

Der Straßenquerschnitt der Lancasterstraße ist sehr breit und unterteilt sich in zwei Fahrbahnen. Zum einen ist dort die 7,00 m breite, durchgängige „Hauptstraße“ mit einem 2,40 m breiten Gehweg auf der östlichen Seite und zum anderen ist die 5,00 m breite „Nebenstraße“, welche die Stellplätze der Wohngebäude erschließt mit einem 2,70 m breiten Gehweg auf der westlichen Seite. Zur Realisierbarkeit einer Radwegführung wird die Fahrbahn auf eine Breite von 6,00 m verringert. Auf der östlichen Straßenseite wird ein incl. Sicherheitsraum 1,50 m breiter Radweg neben einem 1,90 m breiten Fußweg angelegt. Auf der westlichen Straßenseite wird der Radverkehr über die „Nebenstraße“ in Fahrtrichtung Süden geführt. (siehe Bild 3.13)

P-6. Augustenburger Straße

Die Augustenburger Straße bildet den nördlichen Abschnitt der Querverbindung Lancasterstraße / Augustenburger Straße zwischen Alter Kieler Landstraße und Kieler Straße. Die Verkehrsbelastung liegt im Jahr 2020 bei ca. 2.900 Kfz/d.

Aufgrund der Funktion der Augustenburger Straße als Teilstück der Querverbindung sollte der gleiche Ausbaustandard der Radwegführung entsprechend der Lancasterstraße fortgeführt werden. Dies ermöglicht eine eindeutige Führung der Radfahrer über das Nebenroutennetz. Die Fahrbahnbreite wird auf 6,00 m reduziert, so dass auf der östlichen Straßenseite ein 2,50 m und auf der westlichen Seite ein 2,65 m breiter Rad - und Gehweg mit einem 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen angelegt werden kann. (siehe Bild 3.14)

Im Zuge der Radwegachse Lancasterstraße / Augustenburger Straße sollte an der untergeordneten Einmündung der östlichen Nobiskrüger Allee der Rad- und Fußweg auf unverändertem Niveau über die Kreuzung geführt werden. Dies bewirkt eine eindeutige Bevorrechtigung der Rad- und Fußgängerverkehre vor einbiegenden Fahrzeugen.

P-7. Mastbrooker Weg

Die Richthofenstraße und der Mastbrooker Weg bilden ebenfalls eine wichtige Schulwegachse, die von bis zu 130 Schülern mit dem Fahrrad befahren wird. Die Verkehrsbelastung liegt in diesem Abschnitt bei ca. 4.400 Kfz/d. Der Mastbrooker Weg dient als südliche Querverbindung der Liegnitzer, Königsberger und Danziger Straße und somit als Erschließungsstraße des Wohngebietes Mastbrook. Die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h wird von 50% der Kfz-Fahrer nicht eingehalten.

Zur Schaffung einer qualitativ hochwertigen Führung im Radverkehr wird die Fahrbahn des Mastbrooker Weges auf eine Breite von 5,50 m verringert. Dies bietet die Möglichkeit, den vorhandenen Baumbestand zu schützen und zusätzlich Radverkehrsanlagen anzubieten. Auf der südlichen Straßenseite wird ein kombinierter Rad – Gehweg angeboten. Dieser erhält eine Breite von 2,45 m incl. Sicherheitsraum. Auf der nördlichen Fahrbahnseite ist zum Schutz des Baumbestandes die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens für den Radverkehr vorgesehen. Dem Kfz-Verkehr steht dann eine 5,50 m breite Fahrbahn zur Verfügung, die auf der Südseite beparkt werden darf. Um eine Begegnung von zwei Bussen bzw. Lkw's zu ermöglichen darf der Schutzstreifen von diesen Fahrzeugen überfahren werden. (siehe Bild 3.15)

P–8. Richthofenstraße

In der nördlichen Richthofenstraße sollte als Netzschluss der vorhandene westliche Gehweg um 0,50 m verbreitert werden. Auf diesem wird dann, der aus dem Mastbrooker Weg kommende 1,50 m breite Radweg (incl. Sicherheitsraum) weiter in Richtung Süden geführt. Dem kombinierten Rad – und Gehweg steht dann eine Breite von 2,15m – 2,50 m incl. Sicherheitsstreifen zur Verfügung. Auf der östlichen Straßenseite wird in Fortführung der vorhandenen Überleitung des Radweges auf die Fahrbahn ein 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert, der eine durchgängige Radverkehrsverbindung in Richtung Norden an den Mastbrooker Weg sicherstellt. Dieser Schutzstreifen darf ebenfalls bedarfsweise vom Kfz-Verkehr überfahren werden. (siehe Bild 3.16)

Diese Maßnahmen bilden eine für den Radverkehr attraktive Alternativroute zur verkehrlich hochbelasteten Schleswiger Chaussee auf der Radverkehrsachse zwischen dem Stadtteil Mastbrook und der Altstadt.

