

Positionspapier - Mobilitätswende für Eckernförde

Bezug: Informations- und Beteiligungsveranstaltung "Masterplan Verkehrskonzept- Baustein Radverkehrskonzept" vom 22.11.2023

Grundlage / Zielstellung

Im Bauausschuss wurde am 04.05.2021 die Erstellung eines übergeordneten Verkehrskonzeptes mit den Bausteinen Parkraumkonzept, Radverkehrskonzept, Fußverkehr und Fußgängerzonen, Hauptverkehrsstraßen sowie untergeordnete Straßen beschlossen. Die erforderlichen Aufwendungen für die Planung hat der Rat am 17.06.2021 genehmigt. Für die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes im Bauausschuss 16.03.2021 werden folgende Ziele genannt:

- Die Ausrichtung des Verkehrskonzeptes soll die angestrebte Mobilitätswende als einen neuen Schwerpunkt aufnehmen und Wege zur Umsetzung aufzeigen. Ziel ist eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität.
- Der motorisierte Verkehr in die Innenstadt und der störende Durchgangsverkehr in einigen Wohngebieten werden durch geeignete Maßnahmen minimiert.
- Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr erhalten eine gleichrangige Gewichtung. Es ist beispielsweise ein Netz von „Radschnellwegen“ und Fahrradstraßen zu konzipieren, auch wenn der motorisierte Individualverkehr dadurch teilweise Einschränkungen hinnehmen muss.

Im Ergebnis soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Hier sind besonders die Schulwege zu nennen. Weiterhin wird durch eine Mobilitätswende der Klimaschutz voran gebracht, ohne die Mobilität einzuschränken.

Lösungsansätze - Grundprinzip der Maßnahmen

- Entflechtung: Verkehrsteilnehmer KfZ, Radfahrer, Fußgänger werden getrennt geführt um die Verkehrssicherheit und Akzeptanz für alle Teilnehmer zu erhöhen.
- Ringprinzip: Der motorisierte Verkehr wird im Idealfall von den Rändern zu den Zielen geführt. Eine Durchfahrt, z.B. durch Wohngebiete, erfolgt jedoch nicht. Dieses in vielen Bereichen angewandte Prinzip wird auf das Stadtgebiet ausgedehnt. Abkürzungen, z.B. verursacht durch die Gäste der Campingplätze quer durch die Innenstadt, werden unterbunden.
- Sicherheit Schulwege: Fahrräder erhalten ein eigenes Netz mit einer sicheren Anbindung der Schulen. Hier gilt ein Vorrang für Fahrradfahrer. KfZ sind hier nachgeordnet. Ausfallstraßen sind nicht geeignet ein Fahrradnetz mit hoher Akzeptanz aufzubauen.
- Anliegerstraßen: Ausweitung der Anliegerstraßen (Sackgasse).
- Vorfahrt gleichberechtigt: Der Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr wird an vielen Punkten in der Stadt durch Ampelanlagen unterbrochen und dadurch unsicher, langsam und unattraktiv. Hier sind für kritische Bereiche Brücken oder Tunnel erforderlich. Wenn diese Lösungen scheitern, sind geänderte Vorfahrtsregelung erforderlich (z.B. Querung Schulweg durch vorfahrtsberechtigten Fahrradschnellweg). Hierzu gehört auch die Abschaffung der „Bettelampeln“.

Nord (Borby)



Skizze

Ansätze:

- Ring Bundestraßen B76 und B 203. Erschließung der Ziele in Borby durch Stichstraßen (Riesebyer, Ostlandstr., Prinzenstr., ggf. Schleswiger Str. - rot).
- Durchfahrt in das südliche Stadtgebiet weitgehend einschränken. Hier wird der motorisierte Verkehr über die Bundestraße geführt.
- Z.B. Durchfahrt Vogelsang für KfZ schließen um den derzeitigen Abkürzungs-Durchgangsverkehr zu vermeiden. Zugang für Anwohner, Durchlass für Fahrrad, Fußgänger und ÖPNV. Ziel ist hier u.a. die Aufwertung der Borbyer Promenade.
- Anbindung Grasholz an den Fahrradschnellweg (derzeit ist die Anbindung per Fahrrad an die Innenstadt umständlich bzw. ungelöst).
- Mühlenberg: Der Gefahrenpunkt ist nicht zufriedenstellend lösbar, da hier der Platz schlicht nicht ausreicht um den beidseitigen Verkehr aller Teilnehmer aufzunehmen. Hier wird eine Einbahnstraße vorgeschlagen. Aufgrund der privaten Anfahrten der Feuerwehr wird die Fahrtrichtung von Borby in Richtung Süden vorgeschlagen. Der Vogelsang wird als Stichstraße für Anwohner vorgesehen (vergl. oben).
Im Zuge der Beruhigung der Reeperbahn, Vogelsang als Stichstraße und Mühlenberg als Einbahnstraße könnte die Vorfahrtsregelung neu überdacht werden. Z.B. Entfall der Ampelanlage, Prüfung eines Kreisverkehrs oder abknickende Vorfahrt.
- Ein Netz von Fahrradstraßen (grün) wird parallel zu den KfZ-Erschließungsstraßen geführt. Die Schulen (Punkte) werden dadurch sicher mit dem Fahrrad erreicht. Das Fahrradnetz ist mit der Innenstadt, aber ebenfalls mit den Schulen im übrigen Stadtgebiet verbunden.

