

Bild 3.20: Radverkehrsverbindungen in der Altstadt

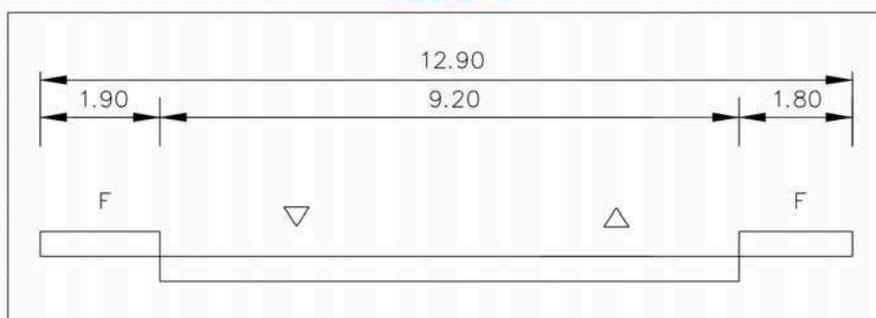
Bild: 3.21

Querschnitt: *Torstrasse* (Süd)

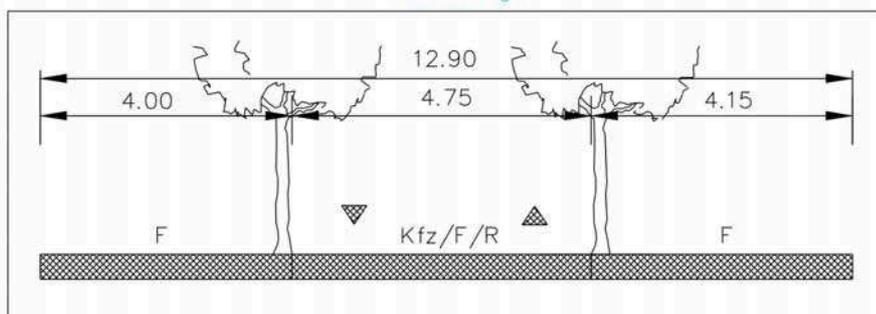
(zwischen Schlossplatz und Schleuskuhle)

Blickrichtung *An der Schleuse*

## Bestand



## Planung

Bild 3.21: Querschnitt *Torstraße* (Süd)

### 3.4.3 Maßnahmen zur Umsetzung der VwV zur StVO

In Rendsburg sind derzeit große Anteile der Radverkehrsanlagen durch die Verkehrszeichen 240 und 241 gekennzeichnet. Die so gekennzeichneten Radverkehrsanlagen gelten als ‚benutzungspflichtige Radwege‘, d.h. diese Radwege müssen von den Radfahrern benutzt werden. Die VwV zur StVO gibt für den Einsatz an, dass Radwege dann benutzungspflichtig zu gestalten sind, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Dies ist vorwiegend dann der Fall, wenn Verkehrsstärken von 10.000 Kfz/d bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h überschritten werden, ein hoher Schwerverkehrsanteil vorliegt oder der Straßenraum eng und kurvenreich gestaltet ist.

Die VwV zur StVO sieht in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Ausweisung von Radwegen vor, auch ‚andere Radwege‘ sollen nur die Ausnahme sein. Daher wird vorgeschlagen in Straßen, in denen weder ein ‚benutzungspflichtiger Radweg‘, noch aus Gründen der Schulsicherung das Angebot eines ‚anderen Radweges‘ sinnvoll ist, die durch Zeichen 240 und 241 beschilderten Radwege zu entschuldern. Als Alternative besteht hier die Möglichkeit diese Wege als Gehwege (Z. 23) mit dem Zusatz ‚Radfahren erlaubt‘ auszuweisen. Betroffen sind hiervon unter anderem folgende Straßen:

- Königinstraße,
- Kirchenstraße,
- Prinzenstraße,
- Büsumer Straße
- sowie die von Radfahren zu nutzenden Wanderwege
- und alle nicht als benutzungspflichtig zu deklarierenden kombinierten Rad- und Gehwege.

