



**Pet 1-19-12-950-023370**

24768 Rendsburg

Binnenschifffahrt

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 23.06.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und seine nachgeordneten Behörden zeitnah eine feste Querung für den Radverkehr über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg schaffen.

Zur Begründung seines Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, dass die Bundesrepublik Deutschland in Rechtsnachfolge des sog. Deutschen Reichs die Verpflichtung übernommen habe, für eine kostenfreie Querung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) zu sorgen. Im Großraum Rendsburg gebe es jedoch keine feste Querung für den Radverkehr. Zusätzlich habe sich nach dem Ausfall der Schwebefähre zwischen Rendsburg und Osterrönfeld die Situation für den Radverkehr verschlechtert. Im schmalen Fußgängertunnel werde Radverkehr nur geduldet und die Aufzüge fielen häufig aus. Die vorhandenen Rolltreppen könnten viele Radfahrende nur mit Unterstützung nutzen, einige weitere, beispielsweise Lastenräder, Liegeräder oder Gespanne mit Anhänger gar nicht. Die für Kraftfahrzeug (Kfz)-Fahrer bestehenden Querungsmöglichkeiten des Tunnels der B 77 oder über die Rader Hochbrücke lägen für Radfahrer nicht vor. Der Kanaltunnel der B 77 sei derzeit an den meisten Zufahrten für Radfahrer gesperrt und die Möglichkeit, im Rahmen des Neubaus der Hochbrücke der



A 7 auch eine Querung für den Radverkehr zu schaffen, sei von einem Kieler Staatssekretär als unmöglich beurteilt worden. Dabei gebe es bundesweit Beispiele für Radwege an Autobahnbrücken.

Neben dem Fußgängertunnel bleibe daher für den Radverkehr nur die Audorfer Fähre, die jedoch an einen schmalen, für mehrspurige Lastenräder ungeeigneten Pfad anschließe und zudem keine feste Kanalquerung sei. Außerdem liege diese Fähre zu weit nordöstlich vom Zentrum, so dass große Umwege notwendig seien. Radverkehr sei im Vergleich zu Autoverkehr platzsparender und umweltschonender und solle daher stärker gefördert werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 124 Mitzeichnern unterstützt. Außerdem gingen 21 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

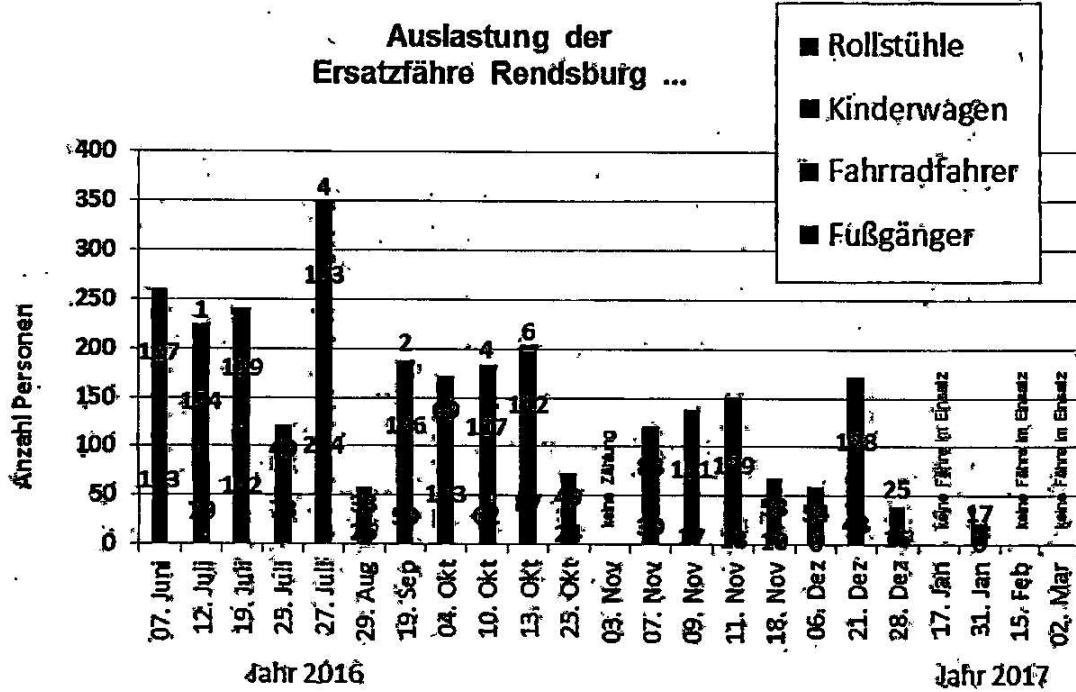
Der Petitionsausschuss hält zunächst einführend fest, dass ausweislich der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine feste Querung für den Radverkehr über den NOK in Rendsburg seitens des Bundes nicht errichtet werden kann. Eine Verpflichtung, insbesondere im Hinblick auf eine feste Querung, besteht nicht. Ausreichende Möglichkeiten der Querung für die Radfahrenden sind vorhanden bzw. werden ab dem Jahr 2021 voraussichtlich wieder verfügbar sein. Die mit dem Bau des NOK durchschnittenen Verkehrsbeziehungen wurden durch die Errichtung der Fährstelle Nobiskrug sowie der Drehbrücke (in den sechziger Jahren ersetzt durch den Straßen- und Fußgängertunnel) gleichwertig und damit ausreichend ersetzt.



