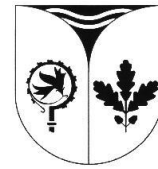


**Stadt Schwentidental
Der Bürgermeister**



Beratung erfolgt voraussichtlich:

Beratungsart:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich
---------------	--	---

Beschlussvorlage	Nr.:	073/2021	Datum:	19.03.2021
------------------	------	----------	--------	------------

Beratungsfolge:			
Nr.	-	Stadtvertretung/ Fachausschuss	Sitzungstag
1		Ausschuss für Jugend, Sport und Soziales	
2		Ausschuss für Schule, Kultur, Paten- und Partnerschaften	
3	x	Ausschuss für Umwelt, Verkehr, öff. Sicherheit u. Kleingartenwesen	29.03.2021
4		Ausschuss für Bauwesen	
5	x	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Finanzen	30.03.2021
6	x	Hauptausschuss	15.04.2021
7	x	Stadtvertretung	22.04.2021

Schluss- und Mitzeichnungen:			
gez. Th. Haß	gez. Hansen		gez. Timo Boss
Bürgermeister	Büroleitung	Amtsleiter/in	Sachbearbeiter/in

1. TOP: Radwegekonzept der Stadt Schwentidental

2. Sachverhalt und Problemdarstellung:

Die Arbeitsgruppe Radwegeunter der Leitung von Herrn Stadtvertreter Steenbock hat im vergangenen Jahr ein Radwegekonzept für die Stadt Schwentidental erarbeitet. Dieses Radwegekonzept wurde mit der Kiel Region abgestimmt und durch ein Planungsbüro überarbeitet. Das überarbeitete Radwegekonzept wurde in der Verwaltung der Stadt Schwentidental vorgestellt und dann erneut der Kiel Region zu einer finalen Überarbeitung zugesandt. Leider ist auf diese E-Mail keine Antwort erfolgt.

Die Verwaltung hat nun entschieden nicht weiter auf eine Rückmeldung der Kiel Region zu warten und die vorliegende Version zur Abstimmung zu stellen.

Das vorliegende Radwegekonzept stellt hierbei keineswegs eine finale Version dar und eine laufende Fortschreibung des Konzeptes soll möglich bleiben.

Durch ein beschlossenes Radwegekonzept erhält die Stadt Schwentinental die Möglichkeit auf verschiedene Fördertöpfe zur Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet zurückzugreifen.

3. Lösungsvorschlag

Die Verwaltung empfiehlt das vorliegende Radwegekonzept der Arbeitsgruppe Radverkehr der Stadt Schwentinental nach Überarbeitung durch die Kiel Region zu beschließen.

4. Haushaltsrechtliche Auswirkungen:

Durch den Beschluss des Radwegekonzeptes entstehen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Einzelmaßnahmen müssen weiterhin durch die Stadtvertretung genehmigt und notwendige Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

5. Beschlussempfehlung:

Die Stadtvertretung Schwentinental beschließt das vorliegende Radwegekonzept. Das Konzept ist dem Originalprotokoll als Anlage beigefügt.

Abstimmung:					
Dafür:	Dagegen:	Enthaltungen:	Kenntnis genommen:	Vertagung:	Keine Abstimmung:

Stadt Schwentimental
AG Radwegekonzept
in der Stadtvertretung



Radwegekonzept der Stadt Schwentimental



Stand März 2020

AG Radverkehr der Stadtvertretung Schwentimental

Herbert Steenbock, SWG

Christian Ramm, Bündnis 90/ Die Grünen

Christoph Ache, CDU

Gregor Friebe

Joachim Harting, WIR

Frederik Lietz, FDP

Jonas Mordhorst, FDP

Jürgen Müller

Christopher Schaarschmidt, WIR

Ulf Sonnabend, SPD

Daniel Sensfeld, CDU

Britta Weißhuhn, SWG



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung/ Ziel	4
2.1 Grundsätze	4
2.2 Begriffsdefinition	5
3. Bestandsaufnahme	5
4. Vorgehen	6
5. Zusammenarbeit mit KielRegion	7
6. Die Velorouten	8
6.1 Veloroute 1, Übersicht	9
6.2 Veloroute 2, Übersicht	9
6.3 Veloroute 3, Übersicht	9
6.4 Radwege Ostseepark, Übersicht	10
7. Beschilderung	10
8. Forum Radverkehr	10
9. Zusammenfassende Handlungsempfehlungen	11
10. Quellennachweis	11
11. Veloroute 1	12
12. Veloroute 2	29
13. Veloroute 3,	37
14. Ostseepark	49

1. Einleitung/ Ziel

Die Stadtvertretung beschloß am 13. Juni 2019 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit dem Ziel, ein erstes Radwegekonzept als Bestandteil eines allgemeinen Stadtentwicklungskonzeptes für die Stadt Schwentimental zu erstellen.

Die sechs Fraktionen in der Stadtvertretung entsendeten jeweils 2 Personen in die Arbeitsgruppe, die in Einzel- und Gruppenarbeit das vorliegende Konzept erstellten.

Radwege sind ein Angebot an die Bürgerinnen und Bürger. Je besser sie sind und je besser sie wahrgenommen werden, desto eher werden sie angenommen und desto mehr Anreize sind vorhanden, große Teile des Alltagsverkehrs mit dem Rad zu bewältigen und dadurch den motorisierten Kurzstreckenverkehr zu reduzieren. Ziel dieses Konzeptes ist es, Möglichkeiten und geografische Randbedingungen für Radwegeverbindungen zu definieren, die insbesondere den Belangen der Alltagstauglichkeit genügen, darüber hinaus aber auch der Nutzung durch besondere Personengruppen mit z.B. Pedelecs oder E-Bikes Rechnung tragen müssen. Dabei stehen Fragen im Mittelpunkt wie:

Welche Straßen und Wege werden bisher stark von Radfahrern frequentiert?

- Welche Verbindungswege zwischen den Ortsteilen sind für den Radverkehr geeignet?
- Welche Straßen und Wege innerhalb der Ortsteile sind für den Radverkehr wichtig
- Welche Radwege in Schwentimental sind für die künftigen Anforderungen an den Radverkehr geeignet und wo gibt es Verbesserungsbedarf?

2. Allgemeines

2.1 Grundsätze

Grundsätzlich ist darauf hinzuwirken, dass Kinder, ältere Menschen, Familien das Fahrrad in unserer Stadt ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwenden.

Entscheidender Faktor für mehr Radverkehr ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte sowie die Effekte des Radverkehrs für die Lebensqualität und Klimaschutz zu fördern, müssen die verkehrsplanerischen und politischen Entscheidungen zur Radverkehrsinfrastruktur alle Nutzergruppen ansprechen.

Moderne Radverkehrsinfrastruktur wird gemäß folgender Kriterien gestaltet:

- Bei echter Verkehrsberuhigung und gefahrenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen.
- An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt.

Die Breite von Radwegen muss Überholen und Nebeneinanderfahren möglich machen. Moderne Radinfrastruktur muss flexibel erweiterbar sein und den Trend zu neuen Fahrradtypen

berücksichtigen, z.B. mehrspurige Fahrräder, Fahrradanhänger sowie Transport- und Lastenräder. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind. Breite Radfahrstreifen sind attraktiv und sicher. Werden solche breiten Radfahrstreifen durch Pollerreihen oder ähnlich wirkende Verkehrseinrichtungen geschützt (Protected Bike Lane), vermitteln sie Sicherheit und erhöhen das Sicherheitsempfinden. Geschützte Radstreifen müssen das gegenseitige Überholen der Radfahrenden ermöglichen. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und schon aus ausreichender Entfernung gut lesbar sein.

Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, an Bahnhöfen, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrenbar sein.

2.2 Begriffsdefinition

Als Grundlage für das vorliegende Konzept sind die Radfahrer in Schwentimental vier Gruppen zugeordnet:

- **Alltagsfahrer*innen** bewegen sich innerhalb Schwentimentals und nutzen das Rad als Nahverkehrsmittel.
- **Schüler*innen** die innerstädtisch zur Gemeinschaftsschule nach Raisdorf bzw. zu den weiterführenden Schulen nach Kiel oder Preetz fahren .
- **Freizeitradelnde**, die entweder in Schwentimental in Richtung Probstei oder gen Süden starten bzw. als Durchfahrende von Kiel nach Preetz unterwegs sind.
- **Pendler*innen**, die mit dem Rad zum Raisdorfer Bahnhof sowie zu ihren Arbeitsstellen nach Kiel und Preetz fahren.
- **Velorouten**. Als Velorouten werden meist innerstädtische Radwege bezeichnet. Velorouten bilden ein Netz für den innerörtlichen nichtmotorisierten Verkehr. Im Gegensatz zu Radwanderwegen dienen Velorouten vorrangig dem Alltagsradverkehr.
- **Fahrradstraßen** sind nur für den Radverkehr zugelassene Straßen. Durch Zusatzzeichen kann auch der KfZ-Verkehr zugelassen werden. In diesem Falle unterscheidet sich eine Fahrradstraße nur geringfügig von einer Tempo 30 Zone. Die in diesem Konzept als Fahrradstraße vorgeschlagenen Abschnitte sind immer Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr.

3. Bestandsaufnahme

Eine Bestandsaufnahme aller durch entsprechende Verkehrsschilder bezeichneten Radwege ergab, dass es in Schwentimental bis auf wenige Ausnahmen keine reinen Radwege gibt. Den größten Anteil stellen Fußwege dar, auf denen das Radfahren erlaubt ist, gefolgt von Wegen, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden müssen.

Der überwiegende Teil der Straßen in Schwentimental verläuft in Wohngebieten. Diese sind

durchweg als „Tempo-30-Zonen“ ausgewiesen, entsprechend der Rechtslage sind dort Rad- und Autoverkehr gleichrangig, somit ist auch keine Vorrangstellung des Radverkehrs erlaubt und notwendig.

Wie im vorliegenden Konzept beschrieben, gestattet es die Breite der übrigen Straßen in Schwentimental nur in ganz wenigen Fällen, gesonderte Fahrradwege auszuweisen. Ohne umfangreiche straßenbauliche Maßnahmen lassen sich daher keine schnellen Lösungen, die zu einer Verbesserung des Radverkehrs führen können, umsetzen. Da diese Straßen teilweise parallel zur B76 und L52 verlaufen, wäre im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzeptes zu betrachten, in wieweit hier die Aufteilung der Straßenbreite zugunsten des Radverkehrs sinnvoll und möglich wäre.

Zu beachten ist, dass nicht jeder als solcher ausgewiesene Radweg auch benutzungspflichtig ist. Am 1. Oktober 1998, trat hierzu eine Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht im Rahmen einer Änderung der Straßenverkehrsordnung in Kraft (sog. Fahrrad-Novelle). Während zuvor jeder vorhandene Radweg von den Radler*innenn benutzt werden musste, das Fahren auf der Fahrbahn also generell verboten war, wird seit dem 1.10.1998 zwischen benutzungspflichtigen Radwegen und anderen Radwegen unterschieden. Damit ein Radweg als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann, muss dieser nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) gewisse Mindestkriterien erfüllen. Diese Kriterien spiegeln die Erkenntnis wider, dass nicht jeder Radweg sicher für Radfahrer zu befahren ist. Die Kriterien sind u.a. mindestens 1,50 m Breite, eindeutige, sichere und stetige Führung, einwandfreie Oberflächenbeschaffenheit, Sicherheitsabstand zu parkenden Autos und anderen Hindernissen.

Für Schwentimental ergibt sich daraus, dass ein Großteil der ausgewiesenen Radwege entsprechend der Neuregelung der Fahrrad-Novelle aus dem Jahr 1998 wegen fehlender Eignung überhaupt nicht benutzungspflichtig sind.

4. Vorgehen

Im Sommer 2019 konnten anlässlich einer Rundfahrt durch Schwentimental unter Beteiligung einer interessierten Öffentlichkeit eine Vielzahl von Mängeln an den bestehenden Radwegen erkannt und aufgelistet werden. Einige wenige kleinere Mängel konnten durch die Mitarbeiter des Bauhofs zügig beseitigt werden, während die größeren Mängel und Probleme im Rahmen der Umsetzung eines umfassenderen Konzeptes für die Radwege in Schwentimental gelöst werden müssen.

Positiv herauszustellen ist, dass viele Radfahrer und radfahrinteressierte Bürgerinnen und Bürger gewillt waren, aktiv an der Erstellung eines Radwegekonzeptes mitzuarbeiten und daher die Einschaltung von externen Gutachtern in dieser Phase des Prozesses entbehrlich war.

Auf vier Sitzungen der Arbeitsgruppe wurde das vorliegende Konzept erarbeitet und am 15. Januar 2019 im Rahmen eines Bürgerforums „Radfahren in Schwentimental“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Als Folge der intensiven Diskussion unter den Teilnehmern des Bürgerforums wurden zahlreiche Anmerkungen, Vorschläge und Anregungen in den Entwurf des Radwegekonzeptes aufgenommen und eingearbeitet.

In diesem Konzept wurden drei Hauptachsen für den Radverkehr herausgearbeitet, die im Folgenden als Velorouten bezeichnet werden. Die drei Velorouten wurden jeweils in Abschnitte unterteilt. Jeder Abschnitt wurde beschrieben, Gefahrenpotentiale erläutert und Handlungsempfehlungen erarbeitet. So entstanden 3 Velorouten, die die in Kapitel 1 beschriebenen Bedingungen erfüllen.

5. Zusammenarbeit mit der KielRegion

Die KielRegion befasst sich bei Umsetzung des Masterplans Mobilität mit einer Radverkehrsverbindung zwischen Kiel und Plön, die auch durch Schwentimental führt. Aus Sicht von KielRegion erfolgte eine systematische Radverkehrsförderung, beispielsweise durch die Erstellung von Radverkehrskonzepten, im Kieler Umland bisher nur vereinzelt.

Zur Lösung grundsätzlicher Probleme arbeitet die KielRegion in Kooperation mit der kommunalen Arbeitsgemeinschaft „RAD.SH“, in der auch die Stadtschwentimental Mitglied ist, an der Erstellung eines Handlungsleitfadens zur Radverkehrsförderung. Zu deren Umsetzung hat die KielRegion im Hinblick auf die Konzeption und Ertüchtigung eines übergeordneten regionalen Radverkehrsnetzes mit Ausrichtung auf den Alltagsverkehr einen *Masterplan Mobilität* entwickelt. Mit einer Offensive für den regionalen Radverkehr soll ein Grundnetz geschaffen werden, das den Belangen des Alltagsverkehrs genügt und neue Nutzungspotenziale für den Radverkehr erschließt. Neben der Entwicklung von Hauptachsen sind wichtige zwischengemeindliche Verbindungen und Verbindungen zwischen den Zentralorten sowie ihrem Umland zu ertüchtigen sowie um kommunale Radverkehrskonzepte zu ergänzen.

Ein zentraler Aspekt des *Masterplan Mobilität* ist der Ausbau der Radverkehrsanlagen im Umfeld der Mobilitätsstationen und Bahnstationen, um die Zubringerfunktion des Radverkehrs zu stärken. Dazu wird durch die KielRegion ein Konzept erstellt, das die Korridore aus der Regionalen Radstrategie in die konkreten Streckenführungen überträgt. Das Regionale Radverkehrsnetz wird durch eine einheitliche regionale Beschilderung transparent gemacht.

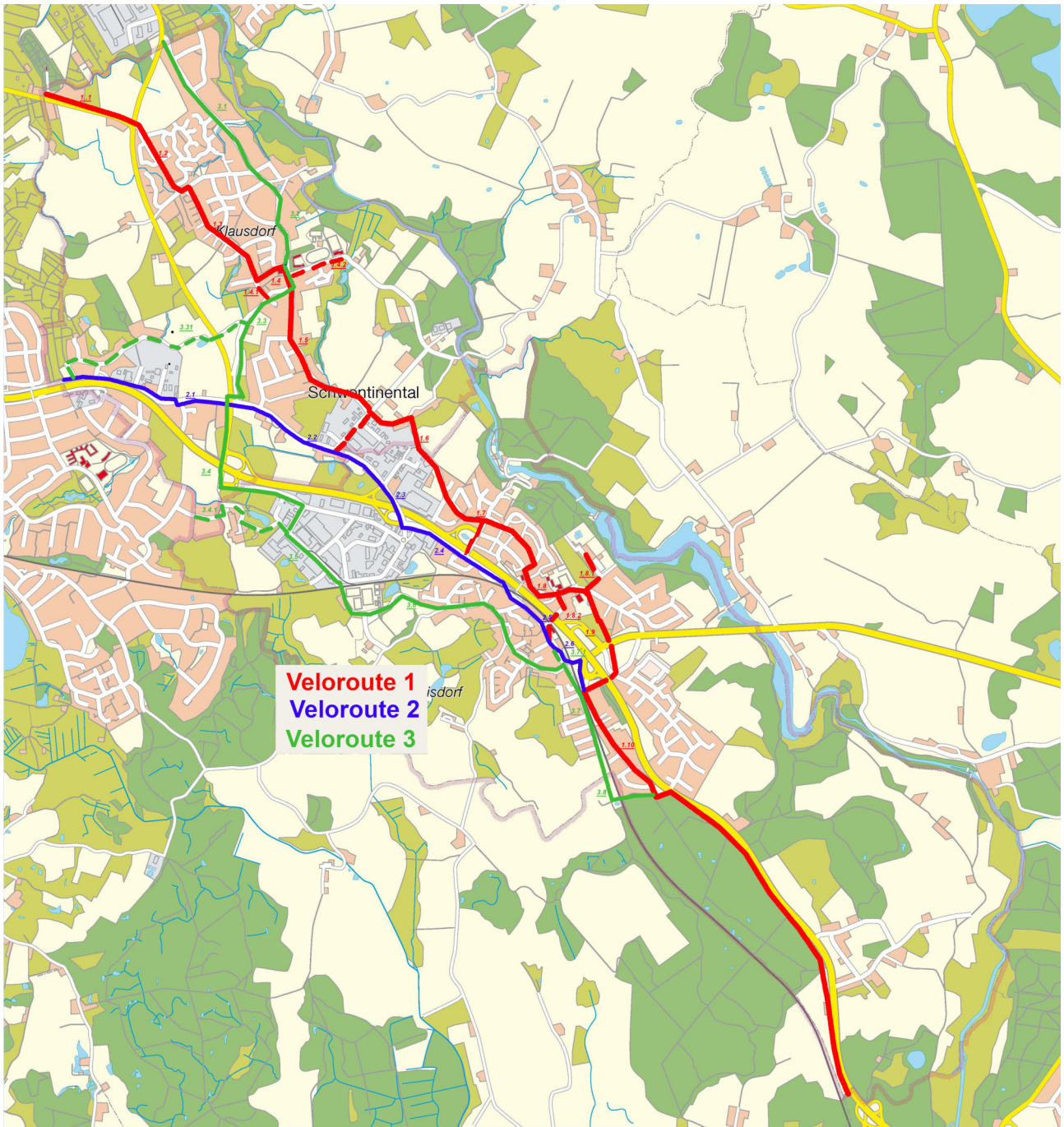
Die kommunale Radverkehrsförderung muss nach Ansicht der KielRegion an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden, die kleinteilig nicht durch den ‚Masterplan Mobilität‘ betrachtet werden können. Daher ist die KielRegion auf die Zusammenarbeit und die aktive Unterstützung der Umlandgemeinden und in unserem Fall insbesondere auf die Zusammenarbeit mit der Stadt Schwentimental angewiesen.

