

# IGU - Interessengemeinschaft Umweltschutz Kappeln und Umgebung e.V.

Dieter Rackow  
Zum Rückeberg 7  
24376 Kappeln  
Tel. 04642-81786

11.5.2013

An den  
Bürgermeister der Stadt Kappeln  
Rathaus  
24376 Kappeln

Sehr geehrter Herr Traulsen,  
im September 2012 haben wir Ihnen Anregungen und Vorschläge für ein  
Fahrradkonzept für Kappeln vorgelegt. Im November hatten wir dann die  
Gelegenheit, unsere Vorstellungen im Ausschuss für Umwelt und Verkehr  
mit Lichtbildern vorzutragen.

Auf unserer JHV im April 2013 haben wir unsere Pläne noch einmal  
ausführlich vorgestellt und mit unseren Mitgliedern und der anwesenden  
Polizei diskutiert. Leider war kein Vertreter der Stadt erschienen. Auch Frau  
Röh vom Servicebetrieb Straßenbau des Kreises war leider verhindert.

Im Folgenden bringen wir noch einmal eine aktualisierte Kurzfassung  
unserer Eingabe (1.) und setzen uns dann unter Punkt (2.) ausführlich mit 3  
Schwerpunkten auseinander.

## 1. Allgemeines:

Der Trend zum Fahrrad ist in der Gesellschaft gewaltig. Dafür gibt es  
**mehrere Gründe:**

- Preise für Benzin und Diesel
- Teures Parken in den Innenstädten, zeitraubende Parkplatzsuche
- Umweltbewusstsein
- Körperliche Betätigung, Fitness, Gesundheit
- Radfahren als Erholung in Urlaub und Freizeit, oft ganze Familien mit kleinen Kindern auf Kinderfahrrädern
- Rasante Verbreitung der E-Räder, die es auch älteren Menschen ermöglichen, ohne Anstrengung größere Strecken und Steigungen mit dem Rad zu bewältigen.
- Kein Parkplatzbedarf für Fahrräder. Man kann Geschäfte, Ärzte etc. direkt ansteuern. Selbst mittelgroße Einkäufe lassen sich problemlos in Päcktaschen verstauen.

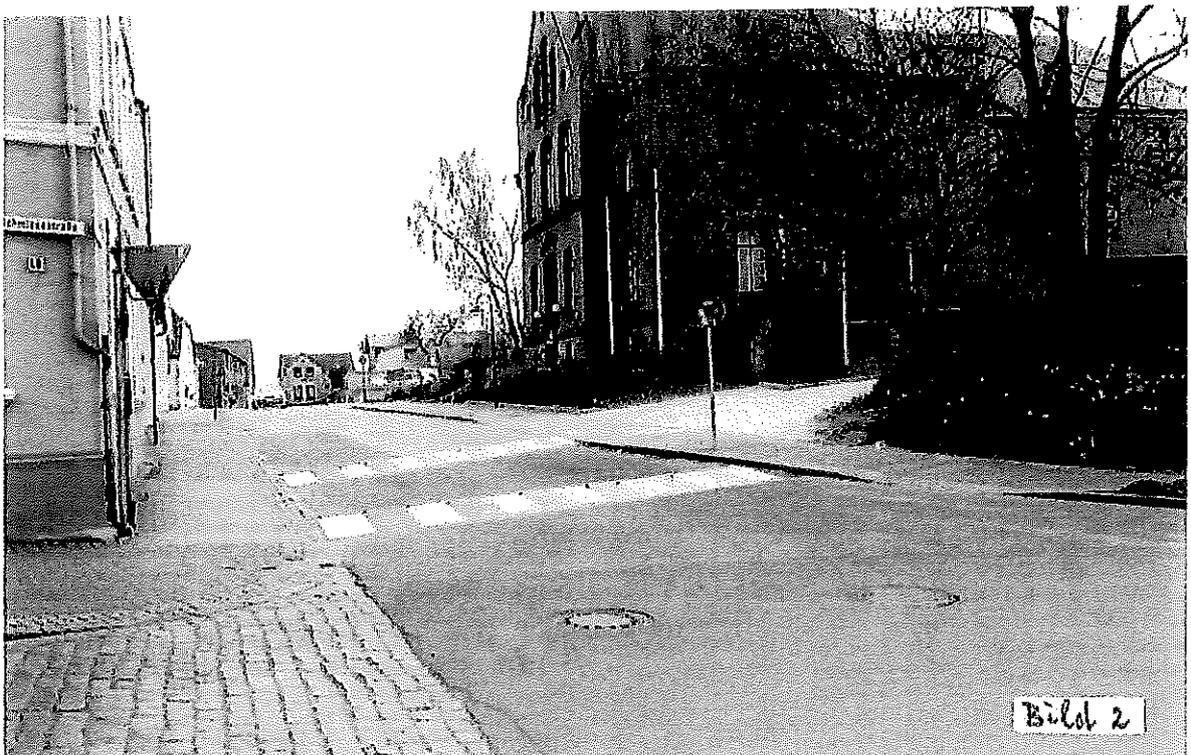
- Für Autofahrer, die den Radweg queren müssen, muss der Radweg mit seiner Vorfahrt deutlich gekennzeichnet sein. Beschilderung, Farbe, Markierungen auf den Radwegen.
- Deutliche Beschilderung für Ortsfremde. In Stadtplänen und Stadtprospekten müssen Fahrradtrassen lesbar gekennzeichnet sein.

## 2. Lösungsvorschläge

Im Zusammenhang mit den oben genannten allgemeinen Punkten gehen wir auf einzelne Problembereiche mit Lösungsvorschlägen ein. Wir sehen sie als exemplarisch für die Überprüfung des gesamten Stadtgebietes an.

### 2.1. Gerichtsstraße

Durch die Erhöhung der Schülerzahl im Radfahralter hat die Schulwegsicherung für die Gemeinschaftsschule eine große Dringlichkeit erfahren. Es sollte ein Überweg über die Gerichtsstraße deutlich markiert werden. Dieser Überweg könnte auch den Bewohnern der Mühlenresidenz bei der Überquerung der Gerichtsstraße helfen.