Als ‚andere Radwege‘ sollten die Radverkehrsanlagen

- Augustenburger Straße,
- Bismarckstraße,
- Eckernförder Straße,
- Jungfernstieg,
- Kortenfohr,
- Lancasterstraße,
- Lilienstraße,
- Mastbrooker Weg
- Nobiskrüger Allee,
- Ostlandstraße,

- Richthofenstraße,
- Röhlingsweg
- Rotenhöfer Weg und
- Friedrichstädter Straße Süd

eingestuft werden.

Benutzungspflichtige Radwege sind:

- Alte Kieler Landstraße,
- Berliner Straße,
- Brückenstraße,
- Flensburger Straße,
- Fockbeker Chaussee,
- Gerhardstraße,
- Grafen-, Baron- und Herrenstraße,
- Kieler Straße,
- Friedrichstädter Straße Nord,
- Schleswiger Chaussee und
- Radwege entlang der Ost- bzw. Westtangente und des Thormannplatzes.

#### **3.4.4 Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Zuge der Schülerbefragung haben die Schüler Anregungen zur Schulwegsicherung genannt. Des Weiteren wurden in den Gesprächen mit dem Seniorenbeirat und den Sitzungen des Arbeitskreises Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gemacht. Überwiegend wurden Wünsche nach sicheren Querungshilfen an unübersichtlichen oder stark befahrenen Punkten geäußert. Die Anregungen bzw. Wünsche werden im folgenden aufgelistet und bewertet.

#### **Ausbau des Kliner Weges (bessere Beleuchtung; breitere Radwege)**

**Maßnahme:** Im Abschnitt zwischen Mühlenau und der Bebauungsgrenze weist, der auf der Nordseite vorhandene kombinierte Rad- und Gehweg mit 2,5 m Breite eine für Außerortsstraßen gute Breite auf (erforderlich 2,0 m), so dass hier keine Maßnahme erforderlich ist. Im Abschnitt bis zur Hollesenstraße ist kein Radweg vorhanden, dieser sollte im Rahmen einer Straßensanierung auf der nördlichen bzw. westlichen Straßenseite vorgesehen werden. Im Bereich ab der Mühlenau in Richtung Fockbek ist der kombinierte Rad- und Gehweg mit Breiten zwischen 1,80 und 2,25 m in Teilen nicht ausreichend bemessen.

Eine Gefährdungsstelle bedeutet die Querungsstelle vor der Brücke über die Mühlenau für Radfahrer und Fußgänger. Es wird daher die Verlegung der Querungsstelle in Richtung Rendsburg bis zur Einmündung des Weges zur Straße Am Margaretenhof mit Neubau eines 2,50 m breiten Radweges auf der südlichen Fahrbahnseite vorgeschlagen. Zusätzlich sollte die Querungsstelle mit einer orangefarbenen Leuchte, Hinweisschildern auf querende Radfahrer und Warnbaken versehen werden. Des Weiteren ist eine ausreichende Beleuchtung entlang des Kliner Weges vorzusehen.

### **Radweg im Röhlingweg**

**Maßnahme:** Umgestaltung des Röhlingweges aufgrund der Bedeutung für den Schülerverkehr. (siehe Kapitel 3.4.2 Nummer P-1)

### **Radweg in der Moltkestraße / Wehrautal**

**Maßnahme:** Da diese Straßen als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind, ist kein Radweg erforderlich. Zur Förderung des Radverkehrs wird dieser Straßenzug jedoch ins Veloroutennetz aufgenommen und fahrradfreundlicher ausgebaut. (siehe Kapitel 3.4.2 Nummer P-3)

### **Radwege in der Pastor-Schröder-Straße, Ernst-Barlach-Straße**

**Maßnahme:** Da diese Straßen als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind, ist eine Einrichtung von Radwegen in diesen Straßen nicht erforderlich.

### **Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Alte Kieler Landstraße / Moltkestraße / Wehrautal**

**Maßnahme:** Im Wehrautal ist es notwendig die Radwegeführung für in Richtung Moltkestraße fahrende Radfahrer sicherer zu gestalten. Derzeit schwenken diese Radfahrer in einem Bereich von ca. 30 m vor dem Knotenpunkt auf die Gegenfahrbahn, um die westliche Bedarfsampel zu erreichen. Dies bedeutet ein Konfliktpotential zwischen den Verkehrsarten. Daher sollte an diesem Knotenpunkt im Rahmen der zu fördernden Nutzung der Beziehung Moltkestraße / Wehrautal für den Radverkehr auf der Ostseite des Knotenpunktes ebenfalls eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden. Diese ist zusammen mit der vorhandenen Lichtsignalanlage zu schalten.

Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage ist bei den im Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsstärken von ca. 1.100 Kfz/h in der Alten Kieler Landstraße zu rechtfertigen.

### **Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Königstraße / Grafenstraße**

**Maßnahme:** Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Verlegung der Radwege weiter in den Knotenpunktsbereich hinein vorgesehen. Dies bedeutet, dass der Radverkehr parallel zur Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr über den Knotenpunkt geführt wird und nicht mehr versetzt verläuft. (siehe schematische Darstellung in Bild 3.22)

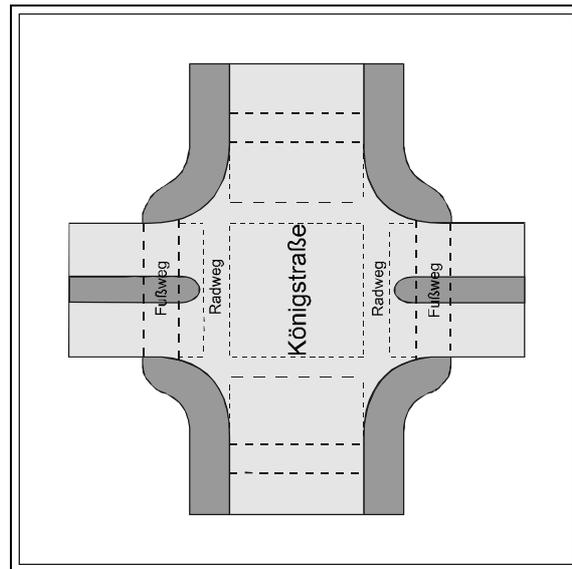


Bild 3.22: Knotenpunkt Königstraße / Grafenstraße

### **Unfallschwerpunkt An der Schleuse / Torstraße**

**Maßnahme:** Die Einmündung der Torstraße in den Straßenzug An der Schleuse wurde im Jahr 1998 als Unfallschwerpunkt verzeichnet. Durch die verkehrswidrige Nutzung des Einrichtungsradweges im Straßenzug An der Schleuse durch Radfahrer in Gegenrichtung, kommt es zu Unfällen mit aus der Torstraße einbiegenden Fahrzeugen. Da die widerrechtliche Nutzung weder durch eine wegweisende Beschilderung in Richtung Unterführung Thormannplatz noch durch ein Verbot für Radfahrer durch Zeichen 254 nicht zu verhindern war, sollte der Radweg in beiden Fahrtrichtungen freigegeben werden.

Zusätzlich sollte zur Vermeidung von Konflikten zwischen dem Kfz und dem Radverkehr der Einmündungsbereich übersichtlicher gestaltet werden. Es wird daher vorgesehen, den Geh- und Radweg entlang des Straßenzuges An der Schleuse auf Gehwegniveau über den Einmündungsbereich zu führen. Dies bedeutet für den Kfz-Verkehr, dass dieser aufgepflasterte Bereich vor dem Einbiegen überfahren werden muss. Durch einen entsprechenden Hinweis auf den ‚Zweirichtungsradverkehr‘ durch Zeichen 138 und 1000-30 sowie ein gut einsehbares Sichtfeld wird eine sichere Führung des Radverkehrs erreicht.

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

**Maßnahme:** 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 immer wieder Unfallschwerpunkt war. Die zum Überqueren der Alten Kieler Landstraße vorgesehene Grünzeit von 10 Sekunden ist zu gering bemessen, so dass ein Überqueren nur in einem unterbrochenen Lauf möglich ist. Diese kurze Grünzeit resultiert aus der zum Rechtsabbiegen in die Alte Kieler Landstraße erforderlichen Freigabezeit. 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 Grünzeiten angeboten werden.