In einem ersten Gespräch zwischen der Stadtverwaltung Schwentimental, der AG Radwegekonzept und Mitarbeitern der KielRegion am 27. Januar 2020 wurden die Vorschläge der Stadt Schwentimental für drei Velorouten durch das Stadtgebiet vorgestellt und erläutert. In der anschließenden Diskussion wurde deutlich gemacht, dass die Vertreter der Stadt Schwentimental die Streckenführung der im Anhang dargestellten Veloroute 1 favorisieren und als Haupt-Fahrradroute durch das Stadtgebiet vorschlagen. Den beteiligten Beratungsbüros wurden die Beschreibungen der Velorouten zur Verfügung gestellt.

6. Velorouten

Als Kernstück des Radverkehrskonzeptes wurden drei Velorouten herausgearbeitet, die als Hauptachsen die Stadtteile miteinander verbinden, Anschluß nach Kiel und Preetz herstellen und von Radfahrenden viel genutzt werden. Entlang dieser Velorouten befinden sich zudem Anlaufpunkte wie Schulen, Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten und den Bahnhof.

Jede Veloroute wurde in Abschnitte unterteilt, die jeweils durch den entsprechenden Kartenausschnitt, ein oder mehrere beschreibende Fotos, eine textlichen Beschreibung und einer Handlungsempfehlung bzw. Ausbauempfehlung dargestellt werden.



6.1 Veloroute 1, Übersicht

Die Veloroute 1 beginnt am Klausdorfer Weg/ Klingenbergstraße an der Stadtgrenze zu Kiel. Sie verbindet den Ortsteil Klausdorf über den Ritzebeker Weg – Opendorfer Weg – Ahornallee mit dem Ortsteil Raisdorf und endet an der B76 Richtung Preetz an der Stadtgrenze.

Der Trassenverlauf ist identisch mit dem Schulweg aus Klausdorf zur Albert-Schweitzer-Gemeinschaftsschule.

Die Trasse verläuft größtenteils auf Nebenstraßen durch Wohngebiete. Durch kurze Abzweige werden die Sportplätze im OT Klausdorf, der Bahnhof im OT Raisdorf, das Freibad, der Schwentinepark und die Schulen erreicht.

Dieser Trassenverlauf wurde mit der KielRegion diskutiert. Die AG Radwegekonzept empfahl der KielRegion die Veloroute 1 als Teil des Radweges Kiel - Plön umzusetzen. Alle Maßnahmen für eine Veloroute lassen sich ohne große Probleme umsetzen. Die Trasse folgt parallel den großen Durchgangsstraßen in den Ortsteilen und vermeidet dadurch zum großen Teil stark befahrene Straßen.

Wegen der Vernetzung mit der KielRegion und der relativ einfachen Umsetzbarkeit empfiehlt die Radverkehrs-AG, die Veloroute 1 als erste Route zu realisieren.

6.2 Veloroute 2, Übersicht

Die Veloroute 2 verbindet Elmschenhagen und Preetz direkt mit dem Zentrum von Raisdorf in der Bahnhofstraße. Ab der Stadtgrenze mit Kiel verläuft die geplante Trasse neben Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Der Trassenverlauf erfordert aufwendige Umbauarbeiten, um den Anforderungen eines sicheren Radverkehrs gerecht zu werden. Das betrifft die Preetzer Chaussee (Abschnitt 2.2) und den Abschnitt 2.4.2 der Kieler Straße in Raisdorf. Zwischen der Eisenbahnbrücke über die Kieler Straße und dem Rönner Weg ist auf Grund der topografischen Geländegegebenheiten eine einfache Verbreiterung des Straßenraums nicht möglich. Im weiteren Verlauf der Trasse in Richtung Preetz muss für die Anpassung der Bahnhofstraße an den Radverkehr das Stadtentwicklungskonzept abgewartet werden.

Die Umsetzung dieser Veloroute steht in Abhängigkeit vom Stadtentwicklungskonzept. Die Einschaltung eines Fachbüros ist unbedingt notwendig.

6.3 Veloroute 3, Übersicht

Die Veloroute 3 beginnt an der Stadtgrenze zu Kiel - Wellingdorf am Wehdenweg. Sie verbindet Klausdorf mit dem Ostseepark und führt dann über Raisdorf bis zum Wohngebiet Schreibersche Koppel. Abzweige zur Veloroute 2 in Richtung Kiel sind vorgesehen. Gleichzeitig wird diese Trasse aus beiden Ortsteilen als Schulweg nach Elmschenhagen genutzt.

Auch für diese Route ist eine relativ einfache und zeitnahe Realisierung möglich.

6.4 Radwege Ostseepark

Die AG hat für den Ostseepark zunächst als kurzfristige Maßnahme nur eine äußere Umfahrung für die Radfahrenden geplant. Ein Teil der Veloroute 3 verläuft durch den Ostseepark. Die AG empfiehlt die Einschaltung eines Verkehrsplaners, um den Ostseepark im Hinblick auf den Radverkehr neu zu überplanen.

7. Beschilderung

Wichtiger Bestandteil einer funktionierenden Radverkehrsinfrastruktur ist die Wegweisung. Diese soll Radfahrende auf die ausgebauten und damit sichereren Routen leiten und Menschen zum Radfahren anregen. Besondere Bedeutung hat die Wegweisung dort, wo die sicheren und komfortablen Velorouten nicht dem intuitiven Streckenverlauf entsprechen.

8. Forum Radverkehr

Nach Annahme des Radverkehrskonzeptes durch einen Beschluss der Stadtvertretung empfiehlt die Radverkehrs-AG die dauerhafte Einrichtung einer Institution wie sie in unseren Nachbarstädten Kiel und Plön als Fahrradforum etabliert sind.

In diesem Forum sollten vertreten sein:

- je 1 Mitglied der in der Fraktionen der Stadtvertretung
- Polizei
- Schulen
- Jugendbeirat/ Jugendparlament
- Seniorenbeirat
- Klimamanager
- ADFC
- Umweltorganisationen wie BUND oder NABU

Das Forum sollte 2 mal jährlich tagen, die Empfehlungen des Forums sind in den Ausschüssen für Verkehr und Bauen zu behandeln.

Aufgaben der Forums:

- Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept
- Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes
- Mitwirkung an Planungsvorhaben
- Kontakt zu Rad.SH
- Initiieren von Aktionen zur Werbung für den Radverkehr oder zur Sicherheit im Radverkehr wie z.B. Stadtradeln

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-kieler-fahrradforum>

9. Zusammenfassende Handlungsempfehlungen

- das vorliegende Konzept ist als Teil des Stadtentwicklungskonzeptes zu übernehmen
- bei künftigen Planungen und Baumaßnahmen sind die Handlungsempfehlungen dieses Konzeptes zu berücksichtigen
- Die Veloroute 1 ist vorrangig zu realisieren
- Die Stadt Schwentinental nutzt die Mitgliedschaft bei Rad.SH für eine enge Zusammenarbeit
- Die Stadt Schwentinental hält Kontakt zur KielRegion
- ein Form Radverkehr wird eingerichtet
- die dringenden Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrenden werden sofort eingeleitet (siehe die Detailbeschreibungen in den Kapiteln 11 - 13).

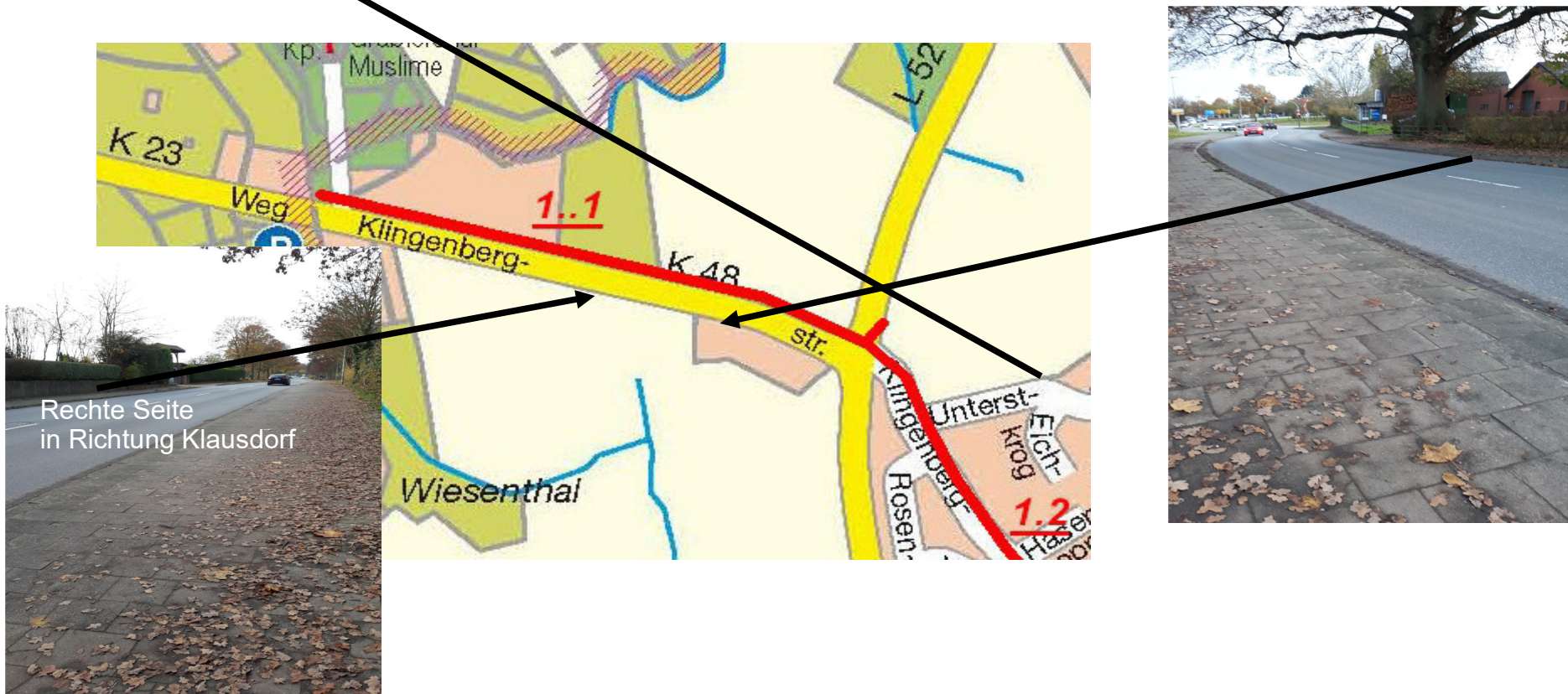
10. Quellennachweis

- Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur, Beschluss der ADFC - Bundeshauptversammlung 2016
- Masterplan Mobilität Kielregion, Stand August 2017
- Wikipedia, Veloruten
- Bilder: Pixabay (Titelseite), Steenbock
- Titelbild: Quellenangabe / Rechte: Stadt Göttingen - Christoph Mischke



Veloroute 1

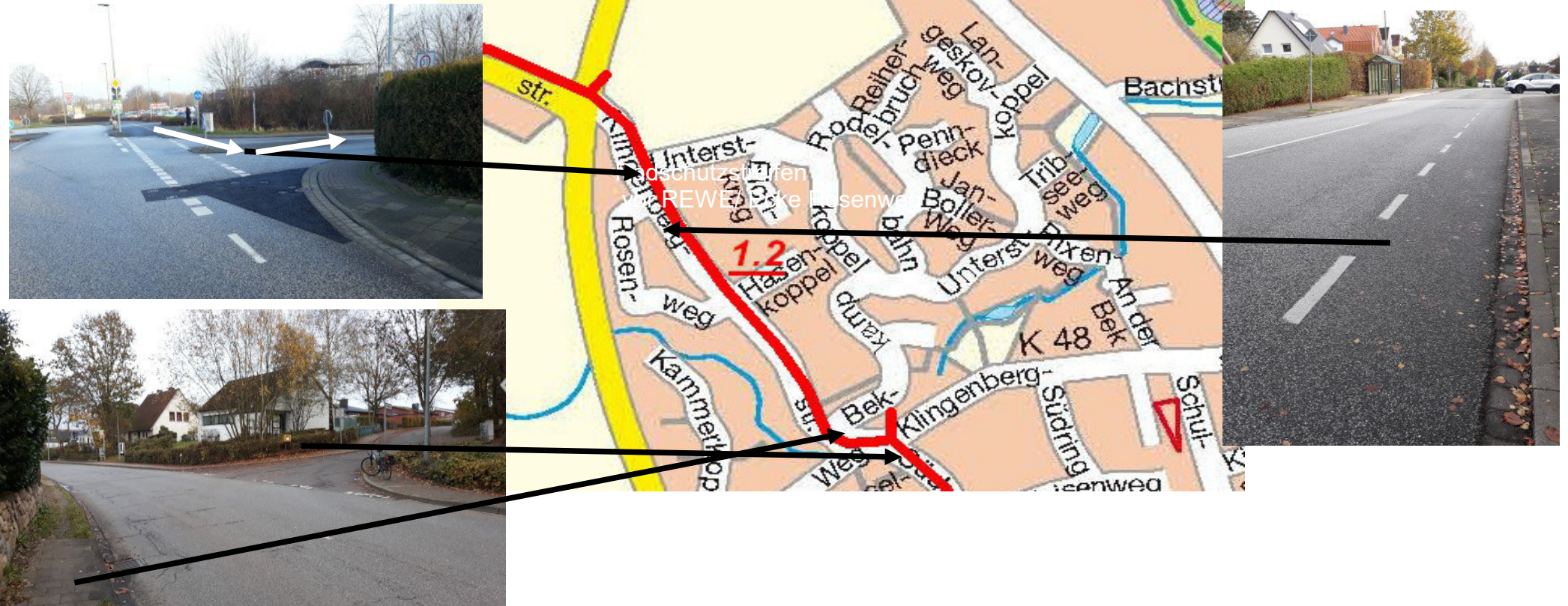
Abschnitt 1.1



Der Abschnitt 1.1 beginnt an der Stadtgrenze Kiel bis zur Kreuzung mit der L52. In Richtung Klausdorf gibt es einen Fußweg mit Freigabe für Radfahrer als Zweirichtungsradweg, befestigt mit Gehwegplatten in einem schlechten Zustand. Das Benutzen der Fahrbahn ist wegen des zum Teil starken Verkehrs ohne Schutzstreifen gefährlich. Die Ampel an der Kreuzung zur L52 ist für Fuß- und Radfahrer zur Querung der L52 auf Anforderung geschaltet. Hier kommt es in vielen Fällen zu unnötigen Wartezeiten der Radfahrenden und Fußgänger.

Handlungsempfehlung: an der Kreuzung mit der L52 erhält der Fuß- und Radverkehr bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün. Der schmalere Fußweg in Richtung Klausdorf auf der rechten Seite sollte zurückgebaut und als Radfahrstreifen in Richtung Klausdorf eingerichtet werden (durchgezogene Linie).

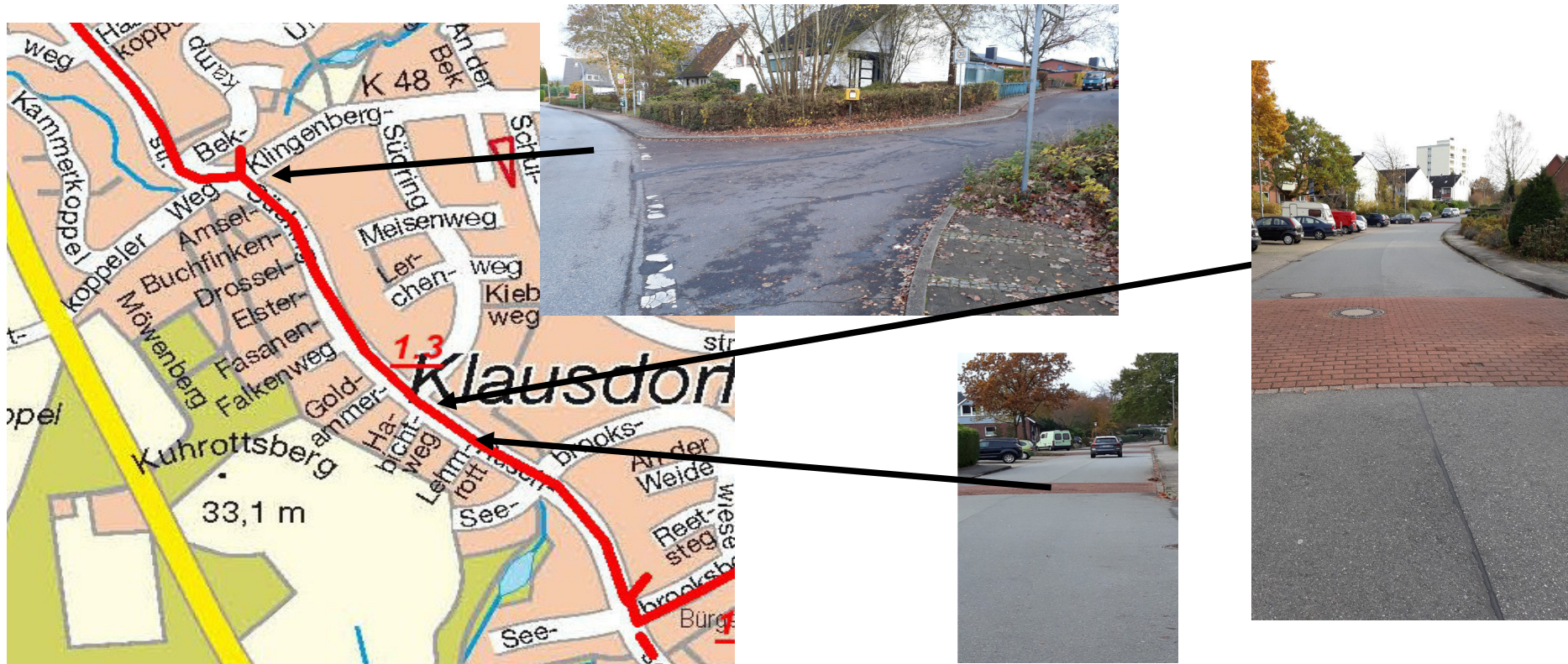
Abschnitt 1.2



Der Abschnitt 1.2 verläuft von der Kreuzung L52/Klingenbergstraße/ REWE bis zur Einmündung des Südrings von rechts. Ein Einrichtungsradweg auf jeder Seite ist nur vor REWE vorhanden. Es besteht eine Querungshilfe, um von REWE auf die rechte Fahrbahnseite in Richtung Klausdorf zu wechseln. Die Klingenbergstraße ist für Tempo 50 zugelassen. Der Radfahrerschutzstreifen verläuft nur auf dem neu ausgebauten Teilstück vor REWE und führt auf Radfahrenden auf die Straße. Um von REWE in die Straße Unterstkoppel einbiegen zu können, müssen Radfahrer von REWE kommend ca. 10m gegen den Verkehr fahren. Dabei kommt es zu Konflikten mit Autofahrern aus der Unterstkoppel, da sie Radfahrer von rechtskommend nicht erwarten.

