



RADVERKEHRS- KONZEPT

Stadt Tornesch



28. März 2023



Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1: Einleitung	1
Warum ein Radverkehrskonzept?	1
Besondere Problemlage	1
Warum ist mehr Radverkehr sinnvoll?	2
Erstellung dieses Konzeptes: Beteiligungsverfahren	2
Ziel des Radverkehrskonzeptes	3
Qualitätsstandards	6
Fahrradstraßen / Tempo 30	7
Schutzstreifen	9
Radverkehrsfurten	10
Aufstellbereiche an Kreuzungen	11
Geschützte Kreuzungen	13
Bordsteinabsenkungen	14
Barrierefreiheit	16
Sperrflächen an Einmündungen	20
Kapitel 2: Bestand und Konflikte	21
Infrastruktur	21
Übersicht der Konfliktpunkte	23
Unfallschwerpunkte	25
1 – Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110	27
Übersicht	27
Ortstermin am 25.04.2022	27
2 – Kreuzung L107 / K20 / L110	29
Übersicht	29
Verkehrsschau am 24.06.2021	29
Ortstermin am 25.04.2022	29
3 – Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße	30
Übersicht	30
Verkehrsschau am 24.06.2021	30
Ortstermin am 25.04.2022	30
4 – Friedlandstraße bis Friedensallee	31
Übersicht	31
Ortstermin am 25.04.2022	31
5 – Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg	32
Übersicht	32
Ortstermin am 25.04.2022	32
6 – Lindenweg	33
Übersicht	33
Ortstermin am 25.04.2022	33

7 – Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt bis Lindenweg	35
Übersicht	35
Verkehrsschau am 24.06.2021	35
Ortstermin am 25.04.2022	35
8 – „Radweg“ Jürgen-Siemsen-Straße / K20	38
Übersicht	38
Verkehrsschau am 24.06.2021	38
Ortstermin am 25.04.2022	38
9 – Friedrichstraße / L107	40
Übersicht	40
Verkehrsschau am 24.06.2021	40
Ortstermin am 25.04.2022	40
10 – L107 Kreuzung L110 bis Suzuki-Händler	42
Übersicht	42
Ortstermin am 25.04.2022	42
11 – L107 zwischen Bahnhof und Tunnel	43
Übersicht	43
Ortstermin am 25.04.2022	43
12 – Kreuzung BÜ Uetersener Straße / Stichweg bis Kreuzung	45
Übersicht	45
Ortstermin am 25.04.2022	45
Wegeverbindungen	46
13 – Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See	48
Übersicht	48
Ortstermin am 25.04.2022	48
14 – Gärtnerweg	49
Übersicht	49
Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023	50
15 – Bockhorn	51
Übersicht	51
Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023	51
16 – BÜ Koppeldamm	53
Übersicht	53
Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023	53
Serviceangebote	55
Öffentlichkeitsarbeit	56
Kapitel 3: Maßnahmen und Umsetzung	57
Infrastruktur	57
Konfliktpunkte 1 und 7	59
Konfliktpunkte 2, 8, 11 und 12	61
Konfliktpunkt 3	64
Konfliktpunkt 4	66
Konfliktpunkt 5	68
Konfliktpunkt 6	69

Konfliktpunkt 9	76
Konfliktpunkt 10	78
Konfliktpunkt 13	82
Konfliktpunkt 14	83
Konfliktpunkt 15	85
Konfliktpunkt 16	87
Konfliktpunkt 17	89
Maßnahme 18 – Pinnauquerung	90
Serviceangebote	92
Elterntaxis / Schulwegpläne	94
Parkraumkonzept	95
Öffentlichkeitsarbeit	96
Kapitel 4: Abschluss	97
Weitere Bürgerbeteiligungen	97
Mitgliedschaften	97
RAD.SH	97
Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten	97
Personal und Finanzen	99
Quickwins	99
Evaluation und weitere Begleitung der Umsetzung	99
Maßnahmentabelle	101

Kapitel 1: Einleitung

Warum ein Radverkehrskonzept?

Der Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 8. November 2021 beschlossen, ein Radverkehrskonzept (RVK) für die Stadt Tornesch in Eigenregie zu erstellen. Dazu wurde ein Gremium aus Vertretern aller Ratsfraktionen, des Amtes für Bauen, Planen und Umwelt, des Ordnungsamtes, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC), aus dem Kinder- und Jugendbereich, der RAD.SH und des Kreises Pinneberg gebildet.

Die Notwendigkeit eines RVK wurde von der Verwaltung und den Ratsfraktionen erkannt, da dieses immer häufiger eine Voraussetzung für verkehrsrechtliche Anordnungen durch die Verkehrsaufsicht darstellt, z.B. für die Anordnung von Fahrradstraßen, die Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten oder die Anordnung von Tempo 30-Zonen.

Aber auch um Fördermittel zu akquirieren, wird immer häufiger ein RVK vorausgesetzt.

Denn sowohl die Verkehrsaufsicht (Kreis) als auch Kreis, Land und Bund als Fördergeber verkehrsbaulicher Maßnahmen wollen so sicherstellen, dass alle Maßnahmen Teil eines übergeordneten Konzeptes und keine alleinstehenden Einzelmaßnahmen sind.

Besondere Problemlage

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage von Tornesch finden sehr viele Ziel- und Quellverkehre innerhalb unserer Stadt statt. Neben den Bahnhöfen der größeren Nachbarstädte Elmshorn und Pinneberg stellt der Bahnhof Tornesch einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für unsere Nachbarkommunen dar, die in den letzten Jahren – wie auch Tornesch – zahlreiche neue Baugebiete ausgewiesen haben und stetig gewachsen sind.

Resultierend aus dem Zielverkehr steht Tornesch auch vor großen Herausforderungen was den Platzbedarf des ruhenden Verkehrs anbetrifft. Längst reichen die kostenlosen Parkplätze am Bahnhof nicht mehr aus und so leiden auch bahnhofsnahe Bereiche zunehmend am Parkplatzsuchverkehr und zugeparkten Straßen. Viele entscheiden sich daher gleich dazu, die gesamte Strecke mit dem Auto zurückzulegen, was wiederum Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr hat.

Der Durchgangsverkehr ist bereits immens, was sich besonders in den Morgen- und Abendstunden beobachten lässt. Der Weg zur A 23 führt für viele Pendler und Pendlerinnen – z.B. aus Heidgraben und Uetersen – durch Tornesch. Da der seit langem geplante Bau der K 22 als Umgehungsstraße weiter auf sich warten lässt und der geplante sechstreifige Ausbau der A 23 bereits beschlossen ist, wird sich die Situation absehbar weiter verschärfen.

Viele der o.g. Verkehre ließen sich auf das Fahrrad verlagern, doch seit Jahren fehlt es am Bahnhof an sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch das Radwegenetz weist große Lücken auf und ist aufgrund des schlechten baulichen Zustands für viele Menschen nicht besonders attraktiv.

Bereits im Jahr 2020 wurde im Rahmen des RVK des Kreises Pinneberg bescheinigt, dass das vorhandene Netz im Kreis zu großen Teilen weder den Anforderungen noch den Richtlinienvorgaben entspricht. Da stellt Tornesch keine Ausnahme dar [\[URL\]](#).

Tornesch ist in den letzten rund dreißig Jahren schnell gewachsen, ohne dass die Infrastruktur damit adäquat Schritt halten konnte oder Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt worden wären. Es besteht also großer Nachholbedarf.

Warum ist mehr Radverkehr sinnvoll?

Eine Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Fahrrad hat viele Vorteile. Neben der Reduktion klimaschädlicher Treibhausgase führt mehr Radverkehr auch zu einer Reduktion der Lärmemissionen und zu einer Verbesserung der Luft und damit zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität für alle.

Durch die Verlagerung von Verkehren vom Pkw aufs Rad erhöht sich zudem die Verkehrssicherheit, reduziert sich die Flächeninanspruchnahme für den fließenden und ruhenden Verkehr und verstetigt sich der Verkehrsfluss insgesamt.

Radfahren ist gesund, macht Spaß und ist laut Umweltbundesamt innerorts auf Strecken bis fünf Kilometer Länge oft das schnellste Verkehrsmittel [\[URL\]](#).

Erstellung dieses Konzeptes: Beteiligungsverfahren

Der Umweltausschuss hat das Gremium mit der Erarbeitung einer Empfehlung für ein RVK beauftragt. Nach der Billigung durch den Ausschuss sollen dann Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit bekommen, Eingaben zum vorläufigen RVK zu machen und dieses zu diskutieren.

Nach einer Bewertung und Einarbeitung der Eingaben soll das überarbeitete RVK dem Umweltausschuss und anschließend der Ratsversammlung zur Verabschiedung vorgelegt werden.

Der Ablauf der Erarbeitung gliedert sich entsprechend in die folgenden Schritte:

1. Versammlung: Auftaktveranstaltung / Bestandsaufnahme (17. März 2022)

- Einführung durch externe Experten von RAD.SH und vom Kreis Pinneberg
- Identifizieren der Quellen und Ziele des Radverkehrs
- Dokumentieren der Vorzugsrouten zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs
- Identifizieren möglicher Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsformen

Zwischenzeitliche Beratung in den Fraktionen, Ortstermine in den Konfliktbereichen

2. Versammlung: Erarbeitung einer Empfehlung an den Umweltausschuss (16. Juni 2022)

- Abstimmung der Bestandsaufnahme als Basis für die Maßnahmen des RVK
- Diskussion möglicher Optionen für eine bessere Verkehrsführung in den Konfliktbereichen
- Erarbeitung von Empfehlungen für die Verkehrsführung(en)

3. Versammlung: Erarbeitung einer Empfehlung an den Umweltausschuss (15. September 2022)

Umweltausschuss berät und beschließt das vorläufige Radverkehrskonzept (23. November 2022)

Öffentlichkeitsveranstaltung (24. Januar 2023)

- Das vom Umweltausschuss beschlossene vorläufige RVK wird der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert
- Vorschläge, Einwände und Kritik werden für die anschließende Beratung dokumentiert

Umweltausschuss beschließt das finale Radverkehrskonzept (27. März 2023)

- Die Eingaben aus der Öffentlichkeitsveranstaltung werden beraten, abgewogen und ggf. eingearbeitet
- Übergabe des finalen RVK an die Ratsversammlung

Ratsversammlung (28. März 2023)

- Abschließender Beschluss des RVK

Ziel des Radverkehrskonzeptes

Die Stadt Tornesch erstellt gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung, Politik und Gesellschaft ein RVK, um eine (politisch) abgestimmte und mit Priorisierungen versehene Maßnahmenliste zu erstellen, die eine effizientere Umsetzung durch die Verwaltung ermöglicht.

Das zu erarbeitende RVK skizziert das zukünftige Radverkehrsnetz der Stadt Tornesch und soll

- mehr Menschen dazu bewegen, bei alltäglichen Fahrten häufiger auf das Fahrrad als präferiertes Fortbewegungsmittel zu setzen, um so den Stadtkern vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten (Ziel der Landesregierung: Erhöhung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 30 % bis 2030);
- das Radfahren in Tornesch sicherer machen und (schwere) Unfälle verhindern (Ziel der Landesregierung: Vision Zero);
- dabei helfen, öffentliche Fördermittel zu akquirieren, für die immer häufiger ein RVK vorausgesetzt wird;
- als Basis für die Abstimmung verkehrsrechtlicher Anordnungen mit der Verkehrsaufsicht dienen. Diese erwartet als Voraussetzung für verkehrsrechtliche Anordnungen immer häufiger, dass einzelne Maßnahmen im Kontext zu einem großen Ganzen stehen.

Das RVK setzt dabei den Fokus auf Pendelstrecken und nicht auf touristische Wege oder solche Wege, die nur in der Freizeit zurückgelegt werden. Nichtsdestotrotz soll auch der Freizeit-Radverkehr von den Verbesserungen profitieren.

Von den Unterzielen sollen dann später Maßnahmen(gruppen) abgeleitet werden, z. B.

- Sichere und gleichberechtigte Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten forcieren (bezogen auf Haupttrouten des Radverkehrs)
- Gleichberechtigte Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (bezogen auf Haupttrouten des Radverkehrs)
- Bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr Geschwindigkeiten reduzieren (bezogen auf Haupttrouten des Radverkehrs)

- Qualität der Abstellanlagen am Bahnhof sowie an Einkaufsstätten, Sportstätten, Kitas, Schulen, öffentlichen Einrichtungen und Arbeitsstätten verbessern
- Etablierung eines Lastenradverleihs (z. B. durch Lebensmitteleinzelhandel, Wohnraumanbieter)
- Fahrradaktionen, z. B. STADTRADELN, Radfahrende Kommunalpolitik als Vorbild...

Davon sollen dann wiederum konkrete Maßnahmen abgeleitet werden, z. B.

- Umbau Knoten Ahrenloher Str./Esinger Str./Friedrichstr./Jürgen-Siemsen-Str. („Große Kreuzung“)

Leitbild

„Fahrradstadt Tornesch:
Radfahren für alle bequem, schnell und sicher machen!“

Das Radverkehrskonzept soll dazu dienen, das Leitbild über folgende Ziele mit Leben zu füllen:

Übergeordnete Zielsetzung

Mehr Lebensqualität / Mehr Sicherheit / Reduzierung des (fossilen) Energieeinsatzes / Klimaschutz / Erhöhung der Luftqualität und Lärmreduktion

Oberziele

(auf Basis Radverkehrsstrategie des Landes, Kap.3)

Mehr Leute aufs Rad:

Erhöhung des Modal Split auf 30 Prozent bis 2030; Anreize zur Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV/SPNV) schaffen; nur möglich, wenn alle (potenziellen) Nutzergruppen betrachtet werden (Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit...)

Unfallzahlen verringern:

Vision Zero (keine Unfalltoten mehr) und Verringerung der Unfallzahlen;

Unterziele

Schaffung **sicherer und komfortabler Hauptrouten des Radverkehrs**
(Alltags- und Freizeitverkehr)

Schaffung **sicherer und komfortabler Abstellanlagen** an den Hauptzielen des Radverkehrs

Image des Radfahrens verändern
(Rückkehr zum alltäglichen Verkehrsmittel für alle)

Qualitätsstandards

Im Folgenden werden einzelne Infrastrukturelemente beschrieben, die bei der Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur Anwendung finden sollen. Diese basieren auf dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs und auf gängigen Entwurfsregelwerken:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010 bzw. die jeweils gültige Fassung) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FSGV)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO 2022 bzw. die jeweils gültige Fassung)

Insbesondere die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht soll hinsichtlich der gültigen Rechtsprechung überprüft und angepasst werden. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. November 2010 wurde klargestellt:

„Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung).“

Häufig wurde dieses Urteil bisher nicht vollständig umgesetzt, dazu finden sich auch viele Beispiele im gesamten Kreis Pinneberg und Tornesch im besonderen.

Die aktuelle VwV-StVO erklärt erstmals die „Vision Zero“ zum Ziel aller verkehrsrechtlichen Anordnungen:

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen (Zu §1 Grundregeln).“

Grundsätzlich sollte der Radverkehr baulich getrennt vom Kfz-Verkehr auf breiten Radwegen geführt werden. Wo dies aufgrund mangelnder öffentlicher Flächen nicht kurz- und mittelfristig umgesetzt werden kann, soll eine Fahrradstraße angeordnet oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Ist eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht umsetzbar (z. B. längere Abschnitte auf Landesstraßen oder innerhalb von Gewerbegebieten), so stellen Schutzstreifen eine Alternative dar.

Fahrradstraßen / Tempo 30

Überall, wo kein baulich getrennter und benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist und Radfahrende sich die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen, soll Tempo 30 angeordnet werden. Dabei soll grundsätzlich Fahrradstraßen als Infrastrukturelement der Vorrang gegeben werden. (ADFC, UDV)

Das Parken in Fahrradstraßen soll grundsätzlich untersagt werden, aber dort, wo dies die Fahrbahnbreite erlaubt und es ohne Gefährdung Radfahrender möglich ist, durch entsprechend gekennzeichneten Flächen zugelassen werden.

Konkret bedeutet dies, dass die Fahrbahnbreite – abzüglich der Breite des Parkstreifens und des Sicherheitsstreifens, mindestens 4,0 Meter betragen soll. Senkrecht- und Schrägparkstände sind dabei zu vermeiden, da dies im Vergleich zu Längsparkständen ein deutlich größeres Risiko für den Radverkehr darstellt.

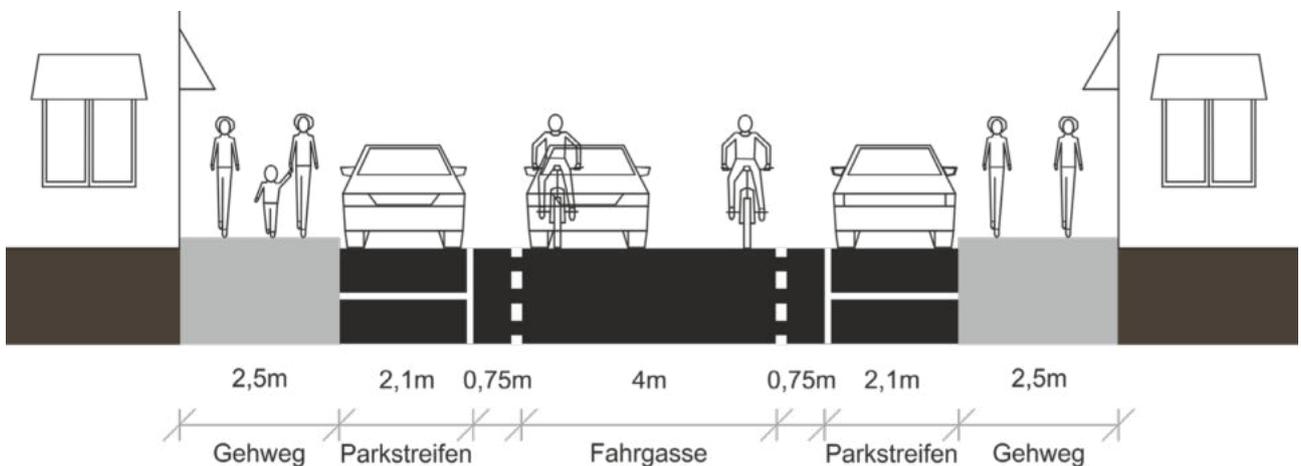


Pestalozzistraße in Sankt-Peter Ording (Kreis Nordfriesland): Ausgewiesene Parkflächen auf der Fahrbahn...



...und in den Parkbuchten, jeweils mit markierter Dooring-Zone.

Können diese Breiten nicht eingehalten werden, so soll von der Einrichtung von Parkständen abgesehen werden.



Regelquerschnitte für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen (Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Deutsches Institut für Urbanistik und Bergische Universität Wuppertal [[URL](#)])

Die Fahrradstraße soll zudem grundsätzlich vorfahrtberechtigt sein, dies soll an den Einmündungen deutlich zu erkennen sein.



Fahrradstraße in Celle: An den Einmündungen weisen farbliche Markierungen sowie ein auf die Fahrbahn aufgebrachtes Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ auf Radfahrende hin. Die Fahrradstraße ist vorfahrtsberechtigt, an den Einmündungen ist für den Querverkehr ein Stopp-Schild aufgestellt worden.

Eine Freigabe soll nicht – wie meist üblich – pauschal für den Kfz-Verkehr erfolgen (unechte Fahrradstraße). Vielmehr soll im Einzelfall geprüft werden, ob eine Freigabe nur für Anwohner oder Anlieger ausreichend ist.

Baulich soll die Straße beispielsweise durch Aufpflasterungen oder (optische) Fahrbahnverengungen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr unterstützen.

Schutzstreifen

Abweichend von den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* sollen Schutzstreifen entsprechend der Empfehlung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine Mindestbreite von 1,85 Metern aufweisen. Die Fahrbahnrinne wird hierbei nicht der Breite des Schutzstreifens zugeschlagen. [\[URL\]](#)

Beim Neubau und bei der Sanierung von Straßen soll die Fahrbahnrinne grundsätzlich so hergestellt werden, dass sie für Radfahrende befahrbar ist und die gesamte Fahrbahnbreite möglichst effizient genutzt werden kann.

Die optische Verengung der Fahrbahn durch die Schutzstreifen hat häufig zur Folge, dass die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sich reduziert, was die Sicherheit Radfahrender zusätzlich erhöht.



Böhler Landstraße in Sankt-Peter-Ording (Kreis Nordfriesland): Bei der Sanierung der Straße wurde die Fahrbahnrinne niveaugleich mit der



Fahrbahn hergestellt, so dass diese mit dem Fahrrad befahrbar ist und der effektive Querschnitt der Fahrbahn sich erhöht.

Verfügt die Fahrbahn nicht über die notwendige Mindestbreite für beidseitige Schutzstreifen, so ist zu prüfen, ob diese auch einseitig angeordnet werden können. Dabei sollen auf der Fahrbahnseite ohne Schutzstreifen Fahrrad-Piktogramme auf den Radverkehr, der die Fahrbahn ebenfalls nutzt, hingewiesen werden. Die Aufbringung sollte insbesondere im Bereich möglicher Gefahrenstellen (Einmündungen, Zufahrten) erfolgen.



Wettmar (Region Hannover), Hauptstraße / Bruchstraße: Einseitiger Schutzstreifen, an der Einmündung farblich hervorgehoben.

Radverkehrsfurten

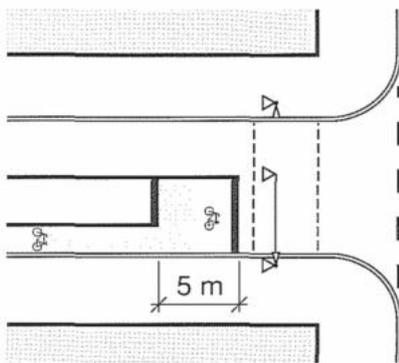
Radverkehrsfurten werden grundsätzlich an der Fahrbahn entlang geführt und durch Einfärbung an Einmündungen und Stellen mit erhöhtem Unfallrisiko – beispielsweise durch rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr – hervorgehoben (vgl. ERA 4.4.12).



