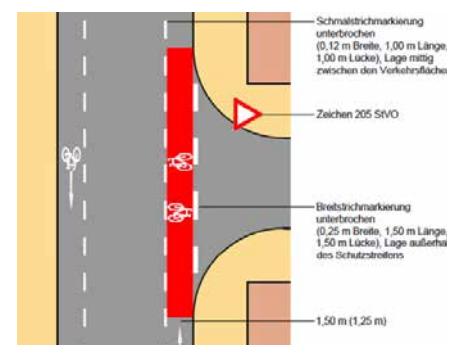
Im Roggenkamp dient die T-Kreuzung ohne Markierung als Dauerparkplatz



Sperrflächen wie hier im Kruthorst/Kaffeegang sind für Radfahrer sehr hilfreich



In vielen Straßen (hier im Mittelweg) lassen Autofahrer oft nicht einmal den Fußweg frei



In allen Einmündungsbereichen an der Alten Landstraße und entlang der Jersbeker Straße müssten im Verlauf der Radstreifen derartige Markierungen angebracht sein. Die Rechtslage hat der ADFC geklärt. Eine Umsetzung findet trotzdem nicht statt.

Dass beide Straßen so schmal sind, dass die Radstreifen von Autos bei Gegenverkehr befahren werden müssen, ist inzwischen allen klar geworden.

Während in Kaffeegang und Kruthorst einige Bereiche durch eine Zick-Zack-Markierung geschützt sind, fehlt diese an der Einmündung des Müllerstiegs in den Roggenkamp. Entsprechend wird dort ständig falsch geparkt. Selbst auf der Alten Landstraße, Einmündung Kaffeegang, stehen oft Autos im und am Kreuzungsbereich.

Odds and Ends



Eigentlich ist das Parken mit Verkehrsbehinderung, auch hinten im Mittelweg.



Statt der Bügel wären eine Verbreiterung und klare Sichtachsen an der Kreuzung Bahnhofstraße/Lohe sinnvoll



Die Gärtnerstraße mündet hier auf den Fußweg der L82. Die Bügel stehen für Lastenfahräder viel zu eng.



Hier gehts nicht weiter, weder zu Fuß noch mit dem Fahrrad



Hier fehlt ein Warnschild. Fußgänger bemerken den Radler oft zu spät



Gullygitter in Fahrtrichtung und eine zu hohe Kante – am KGB seit 40 Jahren



Anfangs erhielt man hier in der Th.-Storm-Str. ein Knöllchen für's Falschparken ...



Keine Kantsteinabsenkung für die Behinderten, dafür einen Gully als Stolperfalle



Diese Hecke Am Schulzentrum könnte einem breiten Radweg Platz machen



Der Weg von der Bahnhofstraße zum Markt ist an der AFS unnötig schmal. Viele fahren lieber über den Schulhof.



Ein breiterer Weg vom Alten Sportplatz zur Innenstadt wäre sinnvoll



Der Radweg auf der Bahnbrücke wurde ausreichend breit angelegt ...



... nach der Einmündung „An den Stücken“ wird er schmaler und endet kurz danach am Struhbarg



Von der Bachstraße könnte ein Weg zur Bahnbrücke vorbei am Hünengrab ausgeschildert werden. Er existiert bereits.



Diese Schilder stehen an der Rostwand, leider auf der falschen Straßenseite. Die Wegweisung ist insgesamt zu verbessern



Den Durchgang am Kleinen Theater ganz zu sperren zeigt die völlige Missachtung dieser wichtigen Wegeverbindung durch die Baufirma. Der Rasen ist der einzige Ausweg.



Dass auch Autos an der Dauerbaustelle vorbei müssen, hätte man sich denken können. Die Wiese ist hin.

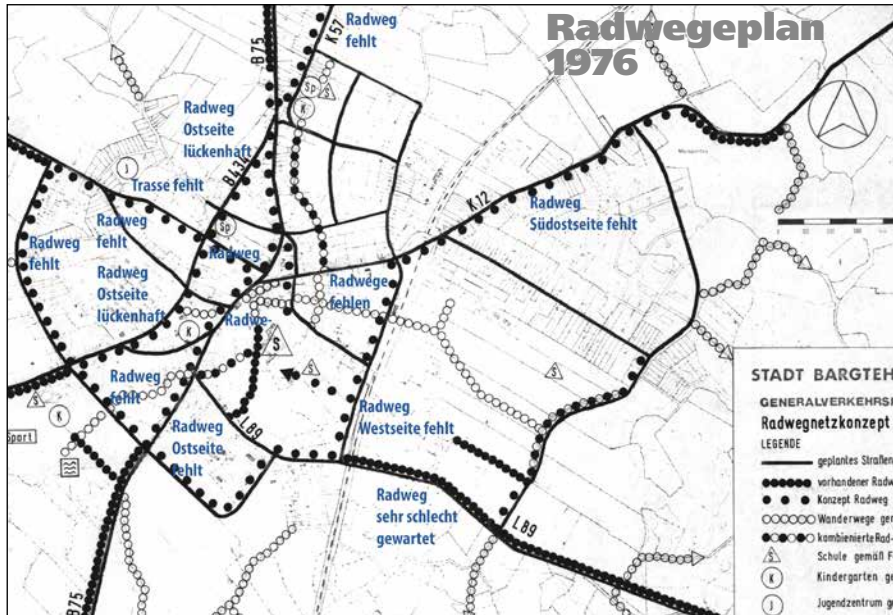
Vorgeschichte

Das Grundlayout des Bargtheider Straßennetzes ist über 700 Jahre alt. Bis zum Ende des zweiten Weltkrieges gab es im Bauerndorf Bargtheide nur etwa 3.300 Einwohner. Durch die Flüchtlinge stieg die Zahl nach 1945 auf rund 6.700 Personen. Die Verkehrswege blieben aber im Kern die gleichen.

