



## **Radverkehrs-Workshops für die Velorouten 1 und 3 Dokumentation**

### **Veloroute 1 (1a/1b)**

Mittwoch, 27. März 2019  
TriBühne Norderstedt

### **Veloroute 3**

Donnerstag, 28. März 2019  
Gemeinschaftsschule Harksheide

Auftraggeberin

Stadt Norderstedt  
Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Fachplanung

PGV-Alrutz GbR, Hannover

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg

## 1. Informationen zum Rahmen und Ablauf der Radverkehrs-Workshops

Die Stadt Norderstedt hat Machbarkeitsstudien für zwei Velorouten in Auftrag gegeben. Sie lädt die interessierte Öffentlichkeit ein, sich in einem zweistufigen Verfahren im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu beteiligen. Im ersten Schritt hatten die Bürgerinnen und Bürger im Internet die Möglichkeit, Hinweise zu geben. Über 600 Seitenzugriffe weisen bereits auf ein großes öffentliches Interesse hin. Mit zwei Radverkehrs-Workshops besteht nun die Gelegenheit, über die Machbarkeitsstudien für die Velorouten 1 (Veranstaltung am 27. März 2019) und 3 (Veranstaltung am 28. März 2019) im Gespräch zu diskutieren.

Das Büro PGV-Alrutz (Hannover) erarbeitet beide Studien und stellt den Arbeitsstand bei den Veranstaltungen vor. In den Machbarkeitsstudien wird ein geeigneter Verlauf für die Velorouten empfohlen, wobei an einigen Stellen noch Alternativen zu diskutieren sind. Zum Zeitpunkt der öffentlichen Beteiligung sind die Arbeiten noch nicht abgeschlossen und die Velorouten noch nicht final festgelegt. Die Beteiligten sind eingeladen, mit ihrer Ortskenntnis Anregungen für den genauen Verlauf der Velorouten und die Lösung möglicher Konflikte zu geben.

Der Ablauf beider Veranstaltungen ist wie folgt:

- Begrüßung und Einstieg
- Velorouten für Norderstedt – Information und Austausch
  - Velorouten für Norderstedt  
Christine Haß, Stadt Norderstedt
  - Vorstellung der Planung für die Veloroute 1 bzw. 3  
Elke Willhaus und Julia Hauser, PGV-Alrutz
  - Gesprächsphase in Kleingruppen zu einzelnen Abschnitten der Veloroute 1 bzw. 3
- Zusammenfassung der Ergebnisse und Abschluss

Die Federführung des Projekts liegt beim Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der Stadt Norderstedt. An den Veranstaltungen wirken von der Stadt Norderstedt mit: Christine Haß, Regina Delfin, Julia Pörschke, Uwe Reher und bei der Veranstaltung zur Veloroute 1 außerdem Kai Hädicke-Schories, Polizei Norderstedt.

Von PGV-Alrutz wirken mit: Elke Willhaus und Julia Hauser.

Die Moderation und Dokumentation der Veranstaltung übernimmt TOLLERORT entwickeln & beteiligen. Mone Böcker ist als Moderatorin vor Ort. Sie weist bei beiden Veranstaltungen darauf hin, dass während der Veranstaltungen Fotos für die Dokumentation und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt gemacht werden.

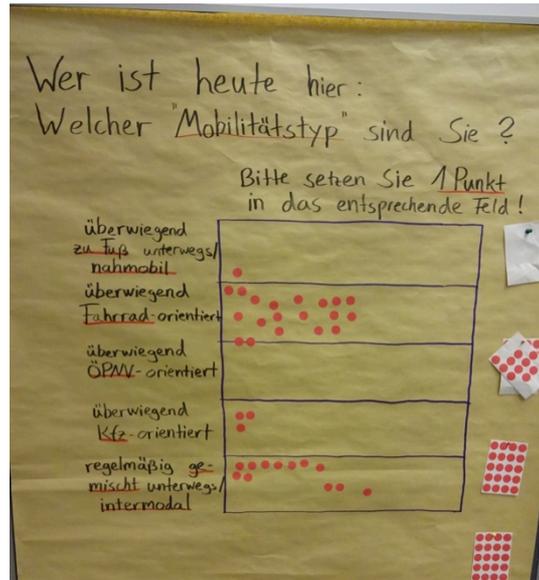
Beim Eintreffen vor dem Start der Veranstaltung haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, sich an Plakaten vorab über die Planung zu informieren. An weiteren Stellwänden werden mit Abfragen ein Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ermittelt sowie weitere Hinweise eingeholt:

- Wo wohnen bzw. arbeiten Sie? (mit Punkt auf Karte markieren)
- Welcher Mobilitätstyp sind Sie?
- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren? (Presse, Plakate, Flyer, Onlinebeteiligung, Mund-zu-Mund-Propaganda, Sonstiges) (wird bei der zweiten Veranstaltung mündlich abgefragt)

Bei der Veranstaltung zur Veloroute 1 sind ca. 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor Ort, die an verschiedenen Standorten im Umfeld der geplanten Veloroute wohnen bzw. arbeiten. Die Mehrzahl der Beteiligten ist „überwiegend fahrradorientiert“ unterwegs (17 Punkte). Viele Beteiligte sind aber auch „regelmäßig gemischt unterwegs“ (14 Punkte). Drei Personen sind überwiegend Kfz-orientiert unterwegs. Die Mehrzahl der Beteiligten (16 Punkte) hat durch die Plakate von der Veranstaltung erfahren.



