

**Fachdienst
Stadtplanung und Stadtentwicklung (61)
Abt. Stadtplanung / Erschließung –61.1-**

**Masterplan Mobilität, Teilkonzept Radverkehr (Radverkehrskonzept)
hier: Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Analysephase**

Bestandserfassung des Radverkehrsnetzes

Im Jahr 2015 wurde eine komplette Befahrung des Radverkehrsnetzes durchgeführt. Dabei wurde die Art der Radverkehrsführung, die Breite der Radverkehrsanlage sowie deren Oberflächenbelag und Oberflächenzustand aufgenommen.

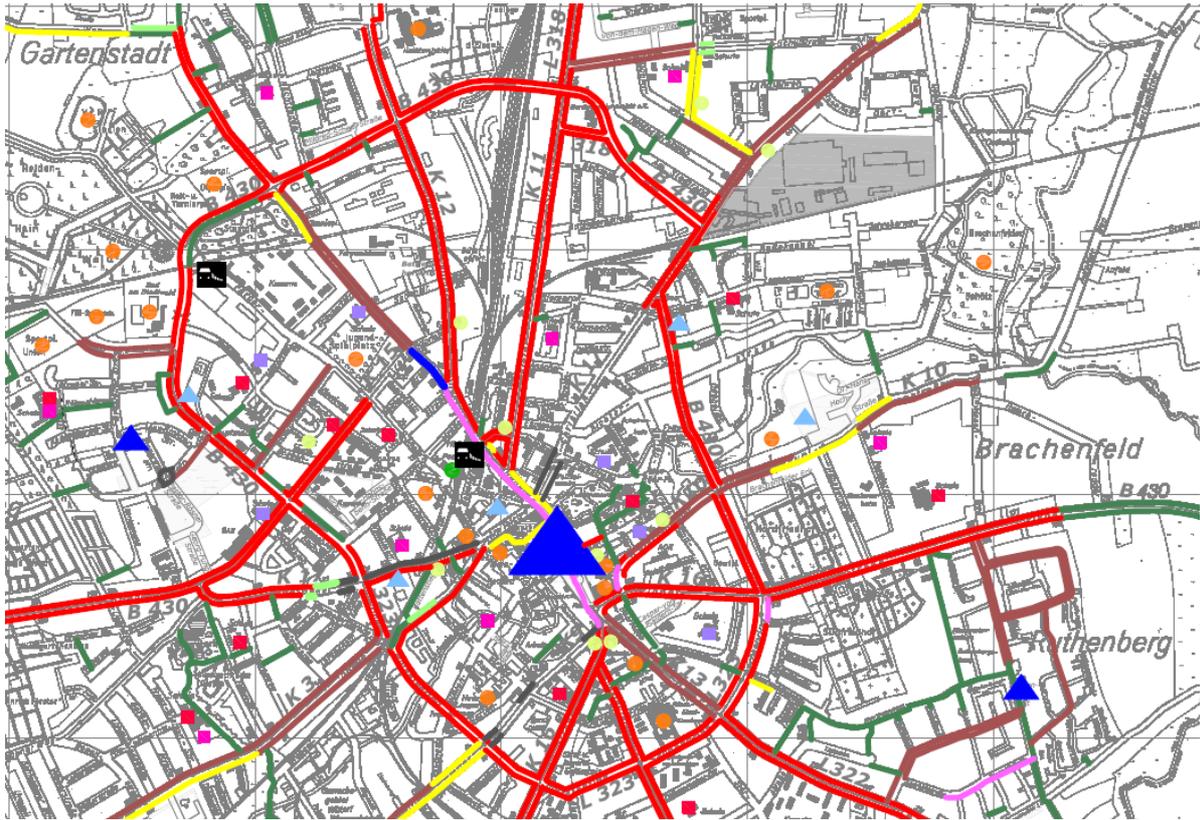
Durch diese Analyse liegen erstmals die Längen des Radverkehrsnetzes, differenziert nach den unterschiedlichen Radverkehrsanlagen, vor. Demnach ist das Radverkehrsnetz insgesamt 176,1 Kilometer lang.