Handlungsempfehlung, kurzfristig: Radfahrerschutzstreifen in beide Richtungen auftragen. Einmündung des Südrings auf die Klingenbergstraße durch bauliche Maßnahmen und Beschilderung sichern, z.B. Eine Querungshilfe, siehe auch Abschnitt 1.3. An der Einmündung Unterstkoppel durch Schilder die Autofahrer auf kreuzenden Radverkehr hinweisen.

Abschnitt 1.3



Der Abschnitt 1.3 verläuft von der Kreuzung Klingenbergstraße/ Südring über den Südring und Ruschsehn bis zur Kreuzung Ruschsehn/ Seebrooksberg.

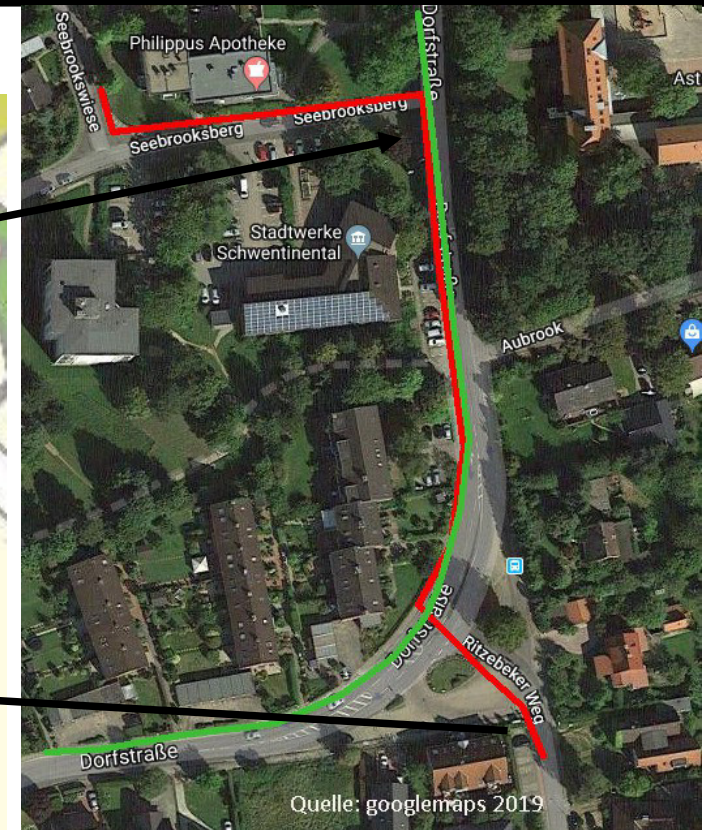
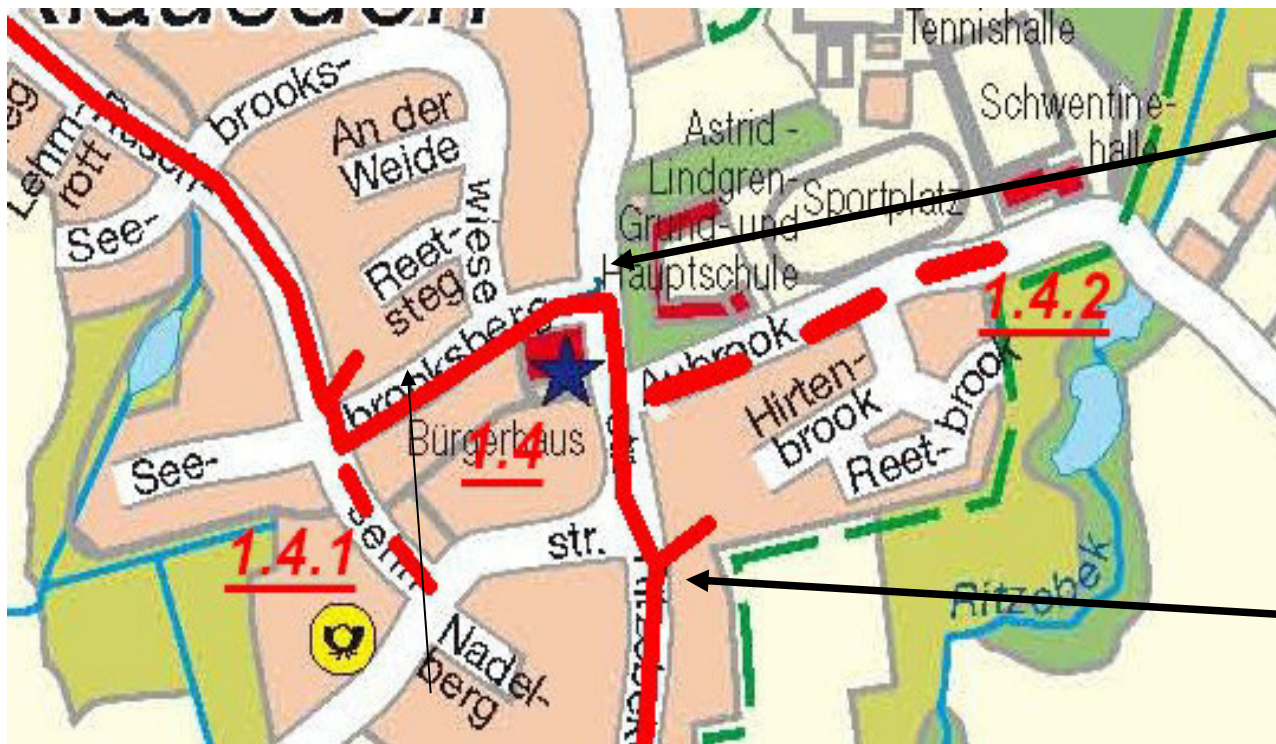
Eine Gefahrenstelle stellt die Einmündung Südring auf die vorfahrtsberechtigten Klingenbergstraße dar. Die Straße führt abwärts, so dass hohe Geschwindigkeiten der Radfahrenden erreicht werden können. Es fehlt ein Warnhinweis bzw. eine bauliche Veränderung, die auf die vorfahrtsberechtigten Straße hinweist.

Auf dem Südring und dem Ruschsehn sind Aufpflasterungen vorhanden. Sie stellen ein Hindernis für Radfahrende dar.

Handlungsempfehlung, kurzfristig: An der Einmündung Südring/ Klingenbergstraße müssen Warnhinweise in Form von Fahrbahnmarkierungen und Warnschildern geschaffen werden. Das gilt für beide Straßen. Der Abschnitt eignet sich als Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr.

Die Aufpflasterungen müssen erhalten bleiben, um den Durchgangsverkehr aus der Straße zu halten, sollten aber an den Seiten abgeflacht werden, so dass Radfahrende durchgängig passieren können.

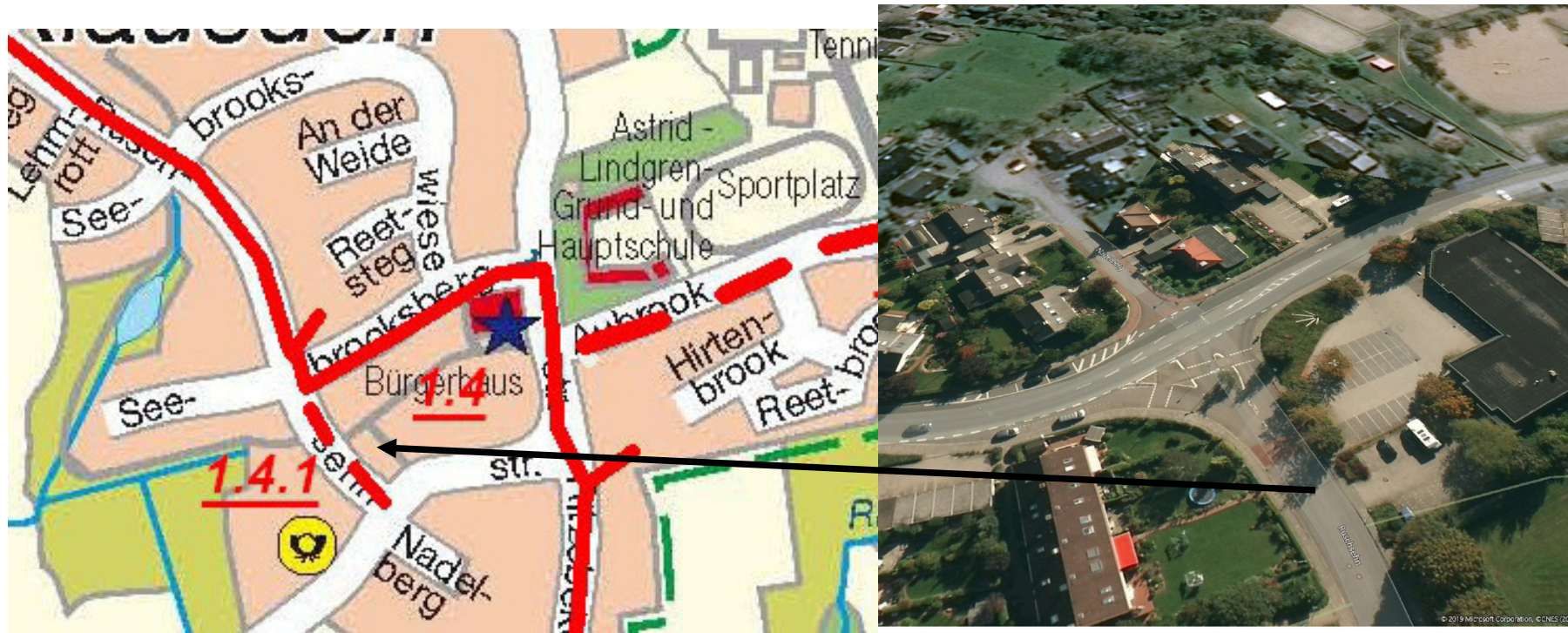
Abschnitt 1.4



Der Abschnitt 1.4 verläuft von der Kreuzung Ruschsehn/ Seebrooksberg über den Seebrooksberg an den Stadtwerken Schwentinal und der Astrid-Lindgren-Schule vorbei auf der Dorfstraße bis zum Ritzebeker Weg/ Endstation Buslinie 22. Siehe auch den Abschnitt 3.2 der Veloroute 3. Hier befinden sich mit den Stadtwerken Schwentinal, der Astrid-Lindgren-Schule und dem Bürgerhaus ein Gebiet mit starkem Fußgängerverkehr. Durch sogenannte „Elterntaxis, Besucherverkehr im Bürgerhaus und dem Abzweig zum Sportplatz und zu den Schwentinehallen besteht hier ein hohes Aufkommen von KfZ – Verkehr. Der Abschnitt befindet sich in einer 30-ziger Zone.

Handlungsempfehlung, kurz- bis mittelfristig: der Bereich vor der Schule, vor dem Bürgerhaus und an der Bushaltestelle/ Ritzebeker Weg ist durch bauliche und optische Maßnahmen so zu gestalten, dass sich der motorisierte Verkehr auf ein erhöhtes Fußgänger- und Radfahreraufkommen einstellen kann, die Geschwindigkeit angepasst wird und das Abbiegen der Radfahrenden in den Ritzebeker Weg und in den Aubrook gefahrlos möglich ist.

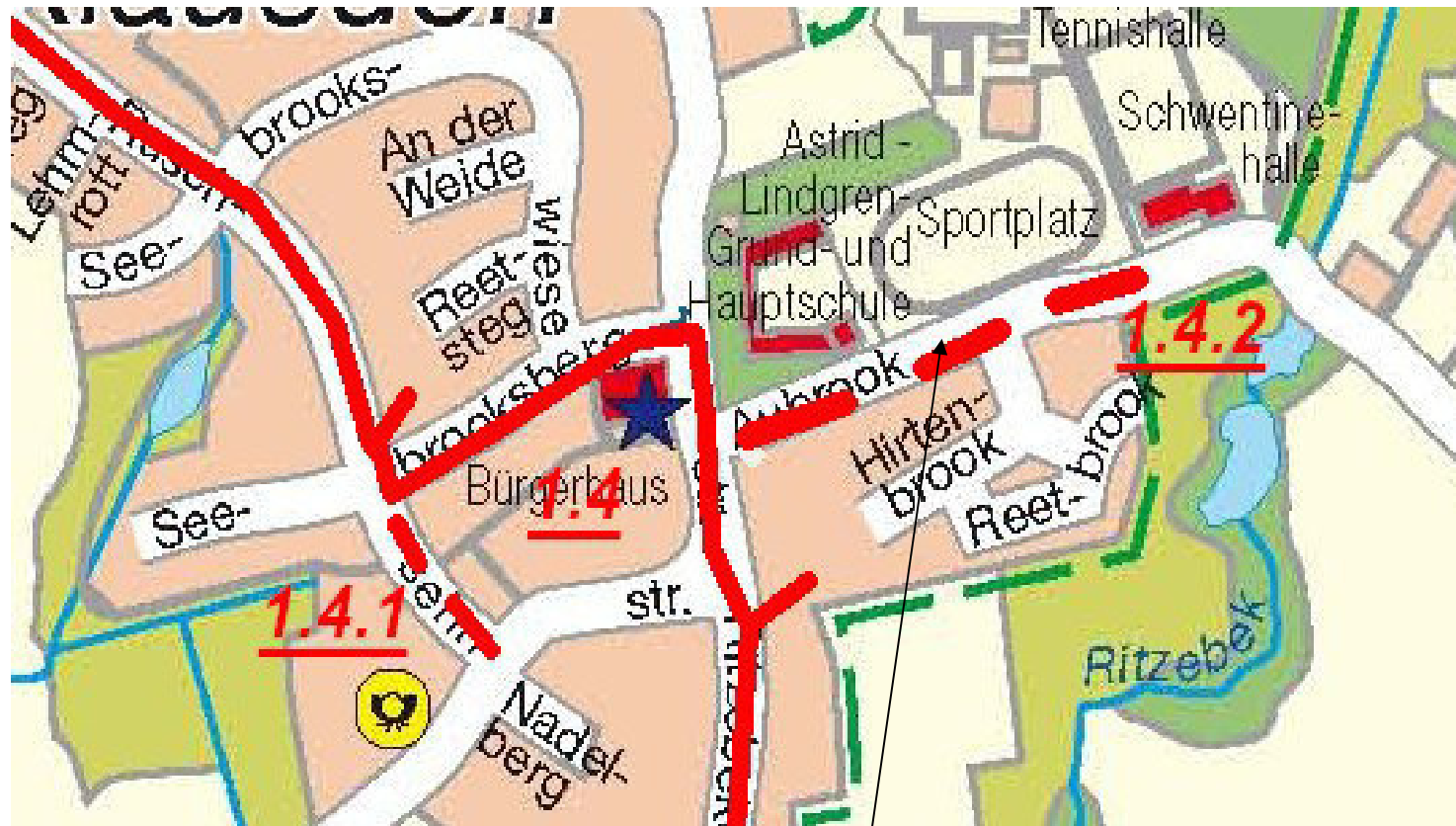
Abschnitt 1.4.1



Der Abschnitt 1.4.1 verbindet die Veloroute 1 mit der Veloroute 3.

