

RADVERKEHRSKONZEPT

AMT SCHREVENBORN

Gemeinde Heikendorf

Gemeinde Mönkeberg

Gemeinde Schönkirchen

Endbericht 2022





Impressum

Amt Schrevenborn

Dorfplatz 2

24226 Heikendorf

Inhaltlich verantwortlich:

Juliane Bohrer (Amtsdirektorin)

Projektverantwortliche

Amt Schrevenborn

Malte Hennings (Amt Schrevenborn)

Manfred Madroch (Amt Schrevenborn)

Melanie Rimatzki (Amt Schrevenborn)

Gemeinde Heikendorf

Tade Peetz (Bürgermeister)

Gemeinde Mönkeberg

Hildegard Mersmann (Bürgermeisterin)

Gemeinde Schönkirchen

Gerd Radisch (Bürgermeister)

In Kooperation mit

RAD.SH

Wolfskamp 49

24113 Molfsee

Tel.: 0431-65948137

Carsten.massau@rad-sh.de |

www.rad.sh

Mitglieder der Arbeitskreise

Gemeinde Heikendorf

Herr Bremermann-Munke, Herr Dümpelmann,
Herr Groth, Frau Güldenzoph, Herr Pankau,
Herr Peetz, Herr Pekrun, Herr Pohl, Herr
Rechenberg, Herr Dr. Take

Gemeinde Mönkeberg

Herr Böttcher, Herr Dr. Drerup, Herr Dr. Kaleta,
Frau Leiner-Büker, Herr Palme, Herr Pelzer,
Frau Mersmann, Herr Mihlan

Gemeinde Schönkirchen

Herr Falk-Schott, Herr Lansberg, Frau
Lefelmann-Petersen, Frau Hoppe-Kossak, Herr
Radisch, Herr Rulle, Herr Schupa, Herr
Schwert, Frau Zimprich

Heikendorf, 18.10.2022



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1. Hintergrund	1
1.1. Anlass und Ziele	1
1.2. Anforderungen an das Radverkehrsnetz	3
1.3. Vorgehen und Beteiligungsverfahren	4
2. Bestandsanalyse.....	6
2.1. Unfallanalyse	6
2.2. Bestandsaufnahme und Handlungsbedarf der Radverkehrsanlagen im Amt Schrevenborn	8
2.2.1 Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte.....	8
2.2.2 Knotenpunkte	11
2.2.3 Wegweisung	12
2.2.4 Abstellen.....	14
2.2.5 Bikesharing	15
2.3. Radverkehrsnetz.....	16
2.3.1 Gemeinde Mönkeberg – Radverkehrsnetz.....	17
2.3.2 Gemeinde Heikendorf – Radverkehrsnetz.....	23
2.3.3 Gemeinde Schönkirchen – Radverkehrsnetz	29
3. Maßnahmenplan und Umsetzung	35
4. Fördermöglichkeiten.....	36
5. Fazit und Ausblick.....	37



Einleitung

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Förderung klimafreundlicher Mobilität und dabei insbesondere des Radverkehrs und dessen Weiterentwicklung ist die Festlegung von gemeinsamen Zielen, Strategien und Projekten, um den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen in Bezug auf den Radverkehr begegnen zu können. Auf Grund dessen hat das Amt Schrevenborn auf Initiative der amtsangehörigen Gemeinden beschlossen, ein Radverkehrskonzept für das gesamte Amtsgebiet in Eigenregie zu erarbeiten. Dieses gibt den strategischen Rahmen für die langfristige, nachhaltige Ausrichtung der Gemeinden vor und kann als Grundlage dafür dienen. Neben der Steuerungsfunktion für Politik, Verwaltung und die Bevölkerung stellt das Radverkehrskonzept zum Teil auch eine Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen dar.

Das Amt Schrevenborn, bestehend aus den Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Schönkirchen liegt auf dem Ostufer der Kieler Förde und hat 19.630 (Stand Oktober 2021) Einwohner. Das gesamte Amt Schrevenborn verfügt über eine Größe von 33,46 km² und ist eines der einwohnerstärksten Ämter in Schleswig-Holstein, wobei Heikendorf mit 8.613 (Stand Oktober 2021) die bevölkerungsstärkste Gemeinde darstellt. Als Stadtrandkern I. Ordnung hat die Gemeinde Heikendorf zudem eine zentralörtliche Funktion für rund 20.000 Einwohner der umliegenden Gemeinden Mönkeberg, Laboe, Brodersdorf und Lutterbek.

Das Amt Schrevenborn ist überwiegend durch eine flache Landschaft geprägt. Die Strecken sind damit weitgehend eben. Zudem sind kurze Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Gemeinden vorhanden. Das Amtsgebiet bietet infolgedessen in Bezug auf die Topografie und Größe gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Neben dem Alltagsradverkehr sind insbesondere die Gemeinden Heikendorf und Mönkeberg aufgrund ihrer direkten Lage an der Kieler Förde durch touristischen Radverkehr geprägt. Die touristischen Radrouten sind neben dem Alltagsverkehr aus diesem Grund von Bedeutung.

In allen Gemeinden sind in den letzten Jahren bereits Ortskernentwicklungskonzepte erarbeitet worden. Im Rahmen der Konzepterstellung wurden vorbereitende Bürgerbeteiligungen durchgeführt. Aus der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass das Thema Verkehr insbesondere in Form des Radverkehrs in allen Gemeinden aus Sicht der Bürger Verbesserungspotenzial aufweist. Die Bürger wünschen sich einen besseren Zustand der Radverbindungen u.a. für mehr Fahrkomfort, aber vor allem auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer. Dies stellt einen weiteren Grund dar, das Thema Radverkehr genauer zu betrachten und anschließend in die Umsetzung der ersten Projekte überzugehen. In Mönkeberg beispielsweise zeigt das Ergebnis einer Bewertungsfrage zur Lebensqualität eine sehr hohe Zufriedenheit mit dem Leben in der Gemeinde im Allgemeinen, aber große Unterschiede in den einzelnen Bereichen zwischen Wohnen (hoch) und z.B. Radfahren/Radwege (gering)¹. Im OEK Neuheikendorf wird festgehalten, dass konkrete Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite und zur Steigerung der Verkehrsqualität als auch Verkehrssicherheit entwickelt werden sollen.² In Schönkirchen ist als übergeordnetes Ziel die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes beschlossen worden, um alle Verkehrsteilnehmer einzubinden. Das Radverkehrskonzept in Eigenregie ist schließlich ein Vorgriff und kann dem späteren Planungsbüro als erste Grundlage dienen.

¹ Vgl. Ortskernentwicklungskonzept (OKEK) Gemeinde Mönkeberg, 2020, S. 7.

² Vgl. Ortskernentwicklungskonzept Neuheikendorf, Gemeinde Heikendorf, S. 49.



Im Sinne einer Gesamtentwicklungsstrategie muss das Radverkehrskonzept als ein Arbeitspapier mit prozessorientiertem Ansatz begriffen werden. Die hier erarbeiteten Ziele und Maßnahmen sind nicht abschließend zu verstehen. Aktuelle Rahmenbedingungen wurden bei der Konzepterstellung berücksichtigt. Dieses sollte fortgeschrieben und die Inhalte sollten regelmäßig an die sich im Zeitverlauf dynamisch entwickelnden Rahmenbedingungen angepasst werden.

Das Radverkehrskonzept stellt eine Entwicklungsleitlinie für die nächsten 10 Jahre dar. Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgestellten Maßnahmen im vorliegenden Radverkehrskonzept erste Überlegungen darstellen, welche zum Teil im Anschluss durch ein Planungsbüro konkret ausgearbeitet bzw. geprüft werden müssen.



1. Hintergrund

1.1. Anlass und Ziele

Die Anzahl an Radfahrenden ist im Amtsgebiet in den letzten Jahren weiter gestiegen. Die steigende Anzahl an Radfahrenden führt zu einem wachsenden Handlungsbedarf in den Gemeinden und erfordert eine bessere Regelung des Miteinanders, sodass die Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden.

In den letzten Jahren wurden im Amt Schrevenborn vereinzelt Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs durchgeführt. Eine systematische Förderung des Radverkehrs hat nicht stattgefunden. Um nun einen durchdachten Rahmenplan für die nächsten 10 Jahren zu erhalten, wurde beschlossen ein Radverkehrskonzept auf Amtsebene zu erstellen. Verstärkt wurde der Wunsch eines Konzeptes durch den zunehmenden Druck der Öffentlichkeit und der Gemeindevertreter der einzelnen Gemeinden. In allen drei Gemeinden wurden bereits vor Einleitung des Radverkehrskonzeptes Arbeitsgruppen zum Thema Fahrrad bzw. Verkehr gebildet.

Mit dem Beitritt zum Verein RAD.SH am 01.01.2022 verdeutlicht das Amt Schrevenborn das verstärkte Engagement zur Förderung des Radverkehrs und leitete damit gleichzeitig den Start des Radverkehrskonzeptes ein. Die erstmalige Teilnahme des Amtes bei der Aktion STADTRADELN im Jahr 2022, bei welcher in einem Aktionszeitraum von drei Wochen möglichst viele Alltags- und Freizeitwege mit dem Rad absolviert werden sollen, unterstreicht das steigende Engagement.

Eine große Herausforderung im regionalen Radverkehrsnetz stellen die unterschiedlichen Zuständigkeiten dar. Die Baulastträgerschaft liegt bei Gemeindestraßen bei den einzelnen Kommunen, bei den klassifizierten Straßen liegt die Zuständigkeit bei den höheren Verwaltungsebenen. Dadurch liegen die Entscheidungs- und Umsetzungsstrukturen häufig bei mehreren Kommunen, den Kreisen oder dem Land Schleswig-Holstein. Um Lückenschlüsse und Aufwertungen im regionalen Radverkehrsnetz erreichen zu können, sind daher Abstimmungen mit den unterschiedlichen Planungsebenen vorzunehmen und Planungsvarianten möglichst gemeinsam zu entwickeln und zu bewerten.

Das Amtsgebiet ist im Wesentlichen noch durch eine Kfz-orientierte Verkehrsführung geprägt. Diese zeichnet sich durch schmale, gemeinsam genutzte Fuß- und Radwege und breite Fahrbahnoberflächen aus, welche zusätzlich Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr vorhalten. Die Förderung des Radverkehrs ist erforderlich, um der steigenden Verkehrsnachfrage aber auch dem gestiegenen Nachhaltigkeitsbewusstsein gerecht zu werden und damit die Verkehrsqualität zu erhöhen. Ziel ist es den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern. In dem Zusammenhang ist ein weiteres Ziel die Präsenz des Radverkehrs in der Öffentlichkeit zu verbessern und damit einen weiteren positiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung lautet die Grundregel Nummer eins des ersten Paragraphen, dass die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) den öffentlichen Verkehr regelt und lenkt. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. An diesem Ziel orientiert sich auch das Radverkehrskonzept des Amtes. Insbesondere die Sicherheit der Kinder bzw. Schüler*innen stellt im Amt Schrevenborn eine wichtige Komponente dar, weil zum einen zahlreiche Schulen



im Amtsgebiet verortet sind und zum anderen Kinder ein wichtiger Schlüssel für den Umstieg auf das Fahrrad sind und damit mittel- bis langfristig zu einem Wandel im Verkehrsverhalten führen können. Wird eine gute Infrastruktur rund um Schulen und andere Fahrtziele für Kinder gebaut, lernen schon die jüngsten, dass das Fahrrad ein vollwertiges Verkehrsmittel ist und viel Freiheit verschafft.

Das Konzept soll allerdings keine Verdrängung des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs fördern, sondern die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrenden oder motorisierter Individualverkehr insbesondere im übergeordneten Straßennetz reduzieren. Darüber hinaus sollen die Defizite im Radverkehrsnetz verringert und dieses in seiner Gesamtstruktur verbessert werden. Die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmern Fußgänger, Kfz-Verkehr oder öffentlicher Personennahverkehr sollen nicht außer Acht gelassen werden, werden jedoch im vorliegenden Radverkehrskonzept nicht betrachtet, vielmehr wären diese Teil eines übergreifenden Mobilitätskonzeptes.

Um weitere Bürger*innen für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern, ist ein flächendeckendes und attraktives Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr sowohl kommunal als auch interkommunal unabdingbar. Der Radverkehr muss dabei als Gesamtsystem betrachtet werden. Das bedeutet, dass neben der Verbesserung des Alltagsverkehrs (Netzplanung – Strecken, Netzkategorien, Qualitäten) auch begleitende Maßnahmen in den Bereichen Freizeitverkehr, Wegweisung, Abstellanlagen, Verknüpfung ÖPNV, Service sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit betrachtet werden müssen.

Da es sich bei dem vorliegenden Konzept um ein Konzept für das gesamte Amt handelt, ist ein weiteres Ziel des Radverkehrskonzeptes eine Verknüpfung zwischen den einzelnen Gemeinden und Ortsteilen aber auch möglichst eine Verknüpfung zu den Umlandgemeinden und zur Landeshauptstadt Kiel herzustellen. Die wichtigsten Quellen³ und Ziele wie z.B. Bildungseinrichtungen, Nahversorgungseinrichtungen, aber auch die Erholungsstätten bzw. touristische Ziele sollen adäquat und sicher mit dem Fahrrad zu erreichen sein. Die Verbindungen sollten ferner mit den überörtlichen Radwegekonzepten des Landes Schleswig-Holstein und des Kreises Plön kompatibel sein.

Das Hauptaugenmerk dieses Radverkehrskonzeptes soll auf dem Alltagsradverkehr liegen. Hierbei soll auch die steigende Bedeutung von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern Rechnung getragen werden.

Die Ziele des Radverkehrskonzeptes können zusammengefasst wie folgt dargestellt werden:

1. Klimaschutz und Lebensqualität (innerörtlichen Verkehr, Lärm, CO₂ Ausstoß reduzieren sowie Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Fuß-, Rad- oder ÖPNV-Verkehr = insbesondere Erhöhung des Radverkehrsanteils)
2. Verbesserung und Verknüpfung der Alltagswege (Bildung, Arbeit, Freizeit, Einkauf)
3. Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
4. Übersichtlichkeit und Einfachheit
5. Erhöhung der Präsenz in der Öffentlichkeit erhöhen

Das Konzept soll den amtsangehörigen Gemeinden neben den zuvor genannten Zielen als Argumentationshilfe für die Planung und den Bau von Radverkehrsanlagen dienen. Zudem wird damit die Grundlage für die zielgerichtete Beantragung und Verwendung von

³ Ausgangspunkt



Fördermitteln erarbeitet, welche für die Umsetzung der Maßnahmen aufgrund zum Teil von entscheidender Bedeutung ist.

1.2. Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Allgemein formuliert sind Radverkehrsanlagen Verkehrsanlagen, die für die Benutzung durch Fahrräder freigegeben sind. Die allgemein übliche Bezeichnung „Radweg“ bezeichnet dabei nur eine Art von Radverkehrsanlagen. Ausreichend Raum für den Radverkehr zu schaffen, ist in Deutschland aktuell das Hauptproblem. Hier wird noch überwiegend versucht, den vorhandenen Verkehrsraum zwischen Auto- und Radverkehr nach Mindestbreiten aufzuteilen, was für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend ist. Entscheidend ist aber die jeweils beste und vor allem sicherste Lösung zu finden.

Die Grundanforderungen an die Radwegeplanung sind übergeordnet die Gewährleistung der Sicherheit und damit einhergehend eine flächendeckende Erschließung. Das übergeordnete Ziel Verkehrssicherheit wird gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (objektive, planerische Sicherheit) durch Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz sowie guter Begreifbarkeit bzw. Übersichtlichkeit erreicht.

