

Vorhabenbeschreibung

zum

Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

**Die Lebensader Padenstedt-Wittorf-Neumünster Mitte - Sicher von und nach Wittorf radeln**

**hier: Projektskizze**

**1. Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf**

Die kreisfreie Stadt Neumünster ist mit rund 80.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Schleswig-Holsteins. Als Oberzentrum im Randbereich der Metropolregion Hamburg sowie in direkter Nachbarschaft zur Kielregion weist Neumünster eine starke Wirtschaft mit überörtlich bedeutenden Unternehmen, eine gute regionale ÖPNV Anbindung sowie eine gute Anbindung an das Fernstraßennetz auf. Trotz der lagebedingten Vorteile ist Neumünster eine finanzschwache Kommune mit einer starken regionalen Identität, in der das Auto trotz kurzer Wege in den Entscheidungsprozessen Priorität genießt. Das Fahrrad als Verkehrsmittel gewinnt aber zunehmend an Bedeutung.

Neumünster steht damit exemplarisch für viele vergleichbare Oberzentren mit ländlichem Umfeld, die bei der Verbesserung des Radverkehrs und der Umsetzung des Klimaschutzes vor ähnlichen Problemen stehen. Die veraltete Radverkehrsinfrastruktur ist überall gegenwärtig, unzureichende Radwege in schlechtem baulichen Zustand, schmale Schutzstreifen ohne Dooringzone, oder auch fehlende Aufstellflächen an Kreuzungen sind sehr häufig im Stadtgebiet zu finden, schmälern die Freude am Radfahren und mindern die subjektive und objektive Sicherheit. Knappe Finanzmittel haben über die Jahre hinweg zu einem massiven Unterhaltungs- und Investitionsstau bei der Radverkehrsinfrastruktur geführt.

Neumünster stellt zurzeit einen gesamtstädtischen Masterplan Mobilität auf. Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung zum Masterplan im Sommer 2021 wurde in besonderem Maße auf die Defizite beim Radverkehr hingewiesen. Im Ranking der Mängel bei den einzelnen Verkehrsträgern hat der Radverkehr dabei eine traurige Spitzenposition eingenommen. Gleichzeitig ist aber in der Stadtgesellschaft ein immer stärker werdender Wille spürbar, diese Situation maßgeblich zu verbessern. Auch die Schulwegsicherheit hat sich bei der Mängelanalyse als ein problematisches Feld erwiesen, sowohl Schüler\*innen als auch Eltern haben in diesem Zusammenhang Bedenken geäußert, das Rad als Verkehrsmittel zu nutzen. Die erheblichen Mängel in der Infrastruktur aber auch eine fehlende Sensibilisierung für Gefahren im Straßenverkehr sprechen aus ihrer Sicht gegen das Radfahren. Insbesondere die Wegebeziehung vom Stadtteil Wittorf in die Innenstadt ist dabei in den Diskussionen in den Fokus geraten. Die projektierte Route ist neben der allgemeinen Nutzung von Alltagsradlern ein vielfach genutzter Schulweg. Die Trasse, die zurzeit erhebliche Mängel für den Radverkehr aufweist, bietet aufgrund der Flächenverfügbarkeiten grundsätzlich gute Voraussetzungen um nachhaltige Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Die Verbindung ist darüber hinaus im Radverkehrskonzept (Entwurfsstand) als Hauptradroute ausgewiesen.

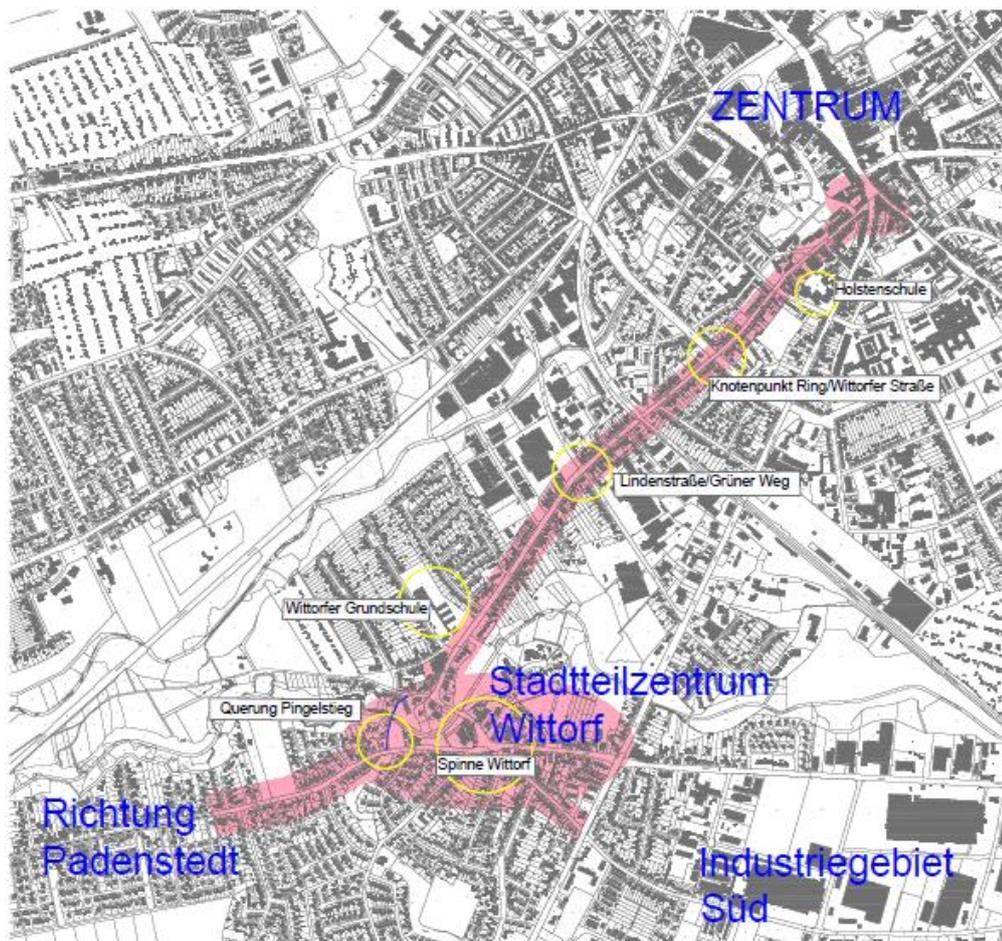
Hohe potentielle Zahlen für die Nutzung der definierten Hauptradroute mit der geplanten Schaffung von innovativen Standardlösungen von Radverkehrsführungen für die Kommune und ggf. die Region, die aktive Mitwirkung von zwei anliegenden Schulen und die gleichzeitige Stärkung der Stadtteilmitte Wittorf bieten die Grundlage für eine symbiotische Lösung mit Beispielscharakter. Damit sind in Neumünster beste Voraussetzungen gegeben, Modellkommune für die Verbesserung des Radverkehrs zu werden. Bestehende und geplante Konzepte unterstreichen das Vorhaben den Radverkehrsanteil im Rahmen der Nahmobilität im Stadtteil und der Anbindung an die Innenstadt zu erhöhen. Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts ist die Zusammenführung der einzelnen Bausteine und Protagonisten.

