



Die bisherige Radverkehrsförderung genügt den angepassten Zielsetzungen nicht mehr. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur hin zu komfortableren, schnelleren Routen unter erhöhten Sicherheitsbedürfnissen ist erforderlich. Eine zentrale Grundlage für diesen Ausbau ist ein Zielnetz der Kieler Velorouten. Die Ratsversammlung hatte bereits am 16.02.2017 (Drs. 0058/2017) eine qualitative Aufwertung des Veloroutennetzes durch die Einführung von „Premiumrouten“ auf Grundlage von groben Korridoren beschlossen. Auf Basis dieses Beschlusses wurden in einer Detailuntersuchung im Green City Plan (Drs. 0716/2018) diese Korridore konkretisiert und hinsichtlich einer Umsetzbarkeit voruntersucht.

Im neuen Veloroutennetz 2035 (Anlage 1) wird daher die Netzkategorie „Premiumrouten“ in das bisherige Veloroutennetz integriert. Weiterhin wurden Erkenntnisse vom letztjährigen „Stadtradeln“ genutzt und in einer Karte, welche das Radverkehrsaufkommen abbildet, dargestellt. Es wird eine nutzungsorientierte Routenklassifizierung eingeführt. Außerdem wird die Weiterführungen der Velorouten in das Kieler Umland in Abstimmung mit dem Mobilitätsmanagement der KielRegion GmbH ergänzt (Drs. 1159/2020). Weitere Erläuterungen zur Herangehensweise können Anlage 2 entnommen werden.

Die Fortschreibung sieht daher die Velorouten der Netzkategorien Neben-, Haupt- und Premiumrouten vor:

- **Premiumrouten** (nummerierte/benannte/stadtweite Routen), > 4000 Rad/24 h  
autoarm, ampelarm, kreuzungsarm bzw. Bevorrechtigung
  - Beidrichtungsradwege 4 m + 2 m Gehweg (Regelquerschnitt),  
Fahrradstraßen ohne Kfz-Durchgangsverkehr,
  - Beleuchtung,
  - Wegweisung bzw. deutlich erkennbare Routenführung.
- **Hauptrouten** (Ergänzungsrouten/stärkere Nutzung), 2000 - 4000 Rad/24 h
  - u. a. gebaute Radwege, Markierungen, Fahrradstraßen,  
Tempo-30-Zonen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010),
  - Beleuchtung,
  - Wegweisung bzw. deutlich erkennbare Routenführung.
- **Nebenrouten** (Ergänzungsrouten/geringere Nutzung) < 2000 Rad/24 h
  - wie Hauptrouten aber ohne Wegweisung und Kenntlichmachung.
- **Regionale Routen**

Das Veloroutennetz 2035 dient neben der Darlegung des Zielnetzes 2035 sowohl der kurzfristig anstehenden Identifizierung der Arbeitsprioritäten zum Infrastrukturausbau (entsprechende Programme werden im Nachgang aufgeführt) als auch als Konzept, das bei anderen Planungen zu berücksichtigen ist (z. B. hochwertiges ÖPNV-System, Bebauungsplanverfahren oder bei anderen Planungen von Verkehrsräumen). Die Premiumrouten und Regionalen Routen dienen auch der Festlegung der Verbindungsfunktionsstufen II bis IV gemäß der RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Tabelle 9, Ausgabe 2008 mit Änderungen Mai 2015). So kann der Belang eines stadtweiten Netzes jenseits des jeweils betrachteten konkreten Raums transparent Einfluss in die Planung erhalten, ähnlich dem klassifizierten Straßennetz oder der Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzepte für die Ortsteile (Drs. 0519/2019).

### **Beteiligungen:**

Der Entwurf der Fortschreibung des Veloroutennetzes 2035 wurde im Mai 2021 allen Ortsbeiräten, anderen Beiräten und den Ratsfraktionen zur Stellungnahme übermittelt sowie am 09.06.2021 im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung vorgestellt und erläutert.

Für die Erstellung der finalen Fassung der Fortschreibung des Veloroutennetzes wurden alle Stellungnahmen der Ortsbeiräte sowie des Beirates für Menschen mit Behinderung berücksichtigt und zum Teil ins Veloroutennetz eingearbeitet. Außerdem wurden Erkenntnisse der derzeit laufenden Trassenstudie für das hochwertige ÖPNV-System (Drs. 1225/2019) eingearbeitet. Weitere Rückmeldungen der Ortsbeiräte, die sich nicht auf Netzveränderungen bezogen haben, wurden gesammelt und werden in den späteren Planungsphasen maßnahmenbezogen berücksichtigt. In Anlage 3 sind alle Rückmeldungen und Stellungnahmen zusammengestellt und kommentiert. Das Fahrradforum begleitete die Entwicklung des Veloroutennetzplanes 2035 fortlaufend. Am 25.08.2021 wurde die finale Fassung der Fortschreibung abschließend vorgestellt und zustimmend zu Kenntnis genommen.

### **Weiteres Vorgehen:**

Das fortgeschriebene Veloroutennetz hat einen Planungshorizont bis 2035. In diesem Zeitraum sollen die fehlenden Netzabschnitte schrittweise umgesetzt werden. Der Planungsstand der Velorouten ist sehr unterschiedlich. Einige Netzabschnitte sind derzeit im Bau wie z. B. Veloroute 10 am Holteinstadion, einige Abschnitte wie z. B. die Premiumradroute Werftstraße sind in der Entwurfsplanung und können ab 2022 umgesetzt werden. Es gibt jedoch auch einige Netzabschnitte, für die es zunächst Machbarkeitsuntersuchungen geben muss, da die Trasse noch nicht endgültig feststeht und insbesondere naturräumliche Belange gelöst werden müssen (u. a. Premiumrouten in den Kieler Süden, nach Elmschenshagen oder wichtige Abschnitte nördlich des Kanals - gestrichelte Abschnitte auf der Karte). Die Realisierung dieser Abschnitte werden daher aller Voraussicht nach eher gegen Ende des Planungshorizonts 2035 realisiert werden können. Andere Abschnitte sind deutlich schneller umsetzbar, da der vorhandene Straßenraum genutzt werden kann und durch die Umwandlung von Kfz-Fahrspuren Radverkehrsanlagen entstehen können (siehe Drs. 0515/2021: Umwandlung von Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs auf Grundlage Green City Plan und Climate Emergency sowie Priorisierung von Planungen). Prioritäten der Umsetzung sind darüber hinaus im Planungsprogramm Verkehrsentwicklungsplan 2021/22 (Drs. 0586/2021) und über das Programm Radverkehr (Sachstand zur Prioritätenliste 2019 ff.: Drs. 0267/2020) beschlossen.

Ergänzend zum vorliegenden Antrag der Verwaltung ist geplant, Anfang 2022 ein neues „Programm Radverkehr“ mit Maßnahmen für die kommenden 5 Jahre der Selbstverwaltung als Antrag der Verwaltung gesondert zum Beschluss vorzulegen. Darin soll auch dargestellt werden, wie mittels „Steckbriefe“ Premiumrouten kommuniziert und die Durchgängigkeit für Nutzer\*innen sichergestellt werden kann.

Neben der baulichen Umsetzung der Velorouten ist vorgesehen, die Velorouten im Straßenraum stärker sichtbar zu machen. Derzeit kennen die Kieler\*innen primär die Veloroute 10. Ziel ist es auch, die anderen Velorouten bekannt und den Verlauf kenntlich zu machen. Nach dem Vorbild der Veloroute 10 wird daher aktuell an einem „Corporate Design“ zur Kenntlichmachung der Velorouten mit Wegweisung, Beschilderung und Markierungen gearbeitet (Drs. 1158/2020). Erste Vorschläge sind der Anlage 2 zu entnehmen. Voraussichtlich im Frühjahr 2022 ist vorgesehen, das „Corporate Design“ für die Kenntlichmachung der Velorouten der Selbstverwaltung als Antrag der Verwaltung gesondert zum Beschluss vorzulegen und die Kenntlichmachung einer ersten Veloroute vorzunehmen. In Anlage 2 sind erste Ansätze dargestellt.

Die weitere Maßnahmenplanung von Velorouten ist als Prozess zu verstehen, in den neue Erkenntnisse bei der Routenführung Berücksichtigung finden müssen und der Spielraum von Regelwerken der Forschungsgesellschaft Straßenbau und Verkehr (RASt, H RSV, ERA) genutzt werden muss.