### **Längere Grünzeit für Fußgänger an der Ampel Grafenstraße / Moltkestraße**

**Maßnahme:** Zur Querung der ca. 20,00 m breiten Grafenstraße in einem ununterbrochenen Lauf sind, bei einer für ältere Menschen und Kinder anzusetzenden Geschwindigkeit von 1,2 m/s, ca. 17 Sekunden erforderlich. Die vorhandenen Grünzeiten für Fußgänger betragen 12 (von Nord nach Süd) bzw. 21 Sekunden (von Süd nach Nord). Sie sind demzufolge für Fußgänger von Nord nach Süd zu gering.

Zur Verbesserung der Qualitäten im Fußgängerverkehr sollte aufgrund der zu geringen Grünzeiten überprüft werden, ob innerhalb der Grünen Welle ausreichend Grünzeit für Fußgänger angeboten werden kann, um einen ununterbrochenen Lauf zu ermöglichen.

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

**Maßnahme:** Durch die gesteigerte Bedeutung des Röhlingsweges wird eine Sicherung des Knotenpunktes in der Beziehung Röhlingsweg Nord und Süd durch die Markierung einer Furt über die Nobiskrüger Allee bzw. Bismarckstraße vorgeschlagen. Eine Bedarfsampel ist aufgrund der geringen Kfz-Belastung mit 240 Kfz/h bzw. 470 Kfz/h in den o.g. Straßen nicht begründbar. Die theoretischen Wartezeiten zum Queren der Nobiskrüger Allee bzw. Bismarckstraße liegen bei ca. 15 bzw. 20 Sekunden. Diese Wartezeiten werden von Fußgängern als noch hinnehmbar empfunden.

Zusätzlich zur Markierung sollte a) die Wartepflicht, der auf dieser Beziehung querenden Radfahrer, durch ein auf dem neuen Radweg einzurichtendes Zeichen 205 ‚Vorfahrt gewähren!‘ verdeutlicht werden und b) die Aufmerksamkeit der Kfz-Führer durch das Zeichen 138 ‚Radfahrer kreuzen‘ erregt werden.

### **Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Fockbeker Chaussee / Büsumer Straße**

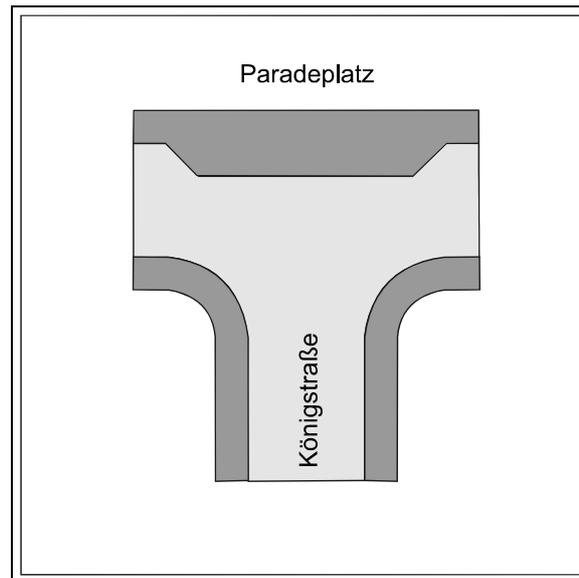
**Maßnahme:** An diesem Knotenpunkt ist die Installation einer Lichtsignalanlage nicht erforderlich. Für den Rad- und Fußgängerverkehr steht auf der nördlichen Straßenseite der Fockbeker Chaussee ein kombinierter Rad- und Gehweg in beiden Fahrtrichtungen zur Verfügung, so dass ein Überqueren der Fahrbahn an diesem Knotenpunkt nicht notwendig ist. Die Büsumer Straße kann von Rad- und Fußgängerverkehren mit Hilfe des Fahrbahnteilers sicher überquert werden. Radverkehre aus Richtung Fockbek in die Büsumer Straße sollten an der Bedarfsampel der Einmündung Fockbeker Chaussee / Am Armensee durch eine wegweisende Beschilderung auf die Benutzung des nördlichen Radweges hingewiesen werden. Radfahrern aus der Straße Seemühlen steht dieser Übergang über die Fockbeker Chaussee zum Erreichen des südlichen Radweges ebenfalls zur Verfügung. Es besteht daher kein weiterer Handlungsbedarf. Zudem wird die Verkehrsstärke durch den Anschluss der Loher Straße an die Bundesstraße B 77 und die Fockbeker Umgehung abnehmen.