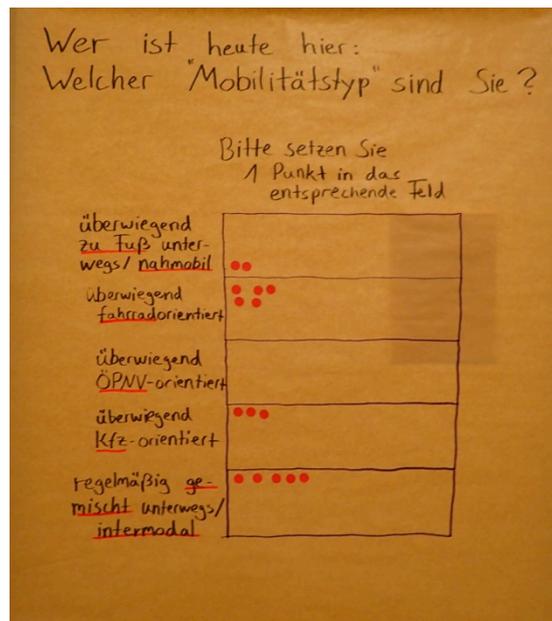
Abfragen am 27. März 2019 (Veloroute 1)



Bei der zweiten Veranstaltung zur Veloroute 3 sind ca. 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor Ort. Einige der Beteiligten kommen aus dem Heidestieg. Andere Beteiligte kommen aus Gebieten, die nicht von der Veloroute tangiert werden. Anders als bei der ersten Veranstaltung sind hier zu gleichen Teilen Personen anwesend, die „überwiegend fahrradorientiert“ und die „regelmäßig gemischt unterwegs“ sind (jeweils fünf Punkte). Drei Punkte sind bei überwiegend Kfz-orientiert und zwei bei „überwiegend zu Fuß unterwegs/nahmobil“ geklebt. Der Teilnehmerkreis ist in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl gemischt. Auf Nachfrage der Moderatorin zeigt sich, dass die Mehrzahl der Teilnehmenden durch Plakate von der Veranstaltung erfahren hat, zwei durch die Presse, zwei über das Internet und weitere über Flyer. Eine Teilnehmerin schildert, dass sie Flyer aus dem Rathaus abgeholt und diese in ihrer Straße verteilt habe.



Abfragen am 28. März 2019 (Veloroute 3)



Christine Haß stellt bei beiden Veranstaltungen die Hintergründe und Rahmenbedingungen der Planungen vor. Die Standards für Velorouten erläutert Frau Willhaus und Frau Hauser stellt die einzelnen Abschnitte der jeweiligen Route vor. Im Anschluss an die Präsentationen können die Beteiligten Fragen stellen.

Der Verlauf der Velorouten wird in Kleingruppen zu einzelnen Abschnitten der jeweiligen Veloroute diskutiert. In dieser Phase können die Beteiligten die Gruppen frei wechseln und sich so an den Diskussionen über alle Abschnitte beteiligen. Die Gruppen werden von den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Norderstedt bzw. des Gutachterteams betreut. Eine Gruppe zur Veloroute 3 wird von Frau Böcker moderiert, da die Diskussion kontrovers startet.

In den Gesprächsrunden werden vielfältige und sehr konkrete Hinweise sowohl zur Führung der Routen als auch zur Gestaltung punktueller Maßnahmen eingebracht. Die notierten Hinweise sind im Abschnitt 3 dieser Dokumentation festgehalten.

In der abschließenden gemeinsamen Runde stellen die Gesprächsleitungen beispielhaft Hinweise und Schlussfolgerungen aus den Gesprächen vor, die in der weiteren Planung aufgegriffen werden.

Die Anmerkungen fließen in ein Maßnahmen- und Handlungskonzept ein. Dieses wird kurz vor oder kurz nach der Sommerpause dem zuständigen Ausschuss zur Abstimmung vorgelegt.

Die Beiträge aus dem Online-Verfahren sind unter <https://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fahrrad/Online-Beteiligung-Velo-Routen> im Internet einsehbar.

## 2. Velorouten für Norderstedt

### Informationen der Stadt Norderstedt

Frau Haß, Stadt Norderstedt, erläutert mit einem einführenden Beitrag die Hintergründe der Planung. Die Velorouten sind Bestandteil eines 20-Punkte-Programms für den Radverkehr der Stadt Norderstedt, das im Oktober 2016 beschlossen wurde. In einem sogenannten BYPAD-Verfahren war zuvor unter Beteiligung einer Evaluierungsgruppe (Vereine, Stadtverwaltung, Politik und Polizei) die Situation für den Radverkehr in Norderstedt bewertet worden. Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für das 20-Punkte-Programm erarbeitet. Ein Ziel ist, das bestehende Radroutennetz bedarfs- und zielgruppengerecht weiterzuentwickeln. Vier Velorouten bilden ein neues Element des Radroutennetzes und ergänzen die städtischen Hauptrouten und den grünen Ring. Die beiden Machbarkeitsstudien für die Velorouten 1 (Nord nach Süd) sowie 3 (West nach Ost) bilden den Auftakt:

- Die „Veloroute 1 Nord“ verläuft von Friedrichsgabe nach Norderstedt-Mitte
- Die „Veloroute 1 Süd“ verläuft von Norderstedt-Mitte nach Hamburg-Ochsensoll
- Die „Veloroute 3“ verläuft von Norderstedt-Mitte nach Glashütte Markt.

Velorouten sollen die Ortszentren Norderstedts verbinden und ein schnelles und komfortables Fortkommen für Radfahrende ermöglichen. Die Velorouten sollen im Stadtbild gut sichtbar sein und werden mit einer besonderen Ausschilderung versehen. Je nach Verlauf und Straßenabschnitt sind unterschiedliche Formen denkbar, die in Norderstedt z.T. bereits bekannt sind:

- großzügig dimensionierte, selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radwege (z.B. Jägerlauf),
- Fahrradstraßen (z.B. Copernicusstraße),
- Radfahrestreifen (z.B. Hummelsbütteler Steindamm),
- Vorrang an kreuzenden Erschließungs- und Nebenstraßen,
- allgemein geringere Wartezeiten an Querungen von Hauptverkehrsstraßen.

Die Velorouten sind innerstädtische Verbindungen für den Radverkehr und nicht mit den Radschnellwegen zu verwechseln, die als regionale Verbindungen derzeit von der Metropolregion Hamburg geplant werden. Dementsprechend haben die Velorouten auch geringere Qualitätsstandards. Hier ist die Stadt Norderstedt ebenfalls beteiligt.

