

## Vorgespräch in Rendsburg am 01. Februar 2017

---

### Inhalt

- I. Projektbesprechung
- II. Stadtbegehung

### I. Projektbesprechung

#### Anwesende

- Ulli Clausen, Fachdienst Tiefbau
- Heiko Hinrichsen, Fachdienst Tiefbau
- Matthias Galow, Fachdienstleiter Ordnung & Verkehr
- Dr. Sebastian Krug, Kreis Rendsburg, Klimaschutzbeauftragter
- Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.
- Viktoria Wesslowski, Fuss e.V.

#### Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt Rendsburg

##### Ausgangssituation

Die Stadt Rendsburg selbst hat 28.000 Einwohner, aber mit benachbarten Städten und Gemeinden umfasst der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ca. 70.000 Einwohner.

Der Fußverkehrsanteil am Modal Split für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg nach SrV 2013 liegt bei 21,3%, der Radverkehrsanteil bei 17,3%, der ÖPNV-Anteil bei 3,8% und der Kfz-Verkehrsanteil bei 57,6%. Bemerkenswert ist hierbei, dass der nach Distanzen aufgeschlüsselte Fußverkehrsanteil am Modal Split zwischen 0-1km und 1-3 km von 58% auf 17% sinkt und der Kfz-Anteil von 21% auf 54% steigt. Es scheint also möglich, den Fußverkehrsanteil bei Distanzen zwischen 1km und 3km zu erhöhen.

Die Stadt ist von mehreren „Barrieren“ durchzogen. Zunächst gibt es offensichtlich den Nord-Ostsee-Kanal. Dieser kann über eine Kanalfähre, einen Fußgängertunnel und einen Kfz-Tunnel (B 77 und B 202) überwunden werden. Eine zusätzliche Schwebefähre ist aktuell nicht in Betrieb, so dass Osterrönfeld im Süden schwieriger zu erreichen ist. Zudem ist der Kfz-Tunnel an der Kapazitätsgrenze.

Weitere Barrieren sind die Bahnlinie und die Bundesstraßen B 203 und im Westen die B 77. Der Innenstadtring weist eine Verkehrsstärke von 20.000 Kfz/Tag auf. In der Stadt Rendsburg gibt es deshalb zahlreiche Unterführungen.

Bemerkenswert ist schließlich, dass trotz der Kapazitätsprobleme auf den Zufahrtsstraßen kostenfreie Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind.

Für Rendsburg ist bereits ein Klimaschutzteilkonzept erstellt worden. Mobilität ist nur ein Teil dieses Konzeptes. Ein Masterplan Mobilität für die KielRegion ist in Arbeit. Bei diesem Konzept wird Rendsburg ausgenommen werden, weil das Klimaschutzteilkonzept bereits besteht.

Der Fachdienst Tiefbau besteht aus zwei Personen; es gibt keinen direkten Rad- oder Fußverkehrsbeauftragten. Der Kreis Rendsburg hat einen Klimaschutzmanager, für den Mobilität ein Teilgebiet seiner Arbeit ist, und wird für die Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzeptes eine Stelle für einen Mobilitätsmanager ausschreiben, der sich hauptsächlich um Rad- und Fußverkehr kümmern wird.

#### Themen für die Zusammenarbeit

**Lösungsvorschläge für Querungen/Unterführungen:** Die Bahnlinie und verschiedene größere Straßen (u.a. die B 203) durchziehen die Stadt. Hier sind sichere und angenehme Querungen für Fußgänger wichtig. Allerdings werden ebenerdige Querungen oft wegen der Leistungsfähigkeit des Knotens ausgeschlossen; bei Tunneln und Unterführungen ist der Querschnitt begrenzt und Umverteilung von Fläche schwierig durchzusetzen; so bleibt oft die gemeinsame Nutzung einer Fläche durch Fuß- und Radverkehr.

**Fußverkehr und Radverkehr:** In Rendsburg wird bereits einiges für den Radverkehr verbessert, und es besteht eine starke Radverkehrslobby (u.a. Ortsgruppe Rendsburg des ADFC). In der Stadt gibt es verschiedene Situationen, wo eine Verbesserung für die eine Gruppe nur zulasten der anderen Gruppe möglich zu sein scheint, wie zum Beispiel an einigen Unterführungen oder bei der Frage zur Freigabe der Fußgängerzone.

**Bewusstsein schaffen:** Verkehrsprojekte brauchen die Unterstützung der Politik, um realisiert zu werden. Derzeitig wird oft zwischen „notwendigen“ Leistungen und „freiwilligen“ Leistungen der Verwaltung unterschieden. Hier gilt es, Bewusstsein für den Wert sowie für die Anforderungen des Fußverkehrs zu schaffen.

**Öffentlichkeitsarbeit:** Da die Verwaltung in der Presse in der Vergangenheit eher kritisiert worden ist, könnte eine proaktive Öffentlichkeitsarbeit sowohl dem Thema Fußverkehrsförderung als auch der Verwaltung nutzen.

**Tourismus:** Es gibt bereits eine Beschilderung für Radrouten, aber eine entsprechende Beschilderung für Fußwege fehlt noch.

