Wegekonzept Klein Nordende

Gesamtkonzept für den nicht motorisierten Verkehr
in der Gemeinde Klein Nordende

Erstellt durch den Wegeausschuss
der Gemeinde Klein Nordende
von
Joerne Diedrichsen
Jens Jacobsen
Lars Peters

Stand: 02.08.22

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung 4

II. Ausgangssituation in und um Klein Nordende 6
A. Betrachtung Klein Nordende 6
B. Befragung der Nachbarkommunen 7

III. Ziel des Konzepts 8

IV. Grundlagen 9
A. Bürgerbefragung in Klein Nordende 9
B. Onlinebefragung im Kreis Pinneberg 9
C. Fachplanerische Untersuchung im Ortsentwicklungskonzept 10

V. Bereits umgesetzte Maßnahmen 12
A. Radweg und Fahrradschutzstreifen Dorfstraße 12
B. Verbindungsweg “Middenmang” 13
C. Sonstige Maßnahmen 13

VI. Geplante Maßnahmen 14

Erschließung von Rad- und Fußwegen 14
A. Rad- und Fußweg westliche Sandhöhe am Knick 14
B. Verbindung Schule und Freizeiteinrichtungen 15

Fahrradstraßen 17
C. Schulstraße - Am Redder (bis B 431) 17
D. Ziegeleiweg - Rotenlehm 18
E. Östliche Sandhöhe/südlicher Lusbarg 19
F. Heidgrabener Weg 20
G. Utweg - Holstendorf 21

Fahrradsymbole 23
H. Nördliche Dorfstraße (Ziegeleiweg bis Sandhöhe) 23

Deklarierung als Velorouten 25
I. Finkhörn - Heideweg 25
J. nördliche Dorfstraße 26
K. westliche Dorfstraße 26
L. Beekenblick 27
M. Am Butterberg 28
N. Hühnerweg - Geestkamp 29
O. B 431 (Sandweg) 30

VII. Gesamtkonzept 32
A. Übersicht der Maßnahmen 32

B. Übersicht der Routen 33
C. Übersicht Anbindung Schule / Freizeiteinrichtungen 34
D. Übersicht Anbindung Nahversorgung / Medizinische Versorgung 35
E. Übersicht Anbindung übergeordnetes Radwegenetz 36
F. Übersicht Anbindung Naherholungsgebiete 37
G. Übersicht Anbindung Umland 38
H. Erläuterung der Routen 39

VIII. Schlusswort 42

Hinweis: Für Kartendarstellungen jeglicher Art wurde auf Kartenmaterial von Goggle-Maps zurückgegriffen.

I. Einleitung

Der Wegeausschuss der Gemeinde Klein Nordende hat mit breiter Unterstützung und Zustimmung der Gemeindevertretung und somit aller im Ort politischen Parteien die Förderung und Verbesserung der Bedingungen und Voraussetzungen des nicht motorisierten Verkehrs, also Rad- und Fußverkehr, zur Kernaufgabe der aktuellen Legislatur erklärt.
Diese Notwendigkeit leitet sich ab aus

- den politischen und gesellschaftlichen Forderungen
- den Ergebnissen einer Fragebogenaktion im Jahre 2019
- den Ergebnissen der Onlinebefragung des Kreises Pinneberg 2019 i.R.d. Radwegekonzeptes
- den Ergebnissen des Wasser- und Verkehrskontors Neumünster 2021 i.R.d. Ortsentwicklungskonzeptes Klein Nordende
- Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auch i.R.d. Bürgerbeteiligung OEK. 42,8 % der Befragten wünschen ein besseres Rad- und Fußwegenetz
- eigene Beobachtungen, Untersuchungen und Feststellungen.

Bislang wurden mehrere Einzelmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Eine Auflistung und Beschreibung ist unter “V. Bereits umgesetzten Maßnahmen” zu finden.

In der Sitzung der Gemeindevertretung Klein Nordende vom 9. Dezember 2021 wurde dem Wegeausschuss nunmehr der Auftrag erteilt, für die Gemeinde ein schlüssiges Gesamtkonzept für den nicht motorisierten Verkehrs auch außerhalb der vorhandenen Straßen zu erstellen. Über eine Beauftragung eines Planungsbüros ist zu diesem Zeitpunkt bewusst noch nicht entschieden worden.

Im Zuge der Konzeptentwicklung wurde die Ausgangssituation berücksichtigt, diverse Varianten untersucht und final 6 Routen und 15 geplante Maßnahmen festgelegt. Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich der Art nach

- Erschließung von Rad- und Fußwegen
- Fahrradstraßen
- Fahrradsymbole
- Deklarierung als Veloroute

und sind entsprechend durchgehend farblich gekennzeichnet.
Neben der Betrachtungsweise der Maßnahmen nach ihrer Art, sind die 6 Routen ebenfalls farblich gekennzeichnet und benannt:

- Route 1
- Route 2
- Route 3
- Route 4
- Route 5
- Route 6

Bei der Untersuchung der verschiedenen Varianten und Maßnahmen wurde bewusst zukunftsorientiert entschieden und im Zweifelsfall Einschränkungen aus heute geltender Rechtslage nach gesundem Menschenverstand ausgeblendet. Die Ersteller des Konzeptes haben Einigkeit darüber, dass mittel- bis langfristig sich die Rechtslage den Notwendigkeiten des wandelnden Individualverkehrs weiter anpassen muss und wird.

II. Ausgangssituation in und um Klein Nordende

A. Klein Nordende

Klein Nordende ist eine behutsam aber dennoch stetig wachsende Gemeinde von z.Zt. 3.400 Einwohnern im Nordwesten des Landkreises Pinneberg, im nördlichen Bereich unmittelbar angrenzend an das Mittelzentrum Elmshorn, südlich in kurzer Entfernung an die Mittelstadt Uetersen. Umgeben ist Klein Nordende von Landschaftsschutzgebieten mit hoher Erholungs- und Freizeitbedeutung auch für das Umland. Zu nennen sind insbesondere im Osten, zur Stadt Elmshorn und weiter zur Stadt Tornesch hin, die Naherholungsgebiete “Liether Moor” und das Naturschutzgebiet “Liether Kalkgruben”. Darüber hinaus im Westen die beginnende Marschlandschaft mit dem Übergang zur “Seestermüher Marsch und Elbvorland” sowie der Stadtpark “Liether Gehölz”.
Die Bundesstraße 431 verbindet Klein Nordende mit Uetersen und Elmshorn/ZOB inkl. der Buslinie 489. Zwei weitere Buslinien 6503 und 6504 führen aus dem Ort direkt nach Elmshorn und somit auch zum dortigen Bahnhof mit Anschluss sowohl an den Hamburger Verkehrsverbund als auch an das Fernbahnnetz. Die BAB 23 kann sowohl über die Anschlussstellen Elmshorn als auch Tornesch erreicht werden.
Klein Nordende hat ein sehr reges Vereinsleben, der größte Verein ist die SV Lieth mit neun Sparten und über 1.600 Mitgliedern. Es gibt eine dreizügige Grundschule, zwei Kindertagesstätten, eine Feuerwehr, eine Kirche und einen auch aus den Umland stark frequentierten Nahversorger.

B. Befragung der Nachbarkommunen

Die Umlandgemeinden und -städte wurden darüber informiert, dass die Gemeinde Klein Nordende für den Ort ein Wegekonzept für den nicht motorisierten Verkehr erarbeitet. Sie wurden befragt, ob sie ähnliche Konzepte oder Pläne bereits vorliegen, in Bearbeitung oder in zeitnaher Planung haben, was jedoch z.Zt. noch nicht der Fall ist. Gleichzeitig wurden evtl. Anknüpfungspunkte zum Klein Nordender Wegekonzept ermittelt.

Zusammenfassung:

Zur Stadt Elmshorn gibt es wie erwartet die meisten und stärksten Verbindungen, konkret:

- Übergang Straße Lieth/Dorfstraße
- Bereich Grundschule (Freizeit I) / Bereich SV Lieth (Freizeit II) und Straße Am Butterberg
- Geh- u. Radweg entlang der B 431 und
- Nordender Weg /An der Bahn
- Ollerlohstraße/Liether Moor als Vorzugstrasse B Radschnellweg (RSW) Elmshorn-Hamburg.

Zur Stadt Tornesch im Liether Moor zur Vorzugstrasse B des RSW Straße Liether Moor/Grenzweg/Heimstättenstraße

Zur Gemeinde Seester für eine Route in die Seestermüher Marsch über Utweg/Kurzenmoorer Chaussee/Schulstraße

Zur Gemeinde Heidgraben über eine Route Mühlenweg/Heidgrabener Weg

Zur Stadt Uetersen sowie zur Gemeinde Groß Nordende sind z.Zt. keine unmittelbaren Anknüpfungen vorhanden

Detaillierte Angaben als Anlage 1

III. Ziel (des Konzepts)

“2025 hat Klein Nordende eine verkehrssichere, umweltverträgliche und attraktive Wegeinfrastruktur für Rad und Fuß mit überregionaler Anbindung realisiert.”

Die Gemeinde Klein Nordende sieht sich in der gesellschaftlichen Verantwortung, das notwendige Umdenken bzgl. einer Neuausrichtung des Individualverkehr zu unterstützen. Wir werden Anreize für die Attraktivität von Rad- und Fußverkehr steigern durch

A. Schaffung von Verbindungen zu allen angrenzenden Städten und Gemeinden
B. Verkehrssicherheit, Qualität, Vermeidung von Umwegen
C. Trennung motorisierten Individualverkehr und Radverkehr soweit wie möglich
D. Vermeidung von Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern
E. Motivationssteigerung durch Öffentlichkeitsarbeit
F. Verknüpfung mit und zu anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV)
G. Visualisierung eines für alle Verkehrsteilnehmer gut erkennbaren Konzeptes
H. Beitrag zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)
I. Beitrag zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung

IV. Grundlagen

A. Bürgerbefragung aller Haushalte

2019 wurde eine Bürgerbefragung aller Haushalte Klein Nordende durch den Wegeausschuss durchgeführt. Die Befragten konnten einerseits die bevorzugt mit dem Rad befahrenen Straßenzüge benennen (s. Grafik) andererseits aber auch Probleme beschreiben und Ideen und Verbesserungsvorschläge (s. Anlage 2) einbringen.

B. Onlineumfrage des Landkreises Pinneberg

Das Radverkehrsmanagement des Kreises Pinneberg hat in Vorbereitung seines Radverkehrskonzepts ebenfalls im Jahre 2019 eine kreisweite Onlineumfrage durchgeführt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse heruntergebrochen auf die Gemeinde Klein Nordende sind in ihren Grundaussagen deckungsgleich mit denen der Bürgerbefragung im Ort.

C. Fachplanerische Untersuchung und Bewertung i.R.d. Ortsentwicklungkonzepts

Auszug:

“Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten vorrangig die Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr verbessert werden. Die vorhandenen Gehwege sind abschnittsweise nicht richtlinienkonform ausgebildet und der Oberflächenbelag ist verbesserungsfähig. Außerdem sollten Einengungen vermieden und eine durchgängige Barrierefreiheit angestrebt werden. Eine durchgängige richtlinienkonforme Breite der Gehwege ist dabei essentiell für die Verkehrsqualität der zu Fuß Gehenden.

Als Querungsstellen sind bereits Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und eine Fußgängersignalanlage installiert. Es wird empfohlen, zukünftige Querungsstellen (z.B. Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume) baulich herzustellen, da diese keine verkehrsrechtliche Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde bedürfen.

Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist auf ein engmaschiges Fußwegenetz und bei entsprechenden Breiten auch eigenständiges Radwegenetz zu achten, sodass auch hier kurze Wege entstehen. Insbesondere in Richtung der Schule, der Kindertagesstätten und der Einzelhandelseinrichtung ist dies zu beachten.

Die Radverkehrsführung innerhalb des gemeindlichen Streckennetzes ist bereits StVO-konform im Mischverkehr auf der Fahrbahn umgesetzt. Eine weitere Unterstützung könnten Piktogramm-Ketten auf der Fahrbahn bieten, da der Radverkehr so noch weiter in das Straßenbild integriert wird. Da es sich hierbei um eine verkehrsrechtliche Maßnahme handelt ist zwingend die Straßenverkehrsbehörde zu involvieren. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht allerdings keine rechtliche Grundlage in der Straßenverkehrsordnung (StVO) für eine solche Piktogrammkette.

Ein Anschluss an das regionale Radschnellwegenetz sollte auf jeden Fall beachtet und umgesetzt werden. Außerdem ist die Anlage von hochwertigen Radabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen zu empfehlen. Mit der Aufhebung der Bahnquerung im Zuge der Straße Rotenlehm sollte auch weiterhin dringend eine Querungsmöglichkeit für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die Bahnstrecke gegeben werden. Somit wird zum einen das Naherholungsgebiet Liether Moor weiterhin auch vom nördlichen Klein Nordende sowie vom südlichen Elmshorn aus erschlossen und zum anderen besteht hierüber eine attraktive Alternativroute für den Radverkehr abseits der vom Kfz-Verkehr genutzten Straßen zwischen Elmshorn, Klein Nordende und Tornesch. Eine Ausweisung des Ziegeleiweges und des Straßenzuges Rotenlehm als Fahrradstraße mit "Anlieger frei" ist aufgrund des durch die Sackgassenlage bedingten sehr geringen Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Vielmehr sollte eine Gleichberechtigung der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf diesem Straßenzug angestrebt werden.

Im Rahmen des Ortsentwicklungskonzeptes ist eine zusätzliche Wegeverbindung für den nichtmotorisierten Verkehr vorgesehen. Diese verbindet die Dorfstraße nördlich der Einzelhandelseinrichtung mit der Schulstraße mit dem Ziel einer attraktiven Verbindung abseits der Kfz-Verkehrsstraßen zwischen der Dorfstraße und den Einrichtungen wie z.B. der Freiwilligen Feuerwehr, der Grundschule und der Mehrzweckhalle. Außerdem werden

die geplante Kindertagesstätte und das seniorengerechte Wohnen der Entwicklungsflächen 12 und 13 über kurze Wege an die umliegende Bebauung angeschlossen. Die Herstellung des Geh- und Radweges ist daher als dringend notwendige Netzergänzung für den nicht-motorisierten Verkehr der Bestandsnutzungen sowie der geplanten Entwicklung zu sehen (siehe folgende Kartendarstellung). Es wird in diesem Zuge insbesondere die Schulwegsicherheit erhöht und die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrades oder des Zufußgehens können deutlich gesteigert werden, da damit eine Alternative zum potentiell unübersichtlichen und für den nicht-motorisierten Verkehr ungünstigen Knotenpunkt Dorfstraße / Schulstraße geschaffen wird. Die Breite des Geh- und Radweges sollte mit mindestens 3,00 m zuzüglich beidseitig 0,50 m Bankett bemessen werden, um einerseits eine hohe Qualität für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen und andererseits den Begegnungsfall eines Unterhaltungsfahrzeuges mit einem Fahrrad zu gewährleisten. In diesem Zuge sind ebenfalls der Ausbau der Wegeverbindung zwischen der Straße Kastanieneck und der Schulstraße zu empfehlen und der Anschluss an das vorhandene Gehwegenetz (insb. an der Dorfstraße) zu beachten."