Das ausgewählte Plangebiet umfasst das Stadtteilzentrum des Stadtteils Wittorf (ca. 7.000 Einwohner im Stadtteil) und die Anbindung an die Innenstadt und damit das Zentrum Neumünsters (siehe Übersichtsplan). Um eine regionale Anbindung an den Nachbarort Padenstedt und die westlichen Wohngebiete zu verbessern, ist zudem eine Weiterführung der Radverkehrsverbindung in westliche Richtung geplant. Damit soll insbesondere Schüler\*innen aus dem westlichen Stadtteil und den Nachbarorten, aber auch

Berufspendler\*innen der Umstieg auf das Fahrrad leichter gemacht werden. Mit der Weiterführung der Route über die als „Prototyp Fahrradstraße in Neumünster“ zu gestaltende Wiesenstraße in Richtung Süden ist eine attraktive Anbindung für Radfahrer\*innen in das Industriegebiet Süd gegeben, in dem rd. 7000 Arbeitsplätze angesiedelt sind. Mit der Verbesserung der Radverkehrssituation im Plangebiet kann somit auch eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Pendlerverkehr für Beschäftigte erzielt werden. Bewohner\*innen des Stadtteils Wittorf bekommen mit der Hauptradroute eine attraktive Radanbindung an Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen (z.B. Schulen, Krankenhaus, Ärztezentrum, Musikschule, Rathaus..) im Zentrum der Stadt.

Der Stadtteil Wittorf ist von insgesamt neun Stadtteilen Neumünsters der südlichste Stadtteil und ist rund 2 km von der Innenstadt entfernt. Die Struktur ist eher dörflich geprägt. Im Bereich der „Wittorfer Spinne,“ – so wird die unübersichtliche weitläufige Kreuzung im Kern des Stadtteils volkstümlich benannt – befindet sich das Stadtteilzentrum, dort sind neben einer Grundschule, Bäcker, Banken, Friseur, SB-Markt und die örtliche Feuerwehrwache zu finden. Für weitergehende Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen fahren die Wittorfer in die Innenstadt. Die betrachtete Anbindung in das Zentrum führt durch urbane Gebiete, die durch Wohnbebauung aber auch kleinteiliges Gewerbe gekennzeichnet sind. Das Radfahren ist angesichts der flachen Topografie im Plangebiet grundsätzlich sehr begünstigt.

Das Stadtteilzentrum Wittorf ist eher ungeordnet, bietet wenig attraktive Aufenthaltsflächen und zeichnet sich insgesamt durch unzureichende Anlagen für den Rad- und Fußverkehr aus. Breite Fahrbahnen mit ausladenden Radien für den Kfz-Verkehr prägen den Raum, die Verkehrsinfrastruktur ist zurzeit stark auf den Individualverkehr ausgerichtet. Überdimensionierte Straßenräume und Einmündungen erhöhen die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs und geben ein Gefühl der Unsicherheit im Radverkehr. Kaum geeignete Radwege, eine geringe Qualität der wenigen Abstellanlagen sowie fehlende ergänzende Angebote begünstigen zudem den niedrigen Stellenwert des Radverkehrs. Diese Gegebenheiten führen dazu, dass viele potentielle Fahrradnutzer\*innen trotz kurzer Wege das Auto nutzen.



#### Übersichtsplan

Das Vorhaben entspricht den Zielen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) und des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Neumünster, Klimaschutz aktiv zu fördern, die Verkehrssituation für alle

Verkehrsteilnehmer\*innen zu optimieren und auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt mit hoher Verkehrssicherheit und die positive Bewusstseinsbildung für die emissionsfreien Verkehrsmittel zu unterstützen. Die Stadt Neumünster hat in einer Sitzung am 18.06.2019 den Klimanotstand ausgerufen und damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität benannt. Vor dem Hintergrund, dass Verkehrsemissionen eine der Hauptursache für den Klimawandel darstellen, gewinnt die Umsetzung von Konzepten zur Förderung des fließenden und ruhenden Radverkehrs in Neumünster zunehmend an Bedeutung.

Das beantragte Projekt befindet sich zurzeit in einem frühen Planungsstadium. Neben der Idee und der Akteureinbindung konnten bereits viele Missstände identifiziert und Maßnahmen bzw. Ideen entwickelt werden. Ein grundsätzlicher Beschluss für die Projektidee wurde im zuständigen Planungs- und Umweltausschuss am 02.02.2022 einstimmig gefasst. Für die Phase der konkreten Planung (Bauentwürfe) sind noch politische Beschlüsse zur detaillierten Umsetzung einzelner Maßnahmen oder des Gesamtvorhabens notwendig. Auch die Finanzierung wird erst mit einer Förderzusage und der Kenntnis über daraus resultierende Eigenmittel gesichert werden können.

Die Stadt Neumünster ist als finanzschwache Kommune eingestuft, investive Maßnahmen sind daher lediglich in einem geringen Umfang möglich. Dieses Projekt kann nur unter Inanspruchnahme von Förderprogrammen umgesetzt werden. Aufgrund der Bündelung mehrerer Einzelmaßnahmen und der angestrebten Modellhaftigkeit ist die Einbindung in das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ aus Sicht der Stadt Neumünster sachlich richtig und anzustreben, da das Projekt seine Wirkung erst durch die Kombination von Einzelmaßnahmen als Maßnahmenbündel entfaltet.

## **2. Projektziele, Zielgruppen, und Akteure**

Eine Verbesserung des Radverkehrs im Plangebiet und die Stärkung des Umweltverbundes sind erklärte Ziele der Stadt Neumünster und im Klimaschutzkonzept verankert. Mit Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils werden CO<sub>2</sub>-Emissionen im Handlungsfeld Verkehr eingespart. Das in Aufstellung befindliche Teilkonzept Radverkehr als Bestandteil des Masterplan Mobilität sieht vor, schnelle, sichere und bequeme Radwegeverbindungen auf Alltagsrouten nach und nach auszubauen.