**Fußwegenetz:** Es wäre gut, ein Fußwegenetz zu entwickeln. Es gibt bereits interessante Fußverkehrsverbindungen in der Stadt. Die Entwicklung eines Fußwegenetzes könnte dazu dienen, besonders die Lückenschlüsse im Fußwegenetz zu priorisieren. Fußwegekarten würden außerdem die Information der Einwohner Rendsburgs sowie der Touristen erleichtern. Das übersteigt zwar den Rahmen dieses Projektes, könnte aber ein Ziel der Verstetigung der Fußverkehrsförderung in Rendsburg sein.

Das Thema Schulwegsicherheit wurde zurückgestellt, da es den Rahmen des Projektes übersteigen würde. Abhängig von den Routen der Fußverkehrschecks können verschiedene Themen aus dieser Liste aufgegriffen werden und im zweiten Workshop weiter vertieft werden.

#### Ort für den Fußverkehrscheck

Es können zwei Fußverkehrschecks durchgeführt werden. Zwei Formate sind möglich: der Expertencheck und ein Format mit breiterer Beteiligung nach dem Konzept „Stadt wahrnehmen“. Möglich wären die Routen vom Bahnhof ins Zentrum oder vom Zentrum zum Fußgängertunnel. Zudem wurden folgende Orte im Gespräch als problematisch identifiziert:

- die Unterführung an der Dresdner Brücke;
- im Allgemeinen die Unterführungen als Angsträume;
- der Innenstadtring;

- die Situation an der Herrenstraße (Höhe Feuerwache), wo Autos den Geh- und Radweg schneiden, um zum Parkhaus zu gelangen;
- die Fußgängerzone, die außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr freigegeben ist, aber auch sonst benutzt wird;
- Holsteiner Straße: Fußgängerzone; ADFC fordert Ausbau als Radverkehrsverbindung mit separatem Radweg.

Diese Orte sollten bei der Festlegung der Route(n) berücksichtigt werden.

### Ausrichtung des Workshops

Es wird zwei Workshops und eventuell eine von Rendsburg selbst finanzierte weitere Veranstaltung geben. Beim ersten Workshop handelt es sich um einen standardisierten Workshop, in welchem Ideen und Meinungen zur Vision für die Fußverkehrsförderung in Rendsburg, zu bereits gut funktionierenden Elementen der Fußverkehrsförderung, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen abgefragt werden. Dieser Workshop wird bis zum zweiten Termin ausgewertet und die Ergebnisse werden bei der zweiten Veranstaltung präsentiert. Die TeilnehmerInnen sind so auszuwählen, dass möglichst unterschiedliche Perspektiven zusammenkommen.

Mögliche TeilnehmerInnen:

- Ulli Clausen, Fachdienst Tiefbau
- Heiko Hinrichsen, Fachdienst Tiefbau
- Matthias Galow, Fachdienstleiter Ordnung & Verkehr
- Fachbereich 1 – Soziales:
  - Seniorenbeirat: Frau Fugmann
  - Schulen: Frau Lohse
- Behindertenbeauftragter: Axel Hennecke
- Gleichstellungsbeauftragte
- Stadtmarketing/ Tourismus: Monika Heise, Susanne Mau
- IHK
- Fraktionen (6)
- Verbände:
  - ADFC
  - ADAC
  - Sehbehindertenverband
- Stadt Kiel: Herr Stamer
- KielRegion: Frau Franke
- Kreis Rendsburg: Herr Dr. Krug
- Kreis – ÖPNV: Herr Nevermann
- NahSH: Frau Carstensen, Frau Locher

Im Rahmen des zweiten Workshops kann auf der Grundlage der Ergebnisse des ersten Workshops und gegebenenfalls bereits durchgeführter Fußverkehr checks tiefergehend an ausgewählten Themen gearbeitet werden.

II. Stadtbegehung



## Thema: Querungen

Zunächst begegnet uns auf unserer Begehung ein schräg angelegter Fußgängerüberweg (FGÜ). Der schräge Verlauf soll den Fußwegefluss nachempfinden. Problem an dieser Stelle ist, dass die Straße durch den kurvigen Verlauf schlecht einsehbar ist. Wenn Autos schnell aus der Kurve kommen, müssen sie vor dem FGÜ scharf bremsen. Zudem wird auch an mehreren anderen Stellen im näheren Umfeld des FGÜ gequert.

