

# Kreis Stormarn

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

Maßnahmensteckbriefe

Stand: 12.04.2023

## **Kreis Stormarn**

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

Maßnahmensteckbriefe

Stand: 12.04.2023

Auftraggeber: Kreis Stormarn  
Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR  
Adelheidstraße 9 b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990  
E-Mail: [info@pgv-dargel-hildebrandt.de](mailto:info@pgv-dargel-hildebrandt.de)  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

Zusammenarbeit mit Urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt  
Annika Wittkowski  
Marvin Uhde

Hannover, im April 2023

## Übersicht

### Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmensteckbrief 01	Netzlückenschlüsse
Maßnahmensteckbrief 02	Deckensanierung
Maßnahmensteckbrief 03	Überquerungsstellen der BahnRadWege
Maßnahmensteckbrief 04	Bike & Ride an Bahnhöfen u. Haltepunkten des SPNV
Maßnahmensteckbrief 05	Ortseinfahrten / Ortsausfahrten
Maßnahmensteckbrief 06	RVR Ahrensburg – Glinde – Reinbek
Maßnahmensteckbrief 06.2	RVR Ahrensburg – Bargtheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck



## Maßnahmensteckbrief 01 Netzlückenschlüsse

### IST-Situation/Bestand

An insgesamt 194,2 km an außerörtlichen Strecken im Kreis Stormarn wird der Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt. Diese baulichen Netzlücken teilen sich wie folgt auf die zuständigen Baulastträger auf:

Klassifizierung	Distanz (km)
Bundesstraße	1,2
Landesstraße	37,1
Kreisstraße	80,5
Gemeindestraße	75,5

### Handlungsbedarf

Zielsetzung ist bedarfsgerecht vorhandene Netzlücken an den klassifizierten Straßen möglichst als straßenbegleitende Radverkehrsanlagen zur Erreichung einer durchgängigen und zielgerichteten Führungskontinuität zu schließen.

Der Handlungsbedarf eines Netzlückenschlusses ist in folgenden Situationen gegeben:

- Zugelassene Kfz-Geschwindigkeit > 50 km/h, ≤ 70 km/h  
→ DTV > 4.000 Kfz/Tag
- Zugelassene Kfz-Geschwindigkeit > 70 km/h  
→ DTV > 2.500 Kfz/Tag

In vielen Fällen, in denen der Radverkehr auf freier Strecke im Mischverkehr geführt wird, sind die Verkehrsbelastungen und die zugelassenen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten zu hoch und die Fahrbahnbreiten gleichzeitig zu schmal. Im Kreis Stormarn betrifft dies elf Abschnitte (s. Tabelle T1a), von denen einer an einer Bundesstraße liegt, zwei an Landesstraßen sowie acht an Kreisstraßen.

Daraus ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Radverkehrszielnetz:  
1,2 km Netzlückenschlüsse an Bundesstraßen, 6,0 km an Landesstraßen und 10,0 km an Kreisstraßen.

### Empfehlungen

Das Maßnahmenprogramm für den Neubau von Radverkehrsanlagen wird für die Radvorrangrouten, die Ergänzungsrouten, sowie für das Kreisstraßennetz insgesamt aufgestellt. Das Maßnahmenprogramm für Netzlückenschlüsse ist in vier Tabellen im Anhang dargestellt:

**Tabelle T1a** enthält neben einer Verortung der Netzlücke und der Straßenklasse Merkmale, die zum einen das Erfordernis einer Radverkehrsanlage bedingen. Zum anderen werden die notwendigen Elemente für die Netzlückenschließung aufgezeigt. Die enthaltenen



## Maßnahmensteckbrief 01 Netzlückenschlüsse

Elemente sind, Zulässige Kfz-Geschwindigkeit, Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV), Belastungsbewertung, Netzhierarchie und die Zielbreite.

**Tabelle T1b** geht auf die Nachfragefaktoren, die u.a. als Grundlage zur Priorisierung dienen, ein. Diese sind Nachfrage/Potenziale, Nennungen in der Online-Beteiligung und Nennungen in den Regionalkonferenzen.

**Tabelle T1c** ist eine Zusammenführung der Daten aus den Tabellen T1a und T1b. Darin enthalten sind auch eine Gesamtbewertung aus Belastungs- und Nachfragewerten sowie ein zeitlicher Umsetzungshorizont.

**Tabelle T1d** zeigt das Maßnahmenkonzept für die Kreisstraßen Stormarns. Die Kriterien Ortslage, Kfz-Geschwindigkeit und Kfz-Verkehrsbelastung bilden die Bewertungsgründe zur Erforderlichkeit einer getrennten RVA. Die anzustrebende Ausbaubreite der Radverkehrsanlage ergibt sich an den festgelegten Qualitätsstandards der entsprechenden Netzhierarchie (vgl. Kap. 7).

Für Streckenabschnitte, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von > 70 km/h ausgewiesen sind und eine DTV von < 4.000 Kfz/Tag aufweisen, ist auch eine Verringerung der zugelassenen Kfz-Geschwindigkeit auf ≤ 70 km/h denkbar. Dies ist nur bei Fahrbahnbreiten von ≥ 6,00 m anzuwenden, um die notwendigen Überholabstände gegenüber Fahrrädern einhalten zu können.

### Netzlückenbeispiele und Best Practice



Abb. 1 Netzlücken K 61 Sattenfelde – Rohlfshagen (links); L 226 Grabau – Tönningstedt (SE) (rechts)

**Fortschreibung Radverkehrskonzept**

**KREIS STORMARN**  
Vielfalt. Miteinander. Leben.



**Maßnahmensteckbrief 01**  
**Netzlückenschlüsse**



Abb. 2 Best-Practice-Beispiele B 75 Neritz – Bad Oldesloe (links); K 74 Poggensee – Neufresenburg (rechts)



## Maßnahmenbeispiel Netzlückenschluss K 71

### IST-Situation/Bestand

**Netzhierarchie:** Radvorrangroute

**Abschnitt (von/bis):** Groß Wesenberg – B 75

**Lage / Bebauung:** außerorts / ohne Bebauung

**Länge:** 0,9 km

**Führungsform (Bestand):** Mischverkehr

**Erlaubte Kfz-Geschwindigkeit:** 100 km/h

**DTV (2015):** 2.541 Kfz/Tag; davon 5,6 % Schwerverkehr

**Breite Fahrbahn:** 6,00 m

**Straßenverlauf / Sichtverhältnisse:** kurvig / gute Sichtverhältnisse

**Belagsqualität Fahrbahn:** Gut

**Maßnahme RVK 2013:** Lückenschluss erforderlich

**Maßnahme RVK 2023:** Lückenschluss erforderlich



### Bewertungskriterien

**Belastungswert (Skala 0 – 5):** 1,3

**Nachfragewert (Skala 0 – 5):** 1,4

**Bewertung Schulroute:** 864 Schülerinnen und Schüler

### Handlungsbedarf

Die erlaubte Kfz-Geschwindigkeit auf der K 71 beträgt 100 km/h. Dazu liegt die tägliche Verkehrsbelastung bei über 2.500 Kfz/Tag, womit der Belastungswert für Mischverkehr deutlich überschritten ist. Die Strecke ist im Netz zudem als Radvorrangroute eingestuft worden

### Empfehlungen

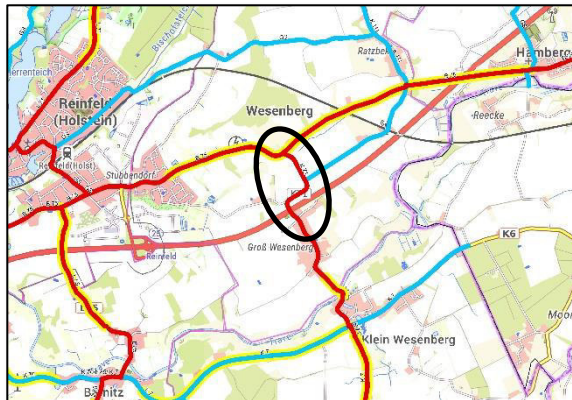
Es wird der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges empfohlen. Dieser ist aufgrund der Einstufung als Radvorrangroute in 3,50 m Breite anzulegen. Durch diese Maßnahme werden die Ortschaften Groß Wesenberg und Klein Wesenberg an die B 75 angeschlossen, sodass Reinfeld sowie weitere überregionale Ziele wie z.B. Lübeck sicher mit dem Fahrrad erreicht werden können.

