

# „Sicher von und nach Wittorf radeln“

## Maßnahmenbeschreibung aus dem Förderantrag

### Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf

Die kreisfreie Stadt Neumünster ist mit rund 80.000 Einwohnerinnen und 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 Fernverkehrsnetz auf. In unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn A7 verfügt Neumünster über einen direkten Zugang zur Hauptverkehrsachse zwischen Hamburg und Dänemark.

Zugleich bildet Neumünster einen regional und überregional bedeutenden Bahnknotenpunkt zwischen Hamburg und Kiel sowie zwischen Hamburg und Flensburg bzw. Dänemark. Ergänzt wird das Liniennetz der Deutschen Bahn durch das regionale Streckennetz der AKN Eisenbahn GmbH und Nordbahn. Die Agglomeration von Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten, Einzelhandel sowie kulturellen Angeboten übersteigt bei weiten den täglichen Bedarf und erzeugt eine regionale und überregionale Strahlkraft. Trotz der lagebedingten Vorteile ist Neumünster eine finanzschwache Kommune mit einer starken regionalen Identität, in der das Auto trotz kurzer Wege in den Entscheidungsprozessen zur Wahl der persönlichen Mobilität Priorität genießt. Das Fahrrad als Verkehrsmittel gewinnt aber zunehmend an Bedeutung.

2006 wurde für Neumünster ein gesamtstädtisches Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) entwickelt und beschlossen. Eine Überarbeitung aus dem Jahr 2016 wird seitdem kontinuierlich fortgeschrieben.

2015 wurde ein Klimaschutzkonzept durch die Ratsversammlung beschlossen und 2019 mit einem aktualisierten Maßnahmenkatalog fortgeschrieben. In ihrer Sitzung am 18.06.2019 hat die Ratsversammlung den Klimanotstand für die Stadt Neumünster ausgerufen. In diesem Zuge wurde die Eindämmung des Klimawandels und seine schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität benannt. In der Folge hat die Ratsversammlung am 17.12.2019 beschlossen, dass Neumünster bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll. Hierzu wird aktuell der Klimaplan 2035 als Gesamtstrategie erarbeitet. Diese Strategie soll Mitte 2023 durch die Ratsversammlung beschlossen werden

Aktuell stellt die Stadt Neumünster den gesamtstädtischen Masterplan Mobilität auf. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie Stärken-Schwächen-Analysen werden ergänzt durch die Beteiligung unterschiedlicher Zielgruppen mittels verschiedener und innovativer Beteiligungsformate Für die Rad- und den Fußverkehr werden gesonderte Berichte als Teilkonzepte im Masterplan Mobilität erarbeitet.

Die derzeitigen Ergebnisse zeigen deutliche Defizite für den Radverkehr. Im Ranking der Mängel bei den einzelnen Verkehrsträgern hat der Radverkehr dabei eine Spitzenposition eingenommen. Auch die Schulwegsicherheit hat sich bei der Mängelanalyse als ein problematisches Feld erwiesen. Die Beteiligung ergab auch, dass erhebliche Mängel in der

Infrastruktur aber auch eine fehlende Sensibilisierung für Gefahren im Straßenverkehr gegen das Radfahren sprechen.

Neumünster zeichnet sich durch eine zentral-orientierte Stadtstruktur aus. Mit Ausnahme von zwei Stadtteilen (Einfeld und Gadeland) grenzen die verbleibenden Stadtteile unmittelbar an die Innenstadt an. Diese ist einerseits durch den teilweise doppelspurig ausgebauten innerstädtischen Ring sowie die Radialstraßen verkehrlich sehr gut angeschlossen. Andererseits erzeugen die sehr breiten Fahrbahnen eine räumliche Trennwirkung im Stadtgefüge.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Prozesses zur Aufstellung des Masterplan Mobilität zeigt gleichzeitig einen stärker werdenden Willen der Stadtgesellschaft, die Situation für den Radverkehr maßgeblich zu verbessern. So sind insbesondere die Wegebeziehungen vom Stadtteil Wittorf bis in die Innenstadt in den Fokus der Diskussionen geraten. Die Ergebnisse aus den Beteiligungsprozessen flossen in die eingereichte Projektskizze vom 25.04.2022 ein. Die projektierte Route wird nicht nur von Alltagsradelnden genutzt, sondern ist zudem ein vielfach genutzter Schulweg. Die Trasse, die zurzeit erhebliche Mängel für den Radverkehr aufweist, bietet aufgrund der Flächenverfügbarkeiten über weite Strecken grundsätzlich gute Voraussetzungen, um nachhaltige Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Die Verbindung ist aufgrund der Bedeutung im Radverkehrskonzept (Entwurfsstand/Vertiefungsteil des Masterplans Mobilität) als Hauptradroute ausgewiesen.

