

### Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Der Rahmenplan Innenstadt der Stadt Rendsburg von 1984 strebt die Ausgestaltung des Radwegenetzes vorwiegend als Verbindung zwischen den Stadtteilen und das Zentrum an. Dazu sollen Radverkehrsanlagen primär den vorhandenen Straßen und Wegen folgen.

Die üblichen Reiseweiten im Alltags-Radverkehr liegen im Durchschnitt unter 3 km. Dies entspricht einer Entfernung vom Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße im Nordwesten bzw. von der Kanalfähre Schacht-Audorf im Osten der Stadt bis zum Paradeplatz. Bedingt durch die Größe der Stadt bieten sich daher gute Voraussetzungen für den Radverkehr im Stadtbereich. Durch ein gut ausgebautes Radwegenetz wird bereits heute mit 27% ein hoher Radverkehrsanteil am Verkehrsgeschehen Rendsburgs erreicht.

Mit dem Gesamtverkehrsplan soll der Lückenschluss im Radwegenetz weitergeführt und abgeschlossen werden. Unter anderem werden drei die Altstadt durchlaufende Radverkehrsrouten entwickelt.

Da die Innenstadt von Rendsburg wesentliche Aufgaben für die Versorgung der Stadt und das Umland zu übernehmen hat, kommt dem Fußgängerverkehr eine große Bedeutung zu. Hier sind Verbesserungen besonders hinsichtlich der trennenden Wirkung der Straßen mit hoher Verkehrsbelastung (Einbahnstraßenring um die Altstadt) und eine Befreiung der Fußwege durch unerwünschte Nutzungen (Beparken, Verstellen) angestrebt. In diese Richtung zielt auch das städtebauliche Rahmenkonzept zur



Stärkung der Fußgängerkehre in der Altstadt. Dieses sieht die Unterbrechung der Querverbindungen des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Altstadt vor, um diese Bereiche den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung zu stellen.

Die Bedeutung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs wird weiterhin durch den Schülerverkehr bestimmt, der vorwiegend aus den Nachbargemeinden nach Rendsburg fährt. Es ist daher ein Ziel, den Schülern Radwegerrouten mit einer hohen Qualität und möglichst abseits der hochbelasteten Straßen anzubieten. Dieses Konzept soll mit der Einrichtung eines Veloroutennetzes verfolgt werden.

Somit sind die Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes zur Verbesserung der Attraktivität des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vorgegeben. Neben der Einrichtung des Veloroutennetzes und dem Lückenschluss vorhandener Radwege werden zudem die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.



### Veloroutennetz

Über dieses Netz von beschilderten Radwegen mit einem guten Qualitätsstandard sollen ununterbrochene Fahrradverbindungen durch die Stadt Rendsburg angeboten werden. Soweit möglich, werden dabei vorhandene, bereits ausgebaute Streckenabschnitte und Straßen mit geringen Verkehrsstärken einbezogen.