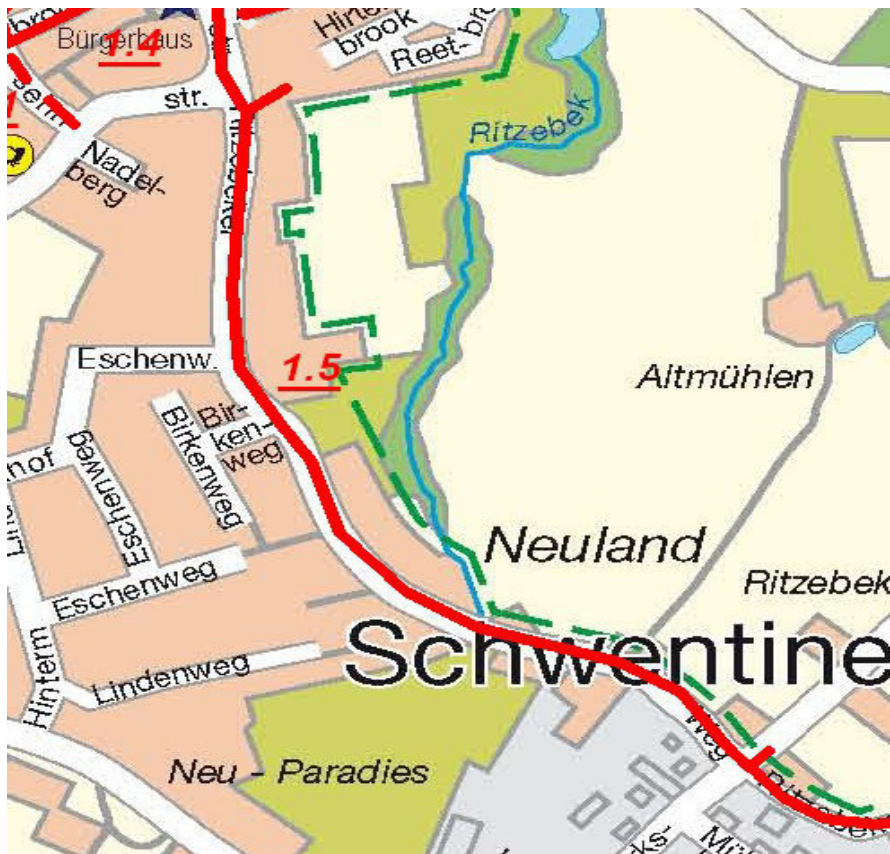
Handlungsempfehlung, kurzfristig: In Höhe Einmündung Ruschsehn ind die Dorfstraße sollte der Radverkehr Richtung L52 durch Beschilderung auf den linksseitigen Geh-/Radweg geführt werden, da eine Querung der Dorfstrasse an der Einmündung zur L52 sehr gefährlich ist.

Abschnitt 1.4.2



Der Abschnitt 1.4.2 führt von der Veloroute 1 zw. 3 zum Sportplatz Klausdorf. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Abschnitt 1.5



Der Abschnitt 1.5 verläuft von der Dorfstraße/ Ritzebeker Weg/ Endstation Buslinie 22 auf dem Ritzebeker Weg bis zu dessen Kreuzung mit dem Wasserwerksweg. Der Abschnitt befindet sich in einer 30-ziger Zone. Die Fahrbahndecke ist in einem schlechten Zustand. Das Bankett ist löchrig, sodass ein Ausweichen eines Radfahrenden, um einen PKW vorbeizulassen, kaum möglich ist. So kann beim Vorbeifahren eines PKW der erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden. Der Abschnitt ist Teil des Schulweges von Klausdorf zur Albert-Schweitzer-Schule.

Handlungsempfehlung: Dieser Abschnitt eignet sich als Fahrradstraße mit KfZ – Verkehr. Die Fahrbahndecke muss erneuert werden.

Abschnitt 1.5.1



Der Abschnitt 1.5.1 i verbindet die Veloroute 1 und 2 auf dem Wasserwerksweg. Der Radweg ist in einem schlechten Zustand.

Handlungsempfehlung: Der Zweirichtungsradweg ist zu sanieren.

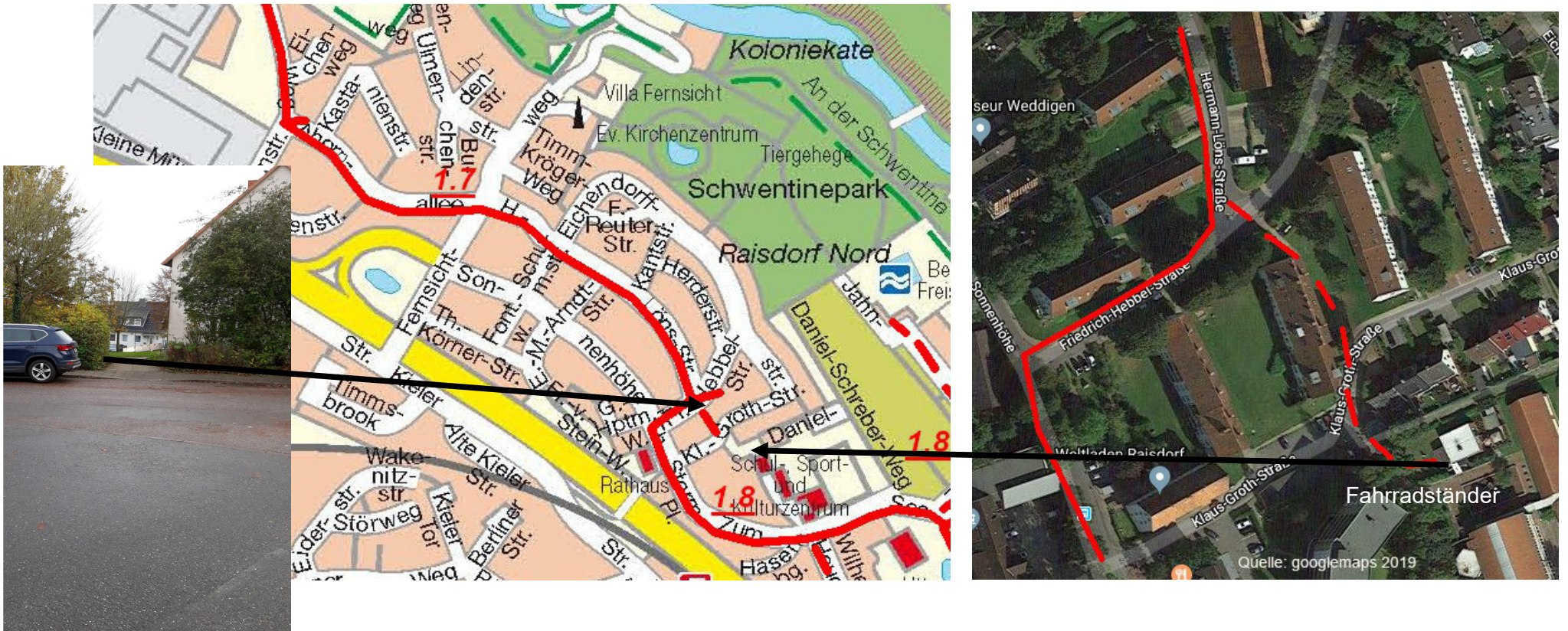
Abschnitt 1.6



Der Abschnitt 1.6 verläuft von der Kreuzung Wasserwerksweg/ Ritzebeker Weg weiter auf dem Ritzebeker Weg und dem Oppendorfer Weg bis zum Beginn der Ahornallee im Ortsteil Raisdorf. Die Schwarzdecke im Abschnitt Ritzebeker Weg ist in einem schlechten Unterhaltungszustand. Der Oppendorfer Weg ist mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut. Eine Beleuchtung fehlt auf dem ganzen Abschnitt. Dieser Abschnitt ist auch ein Teil des Schulweges von Klausdorf zur Albert-Schweitzer-Schule in Raisdorf.

Handlungsempfehlung: Ausbau des Abschnitts als Fahrradstraße mit einer Schwarzdecke und Beleuchtung. Die Fahrradstraße im Teilstück Oppendorfer Weg vom Ritzebeker Weg bis zum Hasselweg ist für den KfZ-Verkehr zu sperren. Zu beachten ist, dass dieses Teilstück auch ein beliebter und stark frequentierter Fußweg ist (Hundeführer).

Abschnitt 1.7



Der Abschnitt führt über die Ahornallee und die Hermann-Lönstraße bis zur Einmündung auf die Friedrich-Hebbel-Straße. Der gesamte Abschnitt befindet sich in einer 30-Zone. Das Schulzentrum kann direkt über das Grundstück der Wankendorfer Baugenossenschaft erreicht werden. Die Schüler nutzen den vorhandenen Fußweg. Der offizielle Verlauf der Route knickt aber ab und führt zum Rathaus.

Handlungsempfehlung, Dieser Abschnitt eignet sich als Fahrradstraße, in dem KfZ-Verkehr zugelassen ist. Es ist eine die Wohngebiete erschließende Straße.

In Absprache mit dem Eigentümer der Gebäude zwischen Friedrich-Hebbel-Weg und Klaus-Groth-Straße könnte eine offizieller Fahrradweg als Stichroute zum Schulzentrum führen.

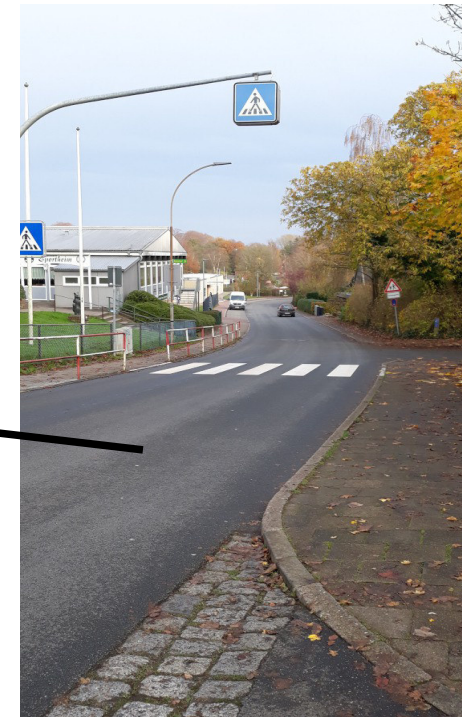
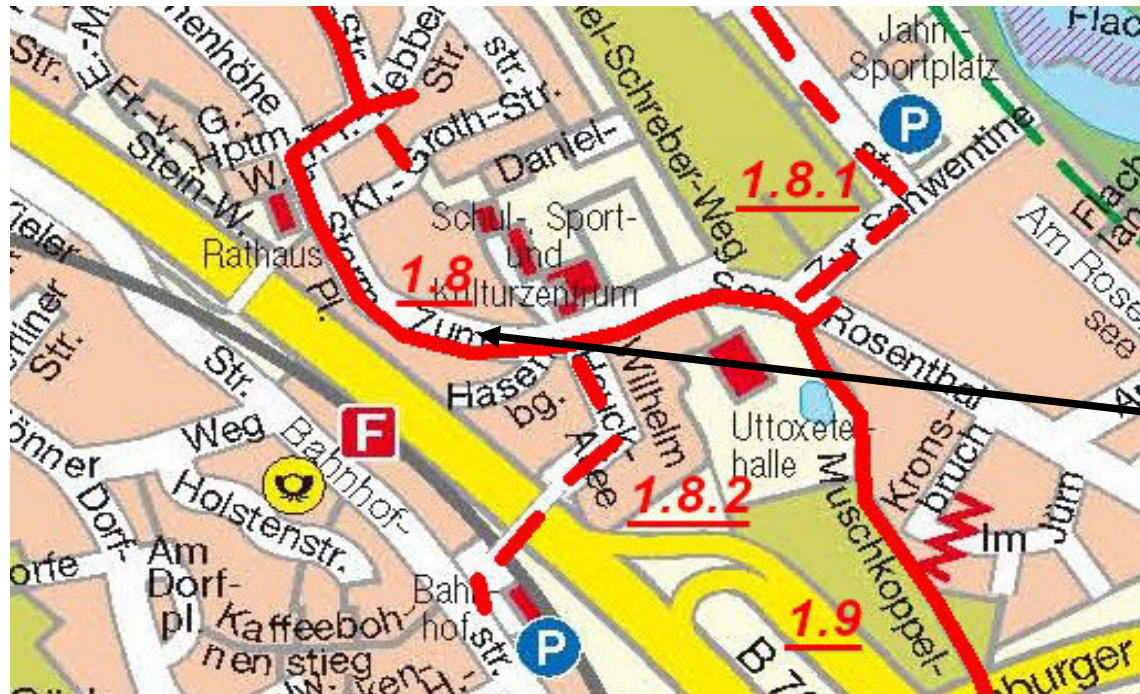
Abschnitt 1.7.1



Der Abschnitt verbindet die Veloroute 1 mit der Veloroute 2 auf einem Zweirichtungsradweg.

Handlungsempfehlung, -/-

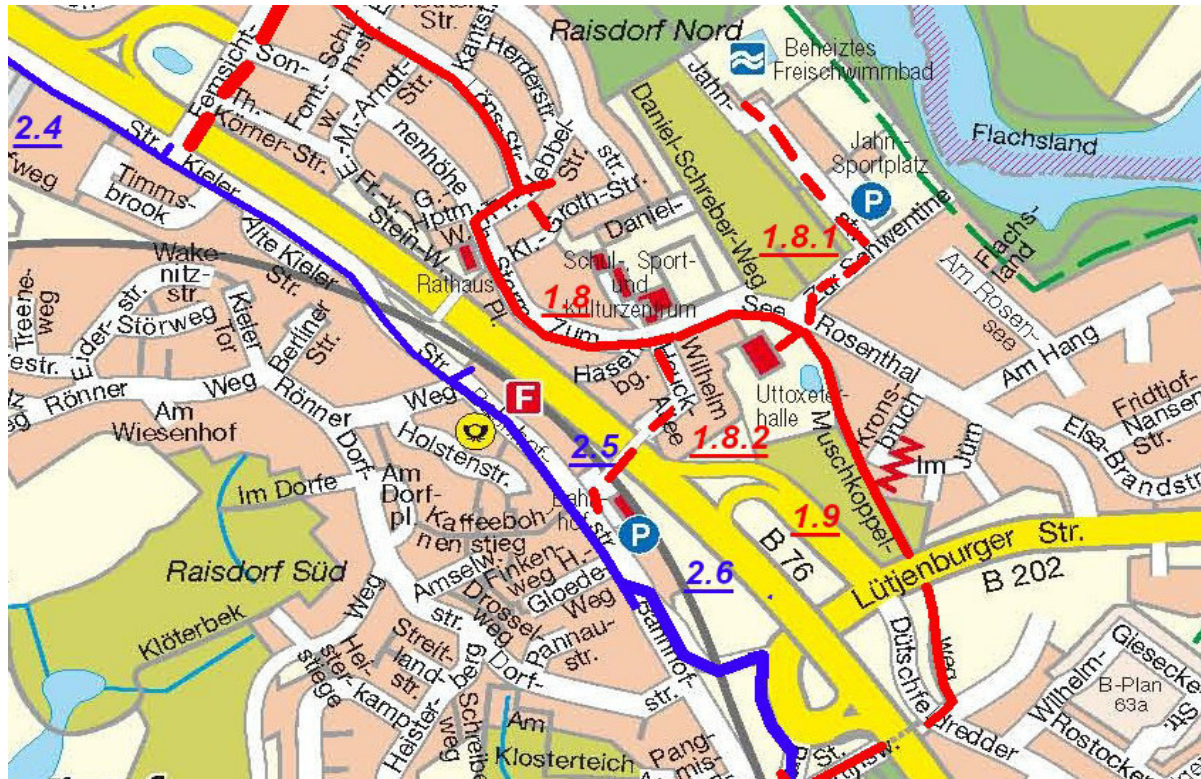
Abschnitt 1.8



Der Abschnitt 1.8 führt in der 30-ziger Zone von der Hermann-Löns-Straße auf die Straße zum See am Rathaus vorbei bis zum Muschkoppelweg mit den Abzweigen 1.8.1 zum Freibad und 1.8.2 zum Bahnhof. Die Route führt am Schulzentrum und am DRK-Kinderhaus vorbei mit dem üblichen Hol- und Bringeverkehr der Eltern (Elterntaxis) morgens und ab Schulschluss bis ca. 16:00 Uhr. Auf der abschüssigen Straße können Radfahrende hohe Geschwindigkeiten erreichen. Parkende PKW und Busverkehr in beiden Richtungen führen immer wieder zu kleineren Staus.

Handlungsempfehlung: Empfehlenswert ist ein Fahrradschutzstreifen, zumindest im Bereich der Schule und des DRK-Kinderhauses. Der Fahrradschutzstreifen ist an der Einmündung der Wilhelm-Heuck-Allee und des Hasenbergs wegen der rechts vor links Regel zu unterbrechen. Die Radfahrenden müssen wegen der abschüssigen Straße explizit darauf hingewiesen werden. Eine eindeutige Wegweisung durch Beschilderung ist einzurichten

Abschnitt 1.8.1 und 1.8.2

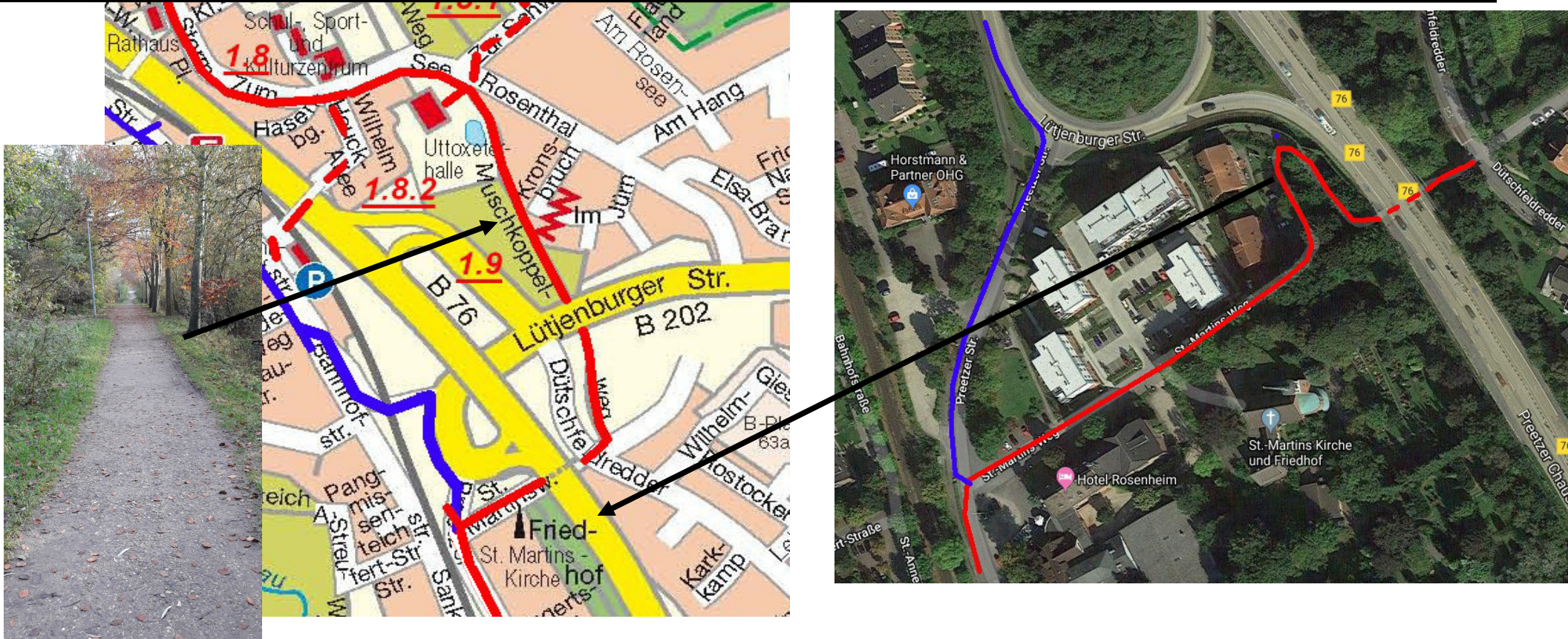


Der Abschnitt 1.8.1. zweigt von der Veloroute 1 ab und erschließt das Freibad.

