

# Radverkehrskonzept

für die Stadt

## Neustadt in Holstein

Stand: Mai 2022





## Radverkehrskonzept für die Stadt Neustadt in Holstein

Auftraggeber: Stadt Neustadt in Holstein  
Stadtbauamt - Stadtplanung

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB  
Pinnasberg 45  
20359 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke  
Dr. Dipl.-Geogr. Philip Engler  
Jolasse Lampert M.Sc.

Projektnummer: 2019056

Stand: Mai 2022



## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	AUFTRAG UND ZIELSETZUNG.....	6
2	VORGEHENSWEISE UND METHODIK .....	7
3	GROBSTRUKTUR EINES RADVERKEHRSNETZES IN NEUSTADT.....	9
4	ERGEBNISSE DER BÜRGERBETEILIGUNG.....	11
5	RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN STRAßENRÄUMEN.....	15
5.1	Radverkehrsführungen.....	15
5.2	Gestaltungsrahmen für Fahrradstraßen.....	16
6	RADROUTEN IN DEN KORRIDOREN.....	18
6.1	Radverkehr durch das Stadtzentrum.....	18
6.2	Korridor West.....	20
6.3	Korridor Süd.....	23
6.4	Zentralkorridor (Ost).....	26
6.5	Korridor Nord .....	30
6.6	Korridor Ost .....	31
6.7	Anbindung Pelzerhaken.....	34
6.8	Das zusammenhängende Zielnetz .....	36
7	HANDLUNGSKONZEPT UND PRIORITÄTENSETZUNG.....	37
8	EINRICHTUNG EINES FAHRRAD-LEIHSYSTEMS .....	38
9	RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT .....	41
	LITERATURVERZEICHNIS .....	44



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Quell- und Zielorte.....	9
Abbildung 2: Korridore.....	10
Abbildung 3: Sonnenschirmgespräche auf dem Marktplatz, September 2019.....	11
Abbildung 4: Sonnenschirmgespräche auf dem Marktplatz, September 2019.....	11
Abbildung 5: Stimmungsbild unter Radfahrenden .....	12
Abbildung 6: Problemstellen in der Innenstadt .....	12
Abbildung 7: Vorschläge, Ideen und Wünsche für die Innenstadt .....	13
Abbildung 8: Problemstellen in der äußeren Stadt .....	13
Abbildung 9: Vorschläge, Ideen und Wünsche für die äußere Stadt .....	14
Abbildung 10: Führungsformen des Radverkehrs.....	15
Abbildung 11: In Neustadt übliche Radverkehrsführungen .....	16
Abbildung 12: Gestaltungselement von Fahrradstraßen (Bsp.).....	17
Abbildung 13: Innenstadt im städtischen Gefüge.....	18
Abbildung 14: Maßnahmenübersicht Radroute Innenstadt.....	19
Abbildung 15: Korridor West .....	20
Abbildung 16: Protected Bikelane Vor dem Brückentor.....	21
Abbildung 17: Umgestaltung des Knotenpunktes Vor dem Brückentor / Schiffswasser / Brückstraße..	21
Abbildung 18: Umbau des Knotenpunktes Wieksbergstraße / An den Gleisen .....	22
Abbildung 19: Umgestaltung des Straßenquerschnitts in der Eutiner Straße (heute – künftig) .....	22
Abbildung 20: Umgestaltung der Lienaustraße .....	23
Abbildung 21: Korridor Süd .....	23
Abbildung 22: Radroute Süd .....	24
Abbildung 23: Ergänzungsrouten Süd Küstengymnasium .....	25
Abbildung 24: Beispiel aufgepflasterten Mittelstreifens.....	25
Abbildung 25: Zentralkorridor (Ost) .....	26
Abbildung 26: Südliche Innenstadtumfahrung .....	26
Abbildung 27: Beispiel Geh- und Radwegüberfahrt .....	27
Abbildung 28: Umgestaltung der Waschgrabenallee zw. Jungfernstieg und Bei der Friedenseiche.....	28
Abbildung 29: Umgestaltung der Waschgrabenallee zw. Bei der Friedenseiche und Rosengarten.....	28
Abbildung 30: Zentrumsroute (Ostabschnitt).....	29
Abbildung 31: Umgestaltung der Kirchhofsallee .....	29
Abbildung 32: Korridor Nord .....	30
Abbildung 33: Korridor Nord - Variantenübersicht.....	30
Abbildung 34: Korridor Ost.....	31



Abbildung 35: Korridor Ost – Maßnahmenansätze .....	33
Abbildung 36: Korridor Ost – Gestaltung von Anschlussbereich zwischen Park und Straße .....	33
Abbildung 37: Anbindung Pelzerhaken - Variantenübersicht .....	34
Abbildung 38: Anbindung Pelzerhaken - Maßnahmenansätze .....	35
Abbildung 39: Das zusammenhängende Zielnetz .....	36
Abbildung 40: Prioritätensetzung .....	37
Abbildung 41: StadtRad-Station in Hamburg .....	38
Abbildung 42: Beispiel eines möglichen Stationsstandortes mit Potenzial.....	39
Abbildung 43: Fahrradverleihsystem - mögliche Stationsstandorte mit Potenzial .....	40
Abbildung 44: Erforderliche „lichte“ Breiten nach VwV-StVO.....	42
Abbildung 45: Nicht VwV-StVO-konforme Beispiele aus Neustadt .....	43

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Mindestanforderungen und Gefahrenlage (Quelle: eigene Zusammenstellung) .....	43
--	----

## 1 AUFTRAG UND ZIELSETZUNG

Die Stadt Neustadt in Holstein möchte den Radverkehr fördern. Dabei sollen neben den strategischen Zielen des Klimaschutzes sowie der Stadtqualität insbesondere die Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens erhöht werden.

Zurzeit stellen sich die Bedingungen für Radfahrende bzw. Bürger und Besucher, die vor der Entscheidung für oder gegen die Fahrradnutzung stehen, insgesamt eher ungünstig dar. Es sind zahlreiche Mängel im Straßen- und Wegenetz vorhanden. Diese betreffen vielfach die Oberflächenbeschaffenheit, die Breite, Konflikte mit zu Fuß Gehenden oder Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr. Insofern erscheint die schlechte Bewertung der Stadt Neustadt im ADFC Fahrradklimaindex nicht überraschend. Eine radfahrfreundliche Stadt ist darüber hinaus als Standortfaktor, insbesondere für den Tourismus, anzusehen und daher auch für die Kommunalwirtschaft wichtig. Gute Radverkehrsbedingungen sind auch ein Mittel, die Mobilität von Menschen ohne Auto zu verbessern. Das Rad ist ein familienfreundliches Fortbewegungsmittel.

Es gibt einen großen Aufholbedarf im Radverkehr. Dies soll sich mit der Erstellung eines städtischen Radverkehrskonzeptes als ersten Schritt hinzu systematischen Verbesserungsmaßnahmen ändern.

Die Probleme sind großflächig, die Wahrnehmung konzentriert sich jedoch häufig auf übergeordnete Straßen. Lösungen können Umgestaltungen der übergeordneten Straßen sein (i.d.R. mit Radverkehrsanlagen) oder auch die Gestaltung durchgehender fahrradfreundlicher Routen im untergeordneten Straßennetz (i.d.R. auf der Fahrbahn).

Primäres Ziel ist die Einrichtung eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes. Ein hohes Maß an Einheitlichkeit und Selbsterklärung ist anzustreben. Das Radverkehrsnetz wird nach Verabschiedung des Konzeptes aktiv ausgebaut. Auch außerhalb dieses Netzes werden Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung genutzt. Darüber hinaus wird eine Empfehlung erarbeitet, die auf die Machbarkeit eines Fahrradleihsystems in Neustadt eingeht.

## 2 VORGEHENSWEISE UND METHODIK

Die sehr breit gestreuten Defizite der Radverkehrsverhältnisse lassen es ratsam erscheinen, zunächst dort für Verbesserung zu sorgen, wo der Bedarf potenziell am größten ist. Daher liegt der Schwerpunkt des Konzeptes auf der Entwicklung eines übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Die geografischen Gegebenheiten sowie die Siedlungsstruktur bilden dafür eine wesentliche Grundlage. Sie stellen den Hintergrund für sogenannte „Wunschlinien“ dar, deren Häufung für eine übergeordnete Nachfrage spricht. Darüber hinaus fand eine Bürgerbeteiligung statt, bei der u.a. Hinweise auf Probleme gegeben wurden und deren Häufungen ebenfalls auf einen erhöhten Handlungsbedarf schließen lassen.

Auf diesen Grundlagen werden Korridore gebildet und in diesen Korridoren jeweils die bestmöglichen Radrouten herausgefiltert. In der Regel gibt es mehrere Varianten, wie Hauptrouten innerhalb der Routen verlaufen können und wie diese gestaltet werden könnten, insbesondere wie der Radverkehr geführt werden könnte. Diese Varianten werden gegeneinander abgewogen. Dabei wird jeweils in Grundzügen ein potenzieller Ausbauzustand beurteilt und mit den anderen Varianten verglichen.

Theoretisch wäre darüber hinaus gehend aus den Aufzeichnungen zum Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung ein Bedarf bzw. eine Dringlichkeit abzuleiten. Die entsprechende Datenlage lässt dies in Neustadt jedoch nicht zu.

Bei der Auswahl der Routenverläufe muss eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt werden. Sie orientiert sich an folgenden Kriterien:

- Flächenverfügbarkeit
- erreichbare Radverkehrsqualität
- Folgen für andere Verkehrsarten
- Direktheit/Geradlinigkeit
- Zielnähe/Funktionalität im Netz
- Anbindung an andere übergeordnete Routen
- soziale Sicherheit/Vermeidung von Angsträumen
- Verlauf möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen
- Verlauf möglichst entlang Grünanlagen
- grob geschätzter Umbauaufwand
- potenzielle Akzeptanz



Neben der Radnetzentwicklung umfasst das Konzept in eher exkursiver Art Abhandlungen zu folgenden Themen:

- Möglichkeiten der Radverkehrsführung
- Einrichtung eines Fahrradleihsystems
- Umgang mit bestehenden Anordnungen von Radweg-Benutzungspflichten

Sämtliche Teilleistungen wurden in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe, die sich aus Mitgliedern der Verwaltung, Vertretern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, des Seniorenbeirates und der Tourismusförderung zusammensetzt, erörtert. In den weit überwiegenden Fragestellungen wurde ein Einvernehmen erzielt. In einzelnen Punkten kam dieses nicht zustande. Für diese Fälle werden die nachfolgenden Empfehlungen in Alternativen dargestellt.



### 3 GROBSTUKTUR EINES RADVERKEHRSNETZES IN NEUSTADT

Der Umgriff der Stadt Neustadt weist auf Entfernungsstrukturen hin, die nahezu für alle Wege innerhalb der Stadt die Nutzung des Fahrrades zumutbar bzw. geeignet erscheinen lassen. Dies gilt umso mehr für das Erreichen des Stadtzentrums mit seiner hohen Dichte von Wegezielen.

Von übergeordneter Bedeutung für die Netzstrukturierung ist daneben auch die Neustädter Bucht, die zurzeit nur an einer einzigen Stelle von Radfahrenden überquert werden kann. Zudem ist auf die grob gegebene Verteilung von Wohnen (östlich der Bucht) und Arbeiten (westlich der Bucht) als wichtiges Merkmal der Siedlungsstruktur hinzuweisen.

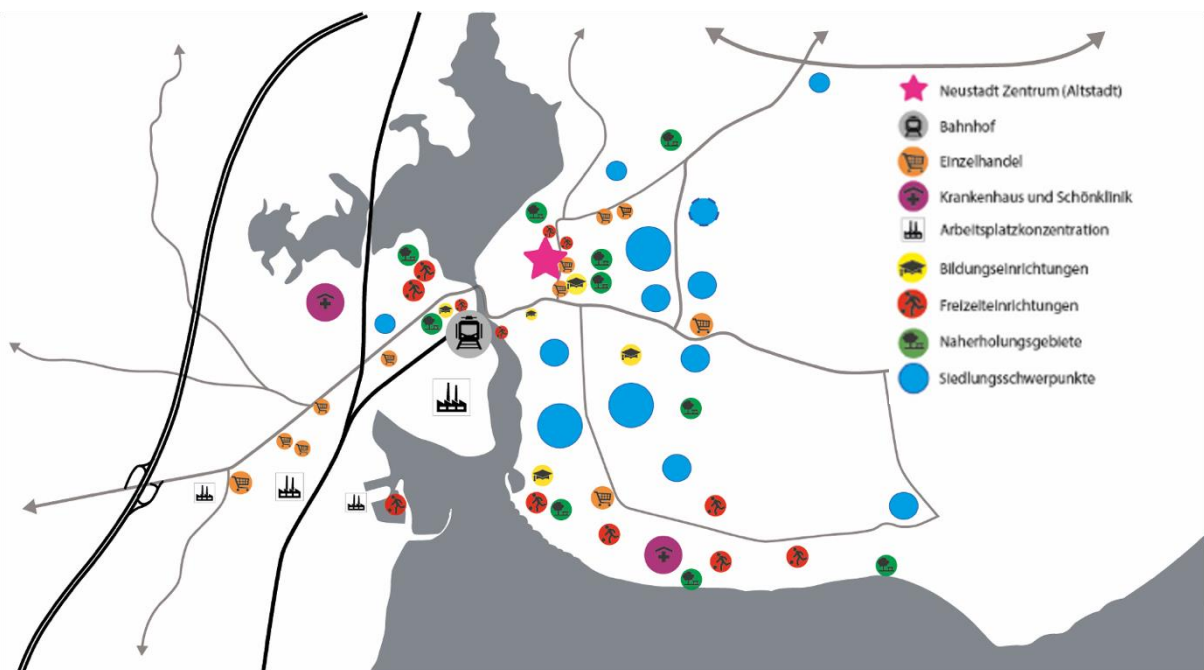


Abbildung 1: Quell- und Zielorte

Unter diesen Prämissen werden folgende Einrichtungen und Orte herausgefiltert, die in unterschiedlichem Grad Anziehungspunkte für den Radverkehr sind (Abbildung 1): Zentrum Neustadt, Bahnhof, Grundschulen, Gemeinschaftsschule, Gymnasium, Berufliche Schule, Einzelhandel, Krankenhäuser, Arbeitsplatzkonzentration, Parks, Friedhöfe, Strand, Kleingartenverein, Sportplätze, Campingplätze, Marina, Museum, Kino.

