



Masterplan Verkehr der Stadt Eckernförde

Verkehrs- und Radverkehrskonzept

Auftraggeber:



N 54°28'
E 9°50'

Hamburg, den 31.07.2025
Version V0.2 - Überarbeitung

Änderungshistorie

Version	Datum	Beschreibung
V0.1	28.01.2025	Abstimmungsversion
V0.2	31.07.2025	Grundlegende Überarbeitung (Ziele / Maßnahmenkonzept)

Bearbeitung

Firma	Name	Kontakt
Logos	Lars Hübner	lars.huebner@logos-hh.de
Logos	Christian Klafs	christian.klafs@logos-hh.de

Verteiler dieser Version

Firma / Dienststelle	Name / Abteilung
Stadt Eckernförde - Bauamt	Herr Meins
Stadt Eckernförde - Bauamt	Herr Orth
Stadt Eckernförde	N.N.

Gender-Hinweis:

Die in dieser Ausarbeitung verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich immer gleichermaßen auf weibliche, männliche und diverse Personen. Auf eine Doppelnennung und gegenderte Bezeichnungen wird zugunsten einer besseren Lesbarkeit verzichtet.

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung und Zielsetzung	5
2. Grundlagen	9
2.1. Einzelpunkte	9
2.2. Vorliegende Untersuchungen	9
2.3. Verkehrszählungen.....	10
2.4. Entwicklung der Kfz-Verkehre.....	12
3. Defizitanalyse.....	14
3.1. Vorgehensweise	14
3.2. Ortsbesichtigung	14
3.3. Einwohnerbeteiligung	15
3.4. Schülerbefragung	17
3.5. Zusammenstellung.....	20
4. Konzeptionelle Handlungsfelder	23
5. Strategische Verkehrsnetze.....	24
5.1. Systematik	24
5.2. Netzfunktionen.....	24
5.3. Beispiele	26
6. Maßnahmenkonzept	31
6.1. Grundlegendes	31
6.2. Kurzfristige Maßnahmen.....	33
6.2.1. Eigenschaften	33
6.2.2. Themenschwerpunkt „Tempo 30“	34
6.2.3. Beschreibung ausgewählter Maßnahmen	35
6.3. Langfristige Maßnahmen	47
6.3.1. Eigenschaften	47
6.3.2. Beschreibung ausgewählter Maßnahmen	48
6.3.3. Gesamtstädtische Radwegweisung / Marketing.....	59
6.4. Priorisierung	60
6.4.1. Systematik	60
6.4.2. Beispiele	61
6.5. Kostenrahmen	62
6.6. Vergleich zum Radverkehrskonzept 2014.....	62
7. Abstimmungsverfahren	73
7.1. Träger öffentlicher Belange (TÖB).....	73
8. Fazit und Ausblick.....	74
9. Abbildungsverzeichnis	75

10. Tabellenverzeichnis	76
11. Verweise	77
12. Anlagenverzeichnis.....	78

1. VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG

Die Stadt Eckernförde besitzt als Mittelzentrum mit rd. 21.600 Einwohnern (Stand 31.12.2023) im Landkreis Rendsburg-Eckernförde eine hohe strukturelle Bedeutung an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins. Auch der Tourismus spielt mit rd. 250.000 Übernachtungen im Jahr 2023 eine erhebliche Rolle. Entsprechend seiner überregionalen Bedeutung ist Eckernförde sehr gut an das großräumige Straßennetz angebunden.



Karte: ©OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 1: Regionale Lage der Stadt Eckernförde

Durch das Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen B76 (Kiel – Schleswig) und B203 (Rendsburg – Kappeln), welche über zentrale Knotenpunkte mit dem nachgeordneten und städtischen Straßennetz verknüpft sind. Die verkehrliche Situation der Stadt, deren Verkehrsentwicklung jahrzehntelang vorwiegend auf den Kraftfahrzeugverkehr ausgerichtet war, weist zahlreiche Probleme auf. Dies tritt insbesondere in den Sommermonaten hervor, wenn sich der werktägliche motorisierte

Individualverkehr, welcher durch Pendler-, Einkaufs- und Güterverkehre geprägt ist mit den Tourismusverkehren überlagert. Gleichzeitig weist die Infrastruktur im Radverkehrsnetz erhebliche Lücken und Mängel auf, welches die Nutzung des Fahrrades in Eckernförde erschwert.

Die Stadt Eckernförde ist über die Bahnstrecke Flensburg – Kiel zwar gut an das Schienennetz angebunden und die Strecke soll in den kommenden Jahren zur Stadtbahn Kiel ausgebaut werden. Auch besteht in Eckernförde ein dichtes Netz an Stadt- und Regionalbuslinien, welches die Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes und zu den benachbarten Kommunen abdeckt. Dennoch weist der ÖPNV im Status Quo nur begrenzte Nutzungspotenziale auf. Die wachsenden verkehrlichen Probleme im Straßenverkehr haben seitens der Einwohner von Eckernförde sowie in Verwaltung und Politik zu dem Bestreben nach einer grundlegenden Neuausrichtung der Verkehrsentwicklung geführt.

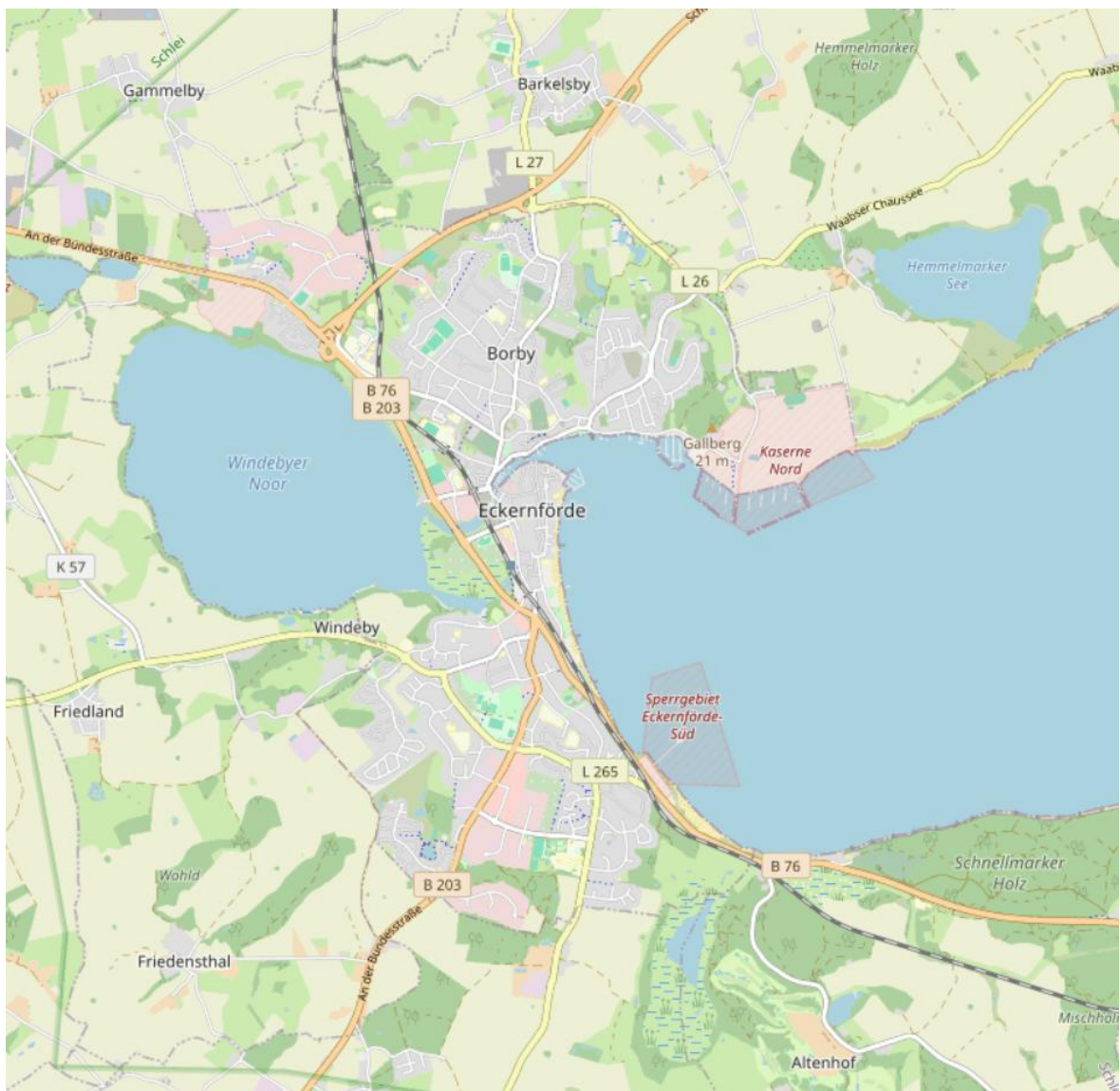


Abbildung 2: Stadtgebiet von Eckernförde mit Straßen- und Bahnverbindungen

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.03.2021 soll mit dem Masterplan Verkehr ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept aller Verkehrsarten aufgestellt werden. In diesem Teil werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Radverkehr betrachtet. Gegenüber dem aus 2014 vorliegenden Radverkehrskonzept (1) ist seitens der Stadt Eckernförde keine Aktualisierung, sondern eine vollständige und grundlegende Neubetrachtung des Radverkehrs gewünscht. Vor allem fließt in die Neuaufstellung die multimodale gesamtstädtische Ebene des Masterplans Verkehr ein, was auch eine Überarbeitung der strategischen Verkehrsnetze erfordert. Da gerade zwischen dem Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr bzgl. des Straßennetzes stark konkurrierende Belange bestehen, wird der Bearbeitungsschwerpunkt sowohl auf den Radverkehr als auch den Kraftfahrzeugverkehr gelegt. Die weiteren Bausteine des Masterplans Verkehrs (Fußgängerverkehr und ruhender Kfz-Verkehr) sind hier untergeordnet und werden in anschließenden Bausteinen separat betrachtet. Wo relevant fließen Aspekte des Fußgängerverkehr und ruhenden Kfz-Verkehrs aber auch in dieses Verkehrskonzept ein.

Ausdrückliche Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ist eine elementare und grundlegende verkehrliche Weichenstellung der Verkehrsentwicklung in Eckernförde für die kommenden 20 – 30 Jahre, woraus folgende Kernziele abgeleitet werden:

- **Sozial gerechtere und umweltverträgliche Mobilität,**
- **Stärkung des Radverkehrs, im Schwerpunkt durch grundlegende Verbesserung der Radinfrastruktur und Schaffung neuer Angebote (z.B. Radschnellwege oder Fahrradstraßen),**
- **Stadtverträgliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bzw. Verlagerung auf das übergeordnete Straßennetz, insbesondere regionale Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr.**

Die inhaltliche Methodik des Verkehrskonzeptes stellt sich ausgehend von Bausteinen im Masterplan Verkehr wie folgt dar.

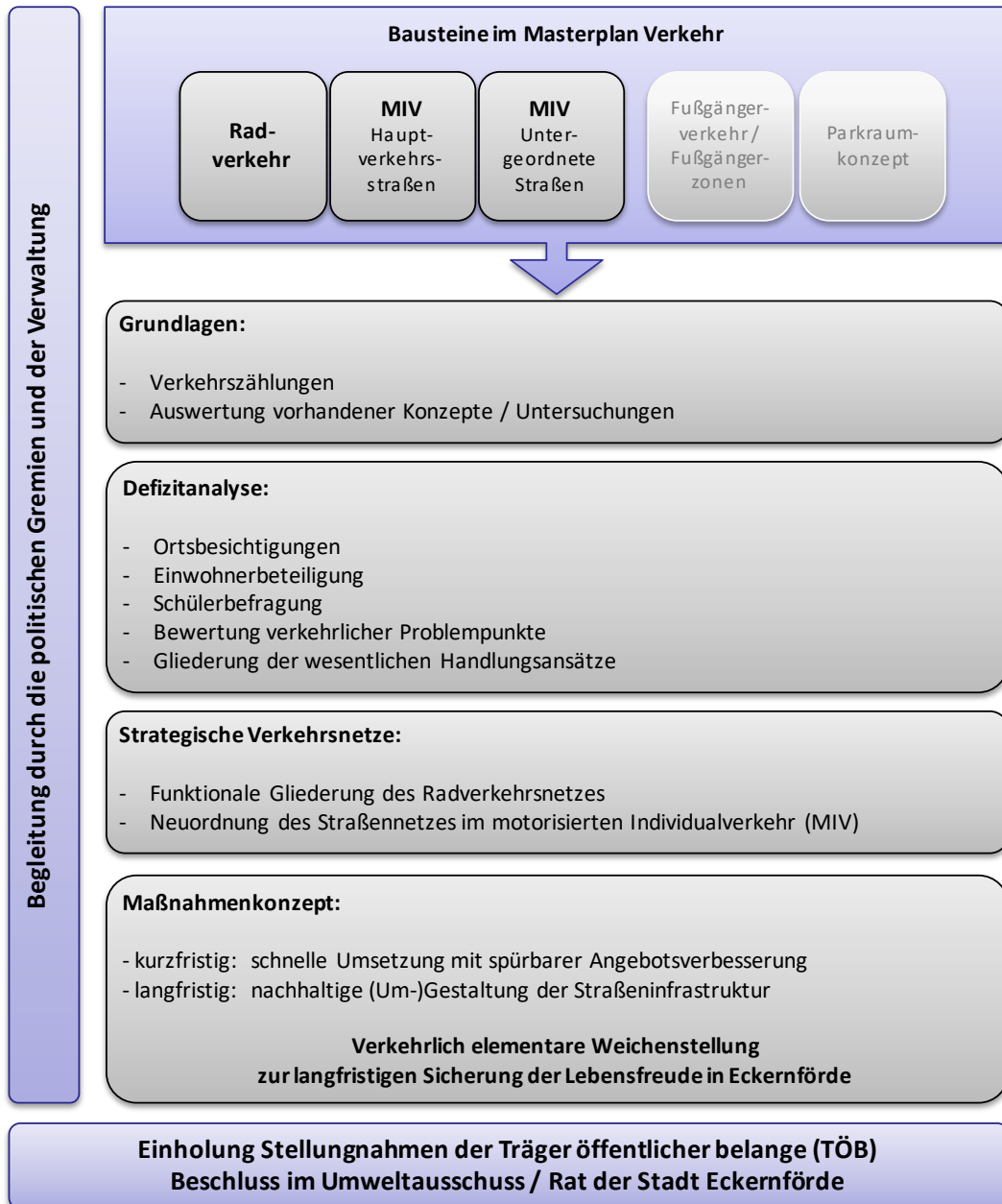


Abbildung 3: Bausteine im Masterplan Verkehr der Stadt Eckernförde

2. GRUNDLAGEN

2.1. Einzelpunkte

Für die inhaltliche Bearbeitung des Verkehrskonzeptes der Stadt Eckernförde ist die Sichtung und Erhebung verkehrlicher Datengrundlagen erforderlich. Dies umfasst folgende Einzelschritte:

- Auswertung vorliegender Konzepte, Planungen und Untersuchungen,
- Durchführung von Verkehrszählungen,
- Ortsbesichtigungen.

Die Ortsbesichtigungen stellen zum Einen die Grundlagenarbeit des Verkehrskonzeptes, zum anderen aber auch einen wichtigen Schritt in der Defizitanalyse dar. Dies gilt umso mehr, als dass in der gesamtstädtischen Verkehrskonzept detaillierte quantitative Berechnungen (z.B. Kapazitätsbewertungen, Verflechtungsanalysen) ganz bewusst im Hintergrund stehen. Die Ortsbesichtigungen werden im Rahmen der Defizitanalyse (Abschnitt 3) erläutert.

2.2. Vorliegende Untersuchungen

Die bei der Stadt Eckernförde vorliegenden verkehrlichen Konzepte und Untersuchungen werden zu Projektbeginn zur Verfügung gestellt. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgeführt:

- Flächenhafte Verkehrsuntersuchung (Oktober 2014, Auftraggeber: BIG Städtebau GmbH): Hauptinhalt waren die Wirkungsabschätzung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen, im Wesentlichen das Projekt Nooröffnung sowie das Stadtumbaugebiet „südliche Innenstadt“,
- Radverkehrskonzept (Juni 2014),
- Verschiedene sektorale Verkehrsgutachten für Knotenpunkte bzw. zu Bebauungsplänen der Stadt Eckernförde, z.B. Lornsenplatz, Schulweg
- Ausbauplanung für den Radschnellweg Pferdemarkt – Noorstraße,
- Ausbauplanung Straßennetz im Projekt Sanierungsgebiet Nooröffnung.

Die vorliegenden Untersuchungen werden vor allem in Bezug auf nutzbare Verkehrsdaten, insbesondere Verkehrsstärken und Verkehrsverflechtungen ausgewertet. Unter anderem wurde in 2014 ein digitales Verkehrsmodell erstellt, welches informativ durch die BIG Städtebau zur Verfügung gestellt wurde und unterstützend für bestimmte Fragestellungen nach Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet ausgewertet wird. Zwar bedürfen die Verkehrsdaten aus 2014 eine Aktualisierung, für überschlägige Betrachtung ist die Datengrundlage jedoch noch ausreichend. Auch die vorliegenden Kfz-Verkehrszählungen liegen teilweise länger zurück und sind für das Verkehrskonzept kaum nutzbar. Vor allem sind in der Vergangenheit keinerlei Daten im Radverkehr erhoben worden, was die in der Vergangenheit untergeordnete Behandlung des Radverkehrs untermauert.

Zwar sind im Verkehrskonzept bewusst keine detaillierten quantitativen Analysen und Prognosen der Verkehrsströme vorgesehen, dennoch ist ein hinreichendes verkehrliches Datengerüst erfor-

derlich, um unter anderem auch Anhaltswerte für den Modal-Split, im Speziellen die Verkehrsmittelwahl zwischen dem MIV und dem Radverkehr zu liefern. Aus diesem Grunde ist eine Neuerhebung der Verkehrsstärken im Straßennetz grundsätzlich erforderlich.

2.3. Verkehrszählungen

Für die Erhebung aktueller Verkehrsbelastungsdaten ist relevant, dass zum einen der Radverkehr von grundlegender Bedeutung sind. Auf der anderen Seite wird das Straßennetz im nördlichen Stadtgebiet von umfangreichen Veränderungen durch das Projekt Nooröffnung geprägt sein. Daher werden sich die Verkehrsbelastungen im Norden von Eckernförde in naher Zukunft stark verändern. Daher wird bei den Verkehrszählungen der räumliche Schwerpunkt auf das südliche Stadtgebiet gelegt. Die Verkehrszählungen finden an folgenden 8 Knotenpunkten in Eckernförde statt:

- K01 Flensburger Straße (B76 / B203) / Kakabellenweg / Grüner Weg
- K02 Lornsenplatz (B76 / B203) - Berliner Straße / Flensburger Straße / Reeperbahn
- K03 Rendsburger Straße (B203) / Windebyer Weg
- K04 Windbyer Weg / Bornbrook / Hindenburgstraße
- K05 Windebyer Weg (L265) / Wulfsteert (L265)
- K06 Rendsburger Straße (B203) / Wulfsteert (L265) / Domstag (L265)
- K07 Domstag (L265) / Sehestedter Straße / Auf der Höhe (L42)
- K08 Berliner Straße (B76) / Domstag (L265)

Die Zählungen wurden am Donnerstag, 27. April 2023 über eine Zeitdauer von 24 Stunden (0:00 – 24:00 Uhr) getrennt nach Fahrzeugarten (Pkw, Lkw und Radverkehr) durchgeführt. Eine Übersicht der Verkehrsstärken im Tagesverkehr (24h) ist in Abbildung 4 dargestellt. Die Verkehrsstärken lassen sich wie folgt interpretieren:

- Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Fahrzeugverkehr variiert im südlichen Stadtgebiet sehr stark und liegt in einer Bandbreite von rd. 1,7% (Bornbrook) über rd. 12% (Reeperbahn nördlich Lornsenplatz) bis 23% (Auf der Höhe).
- Ein einheitlicher Modal Split lässt sich aus den dargestellten Verkehrsstärken dadurch nicht abschätzen, zumal für die nördliche Innenstadt keinerlei Radverkehrsdaten vorliegen.
- Die meist genutzte Route im Radverkehr ist der Streckenzug Reeperbahn – Lornsentunnel – Rendsburger Straße (B203) mit 700 – 1.360 Fahrrädern pro Tag.
- Die Bundesstraßen B76 / B203 weisen die höchsten Verkehrsstärken mit rd. 15.000 – rd. 30.000 Kfz/Tag auf. Die höchste Belastung tritt auf der B76 / B203 nördlich des Knotenpunktes Kakabellenweg auf.



Karte: OpenStreetMap - Lizenz: Open Database License ODBL

Kfz/Tag Rad/Tag gerundet auf 10 bzw. 100 Fz/Tag

Abbildung 4: Übersicht Verkehrsstärken Kfz- und Radverkehr

2.4. Entwicklung der Kfz-Verkehre

Die langfristige Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken im hier betrachteten Bereich von Eckernförde werden anhand vorliegender Verkehrsdaten aus dem Jahre 2014 verglichen. Hierzu wurden durch die BIG Städtebau die im Rahmen der großflächigen Verkehrsuntersuchung der Innenstadt 2014 erhobenen Verkehrsstärken übergeben. Die Analyse-Verkehrsstärken sind in Abbildung 5 auszugsweise dargestellt.



Datenquelle: BIG Städtebau, alle Werte gerundet auf 200 Kfz/Tag

Abbildung 5: Kfz-Tagesverkehr 2014

Ein Vergleich der Verkehrsstärken zwischen den Jahren 2014 und 2024 liefert folgende Erkenntnisse:

- Die Verkehrsstärken auf der B76 / B203 (nördlich des Lornsenplatzes) sind von rd. 24.800 Kfz/Tag auf rd. 29.700 Kfz/Tag deutlich angestiegen (+ 20%)
- Demgegenüber sind die Verkehrsstärken auf der Reeperbahn (nördlich des Lornsenplatzes) von rd. 13.800 Kfz/Tag auf 10.100 Kfz/Tag gesunken (- 26%)

- Die Verkehrsstärken auf den übrigen Abschnitten der B76 / B203 liegen in 2024 mit einer Differenz in der Größenordnung von 1.000 – 2.000 Kfz/Tag ebenfalls höher als in 2014.
- Die Verkehrsstärken auf dem Streckenzug Domstag – Wulfsteert liegen 2024 in ähnlicher Größenordnung zu 2014.
- Im nachgeordneten Straßennetz (z.B. Kakabellenweg, Bornbrook, Sehestedter Straße) liegen die aktuellen Verkehrsstärken um 5% - 20% niedriger als 2014.
- Eine Verlagerung von Kfz-Verkehren vom innerstädtischen Straßennetz auf die B76 / B203 lässt sich anhand dieser Zahlen mutmaßen, aber nicht gesichert belegen. Hierfür wären weitergehende Auswertungen der Verkehrsverflechtungen erforderlich.

