

**Änderungs- / Ergänzungsantrag  
zu Drs. 0444/2018/DS Bebauungsplan Nr. 102 "Max-Eyth-Straße / Brückenstraße  
(Messeumfahrung)**

Der Antrags-Punkt 1 (wird ergänzt)

Für das Gebiet westlich der Holstenhallen zwischen Max-Eyth-Straße und Brückenstraße ist der Bebauungsplan Nr. 102 „Max-Eyth-Straße / Brückenstraße (Messeumfahrung)“ im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Erschließungsanlage zwischen der Max-Eyth-Straße und der Brückenstraße sowie die Erweiterung des Geländes der Holstenhallen,

**als auch die Sicherstellung des Planungskorridors für den Radschnellweg / die Veloroute M10 von Einfeld in die Innenstadt.**

Es sind

- die besonderen Belange der Kleingartenentwicklung,
- die besonderen Biotopverbund- und Bewegungsachsen,
- die Planungen zur Umsetzung des Ratsbeschlusses 0209/2013/ zu den stadtentwicklungspolitischen Zielen, hier Punkt 15 Verkehr, mit dem Ziel ein Radschnellwegenetz zu errichten,

zu berücksichtigen.

**ISEK Ziel** (wird ergänzt)

1. Messeachse entwickeln
2. Neu Radverkehr stärken

Begründung

Auszug aus dem **Radverkehrskonzept** (Entwurf) - Punkt 7.10 Seite 39

**„Netzergänzende Veloroute (M 10)**

Die Kieler Straße stellt als Radschnellverbindung IR II die gradlinige Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und dem Zentrum dar. Die Nutzbarkeit für den Radverkehr ist im Zuge der Kieler Straße zwar gegeben, jedoch ist die Attraktivität durch den hier stark ausgeprägten Kfz Verkehr eingeschränkt. Es besteht daher der Gedanke eine annähernd parallel zur Kieler Straße verlaufende **Veloroute** westlich der Bahntrasse zu schaffen, die abseits des Kfz Verkehrs bzw. durch nur schwachbelastete Streckenabschnitte verläuft (siehe Anlage 1).

Stadteinwärts betrachtet beginnt die angedachte Veloroute mit der Straße Enenvelde, die nach Empfehlung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes als Fahrradstraße ausgebildet werden sollte und somit den Anforderungen an eine **Radschnellverbindung** gerecht wird. Durch eine neue

*Verbindung zwischen dem südlichen Ende der Straße Enenvelde und der Straße Roschdohler Eck würde sich die Veloroute über die Friedrich-Wöhler-Straße bis zum Stoverweg fortsetzen. Zur Sicherstellung einer hohen Nutzungsattraktivität sollte die neue Verbindung in der Qualität eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m für den Radverkehr zuzüglich eines Gehweges mit einer Breite von 2,50 m hergestellt werden (siehe Bild 5.6). Die tatsächliche Flächenverfügbarkeit des benannten neuen Abschnittes ist bisher ungeklärt. Es handelt sich hier aber überwiegend um unbebaute landwirtschaftlich genutzte Flächen.*

*Südlich des Stoverweges besteht auf einer Länge von ca. 300 m ein parallel zur Bahntrasse verlaufender eigenständiger Fahrweg. Dieser wäre mit o.g. Querschnittsaufteilung und befestigten Oberflächen auszubilden. Die weitere südliche Fortführung bis zur Güterstraße und zur Rendsburger Straße würde ein komplexes und kostenintensives Brückenbauwerk für den Radverkehr über die bestehende Bahntrasse sowie die umfassende Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen erfordern.*

*Die Maßnahme ist daher zunächst als visionär zu verstehen. Gleichwohl kann eine in Abschnitten verfolgte Flächensicherung eine stufenweise Umsetzung einer neuen Veloroute ermöglichen.“*

Zwischenzeitlich stellt die Bundesregierung in verschiedenen Finanzierungstöpfen erhebliche Fördermittel genau für solche Planungen und Umsetzungen zur Verfügung, so das die Realisierung nicht nur visionär, sondern explizit besonders förderfähig ist.

#### Kurzerläuterung der FGSV und bast: **Radschnellverbindungen**

*„Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleiten den Ausstattung gekennzeichnet.“*

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V) 2014: „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ Bundesanstalt für Straßenwesen Bst: „Einsatzbereiche und Entwurfselemente von Radschnellverbindungen“; Verkehrstechnik Heft V 320 Sep/2021



Kurt Feldmann-Jäger