Die Ausgangsorte des Radverkehrs sind die Wohngebiete, die in unterschiedlichen Ausprägungen im Stadtgebiet verteilt sind. Von den Wohnungen gehen in der Regel jeweils mehrere Fahrten täglich aus. Sie sind entsprechend hoch zu gewichten. Jedes Wohnquartier sollte an das Radverkehrsnetz angebunden werden. Dabei werden auch größere Stadtentwicklungsmaßnahmen berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Gewichte für die Radverkehrsnachfrage ergibt sich eine insgesamt eher sternförmige Struktur von Korridoren auf das Stadtzentrum zu. Hervorzuheben dürfte zudem die Verbindung zum Bahnhof sein, die teilweise von einigen Wohnquartieren aus über das Stadtzentrum hinweg erreicht wird. Darüber hinaus wird auf der östlichen Stadtseite eine Tangentialverbindung von und durch mehrere Wohngebiete (teilweise noch in der Entstehung) sowie nah an Schulen vorbei zum Strand als sehr nachfragegestark eingeschätzt. Ferner wird eine gute Verbindung nach Pelzerhaken als erforderlich erachtet (Abbildung 2).

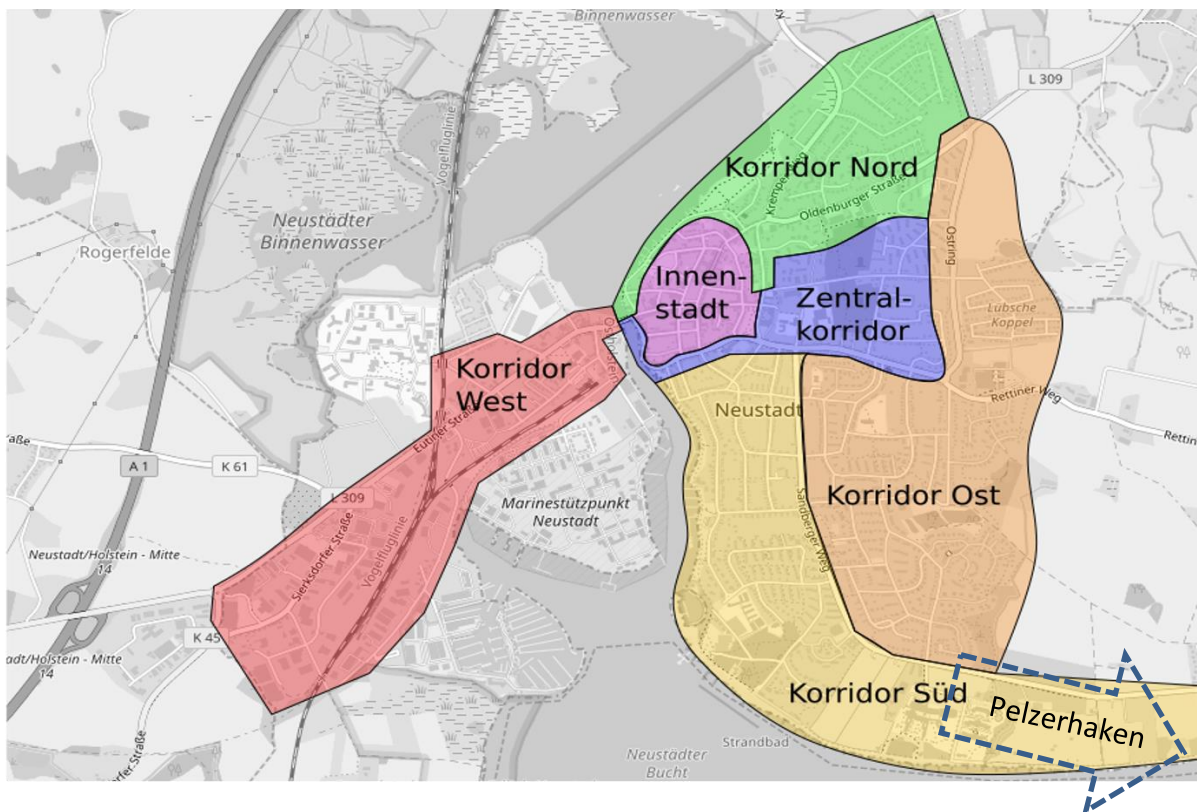


Abbildung 2: Korridore

## 4 ERGEBNISSE DER BÜRGERBETEILIGUNG

Um das Radverkehrskonzept im Einklang mit der Bevölkerung und öffentlichen Belangen aufzustellen, werden Bürger\*innen im Rahmen von Sonnenschirmgesprächen im September 2019 bezüglich ihrer Empfindungen zum Radfahren in Neustadt befragt. Die Planenden informieren dabei über den aktuellen Arbeitsstand und können die Meinung und konkrete Hinweise der Teilnehmenden in der weiteren Arbeit am Konzept berücksichtigen. Empfindungen können u.a. über das Setzen von Punkten auf Skalen ausgedrückt werden (Abbildung 3 und Abbildung 4).



Abbildung 3: Sonnenschirmgespräche auf dem Marktplatz, September 2019



Abbildung 4: Sonnenschirmgespräche auf dem Marktplatz, September 2019

Der überwiegende Anteil der Befragten, gibt an, sich beim Radfahren unsicher zu fühlen. Fast alle Befragten erleben Konflikte mit zu Fuß Gehenden und Autos und haben das Gefühl nur mittelmäßig schnell voranzukommen. Sie haben das Gefühl, Umwege fahren zu müssen. Im Allgemeinen empfindet der überwiegende Teil der Befragten Radfahren generell als eher angenehm (Abbildung 5).

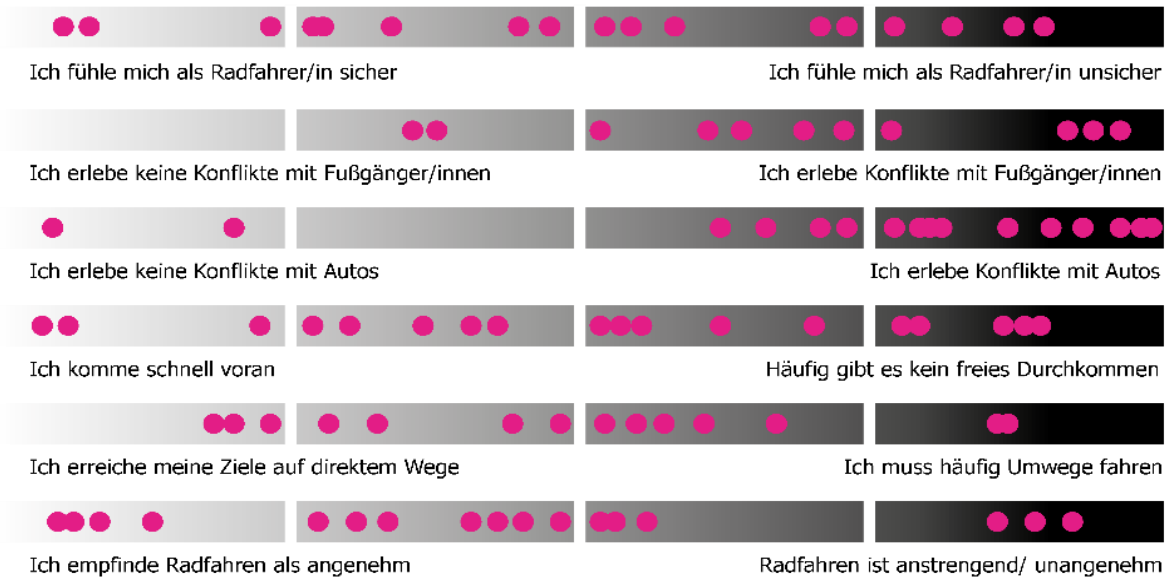


Abbildung 5: Stimmungsbild unter Radfahrenden

Die Bürger\*innen konnten außerdem Probleme mit der Radverkehrsinfrastruktur sowie Vorschläge, Ideen und Wünsche, bezogen auf die Innenstadt und die äußere Stadt, äußern.

Als **problematisch** nehmen die Befragten in der **Innenstadt** insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege, nur einseitige Radwege, Fehlende Abstellmöglichkeiten (und Bänke), den Übergang zwischen Straße und Radweg, zu schmale Radwege, zugeparkte Flächen, Unklare Führung (insb. bei Zweirichtungsradwegen) und zu schmale Radwege wahr (Abbildung 6).

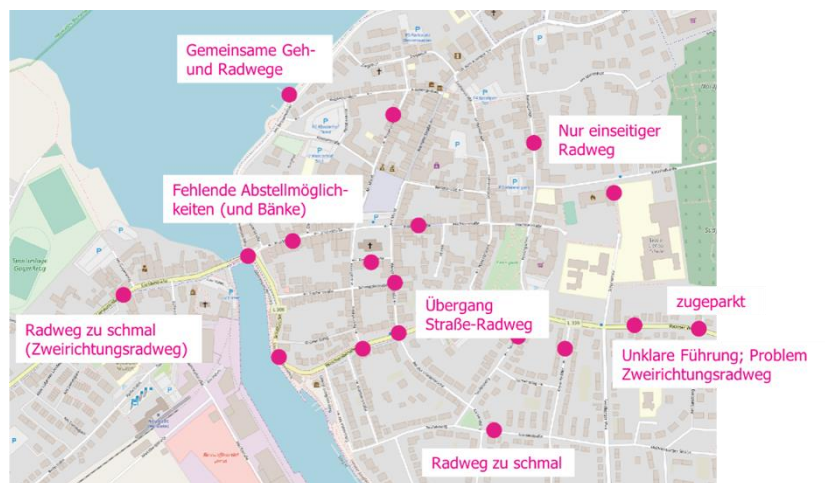
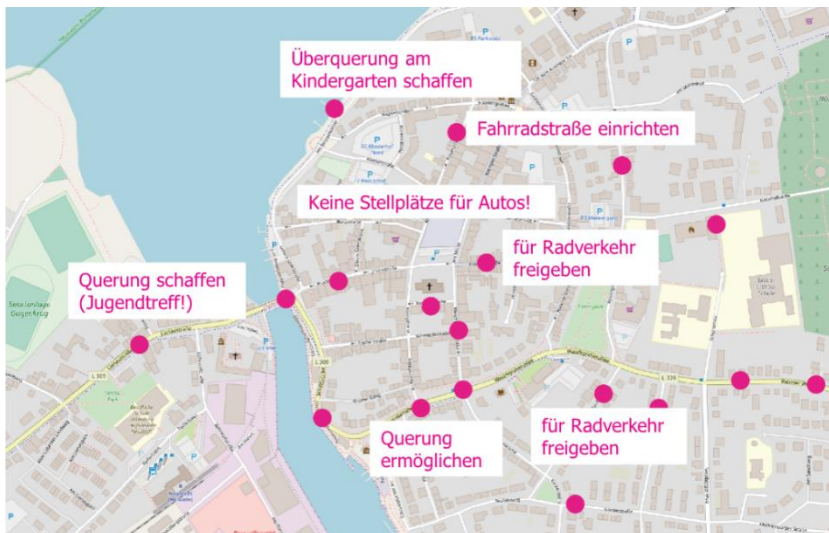


Abbildung 6: Problemstellen in der Innenstadt



Als **Vorschläge, Ideen und Wünsche** für die **Innenstadt** werden die Schaffung von Querungen (u.a. am Kindergarten und Jugendtreff), die Einrichtung einer Fahrradstraße, eine Reduzierung der Stellplätze für Autos sowie die Freigabe von Straßen für den Radverkehr genannt (Abbildung 7).

Abbildung 7: Vorschläge, Ideen und Wünsche für die Innenstadt

Für die **Stadtteile außerhalb der Innenstadt** wurden von den Befragten Zweirichtungsradwege, Einmündungen, der schlechte Zustand des Untergrundes, der Platzmangel, der Schulverkehr, Unsicherheit, das Fehlen von Beleuchtung und gemeinsame Geh- und Radwege als **Problemstellen** mit Bezug zum Radverkehr genannt (Abbildung 8).