3. DEFIZITANALYSE

3.1. Vorgehensweise

Die Defizitanalyse im MIV und Radverkehr stellt den ersten Kernschritt im Verkehrskonzept Eckernförde dar, da diese die Grundlage für das Aufzeigen der strategischen Handlungsansätze und das Maßnahmenkonzept darstellt. In der gesamtstädtischen Betrachtung erfolgt die Defizitanalyse in erster Linie auf Basis der Erfahrungen aus der Verwaltung, der Politik und von den Einwohnern. Zusätzlich wird im gesamten Stadtgebiet eine umfassende Ortsbesichtigung durchgeführt.

Eine quantitative Auswertung von Verkehrsbelastungen oder -verteilungen steht in der Defizitanalyse nicht im Vordergrund, sondern wird unterstützend mit einbezogen (Abbildung 6). In erster Linie soll im Rahmen des Verkehrskonzeptes ein gesamtstädtisches Bild bezüglich der Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte und dem derzeitigen Zustand der Infrastruktur entstehen. Ein Kernbaustein stellt die Einwohnerbeteiligung dar, in welcher den Einwohnern von Eckernförde die Möglichkeit gegeben wird, vorhandene Mängel aufzuzeigen. Parallel hierzu finden auch Gespräche mit Vertretern aus der Verwaltung und Politik der Stadt Eckernförde statt. Die Defizitanalyse wird abschließend durch eine Schülerbefragung zur Erfassung von Gefahren- / Konfliktpunkten komplettiert.

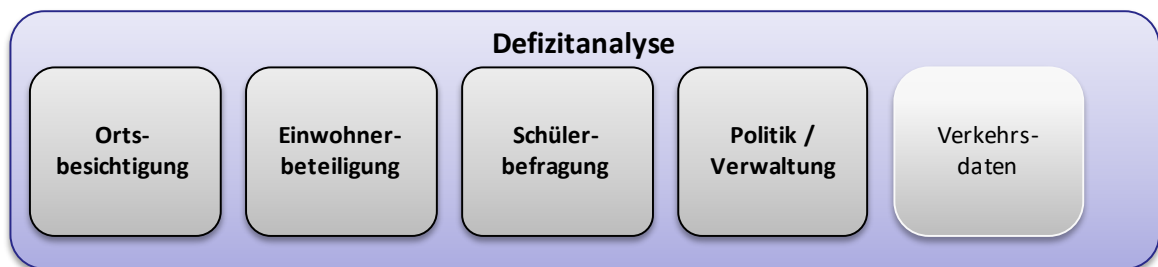


Abbildung 6: Bausteine der Defizitanalyse

3.2. Ortsbesichtigung

Im Zuge der Defizitanalyse werden – parallel zu den Gesprächen in der Verwaltung und der Politik sowie der Einwohnerbeteiligung – mehrere Ortsbesichtigungen durchgeführt. Diese fanden in folgenden Zeiträumen, teilweise zeitlich parallel zu den Gesprächen mit der Stadt Eckernförde statt:

- 2. – 3. November 2022,
- 16. Februar 2023
- 12. Juni 2023 sowie
- 22. – 23. August 2023.

Da der Schwerpunkt der Defizitanalyse wie bereits erwähnt nicht auf quantitativen Analysen liegt, sondern auf einer pragmatischen Erfassung struktureller Mängel in der Verkehrsinfrastruktur liegt, kommt den Ortsbesichtigungen eine umso höhere Bedeutung zu. Die Ortsbesichtigungen wurden mit folgenden Schwerpunktsetzungen durchgeführt:

- Angebot an Kfz- und Radverkehrsanlagen allgemein (z.B. fehlende Radinfrastruktur)

- Zustand der Radverkehrsanlagen (z.B. Breite, Oberflächenbeschaffenheit)
- Verkehrsführung auf Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen, Ein- / Zweirichtungsradwege)
- Vorfahrtregelung bzw. Signalisierung von Knotenpunkten (z.B. Konflikte, lange Wartezeiten, Rückstaus)
- Sonstige Mängel in der Straßenausstattung oder Wegeführung (z.B. Sichtbeziehungen, Beleuchtung, Markierung, Beschilderung)

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass aufgrund des gesamtstädtischen Kontextes die Defizitanalyse sich im Schwerpunkt auf großflächige und systematische Problemschwerpunkte konzentriert, und weniger auf lokale Detailprobleme. Eine Vielzahl detaillierter Einzelpunkte sind häufig Bestandteil übergeordneter Problemschwerpunkte (z.B. Führung eines Abbiegestroms als Teil einer insgesamt mangelbehafteten Knotengeometrie). Zum anderen ist die Betrachtungsebene der anschließenden Maßnahmenermittlung konzeptionell und wiederum im gesamtstädtischen Kontext geprägt. Daher ist die detaillierte Ausgestaltung geeigneter Maßnahmen Aufgabe sich anschließender Detailplanungen, in welchen weitere Mängelpunkte im Detail zu betrachten sind.

3.3. Einwohnerbeteiligung

Ein zentraler Schritt der Defizitanalyse ist die Einwohnerbeteiligung, welche im Rahmen einer Abendveranstaltung am Mittwoch, 22. November 2023 in der Stadthalle Eckernförde stattfand. Ziel der Einwohnerbeteiligung ist die aktive Mitgestaltung durch die Bürger und damit vor allem die Aufnahme von Ideen und Wünschen für die künftige Verkehrsentwicklung.

Die Abendveranstaltung zur Einwohnerbeteiligung (Dauer: ca. 1,5 Stunden) gliederte sich in drei Teile:

- Einführung in die inhaltlichen Schwerpunkte Verkehrskonzept analog zu der oben beschriebenen Methodik,
- Gemeinsame Diskussion mit den Einwohnern an thematisch gegliederten „Marktständen“. Hierzu wurden Diskussionstische für die Innenstadt, das nördliche und das südliche Stadtgebiet mit Aushangwürfeln aufgebaut. An den Aushangwürfeln konnten die Einwohner eigene Skizzen auf dem bereit gestellten Kartenmaterial und Meinungen zu den unten genannten Diskussionspunkten notieren.
- Den Abschluss bildete eine Podiumsdiskussion über die erste Zusammenfassung der Diskussionen an den Marktständen.

Die Diskussion an den Marktständen zielte vor allem auf folgende Fragestellungen ab:

- Wo bestehen verkehrliche Defizite? („Was gefällt Ihnen nicht?“)
- Welche positiven Zustände gibt es? („Was gefällt Ihnen?“)
- Welche Ideen und Anregungen gibt es? („Was wünschen Sie sich?“)

Es haben rd. 200 Einwohner an der Abendveranstaltung teilgenommen und sich aktiv an der Diskussion beteiligt. Im Anschluss an die Abendveranstaltung wurde den Bürgern Gelegenheit gegeben, ihre Anliegen bis Ende 2023 per Email schriftlich mitzuteilen, wovon reger Gebrauch gemacht wurde.

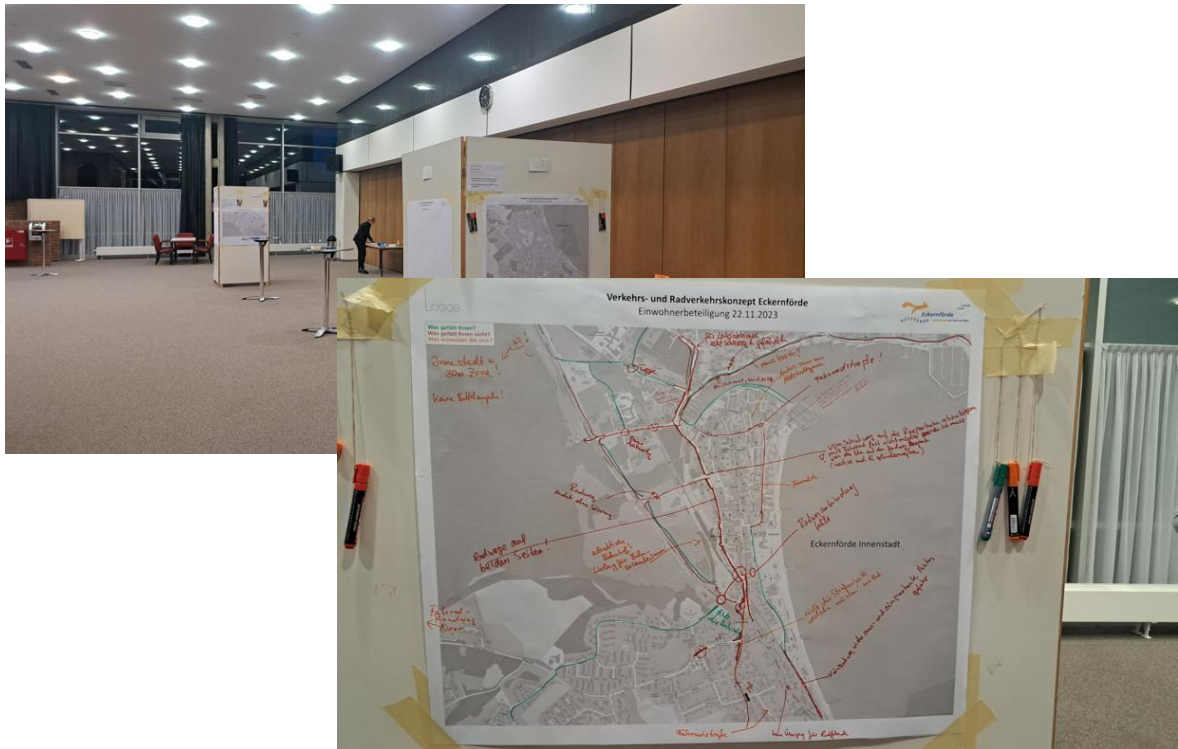


Abbildung 7: Durchführung der Einwohnerbeteiligung am 22.11.2023

Die wiederholt genannten Defizite beziehen sich im Schwerpunkt auf den Radverkehr, insbesondere Mängel des baulichen Zustandes, der Verkehrsführung oder Konflikte mit anderen Verkehrsarten (Kfz und Fußgänger). Die geäußerten **Verbesserungswünsche** lassen sich zu folgenden Oberpunkten zusammenfassen:

- Schaffung / Ausbau von Radverkehrsanlagen (z.B. Verbreiterung von Radwegen, Einrichtung von Fahrradstraßen, Einrichtung bzw. Lückenschlüsse der Radschnellwege), insbesondere wird auch der schlechte bauliche Zustand der Radverkehrsanlagen wiederholt genannt.
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs (z.B. Tempo 30, Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs, Einbahnstraßenregelungen, Sperrung oder Minimierung des Kfz-Verkehrs, z.B. in der Reeperbahn).
- Verbesserungen in der Lichtsignalsteuerung (z.B. stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs, Verkürzung Wartezeiten).

Wiederholt genannte **Problemschwerpunkte** sind

- **Rendsburger Straße (B203):**
 - Konflikte an Knotenpunkten zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern
 - Unzureichende bzw. gefährliche Radverkehrsanlagen
 - Häufige Stausituationen
 - Fehlender Anbindung für den Radverkehr auf der Ostseite zur Reeperbahn (Alternative zum Lornsentunnel)
- **Reeperbahn - Lornsenplatz:**

- Ungünstige Verkehrsführung im Bahnhofsbereich, insbesondere für Radfahrende, Konflikte mit dem Fußgängerverkehr
 - Zweirichtungsradweg konfliktrichtig und zu schmal
 - Häufige Halte an Lichtsignalanlagen
 - Gefahrenstelle „Lornsentunnel“ für Radfahrende
 - Fehlende Anbindung auf der Ostseite zur Rendsburger Straße
- **Mühlenberg / Pferdemarkt:**
 - Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radverkehr
 - Fehlender Radschnellweg im Bereich Pferdemarkt
 - **Vogelsang / Borbyer Ufer:**
 - Zweirichtungsradweg zu schmal bzw. unfallträchtig
 - Konflikte für querende Fußgänger über den Vogelsang

3.4. Schülerbefragung

Im Anschluss an die Einwohnerbeteiligung fand in Zusammenarbeit mit der Eckernförde Touristik und Marketing GmbH (ETMG) eine Schülerbefragung statt, welche im Januar / Februar 2024 im laufenden Unterricht anhand von Kartenmaterial durchgeführt wurde. Insgesamt haben sich folgende Schulen an der Befragung beteiligt:

- Berufsbildungszentrum Rendsburg-Eckernförde BBZ, Fischerkoppel (drei Klassen mit rd. 45 Schülern)
- Sprottenschule Eckernförde, Wulfsteert (eine 4. Klasse mit ca. 18 Schülern) [keine Angabe von Routen, nur mündliche Befragung]
- Fritz-Reuter-Schule, Breslauer Straße (eine 4. Klasse) [keine Angabe von Routen, nur mündliche Befragung]
- Peter-Ustinov-Schule, Sauerstraße (Fahrrad-AG mit ca. 10 Schülern)
- Gudewerdt Gemeinschaftsschule, Pferdemarkt (ca. 30 Schüler von Klasse 5 bis 10)
- Jungmannschule, Sauerstraße (ca. 95 Schüler von Klasse 5 bis 9)
- Freie Waldorfschule, Schleswiger Straße (ca. 130 Schüler von Klasse 6 bis 11)
- Eckernförder Werkstatt, Holm (ca. 10 Beschäftigte)

Somit liegen aus der Schülerbefragung Rückmeldungen von rd. 300 Schülern vor, welche in Bezug auf den genutzten Schulweg (Route) und das jeweils genutzte Verkehrsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad, Pkw oder Bus) ausgewertet und grafisch dargestellt werden. Es ist anzumerken, dass die ausgewerteten Routen nicht repräsentativ für den gesamten Schülerverkehr in Eckernförde sind. Sie liefern aber wichtige Hinweise, auf welchen Routen Schülerverkehr stattfindet und welche Problemschwerpunkt existieren. Die Darstellung der genutzten Wege und Verkehrsmittel erfolgt anhand grafischer Balken. Einen Auszug aus den ermittelten Routen liefert die folgende Abbildung, die Gesamtdarstellung ist in Anlage 2.2 ersichtlich.

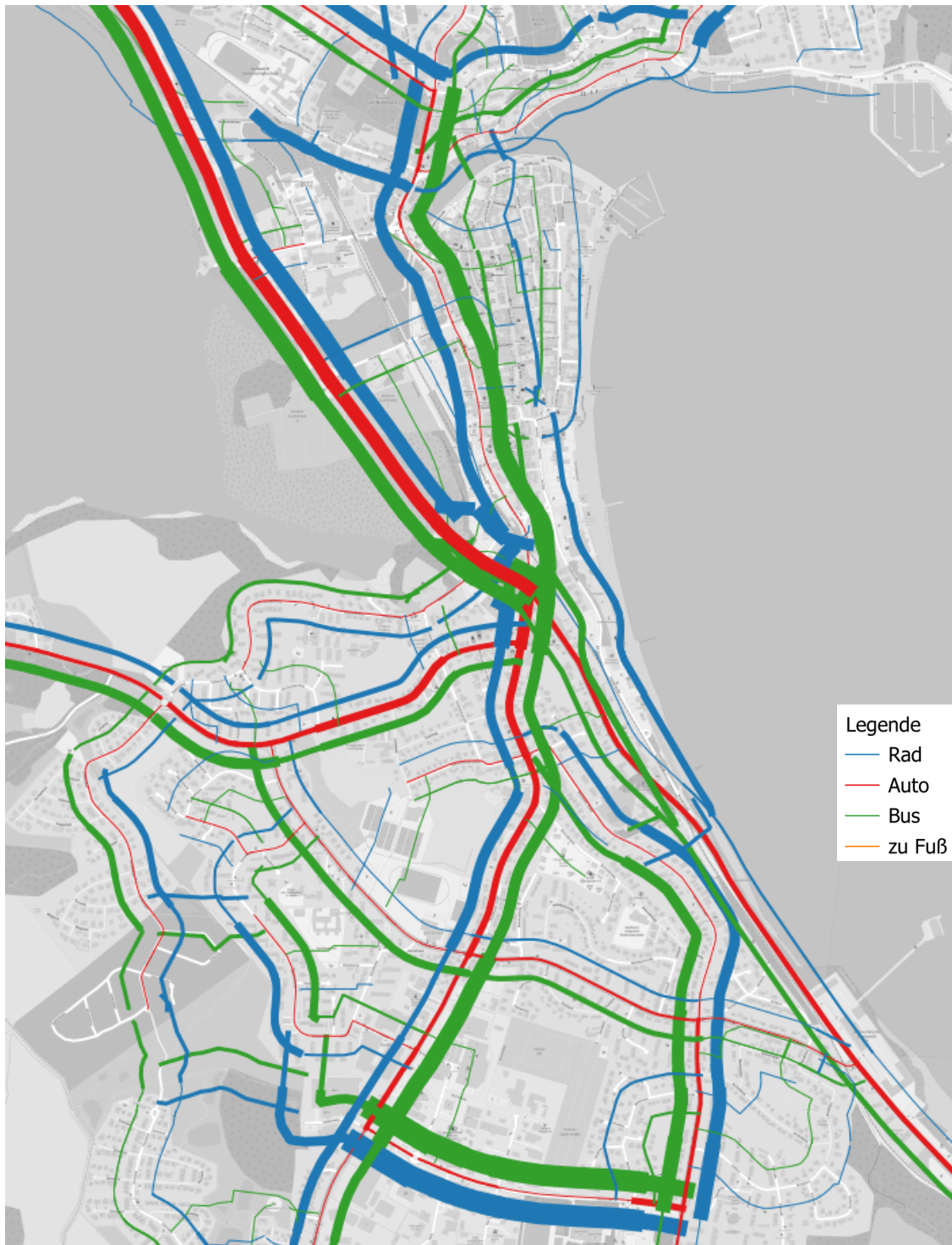


Abbildung 8: Genutzte Routen der befragten Schüler (Auszug)

Die im Schwerpunkt durch die Schüler genannten Konflikt und Gefahrenpunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unzureichende Breite von Radverkehrsanlagen mit teilweise daraus folgendem Unsicherheitsgefühl (z.B. Sauerstraße, Mühlenberg, Prinzenstraße, Vogelsang, Norderstraße, Bergstraße). Vor allem im Zuge des Mühlenberges, der Sauerstraße und Vogelsang wird bemängelt, dass der Abstand durch Kraftfahrer nicht eingehalten wird und dadurch eine Gefährdung von Radfahrern eintritt.
- Unzureichende Breite von Fußwegen (z.B. Mühlenberg, Reeperbahn Richtung Rathaus, Klaus-Groth-Str.)
- Hindernisse auf oder neben dem Radweg bzw. bauliche Mängel (z.B. B203, Domsland, Domstag, Saxtorfer Straße, Pferdemarkt)
- Fehlende Durchgängigkeit von Radverkehrsanlagen (z.B. Pferdemarkt)
- Ungesicherte Querungen oder fehlender Querungsmöglichkeiten (z.B. Querung über B203 / B76 Richtung Carlshöhe, Riesebyer Straße bei Weg durch Kleingartenanlage, B76 zu Dr.-Karl-Möller-Platz)
- Zu lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (z.B. Reeperbahn / Preußerstraße, Rendsburger Straße / Domstag, Domstag / Auf der Höhe, Reeperbahn, FLSA Wulfsteert)
- Zu kurze Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen für die Furten (z.B. Rendsburger Straße / Domstag, Rendsburger Straße / Kadeker Weg)
- Gefährdungen auf Zweirichtungsradwegen (z.B. zu schnelle Radfahrende Bergab, breite Lastenräder) und unnötige Wechsel der Straßenseite durch diese (z.B. Reeperbahn, B203)
- Unsichere Kreuzungen mit Konfliktpotential (z.B. B76 / Windebyer Weg, B203 / Domstag, Mühlenberg / Pferdemarkt / Vogelsang)
- Unsichere Unterführungen (z.B. Lornsentunnel)
- Mangelhafter Winterdienst (z.B. Bürgerpark, Schiefkoppel II, Lornsentunnel, Reeperbahn, Pferdemarkt)
- Fehlende Beleuchtung der Radverkehrsanlagen (z.B. B76, Verbindung Grüner Weg zur B76)
- Einmündung Noorstraße / Hans-Christian-Andersen-Weg: Hier werden stadtauswärts fahrend Radfahrer von links abbiegenden Kraftfahrzeugen aus der Noorstraße übersehen.

Die Ergebnisse für die Wahl der Verkehrsmittel lassen sich in Bezug auf die gewonnene Stichprobe an Rückmeldungen wie folgt zusammenfassen:

- Der Schulweg wird überwiegend mit dem Fahrrad, dem Bus oder dem Pkw (Bringen / Abholen) zurückgelegt. Zu Fuß zurückgelegte Wege sind stark untergeordnet.
- Die Schüler des Schulzentrum Süd nutzen hauptsächlich das Fahrrad und den Bus. Die Pkw-Nutzung ist untergeordnet.
- Die Schüler der Gudewerdt-Gemeinschaftsschule nutzen hauptsächlich das Fahrrad. Die Pkw- und Bus-Nutzung ist untergeordnet.
- Die Schüler der Freien Waldorfschule nutzen etwa zur Hälfte das Fahrrad, zu etwa einem Drittel ist eine Pkw-Nutzung vorhanden. Die restlichen nutzen den Bus.
- Die Schüler des BBZ in der Nebenstelle in der Kieler Straße nutzen hauptsächlich das Auto und den Bus (ca. 70 %) und jeweils zu etwa 15% das Fahrrad und den Zug.

3.5. Zusammenstellung

Die aus den Einzelbausteinen der Defizitanalyse ermittelten verkehrliche Handlungsansätze werden abschließend in einer synoptischen gesamtstädtischen Betrachtung zusammengefasst und dabei nach den folgenden Kriterien kategorisiert:

Verkehrsart:

- MIV fließend
- MIV ruhend
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV

Straßenart:

- Knotenpunkt
- Strecke

Hauptmerkmal:

- Verkehrsführung
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Breite
- Zustand
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten

Die Angaben werden durch verbale Ortsangaben (z.B. Straßename) sowie einer Beschreibung des Mangels komplettiert. Die Ergebnisse der Defizitanalyse sind in Anlage 1 grafisch und tabellarisch dargestellt und in den nachfolgenden Abbildungen als Auszug visualisiert.

Die Zusammenstellung der Defizitanalyse erfolgt unter Nutzung eines geografischen Informationssystems mit Hilfe der Open-Source-Software QGIS. Somit liegen die Daten der Defizitanalyse georeferenziert vor und werden anhand einer eindeutigen ID in der grafischen und tabellarischen Darstellung zugeordnet.

Aus den Ergebnissen der Defizitanalyse lassen sich die Handlungsansätze für die verkehrliche Entwicklung in Eckernförde unmittelbar ableiten. Aufbauen darauf erfolgt die Festlegung der strategischen Verkehrsnetze und das Maßnahmenkonzept.