Mit dem Projekt „Die Lebensader Padenstedt-Wittorf-Neumünster Mitte - sicher von und nach Wittorf radeln“ wird Neumünster zur Modellkommune und zeigt exemplarisch auf, wie in einem verkehrsbelasteten Stadtteil der Radverkehr für Schüler\*innen und andere Nutzer\*innen dauerhaft verbessert und der Radverkehrsanteil erhöht werden kann. Dabei spielt insbesondere der Aspekt der Sicherheit durch einerseits angemessene Infrastruktur aber andererseits auch durch Beteiligungs- und Bildungsformate, die ein „Richtiges Verhalten im Straßenverkehr“ näherbringen sollen, eine wichtige Rolle. Ein Schwerpunkt besteht in der Symbiose aller Maßnahmen im Zusammenwirken mit den Betroffenen. Besonders betroffen sind in diesem Zusammenhang durch die gewählten räumlichen und thematischen Schwerpunkte die beiden Schulen, die im direkten Bereich des Projektgebietes liegen und bei der Planung beteiligt werden. In der Wittorfer Grundschule wird zurzeit die Einrichtung eines Schulexpresses angedacht, und könnte -sobald die Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt sind- durch Bike Trains ergänzt werden. Örtliche Gewerbetreibende haben die Bereitschaft signalisiert, für diese Initiative spezielle Warnwesten bereitzustellen, die gleichzeitig auf das Förderprojekt hinweisen könnten.

Die Holstenschule als weiterführende Schule am nördlichen Rand des Untersuchungsgebiets hat sich bereits im vergangenen Jahr in einem schulischen Projekt eingehend mit der Schulwegsicherung beschäftigt, digitale Wege der Schulwegnutzung (Radverkehr) grafisch aufgezeigt und mengenmäßig belegt. Aus Richtung Süden führen zwei Hauptverbindungen zur Holstenschule. Beide Trassen sind mit großen Mängeln behaftet, die Altonaer Straße als Alternative zu der im Förderantrag betrachteten Route ist eine überörtliche Straße, die stark befahren ist und bei der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (schmale Nebenanlagen, denkmalgeschützte Baumallee) keine reelle Verbesserung für den Radverkehr zu erwarten ist. Daher soll aus planerischer Sicht auf der im Förderantrag betrachteten Verbindung eine Bündelung des Radverkehrs durch gute und sichere Radverkehrsanlagen erfolgen. Durch die Vorarbeiten in der Schule und das dortige große Engagement ist hier ein starker Projektpartner gefunden worden.

Nach Maßgabe der gesamtstädtischen Konzepte und Überlegungen wird mit dem Projekt „Die Lebensader Padenstedt-Wittorf-Neumünster Mitte - sicher von und nach Wittorf radeln“ eine schnelle, sichere und durchgängige Radwegeverbindung entlang der geplanten Hauptverkehrsrouten von Wittorf in die Innenstadt mit Anbindung an Padenstedt und das Industriegebiet Süd angestrebt, mit dem Ziel:

- den Radverkehrsanteil im Alltagsradverkehr zu erhöhen und rund 607 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr einzusparen,
- die Sicherheit der Radfahrer\*innen – speziell der Schüler\*innen- objektiv und subjektiv zu erhöhen
- die Qualität und Quantität der Abstellmöglichkeiten an den zentralen Orten zu steigern
- die Sicherheit und Zufriedenheit bei der Fahrradnutzung zu vergrößern.
- die Nahmobilität und Aufenthaltsqualität im Stadtteilzentrum Wittorf zu fördern und zu erhöhen
- Standardlösungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen zu entwickeln und umzusetzen
- innovative Straßenraumgestaltungen im Nahbereich von Schulen umzusetzen

Die Zielgruppe des Vorhabens bilden insbesondere die Bewohner\*innen des Stadtteils Wittorf, aber auch die Arbeitnehmer\*innen im nahegelegenen Industriegebiet Süd, sowie die Padenstedter Bürger\*innen. Für die Zielerreichung ist die Kooperation mit den Akteuren vor Ort notwendig und wichtiger Teil des Modellprojekts. Neben der Holstenschule und der Wittorfer Grundschule haben bislang der ADFC, der VCD, und die Sparkasse ihre Kooperationsbereitschaft zur Verbesserung der Radverkehrssituation signalisiert. In einem Auftakttreffen wurde von den beteiligten Akteuren bekräftigt, umfassend an der Umsetzung der zu entwickelnden Maßnahmen teilzunehmen. Erste Projektideen wurden abgestimmt. Daraufhin haben alle Projektbeteiligten die Aufgabe bekommen sich über konkrete Maßnahmen hinsichtlich Aufwands, Kosten und Personal intern abzustimmen. Die Ergebnisse dieser Abstimmung flossen dann in das zweite Projekttreffen ein, bei dem konkrete Maßnahmen für den Förderantrag zusammengetragen und koordiniert wurden. Absichtserklärungen (LOI) zur Zusammenarbeit und Umsetzung der Maßnahmen wurden mit allen Kooperationspartnern aufgesetzt.

Kooperationspartner sind:

- ADFC Ortsgruppe Neumünster
- Holstenschule
- Grundschule Wittorf
- Elternbeirat Grundschule Wittorf
- Sparkasse Neumünster
- VCD Ortsgruppe Neumünster

Neben der Maßnahmenplanung und -umsetzung ist die Kooperation vor allem auch für die Akzeptanz der Projekte vor Ort und die Auswertung des Projekts von Bedeutung.

Die Kooperationspartner treffen sich regelmäßig zu Partnertreffen, um das Projekt zu begleiten und in Workshops Einzelprojekte auszuarbeiten. Im Verlauf des Projekts können auch andere Unternehmen des Quartiers und Interessenverbände an dem Projekt teilnehmen und partizipieren. Über schriftliche Informationen und Pressearbeit werden ansässige Akteure informiert und zu weiteren Partnertreffen eingeladen. Denn auch über die Förderung hinaus können Ideen und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs im Projektgebiet eingebracht werden. Die Politik wird insbesondere im Rahmen der Entscheidungsfindung und zur Beschlussfassung eingebunden. Presse und Multiplikatoren werden regelmäßig über den Verlauf des Projektes und der Umsetzung von Einzelmaßnahmen über Pressemeldungen und -gespräche informiert.

### **3. Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken**

Die ca.2 km lange Radroute von Wittorf in die Innenstadt, sowie die Anbindungen nach Padenstedt und die südliche Weiterführung sind unterschiedlich gegliedert, und müssen daher differenziert betrachtet werden. Die Erreichung der Ziele erfordert außerdem eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen auf der Ebene der verschiedenen Elemente des Radverkehrssystems und der Zuständigkeit verschiedener Handlungsträger.