Innenstadt



Skizze

Ansatz:

- Die Innenstadt ist für Einwohner und Gäste ein wichtiger Bereich zur Erholung, Einkaufen und Freizeitgestaltung. Aufgrund der „Insellage“ liegt es nahe, den KfZ Verkehr über die Bundesstraße 76 zu führen (wie bereits in den bestehenden Zielplanungen vorgesehen).
- Der KfZ Verkehr wird über Stichstraßen zu den Anwohnerparkplätzen bzw. Kundenparkplätzen geführt.
- Tagesgäste parken zukünftig an den Rändern der Stadt und werden per Shuttlebus oder Mietfahrrad in die Innenstadt bzw. zum Strand gefahren. Aufgrund der hohen Anzahl der Tagesgäste ist der Bau von Parkhäusern am Rand der Altstadt nicht zu finanzieren. Zudem steht der Platz für die notwendige Anzahl nicht zur Verfügung.
- Weitere Parkplätze können am Grünen Weg geschaffen werden. Diese dienen dann jedoch als Abstellmöglichkeit für Beschäftigte der Altstadt, Bewohner der Altstadt (Alternative zum öffentlichen Raum) sowie Kunden der Gewerbetreibenden. Eine Bewirtschaftung ist zur Finanzierung erforderlich. Notwendig sind allerdings gleichzeitig die bereits genannten Shuttleparkflächen an den Rändern der Stadt. Weiterhin ist es erforderlich den Parkdruck im Bereich der kostenfreien Parkflächen in den Randbereichen der Innenstadt durch die Ausweitung des Anwohnerparkens zu senken. Der ZOB sollte auf die westliche Seite der Bahnschienen verschoben werden, um die jetzige hochwertige Fläche für die zukünftige städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stellen zu können. Vorteil: Überregionaler ÖPNV besser angebunden, Regenschutz usw.
- Die Ausweisung der Anwohnerparkplätze hat nur teilweise verhindert, dass Gäste die Innenstadt auf der Suche nach Parkflächen oder einfach nur zur Besichtigung der Altstadt per PKW erkunden. Um die Attraktivität der Innenstadt zu sichern, ist hier eine grundsätzlich andere Lösung zu entwickeln. Dieser Punkt dient auch zur Sicherstellung der zukünftigen Frequenz für die Gewerbetreibenden. Nur eine attraktive Innenstadt kann die Umsätze in Konkurrenz zum Internet sichern.
- Problem Querung Fahrrad:
 - Brücke für den Fahrradschnellweg Bereich Pferdemarkt.
 - Brücke Kakabellenweg (Wohnmobilstellplatz) zur Kolonie Süderhake II. Ziel Anbindung Grasholz/Borby sowie Verbesserung Rundwanderweg Windebyer Noor.
 - Vorfahrt Fahrradschnellweg im Bereich Schulweg, Brücke Noorstr. (geplant).

Eckernförde Süd



Ansatz:

- Die südliche Innenstadt ist schwieriger nach dem „Ringprinzip“ umzugestalten im Vergleich zu Borby, da eine äußere Umfahrung nicht vorhanden ist. Die Querverbindungen zwischen den Ausfallstraßen sollten beruhigt werden. Die Querung ist für Fahrradfahrer zu lösen. Die derzeitigen Querungen für Fahrradfahrer der beiden Bundesstraßen sind als mangelhaft zu bezeichnen. Im Sinne der Schulwegsicherung sind hier andere Ansätze erforderlich.
- Wichtig ist die sichere Erschließung des Schulzentrums, der Sprottenschule und der Noorschule.
- Fahrradstraße 1: Domsland, Schiefkoppel, Stollbergring, Kakabellenweg, Innenstadt (Querung B 76 zu unsicher für Schüler, unattraktiv – Lösung erforderlich)
- Fahrradstraße 2: Auf der Höhe, Sehestedter Str., Querung über die öffentliche Grünfläche zur Preußerstraße – Brücke über die B 76