

Aktuelles

Rendsburg/Büdelsdorf

Liebe Leserinnen und Leser, in den letzten Ausgaben des Sanierungsblattes haben wir Ihnen verschiedene Ergebnisse des Stadtumbauprozesses und konkrete Projekte, wie z. B. den Gestaltungsleitfaden Hollerstraße West, den Entwurf des Städtebaulichen Rahmenplans, das Verkehrskonzept oder Praxisbeispiele aus der Modernisierung vorgestellt. Derzeit findet die Stadtansanierung eher hinter den Kulissen statt. Verschiedene Maßnahmen befinden sich im Stadium der Planung und Abstimmung oder in der Erarbeitung. Als Beispiele sind unter anderem die Erstellung einer Gestaltungssatzung für den Bereich der Hollerstraße – hierzu mehr unter der Rubrik „Vokabeln“ – oder die Planung zur Umgestaltung der Hollerstraße–West zu nennen. Wie uns auch die Diskussionen im Rahmen der Arbeitsgruppe „Sanierungsgebiet Hollerstraße–West“ gezeigt haben, besteht an dem letztgenannten Thema, der zukünftigen Gestaltung der Hollerstraße ein reges Interesse. Deshalb möchten wir die Gelegenheit nutzen und lassen im Rahmen der aktuellen Ausgabe verschiedenen Mitgliedern der „AG Sanierung“ Raum für ihre Gedanken und Informationen zum Thema Hollerstraße. Im Detail handelt es sich um Artikel zur Situation der Radfahrer und zu den Verkehrsströmen in der Hollerstraße. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Die Redaktion

Termine

Die nächste Ausgabe des Sanierungsblattes erscheint im Dezember 2011.

Meinungsbild

Ihre Meinung zählt

Der Stadtumbauprozess und die damit verbundenen Einzelprojekte, wie z. B. die Umgestaltung der Hollerstraße West, leben neben der guten Zusammenarbeit der Akteure vor Ort mit den beteiligten Firmen und Planungsbüros auch von der Beteiligung der „Betroffenen“ – der in den Sanierungsgebieten wohnenden Bevölkerung und den lokalen Gewerbetreibenden. Das Gleiche gilt auch für unsere Zeitung.

Wir freuen uns jederzeit über Ihre Meinung und Anregungen. Unabhängig von den geplanten Inhalten finden wir Platz für Ihre Beiträge und Leserbriefe. Falls Ihnen etwas nicht gefallen sollte, setzen wir uns gerne damit auseinander.

Sachstand / Berichte

Warum keine Radwege in der Hollerstraße–West?

Gedanken zur Führung des Radverkehrs in der Hollerstraße–West



Abb.: Impressionen aus der Hollerstraße

Im westlichen Teil der Hollerstraße gibt es derzeit auf beiden Seiten mit Hochbord von der Fahrbahn getrennte Einrichtungsradwege ohne Benutzungspflicht. Sie führen eng an längs parkenden Kraftfahrzeugen vorbei. Die Gehwege sind schmal und grenzen direkt an die Hausfassaden und Eingangstüren der Geschäfte. Die Sichtbeziehungen an den Einmündungen und Ausfahrten sind sehr schlecht. Unaufmerksame Fußgänger, sich öffnende Beifahrertüren und vor allem ein- und abbiegende Automobile an den Einmündungen und Ausfahrten sind eine große Gefahr für Radfahrer auf dem Radweg. Wer die Unfallmeldungen in der Tageszeitung verfolgt, weiß, dass die verunfallten Radfahrer auf einem Radweg unterwegs waren. Die Unfallforschung hatte belegt, dass Radwege an Knotenpunkten sehr große Gefahren bergen. Deshalb wurde die von 1934 bis 1945 und 1972 bis 1998 geltende allgemeine Radwegebenutzungspflicht mit der so genannten „Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung“ von 1997 abgeschafft. Vorhandene Radwege dürfen benutzt werden, im Regelfall müssen Fahrradfahrer mit ihrem Fahrzeug auf der Fahrbahn fahren (§ 2 (4) StVO).