Lieth, Ecke Straatkoppel, in Elmshorn: Sowohl der Schutzstreifen als auch der Angebotsradweg werden geradlinig als Furt über die Einmündung geführt.

Befindet sich ein Angebotsradweg neben der Straße, so soll dieser ebenfalls durch die Furtmarkierung berücksichtigt werden.

Aufstellbereiche an Kreuzungen



Wenn eine für das Vorbeifahren ausreichende Fahrbahnbreite gegeben oder ein baulich getrennter Radweg vorhanden ist, sollen grundsätzlich Aufstellbereiche für Radfahrende angelegt werden.

Aufstellbereiche sind vom übrigen Verkehr geschützte Bereiche, die dem Radverkehr zum Warten an Knotenpunkten dienen. Nach ERA (Ausbildung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens, s. Abbildung) beansprucht ein Fahrrad eine Länge von ca. 2 Metern, mit Anhänger sind mindestens 3,0 bis 3,5 Meter vorzusehen.

Vorteil eines Aufstellbereiches ist, dass Radfahrende vor und nicht zwischen dem Kfz-Verkehr fahren und zu jederzeit gut sichtbar sind. Das erhöht nicht nur das subjektive Sicherheitsempfinden.



Elmshorn, Heidmühlenweg / Lieth: Während geradeaus fahrende Radfahrende dem weiteren Verlauf des Schutzstreifens folgen können, sammeln sich Radfahrende, die links abbiegen wollen, im Aufstellbereich vor dem Kfz-Verkehr.

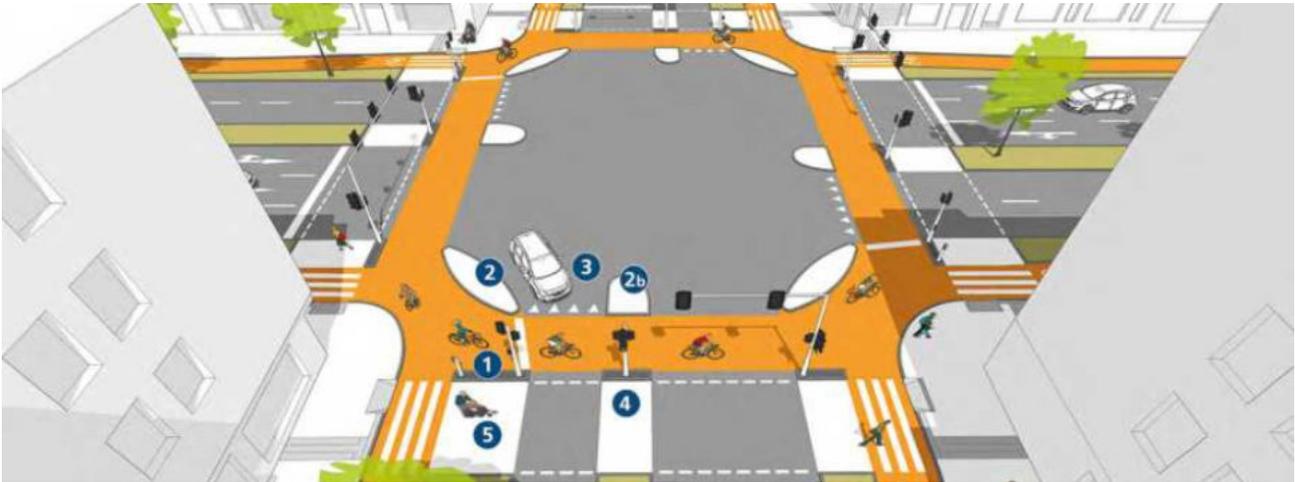
Entgegen weit verbreiteter Meinung, dürfen Radfahrende an der Ampel stehende Autos rechts überholen (STVO §5 (8) „Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.“).



Lahr/Schwarzwald (Ortenaukreis), Max-Planck-Straße Ecke B415: Kreuzungsbereich mit Aufstellbereichen und Abbiegespuren für den Radverkehr.

Geschützte Kreuzungen

Als bevorzugtes Infrastrukturelement an Kreuzungen soll die „Geschützte Kreuzung“ nach niederländischem Vorbild zum Einsatz kommen.



Geschützte Kreuzung mit vorgezogenem, aufgewertetem Aufstellbereich (1), Schutzinseln (2), Kfz-Wartebereich (3), Verkehrsinsel (4) und Fußgängerinsel (5) (Quelle: ADFC InnoRAD, Timm Schwendy)

Eine geschützte Kreuzung ist eine ebenerdige Straßenkreuzung, an der Radfahrende und Fußgänger und Fußgängerinnen vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden. Abbiegende Fahrzeuge sind durch eine Fahrzeuglänge vom querenden Fuß- und Radverkehr getrennt, was ihnen eine längere Reaktionszeit gewährt und zu einer erhöhten Sichtbarkeit führt.

Autofahrende können so zur Seite schauen, anstatt über die Schulter blicken zu müssen. Schutzinseln verhindern ein Schneiden der Kurve und zwingen den abbiegenden Verkehr dazu, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Die aktuelle StVO-Novelle von 2020 schreibt innerorts beim Rechtsabbiegen für alle Kfz über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) vor, wenn mit Rad- oder Fußverkehr zu rechnen ist. Das trifft auf Busse und Lkw, aber auch auf viele Transporter zu. Insofern wird hierbei geltendes Recht durch eine bauliche Maßnahme durchgesetzt.

StVO §9 (6): „Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts fährt, muss beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.“

Bordsteinabsenkungen

Materialkanten (Bordsteine) sollen an Einmündungen mit kreuzendem Fahrradverkehr auf das Fahrbahnniveau abgesenkt werden, um ein zügiges und komfortables Überfahren zu ermöglichen.



Ahrenloher Straße auf Höhe Kuhlenweg, an der Einmündung verläuft die Bordsteinkante quer zur Fahrtrichtung und ist mehrere Zentimeter hoch.



Großer Moorweg auf Höhe Kuhlenweg, die alte Bordsteinkante verläuft quer zum Radweg. Besonders kritisch, wenn Radfahrende rechts aus dem Kuhlenweg in den Großen Moorweg einbiegen.



Sankt Peter-Ording (Kreis Nordfriesland), Im Bad / Alter Badweg, der Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg ist kaum spürbar und führt zu einem komfortablen Überfahren mit dem Fahrrad.

Dies soll nicht nur beim Neubau berücksichtigt werden, sondern auch nachträglich korrigiert werden.



Großburgwedel (Region Hannover), Bahnhofstraße / Mühlenbruchdamm: Hier wurde nachträglich eine Bordsteinkante entfernt und ein niveaugleicher Übergang hergestellt.

Eine Alternative zu abgesenkten Bordsteinkanten kann eine Aufpflasterung darstellen. Dabei wird der Radweg nicht auf das Fahrbahnniveau abgesenkt, sondern bei unveränderter Höhe über die Furt geführt. Dies bewirkt eine Verlangsamung des den Radweg kreuzenden Verkehrs und eine Sensibilisierung für den Vorrang des Radverkehrs auf der Furt.

Es wird also nicht nur eine komfortablere Überfahrt für Radfahrende ermöglicht, wie dies bei den o.g. abgesenkten Bordsteinkanten ebenfalls der Fall ist. Zusätzlich erhöht sich auch deren Sicherheit.



Aufpflasterung: Durch eine Aufpflasterung verlangsamt sich der kreuzende Verkehr und der Vorrang der Radfahrenden wird hervorgehoben. (Quelle: ADFC InnoRAD, Timm Schwendy)

Bei unseren niederländischen Nachbarn ist diesen Infrastrukturelement bereits sehr weit verbreitet.



Kempstraat Ecke Graskopstraat in Den Haag, die Fahrradfurt verläuft auf unveränderter Höhe über die Einmündung, zur Fahrbahn wird sie durch Schrägbordsteine abgegrenzt.

Barrierefreiheit

Fahrräder gehören auf die Fahrbahn – zumindest immer dann, wenn kein benutzungspflichtiger Radweg angeordnet wurde (StVO, §2 (1)). Das ist aber nur dann der Fall, wenn kein rundes blaues Schild mit einem weißen Fahrrad-Piktogramm aufgestellt wurde. In diesem Fall besteht eine Radwegebenutzungspflicht.



Zeichen 237



Zeichen 241



Zeichen 241



Zeichen 240

Eine Ausnahme sieht die StVO für Kinder vor, denn bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen und bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen sie mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren (StVO §2 (5)). Um einen Gehweg handelt es sich, wenn keine Beschilderung ausgewiesen ist, oder ein entsprechendes Verkehrsschild aufgestellt wurde.



Zeichen 239

Dabei darf aber ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr von genau einer Aufsichtsperson, die mindestens sechzehn Jahre alt ist, mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleitet werden. Dennoch müssen Radfahrende grundsätzlich besondere Rücksicht auf Menschen nehmen, die auf den Gehwegen zu Fuß unterwegs sind.

Es wird deutlich, dass auch Gehwege bei der Betrachtung eines Radverkehrsnetzes zu berücksichtigen sind.



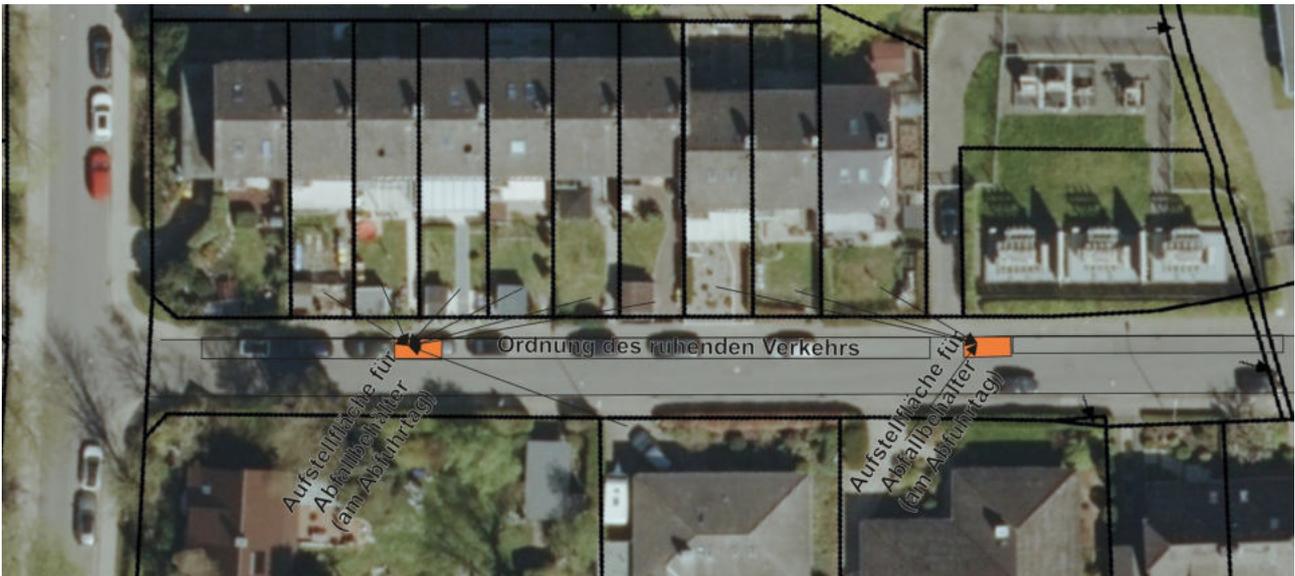
Lindenweg, zwischen Eschenweg und Fliederweg: So sieht der Gehweg an jedem zweiten Mittwoch aus Perspektive eines Kindes aus, der Gehweg ist nicht mehr benutzbar.

Bei der gleichzeitigen Nutzung der Gehwege durch zu Fuß Gehende jeden Alters und radfahrende Kinder wird es schnell eng. Nicht zuletzt deswegen, weil die Gehwege in Tornesch häufig nicht über die empfohlene Mindestbreite von 2,50 Metern verfügen (EFA 3.2.2). Umso problematischer ist es, dass die Gehwege zeitweise durch Abfallbehälter versperrt oder massiv eingeengt werden und für viele Menschen – bspw. mit Rollstuhl, Gehhilfe, Kinderwagen – gar nicht mehr passierbar sind. Doch gerade das Ausweichen auf die Fahrbahn – wo der fließende Verkehr womöglich nicht damit rechnet – birgt ein hohes Gefahrenpotential.



Sompweg: Ein ohnehin sehr schmaler Gehweg wird zeitweise zusätzlich durch Mülltonnen verengt. Für Kinder ist es nicht möglich, den Gehweg mit dem Fahrrad zu nutzen.

Aus diesem Grund sollen überall dort, wo die Gehwegbreiten weniger als 2,50 Meter betragen, Sperrflächen auf der Fahrbahn eingerichtet werden, auf denen die Müllbehälter zur Leerung gelagert werden können. So bleibt der Gehweg frei für die, denen der Gehweg Schutz bieten soll.



Am Beispiel Sompweg sind hier die Aufstellbereiche für Abfallbehälter eingezeichnet. So bleibt der Gehweg immer frei für zu Fuß Gehende und Kinder, die hier mit dem Fahrrad fahren müssen bzw. dürfen.

Aber auch die seitliche Absenkung von Geh- und Radwegen zur Fahrbahn hin stellt ein Problem dar, da diese meist ein ausgeprägtes Gefälle zur Fahrbahn aufweisen.



Ahrenloher Straße: In Fahrtrichtung sind die Absenkung und der Absatz zur Fahrbahn klar zu kennen...



...diese stellen eine Barriere für Menschen mit Rollstuhl oder Gehhilfe und eine Sturzgefahr vor allem für ältere Radfahrende dar.

Diese Form der Zufahrten wurden über Jahrzehnte in dieser Form hergestellt, damit Autofahrende möglichst zügig und ohne den nachfolgenden Kfz-Verkehr zu verlangsamen den Geh- und Radweg kreuzen konnten. Leider kommt diese Bauweise auch heute noch regelmäßig zum Einsatz. Es ist offensichtlich, dass dies nicht der Sicherheit von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden zuträglich ist.

Auch das ständige Auf und Ab entlang dem Radweg trägt nicht zum Komfort der Radfahrenden bei. Die verbleibende Sichtkante zwischen Fahrbahn und Gehweg ist nicht nur für Radfahrende kritisch zu sehen (s. Kapitel "Bordsteinkante"), auch die Querung für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstuhl wäre komfortabler und sicherer, wenn es hier einen niveaugleichen Anschluss mit der Fahrbahn gäbe.



Heimstättenstraße: Durch die Schrägbordsteine kann ein optimaler Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn hergestellt werden.

Abhilfe schaffen können hier so genannte Schrägbordsteine, wie sie in Tornesch bereits in der Heimstättenstraße und im Pastorendamm zum Einsatz kommen. Sie sind nicht nur mit dem Fahrrad sicherer zu überfahren, auch mit dem Rollstuhl oder einem Rollator kann man hier nicht mehr an einer Kante hängen bleiben.

Ein weiterer positiver Effekt ist, dass die Neigung des Weges deutlich geringer als bei herkömmlichen Übergängen (s. Ahrenloher Straße) gestaltet werden kann.

Sperrflächen an Einmündungen

Das Parken im Bereich von Einmündungen stellt aus zwei Gründen ein Problem dar:

Zum Einen werden wichtige Sichtbeziehungen durch den ruhenden Verkehr versperrt. So können zu Fuß Gehende – insbesondere Kinder – schlecht oder erst sehr spät gesehen werden.

Zum Anderen können im ungünstigsten Fall solche Einmündungen für größere Fahrzeuge, wie Müllfahrzeuge oder auch Einsatzfahrzeuge nur sehr langsam oder gar nicht passierbar sein. Bei letztgenannten kann aber jede Sekunde zählen.

Nicht ohne Grund wurde die StVO mit ihrer Novelle von 2020 verschärft. Galt bisher, dass das Parken im Bereich von fünf Metern vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen verboten ist, so wurde der Bereich vor Radwegen auf acht Meter erweitert (StVO §12 (3)).



Nicht immer ist es Vorsatz, wenn Autofahrende ihre Fahrzeuge zu dicht an Kreuzungen und Einmündungen parken. Eine entsprechend markierte Sperrfläche (Zick-Zack-Linie) kann hier als Gedächtnisstütze dienen und für klare Verhältnisse sorgen.

Die Kosten einer solchen Maßnahme sind sehr überschaubar, der Nutzen hingegen groß.

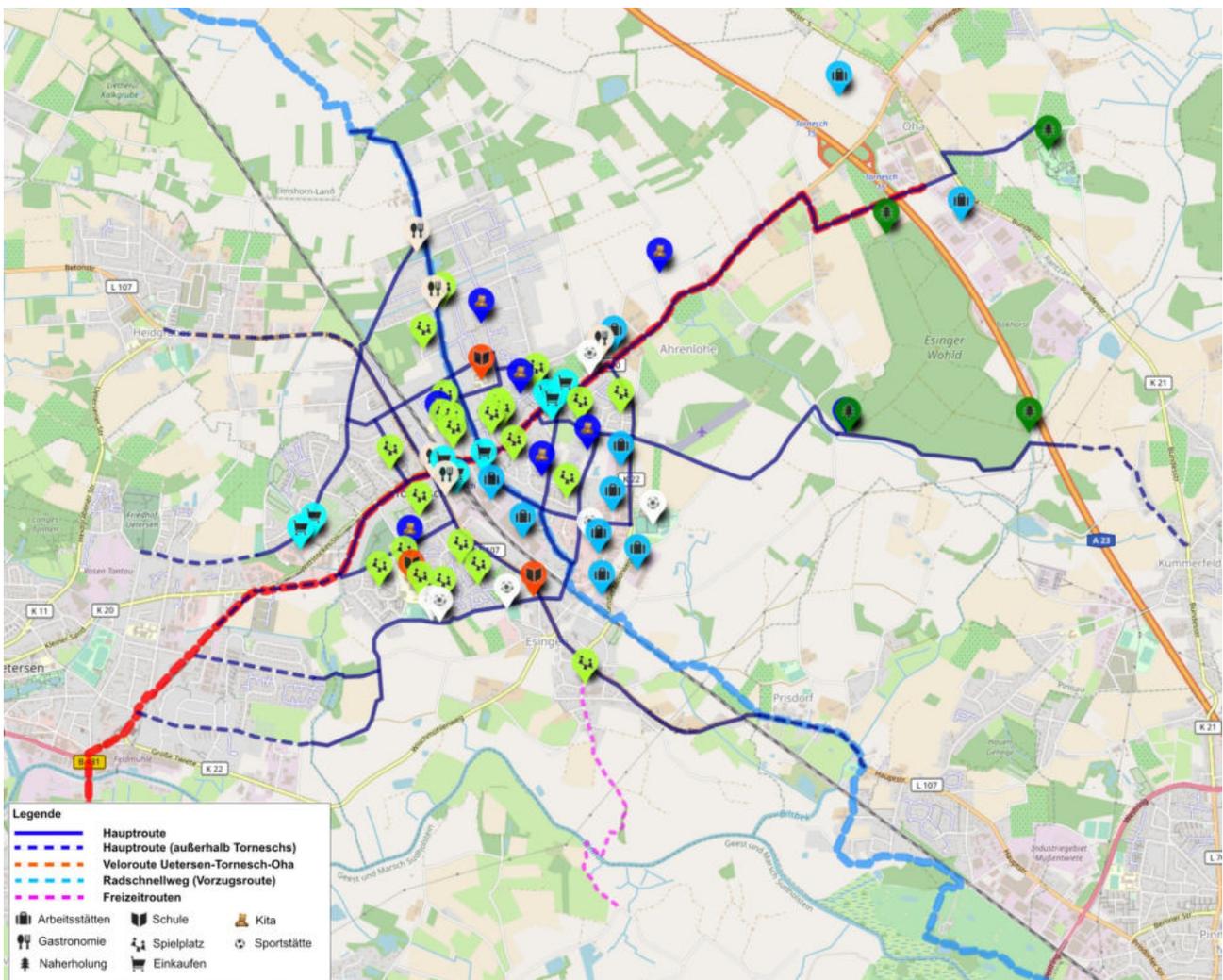
Kapitel 2: Bestand und Konflikte

Infrastruktur

Bei der Bestandsaufnahme wurden zunächst Quellen und Ziele des Radverkehrs identifiziert. Zu den Quellen gehören vor allem Wohngebiete, zu den Zielen gehören u. a. Haltestellen des Nah- und Fernverkehrs, Sportstätten, Schulen, Arbeitsstätten und der Einzelhandel sowie Ziele in den benachbarten Orten wie Uetersen, Heidgraben, Kummerfeld und Prisdorf.

Im nächsten Schritt wurden die Hauptrouten für den Radverkehr skizziert, die möglichst viele Quellen und Ziele miteinander verbinden. Diese Hauptrouten stellen Wunschverbindungen dar, auf denen der Radverkehr auf möglichst direktem Weg und zügig seine Ziele erreichen kann.

Eine vorhandene Radverkehrsführung oder vorhandene Wege stellten dabei kein Auswahlkriterium dar. Allerdings gibt es deutliche Übereinstimmungen mit der geplanten Veloroute Uetersen-Tornesch-Oha sowie mit der Vorzugsrouten des Radschnellweges Elmshorn-Hamburg.