Eine Kopie dieses Antrags der Verwaltung erhalten alle Ortsbeiräte zur Kenntnis.

Um Zustimmung zum Antrag wird gebeten.

Doris Grondke  
Stadträtin

**Anlagen:**

Anlage 1: Fortschreibung Veloroutennetz 2035

Anlage 2: Erläuterungen zur Fortschreibung Veloroutennetz 2035

Anlage 3: Tabelle Stellungnahmen der Beiräte



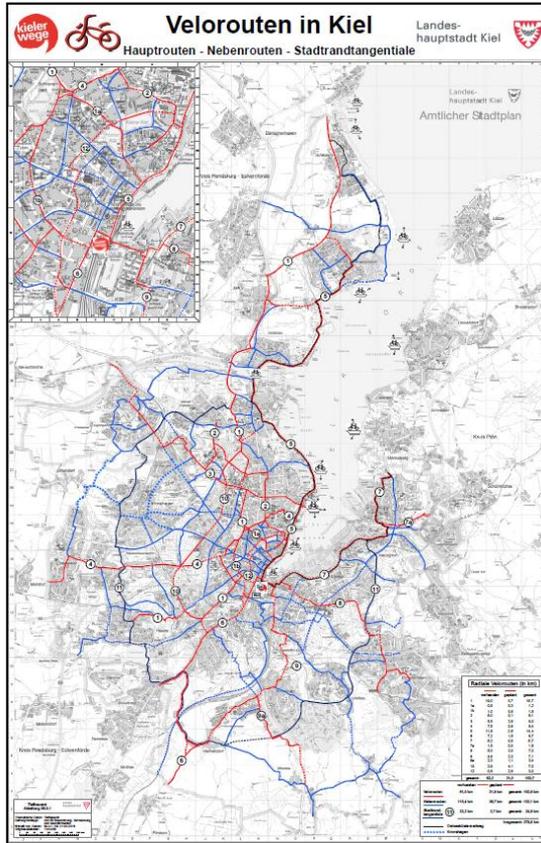
# Fortschreibung Veloroutennetz 2035



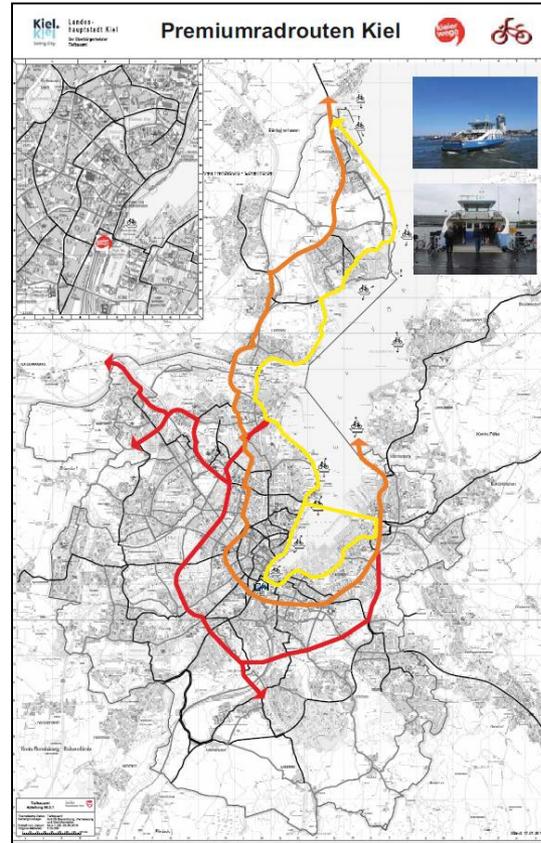
## Gliederung

- Erarbeitung des Veloroutennetzplans
- Vorgehen bei der Planung
- Kenntlichmachung der Premiumrouten
- Steckbriefe
- Ausblick

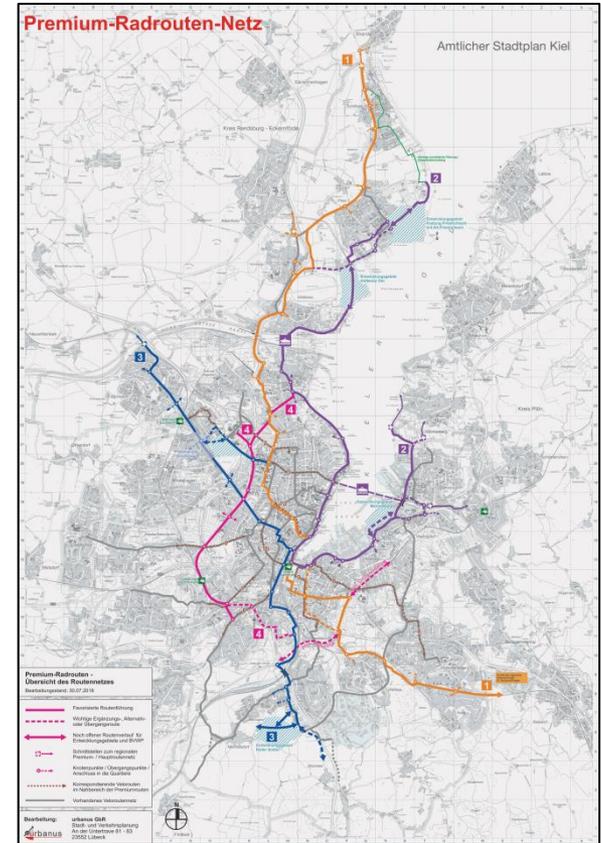
# Erarbeitung des Veloroutennetzplans Ausgangslage



(VEP 2008)



(Drs. 0058/2017)



(Detailuntersuchung Green City Plan)

## Erarbeitung des Veloroutennetzplans **Systematik der Fortschreibung**

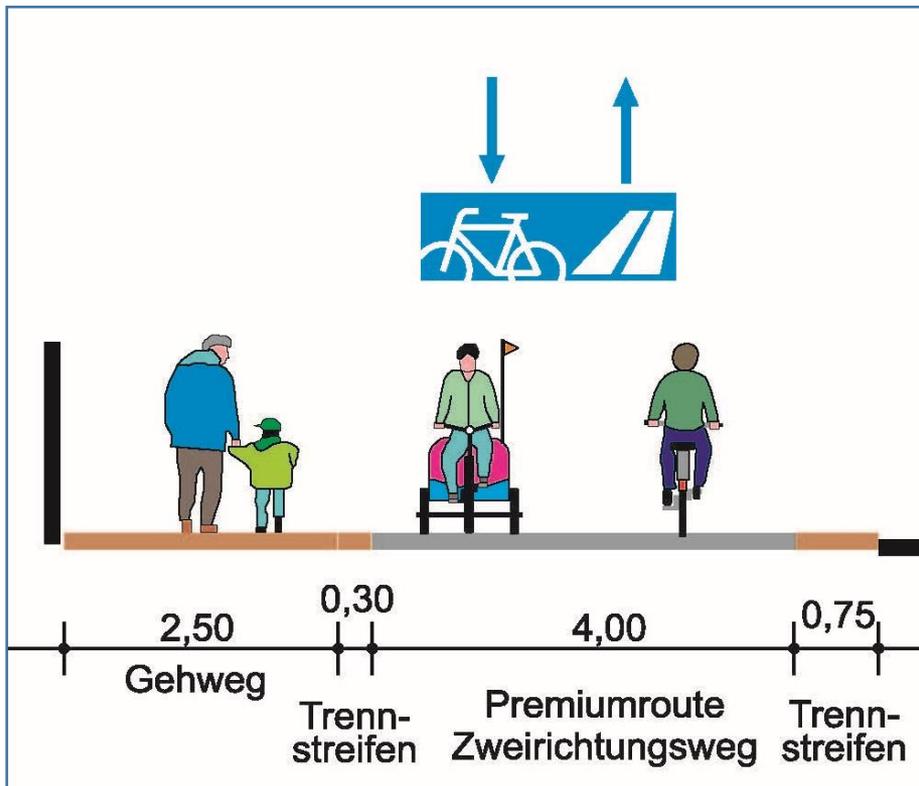
- **Neue Kategorie: Premiumradrouten**
- **Nutzungsorientierte Routenklassifizierung**
- **Erkenntnisse „Stadtradeln“**