## 2. 2. Schleswiger Straße

Die Schulwegsicherung ist hier für die Schüler der Gemeinschaftsschule besonders wichtig. Es ist ein Hinweisschild (mit Geschwindigkeitsbegrenzung) in der Schleswiger Straße vorhanden, aber wo die Schüler die Schleswiger Str. überqueren ist nicht erkennbar. Eine klare Kennzeichnung (Bild 6) für die Schüler, die zum ZOB gehen oder von dort kommen und die Radfahrer die Schleswiger Str. überqueren, würde die Sicherheit wesentlich erhöhen.

Bild 3 : Direkt vom Schulhof zur Schleswiger Straße befinden sich künstliche Barrieren statt übersichtliche Radweggestaltung .



Bild 4 : Verbindung Schulhof Schleswiger Straße



Bild 5

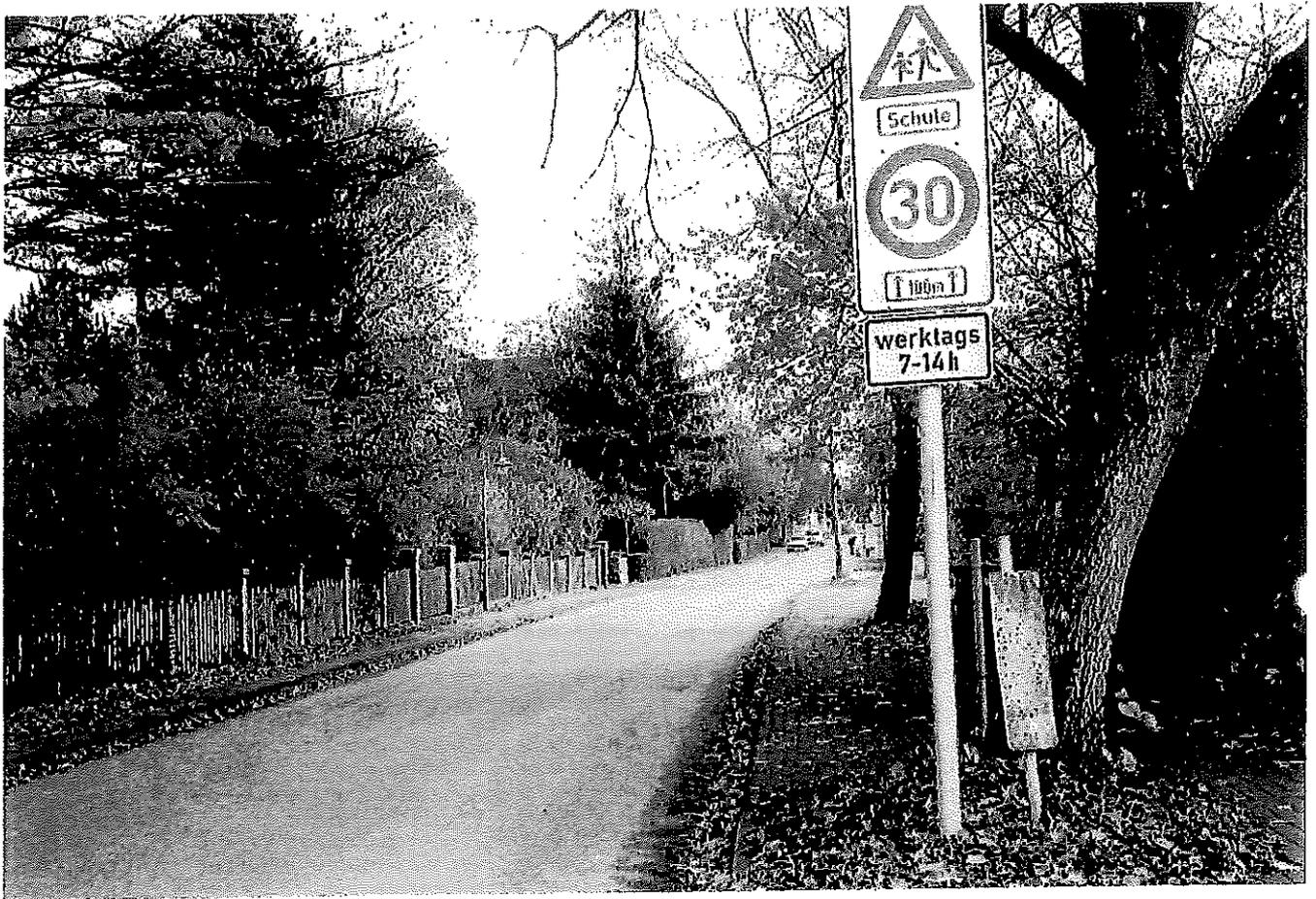


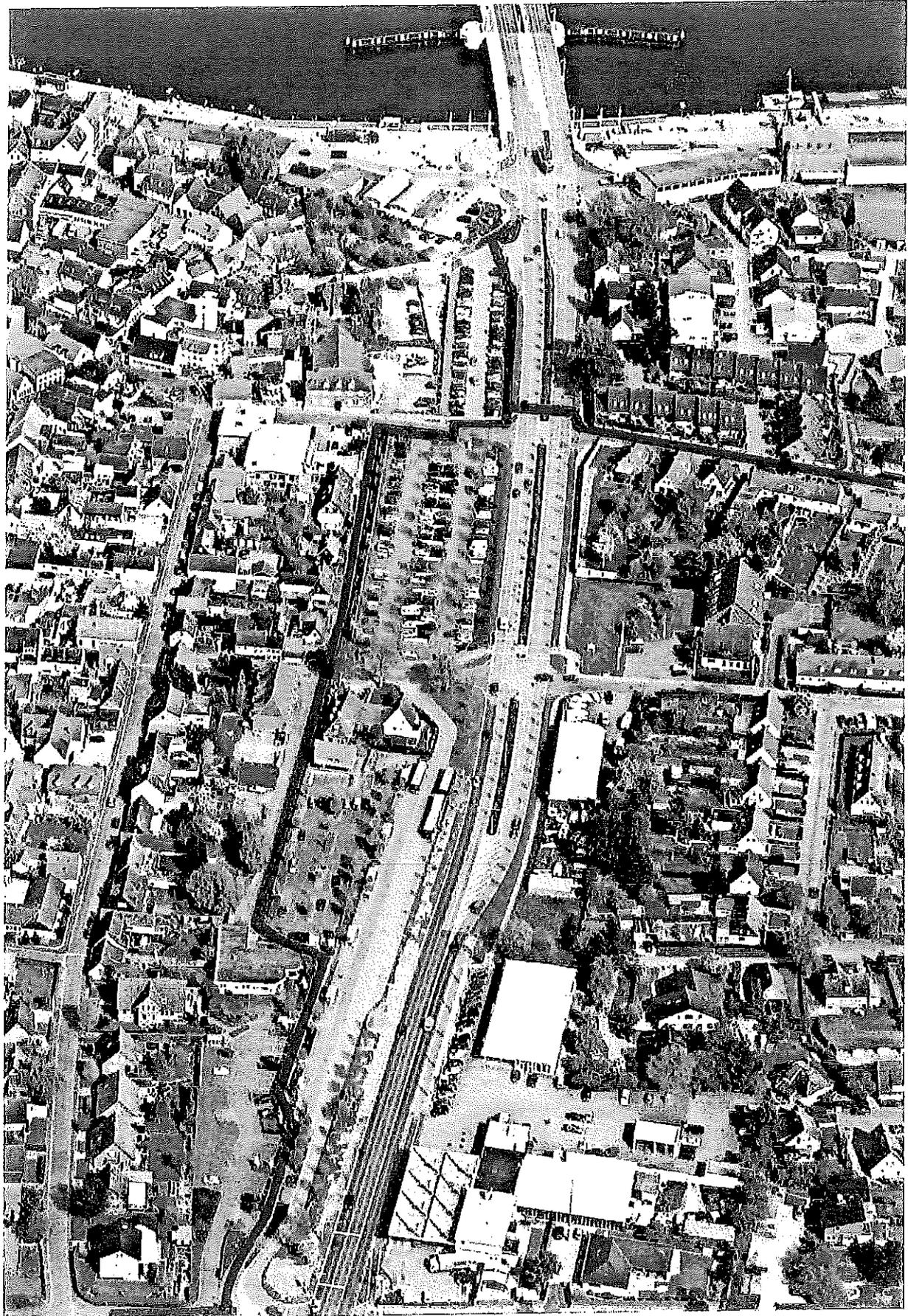
Bild 6



### 2.3. ZOB -Schleibrücke

Das Hauptproblem ist die Verbindung zwischen dem ZOB und der Brücke. Es fehlt eine großzügige, klar gekennzeichnete und damit sichere Trasse für die Radfahrer und für die Fußgänger zwischen den drei Parkplätzen.

In der Luftaufnahme (Bild 7) kann man die Trasse (rot), die die IGU vorgeschlägt, erkennen.



### 2. 3. 1. Feldstraße vom ZOB bis Arniser Straße

Die IGU schlägt vor, dass die Feldstraße vom ZOB bis zur Arniser Straße als Fahrradstraße ausgewiesen wird.

Ein Musterbeispiel für eine Fahrradstraße zeigen die Bilder (8,9 und 10) aus Rendsburg (Moltkestraße).



Fahrradstraße vom ZOB bis Kreuzung Feldstraße ( Bild 11 )



Fahrradstraße von Kreuzung Feldstraße bis Arnisser Straße (Bild 12)



Die Lösung für die Kreuzung Feldstraße ist eine besondere Herausforderung.  
Die Feldstraße muss als Fahrradstraße Vorfahrtsstraße werden.  
Bild 13 von der Prinzenstraße aus gesehen :