Nach dem Ausfall der Schwebefähre wurde im Verlauf des Jahres 2016 eine Ersatzfähre eingerichtet, die nach dem gleichen Fahrplan fuhr wie die Schwebefähre: Diese wurde aber von den Radfahrern nicht angenommen. So nutzten im Jahr 2017 nur noch 20 Radfahrer täglich diese Fähre (Anlage 1).

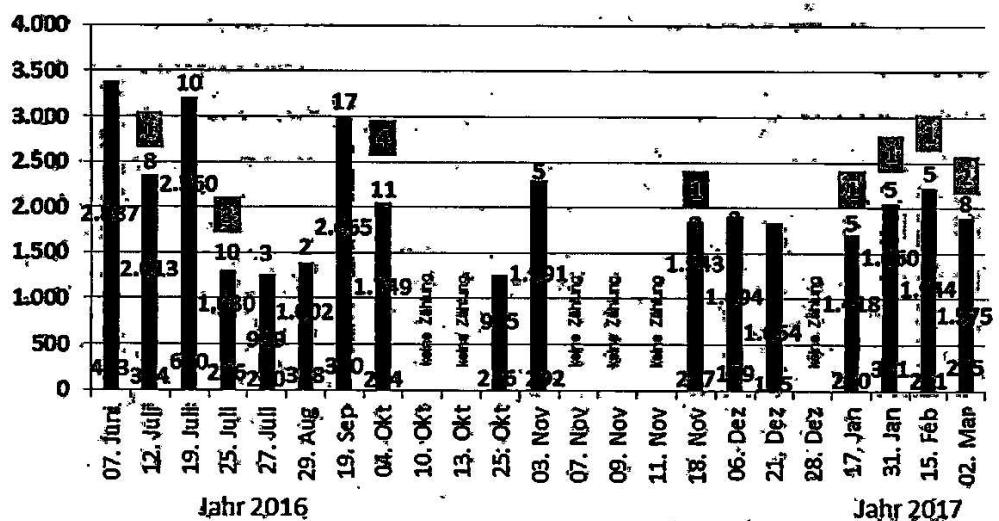
Eine vom zeitlichen Aufwand ähnliche Alternative zur Schwebefähre stellt der Fußgängertunnel dar, welcher den aufkommenden Verkehr mit bis zu 1500 Radfahrern täglich aufnehmen kann (Anlage 1). Der Fußgängertunnel liegt ähnlich zentral wie die Schwebefähre, der Weg von der Ecke Dorfstraße/Am Kamp in Österrönfeld mit Ziel Stadtmitte Rendsburg (Rendsburger Paradeplatz) ist nahezu gleich weit entfernt (Anlage 2).