Für den Alltagsverkehr ist insbesondere eine direkte Routenführung von Relevanz, aber auch die Gestaltung der Radverkehrsflächen mit hohem Fahrkomfort.

Die Anforderungen an das Radwegenetz (Netzanforderungen) sind von besonderer Bedeutung um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Amtsgebiet und über das Amtsgebiet hinaus zu ermitteln. Dafür werden die wichtigsten Quellen und Ziele bestimmt und daraus ein Wunschnetz/Wunschlinien abgeleitet. Die Ziele sollten dementsprechend gut erreichbar sein.

Folgende Quellen⁴ und Ziele sind zu berücksichtigen:

- Versorgung (Ortszentren und Nahversorgungstandorte)
- Wohnen und arbeiten (Wohngebiete, Gewerbegebiete bzw. bedeutende Arbeitsstätten, öffentliche Einrichtungen/ Verwaltung)
- Soziale Infrastruktur (Bildungseinrichtungen/ Kindertagesstätten, soziale Einrichtungen, Friedhöfe)
- Freizeit und Tourismus (Freizeit- und Sporteinrichtungen, Erholungsstätten/ Touristische Ziele, Gastronomie)
- Verkehrliche Infrastruktur (Haltestellen ÖPNV; hier insbesondere Förderschiffahrt)
- Verbindung zwischen den Ortsteilen
- Verbindungen zu den Nachbargemeinden

Neben dem eigentlichen Radnetz tragen auch begleitende Maßnahmen zum gesamten Radverkehrssystem bei. Dazu gehört die Beschilderung einerseits, aber auch Fahrradabstellanlagen oder Service-Stationen andererseits. Eine durchgehende und korrekte Beschilderung des Radnetzes ist vorzunehmen und gegebenenfalls sind Ergänzungen und Aktualisierungen zu prüfen. Sichere und komfortable Abstellanlagen auch für Lastenräder gehören überdies zu einer attraktiven Radverkehrsnutzung dazu und werden aus diesem Grund im zugrundeliegenden Konzept bedarfsorientiert berücksichtigt.

⁴ Ausgangspunkt



1.3. Vorgehen und Beteiligungsverfahren

Das Amt Schrevenborn hat sich dazu entschieden ein Radverkehrskonzept in Eigenregie zu erstellen. Aufgrund der Mitgliedschaft bei dem Verein RAD.SH konnte das Amt dafür auf erfahrene und kompetente Unterstützung zurückgreifen.

Am 10.03.2022 fand eine erste Auftaktveranstaltung unter der Moderation von RAD.SH statt. Auf dieser Veranstaltung waren die zwei Bürgermeister und die Bürgermeisterin, der Amtsvorsteher sowie einige Mitglieder der Arbeitsgruppen anwesend. In der Veranstaltung wurde die Vorgehensweise vorgestellt und der Zeithorizont abgestimmt. Das Vorgehen ist nachfolgend kurz dargestellt:

1. Bestandsaufnahme
2. Beteiligungsverfahren
3. Bewertung des IST-Zustandes
4. Definition des Radverkehrsnetzes
5. Weiterentwicklung vorhandener Ansätze und Planungen
6. Entwicklung einer Gesamtstrategie für den Radverkehr
7. Maßnahmenentwicklung zur Förderung des Radverkehrs
8. Beurteilung der Maßnahmen
9. Maßnahmen-Priorisierung

Für jede Gemeinde wurde zunächst ein sogenannter Zustandsbericht erstellt, um den Zustand der Hauptverkehrsachsen zu dokumentieren. Die kurze Bestandsaufnahme wurde im Wesentlichen im Mai 2022 für die Hauptverkehrsachsen durchgeführt.

Um die ortskundige Bevölkerung und interessierte Akteure am Konzept zu beteiligen, wurde vom 15. März 2022 bis 30.04.2022 eine Online-Beteiligung zum Thema Radverkehr im Amtsgebiet des Amtes Schrevenborn durchgeführt, welche zum Ziel hatte, Gefahrenstellen, bestehende und fehlende Radverkehrsverbindungen, aber auch den Bedarf an Abstellanlagen und sonstigen Ideen oder Mängeln aufzuzeigen. Die Meldungen wurden anhand einer Karte verortet und von den Bürger*innen zum Teil mit Bildern der Situation vor Ort hinterlegt. Über dieses Format wurden im gesamten Amtsgebiet 207 Ideen exklusive weiterer Kommentare bzw. Zustimmungen oder Ablehnungen angelegt und viele Hinweise zu Mängeln und Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Abbildung 1 verdeutlicht die prozentuale Anzahl an gemeldeten Gefahrenstellen mit 59 % im gesamten Amtsgebiet. Dieser Wert verdeutlicht die Sichtweise der Teilnehmenden und spiegelt den Handlungsbedarf wider.

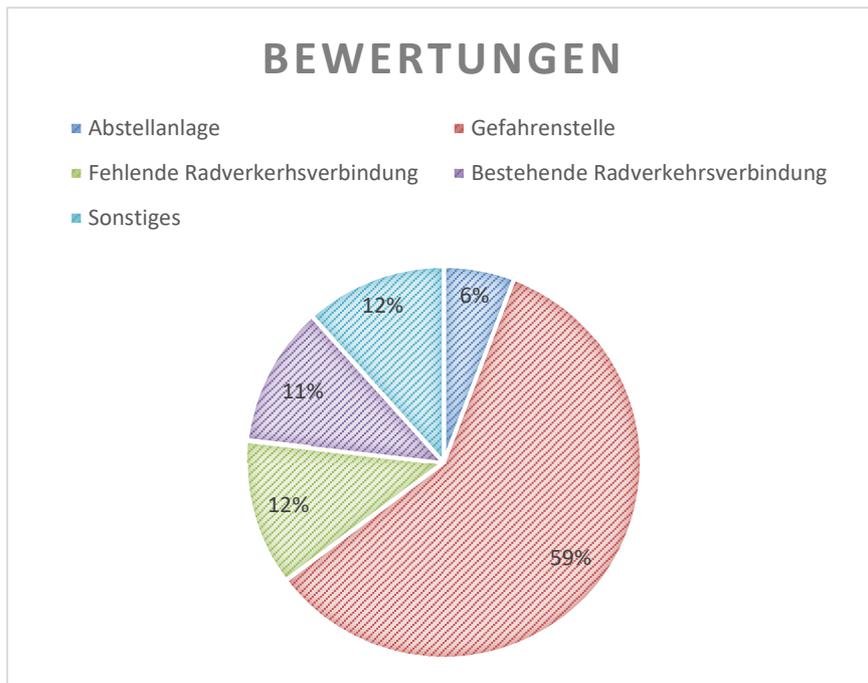


Abbildung 1 Ergebnis der Bürgerbeteiligung

Eine Übersicht der gemeldeten Vorschläge und Hinweise ist als Anlage beigefügt. Unabhängig von der durchgeführten Online-Beteiligung, gibt es im Amt Schrevenborn dauerhaft einen Mängelmelder, bei welchem vorgefundene Mängel das ganze Jahr über verortet, beschrieben und an die Amtsverwaltung gemeldet werden können. Der Mängelmelder ist unter dem nachfolgenden Link zu finden: <https://www.amt-schrevenborn.de/Amt-Gemeinden/Mängelmelder>.

Neben den Bürger*innen trugen für das Konzept gebildete Arbeitsgruppen, bestehend aus Vertreter*innen der Selbstverwaltung, welche in Teilen vor Beginn des Radverkehrskonzeptes bereits getagt hatten, und weitere wichtige Akteure wie der Kinder- und Jugendbeirat, der Seniorenbeirat, Ortsmarketingbeirat, sofern in den jeweiligen Gemeinden vorhanden, sowie z.B. der lokale ADFC einen Teil zum Radverkehrskonzept bei. In jeweils zwei bis drei Workshops pro Gemeinde wurden zunächst Ideen und Maßnahmen gesammelt und anschließend diskutiert. Die Kommentare der Bürger*innen aus der Online-Beteiligung wurden gebündelt in den Workshops präsentiert, diskutiert und gemeinsam ausgewertet. In den Gemeinden Heikendorf und Schönkirchen wurde der jeweils 2. Workshop durch eine kurze Befahrung durch Gemeindeteile begonnen.

Abschließend wurden die in den Workshops gesammelten Maßnahmen in kurz-, mittel- und langfristig sortiert und anschließend priorisiert. Es handelt sich bei den Maßnahmen lediglich um festgestellte Handlungsbedarfe, welche nach Abschluss des Radverkehrskonzeptes von einem Planungsbüro begutachtet und im Detail geplant werden müssen. Die abschließende Priorisierung wurde anhand eines Punkteverfahrens in den einzelnen Gemeinden durchgeführt und ist in der Anlage II Maßnahmenplan dargestellt.

Der ausgearbeitete Maßnahmenplan nebst Konzept wurde in der Gemeindevertretung der Gemeinde Mönkeberg am xx.xx.2022 beschlossen. Eine Beschlussfassung der Gemeindevertretung der Gemeinde Heikendorf erfolgte am xx.xx.2022. Und die Gemeindevertretung der Gemeinde Schönkirchen hat den Maßnahmenplan am xx.xx.2022 beraten und beschlossen.



2. Bestandsanalyse

2.1. Unfallanalyse

Von der Polizeidirektion Kiel wurde eine Auswertung der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb des Amtes Schrevenborn zur Verfügung gestellt. Berücksichtigt wurden alle polizeilich bekannt gewordenen Fälle der Jahre 2019, 2020 und 2021. Insgesamt wurden 68 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst, wobei zu beachten ist, dass die Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung in der Regel höher ist und viele Vorfälle nicht von der Polizei erfasst werden.

Insgesamt unterscheidet sich das Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung im Bereich des Amtes Schrevenborn nicht von den üblichen Phänomenen, die landesweit festzustellen sind. In erster Linie sind die Hauptverkehrsstraßen mit relativ hohem Verkehrsaufkommen betroffen. Im Seitenbereich der Straßen kommt es zu Konflikten mit Kraftfahrzeugen, die von Grundstücken ausfahren und zu Unfällen mit anderen Radfahrenden. Außerdem kommt es an den Kreuzungen und Einmündungen zu Konflikten zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und dem im Seitenraum befindlichen Radverkehr.

Die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden verteilen sich fast über das gesamte Amtsgebiet, wobei eindeutige Unfallschwerpunkte, an denen sich drei oder mehr Unfälle im Betrachtungszeitraum ereignet haben, nicht nachweisbar sind. Gewisse Häufungen ergeben sich im Gemeindegebiet von Mönkeberg entlang des Heikendorfer Weges und in Heikendorf, entlang der K51 weiterführend durch die Ortsmitte (Teichtor und Dorfstraße) Richtung Neuheikendorf (Neuheikendorfer Weg). Außerdem ist eine gewisse Häufung entlang der Schönberger Landstraße in Schönkirchen zu finden. Die nachfolgende Abbildung 2

verdeutlicht die Lage der polizeilich erfassten Unfälle von 2019 bis 2021.

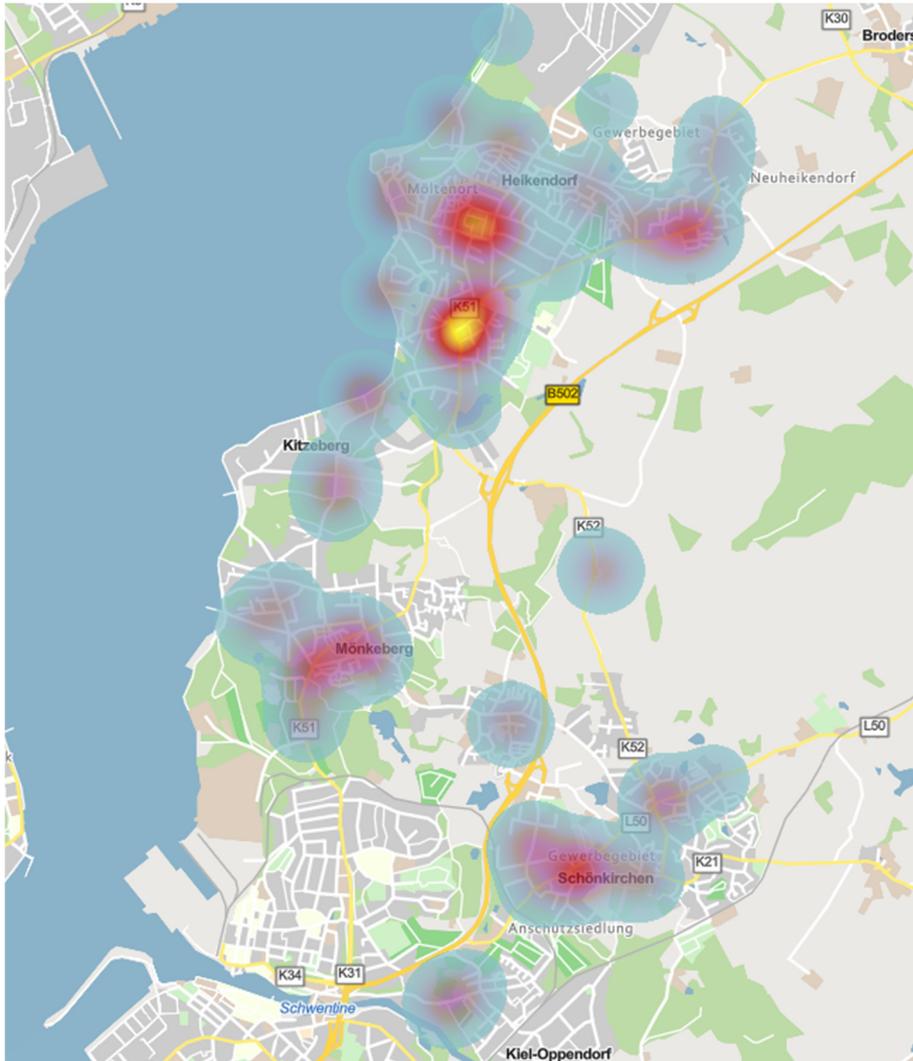


Abbildung 2 Lage der polizeilich erfassten Unfälle im Amtsgebiet für die Jahre 2019 bis 2021

Mit einem Anteil von rund 40 % bildet fehlerhaftes Abbiegen und Queren von Straßen und Kreuzungen das Schwergewicht bei den Unfallursachen. Weitere Informationen zu den Unfalltypen sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Tabelle 1 Unfalltypen im Amt Schrevenborn und den amtsangehörigen Gemeinden zusammengefasst in den Jahren 2019-2021

Unfalltyp	Mönkeberg	Heikendorf	Schönkirchen	Gesamt
Abbiegeunfall	2	3	2	7
Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	3	14	4	21
Fahrnfall	2	3	2	7
Unfall im Längsverkehr	3	9	2	14
Sonstiger Unfall	1	10	4	15
Unfall durch ruhenden Verkehr	0	1	2	3
Überschreiten Vorfall	0	1	0	1
Unfälle Gesamt	11	41	16	68

Mit rund 23 % verunglücken erstaunlich viele Radfahrende ohne Fremdeinwirkung. Im Vordergrund stehen hier das Abkommen von der Fahrbahn oder vom Radweg, verbunden mit einem Sturz vom Fahrrad sowie Stürze mit Alkoholeinfluss des Radfahrenden.



Fast alle polizeilich erfassten Unfälle sind mit Verletzungen verbunden, wobei keine Todesfälle zu verzeichnen waren und schwere Verletzungen, bis auf das Jahr 2019 relativ selten auftraten. Die genaue Aufteilung zwischen den Gemeinden ist der Tabelle 2 zu entnehmen. Bei den Unfallbeteiligten auf Seiten der Radnutzenden gibt es eine signifikante Häufung bei den älteren Menschen (älter als 60 Jahre) und bei den Jugendlichen (jünger als 15 Jahre). Die Anzahl der in Unfälle verwickelte Pedelecs oder E-Bikes nimmt überdies sukzessive zu.