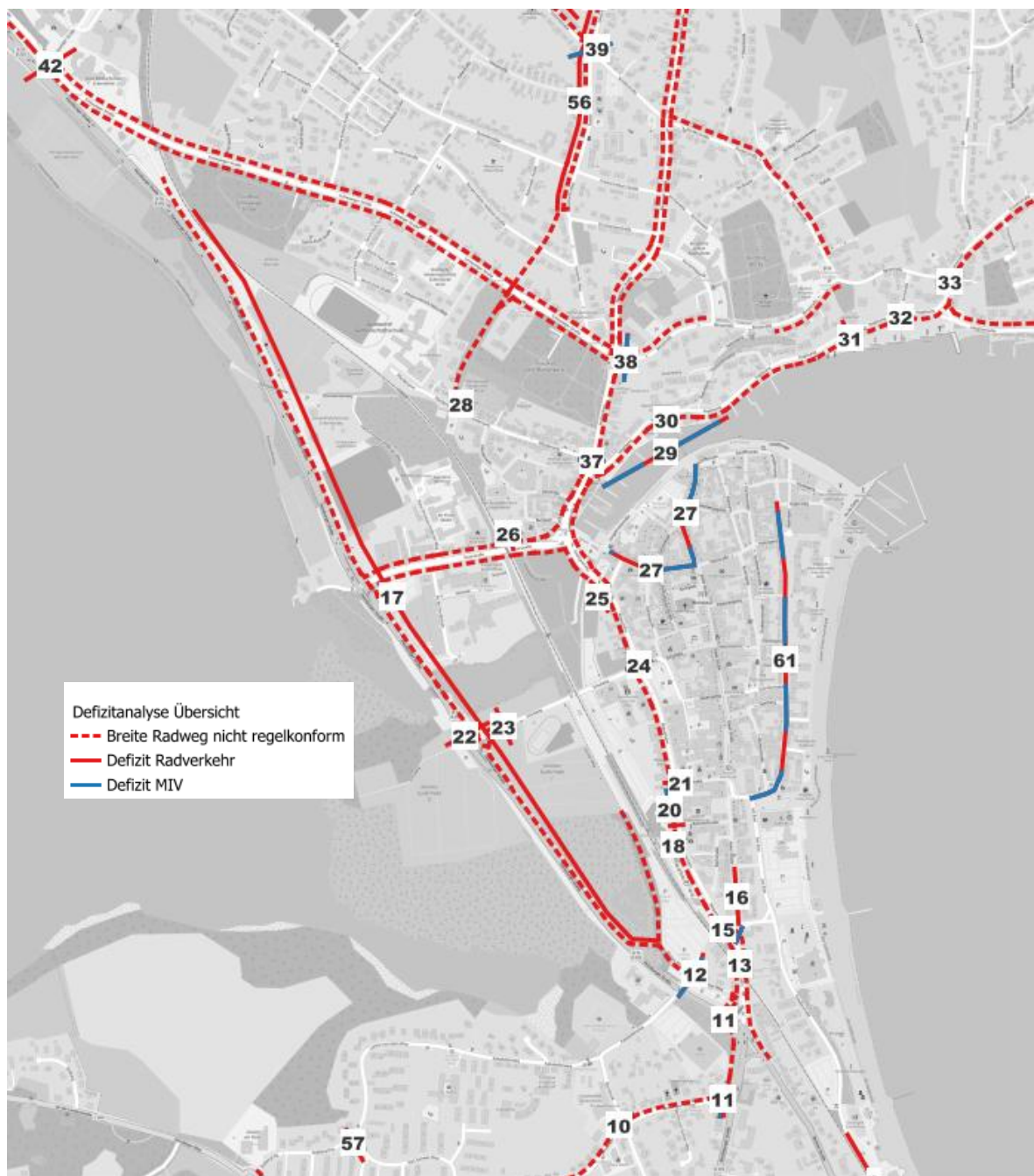


Abbildung 9: Auszug aus der Defizitanalyse (grafische Darstellung)

id	MIV fließend	MIV ruhend	FG	Rad	ÖPNV	Knoten	Strecke	Bemerkung	Bezeichnung des Ortes	Beschreibung des Mangels	Zustand	LSA	Schwere	Hauptmerkmal
1	0	0	0	1	0	0	1		Domsland	Überleitung gemeinsamer Geh-/Radweg / Straße mangelhaft	0	0	0	Verkehrsführung
2	0	0	1	1	0	1	0		Rendsburger Straße	fehlende südliche Furt	0	1	0	LSA
3	0	0	1	1	0	1	0		Berliner Straße	fehlende automatische Freigabe Furten. Des öfteren beinahe Unfälle durch Rechtsabbieger Domstag	0	1	1	LSA
4	1	0	0	1	0	0	1		Sehstedter Straße	Straße zu eng für Schülerverkehr. Des öfteren Gefahrensituationen	0	0	2	Breite
4	1	0	0	1	0	0	1		Sehstedter Straße	Straße zu eng für Schülerverkehr. Des öfteren Gefahrensituationen	0	0	2	Breite
5	0	0	0	1	0	0	1		Wulfsteert	Querung für Radfahrer in Richtung Sporterschule nicht optimal	0	1	1	Verkehrsführung
6	0	0	1	1	0	1	0		Windebyer Weg	fehlende automatische Freigabe Furten / Querung Wulfsteert für Radfahrer nicht ohne absteigen möglich	0	1	0	LSA
7	1	0	0	1	0	0	1		Dr.-Karl-Möller-Platz	schlechter Zustand Straßenoberfläche	2	0	2	Zustand
8	0	0	1	1	0	0	1		Berliner Straße	fehlende Querung zu gut genutzten Schulweg	0	0	3	
9	0	1	0	1	0	0	1		Preußer Straße	Konflikte durch Parkvorgänge	0	0	1	Verkehrsführung
10	1	0	0	1	0	1	0		Windebyer Weg	Gefahrenstelle / Konflikte zwischen MIV und FG/RF	0	0	0	Konflikte
11	1	0	0	1	0	1	0		Windebyer Weg	Gefahrenstelle / Konflikte zwischen MIV und FG/RF	0	0	0	Konflikte
11	0	0	1	1	0	0	0		Lornsenplatz	Gefahrenstelle / Konflikte Rad/Rad, Rad/FG	0	0	3	Verkehrsführung
12	1	0	0	1	0	0	1		Grüner Weg	Ausgestaltung Anbindung Kakabellenweg, Konflikte zwischen Parkplatzverkehr und Radfahrern	0	0	1	Verkehrsführung
13	1	0	0	0	0	0	1		Reeperbahn	Schlechte Wahrnehmung FSA Richtung Süden	0	1	1	
14	1	0	0	1	0	0	1		Preußerstraße	Radfahrstreifen verblichen	0	0	0	Zustand
15	0	0	1	1	0	1	0		Preußerstraße	Konflikte Rad/FG	0	0	2	
16	0	0	1	1	0	0	1		Kieler Straße	Unklare Beschilderung im gesamten Bereich	0	0	0	Verkehrsführung
17	0	0	1	1	0	0	1		Flensburger Straße	Fehlende Beleuchtung Geh-/Radweg	0	0	0	Beleuchtung
18	1	0	0	1	0	1	0		Reeperbahn	Gefahrenstelle, Konflikte Rad/Kfz	0	0	0	Verkehrsführung
19	0	0	1	1	0	0	0		Reeperbahn	Lange Wartezeiten an FSA	0	1	0	LSA
20	1	0	0	1	0	1	0		Reeperbahn	Gefahrenstelle, Konflikte Rad/Kfz	0	0	0	Verkehrsführung
21	0	0	1	1	0	0	0		Reeperbahn	Fehlender gesicherte Querungsmöglichkeit	0	0	0	Verkehrsführung
22	0	0	1	1	0	0	0		Flensburger Straße	fehlende automatische Freigabe Furten	0	0	1	LSA
23	0	0	1	1	0	0	1		Schulweg	Radweg endet ohne Anklündigung	0	0	1	Verkehrsführung
24	1	0	0	1	0	1	0		Schulweg	Keine erkennbare Führung für Radfahrer	0	1	0	LSA
25	0	0	0	1	0	1	0		Reeperbahn	LSA Richtung Bahnhof gilt auch für Radfahrer obwohl Einfahrt nicht genutzt wird und nicht signalisiert ist.	0	0	1	LSA
26	0	0	1	1	0	1	0		Noorstraße	fehlende Anbindung Radschnellweg	0	0	3	Verkehrsführung
27	1	0	1	1	0	0	1			Gefahrenbereich für Kinder und Menschen mit Behinderung, Konflikte mit Kfz	0	0	1	Verkehrsführung
27	1	0	1	1	0	0	1			Gefahrenbereich für Kinder und Menschen mit Behinderung, Konflikte mit Kfz	0	0	1	Verkehrsführung
28	0	0	1	1	0	0	0		Pferdemarkt	Treppen im Laufe Radschnellweg	0	0	0	Verkehrsführung
29	1	0	1	1	0	0	1		Vogelsang	Gefahrenstrecke, Querung von mehreren Zufahrten, Konflikte Rf/Kfz	0	0	0	Verkehrsführung
30	0	0	1	1	0	0	0		Vogelsang	Konflikte zwischen Rf und Fg von Holzbrücke	0	0	0	Verkehrsführung
31	0	0	1	1	0	0	0		Vogelsang	Fußgängerüberweg nur schwer einsehbar für Radfahrer	0	0	0	Verkehrsführung
32	1	0	1	1	0	0	1		Vogelsang	fehlende gesicherte Querung	0	0	2	Verkehrsführung

Tabelle 1: Auszug aus der Defizitanalyse

4. KONZEPTIONELLE HANDLUNGSFELDER

Im nächsten Schritt werden die Handlungsfelder im Verkehrskonzept sowie die dafür definierten Kernziele abgeleitet. Ein Hauptergebnis der Defizitanalyse ist, dass insbesondere im Radverkehr kein gesamtstädtisch definiertes Verkehrsnetz existiert, auf welchem ein zukunftsfähiges Maßnahmenkonzept aufgebaut werden kann. Im motorisierten Individualverkehr liegen die wesentlichen Verbindungsfunktionen des (über-)regionalen Kfz-Verkehrs mit den Bundesstraßen B76 / B203 zwar auf der Hand. Für das weitere Straßennetz im Stadtgebiet liegt jedoch keine klare Klassifizierung vor, welche Bereiche übergeordnete Verbindungsfunktionen aufweisen und welche nur noch der lokalen Erschließung (z.B. Sammel- und Wohnstraßen) dienen sollen.

Vor der inhaltlichen Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes ist zunächst eine Festlegung der strategischen Verkehrsnetze mit den jeweiligen Netzfunktionen im MIV und Radverkehr erforderlich. Dies stellen die beiden wichtigen Handlungsbausteine im Masterplan Verkehr bzw. dem Verkehrskonzept dar.



Abbildung 10: Handlungsfelder im Masterplan Verkehr bzw. Verkehrskonzept

5. STRATEGISCHE VERKEHRSNETZE

5.1. Systematik

Aus den Gesprächen mit der Verwaltung und den politischen Gremien ist angesichts der Vielzahl von Defiziten und mit Blick auf eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung ein breiter Konsens zugunsten der deutlichen Förderung des Radverkehrs unter Reduzierung der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs deutlich geworden. Dies erfordert aber auf der Ebene des Masterplans Verkehr eine funktionelle Neugliederung der strategischen Straßennetze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Radverkehr. Vor allem sind Zielkonflikte in den jeweiligen Netzfunktionen zwischen dem MIV und dem Radverkehr zu vermeiden oder – wo dies nicht gänzlich möglich ist – verträglich zu lösen.

Die strategischen Verkehrsnetze werden unter gleichzeitiger Abstimmung mit den politischen Gremien der Stadt Eckernförde und Verbindung erarbeitet, so dass die politische Konsensfähigkeit im Hinblick auf einen Beschluss des Verkehrskonzeptes bereits auf der Bearbeitungsebene gesichert ist. Die Festlegung erfolgt hierbei in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN 2008 (2) und werden nachfolgend beschrieben.

5.2. Netzfunktionen

Netzfunktionen motorisierter Individualverkehr (MIV):

- **Regionale und überregionale Verbindungen** (Verbindungsfunktionsstufen II / III):
Beispiele bzgl. des Ausbaucharakters:
 - Landstraßen außerhalb bebauter Gebiete (z.B. B76 / B203 nördlich Kakabellenweg)
 - anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (z.B. Berliner Str. / B203 östl. Wohnpark Sandkrug)
 - angebaute Hauptverkehrsstraßen (z.B. Rendsburger Straße B76)
- **Nähräumige Verbindungsfunktion** (Verbindungsfunktionsstufe IV)
Beispiele bzgl. des Ausbaucharakters:
 - angebaute Hauptverkehrsstraßen (z.B. Domstag / L276)
 - Erschließungsstraßen (z.B. Auf der Höhe / L42)
- **Kleinräumige Erschließungs- und Sammelfunktion** (Verbindungsfunktionsstufe V)
Beispiele bzgl. des Ausbaucharakters:
 - Erschließungsstraßen (z.B. Noorstraße, Schleswiger Straße, Sauerstraße)
- **Wohn- und Anliegerstraßen** (ebenfalls der Verbindungsfunktionsstufe V zuzuordnen)

Insbesondere das Netz der kleinräumigen Erschließungs- und Sammelstraßen eignet sich für eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs und eine gleichzeitig reduzierte Funktion im MIV.

Netzfunktionen Radverkehr:

Ausgehend von den Verbindungsfunktionsstufen der RIN 2008 (2) wird das Straßennetz für den Radverkehr bzgl. der regionalen und kleinräumigen Verbindungsfunktion in ein Radwegenetz 1. und 2. Ordnung aufgeteilt, so dass sich die Netzfunktionen wie folgt ergeben:

- **Vorrangnetz 1. Ordnung:**
Regionale und nahräumige Verbindungen auf Straßen mit künftig reduzierter MIV-Netzfunktion oder allgemein niedrigem Kfz-Belastungsniveau.
- **Verbindungsnetz 2. Ordnung:**
Regionale und nahräumige Verbindungen auf Straßen mit höherer MIV-Netzbedeutung oder allgemein höherem Kfz-Belastungsniveau.
- **Ergänzungsnetz:**
Kleinräumige Verbindung / Erschließung, z.B. Querverbindungen innerhalb der Stadtteile oder zwischen dem Vorrangnetz / Verbindungsnetz.

Es ist hierbei zu betonen, dass die Zuordnung der Netzfunktionen im Radverkehrsnetz noch keine Festlegung der baulichen Gestaltung impliziert.

Folgende Kernmerkmale fließen in die Bildung der strategischen Verkehrsnetze ein:

- **(Über-)Regionale Verbindungsfunktionen im motorisierten Individualverkehr werden ausschließlich den Bundesstraßen B76 und B203 zugeordnet.**
- **Somit soll vor allem eine Bündelung der Quell- und Zielverkehrsbeziehungen aus Richtung Norden von / nach Eckernförde auf den Streckenzug B203 – B76 erreicht werden. Auch Durchgangsverkehre des Stadtgebietes sollen ausschließlich über die B76 / B203 abgewickelt werden.**
- **Das radiale Netz der Gemeindestraßen, vor allem im nördlichen Stadtgebiet (Schleswiger Straße, Riesebyer Straße und Vogelsang – Mühlenstraße) wird bzgl. der MIV-Funktion deutlich herabgestuft (Erschließungs- / Sammelfunktion mit reduziertem MIV).**
- Die Landesstraßen L42, L265 stellen die Anbindung der westlich und südlich gelegenen Gemeinden (z.B. Sehestedt, Osterby) an das Stadtgebiet von Eckernförde dar und sind somit der nahräumige Verbindungsfunktion zuzuordnen.
- Im gesamten Innenstadtbereich von Eckernförde wird die MIV-Funktion zugunsten des Radverkehrs deutlich reduziert. Im Kern betrifft dies die Streckenzüge Reeperbahn, Schulweg und Preußnerstraße, welche im Bestand noch erhebliche Verbindungsfunktionen aufweisen. Diese sollen künftig der kleinräumigen Innenstadterschließung mit deutlicher Reduzierung des MIV vorbehalten sein. Diese Streckenzüge werden künftig im Radverkehr dem Vorrangnetz 1. Ordnung zugeordnet.
- Auch im nördlichen und südlichen Stadtgebiet von Eckernförde werden die Straßenzüge außerhalb der Bundes- und Landesstraßen in der MIV-Funktion reduziert, so dass diese im Radverkehr künftig eine Vorrang- bzw. Verbindungsfunktion erfüllen können.
- In Bezug auf das Nebenstraßennetz erfolgt eine Betrachtung ausgewählter Netzabschnitte, welche bezüglich der Bedeutung für den MIV oder den Radverkehr relevant sind. Hierzu gehören im Innenstadtbereich die Streckenzüge Jungfernstieg, Gerichtsstraße, Am Exer (nördlich des Strandparkplatzes, Langebrückstraße und Schiffbrücke. Diese werden bzgl. des MIV ausschließlich als Wohn- / Anliegerstraßen ausgewiesen und werden in ihrer Funktionalität für den Radverkehr als Vorrangnetz 1. Ordnung erheblich aufgewertet.

Nachfolgende Beispiele zeigen auf, in welchen Netzbereichen sich Zielkonflikte in der Netzfunktion im MIV und Radverkehr nicht vollständig vermeiden lassen.

5.3. Beispiele

Beispiel 1 – Streckenzug südliche Reeperbahn – Preußerstraße – Am Exer (bis Strandparkplatz / Stadthalle): Da dieser Streckenzug auch künftig eine zentrale Bedeutung in der Erschließung der südlichen Innenstadt für den MIV als auch den Radverkehr aufweist. Vor allem aber stellt dieser Bereich im Radverkehr den Lückenschluss zu den südlichen Stadtteilen von Eckernförde dar. Hier erfolgt daher eine Zuordnung im Radverkehr zum Vorrangnetz 1. Ordnung, im MIV aber auch eine weiterhin wichtige Erschließungsfunktion.

Beispiel 2 – Streckenzug Rendsburger Straße (B203): Die Verbindungsfunktion ist auf dieser Achse sowohl im MIV (Bundesfernstraße) als auch im Radverkehr (höchste gemessene Verkehrsstärken) auch künftig von sehr hoher Bedeutung. Da diese Route die kürzeste Streckenlänge zwischen der Innenstadt und dem südlichen Stadtgebiet aufweist, ist der überlagerten Verbindungsfunktion sowohl im MIV als auch Radverkehr in geeigneter Form Rechnung zu tragen.

Im Zuge des Maßnahmenkonzeptes ist eine Überlagerung von Netzfunktionen so zu berücksichtigen, dass für den Radverkehr zum einen die Angebotsqualität erheblich verbessert wird, ohne aber Funktion des MIV unangemessen zu beschneiden.



Abbildung 11: B203 – Rendsburger Straße (Verbindungsfunktion MIV und Radverkehr)



Abbildung 12: Reeperbahn (südl. Preußerstraße)

Aus der Gegenüberstellung der Netzfunktionen im MIV und dem Radverkehr wird deutlich, dass insbesondere im städtischen Straßennetz eine umfassende funktionelle Aufwertung zugunsten des Radverkehrs erfolgt. Beispiele hierfür sind die Schleswiger Straße, Saxtorfer Weg sowie der Streckenzug Vogelsang – Prinzenstraße im Norden von Eckernförde. In der Innenstadt betrifft dies vor allem die Streckenzüge Reeperbahn, Schulweg, Jungfernstieg – Am Exer – Preußerstraße in der Innenstadt und im Süden den Streckenzug Kakabellenweg – Bornbrook – Sehestedter Straße sowie die Sauerstraße.



Abbildung 13: Schleswiger Straße im Bestand

Besonders hervorzuheben ist der problematische Streckenzug Mühlenberg. Um dort die Angebotsqualität für den Radverkehr – vor allem vor dem Hintergrund der erst langfristig absehbaren Herstellung des Lückenschlusses Pferdemarkt – zu steigern, ist eine Reduzierung der Netzfunktion im MIV auf eine kleinräumige Erschließung ausschließlich zwischen der Innenstadt und den nördlichen Stadtgebieten (Borby) dringend erforderlich. Dies ist auch konsistent zur reduzierten MIV-Funktion der nördlich anschließenden Streckenzüge (Schleswiger Straße und Saxtorfer Weg) und steht im

Kontext mit der Bündelung der großräumigen MIV-Verbindungsfunktion auf der nördlich verlaufenden B203 zur B76.



Abbildung 14: Mühlenberg

Das östlich der Reeperbahn befindliche Straßennetz der Innenstadt wird künftig als reine Anlieger- bzw. Wohnstraße ausgewiesen. Hierzu zählen insbesondere der Streckenzug Jungfernstieg – Hafengang / Schiffbrücke – Langebrückstraße. Auch der stark durch Kfz-Verkehre frequentierte Bereich Am Exer (nördlich des Strandparkplatzes) – Gerichtsstraße wird künftig als reine Anliegerstraße ausgewiesen. Zudem besteht im Bereich der Gerichtsstraße bereits eine Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich, darüber hinaus ist der Kfz-Verkehr dort im Bestand nicht eingeschränkt.



Abbildung 15: Gerichtsstraße

Die strategischen Verkehrsnetze mit den künftigen Netzfunktionen im MIV und Radverkehr sind in Anlage 3 dargestellt und als Auszug des Innenstadtbereichs in den folgenden beiden Abbildungen ersichtlich.



