



Nahmobilitätskonzept – Fußverkehr

Masterplan Mobilität Neumünster

Anlage I

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietät.de

Kevin Hillen (Projektleitung, M.Sc.)

Carola Baier (M.Sc.)

Niklas Engelhardt (M.A.)

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp

Stadtentwicklung und Mobilität GbR

Ruhrstraße 11

22761 Hamburg

www.ggr-planung.de

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Vorgehensweise	6
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	8
3	Situation des Fußverkehrs in Neumünster	11
4	Anforderungen nach Zielgruppen	21
5	Qualitätsstandards	23
5.1	Gehwegbreiten	23
5.2	Oberflächen	24
5.3	Querungsanlagen	25
5.4	Barrierefreiheit	28
5.5	Beleuchtung und Markierungen	29
5.6	Pflege und Erhaltung	29
5.7	Konfliktsituationen mit dem Radverkehr	29
6	Netzkonzeption	31
6.1	Alltagsnetz	32
6.2	Ergänzungsnetz	33
6.3	Perspektivische Verbindungen	33
7	Zusammenfassung und Ausblick	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beiträge der Onlinebeteiligung zur Kategorie Fußverkehr	9
Abbildung 2: Einzugsbereiche von größeren Einzelhandels- und Nahversorgungsstandorten in Neumünster für den Fußverkehr.	12
Abbildung 3: Gehweg mit komfortabler Breite am Großflecken (links); getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Breite in der Johannisstraße (rechts)	13
Abbildung 4: Getrennter Geh- und Radweg entlang der Padenstedter Landstraße (links) und gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Altonaer Str. (rechts).....	14
Abbildung 5: Schmalere Gehweg entlang der Ehndorfer Straße (links) und fehlende Markierungen entlang der Altonaer Straße (rechts)	15
Abbildung 6: Improvisierte Querungshilfe entlang des Holsatenrings (links); Mittelinsel zum Queren des Forstwegs am Stadtpark (rechts).....	15
Abbildung 7: Belebter Großflecken (links) und schlecht beleuchteter Durchgang zur Fußgängerzone (rechts).....	16
Abbildung 8: Fußgängerleitsystem am Kleinflecken.....	17
Abbildung 9: Verschiedene Pflasterungen entlang der Altonaer Str. (links) und durch taktile Elemente getrennter Geh- und Radweg am Kuhberg (rechts)	18
Abbildung 10: fehlende taktile Elemente an der Bushaltestelle "Carlstraße" (links) und fehlende abgesenkte Bordsteine an der Kreuzung Bismarckstr./ Vicelinstr. (rechts)	19
Abbildung 11: anzustrebende Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung	24
Abbildung 12: Übersicht über die Qualitätsstandards für das konzipierte Fußverkehrsnetz Neumünsters	30
Abbildung 13: Konzipiertes Fußwegenetz für Neumünster.....	32

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Arten von Querungsanlagen	27
---	----

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

1 Hintergrund und Vorgehensweise

Der Masterplan Mobilität ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Neumünster bis zum Jahr 2035 definiert wird. Im Rahmen des Masterplans werden die einzelnen Verkehrsarten zu Fuß Gehen, Radfahren, ÖPNV und MIV beleuchtet. In dem darauf aufbauenden Nahmobilitätskonzept werden der Fuß- und Radverkehr als Mobilität auf kurzen Distanzen und in kleinen Netzen gesondert betrachtet. Das Nahmobilitätskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für die gezielte und verstärkte Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die die Stadt Neumünster beabsichtigt. Analog zum Masterplan Mobilität ist das Nahmobilitätskonzept vor allem als strategisches Werk zu verstehen, das einzelne Maßnahmen aufzeigt. Die weitere und vertiefende Konkretisierung der Maßnahmen geschieht in einer späteren Planungsphase.

Die strategische Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Neumünster geschieht vor dem Hintergrund, dass jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, in der Regel zu Fuß beginnt und endet – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmende immer auch zu Fuß Gehende. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) ist das zu Fuß Gehen für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der Bundesregierung, die auch den Verkehrssektor betreffen, muss der Fußverkehr als emissionsfreie Fortbewegungsart weiter in den Fokus rücken. Auch die Stadt Neumünster hat Klimaschutzziele beschlossen, die eine Klimaneutralität bis 2035 vorsehen und die ohne eine Förderung des Fußverkehrs (sowie des Radverkehrs und ÖPNV) nicht erreicht werden können.

Mit Themen des Klimaschutzes verbunden sind auch die Themen Flächenversiegelung und generell Flächenknappheit (vor allem in Ballungsräumen), bei denen der Verkehrssektor ebenfalls ein Treiber ist. Auch hier ist der Fußverkehr mit seinem geringen Flächenverbrauch, gegenüber anderen Verkehrsmitteln wie dem Pkw deutlich im Vorteil: Während laut Berechnungen des Verkehrsclub Österreichs und den Wiener Linien ein Pkw rund 290 sogenannte Flächenstunden pro Person und Tag beansprucht sind es bei einer zu Fuß Gehenden Person lediglich 1 Flächenstunde pro Person und Tag.¹ Hinzu kommen die vielen gesundheitlichen Vorteile, die das zu Fuß Gehen mit sich bringt sowie die Relevanz insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte Personengruppen, wie z. B. Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung, für die das zu Fuß Gehen eine selbstbestimmte Mobilität gewährleistet.

Dennoch wird der Fußverkehr immer noch häufig nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen und spielte auch in den letzten Jahrzehnten eine eher marginale Rolle in der Verkehrsplanung und -forschung. Dabei tragen zu Fuß Gehende im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten auch den Mehrwert einer Stadt mit aus.

Im Masterplan Mobilität wurde für den Rad- und für den Fußverkehr aufgrund der hohen Bedeutung ein Nahmobilitätskonzept entwickelt. Neben fußverkehrsbezogenen Maßnahmensteckbriefen im

¹ Das Maß der „Flächenstunde“ berücksichtigt sowohl die in Anspruch genommene Fläche des öffentlichen Raums für ein Verkehrsmittel als auch die zeitliche Dauer.

Masterplan Mobilität wurde im Prozess auch ein Netz entwickelt, welches in diesem Dokument hergeleitet und vorgestellt wird. Auftakt bildet der Rückblick auf die Beteiligung sowie die Analyse.

