
Fahrradstadt Neumünster: J e t z t (2025)

A) Vorbemerkung

Der ADFC Neumünster setzt sich seit Jahren für eine Verbesserung des Radverkehrs in unserer Stadt ein. Neumünster ist aufgrund seiner Topographie und Erreichbarkeit einer Vielzahl von Einrichtungen und Zielen im Stadtgebiet, innerhalb von 30 Minuten und weniger, besonders für den Ausbau der Radinfrastruktur geeignet.

Darüber hinaus bieten die gestiegene Wertschätzung des Verkehrsmittels Fahrrad, sowie die positiven Wirkungen beim Klima-, Lärmschutz und der Gesundheitsvorsorge weitere günstige Rahmenbedingungen.

Demgegenüber sind politischer Wille und Umsetzung von Ausbau- und Fördermaßnahmen auch im interkommunalen Vergleich derzeit noch wenig und unzureichend ausgeprägt.

Der ADFC Neumünster leistet mit der Radstrategie „Fahrradstadt Neumünster: J e t z t (2025)“ einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung für Neumünster.

B) Ausgangslage

Die Ratsversammlung hat nach der Kommunalwahl im Jahr 2013 als einen der ersten Beschlüsse am 27.08.2013 ein

„10-Punkte-Programm“ zum Radverkehr“ (Drs. 0006/2013/An) beschlossen
u.a..

- die Steigerung des Radverkehrsanteils um 20% bis 2020
- die Verringerung der Radfahrerunfälle um mindestens 15% bis 2020
- die Verringerung der schwer verletzten Radfahrer um mindestens 25% bis 2020
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch vorrangigen Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- mehr Öffentlichkeitsarbeit (Information, Werbung)

Dieses Leitprogramm zum Radverkehr am Beginn der Wahlperiode 2013 wurde im Sommer 2015 durch den Antrag (Drs. 0209/2013/An) zu den stadtpolitischen Zielen als Grundlage des ISEK Neumünster (Integriertem Stadtentwicklungskonzept) ergänzt und einer erhöhten Bedeutung beigemessen:

In den „stadtpolitischen Zielen“ steht u.a. unter dem Punkt **V e r k e h r**

- kein Wort zum KFZ
- ein Wort zum ÖPNV,

- („Wir wollen einen leistungsfähigen ÖPNV mit steigenden Fahrgastzahlen und sinkendem Defizit“)
- der „Fahrradverkehr“ steht im Mittelpunkt

Mit dem Z i e l die Fahrradwege-Infrastruktur soll

- zum Zwecke des Klimaschutzes,
- zur Begrenzung der Luftbelastung,
- zur Begrenzung der Lärmbelastung und
- zur Gesundheitsförderung

so ausgebaut sein,

- dass es bequem und angenehm ist,
- Wege in der Stadt
- und insbesondere von den Stadtteilen in die Innenstadt zu nutzen.
- Dabei muss es das Ziel sein, ein Radschnellwegenetz zu errichten.
- Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich die Nutzung von Fahrrädern als Verkehrsmittel in der Stadt drastisch erhöhen würde.

Diese kommunalpolitischen Zielsetzungen und Maßnahmen wurden bisher nicht bzw. unzureichend umgesetzt.

C) ADFC Neumünster setzt sich für einen zukunftsfähigen Radverkehr ein

Der ADFC will, dass mehr Menschen Fahrrad fahren. Und dass mehr Menschen das Fahrrad häufiger nutzen, als sie es heute schon tun. Unser Ziel ist es, dass die Mehrheit aller Menschen das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwendet, Kinder, ältere Menschen, Familien, Migrantinnen und Migranten eingeschlossen. Deswegen fordert der ADFC eine systematische (national, regional und kommunal) Radverkehrsförderung.

Dazu gehören eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceangebote und Dienstleistungen rund ums Radfahren. Entscheidender Faktor für mehr Radverkehr ist jedoch eine fahrradfreundliche Infrastruktur.

Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden VerkehrsteilnehmerInnen. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte, vor allem aber die Effekte von Radverkehr für die Lebensqualität in Städten weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben, die alle Nutzergruppen anspricht.

Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für alle“ geplant, gebaut und umgestaltet werden. Straßen sollen Orte des Lebens sein. Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ orientieren. Damit soll der Straßenverkehr so sicher und fehlerverzeihend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Gleichzeitig ist es von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel empfinden.

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Integration des Radverkehrs in den Straßenraum ohne spezielle Infrastruktur erhöht bei wenig motorisiertem Verkehr und niedrigen Fahrgeschwindigkeiten die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für alle.

Attraktiver Radverkehr, der im Mischverkehr mitfährt, bedeutet gefahrene Geschwindigkeiten bis 30 km/h. Er beinhaltet auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und autofreien Stadtteilen.

Nur echte Verkehrsberuhigung oder zukunftsfähige sowohl vom Kfz.- als auch vom Fußverkehr getrennte Radverkehrsinfrastruktur dienen einem als sicher erlebten, zügigen und komfortablen Radverkehr. Die Regelgeschwindigkeit innerorts soll auf Tempo 30 km/h festgelegt werden.