P–9. An der Schleuse

Durch die widerrechtliche Nutzung des Radweges im Straßenzug An der Schleuse in Richtung An der Bleiche wurde der Einmündungsbereich Torstraße / An der Schleuse in den vergangenen Jahren zum Unfallschwerpunkt. Die bisher erfolgten Maßnahmen konnten die wiederholte widerrechtliche Nutzung nicht unterbinden, so dass der Radweg jetzt in beiden Fahrrichtungen freigegeben werden soll. Mit dieser Entscheidung geht die Umgestaltung des Einmündungsbereiches einher. Der vorhandene incl. Sicherheitsraum 1,50 m breite Radweg erfüllt nicht die Anforderungen zur Nutzung für den Zweirichtungsverkehr. Es ist daher eine Umgestaltung des Straßenraumes erforderlich. Der vorhandene Gehweg wird auf eine Breite von 1,50 m reduziert. Daran schließt der incl. Sicherheitsraum 2,50 m breite in Richtung und Gegenrichtung zu befahrende Radweg an. Die vorhandene 7,00 m breite Fahrbahn ist entweder um 0,50 m in Richtung Grünfläche zu verlegen oder auf eine Breite von 6,50 m zu verringern. (siehe Bild 3.17)

P–10. Loher Straße (West)

In der Loher Straße ist aufgrund der neuen Anschlussstelle an die Bundesstraße B 77 mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 13.700 Kfz/d zu rechnen. Daher ist die Einrichtung eines Radweges zwischen der Büsumer Straße und der Gemeinde Fockbek erforderlich.

Dieser Radweg ist eine Netzergänzung des überregionalen Radwegenetzes. Er verbindet die Gewerbegebiete Büsumer Straße und Friedrichstädter Straße mit der Gemeinde Fockbek. Er wird als straßenbegleitender kombinierter Rad- und Gehweg in einer Breite von 2,50 m geplant (siehe Bild 3.18).

P–11. Büsumer Straße

In der Büsumer Straße steht ein kombinierter Rad- und Gehweg, der im Zweirichtungsverkehr zu befahren ist zur Verfügung. Dieser kombinierte Rad- und Gehweg verläuft südlich der Bahn auf der Ostseite und im nördlichen Abschnitt auf der Westseite. Die Radfahrer müssen derzeit ungesichert die Fahrbahn im Bereich des Bahnüberganges queren. Die Breite des westlichen kombinierten Rad- und Gehweges entspricht mit 2,40 m nicht den Richtlinien, kann aber als ausreichend angesehen werden, da eine Ausweisung als benutzungspflichtiger Radweg nicht erforderlich ist. Anderenfalls ist eine Verbreiterung des Rad- und Gehweges um 0,1 m und die Einengung des Grünstreifens auf 1,60 m möglich.

Der auf der westlichen Straßenseite angeordnete kombinierte Rad- und Gehweg endet auf Höhe des Bahnüberganges, so dass an dieser Stelle die Fahrbahn überquert werden muss. Um diesen, in den vergangenen Jahren häufig als Gefahrenpunkt geschilderten Missstand abzuwenden, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen. Im Rahmen der Verkehrsberuhigung dieses Straßenabschnittes wird zunächst eine Einengung der 7,00 m breiten Fahrbahn auf eine Breite von 6,00 m im Abschnitt von der Fockbeker Chaussee bis zur Käthe-Kollwitz-Straße vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist eine sichere Querungsstelle im Bereich des Bahnüberganges einzurichten. Hier wird eine Aufpflasterung mit einer Rampen- neigung von 1:20, aufgrund der geplanten Linienführung des ÖPNV, vorgeschlagen, um gleichzeitig die Verkehrsberuhigung des Abschnittes zu unterstützen.

P-12. Materialhofstraße

Zur Herstellung einer adäquaten Radwegeverbindung durch die Gelenkzone zwischen der Herrenstraße und dem Jungfernstieg wird entlang der Materialhofstraße ein Radweg vorge- sehen. Dieser ist aufgrund der Verkehrsbelastungen in dieser Straße von zukünftig 29.500 Kfz/d erforderlich. Da auf der nördlichen Straßenseite die Anordnung eines benut- zungspflichtigen Radweges nicht möglich ist, ohne den dortigen Grünstreifen anzugreifen, ist die Anordnung eines Zweirichtungsradweges auf der Südseite der Materialhofstraße not- wendig. Hierbei ist in den anderen Teilkonzepten die Notwendigkeit der Parkstände und e- ventuell der Bushaltestellen sowie die zukünftige Funktion der Straße für den MIV zu über- prüfen.

Radwegeführung in der Altstadt

Im Zuge der Schaffung einer Radverkehrsverbindung durch die Altstadt wird vorgeschlagen, im Hinblick auf die zu erwartenden städtebaulichen Änderungen die Radwegeführung ent- sprechend der Veloroute 5 (Nord-Süd-Route) zu legen. Als städtebauliche Maßnahmen sind neben der Sperrung der Pannkokenstraat für den MIV ein Durchfahrverbot für den MIV durch den Straßenzug Mühlenstraße / Altstädter Markt / Schleifmühlenstraße geplant.