**weitere Planung = Prozess!**

→ Berücksichtigung neuer Erkenntnisse

## Erarbeitung des Veloroutennetzplans **Neue Kategorie: Premiumradroute**



## Erarbeitung des Veloroutennetzplans

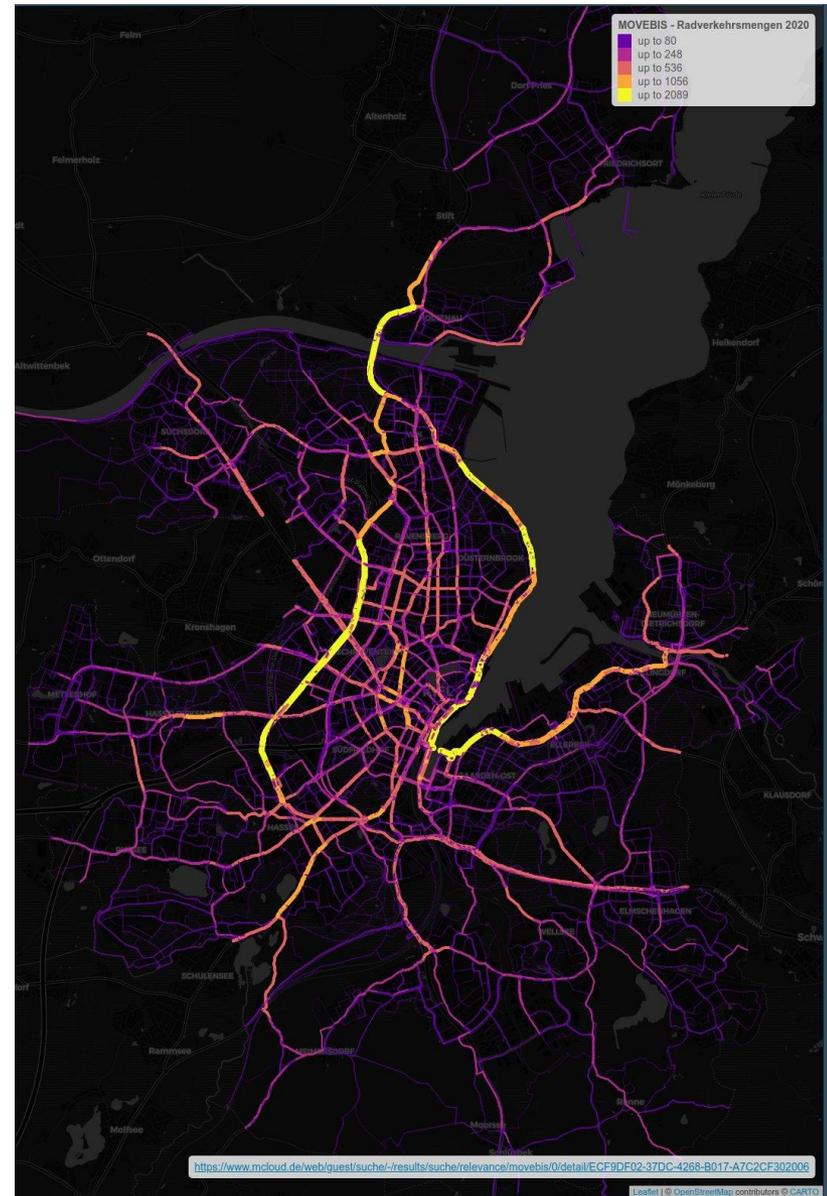
# Nutzungsorientierte Routenklassifizierung

- **Premiumradrouten** (nummeriert/benannt/stadtweite Routen)
  - > 4000 Rad/24h
  - autoarm, ampelarm, beleuchtet, kreuzungsarm bzw. Bevorrechtigung
  - Beidrichtungsradswege 4m + 2m Gehweg (Regelquerschnitt),  
Fahrradstraßen ohne Kfz-Durchgangsverkehr
  - Wegweisung bzw. deutlich erkennbare Routenführung
- **Hauptrouten** (Ergänzungsrouten/ stärkere Nutzung)
  - 2000-4000 Rad/24h
  - u.a. gebaute Radwege, Markierungen, Fahrradstraßen, beleuchtet, Tempo-30-Zonen (ERA)
  - Wegweisung bzw. deutlich erkennbare Routenführung
- **Nebenrouten** (Ergänzungsrouten/ geringere Nutzung)
  - < 2000 Rad/24h
  - keine Wegweisung

## Erarbeitung des Veloroutennetzplans **Erkenntnisse „Stadtradeln“**

### Beispiele:

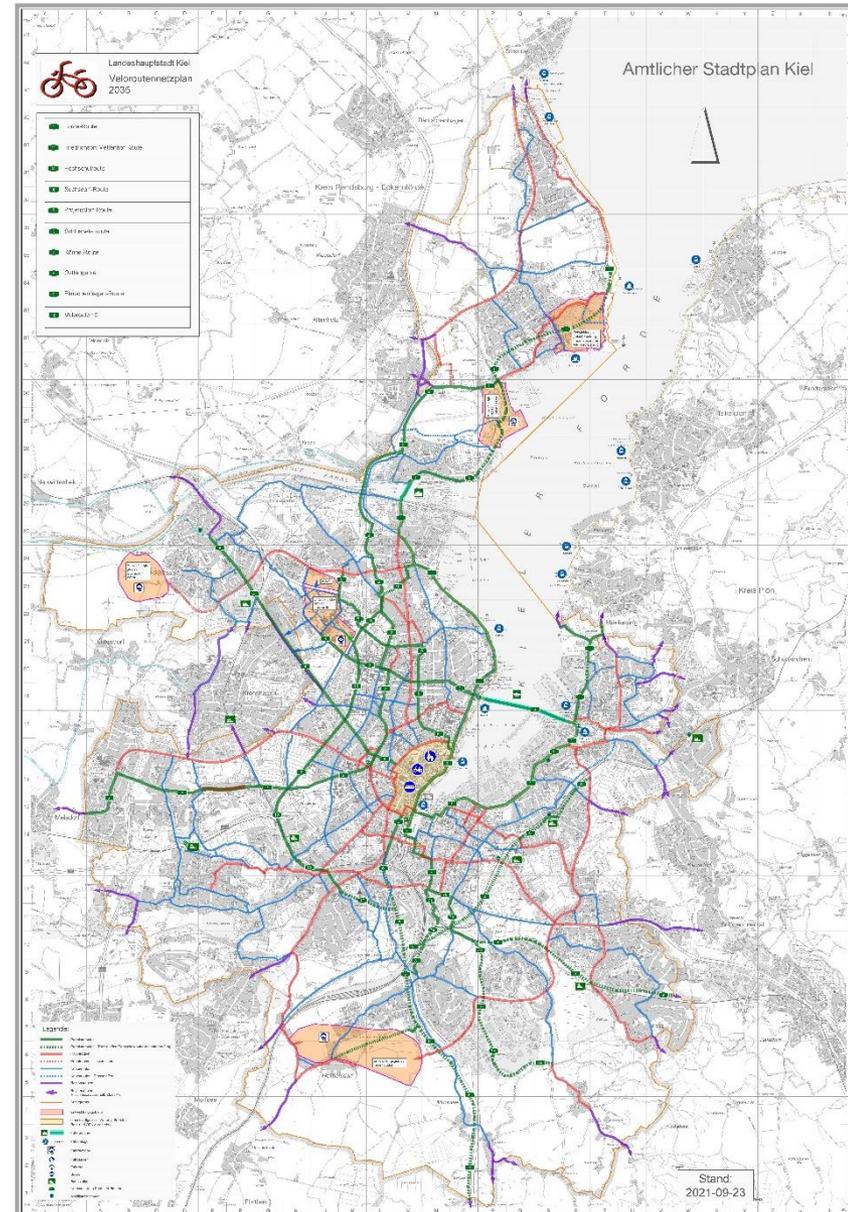
- Werftstraße + Schönberger Straße:  
Hauptroute wird zur  
Premiumradroute
- Holtenauer Straße wird zur  
Hauptroute
- Theodor-Heus-Ring oder Ostring  
werden zu Velorouten