Quelle: Verkehrliche Stellungnahme WVK Wasser- und Verkehrskontor Neumünster Ziff. 5 Mobilitätsansätze (Veröffentlichung genehmigt am 13.04.2022)

V. Bereits umgesetzte Maßnahmen

A. Fahrradschutzstreifen Dorfstraße als Teilabschnitt orange Route 3

In 2020 wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Elmshorn nordöstlich der Einmündung Schulstraße und nach 120 m übergehend in den Schutzstreifen der Straße ‘Lieth’ auf Elmshorner Gebiet einseitig ein Fahrradschutzstreifen in Richtung Innenstadt Elmshorn angelegt. Wegen nicht ausreichender Straßenbreite, zudem in einer Kurvenlage, haben beide Kommunen auf einen Fahrradschutzstreifen auf der gegenüberliegenden Straßenseite verzichtet und verweisen auf den dort nach Klein Nordende hinein führenden klassischen parallel zum Fußweg verlaufenden Radweg. Die Stadt Elmshorn hat ihren Abschnitt dieses Radweges in 2021 vollständig saniert, Klein Nordende wird seinen Abschnitt in noch in 2022 mit Fördergeldern aus dem Projekt Stadt & Land erneuern.
Hinter der Einmündung ‘Schulstraße’ wird der Radweg als Fahrradschutzstreifen bis zur Kurve/Einmündung ‘’Ziegeleiweg mit dem Kulturzentrum “Töverhuus” weiter in das Dorf hineingeführt.
Im beschriebenen Abschnitt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Anbindung an der Veloroute von Elmshorn-Lieth
    - B, C: Eindeutige Regelung für den Radverkehr; Nutzung der qualitativ höherwertigen Straße im Vergleich zum gepflasterten Gehweg
    - E: gleichzeitige Schaffung eines Parkverbots schafft mehr Übersichtlichkeit an einem der Flaschenhälse der Dorfinfrastruktur

B. Verbindungsweg “Middenmang” als Teilabschnitt lila Route 5

Dieser Weg - noch überwiegend bekannt unter dem Arbeitstitel “Lohmannweg” - wird mit einer weiteren Querungshilfe über die Dorfstraße in 2022 mit Fördermitteln aus dem Radverkehrskonzept des Kreises Pinneberg hergestellt.
Drei Meter breit und 400 m lang stellt er durch die Mitte des Dorfes führend die wichtigste Verbindung für den nicht motorisierten Verkehr abseits des Straßennetzes durch die bewusst von jeglicher Bebauung frei gehaltenen Ortsmitte - der sog. “Grünen Lunge” des Ortes - dar. Er verbindet attraktiv gelegen über alte Wiesen und entlang eines Grabens verlaufend das “Altdorf” mit Schule und den Freizeitzonen I und II mit dem neuen Zentrum mit Nahversorger und geplanter medizinischer Versorgung.
Zudem soll er im weiteren Verlauf über den Ziegeleiweg die Zubringerstrecke ins übergeordneten Radwegenetz mit dem Radschnellweg Elmshorn - Hamburg und ins Naherholungsgebiet “Liether Moor” abbilden.

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - B, C: Verbindung des Altdorfes mit Schule, Sportstätten (Freizeit I und II) mit dem Neuentwicklungsquartier einschließlich Nahversorger und medizinischer Versorgung als naturnahe Querung des Dorfmittelpunkts.

C. Sonstige Maßnahmen

Folgende Maßnahmen wurden mittlerweile darüber hinaus umgesetzt:

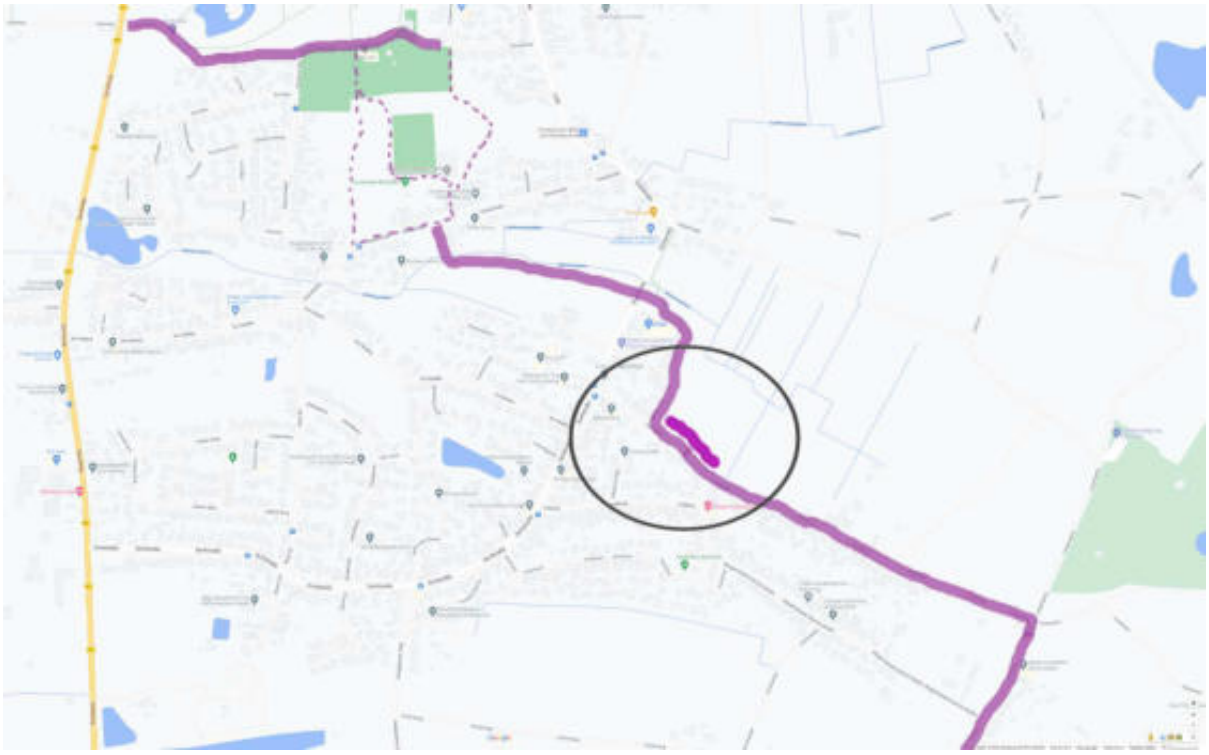
- Aufwertung der Buswartehäuschen des ÖPNV und deren Umfeld in 2021
- Errichtung von vier Rast- und Schutzhütten an den Radrouten
- Aufstellen von modernen Fahrradanlehnbügeln an den Bushaltestellen, an den Rast- und Schutzhütten, am Gemeindezentrum und an sonstigen Rast- und Pausenplätzen in 2021 und 2022
- Sanierung des Radweges entlang der B 431 durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr in 2021

VI. Geplante Maßnahmen

Erschließung von Rad- und Fußwegen

A. Rad- und Fußweg westliche Sandhöhe am Knick als Teilabschnitt lila Route 5

Gemäß OEK als auch SUK ist der Bereich westlich des Beekenblick eine erstrangige Erweiterungsfläche (Potentialflächen 14 und 15) für zukünftige Wohnbebauung. Spätestens im Zuge der Bebauungsplanung muss hier eine ausreichende Wegeinfrastruktur geschaffen werden.
Bereits heute dient der Streckenabschnitt Beekenblick → Sandhöhe → Bgm.-Diercks-Str. als Teil der lila Route 5.
Die Sandhöhe ist mit einer Breite von 3 m und trotz des vorhandenen und durch Poller geschützten Glensanda-Weges mit einer Breite von 1 m für die sichere Nutzung als Rad- und Fußweg nicht ausreichend.
Es ist die zusätzliche Erschließung eines nördlich des vorhandenen Knicks verlaufenden Rad- und Fußweg geplant, beginnend aus dem Beekenblick, verlaufend bis Beginn der Einmündung Bgm.-Diercks-Str..



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
  - Bestandteil der Route Nord-Süd für sowohl Rad- als auch Fußverkehr
  - Schulwegsicherung

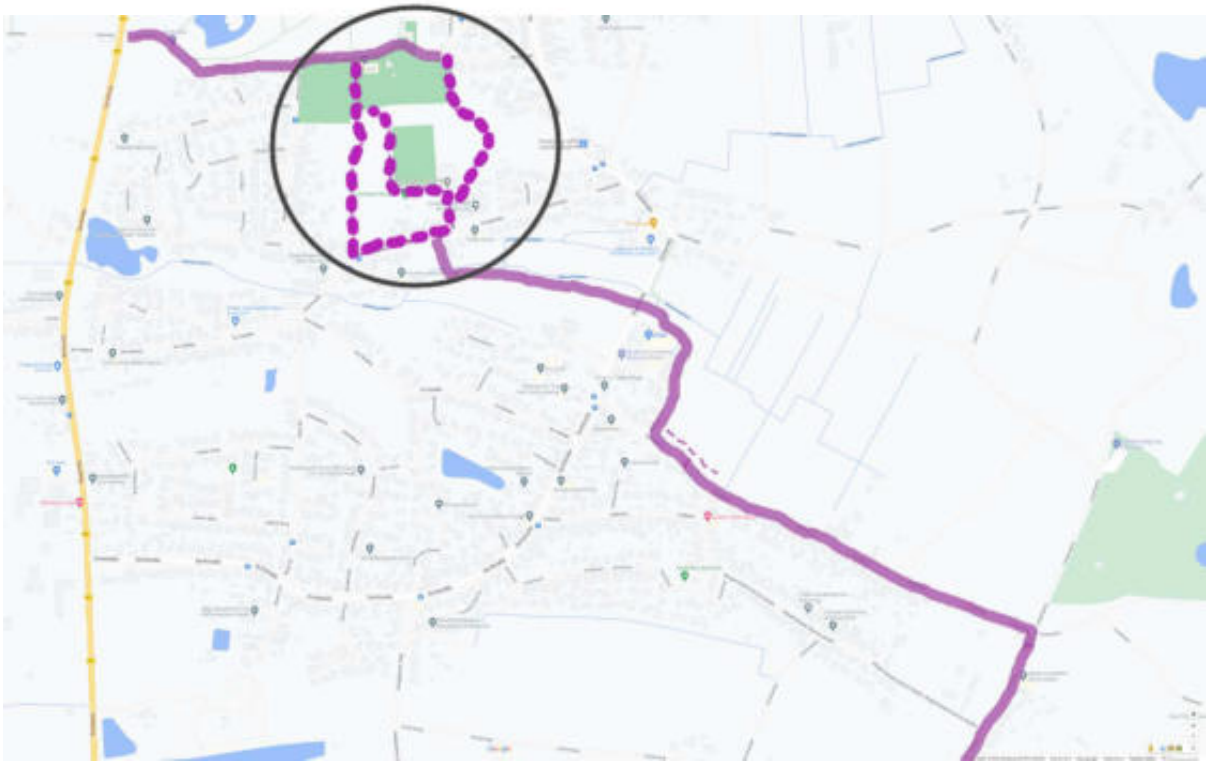
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
  - B, C, D: separierte Führung von motorisiertem Individualverkehr und Fußgängern sowie Radfahrern in naturnaher Umgebung (Wiese/Knick)

- F: Anbindung der südöstlich liegenden Wohnbebauung über den weiteren Verlauf der Sandhöhe (vorhandener Fußweg) an die ÖPNV Haltestelle mit Fahrradabstellanlage ‘Sandhöhe’.

- Umsetzungsplanung
  - Prüfung auf möglichen Erwerb der benötigten Fläche durch die Gemeinde
  - anschließende Detailplanung/Umsetzung bis Ende 2025
  - spätestens zu berücksichtigen im Zuge der Bauleitplanung

B. Verbindung Schule und Freitzeiteinrichtungen I und II als Teilabschnitt lila Route 5

Dieser Weg stellt die logische Weiterführung des bereits bestehenden Weges ‘Bi de Wehr’ bzw. des neu errichteten Weges ‘Middenmang” (vgl. V. B) zur Grundschule und den angegliederten *Freizeiteinrichtungen I* (Mehrzweckhalle, Rasenfußballplatz, Bolzplatz, DFB Kleinspielfeld, Anlage Eisstockclub) unter Anbindung einer ggf. neuen Kita in der Schulstraße weiter zu den *Freitzeiteinrichtungen II* (Clubheim SV Lieth, Kunstrasenfußballplatz, Tennisplätze, Anlagen Hundesportverein und Schützenverein) und weiter ins Naherholungsgebiet *“Liether Gehölz”* mit See und Rodelberg dar.
Es sind verschiedene Streckenverläufe möglich, die wegen ihrer Führung auch über den Schulhof letztlich abhängig sind von den laufenden Neu- bzw. Umbauplanungen der Schule.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
  - Bestandteil der Route Nord-Süd für sowohl Rad- als auch Fußverkehr
  - Verbindung der wichtigsten Einrichtungen abseits von motorisiertem Verkehr

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - B,C: kein motorisierte Individualverkehr; naturbelassene Wege; sowohl Verbindungsstrecke als auch Ort zum Verweilen; direkte Verbindung/Abkürzung zwischen Schule/Freizeiteinrichtung I und II
    - C: Trennung motorisierten Individualverkehr und Radverkehr
    - G: elementare Verbindungs-/Anbindungsstrecke für Naherholung und Schule/Freizeit

- Umsetzungsplanung
    - Im Zuge der Planung und Umsetzung Schulneubau

Fahrradstraßen

C. Schulstraße - Am Redder als Teilabschnitt blaue Route 2

Der Straßenzug ‘Am Redder/Schulstraße’ verläuft in West-Ost-Richtung von der B 431 bis zur Dorfstraße durch das gesamte Dorf. Trotzdem ist der Durchgangsverkehr eher gering, dieser wickelt sich i.d.R. über die ‘Dorfstraße’ ab. Im östlichen Abschnitt reihen sich zahlreiche kommunale Einrichtungen wie Kirche und Kita Bugenhagen, geplante neue Kita, dreizügige Grundschule mit Mehrzweckhalle, Feuerwehr und am Ende das Gemeindezentrum. Die Straße weist bereits schon jetzt eine hohe Radverkehrsdichte auf. Auch wenn zu Beginn und zum Ende der Schul- und Kita-Zeiten ein erhöhtes Kfz-Aufkommen zu verzeichnen ist, überwiegt hier dennoch der Radverkehr neben Anwohner- und Sammelverkehr.
I.R. des geplanten Schulneu- bzw. Umbaus soll auch zumindest der östliche Abschnitt der ‘Schulstraße’ mit überplant werden und die klassische Anlage der Straße mit Fahrbahn konzipiert für den Kfz-Verkehr und beidseitigen schmalen Gehwegen den aktuellen und modernen Bedingungen und Erfordernissen angepasst werden.
Angedacht ist die Umwidmung zur Fahrradstraße mit Zusatz Kfz frei. Die heutigen Gehwege mit 1,4 m Breite sind nicht ausreichend für die geteilte Nutzung durch Fußgänger und Radschulkinder. Viele mit dem Rad fahrende Kinder nutzen heute die Straße, wodurch es zu Konfliktsituationen auf Grund mangelnder Vorrangregelungen kommt.