Vom Stadtteilzentrum Wittorf bis zum viel befahrenen Stadtring ist in Richtung Süden überwiegend ein Radweg vorhanden, welcher jedoch stark sanierungsbedürftig ist und im Verlauf von Einmündungen nicht geltenden Standards entspricht. Hier soll der Radweg saniert und nach Vorgaben der RAST 06 und ERA saniert werden. Die Gehwege werden dabei nicht unter die empfohlenen Maße nach RAST 06 verschmälert. In die Gegenrichtung ist keine gesicherte Radverkehrsanlage vorhanden, die Fahrbahnbreite würde aber grundsätzlich die Anlage von regelkonformen Radwegen zulassen. Hier ist geplant, einen Radfahrstreifen mit einer komfortablen Breite von ca. 2,0 m zu errichten. Der Radfahrstreifen soll farbig markiert werden, außerdem ist vorgesehen in den Breitstrich eine solarbetriebene Lichtkette mit weißem Dauerlicht einzubauen, die auch bei Dunkelheit objektive und subjektive Sicherheit für die Radfahrenden gewährt.

Der nördliche anschließende Abschnitt lässt im direkten Anschluss an die geplanten Radinfrastruktur die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen zu. Im direkten Bereich der Holstenschule sollen innovative Lösungen zur Ausführung kommen, die die dortige streckenbezogene Tempo 30 Regelung und den Mischverkehr auf der Fahrbahn verdeutlichen. Damit soll das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefördert werden. Als Projektidee ist die Einfärbung des Asphalts und die Markierung von Fahrrad Sharrow in die Detailplanung eingeflossen. Die Holstenschule soll in die weiteren Überlegungen zur Gestaltung mit einbezogen werden. Auch dieses Teilprojekt soll als ein Beispiel für ähnliche Situationen im Bereich von Schulen an klassifizierten Hauptstraßen dienen.



Fotomontage – geplante Gestaltung Wittorfer Straße Höhe Schule

Ein besonderes Augenmerk ist im Verlauf der Radverkehrsrouten auf die lichtsignalisierten Knotenpunkte Holsatenring/Wittorfer Straße und Lindenstraße/Grüner Wege zu legen. Speziell der Knotenpunkt am Holsatenring weist zurzeit durch fehlende Flächen Defizite bei der Radverkehrsführung auf. Um Aufstellflächen für den Radverkehr zu schaffen, ist geplant, eine Spur für den Kfz-Verkehr zu entfernen und rundum regelkonforme indirekte Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr einzurichten. Dazu ist eine Umorganisation der Lichtsignalsteuerung und die Aufstellung von Radfahrtsignalen erforderlich. Am Knotenpunkt Lindenstraße/Grüner Weg soll ebenfalls eine Verbesserung für den Radverkehr geschaffen werden, indem gerade Furten mit indirekten Linksabbiegetaschen für die Radfahrenden eingerichtet werden.

Im Stadtteilzentrum Wittorf ist der nicht signalisierte Knotenpunkt „Wittorfer Spinne“ ein großes Problem für Radfahrer\*innen. Überdimensionierte Zu- und Ausfahrten mit ausladenden Radien, fehlende Aufstellflächen, schlechte Sichtverhältnisse und die durch den Ausbau induzierten erhöhten Geschwindigkeiten führen hier zu einer objektiven Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beim Radverkehr, der im Mischverkehr und streckenweise mit Schutzstreifen geführt wird. Die ungünstige Geometrie des Knotenpunktes, die weit voneinander versetzten Einmündungen lassen außerdem wenige Möglichkeiten einer Verbesserung im Bestand zu. Aus planerischer Sicht wird daher nach Prüfung von Alternativen ein grundsätzlicher Umbau empfohlen. Mit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes kann der Kfz-Verkehr maßgeblich entschleunigt und die überdimensionierten Zu- und Ausfahrten entschärft werden. Der Radverkehr wird gemäß den derzeitigen Empfehlungen und Richtlinien auf der Kreisfahrbahn geführt, die Kreisfahrbahn soll – in Anlehnung an die RAST06 und ERA - so schmal gehalten werden, dass der Radverkehr sicher und komfortabel den Knoten in eher mittlerer Fahrweise passieren kann und die Geschwindigkeit der Kfz weiter gedrosselt wird. Die Zuführung erfolgt über klar definierte Zufahrten mit guten Sichtbeziehungen. Durch die Anlage des Kreisverkehrsplatzes können außerdem Flächen für die Nebenanlagen gewonnen werden, da die Fläche für den Kfz-Verkehr durch den Entfall überdimensionierter Anlagen und Abbiegespuren geringer wird. Hier ist geplant das Zentrum des Stadtteils zu stärken, indem qualitativ hochwertige gut nutzbare Fahrradabstellanlagen nach modernen Standards, eine Fahrradreparaturstation, Bänke und ein Infopoint errichtet werden. Die Integration einer E-Ladestation für Pedelecs und E-Bikes wird derzeit noch geprüft. Die

Gestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz würde auch dem Fußverkehr durch die Anlage von gesicherten Querungen und der Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs zu Gute kommen. Für die Kfz, die zurzeit sehr zügig und ohne viel Wartezeiten die Kreuzung passieren können, würde sich ein geringfügiger Leistungsverlust einstellen, der aber nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) noch immer im absolut vertretbaren Rahmen liegt. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrer\*innen sowie die Aufenthaltsqualität und Sichtbarmachung der Schwerpunkte in der Nahmobilität, würden die geringfügige Verschlechterung für den Kfz-Verkehr aber in der Gesamtschau aufheben und neue städtebauliche und verkehrliche Akzente setzen.

Im Anschluss an den Kreisverkehrsplatz sollen in Richtung Norden die vorhandenen Schutzstreifen, die nicht mehr geltenden Regelmaßen entsprechen, regelkonform umgerüstet werden und schließen an die geplante Radinfrastruktur im nördlichen Abschnitt an.

Das Projekt: **Die Lebensader Padenstedt-Wittorf-Stadtmitte Neumünster - sicher von und nach Wittorf radeln** setzt nicht nur auf eine komfortable und sichere Radverkehrsanbindung von und nach Wittorf in die Stadtmitte Neumünster, sondern möchte auch die Radanbindung an den Nachbarort Padenstedt und die westlich des Stadtteilzentrums Wittorf gelegenen Wohngebiete verbessern. Außerdem ist eine Anbindung an das Industriegebiet Süd vorgesehen. Der Knotenpunkt „Wittorfer Spinne“ im Zentrum des Stadtteils führt alle Wege wie in einem Scharnier zusammen.