# Erarbeitung des Veloroutennetzplans Finaler Entwurf

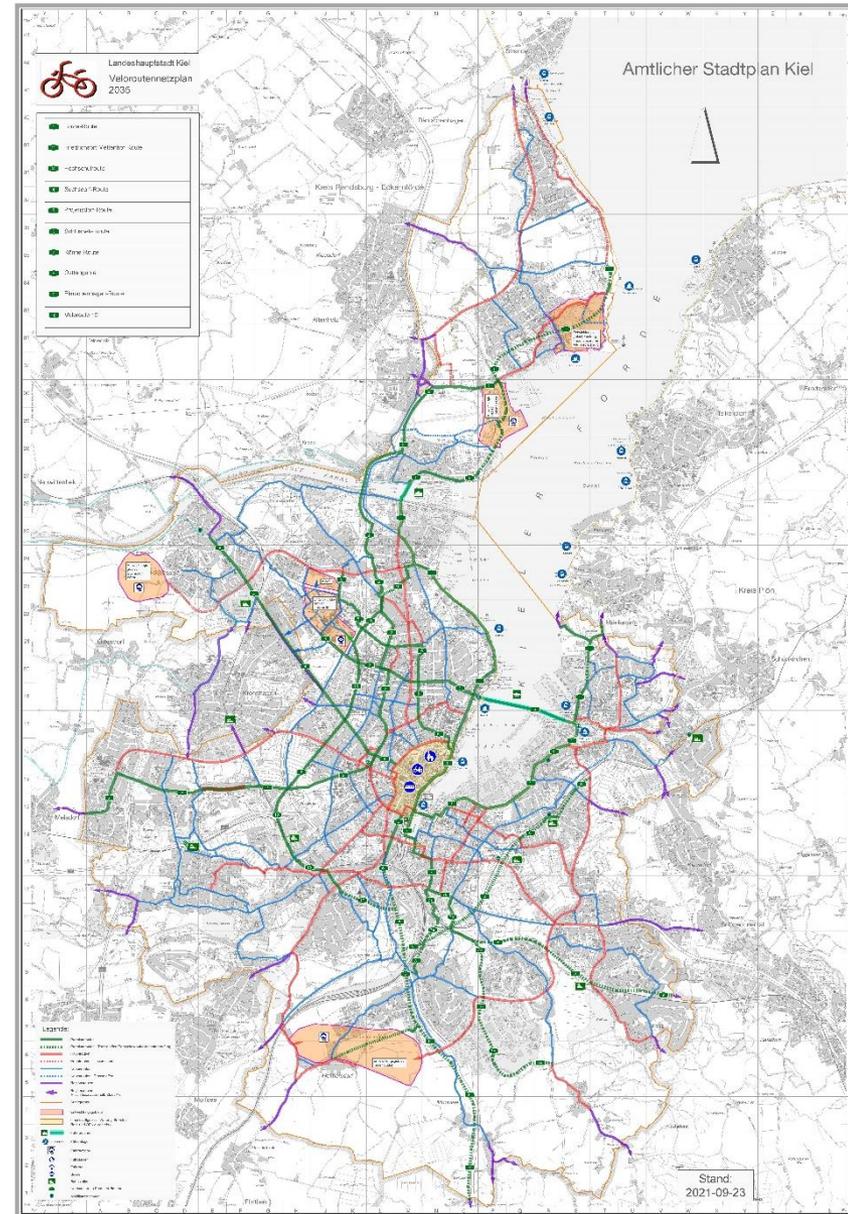
**Legende:**

-  Premiumrouten
-  Premiumrouten - Trasse offen/Perspektivroute/Variantenprüfung
-  Hauptrouten
-  Hauptrouten - Trasse offen
-  Nebenrouten
-  Nebenrouten - Trasse offen
-  Regionsrouten
-  Regionsrouten - Anschlüsse außerhalb Stadt Kiel
-  Stadtgrenze
-  Entwicklungsgebiete
-  Innenstadtgebiet - Vorrang für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr
-  Fahrradfahre
-  Fähranleger
-  Fahrradzone
-  Fußgänger
-  Fahrrad
-  Busse
-  Bahnstation
-  Nummerierung Premium-Routen
-  Mobilitätsstationen



# Erarbeitung des Veloroutennetzplans Finaler Entwurf

1	Förde-Route
2	Friedrichsort-Mettenhof-Route
3	Hochschulroute
4	Suchsdorf-Route
5	Projensdorf-Route
6	Schlüsbek-Route
7	Rönne-Route
8	Osttangente
9	Elmschenhagen-Route
10	Veloroute 10



# Weiteres Vorgehen Beteiligung der Ortsbeiräte

OBR-Rückmeldungen zur Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035  
(rot im Veloroutennetzplan übernommene Vorschläge)

OBR/Ortsfraktion	Zustimmung	Anregungen / konkrete Vorschläge	Stellungnahme der Verwaltung	Weitere Vorschläge z.B. laufende Trassenstudie Hochwertiges ÖPNV-System
Welling / Kronburg / Möme	grundsätzliche Zustimmung	Bei Planungen für Veloroute 7 soll Bahntrasse für eine Stadtbahnbindung bleiben	als offene Trasse im Veloroutennetzplan vorgesehen Führung noch nicht festgelegt; Trassenführung für höherwertiges ÖPNV noch offen	
Klosterdorf / Mooren	grundsätzliche Zustimmung	1. Im Keller Süden: Verbindung der Velorouten an bestehende Bahntrasse, jedoch nicht anstelle einer Bahntrasse 2. Bei Inbetriebnahme 03.06.2021: erstmalig komplett vollstg. Fahrradzone im neuen Stadtteil 3. Zur Beurteilung der Auswirkungen einer Fahrradrouten auf den neuen Stadtteil → Förderung der folgenden Verbindungsmöglichkeiten Zusammenbau	als offene Trasse im Veloroutennetzplan vorgesehen Führung noch nicht festgelegt; Trassenführung für höherwertiges ÖPNV noch offen	
Steinbek-Friedenshof	einmündige Zustimmung	ohne Anmerkungen	Frage der Ausführung, wird in der Planung berücksichtigt	
Basium	grundsätzliche Zustimmung	besonders Unfallrisiko beachten (Absicherung, da hohe Geschwindigkeit im unversicherten Bereich der Werfstraße (bei Abzweigung Werfstraße)	Frage der Ausführung, wird in der Planung berücksichtigt	Wegen Vorschlägen der derzeit laufenden Trassenstudie für das hochwertige ÖPNV-System, wird die Haupttrasse von der Bismarckstraße in die Kaiserstraße verlegt
Bevernberg / Brunssell / Döberitz	einmündige Zustimmung	1. Eritisch: Führung einer Premium-Lösung Haupttrasse parallel zur Vorfahrt Tram/BNF Trasse (Döhrenstr., Jüdel-Höftener Str.) 2. zukünftige Haupttrassen: besser als Fahrradtrassen ausweisen, z.B. bei Halbfahrten, Haupttrasse, Schwereweg (Vorfahrt gegenüber Fahrradtrasse bei Schwereweg) 3. Bewertung der Premiumroute 3 gegen übergeordneten Straßen (Gehradstr. bis Blücherplatz) 4. Haupttrasse alternativer oder zusätzlich auf Inoper Weg zur Haupttrasse in Südl. Halbfahrtstr. (von Kreuzung Höftener Str. bis Lessingplatz) 5. durchgehende Führung Nebenroute in Schwerburger Str. (von Velio 10 bis Felderstr. statt Frauenstr.) 6. südliche Halbfahrt soll keine Nebenroute werden 7. Anpassung Straßenoberfläche Aufgestaltung als Haus- oder Nebenroute (z.B. Grasenauer, Einmündung Wrangeistr.), Nebenroute: Reventinenerstr. (bis Ende Buschvorhof), Hochstraße	als Hinweis aufgenommen und wird als Aspekt der Auftragsplanung gesehen 1. Nahtstelle bereits Fahrradstraße, Prüfung von Nahtstelle und Schwereweg 2. Kreuzung der Premiumroute 3 und 5 → für Kreuzung von Premiumroute keine Standstillung vorhanden → voraussichtlich zusätzlich abgeleitet: Höhe des Radfahrers zu Fußwegen 3. Vorschlag aufgenommen: Kreuzung Weg vom Gardeplatz bis Mischel Platz als Nebenroute 4. Vorschlag wird übernommen 5. Vorschlag wird übernommen 6. Detailvorschläge werden in die weitere Bearbeitung aufgenommen (Standstillen? Platz für konkrete Maßnahmen und Führung der Vorschläge)	1. Die höherwertige Straße wird auch bei sonstiger Führung des hochwertigen ÖPNV-Systems wegen einer stärkeren Auslastung des Haupttrasse von der Velio bei dem Deckplatz vorgesehen
DIERFARTEN	grundsätzliche Zustimmung	1. Prüfung auf erforderliche Radknoten links und rechts der Straße oder Zweitspuranlage auf einer Seite → rechter Orientierung 2. Zweitspuranlage nur bei Premiumstraßen, da keine "ruhige" Seitenzone vorhanden 3. Haupt- sowie Nebenroute folgen orientiert und stehen in derselben Regel wie Autostrassen und bekommen dementsprechend auf beiden Straßenseiten eine Spur rechts der Haupttrasse (Zustimmung zu Verkehrszeichen auf Schildern, Aufhängen Schilder auf Fahrbahnmarkierung)	1. Vorschläge werden im Rahmen der konkreten Realisierungsplanung berücksichtigt	
Wii	keine Rückmeldung			
Duchsdorf	einmündige Zustimmung			
Klosterdorf	keine Rückmeldung			
Brinckshagen / Bögel	eswennmündige Zustimmung			
Elberke / Ahrlingdorf	einmündige Zustimmung	1. mit der Bitte um Beteiligung regelmäßige Informationen bei Lokale-Ortsbeiräten		