Radverkehrsnetz: Hauptrouten innerhalb Torneschs (blaue Linie) sowie außerhalb der Stadtgrenzen (blau gestrichelte Linie). Zu sehen sind auch die geplante Veloroute Uetersen-Tornesch-Oha (rote gestrichelte Linie) sowie die vorläufige Vorzugsrouten des Radschnellweges Elmshorn-Hamburg (hellblau gestrichelte Linie). Sowohl die Veloroute als auch der Radschnellweg weisen Übereinstimmungen mit den identifizierten Hauptrouten auf. (Karte: OpenStreetMap)

Während der Förderbescheid für die Veloroute, einem gemeinsamen Projekt mit der Nachbarstadt Uetersen, noch in 2022 erfolgen soll, ist der Radschnellweg eher ein mittel- bis langfristiges Projekt.

Zwar wurden die Mittel für den Bau des Radschnellweges im Abschnitt zwischen Halstenbek und Hamburg bereits im November 2022 bewilligt. In Tornesch soll die Vorzugsroute jedoch entlang der Bahntrasse geführt werden und somit muss die Planung unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaus des dritten und vierten Gleises erfolgen. Dieser soll nach aktuellem Kenntnisstand bis 2030 erfolgen.

Bei der Festlegung der Hauptrouten kommt es naturgemäß zu Überschneidungen vorhandener Wegeverbindungen und damit zu Konflikten mit anderen Verkehrsformen wie dem Kfz- und Fußverkehr.

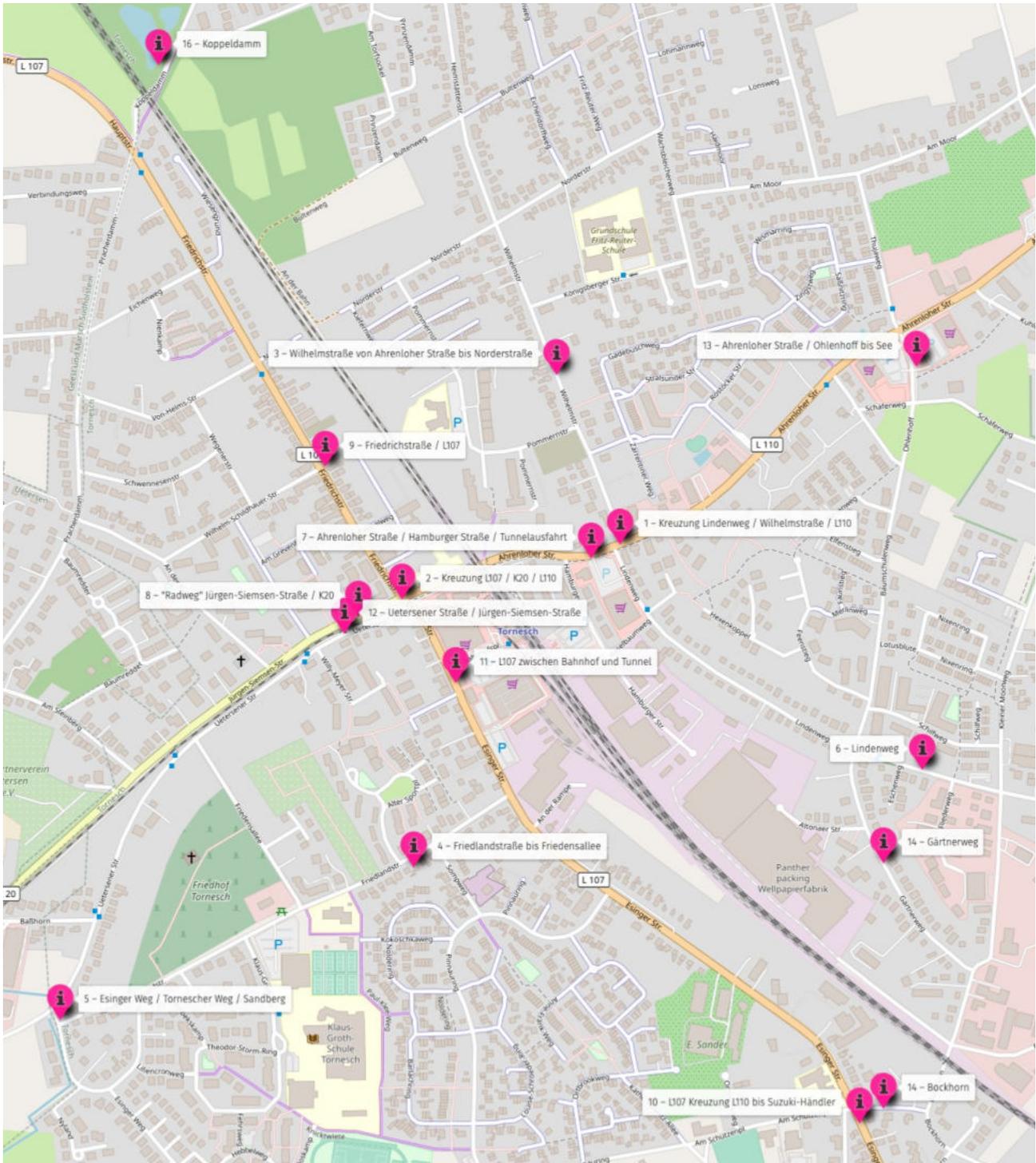
Diese möglichen Konfliktstellen wurden identifiziert, im Rahmen eines Ortstermins am 25. April 2022 oder individuell besichtigt und im Folgenden dokumentiert.

Hinweis

Die Übersicht der Hauptrouten steht beim Online-Kartendienst uMap als interaktive Karte zur Verfügung.

Übersicht der Konfliktpunkte

Die folgende Übersicht stellt die Punkte dar, an denen es beim angedachten Radwegenetz zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsformen (Kfz-, Fuß- und Radverkehr) kommt oder kommen könnte.



Konfliktpunkte (Karte: OpenStreetMap)

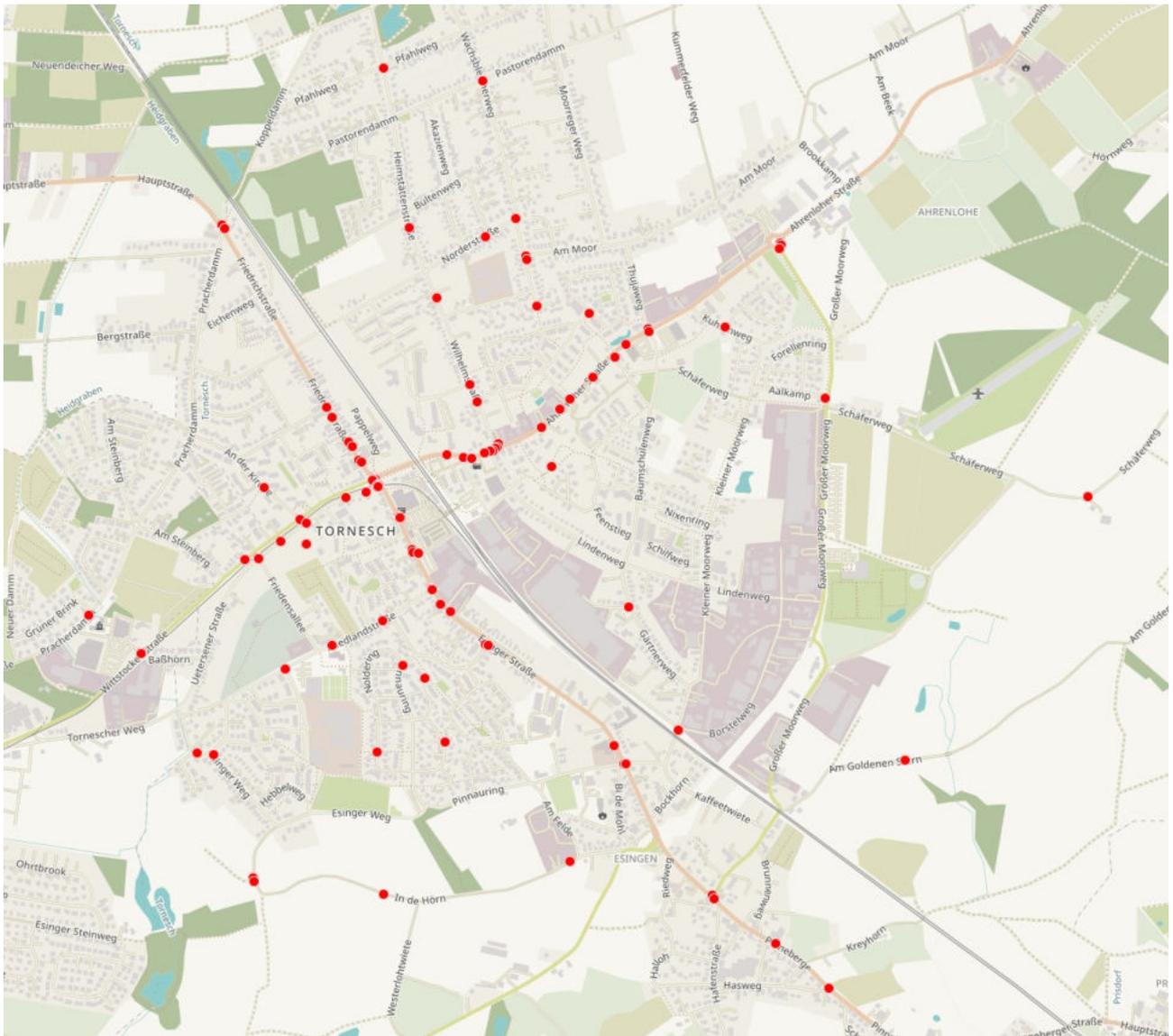
(1) Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110

(2) Kreuzung L107 / K20 / L110

- (3) Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße
- (4) Friedlandstraße bis Friedensallee
- (5) Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg
- (6) Lindenweg
- (7) Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt
- (8) "Radweg" Jürgen-Siemsen-Straße / K20
- (9) Friedrichstraße / L107
- (10)L107 Kreuzung L110 bis Suzuki-Händler
- (11)L107 zwischen Bahnhof und Tunnel
- (12)Uetersener Straße / Jürgen-Siemsen-Straße
- (13)Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See
- (14)Gärtnerweg
- (15)Bockhorn
- (16)Koppeldamm

Unfallsschwerpunkte

Die identifizierten Konfliktpunkte weisen auch Überschneidungen mit den Unfällen der letzten fünf Jahre auf. Im Folgenden sind die von der Polizeidienststelle Uetersen erfassten Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in einer Karte dargestellt. Es handelt sich hier um Unfälle zwischen Radfahrenden, zwischen Radfahrenden und Autofahrenden oder solche, bei denen Radfahrende bspw. ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmenden verunfallt sind.



Unfallstatistik der Jahre 2017 bis 2021: Rot eingezeichnet sind die Orte, an denen es zu Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden kam (Karte: OpenStreetMap)

Noch deutlicher werden die Häufungen in einer Heatmap sichtbar.



Unfallstatistik der Jahre 2017 bis 2021 als Heatmap: Je stärker ein Bereich in der Karte hervorgehoben ist, desto mehr Unfälle haben sich hier ereignet. Die Skala geht von Hellblau über Dunkelblau, Grün und Gelb bis Rot. (Karte: OpenStreetMap)

Deutlich zu erkennen sind die Kreuzungen L110 / Wilhelmstraße, L110 / Esinger Straße und L107 / Friedlandstraße. Aber auch der Bereich L110 zwischen Kreiselpark und Bahnunterführung, der südliche Bereich der Friedrichstraße sowie die Esinger Straße in Höhe des Bahnhofes sind für Radfahrende ebenfalls besonders gefährlich.

1 – Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- Entlang der Ahrenloher Straße befindet sich in östlicher Richtung ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Fuß- und Radweg, der auch linksseitig befahren werden darf.
- In der entgegengesetzten Richtung endet der benutzungspflichtige gemeinsame Fuß- und Radweg hinter der Einmündung Wilhelmstraße. Der Fuß- und Radverkehr muss dort die Straßenseite wechseln, um weiter in westlicher Richtung der Ahrenloher Straße zu folgen.
- Die Furten verlaufen auf beiden Seiten der Ahrenloher Straße nicht an der Fahrbahn entlang, sondern werden jeweils um etwa 5 Meter in den Lindenweg bzw. die Wilhelmstraße verschwenkt. Dadurch sind Radfahrende für den Kfz-Verkehr schlechter zu sehen.

- Weder in nördlicher noch in südlicher Richtung existiert eine Radverkehrsanlage für kreuzende Fahrräder, die vom Lindenweg in die Wilhelmstraße oder in entgegengesetzter Richtung fahren.
- Durch die LSA an der westlichen Einmündung Ahrenloher Straße / Lindenweg wird der benutzungspflichtige Radweg eingeeengt und es entstehen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr.



Blick aus südwestlicher Richtung auf die Kreuzung L110 / Lindenweg

2 – Kreuzung L107 / K20 / L110

Übersicht



Verkehrsschau am 24.06.2021

Ort	VZ / ZZ	Verkehrszeichen	Maßnahmen	Hinweise
Überweg Esinger Straße / Ahrenloher Straße		VZ 241-30 mit Richtungspfeil	Entfernen, sinnfrei	Erledigt
Streuscheiben LSA (beide Querungsrichtungen)		Austausch: Fußgänger- und Radfahrersymbol	LBV	Erledigt

Ortstermin am 25.04.2022

- Wenig Platz bei ReadyPizza, da die „Außenterrasse“ sehr dicht an der Ampel steht
- L107 in Richtung Norden verfügt über keine Radverkehrsführung

3 – Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße

Übersicht



Verkehrsschau am 24.06.2021

Ort	VZ / ZZ	Verkehrszeichen	Maßnahmen	Hinweise
Heimstättenstraße / Wilhelmstraße		VZ 244.1	Wunsch ADFC	Verkehrszählung, da kein Grund ersichtlich
		Alternativ: VZ 274.1	VAO prüfen	Stadt Tornesch prüft ob seitens der Stadt gewünscht

Ortstermin am 25.04.2022

- Ruhender Verkehr verleitet zu riskanten Überholvorgängen durch den Kfz-Verkehr
- Die Gehwege auf beiden Seiten der Wilhelmstraße verfügen durchgängig über eine Breite von mehr als 2,50 Metern.
- Die Gehwege werden von vielen Radfahrenden genutzt, da sie offenbar die Fahrbahn zu meiden versuchen. Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr gilt allerdings nur im südlichen Bereich der Wilhelmstraße.

4 – Friedlandstraße bis Friedensallee

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- Ruhender Verkehr führt zu riskanten Überholmanövern und verengt die Straße
- Viele Fahrzeuge sind zu dicht an den Einmündungen geparkt, so dass die Sicht auf die vorfahrtsberechtigten Straßen behindert wird (Mindestabstand muss 5 Meter betragen)
- Im Sompweg ist die Fahrbahn einseitig (östliche Seite) durch den ruhenden Verkehr eingeengt.
- Beide Gehwege verfügen nicht über die Mindestbreite und sind temporär durch Mülltonnen zusätzlich eingeengt, so dass deutlich weniger als ein Meter Gehwegbreite verbleibt (Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen und bis zum 10. Lebensjahr dürfen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren, StVO §2 (5)).

5 – Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- Ruhender Verkehr auf der westlichen Seite des Esinger Weges behindert die Sicht auf den Gegenverkehr aus südlicher Richtung
- Um aus nördlicher Richtung kommend links in die Straße Sandberg einbiegen zu können, muss man sehr weit vorfahren und sich in den Gegenverkehr begeben.
- Die Bordsteinkante, die auf östlicher Seite des Esinger Weges verläuft, ist zu hoch, um zügig und/oder im spitzen Winkel links in die Straße Sandberg abzubiegen



Radfahrende biegen links in den Sandberg ein und haben eine eingeschränkte Sicht auf den Gegenverkehr.

6 – Lindenweg

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- Ruhender Verkehr verleitet zu riskanten Überholmanövern und engt die Fahrbahn ein
- Der Gehweg wird widerrechtlich von vielen Radfahrenden in beide Richtungen genutzt
- Viele Halteverbotschilder auf beiden Seiten, die Situation ist dadurch sehr unübersichtlich.
- Teilweise Tempo 30 und teilweise Tempo 50 erlaubt (Gewerbegebiet)
- Der Gärtnerweg ist stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr belastet (westliche Seite), so dass ein Überholen mit dem gebotenen Sicherheitsabstand (mindestens 1,50 Meter) oft nicht möglich ist.
- Die Gehwegbreiten unterschreiten die Mindestbreite zum Teil erheblich, so dass eine Begegnung dort teilweise nicht möglich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass Grundstückseigentümer ihre Hecken nicht zurückschneiden und damit die Gehwegbreite zusätzlich verringern.



Lindenweg in Richtung Großer Moorweg: In diesem Bereich wurde Tempo 30 angeordnet, das Parken ist teilweise untersagt.



Lindenweg in Richtung Ahrenloher Straße: In diesem Bereich ist das Parken einseitig zulässig.

7 – Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt bis Lindenweg

Übersicht



Verkehrsschau am 24.06.2021

Ort	VZ / ZZ	Verkehrszeichen	Maßnahmen	Hinweise
Ahrenloher Straße, Querung über Lindenweg		Radfurt ca. 5m in den Lindenweg hineingezogen	Wunsch ADFC: Unmittelbare Querung (im Zuge der L110) zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrenden	Prüfen mit LBV
L110 / Hamburger Straße		Radfurt ca. 7m in die Hamburger Straße hineingezogen	Wunsch ADFC: Unmittelbare Querung (im Zuge der L110) zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrenden	Prüfen mit LBV; ggf. ist die Furt zu entfernen, da Abstand zur L110 > 5m

Ortstermin am 25.04.2022

- Furten sind sehr weit in die Straße hinein gezogen, so dass der Radverkehr nicht parallel zur Fahrbahn fließen kann
- Optisch führt die aktuelle Furt in der Hamburger Straße direkt auf den Gehweg und zur VR Bank
- Sehr unübersichtliche Situation, da viele Wegverbindungen sich an dieser Stelle kreuzen
 - Parkplatz VR Bank
 - Alte Ahrenloher Straße
 - Radweg
 - Gehweg
 - Verkehr aus der Hamburger Straße in Richtung Ahrenloher Straße
 - Ahrenloher Straße aus dem Tunnel kommend in die Hamburger Straße
- Schmäler benutzungspflichtiger Fuß- und Radweg am REWE-Parkplatz
- Häufiges widerrechtliches Abbiegen von Kfz aus der Hamburger Straße kommend links in die Ahrenloher Straße. Durch die damit verbundene lange Verweildauer wird die Sicht auf den benutzungspflichtigen Radweg und den kreuzenden Radverkehr verdeckt.



Ahrenloher Straße auf Höhe der Hamburger Straße: Durch eine sehr weit in die Hamburger Straße hinein gezogene Furt und das Gitter entsteht ein Nadelöhr, das sich Rad- und Fußverkehr teilen müssen und das für viele Konflikte sorgt.



Hamburger Straße in Richtung Ahrenloher Straße: Aus der Hamburger Straße kommend stellt sich die Situation unübersichtlich dar.

8 – „Radweg“ Jürgen-Siemsen-Straße / K20

Übersicht



Verkehrsschau am 24.06.2021

Ort	VZ / ZZ	Verkehrszeichen	Maßnahmen	Hinweise
K20 (Jürgen-Siemsen-Straße)			Frage: Radverkehrsführung generell über Uetersener Straße möglich? Wunsch ADFC: Weg attraktiv gestalten, damit Radfahrende ihn nutzen! Umwidmung vorstellbar?	Gegenläufig angeordneter gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240) im Zuge der K20 nur ca. 2,20m breit (baulich ausgereizt). Stadt Tornesch
			Künftige Regelung (Absicht): Fahrtrichtung Uetersen VZ 239 mit ZZ 1022-10, Fahrtrichtung Tornesch Fahrradstraße (s.o.) / Straßennutzung	Prüfen mit LBV; ggf. ist die Furt zu entfernen, da Abstand zur L110 > 5m

Ortstermin am 25.04.2022

- Der benutzungspflichtige Radweg an der nördlichen Seite der K20 entspricht zwischen der Kreuzung L110/K20/L107 und der Einmündung Am Steinberg durchgängig nicht den Anforderungen der ERA. Er ist zu schmal, in beide Richtungen benutzungspflichtig, schlängelt sich an Parkbuchten und Beschilderungen vorbei und ist gesäumt von Grundstückseinfahrten und Einmündungen.

- Etwa ab der Einmündung „Am Steinberg“ verfügt der Radweg in westlicher Richtung über die Mindestbreite und wird einseitig ebenfalls als Zweirichtungsradweg bis zur Stadtgrenze weitergeführt.



Jürgen-Siemsen-Straße in Richtung Uetersen: Der Radweg ist verwinkelt, von Einmündungen und Grundstückszufahrten gesäumt und weist an vielen Stellen Hindernisse in Form von Verkehrszeichen und Ampeln auf. Es handelt sich um einen Zweirichtungsradweg.

9 – Friedrichstraße / L107

Übersicht



Verkehrsschau am 24.06.2021

Ort	VZ / ZZ	Verkehrszeichen	Maßnahmen	Hinweise
Ahrenloher Straße (L110), Seniorenheim		VZ 274-30 (Schulwegerlass)	Ausgang direkt auf die Kreuzung L110/L107/K 20	VAO prüfen.
Friedrichstraße		VZ 274-30 bis Kreuzung Norderstraße	Wunsch ADFC: VAO zur „Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit für Radfahrende“	Keine VAO, da Kriterien gem. §45 (9) StVO nicht erfüllt sind; andere Anordnungsgründe sind nicht ersichtlich.
Friedrichstraße / Norderstraße			Mit Tiefbord abgegrenzt, Sichtkante ca. 2 cm	LBV (Zuständigkeit?) zur Beseitigung auffordern, da hohe Sturzgefahr

Ortstermin am 25.04.2022

- Die Fahrbahn ist sehr schmal (unter 5 Meter), gleichzeitig sind auch die Gehwege sehr schmal. Baulich scheint die Breite ausgereizt zu sein.
- Es gilt durchgängig Tempo 50, trotz des AWO Wohnheimes und der Tatsache, dass sich hier Radfahrende die ohnehin sehr schmale Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen. Anmerkung: Mittlerweile wurde zumindest zwischen Kreuzung und Wilhelm-Schildhauer-Straße Tempo 30 angeordnet.
- Sehr schmaler Gehweg, auf dem Radfahrende geduldet sind, dadurch viele Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern (viele Unfälle).