D) Die Ziele der Radstrategie - Fahrradstadt Neumünster: J e t z t (2025) im Überblick**I n f r a s t r u k t u r** ausbauen

- Ziel 1:** 20 Kilometer sichere Fahrradstraßen - auch für Kinder
- Ziel 2:** Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße
- Ziel 3:** 5.000 mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen, Straßen und allen öffentlichen Einrichtungen
- Ziel 4:** 40 gefährliche Kreuzungen / Knotenpunkte sicher machen
- Ziel 5:** 20 x Grüne Wellen fürs Fahrrad
- Ziel 6:** 30 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
- Ziel 7:** Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht

D i e n s t l e i s t u n g verbessern

- Ziel 8:** Transparente, schnelle und effektive Mängelbeseitigung
- Ziel 9:** Mehr Planerstellen in einer zentralen Fahrradabteilung und ein angemessenes Radverkehrsbudget
- Ziel 10:** Neumünster für mehr Radverkehr sensibilisieren

E) Die Ziele der Radstrategie Fahrradstadt Neumünster: Je t z t (2025) im Detail

Ziel 1: 20 Kilometer sichere Fahrradstraßen - auch für Kinder

- Fahrradstraßen werden in Nebenstraßen ausgewiesen und bilden das Rückgrat des künftigen Fahrradnetzes.
- **Bis 2025 sollen jedes Jahr mindestens 2 Kilometer neue Fahrradstraßen** fertiggestellt werden, um Lücken zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen.
- Die Fahrradstraßen und das Fahrradnetz sind so umzusetzen, dass insbesondere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, wie Schulen und Sportplätze, sicher und komfortabel erreichbar sind.
- Besonders geeignet sind Haupterschließungsstraßen in Wohngebiets-30-Zonen
- Die Fahrradstraßen sollen mindestens fünf Meter breit sein, möglichst Vorfahrt haben und der Autoverkehr ist durch entsprechende Maßnahmen zu reduzieren.

Ziel 2: Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße

- An allen Hauptverkehrsstraßen sind gut befahrbare Radwege, Radfahrstreifen oder (notfalls) Schutzstreifen einzurichten.
- Fußgänger sollen dabei möglichst nicht eingeschränkt werden.
- Die Breite der Radverkehrsanlage muss ausreichen, dass Radfahrer einander sicher überholen können.
- Der Puffer zu parkenden Kfz beträgt mindestens einen Meter, damit keine Gefahren durch unachtsam geöffnete Autotüren entstehen.
- Der Radverkehr soll nicht mehr mit den Fußgängern kombiniert werden, sondern grundsätzlich eigenen Raum erhalten.

Ziel 3: 5.000 mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen, Straßen und allen öffentlichen Einrichtungen

- Vielfach mangelt es in der Stadt an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- **Bis 2020 sollen an (allen) Bahnstationen neue und sichere Abstellmöglichkeiten mit angeschlossenen Fahrradstationen** entstehen.
- **Bis 2025 werden 5.000 Abstellmöglichkeiten** in den Wohngebieten, an öffentlichen Einrichtungen, so aufgestellt, dass sie die Gehwege nicht blockieren.

- Sie werden regelmäßig von offensichtlichen Fahrradleichen befreit.
- Bei privaten und öffentlichen Neubauten ist eine größere Zahl an Fahrradstellplätzen einzuplanen.
- **Bis 2018 wird für den Geschosswohnungsbau eine entsprechende Stellplatzverordnung realisiert und/oder ein freiwilliges Förderprogramm** für sichere, überdachte, zukunftsfähige Stellplätze der Stadt Neumünster aufgelegt.

Ziel 4: 40 gefährliche Kreuzungen / Knotenpunkte sicher machen

- Verkehrsknotenpunkte sind innerorts Unfallquelle Nummer eins für Radfahrer.
- Neumünster soll deshalb **jährlich 5 der gefährlichsten Knotenpunkte sicher umbauen** und regelmäßig über einen Radverkehrsdialo g ermitteln, wo Radfahrer sich unsicher fühlen.
- Bei jedem Umbau werden klare Sichtbeziehungen geschaffen, um Abbiegeunfälle zu verhindern und **jährlich erhalten 10 Kreuzungen/Knotenpunkte Aufstellflächen für Radfahrer**.
- Nach jedem schweren Unfall mit Radfahrereteiligung muss geprüft werden, ob die Verkehrsführung zu den Unfallursachen zählt.
Falls ja, ist die Kreuzung gegebenenfalls innerhalb von sechs Monaten entsprechend umzugestalten.