betraf für Menschen mit Behinderung		1. Steigende Anzahl Fahrradfahrer: z.B. Vorfahrt geben (z.B. über, die das primär für Fußgänger gedacht waren) 2. Bitte um Berücksichtigung der Einbindung von Querungsbänken von Premiumstraßen 3. Bitte um Aussprache gegen Firmenmodelle, die mit Zustellung im Nebenbereich werden bzw. Festlegung von Bereichen, in denen abgeholt werden darf 4. Forderung (Kostenschlüssel) und einer Maßnahme von Fallsteinen mit hohen Masse und Gewichtigkeit, automatische Bremsung der Geschwindigkeit in bestimmten Zonen 5. Wenn Einrichtungen nur Barrieren bei Umkleizubereichen 6. Erhalt der Parkplätze z.B. vor Schulen, Physiotherapeuten, Spezialkassen, Ämtern	1. Haupttrasse absichts der Welling über Straße Am Welling 2. Einbindung des Betretes wird angepasst 3. wird zukünftig gesammelt 4. wird zukünftig gesammelt, keine	
Hause / Welling	grundsätzliche Zustimmung	1. Absicherung der Route/Führung durch Vorfahrt Gehölz 2. Fortsetzung der Velo 10 südlich der Kreuzung Wulfbrück / Winterbecker Weg / Randburger Landstraße bei Abzweigung zu zukünftige Veloroute 6 → Vorfahrt-Gehölz (gegen F. neuer Berg) 3. Ausweitung der Hefeländerstraße als Nebenroute unabhängig von Hauptführung der Veloroute 10 aufgrund eines hohen verbleibenden Charakters (z.B. durch Bereich: Hamburger Chaussee und Schwalben am Winterbecker Weg, RWG) 4. Hinweis: Radverkehrsanlage Wulfbrück nicht abzusehen	1. Prüfung der Route/Führung durch Vorfahrt Gehölz als offene Trasse, final Route/Führung wird zu späterem Zeitpunkt mit dem Örtlichbeirat 2. Prüfung der Bitte bei Ausführungsplanung 3. Fortsetzung über Aus- und Umbau der Hefeländerstraße vorgesehen 4. Hinweis: Radverkehrsanlage Wulfbrück nicht abzusehen	1. Prüfung des Umfanges in den weiteren
Russen / Himmern / Dem Ohlen	einmündige Zustimmung	1. Umwidmung Raddeckamp und Sarcobell in Fahrradstraßen 2. Durchbau im Staudenkamp in der Örtlichbeirat, Hause 3. Verbesserung Führung Randburger Landstraße	1. Prüfung der Hinweise 2. Prüfung der Hinweise	
Schillsee	einmündige Zustimmung	1. Bitte um Verknüpfung der bei Friedlandstr. verlaufenden Premiumroute nach Schillsee 2. Route soll im Weststrasse verlaufen, besser als Anfangs an der Friedlandstr. 3. "Rote" Schillsee Straße → Verbleib, alte Schillsee Straße entlang am Gröben Berg, durch den Tunnel, woher Schillsee Straße bis Tempel	1. Haupttrassenabschnitt bei Schillsee vorgesehen 2. ist so vorgesehen 3. Prüfung im Rahmen der weiteren Planungsschritte	
Örtlichbeirat / Hasel-Deilsdam	einmündige Zustimmung	1. Bitte um Führung der Veloroute in der Buchhofstraße entlang, dass sie nicht den Weg über der Inhof suggeriert 2. Prüfung Haupttrasse als Nebenroute 3. Möllingstraße als Nebenroute, besser über als	1. wird im Rahmen weiterer Planungsschritte berücksichtigt 2. Vorschlag wird übernommen 3. Auszustand von Neben- und Haupttrassen ist beachtlich	
Mitte	einmündige Zustimmung mit zwei Einbußen			
Postenau	einmündige Zustimmung			
Hies / Friedlandstr.	einmündige Zustimmung	Die OBR-Mitglieder beschließen einmündig, dass die bisher geäußerten Wünsche weitergehen		
Reumünen- Dierschdorf / Oberdorf	einmündige Zustimmung	1. Vorschlag gegen die Asphaltierung des Specken	1. wird im Rahmen weiterer Planungsschritte berücksichtigt	

## Weiteres Vorgehen für die Planung

### weitere Planung = Prozess!

- Berücksichtigung neuer Erkenntnisse auch bei der Routenführung
- Regelstandard für Premiumradrouten: 4m + 2m
- Spielraum durch Regelwerke (FGSV: RAST, H RSV, ERA in Bearbeitung)

# Planung: Veloroutennetz mit Premiumstandard



# Kennzeichnmachung der Premiumrouten

## Basics: Corporate Design/Zielgruppenansprache

### Namensgebung



Die Unterzeile der jeweiligen Veloroute wird aus den Start-/Endpunkten und wichtigen Orientierungspunkten oder zusätzlichen Ortsteilen gebildet.  
(Anlehnung an das bereits gelernte System vom ÖPNV)

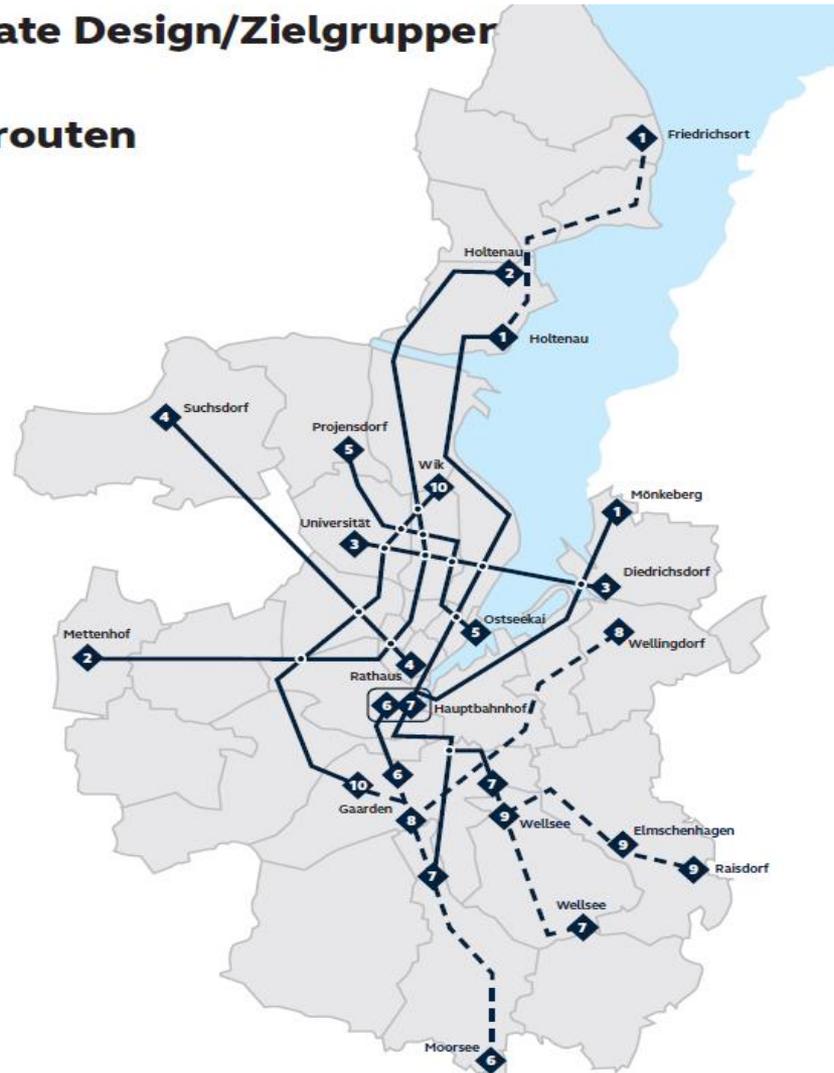
Farbgebung und Form zeigt Premiumqualität, muss gelernt werden.