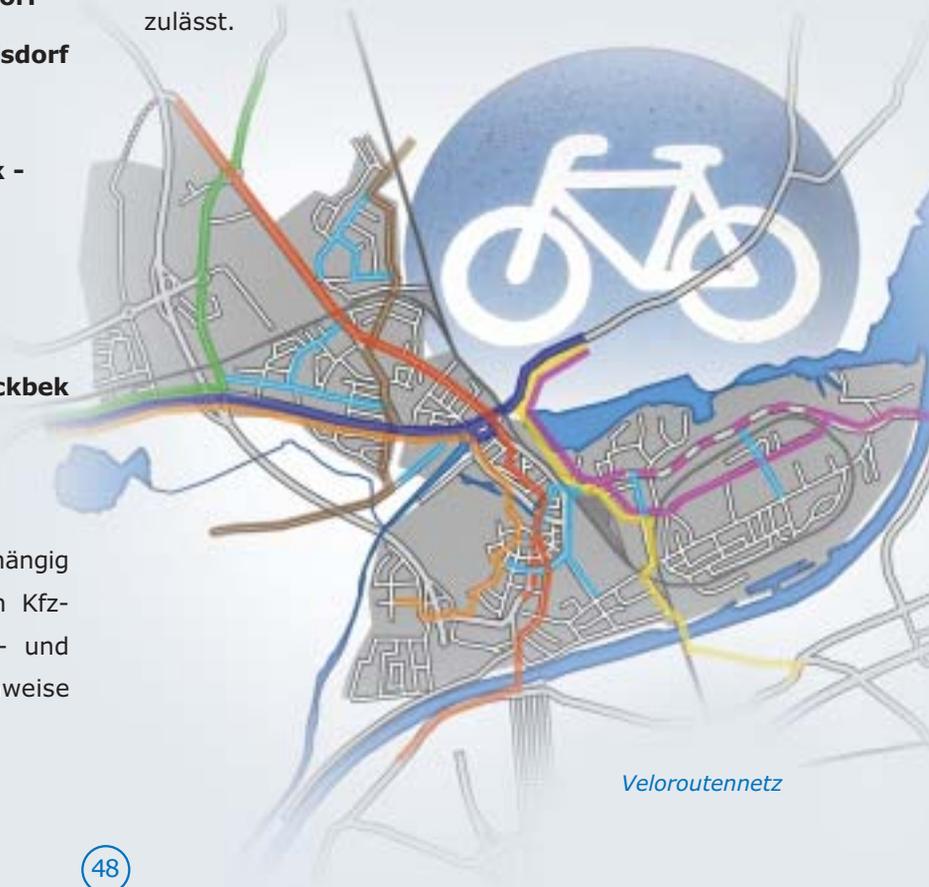
Dies führt zu einem System von acht Routen, die das Stadtgebiet durchkreuzen.

- ▶ **Fockbek - Thormannplatz - Büdelsdorf**
- ▶ **Nübbel - Hoheluft - Schleife - Schacht-Audorf**
- ▶ **Schacht-Audorf - Schleife - Altstadt - Büdelsdorf**
- ▶ **Fockbek - Altstadt - Neuwerk - Hoheluft**
- ▶ **Schleswig - Kronwerk - Altstadt - Neuwerk - Westerrönfeld**
- ▶ **Alt Duvenstedt - GE Northwest - Fockbek**
- ▶ **Büdelsdorf - Altstadt - Osterrönfeld**
- ▶ **Rickert - Mastbrook - Kronwerk - Klint - Fockbek**

Zur Orientierung im Radwegenetz ist unabhängig von der wegweisenden Beschilderung für den Kfz-Verkehr eine Radwegebeschilderung mit Ziel- und Entfernungsangaben vorgesehen und stufenweise schon realisiert.

Am bedeutsamsten ist dabei die Route vom NOK-Fußgängertunnel, welche über die umzugestaltenden Straßen Wehrautal, Moltkestraße und Kronprinzenstraße zum Paradeplatz führt. Von dort gelangt die Route über die Weiße Brücke in die Altstadt, die über die zukünftigen Fahrradstraßen Am Gymnasium, Schleifmühlenstraße und Neue Straße durchquert wird, um sie über Schiffbrückenplatz, Schlossplatz und Torstraße in Richtung Gerhardstraße und Schleswiger Chaussee zu verlassen.

Mit dieser Maßnahme soll in Rendsburg erstmals eine Fahrradstraße eingeführt werden, die den Radverkehr bevorrechtigt und den Kraftfahrzeugverkehr nur nach ausdrücklicher Freigabe durch Beschilderung zulässt.



Veloroutennetz

## **Lückenschluss**

Für die Festlegung von wichtigen Radwegebeziehungen wurde die Schul- und Kindergartenbefragung durchgeführt. Sie zeigt, dass die vorhandenen Radwege durch die Schüler genutzt werden, jedoch zur sicheren Abwicklung der Schülerverkehre ein weiterer Netzausbau wünschenswert ist. Ebenso zeigt sich, dass an einigen Straßenabschnitten Querungshilfen eingerichtet werden müssen.

Grundlage für die bisherige Planung des Radwegenetzes im Stadtbereich ist der Generalverkehrsplan der Stadt Rendsburg aus dem Jahre 1979. Die dort vorgeschlagenen Neubauten bzw. Ergänzungen von Radwegen sind in den letzten Jahren von der Stadt durchgeführt worden.