Grundsätzlich sollte aus Sicht der Polizeidirektion Kiel der Radverkehr innerorts, wo immer möglich, innerhalb der Fahrbahn in der Nähe des Kfz-Verkehrs geführt werden. Auf diese Weise bleibt der Radverkehr in der Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer ständig präsent.

Die Führung in unmittelbarer Nähe der Grundstückzufahrten stellt ein erhöhtes Risiko dar. Dies gilt insbesondere, wenn der Radverkehr linksseitig geführt wird und bei stark frequentierten gewerblichen Grundstückzufahrten. Die Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung linksseitig und das Befahren von Gehwegflächen sollte aus diesem Grund vermieden werden. Sofern die Platzverhältnisse nicht ausreichen, sollte die Führung des Radverkehrs auf parallel verlaufenden Straßen und Wegen in Betracht gezogen werden.

Tabelle 2 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Amt Schrevenborn in den Jahren 2019, 2020 und 2021

	2019	2020	2021	Gesamt
Amt Schrevenborn	20	25	23	68
Leichtverletzte	15	26	21	62
Schwerverletzte	6	0	1	7
Heikendorf	10	14	17	41
Leichtverletzte	8	14	15	37
Schwerverletzte	3	0	1	4
Mönkeberg	2	7	2	11
Leichtverletzte	2	7	2	11
Schwerverletzte	0	0	0	0
Schönkirchen	8	4	4	16
Leichtverletzte	5	5	4	14
Schwerverletzte	3	0	0	3

2.2. Bestandsaufnahme und Handlungsbedarf der Radverkehrsanlagen im Amt Schrevenborn

2.2.1 Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte

Bestandsaufnahme

An der Radverkehrsinfrastruktur im Amt Schrevenborn wurden in den zurückliegenden Jahren nur geringe Arbeiten im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten durchgeführt, eine explizit geplante Förderung des Radverkehrs hat nicht stattgefunden.

Im Nachfolgenden werden die bestehenden, übergeordneten Hauptverbindungen des Alltagsverkehrs im Amtsgebiet genannt:

- Neuheikendorfer Weg – Teichtor – Hegeholz – Heikendorfer Weg – Langer Rehm (Kiel)
- Stubenrauchstraße – Am Eksol – Dorfstraße – Mönkeberger Weg – Schönhorster Straße
- Schönberger Landstraße – Landgraben



- Teichtor – Schrevenborner Weg – Heikendorfer Weg
- Neuheikendorfer Weg – Lehmkamp – Heikendorfer Weg

Die im Anhang I befindliche Karte zeigt das Radroutennetz mit den zentralen Radrouten und Zielpunkten.

Auf den anderen, nicht im Radroutennetz erfassten Strecken ist das Radfahren selbstverständlich, wo es die Straßenverkehrsordnung erlaubt, auch möglich. Mit diesem Netz sollen jedoch die Hauptrouten markiert werden, auf die sich die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes fokussieren.

Aus der Karte wird deutlich, dass der überwiegende Teil der Ortschaften und Siedlungsgebiete an das Radroutennetz angeschlossen ist. Lediglich in Schönkirchen fehlen zum Teil adäquate Anbindungen an die umliegenden Ortschaften. Des Weiteren gibt es weitere Lücken, auf welchen der Radverkehr noch nicht optimal geleitet wird oder Umwege gefahren werden müssen. Ferner ist auch die Fahrbahnqualität durchschnittlich nur befriedigend und zu Teilen als mangelhaft zu bewerten. Somit besteht zumindest mittelfristig Handlungsbedarf im Bereich der Unterhaltung. Die Radverbindungen im Amt Schrevenborn bestehen überwiegend aus kombiniert genutzten Geh- und Radwegen, aber auch aus zahlreichen Gehwegen mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“⁵. Reine Radwege sind im Amtsgebiet nicht ausgewiesen. Auch Fahrradschutzstreifen sind im Amtsgebiet bisher nicht zu finden, auch wenn diese einfache und relativ kostengünstige und effiziente Maßnahmen zur Förderung und Sicherheit des Radverkehrs darstellen. Die kombinierten Geh- und Radwege sind in der Regel benutzungspflichtig. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht kann ebenfalls zu einer spürbaren Verbesserung des Netzes führen. Wo dies möglich ist, kann der Radfahrende von den schmalen Wegen auch auf die Fahrbahn geführt werden. Die Geh- und Radwege sind in der Regel im Amtsgebiet nicht breiter als 2,50 m und in Bezug auf den Fahrkomfort und die Sicherheit verbesserungswürdig. An Ausfahrten, Radwegefurten oder dem Ende von Radwegen fehlen oftmals deutliche Markierungen, dass Rad Fahrende den Weg kreuzen.

⁵ Vgl. Abb. 3 Erläuterung zu wichtigen Radverkehrszeichen

Verkehrszeichen	Bedeutung
	<p>Zeichen 241 - Getrennter Rad- und Fußweg</p> <p>Hier gibt es für Radfahrer und Fußgänger einen eigenen Bereich. Da die Trennung nur in einer farblichen Kennzeichnung des Bodens oder in einer Trennlinie besteht, können sich Radler und Fußgänger gefährlich nahe kommen.</p>
	<p>Zeichen 237 - Sonderweg für Radfahrer</p> <p>Bei diesem Verkehrsschild handelt es sich um einen reinen Radweg, der nur von Radfahrern benutzt werden darf.</p>
	<p>Zeichen 239 - Gehweg</p> <p>Der Weg darf nur als Gehweg von Fußgängern genutzt werden. Es handelt sich hier um einen Sonderweg für Fußgänger.</p>
	<p>Zeichen 240 - Gemeinsamer Fuß- und Radweg</p> <p>Hier müssen sich die Radfahrer mit den Fußgängern die gesamte Wegfläche teilen. Dabei haben die Radfahrer jedoch nicht freie Bahn. Auf Fußgänger muss Rücksicht genommen werden.</p>
	<p>Zeichen 239 - Fußweg mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer Frei)</p> <p>Dieser Gehweg darf von Radfahrern mit besonderer Rücksicht auf die Fußgänger benutzt werden. Der Radfahrer kann bei diesem Verkehrszeichen auch die Straße benutzen!</p>

Abbildung 3 Erläuterung wichtiger Radverkehrszeichen

Handlungsbedarf

Im Zuge der Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der Arbeitsgruppen wurden im Wesentlichen die nachfolgenden, allgemeinen *Handlungsbedarfe* im Radroutennetz deutlich:

- Knotengestaltung ist nicht radverkehrsfreundlich und bietet Gefahrenpotenziale
- Qualität der vorhandenen Radwege (normgerecht) ist verbesserungswürdig (bspw. Fahrbahnbelag (zahlreiche Wurzelaufbrüche), ggf. Ersatz / Ergänzung durch breite Schutzstreifen mit Markierung am rechten Fahrbahnrand (wo Straßenbreiten es zulassen))
- Bisher fehlt eine gezielte Radverkehrsplanung, Lücken im Radroutennetz sollten geschlossen werden
- Barrierefreie Überleitungen auf Geh- und Radwege (Bordsteinabsenkung, Bitumenkeil, Drängelgitter) fehlen vielfach
- Fehlende oder unübersichtliche Führungswechsel und Überquerungsstellen für Radfahrende
- Sicherheit bei Ausfahrten sollte erhöht werden (bspw. Markierungen an stark frequentierten und schlecht einsichtigen Bereichen)
- Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen im Amtsgebiet (Ziel: Einheitliche Regelung)

Neben den festgestellten Defiziten und Handlungsbedarfen weist das Amtsgebiet eine Reihe positiver Merkmale der Radverkehrsführung auf, welche es gezielt zu stabilisieren und



weiterzuentwickeln gilt. So ist das Siedlungsgefüge zwischen den Gemeinden, insbesondere Heikendorf und Mönkeberg durch relativ kurze Entfernungen gekennzeichnet und somit gut für den Radverkehr geeignet. Die touristisch attraktiven Routen mit guter Beschilderung insbesondere entlang der Förde, aber auch in der naturnahen Umgebung bieten der Bevölkerung vor allem in der Freizeit eine gute Naherholung.

Die Beleuchtung spielt bei Radverkehrsanlagen nicht nur innerorts überdies eine wichtige Rolle, denn gut ausgeleuchtete Weg sind für viele Menschen die Voraussetzung dafür, eine Strecke auch in der Dämmerung oder bei Dunkelheit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Eine gute Beleuchtung trägt zur Verkehrssicherheit bei, erhöht den Fahrkomfort und ist damit elementar für ein Alltagsradverkehrsnetz.

2.2.2 Knotenpunkte

Bestandsaufnahme

Im Amtsgebiet gibt es acht wichtige Knotenpunkte. Diese weisen im Amtsgebiet teilweise noch keine radverkehrsfreundliche und sichere Verkehrsführung aus. Die Knotenpunkte 1,3, 4 und 7 sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet und auf diese Weise zu überqueren. Sichere Knotenpunkte sind essenzieller Bestandteil eines guten Radnetzes. Die unten genannten Knotenpunkte sollten im Sinne der Sicherheit und Übersichtlichkeit umgestaltet werden. Vielmals ist eine Umsetzung eines Kreisverkehrs nur möglich, sofern ausreichend Platzbedarf besteht, anderenfalls ist die Kreuzung an die Gegebenheiten vor Ort anzupassen und umzugestalten. Auch bei der Umsetzung eines Kreisverkehrs gibt es im Sinne des Radverkehrs zahlreiche Vorgaben zu beachten.

Handlungsbedarf

Bezogen auf die zentralen Knotenpunkte wurden die nachfolgenden Aspekte als wesentliche Handlungsbedarfe identifiziert:

- Radverkehrsführung an Knotenpunkten umgestalten (z.B. mittels Kreisverkehr= eindeutige Radverkehrsführung oder Sichtbarmachen der Radverkehrsführung an Knotenpunkten mittels Markierungen)
- Querung von Hauptstraßen auf den Hauptradrouten fahrradfreundlicher gestalten (bspw. Vorfahrt für Radverkehr prüfen, Sichtbarkeit der Rad Fahrende verbessern)

Die folgenden, entscheidenden Knotenpunkte/ Kreuzungen liegen im Amtsgebiet, wovon die Nummern 1 bis 5 in den nachfolgenden Abschnitten zu den Gemeinden jeweils kurz betrachtet werden.

1. Heikendorf: Tobringer/ Neuheikendorfer Weg/ Lehmkamp
2. Heikendorf: Dorfstraße/ Laboer Weg/ Dreangel/
3. Heikendorf: Teichtor/ Schrevenborner Weg/ Hegeholz/ Kitzberger Straße
4. Mönkeberg: Heikendorfer Weg/ Am Eksol/ Gänsekrugredder
5. Mönkeberg: Heikendorfer Weg/ Kattenbek/ Grüne Kante
6. Schönkirchen: Schönberger Landstraße/ Augustental
7. Schönkirchen: Schönberger Landstr./ Heikendorfer Weg/ Mühlenstraße
8. Schönkirchen: Mühlenstraße/ Augustental/ Dorfstraße

Die nachfolgende Abbildung zeigt ein Beispiel für eine Musterlösung von RAD.SH für einen kompakten Kreisverkehr mit einer bevorrechtigten Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts.

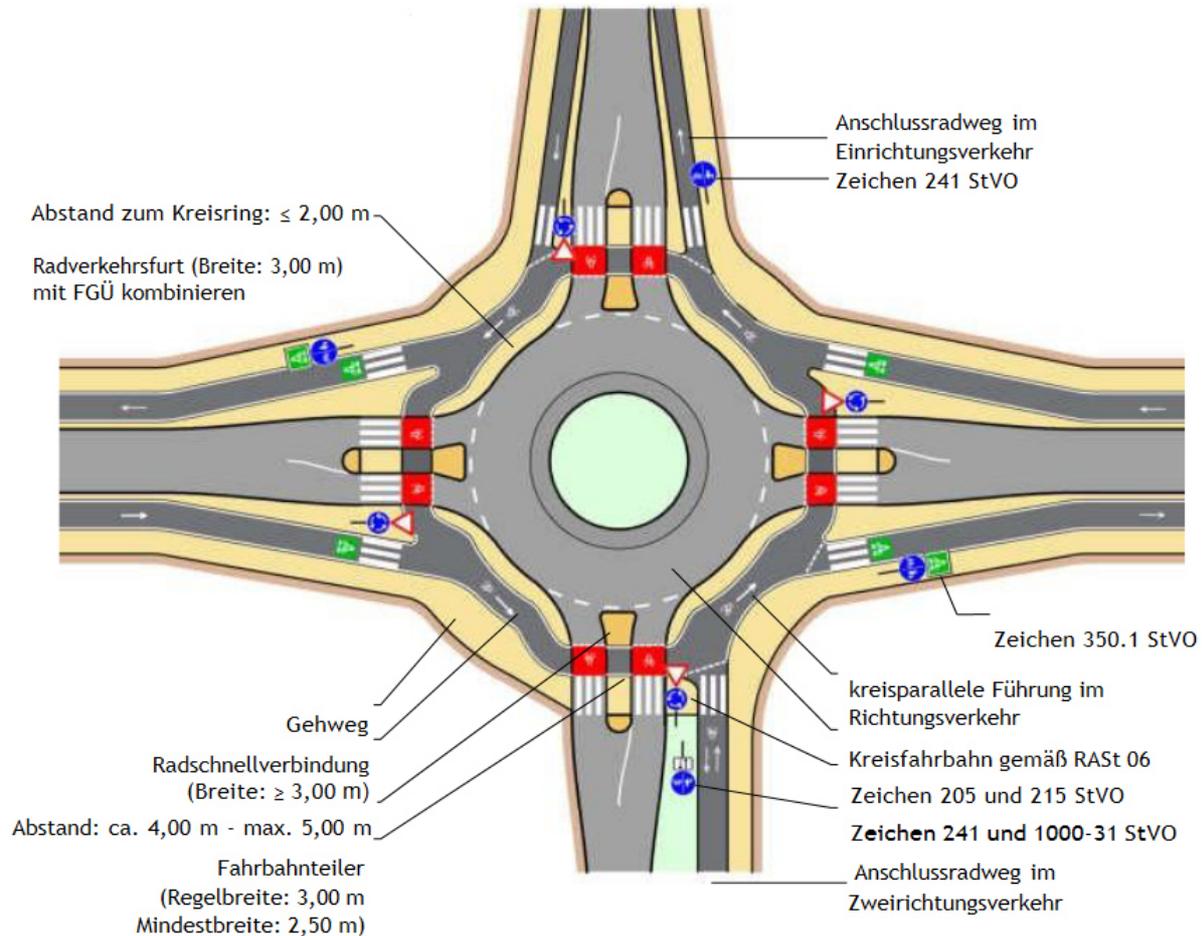


Abbildung 4 Musterlösung Kreisverkehr⁶

2.2.3 Wegweisung

Um die Präsenz des Radverkehrs und damit die Sicherheit zu erhöhen, muss der Radverkehr gebündelt auf den vorgesehenen Radrouten fahren. Dafür ist eine Wegweisung und Kommunikation dieser Routen unerlässlich.