- Eingliederung in das Gesamtkonzept
  - Zubringer Schule/Freizeit als auch West-Ost-Routen Bestandteil
  - Zubringer Radschnellweg in Weiterführung über “Middenmang” und Ziegeleiweg

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: weiterführend über Ampelanlage B431/Utweg primäre Verbindung nach Seester und in die Seestermüher Marsch
    - B, D: klare Regelung des vorrangigen Radverkehrs; in hochfrequentierten Zeiträumen (Schulbeginn/-Ende) bereits heute größtenteils gelebte Praxis; in weniger frequentierten Zeitfenster Erhalt der innerdörflichen Verbindung für Kfz.
    - F: Zubringer zur Haltestelle Schulstraße/Gemeindezentrum mit Halt beider Buslinien und Abschliessmöglichkeiten für Fahrräder
    - G: relevante Verbindung für die West-Ost-Route

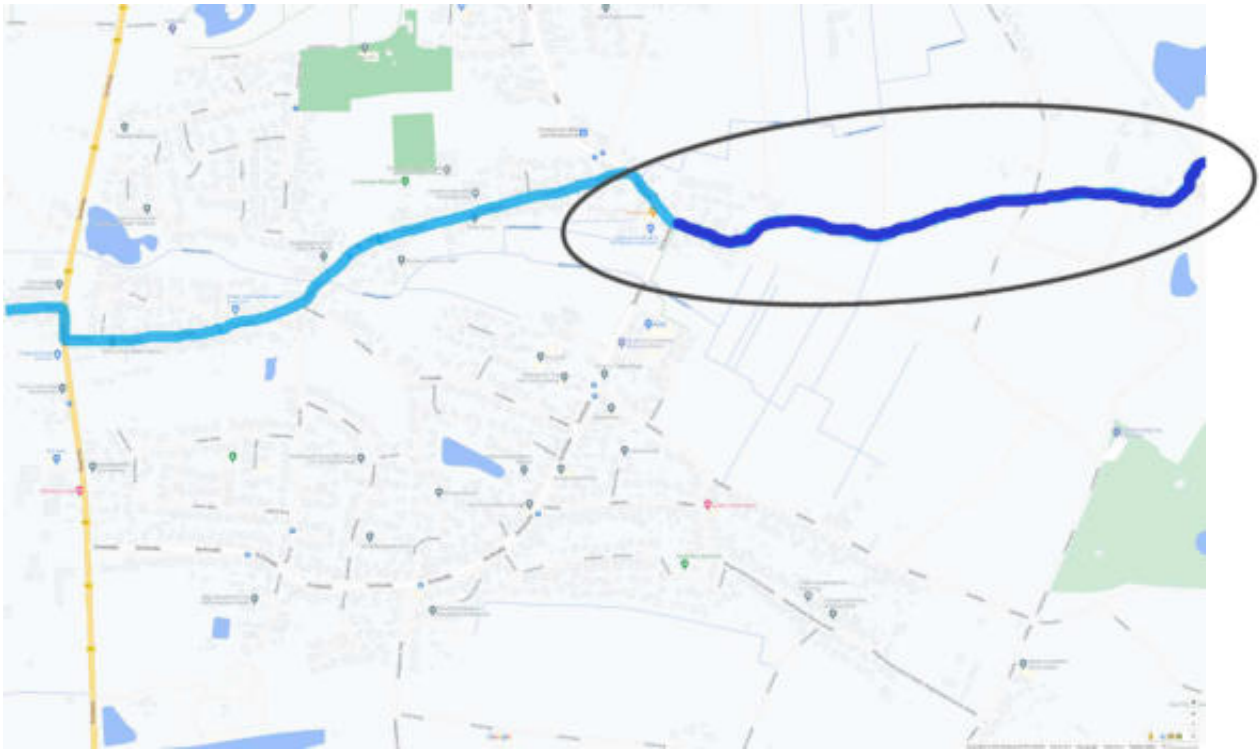
- Umsetzungsplanung
  Parallel zu den Baumaßnahmen Grundschule und neue Kita.

D. Ziegeleiweg - Rotenlehm als Teilabschnitt blaue Route 2

Der ‘Ziegeleiweg’ startet im Ortszentrum an der Kurve ‘Dorfstraße’ ggü. dem Kulturzentrum “Töverhuus”. Hier treffen die über die Straße ‘Lieth’ und ‘Dorfstraße’ nach Klein Nordende herein führende Elmshorner Veloroute 1 und die orange Route 5 Dorfstraße zusammen und sollen weitergeführt werden durch das Naturschutzgebiet 7 über die Straße ‘Rotenlehm’ in Richtung Naherholungsgebiet “Liether Moor” bis hin zur Bahnlinie/Bahnübergang “Lieth”. Fußgänger nutzen lieber den parallel verlaufenden ‘Beekenweg’ mit seinen beidseitigen Knicks, Ruhebänken und Blick aufs Dorf bzw. über die Felder.

Der mögliche und auch logische weitere Verlauf der Fahrradstraße kann wegen offener überregionaler Planungen durch den Kreis Pinneberg in diesem Konzept z.Zt. nicht behandelt und soll daher zu einem späteren Zeitpunkt anderer Stelle separat betrachtet werden.

Hinter dem Bahnübergang, der von der DB geschlossen und spätestens im Zuge 3. und 4. Gleis durch eine Brücke für Radfahrer- und Fußgänger ersetzt werden soll, beginnt Elmshorner Stadtgebiet auf der gleichnamigen Straße ‘Liether Moor’ die in ihrem weiteren Verlauf wieder auf Klein Nordender Gebiet in Richtung Tornesch die Vorzugstrasse B West für den geplante Radschnellweg (VZ 350.1) Elmshorn - Hamburg abbildet. Hier ist auch eine neu renovierte Rast- und Schutzhütte vorhanden. Die abgeschlossene Machbarkeitsstudie sieht für diese Trasse des Radschnellweges die Führung als Fahrradstraße (VZ 244.1 mit Anlieger frei) vor.
Insofern ist es aber schon jetzt naheliegend und konsequent, den ‘Ziegeleiweg’ als Zubringer für Klein Nordende und dem Elmshorner Stadtteil Lieth zu einem möglichen Radschnellweg und somit ins überregionale Radwegenetz wegen der zu erwartenden vorherrschenden Verkehrsart Fahrrad und der sehr hohen Netzbedeutung für den Radverkehr eben als Fahrradstraße (Kfz frei) auszuweisen.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Die zentrale Anbindung an den östlichen Teil der Gemeinde
    - potentielle Verbindung zum RSW

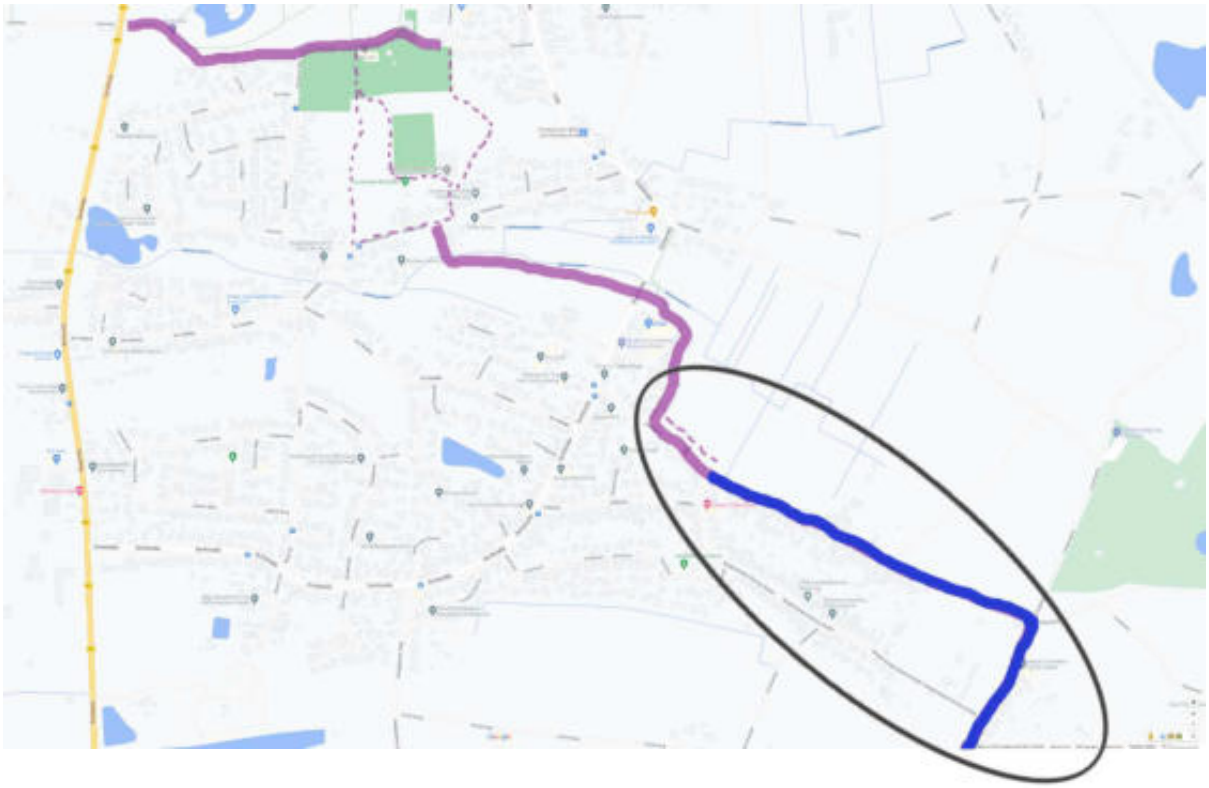
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Anbindung an die östlich der Bahnlinie liegende Gemeindehälfte
    - B: attraktive, naturnahe Route ins Liether Moor
    - C,D: heute schon verkehrsrechtlich bedingter Vorrang des Radverkehrs bzgl. Überholen etc. wird eindeutig geregelt (Stichwort Abstand beim Überholen)
    - H: Beitrag zum überregionalen RSW

- Umsetzungsplanung
    - soll bevorzugt zeitnah umgesetzt werden

E. Östliche Sandhöhe - südlicher Lusbarg als Teilabschnitt lila Route 5

Der östliche Teil der ‘Sandhöhe’ als auch der anschließende südlich Teil vom ‘Lusbarg’’sind weniger intensiv/nur einseitig bebaute Straßenabschnitte. Im Bereich der ‘Sandhöhe’ sind zwecks Verkehrsberuhigung heute an drei Stellen Betonringe aufgestellt. Aus der Bürgerumfrage kommt jedoch der Hinweis, dass hier subjektiv wahrgenommen mit erhöhter Geschwindigkeit seitens motorisiertem Individualverkehr gefahren wird.
Der betrachtete Streckenabschnitt hat seine Relevanz in erster Linie für die Anbindung an die Nachbargemeinden Heidgraben/Tornesch also auch als Zubringer für die Naherholungsgebiete “Liether Kalkgrube” und “Liether Moor” über den ‘Heideweg’.

Durch Umwidmung zur Fahrradstraße mit Zusatz Kfz frei wird eine klare Vorrangregelung und damit einhergehend auch Geschwindigkeitsreduzierung erreicht. Zumal bereits heute in mehreren Bereichen ein zulässiges Überholen unter Einhaltung der geltenden Abstandsregeln ohnehin nicht möglich und nicht zulässig ist.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - wichtigste Verbindung zum südöstlichen Teil der Gemeinde

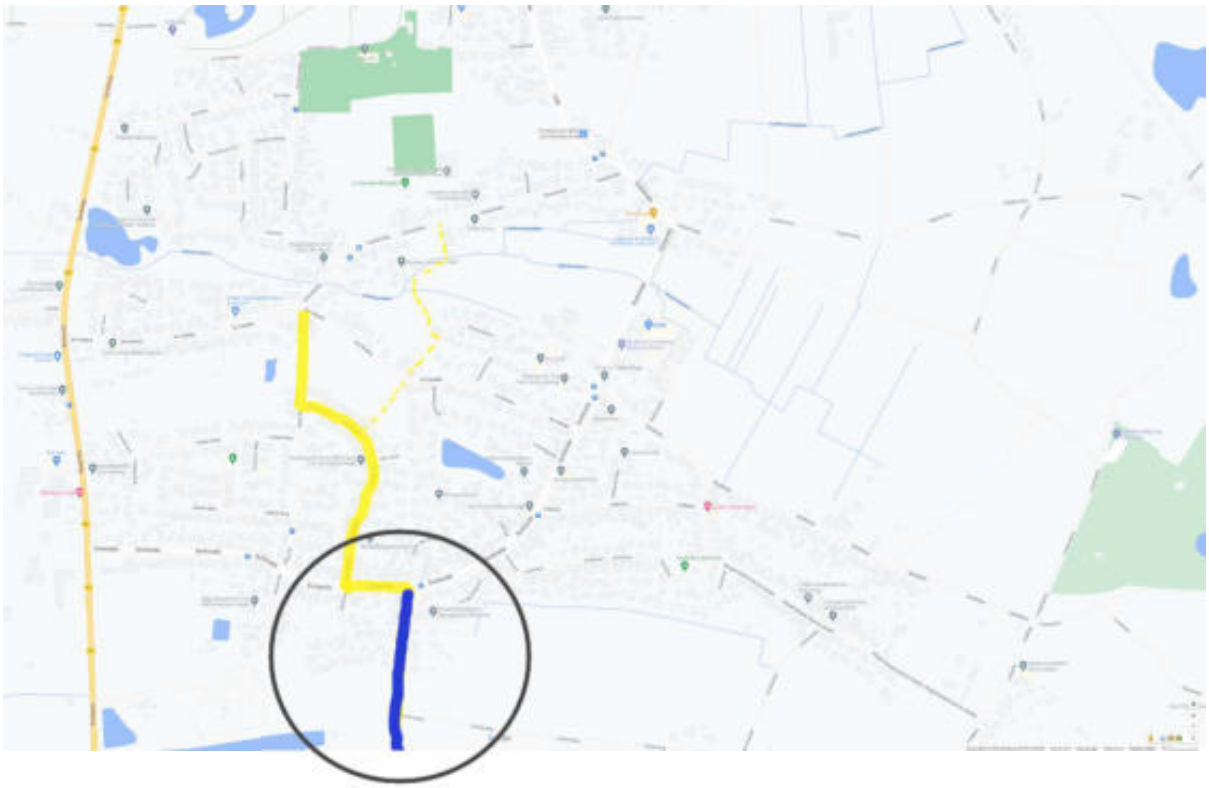
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Hauptanbindung der Gemeinden Heidgraben/Tornesch
    - B: eindeutige Vorrangregelung Radverkehrs; Vermeidung von Konfliktsituationen gerade im Zuge von Überholvorgängen
    - G: Notwendige Erschließungsachse für den südöstlichen Teil der Gemeinde

- Umsetzungsplanung
    - Priorisierung in Abhängigkeit der Akzeptanz vorangegangener Maßnahmen

F. Heidgrabener Weg als Teilabschnitt gelbe Route 4

Von der ‘Dorfstraße’ und orangen Route 3 kommend verläuft der ‘Heidgrabener Weg’ nach Heidgraben bzw. Uetersen. Die Strecke wird bereits heute als ruhigere Alternative zum Radweg an der B431 angenommen. Bereits vorhanden Einschränkungen für den motorisierten Verkehr (unechte Einbahnstraße) reichen jedoch nicht aus, um die festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verhindern.
Die Gemeinde Heidgraben würde für ihren Abschnitt ‘Mühlenweg’ die Umwidmung zur Fahrradstraße auf Grund des damit einhergehenden Geschwindigkeitslimits befürworten.