Das Radverkehrsnetz setzt sich demnach wie folgt zusammen:

Art der Radverkehrsführung	Länge
straßenbegleitender Radwege mit Benutzungspflicht	62,7 km
straßenbegleitender Radwege ohne Benutzungspflicht	21,2 km
gemeinsamer Geh-/Radwege	41,6 km
für den Radverkehr freigegebene Gehwege	9,4 km
Zweirichtungs-Radwege	4,4 km
gemeinsamer Geh-/Radwege mit Zweirichtungsverkehr	13,1 km
Fahrradstraßen	0,2 km
Schutzstreifen	3,0 km
Radfahrstreifen	0,6 km
straßenunabhängig geführte Verbindungswegen für Fußgänger und Radfahrer	19,9 km

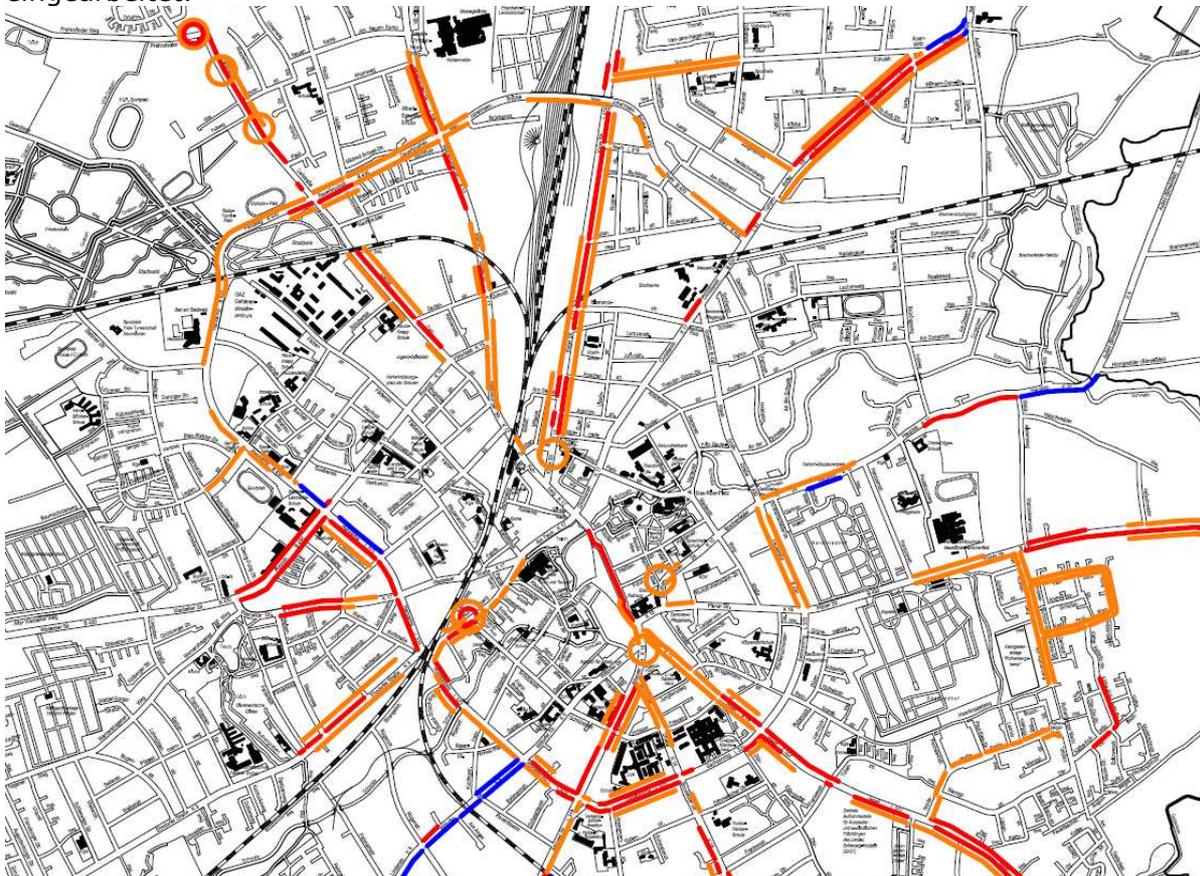
Die Radverkehrsführung in Tempo 30-Zonen, in denen der Radverkehr verträglich und sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, sind nicht erfasst worden. Da aber hier keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich sind, sind die Straßen in Tempo 30-Zonen formal auch Bestandteil des Radverkehrsnetzes.