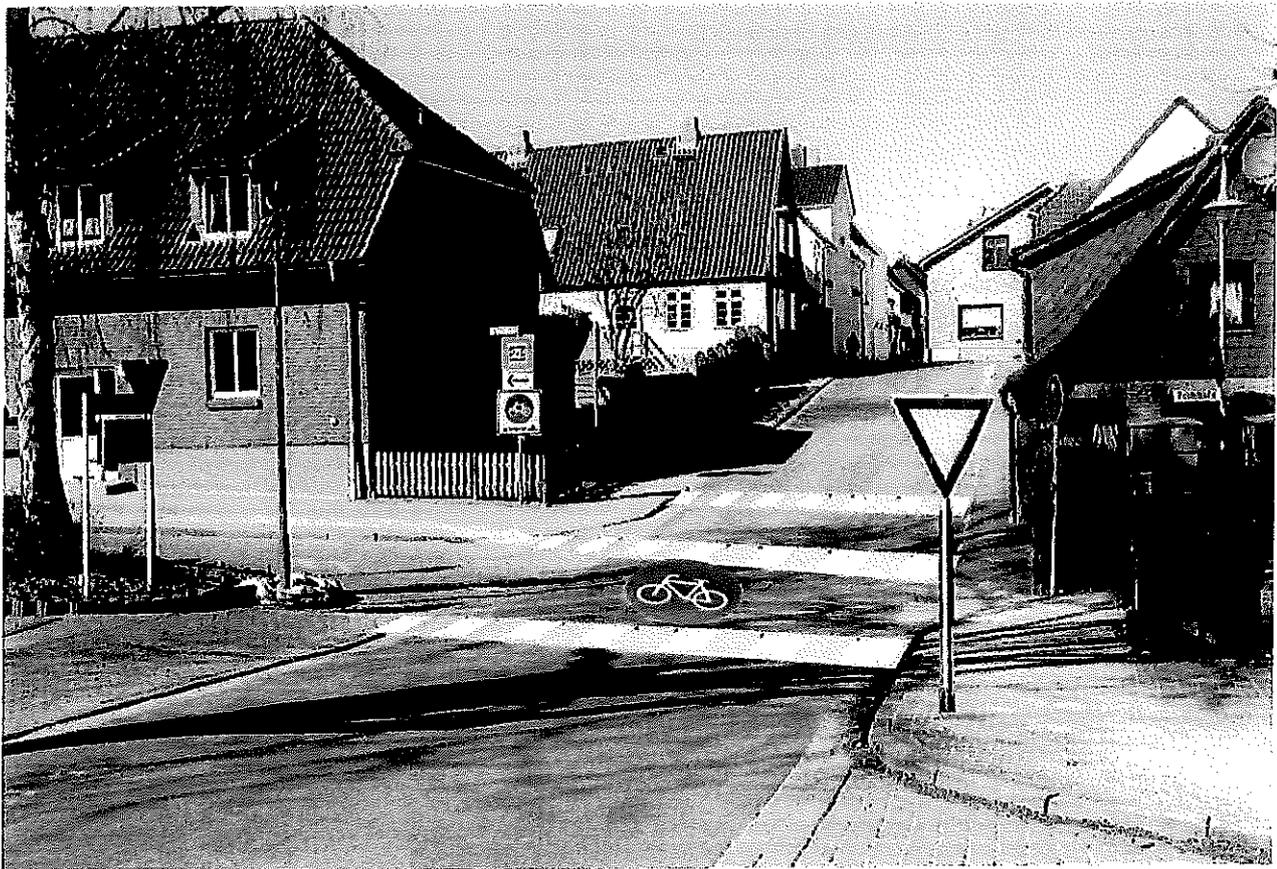


Bild 14 von der Umgehungsstraße aus gesehen :

Ende der Fahrradstraße/Feldstraße (Bild 15)



Anbindung an die Arnisser Straße (Bild 16)



### 2.3.2. Arnisser Straße ---Brücke

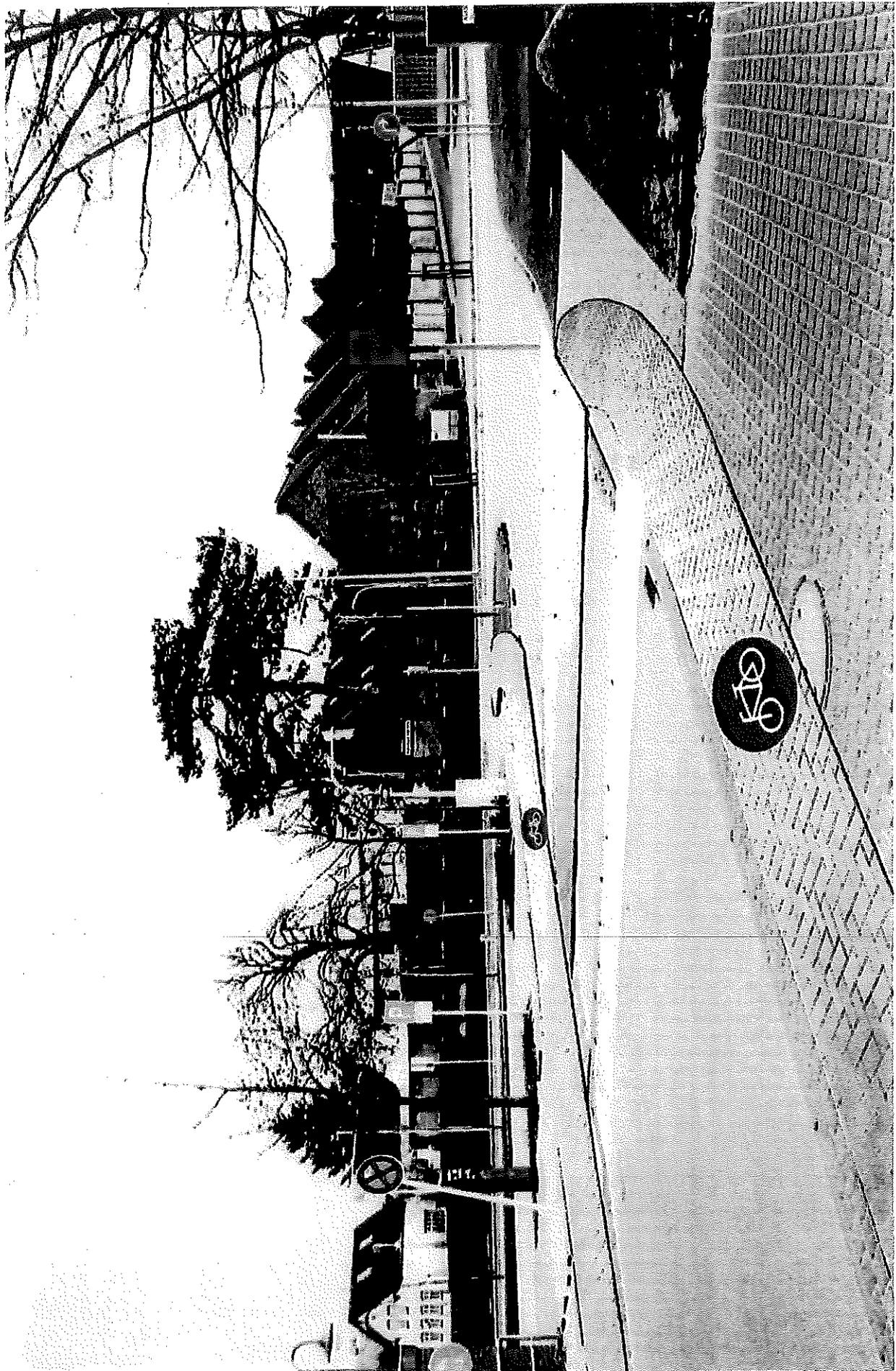
In der Arnisser Straße stehen an beiden Seiten der Straße noch Flächen zur Verfügung, um eine großzügige und übersichtliche Überquerung der Arnisser Straße für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. (Bild 17)



Das Bild 18 zeigt, dass der Gehweg an der roten Mauer entlang durch die parkenden Autos um 0,5 m schmaler wird. Der noch zur Verfügung stehende Raum wird von den Fußgängern in Anspruch genommen und kann unmöglich noch von den Radfahrern genutzt werden.