#### Anlage 1





**... und Auslastung des Fußgängertunnels  
während die Ersatzfähre fährt**





## Anlage 2

Im Bereich Rendsburg stehen dem Radverkehr folgende Querungsmöglichkeiten zur Verfügung:



Abb. 1: Querungsmöglichkeiten für Radfahrer im Raum Rendsburg

1. Über die Fährstelle Nobiskrug, siehe Abbildung 2, dort verkehren zwei Fähren, eine sog. „24-Stunden Fähre“, die 7 Tage die Woche von 00:00 ~ 24:00 Uhr fährt und eine sog. Tagesfähre, die von Mo. bis Sa. von 06:00 bis 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 13:00 bis 20:00 Uhr zusätzlich zur 24-Stunden Fähre im Einsatz ist.

Der Petent führt an, dass die Fahrstühle zu dem Tunnel häufig ausfielen. Die Ausfallzeit der Fahrstühle betrug im Jahr 2019 51,2 Stunden, d. h. sie waren in 99,2 Prozent der Zeit verfügbar. Ein solcher Aufzug fasst ca. sechs Fahrräder, die Fahrt dauert pro Seite ungefähr



90 Sekunden und die komplette Passage drei Minuten. Somit können ca. 250 Räder pro Stunde per Aufzug den Fußgängertunnel nutzen. Außerdem existieren neben den Fahrstühlen noch Rolltreppen. Auf diese Weise werden seit dem Bau im Jahr 1965 Fahrräder transportiert. Mit beiden Transportmöglichkeiten fasst der Tunnel so bis zu 700 Radfahrer in der Stunde.

Die Schwebefähre wird zudem voraussichtlich im Jahr 2021 wieder ihren Betrieb aufnehmen.

Als weitere Alternative besteht eine Fährverbindung über den Kanal bei der Fährstelle Nobiskrug. Von dort fahren die sog. „24-Stunden-Fähre“ jeden Tag die Woche von 00:00 bis 24:00 Uhr sowie die sog. „Tagesfähre“ von Montag bis Samstag von 06:00 bis 20:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 13:00 bis 20:00 Uhr. Diese sind zu 100 Prozent verfügbar, da sich bei einem Ausfall die Fähren gegenseitig vertreten.

Es ist auch anzumerken, dass der Planfeststellungsbeschluss betreffend die Schwebefähre aus dem Jahr 1913 feststellt, dass die Errichtung derselben nicht die durch den NOK durchschnittenen Verkehrsbeziehungen ausgleichen würde, sondern dass sie ihren Rechtsgrund allein in der Zusage der Kanalverwaltung habe (Anlage 3, S. 3). Somit wurden zu dem maßgeblichen Zeitpunkt alle Nachteile für die durch den Bau des Kanals durchschnittenen Verkehrswege, wie oben bereits festgestellt, komplett ausgeglichen.

Der Straßentunnel im Zuge der B 77 steht noch in der Baulast der Wasserstraßenverwaltung und wird derzeit in Stand gesetzt. Die Zuständigkeit für die Beschilderung zugelassener Verkehre für die Wegeverbindung der B 77 zwischen der Anschlussstelle Rendsburg-Mitte im Norden und Westerrönfeld im Süden liegt beim Kreis Rendsburg-Eckernförde, seitens des Bundes besteht hierzu keine Zuständigkeit.

Nach Kenntnis der Wasserstraßenverwaltung ist das Verbot für die Nutzung der Wegeverbindung auch durch den Radverkehr wegen des hohen Verkehrsaufkommens untersagt. Die Öffnung des Straßentunnels für Radfahrer würde hohe zusätzliche Risiken für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen. Diesen wäre allenfalls mit einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu begegnen.



Trotzdem wären Radfahrer im geschlossenen Tunnel höheren Risiken ausgesetzt als im innerörtlichen Bereich. Eine Erweiterung des Tunnels im Rahmen der Instandsetzung ist nicht vorgesehen. Für die strassenverkehrsrechtlichen Anordnungen ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde zuständig.