Losgelöst ist Heidgraben mit dem Wunsch einer Zone 30 für den ‘Mühlenweg’ als Verlängerung des Heidgrabener Weg bei der Verkehrsaufsicht des Kreises gescheitert, eine gemeinsame Fahrradstraße Heidgraben/Klein Nordende könnte einen neuen Impuls geben.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Als Fortführung von der ‘Dorfstraße’ und der orangen Route 3 erfolgt die Anbindung an Heidgraben/Uetersen über eine Alternativroute zur Bundesstraße

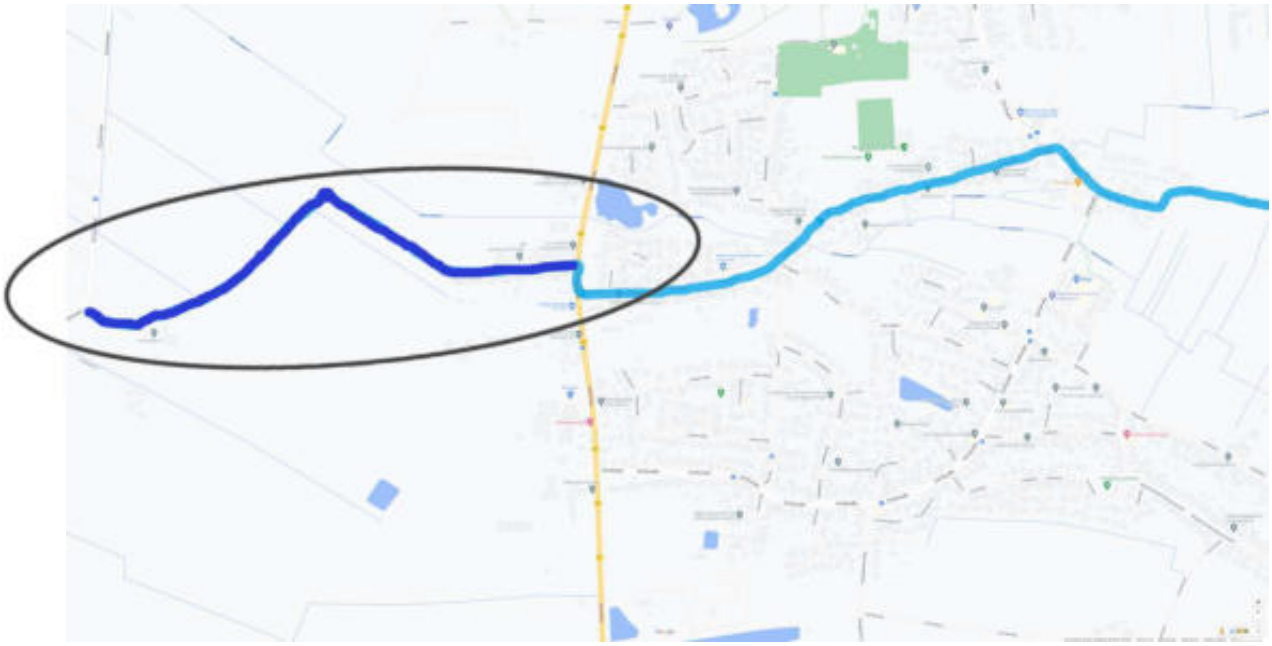
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Anbindung an Heidgraben/Uetersen
    - B, C: naturnahe, verkehrsberuhigte Alternative zur Bundesstraße
    - G: Abdeckung der südlichen Mitte des Dorfes

- Umsetzungsplanung
    - Priorisierung in Abhängigkeit der Akzeptanz vorangegangener Maßnahmen

G. Utweg - Holstendorf als Teilabschnitt blaue Route 2

In Verlängerung der blauen Route 2 vom Liether Moor über ‘Schulstraße’ und ‘Am Redder’ kreuzt die Route 2 die B 431 an der dortigen Bedarfsampel hinüber zum ‘Utweg’.
Der “Utweg” ist eine reine Wohnstraße und trägt ab der Rast- und Schutzhütte am Ortsausgang den Straßennamen ‘Holstendorf’. Über Wiesen und Baumschulfelder mündet die Straße “Holstendorf” bei der Splittersiedlung Holstendorf in die Straße ‘Kurzenmoor’ (L 109) ein.

Über den straßenbegleitenden Geh- und Radweg weiter über den neu fertiggestellten Radweg an der Straße ‘Schulsteig’ in das Marschdorf Seester ist diese Strecke ein beliebter und immer stärker genutzter touristischer Radweg von Klein Nordende über Seester in die “Seestermüher Marsch” mit dem Elbvorland.
Da sie nur eine sehr geringe Verbindungswirkung für den Kfz-Verkehr von Klein Nordende nach Seester aufweist - für andere Verkehre stehen mit der B 431 und der L 109 attraktivere und leistungsstärke Straßen zur Verfügung - sollte der Straßenzug Utweg - Holstendorf als Fahrradstraße mit Zusatz “Anlieger frei” ausgewiesen werden.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Fortführung der Route 2 vor allem unter dem Gesichtspunkt der Anbindung Umland (Seester/Elbvorland)

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: relevant Anbindung an die Umlandgemeinde Seester
    - D: heutige Konfliktpotentiale bei Überholvorgängen von Fahrradfahrern durch Kraftverkehr werden durch die eindeutige Regelung der Fahrradstraße vermieden

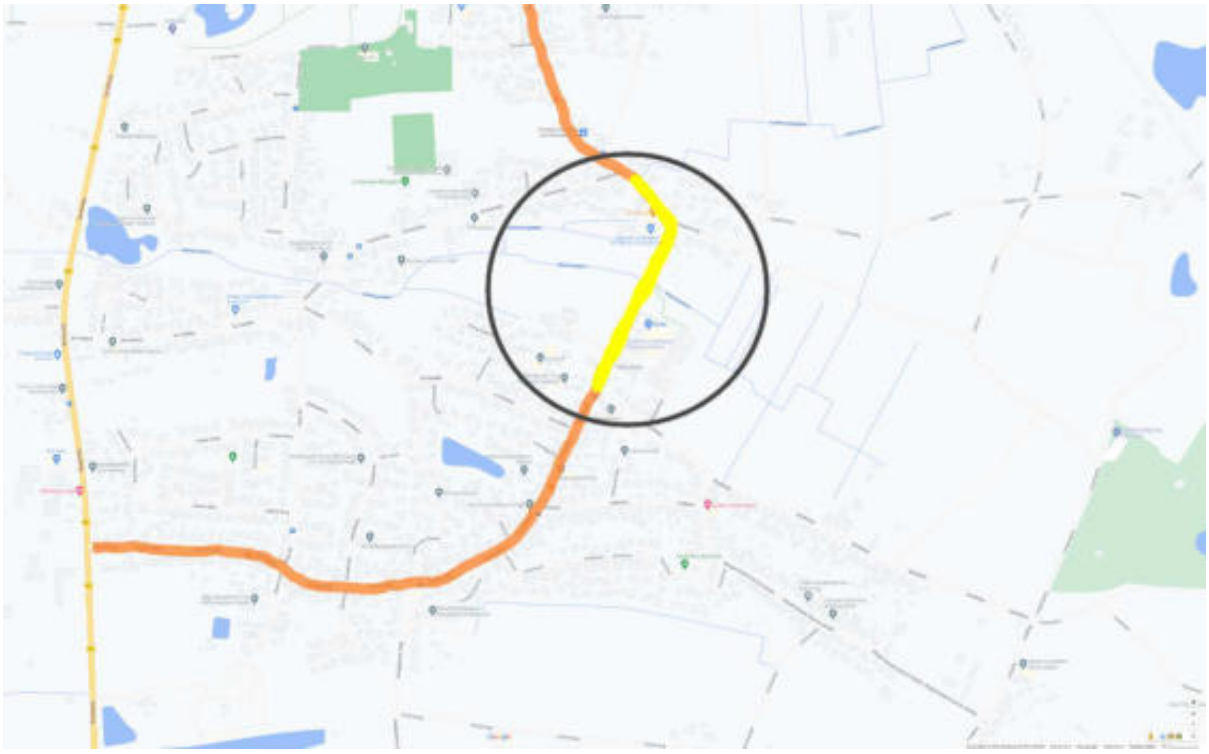
- Umsetzungsplanung
    - Priorisierung in Abhängigkeit der Akzeptanz vorangegangener Maßnahmen

Fahrradsymbole

H. Nördliche Dorfstraße (Ziegeleiweg bis Sandhöhe) als Teilabschnitt orange Route 3

Aufgrund immer geringer werdender Breite der ‘Dorfstraße’ ist die Fortführung der verkehrsrechtlichen Fahrradschutzstreifen aus Elmshorn kommend nicht möglich bzw. zulässig. Alternativ ist die Aufbringung einer Piktogrammkette (Fahrradsymbol) auf der ‘Dorfstraße’ zur Verdeutlichung des gleichberechtigten Mischverkehrs von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr vorgesehen. Beginnend/verlängernd vom Fahrradschutzstreifen/Radweg aus Elmshorn kommend bis zur ‘Sandhöhe’ und entgegengesetzte Richtung.
Die Piktogramme haben keine verkehrsrechtliche Bedeutung wie die Fahrradschutzstreifen, sondern lediglich eine Signalwirkung auf alle Verkehrsteilnehmer über den verkehrsrechtlich gleichberechtigten Mischverkehr. Gleichwohl bedürfen sie einer Genehmigung der Verkehrsaufsicht.

vgl.: https://meinbadhonnef.de/piktogrammkette-in-der-linzer-strasse/



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Bestandteil der Route Nord-Süd für Radverkehr

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Klärung der prädestinierten Route für Radverkehr durch den Ort Klein Nordende in der Nord-Südachse
    - D, G: Verdeutlichung der vorliegenden Rechtslage des Mischverkehrs auf der Dorftstraße; kein Vorrang für motorisierten Individualverkehr

- Umsetzungsplanung
    - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung mit Antrag bei der zuständigen Verkehrsaufsicht umgehend erfolgen. Die Kosten sind gering.

Deklarierung als Veloroute

I. Finkhörn - Heideweg als grüne Route 6

Als Verbindung an der östlichen Dorfseite zwischen den beiden Fahrradstraßen ‘Ziegeleiweg’ und ‘Sandhöhe’ sowie als Verbindungsstrecke zwischen aus Elmshorn kommende ‘An der Bahn’ bis zum Lusbarg/Heidgraben wird die Strecke ‘Finkhörn’ und der weitere Verlauf des Heidewegs als Veloroute deklariert und ausgeschildert. Ein Ausbau/Umwidmung ist auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens nicht verhältnismäßig. Dieser Streckenverlauf bildet im Wesentlichen die Prüftrasse C bzw. Alternativtrasse B/C im Abschnitt 1 in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Elmshorn - Hamburg ab und ist jedenfalls als
Veloroute geeignet.

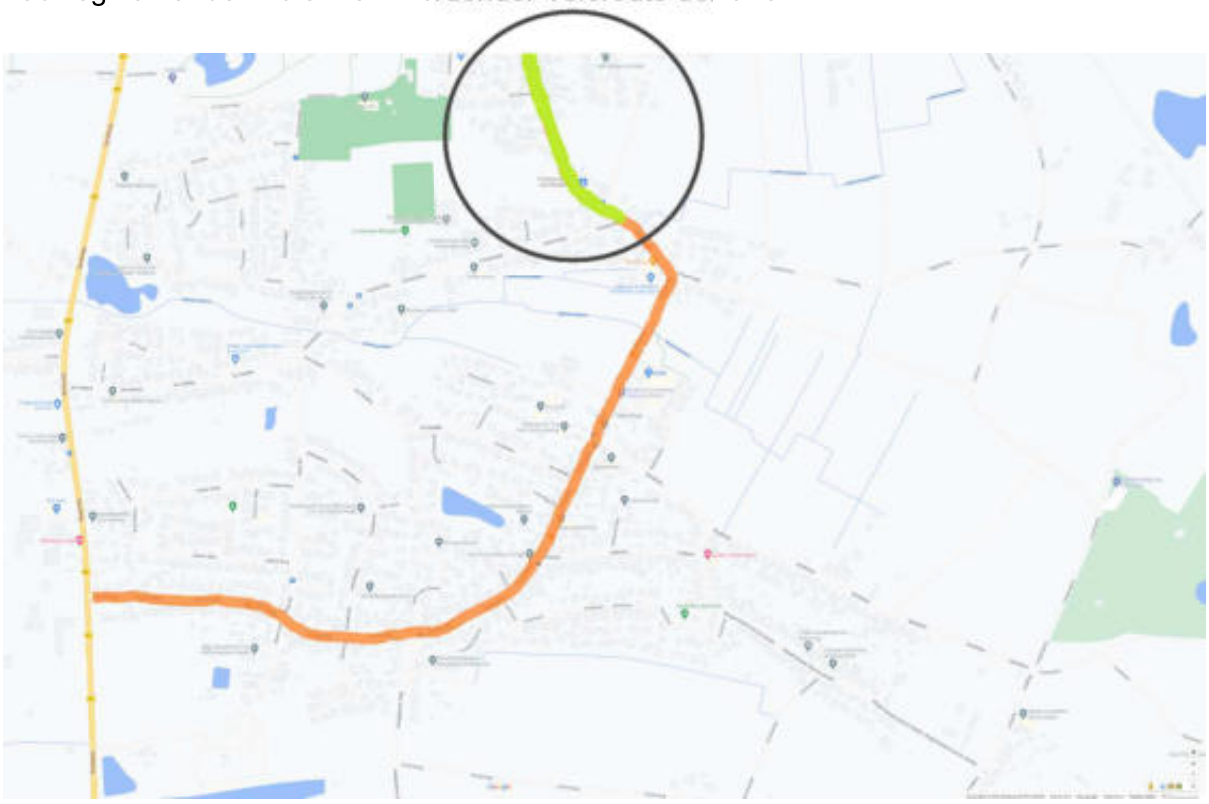
- Eingliederung in das Gesamtkonzept
  - Nord-Südstrecke an der östlichen Dorfseite
  - letzte Verbindung der Fahrradstraßen vor der Überquerung der Bahnschienen
  - paralleler Streckenverlauf zum Radschnellweg
  - Umlandverbindung Elmshorn <-> Heidgraben

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
  - A: Verbindungsstrecke zu Elmshorn OT Hainholz mit und Heidgraben/Liether Moor
  - G: Beschilderung vor allem für Ortsunkundige

- Umsetzungsplanung
  - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung der Maßnahme umgehend erfolgen.

J. Nördliche Dorfstraße (aus Elmshorn kommend) als Teilabschnitt orange Route 3

Als Verbindungsanschluss Elmshorn bzw. an die Elmshorner Velorouten wird der nördliche Teil der ‘Dorfstraße’ ab ‘Schulstraße’, hier sind bereits Fahrradschutzstreifen und/oder Radweg vorhanden - als Klein Nordender Veloroute deklariert.



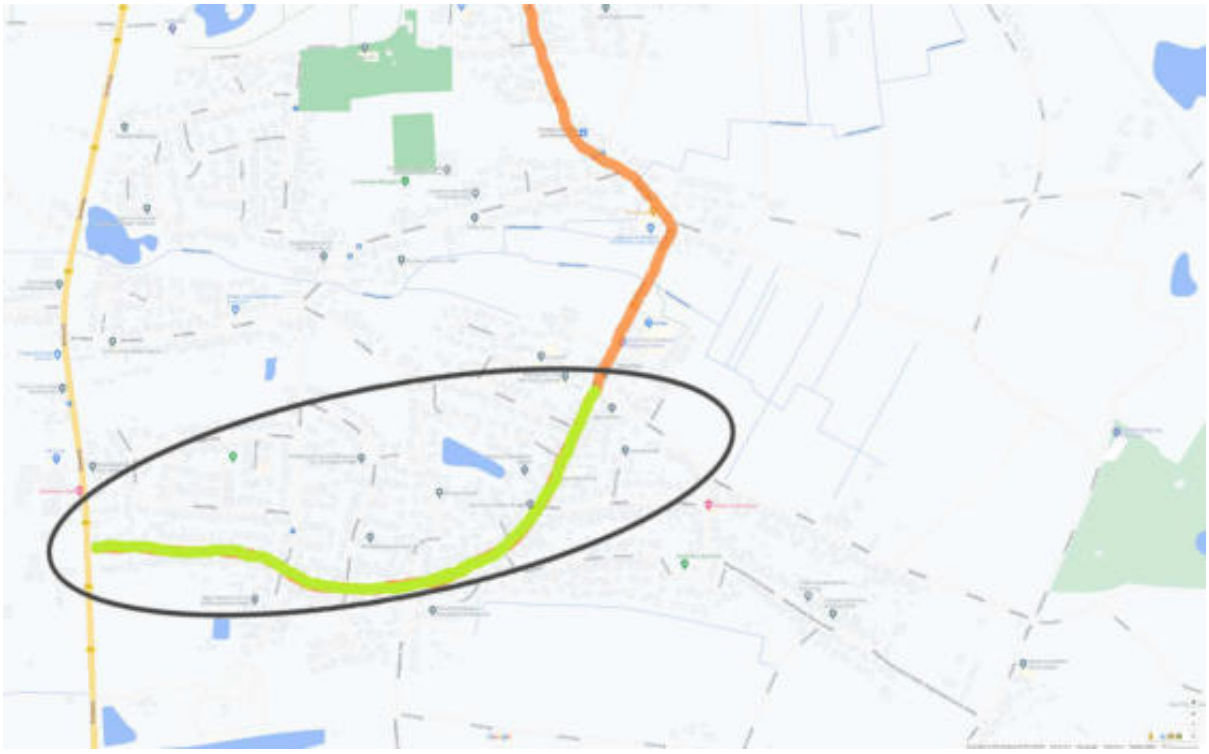
- Eingliederung in das Gesamtkonzept
  - Einbeziehung der Hauptverkehrsader auch für Radverkehr (schnelle Route)

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
  - A: Verbindungsstrecke Elmshorn <-> Klein Nordende
  - G, H: Vervollständigung des Konzeptes durch Anbindung an Elmshorns Velorouten

- Umsetzungsplanung
  - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung der Maßnahme umgehend erfolgen.