Es wird daher vorgeschlagen, die aus Richtung Süden kommenden Radverkehre über die als Fahrradstraße auszuweisende Straße Am Gymnasium zu führen. Weiter wird vorgese- hen, die Schleifmühlenstraße und die Neue Straße selbst als Fahrradstraße auszuweisen. Für diese Straßen bedeutet diese Änderung, dass diese für Radverkehr in beiden Fahrtrich- tungen zur Verfügung stehen. Für den Kfz-Verkehr bleibt es jedoch bei der bestehenden Einbahnstraßenregelung.

Die Hohe Straße sollte nicht für den Fahrradverkehr freigegeben werden, da dies besonders während der Geschäftszeiten zu erheblichen Konflikten und Gefährdungen des Fußgänger- verkehrs führt. Eine Freigabe dieser Straße ist lediglich zwischen 19.00 und 09.00 Uhr (au- ßerhalb der Geschäftszeiten) zu erwägen.

Weiter in Richtung Norden werden die Radverkehre wie bisher über den Schiffbrückenplatz und die Straße An der Schiffbrücke sowie den Schlossplatz geführt.

Die Torstraße fungiert in ihrer zukünftigen Funktion als Teilstück der Veloroute 5 (Nord-Süd- Route). Durch die, zur Steigerung der Attraktivität der Altstadt vorgesehene Schließung der Pannkokenstraat für den Motorisierten Individualverkehr wird die Verkehrsbelastung der Tor- straße von heute ca. 6.300 Kfz/d auf ca. 3.500 Kfz/d im Jahr 2020 sinken. Die Torstraße wird derzeit von ca. 60 Rad/h durchfahren. Dazu nutzen 104 Schüler diese Straße als Schulweg.

Es wird daher vorgesehen, diese Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, so dass ähnlich der Holsteiner Straße die gesamte Straßenraumbreite durch Fußgänger genutzt werden kann. Durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich bleibt die Torstraße auch zukünftig für den Kfz- und Radverkehr befahrbar, da sie als Erschließungsstraße des Schlossplatzes dient. Diese Maßnahme bietet für Fußgänger eine erhöhte Attraktivität und vermindert gleichzeitig die Anzahl von Durchgangsverkehren von der Osttangente in die Schleuskuhle, so dass mit ca. 2.900 Kfz/d zu rechnen ist. Eine mögliche Querschnittsgestaltung ist in Bild 3.21 dargestellt.

Desweiteren verläuft die Veloroute 5 (Nord-Süd-Route) durch die Unterführung des Thormannplatzes in Richtung Gerhardstraße.

Als weitere Radverkehrsverbindungen durch die Altstadt von Rendsburg stehen die Velorouten 4, entlang der Westtangente, bzw. die Velorouten 3 und 7, entlang der Osttangente zur Verfügung, die jeweils über die vorhandenen Unterführungen an die Altstadt angebunden sind.

Die geplante Radverkehrserschließung der Altstadt ist in Bild 3.20 graphisch dargestellt.

Mit diesen Netzergänzungen steht in Rendsburg ein geschlossenes Radwegenetz zur Verfügung. Alle wichtigen Ziele und Quellen der Stadt sind somit miteinander verbunden.