### **Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Büsumer Straße / Käthe-Kollwitz-Straße**

**Maßnahme:** Nach der Fertigstellung des Anschlusses der Loher Straße an die B 77 und der damit verbundenen geänderten Verkehrsführung zum Gewerbegebiet Büsumer Straße ist eine Verminderung der Verkehrsstärke im Knotenpunktsbereich der Käthe-Kollwitz-Straße zu erwarten. Des weiteren wird auf der Ostseite der Büsumer Straße ein ca. 700 m langer Radweg geplant (siehe Kapitel 3.4.2 Nummer P-11).

### **Querungsmöglichkeiten am Paradeplatz**

**Maßnahme:** Die Ringstraße entlang des Paradeplatzes ist auf der Achse Königstraße – Stadtpark von Fußgängern nur erschwert zu überqueren. Besonders an der Einmündung der Königstraße entsteht durch die Rechts-vor-Links-Regelung des Kfz-Verkehrs eine unübersichtliche Situation, die zum gegenseitigen Fehleinschätzen des Verhaltens führt. Für diesen Knoten wird daher die Einengung der Ringstraße wie in der schematischen Darstellung in Bild 3.23 gezeigt vorgeschlagen. Dies bewirkt eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten im Knotenpunktsbereich, sowie eine Reduzierung der vom Fußgänger und Radfahrer zu querenden Breite.



*Bild 3.23: Einengung Königstraße / Paradeplatz*

Zur Verbesserung der Querungssituation der nördlichen Ringstraße des Paradeplatzes zum Stadtpark wird eine Einengung als Querungsstelle vorgesehen. Hier ist die besondere Situation als Erschließungsstraße zur Eiderkaserne bei der Ausgestaltung der Querungshilfe (Breite) zu berücksichtigen.

### **Querungsmöglichkeit in der Lilienstraße Höhe Finanzamt**

**Maßnahme:** Die Lilienstraße / Ritterstraße ist auf der Radwegebeziehung Hohe Luft – Neuwerk – Altstadt am Seminarplatz zu überqueren. In diesem Straßenabschnitt ist im Jahr 2020 mit einer Verkehrsbelastung von ca. 620 Kfz/h zu rechnen. Bei einer Straßenbreite von 7,0 m ist für Fußgänger mit einer durchschnittlichen Wartezeit von 30 Sekunden zu rechnen. Damit wird, die von Fußgängerverkehrern als zumutbar empfundene Wartezeit von 20 Sekunden überschritten. Durch Ortsbesichtigungen wurde festgestellt, dass die Fahrbahn vorwiegend im Kurvenbereich überquert wird. Auf der dortigen Grünfläche ist bereits ein ‚Trampelpfad‘ entstanden. Daher wird die Installation einer Bedarfsampel als Dunkelanlage mit sofortigem Grün bei Aktivierung vorgeschlagen.

### **Querungsmöglichkeit im Mastbrooker Weg Höhe Liegnitzer Straße**

**Maßnahme:** Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage im Mastbrooker Weg ist aufgrund der Verkehrsstärke von ca. 320 Kfz/h nicht zu begründen. Die Wartezeiten für Fußgänger liegen mit ca. 15 Sekunden unter der zumutbaren Wartezeit von 20 Sekunden.

Im Rahmen der Gestaltung eines einheitlichen Radwegenetzes wird das Angebot eines ‚anderen Radweges‘ auf der südlichen Straßenseite vorgeschlagen. Auf der nördlichen Straßenseite wird zur Sicherung des dortigen Baumbestandes die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens vorgeschlagen (siehe Kapitel 3.4.2 Nummer P–7).

### **Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Kliner Weg / Hollesenstraße**

**Maßnahme:** Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an diesem Knotenpunkt ist allein unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke auf der Hollesenstraße begründbar. Jedoch befinden sich zwei Lichtsignalanlagen an der Eckernförder Straße und an der Adolfstraße in unmittelbarer Nähe. Radfahrer, die aus Richtung Fockbek über den Kliner Weg kommen, können über die Straße Am Margaretenhof in Richtung Fockbeker Chaussee, Hollesenstraße geführt werden. Für Radfahrer, die den Kliner Weg weiter in Richtung Untereiderhafen befahren, steht der südliche Radweg der Hollesenstraße in Richtung und Gegenrichtung zwischen der Schleswiger Chaussee und der Einmündung in die Straße An der Bleiche zur Verfügung, so dass beide vorhandenen Lichtsignalanlagen ohne Umweg erreichbar sind. Es ist daher an diesem Knotenpunkt nicht notwendig eine Lichtsignalanlage einzurichten.

