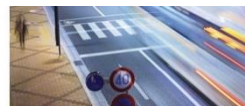


# **Radverkehrskonzept für den Flecken Harsefeld**

## **Abschlussbericht**



## **Radverkehrskonzept für den Flecken Harsefeld**

### **Abschlussbericht**

Auftraggeber: Rainer Schlichtmann  
Gemeindedirektor  
Herrenstraße 25  
21698 Harsefeld

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs  
Dipl.-Ing. Markus Franke  
Britta Sabin M.Sc.

Projektnummer: 2018052

Stand: 29.07.2019

\* Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Die Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

## INHALTSVERZEICHNIS

|       |                                                   |    |
|-------|---------------------------------------------------|----|
| 1     | ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG.....                  | 1  |
| 2     | VORGEHEN UND METHODIK.....                        | 1  |
| 3     | AUSGANGSBEDINGUNGEN.....                          | 2  |
| 3.1   | Siedlungsstruktur.....                            | 2  |
| 3.2   | Radwege auf kommunaler und Landesebene .....      | 4  |
| 3.3   | Radverkehrsführung .....                          | 5  |
| 3.4   | Unfallanalyse.....                                | 5  |
| 4     | DIE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....          | 6  |
| 4.1   | Sonnenschirmgespräche.....                        | 6  |
| 4.2   | Bürgerworkshop .....                              | 7  |
| 4.3   | Schülerworkshop .....                             | 8  |
| 5     | DAS RADVERKEHRSNETZ.....                          | 9  |
| 5.1   | Herleitung des Radverkehrsnetzes .....            | 9  |
| 5.2   | Allgemeines zur Auswahl von Routenverläufen ..... | 11 |
| 5.3   | Zielzustand Ortschaft Harsefeld .....             | 12 |
| 5.3.1 | Brückenroute .....                                | 12 |
| 5.3.2 | Nordroute.....                                    | 16 |
| 5.3.3 | Steinfeldrouten .....                             | 18 |
| 5.3.4 | Heuwegroute .....                                 | 20 |
| 5.3.5 | Klingenbergrouten.....                            | 21 |
| 5.3.6 | Nebennetz .....                                   | 24 |
| 5.4   | Zielzustand Flecken Harsefeld .....               | 27 |
| 5.4.1 | Issendorf-Route .....                             | 28 |
| 5.4.2 | Ruschwedel-Route .....                            | 28 |
| 5.4.3 | Weißfelde-Route.....                              | 29 |

|       |                              |     |
|-------|------------------------------|-----|
| 5.4.4 | Griemshorst-Route .....      | 29  |
| 5.4.5 | Hollenbeck-Route.....        | 30  |
| 5.4.6 | Klein-Hollenbeck-Route ..... | 30  |
| 5.4.7 | Bargstedt-Route.....         | 31  |
| 5.5   | Grobe Kostenschätzung.....   | 31  |
| 6     | WEGWEISUNG .....             | 32  |
| 7     | FAHRRADPARKEN.....           | 34  |
| 8     | WEITERE INHALTE.....         | 37  |
| 9     | AUSBLICK .....               | 38  |
|       | LITERATURVERZEICHNIS .....   | III |
|       | ANHANG .....                 | IV  |

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

|               |                                                                                                                      |    |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1:  | Heat Map der Wohndichtevertelung im Flecken Harsefeld.....                                                           | 2  |
| Abbildung 2:  | ÖPNV im Flecken Harsefeld .....                                                                                      | 3  |
| Abbildung 3:  | Die Bahnlinie als Barriere in der Ortschaft .....                                                                    | 4  |
| Abbildung 4:  | Bestehende Radrouten im Flecken Harsefeld .....                                                                      | 4  |
| Abbildung 5:  | Radverkehr in Harsefeld .....                                                                                        | 5  |
| Abbildung 6:  | Unfallgeschehen mit Beteiligung Radfahrender vom 01.01.2015-18.09.2018 .....                                         | 6  |
| Abbildung 7:  | Sonnenschirmgespräche auf dem Friedrich-Tobaben-Platz, 28.09.2018.....                                               | 7  |
| Abbildung 8:  | Ausgewählte Fokusräume und Straßenkategorien .....                                                                   | 8  |
| Abbildung 9:  | klasseninterne Vorbereitung auf den Workshop – Markierung und Benennung von Problemstellen auf dem Schulradweg ..... | 9  |
| Abbildung 10: | Wunschlinien verbinden Quell- und Zielortes des Radverkehrs .....                                                    | 10 |
| Abbildung 11: | Verdichtung der Wunschlinien zu gewichteten Korridoren, Schwerpunkt Ortschaft ..                                     | 11 |
| Abbildung 12: | Zielzustand Radverkehrsnetz innerorts, Gliederung in Haupt- und Nebennetz .....                                      | 12 |
| Abbildung 13: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Brückenroute“ .....                                                     | 13 |
| Abbildung 14: | Konzeptskizze Querweg: Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung durch Gehwegüberfahren .....                          | 13 |
| Abbildung 15: | Gehweg (für Radfahrer freigegeben) zwischen Querweg und Brakenweg .....                                              | 14 |
| Abbildung 16: | Konzeptskizze selbständig geführter Geh- und Radweg .....                                                            | 14 |



|               |                                                                                                                                             |    |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 17: | Umgestaltung des Knotenbereichs Carl-Diem-Straße/Querweg/Ulmenweg.....                                                                      | 14 |
| Abbildung 18: | Vorplanung: Bau einer Mittelinsel zur sicheren Querung der K26n.....                                                                        | 15 |
| Abbildung 19: | Vorplanung: Umgestaltung des Knotenpunkts Griemshorster Straße / Böbrstroot für eine sichere Radverkehrsführung (© Luftbild: LK Stade)..... | 16 |
| Abbildung 20: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Nordroute“ .....                                                                               | 17 |
| Abbildung 21: | Ableitung / Aufleitung des Radverkehrs vor/nach einem Kreisverkehrsplatz .....                                                              | 18 |
| Abbildung 22: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf den „Steinfeldrouten“ .....                                                                         | 19 |
| Abbildung 23: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Heuwegroute“.....                                                                              | 20 |
| Abbildung 24: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf den „Klingenbergerouten“.....                                                                       | 21 |
| Abbildung 25: | Visualisierung eines gepflasterten, optisch wirkenden Mittelstreifens in der Marktstraße .....                                              | 22 |
| Abbildung 26: | Konzeptskizze: Knotenpunktaufpflasterung Griemshorster Str. / Klosterstr. ....                                                              | 23 |
| Abbildung 27: | Konzeptskizze: Modifizierte Fahrbahnverengungen in Griemshorster Str. ....                                                                  | 23 |
| Abbildung 28: | Übersicht der Maßnahmenempfehlungen im Nebennetz .....                                                                                      | 24 |
| Abbildung 29: | Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn Im Sande .....                                                                         | 24 |
| Abbildung 30: | Vorplanung: Gehwegüberfahrt.....                                                                                                            | 25 |
| Abbildung 31: | Konzeptskizze: Einrichtung der Einbahnstraße Richtung Fr.-Huth-Straße mit Radweg in Gegenrichtung in der Kleinen Gartenstraße .....         | 26 |
| Abbildung 32: | Radverkehrsnetz Flecken Harsefeld .....                                                                                                     | 27 |
| Abbildung 33: | Die Issendorf-Route .....                                                                                                                   | 28 |
| Abbildung 34: | Die Ruschwedel-Route .....                                                                                                                  | 28 |
| Abbildung 35: | Die Weißenfelde-Route .....                                                                                                                 | 29 |
| Abbildung 36: | Die Griemshorst-Route .....                                                                                                                 | 30 |
| Abbildung 37: | Die Hollenbeck-Route.....                                                                                                                   | 30 |
| Abbildung 38: | Die Klein-Hollenbeck-Route .....                                                                                                            | 30 |
| Abbildung 39: | Die Bargstedt-Route .....                                                                                                                   | 31 |
| Abbildung 40: | Grobe Kostenschätzung.....                                                                                                                  | 32 |
| Abbildung 41: | Beispiel für einen Wegweiser mit Zielorten auf Gemeindeebene.....                                                                           | 33 |
| Abbildung 42: | Vorauswahl wichtiger Standorte für die Wegweisung innerorts .....                                                                           | 34 |
| Abbildung 43: | Vorderradhalter am Aue-Geest-Gymnasium .....                                                                                                | 36 |
| Abbildung 44: | Anlehnbügel an der Grundschule Feldbusch.....                                                                                               | 36 |
| Abbildung 45: | Situation am Bf. Ruschwedel .....                                                                                                           | 36 |
| Abbildung 46: | Abstellanlagen Bf. Harsefeld .....                                                                                                          | 36 |

## **1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG**

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept soll die Grundlage für eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs im Flecken Harsefeld geschaffen werden. Darüber hinaus strebt die Gemeinde eine Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune“ durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.“ (AGFK) an.

Die Erreichbarkeit und die Bedingungen für das Radfahren in Harsefeld sollen überall, d. h. sowohl in der Ortschaft als auch in den umliegenden Außenbereichen, den jeweiligen Anforderungen entsprechend gut werden.

Konzeptionelle Inhalte sind die Entwicklung eines schlüssigen zweistufigen Radverkehrsnetzes, welches auf die überörtlichen Radroutenplanung reagiert und diese ergänzt sowie die Entwicklung geeigneter Umsetzungsmaßnahmen abbildet. Die im Bau befindliche Fußgänger- und Radverkehrsbrücke im Zentrum der Gemeinde wird bereits in absehbarer Zeit einen deutlichen Wandel in den Rahmenbedingungen für den Radverkehr herbeiführen; nun folgt die Formulierung eines gesamtheitlichen Radverkehrskonzepts, das selbstverständlich auch die genannte Brücke einbezieht.

## **2 VORGEHEN UND METHODIK**

Die Methodik basiert auf zwei Ebenen der Betrachtung. Einerseits wurde aus umfassenden fachlichen Untersuchungen ein nachfrageorientiertes Netzkonzept abgeleitet. Hier stellen Analysen der Siedlungsstrukturen und des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden die wichtigsten Grundlagen dar. Die bestehenden und absehbaren Siedlungsstrukturen determinieren die Korridore, die für gute Radverkehrsbedingungen aufgrund von Bedarfen und Sensibilitäten (besonders schutzwürdige Nutzergruppen) eine übergeordnete Bedeutung haben. Innerhalb dieser Korridore werden Radverkehrsrouten vorgeschlagen, für die wiederum Maßnahmenkonzepte zur anforderungsgerechten Umgestaltung erarbeitet wurden. Die Identifizierung von Unfallhäufungspunkten und –strecken sowie die Untersuchung der Unfalltypen ermöglichen hierbei Rückschlüsse auf verkehrstechnische Mängel im Bestandsnetz. Andererseits wurde eine breit angelegte Bürgerbeteiligung durchgeführt, um wichtige Hinweise auf Verbesserungsbedarfe aus Nutzersicht zu erhalten.

Auf den Analysen und den Hinweisen der Beteiligung aufbauend werden nachfolgend ein gemeindeweites Radroutennetz vorgeschlagen, beispielhaft Maßnahmen zur Realisierung der einzelnen Routen aufgezeigt und Konzepte zu Wegweisung und zum Fahrradparken dargelegt.

### 3 AUSGANGSBEDINGUNGEN

#### 3.1 Siedlungsstruktur

Der Flecken Harsefeld liegt in Niedersachsen zwischen Bremen (60 km Luftlinie) und Hamburg (35 km Luftlinie) und erstreckt sich über eine Fläche von rd. 50 km<sup>2</sup>. In der zentral liegenden Ortschaft Harsefeld und den umliegenden Ortsteilen Issendorf, Ruschwedel, Griemshorst und Hollenbeck leben rd. 14.000 Einwohner. Die Wohndichte ist innerhalb der Ortschaft Harsefeld am höchsten (vgl. Abbildung 1, je dunkler die Flächendarstellung, desto höher die BGF-Dichte). Die Ausdehnung der Ortschaft von rd. 3 x 3 km schafft gute Voraussetzungen für kurze Wege und damit für einen hohen Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr innerorts.

Prägende Siedlungsstrukturen sind zudem die Verkehrsachsen. Durch die Ortschaft verläuft die stark befahrene Landesstraße 124 (Herrenstraße und Fr.-Huth-Straße). Die Buxtehuder Straße, Marktstraße und Griemshorster Straße werden ebenfalls als Hauptverkehrsstraßen eingestuft, wobei die Entlastungsstraße K26n im Südosten des Ortes insbesondere Durchgangsverkehre von letztgenannten Straßen umleiten soll (vgl. Abbildung 1). Verkehrsmengen zu Bestand und Prognose für 2025 sind dem aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan (SHP Ingenieure, 2014) zu entnehmen.

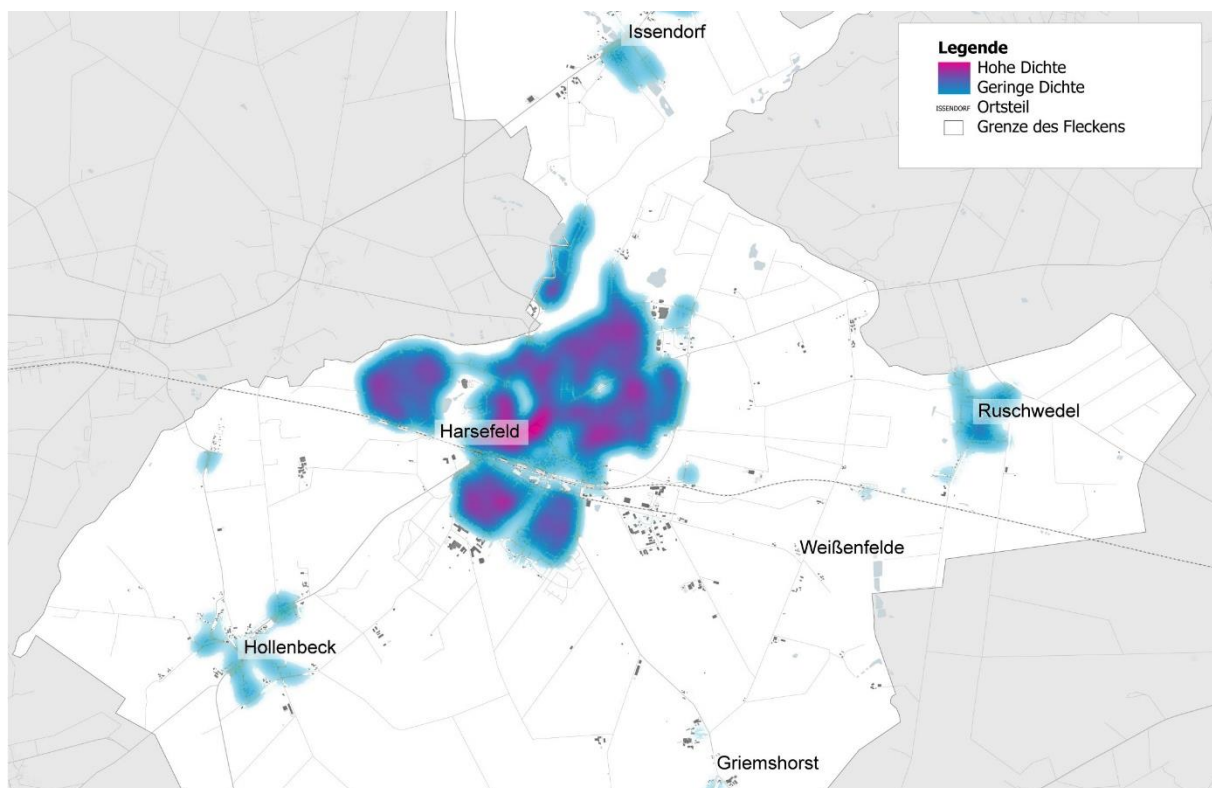


Abbildung 1: Heat Map der Wohndichteverteilung im Flecken Harsefeld

Der Flecken Harsefeld ist an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und liegt im Geschäftsgebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Regionalbahnen der Linie RB33 zwischen Bremerhaven und Buxtehude halten stündlich am Bahnhof Harsefeld und Ruschwedel. Mit Umstieg in Buxtehude ist Hamburg innerhalb einer Stunde bequem und kostengünstig zu erreichen. Damit stellt sich Harsefeld gleichzeitig als attraktiver Wohnstandort für Berufspendler dar. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts bieten sich daher Maßnahmen an, die eine stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV fördern, beispielsweise durch eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Fahrrad sowie hochwertige Abstellanlagen. Darüber hinaus verkehren diverse Schulbuslinien und Buslinien u.a. nach Stade und Finkenwerder (AIRBUS) (vgl. Abbildung 2).

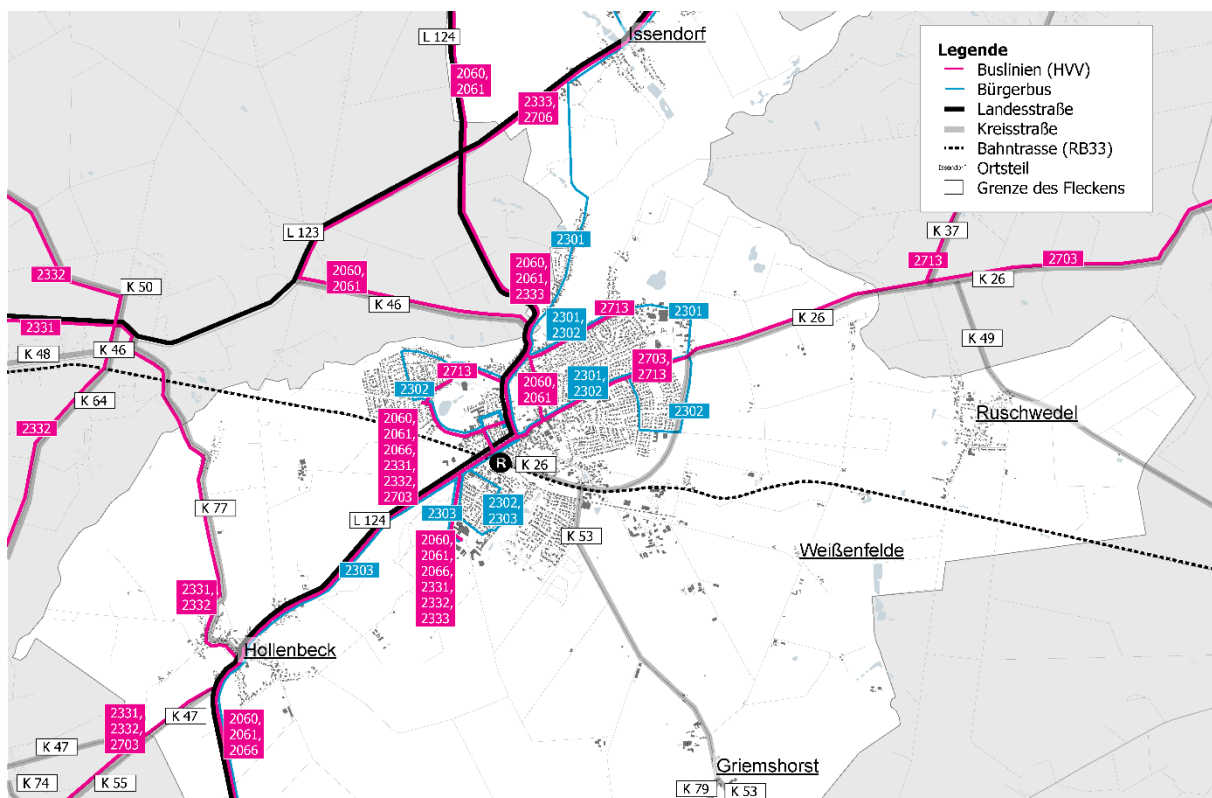


Abbildung 2: ÖPNV im Flecken Harsefeld

Der Bahndamm der Regionalbahnstrecke zwischen Bremerhaven und Buxtehude mit einer nur bedingten Durchlässigkeit segmentiert die Ortschaft Harsefeld in zwei Teile – Nord und Süd – und wirkt insbesondere als Barriere für Radfahrende. Mit der Fertigstellung der neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke voraussichtlich im Herbst 2019 wird ein weiterer Überweg geschaffen, der insbesondere zur Erreichung der weiterführenden Schulen und des Bahnhofs eine sichere Alternative zu bestehenden Querungsmöglichkeiten wie Fr.-Huth-Straße und Am Redder bietet (vgl. Abbildung 3). Es wird eine Verlagerung der Verkehre vom Pkw auf Fuß- und Radverkehr erwartet.

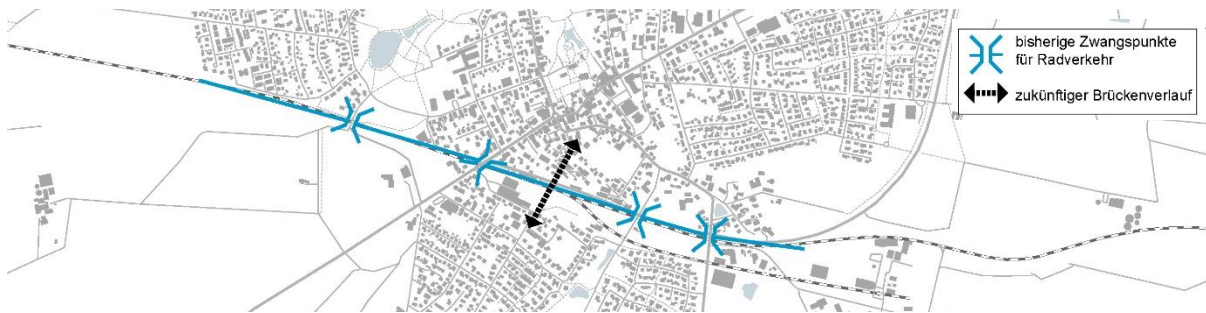


Abbildung 3: Die Bahnlinie als Barriere in der Ortschaft

### 3.2 Radwege auf kommunaler und Landesebene

Wie die Abbildung 4 zeigt, ist der Flecken Harsefeld bereits von einem ausgeprägten Netz bestehender Radrouten durchzogen, die vom Landkreis Stade sowie vom Flecken entwickelt wurden. Diese Routen richten sich überwiegend an Freizeitradler und sind bereits ausgewiesen. Darüber hinaus sind die im landkreisweiten Radwegekonzept des Landkreises Stade benannten Alltags- und Schulverbindungen im überregionalen Maßstab zu nennen (LK Stade, 2018). Ziel des vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist es, relevante Routen für Alltagsradfahrer im Flecken zu identifizieren und diese sinnvoll mit bestehenden Routen zu verknüpfen bzw. zu ergänzen. Gleichzeitig sollen die bestehenden Routen kritisch hinterfragt werden – beispielsweise die vorgesehene Führung von Schulradverkehr entlang der K26n.

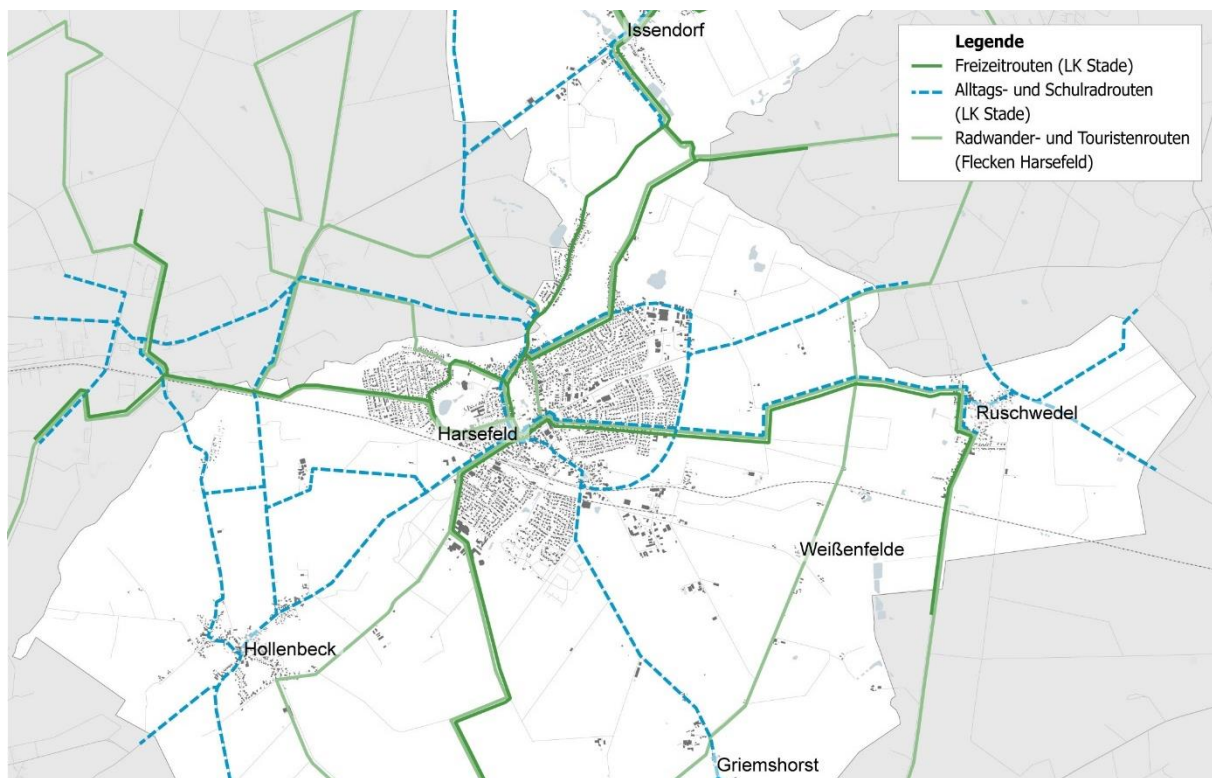


Abbildung 4: Bestehende Radrouten im Flecken Harsefeld



### 3.3 Radverkehrsführung

Die Rahmenbedingungen für Radfahrende in der Ortschaft Harsefeld sind als nicht ideal einzustufen. Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen ist relativ hoch. Die Nutzung der Entlastungsstrecke K26n von Kfz zur Entlastung der Buxtehuder Straße, Marktstraße und Friedrich-Huth-Straße von Durchgangsverkehren ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan (SHP, 2014) zudem weiterhin ausbaufähig.