Abbildung 8: Problemstellen in der äußeren Stadt

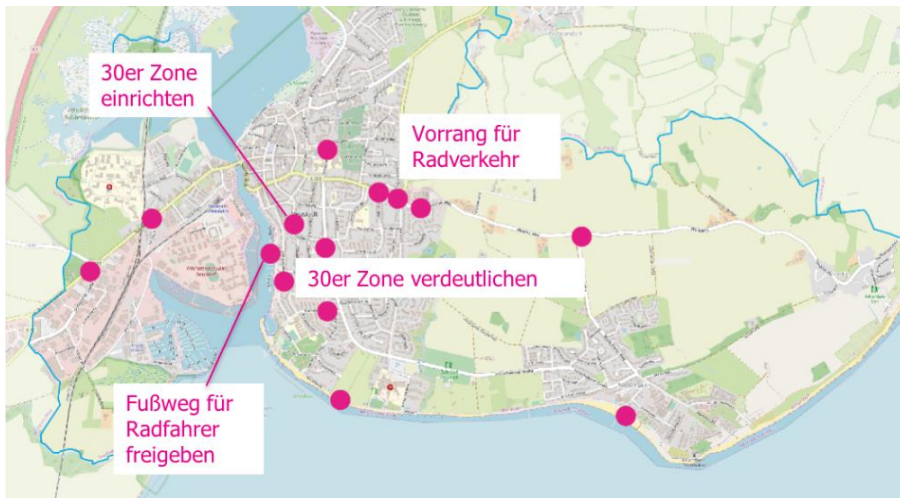


Abbildung 9: Vorschläge, Ideen und Wünsche für die äußere Stadt

In Bezug auf die äußere Stadt wurden die Einrichtung von 30-Zonen, eine Verbesserung der Sichtbarkeit von 30-Zonen sowie die stärkere Priorisierung des Radverkehrs und die Freigabe von Fußwegen für Radfahrende als Vorschläge, Ideen und Wünsche geäußert (Abbildung 9).

Darüber hinaus wurden von den Teilnehmenden folgende Probleme geschildert:

- Das Kopfsteinpflaster im Zentrum,
- das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt (für Radfahrer zu holprig),
- der Mangel an sicheren Radwegen in die Innenstadt,
- das Fehlen von Fahrradständern an Bushaltestellen (für Pendler),
- der Radverkehr auf der Landstraße (z.B. Richtung Schönwalde),
- das Fehlen eines Fahrradladens und einer Fahrradwerkstatt,
- die schlechte Erkennbarkeit der roten Einfärbungen an Ein- und Ausfahrten
- sowie die unangenehme Führung des Radverkehrs und gefährliche Einmündungen.

## 5 RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN STRAßENRÄUMEN

Aus den Analysen und Beteiligungen gehen Bedarfe und Probleme hervor. Die Probleme sind großflächig, die Wahrnehmung konzentriert sich jedoch häufig auf übergeordnete Straßen. Lösungen können Umgestaltungen der übergeordneten Straßen sein (i.d.R. mit Radverkehrsanlagen) oder auch die Gestaltung durchgehender fahrrad-freundlicher Routen im untergeordneten Straßennetz (i.d.R. auf der Fahrbahn). Primäres Ziel ist die Einrichtung eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes. Ein hohes Maß an Einheitlichkeit und Selbsterklärung ist anzustreben. Das Radverkehrsnetz wird aktiv ausgebaut. Auch außerhalb dieses Netzes werden Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung genutzt.

### 5.1 Radverkehrsführungen

Radweg



Geh- und Radweg



Auf der Fahrbahn



Fahrradstraße



Radfahrstreifen



Schutzstreifen



Protected Bike Lane



Radfahrer frei auf Gehwegen



Abbildung 10: Führungsformen des Radverkehrs

Es gibt grundsätzlich eine Vielzahl von Möglichkeiten, den Radverkehr zu führen (Abbildung 10). Die Auswahl der geeignetsten Führungsform hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie z.B. den Verkehrsmengen oder der verfügbaren Breite. Das bedeutet auch, dass für jede Straße und theoretisch auch für jeden selbständigen, straßenunabhängigen Weg eine situationsgerechte Lösung gefunden

werden muss. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geben dazu weiterführende Hinweise.

In Neustadt sind überwiegend folgende Radverkehrsführungen vorzufinden (Abbildung 11). Die damit verbundenen Nachteile wurden bereits in den vorangegangenen Kapiteln ausgeführt.



Abbildung 11: In Neustadt übliche Radverkehrsführungen

## 5.2 Gestaltungsrahmen für Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein hervorragendes Regelungselement zur Verwirklichung von guten Radverkehrsbedingungen auf durchgängigen Radrouten im städtischen Bereich, insbesondere dann, wenn das Flächenangebot beschränkt und die Kfz-Verkehrsmengen gering sind.

Sie schaffen einen rechtlichen Vorrang des Radverkehrs, der auch das Fahren nebeneinander gestattet. Der Kfz-Verkehr kann – in unterschiedlicher Weise – frei gegeben werden, hat sich jedoch in jedem Fall dem Radverkehr anzupassen.

Um diese Verkehrsabläufe zu fördern und damit über eine bloße Beschilderung hinauszugehen, sind verschiedene Gestaltungselemente von Fahrradstraßen zu empfehlen. Sie sind mit dem gesamtstädtischen Gestaltungskanon abzugleichen und sollten möglichst im gesamten Stadtgebiet einheitlich angewendet werden, auch um einen Wiedererkennungseffekt zu erreichen.

Optimal sind folgende Gestaltungselemente (Abbildung 12):

- Roteinfärbung der Fahrbahn (ggf. höhengleiche Anlage)
- Auftragen großer Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahnmitte, mit Richtungspfeilen
- Gehwegüberfahrten in den Einmündungsbereichen
- Aufgepflasterter, überfahrbarer Mittelstreifen



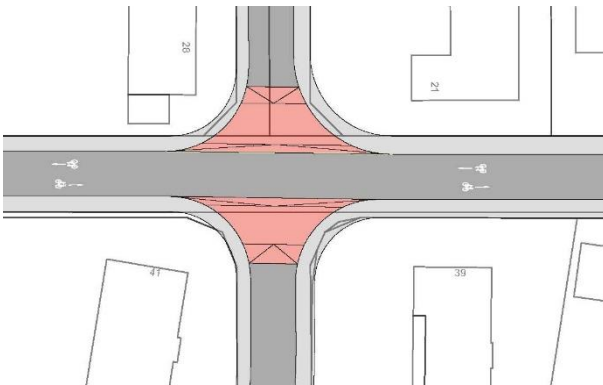


Abbildung 12: Gestaltungselement von Fahrradstraßen (Bsp.)

Eine Freigabe des Kfz-Verkehrs, ggf. nur des Anliegerverkehrs, ist abhängig von der Funktion der betreffenden Straße im Straßennetz auszuwählen.

## 6 RADROUTEN IN DEN KORRIDOREN

Nachfolgend werden die in den einzelnen Korridoren anhand der o.g. Kriterien favorisierten Varianten in Kurzform beschrieben. Es wird jeweils aufgelistet, auf welchen Straßen die Route verlaufen soll, welche Art der Radverkehrsführung und welche baulichen Maßnahmen auf jedem Abschnitt empfohlen werden.

Die Erarbeitung von Routenvorschlägen basiert auf dem Leitgedanken, die **mit realistischem Aufwand effektivste Verbesserung** zu ermöglichen und im Zielzustand sichere Radverkehrsbedingungen gewährleisten. Ziel ist die **Verträglichkeit der Nutzungsansprüche** untereinander unter Berücksichtigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit.

In Einzelfällen wird empfohlen, über die Entwicklung einer favorisierten Variante hinausgehend eine weitere untersuchte Variante als Ergänzung zu betrachten und in das Zielnetz als Ergänzungsrouten aufzunehmen, insbesondere dann, wenn ein zusätzliches Nachfragepotenzial erschlossen werden kann.

Es kommt auch vor, dass die Favorisierung einer der betrachteten Varianten gegenüber den anderen Varianten nicht eindeutig ausfällt. In diesem Fall werden beide in die engere Auswahl gezogenen Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt.

### 6.1 Radverkehr durch das Stadtzentrum

Das Stadtzentrum ist einerseits übergeordnetes Verkehrsziel in Neustadt und andererseits ein wesentliches Bindeglied im Radverkehrsnetz, das ein Durchfahren – z.B. zum Erreichen des Bahnhofes – erforderlich macht. Dies gilt aufgrund der Lage der Neustädter Bucht und der Brücke über die Bucht ganz besonders in West-Ost-Ausrichtung (Abbildung 13).

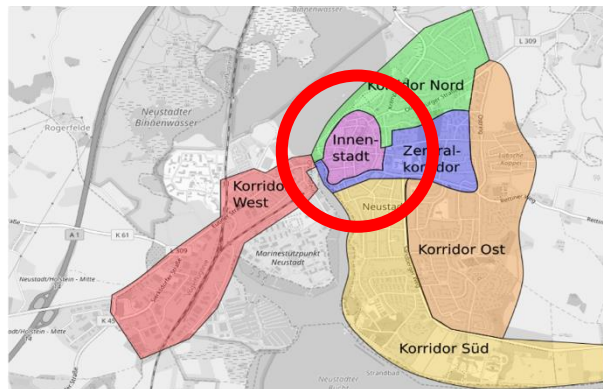


Abbildung 13: Innenstadt im städtischen Gefüge

Als Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit der Innenstadt wird in allen Varianten empfohlen, Einbahnstraßen jeweils in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen. Die Brückstraße bietet zusätzlich Potenzial zur Umgestaltung zur Fahrradstraße. Eine Umleitung des Kfz-Verkehrs kann über die Kloster-, die Burg- und die Königsstraße erfolgen. Anwohnerverkehr und Lieferverkehr kann die Einfahrt erlaubt bleiben. Das vorhandene Kopfsteinpflaster sollte durch Asphalt oder gesägten Naturstein ersetzt werden.

Verlauf und Radverkehrsführung:

- Brückstraße – Marktplatz – Hochtorsstraße (Fahrradstraße)

**Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 14):**

- Anordnung der Fahrradstraßen, abschnittsweise Freigabe des Kfz-Verkehrs, ggf. Anwendung eines Gestaltungsrahmens für Fahrradstraßen (s. Kap. 5.2)
- Umgestaltung der Knotenpunkte Brückstraße / Schiffbrücke und Hochtorsstraße / Rosengarten

Ergänzungen:

- ⊕ Südliche Zufahrt über Waschgrabenstraße in beiden Richtungen schaffen, indem die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben wird
- ⊕ Oberflächenverbesserung

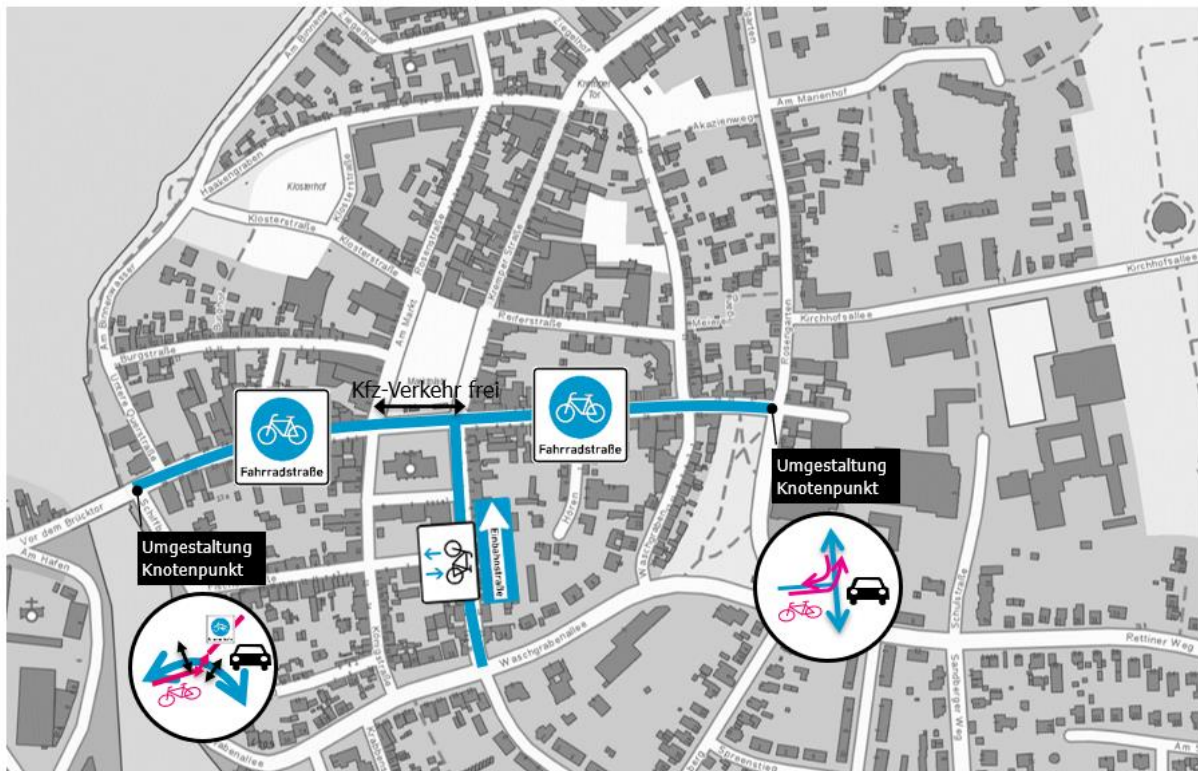


Abbildung 14: Maßnahmenübersicht Radroute Innenstadt

## 6.2 Korridor West

Der westliche Stadtteil von Neustadt umfasst u.a. den Bahnhof, den Marinahafen sowie den Gewerbeschwerpunkt der Stadt. Er ist eher achsial ausgeprägt und hat zurzeit noch einen Zwangspunkt durch die Brücke zur Innenstadt, der erreicht werden muss (Abbildung 15).

