Vorsitzender
Kurt Feldmann-Jäger

Mail neumuenster@adfc-sh.de
Mobil 0179 - 9792214

Stellungnahme des ADFC Neumünster
zur Optimierung der Radverkehrsführung in der Carlstraße (Drs. Nr. 0975/2013/DS)

1 Umsetzung der Optimierung aussetzen

Der ADFC Neumünster schlägt vor, die **Umsetzung der Optimierung der Carlstraße** - bis zur Vorlage des **Radverkehrskonzeptes** im April 2018 (siehe Drs. 0480/2013/MV und Niederschrift des PU vom 18.10.2017) - **auszusetzen**.

- Es ist nicht zielführend wenige Monate vor der endgültigen Erstellung und Beschlussfassung der Fachplanung „Farradverkehr“ einen einzelnen Teilabschnitt einer zukünftig wichtigen Veloroute herauszunehmen, ohne das Gesamtkonzept der Fachplanung vorliegen zu haben.
- Das Fahrradverkehrs-Konzept wir sicherlich ein „Fahrradstraßenkonzept“ enthalten, mit den notwendigen quantitativen und qualitativen Standards
- Ein aktueller, verkehrssicherheitsrelevanter Handlungsbedarf besteht laut Drucksache und anliegender Variantenbetrachtung nicht.

2 ADFC setzt sich für Fahrradstraßen ein

Der ADFC Neumünster setzt sich für den konsequenten und kontinuierlichen Ausbau von Fahrradstraßen ein und fordert einen Ausbau von 20 km Fahrradstraßen bis 2025

- Fahrradstraßen werden in Nebenstraßen ausgewiesen und bilden das Rückgrat des künftigen Fahrradnetzes.
- Bis 2025 sollen jedes Jahr mindestens 2 Kilometer neue Fahrradstraßen ausgewiesen werden, um Lücken zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen.
- Die Fahrradstraßen und das Netz sind so umzusetzen, dass insbesondere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, wie Schulen und Sportplätze, sicher und komfortabel erreichbar sind.
- Besonders geeignet sind Haupterschließungsstraßen in Wohngebierts-30-Zonen
- Die Fahrradstraßen sollen mindestens fünf Meter breit sein, möglichst Vorfahrt haben und der Autoverkehr ist durch entsprechende Maßnahmen zu reduzieren.
- Neumünster hat großen Nachholbedarf:
  - Neumünster hat z.Z. **0,3 cm** Fahrradstraße je EW — 1 Fahrradstraße mit 0,25 km Länge
  - Kiel hat z.Z. **4,3 cm** Fahrradstraße je EW — 18 Fahrradstraßen mit 10 km Länge
  - Elmshorn hat z.Z. **3,1 cm** Fahrradstraße je EW — 4 Fahrradstraßen mit ca. 1,5 km Länge

3 Carlstraße (und Veloroute 77) als Fahrradstraße ausbauen

Die Carlstraße ist laut Radverkehrsentwicklungsplan Neumünster von 1993 als Teil der **Route 77** wesentlicher Bestandteil **des „Radverkehrsgrundnetzes“** und ist entsprechend für den Radverkehr zu optimieren, so **„dass es bequem und angenehm ist, Wege in der Stadt und insbesondere von den Stadtteilen in die Innenstadt zu nutzen.** Dabei muss es das Ziel sein, ein **Rad(schnell)wegenetz** zu errichten, welches dazu beiträgt die **Nutzung von Fahrrädern als Verkehrsmittel in der Stadt drastisch zu erhöhen**.**“** (Drs. 0209/2013/An)

Die Carlstraße, als Bestandteil der „Veloroute 77“, ist von der Luisenstraße bis zum Prehnsfelder Weg als Fahrradstraße (ca. 1.950 m) auszubauen ,
mit der Verlängerungsmöglichkeit der Fahrradstraße im Prehnsfelder Weg, der Röntgenstraße, der Eulerstraße und dem Stoverseegen auf eine Gesamtlänge von 3.700 m.

4 Warum sollen Fahrradstraße eingerichtet werden?

Wir wollen mehr Menschen zum Radfahren animieren. Das kann uns dann gelingen, wenn das Radfahren Spaß macht und alle das Gefühl haben, mit dem Rad komfortabel, zügig und sicher an ihr Ziel zu kommen.

Ein Fahrradstraßenkonzept sollte folgende Ziele verfolgen:

- Fahrradstraßen sollen abseits der Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr bündeln.
- Untersuchungen haben gezeigt, dass nach Einrichtung von Fahrradstraßen der Radverkehrsanteil entlang dieser Straßen um bis zu 50% zugenommen hat.
- Mehr Radverkehr auf einer Straße und geringer gefahrene Geschwindigkeiten beim Kraftfahrzeugverkehr erhöhen die Verkehrssicherheit.
- Fahrradstraßen dienen den Radfahrerinnen und Radfahrern als im städtischen Raum visuell erkennbare Radverkehrsverbindung zwischen den Ortsteilen und erleichtern somit die Orientierung.
- Radverkehr ist auf Fahrradstraßen bevorrechtigt. Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich als Verkehrsteilnehmer erwünscht und von der Stadt Neumünster ernst genommen.
- Das legale Nebeneinanderfahren ist kommunikativ und macht Spaß, Radfahren wird zur Freude und gern ausgeübten Tätigkeit.
- Mehr Menschen auf dem Rad erhöhen die soziale Kontrolle und damit die Sicherheit im öffentlichen Raum.
- Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich bei der Fahrbahnnutzung sicherer und fahren weniger häufig auf Gehwegen, wodurch es weniger Konflikte mit dem Fußverkehr gibt.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist im Vergleich zu anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung sehr kostengünstig. 1 Kilometer Fahrradstraße kostet weniger als ein Viertel gegenüber dem Bau eines Radweges.

5 Win-Win Chancen in der Carlstraße nutzen.

Der Querschnitt der Carlstraße zwischen Roonstraße und Sauerbruch-Straße ist jeweils mit einer breiten weißen gestrichelten Linie (rechts und links) auf 5 m, also dem Maß einer Fahrradstraße zu reduzieren.

JETZT (Straßenquerschnitt Carlstraße - Beständ)
/ 3,50m / 1,30m / 0,5 / 2,20 m / 7,55 m / 2,20 m / 1,35 m / 1,30 m / 2,15 m /

/Parken l/ Autostraße / Parken l/

NEU (Straßenquerschnitt Carlstraße – als Fahrradstarße)
/ 3,50m / 1,30m / 0,5 / 2,80 m / 5,00 m / 4,15 m / 1,35 m / 1,30 m / 2,15 m /

/Fußweg/ Rad / Si / Parken / Fahrradstr. / Parken / Bäume / Rad / Fußweg/
längs schräg
/ +0,6 m/ -2,55 m / +1.95 m/

- Die Lösung bietet einerseits einen konsequenten Ausbau einer bestehenden Veloroute als Fahrradstraße mit Option auf weitere Verlängerung.
- Andererseits wird die seit Jahren beklagte nicht ausreichende Parksituation an den berufsbildenden Schulen deutlich verbessert, da das „Schräg-Parken“ deutlich mehr KfZ-Stellmöglichkeiten ermöglicht, bei gleichzeitigen Erhalt der Bäume.
- Diese Variante bringt den größten Nutzen und Sicherheit für den Radverkehr bei geringstem Aufwand/Kosten.

Neumünster 08.10.2017

_____

ADFC Neumünster
Vorsitzender
Kurt Feldmann-Jäger