In der Ortschaft ist eine einheitliche Radverkehrsführung nicht offensichtlich. Entlang der L124 sieht die Landesbehörde aufgrund der Verkehrsmengen keine Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrende vor. Aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit ist auf den Nebenflächen der L124 gleichzeitig kaum eine komfortable Führung des Radverkehrs möglich (schmäler Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg). Verkehrsregelungen erlauben zudem mitunter die Fahrt in beide Richtungen, dies kann insbesondere im Bereich der Kreisverkehrsplätze (KVP) zu gefährlichen Situationen führen. Im weiteren Stadtgebiet ist überwiegend eine Führung im Mischverkehr vorgesehen, teilweise sind Gehwege zusätzlich für den Radverkehr freigegeben. Im Rahmen von Beobachtungen konnte außerdem vielerorts die regelwidrige Benutzung von Gehwegen festgestellt werden. Hintergrund dieses Verhaltens kann zum einen mangelnde Kenntnis der geltenden Regelungen oder zum anderen ein fehlendes Sicherheitsempfinden sein.



Abbildung 5: Radverkehr in Harsefeld

### 3.4 Unfallanalyse

Innerhalb des ausgewerteten Zeitraums von ca. 3,5 Jahren (2015-2018) gab es im Flecken Harsefeld 33 polizeilich aufgenommene Unfälle mit Radfahrenden. Dabei wurde ein Radfahrer getötet, es gab sechs Schwerverletzte und 21 Leichtverletzte (vgl. Abbildung 6).

Unfallgegner war überwiegend der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit ca. 80 % aller Unfälle. Die meisten Unfälle geschahen bei Abbiege-, Einbiege und Kreuzungsvorgängen. Diese Unfälle sind typischerweise die häufigsten und werden durch schlechte Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen, Fahren auf der linken Seite sowie abgesetzte Radverkehrsführungen begünstigt. Unfallhäu-

fungsstellen oder -linien, die eindeutige Hinweise darauf geben könnten, dass die jeweilige straßenräumliche Situation Unfälle begünstigt, konnten nicht identifiziert werden.

Von sieben Radfahrunfällen auf Schulwegen gab es je zwei in der Jahnstraße sowie Kreuzung Große Gartenstraße/Kleine Gartenstraße und drei Unfälle auf der Friedrich-Huth-Straße.

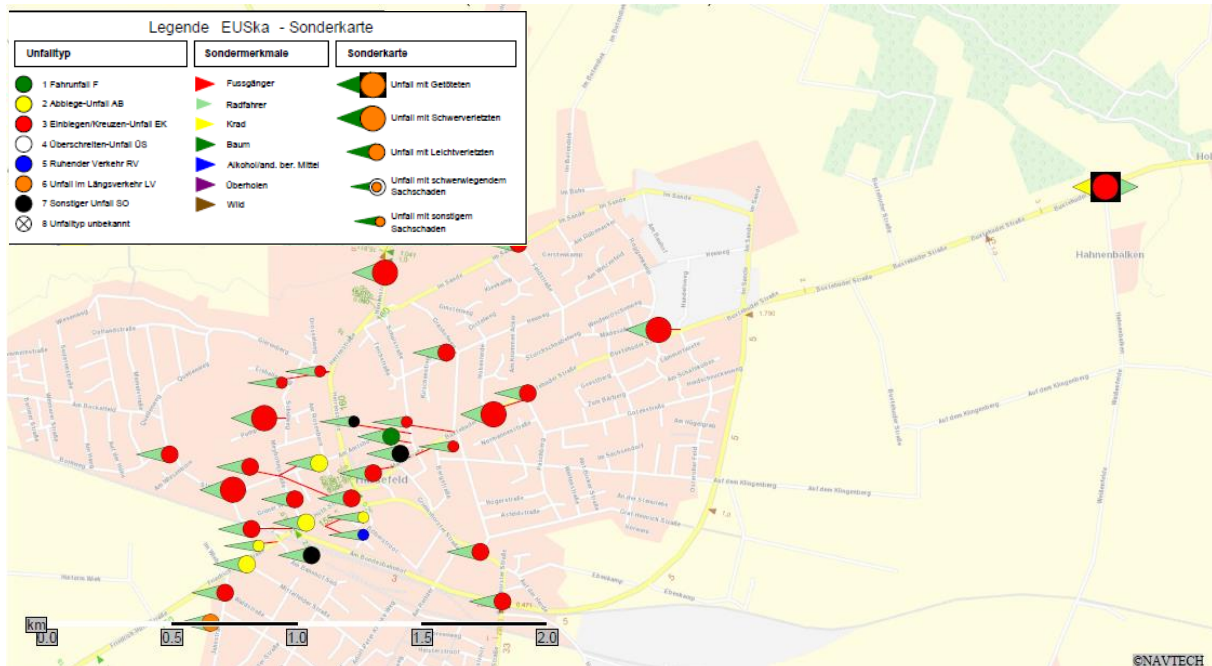


Abbildung 6: Unfallgeschehen mit Beteiligung Radfahrender vom 01.01.2015-18.09.2018 (© Polizeiinspektion Stade)

## 4 DIE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

### 4.1 Sonnenschirmgespräche

Im Rahmen der „Sonnenschirmgespräche“ im September 2018 wurde allen Interessierten ermöglicht, Hinweise auf örtliche Probleme für Radfahrende im Flecken Harsefeld zu geben. Es wurden fast ausschließlich Probleme in der Ortschaft Harsefeld identifiziert. Zudem wurden in einem Stimmungsbarometer die jeweiligen Meinungen der Bürger zur Qualität des Radfahrens in Harsefeld interaktiv abgefragt. Die Beteiligungsveranstaltung kann mit ca. 25 Bürgern und ca. 70 Hinweisen als erfolgreich eingestuft werden. Allgemeine Themenschwerpunkte waren

- Mangelnde Qualität von Radverkehrsanlagen
- Unklarheit über die Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten und Kreisverkehren
- Verkehrsberuhigung, insbesondere in der Marktstraße
- Wunsch nach mehr Respekt und Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmern



Abbildung 7: Sonnenschirmgespräche auf dem Friedrich-Tobaben-Platz, 28.09.2018

Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Sonnenschirmgespräche sowie der Workshops befindet sich im **Anhang I – III**.

## 4.2 Bürgerworkshop

Im Januar 2019 fand ein mehrstündiger Bürgerworkshop mit ca. 40 Teilnehmern statt. Die Ergebnisse der Bestandserhebung und Analyse wurden den Bürgern präsentiert und Reaktionen auf erste Arbeitsstände zur Konzeptionierung eingeholt. Nach der Vermittlung von Fachwissen zum Thema Radverkehrsplanung wurden bereits konzipierte Variantenvorschläge zur Radverkehrsführung in ausgewählten Fokusräumen in Arbeitsgruppen lebhaft und konstruktiv diskutiert bzw. weitere Vorschläge erarbeitet. Fokusräume waren elf Straßenabschnitte in der Ortschaft Harsefeld (vgl. Abbildung 8), die zum einen ausgehend von der Bestandserhebung und Analyse, zum anderen durch gesammelte Hinweise und Kommentare aus den Sonnenschirmgesprächen gesteigerten Handlungsbedarf aufwiesen.



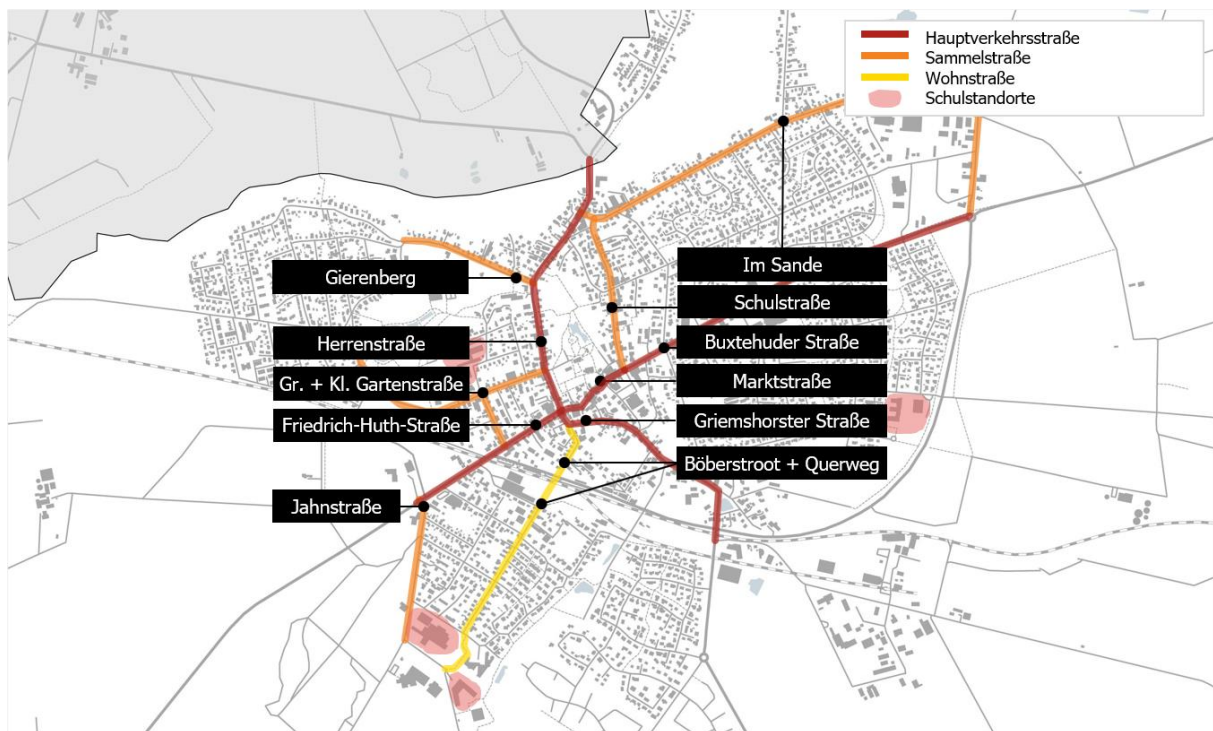


Abbildung 8: Ausgewählte Fokusräume und Straßenkategorien

Eine Arbeitsgruppe beschäftigte sich darüber hinaus mit der Alltagsroutenfindung für die Anbindung der Ortsteile Issendorf, Ruschwedel, Griemshorst, Weißenfelde, Hollenbeck, Klein Hollenbeck und Bargstedt.

Nach Präsentation der erarbeiteten und diskutierten Inhalte im Plenum wurden die betrachteten Fokusräume abschließend hinsichtlich der Dringlichkeit von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bewertet. Grundsätzlich wünschen sich die Teilnehmer des Workshops straßenraumübergreifend einen „Roten Faden“ für die Radverkehrsführung mit einheitlicher Beschilderung und Bodenmarkierungen in Harsefeld.

### 4.3 Schülerworkshop

Die Bedarfe der Rad fahrenden Schüler standen beim separaten Schülerworkshop im Fokus. Dieser wurde ebenfalls im Januar 2019 durchgeführt. Teilnehmer waren Schüler der weiterführenden Schulen Selma-Lagerlöf-Oberschule und des Aue-Geest-Gymnasiums aus den Klassenstufen 5-9.

Auf Basis von zuvor im Klassenverband gezeichneten Radschulwegen und identifizierten Problemstellen auf diesen täglichen Wegen (vgl. Abbildung 9), wurden analog zum Bürgerworkshop in Arbeitsgruppen unter Betreuung von Lehrkräften Lösungsideen zur sicheren Umgestaltung der Schulradwege entwickelt und abschließend vor allen teilnehmenden Schülern präsentiert. Besondere Berücksichti-

gung fand dabei bereits die neue Fahrradbrücke als wesentlicher Teil vieler Schulwege. Wiederkehrende Thematiken der Schüler war hierbei die häufig überhöhte Geschwindigkeit von Kfz, schlechte Sichtbarkeit und problematische Querungsstellen.

Die Vielzahl konstruktiver Beiträge aus allen Beteiligungsveranstaltungen bilden mitunter die Basis für das folgende entwickelte Radverkehrsnetz und insbesondere die Maßnahmenvorschläge zur fahrradfreundlichen, sicheren Umgestaltung einzelner Routenabschnitte.

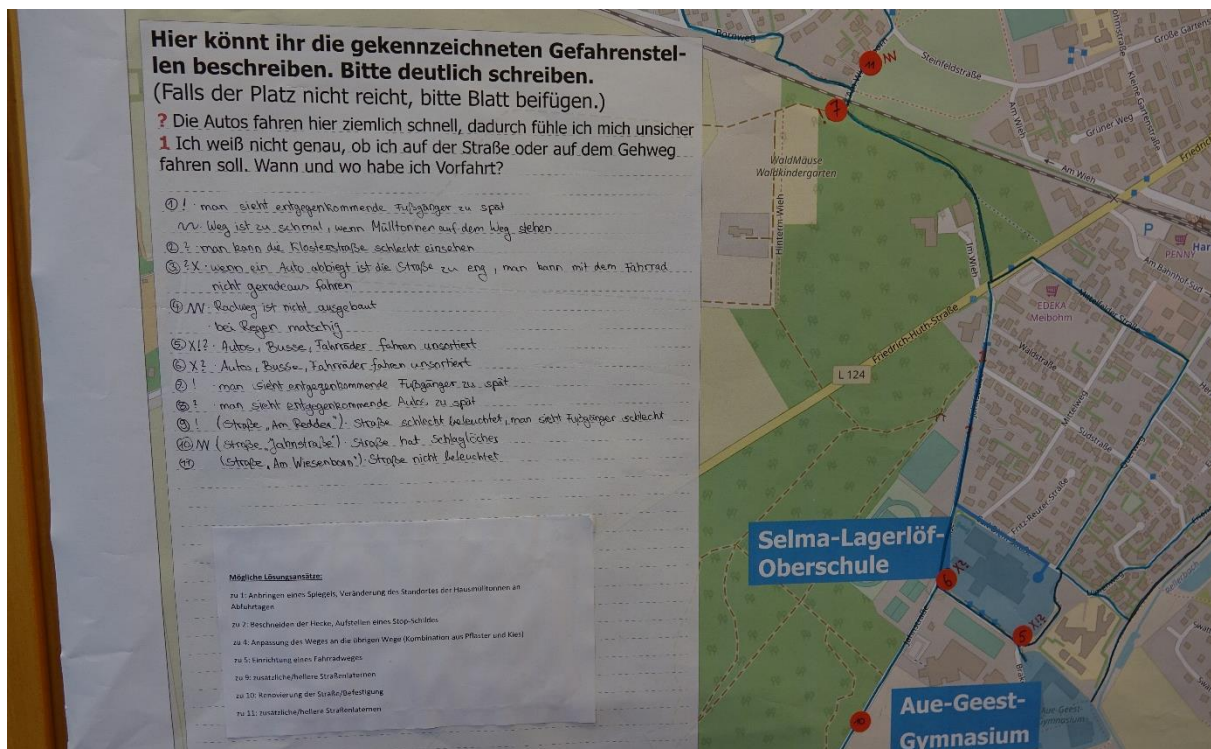


Abbildung 9: Klasseninterne Vorbereitung auf den Workshop – Markierung und Benennung von Problemstellen auf dem Schulradweg

## 5 DAS RADVERKEHRSNETZ

### 5.1 Herleitung des Radverkehrsnetzes

Um einen Zielzustand für das Radverkehrsnetz im Flecken zu entwickeln, wurde auf Erkenntnissen der Siedlungsstrukturanalyse (vgl. Abbildung 1) aufgebaut und Quell- und Zielorte des Radverkehrs identifiziert. Die Beziehungen zwischen den Quell- und Zielorten wurden durch Wunschlinien dargestellt (vgl. Abbildung 10). Anschließend wurden die Wunschlinien zu Korridoren gebündelt, in denen die höchste Nachfrage nach Radverkehrsinfrastruktur besteht und bewertet (vgl. Abbildung 11).

Innerhalb der Korridore wurden mögliche Routenführungen identifiziert und abgewogen. Die empfohlenen Verläufe orientieren sich an den o.g. Kriterien wie Direktheit, Erkennbarkeit oder Durchgängigkeit und wurden mit Vertretern von Verwaltung, Polizei und den Fraktionen abgestimmt. Die Priorisierung der ausgewählten Routenverläufe erfolgte außerdem aufgrund des Verhältnisses von Aufwand und Wirkung sowie der auf dem jeweiligen Abschnitt erreichbaren Radverkehrsqualität. Aufgrund der Konzentration von Bevölkerung und Zielorten in der Ortschaft Harsefeld und der schon im Bestand guten Radverkehrsbedingungen außerorts wird ein vorrangiger Ausbau der Routen innerhalb der Ortschaft empfohlen. Das Ortszentrum stellt dabei die wichtigste Schnittstelle dar.

Die folgenden Kapitel 5.3 und 5.4 erläutern die untersuchten Abschnitte hinsichtlich relevanter Argumente für deren Auswahl und enthalten Maßnahmenempfehlungen. Hier geht es in erster Linie um die Art der Radverkehrsführung auf der Strecke sowie in Knotenbereichen.

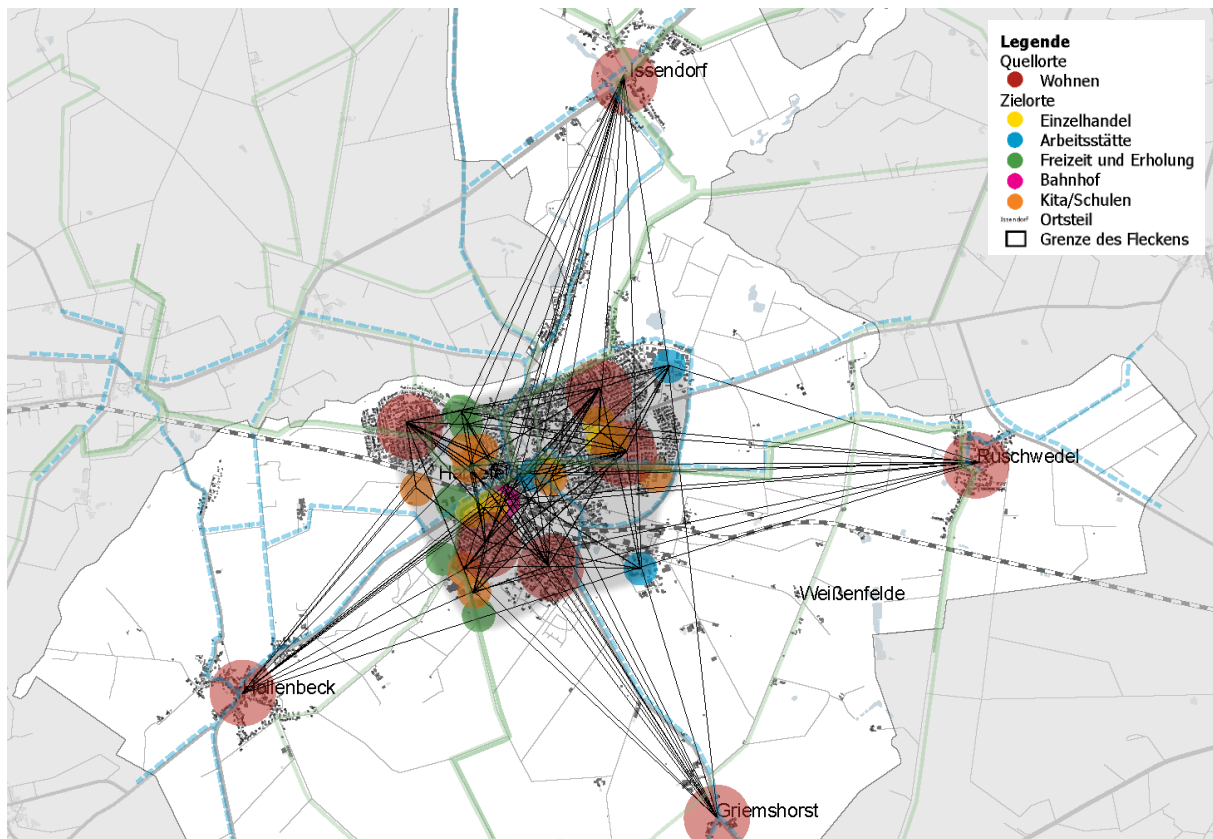


Abbildung 10: Wunschlinien verbinden Quell- und Zielortes des Radverkehrs



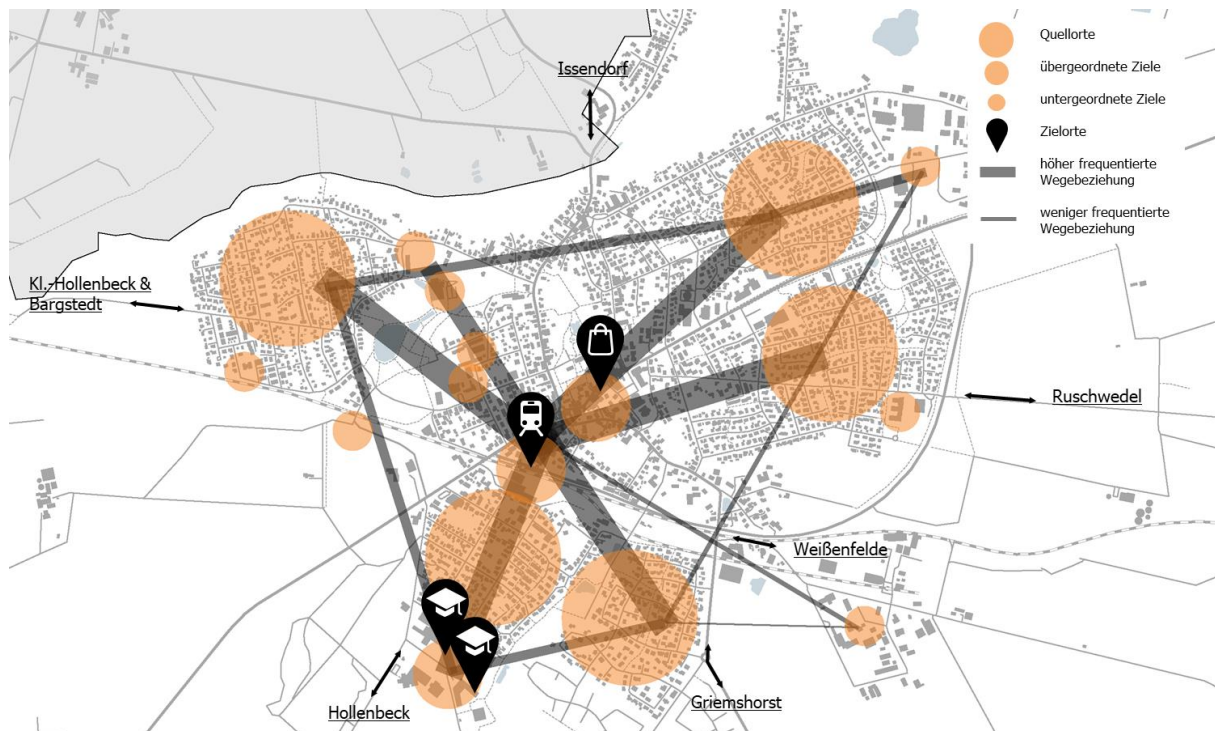


Abbildung 11: Verdichtung der Wunschnlinien zu gewichteten Korridoren, Schwerpunkt Ortschaft

## 5.2 Allgemeines zur Auswahl von Routenverläufen

Die Auswahl der Routenverläufe innerhalb der nachfragestarken Korridore erfolgt unter folgenden Gesichtspunkten:

- Direktheit/ Geradlinigkeit
- Zielnähe/ Funktionalität im Netz
- Abstände zu anderen übergeordneten Routen
- soziale Sicherheit
- Verlauf möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen
- erreichbare Radverkehrsqualität
- Flächenverfügbarkeit
- grob geschätzter Umbauaufwand/ Machbarkeit
- potenzielle Akzeptanz

Dabei findet jeweils eine Abwägung aller Aspekte statt. Ziel dabei ist die Erarbeitung von Routenvorschlägen, die mit realistischem Aufwand effektive Verbesserungen ermöglichen und im Zielzustand sichere Radverkehrsbedingungen gewährleisten. Gleichzeitig besteht die Herausforderung darin, das entstehende Netz und die gewählten Führungsformen für die Bürger begreifbar zu machen.

