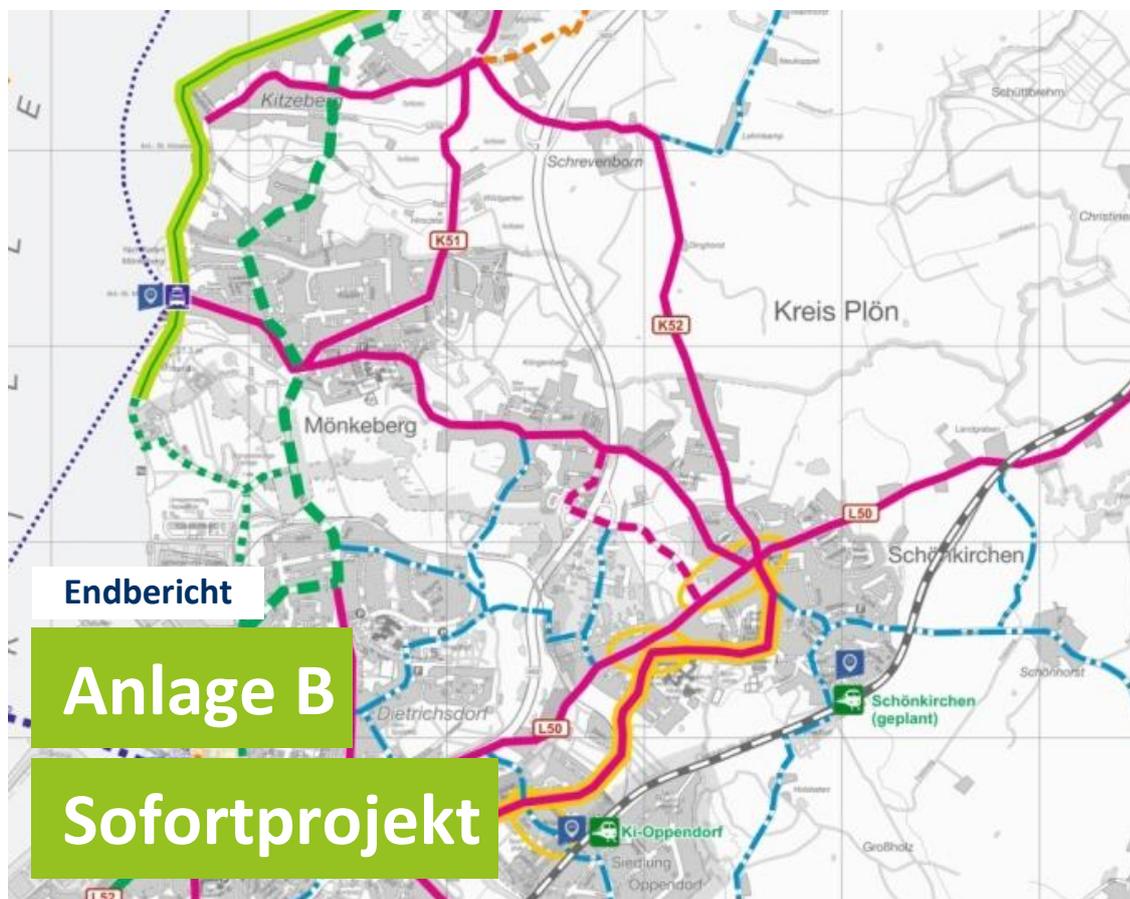




KielRegion

Sofortprojekt „Konsolidierung Radverkehrsplanungen“ im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes

Radverkehrszielnetz im Stadt-Umland-Raum und Radpremiumrouten



urbanus GbR

Dipl.-Ing. Stefan Luft

M.A. Peter Krausse

An der Untertrave 81-83

23552 Lübeck

Tel: (0451) 7062 666

Fax: (0451) 7062 667

info@urbanus-luebeck.de

1 Hintergrund und Vorgehensweise

Die Aufwertung des Radverkehrssystems gehört zu den zentralen Bausteinen der Verkehrs-wende und eines nachhaltigen Mobilitätssystems. Während die Landeshauptstadt Kiel bereits seit vielen Jahren zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland gehört, wurden der Stadt-Umland-Raum und die beiden angrenzenden Kreise bislang in der Radverkehrsförderung vergleichsweise weniger intensiv vorangebracht, in den letzten Jahren aber mit kreisweiten Radverkehrskonzepten stärker forciert. Aktivitäten zur Radverkehrsförderung beschränkten sich im Kieler Umland über lange Zeit weitgehend auf die Radrouten im Freizeit- und Tourismusverkehr und auf die überregionalen Radfernwege. Mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion wurde erstmalig eine übergreifende Strategie für den Radverkehr entwickelt. Im Vordergrund stehen derzeit vor allem die Radpremiumrouten, die mit erhöhten Qualitätsstandards bedeutende Siedlungsschwerpunkte der KielRegion und Verkehrsziele wie die Kieler City und die Schwentinemündung u.a. mit der Fachhochschule Kiel und dem Geomar miteinander verbinden sollen.

Aufgrund der vorgebrachten Bedarfe seitens einiger beteiligter Kommunen im Stadt-Umland-Raum wurde das ursprünglich für das Sofortprojekt vorgesehene Thema der Radwegweisung in Abstimmung mit der KielRegion in eine Netz- und Radtrassenplanung für den Stadt-Umland-Raum transferiert. Zielsetzung war es, die bisherigen Konzepte und Planungen auf unterschiedlichen inhaltlichen und räumlichen Ebenen untereinander abzugleichen und in ein integriertes Gesamtkonzept für den Radverkehr zu überführen sowie die vorgesehenen Radpremiumrouten weiter zu konkretisieren und für eine Umsetzungsplanung vorzubereiten.