Unter Berücksichtigung der gestiegenen Verkehrsstärken, der Schulwegsicherung und des Radwegekonzeptes der Stadt Rendsburg zur Schaffung eines Angebotes im Radverkehr wird mit diesem Gesamtverkehrsplan der Lückenschluss im Radwegenetz weiter verfolgt. Während der Bearbeitungsphase des Gesamtverkehrsplanes 2002 wurden bereits mehrere Maßnahmen des Lückenschlusses umgesetzt.

## **Röhlingsweg**

Der Röhlingsweg ist aufgrund der drei Schulen (Heinrich-de-Haan-Schule, Berufsschule und Christian-Timm-Realschule) ein vom Schülerradverkehr stark frequentierter Straßenzug. Außerdem stellt er eine wichtige Nord-Süd-Querverbindung zwischen der Alten Kieler Landstraße und der Kieler Straße dar.

So befahren täglich etwa 800 Radfahrer den Röhlingsweg.

Zur Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs wurden im vergangenen Jahr im Abschnitt südlich der Nobiskrüger Allee bereits Radwege angelegt sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch Aufpflasterungen und Einengungen angelegt.

## **Richthofenstraße / Mastbrooker Weg**

Die Richthofenstraße und der Mastbrooker Weg dienen zur südlichen Erschließung des Stadtteils Mastbrook. Etwa 130 Schüler nutzen die Straßen mit dem Fahrrad. Aufgrund der Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit von 50% der Kraftfahrer wurde auf der Nordseite des Mastbrooker Weges ein Radfahrstreifen markiert, der aus der Richthofenstraße kommend fortgeführt wurde. Auf dem südlichen Gehweg wurde das Radfahren durch ein Zusatzschild erlaubt. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte im Jahr 2001.

## **Wegeverbindung Weiße Brücke - Am Gymnasium**

Durch Freigabe dieses Weges im Jahre 2002 für den Fahrradverkehr wurde das Wander- und Radwegenetz des Stadtseegeländes entsprechend des Radwegekonzeptes ergänzt.

### **Ahlmannstraße**

In der als Tempo-30-Zone ausgewiesenen Ahlmannstraße wird die zulässige Geschwindigkeit deutlich überschritten. In Anbetracht der Bedeutung der Straße für den Schülerverkehr von bis zu 130 Schülern im Fahrradverkehr werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen, um die Geschwindigkeiten zu dämpfen. Das Mischprinzip zwischen Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn wird beibehalten.

### **Wehraul / Moltkestraße**

Beide Straßen übernehmen bereits eine wichtige Funktion für den Schülerverkehr und sollen im Zuge der Einrichtung des Veloroutennetzes weiter in der Bedeutung steigen, um als Alternative zur Berliner Straße zu dienen.

Es wird daher vorgesehen diese Straßen als Fahrradstraßen auszuweisen. Daher ist es erforderlich die Fahrbahnoberflächen fahrradfreundlich zu gestalten und das Pflaster zu ersetzen. In diesem Zuge wird am Knotenpunkt mit der Alten Kieler Landstraße eine Vollbeampelung eingerichtet.

### **Johannes-Brahms-Straße**

In der mit 7,00 m Fahrbahnbreite überdimensionierten Johannes-Brahms-Straße wurden im Jahr 2002 beidseitig Angebotsstreifen für Radfahrer abmarkiert. Während einerseits ein Lückenschluss im Radwegenetz erreicht wurde, soll andererseits ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt werden.



### **Lancaster- / Augustenburger Straße**

Der Straßenzug Lancasterstraße / Augustenburger Straße stellt eine bedeutende Querverbindung des Fahrradverkehrs zwischen der Kieler Straße und der Alten Kieler Landstraße dar. Der Straßenzug wird täglich von rund 450 Radfahrern genutzt. Obwohl im Straßenzug ein Mischprinzip zwischen Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr möglich ist, soll das Radwegekonzept in der Weise fortgeführt werden, dass im Jahre 2002

- ▶ in der Lancasterstraße Fahrrad-Angebotsstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert und bis die Vierzonstraße fortgeführt wurden und
- ▶ die Fahrradbenutzung beider Gehwege in der Augustenburger Straße zugelassen wurde.