### 5.3 Zielzustand Ortschaft Harsefeld

Das Hauptnetz als übergeordnetes Radverkehrsnetz, bestehend aus fünf Stadtteilrouten, verbindet die Wohngebiete mit dem Ortszentrum, dem Bahnhof und den weiterführenden Schulen. Das Rückgrat des innerörtlichen Radverkehrsnetzes ist eine verlängerte Linie beiderseits der neuen Fahrradbrücke. Das Nebennetz verbindet die Wohnsiedlungen mit Grundschulen und Kitas, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstätten und benachbarte Wohnsiedlungen untereinander (vgl. Abbildung 12).

Im Sinne guter Radverkehrsverbindungen werden Führungen im untergeordneten Straßennetz bevorzugt. Auch vorhandene selbständig geführte Wege werden in die Routen eingebunden. Mit Blick auf die erwünschte Gleichartigkeit und eines selbsterklärenden Charakters der Straßen werden möglichst einheitliche, übersichtliche Gestaltungen angestrebt.

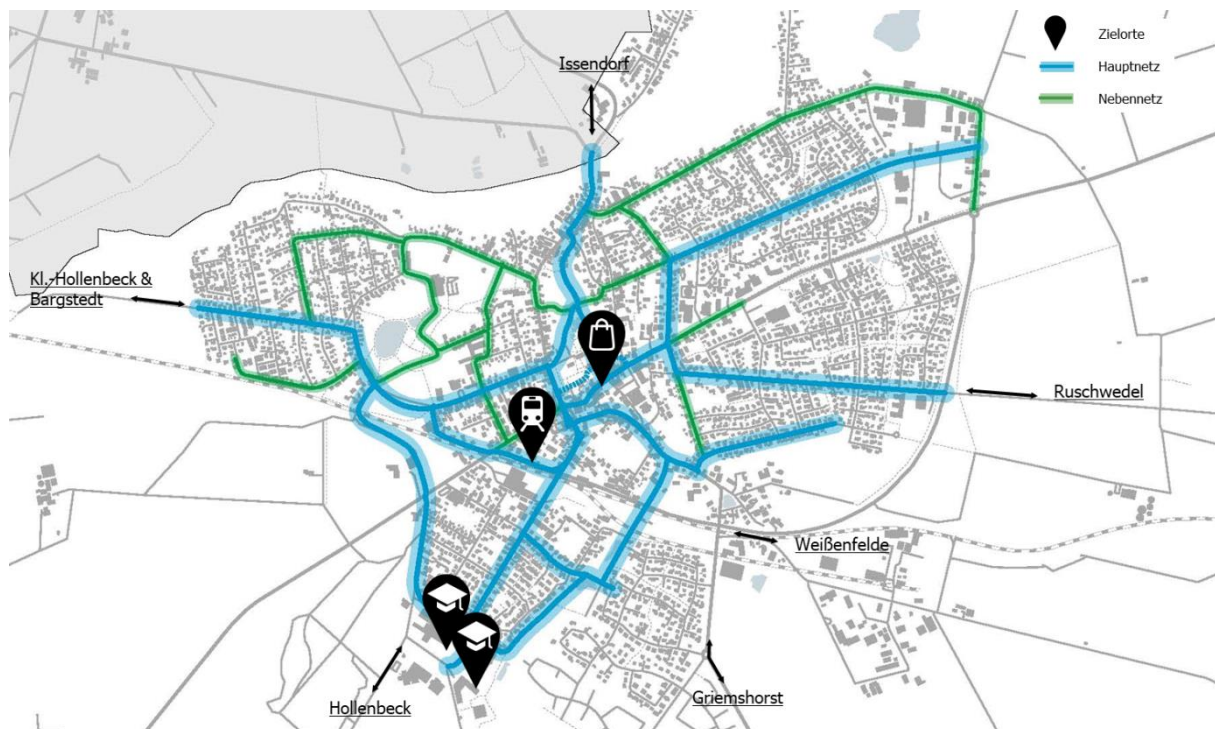


Abbildung 12: Zielzustand Radverkehrsnetz innerorts, Gliederung in Haupt- und Nebennetz

#### 5.3.1 Brückenroute

Die Brückenroute verbindet Harsefeld Süd mit den primären Zielen Ortsmitte, Bahnhof und den weiterführenden Schulen, zudem schließt hier die Ortsteil-Route nach Hollenbeck an (vgl. Kap. 5.4.5). Abbildung 13 zeigt die Route, grau hinterlegt sind die Wohngebiete, die über die Route erschlossen werden. Die schwarz-gestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme zeigen an, auf welchen Abschnitten Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind. Eine Erläuterung der Piktogramme, die im Folgenden wiederholt verwendet werden, befindet sich im Anhang IV.

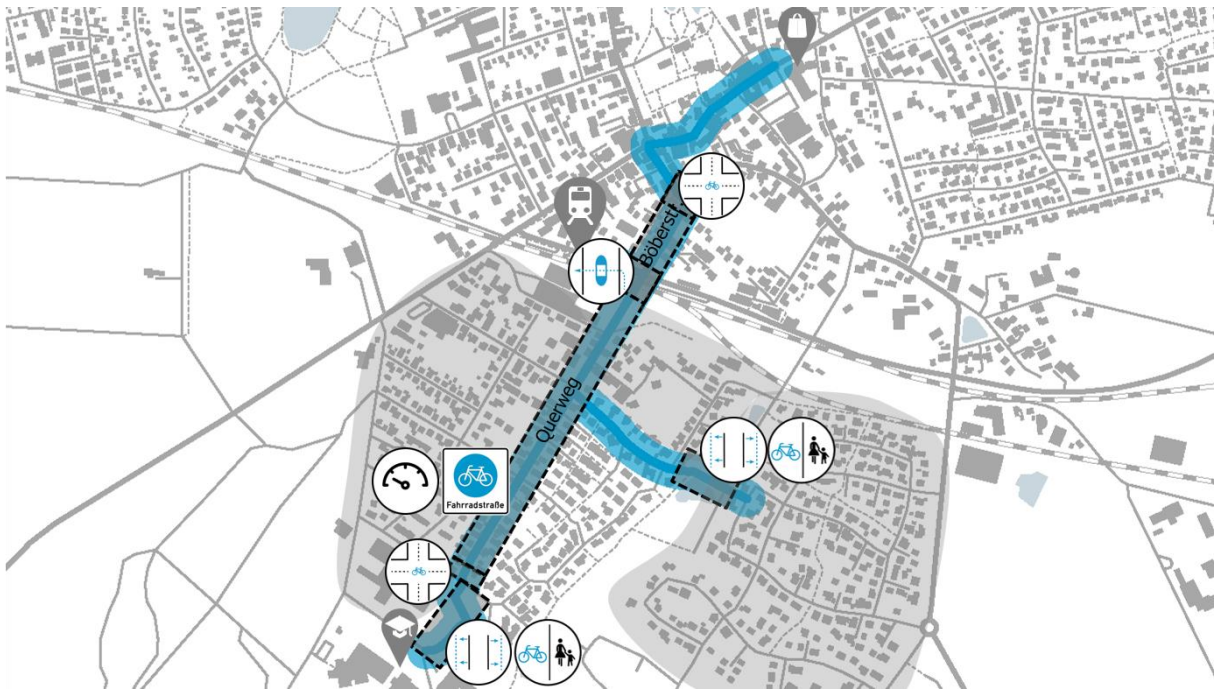


Abbildung 13: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Brückenroute“

Einen wesentlichen Bestandteil der Brückenroute bilden der **Querweg** und die **Böberstroot**, die durch die neue Fahrradbrücke verbunden werden und zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollen. Damit erhalten die Straßen eine wichtige Bündelungsfunktion für den Radverkehr, der hier ausdrücklich gestärkt werden soll. Zum sicheren Erreichen der weiterführenden Schulen im Süden ist diese Wegeverbindung wesentlich. Die **Fahrradstraße** erhält auf der gesamten Länge – Carl-Diem-Straße bis Griemshorster Straße – **Fahrrad-Piktogramme** auf der Fahrbahn sowie eine Vorfahrtsberechtigung an Knotenpunkten. Dies kann wahlweise über eine Beschilderung oder die Gestaltung von Gehwegüberfahrten (vgl. Abbildung 14) erreicht werden. Kraftfahrzeuge werden als Anliegerverkehr zugelassen, Parken ist abschnittsweise auf straßenbegleitenden Parkstreifen zulässig.

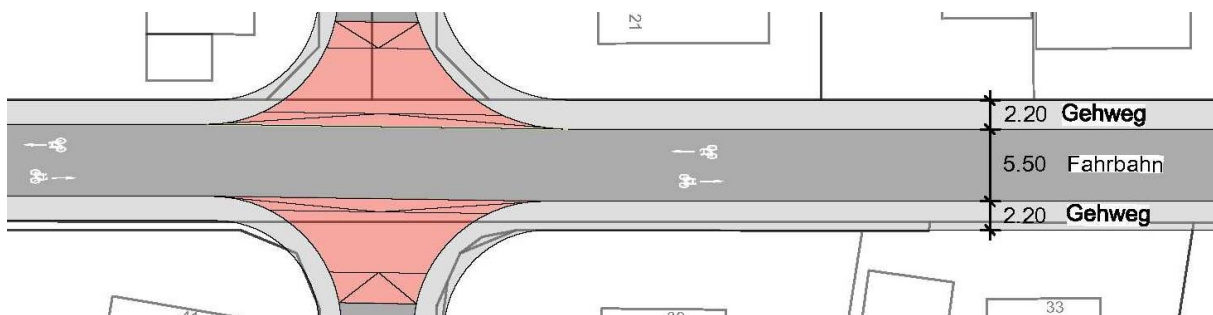


Abbildung 14: Konzeptskizze Querweg: Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung durch Gehwegüberfahren



Um die bereits bestehende Tempo-30-Regelung stärker durchzusetzen, können optional gepflasterte **Mittelstreifen** eingesetzt werden. Diese können als optische oder fahrdynamisch wirksame Verkehrsberuhigung ausgebildet werden und sind gut kombinierbar mit Fahrradstraßen.

Für die **selbständig geführten Wege** im Grünzug Rellerbach zwischen Am Redder und Erlengrund sowie zwischen Querweg und Brakenweg ist die Aufweitung des Weges auf 5,00 m empfehlenswert. Zudem sollten diese für ein konfliktfreies Miteinander von Fußgängern und Radfahrern als **getrennte Geh- und Radwege** angelegt werden (vgl. Abbildung 16). Während der Gehweg mit einer Breite von 2,50 m unbefestigt sein kann, sollte der Zweirichtungsradweg, ebenfalls 2,50 m breit, mit einem Pflasterbelag angelegt werden.



Abbildung 15: Gehweg (für Radfahrer freigegeben) zwischen Querweg und Brakenweg (01/2019)

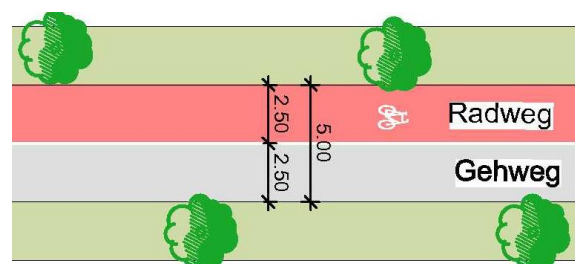


Abbildung 16: Konzeptskizze selbständig geführter Geh- und Radweg

Der **Knotenbereich Carl-Diem-Straße/Querweg/Ulmenweg** verbindet die zukünftige Fahrradstraße Querweg mit dem zuvor beschriebenen selbständig geführten Geh- und Radweg. Um hier einen sicheren Knotenpunkt, insbesondere für querende Radfahrer zu schaffen, ist eine Erweiterung der vorhandenen **Aufpflasterung am Knotenpunkt** sinnvoll. Gleichzeitig kann ein Rückbau der nicht genutzten Buswendeanlage der Selma-Lagerlöf-Oberschule die Übersicht am Knoten erhöhen.

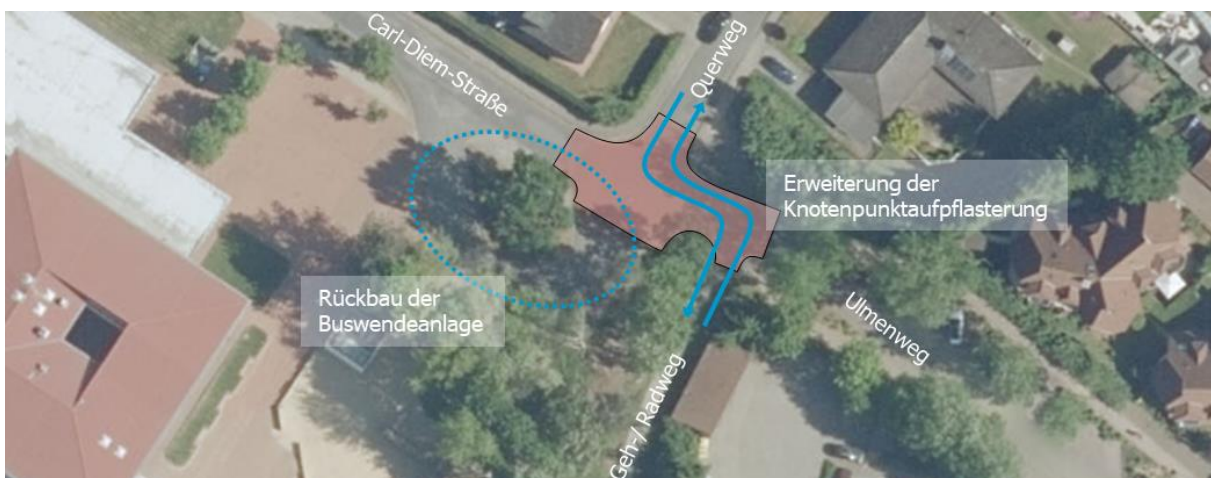


Abbildung 17: Umgestaltung des Knotenbereichs Carl-Diem-Straße/Querweg/Ulmenweg

Von der neuen Fahrradbrücke über die Entlastungsstraße K26n (Am Bundesbahnhof) und die Bahntrasse ist eine Rampe hinab zum Bahnhof Harsefeld vorgesehen. Die **Querung der K26n** mit rd. 4.300 Kfz/24h zur Erreichung des Bahnhofs gilt als möglicher Gefahrenbereich. Hier ist die Anlage einer **Mittelinsel** empfehlenswert (vgl. Abbildung 18, Gehwege gelb dargestellt). Die erforderliche Aufweitung der Fahrbahn an diesem Punkt bedingt einen Versatz der P+R-Zufahrt mit einem Entfall von ca. sechs Parkständen. Die Querungsstelle verläuft aufgrund der Aufweitung und Radabstellanlagen am Bahnhofsgebäude nicht in direkter Flucht der Rampe. Ein **Absperrgitter** am Rampenfuß vor der K26n kann ein unkontrolliertes Queren der Straße verhindern.

Das nördliche Ende der Fahrradstraße Querweg-Böberstroot ist am **Knotenpunkt Griemshorster Straße / Böberstroot** vorgesehen. Dieser Knoten mit bestehender Rechts-vor-Links-Regelung in Tempo-30-Zone gilt gleichzeitig als möglicher Gefahrenbereich aufgrund der schlechten Einsehbarkeit. Mittels einer **Vorfahrtsänderung zugunsten der Böberstroot** kann hier eine sicherere Führung des Radverkehrs erreicht werden. Die Herstellung einer **Gehwegüberfahrt** der Griemshorster Straße östlich des Knotens dient der Markierung dieser Vorfahrtsregelung und zusätzlich der Geschwindigkeitsdämpfung. Darüber hinaus ist eine **Verkleinerung des Kurvenradius** zur Vergrößerung des Sichtfeldes zwischen Böberstroot und Griemshorster Straße Ost empfehlenswert (vgl. Abbildung 19, Gehwege gelb dargestellt).



Abbildung 18: Vorplanung: Bau einer Mittelinsel zur sicheren Querung der K26n (© Luftbild: ShapeMotion)



Abbildung 19: Vorplanung: Umgestaltung des Knotenpunkts Griemshorster Straße / Böberstroo für eine sichere Radverkehrsführung (© Luftbild: LK Stade)

### 5.3.2 Nordroute

Die Nordroute verbindet Harsefelds Norden mit der Ortsmitte und knüpft hier an andere Routen an, über die der Bahnhof sowie die weiterführenden Schulen erreicht werden können.

Abbildung 20 zeigt die Nordroute; dunkelgrau hinterlegt ist hier das Wohngebiet Mühlenberg, das über die Route erschlossen wird. Die schwarz-gestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme in der Abbildung zeigen an, auf welchen Abschnitten der Route Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

Ab Ortseingang verläuft die Route entlang der Herrenstraße und führt dann über die Teichstraße und In de Leesch in den Klosterpark. Von dort kann entweder über die Kirchenstraße oder abzweigend über die Herrenstraße die Ortsmitte erreicht werden. Ab Ortseingang knüpft außerdem die Issendorf-Route an die Nordroute an (vgl. Kap. 5.4.1).

Die **Herrenstraße** ist Landesstraße (L124) und weist verhältnismäßig hohe Verkehrsmengen auf (ca. 10.000 Kfz/24h). Zwischen Ortseingang und KVP Herrenstraße / Im Sande befindet sie sich in unsaniertem Zustand: Die Fahrbahn ist breit, Rad- und Fußverkehr teilen sich verhältnismäßig schmale Nebenflächen. Kurzfristig kann der Radverkehr weiterhin auf dem östlichen gemeinsamen Geh- und (Zweirichtungs-)Radweg geführt werden, auch wenn dies nicht als komfortable Lösung einzustufen ist. Langfristig ist empfehlenswert, analog zum bereits sanierten südlichen Abschnitt der Herrenstraße,



eine Umgestaltung mit Neuaufteilung des Straßenraums vorzunehmen. Als optimale Lösung ist die Führung des Radverkehrs auf **beidseitig angelegten Einrichtungsrädwegen** zu nennen.

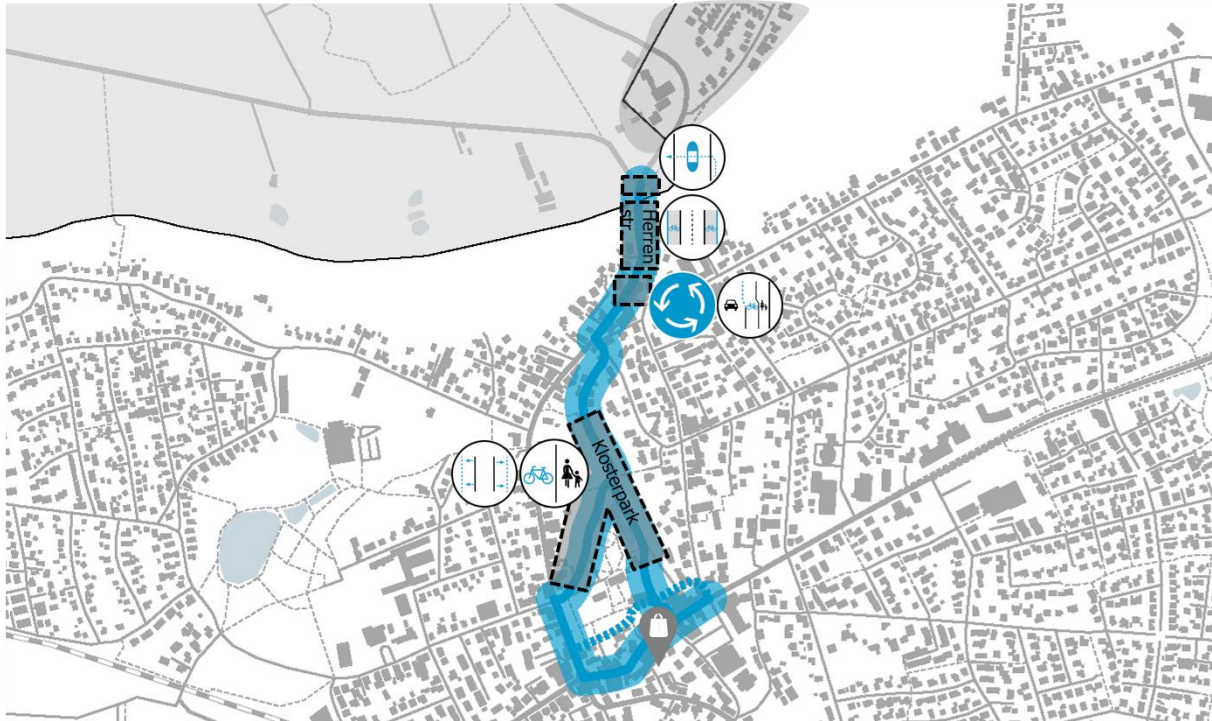


Abbildung 20: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Nordroute“

Da die Radfahrer außerorts östlich entlang der L124 auf einem Zweirichtungsradweg fahren, sollte im Zuge einer Sanierung eine Quermöglichkeit der Herrenstraße für ortseinwärts Radfahrende hergestellt werden. Der Bau einer **Mittelinsel** auf Höhe der **Einmündung K46** ist hier empfehlenswert.

Am **Minikreisverkehr Herrenstraße / Im Sande** wird der Radverkehr im Bestand auf Nebenflächen geführt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen -und Verkehrswesen (FGSV) spricht im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ die Empfehlung aus, Radfahrer bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h aus Sicherheitsgründen **auf der Kreisfahrbahn** zu führen und entsprechende Auf-/Ableitungen auf/von Radwegen zu gestalten (vgl. Abbildung 21). Ein durch ein Bord **abgesetzter Innenring** (4-5 cm) hilft, unerwünschte überhöhte Geschwindigkeiten zu verhindern und Verkehrsvorgänge klarer ablaufen zu lassen. Aus diesem Grunde sollte bei Radverkehr auf der Kreisfahrbahn auf die Ausbildung des Innenrings nicht verzichtet werden (FGSV 2006). Ein erhöhter Innenring am genannten Kreisverkehr wurde aufgrund von Lärmbeeinträchtigungen durch passierende Lkw jedoch rückgebaut. Hier ist eine Abwägung von Interessen (temporäre Lärmemissionen <> Verkehrssicherheit) erforderlich.

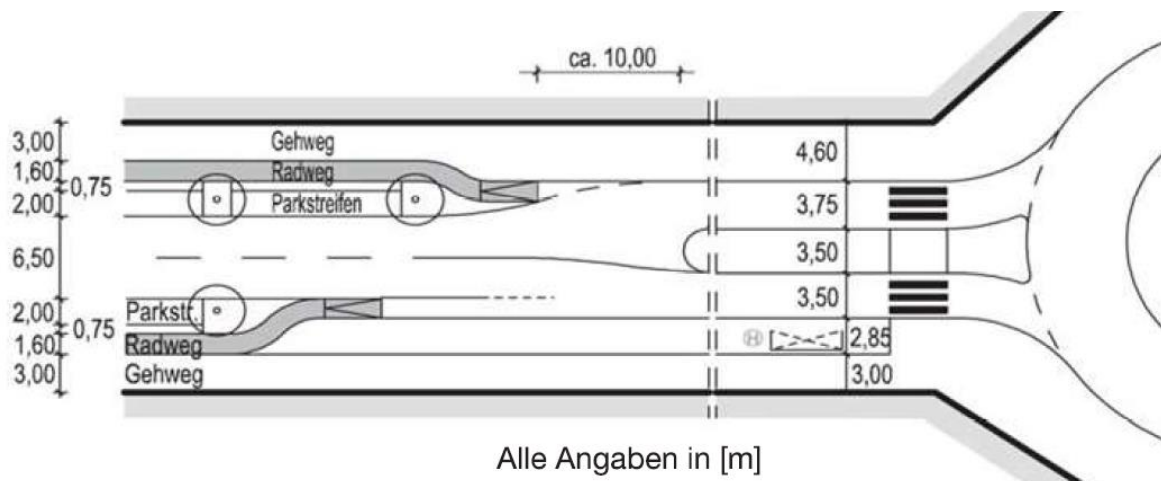


Abbildung 21: Ableitung / Aufleitung des Radverkehrs vor/nach einem Kreisverkehrsplatz (© ERA, FGSV 2010)

Die Route durch den **Klosterpark** resultiert aus den eingeschränkten Handlungsoptionen zur Herstellung komfortabler Radverkehrsführungen entlang der Herrenstraße und Schulstraße. Die selbständig geführten Wege innerhalb des Klosterparks sollen – wo es räumlich möglich ist - analog zu den selbständig geführten Wegen auf der Brückenroute (vgl. Kap. 5.3.1, Abbildung 16) als **getrennte Geh- und Radwege** mit 5,00 m Breite gestaltet werden.

### 5.3.3 Steinfeldrouten

Die Steinfeldrouten binden die gleichnamige Siedlung an die Ortsmitte, den Bahnhof und die weiterführenden Schulen an. Abbildung 22 zeigt die Routenführungen: sie beginnt Am Bockelfeld (Anknüpfung Klein-Hollenbeck- und Bargstedtroute (Kap.5.4.6 und 5.4.7)), folgt der Steinfeldstraße in südlicher Richtung und teilt sich dann entsprechend der Zielorte. Über die Große Gartenstraße wird die Ortsmitte, über Am Wieh der Bahnhof und über den eigenständig geführten Waldweg zwischen Am Wiesenborn und Fr.-Huth-Straße werden die weiterführenden Schulen erreicht. Die schwarzgestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme in der Übersichtsgrafik zeigen an, auf welchen Abschnitten der Route Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

Die **Steinfeldstraße und Große Gartenstraße** sind als Sammelstraßen einzustufen. Aufgrund der angrenzenden Schulen und der wichtigen Bedeutung dieser Straßen für den Radverkehr ist die Einrichtung von **Tempo 30** und das Aufbringen von **Fahrrad-Piktogrammen** auf der Fahrbahn als sinnvoll zu erachten. Darüber hinaus sind bei Bedarf weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie optisch und physisch wirksame gepflasterte Mittelstreifen empfehlenswert.