Gerade deshalb kritisiert auch der Landesrechnungshof den innerörtlichen Radwegebau und



fordert in seinem Ergebnisbericht 2010 dazu auf, Fahrradfahren sicherer zu machen und keine unnötigen Radwege zu bauen.

Die Verkehrsbelastung der Hollerstraße–West ist vergleichsweise niedrig. Der Radverkehr ist dort auf der Fahrbahn zu führen, wo Fahrradfahrer im Sichtfeld der anderen Verkehrsteilnehmer viel sicherer unterwegs sind. Die Konzeption der Verkehrsplaner für die Hollerstraße–West entspricht dem Stand der Forschung. Diesen Ansatz loben wir als Aktivengruppe Rendsburg des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e. V. ausdrücklich. Die diskutierte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Hollerstraße–West würde es auch Radwege-verliebten Fahrradfahrern erleichtern, auf der Fahrbahn zu fahren.

Eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr ist abzulehnen, da das Fußgängeraufkommen relativ hoch ist. Radler auf dem Gehweg sind ein Ärgernis für Fußgänger, darunter alte Menschen und Kinder. Übrigens müssen Kinder bis zum 8. Lebensjahr auf dem Gehweg radeln und an jeder Einmündung halten. Kinder bis zum 10. Lebensjahr dürfen zwischen Gehweg und Fahrbahn bzw. Radweg wählen (§ 2 (5) StVO). Die Schüler



des Kronwerk Gymnasiums sind älter als 10 Jahre und müssen auf der Fahrbahn fahren.

Eine Freigabe der einmündenden Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist dagegen wünschenswert. Radfahrer dürfen dann, wenn das Zusatzzeichen „Fahrrad frei“ es anzeigt, eine Einbahnstraße in Gegenrichtung befahren. Das ist für Einbahnstraßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h empfohlen. In anderen Städten hat sich diese Lösung zur Förderung des Radverkehrs bewährt. Gefährlich ist es auch nicht, wie die Forschung aufzeigt. Es gibt sogar weniger Unfälle in freigegebenen Einbahnstraßen.

Da der Radverkehr auf der Hollerstraße–West schon jetzt auf der Fahrbahn geführt wird, ist es unverständlich, warum die Sensorik der Ampel an der Einmündung in Brückenstraße und östliche Hollerstraße Fahrräder nicht erkennt. Hier besteht dringender Nachbesserungsbedarf. Fahrradfahrer sollen sich auf dem jeweiligen Abbiegestreifen einordnen und bei Grün losfahren, um an der ersten zumutbaren Auffahrt auf den als benutzungspflichtig ausgewiesenen Radweg der B 203 zu wechseln.

ADFC Aktivengruppe Rendsburg

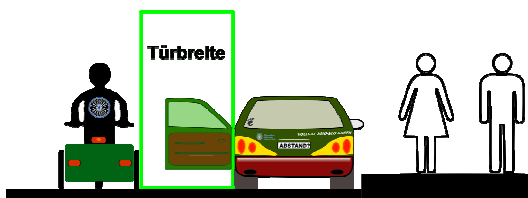


Abb.: Abstand Türbreite zu parkenden Fahrzeugen (Quelle: Ervin Peters, ADFC)

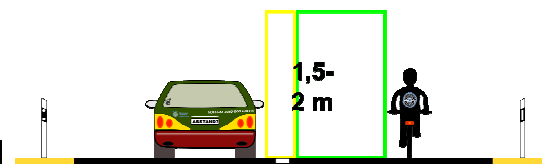


Abb.: Beim Überholen (Quelle: Ervin Peters, ADFC)