**Maßnahmenbeispiel  
 Netzlückenschluss K 71**

**Alternativen**

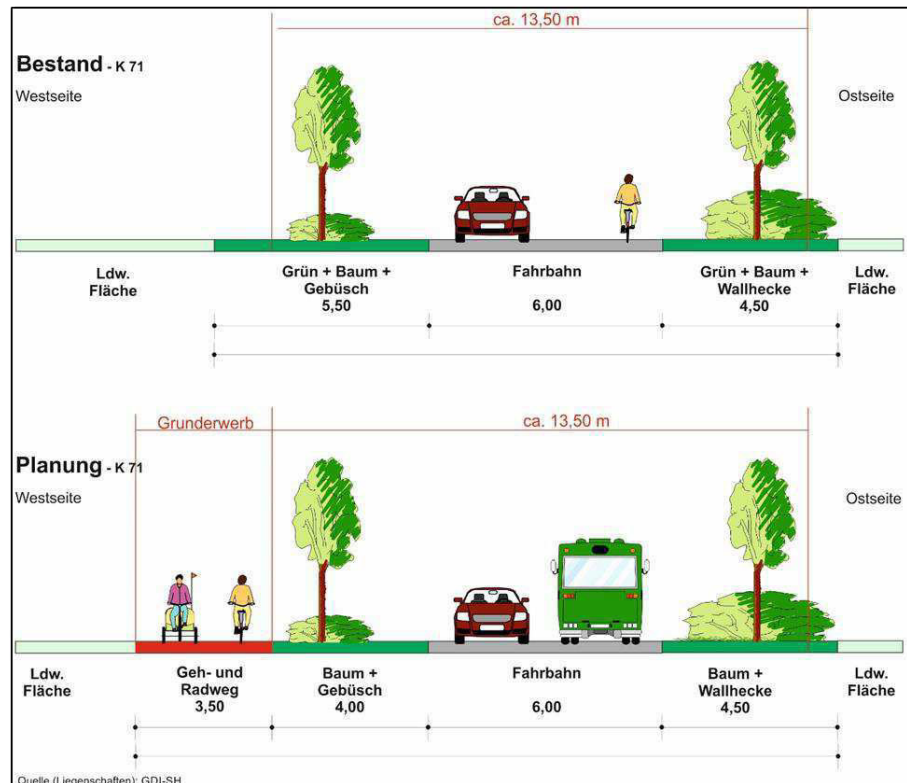
In Richtung Westen ist eine Fahrt über die Gemeindestraße Redderschmiede möglich. Über diese kann Stubbendorf sowie weiter die B 75 und Reinfeld erreicht werden. In Richtung Osten ist eine Fahrt über die Gemeindestraße Rosenhagen möglich, über die die B 75 erreicht werden kann. In beiden Fällen ist jedoch die Fahrt über einen Teilabschnitt der K 71 nötig, sodass dennoch Maßnahmen zur Radverkehrssicherung zu treffen sind.

**Lage**



- Radschnellweg (Machbarkeitsstudie)
- - - Radschnellweg (perspektivisch)
- Radvorrangroute
- BahnRadWeg
- Ergänzungsrouten
- RVA vorh. / außerorts (2022)
- Veloroute Hamburg

**Querschnitt**





## Fortschreibung Radverkehrskonzept

KREIS STORMARN  
Vielfalt. Miteinander. Leben.



### Maßnahmenbeispiel Netzlückenschluss K 96

#### IST-Situation/Bestand

**Netzhierarchie:** Radvorrangroute

**Abschnitt (von/bis):** Querung BahnRadWeg bzw. L 160 - Braak

**Lage / Bebauung:** außerorts / vereinzelte Bebauung

**Länge:** 1,5 km

**Führungsform (Bestand):** Mischverkehr

**Erlaubte Kfz-Geschwindigkeit:** 70 km/h

**DTV (2015):** 6442 Kfz/Tag; davon 4,5% Schwerverkehr

**Breite Fahrbahn:** 7,00 m

**Straßenverlauf / Sichtverhältnisse:** geradlinig / gute Sichtverhältnisse

**Belagsqualität Fahrbahn:** Gut

**Maßnahme RVK 2013:** Lückenschluss erforderlich

**Maßnahme RVK 2023:** Lückenschluss erforderlich



#### Bewertungskriterien

**Belastungswert (Skala 0 – 5):** 1,55

**Nachfragewert (Skala 0 – 5):** 1,5

**Bewertung Schulroute:** 0 Schülerinnen und Schüler

#### Handlungsbedarf

Die tägliche Verkehrsbelastung liegt mit 6.442 Kfz/Tag über dem Belastungsgrenzwert. Diese kann sich zudem zeitweise durch Ausweichverkehre der A1 stark erhöhen. Zusätzlich handelt es sich bei der Strecke um eine Ergänzungsrouten zu einem BahnRadWeg.

#### Empfehlungen

Es wird der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges empfohlen. Dieser ist aufgrund der Einstufung als Ergänzungsrouten in 2,50 m Breite anzulegen. Durch diese Maßnahme entsteht eine sichere Radverkehrsverbindung von Braak an den BahnRadWeg über einen weiteren Netzlückenschluss an der weiterlaufenden L 160 am südlichen Ende der K 96. Über den BahnRadWeg entstehen Verbindungen nach Glinde und Reinbek.

## Fortschreibung Radverkehrskonzept

**KREIS STORMARN**  
Vielfalt. Miteinander. Leben.

### Maßnahmenbeispiel Netzlückenschluss K 96

#### Alternativen

Die bestmögliche Alternative über Stapelfeld und Stellau ist von Braak ausgesehen mehr als doppelt so lang und kommt daher nicht infrage.

#### Lage

- Radschnellweg (Machbarkeitsstudie)
- Radschnellweg (perspektivisch)
- Radvorrangroute
- BahnRadWeg
- Ergänzungsrouten
- RVA vorh. / außerorts (2022)
- Veloroute Hamburg