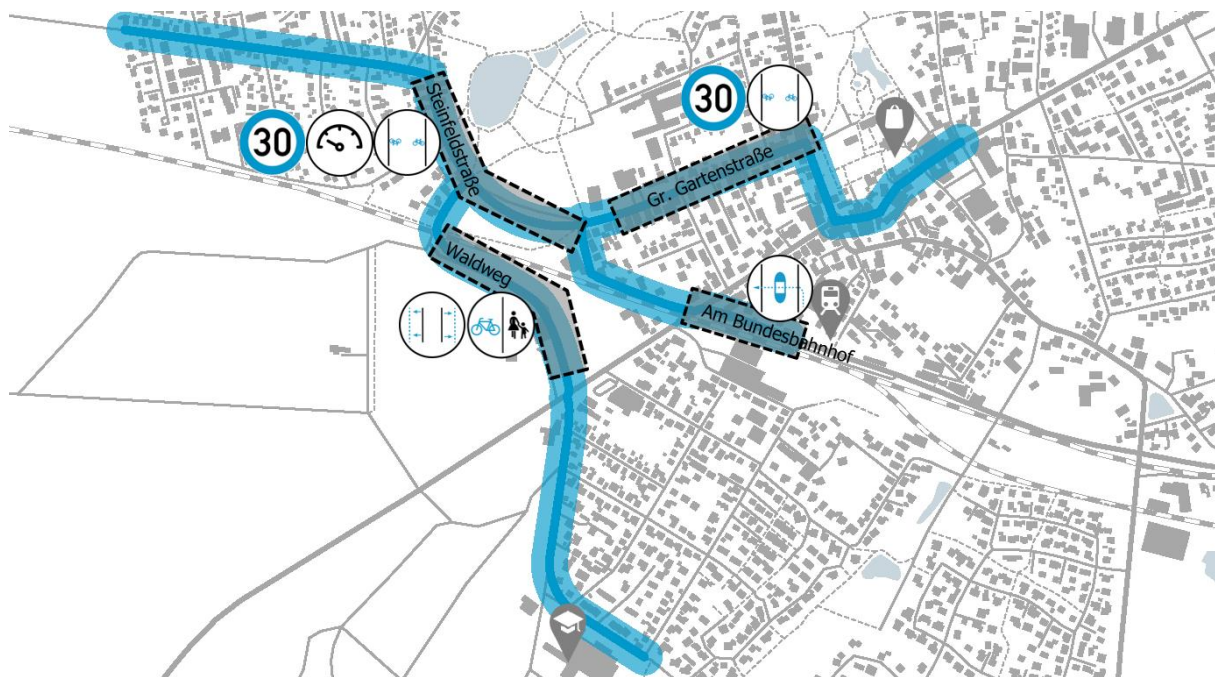


Abbildung 22: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf den „Steinfeldrouten“

Die Straße **Am Bundesbahnhof** (K26n) bietet zwischen Fr.-Huth-Straße und Bahnhof aufgrund der mäßigen Straßenraumbreite geringen Handlungsspielraum zur Förderung des Radverkehrs. Radfahrende werden hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform wird bei Verkehrsmengen bis 400 Kfz/h von der FGSV (RASt 06) empfohlen. Gemäß dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für 2025 (SHP Ing.) werden auf dem Abschnitt rd. 430 Kfz/h erwartet. Entsprechend wäre eine Führung auf Schutzstreifen optimal, diese ist jedoch aufgrund der begrenzt verfügbaren Flächen nicht möglich. Zum Schutz der Radfahrenden und zur Verdeutlichung der geltenden Radverkehrsführung – Mischverkehr – sollen daher **Fahrrad-Piktogramme** auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Zusätzlich sollte der **Gehweg für Radfahrer frei** gegeben sein, um insbesondere jüngere und unsichere Radfahrende auf dem Weg zum Bahnhof zu schützen.

Darüber hinaus ist eine fahrradfreundliche Gestaltung des **Knotenpunktes Am Bundesbahnhof / Fr.-Huth-Straße** empfehlenswert, da eine Ost-West-Querung für Radfahrer bisher mit langen Wartezeiten und umständlicher Führung verbunden ist.

Der selbständig geführte **Weg zwischen Am Wiesenborn und Fr.-Huth-Straße** als Schulradweg soll im Idealfall analog zu den bereits gezeigten Routenabschnitten (vgl. Kap. 5.3.1, Abbildung 16) als **getrennte Geh- und Radwege** mit 5,00 m Breite gestaltet werden.

### 5.3.4 Heuwegroute

Die Heuwegroute verbindet die nordöstliche Siedlung Harsefelds zwischen Im Sande und Buxtehuder Straße mit der Ortsmitte. Weitere Ziele sind über anknüpfende Routen erreichbar. Abbildung 23 zeigt die Routenführung über den Heuweg bis Brüggefelde. Hier ergeben sich zwei Optionen zur Weiterführung: Die Führung über den Grashofweg und die Buxtehuder Straße, deren Umbau in diesem Abschnitt konzipiert wird, s.u.) hat den Vorteil einer Routenbündelung mit der Klingenbergeroute (vgl. Kap. 5.3.5) und dem Nebennetz. Bei der Führung durch den Klosterpark verläuft die Route vollständig im untergeordneten Straßennetz, jedoch wird das Routennetz feingliedriger.

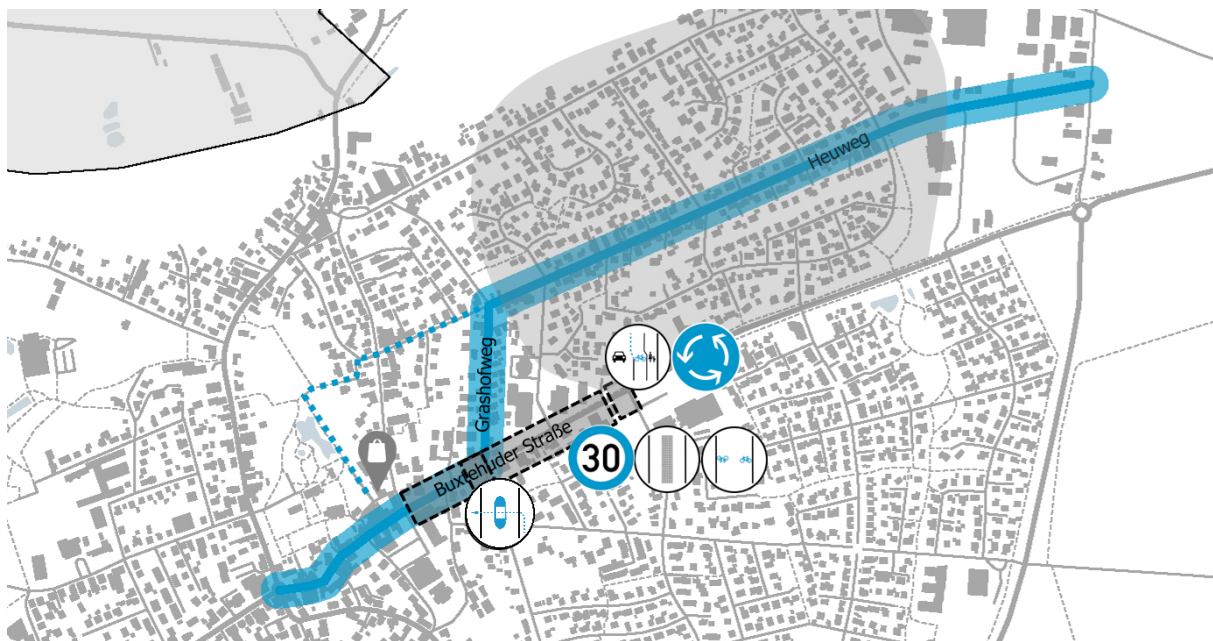


Abbildung 23: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf der „Heuwegroute“

Die schwarz-gestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme in der Grafik zeigen an, auf welchen Abschnitten der Route Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

Die **Buxtehuder Straße** zwischen dem Knotenpunkt Grashofweg / Klosterstraße und dem KVP Markstraße / Schulstraße bietet sich für eine Bündelung der Radverkehre von der Heuwegroute und der Klingenbergeroute (vgl. Abbildung 24) an. Zudem ist die komfortable Erreichbarkeit des Einzelhandelsstandortes am KVP Paschberg erstrebenswert und kann zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Mangels ausreichender Flächenverfügbarkeit für beidseitige Schutzstreifen wird für den Abschnitt der Buxtehuder Straße zwischen KVP Paschberg und KVP Markstraße / Schulstraße daher eine Geschwindigkeitsreduktion auf **Tempo 30** und die **Markierung von Fahrrad-Piktogrammen** auf der Fahrbahn vorgeschlagen. Diese Maßnahme kann gleichzeitig dazu beitragen, die gewünschte Verlagerung von Kfz-Durchgangsverkehren auf die Entlastungsstrecke K26n zu fördern. Zur Wahrung des neuen Tempolimits ist optional ein gepflasterter Mittelstreifen empfehlenswert.

Am **Knotenpunkt Buxtehuder Straße / Grashofweg / Klosterstraße** verläuft neben den genannten Hauptrouten auch eine Strecke im Nebennetz (vgl. Abbildung 28). Für sichere Abbiege-, Einbiege- und Querungsvorgänge des Radverkehrs an diesem Punkt ist eine **Sprunginsel** auf der Buxtehuder Straße sinnvoll. Diese dient ebenso Fußgängern als Querungshilfe und unterstützt die Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Abschnitt der Buxtehuder Straße.

### 5.3.5 Klingenbergrouten

Die Klingenbergrouten verbinden die Wohnsiedlung zwischen Buxtehuder Straße und Griemshorster Straße mit der Ortsmitte, dem Bahnhof und den weiterführenden Schulen (vgl. Abbildung 24). Zudem schließt am Ortseingang die Ruschwedel-Route an. Die schwarz-gestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme in der Übersichtsgrafik zeigen an, auf welchen Abschnitten der Route Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

Die Ortsmitte wird über die Straße Auf dem Klingenberg, Klosterstraße und Buxtehuder Straße erreicht. Für diesen Routenabschnitt tragen die bereits genannten Maßnahmen in Kap. 5.3.4 zu einer sicheren Radverkehrsführung bei.

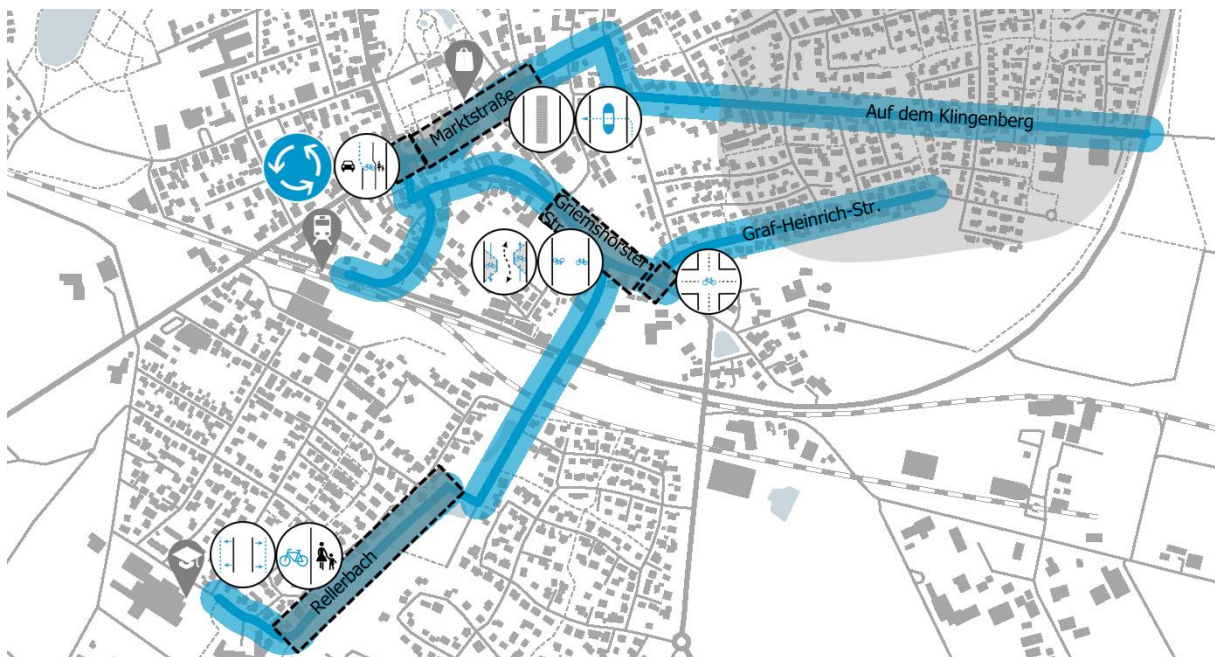


Abbildung 24: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen auf den „Klingenbergrouten“

Die **Marktstraße** ist Haupteinkaufsstraße und wird gleichzeitig trotz Entlastungsstrecke von umfangreichen, gebietsfremden Verkehren durchfahren. Aufgrund ihrer Lage in der Ortsmitte Durchgangsstraße zugleich. Trotz diverser Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (u.a. Tempo 30, Minderung Fahr-



bahnbreite, platzartige Gestaltung) und Verlagerung von Durchgangsverkehren auf die Entlastungsstrecke K26n, durchqueren rd. 940 Kfz/Spitzenstunde die Marktstraße (SHP, 2014).

Für eine weitere Entlastung der Marktstraße von Kfz-Verkehr und für eine Förderung des Radverkehrs gilt es primär, das **bestehende Konzept** mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen konsequent umzusetzen. Der Grad der Verkehrsberuhigung könnte zudem mit der Schaffung von **Querungsmöglichkeiten** und einem gepflasterten **Mittelstreifen**, der eine optische und physische Verschmälerung der Fahrbahn erzeugt, erhöht werden. Abbildung 25 zeigt eine Visualisierung. Darüber hinaus könnten ggf. signaltechnische bzw. bauliche Anpassungen der Knotenpunkte Fr.-Huth-Straße / Am Bundesbahnhof und Buxtehuder Straße / Im Sande / K26 / K26n die alte Ortsdurchfahrt weiter aufwerten. Alternativ ist die **Umleitung** des Radverkehrs durch den Klosterpark möglich.



Abbildung 25: Visualisierung eines gepflasterten, optisch wirkenden Mittelstreifens in der Marktstraße

Am **KVP Herrnstraße / Marktstraße / Griemshorster Straße / Fr.-Huth-Straße** treffen viele Routen des Hauptradverkehrsnetzes aufeinander. Entsprechend ist hier ein hohes Radverkehrsaufkommen zu erwarten. Im Bestand wird der Radverkehr am KVP gemeinsam mit dem Fußverkehr auf den Nebenflächen geführt, die verfügbaren Flächen sind überwiegend sehr schmal und entsprechen nicht den empfohlenen Regelbreiten der FGSV (RASt 06). Die alternative Radverkehrsführung auf der Fahrbahn wird generell innerorts und hinsichtlich der Verkehrssicherheit bis 15.000 Kfz/24h von der FGSV empfohlen. Aufgrund des Landesstraßencharakters der Fr.-Huth-Straße und Herrenstraße sowie



den prognostizierten zukünftigen Verkehrsmengen von ca. 16.500 Kfz/24h (SHP, 2014) sind jedoch Akzeptanzprobleme zu erwarten.

Die Route zum Bahnhof verläuft über die Graf-Heinrich-Straße, die Griemshorster Straße und Böberstroot, da hier unterbrechungsfreies Radfahren möglich ist. Am **Knotenpunkt Griemshorster Straße / Klosterstraße** beginnt die Tempo-30-Strecke Richtung Ortsmitte. Zur Verdeutlichung der Geschwindigkeitsbegrenzung kann der **Knotenpunkt aufgepflastert** werden (vgl. Abbildung 27).

Für die **Griemshorster Straße** wird eine Modifizierung der bestehenden Fahrbahnverengungen empfohlen (vgl. Abbildung 27). **Durchlässe für Radfahrende** sorgen für eine unterbrechungsfreie Fahrt, während Kfz ihre Geschwindigkeit anpassen müssen. Die Entfernung der markierten Mittellinie verdeutlicht Fahrzeugführern darüber hinaus die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung und die Markierung von **Fahrrad-Piktogrammen** die Radverkehrsführung im Mischprinzip auf der Fahrbahn.

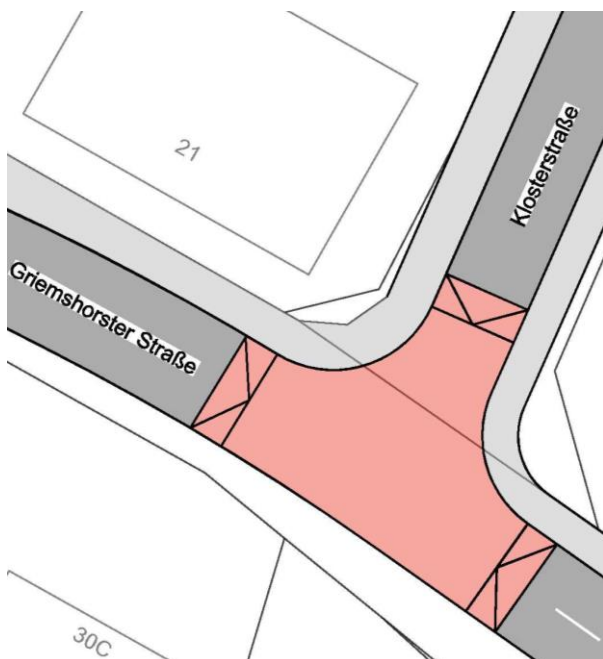


Abbildung 26: Konzeptskizze: Knotenpunktaufpflasterung Griemshorster Str. / Klosterstr.

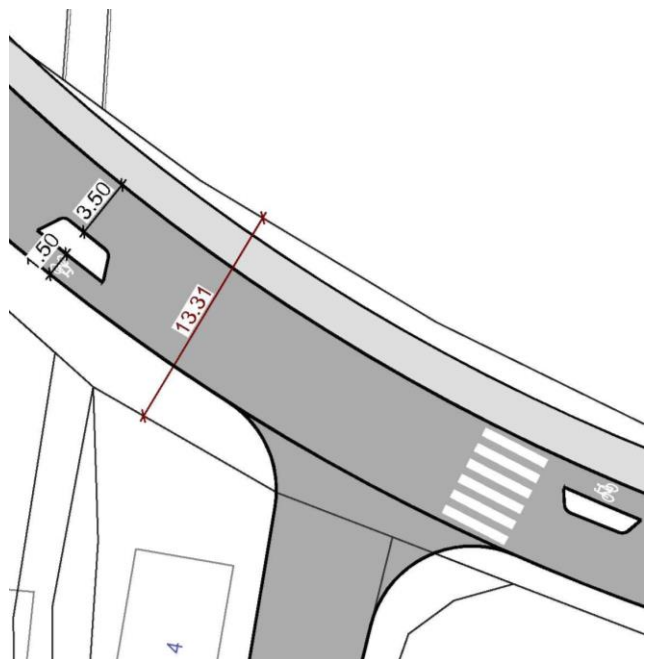


Abbildung 27: Konzeptskizze: Modifizierte Fahrbahnverengungen in Griemshorster Str.

Da dieser Routenabschnitt auch intensiv von Schülern der weiterführenden Schulen befahren wird, sind die genannten Maßnahmen zur Schaffung von Verkehrssicherheit besonders relevant.

Die selbständig geführten Wege im **Grünzug Rellerbach** zwischen Adolf-Peter-Krönke-Weg und Ulmenweg sollen analog zu den bereits gezeigten Routenabschnitten (vgl. Kap. 5.3.1, Abbildung 16) als **getrennte Geh- und Radwege** mit 5,00 m Breite gestaltet werden.

### 5.3.6 Nebennetz

Das Nebennetz verbindet benachbarte Wohnsiedlungen untereinander. Darüber hinaus können die untergeordneten Ziele wie Arbeitsstätten, Grundschulen, Kitas und Freizeitangebote von den Siedlungen aus erreicht werden (vgl. Abbildung 28). Die schwarz-gestrichelten Rahmen und dazugehörige Piktogramme zeigen an, auf welchen Abschnitten Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

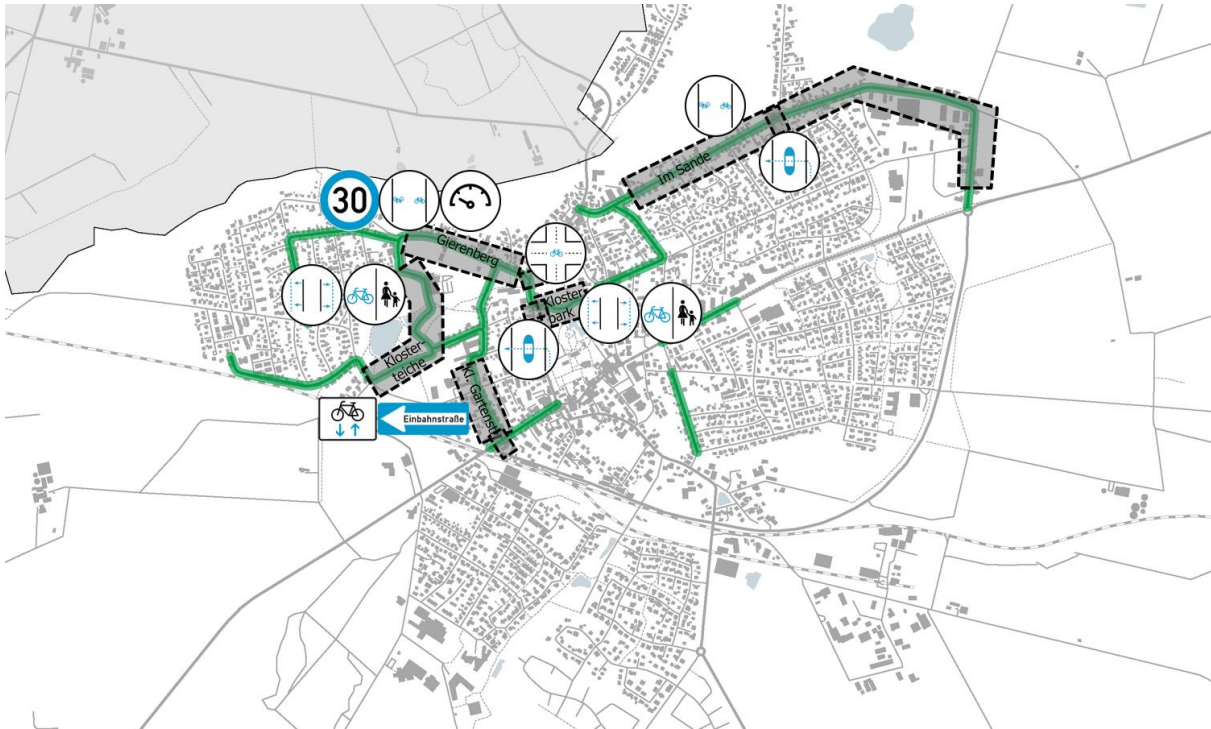


Abbildung 28: Übersicht der Maßnahmenempfehlungen im Nebennetz

In der Straße **Im Sande** wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 beibehalten. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn werden **Fahrrad-Piktogramme** aufgebracht (vgl. Abbildung 29). Der nordseitige Gehweg mit einer Breite von ca. 3,90 m kann zusätzlich für Radfahrer in Fahrtrichtung freigegeben werden. Fahrbahnrandparken für Pkw ist weiterhin möglich und trägt zur Geschwindigkeitsreduzierung bei.

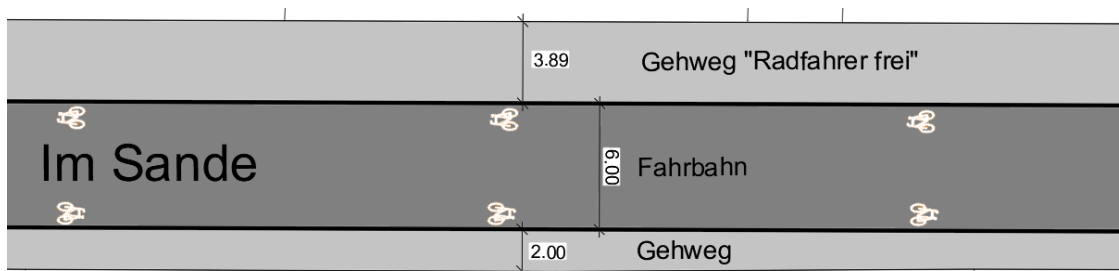


Abbildung 29: Konzeptskizze: Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn Im Sande

Auf dem **Gierenberg** ist die **Ausweitung der Tempo-30-Zone** bis zur Einmündung Herrenstraße sinnvoll. Radfahrende sollen weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Zur Verdeutlichung der Führung sollen ebenfalls **Fahrrad-Piktogramme** auf der Fahrbahn markiert werden. Bei Bedarf können geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen mit Durchlass für Radfahrer zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden. Mit dieser Maßnahme wäre das Fahrbahnrandparken in geordneter Weise weiterhin möglich.