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

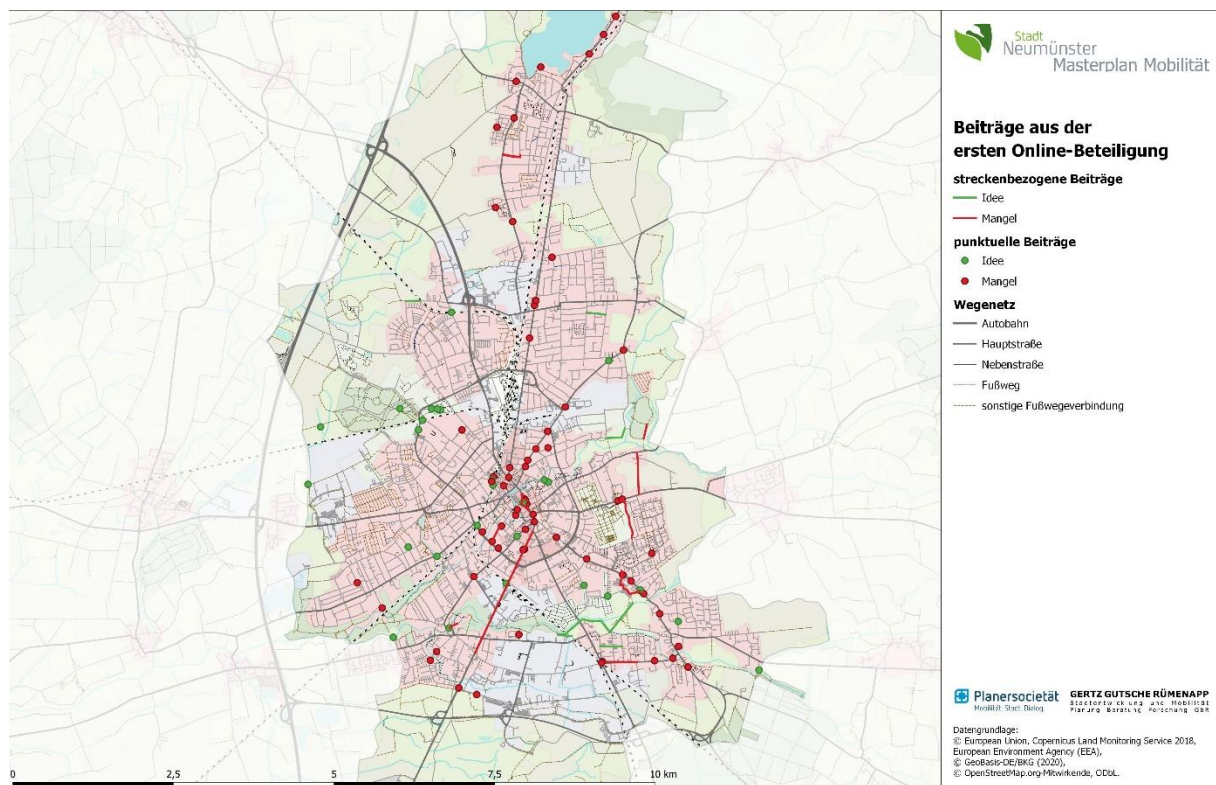
Im Frühjahr 2021 fand eine Online-Beteiligung begleitend zur Erstellung des Masterplan Mobilität in Neumünster statt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Mängel und Ideen zu äußern und räumlich in einer Kartendarstellung verorten. Die Ergebnisse für den Fußverkehr sind in Abbildung 1 einsehbar. Es wurden 164 Hinweise und Maßnahmenvorschläge abgegeben und kommentiert, welche im Folgenden inhaltlich zusammengefasst und beschrieben werden:

Ein angesprochenes Themenfeld stellte die **Schaffung weiterer Wegeverbindungen** in bisher unausgebauten Bereichen Neumünsters dar. Große Zustimmung unter den Teilnehmenden erhielt in diesem Zusammenhang der Vorschlag, eine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Bahngleise an der Rendsburger Straße zu schaffen, um so eine bessere Verbindung der beiden Stadtteile Gartenstadt und Einfeld zu erreichen. Somit würde auch die Möglichkeit des Ausbaus einer regionalen Radverbindung in Richtung der Gemeinde Krogaspe möglich. Ein weiterer Fokus lag auf der Anbindung im Bereich an der Stör. Es wurde der Wunsch geäußert, einen Weg mit einer Querungsmöglichkeit des Flusses zwischen der Schönmörchenstraße und dem Störpark für zu Fuß Gehende einzurichten, sodass das südlich gelegene Wohngebiet eine bessere Anbindung an den Störpark erhält.

Neben der Schaffung von neuen Verbindungen ergibt sich aus den Hinweisen zu **fehlenden Gehwegen** in einigen Teilen der Stadt die Notwendigkeit eines Ausbaus im bestehenden Straßennetz. Verortet wurden Mängel unter anderem in der Abzweigung Emil-Köster-Str. in der Zufahrtsstraße zum Einkaufszentrum Störpark, der Kampstraße oder im Fuhrkamp.

Viele Beiträge konzentrierten sich zudem auf die Beschreibung der **schlechten Zustände und der zu schmalen Breiten der vorhandenen Gehwege**. Maßnahmen sollten vorrangig auf zentralen Wegeverbindungen wie der Altonaer Straße durchgeführt werden, wo mehrere Teilnehmende Verbesserungspotentiale aufgrund der zu schmalen Wegebreiten und des allgemein schlechten Zustandes identifizierten. Auch im Bereich der Kampstraße/Schönmörchenstraße, dem Waldwiesenweg oder der Oderstraße wurde eine Verbreiterung der Gehwege gefordert. Unebenheiten, kaputte Bodenbeläge und abfallende Wege wurden weiter in der Lessingstraße, der Schützenstraße und der Christianstraße verortet. Ein weiteres Handlungsfeld stellt die Beeinträchtigung durch Pflanzenbewuchs und Baumwurzeln dar. Diese wurden beispielsweise in der Färberstraße oder im Roschdohler Weg verortet.

Abbildung 1: Beiträge der Onlinebeteiligung zur Kategorie Fußverkehr



Darstellung: Planersocietät.

An vielen Stellen im Stadtgebiet lassen sich den Beiträgen zufolge zudem **Defizite im Bereich von Querungen** feststellen. In Bereichen wie am Großflecken oder dem Haart konzentrieren sich den Befragten zufolge die Probleme: Auf dem Großflecken fehlen demnach gänzlich sichere Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerüberwege oder eine Lichtsignalanlage für den Fußverkehr. Weiterhin wurde die Schaltung der vorhandenen Lichtsignalanlagen teilweise als problematisch eingestuft. Am Holsatenring im Bereich des Franz-Rohwer-Platzes und des Mühlenhofs sowie an der Kreuzung Haart/Noldestraße ergeben sich sehr lange Rotphasen und damit Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr. In der Rügenstraße sind die Grünphasen für den Fußverkehr zu kurz, sodass sich auch dort Gefährdungspotentiale ergeben.

Viele Teilnehmende beschrieben auch **Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden**: Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden beispielsweise in der Käthe-Kollwitz-Straße oder Segeberger Straße kritisiert. Außerdem stellt das Gehwegparken in der Wittorfer Straße, am Haart und der Theodor-Storm-Straße ein Hindernis dar. Von Rotlichtverstößen wurde etwa in der Plöner Straße berichtet. Als Lösungsvorschläge wurde die bauliche Trennung von Gehwegen genannt, die Einrichtung autofreier Zonen und die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

In weiteren Beiträgen wurde die **fehlende und unzureichende Beleuchtung** in einigen Bereichen kritisiert, wie z.B. in der Gerberstraße, bei der Unterführung am Hauptbahnhof oder im Durchgang der Mühlenbrücke zum Waschpohl. Zuletzt wurden einige Ideen zur Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** geäußert: Vor allem die Schaffung von Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen und Verweilen wurde an einigen Standorten, z.B. an der Holsten-Galerie oder im Bereich von Grünflächen, wie dem Stadtpark, gefordert.

Außerdem wurde vor diesem Hintergrund der Wunsch geäußert, die Orientierung und **Wegweisung** zu wichtigen Zielorten wie den Parkflächen oder Sportstätten zu verbessern, indem Umgebungspläne an wichtigen Wegpunkten wie dem Bahnhof am Stadtwald eingegliedert werden.