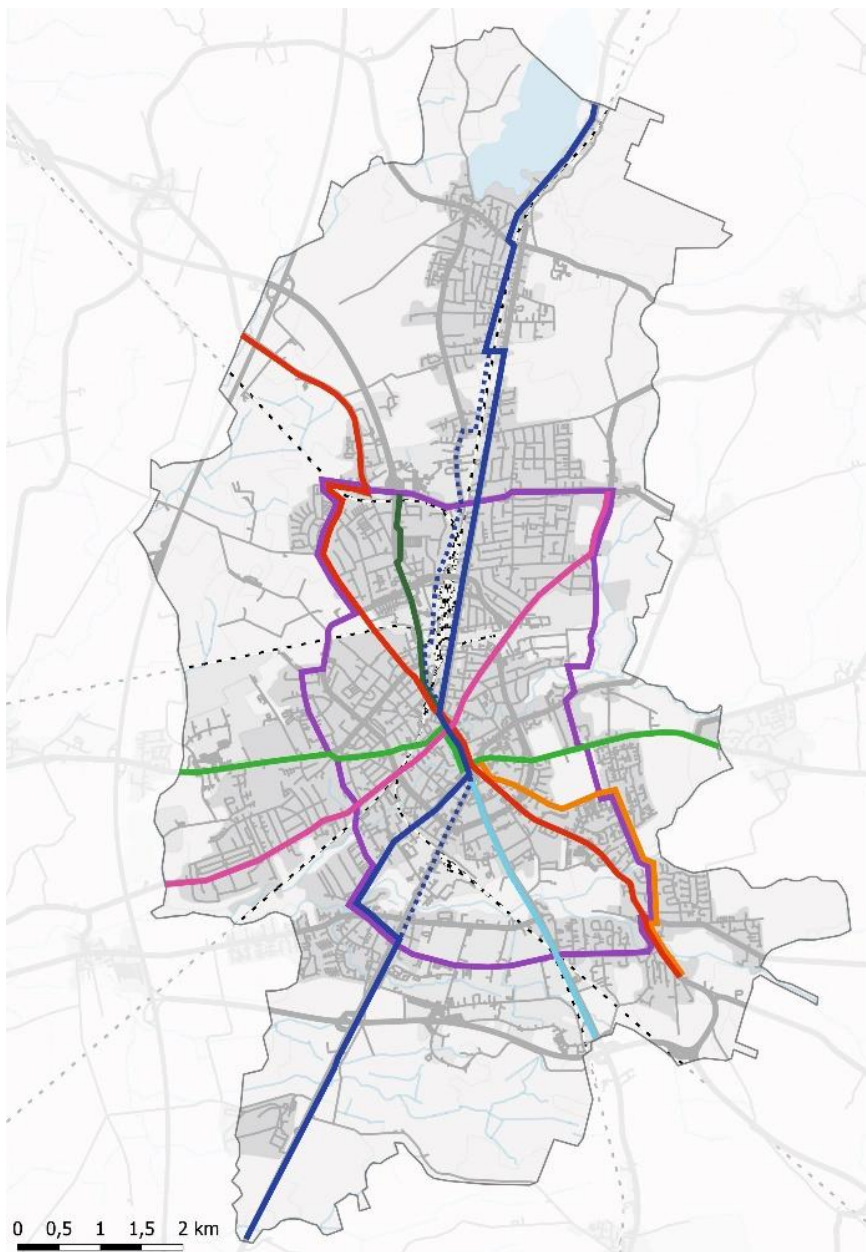
## Radverkehrsrouten

### Prioritäre Verbindungsrouten

-  Route 1: Nord-Süd-Route
-  Alternativer Verlauf Route 1
-  Route 2: Nordwest-Südost-Route
-  Route 3: West-Ost-Route
-  Route 4: Südwest-Nordost-Route

### Ergänzende Verbindungsrouten

-  Route 5: Äußere Ringroute
-  Route 6: Ruthenberg-Stadtmitte
-  Route 7: Gadeland-Stadtmitte
-  Route 8: Gartenstadt-Stadtmitte



 Planersocietät  
Municipal. Stadt. Zukunft.