- Gehweg schlängelt sich oft zwischen Grundstücksgrenzen, Fahrbahn und Parkbuchten entlang, dadurch kein stetiger Verlauf und schlecht einsehbar.
- Ab der Norderstraße ist ein benutzungspflichtiger Radweg in Richtung Heidgraben vorhanden.



Friedrichstraße in Richtung Heidgraben: Der verwinkelte und teilweise sehr schmale Gehweg lässt an vielen Stellen keine gefahrlosen Begegnungen zwischen Fuß- und Radverkehr zu. Der Gehweg ist für den Radverkehr jeweils in Fahrtrichtung rechts freigegeben.

10 – L107 Kreuzung L110 bis Suzuki-Händler

Übersicht



Abschnitt 1: L107 zwischen Kreuzung L107/L110 und Bockhorn



Abschnitt 2: L107 zwischen Bockhorn und Schebbel

Ortstermin am 25.04.2022

- Viel Ruhender Verkehr, dadurch erhöhtes Risiko für Radfahrende auf der Straße (Dooring-Zonen, Grundstückseinfahrten, Straßeneinmündungen)
- Bis auf einen kurzen Abschnitt vor der JSS durchgängig Tempo 50
- Beidseitig Gehwege, auf denen Radverkehr geduldet ist (Schritttempo).
- Die Fahrbahn ist zwischen Pinnauring und Riedweg sehr breit.

11 – L107 zwischen Bahnhof und Tunnel

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- „Mischfläche“ vor den Geschäften – hohe Gehwegbreite (mehr als 5 Meter) vorhanden, allerdings durch Parkflächen und Straßenbeleuchtung stark eingeengt.
- Radfahrende dürfen auf der östlichen Seite den Gehweg nur in Richtung Norden befahren.
- In Richtung Süden gibt es keine Radverkehrsführung. Um den Bahnhof StVO-konform zu erreichen, sind zwei Wechsel der Straßenseite notwendig
- Furt an der Grundstückseinfahrt (Höhe Sparkasse / Stadtwerke) verläuft nicht parallel zur Fahrbahn.
- Aus Süden kommend weichen Radfahrende von der Fahrbahn auf den Gehweg aus, da es keine Radverkehrsanlagen gibt und es aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich ist, an den stehenden Fahrzeugen vorbei an die Ampel vorzufahren. Das passiert in der Regel im Bereich der Furt.



Esinger Straße in Richtung Friedrichstraße: Ein sehr breiter Gehweg entlang der L107 zwischen Bahnhof und der Kreuzung Ahrenloher Straße / L110.

12 – Kreuzung BÜ Uetersener Straße / Stichweg bis Kreuzung

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

Folgende Beobachtungen wurden beim Besuch dieses Konfliktpunktes gemacht und protokolliert:

- Der Seitenstreifen östlich der Einmündung auf der Nordseite der Uetersener Straße ist für Radfahrende nicht befahrbar, da dieser fast auf ganzer Länge für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt wird und sich zudem in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet (Schotter, Schlaglöcher).
- Durch den Seitenstreifen verbleibt eine Fahrbahnbreite von ca. 2,50 m, die in beide Richtungen durch Radfahrende und den Kfz-Verkehr genutzt wird.
- Auf der südlichen Seite der Fahrbahn befindet sich ein Angebotsradweg, der ausschließlich in östlicher Richtung befahren werden darf. Es gibt keinerlei Radverkehrsführung in die entgegengesetzte Richtung und auch keine Hinweise auf kreuzenden Radverkehr.
- Es existieren viele sich kreuzende Wegeverbindungen und dadurch entstehen Konflikte zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr.
- In den Stoßzeiten besteht oftmals keine Möglichkeit für den Radverkehr, die Einmündung entlang der Uetersener Straße zu passieren, da sich der Kfz-Verkehr staut. Radfahrende schlängeln sich zwischen den haltenden Autos durch, um ihre Fahrt fortsetzen zu können.
- Unangepasste Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der von der K20 aus östlicher Richtung kommend einbiegt und Radfahrende erst sehr spät erkennen kann (toter Winkel).



Uetersener Straße in Richtung Bahnübergang / Bahnhof: Aktuell gibt es hier keine Radverkehrsführung und eine insgesamt unübersichtliche Situation mit vielen Wegeverbindungen.

Wegeverbindungen

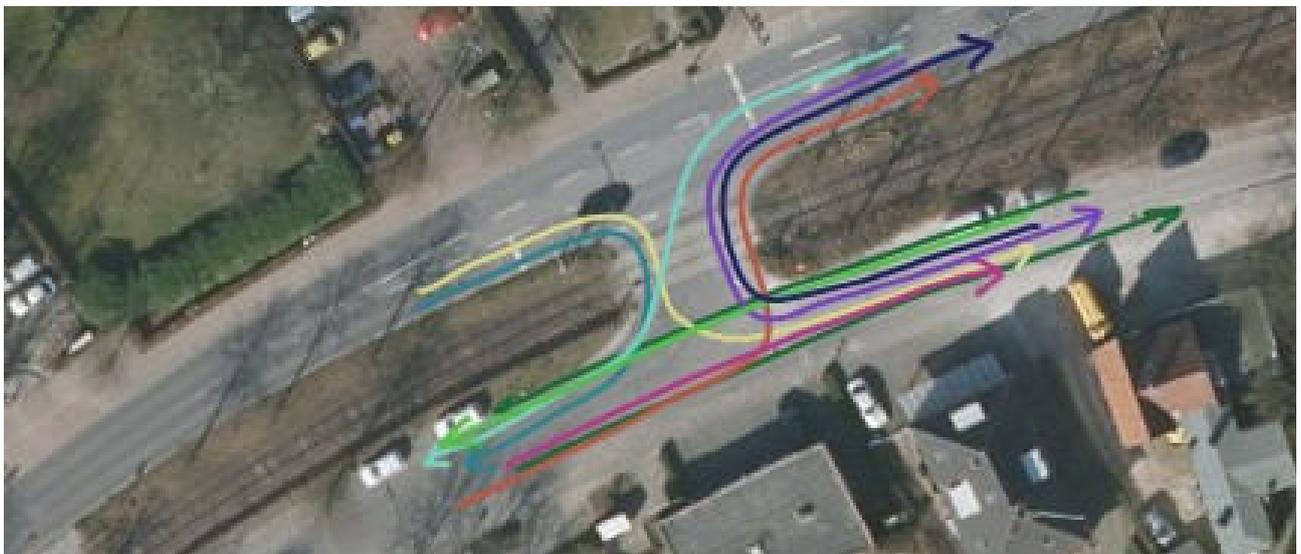


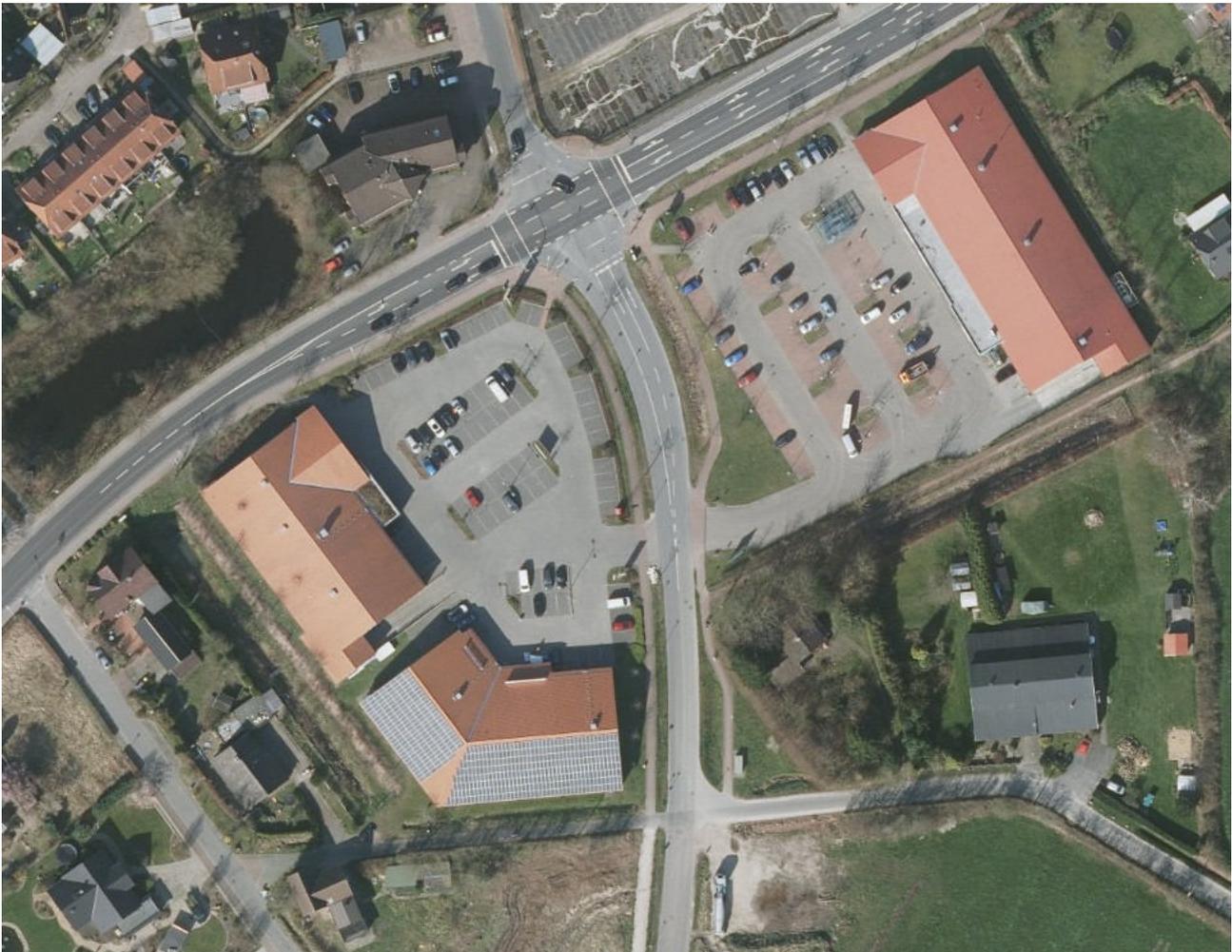
Abbildung: Wegeverbindungen

	Wegeverbindung	Konflikt mit Radverkehr?
	Bedarfsverbindungen des Radverkehrs	N/A
	Kfz-Verkehr entlang der Uetersener Straße in Richtung Westen	Nein, da parallel zum Radverkehr verlaufend
	Kfz-Verkehr aus östlicher Richtung über die Jürgen-Siemsen-Straße kommend und links in östlicher Richtung in die Uetersener Straße abbiegend	Ja

	Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung über die Jürgen-Siemsen-Straße kommend und rechts in die Uetersener Straße in westlicher Richtung abbiegend	Ja
	Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung über die Uetersener Straße kommend und erst links und dann rechts in die Jürgen-Siemsen-Straße einbiegend	Ja
	Kfz-Verkehr aus östlicher Richtung über die Uetersener Straße kommend und rechts (180 Grad) in östlicher Richtung in die Jürgen-Siemsen-Straße einbiegend	Nein, da parallel zum Radverkehr verlaufend
	Kfz-Verkehr entlang der Uetersener Straße in Richtung Osten	Nein, da parallel zum Radverkehr verlaufend
	Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung über die Jürgen-Siemsen-Straße kommend und links in die Uetersener Straße in östlicher Richtung abbiegend	Ja
	Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung über die Jürgen-Siemsen-Straße kommend und links und dann rechts in die Uetersener Straße in westlicher Richtung abbiegend	Ja

13 – Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See

Übersicht



Ortstermin am 25.04.2022

- Radverkehrsführung sehr inkonsistent und verwirrend, da auf beiden Seiten des Ohlenhoff unterschiedlich.
- In Richtung Ahrenloher Straße besteht eine Radwegebenutzungspflicht, Radfahrer werden dadurch gezwungen, in der Grundstückseinfahrt zum LIDL-Markt die Fahrbahn zu verlassen und sich auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg einzufädeln (Gefahrenbereich). Das führt häufig zu Missverständnissen zwischen Kfz- und Radverkehr.
- Die Weiterfahrt für Radfahrende in den Thujaweg wird durch die Radwegebenutzungspflicht, die Ampel und den plötzlich nach weniger als 5 Metern endenden Fuß- und Radweg behindert.
- In der Gegenrichtung gibt es einen Gehweg, der für Radfahrende nicht freigegeben ist (Konsistenz?)
- An der Südseite des LIDL-Grundstücks verläuft ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Fuß- und Radweg. Hier sind aber weder baulich (schmäler, unbefestigter Pfad) noch gemäß der ERA/StVO (Gefahrensituation, Verkehrsstärke etc.) Gründe ersichtlich.

14 – Gärtnerweg

Übersicht



Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023

- Im Gärtnerweg wird viel Platz durch den ruhenden Verkehr beansprucht, dadurch sind Radfahrende auf der Fahrbahn sowie zu Fuß Gehende schlecht zu sehen.
- Der Gehweg ist stellenweise sehr schmal, so dass an diesen Stellen nicht einmal ein Elternteil mit einem Kind nebeneinander gehen kann. Eine Begegnung von zu Fuß Gehenden ist dann ebenfalls nicht möglich (z.B. an der Ecke Altonaer Straße).
- Die Straße ist an einigen Stellen ebenfalls sehr schmal. Hinter der Einmündung zur Altonaer Straße und in hinter der Einmündung aus dem Alter Borsteler Weg ist die Straße aufgeweitet.
- Das Parken wird aktuell nicht geordnet, wodurch auch Kurven und Mündungsbereiche oft vom ruhenden Verkehr genutzt werden.
- Der Gärtnerweg schließt die Lücke zwischen Lindenweg und Bockhorn und bildet damit eine durchgängige Führung von der Wilhelmstraße bis zur Johannes-Schwennesen-Straße bzw. in der Verlängerung über Am Schützenplatz und den Pinnauring auch zur Klaus-Groth-Schule.



Gärtnerweg in Richtung Kleiner Moorweg: In dieser Straße wird beidseitig geparkt, die Gehwegbreiten unterschreiten die Mindestbreiten teilweise deutlich.

15 – Bockhorn

Übersicht



Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023

- Der nördliche Zweig des Bockhorns ist als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen, d.h. es gibt keinen von der Fahrbahn getrennten Gehweg und es gilt für alle Fahrzeuge (inklusive Fahrrädern) Schrittgeschwindigkeit.
- Trotz der Einengung der Fahrbahn und Aufpflasterungen an beiden Enden der Straße staut sich hier in den Hauptverkehrszeiten der Verkehr oft über die gesamte Länge der Straße. Der Weg wird von Autofahrenden als Abkürzung vom Bahnübergang Gärtnerweg kommend zur Esinger Straße / L107 genutzt.
- Der Bockhorn wird stark von zu Fuß gehenden Schulkindern der Johannes-Schwennesen-Schule genutzt und hat stellt damit besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit.



Bockhorn in Richtung Esinger Straße: Hier staut sich der Kfz-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten.

16 – BÜ Koppeldamm

Übersicht



Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2023

- Ab der Einmündung von der L107 in den Koppeldamm gilt eine Radwegebenutzungspflicht, d.h. Radfahrende werden hier vom Kfz-Verkehr getrennt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.
- Möchte man in den Pastorendamm einbiegen, so wird man nach knapp 300 Metern (nach der Rechtskurve) wieder auf die Fahrbahn geleitet. Dort endet auch die Radwegebenutzungspflicht.
- Möchte man dem Koppeldamm weiter folgen, so kann man erst nach gut 200 Metern, mitten in der Kurve, wieder auf die Fahrbahn wechseln. Hier befindet sich eine abknickende Vorfahrt, d.h. Radfahrende müssen hier eine Lücke abwarten und können nicht mit dem motorisierten Verkehr mitschwimmen.



Koppeldamm zwischen L107 und Bahnübergang: Ab hier müssen Radfahrende auf den gemeinsamen Geh- und Radweg wechseln.

Serviceangebote

In den letzten Jahren hat die Stadt Tornesch bereits einige Maßnahmen auf den Weg gebracht, die zwar nicht Teil eines gesamtheitlichen RVK sind, aber dennoch das Radfahren insgesamt attraktiver machen und für die Belange der Radfahrenden sensibilisieren.

Die schlechte Abstell-situation am Bahnhof Tornesch konnte im vergangenen Jahr durch die Inbetriebnahme einer durch die Nah.SH geförderten überdachten Abstellanlage auf der Ostseite des Bahnhofs (Alte Ahrenloher Straße) leicht verbessert werden. Der Bedarf ist aber noch immer groß.

Erschwerend kommt hinzu, dass die vorhandene Fahrradgarage, die bereits Mitte der 1980er-Jahre fertiggestellt wurde, keinerlei Akzeptanz findet und nicht genutzt wird. Sie ist von außen nicht einsehbar und daher ist es in der Vergangenheit zu vielen Fällen von Diebstahl und Vandalismus gekommen – es fehlt die soziale Kontrolle. Radfahrende ziehen es daher seit Jahren vor, ihre Fahrräder im gesamten Bahnhofsumfeld an Straßenschildern, Geländern, Zäunen oder an einem der wenigen vorhandenen Anlehnbügel anzuschließen.

Mit Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“ sollen aber in naher Zukunft hier und vor einer Reihe öffentlicher Gebäude weitere Anlehnbügel installiert werden.

In diesem Jahr wurden zwei Reparaturstationen für Fahrräder im Stadtgebiet errichtet. Diese finden sich am Bahnhof in unmittelbarer Nähe zu der Abstellanlage an der Alten Ahrenloher Straße sowie vor der Klaus-Groth-Schule. Beide werden gut angenommen und es kam bisher nicht zu Vorfällen von Vandalismus, wie von einigen befürchtet wurde.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Tornesch hat in diesem Jahr bereits zum dritten Mal an der kreisweiten Aktion STADTRADELN teilgenommen. Dabei sammeln die Teilnehmenden über drei Wochen hinweg so viele Fahrradkilometer wie möglich und sparen damit CO₂-Emissionen ein.

Teilnehmen können Einzelpersonen und Gruppen wie Vereine, Firmen und Schulklassen. In verschiedenen Wertungen können dann Preise gewonnen werden, die von der Stadt in Zusammenarbeit mit der ADFC-Ortsgruppe Tornesch-Uetersen eingeworben und verliehen werden.

Durch diese Aktion trägt die Stadt bereits aktiv dazu bei, das Thema Radverkehr voranzutreiben und die Menschen vor Ort dafür zu sensibilisieren. Einzig die Einbindung der Kommunalpolitik – ein erklärtes Ziel der Initiatoren des STADTRADELNs – hat noch Verbesserungspotential.

Kapitel 3: Maßnahmen und Umsetzung

Infrastruktur

Im Folgenden sind mögliche Lösungsansätze für die in der Übersicht der Konfliktpunkte erfassten Bereiche skizziert. Für eine bessere Übersichtlichkeit und aufgrund der örtlichen Nähe wurden dabei einige Bereiche zusammengefasst.

Die dargestellten Lösungsansätze stellen ausdrücklich erste Ideen dar, die im nächsten Schritt gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern weiter zu entwickeln sind.

Teilweise werden an den Konfliktpunkten mehrere Varianten von Lösungsansätzen dargestellt, nämlich dann, wenn es eine kurzfristig und eine mittel- bis langfristig umsetzbare Option gibt.