Die vielen Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger zu Themen des Fußverkehrs im Rahmen der Online-Beteiligung bilden ein vielschichtiges Mosaik zur Situation des Fußverkehrs in Neumünster. Die genannten Ideen und Hinweise finden sich an vielen Stellen auch in der gutachterlichen Einschätzung der gegenwärtigen Situation des Fußverkehrs in Neumünster wieder (vgl. Kapitel 3) und wurden bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Gleichzeitig kann ein Teil der Vorschläge perspektivisch nicht umgesetzt werden, da begrenzte Flächenverfügbarkeiten und/ oder verkehrsrechtliche Gründe einen begrenzenden Rahmen setzen.

3 Situation des Fußverkehrs in Neumünster

Im Folgenden sollen die derzeitigen Bedingungen für zu Fuß Gehende in Neumünster dargestellt werden. Die Darstellung soll dabei differenziert nach den sieben Themenfeldern Stadtstruktur, Nahversorgung, Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthaltsqualität, Wegweisung und Barrierefreiheit erfolgen. Die „Flughöhe“ des Masterplans Mobilität hat eine grobe (aber gesamtstädtische) Betrachtung des Fußverkehrs zur Folge. Wenngleich nicht jede Straße untersucht werden kann, sind dennoch typische bzw. exemplarische Situationen in der Kernstadt und den Stadtteilen für zu Fuß Gehende in Neumünster abgebildet.

Stadtstruktur

Aus der hohen, überblickenden Perspektive auf Neumünster kann ein kompakter Grundriss der Stadt ausgemacht werden. Die gesamte Stadt bildet eine fast zusammenhängende Siedlungsfläche. Lediglich der Stadtteil Einfeld im Norden ist durch einen schmalen Streifen aus vorwiegend landwirtschaftlicher Nutzung von der restlichen gesamtstädtischen Siedlungsfläche abgeschnitten. In dieser Hinsicht weist Neumünster gute Voraussetzungen für den Fußverkehr auf.

In Neumünster-Stadtmitte wird vom Großfleck ausgehend, je nach Himmelsrichtung, in ca. 2-4 km Luftlinie die Bebauungsgrenze erreicht. Gesamtstädtische Barrieren treten beim Fußverkehr vor allem in Form großer Verkehrsinfrastrukturelemente auf: So entsteht etwa durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahngleise eine Trennwirkung für alle Verkehrsträger, jedoch insbesondere für den Fußverkehr. Hinzu kommt der aus teils vierspurigen Straßen bestehende Ring, über den im nördlichen Teil die B 430 geführt wird und der im südlichen Teil aus dem Hansaring, Holsatenring und Sachsenring besteht. Von diversen Einfallstraßen, wie zum Beispiel der Kieler Straße oder dem Haart, geht für querende zu Fuß Gehende ebenfalls eine Trennwirkung aus. Die insgesamt flache Topographie der Stadt wirkt hingegen möglichen Barrieren, etwa in Form von Treppen, entgegen.

Nahversorgung

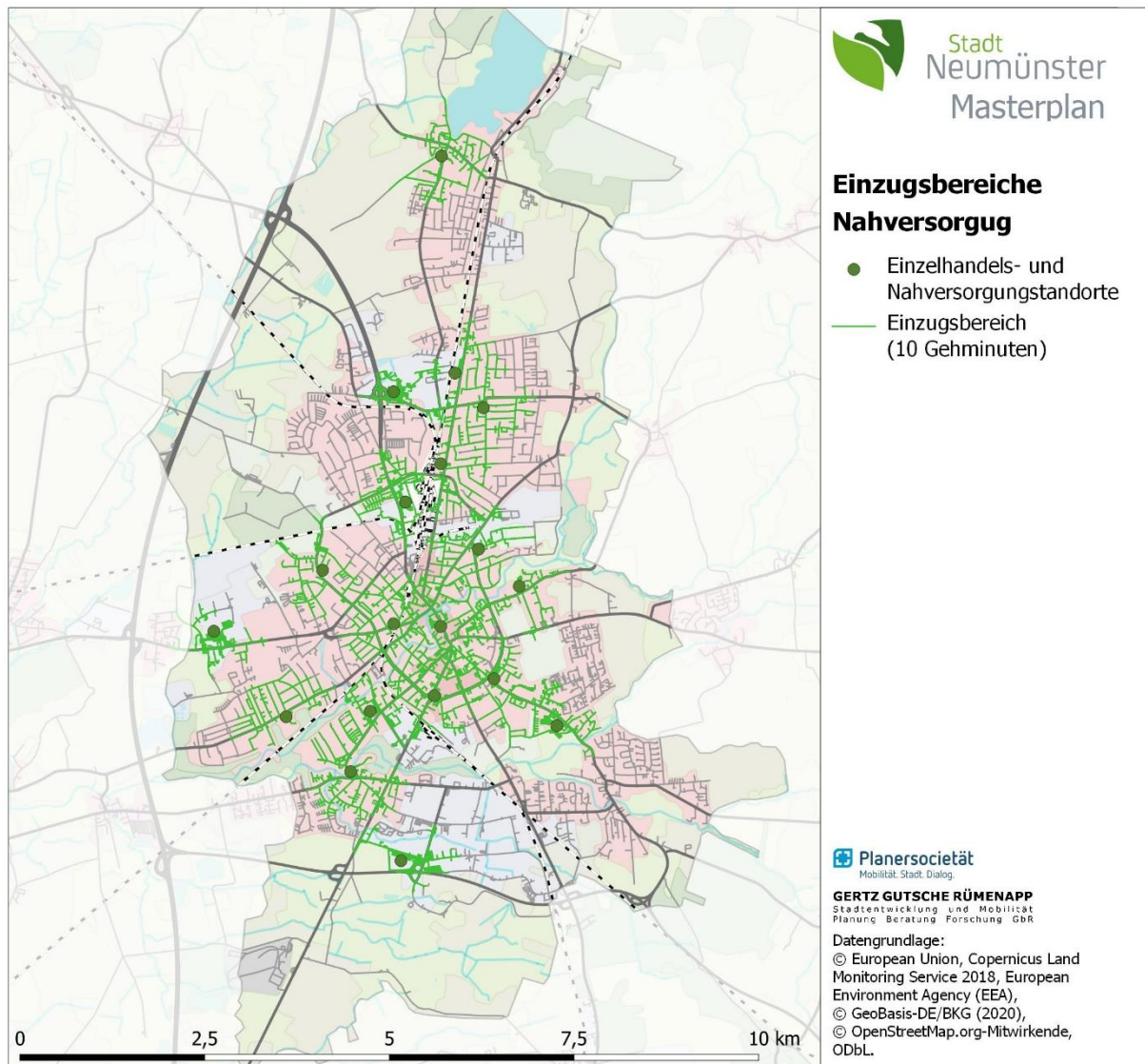
Die Einzelhandels- und Nahversorgungsstandorte außerhalb der Innenstadt Neumünsters stellen für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, den ersten Anlaufpunkt dar, um sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen sowie weitere Dienstleistungsangebote in Anspruch zu nehmen.