K. Westliche Dorfstraße (Sandhöhe bis B 431) als Teilabschnitt orange Route 3

In Fortführung der orangen Route 3 schließt an die Fahrradsymbole aus Maßnahme H die westlich bis zur B431 laufende ‘Dorfstraße’ an. Hier erfolgt lediglich eine Deklarierung als Veloroute ohne weitere Maßnahmen. Durch diese Kennzeichnung vervollständigt sich der Verlauf der Route 3. Ein alternativer Ausbau/Umwidmung ist hier baulich nicht möglich bzw. als immer noch bestehende Hauptverkehrsader nicht angemessen.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Einbeziehung der Hauptverkehrsader auch für Radverkehr (schnelle Route)

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Verbindungsstrecke Elmshorn/Seester/Groß Nordende <-> Klein Nordende
    - G: Vervollständigung des Konzeptes durch weitere Anbindung des Dorfkerns an die Bundesstraße

- Umsetzungsplanung
    - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung der Maßnahme umgehend erfolgen. Die Kosten für die Ausschilderung sind als gering anzusehen.

L. Beekenblick als Teilabschnitt lila Route 5

Die Straße ‘Beekenblick’ wurde in den 2010er Jahren i.R. des Bebauungsplanes 32 als reine Erschließungsstraße für die neue Wohnbebauung um das Nahversorgungszentrum hergestellt. Sie zweigt von der Straße ‘Sandhöhe’ ab, führt entlang der Potentialbaufläche 14 und endet vor dem Regenrückhaltebecken. Ab hier führt sie als gerne von Fußgängern und Radfahrern genutzter wassergebundener Weg landschaftlich reizvoll eingebunden entlang einer Blühwiese und mit Rastmöglichkeiten an einer Boulebahn entlang des “Wischwetterngrabens” bis an die Dorfstraße mit der geplanten Querungshilfe weiter zum Verbindungsweg ‘Middenmang’.

Der Streckenabschnitt ‘Beekenblick’ stellt somit ein zentrales Verbindungsstück der lila Route 5 von der B 431 über ‘Am Butterberg’ mit den Freizeiteinrichtungen I und II sowie der Schule weiter vorbei an den Potentialbauflächen 14 und 15 über ‘Sandhöhe’ ins LSG “Liether Moor” dar.

- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Hauptfortführung von “Middenmang” nach Überquerung der Dorfstraße als Teil der lila Route 5

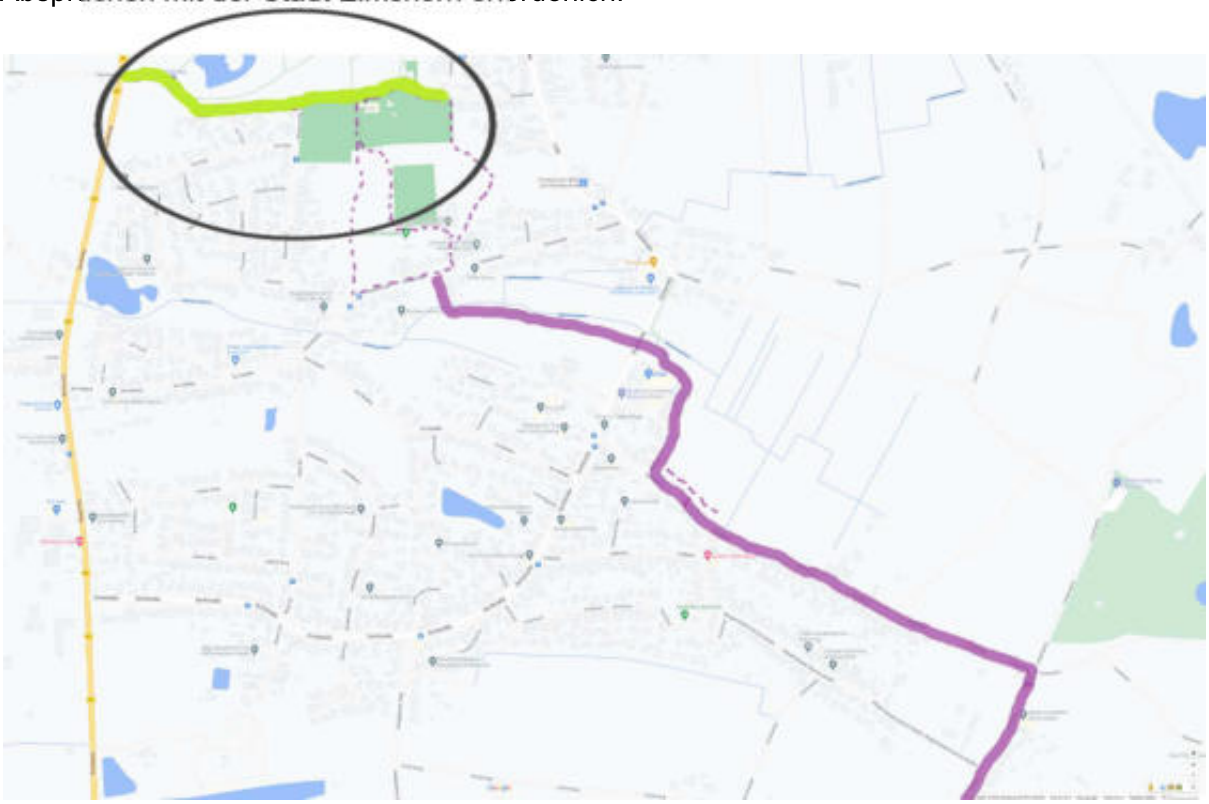
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - B, C: attraktive Fortführung von Middenmang kommend nördlich des Nahversorgers über den Glensanda Weg vorbei am Wischwetterngraben, Boula-Platz, Regenrückhaltebecken/Biotop.
    - G: relevanter Abschnitt der lila Route 5 zwischen Middenmang und geplanter Fahrradstraße Sandhöhe

- Umsetzungsplanung
    - Nach Abschluss Herstellung Middenmang

M. Am Butterberg als Teilabschnitt lila Route 5

Die Straße ‘Am Butterberg’ mündet von der B 431 ein und führt asphaltiert zunächst zum Parkplatz Naherholungsgebiet Stadtpark “Liether Gehölz” und erschließt dabei eine Kleinsiedlung. Weiter als teilweise für Kfz abgesperrter Weg führt sie die ‘Wasserstraße’ passierend zu einem weiteren Parkplatz an den Freizeiteinrichtungen I mit Clubheim SV

Lieth, Fußball- und Tennisplätzen, Schützen- und Hundesportverein. Sie bildet den Anfangsabschnitt der lila Route 5.
Im Jahre 1938 wurde die Straße mit dem “Liether Gehölz” bis dato Klein Nordende zugehörig zur Stadt Elmshorn umgemeindet. Insofern sind für die weiteren Planungen enge Absprachen mit der Stadt Elmshorn erforderlich.



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Anfang der lial Route 5, liegt noch auf Elmshorner Gebiet

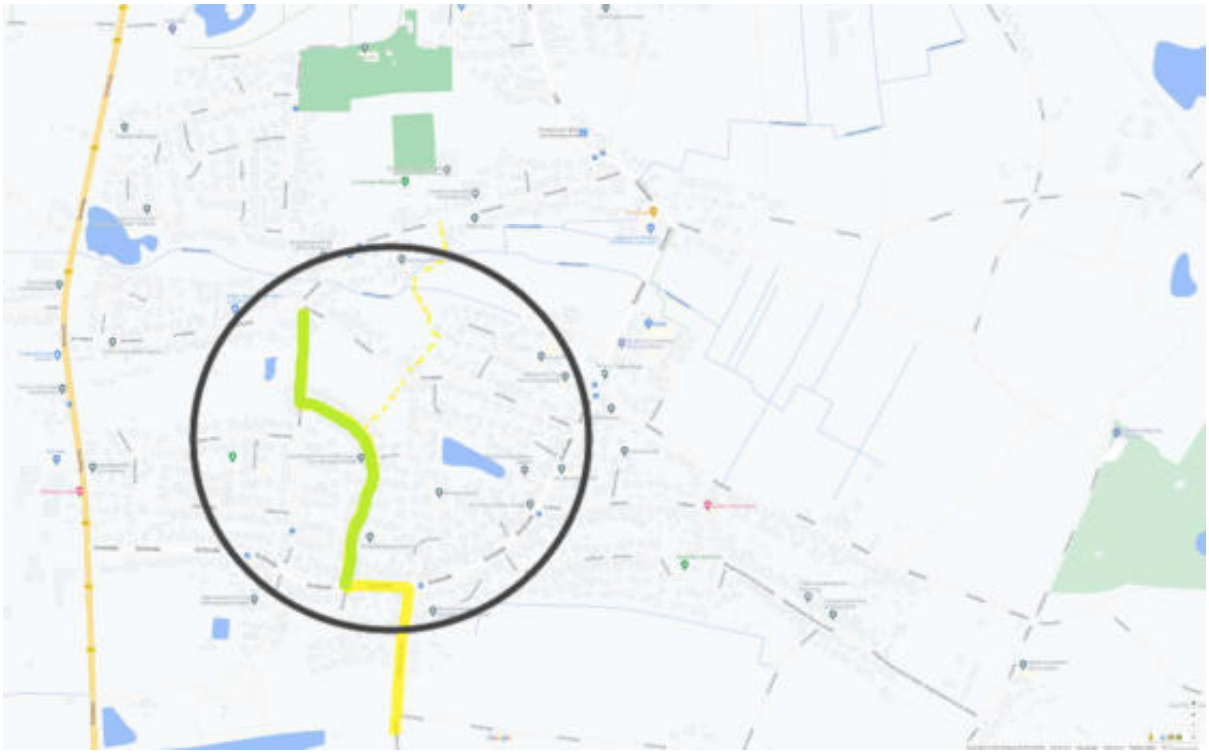
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Anschluss an Elmshorn, nördliche B431
    - B, C: Verlauf der Route 5 am Waldrand/durch den Liether Wald, dabei größtenteils für Kfz nicht freigegeben Abschnitt

- Umsetzungsplanung
    - erfolgt nach Planungsabschluss Schulneubau

N. Hühnerweg - Geestkamp als Teilabschnitt gelbe Route 4

Diese Trasse verbindet seit vielen Jahrzehnten die westliche Dorfstraße über die reine Wohnstraße “Geestkamp’ und den historischen ‘Hühnerweg’ mit der orangen Route 3 und somit im wesentlichen Kirche, Kita und Schule und ist aus Klein Nordende gar nicht wegzudenken. Der ‘Hühnerweg” ist jedoch sehr schmal und nicht weiter ausbaufähig.
Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, diese Routenführung dann vom ‘Geestkamp’ und ‘Up’n Feld’ in Richtung ‘Am Redder’ und weiter Weg ‘Bi de Wehr’ zu verlegen, sollte die im

OEK beschriebene Potentialwohnfläche 5 in späterer Zukunft einmal umgesetzt werden (s. gelb gestrichelte Darstellung).



- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - Erschließung der westlichen Bebauung des Dorfes durch Hühnerweg/Geestkamp
    - Querungsverbindung zwischen Route 2 und 3

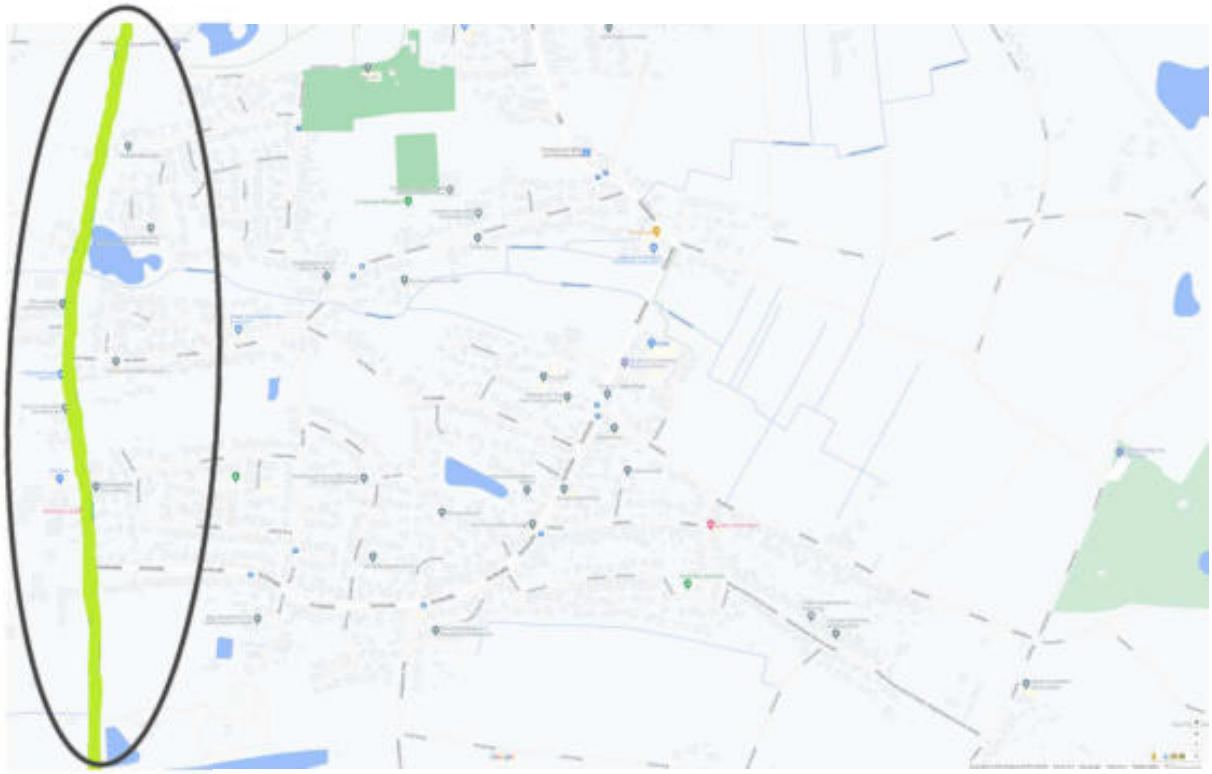
- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - B: Vermeidung der Umfahrung der Dorfmitte über B431
    - C: Im Bereich Hühnerweg Kfz-frei; insgesamt auch inkl. Geestkamp relativ geringes Verkehrsaufkommen durch reinen Anliegerverkehr

- Umsetzungsplanung
    - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung der Maßnahme umgehend erfolgen. Die Kosten für die Ausschilderung sind als gering anzusehen.