Die Art der Radverkehrsführung wurde zeichnerisch in einem Übersichtsplan dargestellt.



Auszug aus dem Radwegestadtplan

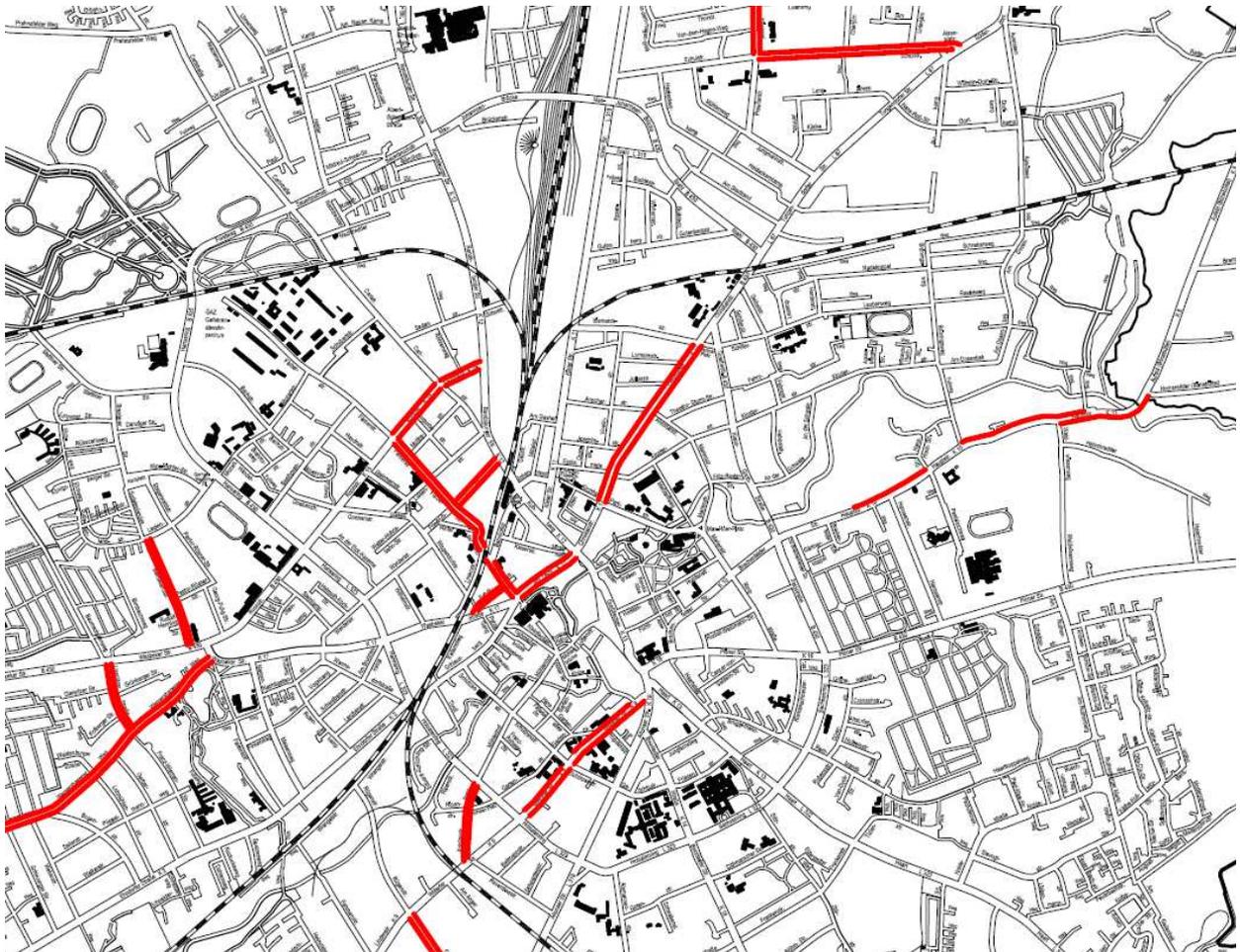
Ebenso wurden die erfassten Mängel in verschiedenen Kategorien in einem Übersichtsplan eingearbeitet.