Abbildung 16: Strategisches Straßennetz MIV (Auszug)

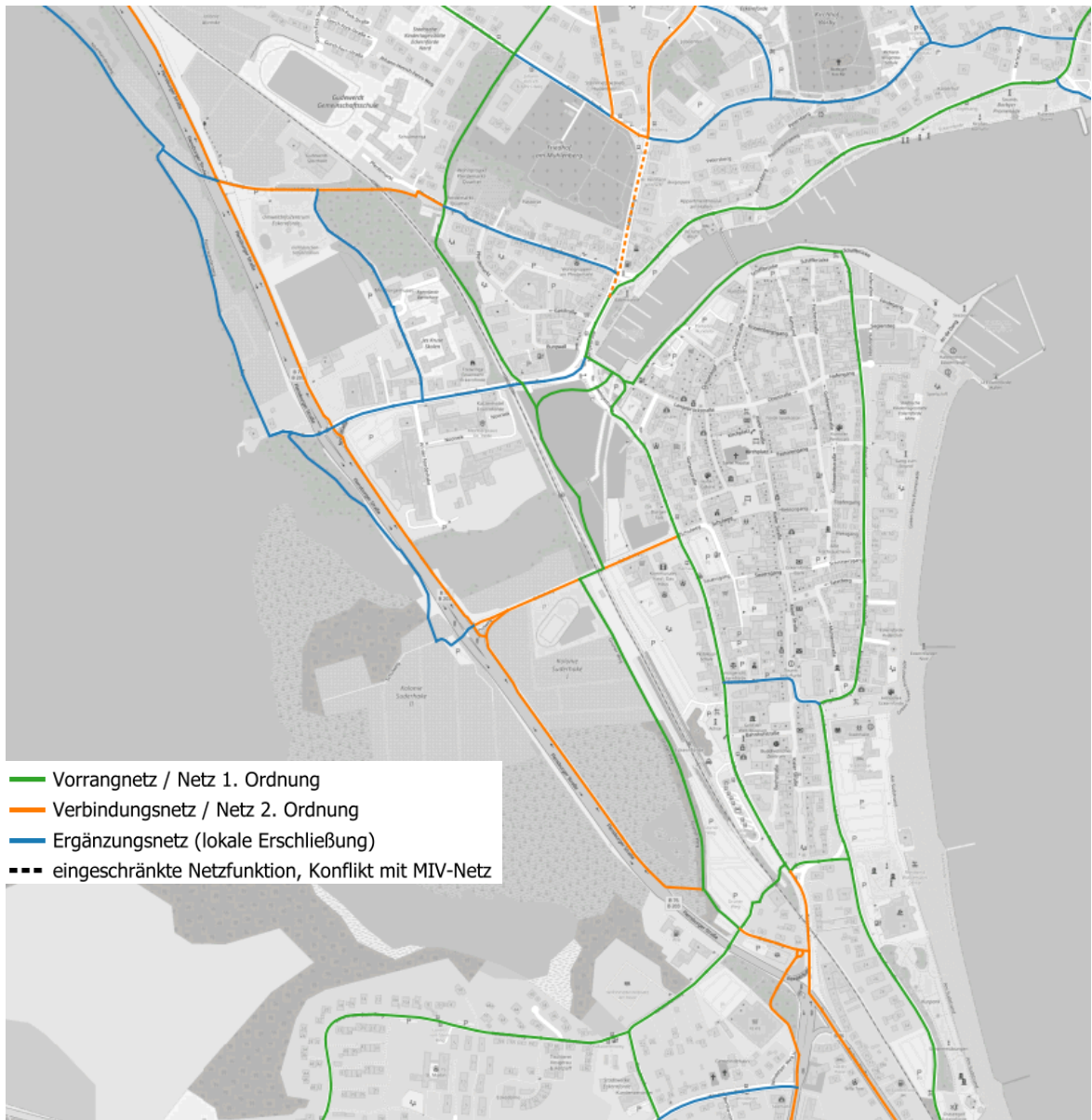


Abbildung 17: Strategisches Straßennetz Radverkehr (Auszug)

6. MAßNAHMENKONZEPT

6.1. Grundlegendes

Aufbauend auf der Festlegung der strategischen Verkehrsnetze mit den künftigen Netzfunktionen im fließenden MIV und Radverkehr erfolgt die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes in der gesamtstädtischen Betrachtung beider Verkehrsarten. Wo relevant, werden auch Schnittstellen / Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr, ruhenden MIV sowie den ÖPNV einbezogen. Das Maßnahmenkonzept umfasst folgende Bausteine:

- **Entwicklung kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen (Zeithorizont 6 Monate – 5 Jahre)**, vor allem mit Blick auf kurzfristige Erzielung von Angebotsverbesserungen im Radverkehr
- **Entwicklung langfristiger Maßnahmen (Zeithorizont > 5 Jahre)**. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen eine wirkungsvolle Angebotssteigerungen erst mit baulichen Umgestaltungen des Straßenraums erzielbar sind bzw. kurzfristige Maßnahmen eher als Interimslösung bzw. Provisorium mit eingeschränkter Wirksamkeit zu sehen sind.
- **Festlegung von Prioritäten der zeitlichen Umsetzung**
- **Abschätzung eines Kostenrahmens**

Die Aufstellung des Maßnahmenkonzeptes erfolgt hierbei unter folgender Zielsetzung:

- **Gesamtstädtischer Kontext:**
Das Maßnahmenkonzept bildet zusammen mit den definierten Verkehrsnetzen die Weichenstellung für eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsentwicklung in Eckernförde. Der Hauptfokus liegt im Rahmen des Masterplans Verkehr daher vor allem auf der Erzielung eines Konsens aller fachlich und politisch Beteiligten, damit diese Ergebnisse tragfähig für die anschließende Planung und Umsetzung von Maßnahmen sind.
- **Zielerfüllung der Maßnahmen:**
Um diesem Anspruch gerecht zu werden, stellen die erarbeiteten Maßnahmen eine Zielsetzung beabsichtigter verkehrlicher Wirkungen dar und noch keinen konkreten Planungsinhalt. Zum einen sollen bei der planerischen Ausarbeitung bewusst noch Spielräume offengehalten werden, verschiedene Detailausprägungen der Maßnahmen abzuwägen und zu entscheiden. Zum anderen würde eine konkrete planerische Detailausarbeitung aller Maßnahmen den Umfang dieses gesamtstädtischen Konzeptes sprengen. Somit sind alle nachfolgend dargestellten Maßnahmen letztendlich konzeptionell beschrieben.

- **Visionäre bzw. „radikale“ Herangehensweise:**

Aus der Defizitanalyse, den Erörterungen mit den Beteiligten in der Verwaltung und Politik ist die Zielsetzung einer visionären und in Teilen auch „radikalen“ Herangehensweise an das Maßnahmenkonzept entstanden, gerade vor dem Hintergrund des stark defizitären bzw. in Teilen fehlenden Angebotes in der Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere wird ein zentraler Wunsch der Stadt Eckernförde nach einer flächendeckenden Förderung des Radverkehrs im städtischen Straßennetz unter gleichzeitiger Beschränkung des fließenden Kfz-Verkehrs umgesetzt. Dieser Wunsch steht damit auch im Konsens mit den Ergebnissen der Einwohnerbeteiligung und der Schülerbefragung. Angesichts der immer komplexer werdenden Planungs- und Genehmigungsprozesse ist auch darauf zu achten, dass eine Umsetzbarkeit von Maßnahmen im langfristigen Kontext, aber maximal in 20 – 30 Jahren erkennbar ist.

- **Konsensfähigkeit der Maßnahmen:**

Ein wichtiges Kernziel bei der Abwägung der Maßnahmen gemeinsam mit den fachlichen und politischen Gremien der Stadt Eckernförde ist das Erreichen einer Konsensfähigkeit sowohl auf politischer Ebene als auch auf fachlicher Ebene. Hierzu fanden im Zeitraum Februar – April 2024 drei Workshops mit den politischen Fraktionen statt. Nach Vorlage der ersten Abstimmungsfassung fanden im Januar – Mai 2025 drei weitere vertiefende Workshops statt, in welchen das Maßnahmenkonzept abgestimmt und weiterentwickelt wurde.

- **Nachfrageorientierte vs. angebotsorientierte Maßnahmenentwicklung:**

Allgemein erfolgt eine Entwicklung von Maßnahmen in der Netz- und Straßeninfrastruktur vielfach nachfrage- bzw. bedarfsorientiert. Dies bedeutet, dass auf eine bestehende starke Nachfrage, z.B. hoch frequentierte Radverkehrsbeziehungen in Kombination mit Defiziten (z.B. Unfallhäufungen, bauliche Mängel) mit entsprechenden Optimierungsmaßnahmen reagiert wird. Umgekehrt führt diese Herangehensweise häufig dazu, dass in Bereichen geringer Nachfrage das Angebot (Infrastruktur) verfällt oder sogar reduziert wird, was eine weitere Abminderung der Nachfrage bewirkt und somit eine Abwärtsspirale in Gang setzt. Beispiel ist die in den vergangenen Jahrzehnten häufig praktizierte Stilllegung von Bahnstrecken aufgrund geringer Nutzerzahlen bei gleichzeitig niedriger Angebotsqualität. Gerade vor dem Hintergrund einer grundsätzlichen Neuausrichtung der Verkehrsentwicklung in Eckernförde („Weichenstellung“) ist aber auch die Schaffung neuer Angebote in der (Rad-)Verkehrsinfrastruktur unerlässlich, auch wenn die dort bestehende Nachfrage im Status Quo gering ist.

Dies zeigt sich insbesondere an der Betrachtung des Radverkehrs auf der Achse Innenstadt – südliches Eckernförde: Aus den Verkehrszählungen ist deutlich geworden, dass der Radverkehr auf dieser Achse im Schwerpunkt die Rendsburger Straße (B203) nutzt, dieser Nachfrage Rechnung tragend wird diese Achse dem Verbindungsnetz 2. Ordnung im Radverkehr zugeordnet. Jedoch bestehen hier – abgesehen von vielzähligen Defiziten erhebliche Nutzungskonflikte zum Kfz-Verkehr, welche sich nie vollständig beheben lassen werden. Daher besteht in der Verwaltung, der Politik und den Einwohnern der Wunsch nach alternativen Angeboten, was vor allem den weitgehend parallel verlaufenden Streckenzuges Kakabellenweg - Bornbrook - Sehestedter Straße in den Fokus rückt. Hier ist die Nachfrage im Radverkehr derzeit deutlich geringer. Dieses Beispiel verdeutlicht aber die Notwendigkeit der Schaffung neuer bzw. verbesserter Angebote in bestimmten Bereichen mit dem Ziel, die Nachfrage künftig zu generieren.

- **Kategorisierung von Maßnahmen:**

Die Maßnahmen werden – auch mit Blick auf die kurz- bzw. langfristige Zuordnung – in folgende Kategorien unterteilt:

- Umbau, Ausbau oder Neubau von Verkehrsanlagen (Straßenabschnitte / Knotenpunkte)
- Maßnahmen in der Radverkehrsführung
- Maßnahmen in der Kfz-Verkehrsführung
- Optimierung von Lichtsignalanlagen
- Maßnahmen in der Straßenausstattung (z.B. Beleuchtung, Markierung, Beschilderung), soweit die Verkehrsführung unverändert bleibt.

6.2. Kurzfristige Maßnahmen

6.2.1. Eigenschaften

Die gesamte Maßnahmenentwicklung erfolgt in einem integrierten Prozess der kurzfristigen und langfristigen Umsetzbarkeit. In der Diskussion mit den fachlich und politisch Beteiligten der Stadt Eckernförde hat sich gezeigt, dass vor allem für die Erreichung einer bedarfs- und angebotsgerechten Radverkehrsinfrastruktur grundlegende bauliche Umgestaltungen von Straßenabschnitten erforderlich ist, welche überwiegend nur im langfristigen Kontext (> 5 Jahre) realistisch umsetzbar sind. Dies macht es aber unerlässlich, auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen auszuarbeiten, welche bezüglich der Zielsetzung einer nachhaltigen und zukunftssicheren Angebotsqualität möglichst spürbare Wirkungen erzielen, teilweise aber auch als Übergangslösung dienen.

Zu den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zählen insbesondere

- Betriebliche bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen in der Verkehrsführung, im Schwerpunkt mittels Markierung und Beschilderung
- Bauliche Maßnahmen mit geringem Umfang, häufig in Kombination mit betrieblichen Maßnahmen
- Optimierungen von Lichtsignalanlagen, vor allem in der Signalsteuerung unter Vermeidung umfangreicher Umbau- / Neubaumaßnahmen an den Verkehrsanlagen, häufig bietet sich eine solche Optimierung im Zuge ohnehin anstehender Erneuerung überalterter Lichtsignalanlagen (Steuergerätetechnik) an.

Im gesamtstädtischen Kontext werden insgesamt 59 Maßnahmen entwickelt, welche in der Anlage grafisch und tabellarisch beschrieben sind. Die Maßnahmen werden unter Zuordnung der Innenstadt, dem nördlichen oder südlichen Stadtgebiet nummeriert. Nachfolgend wird ein Auszug besonders hervorzuhebender kurzfristiger Maßnahmen erläutert.

6.2.2. Themenschwerpunkt „Tempo 30“

Vor der Beschreibung der Maßnahmen wird ein Themenschwerpunkt besonders behandelt, nämlich die in vielen Kommunen derzeit diskutierte Einführung von Tempo 30.

Gerade aus der beabsichtigten Schaffung hochwertiger Radverkehrsverbindungen geht in einigen Bereichen die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h als vorgeschlagene Maßnahme einher, beispielsweise im Zuge von Fahrradstraßen. Zur Anordnung von Tempo 30 wurden durch die Reform des Straßenverkehrsgesetz (StVG) in 2024 vielfältigere Gestaltungsspielräume zugunsten der Kommunen geschaffen. Über die Leichtigkeit des Verkehrs hinaus, welche früher das Hauptkriterium meist gegen die Einrichtung von Tempo 30, war, können nunmehr Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung herangezogen werden. Insbesondere entfällt die Anforderung des Nachweises einer besonderen Gefahrenlage. Eine bestehende einfache Gefahrenlage kann hier für die Festlegung von Tempo 30 ausreichend sein.

Dies bedeutet nach übereinstimmender Interpretation mehrerer Stakeholder (z.B. Umweltbundesamt, ADFC), dass Kommunen nunmehr einfacher Radverkehrsanlagen mit Tempo 30 wie Fahrradstraßen ausweisen können, da der notwendige Nachweis einer beeinträchtigten Sicherheit (z.B. Unfallzahlen) nicht mehr erforderlich ist. Als Begründung reicht beispielsweise der Lückenschluss im Radverkehrsnetz aus. In §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO ist festgelegt, dass die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr u.a. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung möglich ist. Die großräumige Einrichtung von Tempo 30 auf Straßen mit besonderer Kfz-Verbindungsfunktion insbesondere auf Kreis-, Bundes- und Landesstraßen soll aber weiter vermieden werden.

Damit sind wesentlichen Voraussetzungen geschaffen worden, die Angebotsqualität für den Radverkehr erheblich zu steigern. Gleichwohl hat sich im Zuge der Maßnahmendiskussion in den fachlichen und politischen Workshops gezeigt, dass bzgl. Tempo 30 auch andere Belange sorgfältig abzuwägen sind. In diesem Zusammenhang ist die Einrichtung von Tempo 30 für die Freiwillige Feuerwehr Eckernförde nachteilig, da sich die Anfahrzeiten der Einsatzkräfte, welche mit ihrem privaten Pkw den Feuerwehrstandort erreichen, verlängern. Auch die Gewährleistung der Hilfszeiten kann aus Sicht der Feuerwehr dadurch gefährdet sein. Im Zuge der Abstimmung der Maßnahmen wird dieser Punkt somit einbezogen. Dieser Kompromiss bedeutet aber auch, dass nicht in allen Netzbereichen die kurzfristige Schaffung einer hohen Angebotsqualität möglich ist, wie es aus Sicht des Radverkehrs wünschenswert wäre.

Im Konkreten wird hierbei die Erreichbarkeit des Feuerwehrstandortes Noorstraße aus Richtung Norden (z.B. Riesebyer Straße, Ostlandstraße) betrachtet. Aber auch der künftige Standort im Süden von Eckernförde wird hierbei einbezogen, da er für die Anfahrbarkeit der Feuerwehr-Einsatzkräfte, z.B. aus Richtung Sauerstraße relevant ist.

6.2.3. Beschreibung ausgewählter Maßnahmen

6.2.3.1. Maßnahme N17-K: Mühlenberg

- **Ausgangssituation:** Die besondere Problematik liegt in der gemeinsamen Führung des Kfz- und Radverkehrs im beengten Straßenquerschnitt von rd. 6m Breite. Die Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr liegt bei rd. 12.400 Kfz/Tag (Stand 2014 (3)). Eine alternative Route über den künftigen Radschnellweg nach Norden steht erst mit einer Brückenlösung am Pferdemarkt und damit im langfristigen Kontext zur Verfügung (siehe Abschnitt 6.3.2.1). Gleichzeitig ist die Einrichtung geeigneter Radverkehrsanlagen auf diesem Straßenabschnitt nicht möglich, der vorhandene Schutzstreifen in Richtung Innenstadt ist aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite nicht adäquat nutzbar.
- **Ziele:** In diesem Bereich soll kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine Verstetigung des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs auch mit Blick auf eine stärkere gegenseitige Wahrnehmung erreicht werden. Hierdurch soll auch das Sicherheitsempfinden für Radfahrende im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten gesteigert wird.
- **Maßnahmen:** Als konkretes Umsetzungsmerkmal wird die Aufbringung einer sogenannten „Sharrow-Markierung“ als Pilotprojekt vorgeschlagen, um die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrzeuglenkern gegenüber Radfahrenden zu erhöhen. Die Bezeichnung setzt sich zusammen aus den englischen Wörtern „shared“ (geteilt) und „arrow“ (Pfeil). In einigen deutschen Städten wird diese Markierungsart, welche nur einen hinweisenden Charakter hat und keine amtliche Markierung ist, getestet (z.B. in Esslingen, Dachau und Seelze-Harenberg).

Aufgrund des sehr schmalen Fahrbahnquerschnittes wäre beispielsweise die zusätzliche die Anordnung eines Überholverbotes einspuriger Fahrzeuge (VZ 277.1) empfehlenswert. Zur Erreichung eines homogenen Geschwindigkeitsniveaus zwischen dem Kfz- und Radverkehr wäre die zusätzliche Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h grundsätzlich sinnvoll. Dem stehen an dieser Stelle aber die Belanger der Feuerwehr entgegen, die Erreichbarkeit der Wache in der Noorstraße nicht weiter zu erschweren. Ein Maßnahmenbeispiel ist in Abbildung 18 dargestellt. Details zum Umfang dieser Maßnahme sind bei der nachfolgenden Umsetzung – auch in Abstimmung mit der oberen Verkehrsbehörde – festzulegen.



Bild: Logos GmbH

Abbildung 18: Visualisierung Pilotprojekt Radverkehr Mühlenberg (N17-K)

6.2.3.2. Maßnahme N18-K: Vogelsang (Abschnitt Mühlenberg – Petersberg)

- **Ausgangssituation:** In diesem Bereich besteht aufgrund des beengten Straßenraum eine ähnliche verkehrliche Problemlage wie im Mühlenberg. Zudem weist der im Zweirichtungsverkehr benutzungspflichtig angeordnete Radweg (getrennter Geh- / Radweg) keine ausreichende Breite nach StVO auf. Ein Radweg im Zweirichtungsverkehr soll eine Mindestbreite von 2,50m nicht unterschreiten. Die hier vorhandenen Breite liegt stellenweise deutlich darunter, und zwar einschließlich des Gehweges. Selbst für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) sind die Mindestbreiten von 2,50m nicht überall eingehalten. Die Benutzungspflicht insbesondere für den stadteinwärts fließenden Radverkehr ist somit aus gutachterlicher Sicht nicht haltbar.
- **Ziele:** Für diesen Abschnitt ist kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr anzustreben, da eine bauliche Umgestaltung erst in langfristiger Sicht denkbar ist. Hierzu kommen folgende Maßnahmen in Betracht:
- **Maßnahmen:** Es wird die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht – mindestens in Fahrtrichtung Westen / Innenstadt empfohlen. Zusätzlich wäre aufgrund des – ähnlich zum Mühlenberg – beengten Straßenraums die Einrichtung einer Sharrow-Markierung zu Verdeutlichung der gemeinsamen Führung des Kfz- und Radverkehrs sinnvoll (Integration dieses Straßenabschnittes in das Pilotprojekt Mühlenberg). Eine abschnittsweise Ausweitung der zu Nachtzeiten geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird ebenfalls für sinnvoll gehalten.

6.2.3.3. Maßnahmen N01-K: LSA B203 / Ostlandstraße

- **Ausgangssituation:** Am Knotenpunkt B203 / Ostlandstraße kommt es regelmäßig zu deutlichen Überlastungen und Rückstaubildungen auf der B203. Anhand einer Ersteinschätzung anhand der vorliegenden Verkehrsmodelldaten (3) entstehen diese Kapazitätsdefizite nicht aufgrund zu hoher Verkehrsstärken, sondern aufgrund einer veralteten und nicht an die aktuellen Verkehrsstärken angepassten Signalsteuerung.
- **Ziel:** Ziel ist die Verstetigung des Verkehrsablaufs auf der B203 und die Minimierung entstehender Rückstaus und Wartezeiten. Auch der Stärkung der B203 als Haupt-Verbindungsachse für Quell- / Zielverkehre des Stadtgebietes (strategisches Verkehrsnetz) soll stärker Rechnung getragen werden.
- **Maßnahme:** Es wird die Modernisierung der Lichtsignalsteuerung hin zu einem flexiblen vollverkehrsabhängigen Steuerungsverfahren empfohlen. Diese Maßnahme ist im Weiteren mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) als Baulastträger der B203 abzustimmen. Ob hierzu auch einer Erneuerung / Erweiterung der Lichtsignalanlage (Ausstattung, Hardware) erforderlich ist, kann im Rahmen dieses Konzept noch nicht belastbar beurteilt werden. Als nächster Schritt wird die Aufnahme von Gesprächen mit dem LBV.SH – auch unter Einbeziehung weiterer ungenannter Maßnahmen im Bereich der B76 / B203 – empfohlen.

6.2.3.4. Maßnahmen N04-K / N15-K: Förderung des Radverkehrs Saxtorfer Weg und Schleswiger Straße

- **Ausgangssituation:** Die Streckenzüge aus den nördlichen Stadtteilen in / aus Richtung Innenstadt sollen bezüglich der Kfz-Nutzung nur noch als reine Erschließungs- bzw. Sammelstraße unter Reduzierung der MIV-Funktion dienen (Abschnitt 5) und für den Radverkehr künftig Bestandteil des Vorrangnetzes werden. Hintergrund auf diesen beiden Straßen ist auch die mangelhafte Angebotsqualität für den Radverkehr, welche auch wiederholt bei der Einwohnerbeteiligung genannt wurde.
- **Ziel:** Beide Streckenzüge sind künftig dem Vorrangnetz 1. Ordnung zugeordnet. Dies erfordert auch eine erhebliche Aufwertung der Angebotsqualität im Radverkehr. Es ist anzustreben, dass auf beiden Straßen der Radverkehr künftig die vorherrschende Verkehrsart ist, da jeweils geeignete Alternativrouten für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen (Riesbyer Straße und B76 / B203). Indirekt wird damit auch eine Entlastung des Mühlenbergs vom Kfz-Verkehr erreicht.
- **Maßnahme:** Da die Straßenquerschnitte im Bestand kaum geeignete Möglichkeiten für baulich gestaltete Radverkehrsanlagen aufweisen, ist kurzfristig die Einrichtung von Fahrradstraßen in Kombination sinnvoll, welches mit der Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h einhergeht.

Die konkrete anordnungsrechtliche und gestalterische Ausbildung der

Maßnahme für auf der Ebene des Radverkehrskonzeptes bewusst noch nicht festgelegt. Aus der konzeptionellen Ebene ist die Zulassung des Kfz-Verkehrs (ggf. eingeschränkt auf Anlieger) als sogenannte „unechte Fahrradstraße“ sinnvoll, um die Erreichbarkeit der nördlichen Stadtteile für den Anwohner- und Lieferverkehr weiter sicher zu stellen.

Es wird empfohlen, die Fahrradstraßen generell durch bestimmte bauliche Maßnahmen zu verdeutlichen, welche baulich meist einfach umsetzbar sind. Insbesondere sollte am Beginn bzw. Ende der Fahrradstraßen eine Gestaltung der „Torbereiche“ mit Fahrbahneinengungen vorgesehen werden, um die vorrangige Bedeutung für Radfahrende hervorzuheben. Zusätzlich können flächige Einfärbungen des Fahrbahnbereiches zur Anwendung kommen. Die Detailfestlegungen hierzu sind zur eigentlichen Umsetzung der Maßnahme festzulegen.