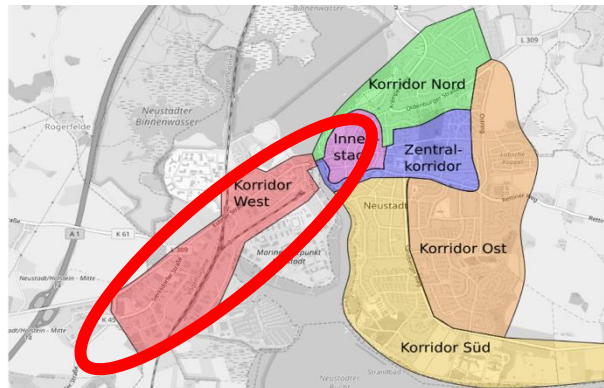


Abbildung 15: Korridor West

### Verlauf und Radverkehrsführung:

Vor dem Brückentor (protected bikelane im Zweirichtungsbetrieb) – Bahnhofstraße (Radfahrstreifen) – Wieksbergstraße (Mischverkehr) – An den Gleisen (einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite) – Am Holm (Mischverkehr)

### **Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 16, Abbildung 17 und Abbildung 18):**

- Anlage einer Protected Bike Lane zwischen Bahnhofsstraße und Schiffbrücke, einschließlich Umgestaltung des Knotenpunktes Lienastraße / Vor dem Brückentor / Bahnhofstraße sowie des Knotenpunktes Vor dem Brückentor / Schiffbrücke / Brückstraße und Bau einer neuen Brücke für den Fußverkehr unmittelbar südlich neben der bestehenden Brücke
- Anlage von Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße bei gleichzeitiger Kürzung der Abbiegestreifen (Dimensionierung prüfen)
- Anlage verkehrsberuhigender Elemente in der Wieksbergstraße, z.B. gepflasterter, überfahrbarer Mittelstreifen
- Radverkehrsfreundliche Oberflächenertüchtigung der Wieksbergstraße
- Umbau des Knotenpunktes Wieksbergstraße / An den Gleisen
- Umbau der Straße An den Gleisen mit Zweirichtungsradweg (min. 2,50 m)

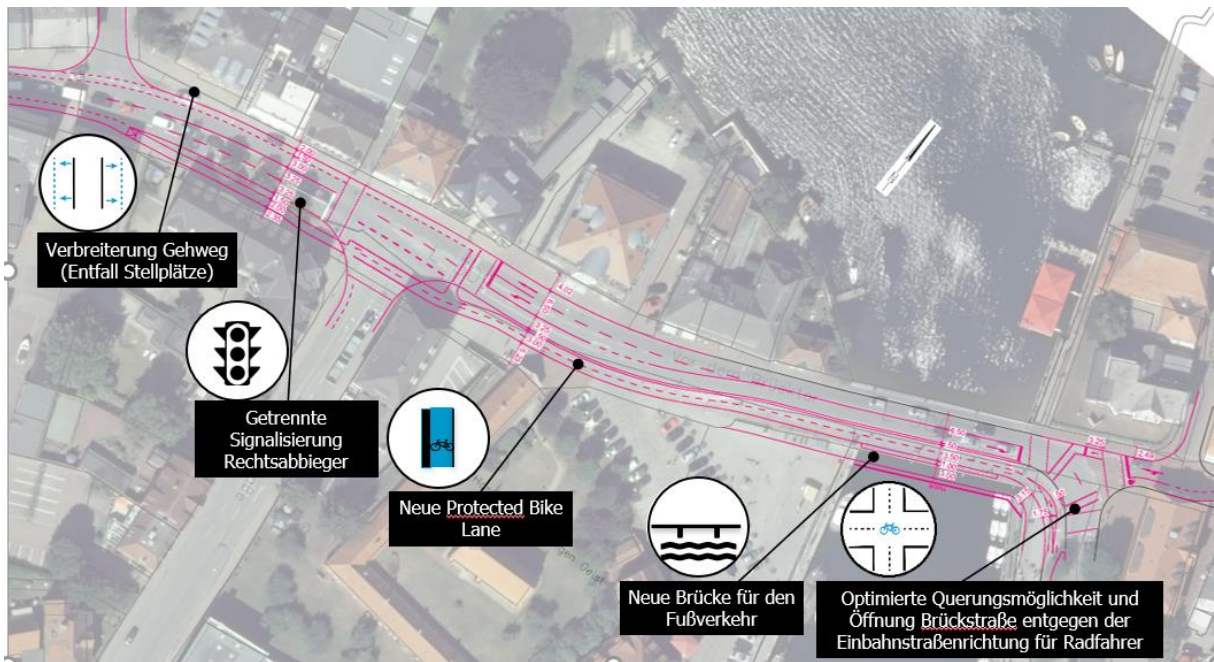


Abbildung 16: Protected Bikelane Vor dem Brückentor

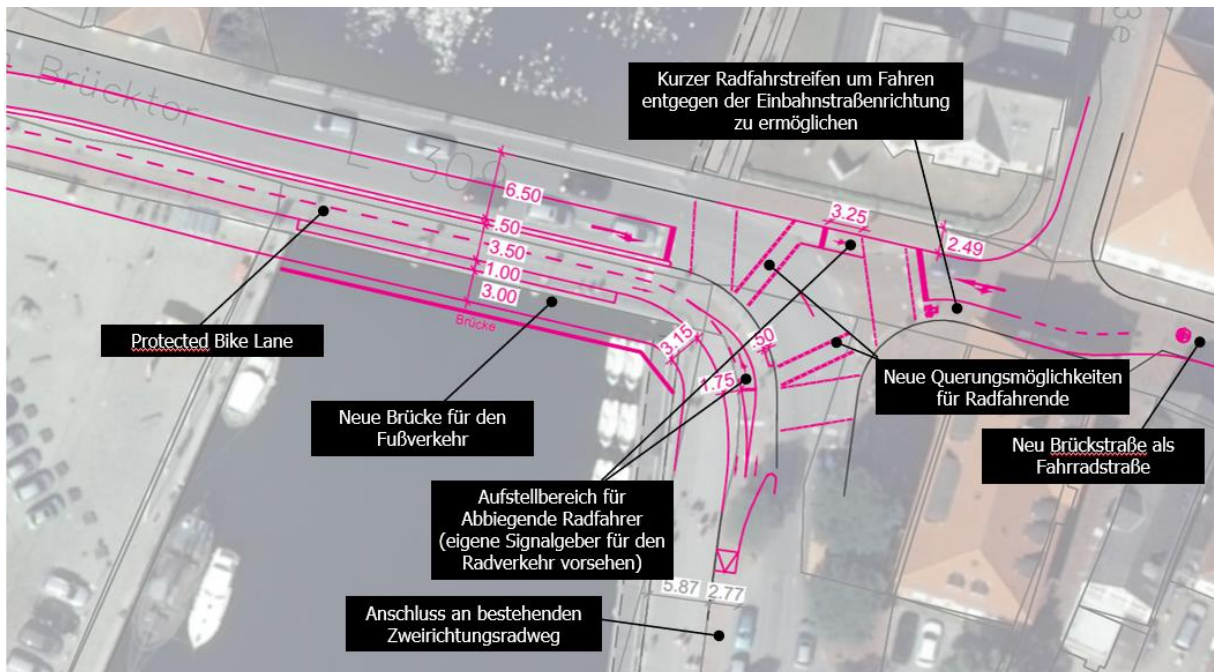


Abbildung 17: Umgestaltung des Knotenpunktes Vor dem Brückentor / Schiffswasser / Brückstraße

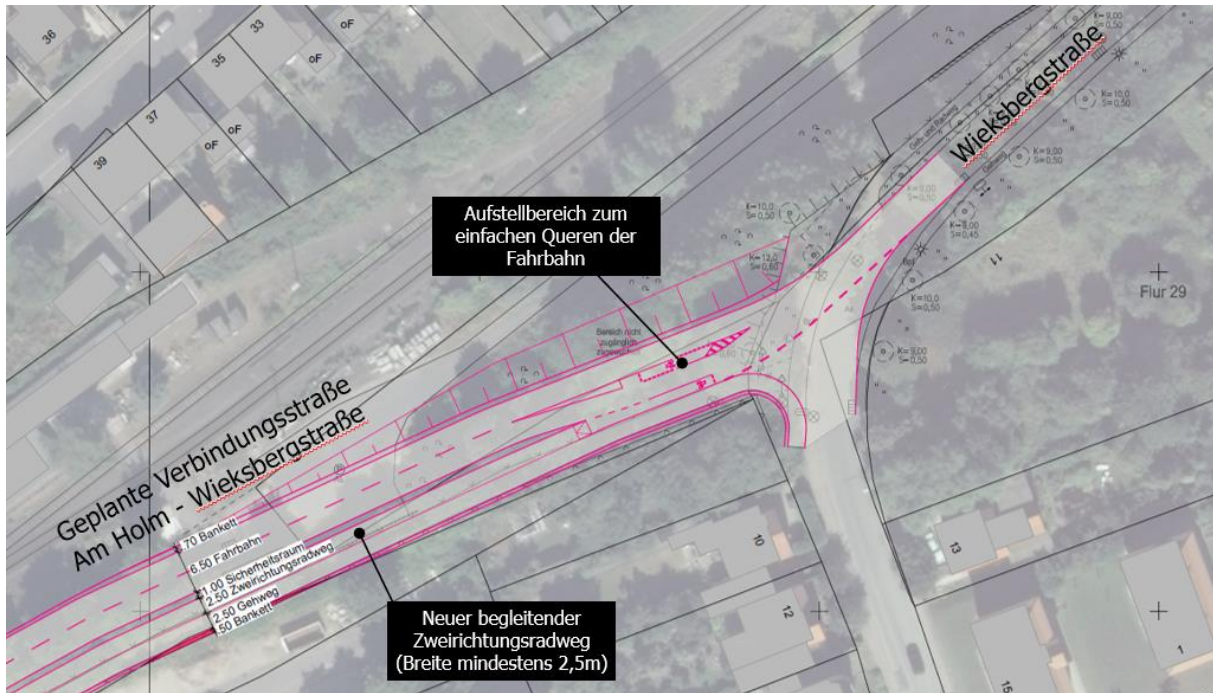


Abbildung 18: Umbau des Knotenpunktes Wiekstraße / An den Gleisen

Ergänzungen:

- ⊕ Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auf dem Straßenzug Lienastraße – Eutiner Straße (Ergänzungsrouten West E) durch folgende Maßnahmen (Abbildung 19 und Abbildung 20):
  - Einrichtung von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,75 m (1,5 m an Engstellen)
  - Getrennte Signalisierung der Rechtsabbieger (Erhöhung der Verkehrssicherheit)
  - Errichtung einer Mittelinsel zur Querung zwischen Galgenberg und Am Gogenkrog
  - Verbreiterung des Straßenraums zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs, wo Platz verfügbar ist; Engstelle „Haase“ ist zu beachten
  - Roteinfärbung an Einmündungen
  - Diverse Einfahrten können auf der Eutiner Straße zusammengefasst werden

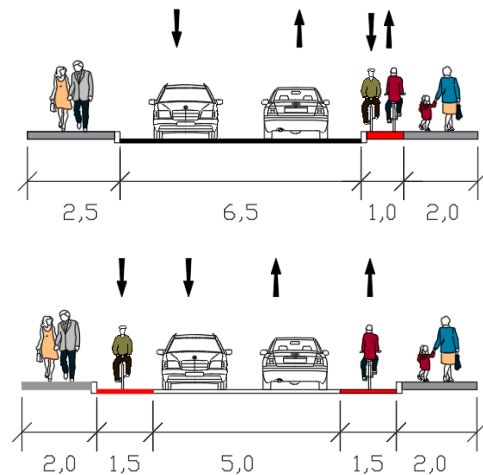


Abbildung 19: Umgestaltung des Straßenquerschnitts in der Eutiner Straße (heute – künftig)

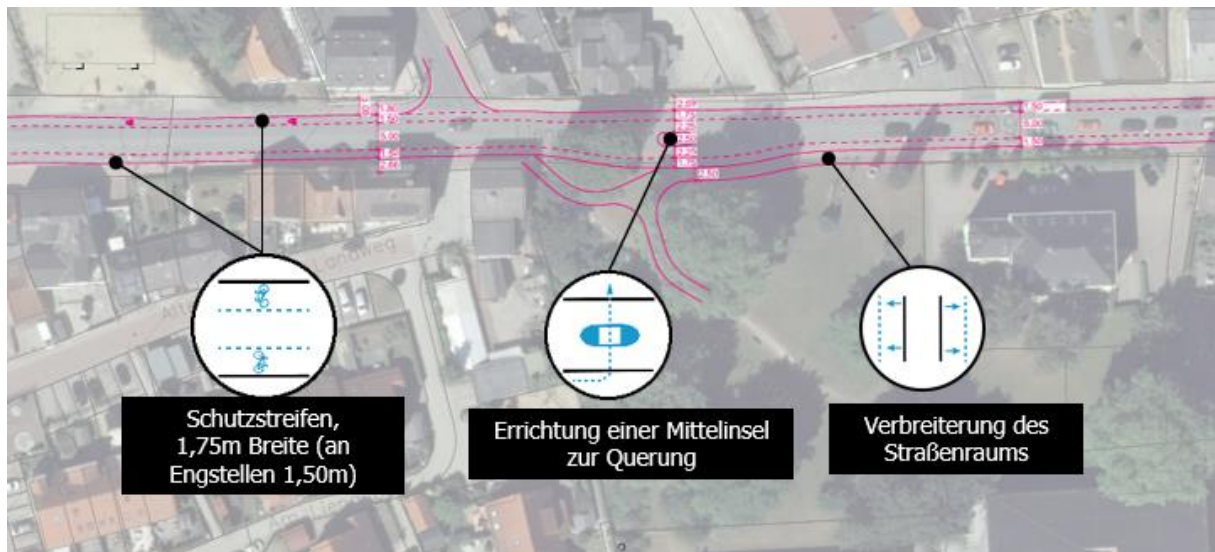


Abbildung 20: Umgestaltung der Lienaustraße

Perspektivisch bietet darüber hinaus gehend der im Rahmenplan Hafenwestseite enthaltene Neubau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke ca. 200 m südlich der bestehenden Kfz-Verkehrsbrücke weiterführende Optionen für bessere, direktere Verknüpfungen zwischen den westlichen und östlichen Teilräumen von Neustadt. Darüberhinausgehend ist eine Route über die Reiferbahn denkbar, wenn Flächen im westlichen Anschlussbereich (Baucenter) verfügbar werden.