Das 2016 fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Neumünster gibt einen umfassenden Überblick über die vorhandene Struktur an Einzelhandelsstandorten außerhalb der Innenstadt: Das **Nahversorgungszentrum** in Wittorf, das den Bereich rund um die „Wittorfer Spinne“ und einen Supermarkt in der Mühlenstr. umfasst, stellt dabei das einzige Nahversorgungszentrum außerhalb der Innenstadt dar. Als Ergänzung zur Innenstadt und dem Nahversorgungszentrum in Wittorf kommen **ergänzende Nahversorgungsstandorte** hinzu, die für den Fußverkehr eine große Bedeutung haben, da sie eine flächendeckende und damit wohnortnahe Grundversorgung bereitstellen. Für den Fußverkehr von geringerer Bedeutung sind die sog. **Sonderstandorte** des Einzelhandels, wie z.B. der Outlet-Center im Süden und der Freesen-Center, an denen in der Regel großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zum Teil auch Lebensmittelmärkten vorhanden sind und die aufgrund ihrer Lage v.a. für den Kfz-Verkehr gut zu erreichen sind.

Die im Einzelhandels- und Zentrenkonzept identifizierten Standorte weisen grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit für den Fußverkehr auf und kommen somit ihrem Anspruch einer flächendeckenden und wohnortnahen Versorgung nahe. Eine wohnortnahe Versorgung für den Fußverkehr ist gewährleistet, wenn sich der

entsprechende Standort innerhalb von 10 Minuten Fußweg (bei einer Geschwindigkeit von 5 km/h) erreichen lässt. Dennoch gibt es auch Siedlungsgebiete in Neumünster, von denen eine fußläufige Erreichbarkeit solcher Standorte nicht gewährleistet ist, hierzu zählen insb. große Teile von Gadeland sowie der Gartensstadt.

Abbildung 2: Einzugsbereiche von größeren Einzelhandels- und Nahversorgungsstandorten in Neumünster für den Fußverkehr.²



Darstellung: Planersocietät.

Längsverkehr

In Neumünster lässt sich wie in vielen anderen Städten ein sehr differenziertes Bild für dieses Themenfeld feststellen. Überwiegend attraktive Bedingungen für zu Fuß Gehende im Längsverkehr finden sich z. B. in der Fußgängerzone zwischen Groß- und Kleinflecken. Hier kann verschiedenen Ansprüchen und

² In der kartographischen Darstellung wurden neben der Innenstadt lediglich jene Standorte berücksichtigt, die im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts von 2016 als „Nahversorgungszentrum“, „ergänzende Nahversorgungsstandorte“ oder „Sonderstandorte“ klassifiziert wurden. Aus diesem Grund findet sich nicht jeder Standort eines einzelnen Supermarkts oder Discounters in der kartographischen Darstellung wieder.

Anforderungen Rechnung getragen werden. Mit Einschränkungen gilt dies auch für die durch die Innenstadt verlaufende Achse zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Großflecken, wobei es dort aufgrund der nicht ausreichenden Breite des Seitenraums stellenweise zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommt.

Öffentliche oder halböffentliche Durchgänge sind wichtiger Bestandteil kurzer und konfliktarmer Wege. In Neumünster finden sich einige solcher Durchgänge, zum Beispiel eine kleine Unterführung in der Innenstadt zwischen Waschpohl und der Fußgängerzone in der Mühlenbrücke. Diese und andere Unterführungen machen jedoch unter anderem aufgrund schlechter Beleuchtung keinen einladenden Eindruck und wurden in der Online-Beteiligung zum Teil als subjektive Angsträume angegeben (vgl. hierzu auch Abschnitt zum Thema Aufenthaltsqualität).

Weiterhin gibt es diverse gemeinsame Geh- und Radwege: In der Innenstadt gibt es zwischen den Straßen Waschpohl und Gartenallee eine solche Verbindung, die vor allem für aus süd-westlicher Richtung kommende zu Fuß Gehende mit dem Ziel Großflecken eine attraktive Verbindung darstellt. Aus nord-östlicher Richtung bietet der Rencks-Park viele Wegemöglichkeiten für zu Fuß Gehende, um die Innenstadt zu erreichen. Viele dieser benannten Gehwege haben zwar komfortable Breiten, werden aber etwa im Falle von Schnee und Eis weder geräumt noch gestreut, sodass bei entsprechenden Wetterereignissen neue Barrieren entstehen und möglicherweise auch Gefahrenstellen. Darüber hinaus gibt es viele straßenbegleitende Gehwege, die jedoch teilweise nicht die nötigen Mindestbreiten aufweisen (vgl. Abbildung 3, rechts). Zudem kommen in manchen Fällen parkende Fahrzeuge und Baumscheiben hinzu, die die Nutzbarkeit weiter einschränken.

Abbildung 3: Gehweg mit komfortabler Breite am Großflecken (links); getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Breite in der Johannisstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Auch in den vielen Stadtteilen Neumünsters ergibt sich ein vielfältiges Bild hinsichtlich der Situation von zu Fuß Gehenden im Längsverkehr. Die Führung des Fußverkehrs findet dort überwiegend in Form von getrennten Geh- und Radwegen (vgl. Abbildung 4, links) sowie ergänzend in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen statt. Dabei sind in vielen Fällen auch Mofas zugelassen, zum Beispiel auf der Segeberger Straße in Gadeland, auf der Kieler Straße in Einfeld oder auf der Rendsburger Straße in der Gartenstadt.

Abbildung 4: Getrennter Geh- und Radweg entlang der Padenstedter Landstraße (links) und gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Altonaer Str. (rechts)



Quelle: Planersocietät.

An vielen Stellen in Neumünster werden die in den technischen Regelwerken festgelegten Mindestbreiten für Gehwege teilweise deutlich unterschritten. Dies ist beispielsweise entlang der Ehndorfer Straße in Faldera der Fall: Dort müssen sich entgegenkommende zu Fuß Gehende auf den Radweg ausweichen, so dass schnell Konflikt- und Gefahrensituationen mit Radfahrenden entstehen. Verkehrsschilder und andere Nutzungen sorgen zudem dafür, dass ohnehin eng bemessene Gehwegbreiten weiter verringert werden (vgl. Abbildung 5, links). Weitere Unterschreitungen der Mindestbreiten finden sich unter anderem in den innenstadtnahen Wohnquartieren, etwa in der Viktoriastraße, Juliusstraße oder Johannisstraße (vgl. Abbildung 3, rechts).

Neben zu schmalen Gehwegbreiten sorgen auch fehlende oder schlecht erkennbare Abgrenzungsmarkierungen zu anderen Fahrbahnnutzungen, etwa in der Altonaer Straße, für Einschränkungen des Fußverkehrs. Insbesondere sehbehinderte Menschen, die auf kontrastreiche und bestenfalls taktil ertastbare Markierungen angewiesen sind, setzen sich hierbei großen Gefährdungen aus (vgl. Abbildung 5, rechts). Weitere Einschränkungen für zu Fuß Gehende können durch verschmutzte Gehwege entstehen, etwa wenn Blätter und andere Pflanzenabfälle für Rutschgefahr sorgen (vgl. Abbildung 4, rechts).