Das Bild 19 beinhaltet die Lösung zur Überquerung der Arnisser Straße mit der Anbindung an die Feldstraße und an die neue Trasse zum Hafen.

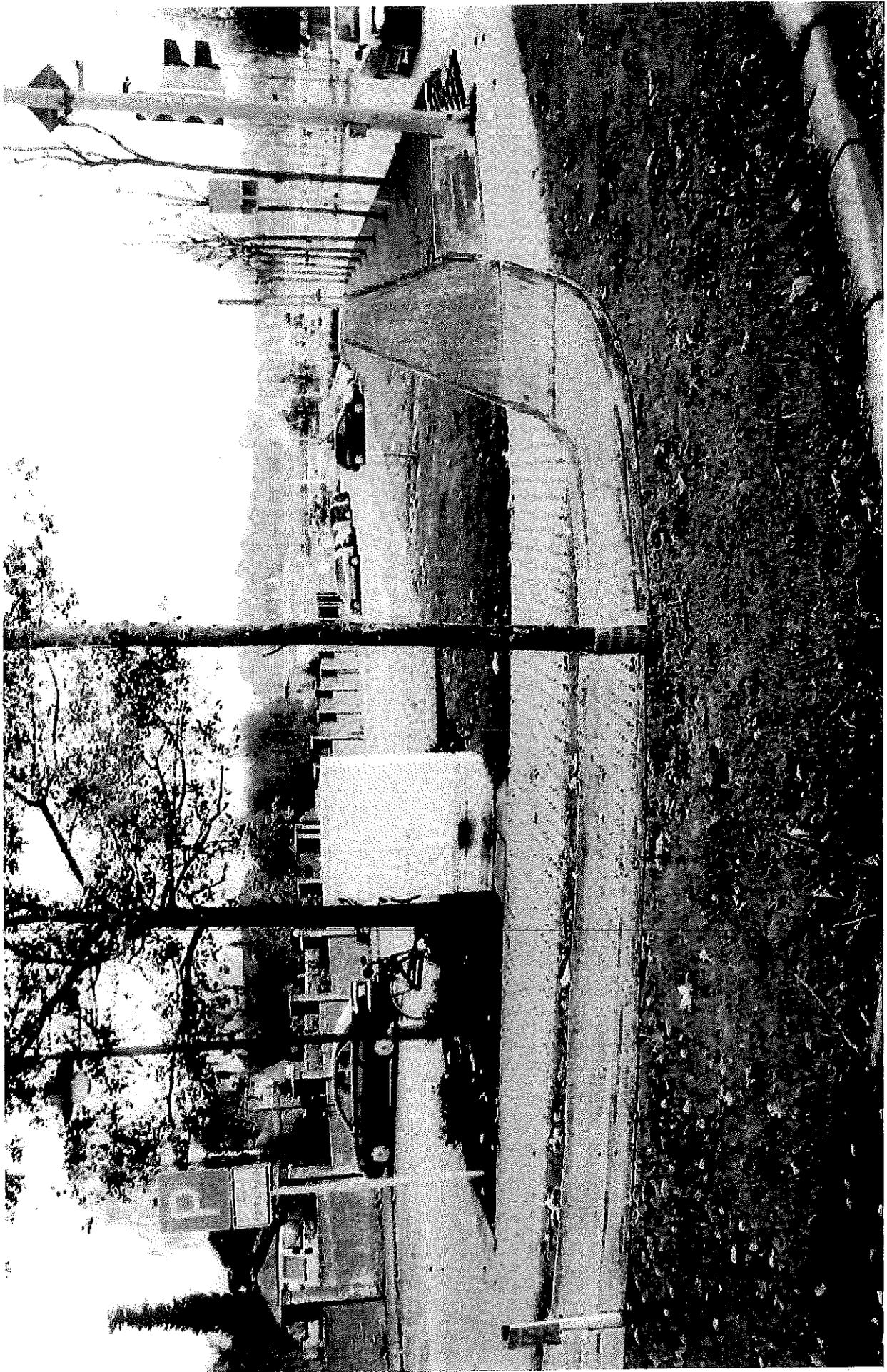


Der Grünstreifen (Bild 20) zwischen dem Parkplatz und der Baumreihe an der Umgehungsstraße ist 5 Meter breit. Der Bau eines Radweges (2,5 m breit) als Alternative zu dem Weg an der Mauer entlang sollte hier mit Nachdruck betrieben werden. Dieser Radweg würde dann auch allen Radfahrern aus Dothmark und vom Gymnasium zugutekommen. (Bild 7 : rot markiert)



Bild 21 : Es zeigt das untere Ende des Grünstreifens vor der Bushaltestelle.

Bild 22 : Der Neubau eines Radweges (2,5 m breit) auf dem Grünstreifen schafft die Anbindung der Arnisser Straße an den Radweg, der von der Brücke kommt.



In den Bildern (23 und 24) sieht man den Bereich, wo der neue Radweg (Bild 22) an den vorhandenen Radweg ( Brücke/Hohlweg) angeschlossen werden muss.



#### 2.4. Sicherheit

Entscheidend ist hier die Sicherung der Radfahrer gegen den querenden Autoverkehr. Wir greifen hier als Beispiele 3 Einmündungen in die Eckernförder Straße im Bereich Kopperby heraus.