Auszug aus dem Radwegemängelplan

Erstmals wurden systematisch die Bereiche des Straßengrundnetzes (in der Regel Tempo 50) aufgenommen, in denen kein Angebot für eine Radverkehrsführung vorhanden ist. Dort fährt der Radverkehr mangels Alternative im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Es handelt sich dabei um eine Straßenlänge von insgesamt über 15 Kilometer. Beispiele sind die Christianstraße, Färberstraße und Viktoriastraße.

Im nächsten Schritt wird anhand der Kfz-Verkehrsstärken zu prüfen sein, ob eine Führung im Mischverkehr angemessen ist oder die Herstellung eines Radverkehrsangebots erforderlich wäre.



Auszug aus dem Übersichtsplan Straßengrundnetz ohne Radverkehrsangebot

Einbahnstraßen

In Neumünster existieren 25 Einbahnstraßen, davon sind derzeit 12 bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Für die übrigen Einbahnstraßen ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Freigabe vorliegen.

In Einzelfällen wird aber eine Freigabe nicht erfolgen können, da die Fahrbahnbreiten dafür nicht ausreichend sind. Ein Beispiel dafür ist die Esplanade. In solchen Fällen sind alternative Führungen in räumlicher Nähe zu prüfen. In diesem Beispiel kann die parallel liegende Verbindung über „Am Alten Kirchhof“ als Umfahrung der Esplanade genutzt werden, so dass für den Radverkehr keine unzumutbaren Umwege entstehen.

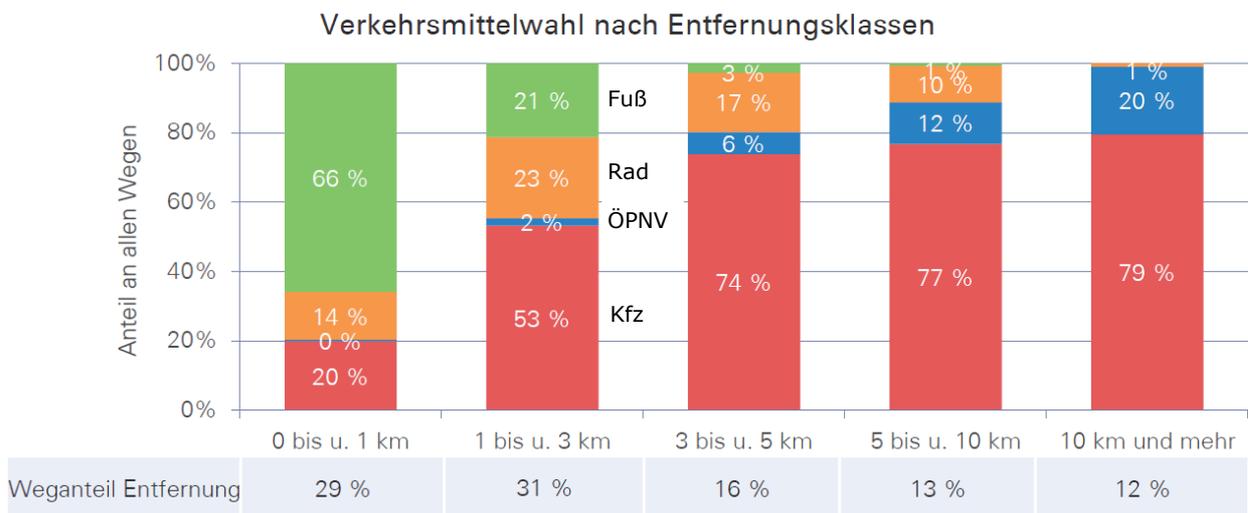
Kennziffern aus der Mobilitätsbefragung 2013