Die Radverkehrsanbindung von Padenstedt führt über die Padenstedter Landstraße, die in die „Wittorfer Spinne“ mündet. Die Radverkehrsanlagen sind in die Jahre gekommen und weisen erhebliche bauliche Mängel auf. Die Breiten entsprechen nicht den geltenden Richtlinien. Es ist eine Straße, wie sie häufig in den 70'er Jahren auf Hauptverkehrsstraßen geplant wurde, die Fahrbahn ist ca., 6,50 m, die beidseitigen Nebenanlagen ca. 3,0-3,50 m breit, der Radweg beträgt einschließlich Sicherheitsstreifen ca. 1,60 m, der Rest ist dem Fußverkehr zugeordnet. Die Fahrbahnbreite lässt die Anlage von Fahrradschutzstreifen oder Radfahrstreifen nicht zu. Eine ausschließliche Regelung im Mischverkehr ist aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten und des Schwerlastanteils auf der klassifizierten Kreisstraße- insbesondere vor dem Hintergrund der beabsichtigten Schulwegsicherung- nicht zu empfehlen. Die Anlage von regelkonformen Radwegen nach RASt 06 und ERA (2,10 m einschließlich Sicherheitsstreifen) würde dazu führen, dass die verbleibenden Gehwege nicht den geforderten Mindestmaßen entsprechen würden. Auch wenn der Fußverkehrsanteil dort relativ gering ist, soll der Ausbau von Radwegen aus planerischer Sicht nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen. Daher wird hier – wie in begründeten Ausnahmen zulässig – beidseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg empfohlen. Hier soll auf die neue Regelung nach der VerwV-StVO zurückgegriffen werden, nach der gemeinsame Geh- und Radwege durch ein Piktogramm gekennzeichnet werden können. Damit wird keine Benutzungspflicht ausgelöst, aber die Regelung, dass Radfahrer\*innen nur in Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen (Vz239 mit Zusatzschild Radfahrer frei), tritt auch nicht in Kraft. Diese Maßnahme wird in der Folge engmaschig evaluiert und mit Aktionen zur Verkehrssicherheit koordiniert (gemeinsam mit der örtlichen Polizeistation werden regelmäßig Beobachtungen und Ansprachen vor Ort erfolgen, außerdem sollen videogestützte Beobachtungen durchgeführt werden) um die Übertragbarkeit dieser Führung auf andere ähnliche Situationen zu überprüfen. Die gewählte Lösung erfordert in besonderem Maße ein Miteinander, sowohl auf der Fahrbahn als auch auf den Nebenanlagen.

Auf Höhe des Pingelstiegs zweigt von der Padenstedter Landstraße eine straßenunabhängige Wegeverbindung zur Wittorfer Grundschule ab. Insbesondere den Grundschüler\*innen aus Padenstedt und den westlichen und südlichen Wohngebieten des Stadtteils Wittorf, aber auch anderen Nutzer\*innen, fällt die Querung der viel befahrenen Padenstedter Landstraße an dieser Stelle schwer. Um diese wichtige Verbindung für den Radverkehr – mit Schwerpunkt als eine Schulwegsicherungsmaßnahme –sicherer zu machen und den Radverkehr zu fördern, ist im Zuge des Gesamtprojekts eine sichere Querung als FLSA (Bedarfsampel für Fuß- und Radverkehr) eingeplant worden.

Den inhaltlichen Abschluss der Baumaßnahmen bildet die Anbindung des Industriegebietes Süd. Von der „Wittorfer Spinne“ führt eine direkte Anbindung für Radfahrer\*innen über die Wiesenstraße zur signalisierten Kreuzung an der Altonaer Straße und weiter über den Krokamp direkt in das Gewerbegebiet mit ca. 7.000 Arbeitsplätzen. Die Wiesenstraße ist eine typische Wohnstraße, in der am Fahrbahnrand und auf einigen separaten Längsparkständen geparkt werden darf. Ähnliche Voraussetzungen gibt es in vielen Straßen in Neumünster und Umgebung. Die Verkehrsbelastung ist moderat und da der Fahrradverkehr spätestens mit der Einrichtung der Radverkehrsrouten an Bedeutung gewinnen wird, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen. Das in Bearbeitung befindliche Radverkehrskonzept als Teilkonzept des Masterplan Mobilität sieht vor, Standards und Gestaltungshinweise für Fahrradstraßen in Neumünster zu entwickeln. Mit wiederkehrenden einheitlichen und prägnanten Elementen soll den Verkehrsteilnehmer\*innen alleine durch

die Gestaltung die Funktion der Straße als Fahrradstraße deutlich werden und die Akzeptanz steigern. Die Wiesenstraße soll im Rahmen dieses Projektes als Prototyp für die Fahrradstraßen in Neumünster dienen. Die gewählten Gestaltungen im Bereich der Schutzzonen zu parkenden Fahrzeugen, die Verdeutlichung von Vorfahrtsregelungen im Bereich von Einmündungen können darüber hinaus über Neumünsters Stadtgrenzen hinweg Impulse geben.



Fotomontage: geplante Gestaltung Wiesenstraße

Abgerundet werden alle baulichen Maßnahmen durch die begleitende Verkehrsaufklärung und -erziehung gemeinsam mit den Projektpartnern. Zwischen dem Stadtteil Wittorf und der Innenstadt sollen zudem auf der Route jeweils richtungsbezogen fest installierte Fahrradzählstellen mit öffentlichkeitswirksamer Anzeige der täglichen/jährlichen Radverkehrsmengen eingebaut werden.

Die hier entwickelte Projektidee ist eine erste Ideenskizze, die in der Detailplanung ausgearbeitet wird. Im Rahmen der politischen Abstimmung und der öffentlichen Beteiligung kann es insbesondere bei den baulichen Maßnahmen zu Änderungen kommen. Die bisher angestrebten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation untergliedern sich in die Themen:

- Infrastrukturmaßnahmen zur besseren Führung des Radverkehrs und zur Entschleunigung und Übersichtlichkeit des Verkehrs.
- Schaffung von beispielhaften Lösungen
- Serviceangebote, die zielgruppenspezifisch der Erleichterung und Förderung der Radnutzung dienen.
- Verkehrserziehung und Aufklärung
- Aufenthaltsqualität
- Öffentlichkeitsarbeit (siehe Öffentlichkeitsarbeit)

Das Maßnahmenpaket wird im Fortgang der Projektplanung ausgearbeitet. Detailplanungen und Finanzierungen werden mit den Kooperationspartnern abgestimmt, so dass sich bis zur Umsetzung noch Anpassungen ergeben können.