Bestandsaufnahme

Das Amt Schrevenborn bietet mit dem (Rad-)Wanderweg „Schrevenborner Rund“ eine attraktive 30-km lange Verbindung zwischen den Gemeinden des Amtes Schrevenborn und stellt Anschlüsse in Richtung Kiel und Laboe her. Das „Schrevenborner Rund“ führt entlang der lebendigen Kieler Förde, der Schwentine und durch das hügelige Ackerland. Die Freizeit- und Tourismusroute basiert auf dem 2020 eingeweihten Wegeleitsystem, welches Gästen per ansprechender und detaillierter Beschilderung eine Orientierung innerhalb der Urlaubsregion bietet. Diese Route soll in den nächsten Jahren weiter zu einer Erlebnisroute mit ergänzenden Informations- und Serviceangeboten ausgebaut und vermarktet werden. Die entsprechenden

⁶ Musterlösungen für Radverkehrsanlagen - Arbeits- und Diskussionspapier, Rad.SH, 2021, Musterblatt RV-16.

GPS-Daten können über einen QR-Code unter anderem von der Amtshomepage heruntergeladen werden.



Abbildung 5 Verlauf des Schrevenborner Runds sowie weiterer touristischer Routen

Handlungsbedarf

Die aktuelle Radverkehrswegweisung im Amtsgebiet ist insbesondere aus touristischer Sicht als gut zu bezeichnen. Diese wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, beinhaltet aber nicht immer die schnellsten und direktesten Verbindungen, welche für den Alltagsradverkehr von Bedeutung sind. Leichte Defizite bestehen aus diesem Grund bei der Wegweisung des Alltagsroutennetzes. Außerdem ist es erforderlich, dass die übergeordneten Wegweisungen des Kreises Plön mit denen des Amtes zusammenpassen, um eine eindeutige Beschilderung zu erhalten.



Abbildung 6 Beschilderung mit Hinweis zur Routenführung des Schrevenborner Rundes



Abbildung 7 Logo Schrevenborner Rund, welches auf die Route verweist

2.2.4 Abstellen

Abstellmöglichkeiten sind ein Kernelement für eine gute Radverkehrsinfrastruktur. An allen öffentlichen Zielpunkten müssen genügend und sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden sein, um das Radfahren attraktiv zu gestalten. Insbesondere zur Anbindung des Radverkehrs an andere Verkehrsmittel sind Parkmöglichkeiten unerlässlich. Um die täglichen Arbeits- und Schulwege mit dem Rad zurücklegen zu können, müssen an Arbeitsstätten und an Schulen umfangreiche Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Nicht zuletzt sind auch die Freizeiteinrichtungen mit ausreichenden Abstellplätzen auszustatten.

Gerade mit Blick auf immer höherwertigeren Fahrräder und Pedelecs erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Die jeweiligen Anforderungen variieren, je nach Ort und Dauer, an denen das Rad abgestellt wird.

Die folgenden Anforderungen werden heutzutage an Abstellmöglichkeiten gestellt:

- Diebstahlsicherheit (Rahmen anschließbar) und Schutz vor Vandalismus
- Witterungsschutz
- Standsicherheit (Anlehnen des Rahmens)
- Vielseitigkeit (für alle Radtypen geeignet)
- Leichte und schnelle Erreichbarkeit (barrierefrei, Nähe zum Ziel)

Bestandsaufnahme

In allen drei Gemeinden, aber insbesondere in Heikendorf wurde deutlich, dass die Fahrradabstellmöglichkeiten in Umfang und Qualität verbesserungswürdig sind. Insbesondere wird bemängelt, dass es viele Vorderradklemmen gibt, welche kein zeitgemäßes und sicheres

Anschließen (Keine Standsicherheit und wenig Diebstahlschutz) der hochwertigen Fahrräder erlauben. Insbesondere im Bereich der Strände gibt es immer noch viele „Wildparker“. Überdachte Abstellplätze sind im Amtsgebiet nur in einer geringen Anzahl vorhanden, z.B. bei den Supermärkten. Fahrradsammelgaragen, Fahrradboxen oder Fahrradstationen gibt es bisher ebenfalls nicht. Es überwiegen vielmehr die klassischen Kieler Fahrradanhängerbügel oder lediglich Vorderradklemmen.

Das Verkehrskonzept der Ortsmitte im Rahmen der Städtebauförderung bestätigt den Handlungsbedarf. Es gibt ein überwiegend dezentral verteiltes Angebot an Fahrradparkplätzen in der Ortsmitte von Heikendorf. Bei den durchgeführten Beobachtungen zum Fahrradparken wurde jedoch an verschiedenen Schwerpunktbereichen (Einzelhandel, Bushaltestellen) des Öfteren ein Mangel an ausreichend vielen und ausreichend guten Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum bzw. im öffentlich zugänglichen privaten Raum festgestellt.⁷

Die konkreten *Handlungsbedarfe* zu Abstellmöglichkeiten werden ausführlich im Maßnahmenplan im Anhang II unter der Kategorie Abstellanlage dargestellt. Im Amtsgebiet werden derzeit zahlreiche Baumaßnahmen z.B. Erweiterung des Schulzentrums im Augustental oder die Erneuerung von Strandpromenaden in Mönkeberg und Heikendorf durchgeführt. In diesem Zuge wird bereits der erhöhte Bedarf zum Abstellen von Fahrrädern berücksichtigt.

Beispiele für sichere Fahrrad Abstellmöglichkeiten:



Abbildung 8 bikeandride basic plus © bikeandride (links) und lambda © K.Bergmann (rechts)

2.2.5 Bikesharing

Das Bikesharing hat viele positive Effekte, stärkt den nachhaltigen Alltagsverkehr und schafft eine neue, kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum Pkw. Insbesondere an Mobilitätsstationen und zentral verorteten Standorten ist ein adäquates Angebot zur flexiblen Nutzung eines Fahrrades von Vorteil. Des Weiteren ist der Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems im Masterplan Mobilität der KielRegion ein elementares Schlüsselement.

⁷ Verkehrskonzept Ortsmitte und Verkehrsuntersuchung Neuer Schulstandort, Argus Stadt- und Verkehrsplanung, 2017, S. 25.



Abbildung 9 Station der Sprottenflotte

Bestandsaufnahme

Die Sprottenflotte, das Bikesharing-System in der KielRegion ist ebenfalls an mehreren Standorten im Amt Schrevenborn vertreten. In Mönkeberg wurde im Jahr 2019 am Strand im Bereich des Fähranlegers die erste Fahrrad-Station der „Sprottenflotte“ in Betrieb genommen. Zwei weitere Stationen sind ebenfalls seit 2019 in Schönkirchen vor dem Gemeindebüro in der Mühlenstraße und in Heikendorf auf der Brücke am Möltenorter Dampferanleger zu finden. In Heikendorf wurde im Jahr 2021 eine weitere Sprottenflottenstation in der Ortsmitte auf dem Dorfplatz eingerichtet. Des Weiteren befindet sich angrenzend an Schönkirchen in Kiel-Oppendorf an der Bahnhaltestelle eine Station der Sprottenflotte.

Handlungsbedarf

Das Angebot der Sprottenflotte wird vor allem in der Gemeinde Schönkirchen als nicht ausreichend angesehen, denn im Gewerbegebiet, z.B. zur Erreichung des Arbeitsplatzes, und am zukünftigen Bahnhof, in Kombination mit einer Mobilitätsstation, wird eine Ausweitung gewünscht.

2.3. Radverkehrsnetz

Das Radroutennetz wurde mit dem Ziel konzipiert, die Gemeinden des Amtes sowie die angrenzende Stadt Kiel und weitere umliegenden Gemeinden mit ihren Versorgungsfunktionen anzubinden sowie auch die Anbindung an die Ortsteile zu berücksichtigen. Einbezogen wurden dabei sowohl die alltäglichen Belange als auch die Belange des Freizeitradverkehrs⁸. Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung eines Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden,
- eine Wegweisung für den Radverkehr erfolgen und
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung eines Radroutennetzes ganz wesentlich zur Attraktivitätssteigerung und Sicherung des Radverkehrs bei und ist somit die zentrale Grundlage einer jeden Radverkehrsförderung. Ein Radroutennetz ist dabei aber immer nur als die empfohlene Verbindung zu betrachten, die dem Radverkehr möglichst optimalen

⁸ Der Freizeitverkehr beinhaltet jenen Verkehr, der im Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (für Erholung und Abwechslung) z.B. zum Sport, zum Restaurant, zu kulturellen Begegnungsstätten etc. entsteht. Zum Freizeitverkehr gehört in diesem Zusammenhang aber auch der Naherholungstourismus.



Fahrkomfort und Sicherheit bietet. Den Radfahrern stehen auch weiterhin alle Fahrbeziehungen und Nebenstraßen offen. Das ausgearbeitete Radverkehrsnetz ist im Anhang I dargestellt.

In den folgenden drei Unterkapiteln wird kurz auf einen Teil der wesentlichen Verbindungen der drei amtsangehörigen Gemeinden zu den umliegenden Kommunen und zusätzlich auf die wichtigsten Knotenpunkte eingegangen.

2.3.1 Gemeinde Mönkeberg – Radverkehrsnetz

Die Gemeinde Mönkeberg gehört in ihrer Gemeindefunktion zum Verdichtungsraum um Kiel und liegt auf der Siedlungsachse Kiel - Laboe. Mönkeberg ist auf dieser Achse als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen. Die Siedlungsschwerpunkte sollen dieser Zielsetzung durch die Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen sowie die Bereitstellung entsprechender Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen gerecht werden. Die Gemeinde Mönkeberg übernimmt dabei als nicht zentralörtlich eingestufte Gemeinde grundsätzlich nur die Versorgung der örtlichen Bevölkerung und keine überörtliche Versorgungsfunktion.

Bei der Planung des Haupttroutennetzes spielen die Verbindungen zwischen den Gemeinden eine zentrale Rolle, da sich dort die Hauptverkehrsströme bündeln. Zudem sind diese Routen in der Gemeinde Mönkeberg auch Teil der zu sichernden Schulwege. Trotz dessen dass Mönkeberg die flächenmäßig kleinste, aber bevölkerungsdichteste Gemeinde im Amtsgebiet darstellt, stellen sich hier bedeutende Verbindungen auch für die Nachbargemeinden dar. In der Straße Am Eksol befindet sich der einzige Vollversorger mit angeschlossener Bäckerei. Im weiteren Verlauf der Dorfstraße ist derzeit die Freiwillige Feuerwehr und angrenzend das Gemeindebüro Mönkeberg angesiedelt. In unmittelbarer Nähe in der Ortsmitte, welche den Sportverein nebst Sportplatz, Turnhalle und die Aula miteinschließt, befinden sich die Grundschule an der Bake und der evangelische Kindergarten. Der Strand in Mönkeberg mit dem Sportboothafen und insbesondere der Fähranleger stellen weitere zentrale Anlaufstellen im Gemeindegebiet dar. Diese und weitere wichtige Quellen und Ziele innerhalb der Gemeinde Mönkeberg sind bei der Netzplanung zu integrieren und mit besonderer Aufmerksamkeit betrachten.

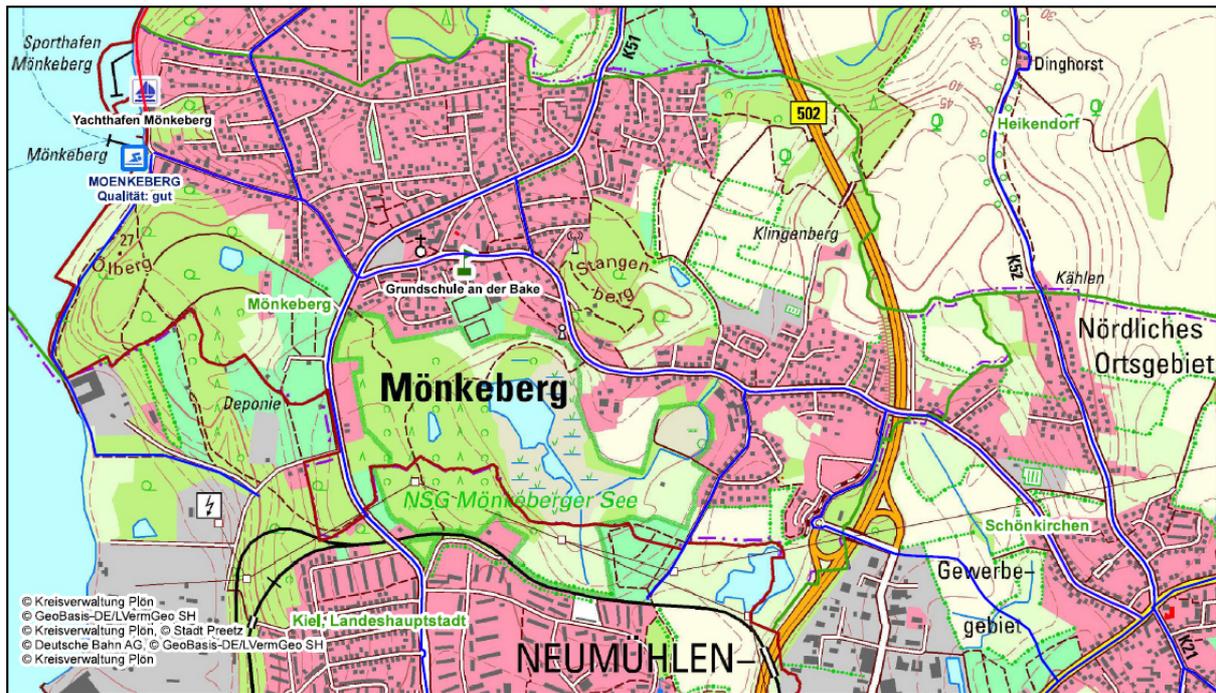


Abbildung 10 Radrouten in der Gemeinde Mönkeberg

Die Hauptverbindungen von der Gemeinde Mönkeberg in die umliegenden Gemeinden werden im nachfolgenden kurz erläutert:

Aus Mönkeberg führen
drei Verbindungen nach Kiel,
1. Langer Rehm/ Heikendorfer Weg (Variante Mitte)
2. Specken/ Königsmoor (Variante Ost)
3. Entlang Fördeufer/ Hasselfelde (Variante West)
zwei Verbindungen nach Schönkirchen und
4. Dorfstraße/ Mönkeberger Weg
5. Hegerade Kreisel Richtung Pahlblöken
drei Verbindungen nach Heikendorf.
6. Heikendorfer Weg übergehend in Hegeholz K51 (Sog. Kitzberger Kurven)
7. „Entlang“ der Kieler Förde (Ostseeküstenradweg/ Fördewanderweg)
8. Kitzberger Weg übergehend in Drosselhorn

Zu 1. Langer Rehm/ Heikendorfer Weg (Variante Mitte):

Bei dem Heikendorfer Weg, welcher eine entscheidende Hauptverkehrsachse darstellt und Mönkeberg südlich mit Kiel und nördlich mit Heikendorf verbindet, handelt es sich um einen beidseitigen, kombinierten Geh- und Radweg mit einer Länge von 1,68 km auf Mönkeberger Gemeindegebiet. Auf einem Teilstück beginnend kurz nach der Kreuzung Gänsekrugredder/ Heikendorfer Weg/ Am Eksol bis zur Bushaltestelle „Am Eksol“ handelt es sich um einen Gehweg mit freier Radverkehrsnutzung. Die Breite variiert abschnittsweise zwischen 2 m bis 2,50 m. Straßenbaulastträger ist der Kreis Plön. Der Heikendorfer Weg wurde durch das Ingenieurbüro Levsen näher begutachtet und die Ausbaubreiten, Befestigungen, Randeinfassungen und Beschilderung aufgenommen und in Teilabschnitten dokumentiert.