### 6.3 Korridor Süd

Der südlich bis südöstlich auf die Innenstadt ausgerichtete Korridor umfasst mehrere Wohnstandorte, Strandbad, Strand, Küstengymnasium, Schön Klinik, Campingplätze, Segelverein sowie den Anschluss nach Pelzerhaken (Abbildung 21, vgl. Kap. 6.7).

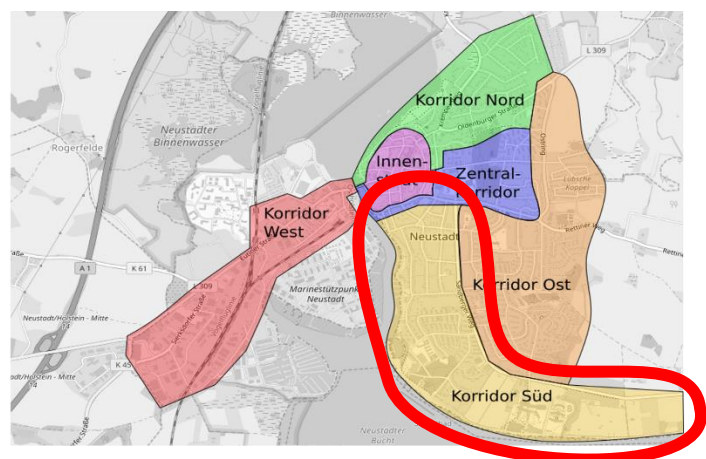


Abbildung 21: Korridor Süd

Verlauf und Radverkehrsführung (Abbildung 22):

- Bei der Friedenseiche – Rackersberg – Kreienredder – Bödelsollstraße (Mischverkehr, Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Verkehrsberuhigung)

### **Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 22):**

- Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Einbau von Fahrbahnverengungen mit Durchlässen als geschwindigkeitsdämpfende Elemente
- Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn aufbringen
- Aufpflasterung des Knotens Rackersberg / Kreienredder

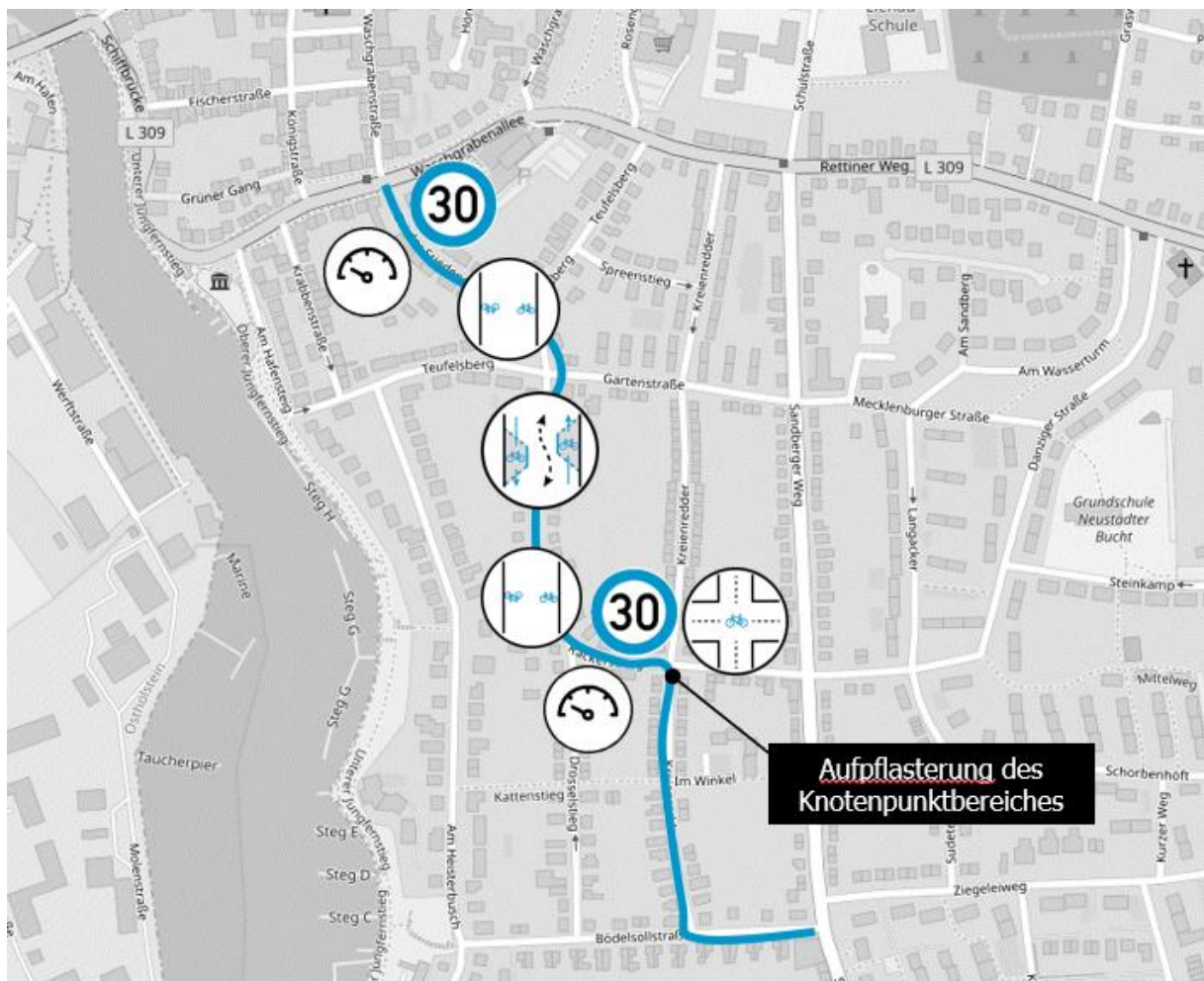


Abbildung 22: Radroute Süd





Abbildung 23: Ergänzungsrouten Süd Küstengymnasium



Abbildung 24: Beispiel aufgepflasterten Mittelstreifens

### **Ergänzungen:**

- ⊕ Anbindung des Küstengymnasiums an das übergeordnete Radverkehrs(qualitäts)netz (Abbildung 23)
- ⊕ Verkehrsberuhigung durch Verwendung von rotem Farbasphalt und gepflastertem Mittelstreifen; zusätzlich Prüfung Fahrradstraße
  - Minimierung des Risikos von gefährlichen Überholmanövern
  - Geringere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
  - Höhere Aufmerksamkeit des abbiegenden Kfz-Verkehrs
  - Höherer Fahrkomfort für den Radverkehr (Kfz-Verkehr nur geduldet)

## 6.4 Zentralkorridor (Ost)

Der Zentralkorridor übernimmt zwei Netzfunktionen. Zum einen werden verschiedene im Osten der Stadt gelegene städtischen Nutzungen mit dem Zentrum verbunden, u.a. Schulen (Jacob-Lienau-Schule, Schule am Rosengarten), Verwaltung, neuer Wohnbauschwerpunkt im Nordosten des Stadtgebietes. Zum anderen wird dort eine Innenstadtumfahrung auf der Südseite des Stadtkerns untersucht, die

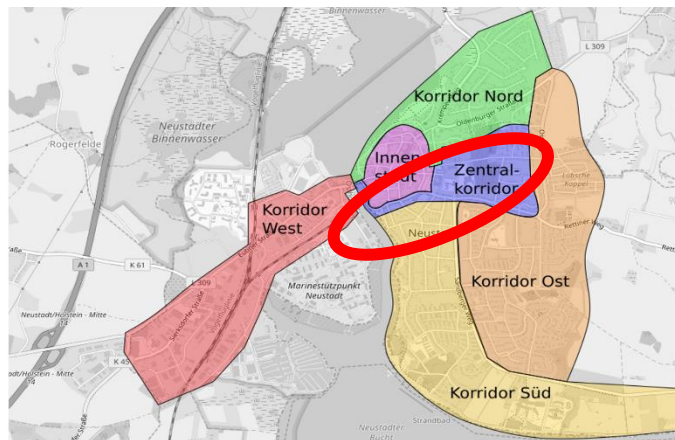


Abbildung 25: Zentralkorridor (Ost)

insbesondere die genannten östlich gelegenen Flächennutzungen mit der Brücke über das Binnengewässer und von dort mit dem Westen Neustadts verbinden soll. Sie kann darüber hinaus abschnittsweise auch bei zahlreichen anderen Fahrten in den Neustädter Westen (und umgekehrt) genutzt werden. Die Umfahrung dient insbesondere auch der Vermeidung einer als zu steil empfundenen Teilstrecke von West nach Ost über die Brückstraße in das Zentrum und ggf. weiter in Richtung Osten. Insofern ist eine gute Radverkehrsqualität für die West-Ost-Richtung höher zu gewichten (Abbildung 25).



Abbildung 26: Südliche Innenstadtumfahrung

### Verlauf der Innenstadtumfahrung und Radverkehrsführung (Abbildung 26):

Unterer Jungfernstieg (selbständiger Geh- und Radweg) – Waschgrabenallee (Zweirichtungsradweg auf der Südseite bis Bei der Friedenseiche; Radfahrstreifen und Radweg bis Rosengarten)

### **Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 28 und Abbildung 29):**

- Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs zwischen Jungfernstieg und Bei der Friedenseiche; Umorganisation des Parkens erforderlich)
- Aufpflasterung der Einmündungen (Abbildung 27)
- Umgestaltung des Knotenpunktes Waschgrabenallee / Bei der Friedenseiche / Waschgrabenstraße, insbesondere zur Vereinfachung von Abbiegevorgängen
- Umnutzung des Grünstreifens vor der Post zur Verbreiterung des Straßenraums
- Anlage von Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Südwesten zwischen Bei der Friedenseiche und Rosengarten
- Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs ab Bei der Friedenseiche bis Rosengarten (einseitiger Radweg in Fahrtrichtung Osten)
- Rückbau der Busbucht an der Haltestelle „Post“ und Ersatz durch Haltestelle am Fahrbahnrand direkt vor der Post
- Umbau des Knotenpunktes Waschgrabenallee / Rosengarten / Rettiner Straße in einen kleinen Kreisverkehrsplatz