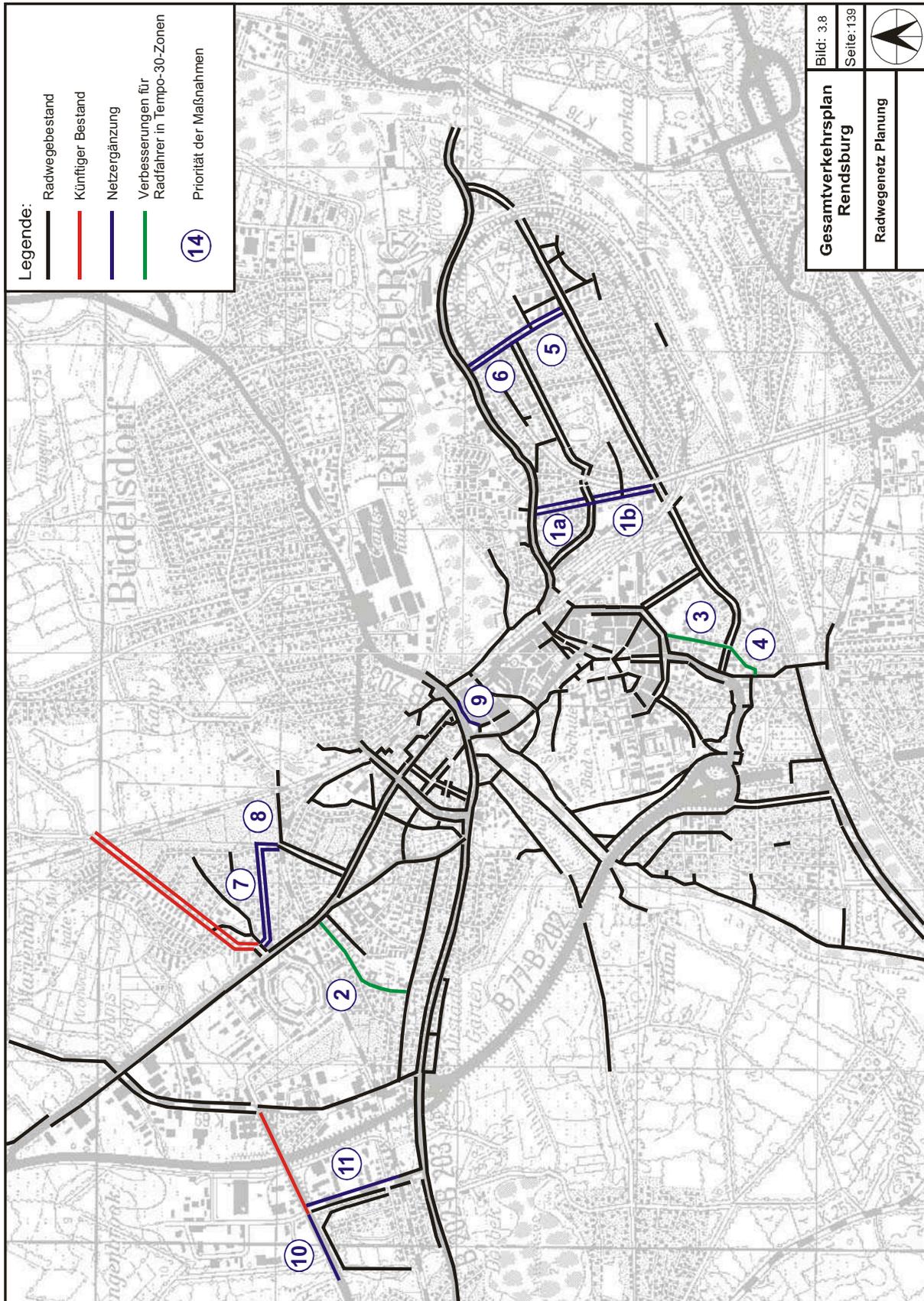


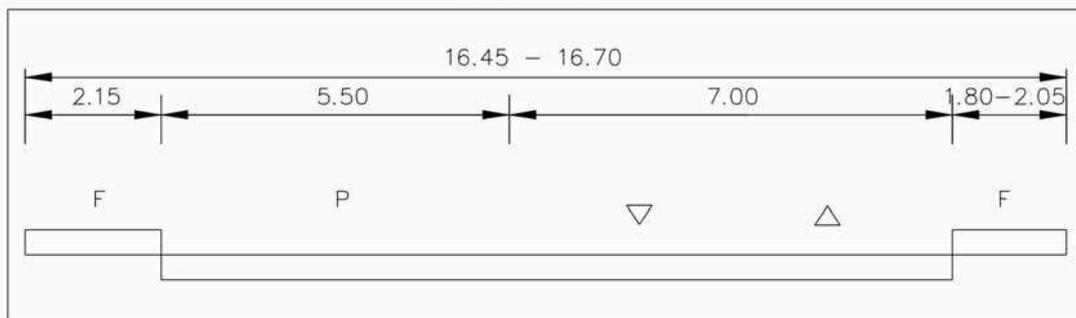
Bild 3.8: Radwegenetz Planung

Bild: 3.9

P-1A

Querschnitt: *Rohlingsweg* (Süd)
(zwischen Alte Kieler Landstrasse und Nobiskruger Allee)
Blickrichtung: *Nobiskruger Allee*

Bestand



Planung

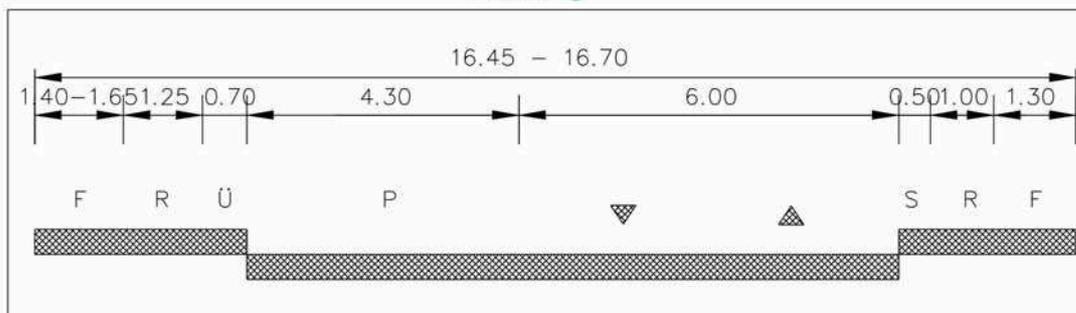


Bild 3.9: Querschnitt Rohlingsweg (Süd)

Bild: 3.10

P-1B

Querschnitt: Röhlingsweg (Nord)

(zwischen Nobiskrüger Allee und Kieler Strasse)