Der aktuelle Ausbauzustand wird insgesamt mit gut bis befriedigend bewertet. Der Unterhaltungsbedarf für drei von vier Teilabschnitten wird als langfristig (15-20 Jahre)

eingestuft. Der Unterhaltungsbedarf für den Teilabschnitt 3, Am Eksol bis Grüne Kante, wird als mittelfristig (10-15 Jahre) eingestuft, da Rissbildungen in der Tragdeckschicht festgestellt wurden. Insbesondere im Bereich zwischen Am Eksol und Grüner Kante beträgt die Fahrbahnbreite teilweise nur 2 Meter. In diesem Bereich befindet sich auch ein Pflegeheim, welches eine erhöhte Aufmerksamkeit der Radfahrer erfordert (ab Heikendorfer Weg 80 bis zur Einmündung Am Eksol). Aus diesem Grund ist dieser Bereich als Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgeschildert, sodass Radfahrer auch auf die Fahrbahn ausweichen dürfen.

Des Weiteren stellt die Verbindung über den Heikendorfer Weg die schnellste Verbindung zwischen Mönkeberg und Kiel bzw. Mönkeberg und Heikendorf dar, weil sie die gradlinigste Führung aufweist und damit stark frequentiert ist. Die Radverbindung ist eine ideale Strecke für den Alltagsverkehr.



Abbildung 1 Heikendorfer Weg mit Blick auf die Kreuzung Am Eksol/ Gänsekurgredder (links), Heikendorfer Weg ab EDEKA (Mitte) und Heikendorfer Weg Höhe Stiller Winkel (rechts)

Zu 2. Specken/ Königsmoor (Variante Ost):

Die zweite Verbindung von Mönkeberg nach Kiel führt über die verkehrsberuhigte Anliegerstraße Söhren (Tempo-30-Zone), welche schließlich in die Straße Specken nach Kiel übergeht. Ab dem Kleingartenverein führt ein Schotterweg in Richtung Kiel, sodass der Handlungsbedarf sich nur in einem sehr geringen Maß auf das Mönkeberger Gemeindegebiet bezieht, denn der Abschnitt im Bereich der Gemeinde Mönkeberg ist bereits asphaltiert. Die Stadt Kiel hat bereits mit ersten Planungen begonnen und beabsichtigt den Nord-Süd-Wegeabschnitt als wassergebundene Oberfläche herzustellen. Der Bahnübergang soll barrierefrei hergestellt werden. Die Installation möglicher Beleuchtungseinrichtungen muss unter besonderer Berücksichtigung des Naturschutzes erfolgen und befindet sich derzeit in Abstimmung. Die Gemeinde Mönkeberg könnte im Falle einer Installation von Beleuchtungskörpern ebenfalls eine Beleuchtung auf ihrem Gebiet anschließen.

Die vorhandene Wegeverbindung Specken stellt eine attraktive, weil autofreie Verbindung für Fußgänger und Radfahrende zwischen der Nachbargemeinde Schönkirchen bzw. der LH Kiel dar. Nach und von Mönkeberg sind Einkaufs- und Schulverkehre z.B. zu den Schulen in Kiel-Dietrichsdorf und Wellingdorf die bekannten Fahrzwecke. Darüber hinaus ist dies eine frequentierte Freizeitroute.



Diese Strecke ist außerdem im nördlichen Abschnitt als Teil des Schrevenborner Runds ausgewiesen. Diese Verbindung stellt somit sowohl eine Alltags- als auch eine Freizeit-Route dar.

Zu. 3. Hasselfelde (Variante West):

Die dritte Verbindung von Mönkeberg nach Kiel führt vom Gänsekrugredder entlang des Fördeufers (Strandweg) vorbei an der Ölpier und mündet schließlich auf Kieler Stadtgebiet an der Straße Zum Kesselort. Es handelt sich um eine touristische Route. Der Abschnitt zwischen Zum Kesselort und Strandweg weist derzeit ausgeprägte Defizite in Bezug auf die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges auf. Die nutzbare Breite ist deutlich kleiner als 2,5 m. Außerdem handelt es sich um einen wassergebundenen Weg mit wucherndem Grünbewuchs. Dieser Abschnitt gehört zu den unattraktivsten Abschnitten des gesamten östlichen Fördeuferweges und ist weder Bestandteil des Fördewanderweges noch des Ostseeküstenradweges. Hier besteht schließlich der Bedarf einer Aufwertung um die Lücke im regionalen Radverkehrsnetz zu schließen.

Diese drei Radverkehrsverbindungen und Varianten, welche über den sog. „Lückenschluss Kiel-Mönkeberg“ von Mönkeberg nach Kiel verlaufen sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen:

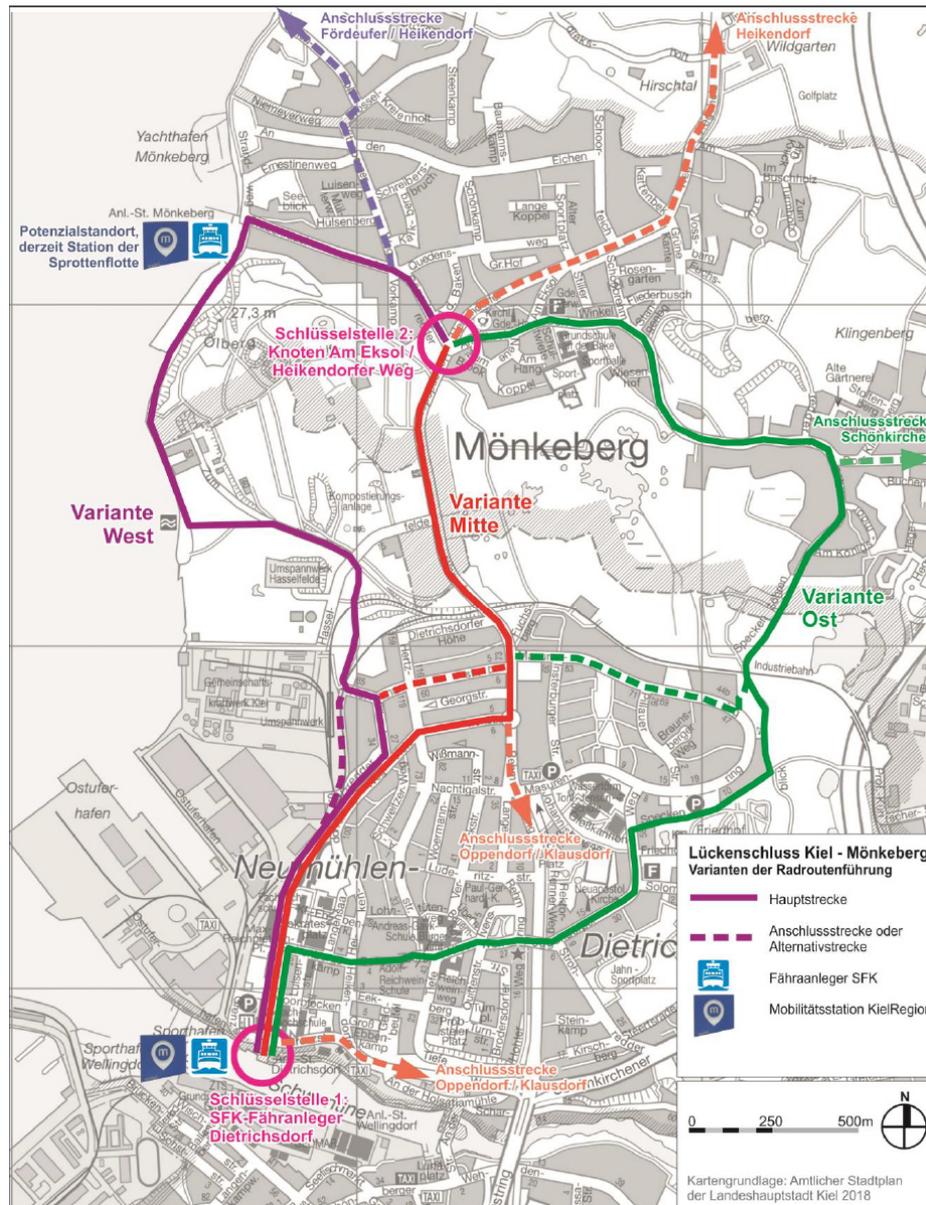


Abbildung 11 Übersichtsplan zu den Varianten der Radroutenführung im Zuge des sog. Lückenschlusses

Zu 4. Dorfstraße/ Mönkeberger Weg:

Neben der genannten Hauptverkehrsachse, dem Heikendorfer Weg K51, welche Mönkeberg direkt mit Kiel und Heikendorf verbindet, ist die Querverbindung über die Straße Am Eksol, welche schließlich in die Dorfstraße übergeht und weiter nach Schönkirchen führt, von zentraler Bedeutung im Alltags-Radwegenetz von Mönkeberg.

Die Querverbindung von der Kreuzung bis zum Ende der Dorfstraße auf Mönkeberger Gemeindegebiet besitzt eine Länge von ca. 1,8 km und führt vorbei an bedeutenden Einrichtungen des täglichen Lebens wie dem Vollversorger Edeka, der evangelischen Kirche, der Grundschule an der Bake, bei welcher auch der Sportverein angesiedelt ist und dem Gemeindebüro Mönkeberg. Aufgrund der Lage der Grundschule ist die Dorfstraße auch von zentraler Bedeutung für den Schülerverkehr.

Knotenpunkt Gänsekrugredder/ Am Eksol/ Heikendorfer Weg:

Die Kreuzung Gänsekrugredder/ Am Eksol/ Heikendorfer Weg ist für die Betrachtung der Netzqualität von besonderer Bedeutung, da diese zentral in der Gemeinde Mönkeberg verortet und stark frequentiert ist. Der Straßenknoten Am Eksol bildet nicht nur von Süden her den direkten „Eingang“ zur Gemeinde Mönkeberg, sondern übernimmt auch eine wichtige Verteilerfunktion bzw. Schnittstelle im regionalen und gemeindlichen Radverkehrsnetz. Er liegt in unmittelbarer Nähe zur Grundschule, zu Einkaufsangeboten und zur Kirche und bildet sowohl eine zentrale Schnittstelle zur Feinerschließung des Gemeindegebietes als auch eine potenzielle Weiterführung Richtung Heikendorf. Außerdem schließt hier mit dem Straßenzug Gänsekrugredder – Stubenrauchstraße eine wichtige Verbindung zum Fördeufer und zum Fähranleger Mönkeberg an, über die auch der Ostseeküstenradweg und die Rundroute Schrevenborner Rund verlaufen. Heute gibt es längere Wartezeiten beim Queren der Kreuzung und die Radverkehrsführung ist nicht immer offensichtlich, woraus Handlungsbedarfe abzuleiten sind. Aus diesem Grund wurde - koordiniert von der KielRegion - bereits ein Förderantrag für die Erstellung einer Vorplanung bei dem Programm Radnetz D gestellt. Ziel ist es, den Knotenpunkt Am Eksol für den Fahrradverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten und die Radverbindung zwischen Am Eksol und dem Kreisverkehr Langer Rehm in Kiel zu stärken. Ein Luftbild des Knotenpunktes verdeutlicht in der Abbildung 12 die gegenwärtige Situation.



Abbildung 12 Luftbild Kreuzung Heikendorfer Weg / Gänsekrugredder/ Am Eksol

Zu 5. Hegerade Kreisel Richtung Pahlblöken:

Der Bereich vom Kreisel Hegerade über die Brücke nach Schönkirchen ist für die Verbindung in das Gewerbegebiet nach Schönkirchen von zentraler Bedeutung. Die Streckenführung, welche als Alltagsroute insbesondere für Pendler einzuordnen ist, ist für den Radfahrer nicht ausreichend gekennzeichnet und auch der Weg über die schmale Brücke stellt eine potenzielle Gefahrenquelle dar, da lediglich zwei PKW Spuren Platz finden. Ein zentrales Problem stellt die Breite der Brücke dar, nichtsdestotrotz ist diese Verbindung für den Radfahrer sicher zu gestalten. Um die Straße Hegerade zu erreichen, fehlt überdies eine direkte Radverbindung von der Straße Am Königmoor durch das Neubaugebiet Hegebuchenrade in die Straße Hegerade. Dort führt lediglich ein zu Teilen sehr schmaler wassergebundener Weg entlang eines Spielplatzes.



Zu 6 Heikendorfer Weg übergehend in Hegeholz K51: Als Hauptverbindung führt der Heikendorfer Weg K51 über die sog. Kitzeberger Kurven von Mönkeberg nach Heikendorf. Eine nähere Betrachtung erfolgt im Teil der Gemeinde Heikendorf unter Punkt 1.

Zu 7. „Entlang“ der Kieler Förde:

Die Weiterführung des Radverkehrs vom Fähranleger nach Norden ist nicht ideal, da die Wegebreite wiederholt eine Breite von 2,50 m unterschreitet. Zudem handelt es sich bei der Verbindung nicht um einen reinen Radweg, sondern einen kombinierten Fuß- und Radweg, welcher vor allem im Sommer durch ein hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen geprägt und damit als Touristische Route einzustufen ist. Auf dem Gemeindegebiet Mönkeberg ist im Bereich zwischen der Stubenrauchstraße und dem Ernestinenweg eine bauliche Trennung der Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Neugestaltung der Strandpromenade geplant, um die Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und Strandbesuchern zu minimieren. Auch der kombinierte Fuß- und Radweg endet kurz vor dem Übergang zum Gemeindegebiet Heikendorf, sodass keine Radwegführung komplett entlang der Förde existiert. Der Radverkehr muss spätestens nach der Germaniakoppel den direkten Weg entlang der Förde verlassen und einen Umweg fahren oder sein Fahrrad über den Strand/ Sand schieben. In den Sommermonaten werden Radfahrer mittels Hinweisschild darum gebeten, abzustiegen, um die Konflikte bereits heute zu minimieren. Aufgrund der baulich-räumlichen Rahmenbedingungen ist auf der Strecke Mönkeberg nach Heikendorf entlang des Fördeufers auch kein durchgehender Ausbau möglich.

Dieser Abschnitt ist von der Stubenrauchstraße bis zum Ernestinenweg ebenfalls Bestandteil des Projektes Lückenschluss Kiel –Mönkeberg.

Zu 8. Kitzeberger Weg: Von Heikendorf aus führt ein weiterer Weg über den Schloßkoppelweg und die Straße Drosselhörn und mündet schließlich auf Mönkeberger Gemeindegebiet im Kitzeberger Weg. Diese Strecke stellt eine befahrbare Alternative zu der Ostseeküstenradweg-Route dar, ist aber auch als Alltagsroute geeignet. Eine nähere Betrachtung erfolgt im Abschnitt der Gemeinde Heikendorf unter 3.

2.3.2 Gemeinde Heikendorf – Radverkehrsnetz

Heikendorf weist eine relativ belebte Ortsmitte mit zahlreichen Einzelhändlern auf. In Heikendorf sind alle Arten an allgemeinbildenden Schule vorzufinden. Das Heinrich-Heine-Gymnasium und die Grund- und Gemeinschaftsschule sind in direkter Nähe zur Ortsmitte angesiedelt. Wie einleitend beschrieben nimmt die Gemeinde Heikendorf im zentralörtlichen System die Funktion eines Stadtrandkerns I. Ordnung ein und ist der Stadt Kiel zuzuordnen. Sie befindet sich zudem im Ordnungsraum und im 10km- Umkreis des Oberzentrums Kiel. Am Ostufer der Kieler Förde gelegen, hat Heikendorf einen hohen Freizeit- und Erholungswert und übernimmt daher eine bedeutende Funktion für die Region. Die Gemeinde ist als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung des Küstenraums der Kieler Förde (Strände, Kiel, Mönkeberg, Heikendorf, Laboe) ausgewiesen.