Im Jahr 2013 fand eine ganzjährige Mobilitätsstudie statt. Das wurde im Auftrag der Stadt Neumünster durch die Technische Universität Dresden statt. Die Untersuchung fand deutschlandweit in 118 Untersuchungsräumen mit über 300 Städten und Gemeinden statt. Insgesamt wurden dabei in Neumünster 1.017 Personen nach ihrem Verkehrsverhalten an einem Stichtag befragt. Im Ergebnis liegen erstmals repräsentative Informationen über das Mobilitätsverhalten der Neumünsteraner Bevölkerung vor. Auch bzgl. der Fahrradnutzung konnten wesentliche Erkenntnisse gewonnen werden.

Diese Daten und die zukünftig geplante Durchführung der Befragung im 5-Jahres-Rhythmus ermöglichen eine Beobachtung der zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs in Neumünster, die Rückschlüsse auf die Wirkung der im Ergebnis des Radverkehrskonzeptes durchgeführten Maßnahmen zulässt (Evaluierung).

Als Gradmesser für die Fahrradnutzung in einer Stadt wird in der Regel der Modal Split des Radverkehrs am Gesamtverkehr verwendet. Dieser liegt in Neumünster bei 15,6% im Jahresmittel, d.h. rund 16% aller Wege der Neumünsteraner Bevölkerung, die in Neumünster beginnen oder enden, werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Betrachtet man nur den Binnenverkehr (Start und Ziel innerhalb der Stadtgrenzen) liegt der Radverkehrsanteil leicht höher bei 17,5%. Dabei spielt das Fahrrad für alle Wegzwecke eine wesentliche Bedeutung. Am Häufigsten wird es für den Weg zu Kita/Schule/Ausbildung benutzt (21% aller Wege), aber auch für den Arbeitsweg (16%) und für Wege zum Einkaufen (14%) und in der Freizeit (15%) findet es in Anspruch genommen.

Das Potential für das Fahrrad im Stadtverkehr liegt vor allem im Entfernungsbereich bis 5 Kilometer. Innerhalb dieser Weglänge lässt sich z.B. aus fast allen Stadtteilen die Innenstadt erreichen. Innerhalb der Stadtteile lassen sich alle Wege bequem mit einer deutlich geringeren Entfernung zurücklegen. Entsprechend hat die Mobilitätsstudie auch ergeben, dass 75% aller Wege in Neumünster nicht länger als 5 Kilometer sind. Während die kurzen Strecken unter 1km überwiegend zu Fuß bewältigt werden (66%; Fahrrad 14%), werden die Wege zwischen 1 und 3km bzw. 3 und 5km Länge mehrheitlich mit dem Auto zurückgelegt (53% bzw. 74%). Hier kann gezielt angesetzt werden, um durch geeignete Maßnahmen zu mehr Fahrradnutzung zu animieren.



Unfallanalyse

Um mögliche Sicherheitsmängel in der Radverkehrsführung feststellen zu können, wurden anhand der Unfallkarten der Polizei eine mehrjährige Betrachtung der Unfälle mit Radfahrer-beteiligung durchgeführt. So konnten für den Zeitraum 2012 bis 2015 mehrere Knoten und Straßenabschnitte als unfallauffällig identifiziert werden, z.B.

- Altonaer Str./Ring
- Haart/Ring
- Boostedter Str./Ring
- Christianstr.

Im langjährigen Verlauf sind die Unfallzahlen rückläufig. In den letzten 5 Jahren schwanken die Unfallzahlen zwischen 125 und 175 Unfällen pro Jahr. Aktuell ist keine Tendenz erkennbar. Die Entwicklung der Anzahl der Verletzten verläuft parallel dazu.