Informationen

Verhaltenstipps für Radfahrer in der Hollerstraße–West

Fahrradfahrer sollten schon heute auf der Fahrbahn der westlichen Hollerstraße fahren, weil es für sie sicherer ist. Dabei sollte das Rechtsfahrgebot beachtet werden, welches sich aber nur auf die Spur bezieht. Der ADFC empfiehlt in seinem mit Förderung des Bundesverkehrsministeriums erstellten Vortrag „Sicher Radfahren“ einen Sicherheitsabstand von 0,5 bis 1 m zum Fahrbahnrand. Zu längs parkenden Autos soll sogar 0,75 bis 1,5 m Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Ein Kraftfahrzeugführer muss beim Überholen einspuriger Fahrzeuge wie einem Fahrrad nach regelmäßiger Rechtsprechung einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 m wahren. Das bedeutet, er muss hinter dem Fahrradfahrer fahren, bis der Gegenverkehr ihm einen Spurwechsel ermöglicht. Die Rechnung ist einfach: auf einer 7 m breiten Fahrbahn ist eine Spur 3,5 m breit. Der Radfahrer ist ca. 0,75 m breit, hält einen Sicherheitsabstand von 1 m nach rechts und hat

Anspruch auf 1,5 m Abstand zum Überholenden. Der Radfahrer braucht also 3,25 m für sich; die Spur, auf der er fährt, gehört ihm.

Weitere Hinweise zum sicheren Radfahren und Verhaltenstipps gibt es auf der Homepage des Bundesverbandes des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e.V. www.adfc.de oder bei den Aktivitäten des ADFC vor Ort.

ADFC Aktivengruppe Rendsburg

Vokabeln

„Gestaltungssatzung“: Eine Gestaltungssatzung ist eine verbindliche rechtliche Regelung zu örtlichen Bauvorschriften. Sie enthält unter anderem Aussagen zu „erlaubten“ Gebäudetypen, Regelungen zu Baufluchten und Abständen, zu Nebenanlagen und zur äußeren Gestaltung von Gebäuden (z. B. Fassaden, Fenster, Materialien, Farbgebung) sowie zur Gestaltung von Werbeanlagen. Dabei gilt die Gestaltungssatzung für alle Um-, Erweiterungs- und Neubauten sowie sonstige bauliche Veränderungen. Eine solche Satzung lässt aber auch Raum für individuelle Gestaltung – im Rahmen der erhaltenswerten charakteristischen baulichen Eigenheiten des Geltungsreiches.

Für Bauherren bietet eine Gestaltungssatzung Klarheit und Rechtssicherheit für mögliche Bauvorhaben, da sich natürlich auch die Kommunen an die Regelungen der Satzung halten.

Gewusst wo

Wenn Sie weitere Informationen zu den Maßnahmen und der weiteren Entwicklung im Sanierungsgebiet wünschen, sind Sie hier an der richtigen Adresse:

Stadt Büdelsdorf

Silke Schnoor,
Tel. (04331) 355 410
silke.schnoor@buedelsdorf.de

Stadt Rendsburg

Günter Dahl,
Tel. (04331) 206 318
guenter.dahl@rendsburg.de

BIG – STÄDTEBAU GmbH

Sanierungsträgerin der Stadt Büdelsdorf für das Gebiet Hollerstraße West/Meynstraße
Corina Dietrich,
Tel. (0431) 5468 163
c.dietrich@big-bau.de



Sachstand / Berichte

Es führen ja bekanntlich viele Wege nach Rom...

Überlegungen zur geplanten Verkehrsberuhigung in der Hollerstraße-West

Verehrte Büdelsdorferinnen und Büdelsdorfer, am 3. März präsentierte die Stadt Büdelsdorf in einer öffentlichen Veranstaltung im Bürgerhaus den durch das Planungsbüro ELBBERG erstellten Entwurf des Städtebaulichen Rahmenplans für das Stadtumbaugebiet Hollerstraße-West/Meynstraße. Ein wichtiger Aspekt der Planungen, bei denen die „Arbeitsgruppe Sanierung“ unterstützend tätig geworden ist, ist die Neugestaltung der Hollerstraße-West. Vorausgegangen war für die „Arbeitsgruppe Sanierung“ unter anderem die Frage nach einer möglichen Verkehrsberuhigung in der westlichen Hollerstraße. Um hier mehr Planungssicherheit zu bekommen, gab die Stadt Büdelsdorf im Rahmen eines Verkehrskonzeptes eine Verkehrszählung in Auftrag. Ermittelt wurde ein Verkehrsaufkommen von 6.076 Fahrzeugen in 24 Stunden.