Bild: Logos GmbH

Abbildung 19: Beispielhafte Visualisierung des Torbereiches einer Fahrradstraße

Nachfolgende Abbildung zeigt eine beispielhafte Umsetzung aus Osnabrück in ähnlichem Straßenraum und städtebaulichem Umfeld wie die Schleswiger Straße. Hieraus wird auch deutlich, dass der bauliche Aufwand in der Umgestaltung durchaus moderat gehalten werden kann.



Bild entnommen aus: <https://www.hasepost.de/achte-fahrradstrasse-in-osnabrueck-umgestaltung-der-ernst-sievers-strasse-abgeschlossen-527086/>

Abbildung 20: Beispielhafte Umgestaltung in eine Fahrradstraße

6.2.3.5. Maßnahme N04-K: Verkehrsführung Riesebyer Straße

- **Ausgangssituation:** Auch der Streckenzug der Riesebyer Straße wurde im Rahmen der Beteiligungen als defizitär für den Radverkehr beurteilt. Zudem sind die dort bestehenden Radverkehrsanlagen (z.T. gemeinsamer Geh- und Radweg) nicht richtlinienkonform.
- **Ziel:** Die Riesebyer Straße soll für den Kfz-Verkehr ebenfalls eine reine Erschließungsstraße unter Minimierung überörtlicher Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre dienen, wenngleich dieser Streckenzug – im Vergleich zum parallel verlaufenden Saxtorfer Weg – eine höherwertige MIV-Funktion aufweisen soll.
- **Maßnahme:** Aufgrund der nicht ausreichenden Breiten wird empfohlen, die Benutzungspflicht für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen aufzuheben. Bei einer Verkehrsstärken von rd. 3.200 Kfz/24h (Stand 2014 (3)) ist eine gemeinsame Führung der Kfz- und Radverkehrs auf der Fahrbahn als unkritisch einzustufen.

6.2.3.6. Maßnahme M05-K / M06-K: Preußerstraße / Am Exer / Südliche Reeperbahn

- **Ausgangssituation:** Der Bereich Preußerstraße / Am Exer weist mit den Anschlussbereichen an die Reeperbahn massive Qualitätsdefizite für Radfahrende auf. Angebotsgerechte Radverkehrsanlagen fehlen teilweise vollständig. Ge-

rade dieser Bereich stellt jedoch – auch im Kontext mit dem strategischen Straßennetz – eine zentrale Bedeutung für den Radverkehr dar. Der bestehende Straßenraum ist jedoch nahezu ausschließlich auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet.

Die Querungen an der Lichtsignalanlage, welche für den Radverkehr freigegeben sind, weisen lange Wartezeiten auf. Die Steuerung der Lichtsignalanlage ist überaltert, sehr unflexibel und nicht an die tatsächlichen verkehrlichen Anforderungen ausgerichtet.

- **Ziele:** Erst im Rahmen einer grundlegenden und damit langfristigen Straßenraumgestaltung wäre eine nachhaltige Verbesserung für den Radverkehr und gestalterische Aufwertung erreichbar. Dennoch soll kurzfristig der Radverkehr auf dieser zentralen Vorrang-Achse deutlich gesteigert werden. Zwar wird dieser Straßenabschnitt auch künftig ein wichtiger Bestandteil des Kfz-Erschließungsnetzes (Erreichbarkeit Strandparkplatz / Stadthalle) sein, jedoch sollen „unnötige“ Kfz-Verkehr, insbesondere Durchgangsverkehre minimiert werden.
- **Maßnahme:** Im Rahmen kurzfristiger Maßnahmen wird auf den Straßen Am Exer und Preußerstraße die Einrichtung von Radfahrstreifen empfohlen, die Breite des vorhandenen Straßenraums weist nach konzeptioneller Prüfung diese Möglichkeit auf. Diese Radverkehrsanlagen sollen dabei geeignet an die Reeperbahn angeschlossen werden.

Die Steuerung der Lichtsignalanlage Reeperbahn / Preußerstraße soll ebenfalls kurzfristig modernisiert werden. Durch eine erhebliche flexiblere verkehrsabhängige Steuerung lassen sich vor allem Wartezeiten deutlich abmindern. Hiervor profitieren neben Radfahrenden auch Fußgänger und auch der Kfz-Verkehr. Eine kurzfristige Umgestaltung der Einmündung mit minimalem baulichem Eingriff (z.B. Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt Reeperbahn Süd <-> Preußerstraße) sollte dabei ebenfalls geprüft werden.

Es ist anzumerken, dass im Rahmen eines externen Prüfauftrages innerhalb der Stadtverwaltung weitere Maßnahmen in der Innenstadt untersucht werden. Sobald die Ergebnisse dazu vorliegen, sollte ein Abgleich mit dem hier erarbeiteten Maßnahmenkonzept erfolgen. Dies betrifft die oben beschriebene Maßnahme im Bereich Am Exer / Preußerstraße (M05-K / M06-K), aber auch die nachfolgend behandelten Bereiche Gerichtsstraße / Jungfernstieg / Langebrückstraße / Schiffbrücke).

6.2.3.7. Maßnahmen M02-K / M03-K: Jungfernstieg / Schiffbrücke / Langebrückstraße

- **Ausgangssituation:** Der Jungfernstieg ist Bestandteil des Ostseeküsten-Radweges und weist insbesondere in den Sommermonaten eine entsprechende Frequentierung auf. Im Bestand treten dort aber auch deutliche Kfz-Verkehre auf, die offenkundig nicht dem Erschließungszweck dienen z.B. Parksuchverkehre.

- **Ziel:** Dieser Bereich soll bezüglich der MIV-Netzfunktion auf reine Wohn- bzw. Anliegerstraßen reduziert werden. Gleichzeitig soll der Streckenzug Jungfernstieg – Schiffbrücke im Kontext mit dem Ostseeküsten-Radweg als Vorrangnetz 1. Ordnung im Radverkehr eingestuft sein.
- **Maßnahme:** Für die Zielerfüllung wird die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Jungfernstieg als sinnvoll angesehen. Die Zulassung des Kfz-Verkehrs sollte ausschließlich auf Anwohner- und Lieferverkehr beschränkt werden. Auch hier sollte eine gestalterische Hervorhebung der Fahrradstraße durch Eingangsportale / Markierung erfolgen (vgl. Abbildung 19). Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit dem nördlich anschließenden Streckenzug Schiffbrücke zu sehen.

Für den nördlichen Bereich Schiffbrücke / Langebrückstraße / Ottestraße wird empfohlen, die Befahrbarkeit für Kfz-Verkehre ausschließlich auf Anwohner- und Lieferverkehre einzuschränken. Bei der weiteren Maßnahmenumsetzung ist

6.2.3.8. Maßnahme M05-K: Am Exer (Nord) / Gerichtsstraße

- **Ausgangssituation:** Ähnlich wie der Bereich Preußerstraße / Am Exer (Süd) weist dieser Bereich kaum geeignete Radverkehrsanlagen auf. Gleichzeitig ist dieser Abschnitt durch ein hohes Aufkommen im Kfz-Verkehr geprägt, welches aus den Gesprächen mit den fachlich Beteiligten vielfach Parksuchverkehre darstellen. Die verkehrliche Situation ist vor allem im Anschlussbereich an die Kieler Straße (Fußgängerzone) als stark unbefriedigend zu beurteilen. In diesem Bereich kommt es zu starken Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr.
- **Ziele:** Der Radverkehr soll in diesem Bereich – auch im Kontext mit den oben beschriebenen Maßnahmen Jungfernstieg und Preußerstraße dezidiert gefördert werden (Vorrangnetz 1. Ordnung). Der MIV soll insbesondere nördlich des Parkplatzes Stadthalle / Strandparkplatz auf reine Anwohner- und Lieferverkehre eingrenzt werden.
- **Maßnahme:** Konkret wird in diesem Bereich ein Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr vorgesehen mit Ausnahmeregelungen für Anlieger- und Lieferverkehre, um z.B. die Anbindung der Polizei weiter zu gewährleisten. Der Radverkehr wird die vorrangige Verkehrsart, was auch für den Fußgängerverkehr Vorteile bietet.

Diese Maßnahme ist auch in Zusammenhang mit einer künftigen Umgestaltung des Fördeplatzes sinnvoll.

6.2.3.9. Maßnahmen S01-K / S02-K / S03-K / S07-K / S08-K / S09-K / S14-K: Kakabellenweg – Bornbrook – Sehestedter Straße

- **Ausgangssituation:** Vor allem auf dem Streckenzug Bornbrook – Kakabellenweg stellt der Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart dar. Dies ist unter anderem

auch damit begründet, dass dieser als Ausweichstrecke für die überlastete und verkehrsunsichere Einmündung Rendsburger Straße (B203) / Windebyer Weg genutzt wird.

Gleichzeitig steht für den Radverkehr zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtteilen abseits der stark belasteten Rendsburger Straße (B203) kein adäquates bzw. nutzbares Alternativangebot zur Verfügung.

- **Ziele:** Dieser Streckenzug ist künftig als Vorrangnetz 1. Ordnung zwischen der Innenstadt und dem Süden von Eckernförde vorgesehen. Neben der verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt soll auch das Radverkehrsnetz in Richtung der südlichen Schulen (z.B. Schulzentrum Süd, Sprotten-schule, Pestalozzischule) verbessert werden.
- **Maßnahme:** Für den gesamten Streckenabschnitt ist die Einrichtung einer Fahrradstraße (Hauptachse „Eckernförde-Süd – Innenstadt“) sinnvoll. Auch hier können Ausnahmeregelungen für den Kfz-Verkehr im Detailprozess noch festgelegt werden, empfohlen wird analog zu den anderen Netzabschnitten die Freigabe für Kfz-Anwohner- / Lieferverkehre.

Der Bereich Bornbrook weist eine erhebliche Längsneigung auf, was angesichts generell bestehender topografischer Höhenunterschiede in Eckernförde (auch auf der Rendsburger Straße) nicht als hinderlich angesehen wird. Inwiefern in diesem Bereich weitere Maßnahmen in der Verkehrsführung (z.B. Einbahnstraße Bornbrook, Änderung der Vorfahrtregelung Windebyer Weg / Bornbrook) sinnvoll sind, muss im Zuge des Umsetzungsprozesses geprüft werden. Zur Entlastung des Bornbrooks vom überörtlichen Kfz-Verkehr ist vor allem die Lösung des Verkehrsproblems an der Einmündung Rendsburger Straße / Windebyer Weg erforderlich (S04-K, siehe Abschnitt 6.2.3.11).

Der Knotenbereich Rendsburger Straße / Sehestedter Straße weist im Bestand keine geeignete Radverkehrsanlagen auf. Auch hier ist wäre eine grundlegende langfristige Umgestaltung in Zusammenhang mit dem Streckenzug Rendsburger Straße zielführend. Kurzfristig soll eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung erfolgen, um eine Abminderung von Wartezeiten für die Querrichtung zu erreichen (S09-K).

Um die Achse Kakabellenweg – Sehestedter Straße als Vorrangnetz 1. Ordnung weiter zu stärken und das künftige Radverkehrsangebot besser zu „vermarkten“, wäre auch die Integration dieser Route in eine übergeordnete Radwegweisung sehr empfehlenswert.

6.2.3.10. Maßnahme M07-K: Kakabellenweg / B76 / Grüner Weg

- **Ausgangssituation:** Der Kakabellenweg ist derzeit vor allem durch den Kfz-Verkehr sehr stark belastet. Zum einen ist über den nordöstlichen Kakabellenweg der bestehende Supermarkt an die B76 / B203 angebunden. Zum anderen

wird der Kakabellenweg auch durch Kfz-Verkehr auf der Relation Windebyer Weg – B76 / B203 – unter Umfahrung der Einmündung Windebyer Weg / Rendsburger Straße genutzt. Der Weg zum vorhandenen Tunnel unter der Bahn hindurch verläuft über den viel genutzten Parkplatz. Eine klare Wegeführung für Radfahrende ist nicht ersichtlich.

- **Ziele:** Der Streckenzug Grüner Weg – Kakabellenweg ist mit dem nördlichen Anschluss Reeperbahn (Querung Bahn) und dem südlichen Anschluss (Bornbrook / Sehestedter Straße) als Vorrangnetz 1. Ordnung für den Radverkehr vorgesehen. Daher soll der Radverkehr Hintergrund ist die Schaffung einer alternativen Radwegeverbindung in den Süden von Eckernförde zur Rendsburger Straße (B76), welche als Bundesfernstraße auch in Zukunft die wesentliche Verbindungsachse für den Kfz-Verkehr darstellt. Des Weiteren ist die Stärkung der Querverbindung zwischen dem Grünen Weg und der Reeperbahn notwendig, um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern.
- **Maßnahme:** Am Knotenpunkt B203 / Kakabellenweg ist zur Verbesserung der Radverkehrsführung eine Hervorhebung, z.B. mittels vorgezogener Aufstellflächen („ARAS“) sinnvoll. Auch die Zulaufbereiche von Bahnunterführung über den Parkplatz sollten einbezogen werden.

Ob angesichts der hohen Kfz-Verkehrsbedeutung der B203 eine optimierte Signalisierung auch für den querenden Radverkehr erreicht werden kann, erscheint zunächst schwierig, sollte aber im Prüfprozess berücksichtigt werden.

6.2.3.11. Maßnahme S04-K: Rendsburger Straße (B203) / Windebyer Weg

- **Ausgangssituation:** Die unsignalisierte Einmündung ist im Bestand stark überlastet. Der Linksabbieger aus Richtung Windebyer Weg in die Innenstadt ist in den Spitzenverkehrszeiten nicht abwickelbar. Gleichzeitig überlagern sich an dieser Einmündung die Nutzungsansprüche des Kfz-Verkehrs und des Fußgänger- und Radverkehrs. Erschwert wird die Begreifbarkeit der Verkehrsführung zusätzlich durch Grundstückseinfahrten, die Längsneigung im Zuge der Rendsburger Straße. Der bestehende Fußgängerüberweg in der Zufahrt Windebyer Weg ist durch abbiegende Fahrzeuge von der Rendsburger Straße nur schwer einsehbar. Ob die Anordnung die FGÜ dort einer Verbesserung der Verkehrssituation für querende Fußgänger dient, darf aus gutachterlicher Sicht bezweifelt werden.
- **Ziele:** An dieser Einmündung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Behebung der Defizite in der Verkehrsqualität das Grundziel. Hiervor hängt auch die Umsetzung der Maßnahmen im Zuge des Kakabellenweges – Bornbrook ab (Vorrangnetz 1. Ordnung im Radverkehr).

- **Maßnahme:** Aus der konzeptionellen Bewertungsebene heraus ist eine Knotenumgestaltung zielführend, wobei dabei eine Lösung als Kreisverkehr geprüft werden sollte.

Im Kontext mit weiteren Optimierungsmaßnahmen am Lornsenplatz (M09-K, siehe Abschnitt 6.2.3.12) und den Lichtsignalanlagen Reeperbahn / Preußerstraße sowie B203 / Kakabellenweg sollte auch geprüft werden, ob eine moderne und flexible Vollsignalisierung der Einmündung sinnvoll wäre.

6.2.3.12. Maßnahme M09-K: Lornsenplatz

- **Ausgangssituation:** Die Lichtsignalsteuerung am Lornsenplatz wurde bereits in vergangenen Untersuchungen aus verschiedenen Gründen als defizitär beurteilt. Am Knotenpunkt werden teilweise fehlende Querungen für Fußgänger und Radfahrer bemängelt. Auch die Signalisierungsabläufe bei Bahnfahrten (Anm.: Die LSA ist eine kombinierte Bahnübergangs-Straßen-Signalisierung BÜSTRA) werden genannt. Zudem ist das Linksabbiegen von der B203 in Richtung Reeperbahn (Innenstadt) nicht möglich. Aber auch der insgesamt unflexible Signalisierungsablauf ist an dieser Stelle problematisch.
- **Ziele:** Eine optimierte Verkehrsführung unter Reduzierung von Wartezeiten und Rückstaus ist hier das vorrangige Ziel, welches auch im Kontext mit einer Verlagerung überörtlicher Quell- / Zielverkehre aus den Bereichen Schulweg / nördliche Reeperbahn steht.
- **Maßnahmen:** Als mögliche Maßnahme wird die Zulassung des Linksabbiegestroms aus Richtung B203 in die Reeperbahn im Kontext mit einer Entlastung des Bereichs Schulweg / nördliche Reeperbahn in einem separaten Prüfauftrag (4) bewertet. Dabei soll auch die Signalisierung selbst möglichst optimiert werden. Die vorhandene Steuerung ist nicht an die tatsächlichen Verkehrsstärken angepasst. Bei dieser Optimierung sollte die bestehende BÜSTRA-Steuerung möglichst nicht verändert werden, da dies separate aufwändige Genehmigungsprozesse mit der DB auslösen würde. Auch verkehrliche Wechselwirkungen mit den benachbarten Lichtsignalanlagen und mit der unsignalisierte Einmündung Rendsburger Straße / Windebyer Weg sollten bewertet werden.

Es wird empfohlen, den gesamten Bereich Lornsenplatz / südliche Reeperbahn / Preußerstraße / B203 Ost / Windebyer Weg in einer integrierten Gesamtuntersuchung detailliert zu bewerten und dort detaillierte Maßnahmen zur Umsetzung auszuarbeiten.

6.2.3.13. Maßnahmen S08-K / S15-K / S16-K / S17-K: Optimierung der Lichtsignalanlagen im Bereich B203 / Domstag / Rendsburger Straße

- **Ausgangssituation:** Alle signalisierten Knotenpunkte im Zuge der Rendsburger Straße (Wulfsteert und Sehestedter Straße) sowie Domstag (Sehestedter Straße und Berliner Straße) weisen unzureichende und nicht richtlinienkonforme

Radverkehrsanlagen auf. Die Lichtsignalsteuerung ist an alle Knotenpunkten planerisch überaltert und entspricht nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Anforderungen, auch die Ausstattung der Lichtsignalanlagen ist teilweise abgängig.

- **Maßnahme:** Eine bauliche Umgestaltung, vor allem auch mit Blick auf geeignete Radverkehrsanlagen (z.B. Aufstellbereich an Knotenpunkte, separate Signalisierung) ist langfristig zu sehen und steht an der Rendsburger Straße vor allem in Zusammenhang mit einer grundlegenden Umgestaltung des Straßenraums.

Als kurzfristige Maßnahme soll zunächst die Lichtsignalsteuerung optimiert werden, um Wartezeiten zu reduzieren und eine flexiblere Anpassung an die aktuelle Verkehrsverteilung zu erreichen.

6.2.3.14. Maßnahme S18-K: Sauerstraße

- **Ausgangssituation:** Die Sauerstraße ist östlich des Gewerbegebietes bis zur Straße „Auf der Höhe“ durch überlagernde Nutzungsansprüche zwischen dem Kfz- und Radverkehr geprägt, vor allem in Zusammenhang mit dem Schulzentrum Süd. Der südlich verlaufende Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben, auf der Nordseite (Fahrtrichtung Westen) ist ein Schutzstreifen vorhanden, welcher aufgrund des begrenzten Fahrbahnquerschnittes jedoch durch den Kfz-Verkehr überfahren wird und somit seinen Einsatzzweck nur bedingt erfüllt.
- **Ziele:** Grundsätzlich soll in diesem Bereich soll der Radverkehr als Vorrangnetz 1. Ordnung deutlich gestärkt werden. Weiterhin ist Zuge eines Neubaus des Schulzentrums-Süd und einer damit verbundenen grundlegenden Neuordnung der (Verkehrs-)Flächen ein Halt der Linienbusse auf der Fahrbahn vorgesehen. Die bestehende Wendeanlage soll entfallen. Dies bedeutet, dass die Verkehrssicherheit im Fahrbahnbereich durch die zusätzlich dort angeordneten Haltestellen vor allem für den Schülerverkehr zu Fuß und mit dem Rad durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen ist.
- **Maßnahme:** In einem separaten Prüfauftrag (4) werden mögliche Varianten der Verkehrsführung in Zusammenhang mit den auf der Fahrbahn geplanten Haltestellen bewertet. Dabei steht die Einrichtung einer „Schulstraße“, d.h. die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen im Kfz-Verkehr im Fokus, um Konflikte zwischen Kfz und dem Schülerverkehr zu vermeiden. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante des Prüfauftrages sieht hierzu eine Durchfahrtbeschränkung (VZ 260) für Kfz in beiden Fahrtrichtungen vor. Diese Beschränkung soll auf die Zeitbereiche des Schülerverkehrs morgens und mittags begrenzt sein, Linienverkehr und Radfahrende sind ausgenommen. Die Erreichbarkeit der künftigen südliche Wache der Feuerwehr kann hierbei über Sondergenehmigungen für Einsatzkräfte derart sichergestellt werden, dass diese mit dem privaten

Pkw die Sauerstraße durchfahren dürfen. Gleiches soll für Anwohner der Westerrade mittels einer Sammelgenehmigung erreicht werden.

Im kurzfristigen Maßnahmenkonzept sind weitere Maßnahmen vorgesehen, welche hier nicht detailliert beschrieben sind und in den grafischen und tabellarischen Übersichten (Anlagen 4.1 und 4.2) entnommen werden können.

6.3. Langfristige Maßnahmen

6.3.1. Eigenschaften

Aus den Zielsetzungen bezüglich der strategischen Verkehrsnetze und zur Behebung festgestellter Defizite ist bereits deutlich geworden, dass an vielen Stellen im Straßennetz bauliche Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich werden, welche erst im langfristigen Zeithorizont planbar und umsetzbar sind. Folgende Schwerpunkte sind hierbei maßgebend:

- (Grundlegende) Umgestaltungen von Straßenzügen zur Schaffung angebots- bzw. nachfragegerechter Radverkehrsanlagen. Die bestehenden Verkehrsführungen im Radverkehr (z.B. vorhandene Schutzstreifen, Radwege) entsprechen im Großteil nicht den geltenden Regelwerken und werden den Ansprüchen an eine nachfrage- und angebotsgerechte Radverkehrsplanung nicht gerecht.
- Umbau von Knotenpunkten zur Optimierung für alle Verkehrsarten, der Schwerpunkt liegt hier auf einer verbesserten Verkehrsführung im Radverkehr, aber auch der Kfz- und Fußgängerverkehr soll von Umbaumaßnahmen profitieren.
- Schaffung neuer Straßen- bzw. Wegeverbindungen: Solche Maßnahmen kommen aufgrund des erheblichen Aufwandes in der Planung, Genehmigung und Realisierung nur in besonders dringlichen Fällen in Betracht, wo der Aufwand durch einen hohen Nutzen gerechtfertigt wird. Hier steht insbesondere die Schaffung einer planfreien Radwegeverbindung am Pferdemarkt im Fokus.