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GBR

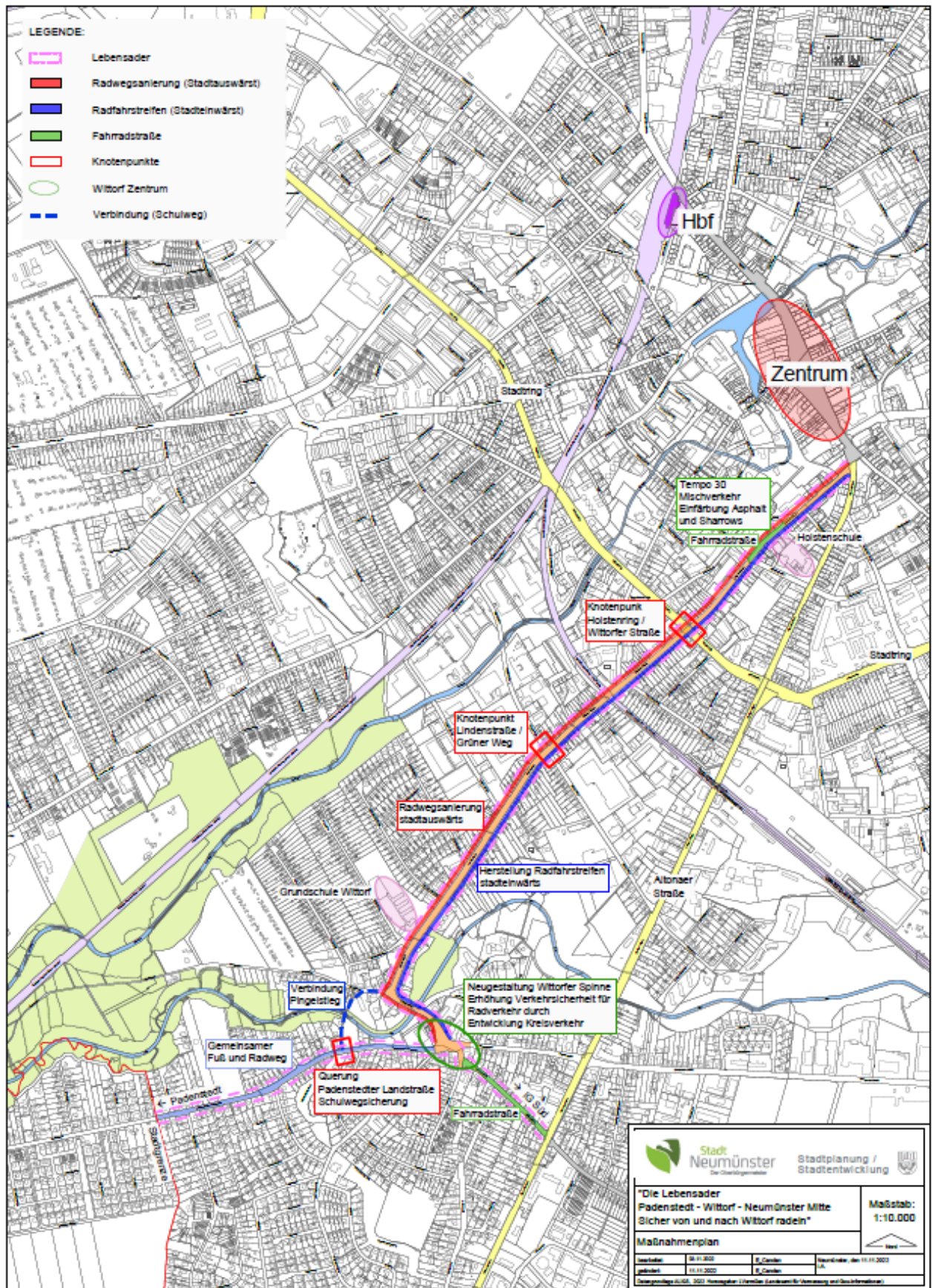
Datengrundlage:  
© European Union, Copernicus Land  
Monitoring Service 2018, European  
Environment Agency (EEA),  
© GeoBasis-DE/BKG (2020),  
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende,  
ODbL.

Der Stadtteil Wittorf (ca. 7.000 Einwohnerinnen und Einwohner) ist von insgesamt neun Stadtteilen der Südlichste in Neumünster. Die Innenstadt, das Zentrum Neumünsters, ist ca. 2 Kilometer entfernt. Wittorf ist von dörflichen Strukturen geprägt. Eine weitläufige, unübersichtliche Kreuzung wird volkstümlich „Wittorfer Spinne“ genannt und bildet das Zentrum dieses Stadtteils. Neben einer Grundschule, Banken, Gastronomie und Friseur sind auch ein SB-Markt sowie die örtliche Feuerwache in unmittelbarer Nähe angesiedelt. Weitergehende Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen befinden sich in der Innenstadt bzw. in Innenstadtnähe. Das südöstlich angrenzende Industriegebiet Süd verfügt über rund 7.000 Arbeitsplätze.

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 bzw. fehlende 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 Fahrradfahrende trotz kurzer Wege das Auto nutzen.



Das Gebiet, auf das sich das beantragte Projekt bezieht, setzt sich aus folgenden, miteinander verbundenen Abschnitten zusammen:

- Die Mühlenstraße, Lindenstraße und Wittorfer-Straße bilden die nach Norden verlaufende Achse in die Innenstadt. Sie führt durch urbanes Gebiet mit den überwiegenden Nutzungen Wohnen sowie kleinteiliges Gewerbe. Zudem sind die Grundschule in Wittorf als auch die Holstenschule (Gymnasium) über diese Achse erreichbar.
- Die Padenstedter Landstraße verbindet Wittorf mit der Nachbargemeinde Padenstedt.
- Die Wiesenstraße bildet die direkte Verbindung des Stadtteilzentrums Wittorf und dem Industriegebiet Süd.
- Die Wittorfer Spinne bildet den zentralen Verknüpfungspunkt aller zuvor genannten Abschnitte im Projektgebiet.