O. B431 (Sandweg) als grüne Route 1

Die B 431 führt in Nord-Süd-Richtung am westlichen Ortsrand von Klein Nordende von Elmshorn über Uetersen weiter in Richtung Wedel. Auf Klein Nordende trägt sie den Namen ‘Sandweg’ und die Geschwindigkeit ist hier innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegend auf 50 km/h beschränkt. Der parallel verlaufende einseitige kombinierte Geh- und Radweg ist asphaltiert und weist eine für derartige Streckenführungen übliche Breite von nur 1,5 m

auf. Die Strecke ist dennoch insbesondere als direkte Verbindung nach Elmshorn bedeutend von Radfahrern frequentiert.
Der Geh- und Radweg liegt in der Straßenbaulast des Landesbetriebes Verkehr.



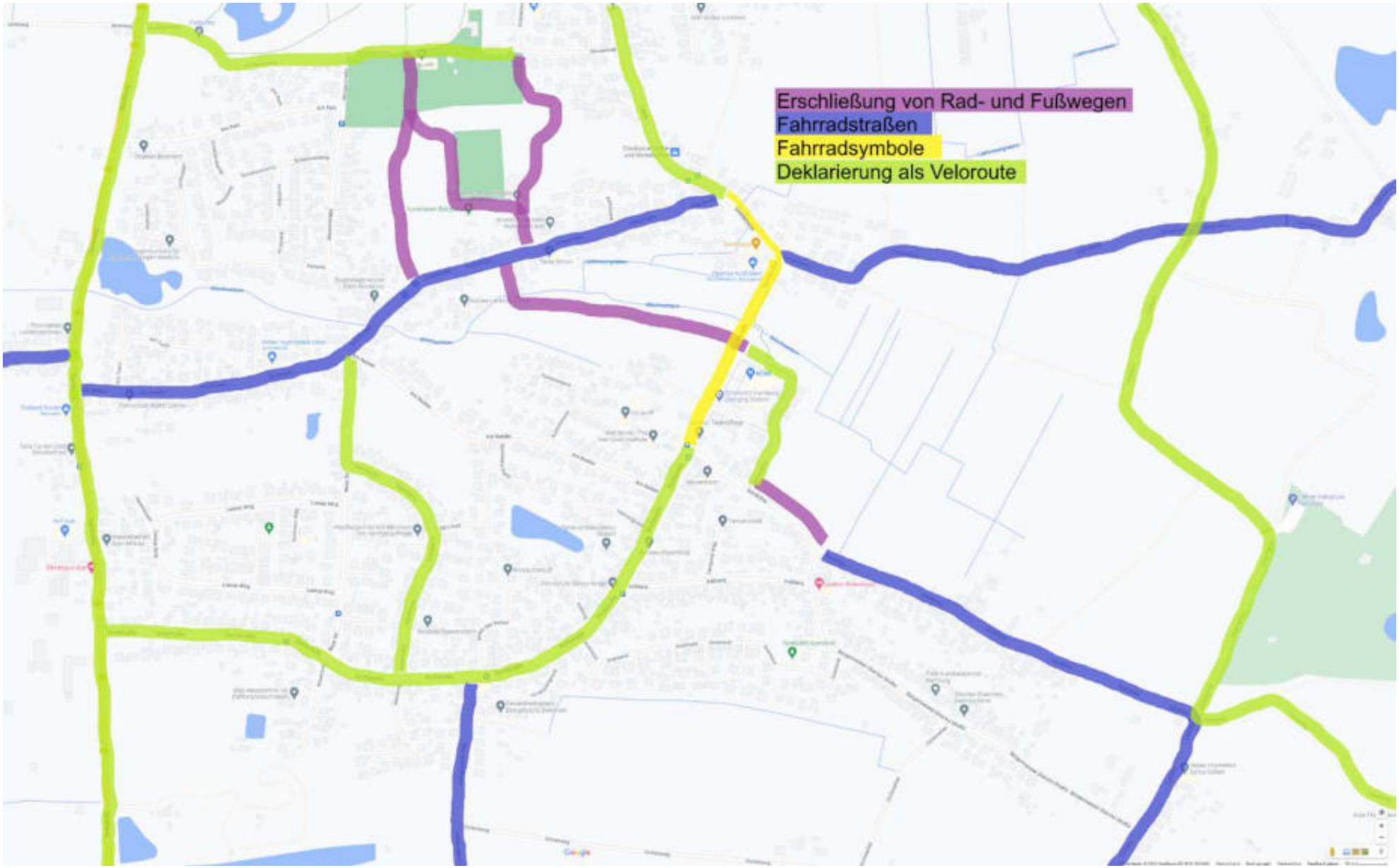
- Eingliederung in das Gesamtkonzept
    - eigenständige Route 1
    - schnellste Nord-Südverbindung aus überregionaler Sicht

- Bewertung nach Kriterienkatalog aus III
    - A: Verbindung zwischen Elmshorn <- Klein Nordende -> Groß Nordende/Uetersen
    - C: abgesetzter Radweg neben der Bundesstraße

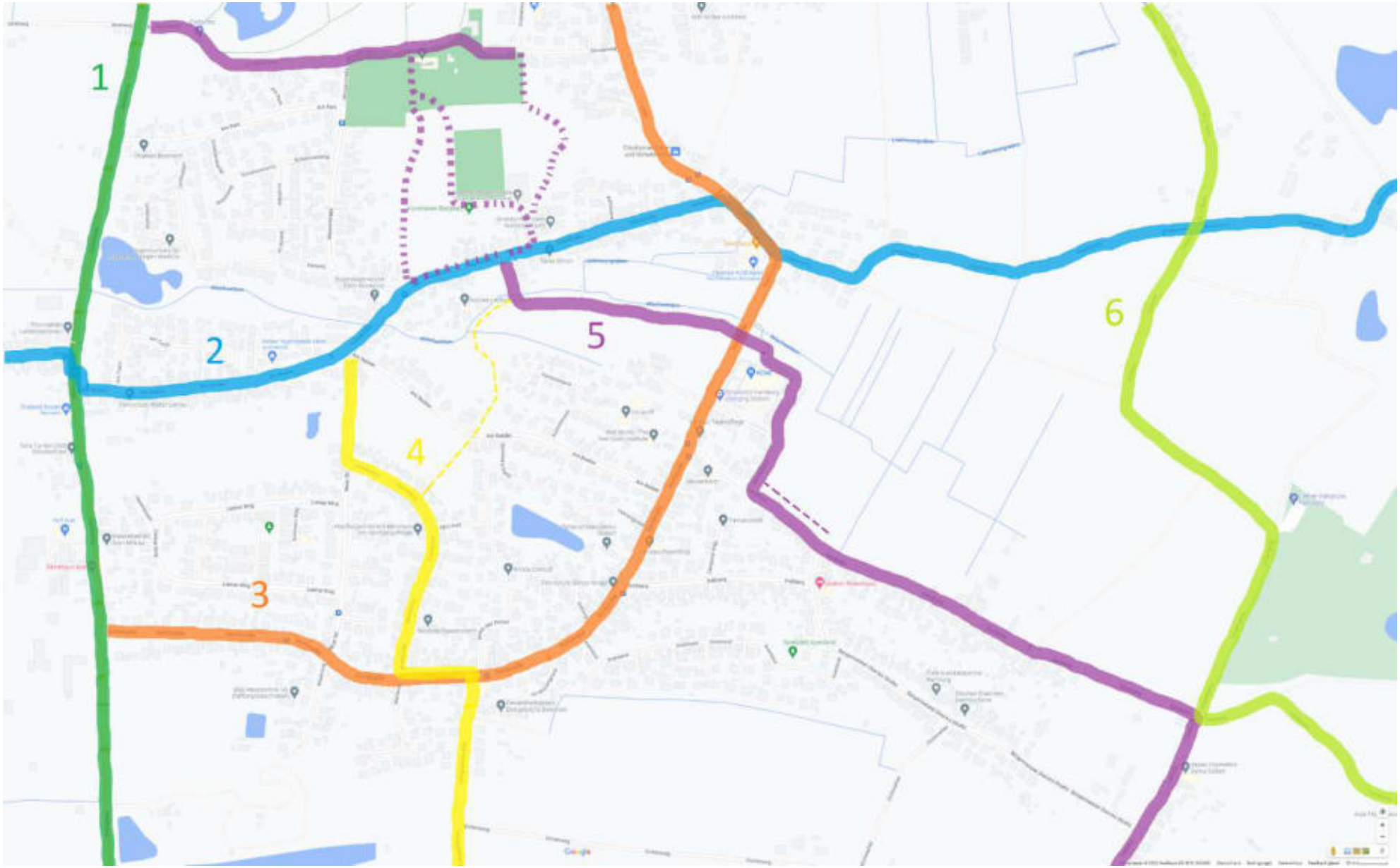
- Umsetzungsplanung
    - Nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes kann die Umsetzung der Maßnahme in Absprache mit den LBV umgehend erfolgen. Die Kosten für die Ausschilderung sind als gering anzusehen.

VII. Gesamtkonzept

A. Übersicht der Maßnahmen

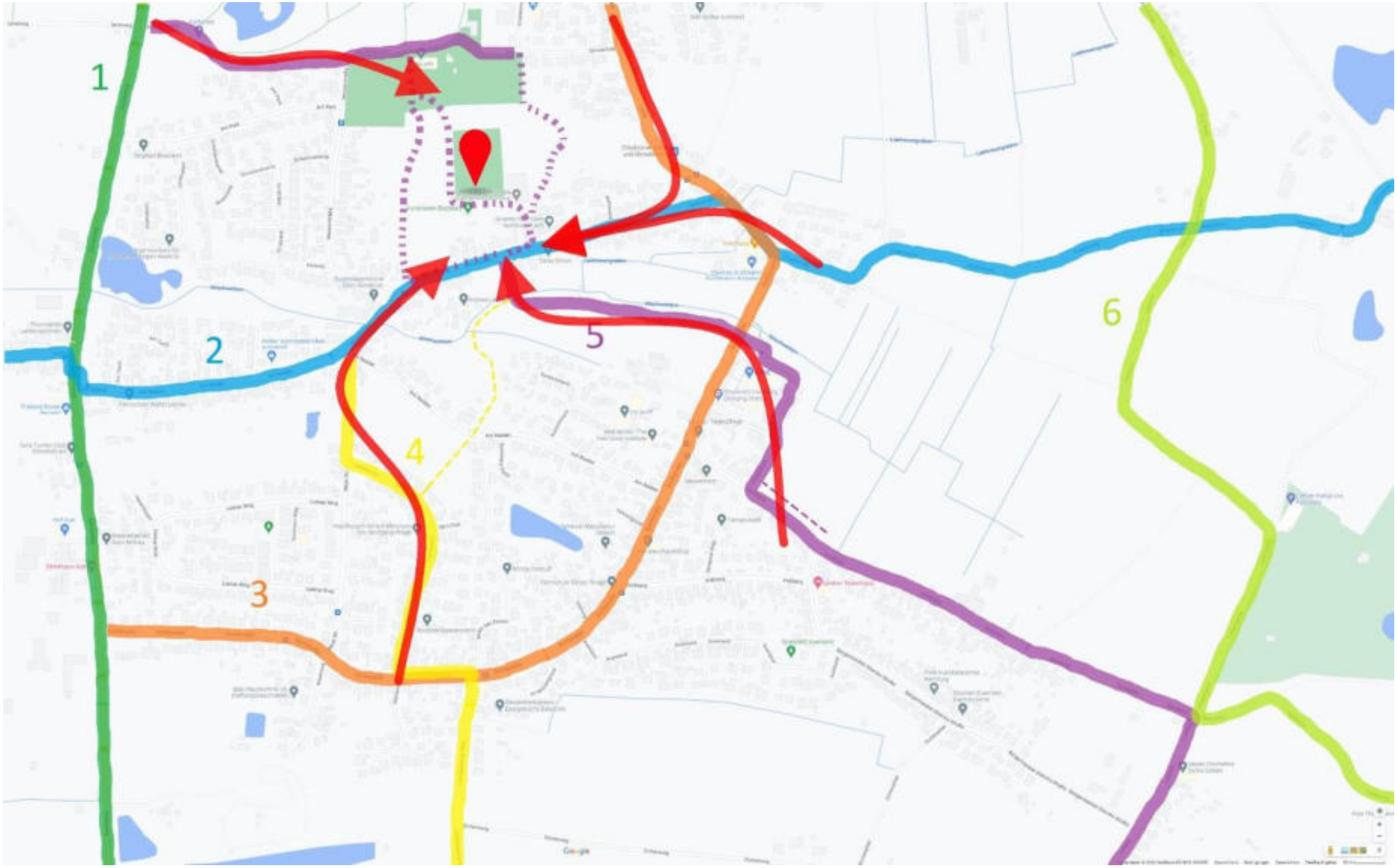


B. Übersicht der Routen



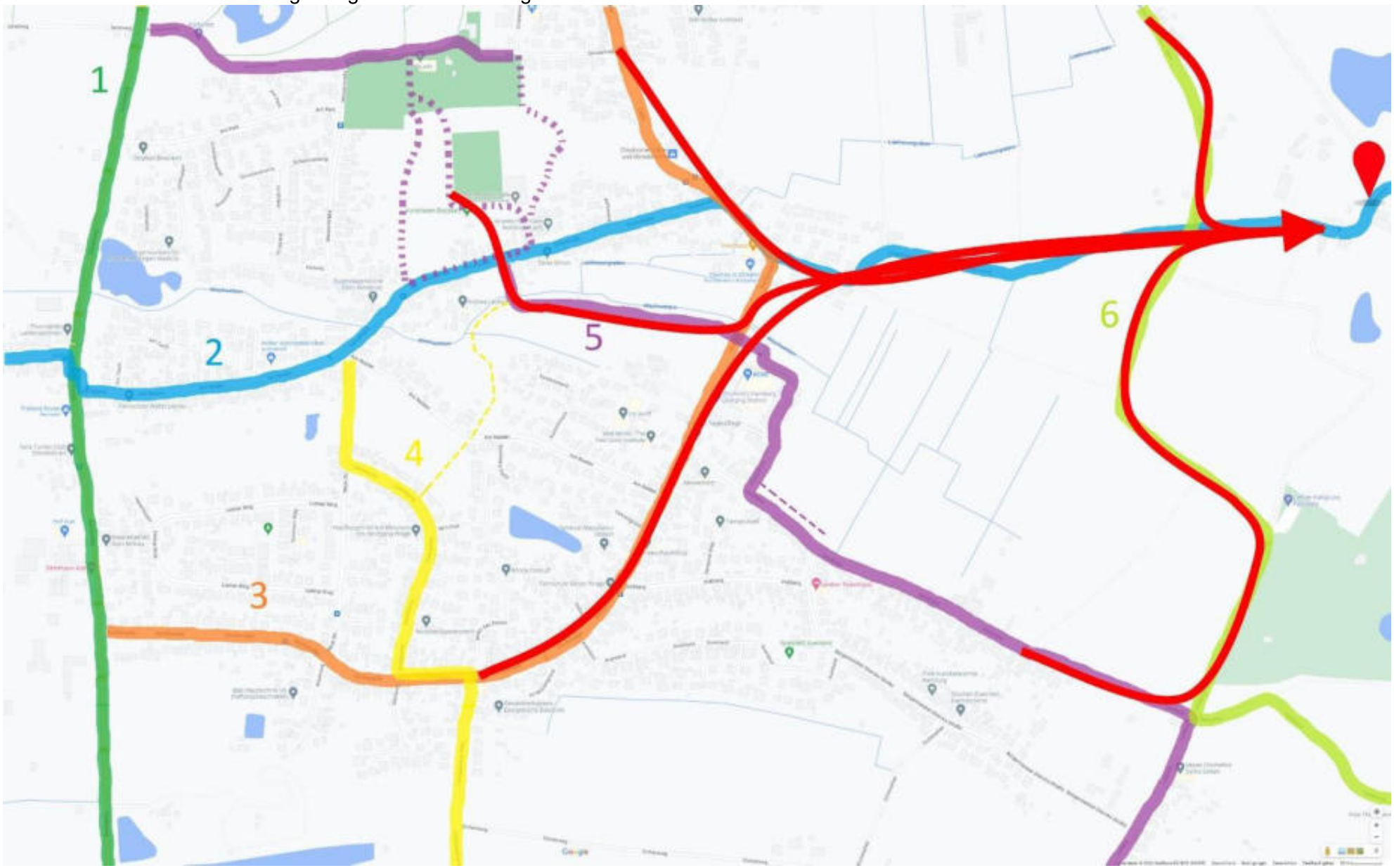
1. Bundesstraße 2. Ost-West 3. Dorfstraße 4. Dorfmitte 5. Middenmang 6. Finkhörn