Die Velorouten sollen mit hoher Priorität geplant und umgesetzt werden. Die Machbarkeitsstudien ermitteln geeignete Routen sowie den Handlungsbedarf und Lösungsvorschläge für die Umsetzung.

### Standards und Führungsformen

Frau Willhaus, PGV-Alrutz, beschreibt wichtige Kennzeichen von Velorouten.

Velorouten

- sind zügig befahrbare Verbindungen innerhalb des Radverkehrsnetzes,
- bündeln die alltäglichen Radverkehre auf lokaler Ebene,
- bieten sichere Radverkehrsführungen (ggf. mit unterschiedlichen Führungen für verschiedene Nutzergruppen – *duale Führung*),
- werden möglichst abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs geführt,
- weisen eine gute Kenntlichmachung im Stadtbild auf,
- bieten eine ganzjährige Nutzbarkeit (u.a. Winterdienst),
- verlaufen in der Regel über Fahrradstraßen und selbstständige Wegeverbindungen,
- weisen möglichst wenige Führungswechsel auf,
- können Vorrang bei Querungen von Nebenstraßen oder Erschließungsstraßen erhalten,
- haben möglichst geringe Zeitverluste bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen (Brücken, Unterführungen).

Die Anforderung „zügig“ bedeutet nicht, dass schnell gefahren werden muss. Es geht vielmehr darum, die Reisezeit insgesamt zu reduzieren, z.B. dadurch, dass Wartezeiten an Kreuzungen reduziert werden. Die Routen sind auf den alltäglichen Verkehr, auf Pendler- und Schülerverkehre ausgerichtet, weniger auf Freizeitnutzungen. Damit verbunden ist der Wunsch, dass in Norderstedt häufiger das Rad statt des Autos genutzt wird. Frau Willhaus betont, dass die Radverkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein sollte. Die Routen sollen daher nach Möglichkeit abseits des KFZ-Verkehrs in Nebenstraßen und Grünzügen geführt werden. Es soll sowohl eine eindeutige und einheitliche Kenntlichmachung als auch ein Winterdienst sichergestellt werden. Häufige Führungswechsel und Wartezeiten an Knotenpunkten sollen vermieden werden.

Als Beispiele wie eine solche Veloroute ausgestaltet werden kann, stellt Frau Willhaus eine Fahrradstraße, eine selbstständige Wegeverbindung durch einen Grünzug und die Führung des Radverkehrs entlang einer Hauptverkehrsstraße vor. Anhand von Beispielen aus anderen Städten zeigt sie, dass in Fahrradstraßen eine einheitliche Gestaltung und eine Kennzeichnung mit einem Piktogramm auf der Fahrbahn dazu beitragen, Rücksicht auf den Fahrradverkehr zu nehmen. Bei selbstständigen Wegeverbindungen abseits vom Kfz- und Fußverkehr gilt im Regelfall eine Breite von 3 Metern für die Veloroute (im Zweirichtungsradverkehr). Frau Willhaus präsentiert außerdem mögliche Lösungen für Knotenpunkte. Die Präsentation steht im Internet zum Download zur Verfügung.

### Rückfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu den Standards

Nach der Vorstellung der Planungen haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei beiden Veranstaltungen zunächst im Plenum die Möglichkeit, Fragen zu klären, die sich auf das Projekt allgemein und noch nicht auf einzelne Abschnitte beziehen. Fragen und Hinweise, die dennoch zu einem bestimmten Abschnitt geäußert werden, sind hier bei den Ergebnissen vermerkt.

- *Warum werden zum Teil überfahrbare Schutzstreifen statt Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie eingerichtet?*

Für die Einrichtung von Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie muss die Fahrbahn eine ausreichende Breite aufweisen, da diese nicht überfahren werden dürfen. Überfahrbare Schutzstreifen werden dort eingesetzt werden, wo Kraftfahrzeuge bei entgegengerichteten Fahrzeugen diese Ausweichmöglichkeit brauchen.

- *Die Einrichtung von Radfahr- oder Schutzstreifen neben Parkplätzen wird als problematisch erachtet, da beim Ein- und Aussteigen in den Pkw ebenso wie beim Ein- und Ausparken eine Gefährdung für den Fahrradverkehr besteht.*

Neben Parkplätzen ist deswegen ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen/Schutzstreifen und Parkraum vorzusehen. Dort wo häufige Parkwechselvorgänge durch Kurzzeitparken vorkommen, müssten andere Lösungen gefunden werden.

- *Kritisiert wird das indirekte Linksabbiegen, was für den linksabbiegenden Radverkehr die doppelte Wartezeit bedeutet.*

Auf einer Veloroute könnte, so Frau Willhaus, auch das direkte Linksabbiegen angeboten werden. Diese Details werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Machbarkeitsstudie geprüft.

- *Im Falle von Wegen, die stark durch Fußverkehr frequentiert sind: Wann kommt es zu einer Trennung von Fuß- und Radweg?*

Das hängt von der Nutzungsintensität durch den Fußverkehr ab. Als Richtwert gilt eine Frequenz von mehr als 40 Personen im Fußverkehr in der Spitzenstunde.

- *Was genau ist eine Fahrradstraße? Was ist der Mehrwert einer Fahrradstraße für die Nutzerinnen und Nutzer?*

Es handelt sich um eine offizielle Straßenkategorie. Autos können in diesen Straßen zugelassen werden, müssen aber Rücksicht auf den Radverkehr nehmen. Es gilt außerdem höchstens Tempo 30.

Die Radfahrenden dürfen nebeneinander fahren. Fahrradstraßen sind i.d.R. gegenüber anderen Straßen bevorrechtigt. Die Einrichtung einer Fahrradstraße mit entsprechender Kennzeichnung erhöht die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Sie bündeln zudem den Radverkehr, so dass aufgrund der größeren Radverkehrsdichte diesem mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird und damit ein Sicherheitsgewinn erzielt werden kann. Ein Kraftfahrzeug darf in einer Fahrradstraße und Berücksichtigung der Regeln Radfahrende überholen

- *Was wird sich entlang der Routen auf jeden Fall ändern?*

In manchen Straßen kann trotz der Ausweisung einer Veloroute alles so bleiben wie bisher bzw. muss sich nur wenig ändern, wenn die Verhältnisse für den Radverkehr schon weitgehend den Anforderungen entsprechen. Das hängt von der jeweiligen Situation vor Ort ab. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist keine zwingende Voraussetzung für eine Veloroute.