Trotz der guten geographischen Lage, der Verflechtungen mit der Metropolregion Hamburg, der Nähe zur KielRegion sowie einer starken Wirtschaft ist Neumünster eine finanzschwache Kommune und als solche eingestuft. Die finanzielle Situation führte bereits in der Vergangenheit dazu, dass die Unterhaltung und Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes stadtweit unter dem erforderlichen Maß geblieben sind. So auch im Projektgebiet. Die Radwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand und entsprechen nicht den aktuellen Normen und Anforderungen. Die Gestaltung der Verkehrsknoten ist stellenweise für den Radverkehr mangelhaft und stellt zum Teil ein Sicherheitsrisiko dar. Die Fahrradrouen zwischen Wittorf, der Innenstadt, dem Industriegebiet Süd sowie der Nachbarkommune Padenstedt sind überwiegend unattraktiv und sorgen aufgrund baulicher Mängel zu einem verminderten Sicherheitsgefühl. Daher fällt aktuell häufig die Entscheidung leichter, den Pkw anstatt des Fahrrads zu benutzen.

## Projektziele, Zielgruppen und Akteurinnen/Akteure

Das „Bundesprogramm für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“ verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz und ermöglicht der Stadt Neumünster mit den geplanten Maßnahmen einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz beizutragen und zugleich die Verkehrssicherheit des Radverkehrs sowie das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes im Projektgebiet zu verbessern.

Die abgestimmten Maßnahmen sollen dabei über das Projektgebiet hinaus vorbildhaft für andere Bereiche sein. Die aktuelle Energiekrise und steigenden Kosten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellen die Menschen aktuell und vermutlich auch in Zukunft u. a. vor Herausforderungen in Fragen der Mobilität. Zudem ist ein Umsteigen vom MIV auf das Fahrrad auch im Sinne der Mobilitätswende Zielsetzung.

Aktuell ist unter den Radfahrenden im Projektgebiet ein signifikanter Anteil an Schülerinnen und Schülern. Dennoch werden viele Schülerinnen und Schüler von ihren Eltern mit dem Pkw morgens zur Schule gebracht und nach Schulschluss abgeholt. Das beantragte Projekt soll den Anteil an „Elterntaxis“ deutlich reduzieren und damit auch zur Schulwegsicherung beitragen. Mit der verbesserten Fahrradbindung an die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und die Nachbarkommune Padenstedt sowie indirekt an die Stadtteile Gartenstadt, Böcklersiedlung-Bugenhagen und Faldera soll auch der Pendelverkehr in das Industriegebiet Süd mit insgesamt 7000 Arbeitsplätzen deutlich auf den Fahrradverkehr verlagert werden. Darüber hinaus wird eine stärkere Nutzung des Fahrrads für den weiteren Alltagsverkehr erwartet. Mit der daraus resultierenden Reduzierung des MIV wird der Ausstoß von Treibhausgasen gemindert.

Bereits während Erstellung der Projektskizze für die erste Stufe des Antragsverfahrens wurde das Projekt mit großem Interesse vor Ort verfolgt. So konnten bereits zu diesem Zeitpunkt einige Akteurinnen und Akteure gewonnen werden, die sich an diesem Projekt beteiligen möchten. Neben den baulichen Maßnahmen wollen die Akteurinnen und

Akteure mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen und Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zum Gesamtprojekt beitragen. Zu diesen Akteurinnen und Akteuren zählen u.a.:

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

Gemeinsam mit den aufgeführten Akteurinnen und Akteuren und den beantragten Einzelmaßnahmen sollen mit dem Projekt „Sicher von und nach Wittorf radeln“ folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Qualität im Radwegenetz durch Entwicklung einer Hauptroute,
- Erhöhung des Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr um 20 %,
- Treibhausgasminderung i. H. v. 651 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten im Jahr,
- Steigerung der Qualität und Quantität der Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten,
- Verbesserung der Sicherheit und Zufriedenheit bei der Fahrradnutzung,
- Erhöhung Nahmobilität und Aufenthaltsqualität im Stadtteilzentrum,
- Entwicklung und Umsetzung von Standardlösungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen,
- Umsetzung innovativer Straßenraumgestaltung im Nahbereich von Schulen,
- Übertragbarer Modellcharakter der Umsetzung für andere Städten.

Alle aufgeführten Einzelmaßnahmen liefern ihren Beitrag zum Klimaschutz und zum Radverkehr. Das innovative Potential dieser Gesamtmaßnahme ergibt sich einerseits aus der Wechselwirkung der Einzelmaßnahmen in Verbindung mit der Mitwirkung der Kooperationspartnerinnen und -partnern sowie der Öffentlichkeit. Die investiven Maßnahmen stellen dabei die Grundlage für eine attraktive Mobilität mit dem Fahrrad dar.

Die Ortsgruppe Neumünster des ADFC, die Ortsgruppe Neumünster des VCD sowie die Sparkasse Neumünster sind starke Partnerinnen, die mit Aktionen viele Betroffene im gesamte Projektgebiet und darüber hinaus erreichen können. Die Holstenschule und die Grundschule Wittorf stellen nicht nur zwei bedeutsame Ziele für Lehrpersonal und Schülerinnen und Schüler dar, sondern haben gemeinsam mit dem Elternbeirat der Grundschule Wittorf ihr Interesse an einer Mitwirkung bekannt gegeben. Beide Schulen haben auch unter dem Aspekt der Schulwegsicherung ein besonderes Interesse, dass die Schülerinnen und Schüler vermehrt mit dem Fahrrad kommen als mit dem Pkw gebracht zu werden.