Der Abschnitt 1.8.2 verbindet die Veloroute 1 von der Einmündung Wilhelm-Heuck-Allee/ Zum See über B76-Brücke mit dem Bahnhof und der Veloroute 2. Die Brücke ist eine reine Fußgängerbrücke. Die Wilhelm-Heuck-Allee ist eine Tempo 30 Zone. An der Einmündung in die Straße „Zum See“ gilt rechts vor links.

Handlungsempfehlung, die Brücke auch für den Radverkehr freigeben.

Abschnitt 1.9

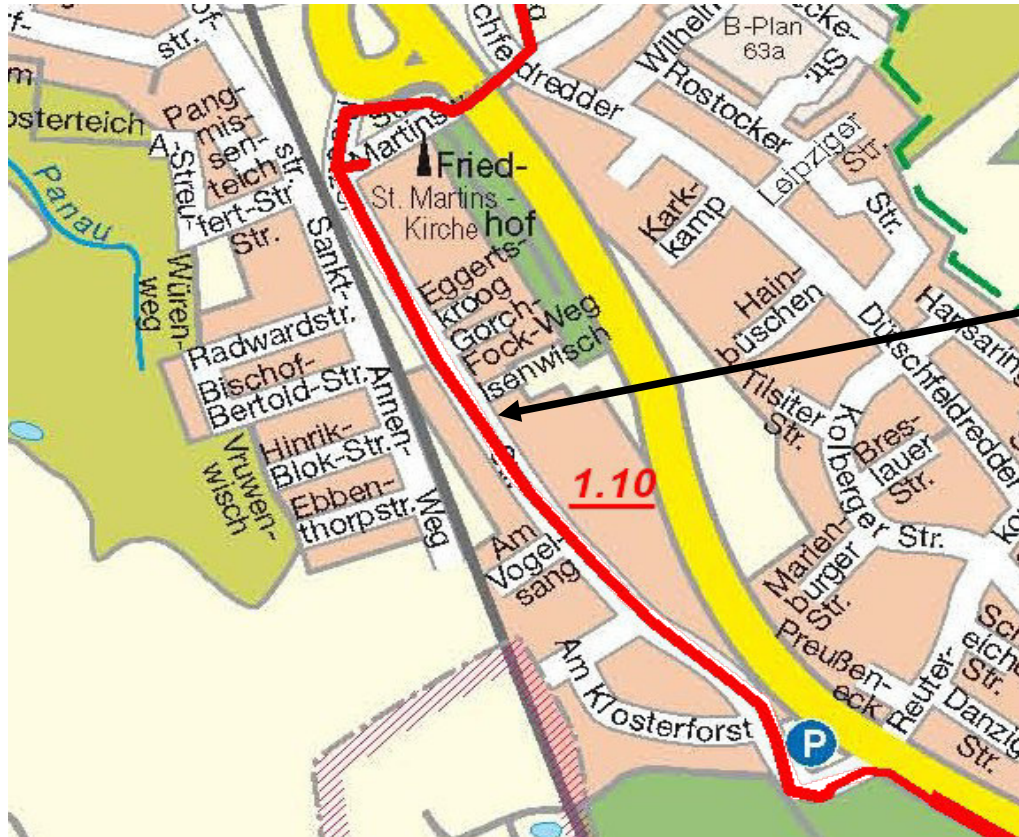


Der Abschnitt 1.9 führt über den Muschkoppelweg unter der B202 hindurch, kreuzt den Dütschfeldredder, unterquert die B76, führt an der St. Martinskirche vorbei und mündet in die Preetzer Straße. Diese Route führt die Radfahrer kreuzungsfrei unter die Bundesstraßen 202 und 76 hindurch.

Der Muschkoppelweg verfügt über eine wassergebundene Decke und ist als kombinierter Fuß-Radweg ausgewiesen, der stark von Fußgängern (Hunde) frequentiert wird. Diese Route führt die Radfahrer kreuzungsfrei unter die Bundesstraßen 202 und 76 hindurch. Eine Beleuchtung ist vorhanden

Handlungsempfehlung: die Einmündung des Muschkoppelwegs auf die Straße „Zum See“ ist auf der Straße „Zum See“ durch Beschilderung zu kennzeichnen. Die Breite des Muschkoppelwegs ist an die Bedürfnisse der Radfahrenden und der Fußgänger anzupassen. Der Muschkoppelweg ist so auszubauen bzw. zu verbreitern, dass Radfahrenden die Fußgänger nicht stören. Zur eindeutigen Lenkung des Radverkehrs ist eine eindeutige Beschilderung einzurichten.

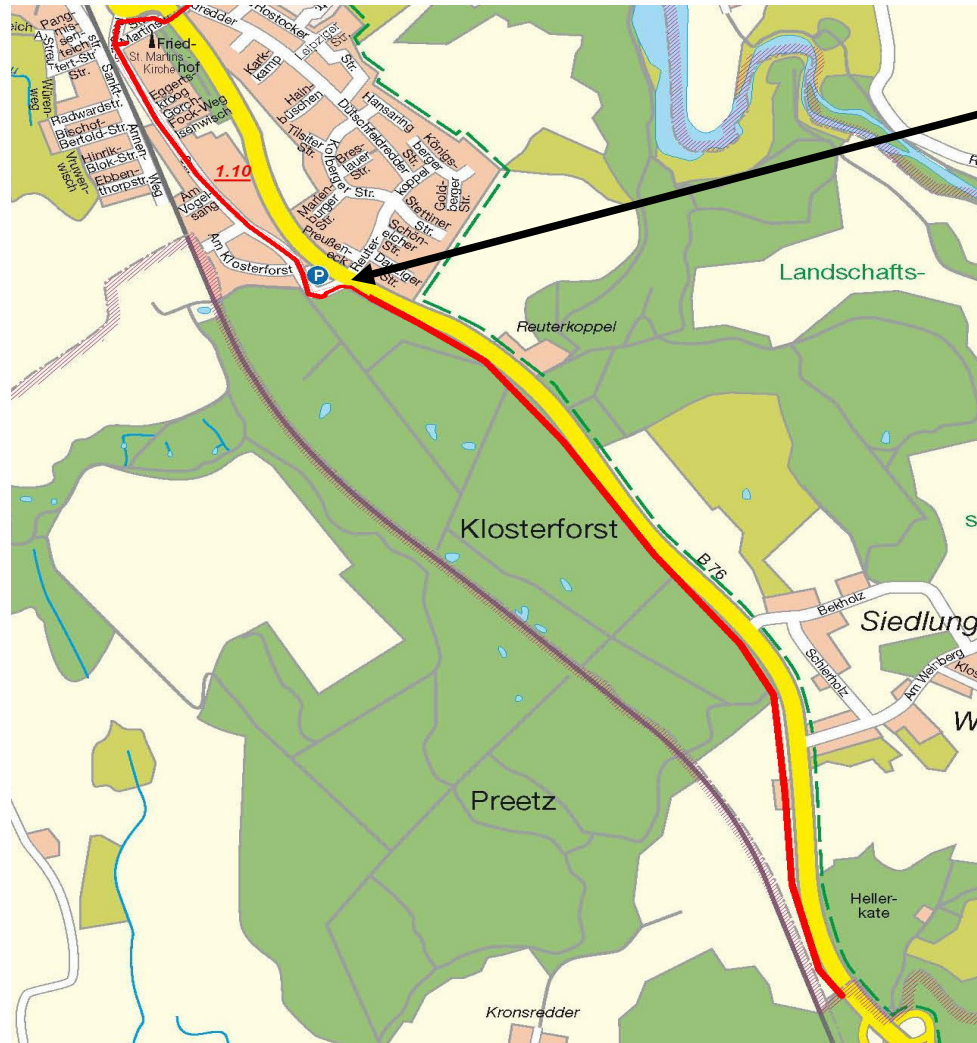
Abschnitt 1.10.1



Dieser Abschnitt verläuft zunächst in der 30-ziger Zone auf der Preetzer Straße bis zur Bundesstraße 76, Parkplatz am Klosterforst Preetz. Dort beginnt der die B76 begleitende Radweg bis zur Stadtgrenze Schwentimental(Preetz. Dieser Radweg wurde 2017 neu asphaltiert und befindet sich in einem guten Zustand.

Handlungsempfehlung: Der Teilschnitt „Preetzer Straße“ eignet sich auch als Fahrradstraße mit KfZ-V und Busverkehr. Im Bereich des St. Martin Weges ist zur eindeutigen Lenkung des Radverkehrs ist eine eindeutige Beschilderung einzurichten.

Abschnitt 1.10.2

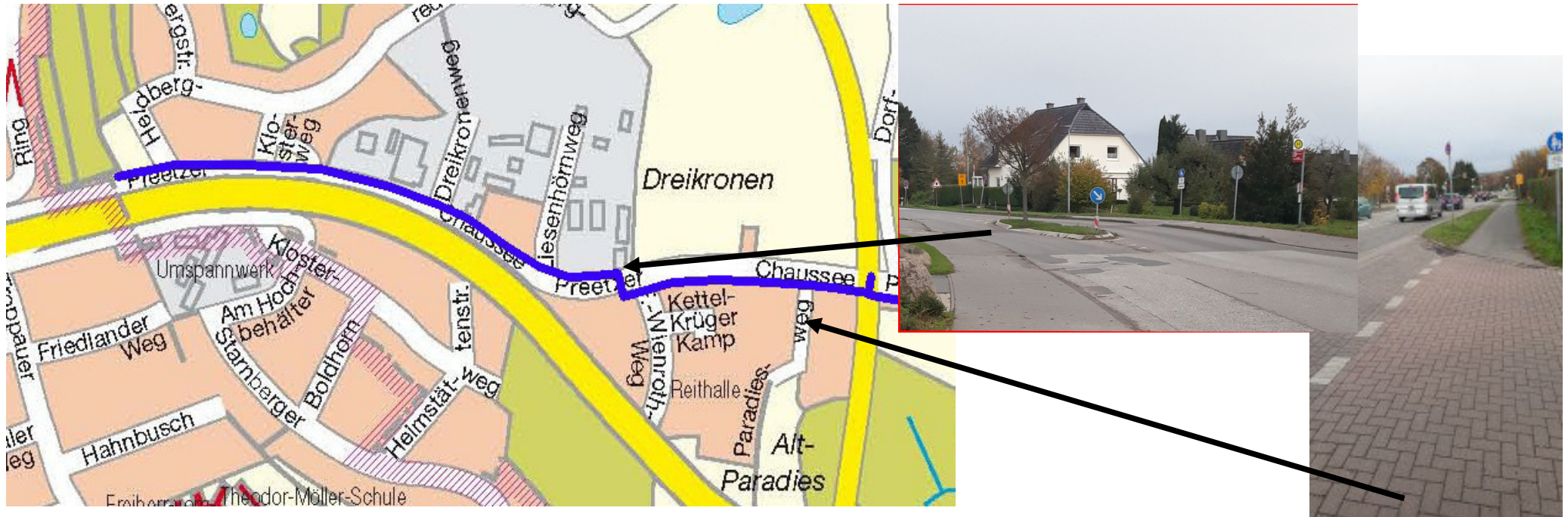


*Parkplatz Vogelsang:
Anschluss an den vorhandenen Radweg an der
B76 nach Preetz.*

Veloroute 2



Abschnitt 2.1



Der Abschnitt 2.1 beginnt an der Stadtgrenze zu Kiel im Ortsteil Klausdorf auf der Preetzer Chaussee. Der linkseitige Fußweg ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern und KfZ auf Höhe des Klosterweges und Dreikronenweg. Der Belag des Weges ist uneben. Auf Höhe der Friedrich-Wienroth-Straße wechselt der Radweg über eine Querungshilfe auf die andere Straßenseite. Die Straßenmarkierungen sind nicht mehr sichtbar. Weiter führt der Fußweg mit Radwegfreigabe in Fahrtrichtung Klausdorf rechts bis zur Ampelkreuzung mit der L52. Vom Paradiesweg kommend ist der Radweg der Preetzer Chaussee nicht einsehbar. Die Ampelanlage an der Kreuzung mit der L52 ist zurzeit noch eine Bedarfsampel, die Beleuchtung der Fußgänger- und Radwegeübergänge ist mangelhaft. Rad- und Fußgänger können im Dunkeln übersehen werden.

Handlungsempfehlung, kurzfristig: Hinweise auf Querungsverkehr durch Radfahrer anbringen (farblich, Markierungen, Beschilderung).

Änderung der Bedarfsampel und Herstellung der Beleuchtung für die Rad- und Fußgängerüberwege.

Handlungsempfehlung, langfristig: Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Ausbau des Radweges als Zweirichtungsradweg entsprechend den Ausbaulinien (2,0m -2,5m) und Verbesserung des Belages auf dem kompletten Abschnitt oder Führung des Radverkehrs zwischen Stadtgrenze und Querungshilfe auf der Fahrbahn.

Abschnitt 2.2



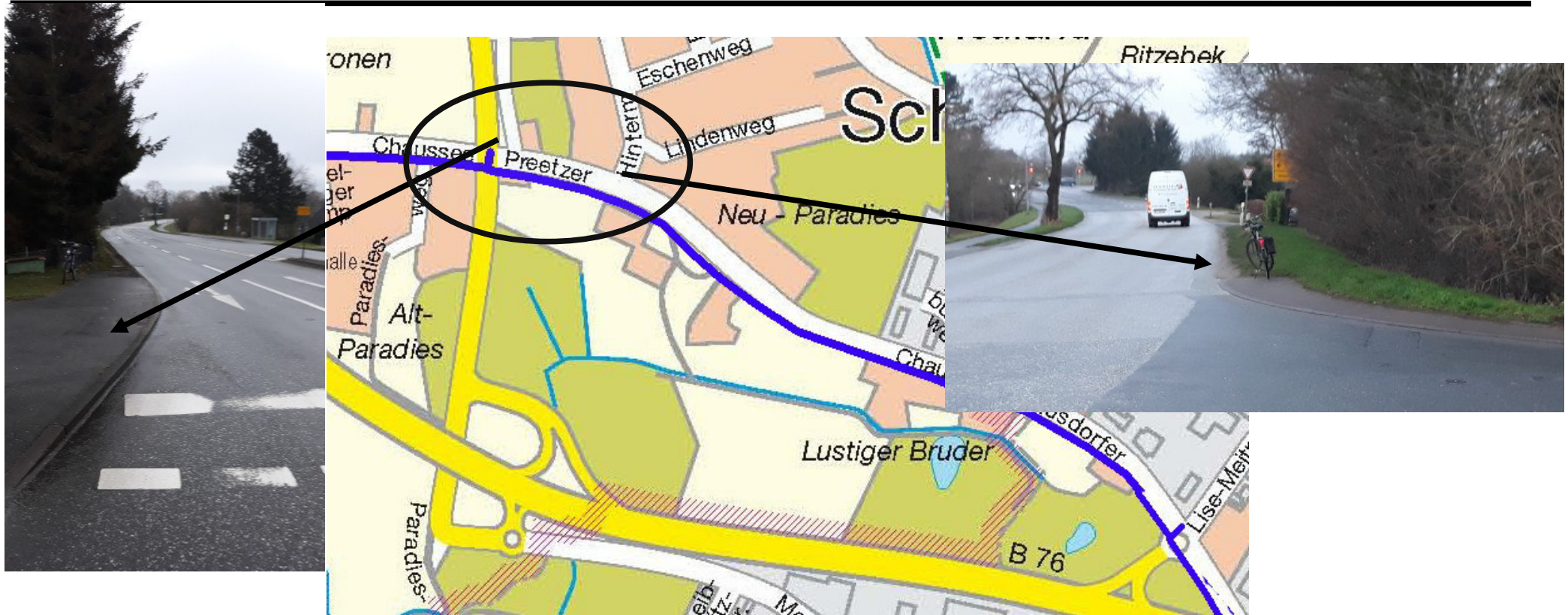
Der Abschnitt 2.2 folgt der Preetzer Chaussee von der Kreuzung mit der L52 bis zum Wasserwerksweg und im Ortsteil Raisdorf weiter als Klausdorfer Straße bis zum Kreisel an der Liese-Meitner-Straße. Das Erscheinungsbild der innerstädtischen Straße entspricht noch einer Bundesstraße, Stand ca. 1960. Der begleitende Fußweg ist als Zweirichtungsradweg für Radfahrer freigegeben. Die Bleuchtung ist mangelhaft, im Bereich Wasserwerksweg bis zum Kreisel nicht vorhanden.

Der Radweg dieser wichtigen Verbindung ist zu schmal und in einem schlechten Unterhaltungszustand. Die Schwarzdecke ist auf der gesamte Strecke an den Seiten abgebrochen. Ein Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern einerseits und Fußgänger/ Radfahrer andererseits ist nur durch Fahren auf der äußersten Kante möglich. Zusätzlich sind im Bereich Klausdorf auch Pferde auf dem Rad-/ Fußweg unterwegs.

Handlungsempfehlung, kurzfristig: Aufbringen eines Radfahrerschutzbereichs in Fahrtrichtung L52/ Kiel.

Handlungsempfehlung, langfristig: Ausbau der Straße als Stadtstraße im Rahmen der Realisierung des B-Planes 67 mit getrennten Rad- und Fußwegen.