- *Warum sollen möglichst keine Hauptverkehrsstraßen für die Veloroute genutzt werden?*

Für den Radverkehr werden möglichst ruhigere und Kfz-verkehrsarme Straßen und Wege bevorzugt. Sie sind sicherer als die Hauptverkehrsstraßen, an deren Knotenpunkten die meisten Unfälle passieren. Das Sicherheitsempfinden ist zwar individuell verschieden, die Mehrheit der Radfahrenden wünscht aber doch eine Wegführung abseits des KFZ-Verkehrs.

- *Es wird mit Bezug auf den Heidestieg auf potenzielle Konflikte verwiesen, die entstehen könnten, wenn in eng gebauten Gebieten bessere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden sollen.*

Für die Einrichtung einer Veloroute sind nicht überall umfassende bauliche Veränderungen nötig. In Bereichen mit hoher Nutzungsintensität oder besonderen Rahmenbedingungen sind auch angepasste Führungsformen möglich.

### 3. Austausch über die Velorouten

Nach der Vorstellung des geplanten Verlaufs der jeweiligen Veloroute durch Frau Hauser werden an mehreren Stationen zu einzelnen Abschnitten der jeweiligen Veloroute Gespräche geführt, um genaue Hinweise der Beteiligten zu erhalten. Die Moderatorin erläutert die folgenden Aufgaben und Fragestellungen:

- Tauschen Sie sich über den Verlauf der Veloroute aus und geben Sie Hinweise zu offenen Fragen!
- Was ist gut gelöst? Wo sehen Sie Konflikte?
- Was schlagen Sie vor, um Problemstellen zu verbessern?
- Was ist Ihnen wichtig, für die weitere Planung und Umsetzung dieses Abschnitts?

Tragen Sie Hinweise auf Klebezetteln in der Karte ein und auf dem Ergebnisposter!

Sie können die Gruppen frei wechseln! Ergebnisse werden anschließend im Plenum zusammengetragen.

#### Gruppen zur Veloroute 1 (Nord und Süd)

- Gruppe 1: Abschnitt von Haltestelle Meeschensee bis Quickborner Straße
- Gruppe 2: Abschnitt von Quickborner Straße bis Überführung Oadby-and-Wigston-Straße
- Gruppe 3: Abschnitt von Überführung Oadby-and-Wigston-Straße bis Waldstraße
- Gruppe 4: Abschnitt von Waldstraße bis Norderstedt-Mitte, Heidbergstraße
- Gruppe 5: Abschnitt Norderstedt-Mitte, Heidbergstraße bis Marommer Straße
- Gruppe 6: Abschnitt Marommer Straße bis Ochsenzoll

#### Gruppen zur Veloroute 3

- Gruppe 1: Abschnitt von Norderstedt-Mitte bis Am Exerzierplatz
- Gruppe 2: Abschnitt von Am Exerzierplatz bis Poppenbütteler Straße
- Gruppe 3: Abschnitt Poppenbütteler Straße bis Glashütte Markt

## Veloroute 1

### Abschnitt 1: Haltestelle Meeschensee bis Quickborner Straße

In diesem Abschnitt wird als ein besonderes Konfliktpotenzial die Führung entlang der Skateranlage benannt. Neben Lösungen für den Umgang mit diesem Konflikt (z.B. Beleuchtung) wird auch ein anderer Standort für die Skateranlage angeregt. Diese Möglichkeit wäre mit anderen Stellen und den betroffenen Jugendlichen zu diskutieren.

*Was ist gut gelöst?*

- AKN gute Lösung
- ++ Weg am Umspannwerk prima

*Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?*

- Konflikt Winterdienst Pflaster fehlt
- Fehlende Beleuchtung bei der Skateranlage
- Radweg-Querung AKN-Gleise: Was passiert, wenn die U-Bahn gebaut wird? Dann wird Querung geschlossen
- Hohes Verkehrsaufkommen Quickborner Straße (Queren)
- Führung nicht zu dicht an der AKN-Trasse wegen Schatten, Regen, Feinstaub
- Schienenquerung Umspannwerk: Gleis wird selten genutzt = Schiene zudecken/flexibel Gummi?

*Was schlagen Sie für Lösungen vor?*

- Halt ... Glockenheide (Pkw)
- Tunnel Quickborner Straße/alternativ Brücke
- Parallelweg zu Skatern pflastern