- (1) Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110
- (2) Kreuzung L107 / K20 / L110
- (3) Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße
- (4) Friedlandstraße bis Friedensallee
- (5) Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg
- (6) Lindenweg
- (7) Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt
- (8) "Radweg" Jürgen-Siemsen-Straße / K20
- (9) Friedrichstraße / L107
- (10) L107 Kreuzung L110 bis Suzuki-Händler
- (11) L107 zwischen Bahnhof und Tunnel
- (12) Uetersener Straße / Jürgen-Siemsen-Straße
- (13) Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See
- (14) Gärtnerweg
- (15) Bockhorn
- (16) BÜ Baßhorn / Wittstocker Straße
- (17) BÜ Koppeldamm

Legende



Konfliktpunkte



Anmerkungen



Parkplätze, die umgewidmet werden



Aufstellbereich



Einrichtungsrادweg/-spur



Zweirichtungsrادweg



Schutzinseln (siehe auch Geschützte Kreuzung)



Aufpflasterung (z.B. Berliner Kissen, Teil- oder Plateaufaupflasterung)

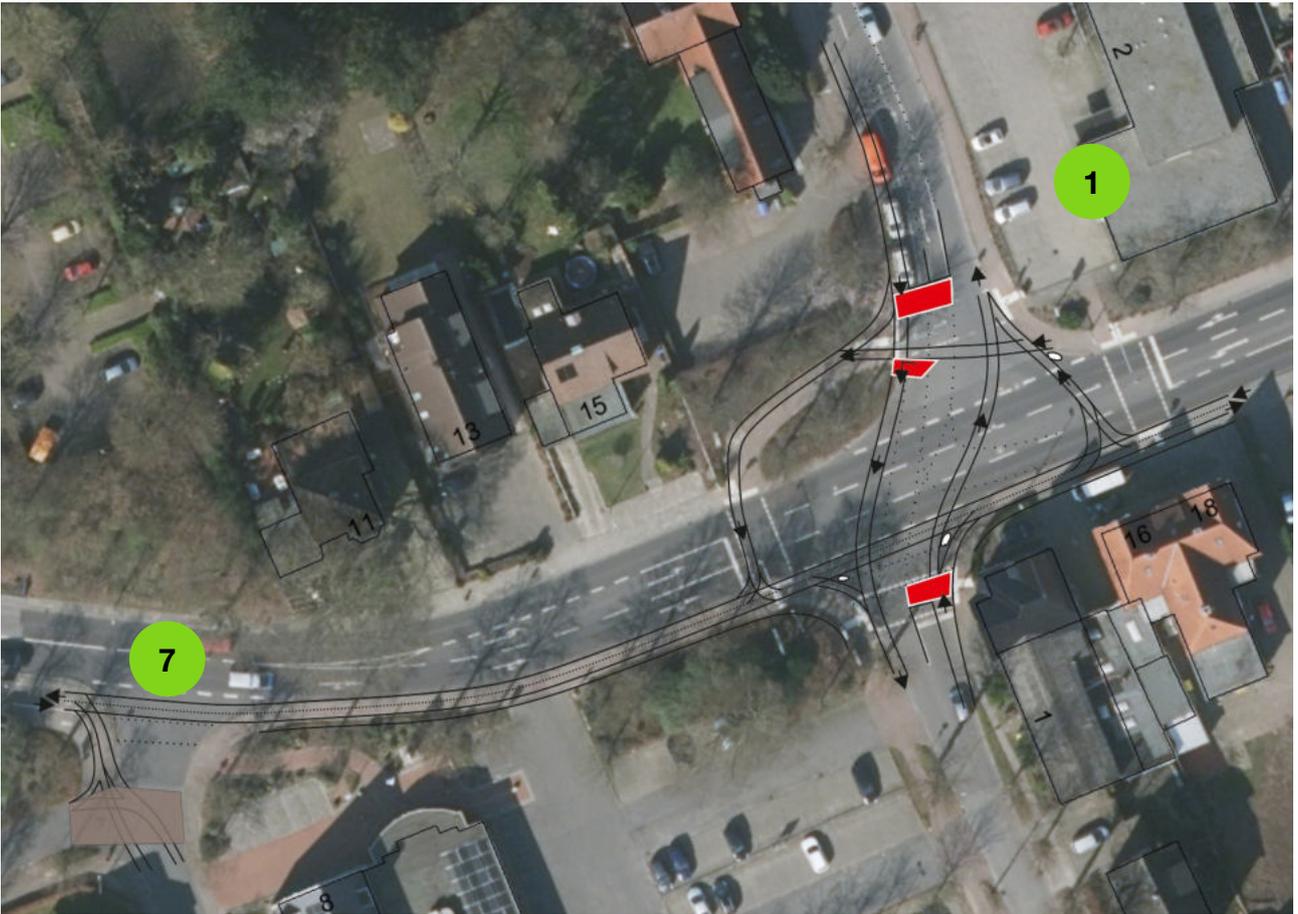


Querungshilfe / Vorgezogener Seitenraum



(Beidseitiger) Schutzstreifen

Konfliktpunkte 1 und 7



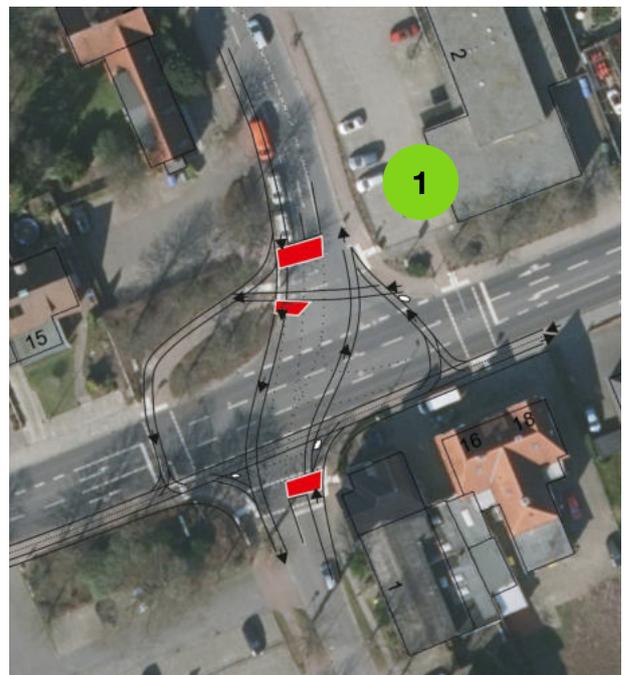
Konfliktpunkte 1 „Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110“ und 7 „Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt“

1

An dieser Stelle wird eine geschützte Kreuzung vorgeschlagen.

Die Fahrradfurten sollen an die Fahrbahn gelegt werden.

Die rot eingezeichneten Flächen stellen Aufstellbereiche für Radfahrende dar.



Fokus: Konfliktpunkt 7 „Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110“

7

Die Fahrradfurten werden direkt an die Fahrbahn gelegt, das Gitter wird dazu zurückgebaut.

An der Einmündung zur Alten Ahrenloher Straße wird aufgepflastert, um für die vielen konkurrierenden Wegeverbindungen zu sensibilisieren und die Geschwindigkeiten zu reduzieren.

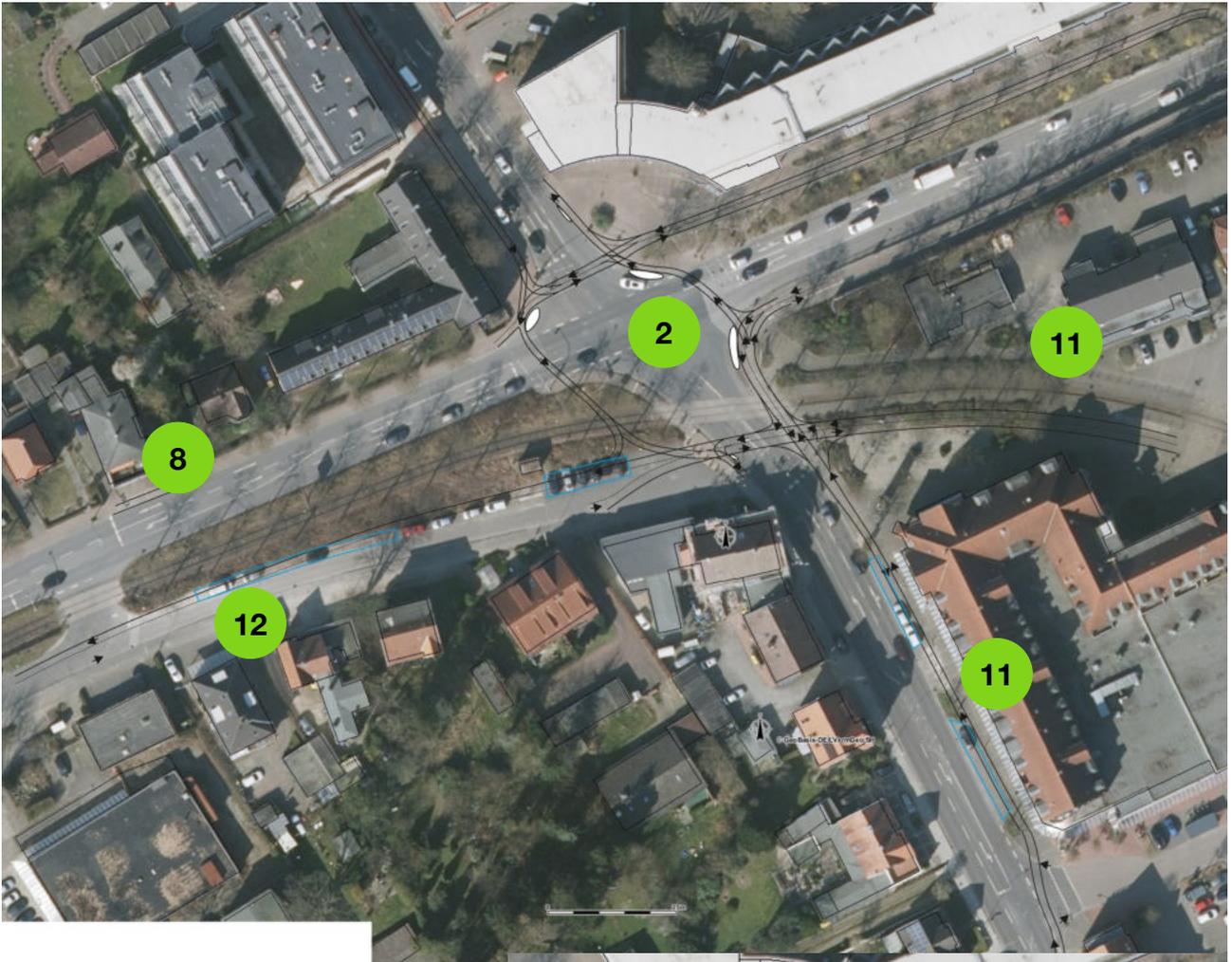
Im weiteren Verlauf der L110 (Richtung Osten) soll die Breite des Radweges erhöht werden, damit dieser sicher in beide Richtungen befahren werden kann.

Um zusätzlich für eine Entlastung des Radweges zu sorgen, soll der Radverkehr, der vom Bahnhof kommend in den Lindenweg oder in den Weg Zauberflöte fährt, mittels entsprechender Wegweisungen über Hamburger Straße und Haselbaumweg geführt werden.



Fokus: Konfliktpunkt 7 „Ahrenloher Straße / Hamburger Straße / Tunnelausfahrt“

Konfliktpunkte 2, 8, 11 und 12



Übersicht: Gesamtes Bahnhofsumfeld

2

Die Kreuzung soll als geschützte Kreuzung ausgebaut werden.



Fokus: Konfliktpunkt 2 „Kreuzung L107 / K20 / L110“



Fokus: Konfliktpunkt 8 „Radweg Jürgen-Siemsen-Straße / K20 und Konfliktpunkt 12 „Uetersener Straße / Jürgen-Siemsen-Straße / K20

8

Die Benutzungspflicht des Radweges entlang der Jürgen-Siemsen-Straße soll aufgehoben werden und der Weg zum Gehweg werden, auf dem Fahrräder in Fahrtrichtung Uetersen geduldet werden.

Die Parkbuchten werden zugunsten eines stetigen Verlaufes des Gehweges aufgegeben.

12

Die Uetersener Straße wird ab dem Bahnübergang Jürgen-Siemsen-Straße in Richtung Uetersen zur Fahrradstraße.

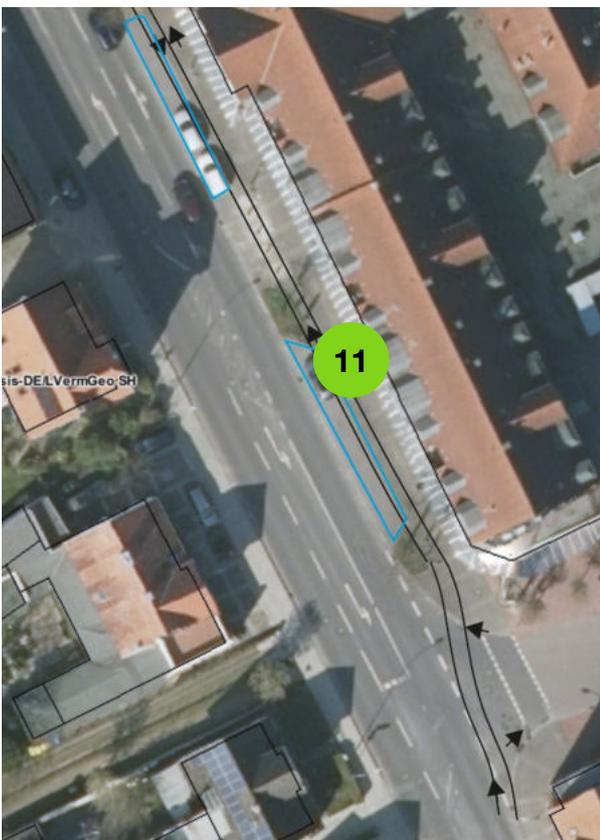
Um den Konfliktpunkt zu entschärfen wird auf der nördlichen Straßenseite ein einseitiger Schutzstreifen geführt, der hinter dem Bahnübergang in die Fahrradstraße übergeht.

Auf der südlichen Seite wird der Radverkehr in Richtung Bahnhof auf der Fahrbahn geführt.

Um die Fahrradabstellanlagen zu erreichen sind am Bahnhof zwei Radverkehrsführungen denkbar:



Fokus: Konfliktpunkt 11 „L107 zwischen Bahnhof und Tunnel“ – alternative Führung des Radverkehrs parallel zu den Gleisen.



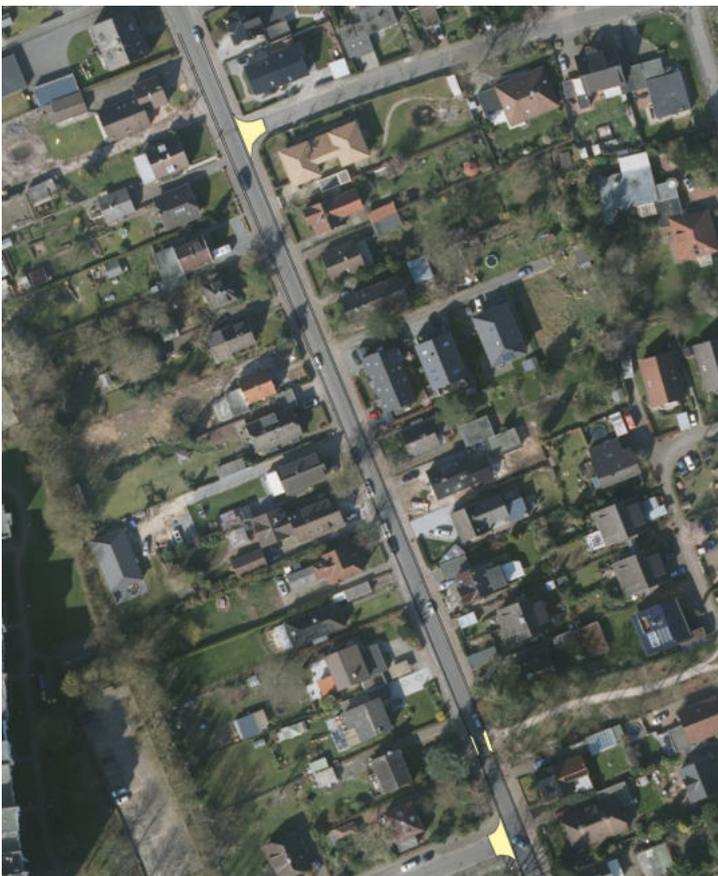
Der Radverkehr wird in zwei Richtungen über den Bahnhofsvorplatz in Richtung Bahnhofsgebäude und Bahnsteige geführt. So kommen Radfahrende sicher zum Zug bzw. zum Bus, ohne den großen Parkplatz queren zu müssen (oben).

Fokus: Konfliktpunkt 11 „L107 zwischen Bahnhof und Tunnel“

Konfliktpunkt 3



Konfliktpunkt 3 „Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße“



Wilhelmstraße zwischen Pommernstraße und Königsberger Straße.

einer verbreiterten und gepflasterten Fahrbahngosse eine optische Verengung der Fahrbahn zur Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führen.

Die Wilhelmstraße ist zwischen Ahrenloher Straße und Norderstraße bereits eine Tempo 30-Zone, die im kommenden Jahr bis Höhe Koppeldamm ausgeweitet werden soll.

Überall dort, wo die Fahrbahnbreite dies erlaubt, soll in entsprechend gekennzeichneten Abschnitten Platz für den ruhenden Verkehr eingerichtet werden.

An den Einmündungen zur Pommernstraße und zur Königsberger Straße sollen Aufpflasterungen hergestellt werden.

Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs allgemein auf die rechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren, sollen Querungshilfen eingerichtet werden, wie hier auf Höhe des Gehweges zur Stralsunder Straße zu erkennen.

Außerdem soll durch die Herstellung

Hinweis

Im Gremium wurde auch diskutiert, ob die Wilhelmstraße zu einem späteren Zeitpunkt als Fahrradstraße ausgewiesen werden könnte. Diese Maßnahme ist Teil der Vorzugsroute des Radschnellweges Elmshorn-Hamburg (Konzept), die der Kreis Pinneberg erarbeitet hat. Allerdings sind hier größere Umbaumaßnahmen und damit Kosten verbunden und eine Umsetzbarkeit wurde nicht als kurz- bis mittelfristig möglich angesehen.

Konfliktpunkt 4

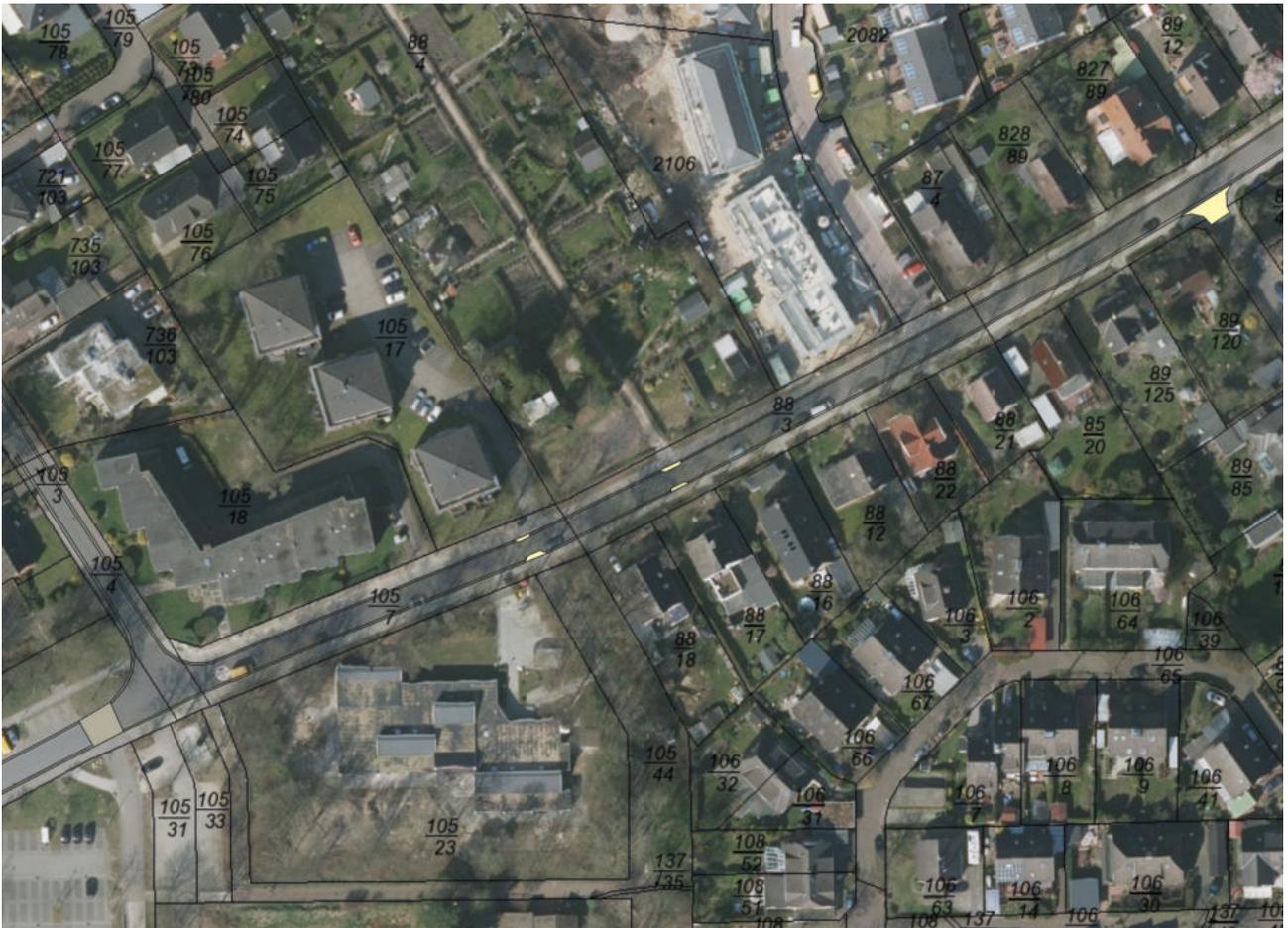


Konfliktpunkt 4 „Friedlandstraße bis Friedensallee“

Die Friedlandstraße hat eine besondere Bedeutung für den Radverkehr, da sie die Klaus-Groth-Schule (KGS), das Jugendzentrum und die DRK-Kita sowie weitere Sportstätten erschließt.

In diesem Bereich soll eine Fahrradstraße angeordnet werden, Querungshilfen und Aufpflasterungen sollen baulich bei der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützen. Der ruhende Verkehr soll zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden und um den Busverkehr effizient abwickeln zu können, eingeschränkt werden.

Aufpflasterungen sind vorgesehen an der Zufahrt zur Fahrradgarage der KGS sowie an der Einmündung zum Sompweg. Querungshilfen durch Fahrbahnverengungen sollen etwa auf Höhe der Hausnummer 26 und auf Höhe des Gehweges durch den Kleingartenverein hergestellt werden. Zusätzlich soll eine optische Verengung der Straße realisiert werden, um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.