Abbildung 27: Beispiel Geh- und Radwegüberfahrt

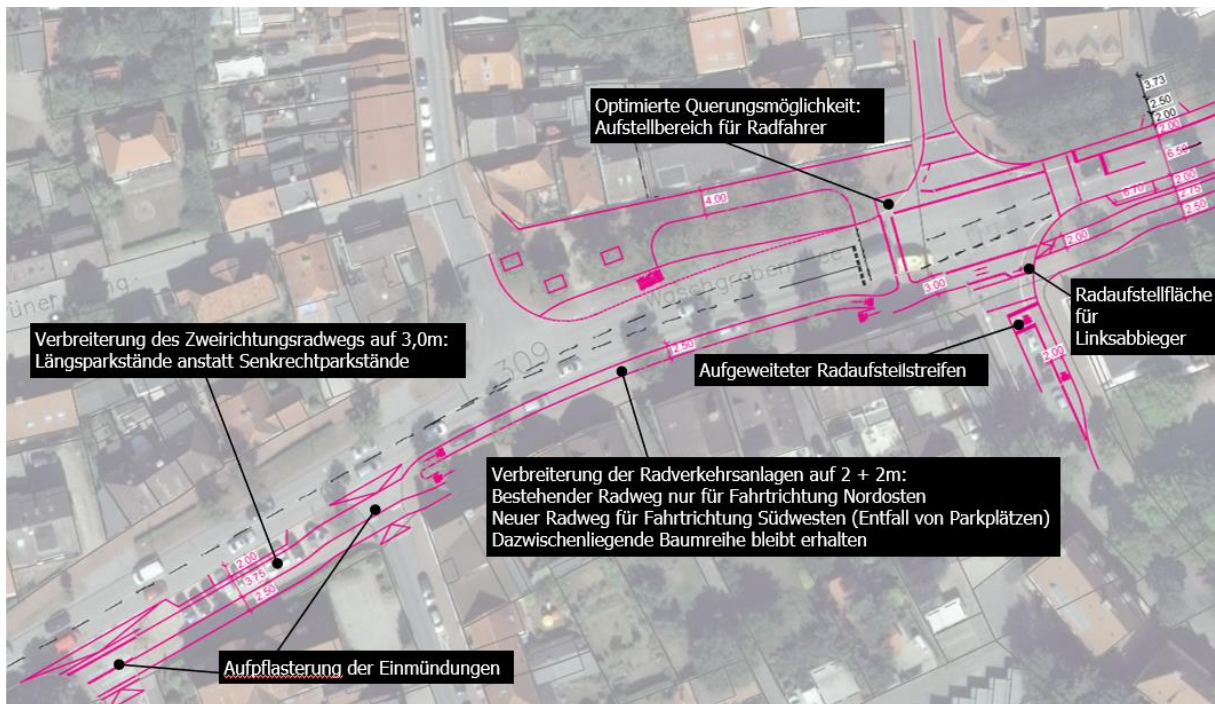


Abbildung 28: Umgestaltung der Waschgrabenallee zw. Jungfernstieg und Bei der Friedenseiche

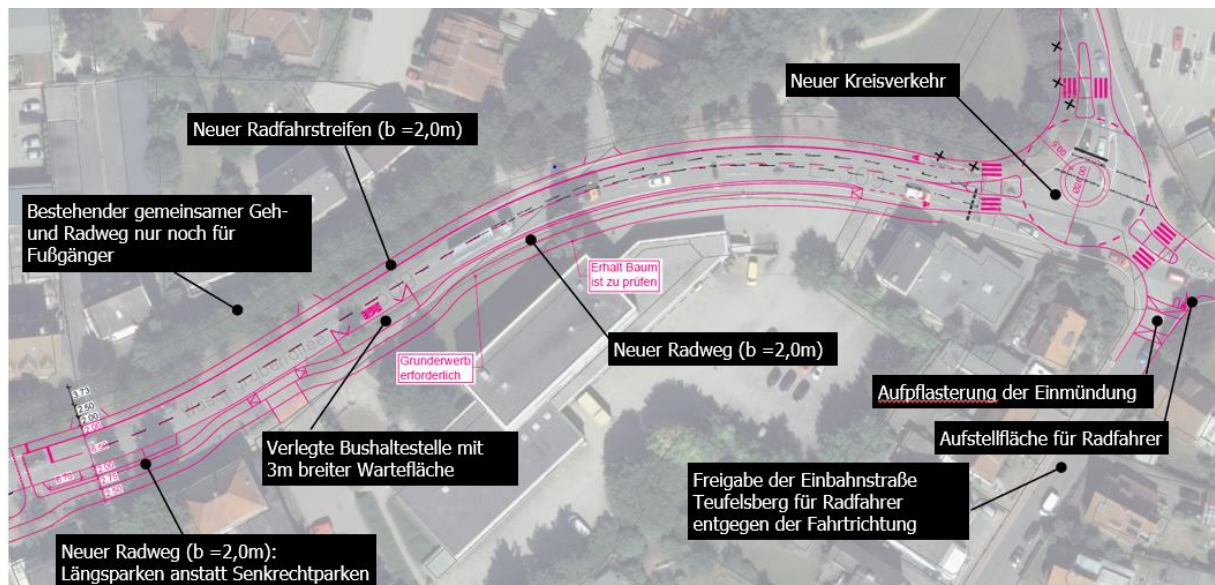


Abbildung 29: Umgestaltung der Waschgrabenallee zw. Bei der Friedenseiche und Rosengarten

### Weiterer Verlauf nach Osten und Radverkehrsführung

- Kirchhofsallee  
(Fahrradstraße; Abbildung 30)



Abbildung 30: Zentrumsroute (Ostabschnitt)

### **Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 31):**

- Ausweisung einer Fahrradstraße (ggf. Anwendung der Gestaltungsvorgaben, vgl. Kap. 6.2)
- Anlage verkehrsberuhigender Elemente
- Überdies ist es sinnvoll, die Waschgrabenallee und die Kirchhofsallee fahrrad-freundlich miteinander zu verbinden. Eine angemessene Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Verträglichkeit zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr im Rosengarten ist zu empfehlen.



Abbildung 31: Umgestaltung der Kirchhofsallee

## 6.5 Korridor Nord

Die Wohnstandorte im Norden des Stadtgebietes, incl. Nahversorgung und Naherholung (Schulwald, Kleingartenverein), sowie Verbindungen in Richtung Altenkrempe und Merkendorf sind im Korridor Nord herzustellen. Es sind drei verschiedene Varianten zur Abwicklung der Radverkehrsnachfrage im Korridor denkbar (Abbildung 32).

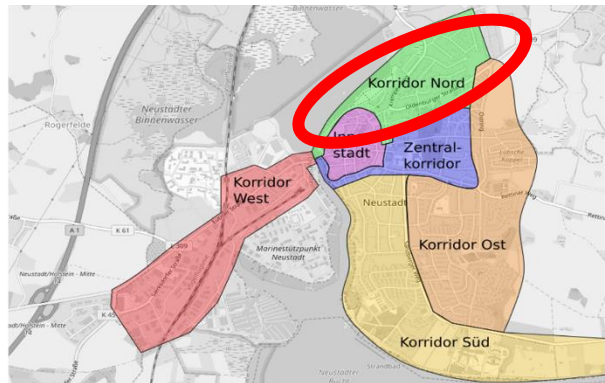


Abbildung 32: Korridor Nord

### Variantenübersicht

- **Variante 1:** Am Ufer, Am Binnenwasser, Untere Querstraße
  - Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Unteren Querstraße, Glättung der Oberfläche
  - Verbreiterung des selbständigen Geh- und Radweges auf ca. 3,50 – 4,00 m
  - Anlage einer Querungshilfe über die Kremper Straße zur Anbindung des Spaltsbergs
- **Variante 2:** Kremper Weg
  - Fahrbahnverbreiterung auf ca. 7,50 m zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen in 1,50 m Breite
- **Variante 3:** Oldenburger Straße
  - Anlage von Schutzstreifen, ggf. abschnittsweise zu Lasten von Parkständen
  - Einrichtung einer Querungshilfe an der östlichen Ortseinfahrt
  - Ausweitung einer Tempo-30-Regelung in Oldenburger Straße und Rosengarten



Abbildung 33: Korridor Nord - Variantenübersicht

### Variantenvergleich

- **Variante 1** ist erheblich attraktiver und autoarm, aber mit einem – geringfügigen – Umweg verbunden
- **Variante 2** ist für einige Verkehrsbeziehungen direkter und damit kürzer, aufgrund des stärkeren Verkehrs jedoch konfliktreicher und macht eine Verschmälerung der Gehwege erforderlich
- **Variante 3** erschließt zusätzliche Ziele und stellt daher eher eine Ergänzung dar

**Variante 1** wird als **Vorzugsvariante** aufgenommen.

## 6.6 Korridor Ost

Der Korridor bildet den Rahmen für eine Radroute, die im östlichen Stadtgebiet Neustadts tangential verläuft, d.h. nicht auf die Innenstadt ausgerichtet ist, sondern verschiedene Nord-Süd-Verkehre aufnehmen soll. Dabei spielen einerseits die relativ hoch verdichteten Wohngebiete in diesem Teilraum und andererseits Schulen, Freizeitorte und andere Verkehrsziele eine maßgebliche Rolle. Die anzulegende Radroute im Korridor Ost kann darüber hinaus auch in Verbindung mit anderen Routen – insbesondere der östlichen Zentralroute – oder Straßen ohne Radroutenstandard befahren werden und so viele weitere Verkehrsbedürfnisse mit abdecken (Abbildung 34).

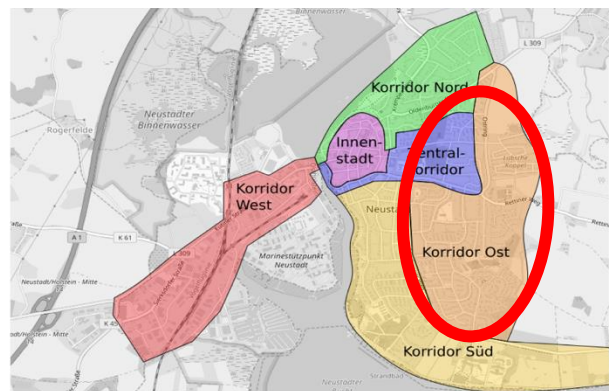


Abbildung 34: Korridor Ost

Im Norden des Korridors stellt der **Ostring die einzige durchgängige Verbindung** dar. Durch die geplante Bebauung in der nordöstlichen Umgebung ist mit einer steigenden Anzahl an Radfahrern zu rechnen. In der südlichen Verlängerung macht eine möglichst **geradlinige Verbindung mit dem Strand** Sinn.

Verlauf der Innenstadtumfahrung und Radverkehrsführung (Abbildung 35):

Ostring - Kreuzweg - Parkgelände zw. Kreuzweg und Bültsaal - Bültsaal – selbständiger Geh- und Radweg südlich von Pelzerhakener Straße

**Maßnahmenempfehlungen (Abbildung 35 und Abbildung 36):**

- Komplettumbau des Ostrings mit beidseitigen richtungsbezogenen geschützten Radverkehrsanlagen
- Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Ostring / Rettiner Straße mit eindeutiger Bevorrechtigung des umlaufenden Fuß- und Radverkehrs
- Verkehrsberuhigende Elemente im Nordabschnitt des Kreuzweges
- Ausbau des selbständigen Geh- und Radweges zwischen Kreuzweg und Bültsaal, insbesondere mit sorgfältiger Planung der Anschlussbereiche an die angrenzenden Straßen
- ggf. Führung über Eichenweg zum Bültsaal, um starke Steigung zu umgehen (dann entsprechender Ausbau selbständiger Geh- und Radwege, incl. Beleuchtung, sowie Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereiches)

Der Übergangsbereich zwischen Geh- und Radweg sowie den angrenzenden Straßen sollte folgende Grundzüge beinhalten:

- Bauliche, stufenlose Verbindung von Weg und Fahrbahn
- Großes Sichtfeld (Abbau Parkstände)
- Rampe und Materialwechsel
- Umlaufsperrung mit komfortablen Abständen der Bügel zueinander
- Vorfahrt Achten beim Einbiegen vom Weg auf die Fahrbahn
- Wegverbreiterung
- Wegverschwenkung – Reduzierung des Gefälles
- Beleuchtung