Es ist eine Einteilung in folgende Arbeitspakete geplant:

AP 1: Herstellung einer Radverkehrsrouten Altonaer Straße bis Spinne Wittorf

AP 2: Anpassung der lichtsignalisierten Knotenpunkte

AP 3: Kreisverkehrsplatz Spinne Wittorf

AP 4: Fahrradabstellanlagen, Reparaturstation

AP 5: Feste Zählstelle Radverkehr

AP 6: Radverkehrsinfrastruktur Padenstedter Landstraße

AP 7: Kampagnen Verkehrssicherheit

AP 8: Fahrradstraße Wiesenstraße

AP 9: FLSA Pingelstieg

AP 10: Öffentlichkeitsarbeit

AP 11: Dokumentation Ist-Zustand

AP 12: Trainingsfahrten ADFC

AP 13: Monitoring

#### 4. regionale Modellhaftigkeit

Das Neumünsteraner Vorhaben „**Die Lebensader Padenstedt-Wittorf-Neumünster Mitte- Sicher von und nach Wittorf radeln**“ weist Modellcharakter auf, da es sich umfassend und integrativ der Stärkung des Radverkehrs in einem Stadtteil und der schnellen, durchgängigen und sicheren Anbindung an die Innenstadt sowie einem Industriegebiet und einem Nachbarort widmet. Gegenüber vorbildlichen Einzelprojekten zur Förderung der Fahrradnutzung in anderen Städten, schafft Neumünster einen integrierten Ansatz, der verschiedene Maßnahmen zur Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, Serviceangeboten und der Verkehrsaufklärung vereint. So werden anliegende Schulen von Anfang an eingebunden um insbesondere der Schulwegsicherheit Rechnung zu tragen. Innovative Angebote wie die Gründung von Bike Trains runden das Angebot ab. Die Radroute selber bietet ebenso Aspekte der Beispielhaftigkeit, es werden Prototypen für die Gestaltung von Fahrradstraßen geschaffen, außerdem sollen Teilbereiche im direkten Bereich der Schulen durch eine besondere Gestaltung Aufmerksamkeit erzeugen und als Beispiel mit Strahlkraft in andere Orte dienen. Die Stärkung des Stadtteilzentrums Wittorf durch die Förderung der Nahmobilität, die Rückgewinnung von Flächen für den Radverkehr sowie für die Begegnung und den Aufenthalt kann als ein Leuchtturmprojekt mit Modellcharakter im eher ländlich geprägten Raum dienen. Gerade hier hat in der Vergangenheit der Kfz-Verkehr stadt- und verkehrsplanerisch die Räume geprägt. Mehr Fahrradabstellanlagen, eine Reparatur- und Ladestation sowie Infotafeln und Banner ergänzen die infrastrukturellen Baumaßnahmen und fördern das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität.

Neumünster ist aufgrund seiner Größe, Lage sowie der Wahl der Verkehrsmittel ein typisches Beispiel für eine Mittelstadt im eher ländlichen Raum mit der Funktion eines Oberzentrums. Zwei Drittel der Bevölkerung leben in solchen Mittelstädten und sie prägen die Städtelandschaft Deutschlands. Vor diesem Hintergrund kann das Vorhaben in Neumünster auf viele Städte in ganz Deutschland übertragen werden und ein Modell für die Stärkung des Radverkehrs darstellen.

Ein entscheidender Aspekt für das Gelingen des Vorhabens ist die Kooperation der Stadt mit den anliegenden Schulen, Verbänden und örtlichen Gewerbetreibenden. Art und Umfang der Zusammenarbeit haben Modellcharakter und reichen von der Ideenfindung über gemeinsame Infrastrukturprojekte und Serviceangebote bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit.

Nicht Einzelmaßnahmen machen also das Vorhaben in Neumünster interessant und modellhaft, sondern der integrative Ansatz mit verschiedenen abgestimmten Maßnahmen und der intensiven Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort.

In der Gesamtbetrachtung des Projektes liegt dann auch die bundesweite Ausstrahlkraft. Mit den Verbundpartnern ADFC und VCD haben wir zwei bundesweit tätige Verbände, die bei der Entwicklung und Verbreitung des Projektvorhabens eine maßgebliche Rolle spielen. Über das große bundesweite Netzwerk wird das Neumünsteraner Projekt in andere Landes- und Ortsverbände getragen. Auch das landes- und bundesweite Netzwerk der Klimaschutzmanager wird eine Multiplikatorenwirkung haben.

#### 5. Treibhausgasminderung

Mit dem Projekt „Lebensader Padenstedt-Wittorf-Neumünster- sicher von und nach Wittorf radeln“ wird klimaneutrale Mobilität zum Standard auf einer Hauptverkehrsrouten in den und aus dem Süden Neumünsters. Dementsprechend ergeben sich Treibhausgasminderungen aus Verhaltensänderungen unterschiedlicher Zielgruppen. Neben den Bewohner\*innen des Stadtteils Wittorf und des auf dem Kreisgebiet Rendsburg-Eckernförde liegenden Padenstedt sind das in umgekehrter Richtung Personen aus den nördlich gelegenen Stadtteilen, die für Erledigungen oder als Pendler\*innen nach Wittorf unterwegs sind. Die „Lebensader“ kann

bei Letzteren eine Teilstrecke auf dem Weg ins Industriegebiet Süd darstellen. Eine zielgruppenunabhängige Berechnung macht auch aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsbelastungszahlen Sinn.

#### 5.1 Einsparung durch Erhöhung des Radfahranteils

Für das Zeitintervall von 6 Uhr bis 20 Uhr liegen auf der Haupttroute zwischen Neumünster Mitte und Wittorf Verkehrsbelastungszahlen vor. Für das Jahr 2021 sind dort 6824 Pkw- Fahrten und 893 Fahrräder pro Tag gezählt worden. Der Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen liegt auf dieser Route bei ca. 11 % und damit deutlich unter dem städtischen Durchschnitt (20 % Radverkehrsanteil bei allen Wegen, 25 % bei Binnenwegen).

Die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparung basiert auf der Annahme, dass mit dem Gesamtkonzept eine Erhöhung der im Untersuchungsgebiet zurückgelegten Wege auf den Radverkehr um 15 Prozent erreicht wird. Dieser Schätzwert ergibt sich aus umfassenden Erfahrungen der am Projekt beteiligten Fachexpert\*innen und einem Rückschluss aus den gesamtstädtischem Modal Split.

Die Erhöhung wird alleine zu Lasten des MIV angenommen. Hier kommt zum Tragen, dass die Wegelängen sich in einem für den Umstieg auf das Rad idealen Spektrum bewegen: Von Wittorf bis zu den Infrastruktureinrichtungen in der Innenstadt beträgt die Wegstrecke ca. 3 km, vom Zentrum bis in das Industriegebiet Süd ca. 4,5 km. Von Padenstedt bis Wittorf sind es ca. 3,5 km. Für die weitere Berechnung wird von einer mittleren Wegstrecke von 4 km ausgegangen.