*Was ist Ihnen allgemein wichtig?*

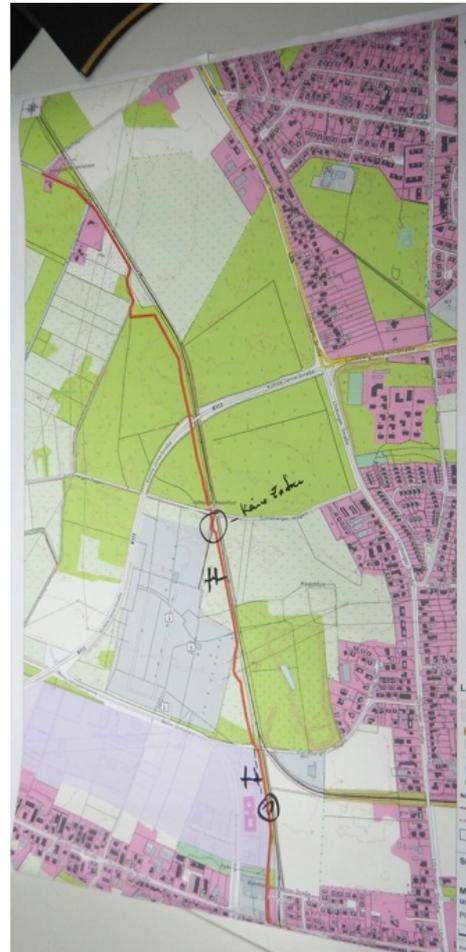
- Weiterführung Meeschensee nach Norden

*Notiz im Plan*

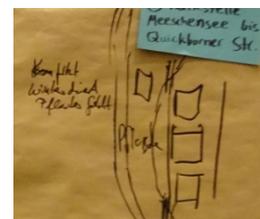
- Keine Zacken
- 1 bei Skateranlage

*Foto im Anhang*

- Haslohfurth
- Beleuchtung fehlt



Planausschnitt Abschnitt 1



Skizze auf dem Ergebnisplakat

## Abschnitt 2: Quickborner Straße bis Überführung Oadby-and-Wigston-Straße

Im zweiten Abschnitt führt die Veloroute durch ein Gewerbegebiet mit teilweise erheblichem Lkw-Verkehr. Die Strecke wird zum Teil auch als Schulweg genutzt, obwohl die Situation aufgrund der gewerblichen Verkehre nicht optimal ist. Die Auswahl einer Führung (im Plan a oder b) fällt schwer und ist zunächst nicht eindeutig. Schließlich wird eine getrennte Führung angeregt, d.h. Richtung Norden die westliche und Richtung Süden die östliche Strecke.

Was ist gut gelöst?

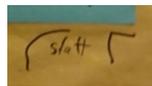
- Abseits großer Straßen

Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?

- Rettungsweg-Rettungsfahrzeuge zur Industrie + Friedrichsgaber Weg
- Teilweise Schulweg auch für Grundschulkinder von Friedrichsgaber Weg Süd zur Pestalozzischule
- LKW-Sattelzüge nicht ortskundig biegen versehentlich in die Glockenheide (Verbot LKW!)
- Pflastern! (2 siehe Plan)

Was schlagen Sie für Lösungen vor?

- Beide Routen im Gewerbegebiet verbessern
- Tunnel unter der Quickborner Straße?
- Kurve entschärfen (1 siehe Plan)
- Erlengang: Einfahrt AKN-Radweg keine Parkplätze
- Alternative Führung an der Lawaetzstraße
- a besser als b wg. Zufahrt/Parken Jungheinrich



Skizze zur Kurve (1)



Planausschnitt Abschnitt 2

## Abschnitt 3: Überführung Oadby-and-Wigston-Straße bis Waldstraße

In diesem Abschnitt verläuft die vorgeschlagene Route entlang der Bahnlinie (AKN). Hier wird über Konsequenzen im Falle einer möglichen Verlängerung der U1 auf dieser Trasse diskutiert. Die Planung sollte darauf abgestimmt werden. Schließlich wird eine mögliche Alternativführung durch die Moorbekstraße erörtert, da der Bereich zwischen Moorbekhalle und AKN-Haltepunkt als ein Knackpunkt gesehen wird. Als wichtig wird der Erhalt des Grünzugcharakters erachtet. Was ist Ihnen allgemein wichtig?

Was ist gut gelöst?

- Abseits vom Kfz-Verkehr

*Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?*

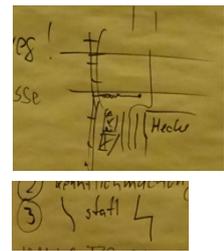
- Pflastern! (1 siehe Plan)
- Schikane weg! (4 siehe Plan am unteren Rand)
- Rutschig bei Nässe (6 siehe Foto im Anhang)
- Zwischen 2 und 3 (siehe Plan) Bäume
- Verlängerung U1
- Querung Waldstraße
- Spaziergänger mit Hunden
- Nicht überall Rettungswege
- Kindergarten Waldstraße: Kinder gehen nach Norden bis zur OaW-Straße
- Moorbekstraße-Schwellen
- Ausbau Schulzentrum



Planausschnitt Abschnitt 3

*Was schlagen Sie für Lösungen vor?*

- Kenntlichmachung 2 (siehe Plan)
- Kurve entschärfen bei 3 (siehe Plan)
- Waldstraße T30-Zebirstreifen
- Neue Ebene, planfreie Querung
- Alternativführung Moorbekstraße: Kfz-Verkehr der Schulen (BBZ, Gym, GmS, Förderzentrum)
- Kette (s. Skizze)



Skizzen

**Abschnitt 4: Waldstraße bis Norderstedt-Mitte**

In der Gruppe wird die Führung über die Heidbergstraße oder mögliche Alternativen intensiv diskutiert. Eine Führung über den ZOB wird verworfen.

*Was ist gut gelöst?*

- Haltelinie in Waldstraße
- Zwischen Waldstraße und Rathausallee, abseits von Kfz
- Ab Heidbergstraße südlich

*Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?*

- ZOB scheidet aus, diskutiert
- Pflasterweg bei 1 (siehe Plan)
- Querung 120 Sekunden Bettelzeit bei 2 (siehe Plan)
- Rathausallee als „Knoten“ nicht nötig
- Tiefgaragenausfahrt an Heidbergstraße

Planausschnitt Abschnitt 4

- Belagwechsel bei 3 (siehe Plan), speziell bei Brücken (Holzbelag, Rutschgefahr), evtl. Kurve entschärfen

Was schlagen Sie für Lösungen vor?