C. Übersicht Anbindung Schule / Freizeiteinrichtungen

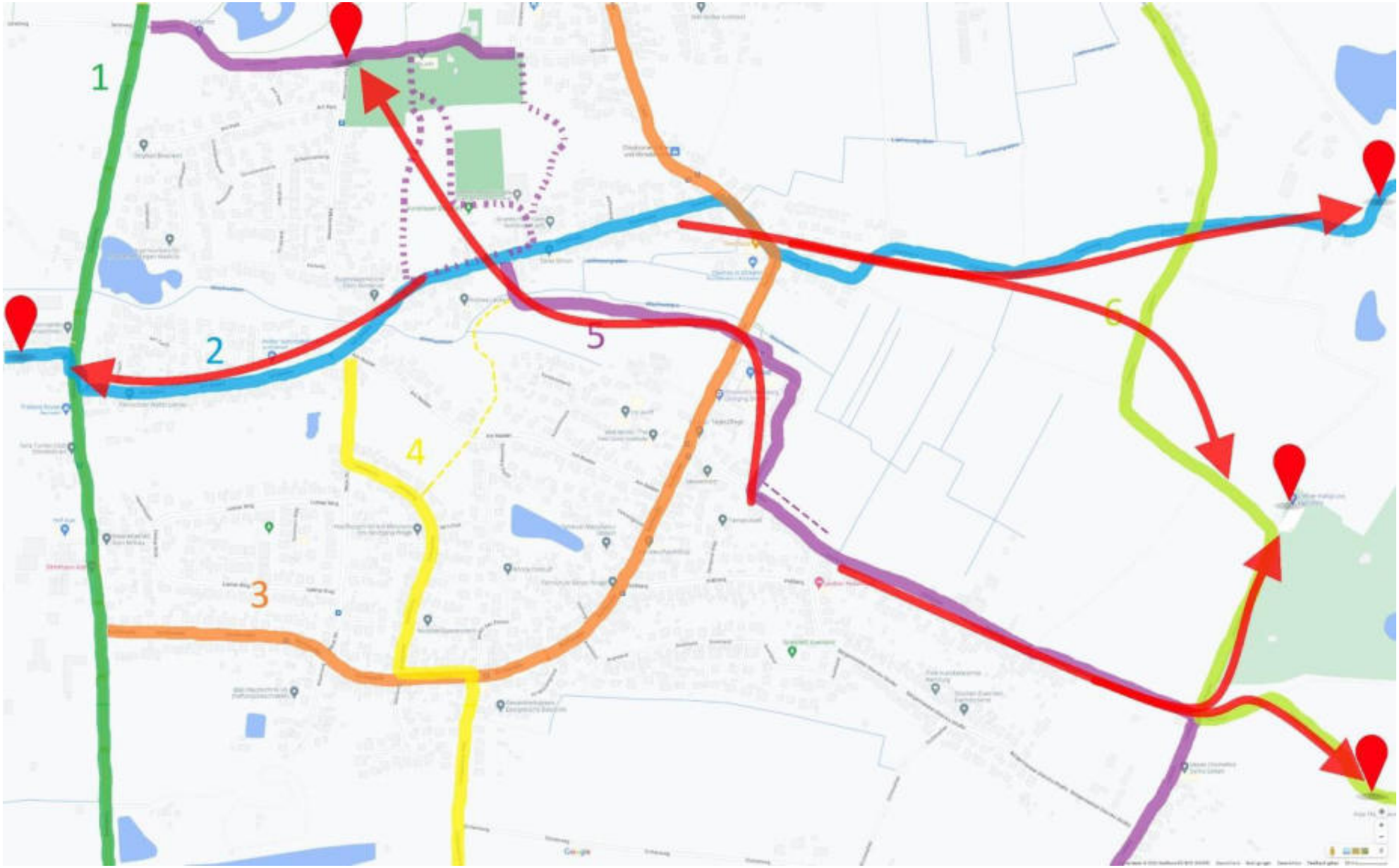


D. Übersicht Anbindung Nahversorgung / medizinische Versorgung

E. Übersicht Anbindung übergeordnetes Radwegenetz

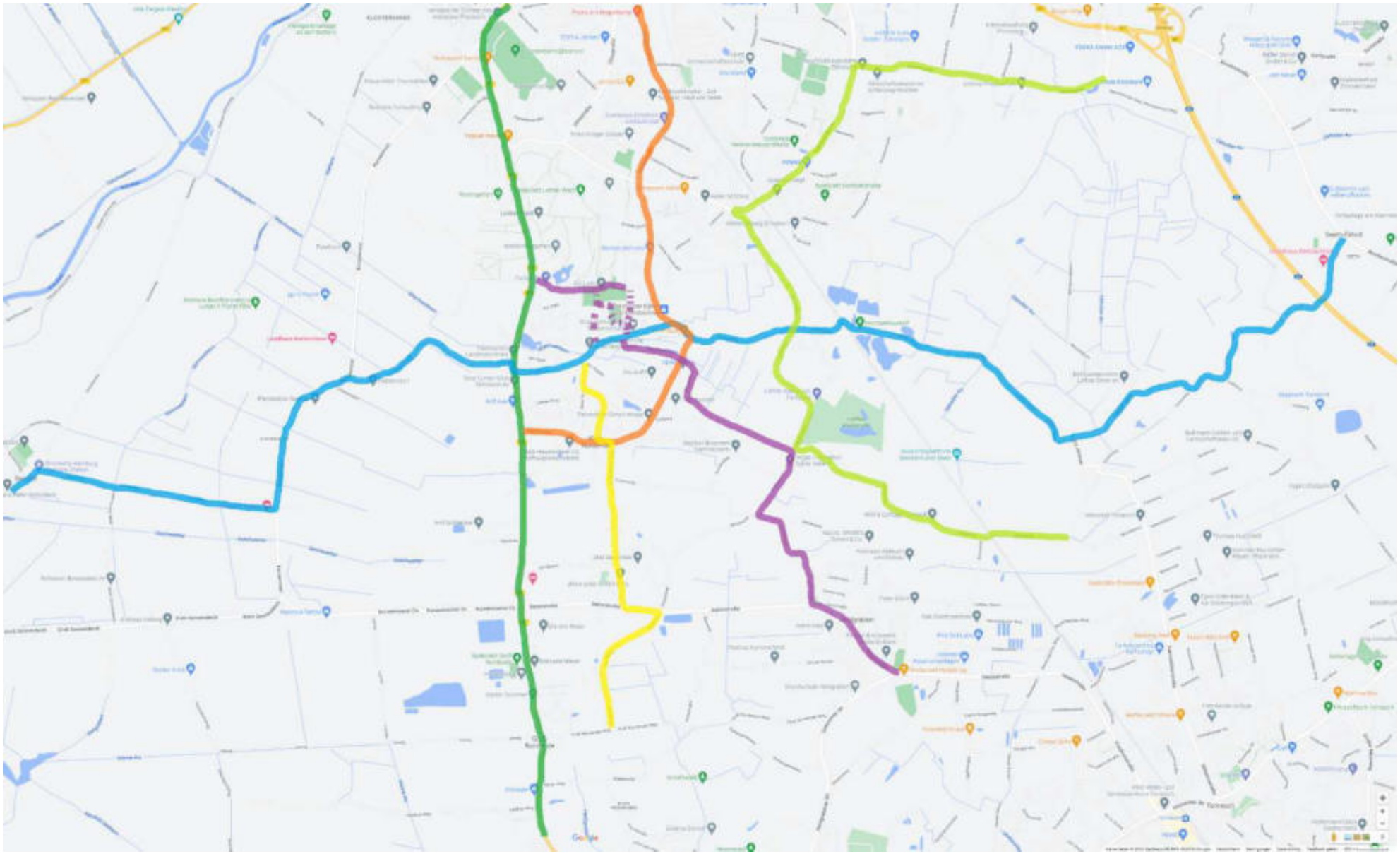


F. Übersicht Anbindung Naherholungsgebiete



G. Übersicht Anbindung Umland

H. Erläuterung der Routen



H. Erläuterung der Routen

Die deklarierten Routen ergeben in ihrer Gesamtheit eine umfangreiche, verkehrssichere, umweltverträgliche und attraktive Wegeinfrastruktur für Rad und Fuß unter der Berücksichtigung der Anbindung an die Umlandgemeinden und dem übergeordneten Radwegenetz.

Grüne Route 1: Bundesstraße

Die Strecke Bundesstraße hat bereits im Bestand einen durchgängigen Radweg. Dieser verläuft (leider nur einseitig) in der Nord-Südachse an der westlichen Dorfseite und verbindet Elmshorn und Groß Nordende/Uetersen.

Blaue Route 2: Ost-West

Über die Ost-West-Strecke verbinden wir den Utweg über die Bundesstraße mit dem “Liether Moor”. Auf dieser Strecke werden wichtige Knotenpunkte wie Clubheim SV Lieth, Kirche, Grundschule sowie Gemeindezentrum abgedeckt.
Die Strecke besteht, bis auf einen kurzen Streckenabschnitt zwischen ‘Schulstraße’ und ‘Ziegeleiweg’ aus einer Fahrradstraße.

Orange Route 3: Dorfstraße

Als Hauptverkehrsader führt die ‘Dorfstraße’ mit 1,7 km Gesamtlänge durch Klein Nordende ist im nördlichen Abschnitt auf ca. 250 m mit beidseitigen Gehwegen, einen Radweg und ansonsten Fahrradschutzstreifen vergleichsweise gut aufgestellt. Durch die geplante Erweiterung durch Fahrrad-Piktogramme wird die ganzheitliche Nutzung im Mischverkehr (Rad+Kfz) verdeutlicht. Weitere bauliche Maßnahmen sind aufgrund der Platzverhältnisse in der historischen Baumallee nicht umzusetzen. Diese Strecke dient als schnellste Verbindungs- und Durchgangsstrecke quer durch das Dorf.

Gelbe Route 4: Dorfmitte

Als entschleunigte Alternative zur ‘Dorfstraße’ verbindet die Strecke Dorfmitte Nord- und Südwest-Klein Nordende. Der Streckenverlauf geht über die Fahrradstraße in der Schulstraße, durch den Gehweg ‘Hühnerweg’ weiter über die ‘Neue Straße’ und schließt wieder an der ‘Dorfstraße’ an. Die Strecke ist rund 100 m kürzer als Dorfstraße, jedoch nicht uneingeschränkt für den Radverkehr ausgelegt.

Lila Route 5: Middenmang

Drei Meter breit und 400 m lang stellt dieser Weg durch die Mitte des Dorfes führend die wichtigste Verbindung für Radfahrer und Fußgänger abseits des Straßennetzes durch die bewusst von jeglicher Bebauung frei gehaltenen Ortsmitte, der sog. “Grünen Lunge” des Ortes, dar. Er verbindet attraktiv gelegen über alte Wiesen und entlang eines Grabens verlaufend das “Altdorf” mit Schule und den Freizeitzonen I und II mit dem neuen Zentrum mit Nahversorger und geplanter medizinischer Versorgung. Zudem soll er im weiteren Verlauf über den ‘Ziegeleiweg’ die Zubringerstrecke ins übergeordneten Radwegenetz abbilden und das Naherholungsgebiet “Liether Moor” erschließen.

Hellgrüne Route 6: Finkhörn

An der östlichen Dorfseite verbindet die Strecke ‘’Finkhörn” die beiden Fahrradstraßen ‘Ziegeleiweg’ und ‘Sandhöhe’ sowie den aus Elmshorn kommenden ‘Nordender Weg/An der Bahn’ und den Lusbarg/Heidgraben. Die Strecke wird auf Grund der bereits naturnahen/verkehrsarmen Lage lediglich entsprechend ausgeschildert.

VIII. Schlusswort

Dieses Wegekonzept ist ein thematisch spezialisiertes, städtebauliches Verkehrskonzept und soll nach seiner Ratifizierung durch die Gemeindevertretung für die kommunalen Entscheidungsträger ein Planungsinstrument zur Förderung und Neuordnung des Rad- und Fußverkehrs darstellen. Einzelne Maßnahmen können nach Bedarf und finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde auch in Abhängigkeit jeweiliger staatlicher Förderungen herausgegriffen und in die Umsetzung gebracht werden.

Bestimmendes Ziel auch im Sinne der Leitlinien des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 ist die Verbesserung der Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr. Es soll demnach sowohl der Steigerung der Attraktivität als auch des objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühls dienen und somit Anreize schaffen, das Auto einmal mehr stehen zu lassen und stattdessen zum Wohle der Gesundheit, der Natur und Umwelt und zur Ressourcenschonung insbesondere zum vermehrten Radfahren motivieren.

Der Nationale Radverkehrsplan sieht in erster Linie die Kommunen in der Verantwortung, eine zum Radfahren motivierende Infrastruktur zu schaffen. Dieses Wegekonzept bildet hierzu die Strategie der Gemeinde Klein Nordende zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ab.
Konkrete Umsetzungsschritte gelingen aktuell in der Regel immer dann ganz gut, wenn Wegeverbindungen außerhalb des Straßennetzes angelegt werden, hier z.B. “Bi der Wehr” oder “Middenmang” (oder Velorouten lediglich mit Hinweisen deklariert werden). Nur ist die Kommune vor allem nicht in der finanziellen Lage, dieses flächendeckend umzusetzen und muss daher auch auf das vorhandene Straße- und Wegenetz ausweichen.
In diesen Fällen wird es jedoch immer dann schwierig, wenn es um die Anordnung von Verkehrszeichen durch die zuständig Verkehrsaufsicht geht, z.B. für Fahrradpiktogramme, Fahrradschutzstreifen und insbesondere bei der Einrichtung von Fahrradstraßen.
Nach der letzten Novelle der StVO können Fahrradstraßen nunmehr auch zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden. So einfach ist es jedoch nicht. Verkehrszeichen dürfen nämlich nur dann angeordnet werden, wenn sie aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sind. Es ist also immer zu begründen, warum es erforderlich ist, den Kfz-Verkehr im bestimmten Einzelfall einzuschränken. Eine tatsächliche Gleichberechtigung aller Verkehrsarten ist somit faktisch nicht vorgesehen, der Vorrang liegt letztlich immer beim Kfz-Verkehr.
Hier klaffen Anspruch auf Förderung nachhaltiger Fahrradmobilität und die gelebte Verwaltungswirklichkeit noch sehr weit auseinander und es muss sich noch einiges bewegen, damit es bei der Forderung nach einer Verkehrswende nicht eine Worthülse bleibt.

Veränderungen beginnen in den Köpfen und Neues hat auch immer mit Symbolik zu tun.
Wir sind willens und bereit, an ausgewählten Stellen die ersten Schritte zu machen. Beispielhaft bei der Umwidmung des Ziegeleiweges zu einer Fahrradstraße mit Kfz-frei, um dem Radverkehr auch die Chance zu geben, sich mit den verbesserten Bedingungen zur vorherrschenden Verkehrsart zu entwickeln. Damit stünden wir im Einklang mit den Zielen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung, welches ausdrücklich die Anordnung und den Ausbau von Fahrradstraßen als eine schnell und einfach umsetzbare Maßnahme zur Schaffung fahrradfreundlicher Rahmenbedingungen nennt und daher auch im Programm

“Stadt und Land” besonders fördert. Man muss uns aber auch die Möglichkeit geben, zumal es sich um eine sehr milde Maßnahme handeln und der Kfz-Verkehr in diesem Fall gar nicht eingeschränkt würde. Bereits heute ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt und zur Wahrung der Sicherheitsabstände dürfen nebeneinander auch einzeln fahrende Radfahrer ohnehin nicht überholt werden. Fußgänger und Wanderer nutzen ohnehin den attraktiveren, parallelen ‘Beekenweg’.