Im Rahmen der Erstellung eines Zustandsberichtes, hat das Ing.- Büro Levsen den Zustand der Radwege einschließlich der Beschilderung in der Gemeinde Heikendorf aufgenommen. Einige Radwege wurden abgegangen, Ausbaubreiten, Befestigungen, Randeinfassungen und Beschilderung wurden aufgenommen und in Teilabschnitten dokumentiert (siehe Anhang V).



Die Hauptverbindung in Heikendorf stellt die Achse Teichtor – Dorfstraße – Neuheikendorfer Weg dar. Der Abschnitt in der Straße Teichtor vom Knotenpunkt Hegeholz bis auf Höhe der Straße Mühlenteich ist mit einer Breite von 2 m relativ schmal, weist einen befriedigenden Ausbauzustand auf. Der daran anschließende Abschnitt bis zum Einkaufszentrum Am Schmiedeplatz hat eine Breite von 3 m, wobei Teilbereiche aufgrund von alten Bäumen und einer Bushaltestelle für dem Radfahrer eine erhöhte Aufmerksamkeit abverlangen. Der Naturschutz wird im vorliegenden Fall höher bewertet. In diesen Teilbereichen handelt es sich um einen Gehweg mit dem Zusatzzeichen "Radfahrer frei" und erlaubt damit den Radfahrern die Benutzung des Gehweges unter der Voraussetzung der Rücksichtnahme. Der Radfahrer ist in diesem Bereich nicht zur Benutzung des Weges verpflichtet und kann auch die Straße ausweichen.

In der Ortsmitte von Heikendorf ist vor allem die Dorfstraße von zentraler Bedeutung für das Radverkehrsnetz. Auf dem Zweirichtungsweg besteht großes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Dies führt zu einer notwendigen, langsamen Fahrweise, die zumindest für einige Radfahrende einen negativ assoziierten Zeitverlust bedeutet. Über die Konflikte mit Fußgängern hinaus sind Konflikte zwischen einander entgegenkommenden Radfahrenden zu beobachten. Eine Chance stellt es dar, dass zurzeit parallel südlich zur Dorfstraße eine weitgehend durchgängige und sichere Radfahrmöglichkeit für Kinder besteht, die ggf. punktuell verbesserungsbedürftig ist. Der Mischverkehr (Radverkehr auf der Fahrbahn) in zahlreichen Straßen, die in die Dorfstraße einmünden, ist als verträglich / attraktiv einzustufen. Die Dorfstraße befindet sich seit 2017 im Sanierungsgebiet der Gemeinde Heikendorf und soll möglichst in dem Zuge im Bereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes umgestaltet werden. Die untenstehende Abbildung verdeutlicht die Lage des Sanierungsgebietes und den relevanten Entwicklungsschwerpunkt 5.

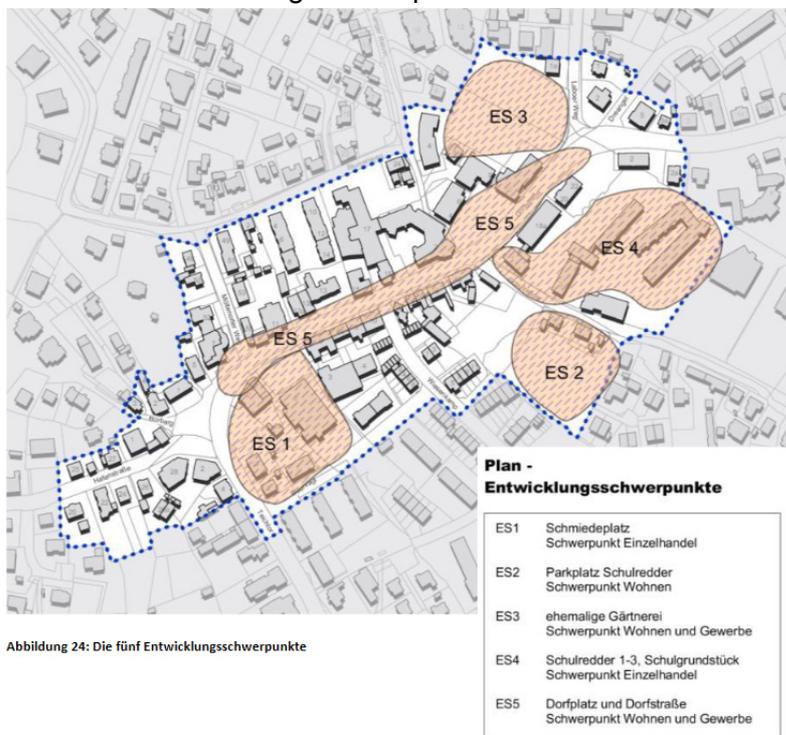


Abbildung 24: Die fünf Entwicklungsschwerpunkte

Abbildung 13 Sanierungsgebiet Ortsmitte mit den fünf Entwicklungsschwerpunkten⁹

⁹ ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Ortsmitte Heikendorf- Verkehrskonzept, 2017, S. 26.

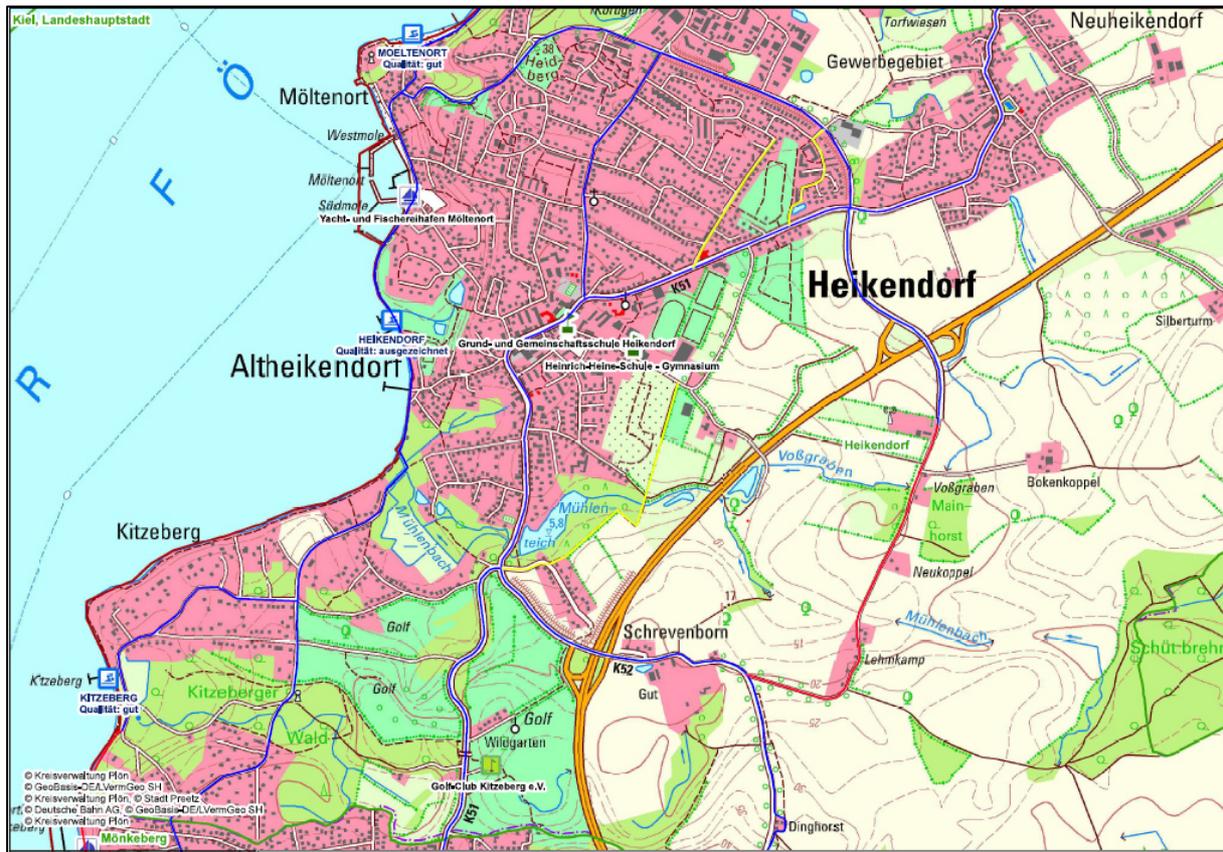


Abbildung 14 Radroutenverlauf Gemeinde Heikendorf

Die Hauptverbindungen in Heikendorf stellen sich zusammengefasst wie folgt dar:

Aus Heikendorf führen drei Verbindungen nach Mönkeberg,
1. Hegeholz/ Kitzeberger Kurven/ K51
2. „Entlang“ der Kieler Förde
3. Schloßkoppelweg/ Drosselhörn
zwei Verbindungen nach Laboe und
4. Schönberger Straße über Brodersdorf/ Brodersdorfer Weg
5. Entlang der Förde
zwei Verbindungen nach Schönkirchen.
6. Heikendorfer Weg K 52
7. Lehmkamp

Zu 1. Hegeholz/ Kitzeberger Kurven/ K51:

Die direkte Verbindung von Heikendorf nach Mönkeberg führt über den derzeit unbeleuchteten Heikendorfer Weg entlang der Kreisstraße 51 mit der Straßenbezeichnung Hegerade. Diese Verbindung ist ca. 1,06 km lang und wird aufgrund der Streckenführung auch Kitzeberger Kurven genannt. Die Kitzeberger Kurven weisen zudem aus Heikendorf kommend Richtung Mönkeberg einen relativ starken, konstanten Anstieg (ca. 20 m) auf. Diese Verbindung wird viel durch Pendler*innen sowie Schüler*innen frequentiert. Aktuell beträgt die Breite lediglich knapp 2 m und bietet aufgrund der zahlreichen engen Kurvenführung und der hohen Geschwindigkeit aus Mönkeberg kommend eine potenzielle Gefahrenstelle. Der allgemeine

Ausbauzustand wird mit befriedigend bewertet und es besteht ein mittelfristiger Unterhaltungsbedarf.

Es wird allerdings aufgrund der im vorliegenden geschilderten Situation und Einstufung als wichtige und vielbefahrene Alltagsroute beabsichtigt, den bestehenden Fuß- und Radweg auf ca. 2,50 m zu verbreitern sowie eine Beleuchtung zu installieren. Der Fuß- und Radweg befindet sich im Eigentum sowie in der Baulastträgerschaft des Kreises Plön. Mit dem LBV werden aktuell Gespräche über eine Vereinbarung zur Umsetzung der Maßnahme geführt. Für die Umsetzung ist ein artenschutzrechtliches Gutachten erforderlich.



Abbildung 15 Hegeholz (links) und Dorfstraße Ecke Am Herrkamp(rechts)

Zu 2.: „Entlang“ der Kieler Förde:

Eine direkte Radverbindung durchgehend entlang der Kieler Förde existiert nicht, da ein Teilstück bis zum Restaurant Kieck Ut auf Heikendorfer Gemeindegebiet nicht barrierefrei passierbar, sondern lediglich über den Strand zu erreichen ist. Es handelt sich auf dem letzten Stück um einen Gehweg, Radfahrende sind angehalten abzusteigen oder eine ausgeschilderte Ausweichstrecke über den Fördewanderweg zu nutzen.

ZU 3. Schloßkoppelweg/ Drosselhörn:

Eine weitere Verbindung von Mönkeberg nach Heikendorf führt über den Schloßkoppelweg in die Straße Drosselhörn und mündet schließlich auf Mönkeberger Gebiet in den Kitzeberger Weg. Diese Verbindung stellt eine gute Alternative zu den übrigen beiden Verbindungen dar. Der Ausbauzustand des Schloßkoppelweges ist durch zahlreiche Schlaglöcher gekennzeichnet und es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Die Verbindung, welche im Wesentlichen von Anwohnern mit Kraftfahrzeugen befahren wird, könnte zu einer potenziellen Veloroute oder Fahrradstraße entwickelt werden.

Zu 4. und 5. Verbindung nach Laboe:

Die benachbarte Gemeinde Laboe ist zum einen über den Weg entlang der Kieler Förde aus Heikendorf zu erreichen. Dieser führt über den Uferweg/ Förderwanderweg am Campingplatz Möltenort entlang an den Hafen von Laboe. Diese Verbindung stellt eine stark touristisch geprägte Route dar. Die Alltagsroute führt aktuell über den Neuheikendorfer Weg übergehend in die Schönberger Straße und schließlich am Kreisel in den Brodersdorfer Weg nach Laboe. Eine direktere Verbindung von Heikendorf nach Laboe existiert nicht. Erste Überlegungen eine direktere Wegführung auszubauen, wurden bereits durchgeführt, um auch dem

Alltagsverkehr eine attraktive Radwegeführung zu bieten. Eine grundsätzliche Einigkeit über die Schaffung einer direkten Verbindung mit der Gemeinde Laboe besteht. Diese gilt es weiter zu betrachten und eine gemeinsame Umsetzung zu planen.

Zu 6. und 7. Verbindungen nach Schönkirchen über den Heikendorfer Weg und Lehmkamp:

Die direkte Verbindung aus Heikendorf nach Schönkirchen führt über den Heikendorfer Weg (K 52) nach Schönkirchen. Der kombinierte Geh- und Radweg wurde im Rahmen der Bestandsbegutachtung betrachtet. Die Gesamtlänge beträgt rd. 2,365 km. Der Ausbauzustand wird mit gut bis befriedigend bewertet. Der Unterhaltungsbedarf für die Teilabschnitte der ersten drei Abschnitte ist langfristig. Der Unterhaltungsbedarf für den Teilabschnitt 4 vom Schrevenborner Weg bis zum Teichtor ist mittelfristig, hier wurden Rissbildungen in der Tragdeckschicht festgestellt.

Eine weitere Verbindung führt aus Neuheikendorf über den Lehmkamp nach Schönkirchen und mündet ebenfalls auf dem eben beschriebenen Heikendorfer Weg, der K 52. Der kombinierte Geh- und Radweg hat eine Gesamtlänge von rd. 0,900 km. Der Ausbauzustand wird mit ausreichend bewertet. Der Unterhaltungsbedarf ist mittelfristig. Es wurde eine starke Rissbildung der Tragdeckschicht festgestellt. Eine Unterhaltung der Rissbildung mit Vergussmasse ist im Jahr 2021 erfolgt. Der kombinierte Geh- und Radweg endet allerdings etwa in Höhe des Objektes Lehmkamp 13, sodass anschließend die Straße genutzt werden muss.



Abbildung 16 Lehmkamp Teil des kombinierten Geh- und Radweges (links) und Heikendorfer Weg (rechts)

Knotenpunkte Heikendorf

Weitere zentrale Schlüsselstellen bilden die drei wichtigsten Kreuzungen bzw. Knotenpunkte im Gemeindegebiet der Gemeinde Heikendorf:

- Kreuzung I (Röbsdorfer Weg, Fischberg, Neuheikendorfer Weg, Haffkamper Weg)
- Kreuzung II (Lehmkamp, Neuheikendorfer Weg, Tobringer)
- Kreuzung III (Schrevenborner Weg/ Teichtor/ Hegeholz)
- Kreuzung IV (Dorfstraße, Neuheikendorfer Weg, Laboer Weg, Dreangel) Diese Kreuzung befindet sich im Sanierungsgebiet der Gemeinde Heikendorf.