Abbildung 5: Schmäler Gehweg entlang der Ehndorfer Straße (links) und fehlende Markierungen entlang der Altonaer Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Querverkehr

Neumünster besitzt ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Querungsanlagen im gesamten Stadtgebiet, die die vorangestellten Situationen berücksichtigen. Gleichzeitig gibt es einige Defizite aufgrund fehlender oder unzureichend ausgestatteter Querungsanlagen. Insbesondere auf den Ringstraßen fehlen teilweise Quermöglichkeiten für den Fußverkehr, zu erkennen an Trampelpfaden, wie etwa auf dem Holsatenring auf Höhe des Franz-Rohwer-Platz und der Gartenstraße (vgl. Abbildung 6, links). Zudem lassen sich entlang der Haupteinfallsstraßen Neumünsters an einigen Stellen ungedeckte Querungsbedarfe erkennen, etwa entlang der Segeberger Str. und Boostedter Str.

Abbildung 6: Improvisierte Querungshilfe entlang des Holsatenrings (links); Mittelinsel zum Queren des Forstwegs am Stadtpark (rechts)



Quelle: Planersocietät.

An anderen Stellen, zum Beispiel an der Straßenkreuzung Bismarckstraße Ecke Vicelinstraße fehlen abgesenkte Bordsteine, die für Menschen mit Gehbehinderung unverzichtbar sind. Gleichzeitig werden in Neumünster Knotenpunkte sukzessive um- und ausgebaut: Im Rahmen der Neugestaltung des Helmut-Loose-Platzes in Tungendorf wurde in dem Stadtteilzentrum ein Kreisverkehr eingerichtet, der auch für zu Fuß

Gehende ein barrierefreies Queren ermöglicht. Auch das Wittorfer Stadtteilzentrum soll mit der geplanten Umgestaltung der „Wittorfer Spinne“ einen Kreisverkehr, verbunden mit komfortablen Querungsanlagen für zu Fuß Gehende, erhalten.

Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden (z. B. architektonische und städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie andere externe Einflüsse (z. B. durch Lärm- oder Luftbelastung) und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten (u. a. von Sitz- und Spielgelegenheiten) eine wichtige Bedeutung zu, welche nicht nur auf Platzsituationen und Fußgängerzonen beschränkt sein sollten, sondern auch Wegeverbindungen berücksichtigen.

In Neumünster gibt es im Stadtraum an mehreren Stellen Sitz- und Spielgelegenheiten: Der Großfleck bietet als zentraler Platz in der Neumünsteraner Innenstadt an vereinzelt Stellen Sitzgelegenheiten, die jedoch zum Teil aufgrund ihrer Lage zwischen Radweg und Parkstreifen lediglich eine begrenzte Attraktivität aufweisen. Spielerische Elemente sind auf dem Großfleck ebenfalls nur sporadisch vorhanden, nämlich in Form eines in den Boden gelassenen Schachbrettes, welches jedoch kaum genutzt zu werden scheint. Manche Sitzgelegenheiten im Bereich der Innenstadt sind aufgrund verschiedener Ursachen nur eingeschränkt nutzbar und wenig einladend: Hierzu zählen etwa Verschmutzungen durch Vogelkot auf Sitzbänken in der Fußgängerzone im Bereich Mühlenbrücke.

Abbildung 7: Belebter Großfleck (links) und schlecht beleuchteter Durchgang zur Fußgängerzone (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum spielt für nahezu alle Bevölkerungsgruppen eine wichtige Rolle im Mobilitätsverhalten. Sogenannte Angsträume (also Orte mit zumindest subjektiv als niedrig empfundener sozialer Sicherheit) sind insbesondere für Frauen, ältere Menschen und Kinder ein präsent Thema. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist abhängig von der objektiven Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven Sicherheitsempfinden, welches durch folgende Einflüsse geprägt wird: Persönliche Betroffenheit, Mediale Berichterstattung, Individuelle Ängste, Toleranzniveau gegenüber abweichendem Verhalten, Wissen über Selbstschutzmaßnahmen und Risikovorbeugung sowie das Wohnumfeld. Merkmale eines Angstraums können z. B. die Unüberschaubarkeit eines Gebiets, fehlende Blickbeziehungen, fehlende

Sozialkontrolle, mangelhafte bzw. fehlende Beleuchtung oder Vermüllung und Vandalismus sein. Im Umkehrschluss sind sicherheitserzeugende Faktoren die Anwesenheit von Menschen (belebte Orte), gute Beleuchtung, Übersichtlichkeit eines Gebiets und ansprechendes Umfeld. (vgl. Hiller 2010). Der Rencks-Park als zentrale Grünfläche im Bereich der Innenstadt lässt sich als sogenannter Angstraum identifizieren. Auch der bereits genannte Durchgang vom Waschpohl zur Fußgängerzone wird von manchen als Angstraum wahrgenommen (vgl. Abbildung 7, rechts).

Wegweisung

Der Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen bekommt im Fußverkehr besondere Bedeutung auf den eigenständigen Fußwegen zu, ohne dass sie dabei ihre Bedeutung auf den fahrbahnbegleitenden Gehwegen verliert. Informationen zur Wegweisung für zu Fuß Gehende sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in der Stadt kennen.

Abbildung 8: Fußgängerleitsystem am Kleinflecken



Quelle: Planersocietät.

In Neumünster weist an 13 Standorten ein Fußgängerleitsystem im Bereich der Innenstadt auf diverse touristische Ziele, wie kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten hin. Dabei handelt es sich um rote Tafeln, auf denen die Ziele unter Angabe eines Richtungspfeils vermerkt sind. Zudem erleichtert jeweils eine weitere Tafel mit Stadtplan die Orientierung. Die Tafeln stechen durch ihren kräftigen Farbton hervor, weisen jedoch an einigen Standorten Beschmierungen, etwa durch Aufkleber, auf, was das Erscheinungsbild einschränkt. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Wegweisungssysteme für die Belange von zu Fuß Gehenden in Neumünster, die etwa stärker Zielverbindungen des alltäglichen Fußverkehrs aufzeigen.

Barrierefreiheit

Einschränkungen der Barrierefreiheit sind in Neumünster an vielen Stellen vorhanden, etwa aufgrund zu schmaler Gehwege, wie zum Beispiel in der Johannisstraße. Hinzu kommen Barrieren durch stellenweise sowohl illegales aber auch durch legales Gehwegparken (Schnittstelle zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern). Weiterhin gibt es diverse Anforderungen an die Oberflächenbeschaffung von Gehwegen,

damit insbesondere gehbehinderte Personen sich gut fortbewegen können. Gehwege bzw. Verkehrsräume sollten u. a. griffig und rutschfest, fugenarm bzw. engfugig sein. Kleinteilige Pflasterungen schränken hingegen die Mobilität bestimmter Personengruppen ein. In der Innenstadt von Neumünster findet diese Art der Pflasterung jedoch auf Gehwegen eher wenig Verwendung. Es überwiegen größere und komfortablere Pflasterungen, die den Ansprüchen an eine barrierefreie Fortbewegung besser gerecht werden. Auch in den weiteren Stadtteilen überwiegt diese Art der Pflasterung.