Friedlandstraße zwischen Sompweg und Friedensallee

Konfliktpunkt 5



Konfliktpunkt 5 „Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg

A

Durch eine Ausweitung des Park-/Halteverbots im Esinger Weg soll die Sicht auf den aus südlicher Richtung kommenden Gegenverkehr verbessert werden, während Radfahrende links in den Sandberg einbiegen.

B

Durch eine Aufpflasterung auf dem Esinger Weg auf Höhe Sandberg soll der Übergang von der Fahrbahn in den Sandberg niveaugleich erfolgen und das Abbiegen auch im spitzen Winkel gefahrlos ermöglichen. Zudem kann dadurch der Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden erhöht werden.

Konfliktpunkt 6



Konfliktpunkt 6 „Lindenweg“

Der Lindenweg soll zwischen dem Haselbaumweg und dem Baumschulenweg zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden. An den Einmündungen soll durch Aufpflasterungen und (optische) Fahrbahneinengungen auch baulich die Bedeutung des Lindenweges für den Radverkehr hervorgehoben werden.

Durch vorgezogene Seitenräume soll dem Fußverkehr eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglicht und seine Sichtbarkeit erhöht werden.

Wo es die Fahrbahnbreite zulässt, sollen Parkflächen für den ruhenden Verkehr eingerichtet werden – außerhalb dieser Flächen wird ein Parkverbot eingerichtet.

Der Lkw-Verkehr, der sich häufig in den Lindenweg „verirrt“ soll durch die baulichen Maßnahmen noch eindeutiger geführt werden.

Für die beschriebenen baulichen Maßnahmen liegt bereits eine Entscheidung den Ausschusses für Bau und Planung vom 7. Februar 2022 vor.

■ Vorgezogener Seitenraum mit optionalen Parkbuchten.



Lindenweg – Fokuspunkt Haselbaumweg / Zauberflöte



Lindenweg – Fokuspunkt Baumschulenweg / Gärtnerweg



Lindenweg – Fokuspunkt Fliederweg / Gehweg Schilfweg-Lindenweg



Lindenweg – Fokuspunkt Kleiner Moorweg



Lindenweg – Fokuspunkt Borstelweg

Hinweis

Für die Ausweisung des Lindenwegs als Fahrradstraße wurde bereits am 12. Juni 2019 ein einstimmiger Beschluss durch den Umweltausschuss gefasst. Nach der Ablehnung dieser Maßnahme durch die Verkehrsaufsicht hat sich der rechtliche Rahmen durch die StVO-Novelle 2020 jedoch geändert. Daher ist diese Maßnahme aktuell wieder in der Prüfung.

Konfliktpunkt 9

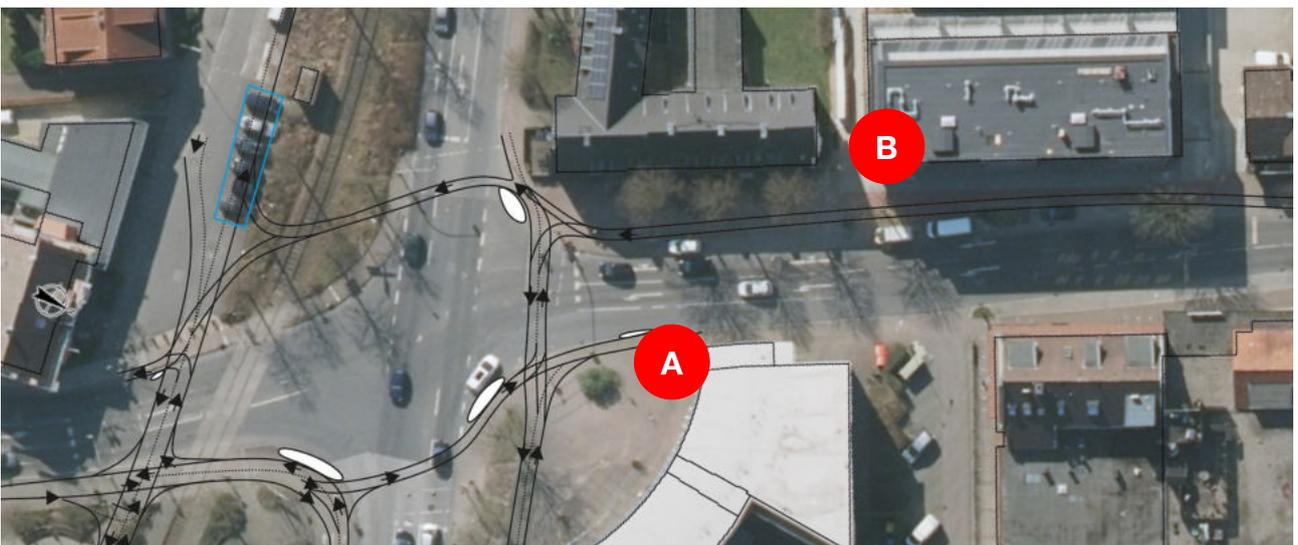


Konfliktpunkt 9 „Friedrichstraße / L107“

Um zukünftig Konflikte und Unfälle zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem Gehweg zu vermeiden, soll das Befahren der Straße für Radfahrende attraktiver werden. Da die Friedrichstraße sehr schmal ist und nicht auf ganzer Länge ausreichend Platz für baulich getrennte Radverkehrsanlagen bietet, soll hier Tempo 30 zwischen Norderstraße (Beginn des benutzungspflichtigen Radweges aus Richtung Heidgraben kommend) und der Kreuzung L110 / L107 / Jürgen-Siemsen-Straße angeordnet werden.

Als Übergang zwischen der Esinger Straße und der Friedrichstraße soll eine geschützte Kreuzung eingerichtet werden, die den Fuß- und Radverkehr sicher über die Kreuzung führt. Der Übergang soll mittels einseitigem Schutzstreifen (östliche Straßenseite) und Radweg (westliche Straßenseite) realisiert werden.

Um den Radverkehr aus östlicher Richtung aus der Friedrichstraße kommend sicher zum Bahnhofsvorplatz zu führen, soll die Treppe vor dem AWO-Wohnheim um eine Rampe erweitert werden und eine Verbreiterung der Bahnbrücke ermöglicht werden, z. B. im Rahmen der Erweiterung um ein drittes bzw. viertes Gleis. So können Radfahrende die Kreuzung meiden.



Geschützte Kreuzung und Übergang zur Friedrichstraße mit Schutzstreifen und Radweg

A

Einseitiger Schutzstreifen, der auf die Fahrbahn verschwenkt wird.

B

Radfahrende werden auf einem baulich getrennten Radweg zur Kreuzung geführt.

Konfliktpunkt 10

Entlang der L107 sollen – dort wo die Fahrbahnbreite es zulässt – beidseitige Schutzstreifen angeordnet werden. Diese werden an den Einmündungen durch breite Furten, die sowohl den Gehweg als auch den Schutzstreifen abdecken und farblich hervorgehoben werden, fortgeführt.



Abschnitt 1: L107 zwischen Kreuzung L107/L110 und Bockhorn



Entlang der Esinger Straße / L107 sollen Fahrradfurten eingerichtet werden auf Höhe Friedlandstraße (A), Pinnauring (B) und Bockhorn/Am Schützenplatz (C).



Auf Höhe der Baumschule Sander soll ein Bereich eingerichtet werden, der ausschließlich für den Lieferverkehr und zeitlich begrenzt freigegeben wird. An dieser Stelle soll der Schutzstreifen unterbrochen werden.



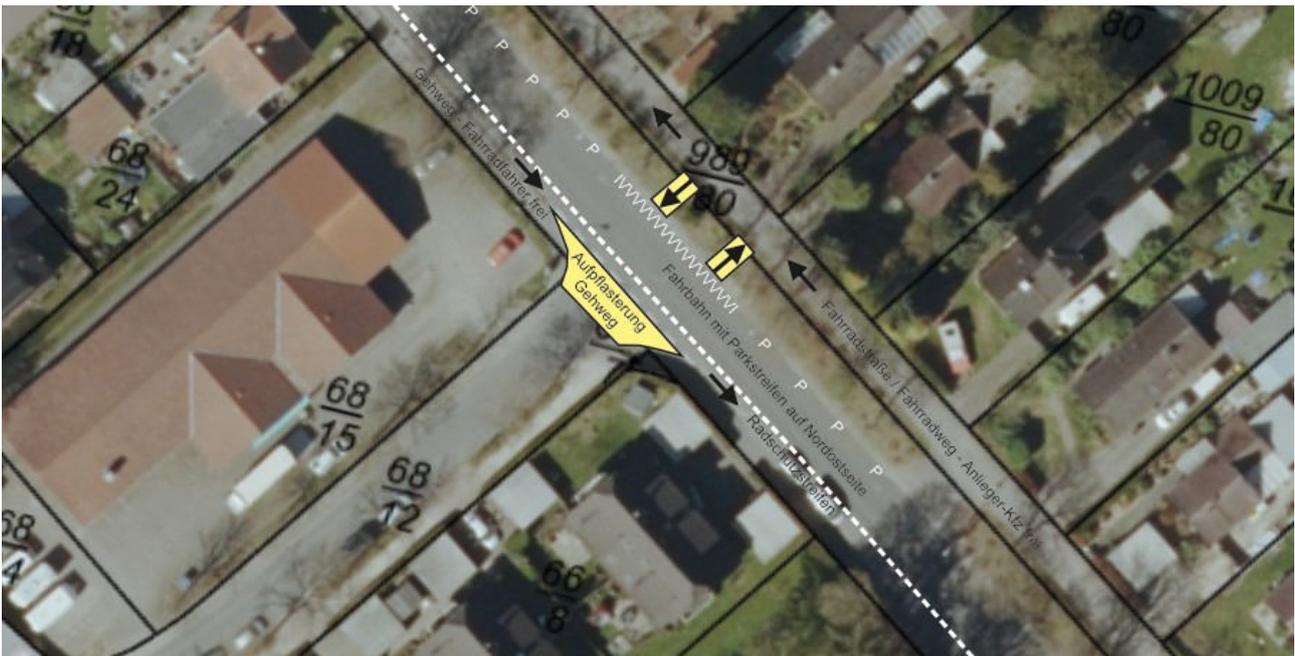
Entlang der Esinger Straße in Richtung Heidgraben soll der Schutzstreifen unterbrochen werden und als Radweg parallel zur Straße geführt werden (rote Linie). Dies betrifft den Bereich zwischen den Hausnummern 41 und 13. An Stelle des Schutzstreifens sollen hier Flächen für den ruhenden Verkehr eingerichtet werden (grüne Linie).

Für Radfahrende, die aus dem Pinnauring kommend in Richtung Bahnhof fahren wollen, soll eine Querungshilfe als Verlängerung des Pinnaurings hergestellt werden.



Dabei soll für die Querung je Richtung eine Durchfahrt für den Radverkehr geschaffen werden. In diesem Bereich wird der Parkbereich auf der Fahrbahn unterbrochen und eine Sperrfläche eingerichtet.

In diesem Bereich der Esinger Straße sollten Hinweisschilder, die auf den kreuzenden Radverkehr hinweisen, aufgestellt werden. Zu überlegen wäre auch, ob hier eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.



Die Querungshilfe vom Pinnauring in den Weg parallel zur Esinger Straße besteht aus zwei Spuren.



Blick aus dem Pinnauring in Richtung der Querung, rot dargestellt sind die geplanten Durchfahrten.



Blick in Richtung Pinnauring, rot dargestellt sind die geplanten Durchfahrten.

Im weiteren Verlauf der L107 sollen weitere Furten hergestellt werden:

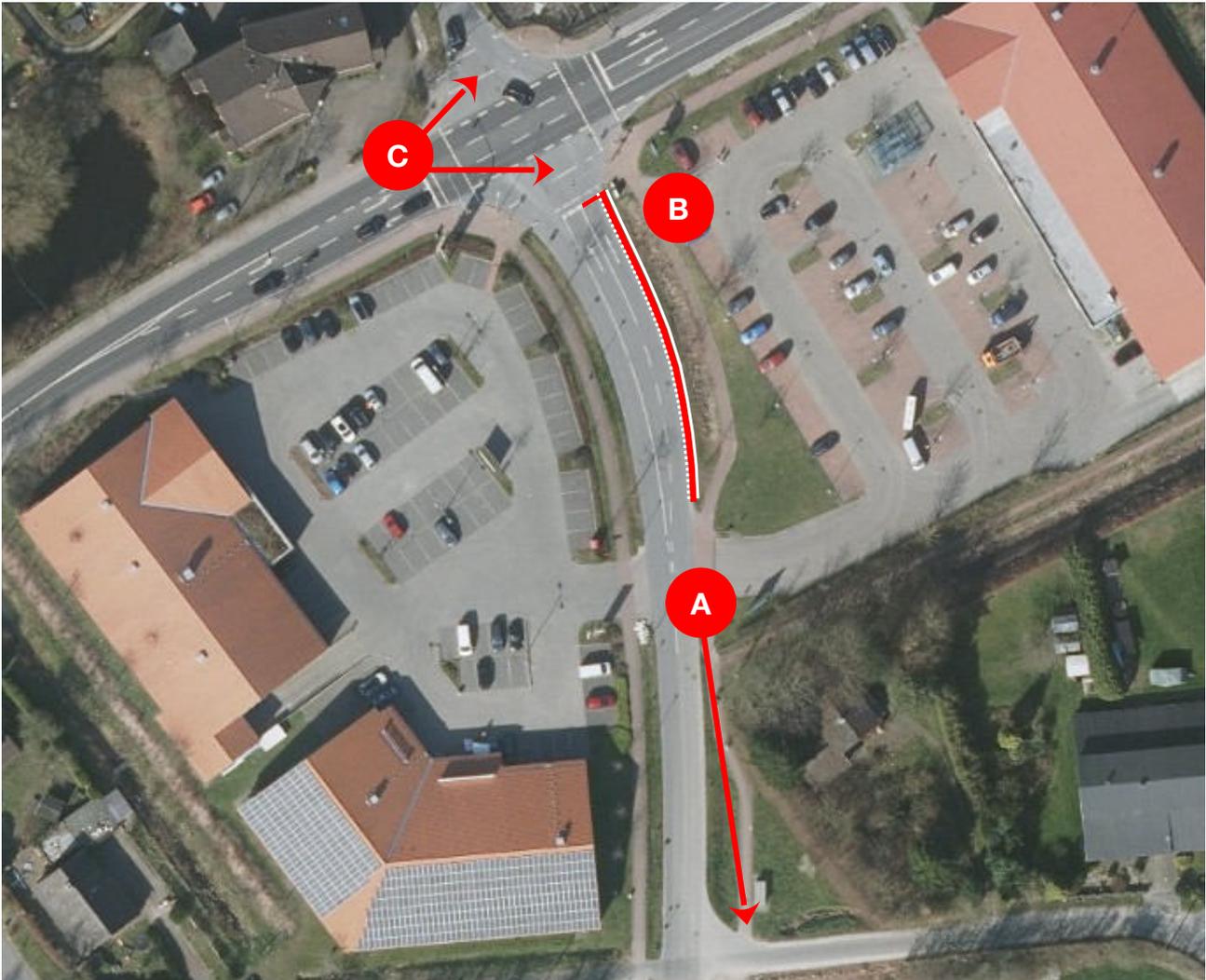


Abschnitt 2: L107 zwischen Bockhorn und Schebbel



An den Einmündungen zum Bockhorn (F), Denkmalstraße (G), Brunnenweg/Gerberweg (H) und Kreyhorn/Hasweg (I) sollen Furten hergestellt werden.

Konfliktpunkt 13



Konfliktpunkt 13 „Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See“

A

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, stattdessen Anordnung eines Gehweges mit Zusatzschild „Fahrräder frei“ auf beiden Seiten des Ohlenhoffs zwischen L110 und Schäferweg.

B

Für Radfahrende, die die L110 in Richtung Thujaweg kreuzen möchten, wird ein einseitiger Schutzstreifen angeordnet, der es ermöglicht, die Kreuzung mit dem Kfz-Verkehr zu überqueren. Ein Aufstellbereich ermöglicht den Radfahrenden, die Kreuzung vor dem Kfz-Verkehr zu kreuzen.

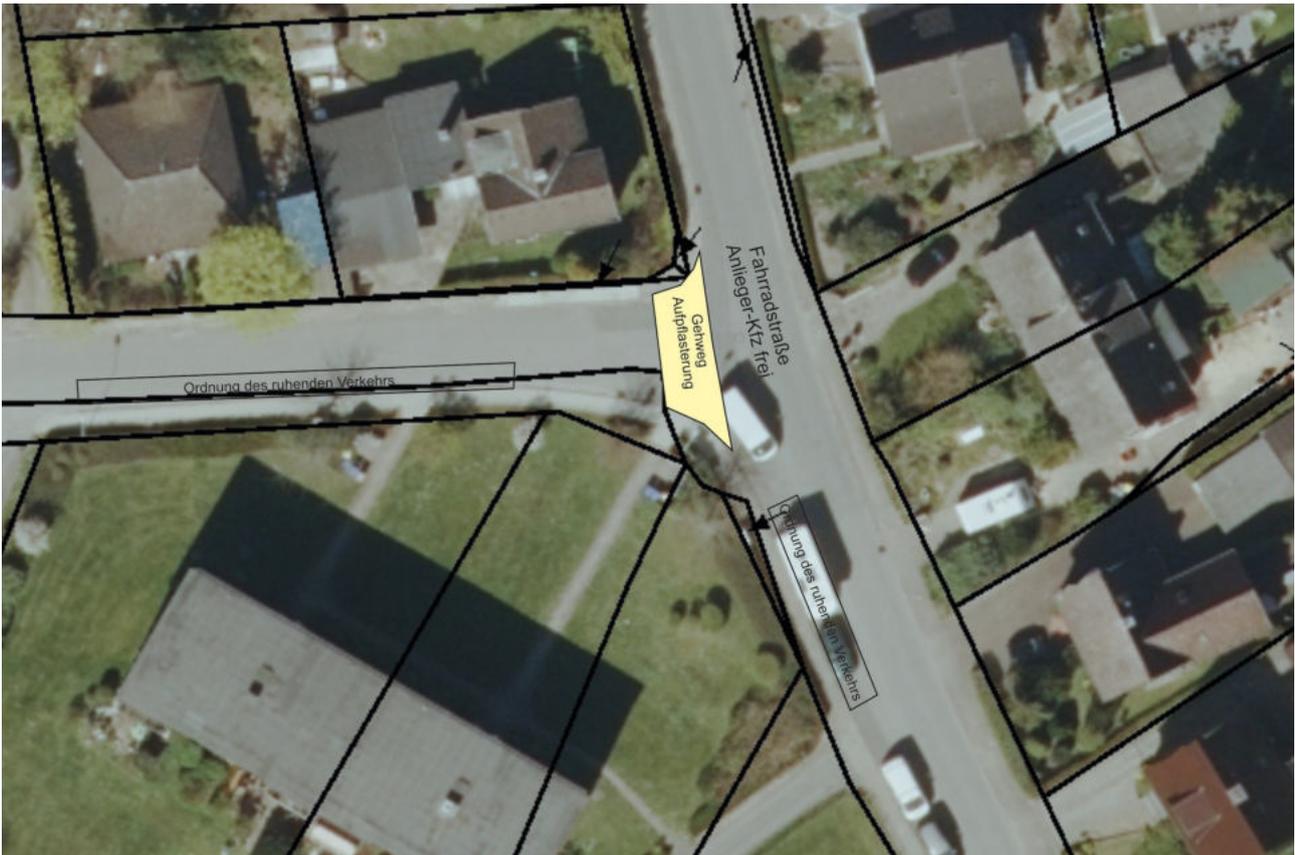
C

Die Radverkehrsfurten entlang der L110 werden an die Straße herangelegt, die Verschwenkungen aufgehoben.

Konfliktpunkt 14

Im Gärtnerweg ist angedacht, die Fahrradstraße aus dem Lindenweg in Richtung Johannes-Schwennesen-Schule bzw. Klaus-Groth-Schule zu verlängern. Der ruhende Verkehr soll dabei geordnet werden und überall dort zugelassen werden, wo dies die Fahrbahnbreite zulässt (s. Kapitel 1 „Fahrradstraßen“).

An den Einmündungen zur Altonaer Straße und Alter Borstelweg sollen Aufpflasterungen die Gehwege verbinden und so für mehr Sichtbarkeit und damit auch Sicherheit für zu Fuß Gehende sorgen.

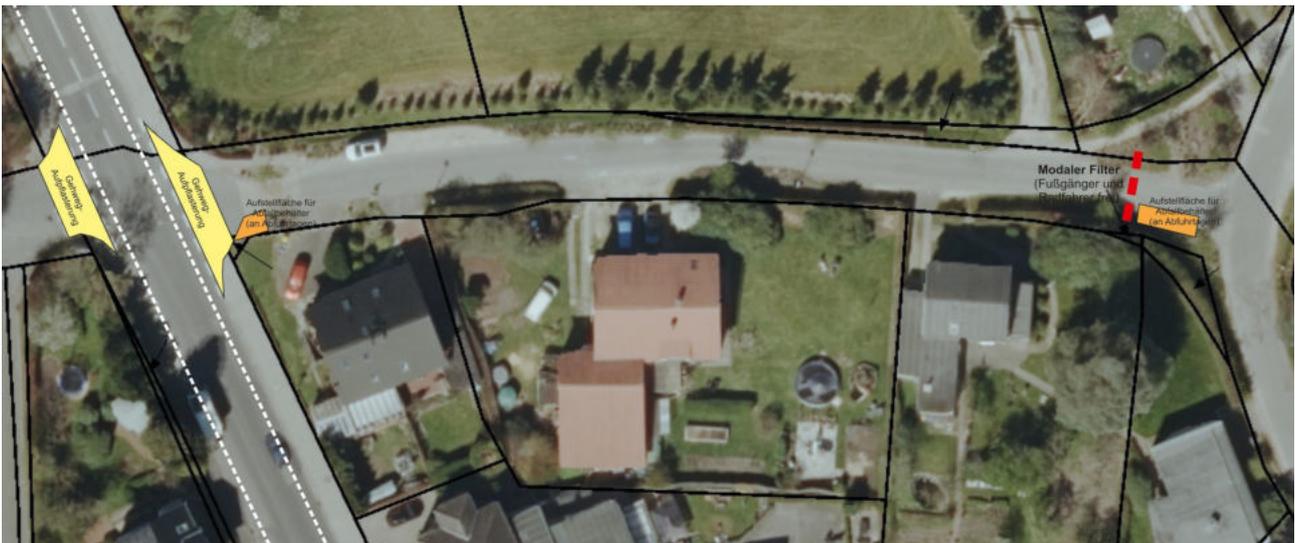


Einmündung zur Altonaer Straße: Der Gehweg wird über eine Aufpflasterung überbrückt, die für eine höhere Aufmerksamkeit sorgen soll.