Hinzu kommt eine potentielle Verlagerung bei Fahrten über die Verbindung Padenstedt- Wittorf - in Richtung Süden zum Industriegebiet Süd, die nicht als Weiterführung Richtung Innenstadt dient. Die Verlagerung zu Gunsten des Radverkehrs ist hier etwas geringer einzuschätzen: Gegenüber aktuell rd. 10.000 Kfz-Fahrten und rd. 600 Radfahrenden täglich (in der Padenstedter Landstraße) wird eine Verdopplung der Radverkehrsnutzung angenommen, so dass zusätzlich täglich 600 Pkw-Fahrten von geschätzten 4 Kilometern im Mittel eingespart werden.

In Summe ist also eine durchschnittliche tägliche Verlagerung von ca. 1.900 Pkw-Fahrten à 4 Kilometer auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu erwarten. Daraus resultiert ein Einsparpotenzial von **rund 580 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr**.

#### 5.2 Einsparung durch Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung und Bewusstseinsbildung des Radfahranteils

Weitere Einsparungen sollen sich aus den begleitenden Maßnahmen ergeben, die bestehend aus öffentlichen Veranstaltungen, Kooperationen mit den Schulen bei Projekten wie Schulexpress oder Bike Trains sowie kleinere bauliche Maßnahmen wie Fahrradanhänger oder einer Reparaturstation zu einer Kampagne zusammengefasst werden können. Ziel ist, dass Personen auch über das Projektgebiet hinaus zur Umstellung ihrer Mobilität motiviert werden.

Hierbei ist die Annahme, dass die Hälfte der Einwohner\*innen des Stadtteils Wittorf sowie weitere 1.000 Personen aus angrenzenden Stadtteilen erreicht werden. Wir gehen bei einer solchen breiten Kampagne von einer Effektivität von 2% aus, so dass die begleitende Kampagne bei einem Einsparwert von geschätzten 300 kg CO<sub>2</sub> pro Jahr eine jährliche Einsparung **von 27 Tonnen CO<sub>2</sub>** bewirken kann.

Die gesamte erwartete THG-Minderung liegt also bei **607 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr**.

## **6. Monitoring**

Die beschriebenen Verlagerungswirkungen bei der Verkehrsmittelwahl, die durch das Konzept entstehen, werden während der Umsetzungsphase beobachtet und evaluiert. Hier soll vor allem durch Verkehrszählungen analysiert werden, wie sich die Zusammensetzung des Verkehrs entlang der Netzelemente entwickelt. Die geplanten fest stationierten Radzählanlagen im Zuge der Strecke zwischen Wittorf und dem Stadtzentrum Neumünster zeigen die Entwicklung des Radverkehrs in absoluten Zahlen auf. In der Fahrradstraße, die mit festgelegten Gestaltungselementen ausgestattet werden soll, wird das Verkehrsaufkommen vor und nach der Umsetzung ermittelt. Im Bereich der Padenstedter Landstraße (gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht) sollen niedrig auflösende und datenschutzkonforme Kameras, welche nach der Umsetzung mehrmals für einige Tage aufgestellt werden, Aufschluss über das Verkehrsverhalten geben. Das Monitoring für die geplanten Fahrradabstellanlagen wird durch eine Erhebung der Auslastung der Anlagen in mehreren zeitlichen Abfolgen erfolgen, um eine Verlagerungswirkung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr abschätzen zu können.

Die baulichen Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung lassen sich darüber hinaus über Erfahrungsberichte und Befragungen der Nutzer\*innen bewerten.

Maßnahmen, die auf das Verkehrsverhalten abzielen sind im Allgemeinen schwer auszuwerten. Die Effekte lassen sich nur indirekt über die Indikatoren „Anzahl der Verkehrsdelikte“ und „Anzahl der Unfälle“ darstellen, geben aber einen Eindruck über die Entwicklung im Plangebiet. Einher mit Aufklärungskampagnen laufen auch öffentlichkeitwirksame Maßnahmen. Hier ist vor allem das Presseecho, also die Anzahl der Medienbeiträge ein Indikator für die Wirkung. Eine Bewertung lässt sich insbesondere auch über die Inhalte der Presseartikel ableiten.

Monitoring – Kriterien und Indikatoren, Art der Erhebung

<b>Ziel: Erhöhung des Radverkehrsanteils um ca. 15 % und Einsparung von rund 607 Tonnen CO2-Emissionen pro Jahr</b>		
Modal Split im Fördergebiet	Anzahl des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr	Verkehrszählung
Klimaschutzeffekt	Anzahl der eingesparten PKW Kilometer	Eigene Berechnung
<b>Ziel: Verkehrsaufklärung und Bewusstseinsbildung (Schwerpunkt Schulen)</b>		
Veranstaltungen	Anzahl der Veranstaltungen und Aktionen	Eigenen Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Schulen, ADFC, VCD
Mobilitätsangebote	Schulexpress und Bike Trains	Eigene Erhebungen in Zusammenarbeit mit den Schulen
Modal- Split Schülerverkehr	Anzahl des Radverkehrsanteils	Befragungen und Auswertungen
Verkehrsverhalten vor Ort	Beobachtungen und Gespräche mit Verkehrsteilnehmer*innen.. Wirkung abschätzen, Kameras	Stadt Neumünster Polizei
<b>Ziel: Steigerung der Qualität und Quantität der Abstellmöglichkeiten an den zentralen Orten</b>		
Flächendeckender Ausbau der Stellplätze	Abstellangebote an den zentralen Orten vorhanden?	Stadt Neumünster bzw. Befragung der Flächeneigentümer
	Anzahl der Stellplätze an den zentralen Orten	
	Anzahl der abgestellten Fahrräder	Zählungen
Beschaffenheit der Stellplätze	Anzahl der Stellplätze, die das sichere, leicht zugängliche und komfortable Abstellen ermöglichen	Stadt Neumünster bzw. Befragung der Flächeneigentümer
	Grad der Zufriedenheit der Nutzer	Befragungen
	Elektroladepunkt für E-Bikes und Pedelecs	Stadt Neumünster Angaben des Betreibers

Ziel: Verbesserung der Sicherheit und Zufriedenheit bei der Fahrradnutzung		
Sicherer, komfortabler und schneller Radwegebau	Anzahl der baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs nach ERA	Eigene Erhebung
	Maß der zusätzlichen Maßnahmen, die über die Empfehlungen hinausgehen	
	Befragungen der Nutzer*innen	
	Anzahl der Radverkehrsunfälle und -delikte	Auswertung in Zusammenarbeit mit der Polizei
Information und Sensibilisierung der Zielgruppen	Anzahl der Pressemeldungen und –gespräche	Eigene Erhebung
	Anzahl der Veranstaltungen	
	Grad der Zufriedenheit und des Sicherheitsempfindens	Befragungen

Das Projektmonitoring für das Gesamtvorhaben erfolgt über die Auswertung der einzelnen Kriterien und Indikatoren und soll regelmäßig über den Zwischenstand und den Projektfortgang informieren. Somit können Fehlentwicklungen, die dem Gesamtziel des Vorhabens entgegenstehen, frühzeitig entdeckt und gegengesteuert werden. Angesiedelt ist das Monitoring bei der Stadt Neumünster und wird durch die Projektleitung durchgeführt.