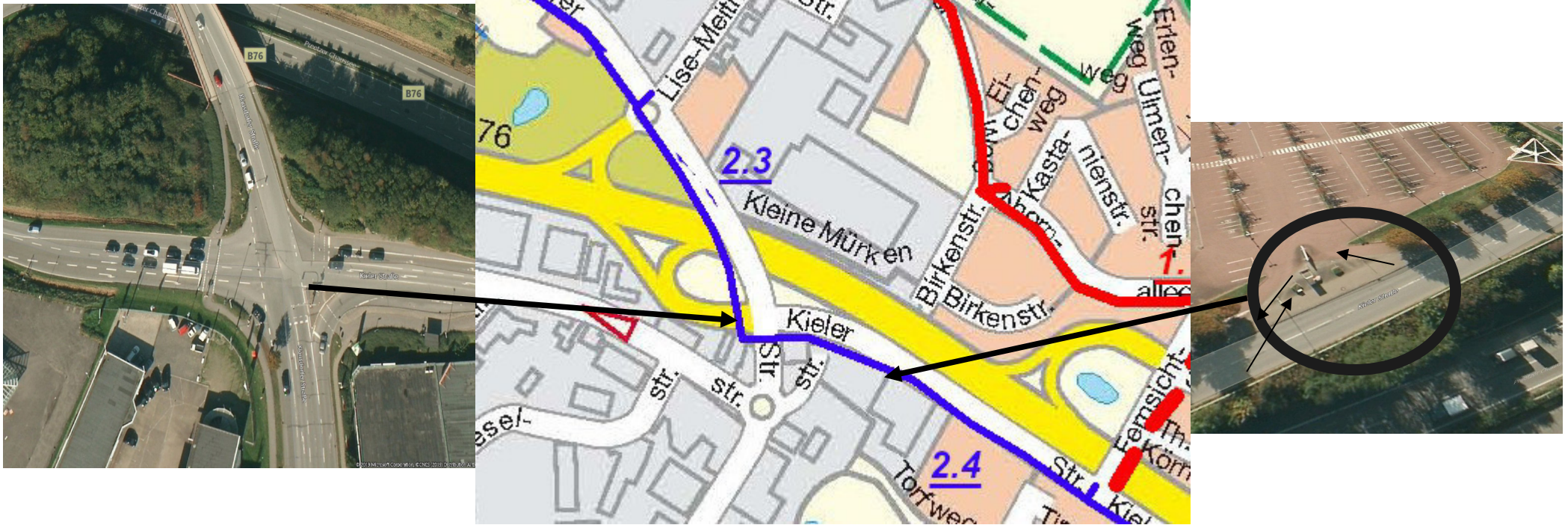
Abschnitt 2.2.1



Der Abschnitt 2.2-1 beschränkt sich auf den Teilabschnitt zwischen der Einmündung Hinterm Lindenhof und der Kreuzung der Preetzer Chaussee mit der L52. Problematisch ist die Querung der Preetzer Chaussee auf den gegenüberliegenden Radweg. Es besteht keine sichere Möglichkeit auf der rechten Fahrbahnseite bis zur Ampel zu gelangen, um dort die Fahrbahnen sicher zu überqueren. Dieser Abschnitt ist Teil des Schulweges nach Elmschenhagen

Handlungsempfehlung, der im Abschnitt 2.2 empfohlene Radschutzstreifen sollte in diesem Bereich als eigener Radweg ausgebaut werden.

Abschnitt 2.3



Der Abschnitt 2.3 führt vom Kreisell Liese-Meitner-Straße bis zur Kreuzung bzw. Einfahrt zum Ostseepark und weiter auf der Kieler Straße bis zum Fernsichtweg/ Fußgängerampel.

Am Kreisell der Liese-Meitner-Straße wird aus dem einseitigen Radweg ein zweiseitiger Radweg bis zur Kreuzung Einfahrt Ostseepark. Nach der Kreuzung zum Ostseepark werden die beidseitigen Radwege wieder zu einem zusammengeführt. Dieser Zweirichtungsradweg verfügt über die geforderte Breite. Die Stopschilder an den Ausfahrten vom Parkplatz der Fa. Tedox auf die Kieler Straße werden oft von Autofahrern übersehen und gefährden die Radfahrenden.

Handlungsempfehlung: klare Führung durch Beschilderung und Markierungen des Radverkehrs und Abschaffung der Bedarfsampelschaltung. Deutliche Markierung der Ausfahrten vom Parkplatz der Fa. Tedox

Abschnitt 2.4.1

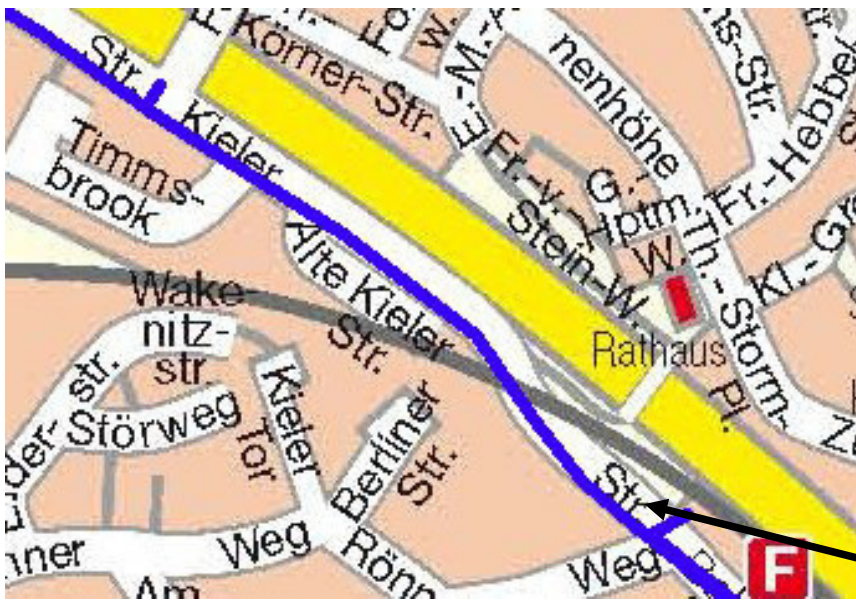


Der Abschnitt 2.4 verläuft auf der Kieler Straße von der Kreuzung/ Einfahrt Ostseepark bis zur Einmündung des Rönner Weges. Der Zweirichtungsradweg in Richtung Bahnhofstraße endet an der Eisenbahnbrücke rechtwinklig zur Fahrbahn. Im weiteren Verlauf müssen die Radfahrenden in beiden Richtungen neben dem sehr schmalen Fußweg auf der schmalen Straße fahren. Da dieser Abschnitt auch zu einem Schulweg gehört, besteht hier ein erhöhtes Gefährdungspotential.

Handlungsempfehlungen: der Zweirichtungsradweg in Richtung Rönner Weg/ Bahnhofstraße vor der Eisenbahnbrücke sollte entsprechend den Richtlinien für Radverkehrsanlagen im spitzen Winkel auf die Fahrbahnen geführt und markiert werden.

Der Fußweg zwischen Eisenbahnbrücke und Fernsichtweg sollte für den kombinierten Fuß- und Radverkehr als Einrichtungsradweg freigegeben werden. Der Zweirichtungsradweg ist als Einrichtungsradweg zurückzustufen. Die Ampel am Abzweig des Fernsichtweges bietet ein gefahrloses Überqueren der Straße zurück auf den Zweirichtungsradweg in Richtung Ostseepark.

Abschnitt 2.4.2



Der beidseitige Fußweg wird stark von Fußgängern genutzt. Radfahrende müssen auf der Straße fahren. Teilweise nutzen Radfahrende die Fußwege und gefährden die Fußgänger.

Handlungsempfehlung: Im Abschnitt zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Rönner Weg/ Bahnhofstraße empfiehlt es sich eine Tempo 30 Zone einzurichten.

Alternativ, wenn keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt werden kann, wären Fahrradschutzstreifen in beide Richtungen zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden notwendig.

Abschnitt 2.5

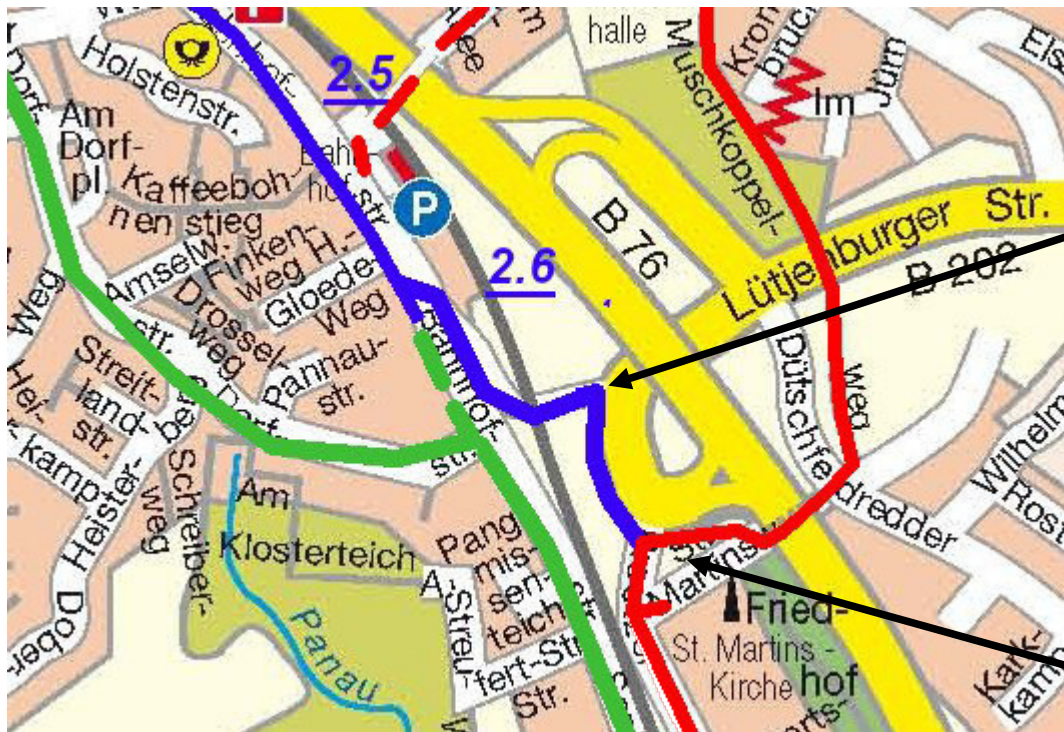


Dieser Abschnitt umfasst die Bahnhofstraße ab Rönner Weg bis zum Abzweig auf die Lütjenburger Straße/ B202. Dieser Streckenabschnitt befindet sich in einer am Tag stark frequentierten Straße (Bahnhofstraße) mit Läden, Arztpraxen und der Feuerwehr. Es herrscht reger Verkehr durch Kurzparker durch die die Radfahrenden gefährdet werden können. 11 der vorhandenen Kurzzeitparkplätze sind öffentlich. Die übrigen Parkplätze gehören zu den entsprechenden Geschäften und Praxen. Der Abzweig der Lütjenburger Straße ist aus Fahrtrichtung St. Anna (Route 3.7.1) kommend unübersichtlich.

Handlungsempfehlung, langfristig: es sollte eine bauliche und Lösung der Bahnhofstraße angestrebt werden, die allen Verkehrsteilnehmern gleiche Rechte zugesteht. Dies könnte z.B. durch die Einrichtung einer „shared space“ Zone sein.

Handlungsempfehlung, kurzfristig: An der Abzweigung zur Lütjenburger Straße sind Hinweisschilder und Markierungen zur Führung der Radfahrenden anzubringen. Siehe auch Abschnitt 3.7.1

Abschnitt 2.6



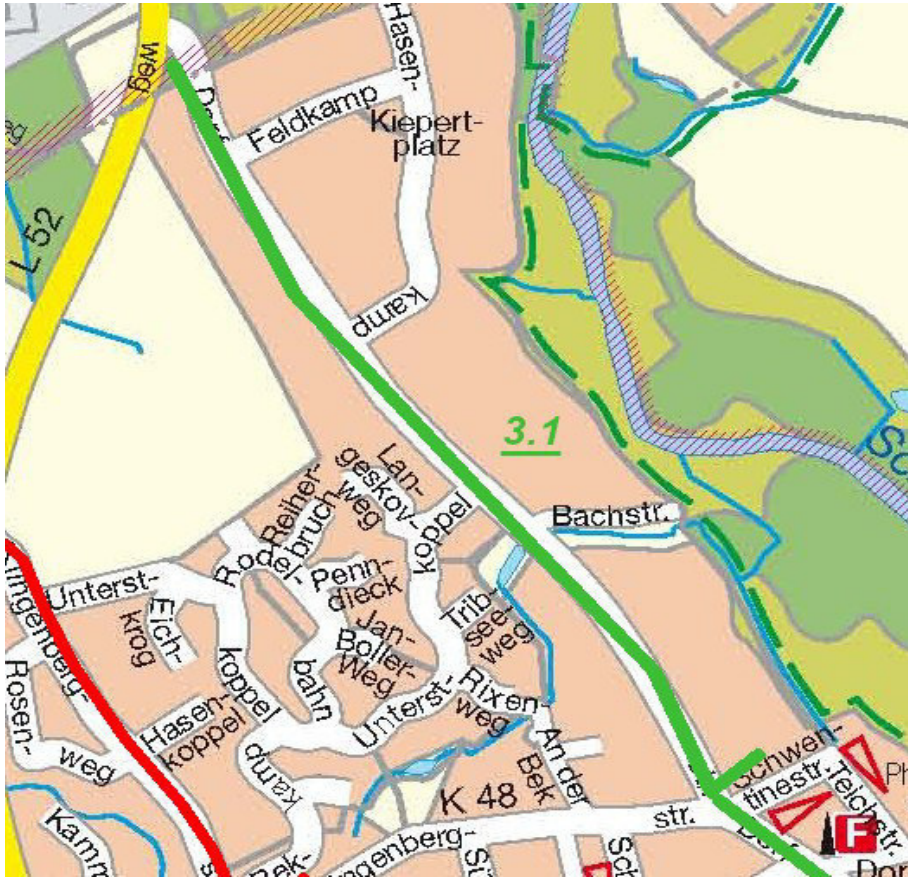
Die Veloroute 2 vereint sich hier mit der Veloroute 1 zur Weiterfahrt in Richtung Preetz. In Gegenrichtung muss die Auffahrt zur B202/B76 überquert werden.

Handlungsempfehlung: aus Richtung Preetz kommend den Fußweg Richtung Bahnhofstraße bis zur Querungshilfe vor der Einmündung zur Bahnhofstraße als Zweirichtungsweg freigeben.

Veloroute 3



Abschnitt 3.1

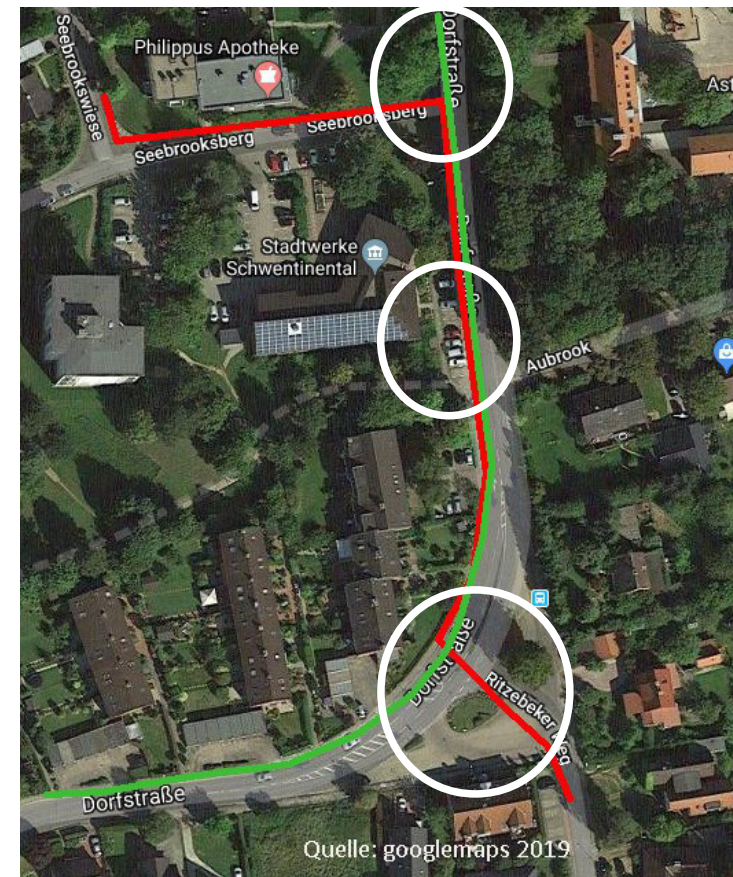
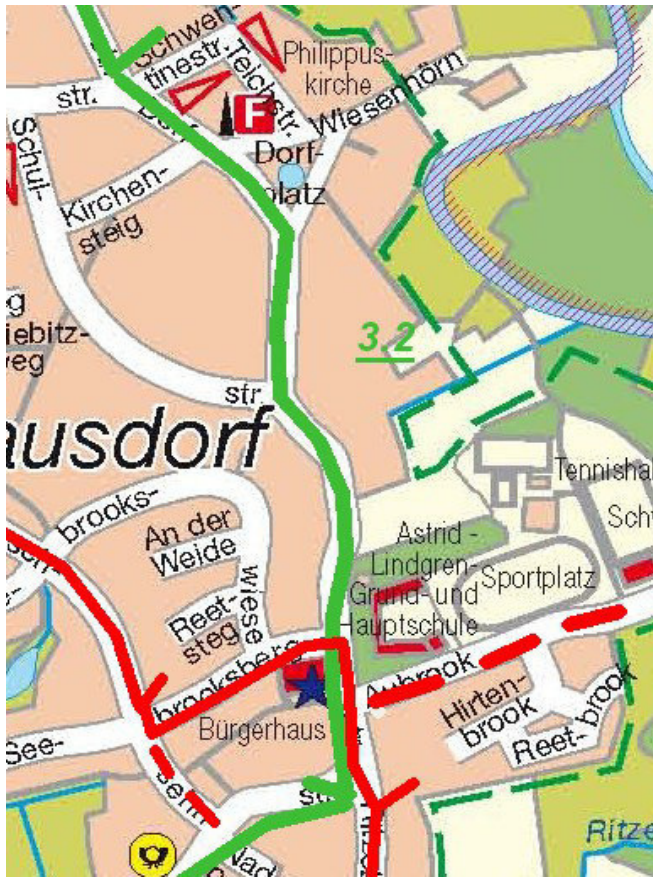


Dieser Abschnitt führt an Wehdenweg durch die Dorfstraße Klausdorf und endet an der Kreuzung mit der Klingenbergstraße. Obwohl Tempo 50 erlaubt ist, besteht hier kein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Geparkt wird in Parkbuchten und am Straßenrand.