Beim Ausbau des Straßennetzes für die inzwischen fast 17.000 Bargtheider wurde stets an den Kfz-Verkehr gedacht,

selten aber an die Radfahrer. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer mögen sich zwangsläufig irgendwie durch. Die Straßen sind fast überall zu eng und häufig einseitig zugeparkt.

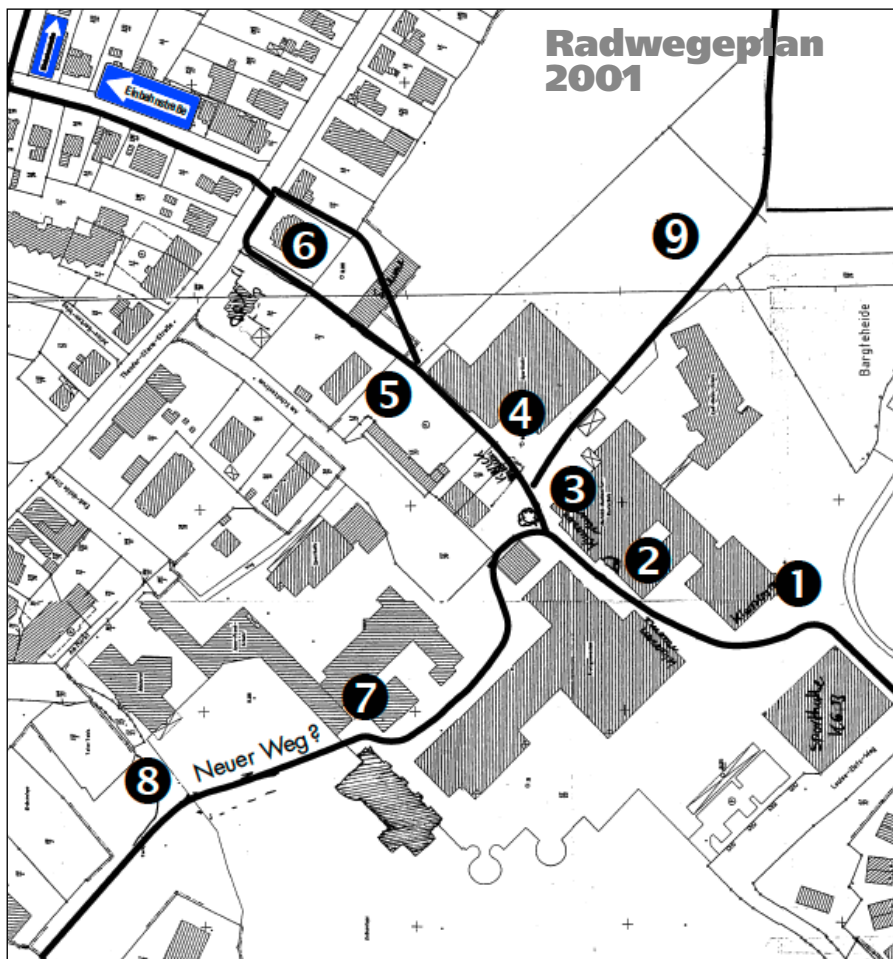
Gründe für die Schieflage zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind einerseits Rechtsvorschriften, andererseits mangelndes Engagement der meisten Verantwortlichen über Jahrzehnte.



Der Generalverkehrsplan von 1976 sah zum ersten mal Radwege im Stadtgebiet vor, die über das vorhandene Netz an den überörtlichen Straßen hinausgingen (B75, L89, B434).

Beschlossen wurde zwar das gesamte Konzept, aber bei der Umsetzung zeigte sich 47 Jahre lang die „Macht des Faktischen“ also der Baulandinteressen.

Die geplante Verbindung Rathausstraße-Wurth-Timmsche Koppel zur Jersbeker Straße wurde nicht gebaut, schon gar nicht der sie begleitende Radweg. An der Bahnhofstraße und der K12 liegen die Radwege auf der falschen Straßenseite. An der K 57, in der Straße Am Bargfeld und im gesamten Innenstadtbereich gibt es keine Radwege.



Im Radwegeplan von 2001 waren mehrere Grundgedanken formuliert, die teilweise auch umgesetzt worden sind. Viele Wege wurden rot gepflastert (Voßkuhlenweg, Bahnbrücke, Bahnhofstraße, Rathausstraße, B434, B75). Die Bahnbrücke wurde verbreitert und es gab Radwegestücke in der Baumschulenstraße und der Bahnhofstraße. Ausgebaut wurden Radwege an den Haupt- und Umgehungsstraßen.

Auch die Hauptwege vom Schulzentrum zur Bahnhofstraße, zum Louise-Zietz-Weg, in die Innenstadt und über den Utspann-Parkplatz waren skizziert.

Der direkte Weg von der Baumschulenstraße zum Schulzentrum (Ziffer 6 oben) scheiterte allerdings daran, dass beim Abriss eines Hauses in der Trasse nicht die notwendige Wegebreite gesichert wurde. Der Weg ist jetzt nur zwei Meter breit, also kein Radweg. Auch die geplante Einbahnstraßenregelung in der Baumschulenstraße und im Traberstieg wurde nicht umgesetzt.

Entscheidend dafür, ob ein Radwegkonzept verwirklicht wird, ist immer die aktive Mitarbeit der Verwaltung.