Das Sofortprojekt wurde in mehreren Präsenzterminen mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorgestellt und abgestimmt. Neben Abstimmungen mit dem Amt Schrevenborn, der Stadt Schwentinental und den Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Laboe, erfolgte eine Teilnahme am Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Schwentinental sowie eine Abstimmung mit dem Planerteam zur Weiterentwicklung des Ostseeküstenradweges im Bereich Laboe. Zusätzlich fanden mehrere Austausche mit der KielRegion statt. Außerdem wurden alle Strecken des übergeordneten Radverkehrsnetzes nochmals vom Gutachtertteam befahren und mit Fotos dokumentiert. Weitere Streckendokumentationen konnten aus der umfangreichen Bestandsaufnahme im kreisweiten Radverkehrskonzept entnommen werden.

Da über einige Abschnitte des übergeordneten Radverkehrsnetzes auch wichtige Verbindungen des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs verlaufen, sind im weiteren Verfahren eine Abwägung der bevorzugten Radführung mit den Anforderungen der anderen Verkehrsarten und den örtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen sowie ggf. auch Priorisierungen zu treffen.

2 Ausgangslage

Während die Landeshauptstadt Kiel bereits auf eine lange Periode intensiver Radverkehrsförderungen zurückblicken kann, sind der Kreis Plön, das Amt Schrevenborn und einige Kommunen erst vor wenigen Jahren in eine systematische Radverkehrsplanung und in das Thema nachhaltige Mobilität eingestiegen. So sind im Zeitraum 2019 bis 2023 diverse kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte entstanden. Eine wichtige Planungs- und Orientierungsvorgabe für das Ostuferversverkehrskonzept bildet neben den kommunalen Konzepten vor allem das 2023 beschlossene Radverkehrskonzept des Kreises Plön. Hierin wurden in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur insbesondere Bedarfe und Prioritäten für Lückenschlüsse im Radwegenetz und für Sanierungen vorhandener Radwege festgelegt.

In Kiel ist der Radverkehr seit den 1990er Jahren fest in der Verkehrsplanung verankert und wurde über die Jahre in verschiedenen Planwerken stetig weiterentwickelt. Unter anderen bildet der Radverkehr auch einen Schwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt. Im besonderen Fokus steht dabei das Veloroutennetz, aus dem mit der Veloroute 10 als erste Premiumroute im Kieler Stadtgebiet umgesetzt wurde. Aktuelle Planungsgrundlage ist das Veloroutenkonzept 2035, in dem auch Schnittstellen bzw. Übergänge zwischen dem übergeordneten städtischen und regionalen Radverkehrsnetz definiert sind. Derzeit wird mit der Veloroute 1 entlang des Ostufers (Werftstraße) eine weitere Premiumroute umgesetzt, ein erster Abschnitt befindet sich bereits im Bau.

Auch die KielRegion hat nach Beschluss des Masterplans Mobilität die weitere Planung von Lückenschlüssen im regionalen Radverkehrsnetz angestoßen. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet des Ostuferversverkehrskonzeptes wurden für die Verkehrskorridore Plön – Kiel und Laboe – Kiel Machbarkeitsstudien für hochwertige Radverbindungen, auch mit dem im Masterplan Mobilität definierten Qualitätsstandard von Radpremiumrouten, durchgeführt und auf einigen Abschnitten bereits in Vorentwurfsplanungen vertieft. Ausgehend von der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 hat die Landesregierung zudem die Aktualisierung des landesweiten Radverkehrsnetzes gestartet, ein Entwurf liegt vor.

Übersicht der einbezogenen Konzepte mit Bezug zum Radverkehr:

- Veloroutenkonzept 2035 LH Kiel
- Entwurfsplanung Radpremiumroute für den Teilabschnitt Werftstraße (Veloroute 1)
- Machbarkeitsstudien Radwege-Lückenschlüsse KielRegion 2020 - 2023
- Vertiefenden Planungen / Vorentwurfsplanungen der KielRegion für ausgewählte Strecken
- Radverkehrskonzept Kreis Plön
- Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn
- Radverkehrskonzept Stadt Schwentinental
- Radverkehrskonzept Stadt Plön
- Mobilitätskonzept Stadt Preetz
- Landesradverkehrsnetz (LRVN), Entwurf 12/2023

Abbildung 1: Strategie regionales Radverkehrsnetz aus dem Masterplan Mobilität KielRegion 2019