Blickrichtung: Nobiskrüger Allee

Bestand



Planung

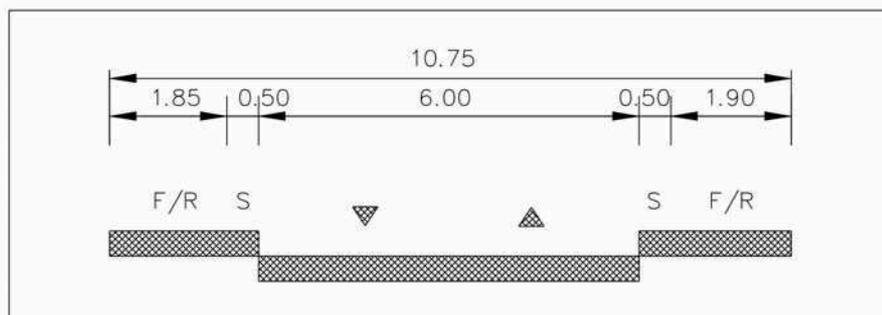


Bild 3.10: Querschnitt Röhlingsweg (Nord)

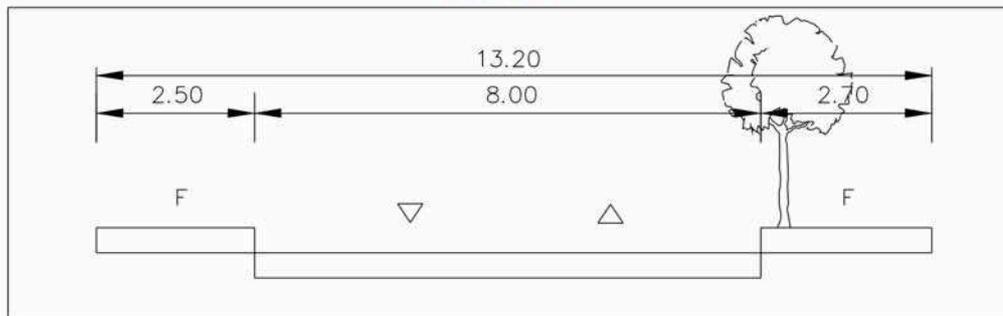
Bild: 3.11



Querschnitt: *Moltkestrasse*

Blickrichtung: *Grafenstrasse*

Bestand



Planung

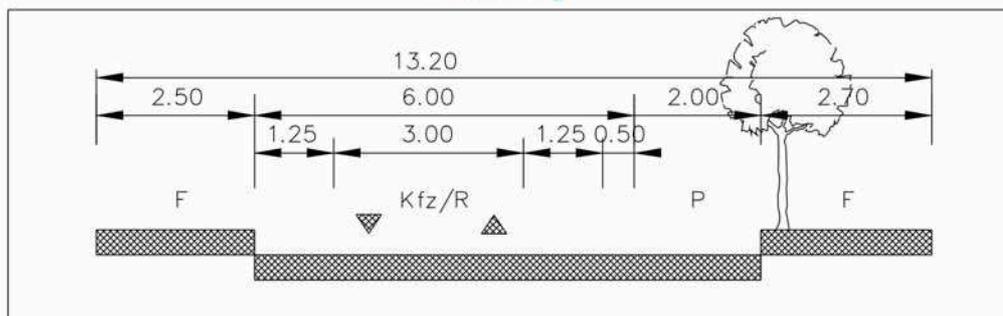


Bild 3.11: Querschnitt Moltkestraße

Bild: 3.12

P-4

Querschnitt: *Wehrautal*Blickrichtung: *Alte Kieler Landstrasse*

Bestand



Planung

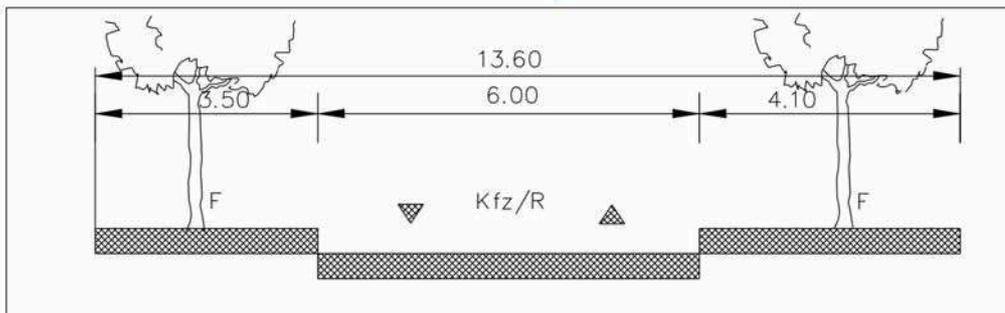


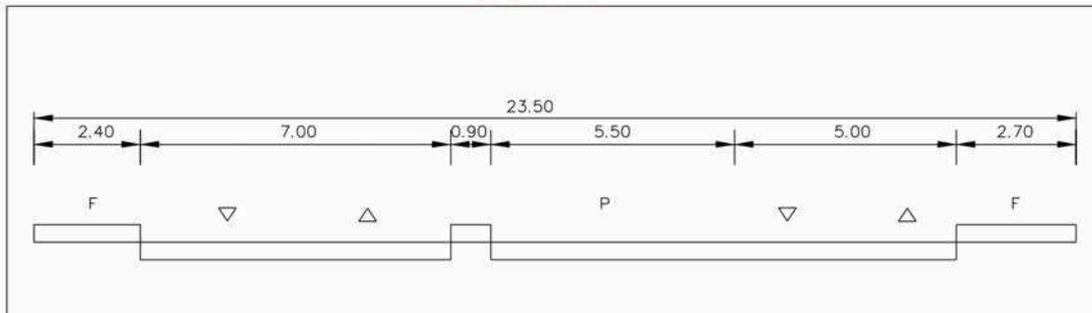
Bild 3.12: Querschnitt Wehrautal