#### Querschnitt

ca. 17,00 m

**Bestand - k 96**

Westseite      Ostseite

ca. 17,00 m

**Planung - k 96**

Westseite      Ostseite

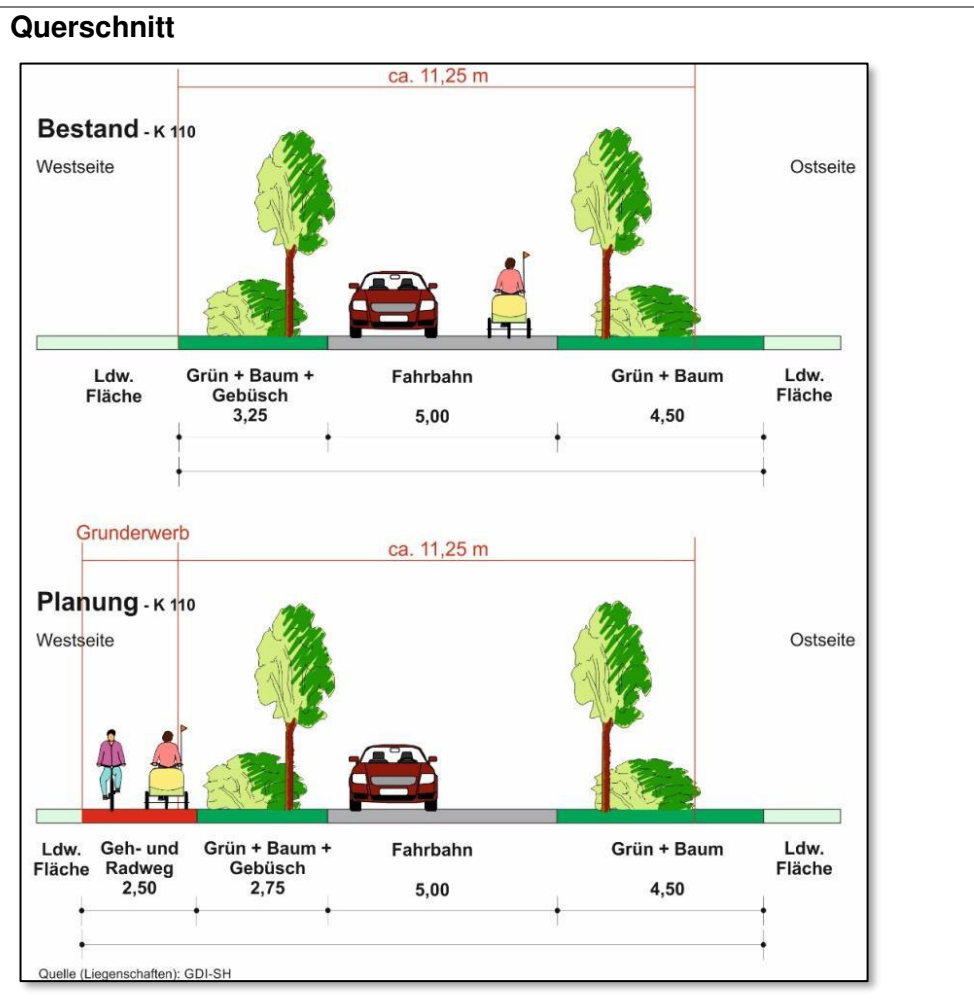
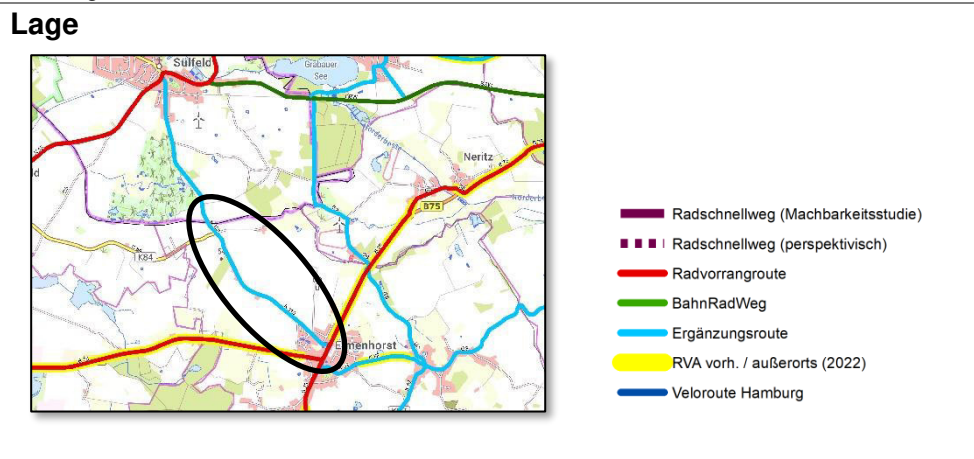
Quelle (Liegenschaften): GDI-SH

<b>Fortschreibung Radverkehrskonzept</b>	<b>KREIS STORMARN</b> Vielfalt. Miteinander. Leben. 
<b>Maßnahmenbeispiel Netzlückenschluss K 110</b>	
<b>IST-Situation/Bestand</b> <b>Länge:</b> 2,0 km <b>Netzhierarchie:</b> Ergänzungsroute <b>Abschnitt (von/bis):</b> Elmenhorst - Scheidekate <b>Lage / Bebauung:</b> außerorts / vereinzelte Bebauung <b>Führungsform (Bestand):</b> Mischverkehr <b>Erlaubte Kfz-Geschwindigkeit:</b> 100 km/h <b>DTV (2015):</b> 3.000 Kfz/Tag; davon 3,7% Schwerverkehr <b>Straßenverlauf / Sichtverhältnisse:</b> z.T kurvig / schlechte Sichtverhältnisse <b>Breite Fahrbahn:</b> 5,00 m <b>Belagsqualität Fahrbahn:</b> Gut <b>Maßnahme RVK 2013:</b> Keine Netzbedeutung <b>Maßnahme RVK 2023:</b> Lückenschluss erforderlich	
	
<b>Bewertungskriterien</b> <b>Belastungswert (Skala 0 – 5):</b> 0,75 <b>Nachfragewert (Skala 0 – 5):</b> 1,0 <b>Bewertung Schulroute:</b> 0 Schülerinnen und Schüler	
<b>Handlungsbedarf</b> Die erlaubte Kfz-Geschwindigkeit auf der K 110 beträgt 100 km/h. Dazu liegt die tägliche Verkehrsbelastung bei über 2.500 Kfz/Tag, womit der Belastungsgrenzwert für Mischverkehr überschritten ist. Dies ist insbesondere aufgrund der Bedeutung für den Verkehr von Schülerinnen und Schülern relevant.	
<b>Empfehlungen</b> Es wird der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges empfohlen. Diese Empfehlung würde auch gelten, wenn die zulässige Kfz-Geschwindigkeit auf 70 km/h gesenkt wird. Dieser ist aufgrund der Einstufung als Ergänzungsroute in 2,50 m Breite anzulegen. Durch diese Maßnahme entsteht eine sichere Radverkehrsverbindung zwischen Elmenhorst und dem Kreis Segeberg. Da der Radweg im Kreis Segeberg bereits vorhanden ist, wird mit dieser Maßnahme die Netzlücke geschlossen.	


**Fortschreibung Radverkehrskonzept** **KREIS STORMARN**  
 Vielfalt. Miteinander. Leben.

**Maßnahmenbeispiel  
 Netzlückenschluss K 110**

**Alternativen**  
 Etwa einen Kilometer nördlich von Elmenhorst ist an der B 75 ab Floggensee eine Fahrt über die Gemeindestraßen Neritzer Weg und Sülfelder Tannen möglich.





<b>Fortschreibung Radverkehrskonzept</b>	<b>KREIS STORMARN</b> Vielfalt. Miteinander. Leben.	
<b>Maßnahmensteckbrief 02</b> <b>Deckensanierung</b>		
<b>IST-Situation/Bestand</b>		
<p>Im Radverkehrszielnetz des Kreises Stormarn wurden auf insgesamt rund 89 km eine sanierungsbedürftige Oberfläche (erheblich eingeschränkt oder kaum nutzbar) festgestellt. Dies stellt eine sicherheits- und komfortrelevante Einschränkung für Radfahrende dar.</p>		
	<b>Fahrbahn / Wirtschaftsweg</b>	<b>Radverkehrs- anlage</b>
Belagsqualität erheblich eingeschränkt	45,2 km	36,4 km
Belagsqualität kaum nutzbar	4,9 km	2,5 km
Tab. 1 Sanierungsbedarf im Radverkehrszielnetz im Kreis Stormarn		
<b>Handlungsbedarf</b>		
<p>Kreisweit ist eine Verbesserung der Oberflächenqualitäten im Radverkehrszielnetz anzustreben. Zielsetzung ist es, auf allen Strecken im Radverkehrszielnetz eine gute und sichernutzbare Oberfläche anbieten zu können. Dies kommt neben dem Radverkehr z.B. auch mobilitätseingeschränkten Personen (Thema Barrierefreiheit) zu Gute.</p>		
<b>Empfehlungen</b>		
<p>Es wird empfohlen, eine Sanierung der betroffenen Abschnitte durchzuführen. Dabei ist für Radverkehrsanlagen zu prüfen, ob eine Anpassung der Wegebreite auf anzustrebende Zielmaße (vgl. Qualitätsstandards) vorgenommen werden kann.</p> <p><b>Tabelle T2a</b> zeigt alle Abschnitte mit Handlungsbedarf zur Deckensanierung auf. Es sind wesentliche verkehrsrelevante Merkmale aufgeführt. Außerdem die Angabe zur anzustrebenden Zielbreite.</p> <p><b>Tabelle T2b</b> bietet eine Unterstützung zur Priorisierung bei der Umsetzung und enthält Angaben zu Nennungen im Rahmen der Beteiligung sowie die Nachfragepotenziale.</p> <p><b>Tabelle T2c</b> ist eine Zusammenführung von T2a und T2b.</p> <p><b>Tabelle T2d</b> zeigt den Handlungsbedarf zur Deckensanierung an den Kreisstraßen Stormarns.</p>		