Zuletzt angeführt, da noch nicht Bestandteil dieses Konzeptes, sollten Netzpläne an zentralen Punkten im Ortsgebiet aufgestellt und die jeweiligen Routen erklärend ausgeschildert werden, möglicherweise und wie es in Klein Nordende Tradition ist, einen eigene markanten Namen erhalten.

ANLAGEN

Anlage 1: Befragung der Nachbarkommunen

Gemeinde Heidgraben

Gespräch mit Bürgermeister Ernst Jürgensen am 9. Februar 2022:
In der Gemeinde Heidgraben ist wegen einer momentanen Vielzahl anderer Projekte der nicht motorisierte Verkehr/Radverkehr z.Zt. kein aktuelles Thema.
Gleichwohl ist man unlängst bei der Verkehrsaufsicht des Kreises mit dem Antrag gescheitert, den Mühlenweg (weiterführend Heidgrabener Weg) zum Schutz der Anwohner als Zone 30 auszuweisen. Sollte sich aus dem Klein Nordender Konzept entwickeln, den Heidgrabener Weg als Fahrradstraße auszuweisen, womit automatisch die Geschwindigkeit auch a.g.O. auf 30 km/h begrenzt wäre, würde man dieses aus o.a. eigenen Motiven unterstützen.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Mittel bis gering.

Gemeinde Groß Nordende

Gespräch mit Bürgermeisterin Ute Ehmke am 8. März 2022:
Auch in der Gemeinde Groß Nordende gibt es z.Zt. keine konkreten Pläne oder Konzepte den nicht motorisierten Verkehr betreffend. Dort ist man aber sehr interessiert, die Kurzenmoorer Chaussee mit einem begleitenden Radweg zu versehen (die Gemeinde Klein Nordende hatte diese Vorstellungen bereits in der letzten Legislatur unterstützt), ist bislang aber immer beim Kreis gescheitert.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Noch keine.

Stadt Uetersen

Gespräch mit der Stadtplanung, Herr Hein, am 9. März 2022:
Die Stadt Uetersen arbeitet an einzelnen Velorouten, die jedoch keine Verbindung zu Klein Nordende aufweisen, eher zur Stadt Tornesch.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Keine.

Stadt Tornesch

Gespräch mit der Stadtplanung, Henning Tams, am 9. März 2022:
Den Radschnellweg Elmshorn – Hamburg betreffend ist Tornesch bei einer Realisierung der momentanen Vorzugsroute durch das Liether Moor unmittelbar angrenzender Nachbar für Klein Nordende. Für einen Radschnellweg Elmshorn - Hamburg liegen Planung, Bau und Unterhaltung auf dem Gebiet des Kreises Pinneberg beim Landkreis Pinneberg.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Sehr hoch.

Ein den gesamten Stadtbereich umfassendes Konzept für den nicht motorisierten Verkehr gibt es in Tornesch zwar noch nicht, soll jedoch beauftragt werden und bereits im Herbst

2021 wurde im zuständigen Umweltausschuss darüber beraten, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer und zur Förderung der Naherholung

- den innerörtlichen Bereich mit Ausnahme der klassifizierten Kreis- und Landesstraßen und der Gewerbegebiete ohne Wohnbebauung zu flächendeckenden Zone 30 umzuwandeln
- weite Gebiete in den Landschaften der Ortsteile Esingen und Ahrenlohe südlich und südwestlich – also der von Klein Nordende abgewandten Seite – der Ahrenloher Straße komplett für den Kfz-Verkehr zu sperren.

Wie genannt, besteht keine unmittelbare Verbindung zu Klein Nordende, interessant ist jedoch der Ideenwandel und vor allem Begründung und Argumentation. Das Ergebnis und insbesondere die Einstellung der Verkehrsaufsicht ist zu beobachten.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende :Sehr gering.

Gemeinde Seeth-Ekholt

Seeth-Ekholt hat im Jahre 2015 von einem Ingenieurbüro das gemeindliche Wegenetz untersuchen lassen. Die Unterlage wurden mir vom Bürgemeister Klaus Balzat zur Verfügung gestellt. Anders als in Klein Nordende war hier jedoch eine Gliederung des gemeindlich-ländlichen Wegenetzes in unterschiedliche Ausbauqualitätsstufen das Ziel.
Eine nennenswerte Wegeverbindung von Klein Nordende nach Seester und weiter zur K 11 (ehemals B 431) führt in 3 m Fahrbahnbreite über das und die Straße Liether Moor, über die Tornescher Straße Voßberg und den Langenhofer Weg/Seether Straße. Diese beiden Straßen werden als Gemeindeverbindungsweg (Gemeindestraßen, die dem nachbarlichen Verkehr zwischen od. innerhalb von Gemeinden dienen) mit drei angesiedelten landwirtschaftlichen Betrieben beschrieben.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Gering.

Stadt Elmshorn

Gespräch am 10. März 2022 mit RadAG, Herrn Matthis Luppold, im Rathaus Elmshorn:
Für einen Radschnellweg Elmshorn – Hamburg wäre Elmshorn auf jeder untersuchten Route unmittelbarer Nachbar für Klein Nordende.
Bekannt ist, dass das alte Elmshorner Veloroutenkonzept überarbeitet werden soll, wobei die Aufgabe bei einem eigens einzustellenden Planer liegen soll. Die Planstelle ist jedoch noch nicht besetzt.
Insofern gab es z.Zt. noch keine konkreten Anknüpfungspunkte. Gleichwohl habe ich Herrn Luppold unsere groben Vorstellungen skizziert, etwa die Möglichkeit einer Weiterführung der jetzigen Route 1 über den Fahrradschutzstreifen an der Straße Lieth, den evtl. sanierten Radweg an der Dorfstraße bzw. den Schutzstreifen bis Töverhuus und weiter über Ziegeleiweg als Fahrradstraße in Rtg. Liether Moor.
Weiterhin habe ich bei den Elmshorner Planungen gebeten im Auge zu behalten, dass wir eine Wegeverbindung von der Schulstraße zum Hotspot Bereich Clubheim SV Lieth und von dort eine Weiterführung auf Elmshorner Gebiet in Richtung Innenstadt Elmshorn für attraktiv halten würden.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Sehr hoch.

Gemeinde Seester

Bürgermeister Claus Hell konnte von mir nicht erreicht werden und wurde daher angeschrieben. Eine Rückmeldung blieb aus, zwischenzeitlich hat es in Seester einen Wechsel im Amt des Bürgermeister auf Hermann Stieler gegeben.
In Seester wurde in 2021 der neue Rad- und Fußweg an der Schulstraße fertig gestellt, welche den Ortsteil Kurzenmoor mit dem Kerndorf Seester verbindet. Somit könnte über die Straßen Utweg/Holstendorf weiter über den Geh- und Radweg an der Kurzenmoorer Chaussee und den neuen Weg an der Schulstraße eine sehr attraktive und sichere Route von Klein Nordende über Seester in die Tourismus- und Erholungsregion Seestermüher Marsch und Elbe geschaffen werden.
Bedeutung für das Wegekonzept Klein Nordende: Mittel bis Hoch.

Anlage 2: Bürgerbefragung aller Haushalte

Auflistung alle eingegangenen Kommentare

Nr	Straße/Bereich	Problem/Hinweis	Maßnahme
1	Allgemein	Strecken für Durchgangsverkehr sperren	Ist für Liether Moor angestrebt als Fahrradstraße
2	Allgemein	Keine weiteren Pfosten bitte!	Bezieht sich vmtl. aus Erfahrung Bgm-Diercks-Straße
3	Bgm-Dierks-Str	Pfosten stören, Straße zu eng	Neuer Gehweg wurde gebaut und Pfosten entfernt
4	Bgm-Dierks-Str	Pfosten stören, Fußweg zu eng	
5	Bgm-Dierks-Str	Pfosten weg und Radweg stattdessen (auch Sandhöhe)	
6	Bgm-Dierks-Str	Straße/Sandweg zu eng	
7	Rewe Parkplatz	Bordstein zum Beekenblick absenken	Bordstein gehört zu Privatparkplatz REWE
8	Rewe Parkplatz	Bordstein zum Beekenblick absenken	
9	Rewe Parkplatz	Bordstein zum Beekenblick absenken	
10	Rewe Parkplatz	Bordstein zum Beekenblick absenken	
11	Rewe Parkplatz	Bordstein zum Beekenblick absenken	
12	Rewe Parkplatz	Eigener Zuweg für Radfahrer, abseits der Autozufahrt	Geplant i.R. Middenmang und neue Querungshilfe Dorfstraße
13	Rewe Parkplatz	Sandweg bei REWE zum Beekenblick für Radfahrer sperren oder zum Absteigen zwingen, Radfahrer kommen zu schnell aus dem Sandweg herausgeschossen	Privater Weg
14	Rewe Parkplatz	Mehr Fahrradstellplätze	Privatgelände
15	Vossbarg/Sandhöhe	Kreisverkehr, Verkehrssituation klären	Ist kein Kreisverkehr
16	Vossbarg/Sandhöhe	Verkehrssituation unklar	Situation ist lt. StVO klar
17	Grundschule	Zebrastreifen gewünscht	Zone 30 Umbau der Schulstraße nach Neubau Schule
18	Grundschule	Schulwegsicherung gewünscht	Polizei hat sich zurückgezogen
19	Grundschule	Gefährliche Parksituation bei Veranstaltungen/Schulbeginn/Ende	
20	Liether Moor	Straßen zu schmal für Radverkehr und zunehmenden Autoverkehr	Fahrradstraße Anlieger frei
21	Liether Moor	Ausdrücklich keine Handlungsbedarf für eine Radautobahn	Begriff unbekannt
22	Sandhöhe/Dorfstraße	Erhöhte Geschwindigkeit	Fahrradstraße geplant
23	Sandhöhe/Dorfstraße	Einsicht schlecht für kleine Kinder	Gehweg vorhanden
24	Sandhöhe	Erhöhte Geschwindigkeit	
25	Sandhöhe	Fahrrad/Gehweg hinterm Knick anlegen	Ist geplant
26	Sandhöhe	Pfosten stören, Fußweg zu eng	Zwischenlösung
27 28 29 30 31	B431/Dorfstraße	Radweg der B431 für aus der Dorfstraße kommende Auto schwer einsehbar	Sichtdreiecke hergestellt
32	B431 von Am Park nach Elmshorn	Baumwurzeln	Seitens LBV beseitigt
33	B431 von Am Park nach Elmshorn	Baumwurzeln	
34	B431 von Am Park nach Elmshorn	Baumwurzeln	
35	B431	Separater Radweg, abseits der B431	Straßenbaulast LBV
36	B431	Im Dunkel sind Fußgänger auf Grund von Gegenlicht/Blenden der Autos nicht erkennbar	Begleitender Geh.- u. Radweg
37	Schulstraße	Keine Radwege, Glassplitter auf dem Gehweg bei den Müllcontainern	Zone 30 und daher Radwege nicht zulässig
38	Schulstraße	Keine Radwege	
39	Idee	Klein Nordende Fahrradhelm mit Wappen sollte zu kaufen sein	
40	Dorfstraße	Rechts vor Links -> vorfahrtsberechtigte Radfahrer werden nicht wahrgenommen	Konsequenz?
41	Dorfstraße	30Zone gewünscht	Von der Verkehrsaufsicht abgelehnt
42	Dorfstraße	30Zone gewünscht	

43	Dorfstraße	Vorfahrt für Radfahrer, Rechts vor Links abschaffen	Politik stimmt dem nicht zu
44	Dorfstraße	Zu schmaler Gehweg, u.a. wegen zu breiten Hecken	Private Heckenpflege wird überwacht
45	Dorfstraße	Separater Radweg gewünscht	Keine räumliche Möglichkeit
46	Dorfstraße	Verkehr nimmt zu	Folgerung?
47	Dorfstraße	Parkende Autos zwischen Heidgrabener Weg und Auenland	Parken auf der Fahrbahn ist zulässig und auch nicht ungewöhnlich
48	Dorfstraße	Parkende Autos zwischen Heidgrabener Weg und Auenland	
49	Dorfstraße	Parkende Autos zwischen Vossbarg und Sandhöhe	
50	Dorfstraße	Einseitiger Radweg, damit Radfahrer nicht mehr den Gehweg benutzen	Keine räumliche Möglichkeit
51	Dorfstraße	Vorfahrtsregelung: Radfahrern wird die Vorfahrt genommen	
52	Hof Aue	Sicherer Geh/Radweg zum Dorfbauernhof	Straßenbaulast LBV
53	Hühnerweg	Zu eng	
54	Hühnerweg	Hecke nicht genug beschnitten, Nachts können die Laternen den Weg nicht ausreichend beleuchten	Hecken geschnitten
55 56 57 58	Schulstraße/Dorfstraße	Abbiegesituation für Radfahrer unklar	Nach StVO klar
59	Schulstraße/Dorfstraße	Einsicht schlecht für kleine Kinder	
60	Töverhus	Zebrastreifen gewünscht	Bereits drei FGÜ in geringen Abstand
61	Töverhus	Parkverbot gefordert	Mit dem Fahrradschutzstreifen realisiert
62	Töverhus	Parkverbot gefordert (Halteverbot)	
63	Töverhus	Parkverbot gefordert	
64	Töverhus	Parkverbot gefordert	
65	Dorfstraße	Als Hauptverkehrsader katastrophal	?
66	Dorfstraße	Zu viel Verkehr	?
67	Kindergarten	Es fehlt eine Überquerungsmöglichkeit für kleine Kinder	Schulstraße. Mittelfristige Lösung durch Umbau
68	Dorfstraße Rewe bis Ziegeleiweg	Gemeinsamer Fuß und Fahrradweg gewünscht, auf der Straße ist zu gefährlich	Keine räumliche Möglichkeit
69	Dorfstraße Rewe bis Ziegeleiweg	Es fehlt ein Radweg	
70	Kirche	Gefährliche Parksituation bei Veranstaltungen	Auch Schulstraße. S. oben
71	Kirche	Gefährliche Parksituation bei Veranstaltungen	
72	Kirche	Gefährliche Parksituation bei Veranstaltungen	
73	Vossbarg	Straßenbeleuchtung ist zu dunkel	Kl. Nordende setzt aus Klima- u. Insektenschutz auf Mininmalbeleuchtung
74	Vossbarg/Dorfstraße	Einsicht schlecht für kleine Kinder	FGÜ/LZA vorhanden
75	Vossbarg/Dorfstraße	Müllcontainer weg, Glasscherben!, schlechte Einsicht in den Vossbarg	Recyclingcontainer ist entfernt
76	Elmshorn	Radweg Lieth schlecht/holprig	Ist saniert
77	Bauerweg/Dorfstraße	Straßenbegrenzungspfeiler beschädigt (auch Hausnummer 161)	
78	Sportlerheim	Mehr Fahrradstellplätze	Sind geschaffen
79	Redder	Zu hohe Hecken und Parkende Autos Hausnummer 78-82	Parken ist zulässig
80	Ziegeleiweg	Zur Fahrradstraße erklären und Durchfahrtsverkehr verbieten	Fahrradstraße ist geplant
81	Lüttenkamp	Keine Einbahnstraße für Fahrradfahrer	Radfahrer dürfen entgegengesetzt einfahren
82	HeidgrabenerWeg->Mühlenweg	Es wird gerast, Auswertung ergab 28% Geschwindigkeitsüberschreitungen, Kreis sieht keinen Handlungsbedarf	Fahrradstraße ist geplant