Die straßenbaulichen Gestaltungsmaßnahmen im Zuge des Projektes „Nooröffnung“ sind aufgrund des bereits in der Umsetzung befindlichen Projekt fest disponiert und werden im Rahmen des Verkehrs- und Radverkehrskonzeptes nicht erneut als Maßnahme betrachtet. Hier liegt der Schwerpunkt in der Schaffung geeigneter Anschlüsse der Verkehrsanlagen im Umfeld des Projektes, z.B. die Betrachtung der Reeperbahn südlich des Schulweges.

Der Umsetzungszeitraum der nachfolgend 43 entwickelten langfristigen Maßnahmen ist dem Zeithorizont von bis zu 30 Jahren einzuordnen. Das Verkehrs- und Radverkehrskonzept soll hierzu die dafür erforderliche Grundlage auch bzgl. eines Beschlusses in den politischen Gremien der Stadt Eckernförde liefern. Auch die Entwicklung der langfristigen Maßnahmen erfolgt in der gesamtstädtischer Sicht auf konzeptioneller Ebene und dienen hier zunächst der Festlegung verkehrlicher Ziele. Maßnahmenmerkmale können erst in den eigentlichen Planungsprozesse festgelegt werden.

Da in einigen Bereichen aufgrund des Straßenzustandes oder auch bei Erneuerungen von Ver- und Entsorgungsleitungen Grundinstandsetzungen künftig erforderlich sind, sollte allgemein bei vorgeschlagenen langfristigen Umgestaltungsmaßnahmen eine kombinierte Umsetzung geprüft werden.

6.3.2. Beschreibung ausgewählter Maßnahmen

6.3.2.1. Maßnahme N09-L: Pferdemarkt

- **Ausgangssituation:** Die Radwegeverbindung zwischen der Eckernförder Innenstadt und den nördlichen Stadtteilen (Vorrangnetz 1. Ordnung) weist eine gravierende Lücke im Bereich des Pferdemarktes auf. Von besonderer Bedeutung ist hier der zu überwindende Höhenunterschied, um an den vorhandenen Radweg nördlich des Pferdemarktes anzuschließen. Im Bestand ist an dieser Stelle ein Treppenaufgang vorhanden, Fahrräder müssen über eine angrenzende Rampe geschoben werden.
- **Ziele:** Die Herstellung einer durchgängigen Radwegeverbindung am Pferdemarkt ist die elementare Voraussetzung, um den Radverkehr in den Norden von Eckernförde maßgeblich fördern zu können. Vor allem ist es unabdingbar, für Radverkehr eine Alternative zum Mühlenberg zu schaffen, der – auch bei Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen – für Radfahrende stark defizitär bleiben wird. Weitere westlich oder östlich gelegene Routen (z.B. über die B76 oder über Vogelsang) sind für die Radverkehrsanbindung des nördlichen Borby sowie Rieseby umwegig und daher nicht geeignet.
- **Maßnahme:** Die Errichtung eines Brückenbauwerks ist für den Lückenschluss der Radwegeverbindung die einzig sinnvolle Lösung, da ansonsten keine angebotsgerechte Radwegeverbindung in den Norden herstellbar ist.

Mögliche Lösungen für ein Brückenbauwerk Pferdemarkt wurden bereits in einem separaten Prüfauftrag betrachtet (5).

6.3.2.2. Maßnahmen N15-L / N16-L / N17-L: Bereich Gäthjestraße / Mühlenberg / Vogelsang

- **Ausgangssituation:** Die Streckenzüge Gaethjestraße und Vogelsang mit den Anschlussknotenpunkten weisen eine hohe Bedeutung für den Radverkehr in der Anbindung des Nordostens von Eckernförde auf. Insbesondere ist auf kurzer Entfernung die Eckernförder Innenstadt in und aus Richtung Norden erreichbar.
- **Ziele:** Mit der Radwegeverbindung am Pferdemarkt steht künftig eine Alternative gegenüber Mühlenberg in den Norden von Eckernförde zur Verfügung. Der Streckenzug Gaethjestraße – Vogelsang ist für den Radverkehr in den Nordosten aber auch künftig unabdingbar wichtig (Vorrangnetz 1. Ordnung). Gleichzeitig ist die Einrichtung adäquater Radverkehrsanlagen nur mit einer grundlegenden Umgestaltung des Straßenraums zu schaffen.
- **Maßnahme:** Der **Knotenpunkt Gaethjestraße / Vogelsang / Mühlenberg** soll aufgrund seiner hohen verkehrlichen und städtebaulichen Bedeutung im

Stadteingang von Norden grundlegend umgestaltet werden. Hierfür bietet sich der Umbau in einen einstreifigen Kreisverkehr an. Zum einen ermöglicht ein Kreisverkehr eine erhebliche gestalterische Aufwertung, auch in Zusammenhang mit dem Projekt Nooröffnung. Zum anderen lassen sich auch die weiteren Umgestaltungsmaßnahmen des Mühlenbergs und des Vogelsangs gestalterisch und verkehrlich optimal anbinden. Das stadtgestalterische Potenzial lässt sich an verschiedenen bereits umgesetzten Projekten aufzeigen, wie in der nachfolgenden Abbildung am Beispiel der Stadt Norderstedt. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs stellt hier einen beispielhaften Maßnahmenvorschlag dar und wäre im weiteren Planungsprozess auf die bauliche und verkehrliche Machbarkeit zu prüfen.

Dabei soll auch der **südlich anschließende Streckenzug GaethjestråÙe** mit betrachtet werden, für welchen sich eine Umgestaltung nach dem Vorbild des Projektes Nooröffnung anbietet. Auch hier sind planerische Details noch zu prüfen.

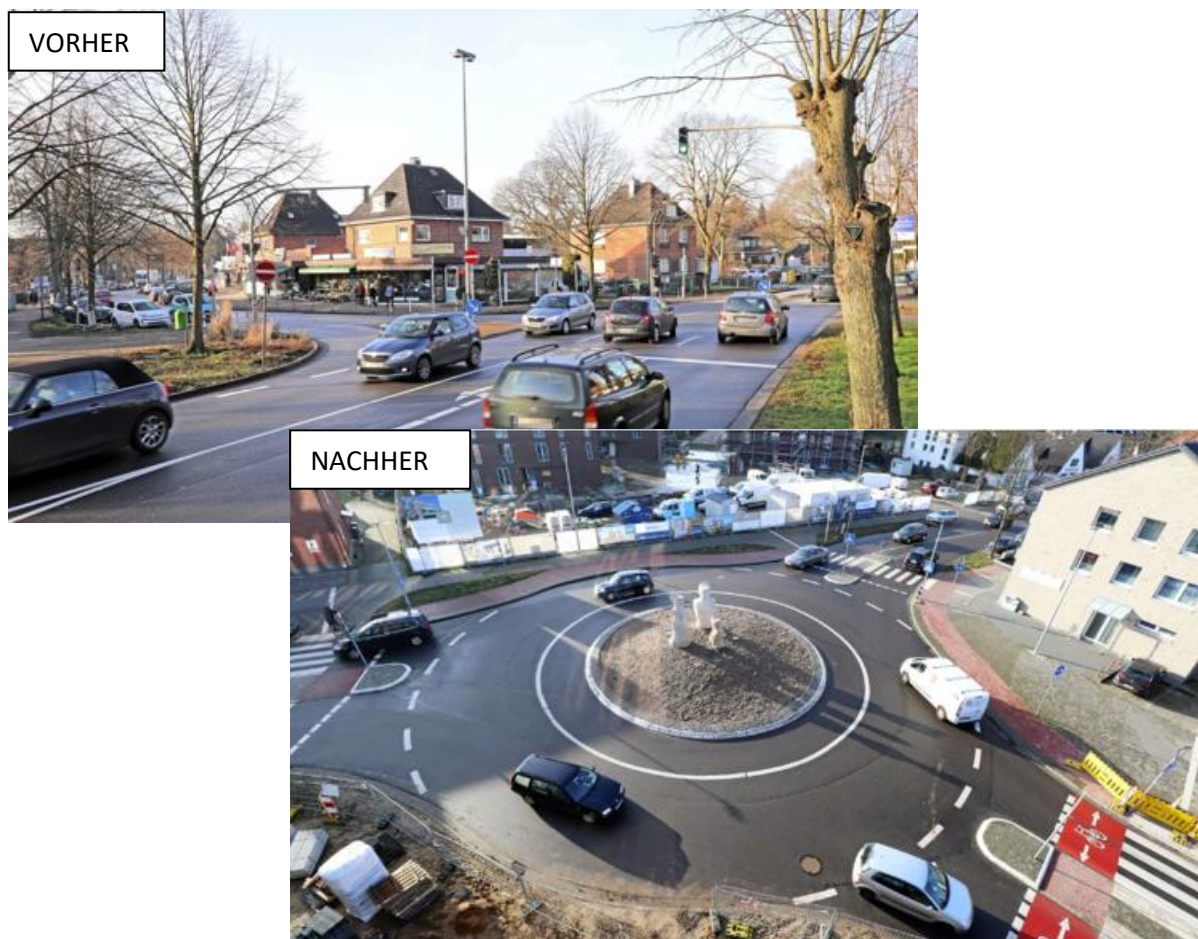


Bild entnommen aus: <https://www.abendblatt.de/region/norderstedt/article228172553/Garstedt-be-kommt-einen-weiteren-Kreisel.html?kc=success>

Abbildung 21: Beispielhafte Umgestaltung eines Knotenpunktes in einen Kreisverkehr

Im **Westabschnitt des Vogelsangs** ist die Schaffung separater – also vom Kfz-Verkehr getrennter Radverkehrsanlagen aufgrund des beengten Straßenquerschnittes nicht möglich. Daher wird als Maßnahmenbeispiel die Einrichtung einer sogenannten „Gemeinschaftsfläche“ bzw. „Gemeinschaftsstraße“ als sinnvoll erachtet. Hier entfällt die klare Aufteilung des Straßenraums in Fahrbahn und Nebenanlagen, sondern es wird durch eine entsprechend bauliche Gestaltung eine gemeinschaftliche Nutzung hervorgehoben. Ein weiteres Merkmal ist auch der weitestmögliche Entfall von StVO-Beschilderung sowie weiterer verkehrsregelder Maßnahmen (z.B. Fußgängerüberwege). Eine ansprechende Gestaltung lässt sich auch in Zusammenhang mit einem künftigen Kreisverkehr an der Gaethjstraße erreichen. Eine beispielhafte Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße zeigt das nachfolgende Beispiel aus Rudersberg in Süddeutschland.



Bilder entnommen aus: <https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Abbildung 22: Beispielhafte Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt als Gemeinschaftsstraße

6.3.2.3. Maßnahmen N10-L: Streckenzug Vogelsang (Ost) / Prinzenstraße

- Ausgangssituation: Trotz der vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen auf diesem Streckenzug bleibt die vorhandenen Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt defizitär. Hier hängt die Dringlichkeit weiterer Umgestaltungsmaßnahmen vor allem von der Entlastungswirkung infolge der Unterbindung des überörtlichen Verkehrs aus Richtung L26 ab (Maßnahme N09-K).

- **Ziele:** Es ist davon auszugehen, dass die alleinige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in Richtung Innenstadt noch keine zufriedenstellende Lösung für den Radverkehr bedeutet, die in einem Vorrangnetz 1. Ordnung aber für eine hohe Angebotsqualität wünschenswert ist. Daher bleibt die deutliche Verbesserung der Verkehrsführung im Radverkehr ein vorrangiges Ziel auf diesem Streckenzug.
- **Maßnahme:** Die Umsetzung angebotsgerechter Radverkehrsanlagen in beiden Fahrrichtungen erfordert auf diesem Streckenzug eine grundlegende Umgestaltung bzw. Neuordnung des Straßenraums. Um dem hohen funktionalen Anspruch eines Vorrangnetzes 1. Ordnung Rechnung zu tragen, ist bei der Führung des Radverkehrs auf eine vollständig geschützte Führung, d.h. als Radfahrstreifen oder Radweg (jeweils beidseitig im Einrichtungsverkehr) zu achten. Die Einrichtung von Schutzstreifen wird aufgrund der Überfahrunge durch Kraftfahrzeuge als nicht ausreichend erachtet. Die zunächst angedachte Einrichtung einer Fahrradstraße verbunden mit Tempo 30 wurde aufgrund der Belange der Feuerwehr (Anfahrt der Wache durch Einsatzkräfte) aufgrund des Reisezeitverlustes verworfen.

Eine beispielhafte Umsetzung eines innerstädtischen Straßenquerschnittes mit Radfahrstreifen zeigt das nachfolgende Beispiel aus Burgdorf.



Bilder entnommen aus: <https://mitgestalten.burgdorf.de/portal/seiten/rad-fahrstreifen-und-schutzstreifen-902000570-20500.html>

Abbildung 23: Beispielhafte Umgestaltung mit Radfahrstreifen

6.3.2.4. Maßnahmen M05-L / M07-L: Grüner Weg / Schulweg

- **Ausgangssituation:** Ein wesentliches Bindeglied in der Radwegeverbindung der nördlichen und südlichen Stadtgebiete von Eckernförde stellt der Streckenzug Grüner Weg dar. Der vorhandene Ausbauzustand des Grünen Wegs einschließlich der nördlichen und südlichen Anbindung (Bahnübergang Schulweg und Parkplatz Bahnhof) weist keine angebots- und nachfragegerechte Radverkehrsinfrastruktur auf.
- **Ziele:** Dieser Streckenzug ist Bestandteil des Vorrangnetzes 1. Ordnung und stellt somit eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen dem Norden und Süden von Eckernförde. Die bereits realisierte bzw. in der Realisierung befindliche Radwegeverbindung zwischen Pferdemarkt, Noorstraße und Schulweg wird somit nach Süden fortgesetzt.
- **Maßnahme:** Die Maßnahme umfasst den Ausbau des Grünen Weg zu einem Radweg, welcher im Zweirichtungsverkehr – auch richtlinienkonform – befahrbar ist. Um auch für den Fußgängerverkehr weiter nutzbar zu sein, wird eine Breite des Gesamtquerschnittes von 6m als sinnvoll erachtet (4m Breite Radweg zzgl. 2m Breite Gehweg). Die Radwegeverbindung ist im Bereich Schulweg und des Parkplatzes Bahnhof durch eine geeignete Umgestaltung anzubinden. Die Maßnahme im Grünen Weg ist auch in Zusammenhang mit der Umgestaltung des Schulweges zu sehen. Für die von Norden (Noorstraße) kommende Radwegeverbindung ist vor allem die Querung der Bahntrasse (bestehender Bahnübergang) und des Schulweges nach Süden hin entsprechend zu gestalten.

6.3.2.5. Maßnahmen M06-L / M09-L: Reeperbahn / Preußerstraße

- **Ausgangssituation:** Der Einmündungsbereich weist im Bestand vor allem für Fußgänger und Radfahrer eine defizitäre Verkehrsführung mit unzureichenden bzw. fehlenden Radverkehrsanlagen auf. Die Querungssituation über die Reeperbahn ist von langen Wartezeiten und beengten Verhältnissen geprägt. Gleichzeitig stellt dieser Bereich ein wichtiges Bindeglied im Vorrangnetz für den Radverkehr dar, während die Reduzierung der Netzbedeutung der Reeperbahn für den Kfz-Verkehr ebenfalls ein Kernziel – auch in Zusammenhang mit der Umgestaltung der Reeperbahn – darstellt.
- **Ziele:** Die kurzfristigen vorgeschlagenen Maßnahmen (Abschnitt 6.2.3.6) dienen der schnellen Erreichung einer verbesserten Angebotsqualität für Radfahrer, können aber die grundlegenden Mängel in der Verkehrsanlagensituation nicht beheben. Dieser Bereich stellt für den Radverkehr ein wichtiges Bindeglied zwischen der Innenstadt und dem Süden von Eckernförde dar. Zudem ist dieser dem Vorrangnetz 1. Ordnung zugeordnet. Daher ist eine grundlegende Neuordnung der Verkehrsführung in diesem Bereich ein langfristiges Ziel im Radverkehr. Dabei soll auch eine Ausgewogenheit mit einer qualitativ guten Erreichbarkeit der

Stadthalle und des Strandparkplatzes für den MIV erzielt werden.

- **Maßnahme:** Für den Streckenzug südliche Reeperbahn wäre ein Umbau des Straßenquerschnittes mit gestalterischem Anschluss an den Nordabschnitt (Projekt Nooröffnung) zielführend. In jedem Fall ist eine Angebotssteigerung für den Radverkehr bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit des Bahnhofs für den ÖPNV anzustreben. Der Kfz-Verkehr soll in diesem Bereich auf eine rein lokale Erschließungsfunktion reduziert werden.

Um eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer im Einmündungsbereich Reeperbahn / Preußerstraße zu erreichen, bedarf es dort einer grundlegenden Umgestaltung. Hierzu erscheint in der konzeptionellen Betrachtung der Umbau in einen einstreifigen unsignalisierten Kreisverkehr zielführend. Eine verkehrliche und bauliche Prüfung der Machbarkeit muss in einem anschließenden Planungsprozess im Kontext mit der Umgestaltung der Reeperbahn und der Preußerstraße erfolgen.

Sollte ein Kreisverkehr nicht realisierbar sein, wäre alternativ der Umbau der Einmündung mit abknickender Vorfahrt (nördliche Reeperbahn untergeordnet) denkbar. In beiden Fällen wäre der Entfall der Lichtsignalanlage anzustreben. Ob in Zusammenhang mit dem Bahnübergang Reeperbahn eine BÜSTRA-Steuerung dennoch erforderlich ist (z.B. über eine Bedarfs-LSA zur Räumung des BÜ-Bereichs) muss ebenfalls der nachgelagerte Planungsprozess beleuchten.

6.3.2.6. Maßnahme M08-L: Am Exer / Preußerstraße / Bahnhofstraße

- **Ausgangssituation:** Die insbesondere für Fußgänger und Radfahrer defizitäre Straßenraumsituation setzt sich von der Einmündung Reeperbahn / Preußerstraße in den Bereich Am Exer fort.
- **Ziele:** Die für den Bereich Reeperbahn / Preußerstraße formulierte Zielsetzung hat hier die gleiche Bedeutung. Auch hier ist eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraums zugunsten einer erheblichen Angebotssteigerung für Fußgänger und Radfahrer erforderlich. Eine Umgestaltung ist auch in Zusammenhang mit dem Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Fördeplatzes zu sehen.
- **Maßnahme:** Nördlich des Parkplatzes Strand / Stadthalle sollte eine erhebliche Hervorhebung der Straßenraumgestaltung zugunsten nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer umgesetzt werden. Hierzu kommt die Einrichtung einer Gemeinschaftsfläche bzw. -straße in Frage, welche sich bis in die Gerichtsstraße hinein erstreckt.

Ob auch für den südlichen Abschnitt Am Exer bis in die Preußerstraße hinein auch die Umgestaltung in eine Gemeinschaftsfläche anbietet, muss der nachfolgende Planungsprozess zeigen. Alternativ wäre die

bauliche Umgestaltung des Bereichs mit geschützten Radwegen / Radfahrstreifen einschließlich des Einmündungsbereichs Am Exer / Preußerstraße sinnvoll. Vor allem der im Bestand nicht mehr bedarfsgerechte Zustand mit Dreiecksinseln sollte grundlegend überdacht werden. Auch hier wäre der Umbau in einen Kreisverkehr zu prüfen.

6.3.2.7. Maßnahmen M10-L / M11-L / M12-L: B76 / B203 / Kakabellenweg / Querung Bahn

- **Ausgangssituation:** Derzeit ist die Verbindung zwischen der Reeperbahn und dem Kakabellenweg für Radfahrer in der Nutzung stark eingeschränkt. Die Bahnunterführung, der Parkplatzbereich und der Knotenpunkt B76 / B203 haben zusammen mit dem Bereich Reeperbahn – Preußerstraße (siehe oben) eine hohe Barrierewirkung auf dieser Radwegebeziehung.
- **Ziele:** Mit der Zuordnung dieser Radwegeverbindung als Vorrangnetz 1. Ordnung stellt dieser Bereich das verkehrliche Bindeglied zwischen der Innenstadt und dem Süden bzw. Westen von Eckernförde dar. Vor allem soll eine attraktive Alternative für den Radverkehr gegenüber dem Streckenzug Lornsenplatz – Rendsburger Straße (B203) geschaffen werden. Sofern mit den kurzfristigen Maßnahmen (siehe Abschnitte 6.2.3.9/ 6.2.3.10) noch keine nachhaltig zufriedenstellende Wirkung erzielt werden kann, sollten hier weitergehende bauliche Umgestaltungen erfolgen.
- **Maßnahme:** Die hier vorgeschlagenen langfristigen Maßnahmen umfassen mehrere Einzelpunkte:
 - Umgestaltung der Bahnunterführung mit Verbreiterung für eine sichere und richtlinienkonforme Geh- und Radwegeführung
 - Umgestaltung und Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich Grüner Weg und des Parkplatzes auch in Zusammenhang mit der künftigen vorrangigen Radwegeverbindung westlich der Bahn.
 - Umgestaltung des Knotenpunktes B76 / Kakabellenweg mit erheblicher Verbesserung der Quersituation für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, hier sollte die Umgestaltung in einen Kreisverkehr geprüft werden. Angesichts der hohen Kfz-Verkehrsstärken sind hier ggf. Sonderformen, z.B. eine teilweise Mehrstreifigkeit, (Teil-)Signalisierung zu prüfen. In jedem Fall ist eine Umgestaltung planerisch in Zusammenhang mit dem Lornsenplatz zu sehen.
 - Anschluss Kakabellenweg: Hier ist ebenfalls eine Umgestaltung mit der Schaffung angebotsgerechter Radverkehrsanlagen und Gehwege erforderlich.

6.3.2.8. Maßnahme M13-L: Tunnel Lornsenplatz

- **Ausgangssituation:** Die Verkehrsführung im Lornsentunnel ist für Fußgänger und Radfahrer stark konfliktbehaftet, insbesondere die Kurven- und Kreuzungsbereiche sind unübersichtlich und werden bereits seit Jahren als verbesserungswürdig beurteilt.

- **Ziele:** Der Lornsentunnel wird auch zukünftig für den Radverkehr eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung darstellen. Daher ist über die kurzfristigen Sofortmaßnahmen hinaus (M08-K) eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich.
- **Maßnahme:** Die Achse des Lornsentunnels sollte zur Verbesserung der Sichtbarkeit weitgehend begradigt werden, was über das südlich gelegende Waldstück zur Rendsburger Straße hin möglich wäre. Auch der Querschnitt soll verbreitert werden, so dass eine angebotsgerechte und richtlinienkonforme Geh- und Radweggestaltung jeweils im Zweirichtungsverkehr erreicht wird.