## Maßnahmensteckbrief 02 Deckensanierung

### Beispiele für Deckensanierung

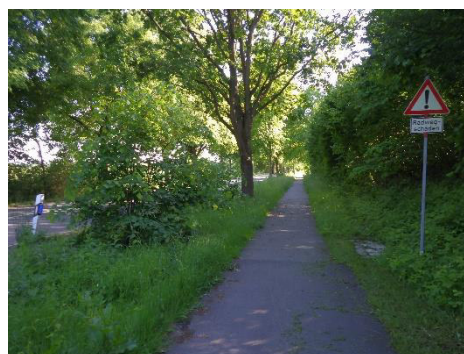


Abb. 1 Eingeschränkte Belagsqualität K 67 Sehmsdorf – Meddewade (links); L 90 Hoisdorf – Oetjendorf (rechts)



Abb. 2 Beispiele für gute Belagsqualitäten K 64 Bad Oldesloe – Nütschau (links); L 82 Bargtheide – Elmenhorst (rechts)

**Fortschreibung Radverkehrskonzept**

**KREIS STORMARN**  
 Vielfalt. Miteinander. Leben.



**Maßnahmensteckbrief 03**  
**Überquerungsstellen der BahnRadWege**



Abb. 1: L 160 Hauptstraße (Gemeinde Brunsbek) – Überquerung BahnRadWeg, Glinde – Trittau, zwischen Stellau und Langeloh (außerorts)

**Erlaubte Kfz-Geschwindigkeit:** 100 km/h

**Breite Fahrbahn (L 160):** 6,00 m

**Maßnahme RVK 2013:** Nicht beinhaltet

**Maßnahme RVK 2023:** richtungstrennte Aufstellspuren

**Bestand**

Auf der Route C des Bahnradweges zwischen Glinde und Trittau befinden sich insgesamt 26 Umlaufsperrn.

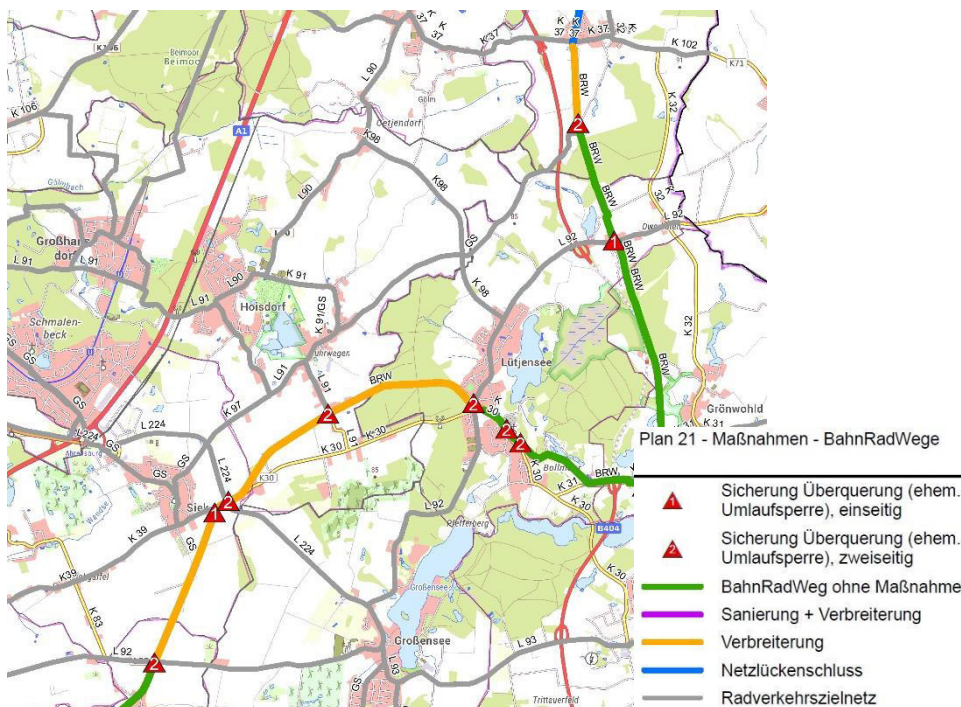


Abb. 2 Umlaufsperrn zwischen Glinde und Trittau





## **Maßnahmensteckbrief 03 Überquerungsstellen der BahnRadWege**

### **Handlungsbedarf**

Umlaufsperrern sollen grundsätzlich vor Überquerungsstellen an klassifizierten Straßen den Radverkehr abbremsen und somit Konflikte und Unfälle mit dem motorisierten Verkehr vorbeugen. Sie verengen allerdings die Fahrbahn und werden durch Verkehrsteilnehmende häufig als Hindernis wahrgenommen.<sup>1</sup> Insbesondere genügen Umlaufsperrern nicht den Anforderungen barrierefreier Radwege. Nutzergruppen wie Handbike- und Lastenradfahrer, Radfahrer mit Gepäck oder Kinderanhänger werden durch sie stark behindert oder ausgeschlossen.<sup>2</sup> Wie auf den Bildern sichtbar etablierte sich zusätzlich ein Trampelpfad um die Umlaufsperrern herum, was die geringe Praktikabilität verdeutlicht.

### **Empfehlungen**

Es wird empfohlen, auf die Anordnung von Umlaufsperrern zu verzichten und bestehende Umlaufsperrern durch bauliche Alternativen zu ersetzen.

Durch eine Pfostenlängsreihe und entsprechender Fahrbahnmarkierung des Radweges wird eine sichere Querung gefördert.

Die oben dargestellte Querung befindet sich wenige Meter hinter dem Ortsausgang des Ortes Langelohe, sodass der Kfz-Verkehr an der betreffenden Stelle bereits mit erhöhter Geschwindigkeit, ggf. im Beschleunigungsvorgang ist. Um das Gefahrenpotential zu senken, empfiehlt sich deshalb zusätzlich, die Höchstgeschwindigkeit für Kfz auf 50 bis 70 km/h zu senken. Weiterhin sind Warnhinweise für Kfz (StVO-Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“) aufzustellen.

### **Prinzipskizze**

Wie in der Prinzipskizze zu sehen, wird eine gesicherte Querung durch die bauliche Trennung und Verengung der Fahrbahn auf 1,50 Meter vorgeschlagen. Entsprechende Fahrbahnmarkierungen und Stoppschilder lenken zusätzlich die Aufmerksamkeit auf die Gefahrenstelle.

<sup>1</sup> Vgl. RAD.SH-Infosheet-Nr-14-Umlaufsperrern-und-Draengelgitter.pdf.