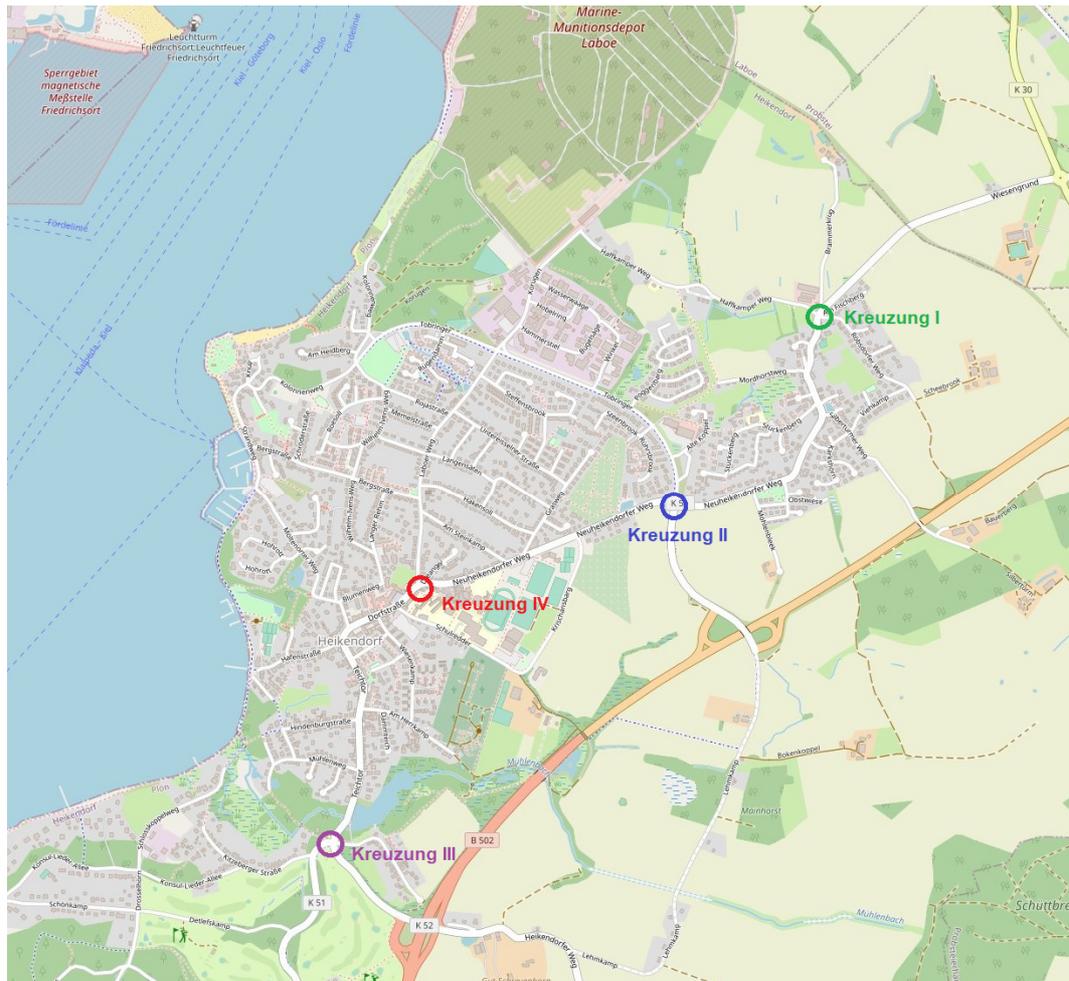


Abbildung 17 Wichtige Knotenpunkte in der Gemeinde Heikendorf

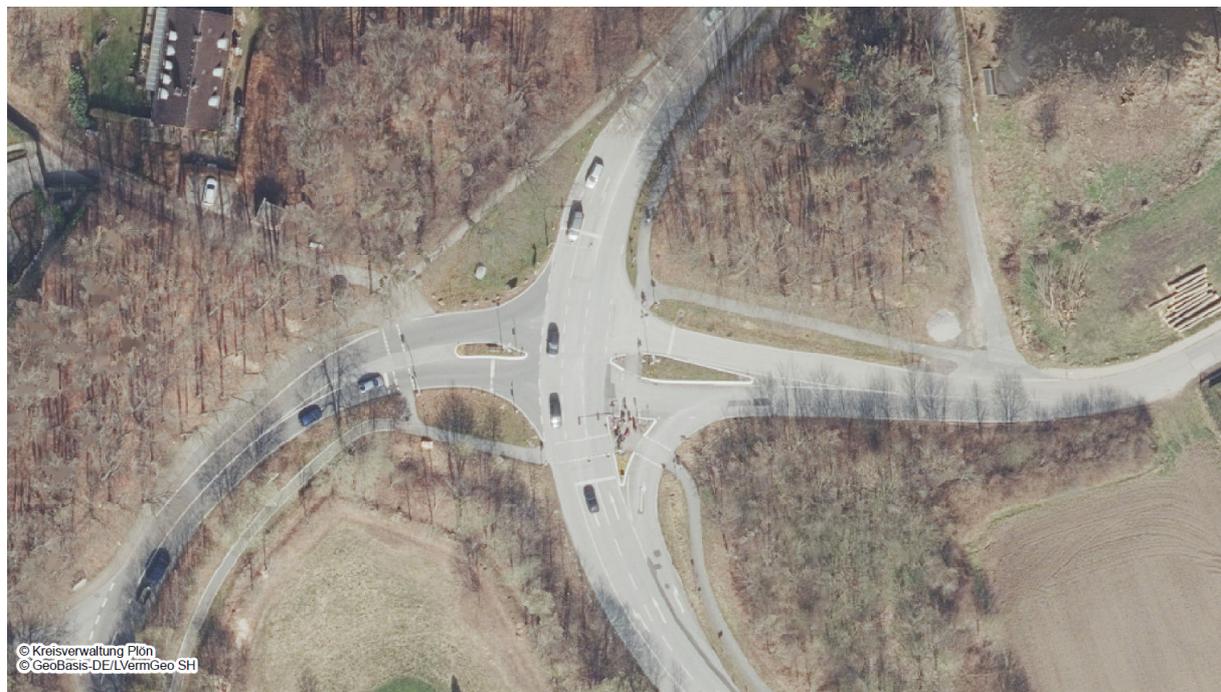


Abbildung 18 Luftbild Knotenpunkt (Kreuzung Nr. III) Hegeholz/ Schrevenborner Weg/ Teichtor/ Heikendorfer Weg



2.3.3 Gemeinde Schönkirchen – Radverkehrsnetz

Das Gemeindegebiet der Gemeinde Schönkirchen grenzt östlich an den Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf der Landeshauptstadt Kiel an. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Schönkirchen, Flüggendorf, Oppendorf, Schönhorst, Hof Schönhorst und Landgraben. Die Gemeinde liegt im Ordnungsraum in Bezug auf die Landeshauptstadt Kiel und im Bereich der Siedlungsachse Kiel-Schönkirchen-Probsteierhagen-Passade-Fiefbergen-Schönberg. Darüber hinaus ist Schönkirchen dem Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung zuzuordnen. Hinzu kommt der gewerbliche Schwerpunkt, welcher sich in Schönkirchen in einem großen Gewerbegebiet bündelt, durch das in Teilen Radwegeverbindungen verlaufen und welches Quelle und Ziel von Radfahrenden ist.

Eine besondere Herausforderung der flächenmäßig größten Gemeinde Schönkirchen, ist die früher zur Gemeinde Oppendorf gehörenden Dörfer Schönhorst und Flüggendorf sowie Oppendorf, Hof Schönhorst und Landgraben adäquat an das Radverkehrsnetz anzubinden oder die bestehenden Radverbindungen zu verbessern.

Durch die Gemeinde führen zwei Hauptachsen Dorfstraße- Augustental-Schönhorster Straße sowie die Schönberger Landstraße übergehend in die Straße Landgraben, die durch die Mühlenstraße und Plüßkuhle verbunden sind und entlang derer sich die wichtigsten Nutzungen sowie einige historische Gebäude befinden.

In Schönkirchen gibt es ein Fahrradwegenetz, das allerdings noch einige Lücken aufweist– insbesondere eine Anbindung an Flüggendorf besteht nicht. Innerhalb der Ortschaft besteht entlang der Schönberger Landstraße ein gemischter Fuß-Radweg, in der Dorfstraße/Augustental fahren Fahrräder im Mischverkehr. In Schönkirchen besteht die Herausforderung darin, die umliegenden Ortsteile adäquat an die Ortsmitte und umliegenden Gemeinden anzuschließen. Wichtige Ziele sind in Schönkirchen das Schulzentrum Augustental mit einer Grund- und Gemeinschaftsschule sowie einem Förderzentrum. Außerdem das daran angrenzende Sportzentrum. In der Straße Augustental befinden sich weitere pädagogische Einrichtungen wie Kindergärten und ein Jugendtreff. Des Weiteren wird das Gewerbegebiet in Schönkirchen erweitert und stellt neben dem bestehenden Gewerbegebiet für viele Menschen einen Arbeitsweg auch mit dem Fahrrad dar. Die Verbindung in das Gewerbegebiet stellt damit einen weiteren wichtigen Zielverkehr dar. Perspektivisch gesehen ist auch die Reaktivierung der Bahnlinie nach Schönberg von Bedeutung und sollte adäquat an das Radverkehrsnetz angebunden werden.

Im Rahmen der Erstellung eines Zustandsberichtes, hat das Ing.- Büro Levsen auch in der Gemeinde Schönkirchen den Zustand der Radwege einschließlich der Beschilderung in der Gemeinde Heikendorf aufgenommen. Einige Radwege wurden abgegangen, Ausbaubreiten, Befestigungen, Randeinfassungen und Beschilderung wurden aufgenommen und in Teilabschnitten dokumentiert (siehe Anhang VI).



Abbildung 19 Radroutenverlauf Gemeinde Schönkirchen

Aus Schönkirchen führen
zwei Verbindungen nach Mönkeberg,
1. Mönkeberger Weg
2. Pahlblöken über Brücke B 502
zwei Verbindungen nach Heikendorf und
3. Heikendorfer Weg K 52 (aus Altheikendorf)
4. Lehmkamp (aus Neuheikendorf) weiterführend auf den Heikendorfer Weg K52
fünf Verbindungen nach Kiel

5. Schönberger Landstraße
6. Specken (über B502)
7. Kätnersredder/ Scharweg
8. Lustbarg/ Klosterkamp
9. Flüggendorf: Fußweg Lustbarg über Oppendorfer Fußweg - Scharweg
eine Verbindung nach Dobersdorf
10. Augustental/Dorfstraße/ Schönhorster Straße

Zu 1 und 2 Verbindung nach Mönkeberg über den Mönkeberger Weg und Pahlblöken:

Die Erläuterungen zu den Verbindungen nach Mönkeberg sind bereits unter Kapitel 2.3.1 Radverkehrsnetz Gemeinde Mönkeberg unter Punkt 4 und 5 dargestellt.

Zu 3 und 4 Verbindung nach Heikendorf:

Ausführungen zu diesen Verbindungen sind unter Kapitel 2.3.2 Radverkehrsnetz Gemeinde Heikendorf unter Punkt 6 und 7 zu finden.

Zu 5. Verbindung nach Kiel: Schönberger Landstraße:

Weitere Radverbindung aus Schönkirchen bestehen nach Kiel über die Schönberger Landstraße L50, als Landstraße mit dem Land SH als Baulastträger. Entlang der Schönberger Landstraße führt ein kombinierter Geh- und Radweg. Dieser wurde im Rahmen der Feststellung des Zustandes begutachtet. Die Gesamtlänge beträgt rd. 3,21 km. Der Ausbauzustand wird im Bereich vom Ortseingang bis zur Kreuzung Augustental mit befriedigend bewertet. Die Breite beträgt 2,5 bis 3 m. Ab der Straße Augustental bis zur Kreuzung Mühlenstraße ist der Zustand gut. Die Ausbaubreite beträgt 2,5 m. Der darauffolgende Abschnitt mit einer Breite von ebenfalls 2,50 m bis zum Feldbarg ist ebenfalls in einem befriedigenden Zustand, jedoch ist die Verbindung der Schönberger Landstraße vom Feldbarg bis zur Straße Landgraben in den Ortsteil Landgraben mit einer Breite von nur 2 Metern sehr schmal und in einem mangelhaften Zustand. Ein Schild mit dem Hinweis Radwegschäden, weist bereits darauf hin. Auf diesem Abschnitt wurde aus diesem Grund ein kurzfristiger Unterhaltungsbedarf der Verschleißdecke/ Tragschicht festgestellt.



Zu 6. Verbindung nach Kiel - Specken:

Eine weitere Verbindung führt über die Prof.-Küntscher-Straße (Stryker-Areal) über die B 502 in die Straße Specken auf Kieler Stadtgebiet. Die Querung B502 (Ristblick) bedarf einer Aufwertung für Fahrradfahrer. Die Stadt Kiel plant auf dem Stadtgebiet die Verbreiterung des

Weges Specken von 2 auf 3 m Breite. Der Ost-West-Wegeabschnitt soll mit einer Asphaltdecke ausgebaut werden. Der zu passierende Bahnübergang auf Kieler Gebiet wird ebenfalls barrierefrei hergestellt. Eine Ergänzung möglicher Beleuchtungseinrichtungen ist unter Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange noch in der Abstimmung.

Zu 7. Verbindung nach Kiel - Kättersredder/ Scharweg:

Über die Straße Kättersredder erreicht man den Scharweg auf Kieler Stadtgebiet, welcher bereits zu einer Fahrradstraße umgewidmet wurde.



Abbildung 20 Kreuzung Kättersredder/ Anschützstraße

Zu 8 und 9. Verbindung von Schönhorst/ Flüggendorf nach Kiel – Lustbarg/ Klosterkamp:

Über die Straße Hof Schönhorst übergehend in die Straße Lustbarg und den Klosterkamp gelangt man aus Schönhorst nach Kiel Oppendorf. Ebenso führt eine Verbindung aus Flüggendorf über die Flüggendorfer Straße und den Lustbarg nach Kiel Oppendorf. Ein kleiner Teilabschnitt von Hof Schönhorst Haus Nr. 7 bis Haus Nr. 8 ist als kombinierter Geh- und Radweg wassergebunden befestigt. Mittelfristig ist die wassergebundene Befestigung zu regulieren. Nach der Hausnummer 8 existiert keine weiterführende Radwegeverbindung mehr. Auch aus Flüggendorf existiert ebenfalls keine direkte und sichere Radwegeverbindung nach Kiel. Radfahrende sind angehalten, auf der Straße zu fahren oder über den Feldweg zwischen Alte Schulstraße und Lustbarg 3 auszuweichen (Siehe Abbildung 22).



Abbildung 21 Klosterkamp beginnend aus Richtung Kiel-Oppendorf (links), Klosterkamp Höhe Kibitzbek (mitte) und Hof Schönhorst (rechts)



Abbildung 22 Wassergebundener Weg nach Flüggendorf (Beginn Höhe Lustberg 3)

Zu Nr. 10 Verbindung nach Dobersdorf – Schöhorster Straße:

Eine weitere Radwegeverbindung von Schönkirchen in die benachbarte Gemeinde Dobersdorf führt über die Schöhorster Straße K 21. Der kombinierte Geh- und Radweg hat eine Gesamtlänge von rd. 3,21 km. Der Ausbauzustand wird im ersten Abschnitt vom Ortsausgang Schönkirchen bis zur Bahnlinie Kiel Süd/ Schönberg mit gut bewertet, sodass lediglich ein langfristiger Unterhaltungsbedarf besteht. Der folgende Abschnitt bis nach Schönhorst ist mangelhaft und es besteht ein kurzfristiger Unterhaltungsbedarf der Verschleißdecke/ Tragdeckschicht. Auch bei den beiden darauffolgenden Abschnitten zunächst bis zum Ortsausgang von Schönhorst und anschließend bis zum Ortseingang von Dobersdorf wurden Radwegschäden festgestellt. Die breite der Verbindung beträgt in allen vier Abschnitten lediglich ca. 2 m. Der Zustand des Radweges wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung vermehrt bemängelt und es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.