Um dieses Ergebnis noch aussagekräftiger zu machen, wurde in dem Verkehrskonzept auch die Art der Verkehre in der Hollerstraße untersucht. Im Ergebnis handelt es sich bei etwa 60 % des Verkehrsaufkommens um Quell- und Zielverkehre. Dies sind Fahrten aus dem Gebiet um die Hollerstraße heraus oder in das Gebiet hinein, also z. B. Anwohner oder Kunden der Geschäfte in der Hollerstraße. 40 % der Fahrzeuge nutzen diese Straße als Durchgangsstraße.

Die „Arbeitsgruppe Sanierung“ versuchte nun zu hinterfragen, woher die durchfahrenden Fahrzeuge kommen, wohin sie unterwegs sind und ob es überhaupt sinnvoll ist, die Hollerstraße-West als Durchgangsstraße zu nutzen. Wir möchten Ihnen die Ergebnisse anhand der Durchgangsverkehre in Richtung Rendsburg exemplarisch darstellen und unsere Einschätzungen hierzu anhand des untenstehenden Stadtplanes von Büdelsdorf und Rendsburg vorstellen. Zunächst eine kurze Beschreibung zum Verlauf der Verkehrsströme. Auf dem Stadtplan, gelb markiert, der Durchgangsverkehr aus dem Großraum Eckernförde über die Brückenstraße in Richtung Westküste. Auf der gleichen Straße bewegt sich ebenfalls der Verkehr aus Büdelsdorf und angrenzenden Ge-

meinden bis in den Raum Rendsburg. Neben den Wohngebieten z. B. in den Stadtteilen Kronwerk und Mastbrook ist ein Ziel der Durchgangsverkehre der Stadtteil Rendsburg-Nord mit dem größten Rendsburger Wirtschaftszentrum, seinen vielen Beschäftigten und täglichen Kunden. Aus Büdelsdorf kommend nutzen unserer Einschätzung nach viele Autofahrer die westliche Hollerstraße als Abkürzung in das Wirtschaftszentrum Nord anstatt über die Brückenstraße zu fahren. Dieser Weg, auf dem Stadtplan rot markiert, dürfte für den Autofahrer aber nur „rein gefühlsmäßig“ eine Abkürzung sein.

Bei einem Vergleich beider Straßenverläufe, der Hollerstraße-West und der Brückenstraße beginnend an der Sparkasse in Richtung Wirtschaftszentrum Nord ergeben sich Vorteile bei der Nutzung der Brückenstraße. Über die vierspurig ausgebauten Brückenstraße geht es über den Thormannplatz weiter durch die Hollesenstraße bis zur Fockbeker Chaussee, ab hier weiter zweispurig bis zur Friedrichstädter Straße oder Büsumer Straße. Diese beiden als Zubringer konzipierten Straßen erschließen dann das Wirtschaftszentrum Nord. Die Länge dieser Route beträgt 3,9 km. Deutlich sichtbar wird die Absicht der Verkehrsplaner, den Verkehr in den Rendsburger Norden über diese Route zu lenken auch durch die angebrachten Verkehrsschilder.



Abb.: Verkehrsschild Vorwegweiser

Dagegen bietet der Weg durch die Hollerstraße-West/Eckernförder Straße und anschließend über die Flensburger Straße und die Schleswiger Chaussee weniger Vorteile.

Die Länge dieser Route beträgt 4,1 km. Sie ist also 200 m länger als die Brückenstraßen-Route. Zusätzlich sind bei dieser Strecke am besten auch Wartezeiten am Bahnübergang einzuplanen. Hier schließen die Schranken etwa 130mal am Tag.