<sup>2</sup> Vgl. ADFC - Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern



Abb. 3 Prinzipskizze



## Maßnahmensteckbrief 04 Bike & Ride an Bahnhöfen u. Haltepunkten des SPNV

### IST-Situation/Bestand

An sieben Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV ist bedarfsgerechtes Fahrradparken nur zum Teil möglich. Zwar sind vielfach Anlehnbügel vorhanden, jedoch sind diese nur zum Teil überdacht. Zudem sind an den einigen Standorten noch nicht bedarfsgerechte Angebote wie z. B. Vorderradklemmen vorhanden.

Art der Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Anteil
Bügel	1.757	69,36%
Klembügel	605	23,88%
Vorderradklemmen	171	6,75%
Summe	2.533	100%

Tab. 1 Arten der Abstellanlagen an den erhobenen Bahn- und U-Bahn-Haltestellen im Kreis Stormarn

### Handlungsbedarf

Kreisweit ist eine Verbesserung des Fahrradparkens an SPNV-Haltepunkten anzustreben.

Standorte mit besonders hohem Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Fahrradstellplätze sind der Fahrradparkplatz im Parkhaus am Bahnhof Bad Oldesloe, der Bahnhof Reinfeld, der Bahnhof Bargtheide sowie der U-Bahnhof Ahrensburg-Ost.

### Empfehlungen

Es wird empfohlen, eine vollständige Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV mit überdachten Anlehnbügeln für bedarfsgerechtes Fahrradparken umzusetzen.

An den Anlehnbügeln sind Stellplätze für größere Fahrräder wie z.B. Lastenräder vorzusehen

Zusätzlich sollte an den Standorten Reinbek, Bargtheide und Reinfeld die Einrichtung einer Sammelschließanlage („Fahrradkäfig“) nach dem Modell der RAD.SH angestrebt werden. Zusätzlich sind im Bereich neben einem Fahrradkäfig weitere überdachte Anlehnbügel sowie Schließfächer für Gepäckablagen zu schaffen.



## Maßnahmensteckbrief 04 Bike & Ride an Bahnhöfen u. Haltepunkten des SPNV

### BEST PRACTICE



Abb. 1 Fahrradabstellanlagen Ahrensburg Bahnhof (links); Sammelschließanlage Bad Oldesloe (rechts)



Abb. 2 Überdachte Anlehnbügel U-Bahnhof Ahrensburg West (links); Doppelstockparker U-Bahnhof Schmalenbeck (links)



Abb. 3 Beispiele bedarfsgerechter Abstellanlagen (Best-Practice-Beispiele)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/b-r-foerderung-fuer-kommunen/so-sehen-gute-anlagen-aus/>



## Maßnahmensteckbrief 05 Ortseinfahrten / Ortsausfahrten

### IST-Situation/Bestand

Im Kreis Stormarn existieren zum Erhebungszeitpunkt des Radverkehrskonzeptes 100 Ortseingänge, an denen ein Wechsel des Radverkehrs von einer Radverkehrsanlage (außerorts) in den Mischverkehr (innerorts) stattfindet.

Diese verteilen sich wie folgt auf die unterschiedlichen Netzkategorien:

Netzkategorie	Anzahl
Bundesstraße	3
Landesstraße	38
Kreisstraße	53
Gemeindestraße	6

Netzkategorie	Anzahl
Radvorrangroute	66
BahnRadWeg	0
Ergänzungsrouten	27
Keine Netzfunktion	7

Die Maßnahmen an Ortseinfahrten wurden zudem in vier Stufen priorisiert. In der Priorität 1 befinden sich die 13 Ortseinfahrten, die im Jahr 2022 im Zuge des Förderprogrammes „Stadt und Land“ als Quick Wins vorgeschlagen wurden. Die weitere Priorisierung geschah auf Basis der Bedeutung im Radverkehrszielnetz, sodass 70 Ortseinfahrten in Stufe 2 priorisiert wurden, zehn in Stufe 3 und sieben in Stufe 4.

### Handlungsbedarf

An den 100 Standorten, an denen der Radverkehr an einem Ortseingang von einer Radverkehrsanlage in den Mischverkehr wechseln muss und umgekehrt, ist dies meist nicht bedarfsgerecht möglich. Es existieren keine gesicherten Querungsmöglichkeiten oder sonstige Vorkehrungen, um eine sichere Überfahrt und Querung der Fahrbahn zu ermöglichen.

Mögliche Maßnahmen zur Sicherung der Überfahrt beinhalten:

- Aufstellflächen für den Radverkehr (s. Musterlösungen)
- Mittelinseln (nur bei besonders breiten Fahrbahnen umzusetzen)
- VZ 138 zur Warnung vor Gefahrensituationen mit Radverkehr

### Empfehlungen

Das Maßnahmenprogramm für die Sicherung von Radverkehrsquerungen an Ortseingängen wird netzunabhängig für alle Straßenklassifizierungen im Kreis Stormarn aufgestellt. Es ist in **Tabelle T4** im Anhang dargestellt: Diese enthält eine Verortung des Ortseingangs inklusive Straßenklassifizierung und Himmelsrichtung. Zudem werden die jeweilige Netzkategorie, an der sich der Standort befindet, die umzusetzende Musterlösung sowie die dafür

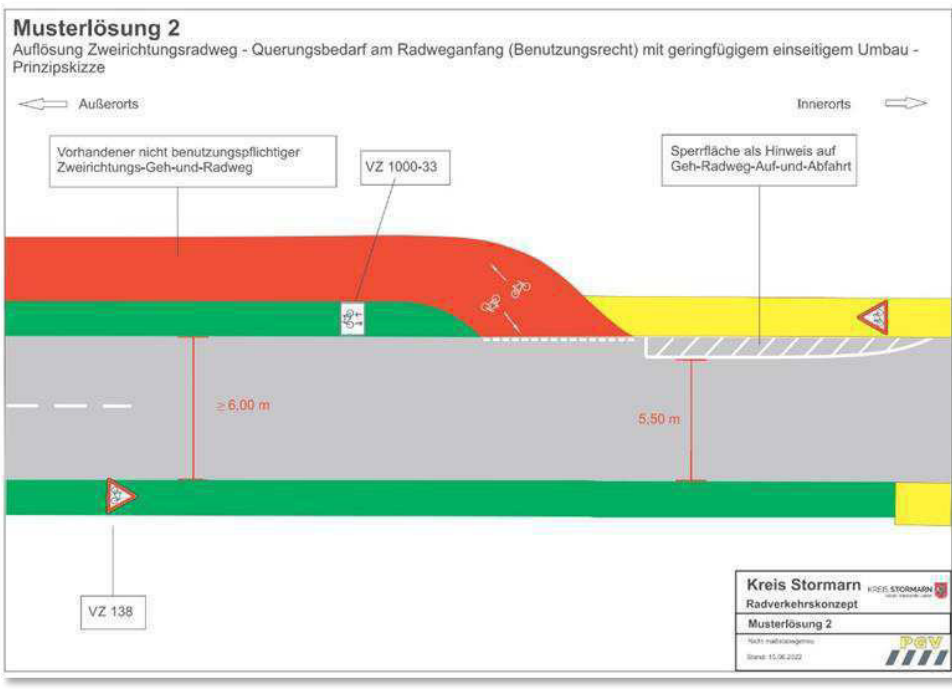
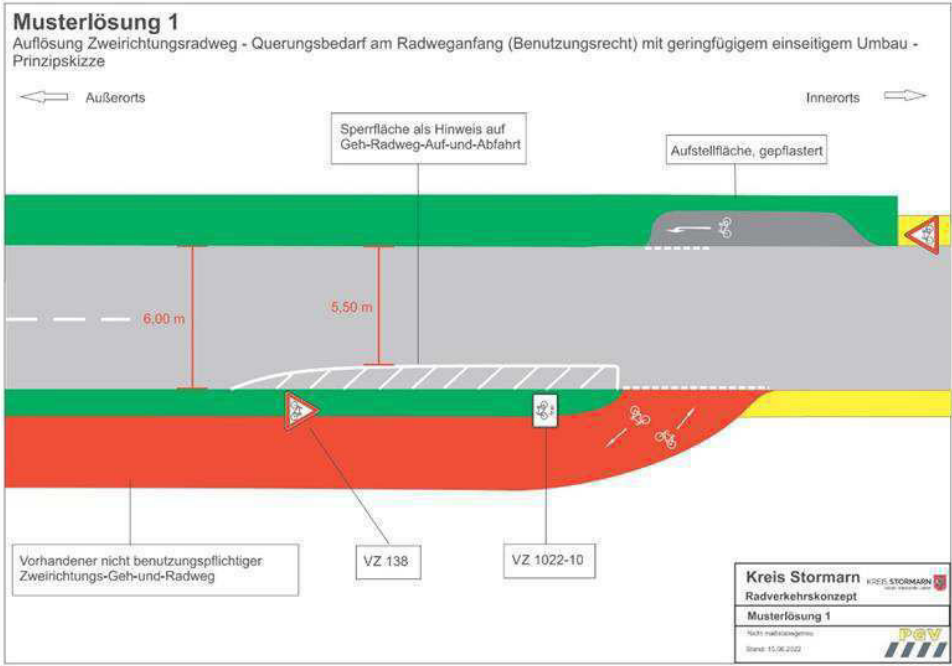
**Fortschreibung Radverkehrskonzept**