Ziel 5: 20 x „Grüne Wellen“ fürs Fahrrad

- Bisher wird bei Ampelschaltungen ein zügiges Vorankommen von Radfahrern nicht berücksichtigt.
- Alle paar Meter anhalten zu müssen, kostet Zeit und Kraft.
- **Bis 2025 sind daher auf mindestens 20 Abschnitten** von Hauptstraßen „Grüne Wellen“ für den Radverkehr einzurichten, mit **mindestens 2 Abschnitten pro Jahr ab 2018**
- Dem ÖPNV sollen Vorrangschaltungen gewährt werden, und Fußgängerampeln sollen so lange Grün zeigen, dass auch Senioren und Rollstuhlfahrer die Straße problemlos überqueren können.

Ziel 6: 30 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr

- Vier Meter breite Radschnellwege ermöglichen ein schnelles Vorankommen über weite Strecken.
- Entlang der Hauptpendelströme werden die neuen auto- und fußgängerfreien Fahrradstraßen als Teil des Fahrradrou tennetzes kreuzungsfrei durch und um die Stadt führen.

- **Bis 2025 werden mindestens 4 Radschnellwege** (insgesamt 12-24 km) dieses Netzes eingerichtet.
- Die einzelnen Routen werden farblich gekennzeichnet und umfassen eine Länge von drei bis sechs Kilometern.

Ziel 7: Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht

- Radfahrende nutzen gute Radverkehrsanlagen gerne und freiwillig.
- Die aktuellen **Benutzungspflichten auf/an kombinierten Rad- und Fußwegen ist in Neumünster bis 2018 grundsätzlich aufzuheben**, wobei im Einzelfall die Nutzung der Fußwege für Radfahrende ermöglicht werden kann/soll.
- Die gerechte Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums, die für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur nötig ist, muss die Interessen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr ausreichend berücksichtigen.
- Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für FußgängerInnen oder den ÖPNV entstehen.
- Sie wird nur zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.

Ziel 8: Transparente, schnelle und effektive Mängelbeseitigung

- Radfahrer werden oft durch vermeintliche Kleinigkeiten am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert.
- Dazu zählen unter anderem Wurzelaufrüche, Schlaglöcher oder unzureichend abgesenkte Bordsteine. Derartige Mängel sind schnell und nachhaltig zu beseitigen.
- Dazu wird eine Liste mit bestehenden Mängeln erstellt und kontinuierlich aktualisiert. Radfahrern ist über eine geeignete Meldeplattform (wie z.B. RADar vom Stadtradeln) eine dauerhafte Mitteilungsfunktion zu bieten.
Schäden werden innerhalb von sechs Monaten behoben.
- Für Altfälle gibt es eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2022.
- Die Kommunikation über Online-Kanäle macht die Arbeit der sonst „unsichtbaren“ Helfer und den Stand der Arbeiten für die Öffentlichkeit transparent.

Ziel 9: Mehr Planerstellen in einer zentralen Fahrradabteilung und ein angemessenes Radverkehrsbudget

- Für die Umsetzung der Ziele des Fahrradstadt 2025 muss genügend Personal in der

Neumünsteraner Verwaltung zur Verfügung stehen.

- Dies ist momentan nicht der Fall und es bedarf klarer Zuständigkeiten und einer neuen Priorität.
In der zentralen Fachabteilung für den Radverkehr laufen die Fäden für alle entsprechenden Belange zusammen und bei der Verkehrslenkung werden Mitarbeiterkapazitäten gebündelt, die der Fachabteilung zuarbeiten.
- Budget und Personalressourcen in den kommunalen Verwaltungen für Radverkehrsmaßnahmen müssen sich nach den politischen Zielwerten für den Radverkehr richten.
- Für einen attraktiven Radverkehr ist ein **Radverkehrsbudget von mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr** notwendig. **Neumünster soll ab dem Jahr 2018 mindestens 2,4 Mio. Euro** mit einer deutlichen jährlichen Steigerung **in den Haushalt einstellen**.
- Die beste Infrastruktur ist wertlos, wenn sie nicht nutzbar ist. Zugeparkte Fahrradstreifen und -wege gehören in Neumünster zum Alltag.
- Mitarbeiter von Ordnungsamt und Polizei könnten ggf. als Fahrrad-/Fußstaffel diese und andere Sicherheitsverstöße gegen Verkehrsteilnehmer, die zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, ahnden. Sie betreiben Aufklärung und fördern ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen.
- Die **Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen** ist zu **erhöhen**

Ziel 10: Neumünster für mehr Radverkehr sensibilisieren

- Fahrradfahren macht Spaß, ist für jeden erschwinglich, gesundheitsfördernd und trägt dazu bei, die urbanen Qualitäten der Stadt zu steigern.
- Der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr nimmt stetig zu.
- Andere möchten noch überzeugt werden oder wünschen sich Informationen zum partnerschaftlichen Verhalten im Verkehr, zum Umgang mit steigendem Radverkehr.
- Die breite Öffentlichkeit sowie LKW- und Taxi-Fahrer sollen mit gezielten Kampagnen und Ausbildungsangeboten informiert und sensibilisiert werden.
- Aggressives Verkehrsverhaltens soll verringert, Fahrradmobilität gefördert und als Teil eines positiven Lebensgefühls beworben werden.