In der Wittorfer Grundschule wird zurzeit die Einrichtung eines Schulexpresses angedacht, und könnte - sobald die Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt sind - durch Bike Trains ergänzt werden (Unter der Leitung eines Erwachsenen fahren Schülerinnen und Schüler entlang des Schulwegs zur Schule und zurück. Schülerinnen und Schüler, entlang der Route schließen sich unterwegs an. Die Aufsicht übernimmt die Erwachsene Person, Eltern können sich organisieren und abwechseln). 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 Projektgebiets hat sich bereits im vergangenen Jahr in einem schulischen Projekt eingehend mit der Schulwegsicherung beschäftigt, Rad-Schulwege erfasst, mengenmäßig belegt und digital grafisch aufgearbeitet. Aus Richtung Süden führen zwei Hauptverbindungen zur Holstenschule. Diese sind mit großen Mängeln behaftet. Die Alternative zu der im Förderantrag betrachteten Route ist die Altonaer Straße. Hierbei handelt es sich um eine überörtliche Straße, die stark befahren ist. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wie bspw. die schmalen Nebenanlagen oder die denkmalgeschützte Baumallee sind keine reelle Verbesserung für den Radverkehr zu erwarten. 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 eine starker Projektpartnerin gefunden worden.

Wie auch in Wittorf sind in vielen Stadtteilen anderer Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland hohe Verkehrsbelastungen, unzureichende Radinfrastruktur sowie Schwächen in der Verkehrssicherheit als Probleme identifiziert. Die im Projektgebiet enthaltenen Streckenabschnitte weisen aufgrund der vorhandenen Bestandsbebauung unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Radinfrastruktur auf. Zu enge Breiten, unübersichtliche Knoten als auch die Entwicklung von Fahrradstraßen unter den geltenden gesetzlichen Grundlagen sind Themen, die mit diesem Projekt beispielhaft angegangen werden sollen.

Sämtliche Einzelmaßnahmen stellen dabei keine Individuallösung dar, sondern können gleichermaßen auf andere Stadtteile in Neumünster, als auch in anderen Kommunen übertragen werden. Das Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen und die sich daraus entfaltende Wirkung, dass die angenommene Treibhausgasreduzierung erreicht werden, machen einerseits alle Einzelmaßnahmen erforderlich und ist bei Übertragung auf eine andere Gebietskulisse für den Erfolg entscheidend. Aus diesen Gründen weist das Projekt „Sicher von und nach Wittorf radeln“ einen Modellcharakter auf und kann anhand der vorhandenen Rahmenbedingungen übertragen werden.

Aufgrund der Ausdehnung des Projektgebiets von der Stadtgrenze an der Nachbargemeinde Padenstedt bis zum Industriegebiet Süd sowie bis hin an das Zentrum der Innenstadt kann ein breites Spektrum der Menschen in und um Neumünster von der Maßnahme profitieren. Nutzergruppen sind Schülerinnen und Schüler sowie Pendler als auch die Bewohnerinnen und Bewohner. Die Zielgruppe beschränkt sich nicht nur auf die Menschen mit Wohnsitz in Wittorf, Padenstedt oder der Innenstadt. Auch Berufstätige aus den westlich gelegenen Stadtteilen profitieren von den verbesserten Fahrradrouten, die z. B. in das Industriegebiet Süd führen. Weitere Synergien sind mit der bereits vorhandenen gesicherten Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof sowie dem bereits sanierten Fahrradweg über den Großflecken in der Innenstadt zu rechnen. Steigende Betriebskosten des eigenen Pkw's sowie die Bestrebungen für ein einheitliches und bezahlbares Nahverkehrsticket können Berufstätige motivieren, vom Pkw auf ÖPNV und Fahrrad zu wechseln. Mit der Umsetzung des Projektes „Sicher von und nach Wittorf radeln“ wird gleichermaßen die Fahrradroute vom Hauptbahnhof bis in das Industriegebiet Süd gestärkt.

## Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken

Für das Erreichen der aufgeführten Ziele sind eine Reihe an Einzelmaßnahmen geplant, die insbesondere durch ihre gegenseitige Wechselwirkung im vollen Umfang ihr Potential entfalten. Abgeleitet werden die unterschiedlichen Einzelmaßnahmen sowohl von der Ebene der verschiedenen Elemente des Radverkehrs als auch auf Basis der Beteiligung.