### **Querungsmöglichkeit am Südportal des Fußgängertunnels des Nord-Ostsee-Kanals**

**Maßnahme:** Eine Lichtsignalanlage ist in diesem Bereich aufgrund der geringen Verkehrsstärken nicht zu begründen. Der Gefahrenpunkt liegt in der ‚schleifenden‘ Einfädelung der Radfahrer auf die Fahrbahn der Straße Am Alten Schützenhof. Zur Sicherung dieser potentiellen Gefahrenstelle, die bisher nicht als Unfallschwerpunkt in Erscheinung getreten ist, werden zwei Alternativen vorgeschlagen:

- a) auf der westlichen Straßenseite der Itzehoer Chaussee wird ein 2,40 m breiter Radweg angeboten, der in Richtung und Gegenrichtung befahrbar ist. Dieser wird über die Fahrbahnteiler der Einmündung Kanalallee in Richtung Südportal des Kanaltunnels fortgeführt. In der Itzehoer Chaussee wird der ‚Zweirichtungsradweg‘ im Bereich der Einmündung Marienweg zurück auf die Fahrbahn geführt.
- b) Die im Einmündungsbereich der Kanalallee vorhandene Sperrfläche wird als Linksabbiegerspur für den Radverkehr in Richtung Kanaltunnel markiert. Dies bewirkt eine eindeutige Führung des Radfahrers auf den nördlichen Radweg der Straße Am Alten Schützenhof. Die aus dem Kanaltunnel kommenden Fahrradfahrer werden durch die Markierung einer Einfädelspur auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zusammengeführt.

### ***Querungsmöglichkeit für Fußgänger über den Jungfernstieg in den Stadtpark***

**Maßnahme:** Im Bereich des Fahrbahnteilers des Jungfernstieges sollte eine Fußgängerfurt eingerichtet werden, die in die Lichtsignaltechnik des Knotenpunktes integriert wird. Der Bedarf einer solchen Querung wird durch den über die Grünfläche des Stadtparkes verlaufenden ‚Trampelpfad‘ deutlich.

### ***Querungsmöglichkeit der Wallstraße im Bereich Schiffbrückenplatz***

**Maßnahme:** Aufgrund der, durch die Entwicklung der Randbebauung Schiffbrückenplatz, geänderten Funktion der Wallstraße für den Kfz-Verkehr ist eine Gefährdung von Rad- und Fußgängerverkehren aus der Unterführung der Straße An der Bleiche in Richtung Schiffbrückenplatz nicht mehr gegeben. Durch den Baukörper der Randbebauung wird die Verbindung zwischen Wallstraße und dem nördlichen Schiffbrückenplatz unterbrochen. Der Schiffbrückenplatz wird zu dem als Fußgängerzone ausgewiesen und nur durch Lieferverkehre und Radfahrer befahren.

### ***Querungsmöglichkeit an der Einmündung Butterberg / Schleswiger Chaussee***

**Maßnahme:** An dieser Einmündung wurde bereits 1998 eine Lichtsignalanlage installiert.

### ***Einmündung Materialhofstraße / Herrenstraße***

**Maßnahme:** Die Materialhofstraße ist durch ihre Lage auf einer Kuppe von parallel zur Herrenstraße querenden Fußgängen und Radfahrern schlecht einzusehen. Diese Situation wird weiterhin durch den Bewuchs des Grünstreifens auf der Nordseite, wie auch durch die östlich der Obereiderstraße gelegenen Parkstände verschärft. Es wird daher vorgeschlagen, um ein sicheres Queren der Materialhofstraße zu ermöglichen 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 und durch die Lichtsignalsteuerung der vorherigen Knotenpunkte ausreichend große Zeitlücken vorhanden sind.

Im folgenden Bild 3.24 sind die Maßnahmen, die sich aus den oben genannten Anregungen ergeben, zusammenfassend dargestellt.