- Führung über U-Bahn (im Zuge Ausbau)
- Überführung der Waldstraße
- Hinter dem Rathaus? Als Alternative
- Stück hinter dem Rathaus als Fahrradstraße ausweisen
- Waldstraße Ampel, die Radverkehr bevorzugt – zwischen Waldstraße und U-Bahn-Station auf Westseite der Bahn
- Kontaktschleifen an Ampeln
- Alternative durch Moorbekpark, einen Weg als Radweg und einen als Gehweg

Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Zukünftigen Verkehr/Planungen  
Radverkehr/Radschnellwege bedenken



Planausschnitt Abschnitt 4

### Abschnitt 5. Norderstedt-Mitte, Heidbergstraße bis Marommer Straße

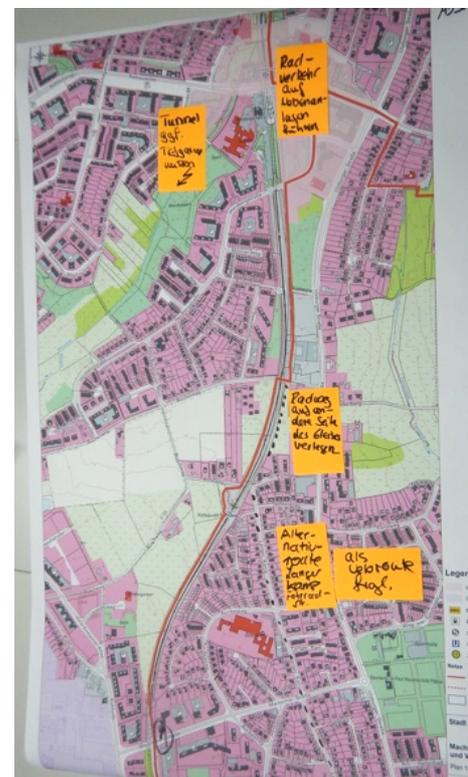
Für den Verlauf der Route wird im Rahmen der Diskussion empfohlen, nicht die Seite der Bahnschienen zu wechseln, sondern die Route ab Buchenweg weiter geradeaus zu führen, so sind große Siedlungsbereiche Garstedts besser angebunden. Trotz der positiven Bewertung des Fahrens im Grünen wird eine Alternativroute durch den Langen Kamp angeregt.

Was ist gut gelöst?

- Kein Autoverkehr, Fahren im Grünen
- Gutes Miteinander mit Fußgängern
- Querung Buchenweg wird nicht als allzu gefährlich angesehen
- Gute Aufteilung Abschnitte

Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?

- Fußgänger + Hunde
- Buchenweg: Straße schlecht einsehbar
- Tempo
- Kinder, Schulweg
- Fahren auf Straße wird vom Autofahrer schlecht akzeptiert



Planausschnitt Abschnitt 5

- Querung Marommer Straße 1 (siehe Plan und Foto im Anhang)

*Was schlagen Sie für Lösungen vor?*

- Optische Trennung Fußgänger/Radfahrer/Verbreiterung
- Asphaltiert, rot
- Vorfahrt achten, Aufpflasterung Buchenweg
- Gerade Führung am Bahnhof Richtweg
- Heidbergstraße: Querung Linksabbieger optimieren, bevorrechtigen
- Marommer Querung: Radfahrer bevorrechtigen

*Was ist Ihnen allgemein wichtig?*

- Baumbestand erhalten
- Straßenbelag

*Anmerkungen Plan*

- Radverkehr auf Nebenanlagen führen (*Abschnitt Norderstedt-Mitte/Rathausallee*)
- Tunnel ggf. Tiefgarage nutzen ⚡ (*Abschnitt Norderstedt-Mitte/Rathausallee*)
- Radweg auf andere Seite des Gleises verlegen (*ab Buchenweg*)
- Alternativroute Langer Kamp (Fahrradstraße)
- Als Veloroute fraglich (*bzgl. Langer Kamp*)

### **Abschnitt 6: Marommer Straße bis Ochsenzoll**

*Was ist gut gelöst?*

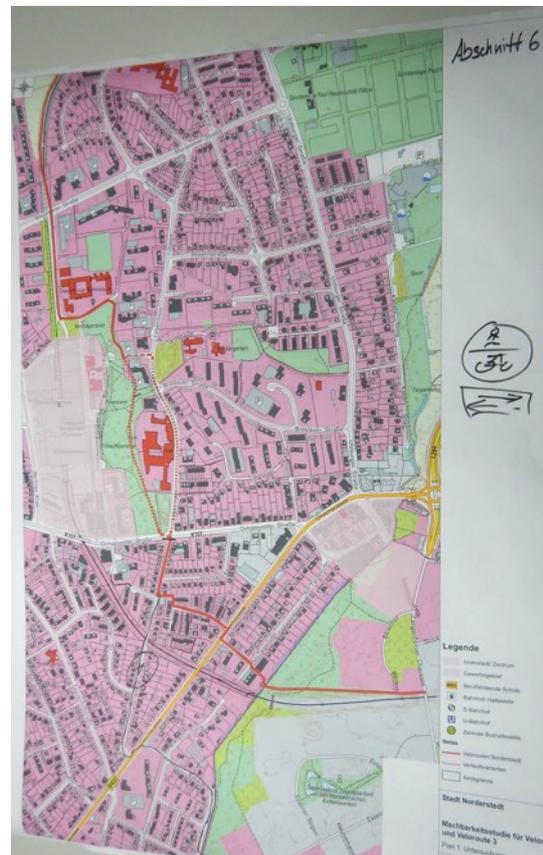
- Fahrradstraße Copernicusstraße
- U-Bahn begleitender Radweg

*Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?*

- Routenführung Hempberg nicht optimal
- Hempberg ggü. Bordsteinabsenkung Ohchaussee
- Berliner Allee radtechnisch ausbauen
- Unheimlich + dunkel U-Bahn bis Langenhorn
- Aufpflasterung wegen QV Ohechaussee Mozartweg
- Übergang NO nach HH zu eng + kurvig

*Was schlagen Sie für Lösungen vor?*

- Einbahnstraße Hempberg
- Autos raus aus Hempberg



Planausschnitt Abschnitt 6

- Routenführung Copernicusstraße  
– Lütjenmoor – Breslauer Straße – Ulzburger Straße – Schmuggelstieg oder Breslauer über Görlitzer Weg zur Ohechaussee
- Kein Parken Hempberg
- FLSA Mozartweg, Ohechaussee
- 1 (s. Plan) Hempberg Radfahrerstraße komplett bis nach Tarpenbekbrücke
- Fahrradstraße Lütjenmoor und Hempberg
- Untertunnelung Ohechaussee
- U-Bahn von Norden kommen im Kreis zur Copernicusstraße

Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Keine Tunnel
- Achtung Rad! VZ im Schmuggelstieg
- U-Bahn Deckel

## Veloroute 3

### Veloroute 3 Abschnitt 1 Rathausallee bis Am Exerzierplatz

Dieser Abschnitt wird bereits im Plenum diskutiert. Die Diskussion setzt sich in der Gruppe sehr intensiv und kontrovers fort. Einige Anwohnerinnen und Anwohner lehnen eine Führung der Veloroute durch den Heidestieg ab. Hier gibt es bereits heute viel Radverkehr, besonders in Richtung der Schulen und Sportplätze. Radfahrende würden heute bereits nebeneinander fahren. Es wird aber auch geschildert, dass Radfahrende teilweise den Gehweg nutzen, auf dem der Fußverkehr wegen des Gefälles nicht gut zurechtkommt. Es besteht ein hoher Parkdruck. Aufgrund von Bauvorhaben ohne Parkplätze auf angrenzenden Grundstücken wird befürchtet, dass die Situation für Anwohnende, die einen Stellplatz suchen, künftig eher noch schwieriger wird. Als problematisch wird auch das Ein- und Ausparken auf die bzw. von den Grundstücken erachtet, wenn der Radverkehr weiter zunimmt. Allerdings weisen Frau Haß und Frau Willhaus darauf hin, dass es zu den Spitzenzeiten nicht unbedingt mehr Fahrradverkehr als bisher geben werde, die Schülerinnen und Schüler fahren ohnehin schon heute hier durch. Das höhere Aufkommen werde sich über den Tag verteilen, also zu Zeiten erfolgen, in denen in der doch überwiegend von Anwohnern genutzten Straße weniger Verkehr stattfindet. Mögliche Schleichverkehre, die sich z.T. aus den angrenzenden Baumaßnahmen ergeben, sollen durch Begleitmaßnahmen möglichst zukünftig nicht mehr erfolgen.



Planausschnitt Abschnitt 1

zurechtkommt. Es besteht ein hoher Parkdruck. Aufgrund von Bauvorhaben ohne Parkplätze auf angrenzenden Grundstücken wird befürchtet, dass die Situation für Anwohnende, die einen Stellplatz suchen, künftig eher noch schwieriger wird. Als problematisch wird auch das Ein- und Ausparken auf die bzw. von den Grundstücken erachtet, wenn der Radverkehr weiter zunimmt. Allerdings weisen Frau Haß und Frau Willhaus darauf hin, dass es zu den Spitzenzeiten nicht unbedingt mehr Fahrradverkehr als bisher geben werde, die Schülerinnen und Schüler fahren ohnehin schon heute hier durch. Das höhere Aufkommen werde sich über den Tag verteilen, also zu Zeiten erfolgen, in denen in der doch überwiegend von Anwohnern genutzten Straße weniger Verkehr stattfindet. Mögliche Schleichverkehre, die sich z.T. aus den angrenzenden Baumaßnahmen ergeben, sollen durch Begleitmaßnahmen möglichst zukünftig nicht mehr erfolgen.

Alternativ wird eine Führung durch den Alten Kirchenweg angesprochen, die allerdings aufgrund der fehlenden Flächenreserven problematisch ist und mit heutigen Standards nicht umsetzbar wäre.

Weiterhin wird eine Führung durch den Finkenried vorgeschlagen, bei der aber fraglich ist, ob sie gradlinig weitergeführt werden könnte. Eine Akzeptanz der Führung wäre anderenfalls zweifelhaft. Eine gemeinsam getragene und aus fachlicher Sicht geeignete Lösung kann in dieser Runde nicht entwickelt werden.

Frau Haß kündigt an, dass im Falle einer Führung der Veloroute 3 durch den Heidestieg eine eigene Informationsveranstaltung zu diesem Abschnitt angeboten werde.

*Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?*

- Heidestieg: zu schmal (keine Begegnung KFZ / KFZ)
- Heidestieg: Gehweg ist schief → nicht geeignet für FG (*Fußgänger*)
- Heidestieg: nicht zügig zu befahren
- Mehr Radverkehr
- Familien, viele Kinder, „Spielplatz“
- Schwerverkehr Am Exerzierplatz
- Keine Parkmöglichkeiten → hoher Parkdruck
- Heidestieg sehr belebt
- Zusätzliche Wohnbebauung
- Morgendliche Spitze
- Alter Kirchweg: Fahrradsituation nicht gut
- Schüler auf Gehweg wegen Autofahrern

*Was schlagen Sie als Lösungen vor?*

- Alter Kirchenweg: Ausbau, Querungshilfe
- Finkenried
- Tempo 30 Am Exerzierplatz verlängern
- Fußweg im Heidestieg begradigen ⚡ (dann fehlt Wendemöglichkeit)
- Ggf. Einbahnstraßenführung im Heidestieg
- Anwohnerparken
- Prüfen, ob Shared Space möglich?

*Was ist Ihnen allgemein wichtig?*

- Erhalt der Parkplätze
- Rücksichtnahme auch der Radfahrenden → Kontrollen
- „Miteinander“ erhalten

### Veloroute 3: Abschnitt 2 Am Exerzierplatz bis Poppenbütteler Straße

Dieser Abschnitt weist in der Summe wenig Problemstellen auf. Größerer Handlungsbedarf besteht an der Querung an der Schleswig-Holstein-Straße.

Was ist gut gelöst?

- Angedachter Kreisel (Fadens Tannen Heidestieg) sorgt für geringe KFZ-Geschwindigkeit
- Grünzug ist gut (Nr. 1 auf der Karte)
- TS-H / Exerzierplatz besser (Nr. 2 auf der Karte und Foto im Anhang)

Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?