### **Stärkung der Fahrradroute Wittorf – Innenstadt (außerhalb des Stadtrings)**

Die Fahrradroute vom Stadtteilzentrum Wittorf bis in die Innenstadt hat eine Länge von ca. 2 km. Südlich des Stadtrings (Holsatenring) bis nach Wittorf existiert ein stark sanierungsbedürftiger und zu schmaler Radweg. Dieser weist stellenweise nur eine Breite von 1,60 m auf und soll nach den Vorgaben der RAST 06 und ERA verbreitert und saniert werden. Die Gehwege werden dabei nicht unter die empfohlenen Maße nach der 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. Zur Steigerung der Sicherheit wurde in der Förderskizze der Einbau einer solarbetriebenen Lichterkette in Betracht gezogen. Hierbei werden allerdings erhöhte Kosten zur Wartung und Instandhaltung erwartet. Als nachhaltige Alternative wird die Steigerung der Sicherheit des Radweges mittels Straßen-Boden-Reflektoren geprüft. Neben der visuellen Absicherung des Radweges bekommen Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen zusätzlich ein haptisches Feedback, sollten Sie den Breitstrich überfahren.

Im Bereich der Helmoldstraße ist derzeit eine Bushaltestelle als Buskap ausgebaut. Zur Herstellung des Radfahrstreifens entlang des östlichen Fahrbahnrandes ist der Rückbau des Kaps zwingend erforderlich. Die Bushaltestelle wird stattdessen als barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle neu hergestellt. Zwischen dem Stadtteil Wittorf und der Innenstadt soll zudem auf der Route jeweils richtungsbezogen eine fest installierte Fahrradzählstelle mit öffentlichkeitswirksamer Anzeige der täglichen/jährlichen Radverkehrsmengen eingebaut werden.

### **Stärkung der Fahrradroute Wittorf – Innenstadt (Innerhalb des Stadtrings)**

Der nördliche Abschnitt dieser Fahrradroute lässt im direkten Anschluss an die o. g. geplante Radinfrastruktur die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen zu. Im direkten Bereich der Holstenschule ist aktuell zur Schulwegsicherung eine streckenbezogene Tempo 30 Regelung angeordnet. Die Ausführung innovativer Lösungen soll den Mischverkehr auf der Fahrbahn verdeutlichen und die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

In der Projektskizze wurde die Einfärbung des Asphalt sowie die Markierung von Fahrrad- Sharrows als Projektidee vorgestellt (siehe Fotomontage links).





**Abbildung 1 Fotomontage – Beispiele für eine mögliche Gestaltung Wittorfer Straße Höhe Holstenschule**

Weitere Abstimmungsgespräche zu dieser Maßnahme mit u. a. der unteren Verkehrsaufsichtsbehörde führten zu dem Ergebnis, dass diese Ausführung (linkes Foto) zu einer zu starken Betonung des Radverkehrs führen könnte. Folglich wäre eine Verschlechterung des an dieser Stelle stark ausgeprägten Fußquerverkehrs zu befürchten. Hingegen wurde eine alternative Ausführung dieser Maßnahme befürwortet. Im unmittelbaren Umfeld könnte die gegenseitige Rücksichtnahme durch eine Einfärbung des Asphalts ohne Fahrrad-Sharrows erfolgen. Im Übergangsbereich, in der die beidseitigen Schutzstreifen enden und eine gemischte Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr vorgesehen ist, sollen Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden und auf die Mitnutzung der Fahrrad-fahrenden hinweisen. (siehe Fotomontage rechts). 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 Straßen dienen.

Die Fahrradroute Wittorf-Innenstadt ist im Bereich zwischen der Holstenschule und der Einmündung in die Altonaer Straße im Norden durch eine relativ geringe Breite geprägt. Radverkehrsanlagen sowie Schutzstreifen sind nach den aktuellen Regelwerken nicht umsetzbar. Gleichzeitig ist dieser Straßenabschnitt als Kreisstraße klassifiziert. Dadurch ist eine Umgestaltung dieses Streckenabschnittes nicht ohne weiteres durchführbar. Allerdings sehen die im Rahmen des Masterplan Mobilität entwickelten Netzkonzeptionen vor, dass die Wittorfer Straße innerhalb des Stadtrings möglicherweise zukünftig nicht mehr als Kreisstraße klassifiziert sein soll. Hierzu sind nach dem Beschluss des Masterplan Mobilität weitere Abstimmungsprozesse mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr erforderlich. Sollte die Wittorfer Straße in dem Abschnitt innerhalb des Stadtrings nicht mehr als Kreisstraße klassifiziert sein, wäre ab diesem Zeitpunkt die Entwicklung dieses Streckenabschnittes zur Fahrradstraße möglich, wie es für die Wiesenstraße angedacht ist (siehe unten).

### **Stärkung der Fahrradroute Wittorf – Innenstadt (Knotenpunkte)**

Ein besonderes Augenmerk ist im Verlauf der Radverkehrsrouten auf die lichtsignalisierten Knotenpunkte Holsatenring/Wittorfer Straße und Lindenstraße/Grüner Weg zu legen. Speziell der Knotenpunkt am Holsatenring weist zurzeit durch fehlende Flächen Defizite bei der Radverkehrsführung auf.

So sollen zum einen aus allen Fahrtrichtungen regelkonforme indirekte Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr eingerichtet werden, was die Aufstellung von Radfahrtsignalen erforderlich macht.