Bild: 3.13

P-5

Querschnitt: *Lancasterstrasse*Blickrichtung: *Alte Kieler Landstrasse*

Bestand



Planung

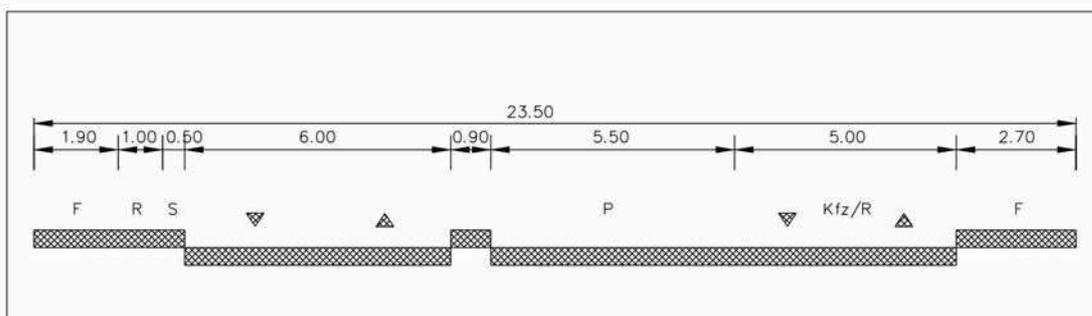


Bild 3.13: Querschnitt Lancasterstraße

Bild: 3.14

P-6

Querschnitt: *Augustenburger Strasse*Blickrichtung: *Nobiskrüger Allee*

Bestand



Planung

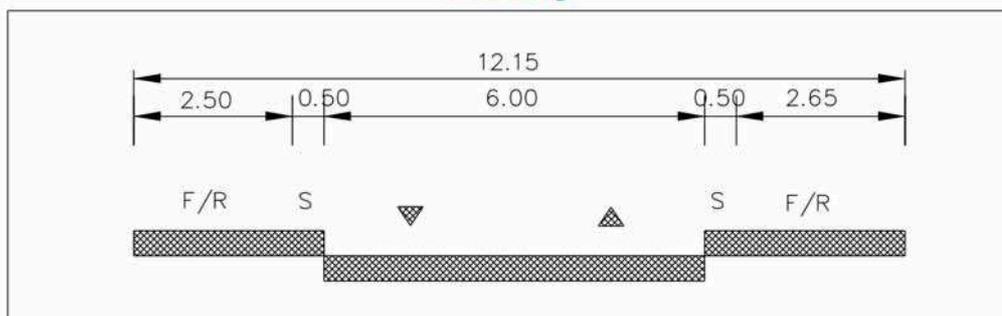


Bild 3.14: Querschnitt Augustenburger Straße

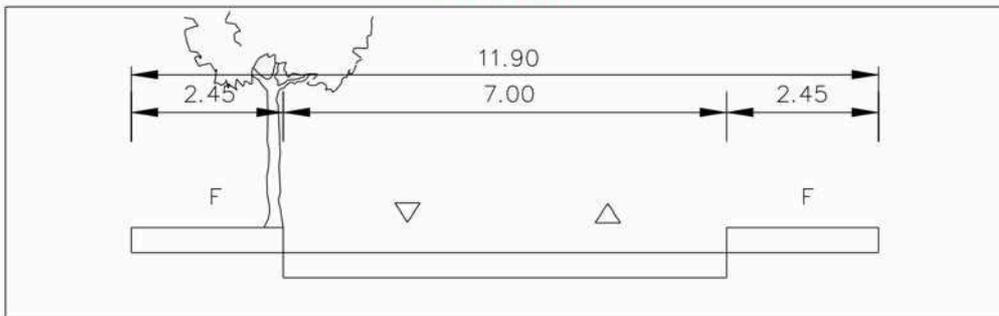
Bild: 3.15



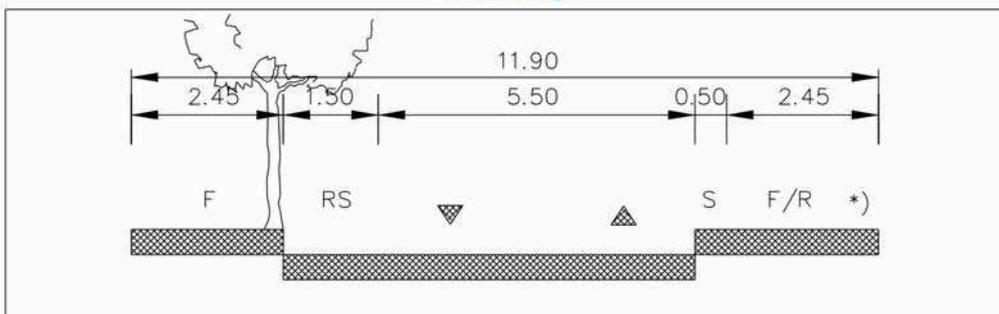
Querschnitt: *Mastbrooker Weg*

Blickrichtung: *Richthofenstrasse*