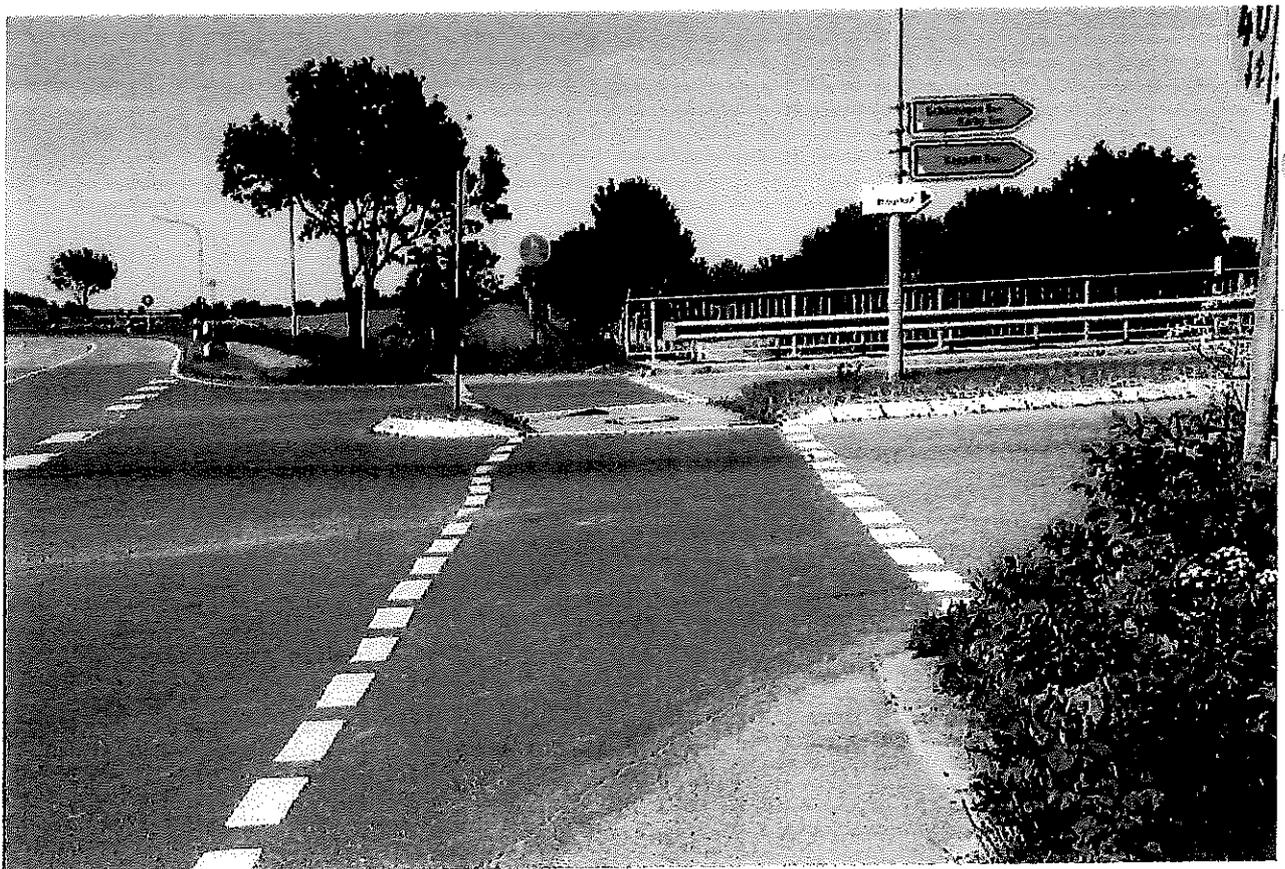
##### 2.4.1. Kopperby -Heidesiedlung

Die Bilder 25 und 26 zeigen die Situation gegenüber der Heidesiedlung sowie ihre Entschärfung.



2.4.2. Ausfahrt Karby/B 203

Bilder 27 und 28 :Der Radfahrer ist verdeckt, Hinweise fehlen, das Vorfahrts -  
schild steht falsch.



2.4.3. Ausfahrt Fitness-Studio 4–Fun

Die Bilder 29 und 30 geben die Situation der "Wildwestausfahrt" beim Fitness-Studio 4–Fun wieder.