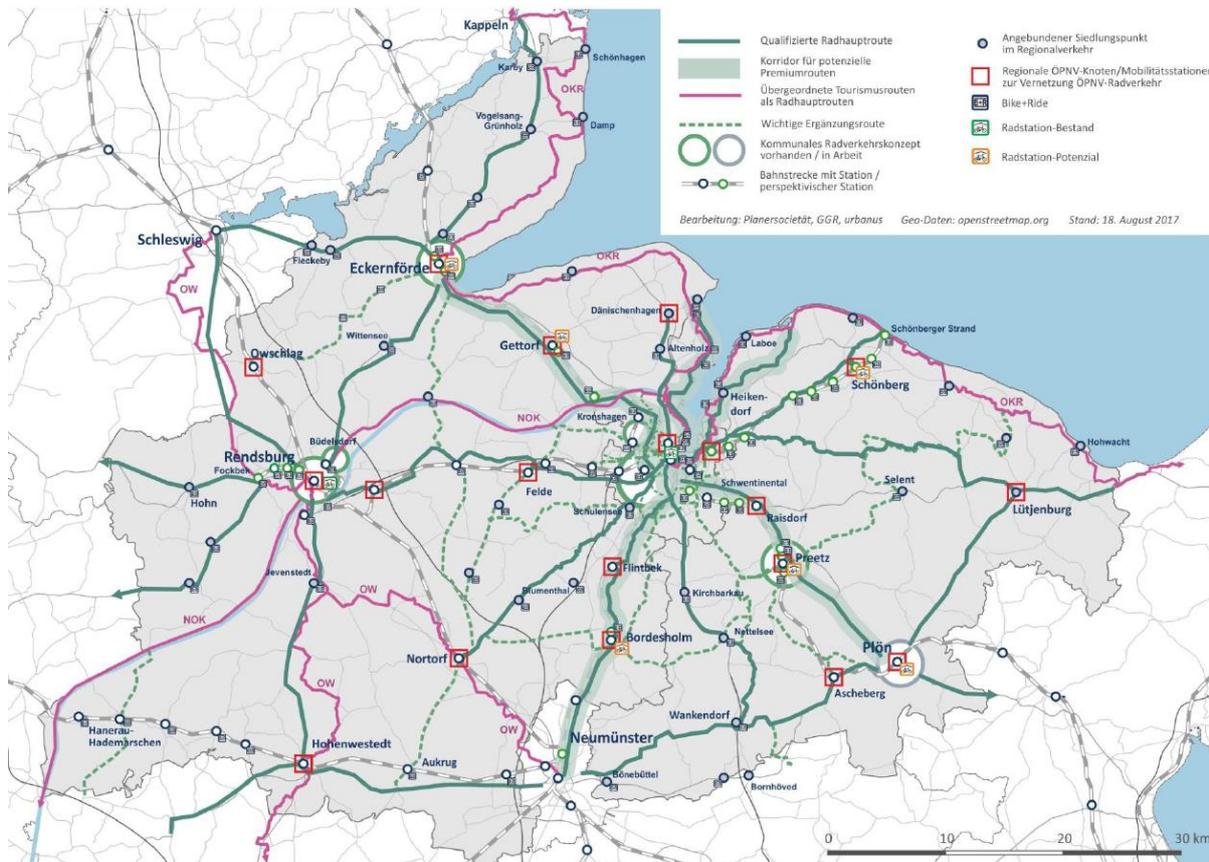
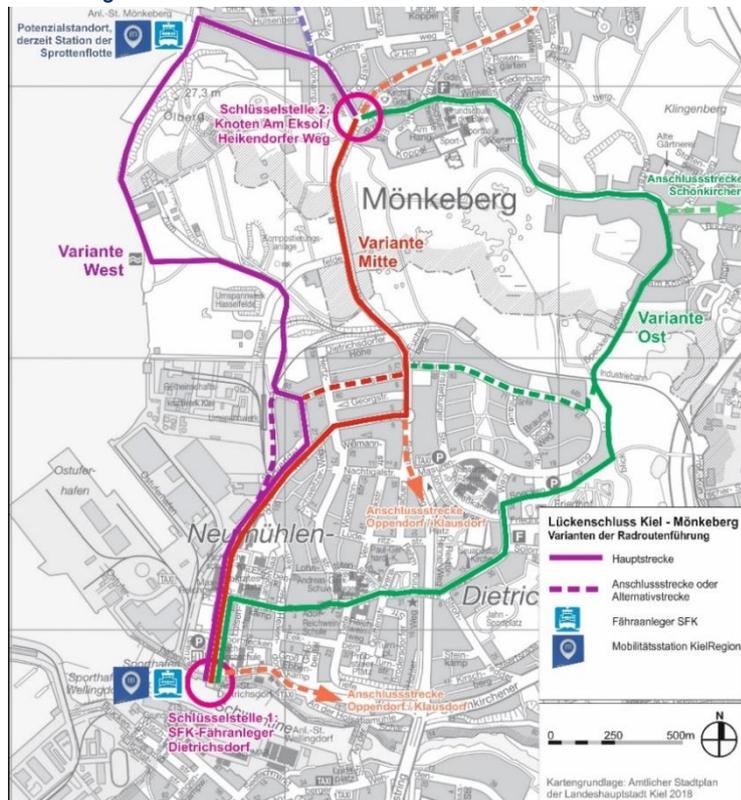


Abbildung 2: In einer Machbarkeitsstudie untersuchte Radrouten-Varianten im Raum Kiel / Mönkeberg



Quelle: urbanus/PGV Dargel-Hildebrandt

3 Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum

Die vorhandenen Radverkehrskonzepte des Kreises, der Landeshauptstadt Kiel und der Kommunen als auch des Landes sind bisher nur teilweise aufeinander abgestimmt und untereinander kompatibel. Das ist zum Teil darin begründet, dass die Konzepte in verschiedenen Zeitebenen entstanden sind und nun auf interkommunaler und regionaler Ebene vernetzt und abgeglichen werden müssen. Es wird dazu auch eine einheitliche Bezeichnung der Netzebenen und Strukturierung empfohlen.