Entscheidung  
gesonderter Beschluss

# Kennlichmachung der Premiumrouten

Basics: Corporate Design/Zielgrupper

Netz  
Premium Velorouten



Entscheidung  
gesonderter Beschluss

## Kennzeichnung der Premiumrouten

**VELOROUTE 1**  
Friedrichsort – Hauptbahnhof – Mönkeberg

**VELOROUTE 2**  
Holtenua – Wik – Wilhelmplatz – Mettenhof

**VELOROUTE 3**  
Universität – Schwentinefähre – Dietrichsdorf

**VELOROUTE 4**  
Rathaus – Kronshagen – Suchsdorf

**VELOROUTE 5**  
Ostseekai – Blücherplatz – Projensdorf

**VELOROUTE 6**  
Hauptbahnhof – Kronsburg – Moorsee

**VELOROUTE 7**  
Hauptbahnhof – Schwimmbad – Wellsee

**VELOROUTE 8**  
Gaarden – Ellerbek – Wellingdorf

**VELOROUTE 9**  
Wellsee – Elmschenhagen – Ralsdorf

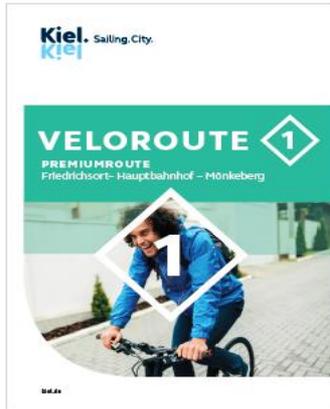
**VELOROUTE 10**  
Gaarden – Universität/KITZ – Holstein-Stadion/Wik

Entscheidung  
gesonderter Beschluss

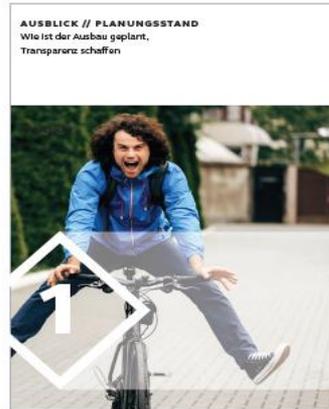
# Steckbriefe

**Grobkonzept:** Flyer DIN A5 geschlossen/offen DIN A3

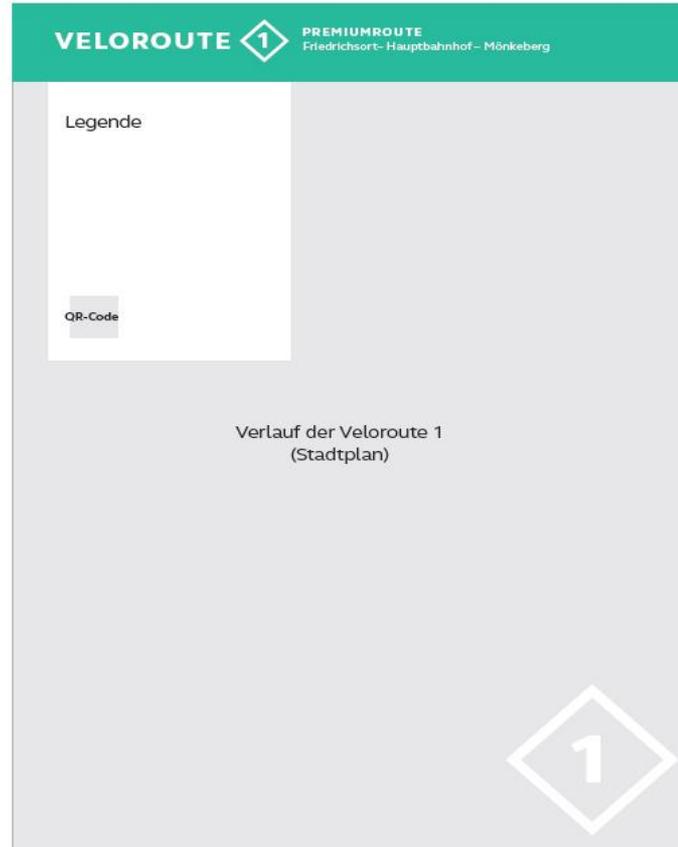
TITEL



RÜCKSEITE



FLYER OFFEN // DIN A3



FLYER OFFEN // SEITE 1 UND 2

Entscheidung  
gesonderter Beschluss

# Steckbriefe

**Grobkonzept:** Inhalte aus Flyer DIN A5 können als Postkarte „ausgespielt“ werden.



POSTKARTE  
VORDERSEITE



POSTKARTE  
RÜCKSEITE

Entscheidung  
gesonderter Beschluss

# Steckbriefe

## Basics: Öffentlichkeitsarbeit

Neben der klassischen Orientierung und Wegführung der Velorouten im öffentlichen Raum wird die Einführung der Veloroute mit kommunikativen Mitteln begleitet.

### Ziele der Kommunikation

- Transparenz in Planungsprozesse schaffen
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen
- Begeisterung für den Radverkehr erzeugen

Ein Baustein für die Öffentlichkeitsarbeit ist die Entwicklung von Steckbriefen, ein crossmedialer Ansatz wird hierbei verfolgt (QR-Code schafft Verbindung zwischen den Medien).

Beispiel:

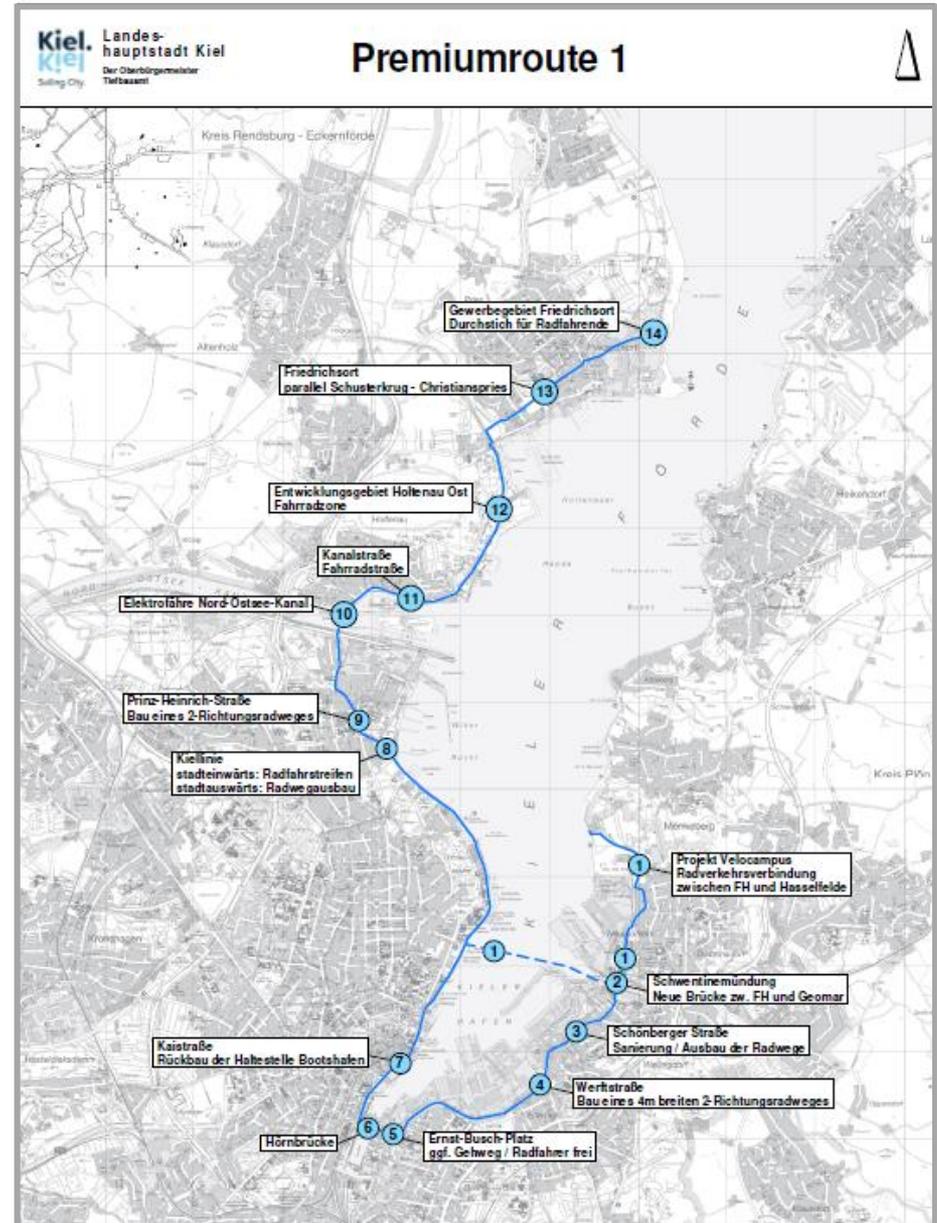
Die Steckbriefe werden als Printmedium verteilt und als Download auf der Internetseite zur Verfügung gestellt. Kurzfilme pro Veloroute greifen die Inhalte der Steckbriefe auf. Nach dem Prinzip des Storytellings erhält jede Veloroute ein „Gesicht“, beispielsweise könnte eine Kampagne mit Testimonials ergänzt werden.