**Maßnahmensteckbrief 05  
 Ortseinfahrten / Ortsausfahrten**

anfallenden veranschlagten Kosten angegeben.  
 Daraus ergeben sich 52 Empfehlungen für eine Umsetzung von  
 Musterlösung 1, sowie 48 Empfehlungen für eine Umsetzung von  
 Musterlösung 2.

**Best Practice (Musterlösungen)**





<b>Fortschreibung Radverkehrskonzept</b>		<b>KREIS STORMARN</b> Vielfalt. Miteinander. Leben. 
<b>Maßnahmensteckbrief 06</b> <b>RVR Ahrensburg – Glinde – Reinbek</b>		
<b>Problemstellung</b>		
<b>Umsetzungs- stufe</b>	<b>Länge in km</b>	<b>Führung</b>
Abschnitt 1	16,2	Ahrensburg – Stapelfeld – Stellau – Glinde
Abschnitt 2a	5,9	Glinde – Reinbek
Abschnitt 2b	6,7	Glinde – HH-Bergedorf

Tab. 1 Länge und Führung der RVR-Abschnitte Ahrensburg – Glinde – Reinbek

Die Städte Ahrensburg (34.200 Einwohner), Glinde (18.400) und Reinbek (28.300) gehören zu den einwohnerreichsten Kommunen im Kreis Stormarn. Daher besteht in und zwischen diesen ein hohes Radverkehrspotenzial.

In der Beziehung Ahrensburg – Glinde – Reinbek ist im Bestand keine durchgängige Radverkehrsführung vorhanden. Ausbaupotenziale auf dieser Strecke sind jedoch vorhanden.

Die direkten Verbindungen sind besonders nahe Ahrensburg vielfach nur erheblich eingeschränkt befahrbar.

**Handlungsbedarf**

Die häufigen Wechsel der Führungsformen im Bestand sorgen für ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem Kfz- und Fußverkehr im Außerortsbereich sowie ein verringertes Sicherheitsniveau durch die Notwendigkeit von Querungen und Überfahrten auf die Fahrbahn.

Zudem wird mit dieser Verbindung eine Erweiterung des Radschnellweges Hamburg – Ahrensburg bzw. der möglichen Weiterführung nach Bargteheide erreicht. Dies ermöglicht den Radfahrerinnen und Radfahrern ein komfortables Fahren über weite Strecken im Kreis und bis nach Hamburg. Der Ausbaustandard der BahnRadWege bildet ein Vorbild für den möglichen Ausbau des Abschnittes zwischen Ahrensburg und Stapelfeld

**Empfehlungen**

Es wird empfohlen, Radverkehrsanlagen zwischen Ahrensburg und Glinde / Reinbek, ggf. später bis HH-Bergedorf entlang des Verlaufs der drei Abschnitte mit dem Standard einer Radvorrangroute zu errichten bzw. auszubauen. Diese sieht eine Breite der Radverkehrsanlagen von 3,50 m vor.





## **Maßnahmensteckbrief 06 RVR Ahrensburg – Glinde – Reinbek**

### **Impressionen**



Abb. 1 Bestandssituation Hagener Allee, Ahrensburg (links); L 222, Stapelfeld – Stellau (rechts)

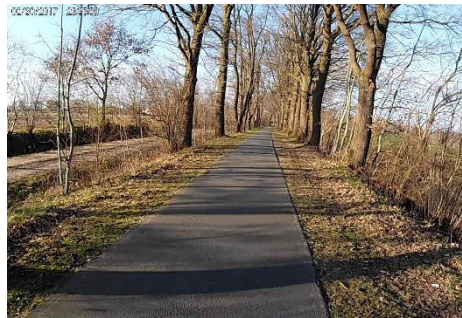
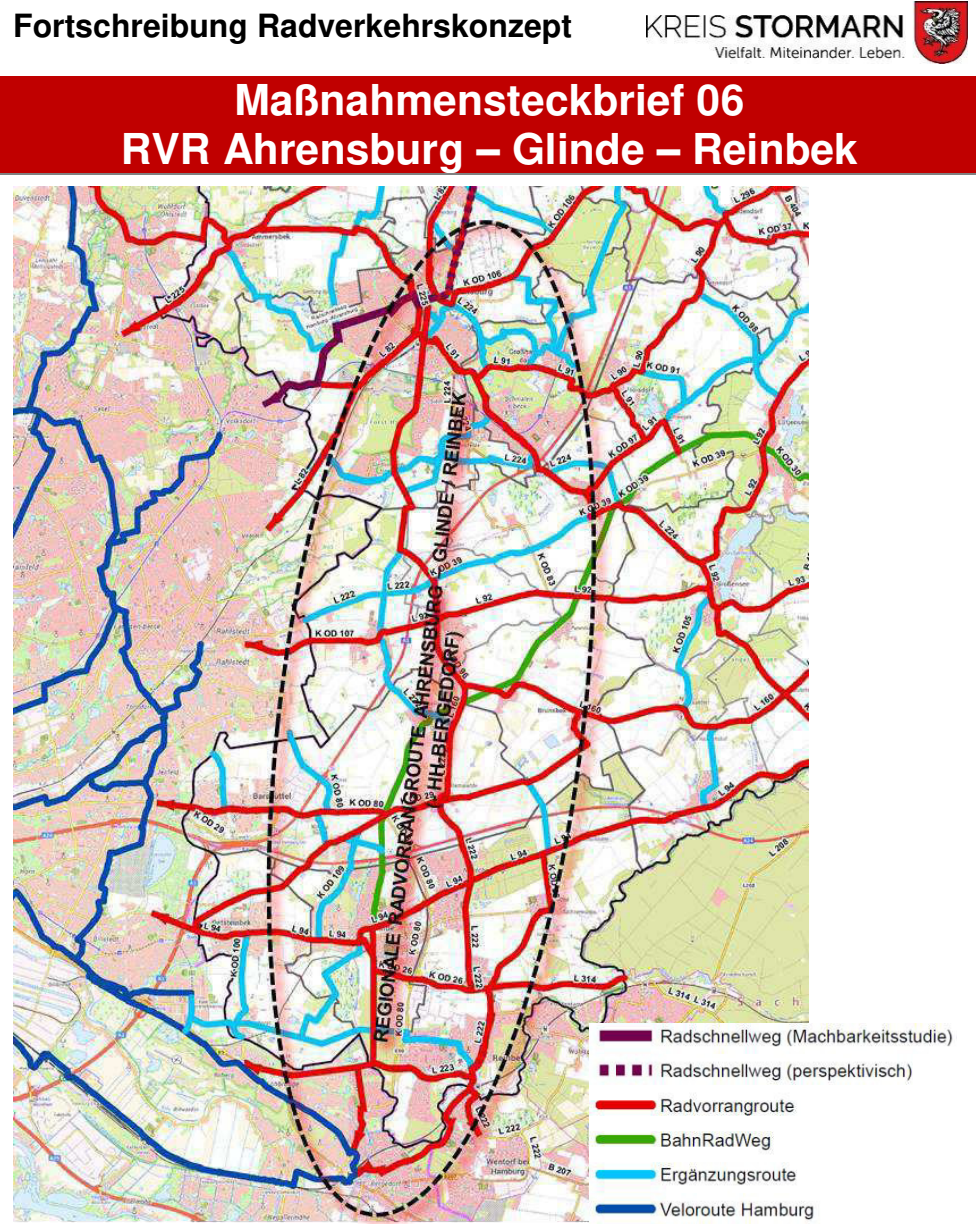