Zum anderen soll mittels eines Schutzstreifens eine bislang bestehende Lücke im Radnetz zwischen Holsatenring und Koldingstraße in Richtung Wittorf geschlossen werden. Dazu ist in der Knotenzufahrt die Wegnahme einer Kfz-Spur erforderlich, um die erforderliche Fläche für den Schutzstreifen zu gewinnen. Dies wiederum macht eine Umorganisation der Lichtsignalsteuerung sowie das Unterbinden bestimmter Abbiegebeziehungen erforderlich.

Am Knotenpunkt Lindenstraße/Grüner Weg soll ebenfalls eine Verbesserung für den Radverkehr geschaffen werden, indem gerade Furten mit indirekten Linksabbiegetaschen für die Radfahrenden sowie die entsprechende Radsignalisierung hergestellt werden.

### **Umgestaltung Wittorfer Spinne (nicht im Rahmen dieses Förderprojekts)**

Der nicht signalisierte Knotenpunkt „Wittorfer Spinne“ im Zentrum des Stadtteiles Wittorf ist ein großes Problem für Fahrradfahrende hinsichtlich Verkehrsführung und Verkehrssicherheit. Die Zu- und Ausfahrten sind überdimensioniert und sind geprägt durch ausladende Radien. Hierdurch werden erhöhte Geschwindigkeiten induziert. Der Radverkehr wird streckenweise über Schutzstreifen sowie als Mischverkehr geführt. Schlechte Sichtverhältnisse und fehlende Aufstellflächen tragen zusätzlich zu einer objektiven Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bei. Die ungünstige Geometrie des Knotenpunktes sowie 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.

Favorisierte Lösung ist die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes. Dadurch könnte der Kfz-Verkehr maßgeblich entschleunigt und die überdimensionierten Zu- und Ausfahrten entschärft werden. Der Radverkehr würde gemäß den derzeitigen Empfehlungen und Richtlinien auf der Kreisfahrbahn geführt, die Kreisfahrbahn soll – in Anlehnung an die RAS06 und ERA - so schmal gehalten werden, dass der Radverkehr sicher und komfortabel den Knoten in eher mittlerer Fahrweise passieren kann und ein unfallträchtiges Überholen durch den Kfz-Verkehr vermieden wird. Zusätzlich werden dadurch niedrige Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs begünstigt. Die Zuführung in den Knotenpunkt würde über klar definierte Zufahrten mit guten Sichtbeziehungen erfolgen. Durch die Anlage des Kreisverkehrsplatzes könnten 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. Als Abstellanlagen sind Fahrrad-Anlehnbügel vorgesehen. Die Radreparaturstation soll eine für sich stehende Säule mit diversen Werkzeugen und einer Luftpumpe ohne weitere Baulichkeiten sein.

Außer den Bügeln und der Reparaturstation an der Spinne sind 40 Bügel auf dem Schulgelände der Holstenschule vorgesehen.

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 läge. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrende sowie die Aufenthaltsqualität und Sichtbarmachung der Schwerpunkte in der Nahmobilität, würden die geringfügige Verschlechterung für den Kfz-Verkehr aber in der Gesamtbetrachtung 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.



DIESE ZEICHNUNG DARF OHNE UNSERE GENEHMIGUNG WEDER NACHGEAHMT, Vervielfältigt, NOCH DRITTEN PERSONEN VORGELEGT ODER AUSGEHÄNDIGT WERDEN. GESETZ ZUM SCHUTZ DES GEISTIGEN EIGENTUMS § 823

<b>WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR</b> INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN INGENIEURE KRÜGER & KOY	<b>Stadt Neumünster</b> Anpassung Knotenpunkt Mühlenstraße / Padenstedter Landstraße / Wührenbeksweg / Ittisweg Verkonzept	<b>Lageplanskizze</b>  <b>M = 1 : 500</b>	Projekt Nr.: 119.2280
			Anlage Nr.: -
			Datum: 14.09.2020

## Fahrradroute Padenstedt-Wittorf

Ausgehend von der Wittorfer Spinne sollen nicht nur die angrenzenden Wohnbereiche, sondern auch die Nachbarkommune Padenstedt für den Radverkehr gut angeschlossen sein. Padenstedt und Wittorf sind in der Vergangenheit zusammengewachsen, sodass vor Ort lediglich das Ortschild einen Hinweis auf die Stadtgrenze gibt. Die Padenstedter Landstraße zeigt die typischen Merkmale für die Planungen von Hauptverkehrsstraßen in den 1970'ern. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7 m, die beidseitigen Nebenanlagen sind ca. 3,0-3,50 m breit. Der Radweg weist eine Breite einschließlich Sicherheitsstreifen von ca. 1,60 m auf, 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.