Durch eine Sperrfläche im Kurvenbereich des Gärtnerweges in Höhe Alter Borstelweg soll die unübersichtlichen Situation an dieser Stelle entschärft werden. Im weiteren Verlauf in Richtung BÜ Gärtnerweg werden ebenfalls Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen.



Konfliktpunkt 15



Der Durchgangsverkehr im verkehrsberuhigten Bereich wird mittels eines modalen Filters ausgesperrt, die Zufahrt erfolgt nur noch über die Esinger Straße.

Der Bockhorn soll für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, um seiner großen Bedeutung als Schulweg in unmittelbarer Nähe zur Johannes-Schwennesen-Schule gerecht zu werden.

Dabei soll auf der Ostseite ein modaler Filter zum Einsatz kommen, der nur für den Fuß- und Radverkehr durchlässig ist. Auf der Westseite soll die Zufahrt zum Bockhorn und zu den Grundstücken unverändert möglich sein.

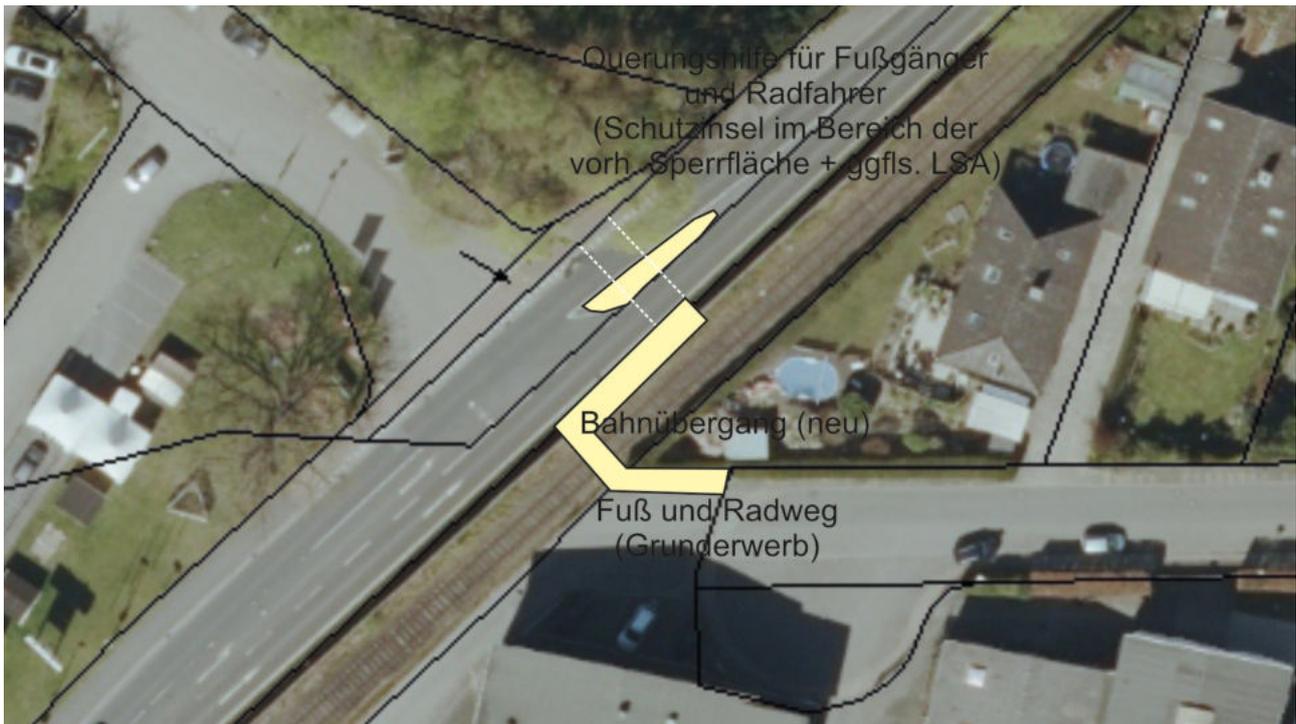


Ein modaler Filter sorgt dafür, dass nur Radfahrende und zu Fuß Gehende diese Stelle passieren können (Bild: ADFC / Melissa Gómez)

Modale Filter sind ein sehr günstiges Mittel, um gezielt bestimmte Verkehrsträger aus Nebenstraßen und Wohnquartieren raus zu halten.

Um zu vermeiden, dass Müllfahrzeuge in der Straße rückwärts fahren müssen, werden an beiden Enden Aufstellbereiche für Abfallbehälter angelegt (orangefarbene Flächen).

Konfliktpunkt 16



Ein Bahnübergang, der die Wittstocker Straße mit dem Baßhorn verbindet, könnte hier verlaufen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Konfliktpunkt „8 – „Radweg“ Jürgen-Siemsen-Straße / K20“ wurde mehrfach der Wunsch nach einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit über die K20 geäußert. Die Teilnehmenden sahen zwar die Vorteile der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in Richtung Tornesch (aktuell ein Zweirichtungsradweg). Gleichzeitig empfanden sie aber die Alternativroute über die Uetersener Straße als großen Umweg und vermuteten, dass der Umweg bei vielen Radfahrenden wenig Akzeptanz finden würde.

Aktuell sind in diesem Bereich entlang der K20 nur diese zwei Querungen vorgesehen:

- Ampel auf Höhe „Schröders Tannen“ in Uetersen
- Ampel etwa auf Höhe „Am Steinberg“ in Tornesch

Der Abstand zwischen beiden Ampeln beträgt – entlang der K20 in Richtung Uetersen – 1.250 Meter, in der Gegenrichtung sind es sogar 1.400 Meter. Eine Querung auf Höhe Baßhorn würde die Entfernung auf 800 bzw. 450 Meter verkürzen.

Um eine sichere Querung zu ermöglichen, wird hier eine Ampelanlage sowie eine Mittelinsel empfohlen.

Angedacht ist, die Querung nur für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen und durch eine Ampel für die nötige Sicherheit zu sorgen. Ein positiver Effekt wäre darüber hinaus, dass die Haltestelle Uetersener Straße (Buslinie 6661) in fußläufiger Entfernung deutlich weiter an den Parkplatz vom REWE Markt bzw. vom Hagebaumarkt heranrücken würde und sich auch für zu Fuß Gehende eine erhebliche Zeitersparnis ergeben würde.

Da sich der Weg und die Querung teilweise auf Uetersener Stadtgebiet befinden, müsste die Maßnahme mit unserer Nachbarstadt abgestimmt werden. Für die Maßnahme müsste Grunderwerb von einem privaten Flächeneigentümer getätigt werden.



Blick in den Baßhorn in Richtung Rathaus, der Durchgang würde sich etwa im Bereich des roten Rechtecks befinden..

Konfliktpunkt 17



Die Radwegebenutzungspflicht soll an der Einmündung zum Koppeldamm aufgehoben und der Gehweg für Radfahrende freigegeben werden. Da hier sehr wenige zu Fuß Gehende unterwegs sind und der Weg über eine ausreichende Breite verfügt, werden hier keine Konflikte mit Radfahrenden erwartet.

Diese Maßnahme ermöglicht es Radfahrenden mit dem Ziel Pastorendamm den Gehweg nutzen, wer hingegen dem Koppeldamm weiter folgen möchte, braucht die Fahrbahn nicht zu verlassen.

In der Gegenrichtung könnte man mit dem Rad dann wie gehabt die Fahrbahn nutzen.

Maßnahme 18 – Pinnauquerung



Aktuell führt der Weg nach Appen entweder über die Klappbrücke in Uetersen und durch Moorrege oder über die Bilsbek in Prisdorf und die Pinnau und die Mühlenau in Pinneberg. Beide Verbindungen stellen jedoch gegenüber der sehr kurzen Luftlinie erhebliche Umwege dar.

Gleichzeitig würde eine Querung der Pinnau aber für Radfahrende aus Tornesch, die nicht das Ziel Appen haben, keine direkte Route zu einer weiteren Stadt darstellen, sondern vielmehr in Bereiche mit einem hohen Erholungswert führen (Naturbad Oberglinde, Almthof, Sportplatz des TuS Appen, Tävsmoor, Butterbargsmoor, Schnaakenmoor, Klövensteen).

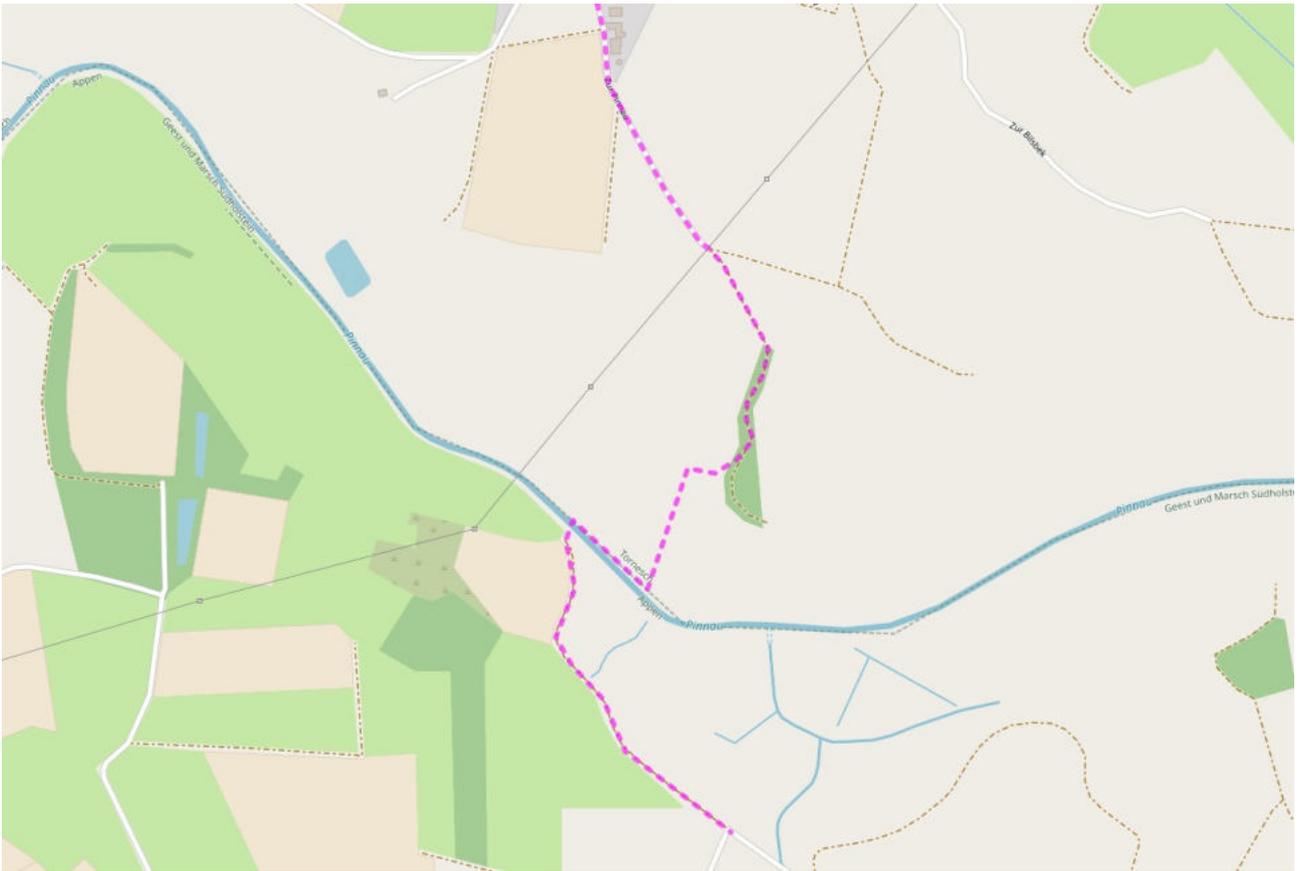
Die Querung über die Pinnau soll daher als Freizeitroute berücksichtigt werden.

Aufgrund der Lage in einem Naturschutz- und Überschwemmungsgebiet sowie der Problematik, dass es sich bei der Pinnau aktuell noch um eine Bundeswasserstraße handelt, sind hier viele Behörden einzubeziehen.

Es müssen mindestens die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, der Bundeswasserstraßenbehörde, der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises (UNB), des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) und der Gemeinde Appen (Amt Geest und Marsch) Berücksichtigung finden.

Eine mögliche Streckenführung könnte in Tornesch als Verlängerung des Weges Zur Pinnau erfolgen und dann am Deich entlang in Richtung Uetersen verlängert und nach etwa 400 Metern mit einem Brückenbauwerk auf der Appener Seite an einen vorhandenen Wirtschaftsweg angebunden werden.

Zusätzlich zu den vorhandenen befestigten Wegen wären damit etwa 500 Meter neue Wege herzustellen, vorausgesetzt, die Grundstücke befinden sich bereits in städtischem Besitz bzw. es besteht die Möglichkeit eines Erwerbes.



Eine mögliche Verbindung von Tornesch und Appen zum Teil auf vorhandenen Wegen. Eine detaillierte Führung kann nur in Absprache mit der Gemeinde Appen erarbeitet werden.

Serviceangebote

Eine haushaltsrepräsentative Umfrage der Kreditbank für Wiederaufbau (KfW) aus dem Januar 2022 [\[URL\]](#), bei der rund 4.000 deutsche Haushalte befragt wurden, zeigt sehr deutlich, was sich viele Menschen wünschen, um das Fahrrad häufiger einem anderen Verkehrsmittel vorzuziehen.

Etwa 54 Prozent der Befragten gaben an, dass sie sich vorstellen könnten, häufiger das Fahrrad zu nutzen, wenn sie eine bessere Infrastruktur vorfinden würden. Explizit genannt wurden dabei sichere Radwege, sichere und trockene Abstellmöglichkeiten und ein Angebot für Leihfahräder.

Hier kann die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und vor weiteren öffentlichen Gebäuden praxistaugliche Abstellanlagen installieren. Dabei sollten sogenannte „Felgenbrecher“ – das sind Fahrradständer, bei denen nur das Vorderrad fixiert wird – durch Anlehnbügel ersetzt werden. Idealerweise überdacht, um Schutz vor Regen und Schnee zu bieten.



Klassische Felgenbrecher: Das Fahrrad soll mit dem Vorderrad in den meist zu eng angeordneten und für moderne Fahrräder viel zu schmale Halterungen "eingeklemmt" werden. Wenn ein Fahrrad kippt, können die Felgen schnell verbiegen. Wie hoch die Akzeptanz bei Radfahrenden mit hochwertigeren Fahrrädern ist, kann man auf diesem Bild erkennen.



Wer sein Fahrrad dennoch anschließen und nicht nur abschließen möchte,...

...muss mitunter kreativ werden.

Größerer Handlungsbedarf besteht jedoch am Bahnhof: Der Bedarf an Stellplätzen wurde hier bereits im Jahr 2020 von der Planungsgesellschaft stationova auf 900 geschätzt, das ist gegenüber heute ein Mehrbedarf von rund 500 Stellplätzen. Dabei wurde aber der geplante Radschnellweg Elmshorn-Hamburg noch nicht berücksichtigt, der einen zusätzlichen Bedarf bedeuten wird.

Daher schätzt der ADFC Tornesch-Uetersen den Bedarf sogar auf 1.000 bis 1.200 Stellplätze. Hier besteht also weiterhin Handlungsbedarf.

In 2023 sollen drei weitere Abstellanlagen mit insgesamt 474 Einstellplätzen (ähnlich der Anlage an der Alten Ahrenloher Straße) auf der Westseite des Bahnhofes errichtet werden, von denen eine über eine Sammelschließanlage (Online-Buchung über Nah.SH-System) verfügen wird.

Darüber hinaus werden kurzfristig 40 weitere Anlehnbügel auf dem Bahnhofsvorplatz realisiert (Förderprogramm „Stadt und Land“). Bei ausreichendem Abstand können hier bis zu zwei Fahrräder an einem Anlehnbügel angeschlossen werden.

Dabei ergibt sich – je nach Schätzung – ein verbleibender Mehrbedarf zwischen 250 (stationova) und 550 (ADFC) Stellplätzen.

Aber auch Reparaturstationen, wie es bereits zwei Stück im Stadtgebiet gibt, werden sehr gut angenommen und bieten zusätzlichen Komfort für Radfahrende. Hier sollten weitere Stationen errichtet werden, die sich an der in diesem Konzept erarbeiteten Radverkehrsführung orientieren.

Mit einem (stationären) Leihfahrrad-Angebot, das auch (E-)Lastenfahrräder umfassen sollte, könnte auch für viele größere Erledigungen eine echte Alternative zum Auto geschaffen werden. Denn die Wege in Tornesch sind kurz und die Einkaufsmöglichkeiten sehr gut zu erreichen. In einem ersten Schritt könnten örtliche Einzelhandelsunternehmen Lastenfahrräder für die kurzfristige Ausleihe zur Verfügung stellen. Zielgruppe für ein Leihfahrrad-Angebot sind z. B. mit der Bahn anreisende Arbeitnehmer ansässiger Unternehmen.

Damit die in diesem Konzept beschriebenen Radverkehrsrouten gut angenommen werden, ist zudem zu empfehlen, durch entsprechende (innerörtliche) Wegweiser die schnellste Route zu relevanten Orten auszuweisen, z. B. Bahnhof, Schulen, Sportstätten.

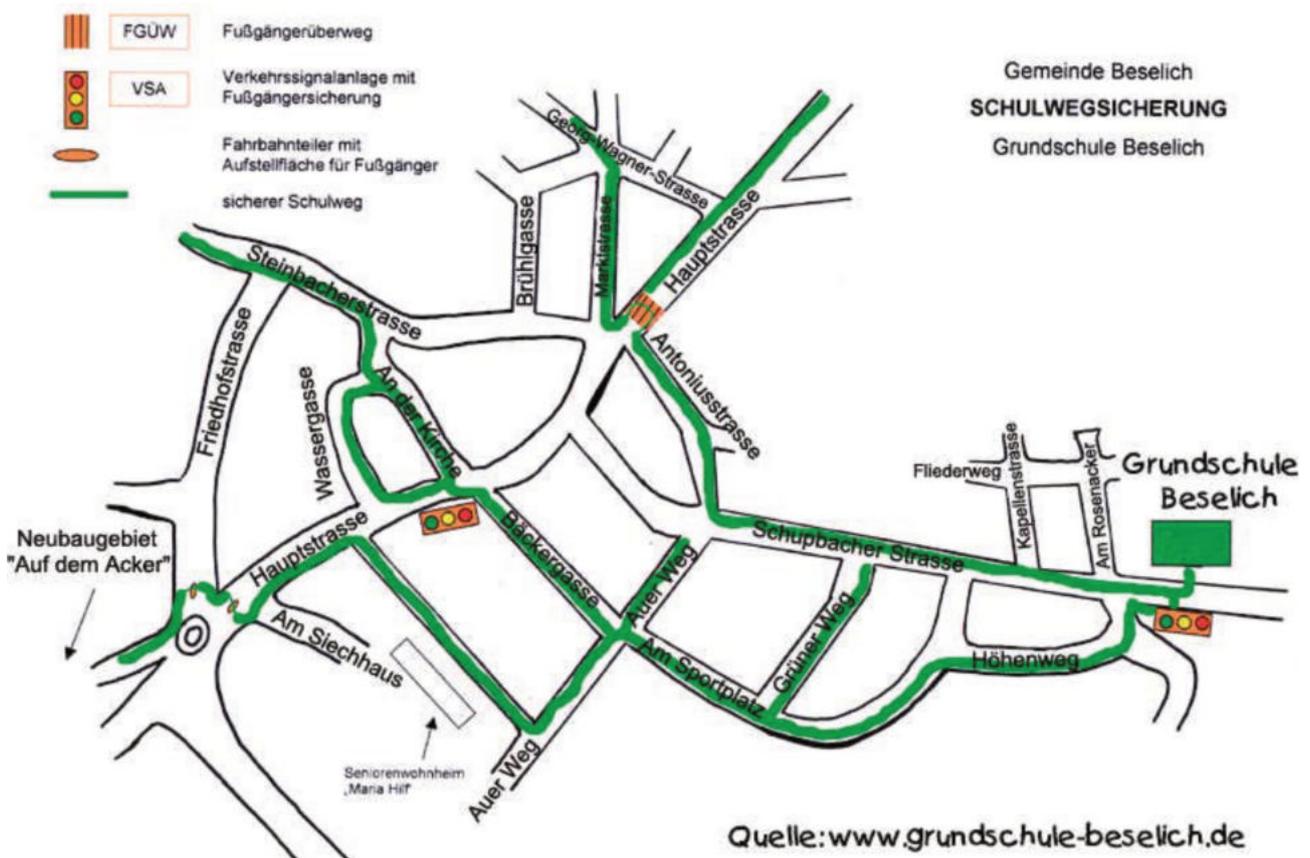
Viele Fahrradpendler und -pendlerinnen fahren das ganze Jahr über mit dem Fahrrad, sei es zur Arbeit, zum Bahnhof oder um Besorgungen zu erledigen. Während sie sich mit passender

Kleidung den Witterungsverhältnissen anpassen können, stellen im Winter nicht geräumte bzw. nicht gestreute Straßen ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Wenn man Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende ansieht, gehört in der Konsequenz auch dazu, dass Radwege bzw. Radverkehrsrouten im Winter geräumt werden.