- Notwendigkeit Kreisel überprüfen, Minikreisel ⚡
- Kreuzung Schleswig-Holstein-Straße – Status Quo behalten
- Umlaufsperrung ⚡ Jägerlauf → Abstand ändern

Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Gutes Miteinander Rad / Auto / Fußgänger



Planausschnitt Abschnitt 2

### Veloroute 3: Abschnitt 3 Poppenbütteler Straße bis ZOB

In dieser Gruppe wird der Routenverlauf vor dem Hintergrund der Anbindung weiterer Ziele, wie beispielsweise des Schulzentrums diskutiert. Frau Haß erläutert beim Abschluss, dass die Velorouten die Aufgabe hätten, die Ortsteilzentren miteinander zu verbinden. Das Schulzentrum werde durch das weitere Radroutennetz angebunden.

Intensiv diskutiert wird die Querung Poppenbütteler Straße und eine Signalisierung empfohlen.

Was ist gut gelöst?

- Glashütter Damm bevorzugen „offiziell“

Wo sehen Sie Konflikte und Problemstellen?

- Querung Poppenbütteler Straße
- Glashütter Damm, heute bevorzugen
- Querung Tangstedter Landstraße, keine Signalisierung, Spanne zur Querung zu lang



Planausschnitt Abschnitt 3

- Verlauf Veloroute 3 schwer nachvollziehbar, Route nach Kiwittdsmoor sinnvoller (dann aber ganz anderer Verlauf)
- Achtern Born, Wegebelaug, Beleuchtung

*Was schlagen Sie als Lösungen vor?*

- An der Querung der Poppenbütteler Straße wird eine Signalisierung befürwortet
- Ziel Schulzentrum
  - Querung Schleswig-Holstein-Straße, Jägerlauf, über Glashütter Damm, Am Alten Reporter, Böhmerwald
  - Eventuell Böhmerwald weiterführen Richtung Kiwittdsmoor
- Fossi (*Fossi-Haus am Böhmerwald*)
- Verlauf durch Jägerlauf (besser als durch Neubaugebiet)
- Achtern Born nach Norden verlegen (ab Jägerlauf) → geradlinige Querung der Poppenbütteler Straße in die Neue Straße

## 4. Anhang

Weitere Fotos von Skizzen mit Notizen



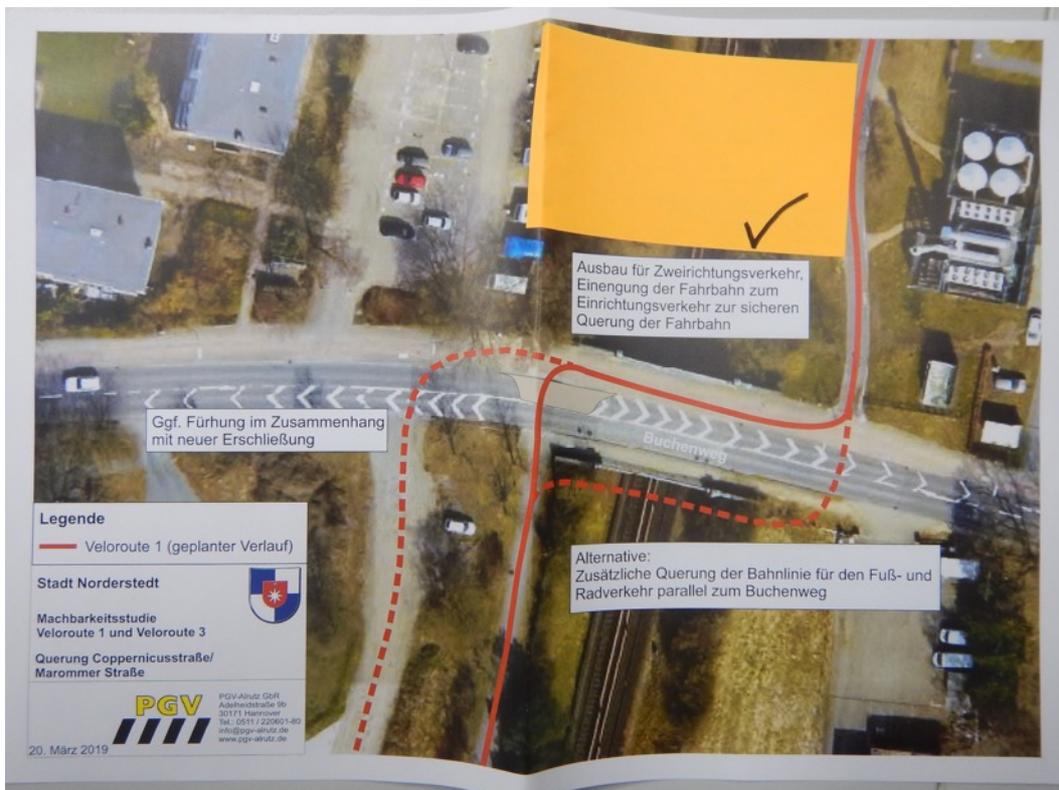
Veloroute 1 Abschnitt 2



Veloroute 1 Abschnitt 3



Veloroute 1 Abschnitt 3/4



Veloroute 1 Abschnitt 5



Veloroute 1 Abschnitt 6



Veloroute 3 Abschnitt 2

## 5. Impressum

### **Auftraggeberin:**

Stadt Norderstedt, Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr  
Rathausallee 50, 22846 Norderstedt

Ansprechpartnerin:

Christine Haß

Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften

Tel.: 040-53595-366

Email: [christine.hass@norderstedt.de](mailto:christine.hass@norderstedt.de)

### **Fachplanung:**

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Web: [www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Ansprechpartnerin:

Elke Willhaus

Telefon: 0511 220601-80

E-Mail: [willhaus@pgv-hannover.de](mailto:willhaus@pgv-hannover.de)

### **Moderation und Dokumentation:**

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Palmaille 96, 22767 Hamburg

Tel.: 040-3861 5595

[mail@tollerort-hamburg.de](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)

Ansprechpartnerin:

Mone Böcker

[mone.boecker@tollerort-hamburg.de](mailto:mone.boecker@tollerort-hamburg.de)