Der Übergang zur L52 führt über einen schlecht ausgebauten Weg und mündet in den Wehdenweg. In Fahrtrichtung Schwentinal gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit .

Handlungsbedarf: Über die Anbindung der Veloroute 3 an das Radwegenetz von Kiel ist mit der Stadt Kiel zu verhandeln.

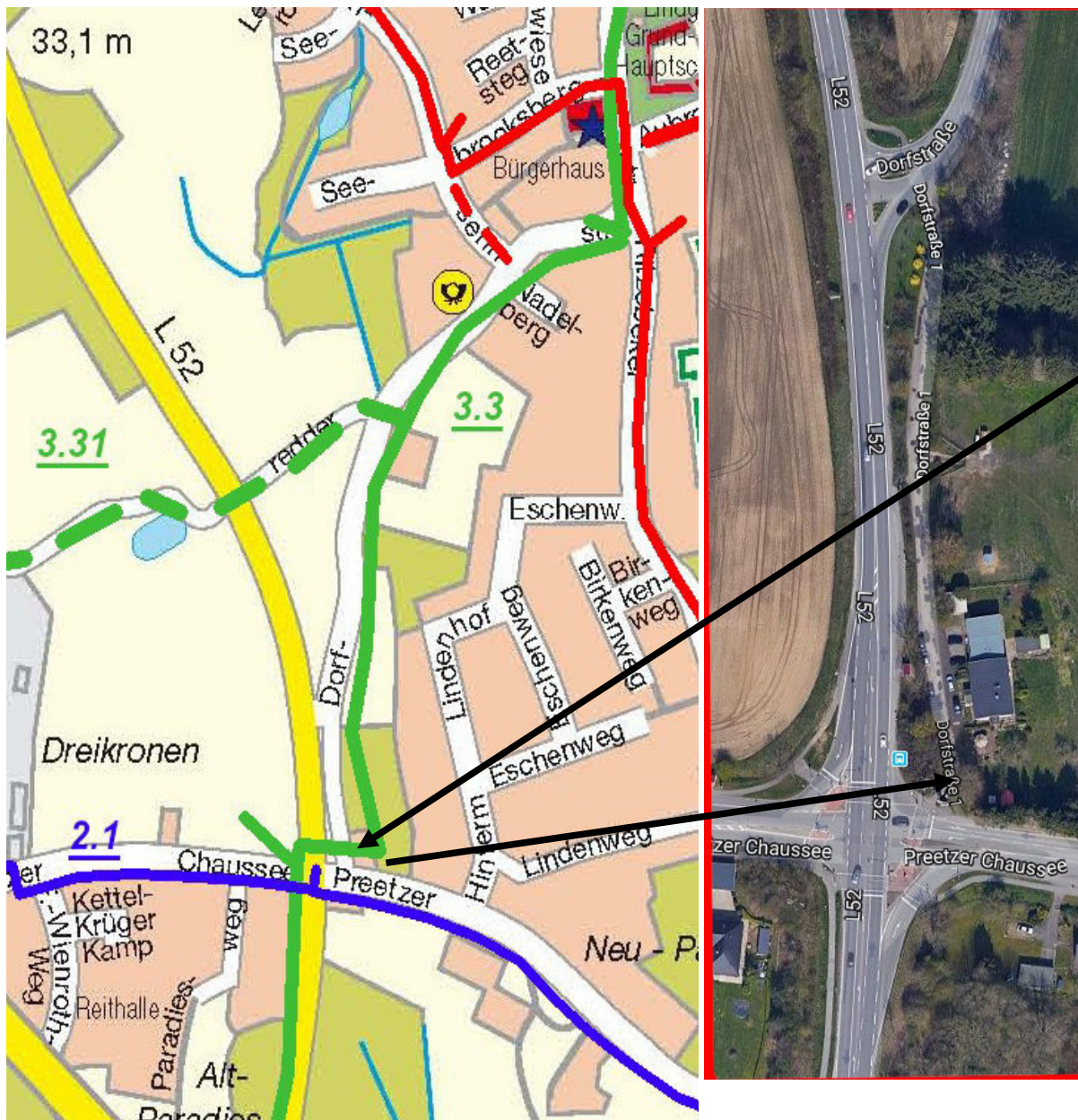
Abschnitt 3.2



Der Abschnitt 3.2 beginnt an der Kreuzung Dorfstraße/Klingenbergstraße und führt bis zum Abzweig des Ritzebeker Weges an der Endhaltestelle der Buslinie 22. Die Geschwindigkeit ist ab dem Dorfplatz auf Tempo 30 beschränkt. Vor der Seniorenresidenz in Fahrtrichtung Wellingdorf besteht erhöhtes Parkaufkommen am Straßenrand. Das hat zur Folge, dass die Fahrbahnbreite eingeschränkt wird und auf den Gegenverkehr geachtet werden muss. Vor der Astrid-Lindgren-Schule und vor dem Bürgerhaus entstehen durch parkende und am Fahrbahnrand haltende Fahrzeuge immer wieder gefährliche Situationen für Radfahrende, insbesondere für die Schülerinnen und Schüler. Bis zum Ritzebeker Weg verläuft die Veloroute 3 gemeinsam mit der Veloroute 1.

Handlungsempfehlung: Erweiterung der Tempo 30 vom Dorfplatz bis zur Schwentinenstraße. Verlängerung des Halteverbotes von der Schulstraße in Richtung Seebrooksberg bis zum Ende der Kurve. Zur Astrid-Lindgren-Schule und Bürgerhaus, siehe Abschnitt 1.4

Abschnitt 3.3



Der Abschnitt 3 umfasst die Dorfstraße von der Endhaltestelle der Buslinie 22 /Ritzebeker Weg bis zur Kreuzung mit der Preetzer Chaussee/ L52. Für den gesamten Abschnitt gilt Tempo 50. Ab Ruchsehn ist der Fußweg in Richtung Kreuzung für Radfahrende freigegeben. Am Ruchsehn verbindet der Abschnitt 1.4.1 die Veloroute 3 mit der Veloroute 1. Siehe auch Abschnitt 1.4.

Handlungsempfehlung: Siehe die Empfehlungen des Abschnittes 1.4. Ab der Endhaltestelle der Buslinie 22 bis zur Einmündung des Ruchsehns wäre eine Fahrradschutzstreifen auf beiden Seiten empfehlenswert. In Höhe Einmündung Ruchsehn sollte der Radverkehr Richtung L52 durch Beschilderung auf den linksseitigen Geh-/Radweg geführt werden, da eine Querung der Dorfstrasse an der Einmündung zur L52 sehr gefährlich ist. Zur Ampelanlage siehe auch Abschnitt 2.1.

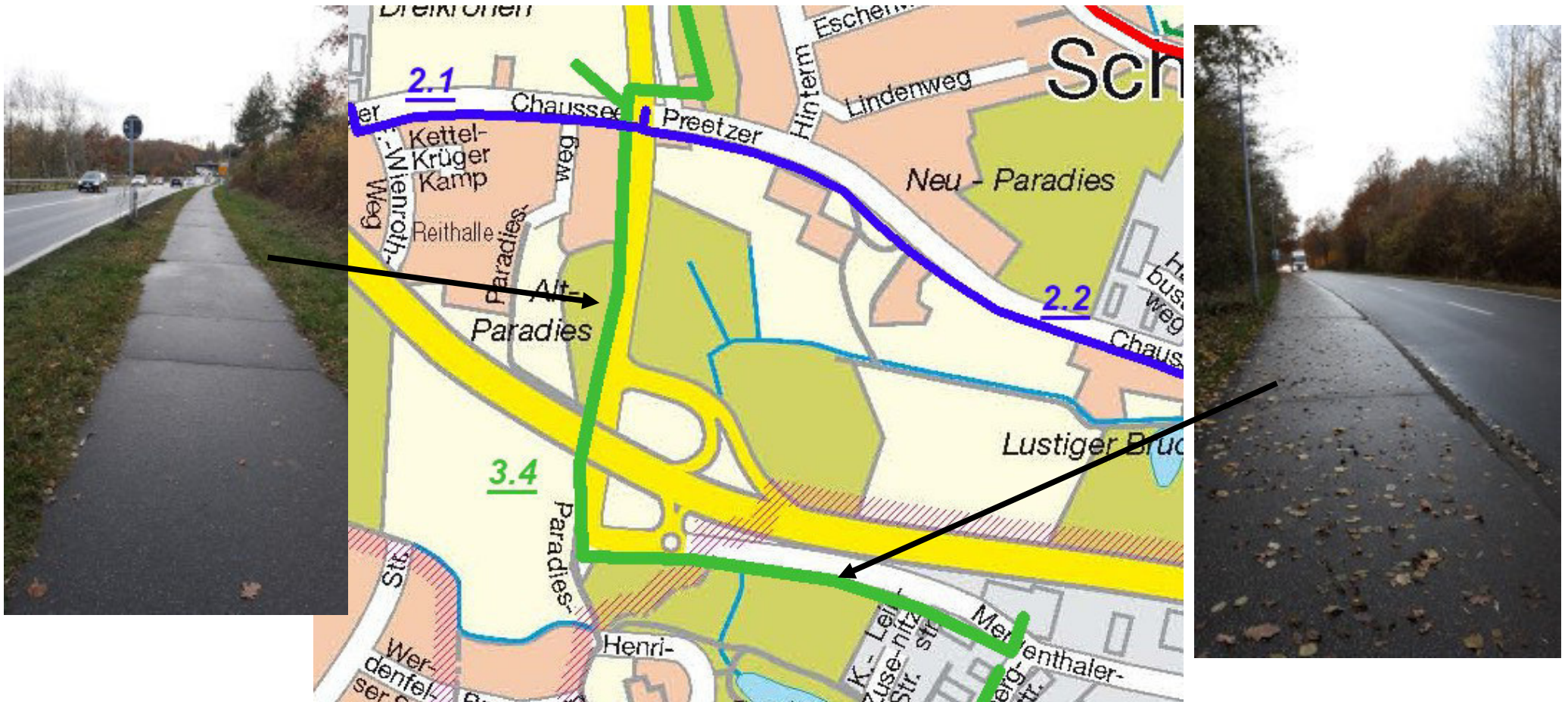
Abschnitt 3.3.1



Dieser Abschnitt stellt eine kurze und sichere Verbindung durch den Heidbergredder bis zur Preetzer Chaussee an der Stadtgrenze zu Kiel und der Veloroute 2 dar. Der gesamte Abschnitt ist eine Tempo 30 Zone durch ein Wohngebiet. Die Hälfte der Strecke ab Dorfstraße ist mit einer schlecht unterhaltene Betonspurbahn versehen. Mit Beginn der Wohnbebauung ist die Straße asphaltiert. Die Route wird als Schulweg nach Elmschenhagen genutzt.

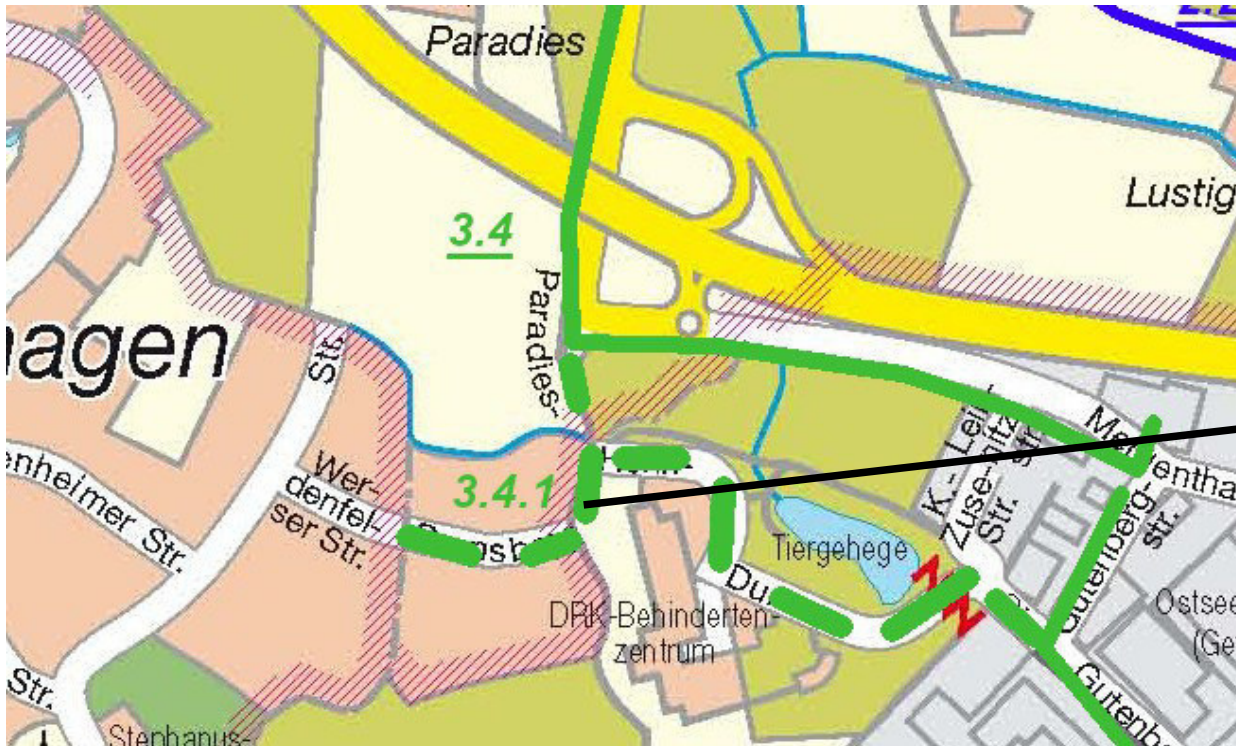
Handlungsempfehlung: an der Einmündung bzw. am Abzweig des Heidbergredders im Abschnitt 3.3 sollte ein Hinweisschild Radfahrende Richtung Kiel über den Heidbergredder und ebenfalls auf der Gegenseite ein Hinweisschild in Richtung Klausdorf führen. Langfristig ist der Belag im Bereich der Betonspurbahn zu asphaltieren.

Abschnitt 3.4



Der einseitige Radweg mit Gegenverkehr führt von der Kreuzung L52/ Preetzer Chaussee an der L52 entlang und biegt dann in die Mergenthaler Straße ab. Er endet im Ostseepark Am Abzweig der Gutenbergstraße vor Staples..

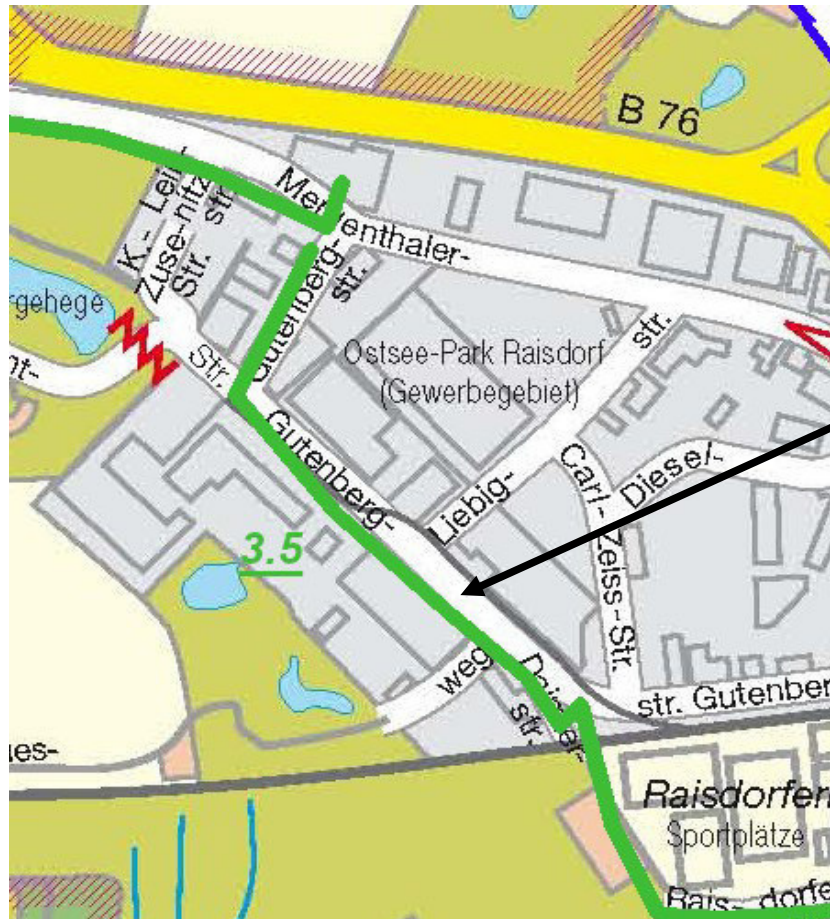
Abschnitt 3.4.1



Der Abschnitt 3.4.1 beinhaltet die Abzweiger von der Veloroute 1 aus Richtung Klausdorf und Raisdorf kommend zu den Schulen in Elmschenhagen. Das Teilstück zwischen der Mergenthaler Straße und dem Brunsb. ist wegen des schlechten Zustandes nur schwer befahrbar.

Handlungsempfehlung: Der Belag auf dem Teilstück ab Mergenthaler Straße ist zu erneuern.

Abschnitt 3.5



Der Abschnitt 3.5 führt an der Gutenbergstraße am Rand des Ostseeparks bis zur Brücke in Richtung Raisdorfer Holz. Der Fußweg ist auf beiden Seiten für Radfahrenden freigegeben. Der äußere Fußweg wird sehr schwach von Fußgängern frequentiert. Es befinden sich jedoch Bushaltestellen auf der Seite.