Mit den beschriebenen Maßnahmen zum Monitoring und zur Evaluierung lassen sich für jede Einzelmaßnahme quantifizierbare Datengrundlagen erstellen, die in direkter Relation mit den berechneten Treibhausgasminderung gesetzt werden kann.

## 7. Öffentlichkeitsarbeit

Die Information und Kommunikation der Ziele und Maßnahmen erfolgen über eine breite Öffentlichkeitsarbeit.

Für das Gelingen und die Umsetzung des Vorhabens wird großer Wert auf die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik gelegt. Gemeinsam sollen in Workshops, Gesprächen und Informationsveranstaltungen die Vorhaben entwickelt und abgestimmt werden. Damit können die Nutzung und Akzeptanz der Maßnahmen gesteigert werden.

In verschiedenen Veranstaltungsformaten soll auf das Projekt hingewiesen werden, so ist beispielsweise geplant, in dem jährlich stattfindenden Straßen – und Stadtteilstadt in Wittorf die Maßnahme zu bewerben und vorzustellen.

Schon jetzt hat sich eine Projektarbeitsgruppe gebildet, die sich aus der städtischen Verwaltung; Akteuren vor Ort und Verbänden zusammensetzt. Sobald sich das Projekt weiter konkretisiert und ein Bewilligungsbescheid vorliegt, soll eine gemeinsame Befahrung der Route stattfinden, bei der auch die Presse eingeladen wird.

Es ist außerdem geplant mit Flyern und Informationsbannern auf die Maßnahmen und Aspekte zur Verkehrssicherheit hinzuweisen. Als Themen sind: „Fahrradstraßen, Richtiges Verhalten bei Fahrradschutzstreifen, Richtiges Verhalten beim Fahren im Kreisverkehrsplatz, Gegenseitige Rücksichtnahme“ im Fokus. Gemeinsam mit den Schulen und dem VCD wird ein weiterer begleitender Punkt sein: „Wie kommt mein Kind eigenständig und sicher zur Schule.“

Die Holstenschule, ein Projektpartner im Förderantrag hat bereits einen Vorschlag entwickelt, wie das Projekt mit einem Motto für künftige Veranstaltungen und Veröffentlichungen beworben werden könnte:

**„Die Lebensader Padenstedt – Wittorf – Neumünster Mitte- sicher von und nach Wittorf radeln“**

- pulsiert im Rhythmus der Schüler\*innen und Pendler\*innen, der Innenstadt-Kund\*innen und Freizeitradelnden





## 10. Ausgabenübersicht

Arbeitspakete	Gesamtkosten	Förderfähige Kosten	Eigenmittel	Ermittlung der Kosten
AP 1 Radverkehrsrouten Altonaer Straße-Wittorf	720.000,00	607.500,00	112.500,00	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 2 Anpassung der Lichtsignalanlagen	370.000,00	340.000,00	30.000,00	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 3 Kreisverkehrsplatz Wittorfer Spinne	1.200.000,00	1.020.000,00	180.000,--	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 4 Fahrradabstellanlagen und Reparatur-Servicestationen	60.000,00	60.000,00	0	Herstellerangaben
AP 5 feste Zählstellen für den Radverkehr	40.000,00	40.000,00		Herstellerangaben
AP 6 Radverkehrsanlage Padenstedter Landstraße	770.000,00	655.700,00	114.300,00	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 7 Kampagnen Verkehrssicherheit	8.000,--	0	8.000,--	Eigene Ermittlung anhand von vergleichbaren Formaten
AP 8 Fahrradstraße Wiesenstraße	90.000,--	77.000,--	13.000,--	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 9 Querung Pingelstieg	77.000,--	70.000,--	7.000,-	Kostenschätzung auf Grundlage von Vorentwurfsskizzen
AP 10 Öffentlichkeitsarbeit	25.000,--	25.000,--		Eigene Ermittlung anhand von vergleichbaren Formaten (Workshops etc.)
AP 11 Dokumentation IST-Zustand	0	0	Personalkosten	Eigene Ermittlungen
AP 12 ADFC- Angebot Übungsfahrten	0	0		Es entstehen keine Kosten
AP 13 Monitoring	10.000,--	10.000,--		Kosten für Verkehrszählungen, -beobachtungen
Summe	3.370.000,--	2.905.200,00	464.800,00	

$$\text{*Fördermitteleffizienz} = \frac{\text{beantragte Zuwendung in €}}{\text{Treibhausgasminderung in } \frac{\text{t}}{\text{Jahr}} * 20 \text{ Jahre}} = 2.905.200,00 / 607 * 20 = 239$$

## 11. Finanzierungsübersicht

zuwendungsfähige Gesamtausgaben	2.905.200,00€
Eigenmittel	0,0 €
Drittmittel	0,0 €
beantragte Zuwendung	2.905.200,00€
beantragte Förderquote	100 %

### Begründung zur Beantragung der erhöhten Förderquote

Der Stadt Neumünster ist vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein die Finanzschwäche bescheinigt worden.

„Als finanzschwach im Sinne des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ gelten Kommunen,

- a) die an einem landesrechtlichen Hilfs- oder Haushaltssicherungsprogramm teilnehmen, oder
- b) denen die Finanzschwäche durch die Kommunalaufsicht bescheinigt wird.“

Die Ratsversammlung der Stadt Neumünster hat in ihrer Sitzung vom 14.12.2021 beschlossen, dass das Konsolidierungskonzept der zuständigen Kommunalaufsicht vorgelegt werden und ein entsprechender öffentlich-rechtlicher Vertrag mit dem Innenministerium geschlossen werden soll. Somit wird die Stadt Neumünster an einem landesrechtlichen Hilfsprogramm, den Konsolidierungshilfen nach § 16 Finanzausgleichsgesetz, teilnehmen.

Auch aufgrund des Beschlusses der Ratsversammlung stuft die Kommunalaufsicht des Landes Schleswig-Holstein die Stadt Neumünster als finanzschwache Kommune ein.

Neumünster, den 22.04.2022