Abbildung 9: Verschiedene Pflasterungen entlang der Altonaer Str. (links) und durch taktile Elemente getrennter Geh- und Radweg am Kuhberg (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Bei Knotenpunkten und Querungsstellen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen seh- und gehbehinderter Menschen. Während z. B. Personen im Rollstuhl eine möglichst fahrbahngleiche Absenkung benötigen, sind Menschen mit Sehbehinderung auf die gute Erstat- bzw. Wahrnehmbarkeit der Bordsteinkanten angewiesen. An Querungsstellen sollte daher immer eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten durch differenzierte Bordhöhen und ein auf die örtliche Situation angepasstes Leit-/ Orientierungssystem erfolgen. Ist dies nicht möglich, kann eine Kompromisslösung angewendet werden (Bordhöhe von 3 cm; wichtig ist hierbei jedoch eine korrekte Bauausführung mit nur geringen Einbautoleranzen).

Die Belange von gehbehinderten Menschen können im Stadtgebiet häufig berücksichtigt werden (wenngleich nicht flächendeckend). Taktile Leitsysteme, die sehbehinderte Menschen die Querung erleichtern finden sich hingegen nur teilweise wieder, etwa an LSA-betriebenen Querungsstellen in der Innenstadt (Kreuzung Kuhberg/Christianstraße/Gänsemarkt). An sonstigen Querungsstellen wie Fußgängerüberwegen und Mittelinseln sind taktile Leitsysteme kaum vorhanden. Da geh- und sehbehinderte Menschen in besonderem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind, ist auch die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen zu beachten. In Neumünster ergibt sich hier ein gemischtes Bild, sowohl mit Haltestellen die etwa entsprechende taktile Elemente aufweisen als auch Haltestellen, die nicht oder nur unvollständig barrierefrei gestaltet sind.

Abbildung 10: fehlende taktile Elemente an der Bushaltestelle "Carlstraße" (links) und fehlende abgesenkte Bordsteine an der Kreuzung Bismarckstr./ Vicelinstr. (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes viele weitere Aspekte gehören, wie z. B. besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten, entsprechende Stadtmöblierung oder die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen. Auch bei der Wegweisung können Hinweise zur Barrierefreiheit integriert werden.

Fazit

Die Stadt Neumünster zeichnet sich durch gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr aus: So sind neben einer kompakten Stadtstruktur, einer flachen Topographie sowie vielen Stadtteilzentren mit Nahversorgungsfunktion viele Vorteile in Form von kurzen Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende vorhanden. Zudem bieten attraktive Teilbereiche in der Innenstadt, wie der Kleinflecken oder die Schwale, gute Ausgangsbedingungen für eine weitere Förderung der Aufenthaltsqualität.

Gleichzeitig fallen im Innenstadtbereich auch Teilbereiche mit starken Defiziten bei der Aufenthaltsqualität ins Auge. Hierzu zählt vor allem der als Angstraum wahrgenommene Renck's Park. Einschränkungen ergeben sich zudem durch Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, etwa rund um den Großflecken oder an einigen Straßenabschnitten im Seitenraum (Fuß- und Radverkehr im Mischverkehr). Zudem fehlen oft Quermöglichkeiten für den Fußverkehr, insbesondere entlang des Stadtrings sowie der großen Einfallstraßen (z.B. Kieler Straße). In Hinblick auf die Barrierefreiheit gibt es vor allem Defizite bei dem Zustand der Gehwege, die an vielen Stellen Mindestmaße deutlich unterschreiten (z.B. Ehndorfer Str.) und zum Teil Oberflächenschäden, wie z.B. Wurzelaufbrüche, aufweisen. Ähnliche Einschränkungen gelten für Kreuzungsbereiche und Bushaltestellen: Dort fehlen i.d.R. taktile Elemente und weitere Hilfen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Stärken

- Dezentrale Versorgungsstrukturen durch Stadtteilzentren mit Einzelhandel und Nahversorgern
- Kurze Wege innerhalb der Stadtteile (v.a. Verbindung Wohnen-Schulen)
- Punktuelle Wegweisungen von wichtigen (touristischen) Einrichtungen in der Innenstadt
- Zahlreiche Durchgänge zur Innenstadt

- Vorhandenes Wegenetz abseits der Kfz-geprägten Straßen
- Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Falderapark und Schwale)

Schwächen

- Fehlende Querungsmöglichkeiten (z.B. entlang des Stadtrings, provoziert z.T. wildes Queren)
- Stellenweise nur einseitig vorhandene Gehwege sowie Gehwege mit zu schmalen Breiten (auch entlang von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten)
- Nutzungskonflikte mit Radverkehr (fehlende Markierungen/ Mischverkehr im Seitenraum)
- Schlechter Zustand vieler Gehwege (Unebenheiten, Verschmutzungen)
- Fehlende Barrierefreiheit an den meisten Querungen
- Zum Teil wahrgenommene Angsträume (Renck's-Park)

Bei der Analyse galt es auch, die generellen Anforderungen je nach Zielgruppe zu beleuchten. Sie sind der Messindikator für die Qualitäten im Fußverkehr und somit auch eine der Grundlagen für eine Netzbildung.

4 Anforderungen nach Zielgruppen

Das Verhalten der zu Fuß Gehenden sowie deren Ansprüche an den öffentlichen Raum hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. So haben beispielsweise der Fortbewegungszweck, das Alter, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die Wetterlage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten (vgl. FGSV 2002). Im Folgenden werden die wichtigsten Fußverkehrsgruppen mit ihren unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum dargestellt.

Kinder zeichnen sich durch eine vergleichsweise raumeinfordernde Verhaltensweise aus. Das Spielen und Erleben im öffentlichen Raum nimmt einen hohen Stellenwert ein. Mitgeführte Spielgeräte (z. B. Bälle, Roller, etc.) ziehen eine erweiterte Raumnutzung nach sich. Die Aufmerksamkeit richtet sich dabei weniger auf eine zügige Bewältigung der Wegstrecke, sondern vielmehr auf Elemente der Straßenraumgestaltung, welche spielerisch in die Fortbewegung eingebunden werden können („der Weg ist das Ziel“). Eine animierende und interessante Gestaltung nimmt bei Kindern demnach einen hohen Stellenwert ein. Darüber hinaus können durch ihre altersbedingte Unachtsamkeit unvorhergesehene Wegeänderungen oder unbedachte Überschreitungen von gekennzeichneten Verkehrsräumen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen.

Für **Eltern** sind in diesem Zusammenhang Wegeverbindungen wie z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen oder Parkanlagen wichtig, in denen sie sich weniger um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen müssen. Aber auch die Breite von Gehwegen sowie Absperrgitter bei Brücken oder Baustellen erleichtern ihnen die Aufsichtspflicht.

Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Er wird vermehrt als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses genutzt. Grünflächen in Parkanlagen oder öffentliche Plätze sind als Treffpunkte mit Freundinnen und Freunden und als Bewegungs- und Aufenthaltsorte beliebt. Die Erreichbarkeit solcher öffentlich zugänglichen Orte in Wohnungsnähe ist für Jugendliche besonders wichtig.

Für **Seniorinnen und Senioren** bieten möglichst barriere- und umwegefreie Verbindungen eine hohe Attraktivität. Aufgrund möglicher altersbedingter körperlicher Einschränkungen ist insbesondere auf den Komfort (z. B. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen) und die technische Sicherheit der Wegebeziehungen zu achten. Auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis spielt bei Seniorinnen und Senioren eine wichtige Rolle, dunkle bzw. schlecht beleuchtete und einsame Strecken werden gemieden. Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt das Verhältnis zu anderen – teilweise erheblich schnelleren – Verkehrsteilnehmenden aufgrund einer verlängerten Reaktionszeit und einer ggf. geringeren körperlichen Stabilität im Falle eines Zusammenstoßes dar.