Handlungsempfehlung: der rechtsseitige Fußweg in Richtung Raisdorf sollte als reiner Radweg mit Gegenverkehr ausgewiesen werden. Es besteht erstens ein geringes Fußgängeraufkommen und zweitens führt der Schulweg von Raisdorf nach Elmschenhagen über diesen Teilabschnitt. Siehe auch die Handlungsempfehlungen für den Ostseepark..

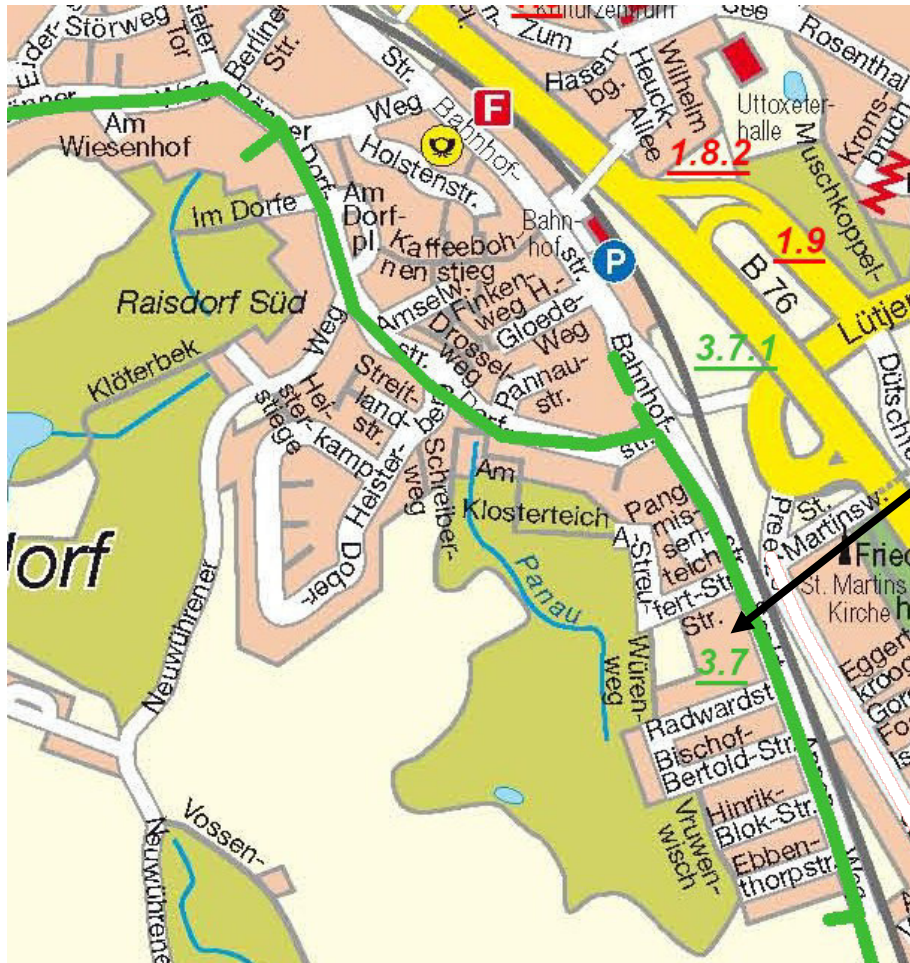
Abschnitt 3.6



Der Abschnitt 3.6 folgt ab der Brücke über die Bahnlinie am Ostseepark dem Weg Ralsdorfer Holz und dem Rönner Weg bis zum Dorfplatz Ralsdorf. Der Teilabschnitt ist beleuchtet, führt aber etwas abseits der Straße entlang. Die Einmündung der Straße Ralsdorfer Holz in den Rönner Weg ist etwas unübersichtlich und führt abwärts. Das Doppelgitter an der Einmündung ist nicht barrierefrei.

Handlungsempfehlung: Warnhinweise am Rönner Weg (Beschilderung) und Umbau des Doppelgitters.

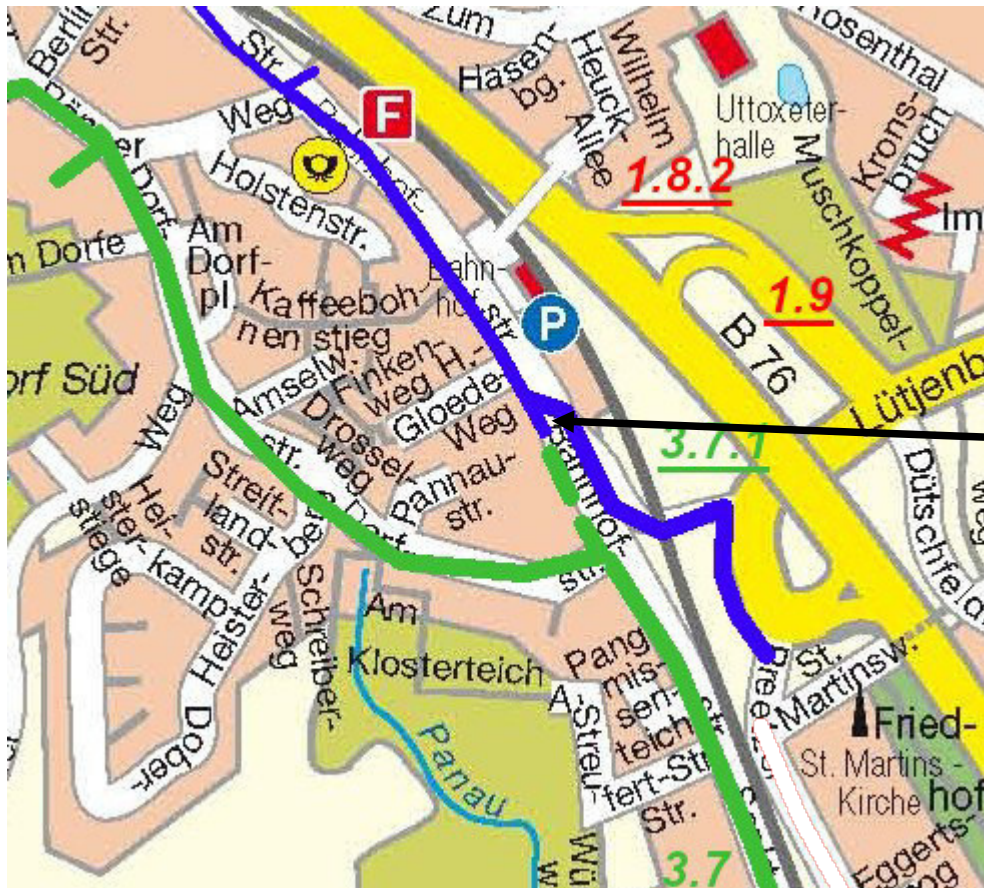
Abschnitt 3.7



Der Abschnitt 3.7 führt vom Dorfplatz Ralsdorf durch die Dorfstraße bis zum St. Annen-Weg und endet am Übergang zum unbefestigten Wanderweg „Zum Forsthaus Vogelsang“. Der Radweg am St. Annen-Weg, gleichzeitig auch ein Schulweg, endet am Kreisel vor St. Anna. Um auf die rechte Seite der weiterführenden Straße zu gelangen, muss die Straße gekreuzt werden.

Handlungsempfehlung: ein Hinweisschild „Radfahrer kreuzen“ auf der Fahrbahn vor St. Anna könnte kritische Situationen vermeiden helfen. Weiterhin könnte am Ende des Radweges ein Schild die Radfahrer zur Weiterfahrt auf der rechten Seite der Fahrbahn hinweisen.

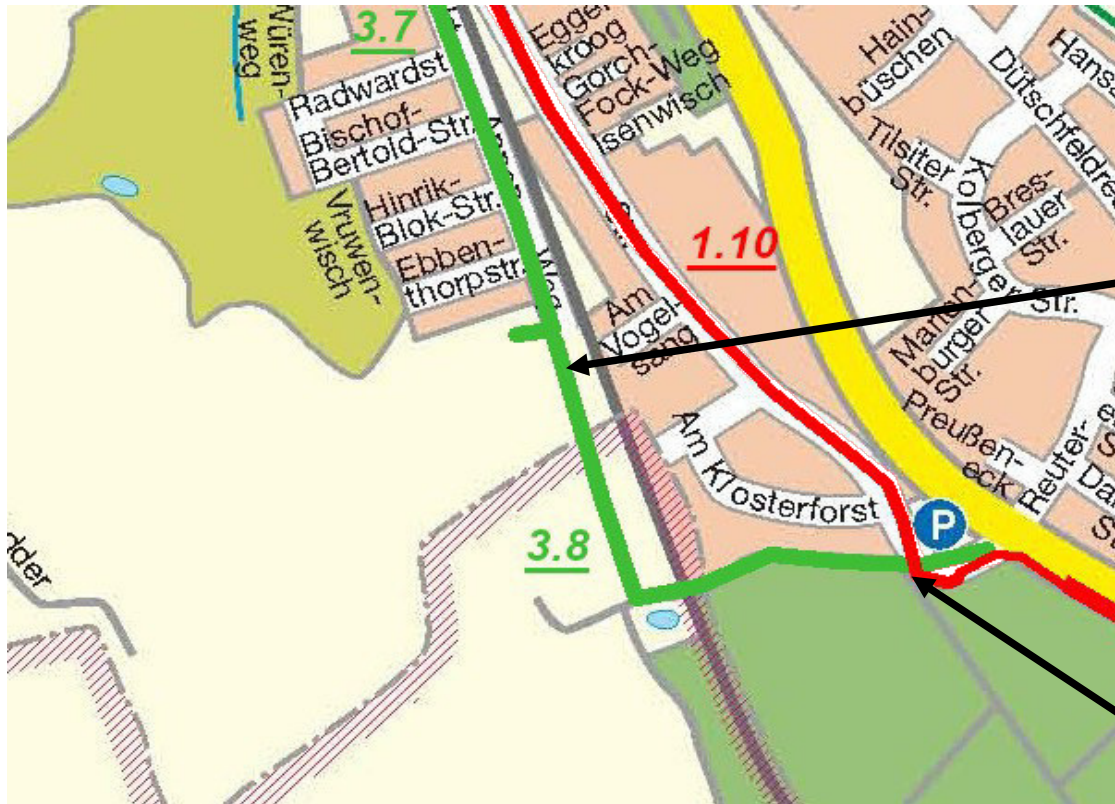
Abschnitt 3.7.1



Der Abschnitt 3.7.1 ist die Verbindung zur Veloroute 2 bzw. zum Bahnhof. Die Einmündung Lütjenburger Straße/ Auffahrt B202/ B75 ist unübersichtlich für Radfahrende. Es gilt rechts vor links. Es kann dort zu unklaren Verhältnissen kommen.

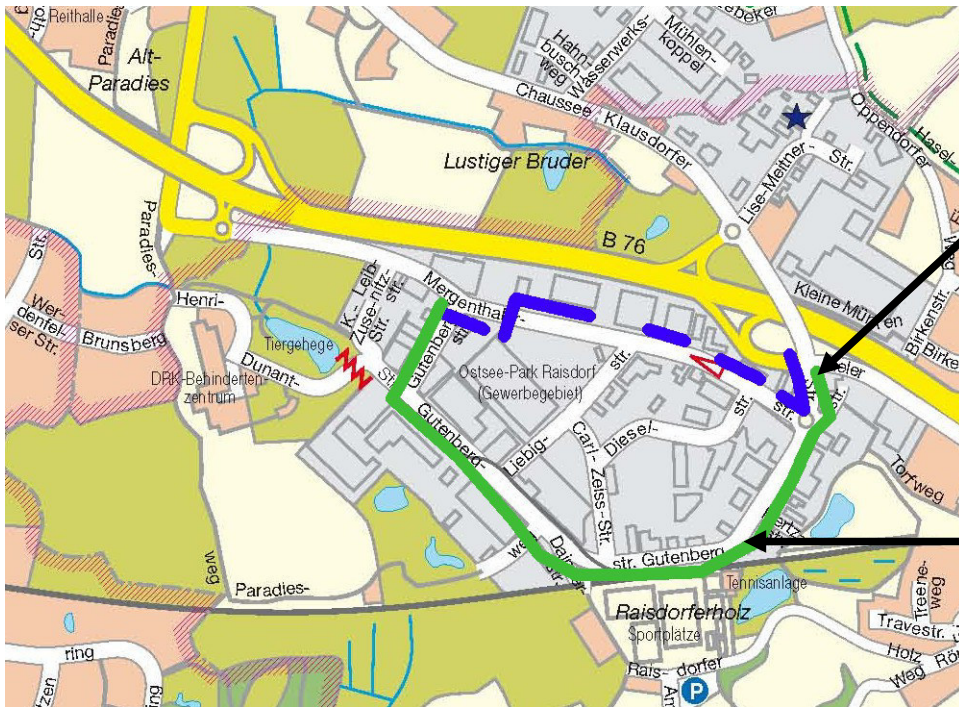
Handlungsempfehlung: durch bauliche Maßnahmen die Kreuzung sicher machen.

Abschnitt 3.8



Am Ende des Sankt-Annen-Wegs geht der befestigte Weg in den unbefestigten Wanderweg „Zum Forsthaus Vogelsang“ mit geringer Breite über. Der weitere Verlauf kreuzt im Klosterforst Preetz die Bahnlinie und endet am Parkplatz Klosterforst Preetz. Hier vereint sich die Route mit der Veleroute 1. Diese Streckenführung zielt auf die Freizeitradfahrenden ab, die in Richtung Preetz unterwegs sind. Sie vermeiden dadurch auch die Kreuzung an der Auffahrt zu B202/B76, wie in Abschnitt 2.51 beschrieben.

Ostseepark (1)

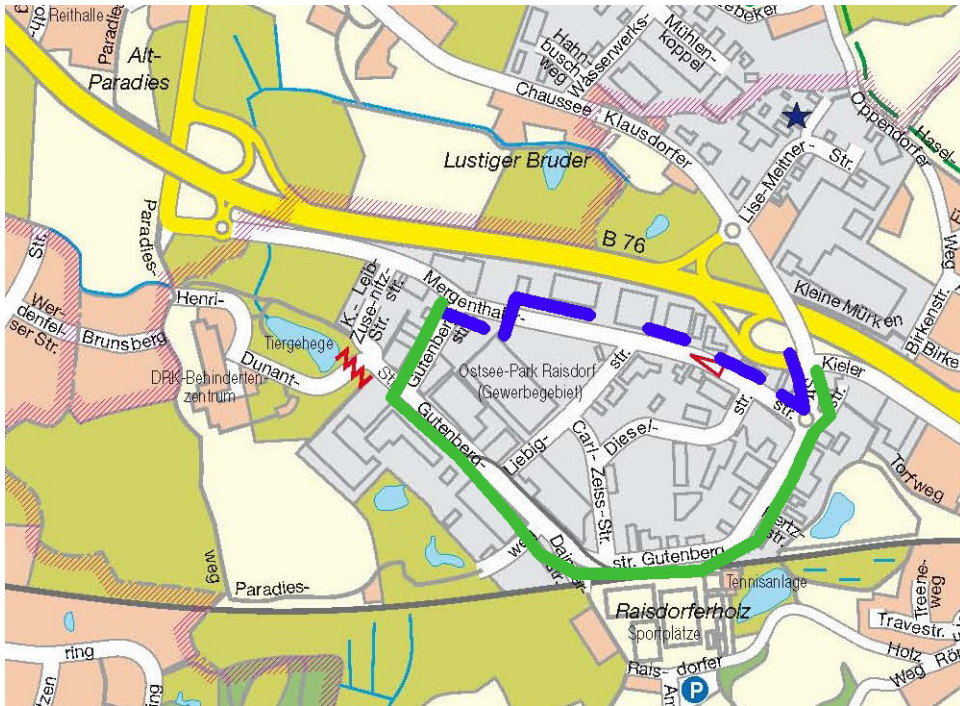


Der Ostseepark wurde als Gewerbegebiet geplant und hat sich später zu einem Einkaufszentrum gewandelt. Dabei wurde an der Straßenanlage aber nichts geändert. Ein Verkehrsgutachten 2010 hat keine verwertbaren Ergebnisse gebracht. Auf Grund der Eigentumsverhältnisse konnten die vorgeschlagenen Kreisell nicht gebaut werden. Auch lassen in den Baugenehmigungen garantierte Zufahrten zu Grundstücken keine optimale Lösung zu.

Der Radverkehr wurde und wird zurzeit nicht berücksichtigt. Die AG Rad hat zwei Vorschläge für eine Radverkehrsführung im Ostseepark erarbeitet.

Handlungsempfehlung grüne Linienführung: Der für Radfahrende freigegeben Fußweg sollte als Radweg mit Gegenverkehr ausgebaut werden. Auf dieser Route kann der gesamte Ostseepark umrundet werden. Anschluß an die Veloroute 2 und 3 besteht. Auf dem äußeren Fußweg existiert fast kein Fußgängerverkehr. Damit wäre der Schulweg nach Elmschenhagen gesichert. Die Erschließung des inneren Ostseeparks erfordert umfangreiche bauliche Änderungen.

Ostseepark (2)



Handlungsempfehlung blaue Linienführung:

Auf der Mergenthaler Straße muss wegen der vielen Parkbuchten die Fahrbahn aus Richtung Kreisel Media Markt von den Radfahrern genutzt werden. Hier bietet es sich an, in Fahrtrichtung Staples einen Fahrradschutzstreifen zu markieren und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h einzurichten. Auf Grund der vielen Parkplatzausfahrten kann damit eine verbesserte Übersichtlichkeit in beide Fahrtrichtungen erreicht werden.

Um Radfahren in der Mergenthaler Straße in Richtung L52 auf den linksseitigen kombinierten Geh-/Radweg ab Staples sicher um den Kreisel zu führen ist eine sichere Querung notwendig. Dazu sollten eine Beschilderung die Radfahrer über die Fußgängerampel auf den gegenüberliegenden Fußweg führen. Dazu muss dieser aber zwischen zwischen Ampel und Gutenbergstraße für Radfahrer freigegeben werden. Die Querung der Gutenbergstraße ist durch Aufbringung von Markierungen abzusichern und das Schild „Vorfahrt gewähren“ ggf. verschoben werden.