In enger Vernetzung mit dem Handlungskonzept zum Radverkehr wurden die vorliegenden Radverkehrskonzepte und Radverkehrsplanungen ausgewertet und in eine integrierte Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum überführt. Oberste Netzebene bilden die Radpremiumrouten, die als Bezeichnung für eine besondere Radverkehrsqualität bereits in der KielRegion und den kommunalen Radverkehrskonzepten etabliert ist. Die beiden folgenden Netzebenen bilden die Hauptrouten mit teilweise regionaler Verbindungsfunktion und die lokalen Ergänzungsrouten. Das Kieler Veloroutennetz entspricht dabei den Netzebenen Radpremiumrouten (derzeit Veloroute 10 und in Umsetzung Veloroute 1) und Hauptrouten. Als touristische Radroute mit herausragender Bedeutung wurde außerdem der Ostseeküstenradweg bzw. Fördeuferweg mit aufgenommen, der in Abschnitten eine Alternativführung zur Radpremiumroute Kiel – Laboe darstellt, teil-weise aber auch mit dieser überlagert bzw. parallel geführt wird (insbesondere in Laboe).

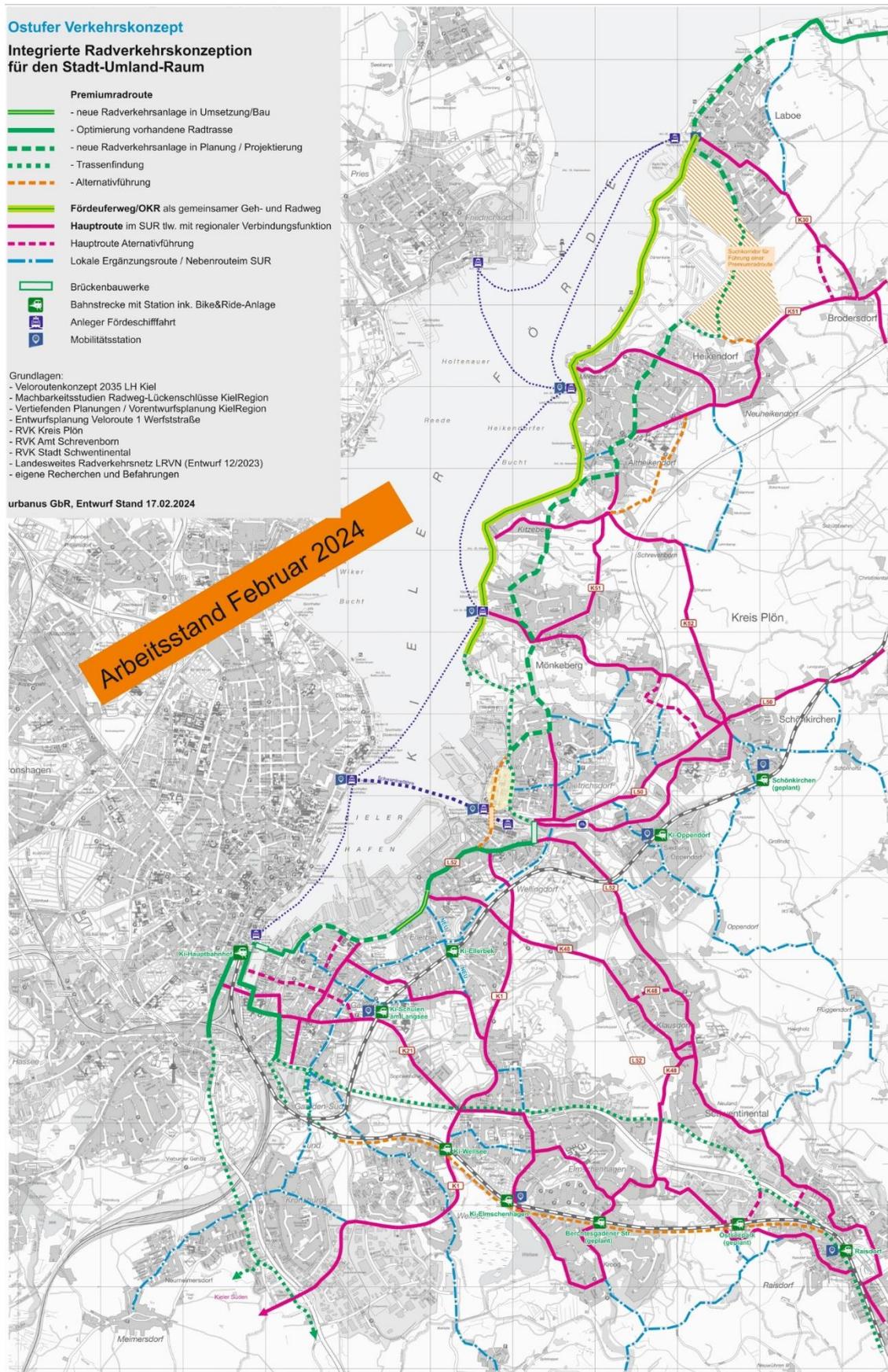
Die Hauptrouten verbinden vor allem die Siedlungs- und Radpotenzialschwerpunkte im Stadt-Umland-Raum Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen und Schwentinental untereinander und mit wichtigen Zielbereichen in der Landeshauptstadt Kiel insbesondere Kiel City, Schwentine- und Elmschenhagen. Sie decken zusammen mit den Ergänzungsrouten außerdem wichtige Schulwege und touristische Themenradrouten wie das Schrevenborner Rund ab.

Die Haupt- und Ergänzungsrouten gehen dann im weiteren Gebiet des Kreises Plön in das übergeordnete Radverkehrsnetz des Kreises über, kompatibel zum kreisweiten Radverkehrskonzept.