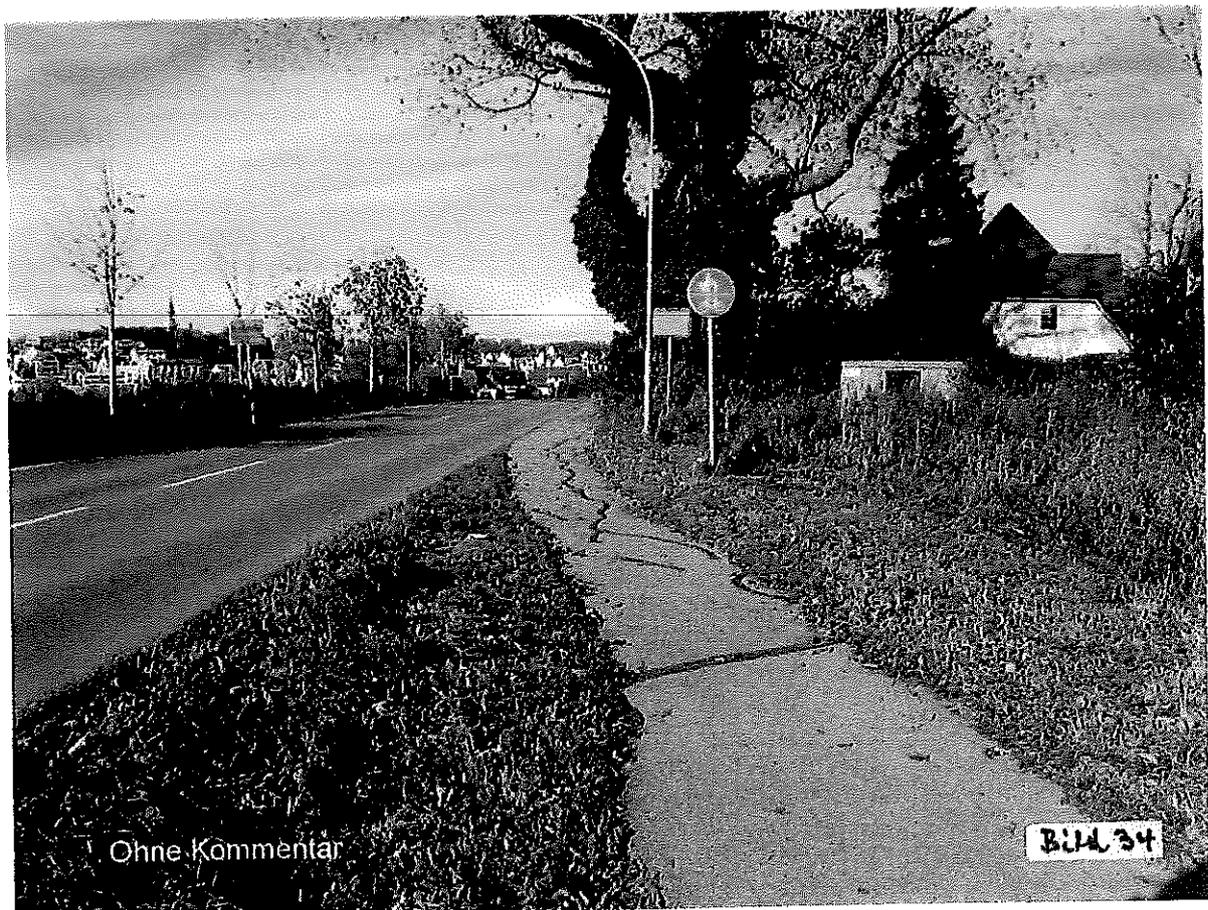
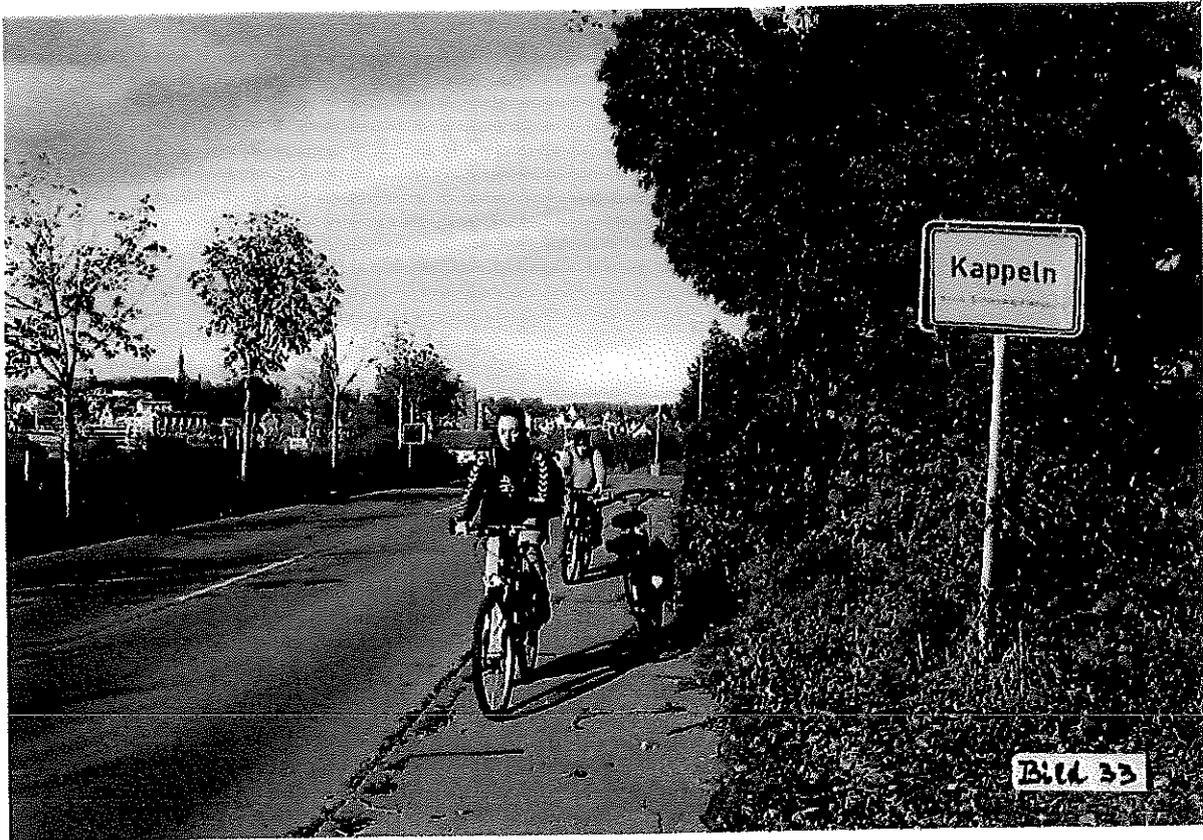
Ohne jede Bezeichnung, alles verdeckt

Die Bilder 31 und 32 zeigen unsere Vorschläge für eine bessere Kennzeichnung.



2.4.4. Eckernförder Straße ---- Jugendherberge

Auf dem Radweg selbst ist für die **Sicherheit die Breite ausschlaggebend**. Der Rad- und Fußweg verläuft direkt an der Straße. Die schmalste Stelle an der Hecke beträgt 1,30 m bis zur Fahrbahn. (Bilder 33 bis 38). Dieser Weg soll den gesamten Fuß- und Radverkehr von Kopperby und der Jugendherberge nach Kappeln aufnehmen. Die Bilder sprechen für sich.



Durch Zurückschneiden der Hecke und des Busches am Baum und die Verbreiterung des Rad- und Gehweges wird dieser Bereich sicherer.