Unabhängig von den Verpflichtungen der Bundeswasserverwaltung, die sich aus dem Bau des NOK ergeben, käme eine Radwegführung über die feste Querung im Zuge der Bundesautobahn A 7 an der Rader Hochbrücke in Betracht. Die Rader Hochbrücke überführt östlich von Rendsburg die Bundesautobahn A 7 über den NOK. Das knapp 1.500 Meter lange Bauwerk wurde 1972 für den Straßenverkehr freigegeben. Es ist von einer verbleibenden Nutzungsdauer bis zum Jahr 2026 auszugehen, sodass ein Ersatzneubau unumgänglich ist. Bei der jetzigen Brücke besteht nicht die Möglichkeit, diese mit dem Fahrrad zu überqueren. Bei der Planung einer neuen Brücke wird ebenfalls kein Radweg vorgesehen. Dies hat wirtschaftliche und planerische Gründe.

Zum einen stellt sich die Frage der Akzeptanz der Streckenführung durch Radfahrende. So sprechen vor allem topografische Gründe gegen einen begleitenden Radweg. Da für die Rader Hochbrücke ein Lichtraumprofil von 42 Meter (m) m über dem Kanal erforderlich ist, müssten jeweils von den Kanalseitenwegen etwa 50 Höhenmeter überwunden werden mit einer notwendigen Rampenlänge von jeweils etwa 1.650 m. Ein sinnvoller Anschluss an das örtliche Radwegenetz wäre zudem nur sehr aufwendig zu erreichen.

In Anbetracht der vermuteten geringen Akzeptanz sprechen gegen einen Radweg auch erhebliche mit dem Bau des Radwegs verbundene Kosten. Die bestehenden Radwegverbindungen verlaufen parallel zum Kanal. Ein autbahnbegleitender Radweg auf der Brücke würde eine Verbreiterung des Brückenbauwerks um mindestens 2 m erfordern, wobei sich damit Mehrkosten von geschätzten 9 Mio. Euro allein für die Brücke ergeben. Dies beinhaltet noch nicht den erheblichen zusätzlichen Aufwand zur Herstellung eines Radweges entlang des Autobahndamms.

Die Einschätzung der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein wird auch von anderen betroffenen Akteuren geteilt. Im Vorfeld der



Planfeststellung für das neue Brückenbauwerk gab es mehrere Informationsgespräche mit Kommunen, Wirtschaft und Logistik der Region, bei denen von keiner Seite die Forderung nach einem Radweg entlang der A 7 über den NOK gestellt wurde. Bei zahlreichen Bürgerversammlungen in den anliegenden Gemeinden war dies ebenfalls nie ein Thema. Zudem wird in keiner der über 220 vorliegenden Einwendungen/Stellungnahmen ein Radweg gefordert.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### Anlage 3



Der Petitionsausschuss

J. N. I. B. II. T. B. IV. E. R. 402(1/920)

Schleswig, den 29. Mai 1913.

Anlage 3

Planfeststellungsbeschluss

In Sachen, betreffend die Feststellung des Planes für die Schwebefähre an der Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg (Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals) in den Gemeinden Rendsburg und Østbrottvedt, wird auf Grund des § 21 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 14. Juni 1874 (G.S. S. 221) in Verbindung mit § 117 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 (G.S. S. 195) und § 150 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G.S. S. 237) beschlossen:

I. Der im Eingange bezeichnete Plan wird hierdurch mit den aus Ziffer II steh ergebenden Massgaben festgestellt.

Der Plan nebst Beilagen erhält der Unternehmer zurück, wenn dieser Beschluss die Rechtskraft erlangt hat.

II. Auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes wird der Kaiserlichen Kanalverwaltung nach den Zusage ihrer Vertreter die Verpflichtung auferlegt, die Fähre im Sommer und Winter morgens schon um 6 Uhr statt wie im Entwurfe vorgesehen um 5,30 Uhr in Betrieb zu setzen.

III. Der Vorbehalt wegen endgültiger Feststellung des Sonderentwurfs für die Schwebefähre an der Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg



dem Planfeststellungbeschluß für die Gemeinde  
R e n d s b u r g vom 8. August 1912 - B II I B IV  
E R. 375( 1/177) wird durch vorliegenden Beschluß  
erledigt.