Abb. 2 Bestandssituation BahnRadWeg, Glinde – Stellau (links); K 26 Ortseingang Glinde (rechts)





## Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck

### Problemstellung und Übersicht

Die Städte Ahrensburg (34.200 Einwohner), Bargteheide (16.000), Bad Oldesloe (24.800) und Reinfeld (9.000) gehören zu den einwohnerreichsten im Kreis Stormarn. Daher bestehen hohe Potenziale für eine interkommunale Radschnellverbindung als RVR. Die Übersichten zeigen die getrennten Korridore. Wenn deren Machbarkeit gegeben ist, wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung der Korridore nacheinander erfolgt. Die vorläufigen Längen gelten jeweils von Bahnhof zu Bahnhof der Städte.

Hinweis: Die Korridore Mitte und Nord entsprechen etwa dem Verlauf der angedachten Hansebelt-Route.

Korridor	Länge	Verlauf
Mitte	~24 km	Ahrensburg Bf – Bargteheide Bf – Bad Oldesloe Bf
Nord	~24 km	Bad Oldesloe Bf – Reinfeld Bf – Lübeck Hbf

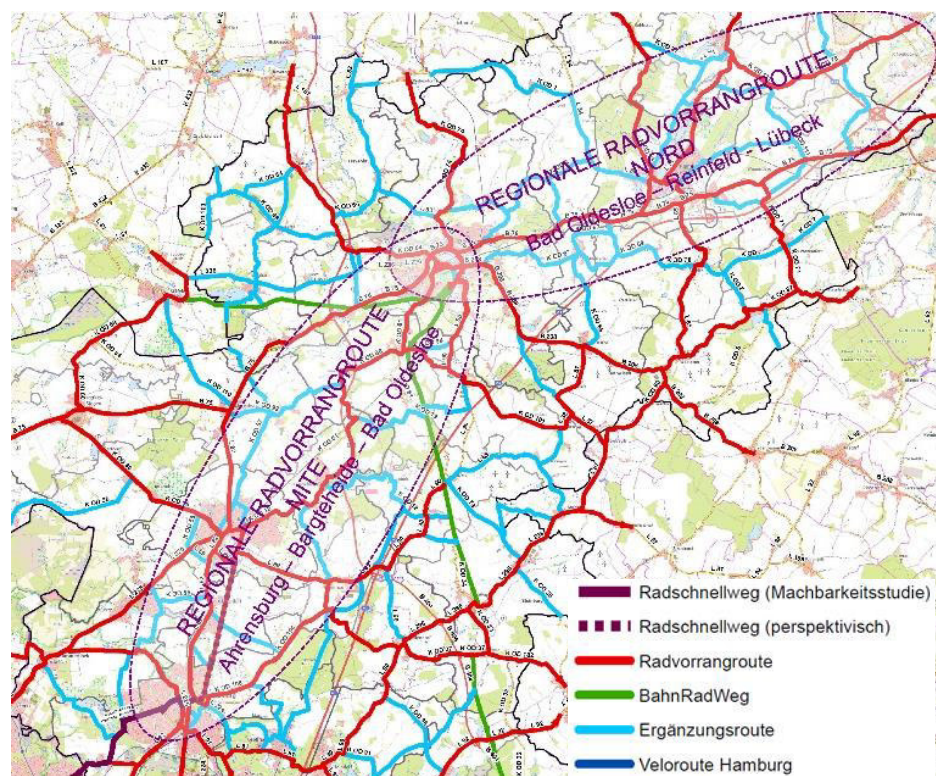


Abb. 1 Korridore Regionale Radvorrangrouten Mitte und Nord

**Fortschreibung Radverkehrskonzept** **KREIS STORMARN**  
Vielfalt. Miteinander. Leben.

## Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck

### Verläufe und Varianten RVR Mitte

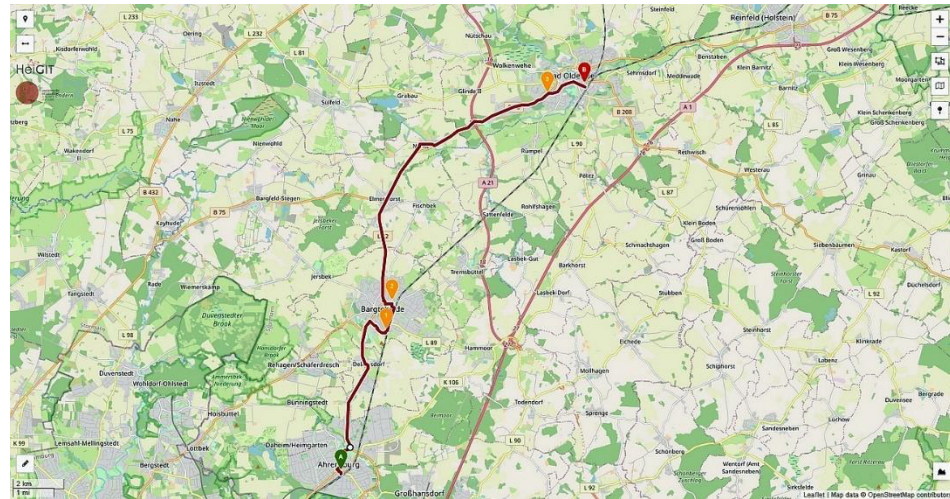


Abb. 2 Vorzugsvariante Radvorrangroute Mitte

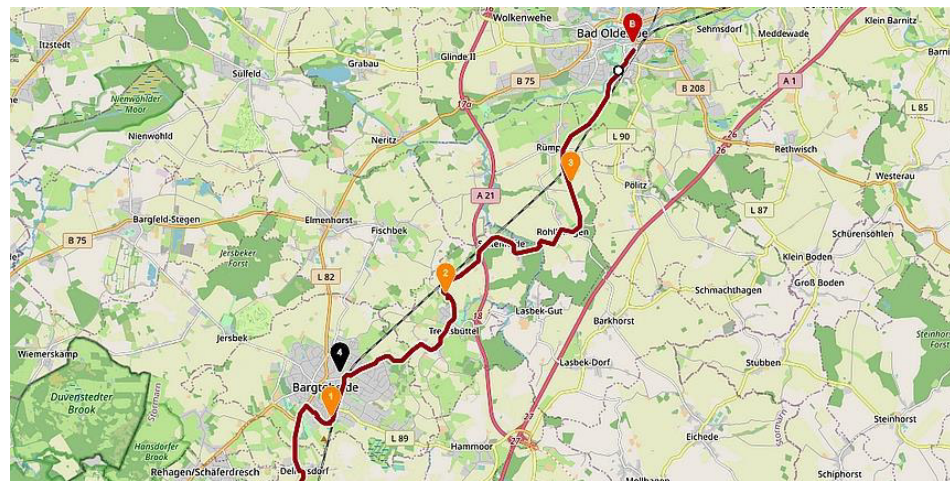


Abb. 3 Variante 1 Radvorrangroute Mitte

Die Vorzugsvariante der Radvorrangroute Mitte verläuft vom Bahnhof Ahrensburg aus durch die Kernstadt zur L 82. Von dort aus verläuft die Route weiter entlang der L 82 durch Delingsdorf nach Bargteheide. Dort wird über den selbständigen Radweg parallel zur L 89 sowie über die K 12 der Bahnhof erreicht. In Richtung Norden wird erneut an die L 82 angeschlossen, die ab Elmenhorst in Baulast des Bundes als B 75 weiterverläuft. In Neritz verlässt der Geh- und Radweg für etwa 800 m die Bundesstraße. Der Radverkehr wird im Mischverkehr durch das Dorf geführt. Auf der B 75 wird daraufhin Bad Oldesloe erreicht. Über die Hamburger Straße, Salinenstraße und Bangertstraße wird der Bahnhof angeschlossen.