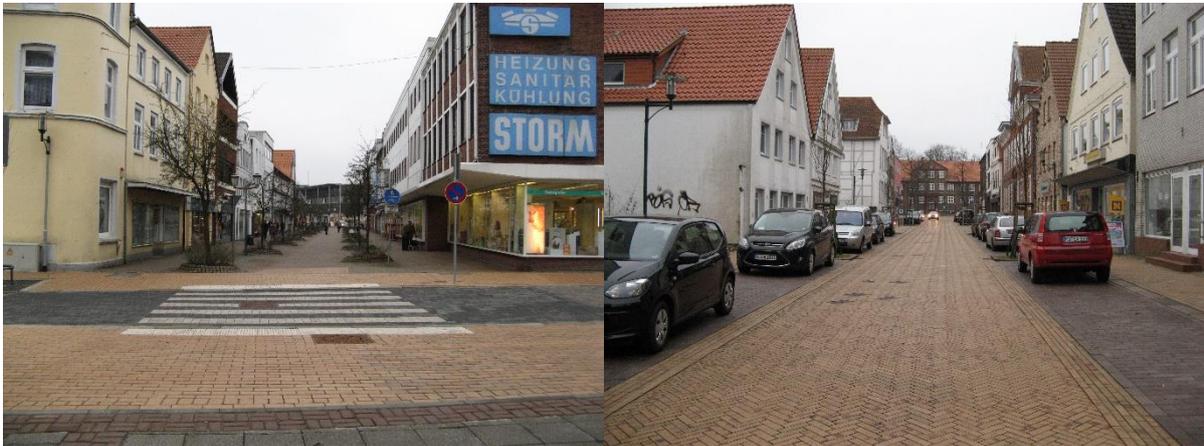


Rendsburg wird durch mehrere Barrieren zerschnitten. Eine davon ist die Bahnlinie. In den folgenden Fotos sieht man die Unterführung Dresdner Brücke. Sie ist zweispurig mit einem Rechtsabbieger. Für den Fuß- und Radverkehr gibt es einen schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg, der über eine ungesicherte Querung via Dreiecksinsel erreicht wird. Aus dieser Richtung kann man den Verkehr aus dem Tunnel sehen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist das schwieriger. Deshalb ist dort ein Spiegel angebracht worden (im Foto hinter der Beschilderung). Die Frage ist, ob hier eine Verbesserung für den Fußverkehr erreicht werden kann, ohne dass sich der Kfz-Verkehr staut.



## Thema: Fuß- und Radverkehrsnetze

In Rendsburg gibt es eine aktive Radverkehrslobby. Diese würde gern die Holsteiner Straße (Foto links) mit einem Radweg ausstatten, der Pendler aus Richtung Fockbek direkt in die Innenstadt leiten sollte. Die Holsteiner Straße ist aber als Fußgängerzone gestaltet und soll zum Flanieren einladen und auch als Aufenthaltsort dienen. Parallel verläuft die Torstraße (Foto rechts), die in den Radverkehrsplänen die Verbindung zum Stadtzentrum bildet und auch geeignet erscheint.



Allerdings ist die Verbindung von der Unterführung „An der Bleiche“ auf der Höhe „An der Schleuse“, wo die Pendler aus der Richtung Fockbek ankommen, und der Torstraße nicht einmal in Mindestbreite ausgebaut und zudem in sehr schlechtem Zustand.



In diesem Foto sieht man außerdem die blaue Linie, die einen touristischen Rundweg durch die Stadt markiert.

Der letzte Teil der Begehung führt uns durch den Stadtpark zum Paradeplatz und zurück zum Neuen Rathaus. Es gibt angenehme Fußwege durch den Park und entlang des Neuen Rathauses.

## Thema: Unterführungen

Die breiten Straßen können teils durch Unterführungen gequert werden. Für Unterführungen sind diese Wege verhältnismäßig gut gelungen (Foto links): sie sind relativ kurz und gerade angelegt, so dass man vor dem Betreten das „Licht am Ende des Tunnels“ sieht; sie sind zudem recht sauber und beleuchtet. Probleme an den Unterführungen gibt es hauptsächlich mit der Vermittlung zwischen Fuß- und Radverkehr. Während Unterführungen den Radfahrer dazu verleiten, ein hohes Tempo auf der Abwärtsstrecke zu erreichen, um Schwung für die Steigung der zweiten Hälfte zu sammeln, sollten FußgängerInnen die Unterführung durchqueren können, ohne von Radfahrern mit hoher Geschwindigkeit gefährdet zu werden. Im rechten Foto sieht man ein Drängelgitter das aus diesem Grund aufgestellt wurde. Für Radfahrer mit Anhänger, Lastenräder oder Dreiräder sind solche Gitter aber keine gute Lösung.



In dem folgenden Foto beraten wir an der Unterführung „An der Bleiche“ auf der Höhe Schiffbrückenplatz. Hier gibt es eine zusätzliche Unfallmöglichkeit: Radfahrer fahren vom hinteren Weg (stufenlos) in die Unterführung hinein. Dort kreuzen Sie bereits einmal den Gehweg. Dann müssen sie noch einmal mit Fußgängern rechnen, die von den Treppen kommen. Die Treppen sind nicht gut einsehbar, und Fußgänger laufen Gefahr, direkt vor ein Fahrrad zu treten. Radfahrer müssten hier langsam und recht mittig fahren, Fußgänger sollten nach Radfahrern Ausschau halten, wenn sie von den Treppen auf den gemeinsamen Weg treten.



## Thema: Stadtzentrum und Fußgängerzonen

Der Schiffbrückenplatz beherbergt an einigen Wochentagen einen Markt. Am Tag unseres Besuches präsentiert er sich eher leer. Umso belebter ist die einmündende Fußgängerzone und Einkaufspassage.