Für eine fahrradfreundliche Gestaltung des **Knotenpunkts Herrenstraße / Gierenberg** nach Sanierung der Herrenstraße im Sommer 2019 ist auf Basis der bisherigen Planung die Gestaltung der Einmündung Gierenberg als **Gehwegüberfahrt** zu empfehlen. Diese kann ggf. auf Fahrbahnhöhe liegen und mit Tiefborden gestaltet sein, sodass die Vorfahrt geregelt wird. Fahrrad-Piktogramme mit Pfeilen verdeutlichen die erlaubte Zweirichtungsbefahrbarkeit der Furt (vgl. Abbildung 30).



Abbildung 30: Vorplanung: Gehwegüberfahrt

Die **Kleine Gartenstraße** ist eine Wohnstraße, die werktags hoch frequentiert wird von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Kindern der nahe gelegenen Grund- und Förderschule sowie der Kindertagesstätte in der Steinfeldsiedlung. Gleichzeitig nutzen Schulbusse sowie Eltern mit Pkw die Straße, um Kinder zu bringen. Um die Situation, insbesondere für Rad fahrende Kinder sicherer zu gestalten, wird die Einrichtung einer **Einbahnstraßenregelung** in Richtung Fr.-Huth-Straße mit **Radweg in Gegenrichtung** empfohlen. Abbildung 31 zeigt die erforderliche Verschmälerung der Fahrbahn auf 4,00 m Breite sowie die Anlage eines mindestens 1,60 m breiten Einrichtungsradweges Richtung Große Gartenstraße. Radfahrende in Richtung Fr.-Huth-Straße nutzen weiterhin die Fahrbahn. Der Pkw-

Verkehr mit Ziel Schule/Kita kann über die Herrenstraße und Große Gartenstraße ausweichen. Die Umleitung des Schulbusverkehrs ist mit dem Betreiber abzustimmen. Durch die Maßnahme kann darüber hinaus der Verkehrsfluss auf der Fr.-Huth-Straße verbessert werden, weil Rückstau durch linksabbiegende Kfz in die Kleine Gartenstraße entfällt.

Im Zuge der Maßnahme in der Kleinen Gartenstraße und zur Vereinheitlichung ist die **Verlagerung des Radweges in der Meybohmstraße** auf die gegenüberliegende, östliche Seite empfehlenswert.



Abbildung 31: Konzeptskizze: Einrichtung der Einbahnstraße Richtung Fr.-Huth-Straße mit Radweg in Gegenrichtung in der Kleinen Gartenstraße

Die selbständig geführten Wege im **Klosterpark** und an den **Klosterteichen** sollen analog zu den bereits gezeigten Routenabschnitten (vgl. Kap. 5.3.1, Abbildung 16) als **getrennte Geh- und Radwege** mit 5,00 m Breite gestaltet werden.

Für Radfahrende, die den Abschnitt zwischen der Steinfeldsiedlung und dem Klosterpark befahren, ist zudem z.B. eine Sprunginsel als **Querungshilfe für die Herrenstraße** empfehlenswert.



## 5.4 Zielzustand Flecken Harsefeld

Die Routen des außerörtlichen Radverkehrsnetzes binden die Dörfer des Fleckens, Issendorf, Ruschwedel, Griemshorst, Hollenbeck, Klein Hollenbeck, sowie das Gewerbegebiet Weißenfelde an die Ortschaft Harsefeld an. Zudem ist eine Route nach Bargstedt aufgrund der räumlichen Nähe in das Netz aufgenommen (vgl. Abbildung 32). Das außerörtliche Radverkehrsnetz schließt lückenlos an das innerörtliche Hauptradverkehrsnetz an.

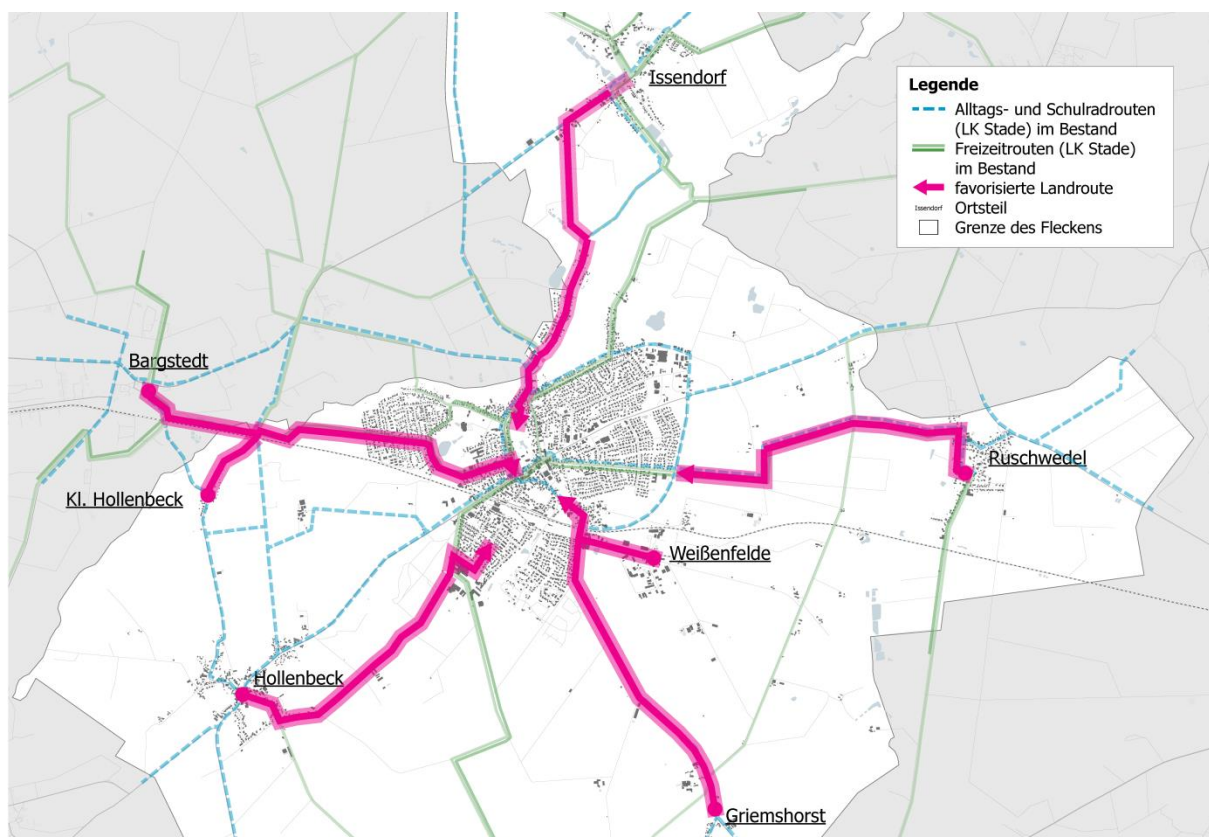


Abbildung 32: Radverkehrsnetz Flecken Harsefeld

Den Routen nach Issendorf, Ruschwedel und Hollenbeck kommt aufgrund der analysierten Bevölkerungsdichte in den Ortsteilen eine höhere Bedeutung zu als den Routen Griemshorst und Weißenfelde. Den Ortsteil-Routen Klein Hollenbeck und Bargstedt bzw. der gebündelten Route kommt aufgrund ihrer Fusion eine ähnliche Bedeutung zu. Entsprechend sind die prioritäre Betrachtung und Umsetzung von Maßnahmen an den erstgenannten Ortsteil-Routen empfehlenswert.

#### 5.4.1 Issendorf-Route

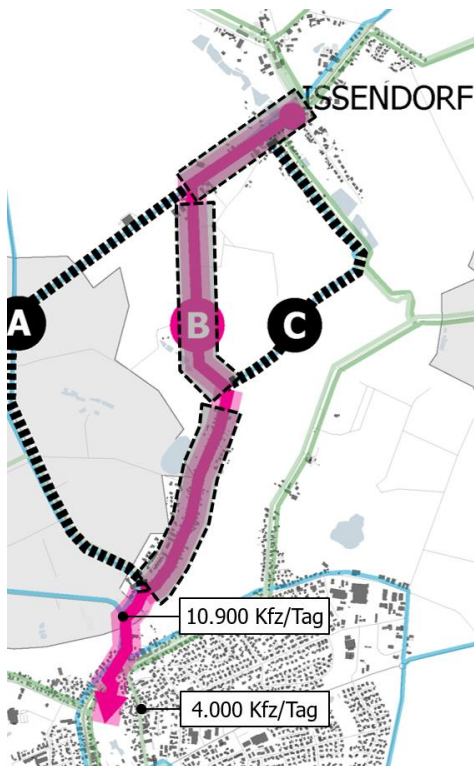


Abbildung 33 zeigt den priorisierten Verlauf der Issendorf-Route Variante B gegenüber den Varianten A und C, der u.a. hinsichtlich der Direktheit, der Erschließungswirkung und Umfeldqualität punkten kann. Die schwarz-gestrichelten Rahmen zeigen an, auf welchen Abschnitten Optimierungen für den Radverkehr erforderlich bzw. empfehlenswert sind.

Die Route verläuft in Issendorf entlang der Horneburger Straße. Auf diesem Abschnitt ist die Instandsetzung des wurzelgeschädigten, straßenbegleitenden Geh- und Radweges und die Freihaltung dessen von Grünbewuchs empfehlenswert. An der Einmündung Im Heidmoor biegt die Route auf den asphaltierten Wirtschaftsweg ab und verläuft über den Issendorfer Weg bis zur Herrenstraße. Auf diesen beiden Abschnitten sind punktuell Ausbesserungen der Fahrbahn zu empfehlen.

Abbildung 33: Die Issendorf-Route

#### 5.4.2 Ruschwedel-Route

Der Verlauf der Ruschwedel-Route mit Übersicht der Maßnahmen ist in Abbildung 34 dargestellt. Die priorisierte Route ist übereinstimmend mit der Freizeitroute auf gleicher Strecke und verläuft größtenteils entlang des Steinbeckforsts. Die Direktheit sowie die Umfeldqualität der gewählten Route sind hier hervorzuheben.

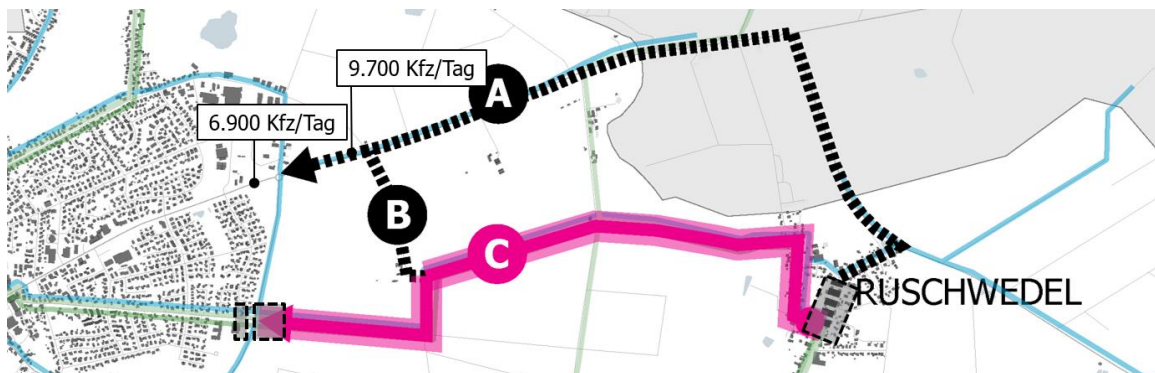


Abbildung 34: Die Ruschwedel-Route

Für eine gesteigerte Qualität der Alltagsroute sind zwei Maßnahmen vor bzw. nach Querung der Entlastungsstrecke K26n zu empfehlen. Dies ist zum einen die Befestigung des kurzen Streckenabschnittes östlich des Knotenpunktes, zum anderen die Markierung einer Ableitung vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn Auf dem Klingenberg, sodass die Radverkehrsführung im Mischverkehr verdeutlicht wird.

### 5.4.3 Weißenfelde-Route

Abbildung 35 zeigt den priorisierten Verlauf der Weißenfelde-Route Variante A gegenüber der Variante B, die hinsichtlich der Direktheit und geringem baulichen Aufwand Vorteile bietet.

Auf der Weißenfelder Straße ist die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens Richtung ortsauswärts als Ergänzung zum Geh- und Radweg (ortseinwärts) möglich. Die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Griemshorster Straße / K26n ist zu klären: Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist direkt und knüpft an die Radverkehrsführung auf der Griemshorster Straße an. Bei Beibehalt der Führung auf den Nebenflächen ist eine entsprechende Aufleitung des Radverkehrs auf die Geh- und Radwege erforderlich. Am Knotenpunkt Weißenfelder Straße / Griemshorster Straße würde – bei Beibehalt der vorgenannten Führung auf Nebenflächen – eine Querungshilfe die sichere Überquerung der Griemshorster Straße für Radfahrende erleichtern.

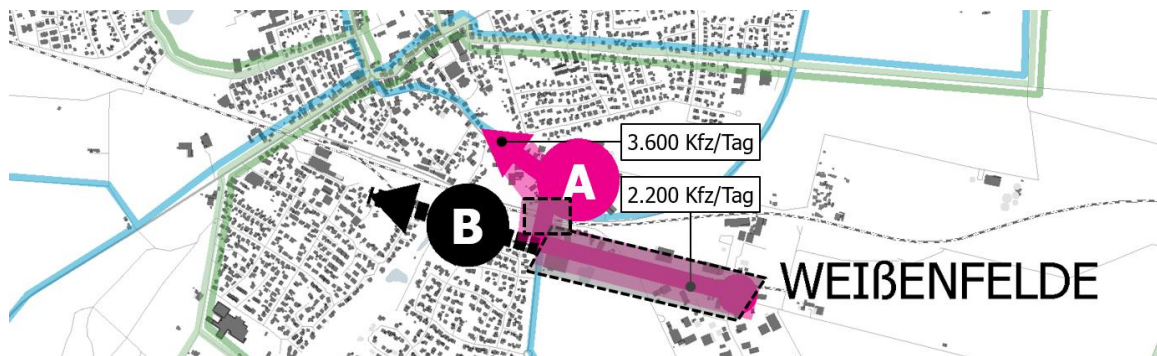


Abbildung 35: Die Weißenfelde-Route

### 5.4.4 Griemshorst-Route

Der Verlauf der Griemshorst-Route auf dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Griemshorster Straße ist in Abbildung 36 dargestellt. Der letzte Teilabschnitt der priorisierten Route ist übereinstimmend mit der Weißenfelde-Route. Maßnahmen darüber hinaus scheinen für eine hochwertige Alltagsroute nicht erforderlich.

#### 5.4.5 Hollenbeck-Route

Abbildung 37 zeigt den priorisierten Verlauf der Hollenbeck-Route über die Straße Oberdorf und Stahlmannskamp in Hollenbeck, den asphaltierten und den für private Pkw gesperrten Wirtschaftsweg, bevor die Route in Harsefeld Süd an die Brückenroute anschließt. Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegequalität scheinen nicht erforderlich.

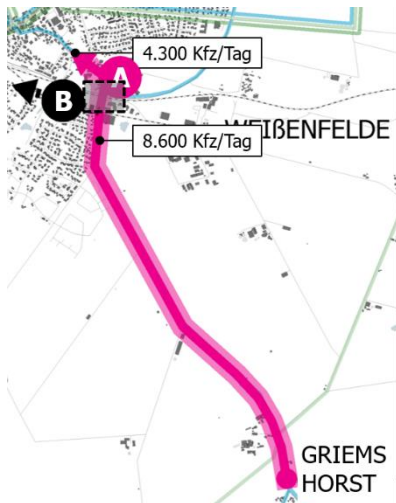


Abbildung 36: Die Griemshorst-Route

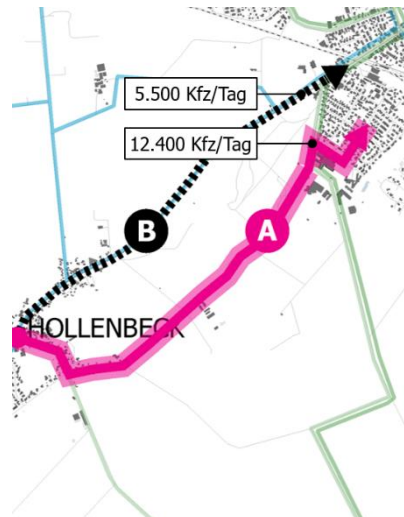


Abbildung 37: Die Hollenbeck-Route

#### 5.4.6 Klein-Hollenbeck-Route

Die favorisierte Klein-Hollenbeck-Route verläuft im Wesentlichen durch das Naturschutzgebiet Aueniederung und auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg, bevor am Ortseingang an die Steinfeldroute angeknüpft wird. Eine Ausbesserung der im Naturschutzgebiet liegenden Waldwege nördlich und südlich der Bahntrasse ist empfehlenswert, dafür sind stets die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen. Maßnahmenempfehlungen darüber hinaus bestehen nicht.

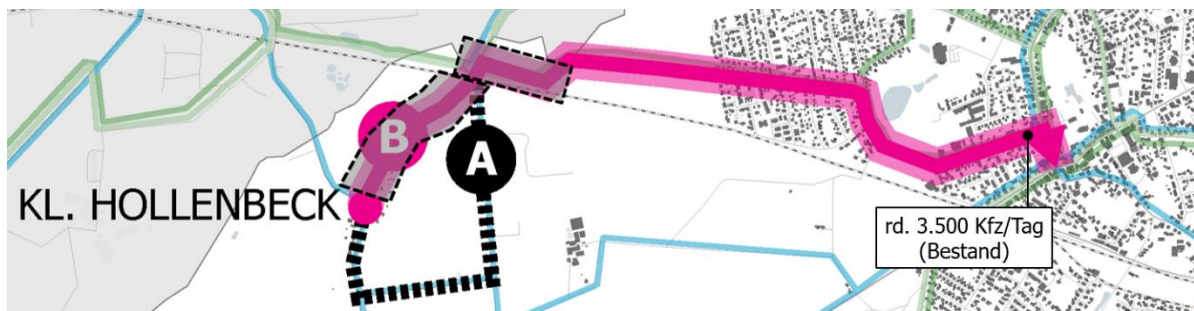


Abbildung 38: Die Klein-Hollenbeck-Route



#### 5.4.7 Bargstedt-Route

Abbildung 35 zeigt den priorisierten Verlauf der Bargstedt-Route Variante A gegenüber den Varianten B und C entlang der K46. Als ausschlaggebende Faktoren sind hier u.a. die Direktheit und die Umfeldqualität hervorzuheben.

Als Maßnahmenempfehlung zur Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung einer Querungshilfe an der K77 auf Höhe des Waldweges zu nennen, um eine sichere Querung zu ermöglichen. Weiter ist analog zu der in Kap. 5.4.6 genannten Maßnahme eine Ausbesserung des bahntrassenbegleitenden Weges unter Berücksichtigung der Naturschutzbelange empfehlenswert. Die Route verläuft anschließend auf gleicher Strecke wie die Klein-Hollenbeck-Route und endet in der Steinfeldsiedlung.

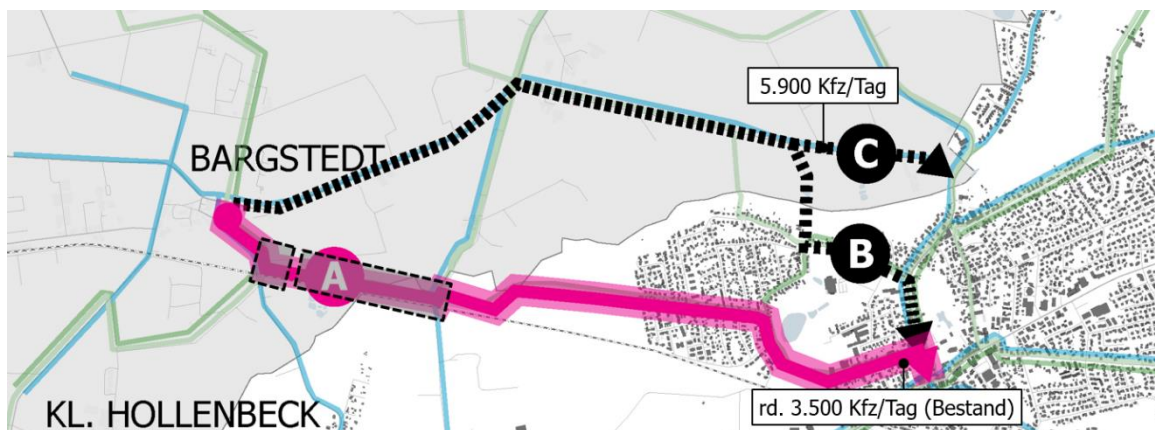


Abbildung 39: Die Bargstedt-Route

#### 5.5 Grobe Kostenschätzung

Im derzeitigen Planungsstadium lassen sich die zu erwartenden Kosten für die Realisierung nur sehr grob abschätzen. Eine Ermittlung enthält Abbildung 40.

Es zeigt sich ein Kostenvolumen von (aufgerundet) 900 Tsd. €. Davon entfallen ca. 700 Tsd. € auf sechs Aus- bzw. Umbaumaßnahmen. Ein großer Teil der Maßnahmen ist entsprechend kleinteilig und eher einfach umsetzbar, darauf entfallen ca. 200 Tsd. €.

|                           | <b>Straßenraum</b>                       | <b>Maßnahme</b>                | <b>Länge in m</b> | <b>Fläche in qm</b> | <b>Stückzahl</b> | <b>Kostenschätzung</b> |
|---------------------------|------------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---------------------|------------------|------------------------|
| <b>Brückenroute</b>       | Weg zw. Carl-Diemstr. & Brakenweg        | Aufweitung, Pflasterung        | 140 m             | 700 qm              |                  | <b>32.200 €</b>        |
|                           | KP Querweg/Ulmenweg                      | Neugestaltung Aufpflasterung   |                   | 245 qm              |                  | <b>17.395 €</b>        |
|                           | Querweg                                  | Fahrrad-Piktogramme            | 550 m             |                     | 37               | <b>2.567 €</b>         |
|                           | Böberstroot                              | Fahrrad-Piktogramme            | 185 m             |                     | 12               | <b>863 €</b>           |
|                           | Querung Am Bundesbahnhof                 | Mittelinsel                    |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | KP Böberstroot/Griemshorster Str.        | Gehwegüberfahrt                | 6 m               | 22 qm               |                  | <b>1.562 €</b>         |
| <b>Nordroute</b>          | Querung Herrenstraße                     | Mittelinsel                    |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | Herrenstr. (Harsefelder Str. - Im Sande) | Umgestaltung                   | 220 m             | 2.860 qm            |                  | <b>205.480 €</b>       |
|                           | KVP Herrenstraße/Im Sande                | Auf-/Ableitung Radverkehr      |                   |                     | 2                | <b>848 €</b>           |
|                           | Querung Herrenstraße                     | Mittelinsel                    |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | Wege im Klosterpark                      | Aufweitung, Teil-Pflasterung   | 685 m             | 70 qm               |                  | <b>3.220 €</b>         |
| <b>Steinfeld-routen</b>   | Steinfeldstraße                          | Fahrrad-Piktogramme            | 455 m             |                     | 30               | <b>2.123 €</b>         |
|                           | Gr. Gartenstraße                         | Fahrrad-Piktogramme            | 455 m             |                     | 30               | <b>2.123 €</b>         |
|                           | Am Bundesbahnhof (bis Bahnhof)           | Fahrrad-Piktogramme            | 200 m             |                     | 13               | <b>933 €</b>           |
|                           | Waldweg                                  | Aufweitung, Teil-Pflasterung   | 430 m             | 2.150 qm            |                  | <b>98.900 €</b>        |
| <b>Heuweg-route</b>       | KP Grashofweg/Buxtehuder Str./Kloster    | Mittelinsel                    |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | Buxtehuder Str. (KVP Schulstr.-KVP Pas   | Fahrrad-Piktogramme            | 475 m             |                     | 32               | <b>2.217 €</b>         |
|                           |                                          | ggf. Mittelstreifen pflastern  | 475 m             | 238 qm              |                  | <b>16.863 €</b>        |
|                           | KVP Buxtehuder Str./Paschberg            | Auf-/Ableitung Radverkehr      |                   |                     | 2                | <b>848 €</b>           |
| <b>Klingenberg-routen</b> | KP Klosterstraße/Griemshorster Str.      | Aufpflasterung                 |                   | 185 qm              |                  | <b>13.135 €</b>        |
|                           | Griemshorster Straße                     | Fahrrad-Piktogramme            | 590 m             |                     | 39               | <b>2.753 €</b>         |
|                           |                                          | Verengungen mit Durchlass      |                   |                     |                  | <b>2.000 €</b>         |
|                           | Weg Am Rellerbach (s. Brückenroute)      | Aufweitung, Teil-Pflasterung   | 325 m             | 1.625 qm            |                  | <b>74.750 €</b>        |
|                           | Marktstraße                              | Querungsmöglichkeiten          |                   |                     | 2                | <b>5.000 €</b>         |
|                           |                                          | ggf. Mittelfstreifen pflastern | 280 m             | 140 qm              | 1                | <b>9.940 €</b>         |
| <b>Nebennetz</b>          | Im Sande                                 | Fahrrad-Piktogramme            | 2.000 m           |                     | 33               | <b>2.333 €</b>         |
|                           |                                          | Querungsmöglichkeit            |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | Gierenberg                               | Fahrrad-Piktogramme            | 510 m             |                     | 9                | <b>595 €</b>           |
|                           | KP Herrenstraße/Gierenberg               | Gehwegüberfahrt                | 11 m              | 44 qm               |                  | <b>3.124 €</b>         |
|                           |                                          | ggf. Verengungen mit Durchlass |                   |                     |                  |                        |
|                           | Klosterteiche                            | Aufweitung, Teil-Pflasterung   | 715 m             | 3.575 qm            |                  | <b>164.450 €</b>       |
|                           | Klosterpark                              | Aufweitung, Teil-Pflasterung   | 225 m             | 1.125 qm            |                  | <b>51.750 €</b>        |
|                           | Herrenstraße/Klosterpark                 | Mittelinsel                    |                   |                     | 1                | <b>2.500 €</b>         |
|                           | Kl. Gartenstraße                         | Straßenumgestaltung            | 200 m             | 2.000 qm            |                  | <b>140.000 €</b>       |
| <b>Gesamt</b>             |                                          |                                |                   |                     |                  | <b>872.973 €</b>       |

Abbildung 40: Grobe Kostenschätzung

## 6 WEGWEISUNG

Für die Alltagsrouten im Flecken und der Ortschaft Harsefeld soll eine angemessene Radwegweisung aufgestellt werden, sobald wesentliche Teile der jeweiligen Route durchgängig befahrbar sind. Die Alltagsrouten sollen in das landkreisweite Wegweisungssystem eingebunden werden. Abbildung 41 zeigt ein Beispiel für die Gestaltung der Wegweisung, die im Sinne einer bundesweiten Einheitlichkeit im gleichen Stil und unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV zu empfehlen ist. Für eine zielorientierte Wegweisung werden Zielpunkte des Hauptnetzes – Ortsmitte, Bahnhof, die weiterführenden Schulen sowie die jeweiligen Ortsteile im Flecken Harsefeld und Wohnsiedlungen in der Ortschaft – ausgewiesen.