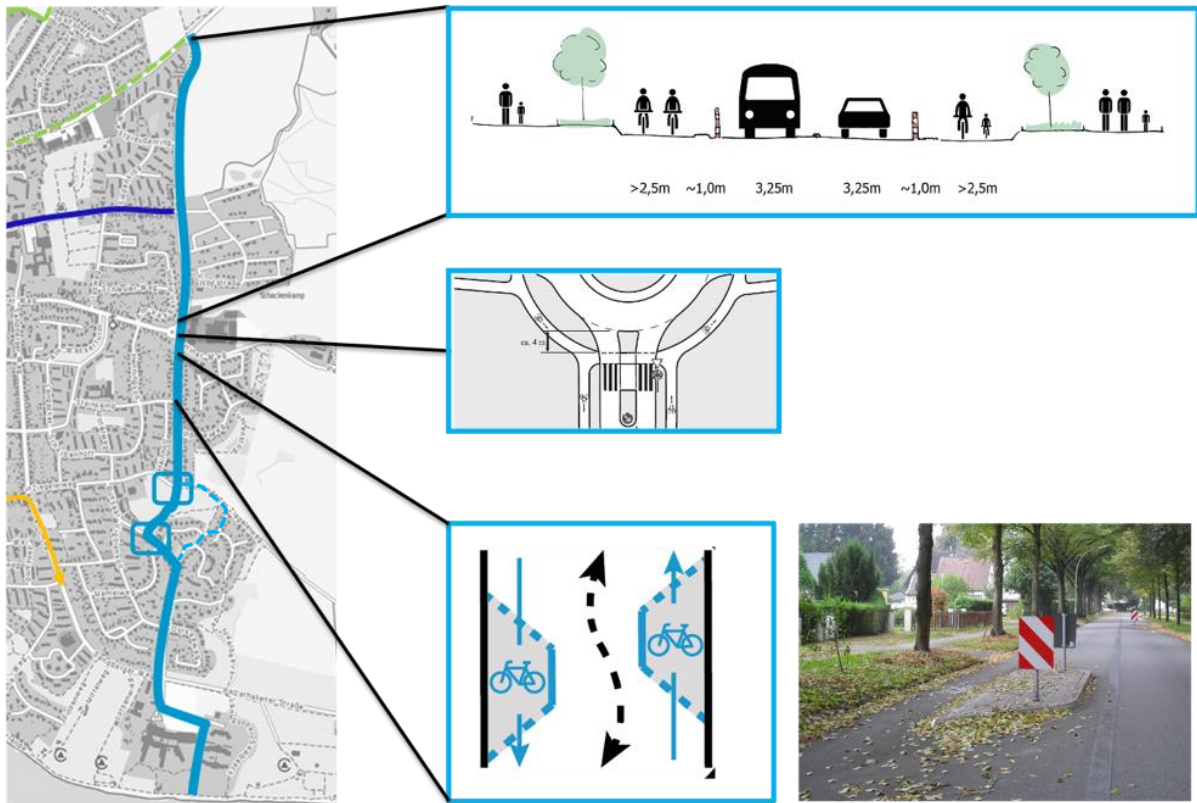


Abbildung 35: Korridor Ost – Maßnahmenansätze

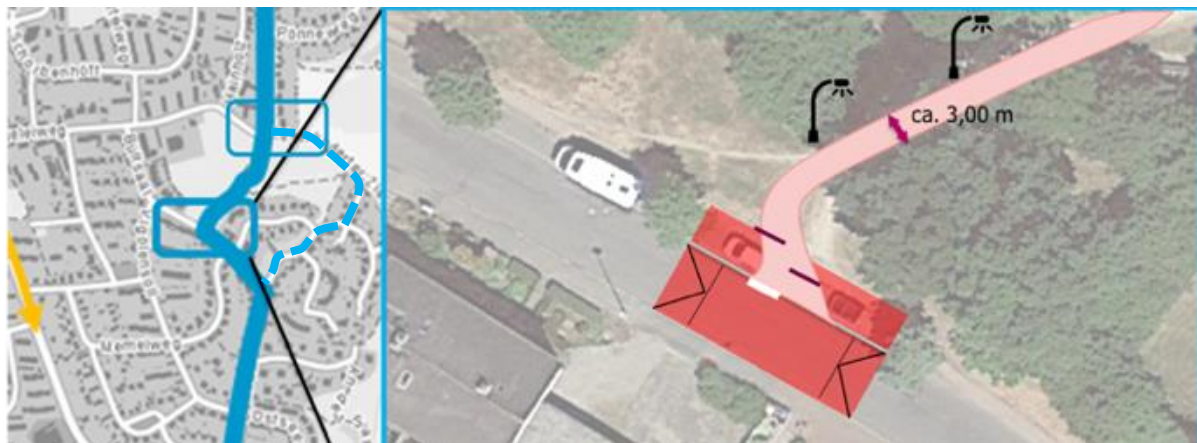


Abbildung 36: Korridor Ost – Gestaltung von Anschlussbereich zwischen Park und Straße

## 6.7 Anbindung Pelzerhaken

Die Anbindung Pelzerhakens muss logischerweise zwischen dem Stadtgebiet Neustadts und dem Ortsteil Pelzerhaken verlaufen, durch den unbesiedelten Bereich. Damit ist die Verkehrsfunktion einer auszubauenden Route auf die Wege zwischen Neustadt und Pelzerhaken beschränkt. In Neustadt soll an die Südroute angeknüpft werden.

Die Erörterung der Möglichkeiten hat dazu geführt, dass zwei Varianten weiterhin denkbar bleiben (Abbildung 37).

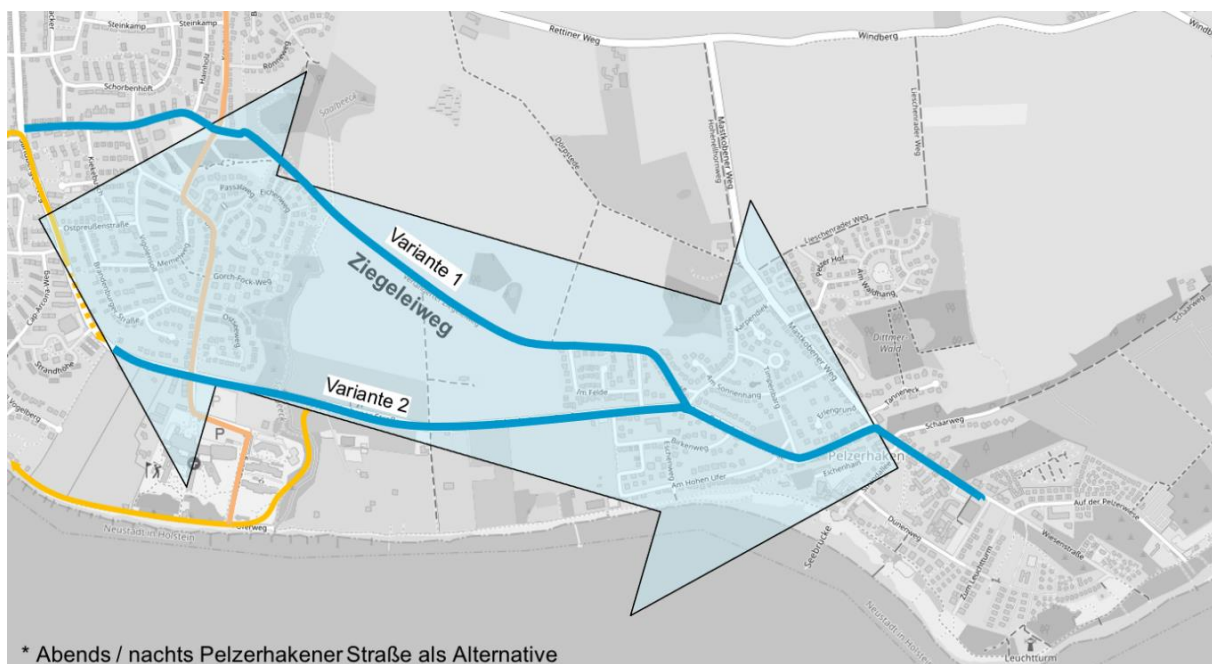


Abbildung 37: Anbindung Pelzerhaken - Variantenübersicht

Es handelt sich dabei zum einen um einen Verlauf über den Ziegeleiweg (Variante 1) und zum anderen um einen Verlauf über die Pelzerhakener Straße (Variante 2). Auf der Pelzerhakener Straße wurden die Vorschläge einer Radverkehrsführung a) auf Schutzstreifen und alternativ dazu b) eine Beibehaltung der bestehenden Radverkehrsführung auf einem straßenbegleitenden kombinierten Geh- und Radweg bei gleichzeitiger Verbreiterung eingebracht.

In Variante 1 wird die bauliche Ertüchtigung des Ziegeleiwegs (incl. Beleuchtung) mit der Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen zwischen Kreuzweg und Sandberger Weg im Westen sowie auf den Straßen Deepensoll und Sonnenterrassen (bis Pelzerhakener Straße) im Osten vorgesehen (Abbildung 38).

### Hinweise:

- Weitere Netzverzweigungen in das Freizeitwegenetz denkbar, z.B. Uferweg, Mastkobener Weg oder Schaarweg
- Anbindung Uferweg ausschildern und ggf. verbreitern, sowie Einmündungen entschärfen

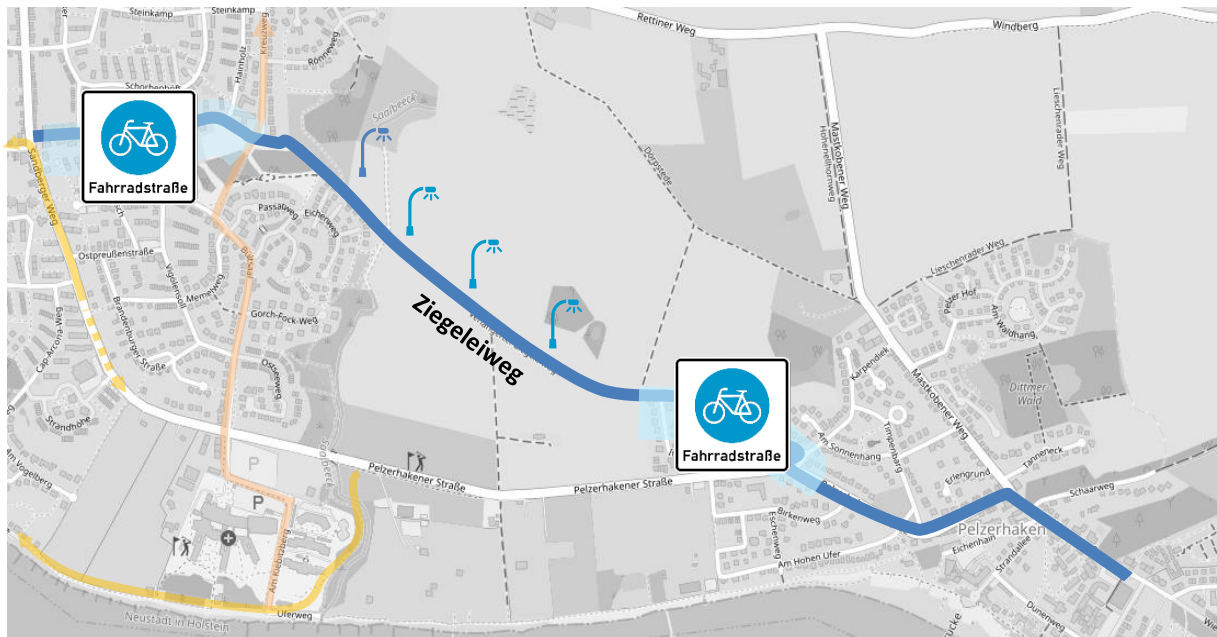


Abbildung 38: Anbindung Pelzerhaken - Maßnahmenansätze

Allen Varianten ist gemeinsam, dass im Innerortsbereich Pelzerhakens eine weiterentwickelte Verkehrsberuhigung stattfinden sollte, die punktuelle Fahrbahneinengungen mit Durchlässen für den Radverkehr kombiniert und so den Radverkehr folglich verträglich auf der Fahrbahn ermöglicht. Dies sollte die Wiesenstraße einbeziehen.

**Variante 1** hat den großen Vorteil, weitgehend autofrei sowie im Sommer im Schatten zu sein und geradliniger ins Zentrum zu führen, ist jedoch schwächer sozial kontrolliert als **Variante 2** (es kann jedoch bedarfsweise auf die Pelzerhakener Straße ausgewichen werden, z.B. nachts).

## 6.8 Das zusammenhängende Zielnetz

In der Konsequenz der zuvor beschriebenen favorisierten Routen entsteht das in Abbildung 39 dargestellte Zielnetz für übergeordnete Radverkehrsverbindungen mit hohen Radverkehrsqualität.

In den beiden Korridoren, in denen zunächst eine Einigung hinsichtlich der zu favorisierenden Routen herbeizuführen ist, werden die Alternativen mit unterbrochenen Linien dargestellt.

Denkbare ergänzende der Haupttrouten werden ebenfalls abgebildet.

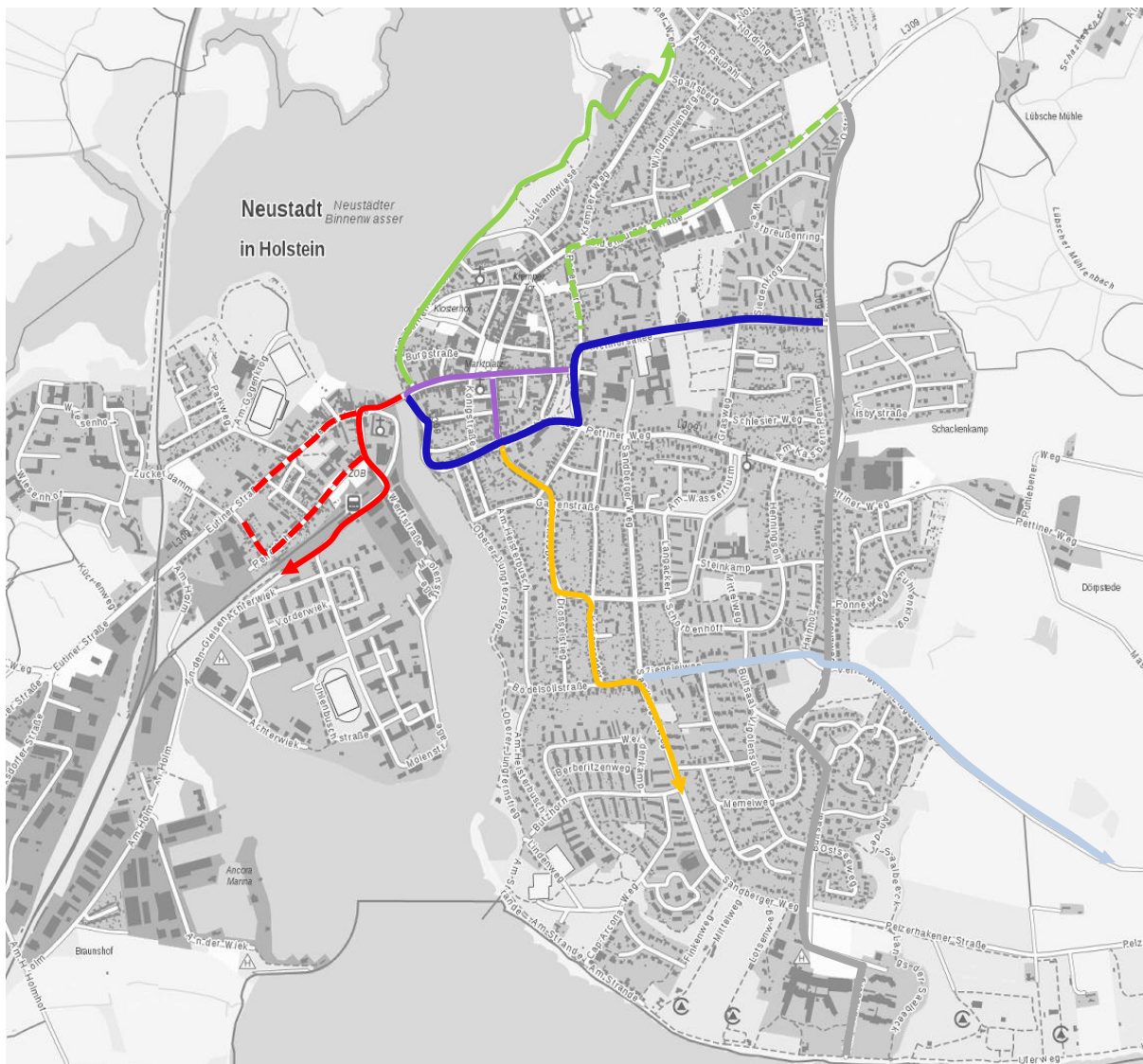


Abbildung 39: Das zusammenhängende Zielnetz

## 7 HANDLUNGSKONZEPT UND PRIORITÄTENSETZUNG

Folgende Aktivitäten und strategischen Schritte sind aufbauend auf dem erreichten Stand der Radverkehrsnetzplanung und -ausgestaltung zu empfehlen:

- Sukzessive Verwirklichung des Radverkehrsnetzes nach begründeter Prioritätensetzung (s.u.)
- Aktive Kontaktaufnahme mit übergeordneten Ebenen (LBV, Kreis Ostholstein, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) und Realisierung fahrrad-freundlicher Sanierungs- und Umbaumaßnahmen überörtlicher Straßen
- Erstellung eines kommunalen Finanzierungskonzeptes zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes
- Entwicklung und Festlegung von Gestaltungsrahmenvorgaben der Radinfrastruktur hinsichtlich Farbe, Verkehrsberuhigungselemente, Fahrradstraßen u.a.
- Weitere wichtige Themen aufgreifen: Fahrradparken (u.a. neben Haltestellen des ÖPNV), Kommunikation
- Leitschnur für die Anordnung der Benutzungspflicht beachten – Überprüfung der bestehenden Benutzungspflichten
- Stationäres Fahrradleihsystem: Entscheidung herbeiführen
- Aktuelle Recherche der Fördermöglichkeiten – ggf. Teilnahme an spezifischen Programmen, z.B. „Strahlkraft-Projekte“
- Mitgliedschaft bei RAD.SH erwägen

- (1) Für den Alltagsverkehr und teilweise auch für den touristischen Verkehr sollte die Realisierung einer durchgängigen West-Ost-Verbindung Priorität haben (min. bis Bahnhof; Abbildung 40)
- (2) Für den Schülerverkehr, den Tourismusverkehr und Stadtentwicklung ist die Ostroute wichtig, aber teilweise schwer zu realisieren (Abbildung 40)
- (3) An dritter Stelle kommen Nord- und Südroute (Abbildung 40)

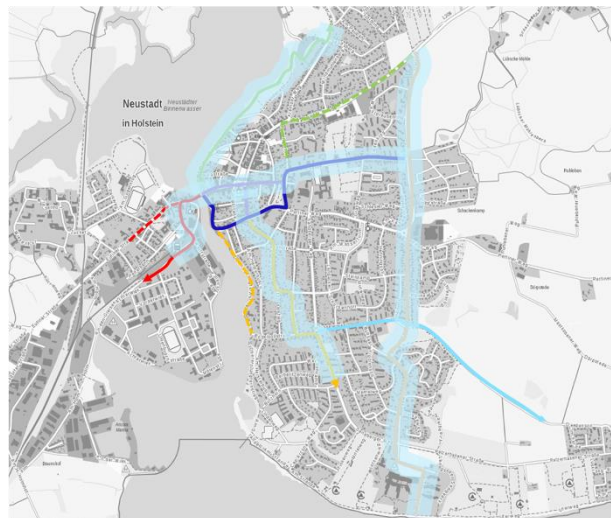


Abbildung 40: Prioritätensetzung

## 8 EINRICHTUNG EINES FAHRRAD-LEIHSYSTEMS

Für die Stadt Neustadt stellt sich die Frage, ob die Einführung eines Fahrrad-Leihsystems erfolgversprechend ist. Darüber hinaus sind die Eckpunkte für eine konkretere Ausgestaltung herzuleiten, die das System definieren, wenn es eine prinzipiell positive Tendenz zur Aufnahme weiterführender Schritte geben sollte.

Folgende grundsätzliche Vorüberlegungen sind in Betracht zu ziehen:

- Nur ein stationsgebundenes System macht Sinn (kein unkontrolliertes Herumliegenlassen von Fahrrädern usw.; Beispiel aus Hamburg auf Abbildung 41)
- Es sollte zeitgemäß sein, d.h. mindestens digitalisiert (mit Handy und App zugänglich), und ohne Rückgabepflicht am Entleihort (d.h. mit mehreren Stationen)
- Es benötigt einen Betreiber, eine Buchungsplattform, logistische Begleitung (Transport von Rädern zu tageszeitlich nachfragestarken Orten) und Personal
- Es sollte keine Konkurrenz zur Privatwirtschaft entstehen
- Es zielt auf einfache Fahrten ab, die überwiegend nicht länger als 30 Min. sind, um die Räder effektiv zu nutzen
- Eine kostendeckende Betreuung ist unwahrscheinlich, Zuwendungsbedarf ist zu erwarten und gezielt in Kauf zu nehmen (--> Teil der kommunalen Radverkehrs- und Tourismusförderung)



Abbildung 41: StadtRad-Station in Hamburg

Welche Aspekte sind maßgeblich zur Einstufung eines Nutzungspotenzials in Neustadt? – hierzu:

- Die Einwohnerzahl spielt eine Rolle, ist aber nicht allein entscheidend – kritische Masse für lohnende Nutzung vorstellbar
- **Siedlungsstruktur: Lage des Bahnhofs zu den Wohngebieten, Stadtgröße, Entfernungen zu den Stränden sowie zur Innenstadt von größeren Hotels aus fahrrad-affin**
- Nutzungsbereitschaft / Zielgruppen: Arbeitsein- und auspendler (Umsteiger am Bahnhof), Touristen, Kurzstreckenfahrer aus Neustadt, Wirtschaftsverkehre, Gelegenheitsfahrer
- Infrastruktur: ist noch deutlich verbesserungswürdig

- Topografie: ist nicht ideal, aber viele Strecken sind ohne starke oder lange Steigungen befahrbar
- Über die Fahrradverfügbarkeit der Neustädter Einwohner, das Mitbringen von Fahrrädern durch Urlauber oder Leihangebote in Hotels liegen keine Daten vor; es gibt zwei Fahrrad-/Pedelecverleihe in Neustadt

→ **es ist von einem grundsätzlich gegebenen Potenzial auszugehen, dessen Umfang von vielen Faktoren, insbesondere von der Angebotsqualität selbst, abhängt**

→ **Eine rückholbare, aber ehrgeizige Erprobung (z.B. für zwei Jahre, mit möglichst geringen Investitionskosten) erscheint angemessen**



Abbildung 42: Beispiel eines möglichen Stationsstandortes mit Potenzial

### **Mögliche Eckpunkte einer Realisierung**

- Größe / Dynamik des Systems: Beginn mit sechs Stationen; Wachstum und Verdichtung bei erkennbaren Erfolgsaussichten (weitere Standorte denkbar)
- Stationsstandorte mit Potenzial (Abbildung 42 und Abbildung 43)
- Nur markierte Flächen anlegen (ohne Terminal und ohne Pfosten)
- Anzahl der Fahrräder (Lastenräder) zunächst ca. 50
- Betreibersuche: Ausschreibung oder Direktvergabe (rechtliche Machbarkeit prüfen), Vorgaben zur Preisstruktur
- Bereitschaft zur Bezuschussung sicherstellen
- Förderbedingungen abklären



Abbildung 43: Fahrradverleihsystem - mögliche Stationsstandorte mit Potenzial



## 9 RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT

In Neustadt sind zahlreiche Radwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege als benutzungspflichtig ausgewiesen. Abgesehen von den zuvor beschriebenen Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auf übergeordneten Radrouten, die das Thema berühren, sind folgende generelle Hinweise zum Umgang mit der Radwegebenutzungspflicht im gesamten Stadtgebiet zu berücksichtigen:

- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer **das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage** angeordnet werden.
- Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist an **hohe Anforderungen** gebunden und deshalb verkehrsrechtlich der Ausnahmefall.
- Die Anordnung der Benutzungspflicht ist in jedem **örtlichen Einzelfall** zu prüfen und zu begründen.

„Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“ (Az. BVerwG 3 C 42.09 - Urteil vom 18. November 2010).

Für die Entscheidung, ob eine besondere Gefahrenlage vorliegt, kann u.a. auf die ERA als fachlich anerkanntes Regelwerk, zurückgegriffen werden. Bewertungsaspekte zur Beschreibung einer besonderen Gefahrenlage sind:

- Kfz-Belastung
- Kfz-Geschwindigkeiten
- Schwerverkehr
- Fahrbahnbreite
- Parken im Straßenraum
- Führung an Knotenpunkten
- Linienführung, Kurvigkeit
- Längsneigung
- Unfallgeschehen

Die Anforderungen an benutzungspflichtige Radwege nach VwV-StVO umfassen folgende Kriterien:

- Mindestens 1,50 m breit (bei Zweirichtungsradweg 2,00m)
- Ausreichend Fläche für den Fußgängerverkehr
- Intakte Oberfläche
- Gewährleistung von Sicherheit und Übersichtlichkeit

Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn (Abbildung 44)

1. die Mindestanforderungen der VwV-StVO eingehalten sind,
2. dies aus Gründen der Verkehrssicherheit tatsächlich erforderlich ist



Möglichst 2,00 m, **mindestens 1,50 m**



Möglichst 2,40 m, **mindestens 2,00 m**



Innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m

Abbildung 44: Erforderliche „lichte“ Breiten nach VwV-StVO (d.h. incl. Sicherheitsraum)

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr mehrere Nachteile hat:

- Gefährdung von Fußgängern (Kollision Radfahrer/ Fußgänger)
- Reduzierung der Geschwindigkeit des Radverkehrs
- Aufenthalt wird gestört
- Fußgänger können verunsichert werden

Die Anordnung der Benutzungspflicht ist daher nur im Ausnahmefall anordnungsfähig, und zwar wenn bei einer Führung auf der Fahrbahn eine erhebliche Gefahrenlage vorliegt.

In der Regel ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgrund der besseren Sichtbarkeit, gegenüber der Führung im Seitenraum die objektiv sicherere Führung.

Gemeinsame, fahrbahnbegleitende und benutzungspflichtige Geh- und Radwege sind nicht vertretbar, wenn folgende Ausgangsbedingungen erfüllt sind:

- Hohe Netz- und Aufenthaltsfunktion
- Hauptverbindung des Radverkehrs
- Zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen
- Genügend Fläche für eine getrennte Führung

Mindestanforderungen und Gefahrenlage gehören folgendermaßen zusammen (vgl. Tabelle 1):

RWB erforderlich aufgrund einer Gefahrenlage	Mindestanforderungen nach VwV-StVO an RWB erfüllt	RWB möglich (Anordnung Verkehrsbehörde)
ja	ja	<b>ja</b>
ja	nein	<b>nein, Ausnahmen möglich</b>
nein	ja	<b>nein</b>
nein	nein	<b>nein</b>

Tabelle 1: Mindestanforderungen und Gefahrenlage (Quelle: eigene Zusammenstellung)

Sind die Anforderungen nicht erfüllt, kann eine Benutzungspflicht durch Beschilderung nicht im Sinne der VwV-StVO angeordnet werden (Abbildung 45). Folgende Konsequenzen kommen in Betracht:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn + Radweg ohne Benutzungspflicht
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn + Radfahrer frei auf Gehweg und Rückbau Radweg
- Schaffung ausreichend breiter und intakter Radverkehrsanlagen



Eutiner Straße



Sandberger Weg

Abbildung 45: Nicht VwV-StVO-konforme Beispiele aus Neustadt

Die Zahl von Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht nimmt im Allgemeinen zu, sie können im Einzelfall auch dauerhafte Lösungen darstellen. Damit ist dem Anliegen vieler kundiger und sicherer Alltagsradelnden entsprochen, ohne Verstoß gegen die gesetzliche Vorschrift die Fahrbahn nutzen zu können. Da jedoch die meisten Radfahrenden auch ohne Benutzungspflicht weiterhin die vorhandenen Anlagen nutzen werden (insbesondere an stark verkehrsbelasteten Straßen), müssen auch sie verkehrssicher befahren werden können und regelmäßig unterhalten werden. Auch ansonsten sollten die o.g. Anforderungen beispielsweise hinsichtlich der Breite angestrebt werden.



## LITERATURVERZEICHNIS

FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010*. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Ausgabe 2002*. Köln: FGSV Verlag GmbH

FGSV. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR05*. Köln: FGSV-Verlag GmbH.

FGSV. (2009). *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS*. Köln: FGSV Verlag GmbH.