Die Variante 1 verläuft zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe über die



## Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargtheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck

K 12. Dadurch werden Tremsbüttel, Sattenfelde, Rohlfshagen und Rümpel anstelle von Elmenhorst und Neritz erreicht. Zudem wird mit dieser Variante der Bahnhof Kupfermühle angeschlossen.

### Verläufe und Varianten RVR Nord

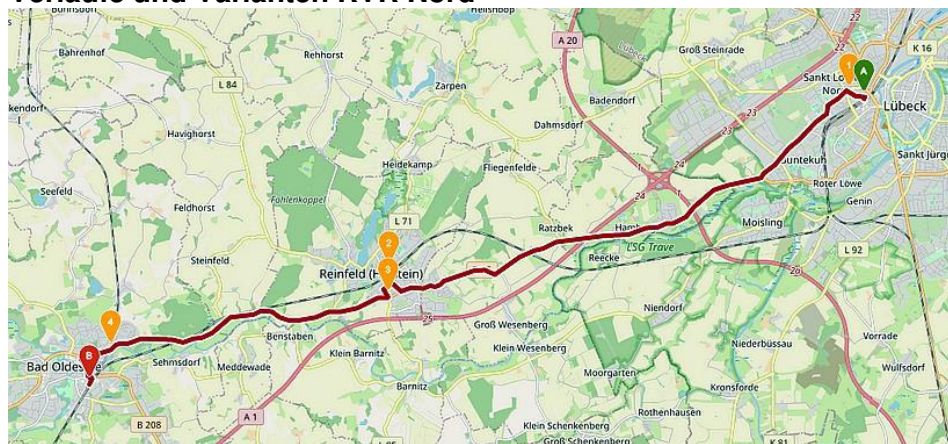


Abb. 4 Vorzugsvariante Radvorrangroute Nord

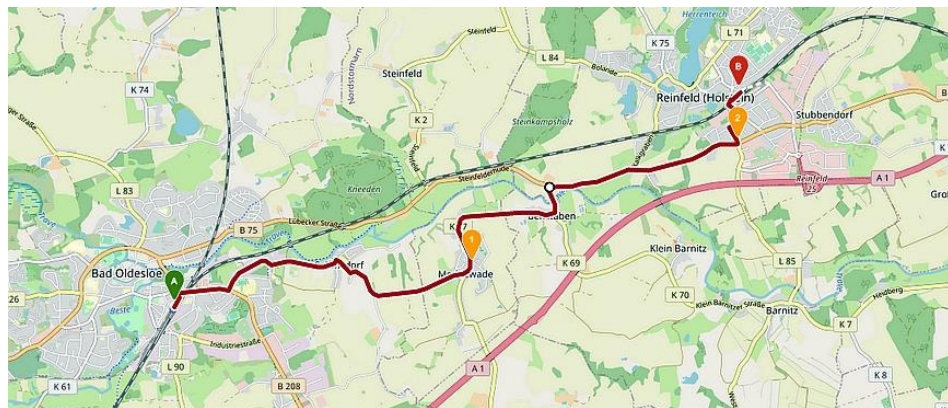


Abb. 5 Variante 1 Radvorrangroute Nord

Am Bahnhof Bad Oldesloe beginnt die Vorzugsvariante der Radvorrangroute Nord. Über die B 75 wird Bad Oldesloe in Richtung Osten verlassen und nach etwa 9 km Reinfeld erreicht. Über Am Zuschlag, Holländerkoppel und die Feldstraße wird der Bahnhof Reinfeld erschlossen. Weiter über die B 75 werden u.a. Stubbendorf und Hamberge erreicht. In Lübeck verläuft die Route über die K 14 und den Steinrader Weg hin zum Hauptbahnhof. Zwischen Bad Oldesloe und Reinfeld führt die Variante 1 südlich der Trave über die K 67 durch Sehmsdorf, Meddewade und Benstaben. Ab dort ist der Routenverlauf bis Lübeck identisch zur Vorzugsvariante.



## **Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck**

### **Bestand Führungsformen, Belag und Breite**

Eine fast durchgängige Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240) ist entlang der L 82 und B 75 in beiden Korridoren zwischen Ahrensburg, Bargteheide, Bad Oldesloe, Reinfeld und Lübeck vorhanden. Die Radwegeführung ist lediglich im Ort Neritz sowie in kurzen Abschnitten in Bad Oldesloe und südlich von Reinfeld unterbrochen.

Die Belagsqualitäten der Radverkehrsanlagen zwischen Ahrensburg und Lübeck sind entlang der L 82 und B 75 fast durchgängig gut oder leicht eingeschränkt. Erhebliche Qualitäts-Einschränkungen von RVA liegen allerdings in Höhe Blumendorf sowie zwischen den Orten Kneeden und Steinfelderhude vor.

Entlang der L 82 und B 75 sind die Radwege durchweg rund 2,00 m breit. Damit unterschreiten sie die ERA 2010-Maßgaben für außerörtliche Zweirichtungsradwege um bis zu einen Meter. Ausnahme ist ein kurzer Abschnitt östlich von Neritz. Dort ist der Radweg 3,50 m breit und somit auf dem Standard einer Radvorrangroute.

### **Handlungsbedarf außerorts und kurze Ortsdurchfahrten**

Häufig sind Grundstücksausfahrten und Einmündungen mit weit abgesetzten Furten (> 5 m) problematisch. Insbesondere linksfahrende Radfahrer werden häufig von Kraftfahrern übersehen. Hierfür sollten wirksame Lösungen umgesetzt werden, z.B. grundsätzliche Roteinfärbungen.

Für zahlreiche Überquerungsstellen der Bundes-/Landesstraße fehlen noch anforderungsgerechte Lösungen.

### **Empfehlungen**

Es wird empfohlen, die Radverkehrsanlagen zwischen Ahrensburg Lübeck entlang des Verlaufs der Abschnitte mit dem Standard einer Radvorrangroute zu errichten bzw. auszubauen. Diese sieht eine Breite der Radverkehrsanlagen von 3,50 m vor. Diese Breite wird jedoch nicht in allen Bereichen realisierbar sein, 2,50 m sind jedoch das Mindestmaß.



## Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck

### Impressionen



Abb. 6 Bestandssituation L 82, Ahrensburg – Delingsdorf (links); OD Elmenhorst (rechts)



Abb. 7 Bestandssituation B 75, Elmenhorst – Neritz (links); OD Neritz (rechts)



Abb. 8 Bestandssituation B 75 Bad Oldesloe – Reinfeld (links); OD Reinfeld (rechts)



## **Maßnahmensteckbrief 06.2 RVR Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck**



Abb. 9 Bestandssituation Knoten B 75 / Feldstraße, Reinfeld (links); Knoten B 75 / L 71, Reinfeld (rechts)