Die häufigsten Unfälle entstehen beim Abbiegen, bei dem der Radfahrer vom Kfz-Fahrer übersehen wird und auf Grund der Nutzung der falschen Fahrbahnseite durch den Radfahrer (linksseitiges Fahren auf Geh- oder Radwegen).

Zur Bekämpfung der Unfallursachen sind Verwaltung und Polizei im Gespräch, um geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Beteiligungsverfahren

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden den Stadtteilbeiräten, der Öffentlichkeit, dem Seniorenbeirat, dem ADFC und der Polizei vorgestellt. Darüber hinaus bestand im Nachgang die Möglichkeit, postalisch oder per Mail (radverkehr@neumuenster.de) Vorschläge o.ä. einzureichen.

Im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens sind über 100 Eingaben erfolgt, die im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes zu prüfen sind.

Desweiteren wurde eine Schülerbefragung durchgeführt. Schüler sind eine wichtige Radfahrergruppe und sind im Straßenbild entsprechend präsent. Die Erfahrungen, die Schüler bei ihren täglichen Schulwegen, aber auch in der Freizeit, machen sollen für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes genutzt werden. Dazu wurde zusammen mit fachkundigen Dritten (Kreisbeauftragte für Verkehrserziehung; Polizei, Bereich Prävention) ein Fragebogen entwickelt. Abgefragt wurden neben der Nutzungshäufigkeit des Fahrrades die Kenntnis von Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschläge. Die Befragung wurde in allen 5. und 9. Klassen durchgeführt, dies entspricht 2.149 Schülern. Insgesamt wurden 1.121 Fragebögen zurückgeschickt, was einer beachtlichen Rücklaufquote von 52% entspricht.

Zum einen wurde die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads abgefragt. Demnach wird das Fahrrad von den Schülern wie folgt genutzt:

- im Sommerhalbjahr fahren 45% aller Schüler täglich und 37% nie mit dem Fahrrad in die Schule
- im Winterhalbjahr fahren 23% aller Schüler täglich und 52% nie mit dem Fahrrad in die Schule
- 244 Nennungen von Verbesserungsvorschlägen (ohne örtlichen Bezug)

Bei den offenen Fragen ist leider eine nur sehr eingeschränkte Antwortbereitschaft festzustellen. Gefahrenstellen aus Schülersicht wurden kaum benannt. Zwar wurden 244 Maßnahmenvorschläge gemacht. Häufig erfolgten aber nur allgemeine Hinweise ohne eine räumliche Zuordnung, so dass kaum Rückschlüsse auf Handlungsbedarfe in konkreten Örtlichkeiten gemacht werden können. Folgende allgemeine Hinweise wurden genannt:

- mehr Radwege
- Oberflächenzustand besser instand halten
- mehr Ampeln
- Straßenbeleuchtung länger anlassen
- mehr Beleuchtungsstandorte
- Reinigung und Winterdienst verbessern
- mehr Zebrastreifen
- breitere Radwege

- mehr Schutzstreifen
- mehr Kontrollen durch die Polizei

Die wenigen Nennungen von konkreten Bereichen sind nachfolgend aufgeführt:

- In der Christianstraße ist ab Bismarckstraße ein Radfahrbereich zu markieren
- Im Bereich der Klaus-Groth-Schule herrscht eine chaotische Situation durch alle Verkehrsteilnehmer
- Die Radwegsituation in der Ehndorfer Straße ist mangelhaft
- Am Überweg in Höhe des Bades am Stadtwald soll ein Tempolimit gelten
- Der Junglöwweg soll beleuchtet werden
- Für folgende Bereiche werden Zebrastreifen oder Ampelanlagen gewünscht:
 - Marienstraße
 - Einfelder Bahnhof
 - Roschdohler Weg/Dorfstraße
 - Stettiner Straße/Hansaring
 - Breslauer Straße
 - Kieler Straße/Großharrier Weg