Entscheidung  
gesonderter Beschluss

# Steckbrief Förde-Route

siehe Geschäftliche Mitteilung  
Dezember 2020  
„Premiumroute 1“

Drs. 1070/2020



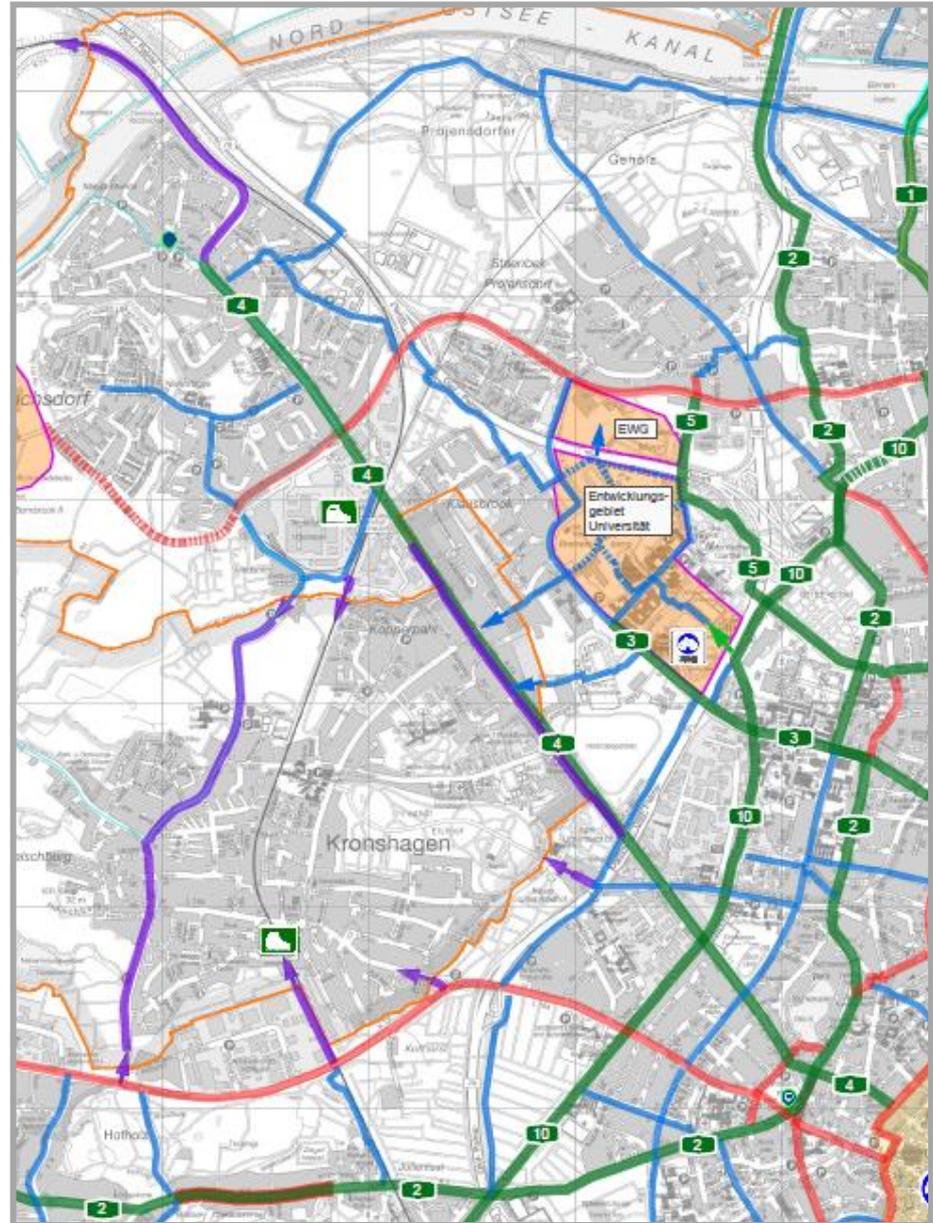
## Suchsdorf-Route Veloroute 4

**Fahrradstraße Waisenhofstraße**  
in Bauvorbereitung, Fertigstellung im  
Herbst 22

**Fahrradstraße Jungfernstieg**  
im Bau, Fertigstellung Herbst 22

**Eckernförder Straße**  
Ausbau und Ertüchtigung der Radwege  
(beidseitig 3m Breite) zw. Westring und  
Gutenbergstraße/Holzoppelweg,  
im Bau, Fertigstellung in 21

**Ausblick:**  
**Eckernförder Straße**  
ab B76, Prüfung bezüglich der  
Umwandlung der rechten  
Richtungsfahrbahnen



## Ausblick

- Konkretisierung Kenntlichmachung der Velorouten mit Umsetzungsbeispiel
- Erstellung der Steckbriefe für die Premiumradrouten mit Maßnahmenpriorisierung
- Laufend: Bauliche Umsetzung der Maßnahmen aktuell u.a. Jungfernstieg, Veloroute 10 am Holsteinstadion

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit



**Informationen zu Bildrechten**

Christian Stamer

Harald Schwind

Neue Koordinaten

OBR-Rückmeldungen zur Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035  
 (rot: im Veloroutennetzplan übernommene Vorschläge)