IV. Die baren Auslagen des Verfahrens hat der Unternehmer zu tragen (§ 43 des Enteignungsgesetzes).

#### G r ü n d e

Die im Enteignungsgesetze § 2 Absatz 2 und §§ 18 ff. vorgeschriebenen Formalitäten sind überall beobachtet worden.

Das Enteignungsrecht für die Grundstücke, die zu dem vorbezeichneten Unternehmen erforderlich sind, ist durch königliche Verordnung vom 8. Juli 1907 verliehen worden.

Der Plan ist vorläufig festgestellt worden und hat nebst den vorgeschriebenen Beilagen in der Gemeinde während vierzehn Tagen zu jedermann's Einsicht offen gelegen. Zeit und Ort der Auslegung ist nach vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsbülich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist ferner diejenige Stelle bezeichnet worden, bei der Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Während der gesetzlichen Frist sind von dem Antsvorsteher zu Radé und dem Gemeindevorsteher zu Osterönfeld Einwendungen erhoben worden, in denen die Ausdehnung des Betriebes der Fähre auf die ganze Nacht gefordert wird.

Bei den örtlichen Verhandlungen hat der Präsident des Kaiserlichen Kanalamts mit Rücksicht auf



auf den frühen Verkehr der ihre Arbeitsstätte in  
Büdelsdorf aufsuchenden Arbeiter und zur  
Ermöglichung eines zeitigen Transports der Milch nach  
Rendsburg den Beginn des Fährbetriebs auf  
morgens 5 Uhr, wie er unter II des entscheidenden  
Teils dieses Beschlusses auferlegt worden ist, zuge-  
sagt.

Den Wünschen der Einwanderheber entsprechend  
den Betrieb der Schwebefähre für die ganze Nacht  
aufzuerlegen, ist rechtlich unzulässig, da die Schwebefähre  
keinen Ersatz für bestehende Anlagen bildet.  
Ihre Einrichtung vielmehr von der Kanalverwaltung  
ohne rechtliche Verpflichtung zugesagt ist.

In Notfällen kann während des Ruhens des Fährbe-  
triebes zur Nachtzeit für den Verkehr von und nach  
Osterrönfeld ebenso wie bisher die Strassendrehbrücke  
nach Rendsburg benutzt werden. Eventuelle Be-  
triebsstörungen bei der Nobiskruger Fähre können für  
eine Auflage im Sinne der Einwanderheber nicht in  
Betracht gezogen werden, da die Kanalverwaltung für die  
ordnungsmässigen Betrieb dieser Fähre zu sorgen  
hat, und es ihr überlassen bleiben muss, bei etwa doch  
eintretenden Betriebsstörungen in geeigneter Weise  
für Abhilfe zu sorgen.



In Anerkennung dieser Rechtslage und mit Rücksicht auf die fernere Zusicherung des Präsidenten des Kanalamts, dass er beim Ausbau einer Nebenlandstrasse von der Chaussee Kiel - Rendsburg über die Schwebefähre nach der Chaussee Rendsburg-Itzehoe nochmals in eine Prüfung der Frage wegen Einführung



führung des ununterbrochenen Tag- und Nachtbetriebes auf der Schwebefähre eintreten werde, haben auch die Einwanderheber in Übereinstimmung mit dem Landrath sich mit der vorgesehenen Regelung des Betriebes einverstanden erklärt.

Die Beteiligten sind befugt, gegen diesen Beschluss innerhalb zweier Wochen nach seiner Zustellung auf Beschlussfassung durch das Kollegium des Bezirksausschusses anzutragen, oder statt dessen Beschwerde bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten einzulegen, der auch gegenüber dem Kollegialbeschluss endgültig zu entscheiden haben würde.

Die Beschwerde würde innerhalb der vorbezeichneten Frist bei dem Bezirksausschuss anzubringen und zu rechtfertigen sein.

Namens des Bezirksausschusses

Der Vorsitzende

In Vertretung

(L. S.)

gez. Unterschrift.

Für richtige Abschrift.



*John*