Abbildung 41: Beispiel für einen Wegweiser mit Zielorten auf Gemeindeebene

Die Beschilderung soll Ziel-, Richtungs- und Entfernungsangaben sowie die Nummerierung der Routen beinhalten. Um eine Netzwirkung zu erzielen, soll ein besonderer Schwerpunkt der Wegweisung an den wichtigen Knotenpunkten der Alltagsrouten liegen. Ergänzend sollen Pfeilwegweiser die durchgängige Befahrbarkeit ohne Suchen ermöglichen.

Auf den jeweiligen Routen sind die Standorte von Wegweisern zunächst auf der Makroebene (also z.B. die Auswahl einer bestimmten Kreuzung) zu bestimmen und dann innerhalb des ausgewählten Bereiches kleinräumig festzulegen. Dabei wird zwischen Standorten für Zielangaben und Standorten für Zwischenwegweiser (also alleiniges Pfeilsymbol für die Routenrichtung) unterschieden. Eine Vorauswahl von wichtigen Standorten zeigt Abbildung 42).

Die Berücksichtigung vorhandener Wegweiser von z.B. Freizeitrouten kann bei der Standortwahl helfen. Bereits vorinstallierte Schildständer können den baulichen und finanziellen Aufwand gering halten.

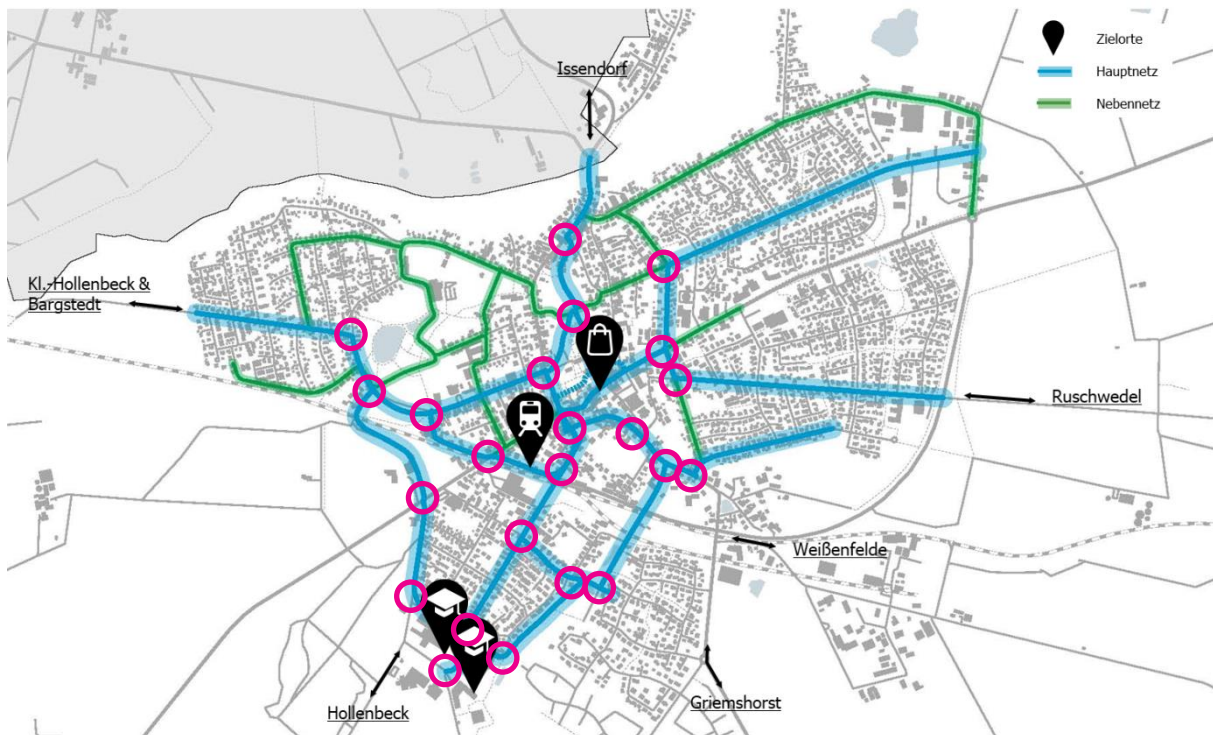


Abbildung 42: Vorauswahl wichtiger Standorte für die Wegweisung innerorts

## 7 FAHRRADPARKEN

Ziel ist die Entwicklung einer Systematik, wie das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum künftig verbessert werden kann. Als Betrachtungsschwerpunkte wurden folgende Bereiche identifiziert:

- Bahnhof Ruschwedel
- Bahnhof Harsefeld
- Primäre und sekundäre Schulen
- Ortszentrum
- Freibad

Um eine zunehmende Fahrradnutzung zu fördern, sind qualitativ hochwertige und quantitativ ausreichende Fahrradabstellanlagen unabdingbar. Die Abstellanlagen sollten u.a. dem Fahrrad einen guten Halt geben, gut zugänglich sein, über einen guten Diebstahlschutz verfügen und darüber hinaus stadtgestalterisch verträglich sein, was insbesondere für die Ortsmitte relevant sein dürfte. Allgemein eignen sich sogenannte Anlehnbügel gut für den öffentlichen Raum und die tägliche Nutzung. Vor dem Hintergrund der Marktentwicklung von Lastenrädern, Fahrradanhängern, eBikes und eScootern ist zudem empfehlenswert auch diesen Rädern an bestimmten Orten wie Nahversorgern ausreichend Fläche vorzuhalten.



Die Kapazität der Abstellanlagen orientiert sich im Regelfall an der aktuellen Nachfrage. Für eine Bedarfsabschätzung sind in erster Linie die städtebauliche Nutzungsstruktur und -dichte, die im Einzugsbereich bestehende Bevölkerungsstruktur sowie die Quantität und die Qualität der Wegeinfrastruktur und alternativer Verkehrsmittel, insbesondere des ÖPNV relevant.

Abstellanlagen an **Bahnhöfen** erweitern den Einzugsbereich gegenüber der fußläufigen Erschließung um ein Vielfaches – auch in dünner besiedelten Bereichen. An den Bahnhöfen Ruschwedel und Harsefeld ist bereits ein hoher Bedarf an Abstellanlagen ersichtlich. Während in Harsefeld verschiedene Formen von Abstellanlagen wie Anlehnbügel, abschließbare Boxen und Doppelstockparker in ausreichendem Maße vorhanden sind (vgl. Abbildung 46), übersteigt in Ruschwedel offenbar die Nachfrage das Angebot. Hier erscheint eine Ausweitung der hochwertigen, überdachten Anlage sinnvoll. Aufgrund der starken Konzentration von Verkehrsströmen am Bahnhof Ruschwedel ist bei den Zufahrten zu Abstellanlagen besonders darauf zu achten, dass Konflikte mit dem Fußverkehr und Kfz-Verkehr vermieden werden.

An **Grundschulen und weiterführenden Schulen** besteht regelmäßig tagsüber zu festen, langen Zeiträumen Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen. Auch hier ist nach Möglichkeit ein Wetterschutz vorzusehen und eine gute Einsehbarkeit der Anlage zu wählen. Die Qualität der Abstellanlagen ist divers: während z.B. die Grundschule am Feldbusch hochwertige Bügel aufweist, ist das Aue-Geest-Gymnasium mit mäßig komfortablen, Vorderradhaltern ausgestattet, an denen Fahrräder schlecht zu sichern sind. Ähnlich wie am Bahnhof ist auf eine verkehrssichere Gestaltung der Zufahrten zu Abstellanlagen an Schulen besonderen Wert zu legen.

Im **Ortszentrum** sowie an Standorten der **Nahversorgung** sind darüber hinaus Abstellanlagen besonders wichtig, um den Radverkehr in Harsefeld zu fördern. Wenn im Ortszentrum nicht immer ausreichend Fläche für Abstellanlagen vorhanden sind oder das Fahrrad nicht mehr komfortabel genutzt werden kann (z.B. Marktstraße), so bieten sich in räumlicher Nähe Sammelparkplätze an. Im Einkaufsverkehr besteht zudem ein erhöhter Flächenbedarf durch Körbe, Packtaschen oder auch Lastenanhänger/-räder.



Abbildung 43: Vorderradhalter am Aue-Geest-Gymnasium



Abbildung 44: Anlehnbügel an der Grundschule Feldbusch



Abbildung 45: Situation am Bf. Ruschwedel



Abbildung 46: Abstellanlagen Bf. Harsefeld

## 8 WEITERE INHALTE

### *Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln*

Über die Bereitstellung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten zum ÖPNV, insbesondere an den Bahnhöfen Ruschwedel und Harsefeld, ist die Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Förderung einer intermodalen Mobilität gegeben.

### *Service und Öffentlichkeitsarbeit*

Ein gut ausgebauter Service für Radfahrer und Interessierte seitens der Gemeinde ist eine wichtige Säule für die Förderung des Radverkehrs in Alltag und Freizeit. Der Service sollte möglichst analog und digital u.a. ein Informationsangebot über das Routennetz beinhalten, Auskunft über öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen, die Anmietung dieser sowie Kontakte zu Fahrradgeschäften und -werkstätten geben. Gleichzeitig ist zu empfehlen, neben dem Informationsangebot auch eine Kontaktadresse/Ansprechpartner bereitzustellen, an den Wünsche, Probleme und Hinweise zum Thema Radverkehr und Fahrradparken in Harsefeld gerichtet werden können. Ein besonderer Service könnte darüber hinaus mit einer öffentlichen, fest verbauten Luftstation oder Reparaturstation geleistet werden.

Mit einem hohen Maß an Öffentlichkeitsarbeit kann das Fahrrad als alltägliches, praktisches Verkehrsmittel in den Fokus gerückt und allen Bürgern sichtbar gemacht werden.

Eine Artikel-Serie in der Tageszeitung und in sozialen Netzwerken kann Themen behandeln, die Radfahrer und Pkw-Fahrer bewegen, Verkehrswissen streuen, über Neuerungen informieren und letztendlich dazu beitragen, Verständnis und Respekt gegenüber allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen. Der Vorteil dieser Medien liegt darin, dass alle Bürger erreicht werden können -unabhängig vom Interesse am Radfahren.

Eine Mobilitätserziehung bereits im Kindesalter ist grundlegend für ein bewusstes Verhalten im Straßenverkehr, ob als Fußgänger, Radfahrer oder Pkw-Fahrer. Schulkindern kann z.B. über das Angebot „Mit dem Rad zur Schule“ des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Kooperation mit dem ADFC Wissen über Straßenverkehrsregeln und Verhalten als Radfahrer vermittelt werden. Hier werden auch die Eltern und Lehrkräfte zu Aktion aufgerufen. Für alle Schulen ist es darüber hinaus erforderlich, die Schulwegpläne für Fußgänger und Radfahrer ansprechend zu gestalten, regelmäßig zu aktualisieren und an die Schülerschaft zu verteilen.

Über den jährlich im Sommer stattfindenden, bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN des Klima-Bündnisses können alle Bürger, die in Harsefeld arbeiten, zur Schule gehen, in Vereinen oder als Ratsmitglieder aktiv sind, zum Radfahren ermuntert werden. Der Flecken Harsefeld nahm im Sommer 2019 erstmalig erfolgreich teil. Die gewonnenen Daten aus dem Wettbewerb zum Radfahrverhalten der Teilnehmenden können analysiert und sinnvoll für die Radverkehrsplanung verwendet werden.

### *Radtourismus*

Harsefeld präsentiert sich als attraktiv für Freizeitradler und Radwanderer. Neben bestehenden, gut ausgebauten und beschilderten Freizeitrouten der Samtgemeinde und des Landkreises, ist Harsefeld Station u.a. auf dem norddeutschen Radwanderweg Mönchsweg und deutschen Jakobsweg. Um das touristische Angebot für Radfahrer zu erweitern, regten Bürger in den Beteiligungsveranstaltungen u.a. an, innenstadtnah Kurzzeitmietboxen (bspw. an der Marktstraße) bereitzustellen. In diesen könnten Fahrräder samt den Gepäckstücken sicher verstaut werden, um den Ort zu erkunden.

### *Elektromobilität*

Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes gibt es aktuell noch nicht in Harsefeld. Es ist geplant, Ladestationen am Bahnhof und im Ortszentrum zu schaffen. Für E-Pkw bestehen bereits zwei Ladestationen mit je zwei Ladepunkten auf dem Friedrich-Tobaben-Platz im Ortszentrum sowie auf dem Parkplatz eines Nahversorgers an der Fr.-Huth-Straße.

### *Soziale Teilhabe und Gesundheit*

Radverkehr fördert die soziale Teilhabe an der Gesellschaft und zudem die Gesundheit. Insbesondere Personen, die noch nicht / nicht mehr für den motorisierten Verkehr geeignet sind oder kein eigenes Fahrzeug finanzieren können, haben die Möglichkeit, sich aktiv und selbständig mit dem Fahrrad fortzubewegen und so verstärkt an gesellschaftlichen Interaktionen teilzunehmen. Mit dem Bau der Fußgänger- und Radfahrerbrücke, den Planungen zur barrierefreien Straßensanierung im Steinfeldquartier im Rahmen des KlimaQuartiers und dem Radverkehrskonzeptes geht Harsefeld einen weiteren wichtigen Schritt, um eine fahrradfreundliche Gemeinde zu werden.

## **9 AUSBLICK**

Das vorliegende Radverkehrskonzept liefert eine fortschreibungsfähige Grundlage zur Umsetzung von Maßnahmen im Zuge der Radverkehrsförderung. Eine Erhöhung des Detailgrades kann für die konkrete Umsetzungsplanung einzelner Maßnahmen sinnvoll sein.

Hinsichtlich einer Phasierung der Konzeptumsetzung ist den Routen des Hauptnetzes gegenüber dem Nebennetz und den Ortsteil-Routen Priorität einzuräumen. Im Hauptnetz sollen die Routen mit Anschlusspunkten an die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Fokus der Umsetzung stehen. Im Sinne der Radverkehrsförderung sollte auch darauf geachtet werden, fertiggestellte Abschnitte und Routen öffentlichkeitswirksam zu eröffnen.



Parallel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Routen des Gesamtnetzes auch bei Straßenraumumgestaltungen aus anderen Anlässen berücksichtigt werden und mögliche Synergieeffekte voll ausgenutzt werden.

## **LITERATURVERZEICHNIS**

**FGSV** Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr [Merkblatt] / Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. – Köln: FGSV Verlag GmbH, 1998

**FGSV** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) / Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. – Köln: FGSV Verlag GmbH, 2006

**FGSV** Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren [Merkblatt] / Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. – Köln: FGSV Verlag GmbH, 2006

**FGSV** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS [Buch] / Hrsg. Verkehrswesen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. - Köln : FGSV Verlag GmbH, 2009.

**LK Stade** Radwegekonzept des Landkreises Stade [Bericht] /Hrsg. Landkreis Stade, 2018 (Entwurfassung)

**SHP Ingenieure GbR** Gemeinde Harsefeld. Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans [Bericht]. - 2014.

## ANHANG

### Anhang I | Ergebniszusammenfassung der Sonnenschirmgespräche am 28.09.2018

- Bürgerbeteiligung im Rahmen des Baustarts der Fahrradbrücke (geladene Gäste), auf dem Friedrich-Tobaben-Platz (öffentlich)
- Teilnahme von rd. 25 Personen, rd. 70 Nennungen von Problemstellen, rd. 120 Klebepunkte

#### Problemstellen und Ideen

| Straßenraum                                  | Probleme/Kritik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Anregungen/Vorschläge                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Am Bahnhof Süd / Querweg                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2x</b> Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr an Knoten Am Bahnhof Süd (Einbahnstraße)/Querweg, weil <b>Einbahnstraße auf Zweirichtungsradverkehr im Querweg</b> trifft; durch die neue Brücke Verschärfung der Gefahrenstelle</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines <b>Wendehammers</b> in der Straße Am Bahnhof Süd um Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und die Brücke nutzenden Radfahrern zu vermeiden</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                |
| Am Gierenberg                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung <b>Tempo 30</b>, Schild vorziehen bis zum Fotogeschäft</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Böberstroot                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Rutschiger Belag</b> bei Nässe und im Winter</li> <li>• Durch Abschüssigkeit <b>hohe Geschwindigkeit der Radfahrer</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schulwegsicherung</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Buxtehuder Straße                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3x Gemeinsamer Geh- und Radweg ist zu schmal</b> für Fuß- und Radverkehr, dadurch Konflikte</li> <li>• am Kreisverkehr Buxtehuder Str./Paschberg wird <b>Schutzstreifen nicht angenommen</b>, Radfahrer nutzen vorwiegend den gemeinsamen Geh- und Radweg und die Furten</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2x</b> Bestehende <b>Radwegführung</b> (Radfahrstreifen,-schutzstreifen) <b>erweitern</b></li> <li>• Einseitig geplanter <b>Schutzstreifen</b> zwischen Paschberg und Schulstr. ist nutzlos, bitte <b>beidseitig</b></li> </ul>                                                                                                                                              |
| Friedrich-Huth-Straße                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt es zu <b>Konflikten am Bahnübergang</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Optimierung der LSA-Schaltung</b> an der Einmündung Am Bahnhof Süd nahe dem Bahnübergang; bei Rot für Kfz Querung für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                         |
| Griemshorster Straße                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2x</b> Ecke Böberstroot: kein Radweg vorhanden, <b>Wegeführung unklar</b></li> <li>• Ecke Böberstroot: zukünftige Gefahrenstelle Kreuzungsbereich durch viele Radfahrer</li> <li>• Ecke Böberstroot: parkende Fahrzeuge behindern die Sicht im Kreuzungsbereich</li> <li>• Ecke Böberstroot: Bordsteinabsenkungen der Gehwege liegen versetzt, indirekte/lange Querung für Fußgänger und junge Radfahrer ist gefährlich</li> <li>• Griemshorster Str./ Graf-Heinrich-Str./Klosterstr.: <b>keine sichere Wegeverbindung</b> mit dem Fahrrad <b>abruptes Ende des Radweges</b> hinter Griemshorst (Richtung Kammerbusch?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecke Böberstroot: <b>Fußgängerüberweg</b> (Zebrastreifen) auf der Höhe Griemshorster Straße 1 (bei die Haar-Feen)</li> <li>• Ecke Böberstroot: <b>Versatz der abgesenkten Bordsteine</b>, um eine direkte Querung zu ermöglichen</li> <li>• Ecke Böberstroot: <b>Halteverbote</b> im Bereich der Einmündung</li> <li>• Einführung eines <b>beidseitigen Radweges</b></li> </ul> |
| Griemshorster Weg<br>Richtung Horster<br>Weg | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Radweg vorhanden, Wegeführung unklar</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Große Gartenstr. &<br>Kleine Gartenstraße    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo 30 oder Fahrradstraße</b>, Fahrradstreifen</li> <li>• Erteilung von <b>Halteverbotten</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Herrenstraße                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Radweg vorhanden, <b>Radverkehrsführung unklar</b></li> <li>• Herrenstraße/Harsefelder Straße: kein Radweg vorhanden, <b>Radverkehrsführung unklar</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo 30</b></li> <li>• Etablierung eines <b>Radfahrstreifens</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Im Sande                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecke Feldstraße: es gibt <b>ein fehlendes Stück Gehweg</b> westseitig</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3x Tempo 30</b>, Blockaden einrichten</li> <li>• Erteilung von <b>Halteverbotten</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Jahnstraße                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Breiter Geh- und Radweg</b> (auf der Sportplatzseite)</li> <li>• <b>Halteverbot</b> (vom Parkplatz bis TUS-Haus)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                  |
| K26n                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2x Radweg</b>, um Neubaugebiet gut anzuschließen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Marktstraße                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecke Mittelstraße: <b>Missachtung der Rechts-vor-links-Regelung</b> von Radfahrern</li> <li>• <b>3x Konflikte</b> zwischen Fußgängern und Radfahrern</li> <li>• Schwer befahrbar, Bordsteine zu hoch</li> <li>• <b>2x</b> kein Radweg vorhanden, <b>Radverkehrsführung unklar</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umwidmung zur <b>zeitweiligen Einbahnstraße</b> (wie die Sierichstraße in HH)</li> <li>• Umwidmung zur <b>Fahrradstraße oder Spielstraße</b></li> <li>• 2x Umwidmung zur <b>Fußgängerzone</b></li> <li>• <b>Sackgassen</b> ausbilden/Sperrung bei Marktstraße 12: 2 versenkbare Poller auf der Höhe vom</li> </ul>                                                              |

|                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Schlechte Einsehbarkeit, daher gefährliche Situationen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Modehaus Quast, damit alle Geschäfte von allen Seiten zu erreichen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung <b>Schritttempo 10km/h</b></li> <li><b>Wegeführung unklar</b> für Radfahrer (Straße oder Gehweg)</li> <li>Anbringung des Zusatzes „Radfahrer frei“ am Einfahrtsverbotsschild (Parkplatz „Hillert“, Friedrich-Tobaben-Platz)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Schulstraße                                | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Gehwege zu schmal</b></li> <li>Großteil der Radfahrer <b>nutzt Gehweg, Radverkehrsführung unklar</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2x Radfahrstreifen, -schutzstreifen</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Weg nach Ohrensen                          | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Schlechter Zustand der Brücke</b> über die Aue, nicht mehr befahrbar</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Kreisverkehrsplätze                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Griemshorster Str./Heisterstroot/Neuenteicher Weg: <b>eng bemessene Radwege/Furten</b></li> <li>Herrenstr./Im Sande: <b>schlechte Einsehbarkeit</b>, daher gefährliche Situationen</li> <li>Herrenstr./Marktstr./Griemshorster Str./Friedrich-Huth-Str.: zu oft <b>wechselnde Radverkehrsführung</b> im Knotenpunktbereich</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Verbindung Herrenstr.–Kreisverkehr–Böberstroot–Brücke ist eine <b>gesicherte Querung am Kreisverkehr</b> notwendig, <b>Sperrung</b> des Kreisverkehrs für <b>Pkw</b></li> <li><b>Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen</b> grundsätzlich auf der Fahrbahn</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Aue-Geest-Gymnasium                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verbesserung der Fahrradabstellanlagen</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Freibad Harsefeld                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Überdachung</b> der Fahrradabstellanlagen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Friedhöfe Harsefeld, Gierenberg, Ehrenberg |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>zusätzliche Fahrradabstellanlagen</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Radweg am Rellerbach                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung des <b>Belages</b> am selbständigen Radweg (analog Klosterpark, auf Höhe Straße Am Redder)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| außerorts                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fehlende Fahrradverbindung</b> zwischen Harsefeld und Apensen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Weiterführung</b> des neuen <b>Radweges</b> Richtung Griemshorst bis nach Kammerbusch</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                            | <p><b>Allgemeine Kritikpunkte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Gleichberechtigung</b> aller Verkehrsteilnehmer (bisher: autogerechte Stadt)</li> <li><b>5x</b> Radfahrer befahren Geh-, und Radwege <b>entgegen der Fahrtrichtung</b> (bspw. Marktstraße)</li> <li>Ungeeigneter und im schlechten Zustand befindlicher <b>Straßenbelag</b> (bspw. Am Steinbeck Richtung Weißenfelde 1x, Richtung Buxtehude zwischen Einfahrt Im Sande und Althausen 1x, hinter Bahntunnel zum Am Redder 1x, Griemshorster Str./Böberstroot 1x)</li> <li><b>Bordsteinabsenkungen</b> sind Gefahrenquelle für Radfahrer bei schlechtem Wetter, Dunkelheit, hohem Verkehrsaufkommen (Bsp. Marktstraße, Gotenstraße, Neubastraßen, Kreisverkehr Friedrich-Huth-Str./Herrenstr.)</li> <li>Alle <b>Kreisverkehrsplätze</b> sind für den gesamten Verkehr <b>untauglich</b></li> </ul> | <p><b>Allgemeine Vorschläge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2x</b> Jedes <b>Geschäft</b> sollte <b>Fahrradabstellplätze</b> (mind. 5) stellen</li> <li><b>Berücksichtigung von E-Bikes</b> bei der Planung</li> <li><b>Tempo 30 + Rechts vor Links im ganzen Ort</b></li> <li>Einführung <b>Car-Sharing, E-Tankstelle</b></li> </ul> <p><u>Routenvorschläge</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Schulwegverbindungen sollen Fahrradstraßen werden:</b> Jahnstr., Querweg, Erlengrund, Kleine Gartenstr., Meybohmstr., Schulweg, Hellwege-Allee, Auf dem Klingenberg, ...</li> <li><b>Fahrradschnellweg Richtung Buxtehude</b> (Große Gartenstr. – Klosterpark – Brüggefelde – Heuweg)</li> <li>Schaffung eines <b>hauptverkehrsstraßen-unabhängigen Fahrradnetzes</b> (bspw. Bonn)</li> </ul> <p><u>Führung &amp; Beschilderung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue <b>Brücke</b> in Planung <b>einbinden</b></li> <li><b>Klare Beschilderung</b> der Radverkehrsführung: Fahrbahn oder Radweg oä.</li> <li><b>Entfernung der Radwegschilder</b> „Radfahrer frei“</li> </ul> <p><u>Markierung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>4x</b> durchgängige <b>Fahrbahnmarkierung</b> für Radfahrer (Bsp. Essel)</li> <li><b>Rote Kennzeichnung</b> von <b>Fahrradschutzstreifen und Aufstellstreifen</b> vor LSA</li> </ul> |