### **Büsumer Straße**

Im Jahre 2001 wurde auf der Ostseite der Büsumer Straße ein gegenläufiger kombinierter Geh- und Radweg ausgebaut (südlich der Einmündung Käthe-Kollwitz-Straße) und nördlich davon verkehrsrechtlich ausgewiesen.



### **Weitere Maßnahmen**

Im Zuge der Schülerbefragung haben die Schüler Anregungen zur Schulwegsicherung genannt. Des Weiteren wurden in den Gesprächen mit dem Seniorenrat und den Sitzungen des Arbeitskreises Gesamtverkehrsplan Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gemacht. Überwiegend wurden Wünsche nach sicheren Querungshilfen an unübersichtlichen oder stark befahrenen Punkten geäußert. Die Anregungen bzw. Wünsche wurden in den Gesamtverkehrsplan aufgenommen und größtenteils umgesetzt.

### **Veloroute zwischen Westerrönfeld und Altstadt**

Im Zuge der Veloroute wird eine Sicherung der Radwegführung im Knotenpunkt Itzehoer Chaussee/ Am Alten Schützenhof durch die Einrichtung eines Radweges zwischen NOK-Fußgängertunnel und Marienweg vorgesehen.

Nördlich des Kanals wird am Knotenpunkt Moltkestraße/ Alte Kieler Landstraße eine Vollbeampelung vorgesehen. Am Knotenpunkt Moltkestraße/ Grafenstraße erfolgte im Jahr 2001 eine Anpassung der Freigabezeiten für Fußgänger.

Im Verlauf der Torstraße südlich der Schleuskuhle wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches geplant, der eine attraktivere Gestaltung erfahren und eine Bevorzugung der Radfahrer und Fußgänger erreichen soll.

### *Ausbau des Kliner Weges*

Im Rahmen der Sanierung des Kliner Weges zwischen Mühlenaubrücke und Stadtgrenze zu Fockbeck wird der zu schmale kombinierte Geh- und Radweg, der als wichtiger zwischengemeindlicher Schulweg gilt, auf der Südseite verbreitert. Außerdem wird im Rahmen der Sanierung des Kliner Weges an der Einmündung zur Hollesenstraße eine Lichtsignalanlage eingerichtet, die ein sicheres Überqueren beider Straßen für Fußgänger und Fahrradfahrer ermöglicht.

Eine ehemalige Gefahrenstelle an der Radweg-Querung vor der Brücke über die Mühlenau wurde aus dem Kurvenbereich in Richtung Osten bereits im Jahre 2000 verlegt und somit weitgehend entschärft.

### *Freigabezeit für Fußgänger an der Kreuzung Alte Kieler Landstraße / Berliner Straße*

Im Zuge des Konzeptes zum motorisierten Individualverkehr wird eine Umgestaltung des Knotenpunktes Alte Kieler Landstraße / Berliner Straße vorgesehen, da dieser Knotenpunkt in den vergangenen Jahren hin und wieder eine Unfallhäufungsstelle war. Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes wird eine eigenständige Rechtsabbiegespur vorgesehen, so dass eine Entflechtung der geradeausfahrenden und abbiegenden Kfz-Verkehre möglich wird. Dadurch können für die Fußgänger längere Freigabezeiten angeboten werden.



### **Querungsmöglichkeit im Bereich Nobiskrüger Allee / Röhlingsweg**

Zur Verbesserung der Überquerungsmöglichkeit des Knotenpunktes wurde ein Minikreisverkehr eingerichtet, der Furtmarkierungen für den Fahrradfahrer enthält.

### **Querungshilfe über den Jungfernstieg in den Stadtpark**

Im Bereich des Fahrbahnteilers des südlichen Jungfernstieges wird eine Fußgängerfurt eingerichtet, die in die Lichtsignaltechnik des Knotenpunktes integriert wird.

### **Einmündung Materialhofstraße / Herrenstraße**

Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse für Fußgänger in die Materialhofstraße wird vorgesehen eine in die ‚Grüne Welle‘ integrierte Bedarfsampel zu installieren. Zum Überqueren der Herrenstraße sind keine Maßnahmen erforderlich, da nur der Verkehr aus Richtung Süden zu beachten ist.

### **Materialhofstraße**

Im Rahmen eines möglichen Fahrbahnrückbaues sollen ein- oder beidseitige Radwege angelegt werden.