Das entwickelte Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum ist eng vernetzt mit dem ÖPNV-System. Übergeordnete Schnittstellen bilden hierbei die Bahnstationen (teilweise auch als Mobilitätsstationen) und die Anleger der Fördeschiffahrt (vgl. dazu das zugehörige Sofortprojekt). Die Schwentinefähre ist im Übrigen fester Bestandteil des übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Im Rahmen der Netzplanung und der Ortsaufnahme wurden auch bereits Handlungsschwerpunkte und Bereiche für eine notwendige vertiefende Betrachtung identifiziert. Die Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Bereich ist als Entwurf für einen integrierten, Grenzen-übergreifenden Planungsansatz zu verstehen, der im Rahmen der weiteren Planungen nach Bedarf noch angepasst bzw. nachjustiert werden kann.

Abbildung 3: Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum im OVK (Arbeitsstand 02/2024)



4 Konkretisierung der Planungen

4.1 Radpremiumroute Kiel – Heikendorf – Mönkeberg - Laboe

Die Planungen für eine Radpremiumroute von Kiel nach Laboe abseits des Fördeuferweges sind bereits vorangeschritten und mit zwei Machbarkeitsstudien hinterlegt (urbanus 2020, Wasser- und Verkehrskontor 2023). Dennoch gab es noch offene Fragen und alternative Routenführungen, die es abschließend zu bewerten gilt, um in die Genehmigungs- und Umsetzungsplanung einsteigen zu können.

Mit der Veloroute 1 im Verlauf der Werftstraße und anschließend der Schönberger Straße ist der erste Abschnitt der Premiumroute planerisch fixiert und befindet sich in einem Teilab-schnitt bereits im Bau. Ein zentrales Bindeglied zwischen den Streckenabschnitten nördlich und südlich der Schwentine ist die niveaufreie Querung der Schwentine. Nach den Ergebnissen des 2023 durchgeführten Verkehrsversuches bleibt die alte Schwentinebrücke in der gemeinsamen Nutzung von Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr zunächst als Übergangslösung bestehen. Favorisiert wird aber weiterhin eine neue Schwentinebrücke für den Radverkehr ggf. kombiniert mit dem Fußverkehr (in getrennter Führung), die sich auch topografisch gut in die räumlichen Rahmenbedingungen einbinden lässt und die zentrale Anbindung der Fachhochschule ermöglicht. Da auch für die Stadtbahn nach Dietrichsdorf eine Schwentinequerung erforderlich ist, ist eine koordinierte Planung bzw. Ausgestaltung zu prüfen. Die Stadtbahn ist maßgeblich relevant für die Entwicklung der Verkehre, findet aber wegen der Inbetriebnahme frühestens ab 2033 und des Planungshorizontes des OVK (2035) hier jedoch keine explizierte, sondern eine parallel ergänzende Aufmerksamkeit. Es soll mit bereits vor Umsetzung der Stadtbahn möglichst viel aus dem OVK realisiert werden.

Ebenso bleiben im Abschnitt Fachhochschule bis zum Anschluss Langer Rehm die beiden Hauptvarianten über Heikendorfer Weg und alternativ über die Güterbahntrasse und weiter über Hermannstraße (mit Höhenversatz vom Geländeniveau FH) vorerst in der weiteren Diskussion und bedarf einer vertiefenden Planung und abschließenden Abwägung. Dabei sind auch die Überlegungen zur Verlängerung des Grenzweges einzubeziehen.

Da der Verlauf des Fördeuferweges bereits in den Machbarkeitsstudien als nicht geeignet für die Anforderungen einer Radpremiumroute (mit Fokus Alltagsverkehr) bewertet wurde, bleibt als favorisierter Routenverlauf der Straßenzug Langer Rehm – Heikendorfer Weg mit der Radführung als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg bis zum Knoten Gänsekrugredder. Für den Knoten Heikendorfer Weg / Gänsekrugredder wurden bereits Varianten für die Knotenpunktgestaltung planerisch vertieft und in einem Workshop bei der RAD.SH bewertet. Favorisiert ist derzeit ein Kreisverkehr, generell ist aber auch der Machbarkeitsnachweis für einen Umbau des LSA-gesteuerten Knoten geführt.

Für die Verbindung Mönkeberg – Heikendorf konnte in den Abstimmungsrunden mit den beteiligten Kommunen und dem Amt Schrevenborn ein Konsens erzielt werden. Da für eine Route entlang der K51 nicht die Qualitätsstandards einer Premiumradroute erfüllbar sind, wurde eine Route über Kitzberger Weg – Drosselhörn – Schlosskoppelweg – Hindenburgstraße als favorisierte Lösung festgelegt. Diese Verbindung kann überwiegend als Fahrradstraße gestaltet werden, eine vertiefende Planung und Abstimmung bezüglich des Ausbaustandards ist noch für den Bereich Mühlenau / Entenbrücke erforderlich (Einbeziehung Naturschutzbehörde).

Für die Führung durch die Ortsmitte Heikendorf sind keine regelkonformen Radwege möglich und aufgrund der Straßenfunktion und Klassifizierung auch keine Fahrradstraße. Daher geht der Lösungsvorschlag in Richtung einer stark verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrt (Teichtor – Dorfstraße) mit Radführung auf der Fahrbahn. Mögliche Gestaltungsoptionen werden im Rahmen eines verkehrlich-städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Ortskern geprüft.

Die weitere Routenführung der Radpremiumroute erfolgt dann weiter von der Dorfstraße abzweigend über Laboer Weg wiederum als prädestinierte Fahrradstraße bis zum Bundeswehr-Munitionsdepot. Der

bisher nicht bestehende Lückenschluss nach Laboe wird kurzfristig geprüft, auch im Hinblick auf eine mögliche Führung durch oder an der Grenze des Munitionsdpots entlang. Favorisiert wird bei Ausscheiden der Munitionsdepotlösung derzeit eine Führung über Haffkamper Weg und Brammerkrug.