Abbildung 23 Beginn Schönhorster Straße aus Schönkirchen kommend (links und Mitte) und Schönhorster Straße Höhe Feldweg (rechts)

Knotenpunkt Schönberger Landstraße/ Augustental



Die Kreuzung Schönberger Landstraße/ Augustental stellt eine Kreuzung von besonderer Bedeutung dar, weil über diese Kreuzung viele Schüler*innen in die Straße Augustental in das Schulzentrum oder zum Sportverein fahren. Die Kreuzung ist sehr unübersichtlich gestaltet und verleitet Autofahrer dazu, schnell um die Kurven zu fahren. Ein kleines Hinweisschild weist darauf hin, dass in 25 m Fahrräder die Fahrbahn kreuzen. Mittels einfacher Maßnahmen z.B. farblichen Markierungen und Abschwächung der Kurvensituation würde die Kreuzung kurzfristig und übergangsweise gesichert werden. Da es sich bei der Schönberger Landstraße um eine Landstraße handelt ist eine Abstimmung mit dem LBV erforderlich. Eine perspektivische

Überplanung der Kreuzung ist zu betrachten.



Abbildung 24 Kreuzung Schönberger Landstraße/ Augustental



3. Maßnahmenplan und Umsetzung

Der im Anhang II aufgeführte Maßnahmenkatalog umfasst für das Amtsgebiet insgesamt 56 Maßnahmen und ist entsprechend nach den jeweiligen Gemeinden strukturiert. Der Maßnahmenkatalog beinhaltet eine Sammlung der festgestellten Mängel aus den Befahrungen, den Anregungen aus der Online- Beteiligung und den Erkenntnissen aus der Unfallanalyse sowie teilweise erarbeitete Optimierungsvorschläge, die zur Beseitigung der ermittelten Mängel dienen können. Den Maßnahmen im Maßnahmenplan wurden die Handlungsfelder analog der Bürgerbeteiligung (Gefahrenstelle, bestehende bzw. fehlende Radverkehrsverbindung, Abstellanlagen oder Sonstiges) zugeordnet. Sie wurden anhand der Bedeutung für die jeweilige Gemeinde in den Arbeitsgruppen priorisiert und zeitlich eingeordnet. In die Priorisierung der Maßnahmen ist zum einen die Bedeutung für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz eingeflossen zum anderen wurden die Gefahrenstellen mit hoher Priorität eingestuft, so dass eine entsprechende Förderung des Radverkehrs erfolgen kann. Diese Maßnahmenvorschläge stellen keine Planungen mit der Tiefenschärfe einer konkreten Detailvorplanung dar, sondern enthalten in der Anlage I.II lediglich eine kurze Beschreibung. Für eine konkrete Umsetzungsplanung sind vielmehr weitergehende Planungsschritte zu den einzelnen Maßnahmen auf Basis entsprechender Gremienbeschlüsse der Gemeinden erforderlich.

Die Unterteilung der Maßnahmen erfolgte in kurz-, mittel- und langfristig. Die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen wird in den nächsten zwei Jahren angestrebt, mittelfristige Maßnahmen sollen in den nächsten fünf Jahren durchgeführt werden und langfristige Maßnahmen haben einen Zeithorizont von bis zu zehn Jahren.

- **Kurzfristig** → **unter 2 Jahre**
- **Mittelfristig** → **bis 5 Jahre**
- **Langfristig** → **über 5 Jahre**

Im Anhang werden die einzelnen Maßnahmen tabellarisch dargestellt (Anhang I.I), kurz (Anhang I.II) mit Fotodokumentationen beschrieben und auf einer Karte verortet. Der Zeithorizont zur Umsetzung bezieht sich auf den Zeitraum der Umsetzung inklusive aller Vorplanungen bis zur Fertigstellung des Vorhabens und ist nicht bezogen auf die Laufzeit/ Dauer der Nutzung bzw. Inbetriebnahme. Abweichende Erläuterungen einzelner Maßnahmen sind im Maßnahmenplan gesondert dargestellt.

Damit die Maßnahmen umgesetzt werden können, ist die grundsätzliche Einigkeit über die Durchführung der Maßnahmen erforderlich. Dafür bedarf es einzelner Beschlüsse der jeweiligen Gemeindevertretungen. Die Priorisierung der Maßnahmen ermöglicht eine gezielte Abarbeitung nacheinander. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind jeweils im erforderlichen Haushaltsjahr zu ermitteln und bereitzustellen. Für die Umsetzung ist eine Prüfung vorhandener Fördermittel durchzuführen. Im Kapitel 4 werden die aktuellen Förderprogramme kurz dargestellt und damit ein grober Überblick über die aktuelle Förderlandschaft ermöglicht.

Das Radverkehrskonzept des Amtes Schrevenborn dient als Instrument einer strukturierten Förderung des Radverkehrs. Es wird empfohlen, die aufgeführten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorisierung umzusetzen.



Die Prioritäten basieren auf folgenden Einstufungen des Handlungsbedarfs:¹⁰

- Priorität 1 wird als sehr wichtige Maßnahme eingestuft, welche vordringlich zu bearbeiten bzw. zu beseitigen ist.
- Priorität 2 ist als wichtige Maßnahme deklariert und dinglich zu bearbeiten.
- Priorität 3 bedeutet, dass eine Wichtigkeit gegeben ist, welche zeitlich abgestuft nach den Maßnahmen der Priorität 2 zu bearbeiten ist.
- Priorität 4 ist von geringerer Wichtigkeit und aktuell nicht dringlich zu bearbeiten, sondern vielmehr zu beobachten.

4. Fördermöglichkeiten

Anzahl und Umfang des Maßnahmenplanes machen deutlich, dass viele Entwicklungen in Amt Schrevenborn, insbesondere die erforderlichen investiven Vorhaben, aus dem kommunalen Haushalt alleine nicht zu stemmen sind.

In der Förderlandschaft herrschen aktuell günstige Bedingungen, um Zuschüsse für Maßnahmen des Radverkehrs zu erhalten. Es muss jeweils genau geprüft werden, welche Maßnahmen durch welche Richtlinie förderfähig sind.

Die aktuellen Förderprogramme werden im nachfolgenden kurz beschrieben:

- Das **Förderprogramm Stadt und Land** des Bundesverkehrsministeriums hat einen Regelfördersatz von bis zu 75 %, (90 % für finanzschwache Kommunen möglich). Grundvoraussetzung ist die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrs- oder Radverkehrskonzeptes bzw. Radnetzes. Ziel des Programms ist die Umsetzung kurzfristiger Projekte, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verlagerung des Verkehrs von PKW auf das Fahrrad führen und die ohne dieses Programm nicht oder nicht vor Ablauf des Jahres 2024 umgesetzt werden können. Die Richtlinie ist bis zum 31.12.2024 befristet. Anteile für den Fuß- oder Autoverkehr sind nicht förderfähig. Über das Programm sind außerdem Fahrradbügel und Servicestationen förderfähig. Nicht förderfähig sind hingegen Radwege mit dem Schwerpunkt Tourismus sowie Radschnellwege.
- Über das **Förderprogramm Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)** des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz werden z.B. strategische und investive Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität gefördert (Förderquote 50-70 % je nach Maßnahme).
- Über das **Förderprogramm Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr** des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz können Kommunen einen Zuschuss zu Maßnahmen erhalten. Die Förderquote beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, für nachweislich finanzschwache Kommunen bis zu 90 Prozent. Eine Förderung wird für investive Maßnahmen mit Modellcharakter gewährt z.B. zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Auswahl erfolgt im Wettbewerbsverfahren nach

¹⁰ Die Gemeinde Mönkeberg ist anders vorgegangen und hat eine Priorität von 1 bis 9 vergeben. 1 ist dabei die wichtigste Priorität und 9 dabei mit der Priorität 4 zu vergleichen.



Klimaschutzbeitrag/ CO₂-Einsparung & Fördermittel- bzw. Kosteneffizienz. Der Bewerbungs- und Auswahlprozess dauert länger als bei der Kommunalrichtlinie und eine Bewilligung ist insgesamt unsicherer.

- Zuletzt ist auch eine Förderung über **LEADER** über die **Aktiv Region Ostseeküste e.V.** möglich. Einer der vier Förderschwerpunkte ist Klimawandel & Energie, worunter die Förderung des Radverkehrs gegebenenfalls möglich ist. Die Höhe der Förderung wird anhand der vorgelegten Maßnahme mittels Punktevergabe entscheiden.
- Mit der neuen „**Ab aufs Rad-Förderrichtlinie**“ (seit dem 30.08.2022 in Kraft) zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr in Schleswig-Holstein sollen die Ziele der Radstrategie 2030 erreicht werden, das sind insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Stärkung des Radtourismus und die Umsetzung von Radschnellverbindungen. Die regelmäßige Förderquote beträgt bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, unter bestimmten Voraussetzungen ist eine Erhöhung der Förderquote auf bis zu 90 % möglich. Die Richtlinie ist aktuell bis zum 31. Dezember 2026 befristet.

5. Fazit und Ausblick

Das vorliegende Radverkehrskonzept soll eine Basis für die Förderung des Radverkehrs darstellen. Mit dem Konzept wurde ein erster Konsens über die zukünftige Richtung und die wichtigsten Prioritäten der Entwicklung geschaffen. Der Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Einsparung von Treibhausgas-Emissionen leistet einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz. Nach Beschluss der landesweiten Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 wurde mit dem Konzept ein zukunftsorientierter Rahmen für die künftige Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein abgesteckt. Dadurch bestehen für die Gemeinden mehr Handlungsmöglichkeiten gegebenenfalls finanziell umfangreichere Maßnahmen zu realisieren, sodass die aktuellen Förderprogramme aus diesem Grund bereits sinnvoll genutzt werden können. In der Gesamtschau ist die nachhaltige Förderung des Radverkehrs aktuell besser als in den vergangenen Jahren.

Die gemeinsam mit den Arbeitsgruppen vorgenommenen Priorisierungen der Maßnahmen bilden eine erste Grundlage und dienen als Fahrplan, damit die entwickelten Maßnahmen zielgerichtet insbesondere zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Amtsgebiet des Amtes Schrevenborn umgesetzt werden können.

Vor einer konkreten Umsetzung sind erforderliche Abstimmungsbedarfe mit bspw. Fachplanungen zu eruieren und zu berücksichtigen sowie die erforderlichen Finanzmittel in den Haushalt einzustellen oder die Nutzung von Fördermitteln zu prüfen. Nach der Realisierung sind die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung zu evaluieren.

Aufbauend auf den Analysen und Handlungsempfehlungen sollen die hierin vorgeschlagenen Maßnahmen in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass mit deren Abarbeitung dieses Konzept nicht abgeschlossen ist. Die Maßnahmen sind stetig zu überprüfen und im Zeitverlauf entsprechend der aktuellen Entwicklungen anzupassen bzw. zu ergänzen. Die ausgewählten Maßnahmen sind nach heutigem Wissenstand und Einschätzung der Realisierbarkeit ausgewählt worden. Aus diesem Grund sind auch einzelne Maßnahmen bewusst abstrakt beschrieben worden, um diese später an die aktuellen Erkenntnisse anzupassen. Sofern sich in den folgenden Jahren eine höhere Akzeptanz und Handlungsbereitschaft für den Radverkehr entwickelt, könnten auch ambitioniertere Ideen eingearbeitet werden.



Es wird empfohlen, regelmäßig den Fortschritt der Umsetzung der Maßnahmen im Sinne einer Erfolgskontrolle (Monitoring) zu bewerten.

Über die Erfolgskontrolle hinaus ist bei Bedarf auch eine Aktualisierung/ Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sinnvoll. Das Konzept sollte bei wichtigen Änderungen der Rahmenbedingungen und bei bisher unvorhergesehenen Entwicklungschancen inhaltlich ergänzt bzw. angepasst werden. Die Aufnahme oder Streichung von Maßnahmen oder die Änderung von Prioritäten ist demnach im Zeitverlauf durchaus denkbar. Eine Prüfung dieser Notwendigkeit sollte spätestens nach 2-3 Jahren erfolgen. Damit stünde den Gemeinden immer ein aktualisiertes Konzept zur Verfügung.

Neben der mit diesem Radverkehrskonzept entstandenen Handlungsgrundlage für die Selbstverwaltung, wird auch eine weitergehende Kommunikation über die entwickelten Maßnahmenvorschläge in der Öffentlichkeit empfohlen.

Anhang

- I. Radroutennetz Amt Schrevenborn
- II. Maßnahmenplan
 - a. Kurzbeschreibung der Maßnahmen
 - b. Verortung der Maßnahmen
- III. Bürgerbeteiligung
- IV. Zustandsbericht Gemeinde Mönkeberg
- V. Zustandsbericht Gemeinde Heikendorf
- VI. Zustandsbericht Gemeinde Schönkirchen



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Ergebnis der Bürgerbeteiligung	5
Abbildung 2 Lage der polizeilich erfassten Unfälle im Amtsgebiet für die Jahre 2019 bis 2021	7
Abbildung 3 Erläuterung wichtiger Radverkehrszeichen	10
Abbildung 4 Musterlösung Kreisverkehr	12
Abbildung 5 Verlauf des Schrevenborner Runds sowie weiterer touristischer Routen.....	13
Abbildung 6 Beschilderung mit Hinweis zur Routenführung des Schrevenborner Rundes	14
Abbildung 7 Logo Schrevenborner Rund, welches auf die Route verweist	14
Abbildung 8 bikeandride basic plus © bikeandride (links) und lambda © K.Bergmann (rechts)	15
Abbildung 9 Station der Sprottenflotte.....	16
Abbildung 10 Radrouten in der Gemeinde Mönkeberg.....	18
Abbildung 11 Übersichtsplan zu den Varianten der Radroutenführung im Zuge des sog. Lückenschlusses.....	21
Abbildung 12 Luftbild Kreuzung Heikendorfer Weg / Gänsekrugredder/ Am Eksol.....	22
Abbildung 13 Sanierungsgebiet Ortsmitte mit den fünf Entwicklungsschwerpunkten	24
Abbildung 14 Radroutenverlauf Gemeinde Heikendorf	25
Abbildung 15 Hegeholz (links) und Dorfstraße Ecke Am Herrkamp(rechts)	26
Abbildung 16 Lemkamp Teil des kombinierten Geh- und Radweges (links) und Heinendorfer Weg (rechts)	27
Abbildung 17 Wichtige Knotenpunkte in der Gemeinde Heikendorf	28
Abbildung 18 Luftbild Knotenpunkt (Kreuzung Nr. III) Hegeholz/ Schrevenborner Weg/ Teichtor/ Heikendorfer Weg	28
Abbildung 19 Radroutenverlauf Gemeinde Schönkirchen.....	30
Abbildung 20 Kreuzung Kärtnersredder/ Anschützstraße	32
Abbildung 21 Klosterkamp beginnend aus Richtung Kiel-Oppendorf (links), Klosterkamp Höhe Kibitzbek (mitte) und Hof Schönhorst (rechts).....	33
Abbildung 22 Wassergebundener Weg nach Flüggendorf (Beginn Höhe Lustbarg 3).....	33
Abbildung 23 Beginn Schönhorster Straße aus Schönkirchen kommend (links und Mitte) und Schönhorster Straße Höhe Feldweg (rechts)	34
Abbildung 24 Kreuzung Schönberger Landstraße/ Augustental	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Unfalltypen im Amt Schrevenborn und den amtsangehörigen Gemeinden zusammengefasst in den Jahren 2019-2021.....	7
Tabelle 2 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Amt Schrevenborn in den Jahren 2019, 2020 und 2021.....	8