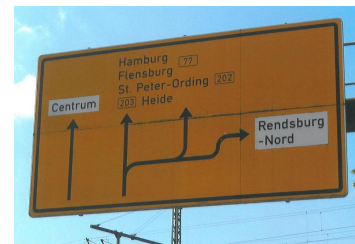


Abb.: Verkehrsschild Vorwegweiser

Wie dieses Beispiel zeigt, wird die Hollerstraße-West spätestens mit dem vierspurigen Ausbau der Brückenstraße und der Hollesenstraße theoretisch nicht mehr in dem gleichen Maß als Durchgangsstraße wie noch zu früheren Zeiten benötigt. Will man die Durchgangsverkehre in der Hollerstraße-West verringern, empfiehlt das erwähnte Verkehrskonzept Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -lenkung, z. B. durch die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Tempo-30-Zone mit gesteigerter Aufenthaltsqualität. Bei solchen Überlegungen ist stets die Erreichbarkeit des Einzelhandels- und des Dienstleistungsangebots in der Hollerstraße zu bedenken.

Demzufolge soll die zukünftige Umgestaltung der Hollerstraße sowohl zu einer Konsolidierung der Gewerbefunktion als auch zu einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität beitragen.

Noch ein Wort zum Schluss: Die Hollerstraße-West wird natürlich auch in Zukunft für alle Anlieger, Abbieger und Kunden der Hollerstraßen-Geschäfte befahrbar bleiben. Nur gegebenenfalls etwas langsamer als bisher und etwas grüner!

Manfred Trede, Sprecher AG Sanierung

Sponsoren

Wir bedanken uns bei den Sponsoren:

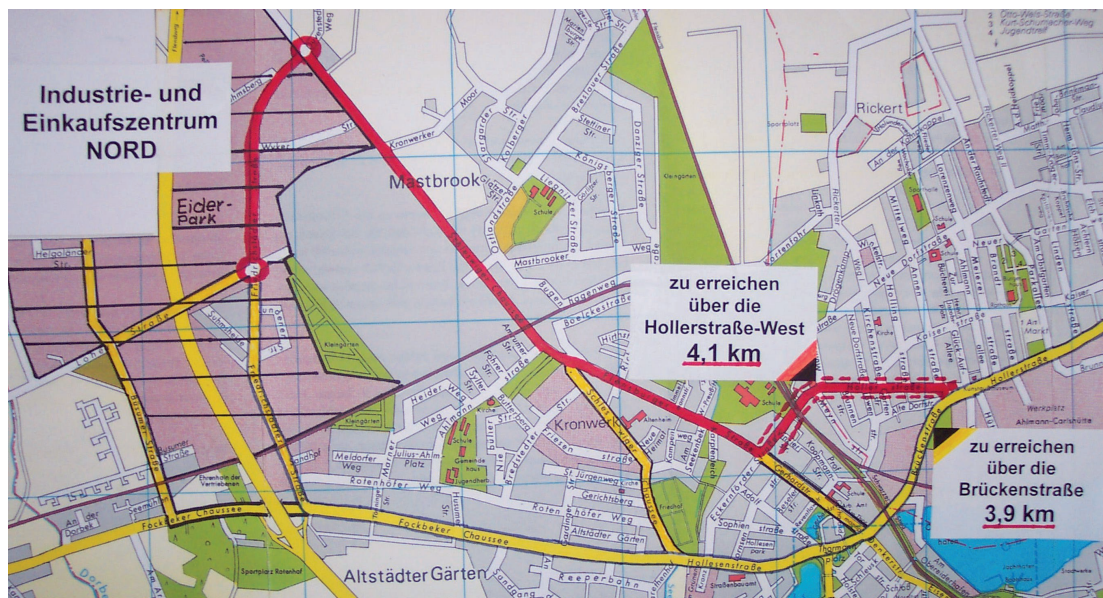


Abb.: Stadtplan Rendsburg/Büdelsdorf