Vereinbarter Anschluss an Laboe ist nach den erfolgten Abstimmungen derzeit der Kibitzredder. Über Kibitzredder und Mühlenstraße könnte die Radführung wieder über eine Fahrradstraße erfolgen mit Anschluss an die Hafenstraße. Für den Bereich Hafenstraße / Hafenplatz wird eine verkehrlich-freiraumplanerische Neugestaltung mit stärkerer Verkehrsberuhigung und Einrichtung einer Mobilitätsstation vorgeschlagen. Die Strandstraße ist dann für den weiteren Verlauf der Radpremiumroute als Fahrradstraße vorgesehen, wobei in diesem Abschnitt auch der Ostseeküstenradweg verläuft. Hier könnten als Alltagsverkehr und Tourismusverkehre von einer hochwertigen Radführung profitieren.

Vom Ende der Strandstraße (Abzweig Professor-Munzer-Ring) wird ein Radweg zur K30 ausgebaut. Diese Maßnahme ist in das Projekt zur Aufwertung des Ostseeküstenradweges integriert. Die Weiterführung an der K30 nach Stein erfolgt dann aufgrund des abgestuften Nachfragepotentials mit einem reduzierten Ausbaustandard.

Abbildung 4: Planungsvorschlag für den Anschluss an die K30 in Laboe (Arbeitsstand 11/2023)

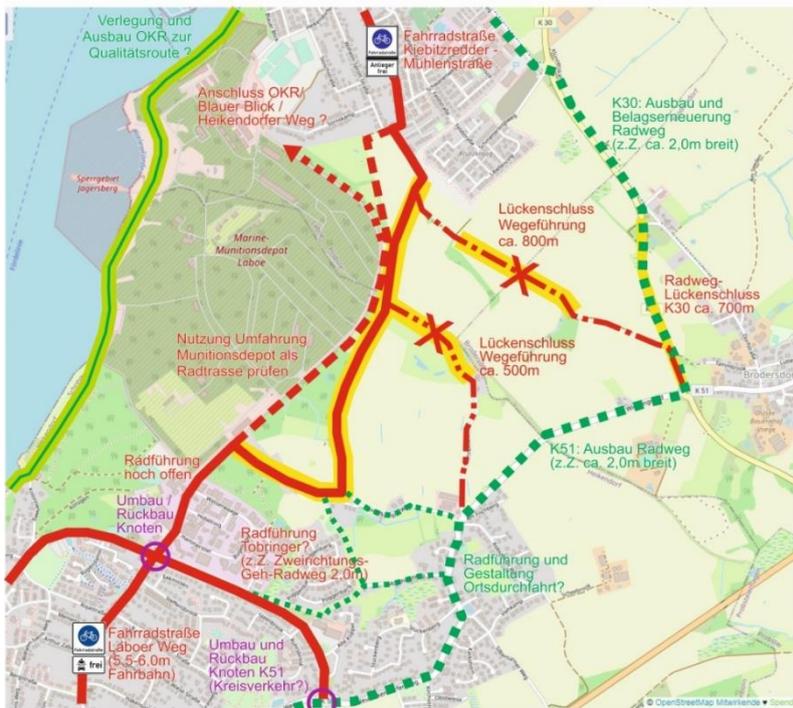


Abbildung 5: Planungsstand für den Abschnitt Mönkeberg – Laboe (12/2023)



Abschnitt Mönkeberg - Heikendorf

Abschnitt Laboe - Stein



Abschnitt Heikendorf - Laboe

4.2 Weitere Verbindungen im Stadt-Umland-Raum

Der Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen und Schwentinental wurde bisher in der Radverkehrsplanung nicht systematisch bearbeitet, obwohl hier ein signifikantes Nachfragepotenzial für den Radverkehr besteht. Mit den Radverkehrskonzepten des Kreises Plön, des Amtes Schrevenborn und der Stadt Schwentinental sind hier in den letzten Jahren planerische Grundlagen für eine Aufwertung der Radverkehrsqualität entstanden. Diese wurde im Rahmen des Sofortprojektes abgeglichen sowie weiter konkretisiert und mit Prioritätensvorschlägen hinterlegt.

Für die Schönkirchen stehen die Planungen für eine bessere Anbindung nach Kiel City und zur Schwentinemündung mit der Fachhochschule im Vordergrund. Die Schönkirchener Straße (L50) ist zwar im Netzzusammenhang als Hauptroute zu betrachten, kann aber nicht in einer hohen Qualität für den Radverkehr ausgebaut werden. Daher wird als hochwertige Radverbindung die Führung über Kätnersredder mit Anschluss an die bestehende Fahrradstraße Scharweg klar favorisiert. Über den Scharweg würde dann der Anschluss an die Radpremiumroute Richtung Kiel City und Richtung Laboe erfolgen. Als schlüssige Fortsetzung der Fahrradstraße Scharweg wird auch für den Kätnersredder die Prüfung einer Fahrradstraße empfohlen. Die parallele Führung des ÖPNV-Busverkehrs wird nicht als genereller Ausschluss für eine Fahrradstraße eingeschätzt, bedarf aber einer fundierten Abwägung im Rahmen der Prüfung. Alternativ wären auch andere Maßnahmen für eine attraktivere Radführung denkbar, insbesondere müsste das Straßenrandparken neu geordnet werden. Im Anschluss an den Kätnersredder wird auch für die Straße Augustental eine stärkere Verkehrsberuhigung insbesondere im Vorbereich der Schule sowie eine fahrradfreundliche Umgestaltung des Knoten L50 / Augustental vorgeschlagen.