6.3.2.9. Maßnahme M14-L: Lornsenplatz

- **Ausgangssituation:** Der Lornsenplatz ist geprägt von einer vorrangigen Gestaltung für den Kfz-Verkehr. Besonderheit ist dort die bestehende kombinierte Bahnübergangs- und Lichtsignalsteuerung (BÜSTRA), daher sind Veränderungen / Umgestaltungen auch in Zusammenhang mit den Planungen der DB InfraGo bzw. der künftigen Stadtbahn Eckernförde – Kiel zu betrachten.
In einem separaten Prüfauftrag wird die kurzfristige Einrichtung eines Linksabbiegestroms von der nördlichen B76 in die Reeperbahn untersucht. Dabei fällt auf, dass der Knotenpunkt bezogen auf die Analyseverkehrsstärken 2023 durchaus Kapazitätsreserven aufweist.
- **Ziele:** Der Lornsentunnel wird auch zukünftig für den Radverkehr eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung darstellen. Daher ist über die kurzfristigen Sofortmaßnahmen hinaus (M09-K) eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich.
- **Maßnahme:** Das denkbare langfristige Maßnahmenportfolio stellt sich wie folgt dar und wird im Rahmen der konzeptionellen Betrachtung wie folgt als machbar eingestuft:
 - Umbau mit kompakterer Gestaltung und Optimierung der Lichtsignalanlage
 - > machbar
 - Einrichtung von Querungsbeziehungen / Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (plangleich, ggf. als Alternative zum Lornsentunnel)
 - > machbar
 - Umbau in einen (signalisierten) Kreisverkehr:
 - > Umsetzbarkeit ist zu prüfen, hier wäre eine mehrstreifige Führung insbesondere der Fahrbeziehung B76 / B203 West <-> Rendsburger Straße (B203) wichtig.Aufgrund der hohen Komplexität der Maßnahmenfindung – auch in Zusammenhang mit den anschließenden Straßen (B76 / Kakabellenweg und Reeperbahn) ist ein eigener Planungsprozess für den Lornsenplatz erforderlich. Dabei ist eine Vielzahl von Akteuren einzubinden (z.B. LBV.SH, nah.sh, DB InfraGo, Kreis RD-ECK).

6.3.2.10. Maßnahmen S12-L – S15-L: B203 Rendsburger Straße einschl. Knotenpunkte

- **Ausgangssituation:** Der gesamte Streckenverlauf der Rendsburger Straße (B203) weist vom Ortseingangsbereich bis zum Anschluss an den Lornsenplatz erhebliche Defizite in der Verkehrsführung aller Verkehrsarten auf. Die Straßenraumgestaltung ist im Wesentlichen auf die Belange des fließenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Es fehlen jedoch angebots- und nachfragegerechte Verkehrsanlagen insbesondere für den Radverkehr. Vor allem fehlt auch an den Knotenpunkten eine sichere Verkehrsführung für die Abbiegebeziehungen im Radverkehr. Die Knotenpunkte liegen teilweise an der Kapazitätsgrenze (insbesondere Domstag und Windebyer Weg), was bedeutet, dass auch eine nachfragegerechte Verkehrsführung im Kfz-Verkehr nicht mehr gegeben ist.
- **Ziele:** Nachfolgende Maßnahmenbeschreibung kann hier nur einen Ausblick auf den komplexen erforderlichen Planungsprozess liefern. Die Ziele liegen in einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für den Kfz-, Radverkehr und Fußgängerverkehr. Dabei wird aufgrund der sich überlagernden Belange der Verkehrsarten bereits deutlich, dass eine Planungslösung für die Strecke und Knotenpunkte in einem Kompromiss liegen wird. Vor allem deutet die erforderliche Sicherstellung der MIV-Verbindungsfunktion als Bundesfernstraße und die dringend gebotene Verbesserung der Radverkehrsführung (Strecke und Knoten) auf eine Vielzahl zu lösender Zielkonflikte hin. Als Baulastträger der Bundesfernstraße sind hier auch die Belange des LBV.SH einzubeziehen.

Maßnahmen: Folgende Maßnahmen kommen für die Rendsburger Straße grundsätzlich in Betracht:

- Aufhebung des Zweirichtungsradwege auf der Westseite und Schaffung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder abgesetzte Radwege) im Einrichtungsverkehr. Dabei sind geschützte Straßenräume vordringlich, Schutzstreifen sind aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken nicht geeignet.
- Umbau der Knotenpunkte, insbesondere
- Einmündung Windebyer Weg (bereits kurzfristige Dringlichkeit, siehe Abschnitt 6.2.3.11)
- Knoten Sehestedter Straße / Admiral-Scheer-Straße,
- Knoten Domstag / Wulfsteert
- Knoten Sauerstraße / Kadekerweg

Für die Knotenpunkte soll auch ein möglicher Umbau in einen Kreisverkehr geprüft werden, dabei sind auch die Querungsbeziehungen für Fußgänger und Abbiegebeziehungen für Radfahrer im Detail zu beleuchten.

Das Potenzial der Rendsburger Straße liegt dabei nicht nur in einer deutlichen Verbesserung der Angebotsqualität für alle Verkehrsarten sondern auch in einer gestalterischen und städtebaulichen Aufwertung, da-

her sind bei einer Umgestaltung auch Aspekte der Grünplanung, Straßenmöblierung und die Behandlung des ruhenden Kfz-Verkehrs einzu- beziehen. Im optimalen Fall kann eine Straßenraumumgestaltung mit einer ohnehin erforderlichen Grundinstandsetzung des Straßenoberbaus einhergehen.

6.3.2.11. Maßnahmen S01-L – S02-L: Preußerstraße / Berliner Straße (B76)

- **Ausgangssituation:** Im Bestand hat die Preußerstraße von der südlichen B76 kommend eine hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit der Stadthalle und des Strandparkplatzes für den Kfz-Verkehr. Andererseits ist der Streckenzug auch Bestandteil des Ostseeküsten-Radweges und künftigem Vorrangnetz 1. Ordnung im Radverkehr. Insbesondere der bestehende Zweirichtungsradweg auf dem Südabschnitt der Preußerstraße ist nicht richtlinienkonform und in Bezug auf die dortige Nachfrage im Radverkehr grundlegend unterdimensioniert.
Im Nordabschnitt erfolgt eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr (beide Fahrrichtungen), der dortige Straßenraum ist konfliktrichtig in Bezug auf die dort fehlenden Radverkehrsanlagen.
- **Ziele / Maßnahme:** Für eine deutliche Angebotssteigerung und der Hervorhebung für den Radverkehr als Vorrangnetz 1. Ordnung wird eine durchgehende Umgestaltung in eine Fahrradstraße empfohlen. Durch gestalterische Hervorhebungen (z.B. Verschwenks, Eingangsportale) soll eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für den Kfz-Verkehr erreicht werden.

6.3.2.12. Maßnahmen S05-L – S07-L: Domstag

- **Ausgangssituation:** Der Streckenzug Domstag weist insbesondere im stärker durch den Radverkehr genutzten Abschnitt zwischen der Rendsburger Straße und der Straße Auf der Höhe keine richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen auf. Die vorhandenen Nebenanlagen sind für die Nutzung im Radverkehr nicht geeignet. Auch an den Knotenpunkten sind die Radverkehrsführung und Querungssituation für Fußgänger größtenteils unzureichend. Zudem ist der Zustand der Verkehrsanlagen stark überaltert (z.B. schadhafter Plattenbelag in den Nebenanlagen).
- **Ziele:** Das Kernziel ist die Schaffung angebotsgerechter Radverkehrsanlagen, was nur mit einer grundlegenden Umgestaltung des Straßenraums zu erreichen ist. Hierbei sind Strecke und Knotenpunkte integriert zu betrachten.
- **Maßnahme:** Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärke sind insbesondere eine Einrichtung von Schutzstreifen nicht zielführend, sondern hier muss die Schaffung separater Radfahrstreifen oder abgesetzter Radwege das Kernziel sein.

Auch die Knotenpunkte sind hierbei hinsichtlich möglicher Umgestaltungen zu prüfen. Für den Kreuzungsbereich Domstag / Auf der Höhe / Sehestedter Straße sollte ein Umbau in einen Kreisverkehr, aufgrund des beengten Umfeldes ggf. in einen Mini-Kreisverkehr angestrebt werden. Damit wäre auch der künftigen Radverkehrsführung in der Sehestedter Straße – Auf der Höhe als Vorrangnetz 1. Ordnung Rechnung getragen.

Zur Schaffung einer weiteren Alternative wird die Einrichtung einer Querungshilfe zur Straße Krummland vorgesehen, damit für Schüler des Schulzentrums Süd die Wegeverbindung an der Kolonie besser zugänglich ist. Hiermit besteht die Möglichkeit für Schüler das Schulzentrum Süd mittels Nutzung Krumland und den ca. 3m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Kolonie Sauerstraße zu nutzen.

6.3.2.13. Maßnahmen S09-L – S11-L: Sauerstraße

- **Ausgangssituation:** Der Streckenzug Sauerstraße ist insbesondere auf dem Ostabschnitt von einer stark überlagerten Nutzung durch den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr geprägt. Dies steht insbesondere in Zusammenhang mit der Erschließung des Schulzentrums Süd.

Der bestehende Schutzstreifen erreicht auf der gesamten Sauerstraße keine geeignete Wirkung als Radverkehrsanlage, da dieser ständig durch den Kfz-Verkehr überfahren wird.

Die Verbesserung der Anbindung des Schulzentrums für den Radverkehr ist bereits im Rahmen der Defizitanalyse wiederholtes Kernthema auch in der Einwohnerbeteiligung genannt worden. Ob hierbei die kurzfristig angestrebte Maßnahme einer Schulstraße in Zusammenhang mit der Verlagerung der Bushaltestellen auf die Fahrbahn (siehe Abschnitt 6.2.3.14) eine nachhaltige Verbesserung erzielt, muss abgewartet werden.

- **Ziele:** Das langfristige Ziel ist eine integrierte Umgestaltung der Sauerstraße für eine optimierte Verkehrsführung für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV). Der MIV sollte auf dem Ostabschnitt der Sauerstraße (östlich des Kreisverkehrs (Hörst) eine untergeordnete Rolle spielen. Jedoch ist auch die Erreichbarkeit des künftiger südlichen Feuerwehrstandortes sicher zu stellen.
- **Maßnahme:** Die detaillierten Umgestaltungsmerkmale hängt unter anderem auch von der Evaluierung der kurzfristig umsetzbaren Schulstraße mit Bushaltestellen auf der Fahrbahn ab. Sollte sich dieses Pilotprojekt als Erfolg erweisen, sollte langfristig die Verkehrsführung des Fußgänger- und Radverkehrs im Bereich der auf der Fahrbahn liegenden Bushaltestellen optimiert werden. Dabei sollte die Anzahl der sich kreuzenden Verkehrsströme minimiert werden. Grundsätzlich ist die Möglichkeit einer Fahrradstraße in diesem Abschnitt gegeben (die zul. Geschwindigkeit ist dort

bereits heute mit 30 km/h angeordnet). Der ÖPNV muss dabei freigegeben bleiben, der MIV sollte auf Ausnahmeregelungen für Anwohner und im besonderen Fall für Feuerwehr-Einsatzkräfte (Ausnahmeregelung wie in Abschnitt 6.2.3.14 beschrieben) beschränkt sein. In jedem soll der Radverkehr, welcher künftig auf der Fahrbahn geführt wird, die vorherrschende Verkehrsart auf der östlichen Sauerstraße sein.

Für die Einmündung Sauerstraße / Auf der Höhe wird der Umbau in einen Kreisverkehr – aufgrund des beengten Umfeldes ggf. als Mini-Kreisverkehr – angestrebt werden. Vorteil dieser Lösung ist auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf der Straße Auf der Höhe.

Für den Westabschnitt, welcher auch künftig eine höhere Kfz-Verkehrsbedeutung (Erschließung des Gewerbegebietes von der B203 aus) hat, wird ebenfalls eine Umgestaltung des Straßenquerschnittes für erforderlich gehalten. Die Einrichtung einer Fahrradstraße erscheint hier jedoch nicht zielführend. In diesem Abschnitt sollte durch die Einrichtung von Radfahrstreifen eine separate und sichere Führung erreicht werden.

Auch das langfristige Maßnahmenkonzept umfasst über die obige Beschreibung hinaus weitere Maßnahmen, welche in den grafischen und tabellarischen Darstellungen (Anlagen 4.3 und 4.4) aufgeführt sind.

6.3.3. Gesamtstädtische Radwegweisung / Marketing

Das oben beschriebene Konzept umfasst in erster Linie infrastrukturelle Maßnahmen im Straßennetz. Für eine öffentlichkeits- und nutzerwirksame Steigerung der Angebotsqualität im Radverkehr, sind zusätzliche übergeordnete Maßnahmen empfehlenswert. Insbesondere nach Umsetzung erster kurzfristiger Maßnahmen ist eine Intensivierung des bereits stattfindenden Marketings (Öffentlichkeitsarbeit) in der Nutzung des Fahrrades zu empfehlen.

Um aber auch die Wahrnehmung und Nutzung der neu geschaffenen Angebote, insbesondere im Vorrangnetz 1. Ordnung, zu optimieren, ist die Schaffung eines gesamtstädtischen Radwegweisungssystems zu empfehlen. Dies kann z.B. folgende Merkmale aufweisen:

- Nummerierung bestimmter Radrouten in Eckernförde (z.B. Radrouten nach Norden, nach Süden und in der Innenstadt)
- Durchgängige schlüssige Ausweisung wichtiger Ziele in Eckernförde (z.B. Rathaus, Bahnhof / ZOB, Schulzentrum Süd, Krankenhaus)
- Lückenschluss / Integration in übergeordnete Wegweisung (z.B. im Landkreis Rendsburg-Eckernförde / Ostseeküstenradweg)

6.4. Priorisierung

6.4.1. Systematik

Die nach kurzfristig und langfristig umsetzbaren Maßnahmen erfolgte Gliederung impliziert bereits eine priorisierte Behandlung insbesondere mit geringerem Aufwand umsetzbare Maßnahmen. Innerhalb des kurzfristigen Zeithorizonts (bis ca. 5 Jahre) und darüber hinaus wird eine weitere Prioritätenreihung in Abstimmung mit der Stadt Eckernförde erarbeitet. Hierbei werden je Umsetzungshorizont drei Untergliederungen vorgenommen, angefangen von unmittelbar umzusetzenden Maßnahmen aufgrund hoher Dringlichkeit bzw. signifikanten Defiziten (ca. 1 Jahr) bis hin zu aufwändigen Maßnahmen mit hohem Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsaufwand (über 20 Jahre). Die Untergliederung der Prioritäten ist untenstehend grafisch dargestellt.

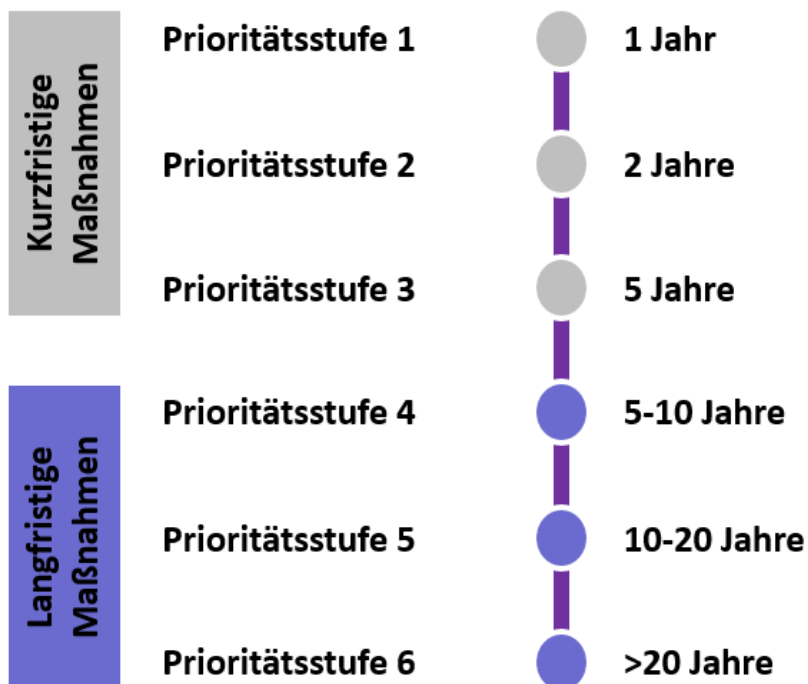


Abbildung 24: Zeitachse Maßnahmen

Es ist anzumerken, dass die ermittelten Prioritäten als Handlungsleitfaden für die unmittelbar nach Verabschiedung des Verkehrskonzeptes anzugehenden Planungsschritte zu sehen sind. Im Verlaufe der weiteren Planungsschritte können noch Modifikationen der einzelnen Prioritäten erfolgen.

6.4.2. Beispiele

Die für die einzelnen Maßnahmen festgelegten Prioritätsstufen sind in den tabellarischen Aufstellungen in Anlage 4 dargestellt. Ausgewählte Beispiele sind untenstehend dargestellt.

- **Prioritätsstufe 1 (kurzfristige Maßnahmen):**
 - Pilotprojekt Radverkehr Mühlenberg und Vogelsang (N07-K / N10-K)
 - Fahrradstraße Jungfernstieg und Durchfahrverbot Langebrückstraße / Schiffbrücke (M01-K / M02-K)
 - Optimierung der Verkehrsführung im Lornsentunnel (M08-K)

- **Prioritätsstufe 2 (kurzfristige Maßnahmen):**
 - Einrichtung einer Fahrradstraße im Saxtorfer Weg und der Ostlandstraße (N02-K – N04-K)
 - MIV-Durchfahrtsverbot Gerichtsstraße, Radfahrstreifen Am Exer und Optimierung LSA Reeperbahn / Preußerstraße mit Radfahrstreifen in der Preußerstraße (M03-K – M05-K)
 - Einrichtung einer Einbahnstraße in der Sauerstraße (FR Osten) mit Umweltspur nach Westen (S18-K)

- **Prioritätsstufe 3 (kurzfristige Maßnahmen):**
 - Optimierungsmaßnahmen im Bereich Wulfsteert (S04-K, S11-K, S13-K, S14-K)
 - Radwegeverbindung Marienthaler Straße / Holm (S19-K)

- **Prioritätsstufe 4 (langfristige Maßnahmen):**
 - Radwegeverbindung Pferdemarkt (N09-L / N10-L)
 - Grundlegende Umgestaltung der Reeperbahn (M06-L)
 - Umgestaltung Am Exer, westliche Preußerstraße, Bahnhofstraße mit Einmündung Reeperbahn / Preußerstraße (in Zusammenhang mit Projekt Bahnhofsumfeld, M08-L, M09-L)

- **Prioritätsstufe 5 (langfristige Maßnahmen):**
 - Umgestaltung Knotenpunkt Gäthjestraße / Mühlenberg / Vogelsang (N12-L)
 - Umgestaltung Vogelsang als Gemeinschaftsfläche (Mühlenberg – Petersberg, N13-L)
 - Verbreiterung Lornsentunnel (M13-L)
 - Grundsanierung Rendsburger Straße mit Umgestaltung Straßenraum mit beidseitigen Radfahrstreifen / Radwegen (S12-L)

- **Prioritätsstufe 6 (langfristige Maßnahmen):**
 - Umgestaltungen der Straßenzüge Schleswiger Straße sowie Vogelsang / Prinzenstraße (N06-L, N07-L)
 - Verbreiterung Geh- und Radweg Flensburger Straße B76 / B203 (M03-L)
 - Umbau Lornsenplatz (M14-L)

6.5. Kostenrahmen

Die Maßnahmenermittlung erfolgt im Rahmen der gesamtstädtischen Betrachtung zunächst konzeptionell, was bedeutet, dass detaillierte Maßnahmendetails erst im Rahmen der anschließenden Planungsprozesse ermittelbar sind. Für eine erste Eingrenzung des Kostenrahmens erfolgt für jede Maßnahme die Abschätzung einer Kostendimension mit entsprechenden Bandbreiten in Abhängigkeit des Maßnahmenumfanges. Auch stellt der ermittelte Kostenrahmen den Preisstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Verkehrskonzeptes dar. Belastbare Einschätzungen über die künftige Preisentwicklung mit Auswirkungen auf den Kostenrahmen der langfristigen Maßnahmen können derzeit nicht getroffen werden.

Die jeweiligen Kostendimensionen sind in tabellarischen Aufstellungen der Maßnahmen (Anlagen 4.2 und 4.4) dargestellt.

6.6. Vergleich zum Radverkehrskonzept 2014

Im Jahre 2014 hat die Stadt Eckernförde bereits ein Radverkehrskonzept (1) aufgestellt, welches einen stadtweiten Maßnahmenkatalog umfasste und durch den Bauausschuss der Stadt Eckernförde beschlossen wurde. Aufgrund dieser Beschlusslage, welche bis heute Geltung besitzt, ist ein Vergleich der beiden Maßnahmenkonzepte zu ziehen, um mögliche Widersprüche zwischen der vorliegenden Beschlusslage und der hier vorliegenden Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes zu beleuchten.

Dabei ist anzumerken, dass im Radverkehrskonzept 2014 (1) der Fokus auf wesentlich detailliertere lokale Maßnahmen mit konkreten planerischen Merkmalen gelegt wurde. Eine strategische Gesamtbetrachtung des Verkehrsnetzes im Radverkehr mit der Festlegung der wesentlichen Vorrang- bzw. Verbindungsachsen erfolgte damals nicht. Auch Konflikte mit den Netzfunktionen im MIV wurden nicht betrachtet.