OBR/Ratsfraktion	Zustimmung	Anregungen / konkrete Vorschläge	Stellungnahme der Verwaltung	Weitere Vorschläge z.B. laufende Trassenstudie Hochwertiges ÖPNV-System
Wellsee / Kronsburg / Rönne	grundsätzliche Zustimmung	x Bei Planungen für Veloroute 7 soll Bahntrasse für eine Stadtbahnbindung bleiben	x als offene Trasse im Veloroutennetzplan vorgesehen (Führung noch nicht festgelegt); Trassenfindung für hochwertigen ÖPNV noch offen	
Meimersdorf / Moorsee	grundsätzliche Zustimmung	x Im Kieler Süden: Anbindung der Velorouten an bestehende Bahntrassen, jedoch nicht anstelle einer Bahntrasse x Bei Infoveranstaltung am 09.06.2021: erstmalig Kenntnis von gepl. Fahrradzone im neuen Stadtteil x Zur Beurteilung der Auswirkungen einer Fahrradzone auf den neuen Stadtteil --> Forderung der frühzeitigen Einbindung und engeren Zusammenarbeit	x als offene Trasse im Veloroutennetzplan vorgesehen (Führung noch nicht festgelegt); Trassenfindung für hochwertigen ÖPNV noch offen	
Steenbek-Projensdorf	einstimmige Zustimmung	x ohne Anmerkungen		
Gaarden	grundsätzliche Zustimmung	x besondere Unfallprävention erbeten (Absicherung), da hohe Geschwindigkeit im unteren Bereich der Werftstraße (steiler Abschnitt Kieler Straße)	x Frage der Ausführung, wird in der Planung berücksichtigt	x Wegen Vorschlägen der derzeit laufenden Trassenstudie für das Hochwertige ÖPNV-System, wird die Hauptroute von der Elisabethstraße in die Kaiserstraße verlegt.
Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook		x kritisch: Führung einer Premium- bzw. Hauptroute parallel zur künftigen Tram/BRT-Trasse (Olshausenstr. / südl. Holtenauer Str.) x zukünftige Hauptrouten bereits jetzt als Fahrradstraßen ausweisen, z.B. Neufeldstr., Niebuhrstr., Schwanenweg (Verlängerung der Fahrradstraße bis Schwesterngang)  x Bevorrechtigung der Premiumroute 5 gegenüber querenden Straßen (Gerhardstr. bis Blücherplatz)  x Hauptroute alternativ oder zusätzlich auf Knooper Weg zur Hauptroute in südl. Holtenauer Str. (von Kreuzung Holtenauer Str. bis Lessingplatz)  x durchgehende Führung Nebenroute in Schauenburgerstr. (von Velo 10 bis Feldstr.; statt Krausstr.)  x südliche Kiellinie soll keine Nebenroute werden  x Anpassung Straßenbelag bei Ausgestaltung als Haupt- oder Nebenroute insb.: Gneisenastr. (Eismündung Wrangelstr.), Niebuhrstr., Reventouallee (östliches Ende/Busschleife), Yorkstraße	x als Hinweis aufgenommen und wird als Aspekt der Ausführungsplanung gesehen  x Neufeldstraße bereits Fahrradstraße, Prüfung von Niebuhrstraße und Schwanenweg  x Kreuzung der Premiumrouten 3 und 5 --> für Kreuzung von Premiumrouten keine Standardlösung vorhanden --> voraussichtlich ausschlaggebend: Höhe des Radfahrendenaufkommens x Vorschlag aufgenommen: Knooper Weg vom Exerzierplatz bis Minetti-Platz als Nebenroute  x Vorschlag wird übernommen  x Vorschlag wird übernommen  x Detailvorschläge werden in die weitere Bearbeitung aufgenommen (in "Steckbriefen": Platz für konkrete Baumaßnahmen und Prüfung der Vorschläge)	x Die Holtenauer Straße wird auch bei paralleler Führung des Hochwertigen ÖPNV-Systems wegen erwarteter starker Radverkehrsnutzung als Hauptroute von der Wik bis zum Dreiecksplatz vorgesehen.
DIE FRAKTION	grundsätzliche Zustimmung	x Festlegung auf entweder zwei Radspuren links und rechts der Straße oder Zweispurradwege auf einer Seite --> leichtere Orientierung x Zweispurradwege nur bei Premiumradrouten, da keine "richtige" Straßenseite vorhanden x Haupt- sowie Nebenrouten folgen stringent und stadtweit denselben Regeln wie Autostraßen und bekommen dementsprechend auf beiden Straßenseiten eine Spur rechts der Autospur x Als Ergänzung zu Verkehrszeichen auf Schildern, Aufbringen selbiger auf Fahrbahnbelag	x Vorschläge werden im Rahmen der konkreten Routenplanungen berücksichtigt	
Wik	keine Rückmeldung			
Suchsdorf	einstimmige Zustimmung			
Mettenhof	keine Rückmeldung			
Elmschenhagen/ Kroog	einvernehmlich begrüßt			
Ellerbek/ Wellingdorf	einstimmige Zustimmung	x mit der Bitte um Beteiligung regelmäßige Information bei konkreten Maßnahmen		

Beirat für Menschen mit Behinderung		<p>x Steigende Anzahl Fahrradfahrender z.B. Wellsee (in Bereichen, die zuvor primär für zu Fußgehende gedacht waren)</p> <p>x Bitte um Einbindung in Entwicklung von Querungshilfen von Premiumrouten</p> <p>x Bitte um Aussprache gegen Firmenmodelle, die mit Zustellung in Rekordzeit werben bzw Festlegung von Bezirken, in denen beliefert werden darf</p> <p>x Forderung Kennzeichnungspflicht und einer Haftpflicht von Fahrrädern mit hoher Masse und Geschwindigkeit; automatische Drosselung der Geschwindigkeit in bestimmten Zonen</p> <p>x keine Errichtung neuer Barrieren bei Umbau zu Velorouten</p> <p>x Erhalt Parkplätze z.B. vor Ärzten, Physiotherapeuten, Spezialgeschäfte, Ämter</p> <p>x Kiellinie: Sorge um Vergrämung schwacher Verkehrsteilnehmender durch aggressive Radfahrende</p>	<p>x Hauptroute abseits des Wellsees über Straße Am Wellsee</p> <p>x Einbindung des Beirates wird zugesagt</p> <p>x wird zur Kenntnis genommen</p> <p>x wird zur Kenntnis genommen. Keine</p> <p>x Ziel: Das Ziel ist ein barrierefreier bzw -armer Ausbau von Velorouten.</p> <p>x Erhalt der Parkplätze, wo dies möglich ist; durch Stärkung des ÖPNV keine Notwendigkeit für privaten PKW; gleichzeitige Verkürzung der Fahrzeit mit ÖPNV und zukünftig hochwertigem ÖV; Fahrzeiten für MIV können sich verlängern</p> <p>x <b>südliche Kiellinie wird als Nebenroute aus Planung entfernt</b></p>	
Hassee / Vieburg	grundsätzliche Zustimmung	<p>x Ablehnung der Routenführung durch Vieburger Gehölz</p> <p>x Fortsetzung der Velo 10 (südöstlich der Kreuzung Wulfsbrook / Winterbeker Weg / Rendsburger Landstraße bis Anbindung an zukünftige Veloroute 6 --&gt; Von-der-Goltz-Allee (Bedarf: neuer Belag)</p> <p>x Ausweisung der Helgolandstraße als Fahrradstraße und abhängig von Weiterführung der Veloroute 10 aufgrund eines hohen verbindenden Charakters (Siedlungsbereich Hamburger Chaussee und Schulen am Winterbecker Weg, REWE)</p> <p>x Hinweis: Radverkehrsanlage Wulfsbrook nicht akzeptabel</p>	<p>x Routenführung durch Vieburger Gehölz als offene Trasse, finale Routenführung wird zu späterem Zeitpunkt mit dem OBR diskutiert</p> <p>x Prüfung der Bitte bei Ausführungsplanung</p> <p>x fahrradgerechter Aus- und Umbau der Helgolandstraße vorgesehen</p> <p>x Prüfung des Hinweises in den weiteren Planungsschritten</p>	
Russee / Hammer / Demühlen	einstimmige Zustimmung	<p>x Umwidmung Redderkamp und Spreeeallee in Fahrradstraßen</p> <p>x Durchstich im Strucksdiek in den OBR-Bezirk Hassee</p> <p>x Verbesserung Radweg Rendsburger Landstraße wegen hoher Unfallgefahr</p>	<p>x Prüfung der Hinweise</p> <p>x Prüfung der Hinweise</p>	
Schilksee	einstimmige Zustimmung	<p>x <b>Bitte um Verlängerung der bis Friedrichsort verlaufenden Premiumroute bis nach Schilksee</b></p> <p>x <b>Route soll in Wassernähe verlaufen; breiter als Anlage an der Fördestraße</b></p> <p>x <b>"Alte" Schilkseer Straße --&gt; Verlauf: alte Schilkseer Straße entlang am Grünen Berg , durch den Tunnel, wieder Schilkseer Straße bis Tempest</b></p>	<p>x Hauptroutenstandard bis Schilksee vorgesehen</p> <p>x Ist so vorgesehen</p> <p>x Prüfung im Rahmen der weiteren Planungsschritte</p>	
Schreventeich / Hasseldieksdamm	einstimmige Zustimmung	<p>x Bitte um Führung der Veloroute in der Eichhofstraße derart, dass sie nicht den Weg über den Friedhof suggeriert</p> <p>x Prüfung Hebbelstraße als Nebenroute</p> <p>x Möllingstraße als Neben-, besser aber als Hauptroute ausbauen</p>	<p>x Wird im Rahmen weiterer Planungsschritte berücksichtigt.</p> <p>x <b>Vorschlag wird übernommen.</b></p> <p>x Ausbaustandard von Neben- und Hauptrouten ist gleich.</p>	
Mitte	einstimmige Zustimmung mit zwei Enthaltungen			
Holtenau	zur Kenntnisnahme			
Pries / Friedrichsort	einstimmige Zustimmung	"Die OBR-Mitglieder beschließen einstimmig, dass die bisher geäußerten Wünsche weiterhin bekräftigt werden"		
Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	einstimmige Zustimmung	x Ausspruch gegen die Asphaltierung des Specken	x Wird im Rahmen weiterer Planungsschritte berücksichtigt.	