Bestand



Planung



RS = Radfahrstreifen

*) Z 239 + Z 1022 - 10

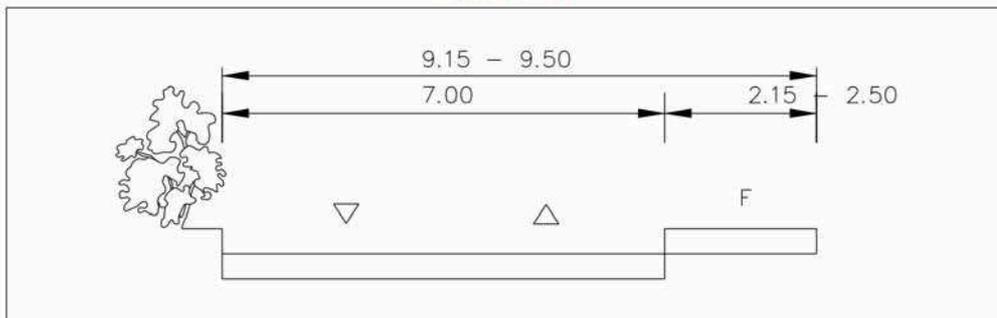
Bild 3.15: Querschnitt Mastbrooker Weg

Bild: 3.16

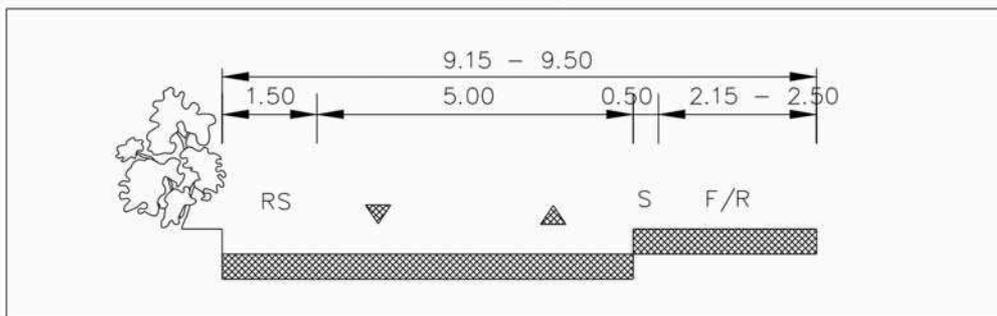
P-8

Querschnitt: *Richthofenstrasse*
(zwischen Kortenfohr und Mastbrooker Weg)
Blickrichtung: *Kortenfohr*

Bestand



Planung



RS = Radfahrstreifen

Bild 3.16: Querschnitt Richthofenstraße

Bild: 3.17

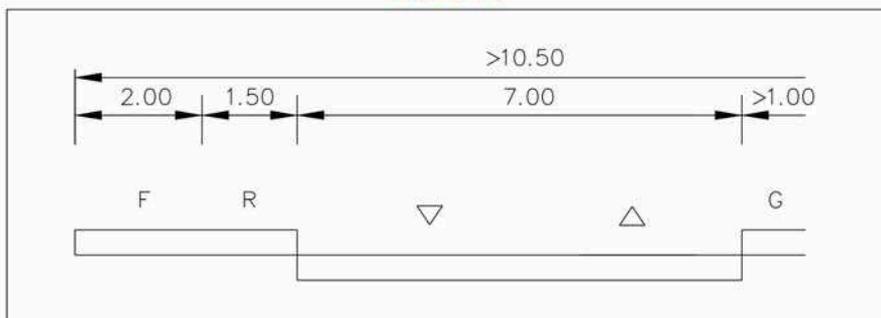
P-9

Querschnitt: *An der Schleuse*

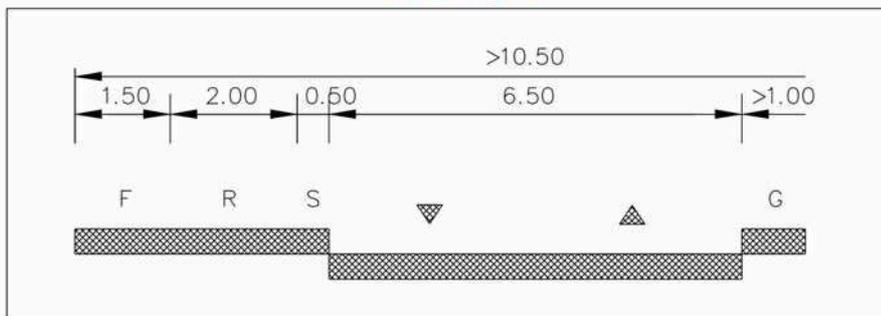
(zwischen Torstrasse und An der Bleiche)