## Identifizierte Problemstellen im Flecken Harsefeld



## Identifizierte Problemstellen in der Ortschaft Harsefeld

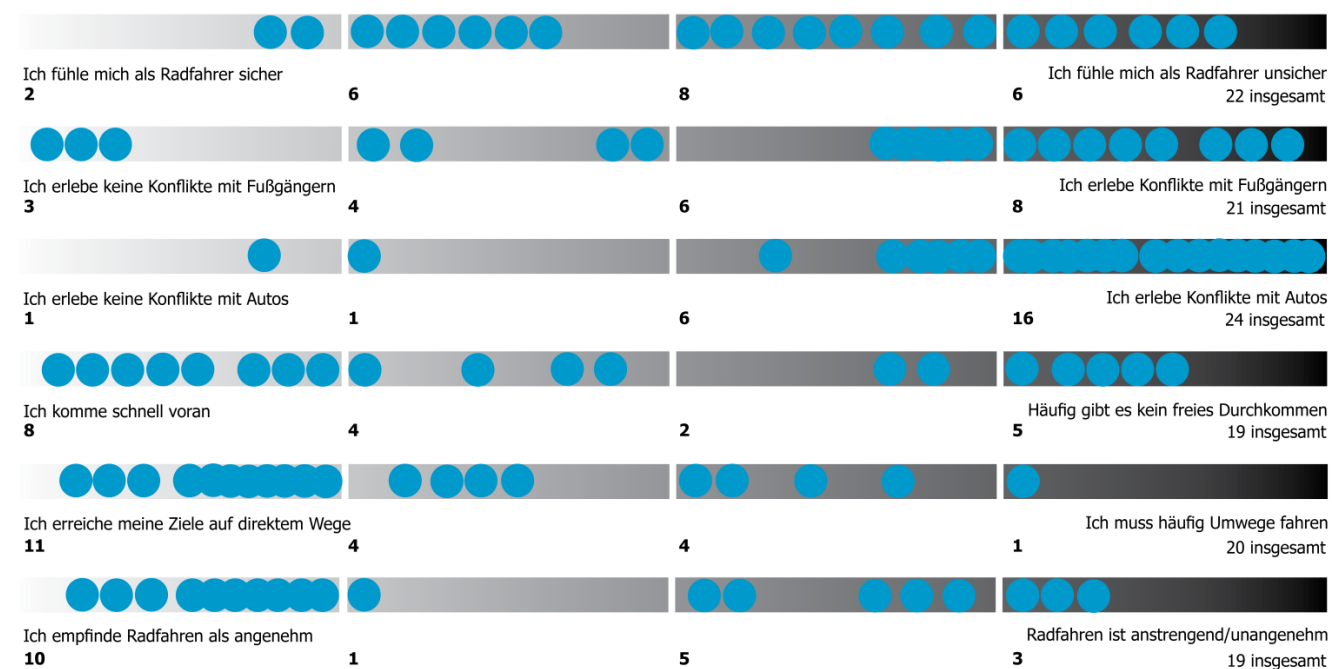


## Zusammenfassung

- Identifizierte Problemstellen liegen hauptsächlich in der Ortschaft Harsefeld
- Die Beteiligten wünschen sich mehr Respekt und gegenseitige Rücksichtnahme von/gegenüber allen Verkehrsteilnehmern
- häufig herrscht Unklarheit, wie Radverkehr geführt wird; Beschilderungen und Markierungen werden gewünscht
- Schwerpunkte
  - Sicherung der Schulwege
  - Verkehrsführung an den Anbindungspunkten der Brücke: Griemshorster Straße/Böberstroot & Am Bahnhof Süd/Querweg
  - Führung an Kreisverkehrsplätzen
  - Durchgangsverkehr Marktstraße
  - Qualität der Radwege
  - Ausbau Radwege außerorts
  - Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen + Einzelhandelsgeschäften

## Meinungsbarometer

Wie empfinden Sie das Radfahren im Flecken Harsefeld?



## Zusammenfassung

Die Abfrage der verschiedenen Themenbereiche Sicherheit, Konfliktsituationen mit Fußgängern und Autofahrern, Flüssigkeit und Direktheit der Fahrten soll personenbezogene, subjektive Empfindungen der Radfahrer im Straßenraum aufzeigen. Das Ergebnis der Befragung zeigt, dass zu allen Themenbereichen in gleichem Maße Äußerungen stattgefunden haben. Zudem ist erkennbar, dass zu wenigen Themen Einigkeit unter den Radfahrern herrscht hinsichtlich positiver oder negativer Erfahrungen. Bestimmte Themen wirken hingegen polarisierend und die Meinungen der befragten Radfahrer sind weit gestreut.

Bei der Abfrage des subjektiven Sicherheitsgefühls haben sich 22 Personen geäußert. Die Meinungen zu diesem Thema sind sehr divers, haben jedoch eine negative Tendenz. 14 Personen fühlen sich als Radfahrer **(eher) unsicher**. Sechs Personen fühlen sich mäßig sicher und nur zwei Personen geben an, ein gutes Sicherheitsgefühl als Radfahrer zu haben.

21 Personen haben sich zu Konflikten mit Fußgängern geäußert. Drei Personen erleben keine Konflikte mit Fußgängern. Allerdings geben 14 Personen an, **regelmäßig in Konfliktsituationen mit Fußgängern zu gelangen**.

Die größte Beteiligung ruft die Thematik „Konflikte mit Kfz-Verkehr“ hervor. Auch hier gibt die große Mehrheit von 22 Personen an, **(regelmäßig) Konflikte mit Kfz-Verkehr zu erleben**. Nur bei zwei Personen kommen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr selten oder gar nicht vor.

Zu der Frage, inwiefern ein flüssiges Vorankommen mit dem Fahrrad möglich ist, haben sich 19 Personen geäußert. Die Anzahl von 12 Personen gibt an, **(meist) zügig vorwärts zu kommen**. Immerhin sieben Personen empfinden, dass häufig kein freies Durchkommen möglich ist.

Ähnlich schätzen die Teilnehmer die direkte Zielerreichbarkeit per Fahrrad ein. 15 von 20 Personen **erreichen ihre Ziele (meist) auf direktem Wege**. Die geringe Zahl von fünf Personen gibt an, selten/häufig Umwege fahren zu müssen.

19 Personen haben den Komfort des Radfahrens bewertet, das Ergebnis ist eine weite Streuung der Empfindungen. Die knappe Mehrheit von elf Personen empfindet **Radfahren als angenehm**, 8 Personen bewerten Radfahren in Harsefeld **(eher) unangenehm**.

## Wertung

Bei vielen Thematiken gibt es eine weite Streuung der Empfindungen der Teilnehmer, jedoch sind trotzdem positive oder negative Tendenzen auszumachen. So scheint ein schnelles Vorankommen überwiegend möglich zu sein und das Ziel kann meist auf direktem Wege erreicht werden. Divers sind auch die Stellungnahmen zur subjektiven Sicherheit. Hier lässt sich überwiegend eine Unsicherheit der Radfahrer im Verkehr herauslesen. Bei den Themen „Konflikte mit Pkw-Verkehr“ und „Konflikte mit Fußgängern“ gibt es eine klare Tendenz. Eindeutig ist, dass Radfahrer viele Konflikte mit Pkw und – etwas abgeschwächt – auch mit Fußgängern erleben. Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass diese Konfliktsituationen eine währende Problematik mit diversen Gründen darstellen kann, die es zu verbessern gilt.

## Anhang II – Ergebniszusammenfassung des Bürgerworkshops am 19.01.2019

- Bürgerbeteiligung im Rathaus, rd. 40 Teilnehmende

### Maßnahmenvorschläge für vorausgewählte Straßenräume (Zusammenfassung mit Vorschlägen im Rahmen des Schülerworkshops (siehe auch Anhang III))

| Straßenraum                                                                          | Ergebnisse Bürgerworkshop                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Ergebnisse Schülerworkshop (28.01.19)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vorschläge zur grundsätzlichen Radverkehrsführung</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Radverkehrsführung soll einen „Roten Faden“ erhalten</li> <li>• Grundsätzliche Führung (ausgenommen Landesstraßen) <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ auf Schutzstreifen/Radfahrstreifen</li> <li>◦ wo dies aufgrund des Straßenraums nicht möglich ist, soll einseitig auf Schutzstreifen verzichtet und Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht werden</li> </ul> </li> <li>• Befahren der Radwege entgegen der Fahrtrichtung nicht länger ermöglichen</li> <li>• Kreisverkehrsplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Führung auf der Fahrbahn + entsprechende Leitung des Radverkehrs</li> <li>◦ Gleichzeitig entfällt die Möglichkeit, den Kreisverkehr entgegen des Uhrzeigersinns zu durchfahren</li> <li>◦ Sollte die Führung auf der Fahrbahn nicht möglich sein: Furten farbig und mit Fahrrad-Piktogrammen kennzeichnen</li> </ul> </li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Hauptverkehrsstraßen</b>                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Friedrich-Huth-Straße</b>                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beidseitige <b>Einrichtungsradswege</b> anordnen</li> <li>• Einmündung K26n: Platznot an Bushaltestelle Friedrich-Huth-Str. und Fußgängerquerung an Knotenpunkt auflösen: <b>Querungsstelle verlegen</b> auf Höhe KiK Bekleidungsgeschäft</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Querungsmöglichkeiten sind ausreichend</b> an der Friedrich-Huth-Straße, einen weiteren Bedarf sehen die Schüler nicht</li> <li>• Einmündung Am Bahnhof Süd: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Kfz sollen langsamer an den Knotenpunkt heranfahren</li> <li>◦ <b>Farbintensive Markierung der Furt</b> (kräftiges Rot + Piktogramme)</li> </ul> </li> <li>• Die Führung auf Nebenflächen am <b>Bahnübergang optimieren</b> (im Bestand umständlich/gefährlich wegen der Bögen auf Höhe der Gleise)</li> </ul> |
| <b>Herrenstraße</b>                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Buxtehuder Straße</b>                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bürger favorisieren Variante A bzw. den Mix aus A und B: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Markierung eines <b>durchgängigen Schutzstreifens</b> mit guter Sichtbarkeit (Variante A)</li> <li>◦ <b>Radwege in Abschnitt 1</b> (Variante B), einseitiger Schutzstreifen + Piktogramm in Abschnitt 2 (Variante A)</li> </ul> </li> <li>• Kreisverkehr Paschberg: Radverkehr <b>auf die Fahrbahn führen</b> mit entsprechenden Ableitungen</li> <li>• <b>Querungsstelle</b> an der Einmündung Klosterstraße schaffen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Griemshorster Straße</b>                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau der bestehenden Fahrbahnverengungen zu <b>für den Radverkehr durchlässigen Verengungen</b> + Ausweitung (Variante A)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Schüler wünschen sich einen <b>Radweg</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Kreisverkehr Friedrich-Huth-Str./ Herrenstr./ Marktstraße/ Griemshorster Str.</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Radwegbenutzungspflicht aufheben</b>, mithilfe von Piktogrammen und Ableitungen Radfahrer auf die Fahrbahn führen</li> <li>• Alternativ: Aufweitung der schmalen, abgesenkten Bordsteine an den Querungsanlagen; falls Befahrung entgegen d. Uhrzeigersinns bleibt, dann Pfeilpiktogramme aufbringen</li> <li>• Laternen auf Gehwegen sind hinderlich → versetzen, an Hauswände bringen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Situation für Radfahrer ist gefährlich: Konflikte mit Kfz und Fußgängern, insbesondere am Knotenarm Griemshorster Straße aufgrund der schlechten Einsehbarkeit durch Gebäude</li> <li>• Lösungsvorschlag: je einen <b>Verkehrsspiegel an Gebäudewänden</b> anbringen, um Sicht für Radfahrer und Kfz zu verbessern</li> </ul>                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kreisverkehr Herrenstr./ Im Sande</b>                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Radwegbenutzungspflicht aufheben</a>, Radverkehr <a href="#">auf die Fahrbahn führen</a></li> <li>• Alternativ: rote Markierung der Furten</li> <li>• Für Kfz-Verkehr <a href="#">geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme</a> auf der Herrenstraße vor dem KV orts-einwärts, um Sicherheit für Radfahrer am KV zu schaffen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Kreisverkehr an Buxtehuder Str</b><br><br><b>- Schulstr./ Marktstr.</b><br><br><b>- Paschberg</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehr <a href="#">auf die Fahrbahn führen</a> mit entsprechenden Ableitungen</li> <li>• Laterne an Schulstraße/Buxtehuder Str. versetzen, da der schmale Gehweg dadurch weiter verengt wird</li> <li>• <a href="#">Anpassung der Plateauaufpflasterung</a> in der Schulstraße südlich des KV; ist für Radfahrer und Pkw schlecht befahrbar</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Sammelstraßen</b>                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Im Sande</b>                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Einseitiger Schutzstreifen Richtung Ost + Fahrrad-Piktogramme</a> auf entgegengesetztem Fahrstreifen (Var. B)</li> <li>• Der Vorschlag zu <a href="#">geordnetem Fahrbahnrandparken</a> erzeugt geteilte Meinungen</li> <li>• Alternativ: auf Schutzstreifen verzichten und beidseitig Parkzonen anordnen</li> <li>• Alternativ: auf Schutzstreifen sowie Parkzonen verzichten und Fahrrad-Piktogramme in beide Fahrtrichtungen aufbringen</li> <li>• <a href="#">Querungsstelle schaffen</a> (Fußgängerüberweg) auf Höhe der Einmündung Roggenkamp (bei der Bushaltestelle)</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Schulstraße</b>                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von Tempo 30 (Variante A), wenn möglich Verzicht auf Aufpflasterungen als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen</li> <li>• Besser: <a href="#">Einseitige Schutzstreifen Richtung Süd + Fahrrad-Piktogramme</a> auf entgegengesetztem Fahrstreifen und Einrichtung einer weiteren Querungsstelle bei Tobaben</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Jahnstraße</b>                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Bau eines Kreisverkehrs</a> an der Einmündung Friedrich-Huth-Straße, mit dem Radfahrer direkt auf die richtige Gehweg- und Fahrbahnseite der Jahnstraße geleitet werden; Fußgänger-LSA entfällt</li> <li>• Alternativ: gut sichtbare Querungsstelle auf Höhe der Tankstelle schaffen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Halteverbote vor den Schulen einrichten/Parkverkehr ordnen</a>: Kfz-Hol- und Bringverkehre beeinträchtigen Radverkehr</li> <li>• Alternative Parkmöglichkeiten finden: Sandparkplatz bei Sportzentrum/JVBS</li> <li>• <a href="#">Entfernung der bestehenden Fahrbahneinengungen</a>, weil diese schlecht für den Radverkehrsfluss sind</li> <li>• <a href="#">Besser: Aufpflasterung/Bodenwelle oder Umbau zu für Radfahrer durchlässige Fahrbahneinengungen</a></li> <li>• Verbreiterung des Straßenraums und Abgrenzung eines Radwegs ist gewünscht</li> <li>• <a href="#">Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme (Fahrbahneinengungen) zwischen Carl-Diem-Straße und Brakenweg</a>: Kfz fahren hier mit zu hoher Geschwindigkeit</li> </ul> |
| <b>Kleine Gartenstraße</b>                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Umbau zur Einbahnstraße (Variante B)</a>, <a href="#">Busverkehr ausschließen</a> und über die Herrenstraße + Gr. Gartenstraße führen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Große Gartenstraße</b>                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von <a href="#">beidseitigen Schutzstreifen</a> (Variante B)</li> <li>• Markierung eines <a href="#">aufgeweiteten Aufstellstreifens</a> an der Einmündung Herrenstraße</li> <li>• <a href="#">Freigabe der Fußgänger-LSA für Radfahrer</a> am Knotenpunkt Kl. Gartenstraße</li> <li>• (Halteverbot in Am Rosenborn einrichten zwischen Rosenstraße und Gr. Gartenstraße)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Gierenberg</b>                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kinder fahren über den Rathausplatz: diesen Weg ausweisen oder</li> <li>• <a href="#">beidseitige Schutzstreifen zwischen Schulweg und Herrenstraße</a></li> <li>• Markierung eines <a href="#">aufgeweiteten Aufstellstreifens</a> an der Einmündung <a href="#">Herrenstraße</a> (Schlichtmann: zukünftig kein separater Linksabbieger für den Kfz-Verkehr vorgesehen)</li> <li>• <a href="#">Querungsstelle</a> auf Höhe der Einmündung Schulweg, hier führen Schulwege entlang</li> </ul>                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

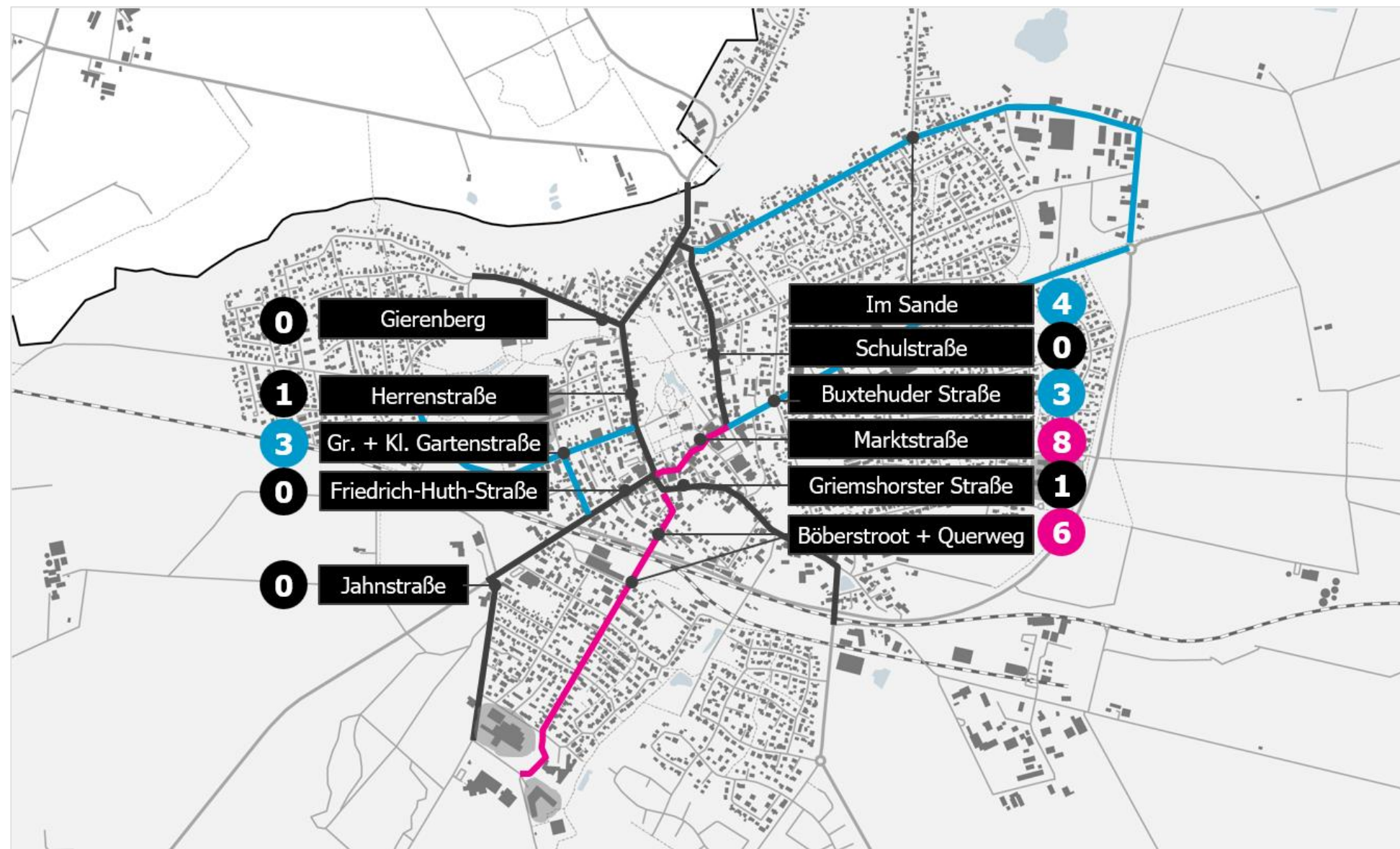


|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auf dem Klingenberg / Hellwege-Allee</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kreuzung mit Rechts-vor-Links-Regelung wird als Kreisverkehrsplatz missverstanden: <a href="#">Einrichtung eines Minikreisverkehrs</a></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Schüler bemängeln, dass die Straßen aufgrund der schmalen Fahrbahn und parkenden Kfz schlecht befahrbar sind</li> <li>Gewünscht wird ein <a href="#">Radfahrstreifen</a> und die <a href="#">Ordnung von parkenden Kfz</a></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Umgebung der Fahrradbrücke</b>           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Böberstroot</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung</a> sinnvoll, für Anlieger frei</li> <li><a href="#">Straßenbelag verbessern</a></li> <li><a href="#">Bau eines Minikreisverkehrs</a> an der Einmündung Griemshorster Straße</li> <li>Alternativ: Aufpflasterung des Knotenpunktbereichs und Anordnung von Halteverboten</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Zebrastreifen</a> östlich der Böberstroot, um Querung der Griemshorster Straße zu erleichtern</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Querweg</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung</a> sinnvoll, für Anlieger frei</li> <li><a href="#">Fahrbahnverengungen</a> als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind dann sinnvoll (nicht gewünscht sind Aufpflasterungen, wegen Lärm)</li> <li><a href="#">Bau eines Minikreisverkehrs</a> an der Einmündung Carl-Diem-Straße/ Ulmenweg auf Fläche der heutigen Wendeanlage</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Farbige Markierung</a>, wo der Radfahrer auf der Straße fährt</li> <li><a href="#">Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen</a></li> <li><a href="#">Vorfahrt</a> für Fahrradstraße</li> <li><a href="#">Querungshilfen</a> an Knotenpunkten und vor der Schule (Wunsch: Zebrastreifen)</li> <li><a href="#">Kein Parken auf der Fahrbahn</a> zulassen (mit Halteverboten)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Gehweg zwischen Brakenweg - Ulmenweg</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Aufweitung</a> des Weges</li> <li>Anordnung eines <a href="#">getrennten Geh- und Radwegs</a></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Rampe Böberstroot – Am Bundesbahnhof</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>die Rampe von der Brücke trifft nach Planung rechtwinklig auf Am Bundesbahnhof; besser wäre ein weiterer <a href="#">Knick, um den Radverkehr zu entschleunigen</a></li> <li><a href="#">Querungsstelle</a> (Fußgängerüberweg) Am Bundesbahnhof zwischen Gebäude der Radabstellanlagen und Zufahrt Parkplatz</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Zentrale Ortslage Marktstraße</b>        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Marktstraße</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vielfältige Lösungsvorschläge für die Marktstraße:</li> <li><a href="#">Einrichtungsverkehr</a> anordnen + <a href="#">separaten Zweirichtungsradweg</a> einrichten</li> <li><a href="#">Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz-Verkehr</a></li> <li>Durchgängig <a href="#">großformatige Piktogramme</a> für Radfahrer auf der Fahrbahn, Piktogramme für Fußgänger auf Gehweg</li> <li>An Ortseingängen <a href="#">über beruhigte Ortsmitte informieren</a></li> <li><a href="#">Zusätzlich Fahrradstraße in Griemshorster Straße</a> zwischen KVP Mittelstraße und KVP Friedrich-Huth-Straße</li> <li>Alternativ/parallel: <a href="#">eigenständigen Geh- und Radweg nördlich der Marktstraße</a> am Rande des Klosterparks ausweiten, zur Entlastung der Marktstraße durch Radfahrer</li> <li>Geteilte Meinungen zu Pflanztrögen o.ä. in der Lieferzone vor dem Sanitätshaus</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die <b>Marktstraße</b> ist schmal und gefährlich für Radfahrer, die dort fahren</li> <li><a href="#">Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung</a> für Kfz</li> <li>Radfahrer sollen an Kreisverkehren mit Kfz auf der Straße geführt werden</li> <li><a href="#">Durchgängige und farbige Radfahrstreifen</a></li> <li><a href="#">Zwei Zebrastreifen</a> auf Höhe von Kino-Hotel Meyer und Eiscafé Dante; bisher queren Fußgänger beliebig</li> <li>Die Funktion der <a href="#">Fahrbahnverengung</a> auf Höhe des Sanitätshauses (Marktstraße West) soll <a href="#">deutlicher</a> herausgestellt werden</li> <li><a href="#">Entfernung der Parkstände</a></li> <li>Alternativ: <a href="#">Einrichtung einer Fußgängerzone mit Radwegen</a> vor</li> <li><a href="#">Einmündung Schulstraße/Kirchenstraße übersichtlicher</a> gestalten</li> <li><i>Anpassung der Ampelphasen, sodass beide Fahrtrichtungen quer/passieren können</i></li> </ul> |

#### Einordnung durch ARGUS

- Die Teilnehmenden haben die durch ARGUS vorbereiteten Variantenvorschläge zu Umgestaltungen gewürdigt und diesen größtenteils bzw. mit Anmerkungen zugestimmt. Darüber hinaus wurden eigene, konstruktive Vorschläge erarbeitet, die bei der Erarbeitung der Maßnahmenempfehlungen Berücksichtigung finden werden
- Gleiches gilt für die Teilnehmenden des Schülerworkshops. Ohne Vorgabe von Variantenvorschlägen wurden selbständig Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Durch die Gespräche mit den Schülern hat sich darüber hinaus die Vermutung verstärkt, dass Schüler (auch + 12 Jahre) überwiegend auf dem Gehweg fahren. Die Ursache (Unsicherheit, Unwissen etc.) ist unklar.

## Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen



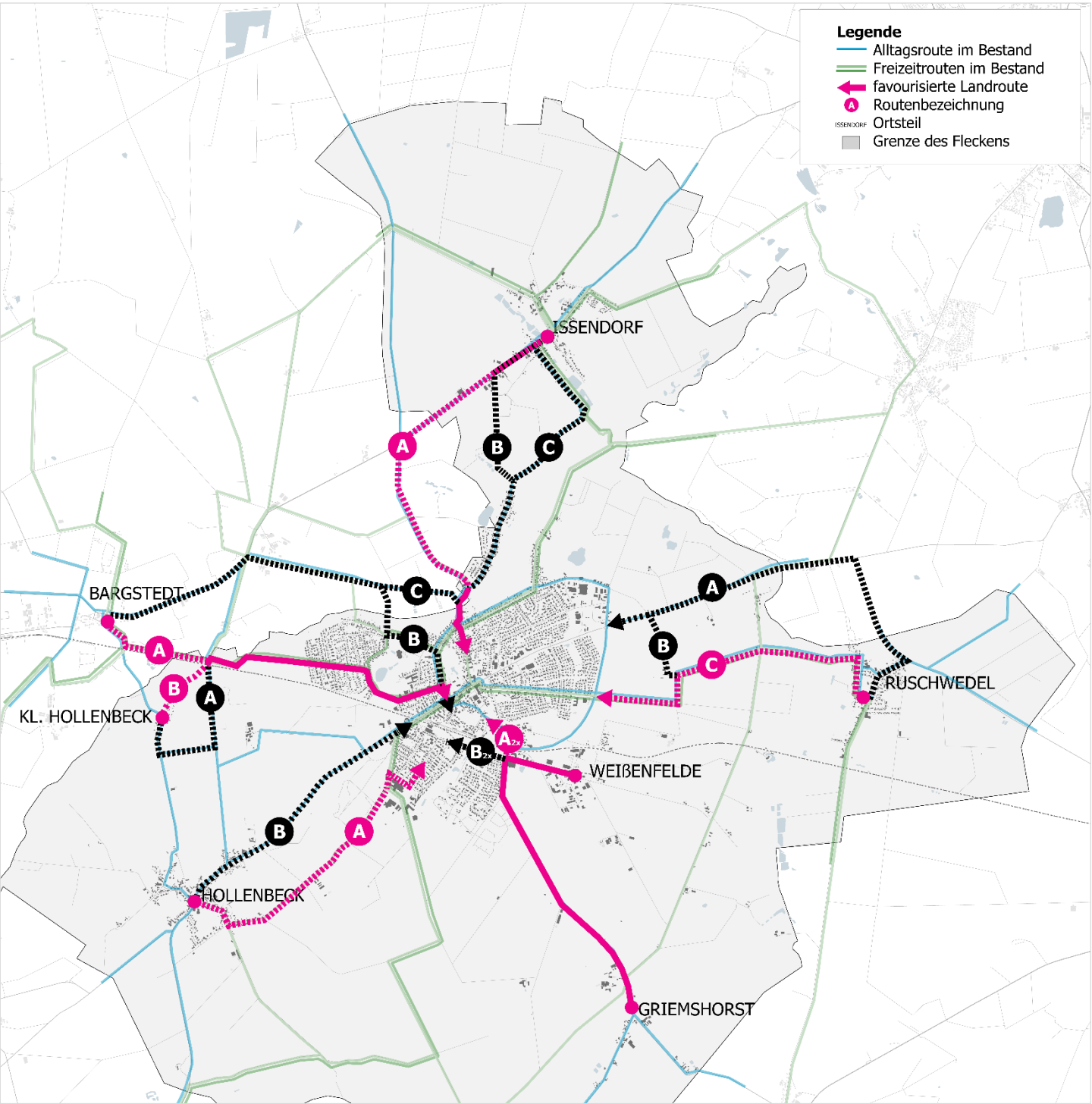
- **27 Klebepunkte** zur Bewertung der Dringlichkeit von Maßnahmen bzw. ihre Umsetzung wurden verteilt
- Die Verteilung der abgegebenen Bürgerstimmen zeigt, dass in der **Marktstraße** und den zukünftigen Fahrradstraßen **Böberstroot + Querweg** der dringendste Bedarf für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gesehen wird
- In den Straßen **Im Sande**, **Buxtehuder Straße**, **Große und Kleine Gartenstraße** besteht laut der Teilnehmenden eine mäßige Dringlichkeit

Die Dringlichkeit für Maßnahmen zur sichereren Gestaltung und Förderung des Radverkehrs wird in der Griemshorster Straße, Herrenstraße, Friedrich-Huth-Straße, Gierenberg, Jahnstraße und Schulstraße am geringsten eingeschätzt

### Einordnung durch ARGUS

- Nur rund 2/3 der Workshop-Teilnehmer haben eine Einstufung hinsichtlich der Priorität zur Umgestaltung von Straßenräumen in der Ortschaft Harsefeld abgegeben
- Der Fokus liegt auf der Situation in der Marktstraße sowie auf der Gestaltung der zukünftigen Fahrradstraßen im Umfeld der neuen Radfahrbrücke und ihre Anschlüsse am Nord- und Süden.
- Böberstroot und Querweg sowie die Große und Kleine Gartenstraße sind Teile von Schulwegen bzw. liegen im direkten Umfeld von Schulen – ihnen sollte daher ein besonderer Stellenwert zukommen
- Im Sande scheint aufgrund der Baumaßnahmen zur Straßenraumgestaltung in der Herrenstraße höher „als normal“ frequentiert zu sein

### Favorisierung von Ortsteil-Routen



| Favoriten                                                                                | Erläuterungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Issendorf-Route A                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Route B weist abschnittsweise Gefälle auf, weshalb schnelles Vorankommen teils nicht möglich ist, zudem wird der bauliche Aufwand als hoch eingeschätzt (Instandsetzung)</li> <li>Route B und C sind gegenüber Route A weniger verkehrssicher und werden viel von Freizeitsportlern und Spaziergängern genutzt; sowie Route B illegal von Pkws</li> </ul> |
| Ruschwedel-Route C                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Route A und B werden als weniger verkehrssicher eingestuft</li> <li>Route A schneidet zudem schlecht ab hinsichtlich der Umfeldqualität, Verträglichkeit für andere Verkehrsarten und dem baulichen Aufwand (Bau Radweg)</li> </ul>                                                                                                                       |
| Weissenfelde-Route A                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrssicherheit (Weissenfelder Str.), Umfeldqualität und Verträglichkeit für andere Verkehrsarten wird in beiden Varianten als schlecht eingestuft</li> <li>Route A wird gegenüber Route B schlechter hinsichtlich des baulichen Aufwandes eingestuft, punktet aber mit der Direktheit</li> </ul>                                                  |
| Griemshorst-Route A                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sowohl Route A als auch Route B werden in allen Kategorien als gut eingestuft</li> <li>Route A verläuft hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Querung K26n) ungünstig, punktet aber mit der Direktheit der Strecke</li> </ul>                                                                                                                              |
| Hollenbeck-Route A                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Beide Routenvarianten werden überwiegend positiv bewertet</li> <li>Umfeldqualität und baulicher Aufwand (Instandsetzung Radweg) auf Route B entlang der L124 wird negativ bewertet</li> </ul>                                                                                                                                                             |
| Kl.-Hollenbeck-Route B                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bewertungen der Routen fällt überwiegend vergleichbar aus</li> <li>Route B wird lediglich in den Aspekten Umfeldqualität und Verträglichkeit für andere Verkehrsarten (Spaziergänger) als mittelmäßig bewertet, punktet jedoch mit der direkten Wegeführung</li> </ul>                                                                                |
| Bargstedt-Route A                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Route B und C werden hinsichtl. Umfeldqualität, Verträglichkeit für andere Verkehrsarten und d. baul. Aufwandes als schlecht beurteilt</li> <li>Hingegen lässt sich auf den beiden Routen schneller fahren als auf Route A, dafür ist diese kürzer</li> </ul>                                                                                             |
| → Routenübergreifend wird die Instandhaltung und Pfleges des Radverkehrsnetzes gefordert |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

### Einordnung durch ARGUS

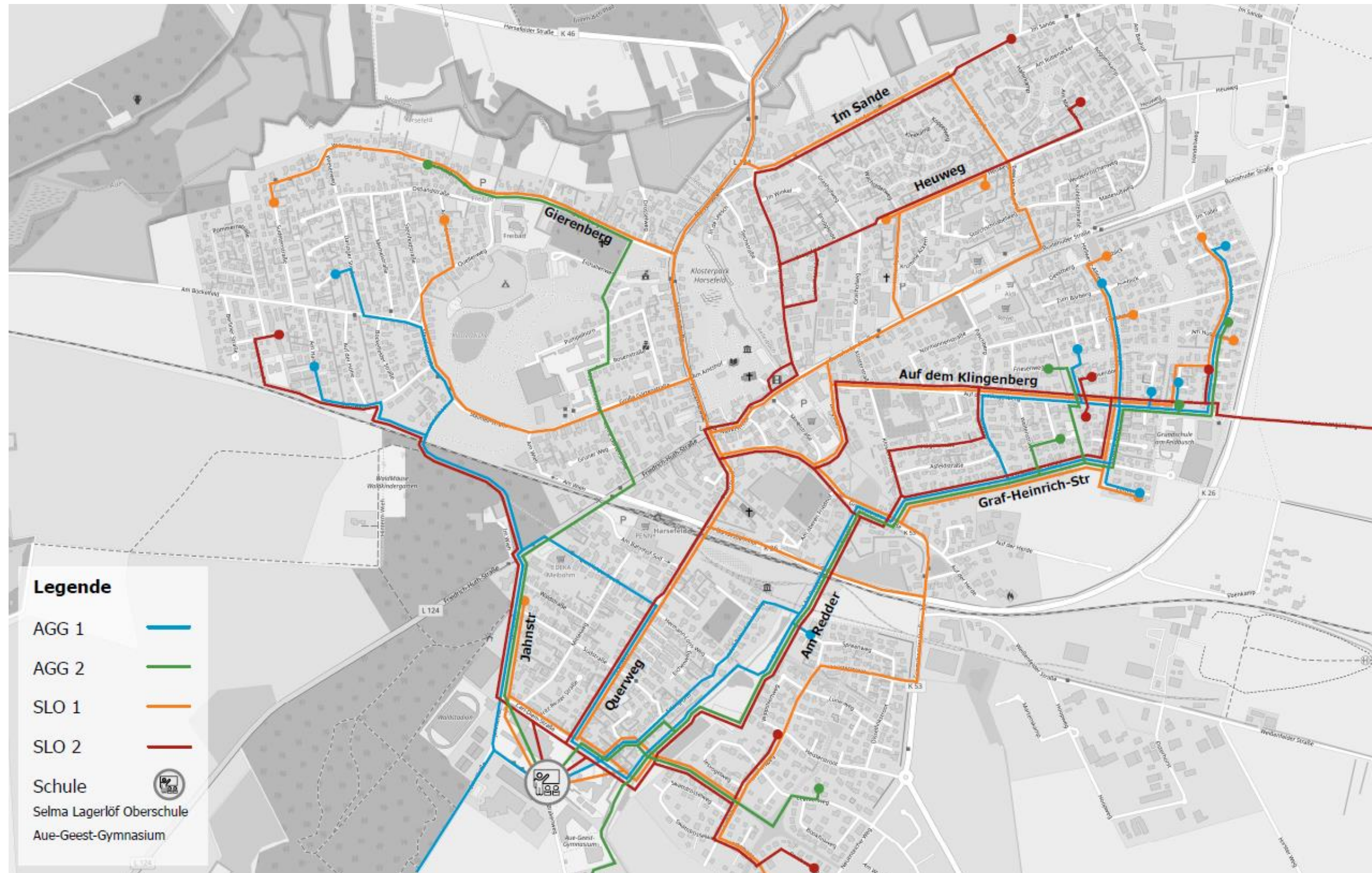
- Zusammenfassend, werden die Routen-Vorschläge anhand der Kategorien als mittelmäßig bis gut bewertet
- Die Kategorie „Erschließungswirkung“ wurde von den teilnehmenden Bürgern nicht ausgefüllt
- Die Stimmigkeit der getätigten Bewertungen, insbesondere zum baulichen Aufwand und der Verkehrssicherheit, im Vergleich der Routen miteinander ist nicht immer gegeben
- Die favorisierten Ortsteil-Routen werden bei der Routenkonzipierung Berücksichtigung finden



## Anhang III – Ergebniszusammenfassung des Schülerworkshops am 28.01.2019

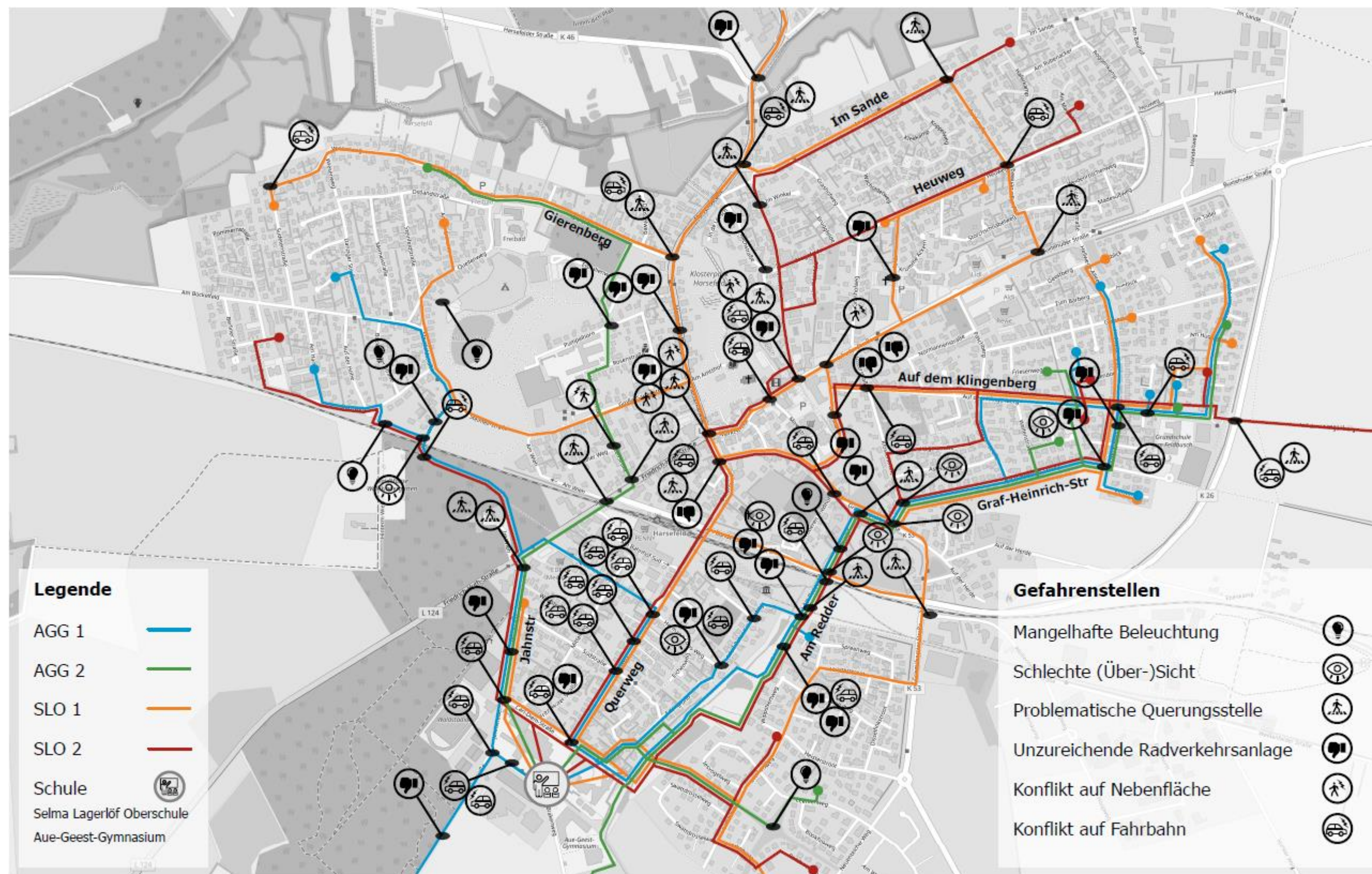
- Rd. 40 SchülerInnen der Klassenstufen 5-9 der Selma-Lagerlöf-Oberschule (SLO) und des Aue-Geest-Gymnasiums (AGG)

### Schulradwege der Teilnehmer von SLO und AGG



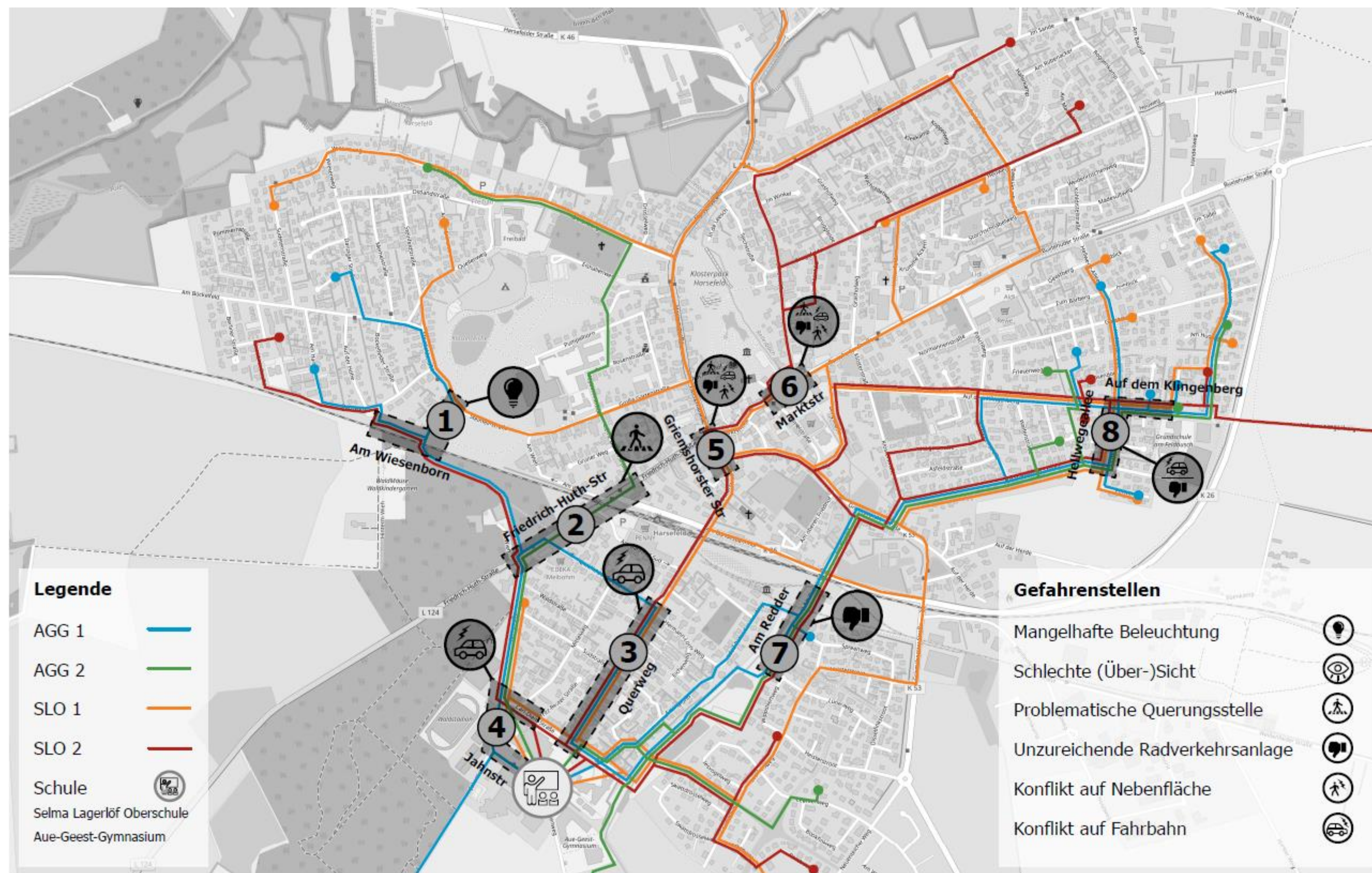


## Gefahrenstellen auf Schulradwegen der SLO und AGG

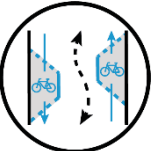
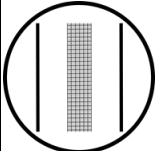
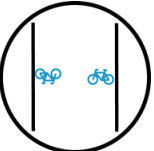
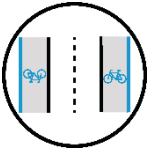
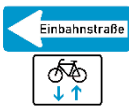
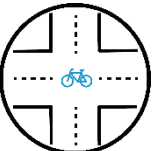
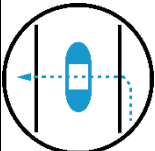
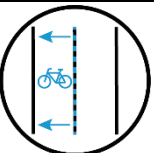




## Bildung von Schwerpunktbereichen für den Schülerworkshop



## Anhang IV – Zeichenerklärung Maßnahmenempfehlungen

| Einführung von Tempo 30 & allgemeine geschwindigkeitsdämpfende Elemente                                                        |                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                               |                                                                                                                                                                  |
| Spezifische geschwindigkeitsdämpfende Elemente für Kfz, die den Radverkehr fördern                                             |                                                                                                                                                                  |
|  <p>Fahrbahnverengung mit Durchlass</p>       |  <p>Gepflasterter Mittelstreifen</p>                                            |
|  <p>Fahrrad-Piktogramme am Fahrbahnrand</p>   |  <p>Fahrradstraße ausweisen</p>                                                 |
| Gestaltungsempfehlungen für den Längsverkehr                                                                                   |                                                                                                                                                                  |
|  <p>Radwege ausbauen bzw. schaffen</p>      |  <p>Einbahnstraße ausweisen, Gegenrichtung für Radverkehr öffnen</p>          |
| Gestaltungsempfehlungen für Knotenpunkte und Querungspunkte                                                                    |                                                                                                                                                                  |
|  <p>Knotenpunkte sicher gestalten</p>       |  <p>Querungshilfen schaffen</p>                                               |
|  <p>Kreisverkehr baulich optimieren</p>     |  <p>Ab- und Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn an Kreisverkehren</p> |
| Gestaltungsempfehlung für selbständig geführte Wege                                                                            |                                                                                                                                                                  |
|  <p>Selbständig geführte Wege aufweiten</p> |  <p>Getrennte Geh- und Radwege ausweisen</p>                                  |