Der Fußverkehrsaufkommen ist entlang der Padenstedter Landstraße auf Grund fehlender fußläufiger Ziele relativ gering, soll jedoch durch den Ausbau des Radweges nicht beeinträchtigt werden. Aufgrund der zu geringen Breite des Straßenraums und der angrenzenden Bebauung ist eine Aufteilung in beidseitigen, getrennten Fußwegen, Radwegen sowie der Einhaltung der Mindestbreite der Straßenführung nicht möglich. Aus diesem Grund soll für diesen Streckenabschnitt aufgrund Mangel von Alternativen beidseitig auf Basis der neuen Regelung der VerwV-StVO auf gemeinsame Geh- und Radwege zurückgegriffen werden. Neben der Herstellung einer einheitlichen Oberfläche muss im Rahmen der Bauarbeiten auch die bestehende Straßenbeleuchtung versetzt werden. Die Masten der Straßenlaternen befinden sich aktuell zwischen den Fuß- und Radweg und würden an den Rand des gemeinsamen Geh- und Radwegs versetzt werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege sollen durch Piktogramme gekennzeichnet werden. Damit wird keine Benutzungspflicht ausgelöst, so dass der Radverkehr die Wahl zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh-/Radweg hat. Des Weiteren gilt in diesem Fall bei einer Nutzung des Geh- und Radweges nicht mehr die einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit, so dass der Radverkehr in zügiger aber dem Fußgängeraufkommen entsprechend angepasster Geschwindigkeit den Seitenraum nutzen kann. Auf Grund der übersichtlichen Führung des Geh- und Radweges und dem bereits angeführten geringen Fußverkehrsaufkommen kann eine konfliktfreie und auf gegenseitige Rücksichtnahme ausgerichtete Verkehrsabwicklung erwartet werden.

Ein weiterer Vorteil in der Ausbildung eines gemeinsamen Geh- und Radweges liegt darin, dass dadurch eine durchgehend einheitliche und verständliche Radverkehrsführung über die Stadtgrenze hinweg hergestellt wird, da in der Gemeinde Padenstedt der Seitenraum ebenfalls als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebildet ist.

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 Grundschülerinnen und Grundschülern aus Padenstedt und den westlichen sowie südlichen Wohngebieten des Stadtteils Wittorf, aber auch anderen Radfahrenden und Zufußgehenden, 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) in der Förderskizze eingeplant worden. Eigene Verkehrsbeobachtungen zeigten, dass die Anzahl an Querungen nicht den erforderlichen Schwellenwert für die Anordnung weder einer Bedarfs-FLSA noch eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrreifen“) erreichen. Im Rahmen dieser Antragsstellung wurde daher alternativ die Errichtung einer Mittelinsel geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine bauliche Einordnung durch eine punktuelle Aufweitung der Fahrbahn möglich ist. Der gemeinsame Fuß- und Radweg wird dadurch an dieser Stelle jeweils geringfügig schmaler, verfügt aber noch über eine ausreichende Breite. Mit der Herstellung einer Mittelinsel kann die Querung der Padenstedter Landstraße insbesondere für die zahlreichen radfahrenden Schülerinnen und Schüler erheblich erleichtert und sicherer gemacht werden.

### **Entwicklung der Wiesenstraße zur Fahrradstraße**

Den inhaltlichen Abschluss der Baumaßnahmen bildet die Anbindung des Industriegebietes Süd. Von der „Wittorfer Spinne“ führt eine direkte Anbindung für Radfahrende über die Wiesenstraße zur signalisierten Kreuzung an der Altonaer Straße. Weiter über den Krokamp gelangt man per Rad direkt in das Industriegebiet Süd mit ca. 7.000 Arbeitsplätzen. Die Wiesenstraße ist eine typische Wohnstraße, in der am Fahrbahnrand und auf einigen separaten Längsparkständen geparkt werden darf. Die Verkehrsbelastung ist moderat. Ähnliche Voraussetzungen gibt es in vielen Straßen in Neumünster und Umgebung.

Zukünftig wird der Radverkehr in der Wiesenstraße an Bedeutung gewinnen. Die Netzkonzepte im Rahmen der Nahmobilitätskonzepte sehen vor, dass eine Fahrradroute u. a. über die Wiesenstraße verläuft.

Die Wiesenstraße soll im Rahmen dieses Projektes als Prototyp für die vorhandenen und zukünftig geplanten Fahrradstraßen in Neumünster dienen. Mit wiederkehrenden einheitlichen und prägnanten Elementen soll allein durch die Gestaltung die Funktion der Straße als Fahrradstraße deutlich und die Akzeptanz der gesteigert werden.

### **Verkehrsbildende Maßnahmen**

Begleitet werden alle baulichen Maßnahmen durch die Verkehrsaufklärung und -erziehung gemeinsam mit den Projektpartnerinnen und -partnern.



Die mit der Projektskizze eingereichten Ideen wurden bisher insbesondere auf deren Umsetzbarkeit geprüft. Insbesondere die Realisierung der Fahrradstraße oder der innovativen Ansätze zur Sensibilisierung des Verkehrs im Bereich der Holstenschule bedarf intensive Abstimmungen mit den zuständigen Akteurinnen und Akteuren.

Die detaillierte Planung der einzelnen Maßnahmen finden im Rahmen der Umsetzungsplanung nach Förderzusage statt. Auch werden in den Detailplanungen Beteiligungen und politische Abstimmungen stattfinden, wodurch es bei den baulichen Maßnahmen zu Änderungen kommen kann. Die 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,
- Öffentlichkeitsbeteiligung und -arbeit (siehe Öffentlichkeitsarbeit).