Jugendherberge: Überqueren der Eckernförder Straße (Bild 37) .  
Die Markierungen müssen erneuert werden .



Im Bereich der Jugendherberge gibt es für die Überquerung der Eckernförder Straße  
keine Geschwindigkeitsbegrenzung! (Bild 38)



## 2.5. Tourismus und übergeordnete Radwege

Nach den neuen Vorschriften haben Radfahrer grundsätzlich Radwege zu benutzen (Bei Nichtbeachtung 40,-Euro Bußgeld) . Das bedeutet ,dass auch die Sport-Radler, die bisher die Straßen befuhren, nur noch auf Radwegen fahren dürfen .Falls die Radfahrer hier nicht dauernd in Fallen tappen sollen, sind folgende Konsequenzen zwingend :  
Eindeutige, auch für Ortsfremde **gut erkennbare Beschilderung** als Rad- oder Fußweg. Deutliche Trassenführung !

Die **Oberflächenbeschaffenheit** ist für Genuss- und Sportradler von entscheidender Bedeutung.

Beispiel Bild 39 : Kopperby – Ellerüher Weg

Wer hier mit einem Sportrad bei schnellerem Tempo auffährt, zerstört sein Rad . Buckelpisten wie in Bild 34 sind kein Spaß für Radler.

Der Ostseeküstenradweg\_ist einer der beliebtesten Radwanderwege in Deutschland. Da dieser im Bereich Ostseestraße, Weidefelder Weg und Straße zum Strand in der Saison auch die Radler, die zum Strand wollen, aufnehmen muss, ist er in diesen Bereichen **viel zu schmal** .

Wir hoffen, mit diesen Ausführungen dazu beizutragen, die Radwege in Kappeln **sicherer, klarer und einladender** zu machen. Das wäre ein wichtiger Schritt in die Zukunft.

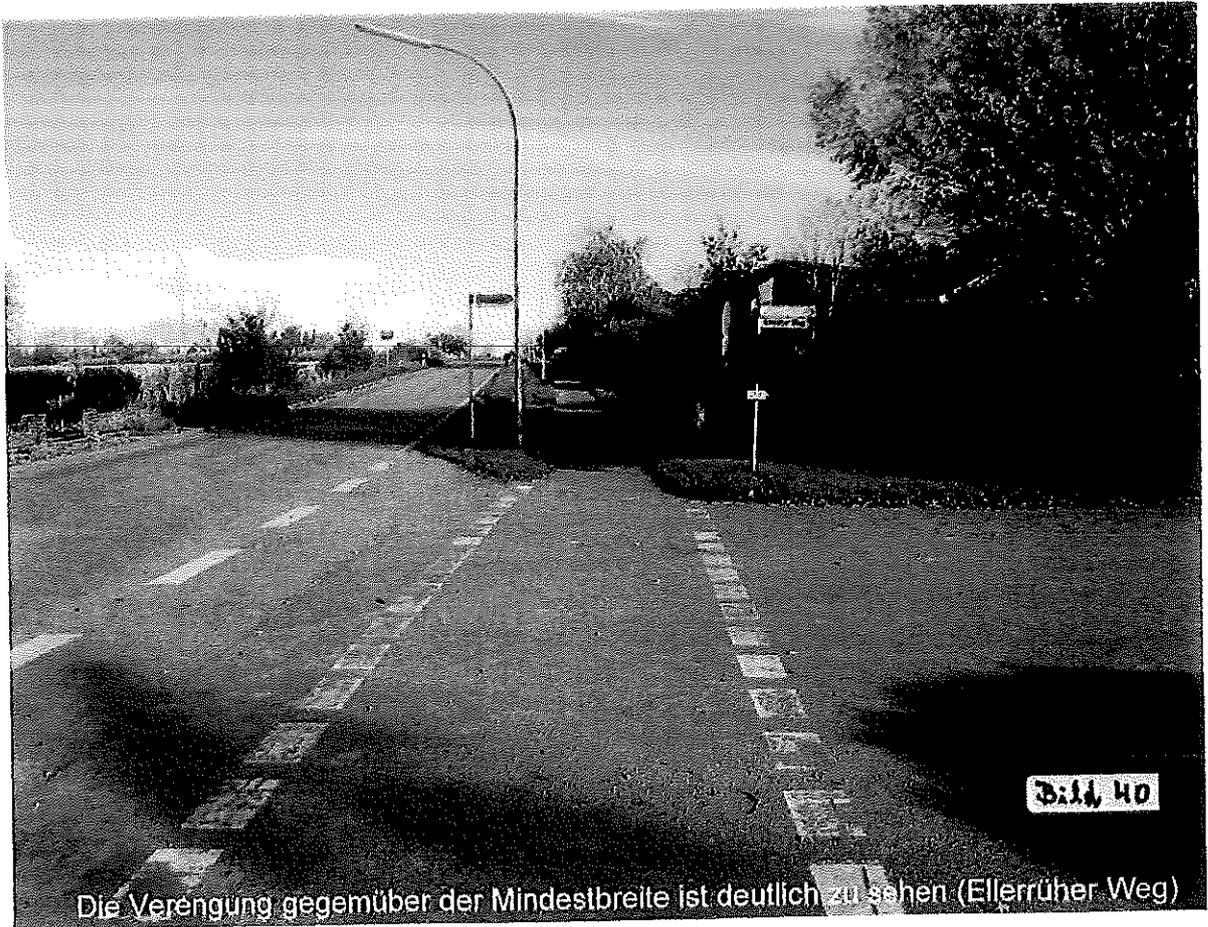
Für die IGU

Dieter Rackow und Wilhelm Busse



Auffahrt für Radfahrer auf ...

Bild 39



Die Verengung gegenüber der Mindestbreite ist deutlich zu sehen (Ellerrüher Weg)

**Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen**

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahr- bahn	zu Längs- parkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrecht- parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheits- raum <sup>1)</sup> : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheits- raum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m  0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Rad- weg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Rad- weg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m			
			1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

<sup>1)</sup> Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.