In der nachfolgenden Tabelle 2 ist ein Vergleich der Maßnahmen für Netzbereiche, die sowohl im Radverkehrskonzept 2014 als auch in der hier vorliegenden Neuausarbeitung behandelt sind, aufgeführt. Dabei werden die Kernmerkmale aus den beiden Konzepten zusammengefasst aufgeführt. In der rechten Spalte ist die daraus jeweils abzuleitende Schlussfolgerung beschrieben, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen im günstigen Fall sogar aufeinander aufbauen oder ob relevante gegensätzliche Festlegungen bestehen. Auch bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2014 werden genannt. Eine grafische Übersicht des Vergleichs ist in Anlage 6 dargestellt.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Ostlandstraße / Rosseer Weg	M21: Netzschluss durch bauliche Bahnquerung für Rad- und Fußverkehr	Keine Maßnahme vorhanden	Maßnahme im Konzept 2025 nicht vorhanden. Umsetzung aber nicht kontraproduktiv und weiterhin möglich.
Ostlandstraße	M22: a) Aufheben des benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweges b) Beidseitige Radfahrstreifen im Abschnitt westlich der Geschwister-Scholl-Straße c) Anpassung der Radverkehrsführung im Bereich der Einmündung zur B 203	N01-K Schwansenstraße/Ostlandstraße: Verbesserung Verkehrsfluss Kfz-Verkehr zur Steigerung Attraktivität Bundesstraße, z.B. Optimierung LSA-Steuerung N01-L Schwansenstraße/Ostlandstraße: Verbesserung Verkehrsfluss Kfz-Verkehr zur Steigerung Attraktivität Bundesstraße, z.B. Herstellung Kreisverkehr	Streckenbezogene Maßnahmen sind aufgrund Abstimmung mit der Feuerwehr im Konzept 2025 nicht enthalten. Die Anpassung der Radverkehrsführung im Bereich der Einmündung zur B203 ist auch im Konzept 2025 vorgesehen in der Maßnahme N01-L und ersetzt somit die Maßnahme aus 2014.
Saxtorfer Weg	M23: a) Aufheben der Benutzungspflicht und Radverkehr auf der Fahrbahn b) Demarkieren von Piktogrammen	N04-K Saxtorfer Weg: Förderung des Radverkehrs / Reduzierung des Durchgangsverkehrs, z.B. Einrichtung Fahrradstraße	Die Maßnahme im Konzept 2025 setzt die Maßnahme des Konzeptes von 2014 mit um.
Riesebyer Straße	M24: a) Aufheben der Benutzungspflicht Herstellen einer Rückführung auf den Außerortsradweg nördlich Saxtorfer Weg	N05-K Riesebyer Straße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Prinzenstraße	M28: a) Aufheben des benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweges b) Schutzstreifen bergab auf der Fahrbahn c) Gehweg mit „Radfahrer frei“ bergauf d) Demarkieren der Fahrstreifenbegrenzung	N10-K Vogelsang / Prinzenstraße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Aufhebung Radwegebenutzungspflicht Richtung Süden N10-L Vogelsang / Prinzenstraße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Straßenraumgestaltung mit Radverkehrsanlagen beidseitig	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
Schleswiger Straße westlich Krankenhaus	M18: Rückführung auf den Außerortsradweg durch Linksabbiegestreifen	N15-K Schleswiger Straße: Förderung des Radverkehrs / Reduzierung Durchgangsverkehr, z.B. Einrichtung Fahrradstraße N11-L Schleswiger Straße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Straßenraumgestaltung (Fahrradstraße)	Die geplante Absenkung wurde bereits hergestellt. Eine optimierte Führung des Radverkehrs erfolgt im Zuge der Herstellung der Fahrradstraßen. Die Maßnahme aus 2014 wird durch die Maßnahme von 2025 ersetzt.
Schleswiger Straße östlich Krankenhaus	M17: a) Rückbau des Radweges auf der Südseite zwischen Mühlenberg und Imland Klinik b) Herstellen einer 7m breiten Fahrbahn c) Markieren von beidseitigen Schutzstreifen	N15-K Schleswiger Straße: Förderung des Radverkehrs / Reduzierung Durchgangsverkehr, z.B. Einrichtung Fahrradstraße N11-L Schleswiger Straße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Straßenraumgestaltung (Fahrradstraße)	Die Maßnahmen von 2025 ersetzen die Maßnahmen aus 2014.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Bergstraße	M19: a) Mischverkehrsfläche von Hausnummer 34 bis zum Fußgängerüberweg beim Lindhof b) Gegenläufige Freigabe des Radverkehrs östlich der Fischerkoppel c) Demarkieren der Rotmarkierung am Fahrbahnrand	N07-K Bergstraße: Förderung des Radverkehrs / Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. Einrichtung Fahrradstraße N08-K Bergstraße: Reduzierung Durchgangsverkehr / Schleichverkehr, z.B. Einrichtung Einbahnstraße Richtung Westen	Die Maßnahmen von 2025 ersetzen die Maßnahmen aus 2014.
Norderstraße	M20: Entfernen von Markierung (Rotmarkierung)	Keine Maßnahme vorhanden.	Maßnahme im Konzept 2025 nicht vorhanden. Umsetzung aber nicht kontraproduktiv und weiterhin möglich.
Mühlenberg	M14: a) Tempo 30 km/h im Mühlenberg b) Schutzstreifen bergab auf der Fahrbahn c) Gehweg mit „Radfahrer frei“ bergauf d) Demarkieren der Fahrstreifenbegrenzung	N17-K Mühlenberg: Förderung des Radverkehrs / Reduzierung Durchgangsverkehr (Pilotprojekt Radverkehr), z.B. Sharrow-Markierung bei Beibehaltung Tempo 30/Entfernung Schutzstreifen	Die Maßnahme aus 2014 wurde bereits umgesetzt. Die Maßnahme von 2025 stellt eine Anpassung der Maßnahme aus 2014 dar.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
<p>Vogelsang</p>	<p>M27: a) Markieren eines Schutzstreifens am nördlichen Fahrbahnrand b) Herstellen einer Mischfläche nach dem Shared Space-Prinzip im Bereich der Siegfried Werft</p>	<p>N10-K Vogelsang / Prinzenstraße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Aufhebung Radwegebenutzungspflicht Richtung Süden N10-L Vogelsang / Prinzenstraße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Straßenraumgestaltung mit Radverkehrsanlagen beidseitig N14-K Vogelsang (Mühlenberg bis Petersberg): Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. Pilotprojekt Radverkehr mit Sharrow-Markierung/Tempo 30/Aufhebung Radwegebenutzungspflicht Richtung Westen N15-L Vogelsang (Mühlenberg bis Petersberg): Verstetigung des Verkehrsflusses/Erhöhung Verkehrssicherheit, z.B. Straßenraumgestaltung mit Herstellung Gemeinschaftsfläche</p>	<p>Die Maßnahmen von 2025 ersetzen die Maßnahmen aus 2014 bzw. schreiben diese fort (Gemeinschaftsfläche im Bereich der Siegfried Werft)</p>

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Gaethjestraße	M15: benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Klärung bei Umsetzung des B-Plans Nr. 64)	N17-L Gaethjestraße: Förderung des Radverkehrs, z.B. Grundlegende Neugestaltung Fortsetzung Projekt Nooröffnung	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
Pferdemarkt	M16: Anpassung der Rampe durch Vergrößerung der Abwicklungslänge und Verbreiterung	N14-L Radwegeverbindung Pferdemarkt: Herstellung durchgängige Radwegeverbindung/Förderung des Radverkehrs, z.B. Herstellung Brückenbauwerk	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
Noorstraße / Hans-Christian-Andersen-Weg	M13: Herstellen einer Lichtsignalanlage	M01a-L Noorstraße West: Förderung des Radverkehrs/Erhöhung der Verkehrssicherheit/Schulwegsicherung, z.B. Verbreiterung Radverkehrsanlagen, Verdeutlichung Verkehrsführung Einmündung Hans-Christian-Andersen-Weg	Die Maßnahmen von 2025 ersetzen die Maßnahmen aus 2014. Im Zuge der Verdeutlichung der Verkehrsführung kann eine Lichtsignalanlage geprüft werden.
Pferdemarkt bis Schulweg	M30: Netzschluss durch Neubau Radweg und Brücke über Noorstraße	Keine Maßnahme vorhanden	Pferdemarkt bis Noorstraße: Bau Geh-/Radweg ist erfolgt. Geh-/Radweg Noorstraße bis Schulweg sowie Brücke über Noorstraße wird im Zuge Projekt Nooröffnung hergestellt.
Reeperbahn	M1: a) Umgestaltung im Vollausbau b) Herstellen Radfahrstreifen	M06-L Reeperbahn: Förderung des Radverkehrs, z.B. Grundlegende Neugestaltung mit Fortsetzung des Projekt Nooröffnung (Entfall Zweirichtungsradweg)	Die Maßnahme von 2025 ersetzt die Maßnahmen aus 2014.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Bahnhof/ZOB	M25: Erweiterung der Abstellanlagen Bahnhof/ZOB	Keine Maßnahme vorhanden	Es ist eine ganzheitliche Umgestaltung des ZOBs geplant. In diesem Zuge erfolgt auch eine Überplanung der Abstellanlagen am Bahnhof/ZOB. Des Weiteren wird bereits eine neue Abstellanlage im Norden des Bahnhofs errichtet. Die Maßnahme wird somit im Zuge des Umbaus des Bahnhofs/ZOBs durchgeführt.
Reeperbahn / Am Exer	M2: a) Herstellen einer abknickenden Vorfahrt b) Aufheben der Signalanlage für Fußgänger und Radfahrer	M06-K Reeperbahn / Preußerstraße: Reduzierung Durchgangsverkehr Reeperbahn, Erhöhung Verkehrssicherheit Radverkehr, z.B. Optimierung LSA-Steuerung (Radverkehr), Einrichtung abknickende Vorfahrt Reeperbahn/Preußerstraße M09-L Reeperbahn/Preußerstraße: Förderung des Radverkehrs/Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. Umgestaltung Knotenpunkt (z.B. Kreisverkehr/Abknickende Vorfahrt)	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
Noorwanderweg Schulweg bis Kakabellenweg	M26: a) Netzschluss der Wanderwege b) Touristische Radwegerrouten	Keine Maßnahme vorhanden	Maßnahme im Konzept 2025 nicht vorhanden. Umsetzung aber nicht kontraproduktiv und weiterhin möglich.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Kakabellenweg	M4: a) Herstellen eines Radfahrstreifens in der Knotenpunktzufahrt zur B76 als Vollausbau b) Wegweiser Richtung Zentrum	M12-L Kakabellenweg: Förderung des Radverkehrs, z.B. Umbau mit Einrichtung Radfahrstreifen beidseitig	Maßnahme aus 2014 bereits umgesetzt. Maßnahme in Konzept 2025 ersetzt Maßnahme aus 2014.
Tunnel Lornsenplatz	M3: Umgestaltung der südlichen Tunnelrampe durch gradlinigere Führung	M13-L Tunnel Lornsenplatz: Förderung des Radverkehrs/Erhöhung der Verkehrssicherheit. Z.B. Verlegung Achse gradlinige Führung, Verbreiterung Tunnel	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
B203 / Sehestedter Straße	M12: a) Markieren eines kurzen Radfahrstreifens mit Aufstellbereich in der Zufahrt Sehestedter Straße b) Anpassen der Detektoren c) Herstellen eines indirekten Aufstellbereiches für Linksabbieger in die Sehestedter Straße	S09-K B203/Sehestedter Straße/Admiral-Scheer-Str.: Förderung des Radverkehrs, z.B. Optimierung LSA-Steuerung (Radverkehr) S12-L B203/Sehestedter Straße/Admiral-Scheer-Str.: Förderung des Radverkehrs, z.B. Prüfung Radverkehrsführung im Zuge Umbau B203 (Abbieger)	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
B203 Rendsburger Straße	M9: a) Aufheben des Zweirichtungsweges in der Rendsburger Straße b) Fahrbahnverbreiterung c) Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen	S11-L B203: Förderung des Radverkehrs, z.B. Grundsanierung mit Herstellung Radfahrstreifen/Radwegen beidseitig, Knotenpunktumbauten	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Sehestedter Straße	M11: Ergänzung von Beschilderung (Halteverbote im Kurvenbereich)	S14-K Sehestedter Straße: Förderung des Radverkehrs/Schaffung durchgehende Radwegeverbindung, z.B. Einrichtung Fahrradstraße	Die Maßnahme von 2025 ersetzt die Maßnahmen aus 2014.
Möhlenkamp / Schiefkoppel, Dieselkamp / Schiefkoppel, Kadekerweg / Schiefkoppel	M7: Herstellen von Radwegeverbindungen	S07-L Domsland/Kadekerweg: Förderung des Radverkehrs, z.B. Herstellung/Befestigung gem. Geh-/Radweg	Radwegeverbindung Möhlenkamp/Schiefkoppel ist nicht im Konzept 2025. Umsetzung aber nicht kontraproduktiv und weiterhin möglich. Radwegeverbindung Diestelkamp/Schiefkoppel wurde bereits hergestellt. Radwegeverbindung Kadekerweg/Schiefkoppel: Teilweise vorhanden und wird im Konzept 2025 fortgeschrieben.
Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe	M10: a) Ableitung des Radweges auf Fahrbahnniveau b) Markieren eines Radaufstellstreifens vor dem Kfz-Verkehr	S18-K Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe: Förderung des Radverkehrs, z.B. Optimierung LSA-Steuerung (Radverkehr) S06-L Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe: Erhöhung Verkehrssicherheit/Förderung des Radverkehrs, z.B. Umgestaltung Knotenpunkt (z.B. Mini-Kreisverkehr)	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe	M10: c) Ableitung des Radweges auf Fahrbahnniveau d) Markieren eines Radaufstellstreifens vor dem Kfz-Verkehr	S18-K Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe: Förderung des Radverkehrs, z.B. Optimierung LSA-Steuerung (Radverkehr) S06-L Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe: Erhöhung Verkehrssicherheit/Förderung des Radverkehrs, z.B. Umgestaltung Knotenpunkt (z.B. Mini-Kreisverkehr)	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort.
Berliner Straße / Domstag	M29: Schutzstreifen mit Aufstellbereich, Aufleitung auf Radweg Berliner Straße	S19-K Berliner Straße/Domstag: Förderung des Radverkehr, z.B. Optimierung Steuerung der Lichtsignalanlage (Radverkehr)	Das Konzept 2025 schreibt die Maßnahme aus dem Konzept 2014 fort. Die Herstellung einer ARAS-Aufstellfläche kann Bestandteil der Optimierung der LSA sein.
Sauerstraße	M5: a) Aufheben des benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweges b) Markieren eines Schutzstreifens östlich des Kreisverkehrs c) Herstellen eines Radfahrstreifens westlich des Kreisverkehrs d) Abbiegestreifen in der Zufahrt zur Rendsburger Straße e) Umbau des Kreisverkehr-Innenrings	S20-K Sauerstraße Ost: Verkehrsberuhigung/Schulwegsicherung, derzeit detaillierter Prüfauftrag S08-L Sauerstraße West: Förderung des Radverkehrs, z.B. Umbau mit Herstellung Radfahrstreifen beidseitig S09-L Sauerstraße Ost: Verkehrsberuhigung/Schulwegsicherung, z.B. Grundinstandsetzung mit Umgestaltung Fahrradstraße	Die Maßnahme aus 2014 wurde östlich des Kreisverkehrs tlw. umgesetzt. Die Maßnahme von 2025 ersetzt die Maßnahmen aus 2014.

Bereich	Maßnahmenkonzept 2014	Maßnahmenkonzept 2025	Schlussfolgerung
B203 / Moränenweg	M8: Einrichtung einer Querungshilfe	S11-L B203: Förderung des Radverkehrs, z.B. Grundsanierung mit Herstellung Radfahrstreifen/Radwegen beidseitig, Knotenpunktumbauten	Die Querungshilfe aus dem Konzept von 2014 kann im Zuge der Grundsanierung der B203 geprüft und ggf. mit umgesetzt werden.

Tabelle 2: Vergleich des Maßnahmenkonzeptes zum Radverkehrskonzept 2014

7. ABSTIMMUNGSVERFAHREN

7.1. Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Im Zuge dieses Konzeptes erfolgte im September 2024 auf Basis des Entwurfsstandes des Maßnahmenkonzeptes die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Hierbei wurden die im folgenden aufgelisteten TÖB um eine Stellungnahme gebeten:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee
- Wasser- und Bodenverband am Noor
- Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Amt Schlei-Ostsee
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)
- Hauptzollamt Kiel
- Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein
- Handwerkskammer Schleswig-Holstein
- Bundeswehr
- Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein
- Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein
- Telekom
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein
- Freiwillige Feuerwehr Eckernförde
- NABU
- Untere Forstbehörde
- Polizei Eckernförde

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer Abwägungstabelle erfasst und bearbeitet (siehe Anlage 5). Im Zuge der Bearbeitung und den weiteren Gesprächen mit der Verwaltung wurden Zielkonflikte zwischen den vorgeschlagenen Maßnahmen und den Belangen der Feuerwehr insbesondere in Bezug auf die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Tempo 30 erörtert. Inhaltlich wird diese Thematik im Abschnitt 6.2.2 erläutert. Um diesem wichtigen Thema Rechnung zu tragen wurden im Frühjahr 2025 ergänzende Workshops mit der Feuerwehr und den politischen Fraktionen abgehalten. In diesem Zuge wurden die Maßnahmen und deren Zielkonflikte erneut abgewogen. Ergebnis der Workshops ist ein modifiziertes Maßnahmenkonzept, welches einen Kompromiss zwischen den verkehrlichen Zielen im Radverkehr und der Sicherstellung der Belange der Feuerwehr darstellt, vor allem aber den politischen Konsens zur Erreichung einer Beschluss- und somit Umsetzungsfähigkeit widerspiegelt.

8. FAZIT UND AUSBLICK

Das neu aufgestellte Verkehrs- und Radverkehrskonzept stellt die Basis der Verkehrsentwicklung der kommenden 20 – 3 Jahre im Radverkehr und im motorisierten Individualverkehr der Stadt Eckernförde dar. Damit sind zwei wesentliche strategische Bausteine des Masterplans Verkehr, nämlich die Behandlung des motorisierten Individualverkehrs und des Radverkehrs abgeschlossen. Komplettiert werden soll der Masterplan Verkehr noch um die Bausteine des ruhenden Kfz-Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs komplettiert werden.

Mit der Neuausrichtung der strategischen Verkehrsnetze wird dem Wunsch der Verwaltung, der Politik und den Einwohnern nach einer deutlichen Förderung des Radverkehrs Rechnung getragen, welche mit einer Umkehr von der in den vergangenen Jahrzehnten vorrangigen Behandlung des Kfz-Verkehrs bedeutet. In wesentlichen Bereichen des städtischen Straßennetzes, welche derzeit noch erheblichen oder ausschließlichen Kfz-Verbindungscharakter aufweisen erfolgt eine spürbare Aufwertung zugunsten des Radverkehrs. Vor allem im Norden von Eckernförde wird der überörtliche Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr stärker auf den Bundesstraßen B76 und B203 gebündelt. Gleichzeitig werden aber wichtige Erschließungsfunktionen der Innenstadt und den nördlichen / südlichen Stadtteilen im Kfz-Verkehr aufrechterhalten. Dies ist die Grundlage für eine erhebliche ausgewogenere Verkehrsentwicklung sowohl für Kfz-Verkehr als auch den Radverkehr.

Eine besondere Herausforderung ist die Tatsache, dass zur Schaffung angebotsorientierter- und nachfragegerechter sowie richtlinienkonformer Radverkehrsanlagen in weiten Teilen des Straßennetzes grundlegende bauliche Umgestaltungen des Straßenraums langfristig erforderlich sind. Jedoch sind auch im kurzfristigen Zeithorizont eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umsetzbar. Es ist jedoch zu betonen, dass trotz erforderlicher Einschnitte im Kfz-Verkehr dennoch eine gute Angebotsqualität erhalten bleiben soll. Eine gute (über-)regionale Erreichbarkeit von Eckernförde hat auch künftig einen hohen Stellenwert, um die Bedeutung als Mittelzentrum und Touristikzentrums in Schleswig-Holstein auszubauen. Gerade dafür ist aber eine ausgewogene Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs für das innerstädtische Netz unabdingbar. Hier liefert die Festlegung der strategischen Verkehrsnetze für den MIV und den Radverkehr die wesentliche Grundlage.

Es ist deutlich geworden, dass eine planerische Ausarbeitung der Maßnahmen erst in den nachfolgenden Prozessen auf Basis des politischen Beschlusses des Verkehrskonzeptes erfolgen kann. Um sicher zu stellen, dass der „rote Faden“ dieser verkehrlichen Weichenstellung der Stadt Eckernförde erhalten bleibt, bleibt aus gutachterlicher Sicht die abschließende dringende Empfehlung, die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen unmittelbar anzugehen.

9. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Regionale Lage der Stadt Eckernförde	5
Abbildung 2:	Stadtgebiet von Eckernförde mit Straßen- und Bahnverbindungen.....	6
Abbildung 3:	Bausteine im Masterplan Verkehr der Stadt Eckernförde	8
Abbildung 4:	Übersicht Verkehrsstärken Kfz- und Radverkehr	11
Abbildung 5:	Kfz-Tagesverkehr 2014	12
Abbildung 6:	Bausteine der Defizitanalyse	14
Abbildung 7:	Durchführung der Einwohnerbeteiligung am 22.11.2023	16
Abbildung 8:	Genutzte Routen der befragten Schüler (Auszug)	18
Abbildung 9:	Auszug aus der Defizitanalyse (grafische Darstellung).....	21
Abbildung 10:	Handlungsfelder im Masterplan Verkehr bzw. Verkehrskonzept.....	23
Abbildung 11:	B203 – Rendsburger Straße (Verbindungsfunktion MIV und Radverkehr).....	26
Abbildung 12:	Reeperbahn (südl. Preußerstraße).....	27
Abbildung 13:	Schleswiger Straße im Bestand	27
Abbildung 14:	Mühlenberg.....	28
Abbildung 15:	Gerichtsstraße	28
Abbildung 16:	Strategisches Straßennetz MIV (Auszug)	29
Abbildung 17:	Strategisches Straßennetz Radverkehr (Auszug)	30
Abbildung 18:	Visualisierung Pilotprojekt Radverkehr Mühlenberg (N17-K).....	36
Abbildung 19:	Beispielhafte Visualisierung des Torbereiches einer Fahrradstraße.....	38
Abbildung 20:	Beispielhafte Umgestaltung in eine Fahrradstraße	39
Abbildung 21:	Beispielhafte Umgestaltung eines Knotenpunktes in einen Kreisverkehr	49
Abbildung 22:	Beispielhafte Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt als Gemeinschaftsstraße	50
Abbildung 23:	Beispielhafte Umgestaltung mit Radfahrstreifen	51
Abbildung 24:	Zeitachse Maßnahmen.....	60

10. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Auszug aus der Defizitanalyse	22
Tabelle 2:	Vergleich des Maßnahmenkonzeptes zum Radverkehrskonzept 2014	72

11. VERWEISE

1. **Wasser- und Verkehrskontor GmbH.** *Radverkehrskonzept.* Neumünster : Stadt Eckernförde, 2014.
2. **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.** *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN.* Köln : FGSV, 2008.
3. **BIG Städtebau GmbH.** *Flächenhafte Verkehrsuntersuchung Eckernförde.* Kronshagen : BIG Städtebau GmbH, 2014.
4. **Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH.** *Prüfauftrag Einrichtung eines Linksabbiegers am Lornsenplatz.* Hamburg : Stadt Eckernförde, 2024.
5. —. *Prüfauftrag Verlegung Haltestellen in der Sauerstraße.* Hamburg : Stadt Eckernförde, 2024.
6. —. *Prüfauftrag Radwegeverbindung Pferdemarkt.* Hamburg : Stadt Eckernförde, 2023.

12. ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	Inhalt
1	Defizitanalyse 1.1 Grafische Übersicht Radverkehrsanlagen 1.2 Grafische Übersicht Defizite 1.3 Tabellarische Beschreibung
2	Auswertung Einwohnerbeteiligung / Schülerbefragung 2.1 Routennutzung befragter Einwohner 2.2 Routennutzung befragter Schüler
3	Strategische Verkehrsnetze 3.1 Radverkehr 3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
4	Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung und Kostenrahmen 4.1 Kurzfristige Maßnahmen - grafisch 4.2 Kurzfristige Maßnahmen - tabellarisch 4.3 Langfristiges Maßnahmen - grafisch 4.4 Langfristiges Maßnahmen – tabellarisch
5	Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TÖB) – Abwägungstabelle
6	Vergleich der Maßnahmenkonzepte im Radverkehrskonzept 2014 / 2025