Ähnliche Anforderungen werden auch bei **körperlich beeinträchtigten Personen** festgestellt. Insbesondere für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer sowie gehbehinderte Personen ist die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. in Form von Nullabsenkungen von Bordsteinen) und die Vermeidung von Umwegen ein zentrales Anliegen. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit des Straßenraumes – vor allem bei Nullabsenkungen von Bordsteinen – wichtig, z. B. durch taktile Bodenelemente oder kontrastreiche Markierungen von Räumen mit unterschiedlicher Verkehrsnutzung. Es besteht – auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten – aufgrund der erschwerten Orientierung und der dadurch meist verlangsamten Fortbewegungsgeschwindigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck bzw. dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige Personen**, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen z. B. nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Zielort. Hier liegt der Fokus auf netzschlüssigen Fußverkehrsanlagen, bei denen das Störungspotenzial durch andere Verkehrsteilnehmende minimiert wird.

Oftmals erfüllt das Zufußgehen – abseits der bloßen Raumüberwindung – einen reinen Selbstzweck. Insbesondere für **Touristinnen und Touristen** oder **Spaziergängerinnen und Spaziergängern** steht hierbei die Erholung im öffentlichen Raum oder der Genuss der Fortbewegung im Vordergrund. Dabei spielt der Verkehrsraum auch als Ort der Kommunikation eine wichtige Rolle. Ihre Fortbewegung kann durch Langsamkeit und „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche, unbedachte Veränderungen des Wegeverlaufes können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen. **Sportlerinnen und Sportler** (z. B. Joggerinnen und Jogger) forcieren ebenso kein örtliches Ziel, sondern legen Wert auf die Attraktivität der Strecke.

5 Qualitätsstandards

Technische Regelwerke wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)³ und die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 02)⁴ benennen entsprechende Grundanforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus ist insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit die DIN-Norm 18040-3 zu nennen, in welcher Grundregeln und Maße für eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen festgelegt sind. Die folgenden Qualitätsstandards orientieren sich an diesen Dokumenten und definieren die Anforderungen an ein attraktives und barrierefreies Fußwegenetz für Neumünster, wobei die Umsetzung dieser Standards prioritär entlang des definierten Fußwegenetzes erfolgen sollte.

5.1 Gehwegbreiten

Für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen und damit auch zur Bemessung von Gehwegbreiten sollte eine „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ erfolgen, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort zu definieren. Anhand dieser Vorgehensweise wird vermieden, dass für den Fußverkehr „Restflächen“ übrigbleiben. Stattdessen sollen ausreichend breite Seitenräume für den Fußverkehr (und ggf. den Radverkehr) gewährleistet werden. Als verträgliche Aufteilung der Straßenraumflächen wird das Verhältnis 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) empfohlen.

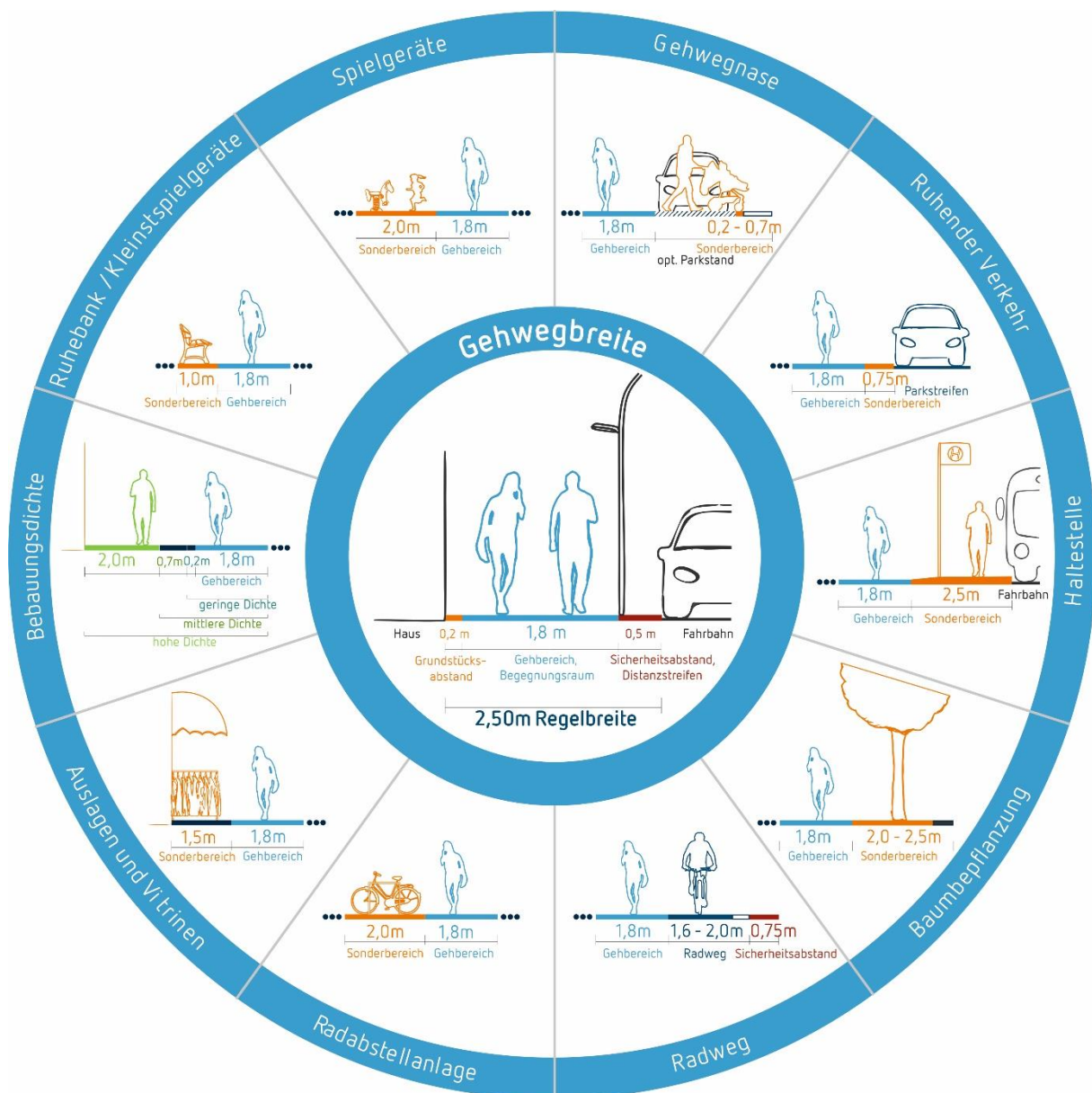
Für die Dimensionierung von Gehwegbreiten ergibt sich daraus im Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) eine Breite von 2,5 Metern, womit gewährleistet ist, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können. Diese Regelbreite von 2,5 Metern setzt sich dabei aus einem Begegnungsbereich von 1,8 Metern sowie den jeweiligen Sicherheitsabständen zur Hauswand bzw. Grundstück (0,2 Meter) und Fahrbahn (0,5 Meter) zusammen. Finden sich im Seitenraum weitere Elemente, wie zum Beispiel Laternenmaste, Baumscheiben, Sitzplätze von Gastronomie oder Verkaufsaufsteller, werden zusätzliche Breiten notwendig.⁵ Die in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung zu gewährleistenden Gehwegbreiten finden sich in der folgenden Übersicht: So spielt beispielsweise die Bebauungsdichte eine Rolle bei der Dimensionierung von Gehwegbreiten, sodass in Abhängigkeit der Bebauungsdichte entsprechende Zuschläge bei der Breite zu gewährleisten sind. Bei einer geringen Bebauungsdichte ist dies der Gehbereich von 1,8 Metern plus weitere 0,2 Meter Grundstücksabstand, sodass eine nutzbare Breite von 2 Metern entsteht. Bei einer mittleren Bebauungsdichte kommen zusätzlich 0,7 Meter hinzu (nutzbare Breite von insgesamt 2,7 Metern) und bei einer hohen Bebauungsdichte nochmal weitere 2 Meter (nutzbare Breite von insgesamt 4,7 Metern) (vgl. Abbildung 11).

