



Rathausfraktionen der Stadt Neumünster

E. 12.8.13
K 13.08.13
/ abau 13.8.13 li

Herrn Stadtpräsidenten
Friedrich-Wilhelm Strohdiek
Großflecken 59
24534 Neumünster

SPD / OSK / 1. SPD / SPD / 61 / 32 / 10.1

Neumünster, 12. August 2013

Gemeinsamer Antrag von SPD und Bündnis 90/ Die Grünen zur Ratsversammlung am 27. August 2013

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident,

bitte setzen Sie den gemeinsamen Antrag auf die Tagesordnung der Ratsversammlung am 27. August 2013.

Die Ratsversammlung möge beschließen:

Die Stadt Neumünster hat aufgrund ihrer ebenen Lage gute Voraussetzungen für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Leider wurde dieses in der Vergangenheit bei der Stadtentwicklung zu wenig berücksichtigt. Der Anteil des Radverkehrs kann erhöht, die Unfallhäufigkeit muss herabgesetzt werden, wie die Spitzenreiterposition der Stadt bei Radfahrunfällen mit Kindern gezeigt hat.

Das folgende **10-Punkte- Programm** zeigt das Ziel und den Weg dorthin.

1. **Neumünster soll eine Fahrradstadt werden.**
Neben der Verbesserung der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Der Radverkehr soll frühestmöglich gezielt als Thema in das städtische Marketing aufgenommen werden.
2. **Der Radverkehrsanteil an allen Wegen soll bis 2020 um 20 % gesteigert werden.**
Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung an dem Leitbild „Radverkehr als System“, das vom ADFC gemeinsam mit der Vereinigung für Stadt-, Landes- und Regionalplanung (SRL) entwickelt wurde.
3. **Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll trotz der steigenden Zahl von Radfahrern die Zahl der Radfahrerunfälle um mindestens 15 %, die Zahl schwer verunglückter Radfahrer bis 2020 um mindestens 25 % verringert werden.**
Wesentliche Schritte dazu sind eine detaillierte und stark ursachenbezogene Analyse der Unfalldaten, die ein Sofortmaßnahmenprogramm zur Entschärfung von Unfallhäufungspunkten und die anhaltende flächenhafte Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Straßennetz ermöglicht.
4. **Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs als**

gleichberechtigt zu beachten. Es ist in jedem Fall nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen untersucht wurden. Dazu müssen künftig Verwaltungsvorlagen in Bau- und Verkehrsangelegenheiten nach dem Punkt „Finanzielle Auswirkungen“ den Punkt „Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer“ enthalten.

Die Anforderungen an eine Radverkehrsverträglichkeitsprüfung sind verbindlich zu formulieren. Dabei ist auf frei verfügbare Dokumentationen über Maßnahmen und Erfahrungen anderer Kommunen wie zum Beispiel Münster, Göttingen, Kiel, Oberhausen, Karlsruhe aber auch Berlin, Leipzig und München zurück zu greifen. Eine Beschreibung des Ablaufs und Kriterien in Form einer Checkliste sind zu entwickeln, um die einheitliche Umsetzung und die Nachprüfbarkeit zu unterstützen.

5. **Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.**
Der erhebliche Nachholbedarf kann mittelfristig nur dann nennenswert abgedeckt werden, wenn alle rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz von kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden. Radwege sollen vorrangig dort neu angelegt werden, wo ein Neubau oder die Sanierung der Seitenanlagen aus anderen Gründen erforderlich ist. Bei allen Maßnahmen zum Straßenaus- und -umbau soll jeweils eine verkehrssichere Radverkehrsführung gewährleistet werden. Die Vorhaben in diesem Bereich sollen dazu genutzt werden, auch für den Radverkehr bessere Bedingungen zu erreichen.
6. **Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radroutennetz, das insbesondere auch über verkehrsarme Straßen verläuft, einzurichten. Es ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen, die dem heutigen bundesweiten Standard entspricht.**
Das Radroutennetz soll aus radial auf die Innenstadt zulaufenden Routen und ringförmigen Tangentialverbindungen bestehen, die vorrangig Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung anbinden. Die Straßen der Innenstadt sollen für den Radverkehr möglichst flächenhaft und gleichberechtigt mitbenutzbar sein, um grundsätzlich eine Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr zu erreichen. Die Radroutenplanung ist bei allen Maßnahmen der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Landschafts- und Grünordnungsplanung zu berücksichtigen.
7. **Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen werden.**
Dazu dienen die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und die Herausnahme der Radfahrer bei Abbiegeverböten und Abbiegegeböten. Das Straßennetz in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen ist bereits weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen.
8. **Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote etc. sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Neumünster.**
Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Veränderung des Denkens erreicht werden können. Dies kann die Stadt Neumünster unterstützen, indem sie sich mit Wort und Tat für die Förderung des Radverkehrs einsetzt.
9. **Die gezielte Förderung des Radverkehrs erfordert die bevorzugte Einbindung in den zurzeit erarbeiteten Masterplan Mobilität. Dabei ist darauf zu achten, dass eine ebenso sinnfällige wie attraktive Verknüpfung mit dem ÖPNV realisiert werden kann.**
Im Rahmen eines integrierten Masterplans Mobilität soll auf Initiative der Verwaltung auch ein Radverkehrskonzept erarbeitet werden. Die mit diesem Antrag auf den Weg gebrachten Ziele

und Maßnahmen sollen das Mobilitätskonzept nicht ersetzen, sondern auf den Weg bringen, unterstützen und gleichzeitig schnellstmöglich Handlungsoptionen eröffnen.

10. Die Stadt Neumünster soll sich zusammen mit Flensburg, Kiel und Lübeck beim Land für eine Förderung des Radverkehrs in Städten einsetzen.

Nur eine gemeinsame Initiative der kreisfreien Städte kann den Anstoß geben, dass eine landesweite Strategie zur Verbesserung und Sicherung des Radverkehrs entwickelt werden kann.

Begründung:

Viele Städte in Deutschland haben sich das Ziel gesetzt, Fahrradstadt zu werden. Am bekanntesten sind Münster, Göttingen, Kiel, Oberhausen, Karlsruhe aber auch Berlin und München. Im Ausland sind herausragende Städte Kopenhagen, Amsterdam und Barcelona.

Sie alle haben gezeigt, dass die Neuausrichtung einer Stadt zur Fahrradstadt keine Utopie, sondern konsequent und pragmatisch umsetzbar ist.

Das 10-Punkte-Programm orientiert sich an einem Konzept aus Karlsruhe, das dort 2005 einstimmig im Rat verabschiedet wurde. Die Fortschreibung in diesem Jahr zeigt, dass vieles umgesetzt und einige gesetzte Ziele bereits erreicht werden konnten.

Auch Neumünster muss jetzt grundlegend umsteuern. Die Verkehrsversuche in der Innenstadt und die geplanten weiteren baulichen Veränderungen in der Innenstadt und auf dem Ring sind die richtigen Anlässe damit zu beginnen.

Das 10-Punkte-Programm baut darauf auf, dass der öffentliche Verkehrsraum grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung steht. Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt.

Mit diesem Programm soll kein Vorrang für den Radverkehr in der Stadt geschaffen, wohl aber Partei ergriffen werden für eine Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Fortkommen ermöglicht, die Unabhängigkeit gewährleistet und die Umwelt schont


Uwe Döring
SPD Rathausfraktion


Thomas Krampfer
Bündnis 90 / Die Grünen