Blickrichtung *An der Bleiche*

Bestand



Planung 1



Planung 2

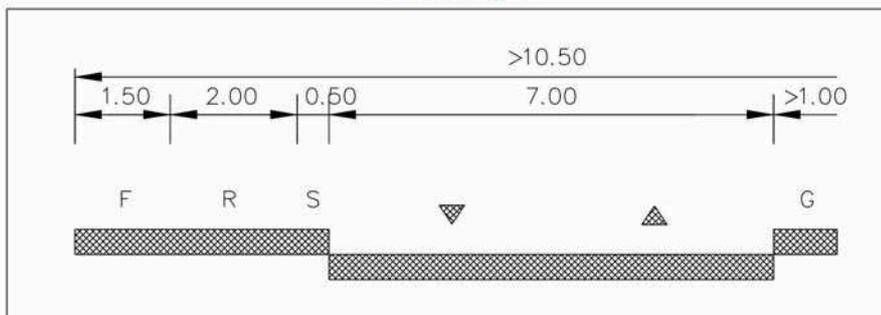


Bild 3.17: Querschnitt An der Schleuse

Bild: 3.18

P-10

Querschnitt: *Loher Strasse (West)*

(zwischen Busumer Strasse und Stadtgrenze)

Blickrichtung: *Fockbek*

Bestand



Planung

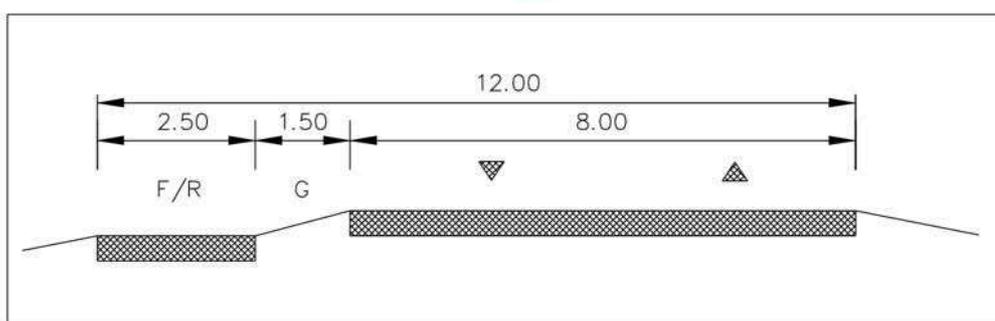


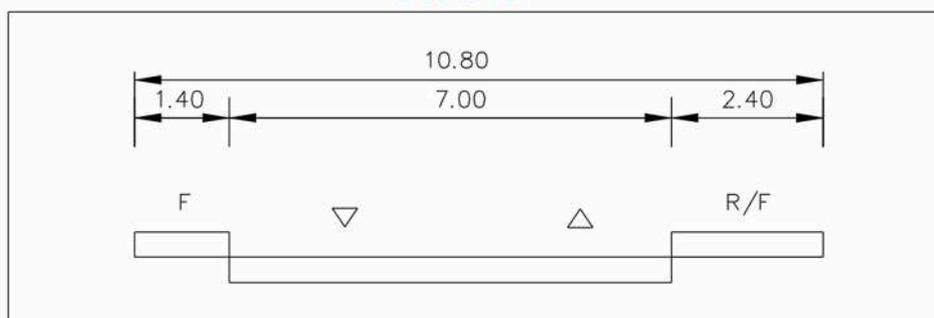
Bild 3.18: Querschnitt Loher Straße (West)

Bild: 3.19

P-12

Querschnitt: *Büsumer Strasse* (Süd)
(zwischen Fockbeker Chaussee und Kähte-Kollwitz-Strasse)
Blickrichtung: *oher Strasse*

Bestand



Planung

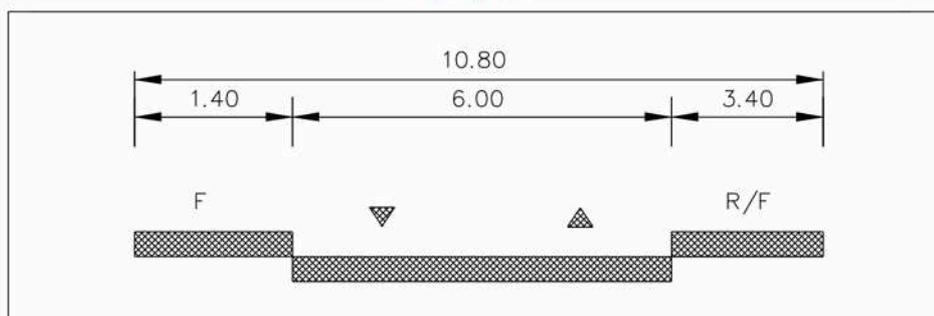


Bild 3.19: Querschnitt Büsumer Straße (Süd)