Für die Stadt Schwentinental stehen für den Radverkehr ebenfalls die Verbindungen nach Kiel City und zur Schwentinemündung sowie zusätzlich nach Elmschenhagen im Vordergrund der Planungen. Für Verbindung zur Schwentinemündung mit Anschluss an die Radpremiumroute ist die Führung über Wehdenweg / L52 prädestiniert. Dazu müsste auf Kieler Seite der Wehdenweg für den Radverkehr aufgewertet werden (derzeit Fahrbahnführung mit teilweise Schutzstreifen) und eine sichere Radverkehrsführung südlich des Bahnüberganges bis zum Knoten Dorfstraße in Schwentinental hergestellt werden. Hier ist sowohl die Anlage eines Radfahrstreifens als auch ein eigenständiger Radweg denkbar. Dazu ist aber eine gesicherte Überquerung der L52 und ein Anschluss an die Dorfstraße herzustellen. Für die Dorfstraße wird die Widmung als Fahrradstraße diskutiert, die Priorität ist aber hier abgestuft.

Eine weitere wichtige Radverbindung verläuft über die K48 / Klingenbergstraße und die K23 zum Ostring und weiter zur Werfstraße. Hier geht es vor allem um eine transparente und möglichst kontinuierliche Führungsform für den Radverkehr mit entsprechend flankierenden Maßnahmen. Eine dahingehende Planung gemeinsam mit der Landeshauptstadt Kiel ist auch im Radverkehrskonzept des Kreises Plön verankert. Eine wichtige Einzelmaßnahme ist dabei eine Umgestaltung des Knotens K48 / L52 und eine Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im weiteren Verlauf der Klingenbergstraße.

In der Ortslage Klausdorf wird die Radführung wegen der fehlenden Flächenreserven für regelkonforme Radverkehrsanlagen (Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrstreifen) vorwiegend auf der Fahrbahn stattfinden. Wegen der für den Radverkehr ungünstigen Rahmenbedingungen in der Ortsdurchfahrt Dorfstraße / K48 (relativ hohe Kfz-Belegung, klassifizierte Straße, Busverkehr etc.) wird die Ertüchtigung einer alternativen Radhauptroute durch Klausdorf vorgeschlagen. Am besten geeignet für eine solche ausreichend attraktive Routenführung ist vor allem der Straßenzug Südring – Ruschsehn. Hier sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden, die verkehrlich grundsätzlich geeignet ist. Über den südlichen Abschnitt der Dorfstraße erfolgt dann über den vorhandenen, ggf. ausbauenden und zu sanierende, Zweirichtungs-Geh- und Radweg der Anschluss an die L52 mit Weiterführung zur Preetzer Chaussee.

Der Umbau der Preetzer Chaussee als Radhauptroute ggf. auch im Standard einer Radvor-rangroute wird als Schlüsselprojekt zur Radverkehrsförderung in der Stadt Schwentinental gesehen. Auf kurzen Abschnitten ist zwar schon eine annehmbare Radverkehrsqualität vorhanden, es bedarf aber eines

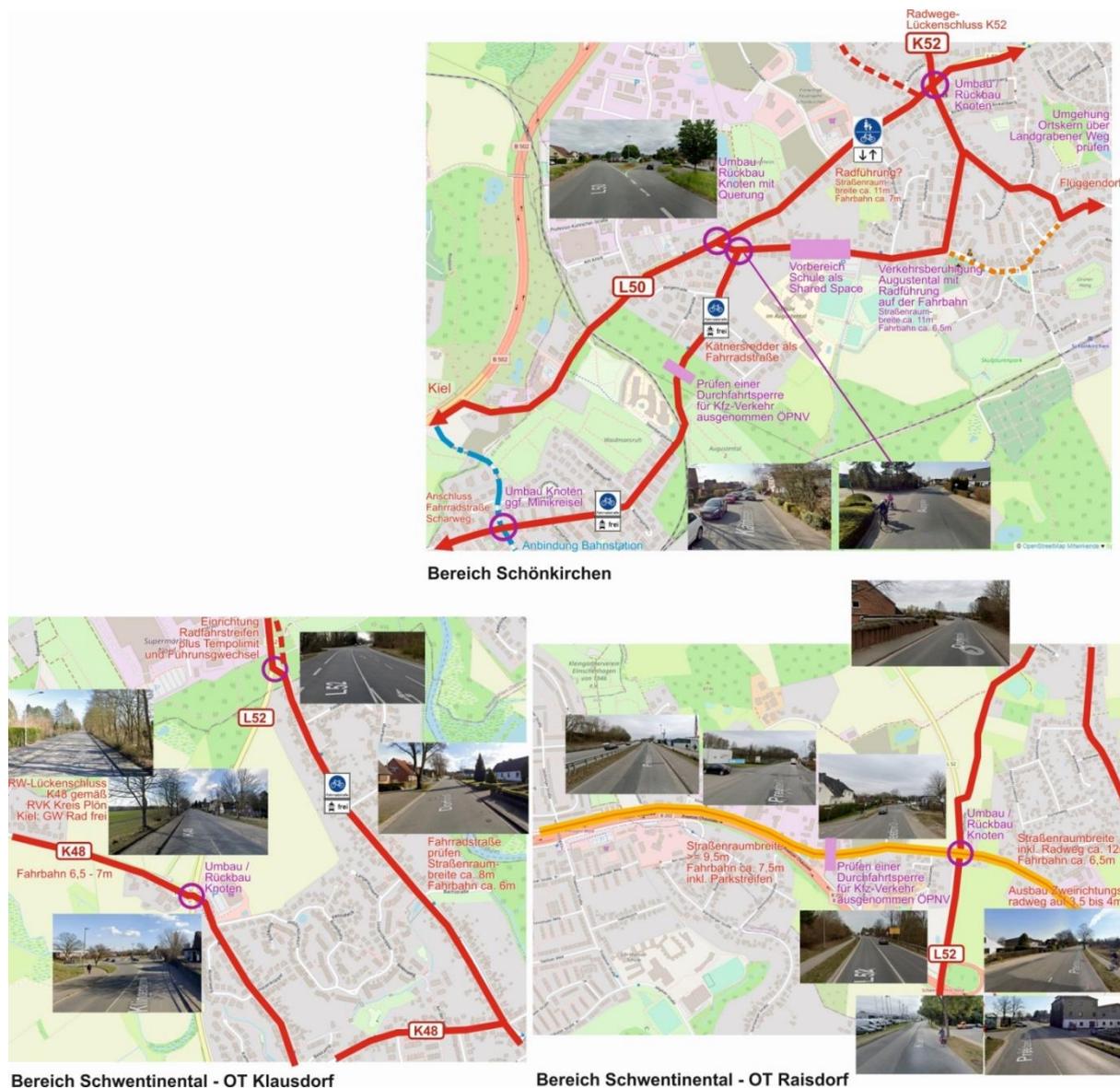
durchgehenden Ausbaus eines Zweirichtungsweges zwischen Elmschenhagen und dem östlichen Anschluss an die B76 (Klausdorfer Straße). Die entsprechende Entwurfsplanung sollte mit hoher Priorität vorangebracht werden. In diesem Zusammenhang werden folgende Prüfungen empfohlen:

- Einrichtung einer Durchfahrtsperre in Höhe Friedrich-Wienroth-Weg
- Neuordnung des Straßenrandparkens,
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00m bis 6,50m.

Als weitere Hauptroute zwischen den Ortsteilen Klausdorf und Raisdorf sollte die Verbindung Ritzebeker Weg – Opendorfer Weg für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Diese Strecken ist aufgrund der geringen Kfz-Belegung und des bereits bestehenden Kfz-Durchfahrtsverbotes östlich des Wasserwerksweges besonderes für eine attraktive Radführung geeignet. In Raisdorf erfolgt die favorisierte Weiterführung über Ahornalle und Hermann-Löns-Straße zum Ortsteilzentrum mit Anschluss an die Fuß- und Radwegbrücke über die B76.

Für den Ausbau einer Radpremiumroute sollten vorerst die Alternativführungen zur Preetzer Chaussee direkt über die B76 und vor allem entlang der südlich verlaufenden Bahntrasse im räumlichen Prüfraster bleiben. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Teilausbau der Bahnstrecke wäre hier eine Baustraße erforderlich, die anschließend zu einer Radroute umgebaut werden könnte, die vor allem für das südliche Raisdorfer Siedlungsgebiet, das Gewerbegebiet mit Ostseepark und das südliche Elmschenhagen einen hohen Nutzen hätte. Gemeinsam mit der NAH.SH sind entsprechende Planungen und die mögliche Zeitschiene für eine Umsetzung zu prüfen.

Abbildung 6: Planungsstand für den Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen / Schwentental



5 Einbindung in das Ostuferverkehrskonzept und Ausblick

Das Sofortprojekt wurde in enger Verzahnung mit dem Handlungskonzept des Ostuferverkehrskonzeptes bearbeitet und kontinuierlich abgeglichen. Als ein wichtiges Ergebnis dieses Abgleiches wurden, neben den bereits gesetzten Radpremiumrouten, der Ausbau des Radverkehrs im Stadt-Umland-Raum und die Einrichtung von Fahrradstraßen als Handlungsschwerpunkte und Maßnahmensteckbriefe in das OVK aufgenommen.

Das Sofortprojekt hat dazu beigetragen, bisherigen Vorstellungen der beteiligten Gebietskörperschaften und bestehende Planungsstände nochmals abzugleichen und zu aktualisieren. Darüber hinaus wurde durch die erfolgten Abstimmungsrunden noch einmal die Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit verfestigt und Erwartungen bezüglich einer zügigen Umsetzung erster Maßnahmen untermauert. Daher sollten kurzfristig folgende weitere Schritte angegangen werden:

- Vertiefung der Planungen (Entwurfplanung) für die bereits final abgestimmten Streckenabschnitte der beiden Radpremiumrouten insbesondere Preetzer Chaussee und Verbindung Mönkeberg – Heikendorf.
- Abschließende Routenauswahl für die Verbindung Heikendorf – Laboe mit weiteren Abstimmungen u.a. auch mit dem Munitionsdepot.
- Konkretisierung der Planungen und Auswahl einer Vorzugstrasse für den Streckenabschnitt Schwentinemündung (einschließlich neuer Schwentinequerung) – Fachhochschule – Langer Rehm.
- Weitere Konkretisierung der potenziellen Fahrradstraßen in Bezug auf eine Umsetzungsplanung, Kostenberechnung, Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, Beantragung bei der Verkehrsbehörde und Prüfung von Fördermöglichkeiten,
- Aufbau eines übergeordneten Projektmanagements und Zuordnung von Aufgaben / Zuständigkeiten für eine integrierte Maßnahmenumsetzung und –abstimmung (beispielsweise durch die KielRegion GmbH) und Entwicklung eines gemeinsamen Finanzierungsmodells für die Radpremiumrouten.
- Durchführung interkommunaler Planungen für die Verbindungen K48/K23 und L52/Wehdenweg.