Elterntaxis / Schulwegpläne

Radwege sind nur dann sicher, wenn sie auch für Kinder sicher sind. Daher ist es dringend erforderlich, der Flut an Elterntaxis vor den Schulen Einhalt zu gebieten und sichere Radverkehrsrouten zu den Tornescher Schulen anzubieten. Aber auch zu Fuß gehende Kinder profitieren davon, wenn weniger Kfz-Verkehr vor den Schulen stattfindet.

Die Stadt sollte daher gemeinsam mit dem Kreis den Kfz-Verkehr vor Schulen stark einschränken, so dass die Kinder die letzten Meter sicher zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen können. Dazu könnten so genannte „Kiss and Ride“-Kurzparkbereiche eingerichtet werden, von denen aus die Kinder den Rest des Weges alleine bzw. mit ihren Klassenkameraden und -kameradinnen zurücklegen können.



Beispiel: Schulwegeplan der Grundschule Beselich in Hessen (Leitfaden: Schulwegpläne leichtgemacht, bast)

Darüber hinaus sollte die Stadt aktuelle Schulwegepläne, mindestens für die Grundschulen, erarbeiten. Ein Schulwegeplan ist eine kartografische Darstellung des Umfelds einer Schule und weist die sichersten Routen für Kinder aus. Dadurch kann er die Sicherheit der Kinder erhöhen und auch Eltern dabei unterstützen, mit ihren Kindern diese Wege zu „trainieren“. Die

Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) hat dazu einen Leitfaden entwickelt, der kostenlos zur Verfügung gestellt wird [\[URL\]](#).

Ein weiterer Schritt stellt die Etablierung weiterer Initiativen, wie z.B. dem „Laufbus“, dar – hier treffen sich die Schüler an „Haltestellen“ im Einzugsbereich der Schule und gehen (zunächst begleitet durch Eltern) gemeinsam auf sicherem Weg zur Schule. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat hierzu umfangreiche Materialien erarbeitet [\[URL\]](#).

Idealerweise werden Schulwegepläne und andere Schulwegekonzepte kollaborativ mit Eltern, Lehrkräften und Schulsozialarbeit sowie ggf. mit Sachverständigen erarbeitet.

Die Schulen in Tornesch sollten dazu ermutigt werden, z.B. in Kooperation mit der Verkehrswacht des Kreises Pinneberg, die Verkehrserziehung in den Lehrplan aufzunehmen.

Parkraumkonzept

Aktuell gibt es in Tornesch kein Parkraumkonzept. Abgesehen von wenigen Kurzzeitparkplätzen ist das Parken in der Stadt flächendeckend kostenlos und zeitlich unbeschränkt möglich.

Die Ratsversammlung hat 2017 zwar eine Stellplatzsatzung beschlossen, die festlegt, wie viele Stellplätze für Kfz und Fahrräder beim Neubau oder bei einer Nutzungsänderung herzustellen sind. Die Vorgaben der Satzung bilden aber nicht die tatsächliche Nachfrage ab und führen folglich nicht zu einer Reduzierung der im öffentlichen Raum abgestellten Autos. Dies lässt sich in den in den letzten Jahren entstandenen Neubaugebieten und ihrer näheren Umgebung deutlich beobachten.

Aktuell wird z.B. bei Einfamilienhäusern mit einer Wohnfläche von weniger als 100 m² nur ein Stellplatz vorgeschrieben – ab 100 m² sind es immerhin 1 ½ Stellplätze.

Entsprechend hat der Parkplatzsuchverkehr in und um die nachverdichteten Wohnquartiere – z.B. rund um „Tornesch am See“ – spürbar zugenommen, was auch bei den Anwohnenden häufig kritisch gesehen wird. Der Parkdruck führt nicht selten dazu, dass auch dort geparkt wird, wo dies unzulässig ist und zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden führt (Entwässerungsmulden, Spielstraßen, Einmündungen etc.).

Damit die Stellplatzsatzung eine steuernde Wirkung entfalten kann, wird empfohlen, Anwohnerparkzonen auszuweisen. Dies würde auch die Möglichkeit einer Parkplatzbewirtschaftung ohne eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs schaffen.

Öffentlichkeitsarbeit

Nicht alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen verfolgen regelmäßig die Änderungen und Erweiterungen der StVO. Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen) sind noch relativ neu und vielen ist nicht klar, wie man sich hier zu verhalten hat. Auch einige Verkehrsregeln wurden in den vergangenen Jahren angepasst, so gilt auf Schutzstreifen mittlerweile ein absolutes Halteverbot und der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden wurde erstmals in ein Gesetz gegossen und ist nun nicht mehr Ermessenssache.

Nicht allen – unabhängig vom präferierten Verkehrsmittel – sind alle diese Regeln klar. Daher sollten die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen durch entsprechende Informationskampagnen begleitet werden. Denn wenn sich alle an die Regeln halten, erhöht sich die Sicherheit aller.

Denkbar sind Info-Flyer, die über die neuen Verkehrsführungen, Fahrradverbindungen und Services informieren, aber auch Banner, die in unmittelbarer Nähe angebracht werden. Die Stadt Elmshorn hat hier neben einer speziell hierfür eingerichteten Webseite [URL] mit vielen Informationen zu den in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen auch Flyer herausgegeben und so für mehr Verständnis und Akzeptanz beigetragen.



Flyer „Fahradstraßen“ der Stadt Elmshorn.



Kampagne zu den „Spielregeln“ in einer neu eingerichteten Fahrradstraße.

Sinnvoll wären auch Informationen, die sich direkt an Eltern mit kleinen Kindern richten. Denn häufig ist ihnen nicht bewusst, welche Ausnahmen für sie gelten (s. Kapitel 1 „Barrierefreiheit“).

Kapitel 4: Abschluss

Weitere Bürgerbeteiligungen

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist ein Prozess, der nicht in wenigen Jahren abgeschlossen sein wird. Mit der steigenden Akzeptanz und dem zunehmenden Radverkehr werden in Zukunft Bedarfe entstehen, die aktuell nicht absehbar sind. Immerhin bedeutet das Ziel der Landesregierung, bis 2030 mindestens 30 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, nicht weniger als eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils.

Daher ist es wichtig, die Bürger und Bürgerinnen in den Prozess mit einzubinden und ihnen nicht nur initial bei der Verabschiedung des RVK die Möglichkeit zu geben, sich einzubringen.

Idealerweise wird ein dauerhaftes „Mobilitätsgremium“ mit bürgerlichen Vertreterinnen und Vertretern sowie der Verwaltung etabliert, in dem das Konzept weiterentwickelt werden kann. Dies sollte auch die Beurteilung bereits vorhandener Infrastrukturelemente umfassen und über eventuelle Nachbesserungen beraten.

Mitgliedschaften

RAD.SH

Die Stadt Tornesch ist bereits Mitglied bei der RAD.SH, einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Die RAD.SH zählt aktuell mehr als 140 Städte und Gemeinden zu ihren Mitgliedern, zehn der elf Kreise im nördlichsten Bundesland sind dabei.

Die RAD.SH bildet mit seinen Mitgliedern ein Netzwerk zum Austausch von Informationen und Fachwissen und hilft dabei, eine moderne Radverkehrspolitik zu entwickeln. Sie steht darüber hinaus ihren Mitgliedern beratend bei der Beantragung von Fördermitteln zur Seite und informiert über neu aufgelegte Fördertöpfe.

Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, der sich bereits mehr als 400 Kommunen angeschlossen haben, fordert, dass Städte selbst entscheiden dürfen, ob und wo sie Tempo 30 anordnen. Bisher sind ihnen durch die Gesetzgebung sehr enge Grenzen gesetzt. [\[URL\]](#)

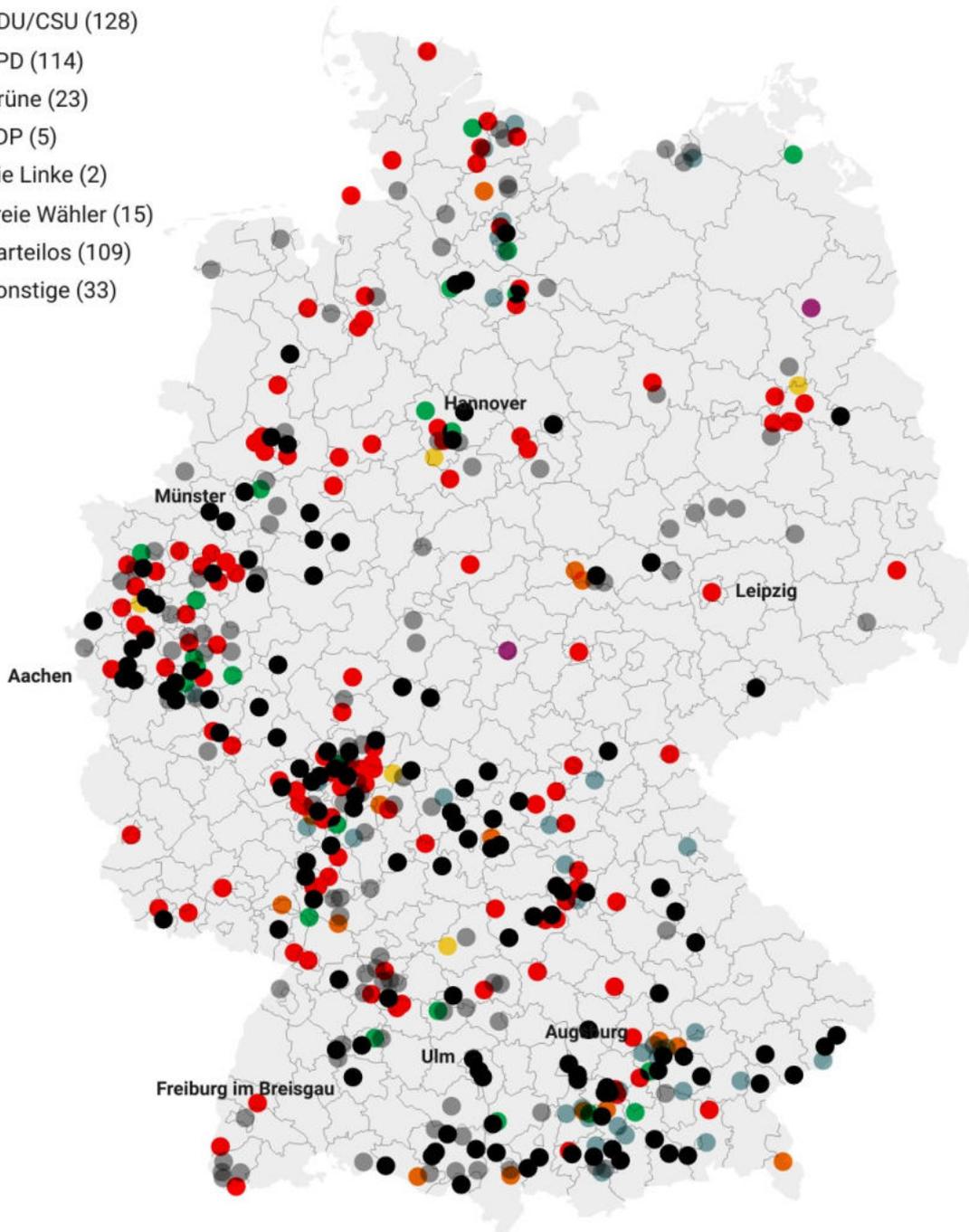
Ziel ist, in den Städten durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die daraus resultierende Reduzierung von Emissionen Orte mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen und insgesamt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

„Die Initiative fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Derzeit legt der §45 der Straßenverkehrsordnung - ein Bundesgesetz - fest, dass Tempo 30 nur bei konkreten Gefährdungen bzw. vor sozialen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas und Schulen angeordnet werden kann.“ [\[URL\]](#)

Diese 429 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreis Stendal), die sich bis 01.02.2023 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben. In diesen Kommunen leben rund 27 Millionen Menschen.

- CDU/CSU (128)
- SPD (114)
- Grüne (23)
- FDP (5)
- Die Linke (2)
- Freie Wähler (15)
- Parteilos (109)
- Sonstige (33)



Grafik: Agora Verkehrswende (02/2023) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de> • Erstellt mit Datawrapper

Personal und Finanzen

Das Ergebnis des letzten ADFC Fahrradklima-Tests aus dem Jahre 2020 ist ernüchternd [\[URL\]](#). Mit der Schulnote 4,4 schloss Tornesch schlecht ab und belegte unter den Kommunen in der gleichen Ortsgrößenklasse einen der hinteren Plätze.

Besonders schlechte Noten gaben die Teilnehmenden der Umfrage der Stadt Tornesch für die mangelnde Breite der Radwege (Note 5,2), deren schlechten Zustand (Note 5,4) und die mangelnde Kontrolle und Ahndung von Parkverstößen auf Radwegen (Note 5,2).

Damit die Maßnahmen des RVK auch konsequent umgesetzt werden können, bedarf es einer entsprechenden personellen Ausstattung, die auch in den Haushalten der kommenden Jahre Berücksichtigung finden muss.

Neben einem/einer Klimaschutz- oder Mobilitätsbeauftragten, der/die die Umsetzung des RVK begleitet, sollten daher auch zusätzliche Stellen im Bereich des Ordnungsamtes geschaffen werden. Nur so kann eine konsequentere Ahndung von Verstößen, die oft eine erhebliche Gefährdung nicht nur für Radfahrende darstellen, gewährleistet werden.

Aber auch das Zurückschneiden von Hecken, die über den Geh- und Radweg ragen und damit die Sicht an Einmündungen erheblich behindern oder ein Ausweichen auf die Straße erzwingen, wird oft vernachlässigt und kann vom Ordnungsamt eingefordert werden. Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr sind gemäß StVO (§2, Abs. 5) verpflichtet, den Gehweg mit dem Fahrrad zu befahren. Also ist auch der Gehweg Teil einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur.

Quickwins

Die Umsetzung aller Maßnahmen wird einige Zeit in Anspruch nehmen, daher sollten diese – sofern möglich – auch in Schritten umgesetzt oder nach Quickwins gesucht werden. Denn manche Maßnahmen können sehr schnell realisiert werden, bspw. die Einrichtung von Schutzstreifen, die Einrichtung oder Ausweitung von Parkverboten an unübersichtlichen Gefahrenstellen, die Markierung der Fahrbahn mit Fahrrad-Piktogrammen oder die Aufstellung von Abstandsschildern, die auf den Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden hinweisen.

Auch sollte das Mittel des Verkehrsversuches häufiger Anwendung finden, um bestimmte Maßnahmen zügiger zu erproben und deren Wirkung zu untersuchen, anstatt Monate oder Jahre verstreichen zu lassen, weil keine belastbaren Zahlen zur Verfügung stehen.

Evaluation und weitere Begleitung der Umsetzung

Neben dem deutschlandweiten Fahrradklima-Test, der alle zwei Jahre vom ADFC und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr durchgeführt wird, können auch eigene Befragungen der Radfahrenden einen Messpunkt darstellen, um den Erfolg (oder Misserfolg) einzelner Maßnahmen messbar zu machen.

Daher ist es sinnvoll, sich vor der Umsetzung der Maßnahmen ein Bild zu verschaffen und dieses als Referenz für künftige Umfragen zu nutzen. Das Sicherheitsempfinden einzelner ist sehr subjektiv und hängt erheblich davon ab, wie man das Fahrrad nutzt und über welche motorischen und sensorischen Fähigkeiten man verfügt. Sich alleine auf Unfallzahlen zu verlassen, wäre

fahrlässig – zumal Beinahe-Unfälle oder Unfälle ohne weitere Beteiligte durch Schäden am Radweg selten zu einer Anzeige führen.

Zusätzlich ergibt es Sinn, vor der Umsetzung der Maßnahmen an ausgewählten Stellen Verkehrserhebungen durchzuführen. So ist ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich und umgesetzte Annahmen können zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden und bei folgenden Überlegungen Berücksichtigung finden.

Maßnahmentabelle

Die nachfolgende Liste soll dem Umweltausschuss sowie der Verwaltung als politisch abgestimmter und priorisierter Maßnahmenkatalog dienen.

Die im Kapitel 3 „Maßnahmen“ wurden mit einer groben Abschätzung der Kosten (€, €, €€), des Umsetzungszeitraumes (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) sowie mit einer Priorität (weniger wichtig, wichtig, sehr wichtig) versehen.

Eine kurzfristige Umsetzung bedeutet, dass die Maßnahme noch in diesem Jahr umgesetzt werden könnte, eine mittelfristige Umsetzung bedeutet, dass die Maßnahme im kommenden Jahr umgesetzt werden könnte, aber bereits in diesem Jahr Fördermittel beantragt werden könnten. Was vom Planungshorizont her als langfristig angesehen wird, würde mehr als zwei Jahre in Anspruch nehmen.

Die Umsetzung einer Maßnahme kann sich aufgrund von Zuständigkeiten, insbesondere dann, wenn nicht die Stadt, sondern Kreis, Land oder Bund zuständig sind, entsprechend verzögern. Für die Abschätzung sind daher auch die Träger der Straßenbaulast genannt.

Aber auch die zu erwartenden Kosten können Einfluss auf den Umsetzungszeitraum haben, da für diese ggf. Fördergelder eingeworben werden müssen.

Es ist daher zu empfehlen, alle diese Faktoren bei der Priorisierung zu berücksichtigen und neben den Prioritäten der Einzelmaßnahmen eine konkrete Reihenfolge festzulegen. Idealerweise wird mit den kurzfristigen Maßnahmen, die eine hohe Priorität haben, begonnen.

#	Konfliktpunkt	Fokuspunkt	Maßnahmenbezeichnung	Straßenbaulastträger	Kosten-schätzung	Realisierungs-horizont	Priorisierung
1	Kreuzung Lindenweg / Wilhelmstraße / L110	A	Geschützte Kreuzung, Aufstellbereiche vor Ampel	Land, Stadt	€€€	mittelfristig realisierbar	sehr wichtig
2	Kreuzung L107 / K20 / L110	B	Geschützte Kreuzung	Land, Kreis, Stadt	€€€	langfristig realisierbar	sehr wichtig
3	Wilhelmstraße von Ahrenloher Straße bis Norderstraße		Ordnung ruhender Verkehr, Gehwegnasen	Stadt	€€	kurzfristig realisierbar	sehr wichtig
4	Friedlandstraße bis Friedensallee		Fahrradstraße, Ordnung ruhender Verkehr, Gehwegnasen	Stadt	€€	mittelfristig realisierbar	wichtig
5	Esinger Weg / Tornescher Weg / Sandberg		Ordnung ruhender Verkehr, Aufpflasterung	Stadt	€€	kurzfristig realisierbar	wichtig
6	Lindenweg		Fahrradstraße, Ordnung ruhender Verkehr, Gehwegnasen, Aufpflasterungen	Stadt	€€	mittelfristig realisierbar	sehr wichtig
7	Ahrenloher Straße /	A	Verlegung Radwegfurt, Aufpflasterung	Land, Stadt	€€	kurzfristig realisierbar	sehr wichtig

	Hamburger Straße / Tunnelausfahrt						
8	"Radweg" Jürgen-Siemsen-Straße / K20	B	Begradigung Radweg	Kreis, Stadt	€	mittelfristig realisierbar	sehr wichtig
9	Friedrichstraße / L107		Tempo 30	Land	€	kurzfristig realisierbar	sehr wichtig
10	L107 Kreuzung L110 bis Suzuki-Händler		Tempo 30, partiell Schutzstreifen	Land	€€	kurzfristig realisierbar	wichtig
11	L107 zwischen Bahnhof und Tunnel	B	Aufweitung Radweg	Land	€€	mittelfristig realisierbar	sehr wichtig
12	Uetersener Straße / Jürgen-Siemsen-Straße	B	Neuanlage Radweg, Radwegfurt	Kreis, Stadt	€€	kurzfristig realisierbar	sehr wichtig
13	Ahrenloher Straße / Ohlenhoff bis See		Verlegung Radwegfurt, Aufstellbereiche vor Ampel, einseitiger Schutzstreifen	Land, Stadt	€€	kurzfristig realisierbar	Weniger wichtig
14	Gärtnerweg		Ausweisung als Fahrradstraße	Stadt	€€	mittelfristig realisierbar	wichtig
15	Bockhorn		Sperrung für KFZ-Durchgangsverkehr in Höhe Hausnummer 4 („modaler Filter“)	Stadt	€	kurzfristig realisierbar	sehr wichtig
16	Basshorn/ Wittstocker Straße K20		Querung Bahnstrecke und Überweg Wittstocker Str.	Stadt Tornesch / Stadt Uetersen, Kreis	€€€	langfristig realisierbar	wichtig
17	Koppeldamm		Aufhebung Radwegebenutzungspflicht BÜ	Stadt	€	kurzfristig realisierbar	Wichtig
18	Pinnaquerung		Brücke über die Pinnau zwischen Tornesch und Appen	Stadt, Gemeinde Appen, Bundeswasserstraßenbehörde, UNB), LLUR, Amt Geest und Marsch	€€€	langfristig realisierbar	Weniger wichtig