³ FGSV 2006.

⁴ FGSV 2002.

⁵ FGSV 2002: 16.

Abbildung 11: anzustrebende Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung



Darstellung: Planersocietät.

5.2 Oberflächen

Schäden in der Oberfläche von Gehwegen, die etwa durch Wurzelaufrüche oder andere Unebenheiten ausgelöst werden können, verringern nicht nur die Attraktivität des zu Fuß Gehens, sondern stellen insb. für Seniorinnen und Senioren und gehbehinderte Personen ein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Vor diesem Hintergrund umfassen die Qualitätsstandards für die Fußverkehrsanlagen in Neumünster auch die Gestaltung von Oberflächen: Diese sollten stolperfrei und mit einem festen, griffigen, ebenen und fugenarmen Belag ausgestattet sein.

Darüber hinaus ist stets auf eine **Vermeidung temporärer Einschränkungen** der Oberflächenbeschaffenheit zu achten. Insbesondere im Herbst und Winter müssen Laub bzw. Schnee durch einen konsequenten Räumdienst von Gehwegen entfernt werden, wie es in der Regel auch auf den Fahrbahnen für den motorisierten

Individualverkehr geschieht (vgl. Maßnahme 4 im Masterplan Mobilität). Unter Gewährleistung der oben genannten Kriterien für die Oberflächenbeschaffenheit können darüber hinaus auch ortstypische Gestaltungsmerkmale einfließen, wobei dennoch auf möglichst einheitliche Materialien zu achten ist.

5.3 Querungsanlagen

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgängerinnen und Fußgänger im Alltag häufig größere Hindernisse dar, insbesondere wenn keine geeignete Querungsanlage vorhanden ist. Neben der Trennwirkung von Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind auch Trennwirkungen zu berücksichtigen, die z. B. durch die in Neumünster an vielen Stellen vorhandenen Bahngleise entstehen. Aufgrund der geringen Akzeptanz von zu Fuß Gehenden für größere Umwege, kommt Querungsanlagen eine große Bedeutung (auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit) zu. In Kombination mit dem konzipierten Fußwegenetz sorgen sie zudem für eine durchgängig hohe Qualität im Fußverkehrsnetz der Stadt Neumünster. Neben Knotenpunkten gibt es jedoch auch an weiteren Stellen entlang des Fußverkehrsnetz Querungsbedarfe, etwa im Bereich von Haltestellen des ÖPNV, Einzelhandelsstandorten und weiteren Zielorten zu Fuß Gehender.

Mehrere Faktoren bedingen den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage. Neben der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Bereich der geplanten Querungsstelle, zählen dazu auch die Zahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Breite der Fahrbahn und die Anzahl der Fahrstreifen. Neben bestimmten Qualitätsstandards an die jeweilig zu verwendende Querungsanlage sollten im Bereich des Alltags- und Ergänzungsnetzes in Neumünster generell in regelmäßigen Abständen Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, um das Fußwegenetz zu stärken. Im Folgenden werden die Qualitätsstandards für Querungsanlagen getrennt nach gesicherten (LSA) und ungesicherten Querungsanlagen dargestellt. In der daran anschließenden Übersicht werden alle Arten von Querungsanlagen aufgelistet und ihre Voraussetzungen benannt (vgl. Tabelle 1).

Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte mit einem hohen Aufkommen an Kfz-Verkehren und vielen zu Fuß Gehenden sollten mit Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet sein. Sie bieten zu Fuß Gehenden Schutz und ermöglichen ein sicheres Queren der Fahrbahn. Für eine möglichst fußgängerfreundliche Gestaltung von Lichtsignalanlagen sind mehrere Kriterien entscheidend. Neben Aspekten der Barrierefreiheit, die in einem gesonderten Unterkapitel behandelt werden, gehört dazu die Gestaltung der Ampelschaltung: Gängigen Empfehlungen zufolge sollte die Wartezeit an einer LSA nicht länger als 40 Sekunden betragen, da darüber hinaus der Anteil zu Fuß Gehender zunimmt, die diese Wartezeit missachten. An Bedarfsampeln sollte die Wartezeit nicht länger als sieben Sekunden betragen.⁶ Die sogenannte Freigabezeit (Grün-Phase) sollte mindestens fünf Sekunden andauern.⁷ Längere Freigabezeiten sind vor allem für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung wichtig, da diese sich i.d.R. mit geringeren Gehgeschwindigkeiten fortbewegen.

Neben der Ampelschaltung sind auch mehrere Aspekte bei der Gestaltung der Fußgängerfurten zu beachten. Vor dem Hintergrund einer möglichst gradlinigen Führung des Fußverkehrs sollten weit eingerückte

⁶ FGSV 2002: 23.

⁷ FGSV 2015: 28.

Furten vermieden werden. Ausnahmen bilden besonders lange Querungswege aufgrund von aufgeweiteten Knotenpunkten. In diesen Fällen sind weiter eingerückte Furten vertretbar, um die Querungsdistanz für zu Fuß Gehende zu begrenzen.⁸ An Knotenpunkten mit besonders hohen Fußverkehrsanteilen sollten die Fußgängerfurten farblich hervorgehoben werden, um die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Anforderungen an sonstige Querungsanlagen

Lichtsignalanlagen werden von zahlreichen weiteren Arten von Querungsanlagen im Neumünsteraner Stadtgebiet ergänzt. Dabei gilt es unterschiedlichste Anforderungen zu berücksichtigen. Im Falle von **Mittelinseln** als Querungshilfe sollte diese eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen, um ausreichende Aufstellflächen für wartende zu Fuß Gehende zu bieten.⁹

Während der Fußverkehr an Querungsanlagen, die lediglich aus einer Mittelinsel bestehen, keinen Vorrang hat, bevorzugen **Fußgängerüberwege** (FGÜ) zu Fuß Gehende. Ihr Einsatz ist an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf und einem mittleren Kfz-Aufkommen geeignet und sollte bevorzugt an Straßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. Bei der Einrichtung von FGÜ muss neben einer Gewährleistung der in der R-FGÜ enthaltenden Voraussetzungen (z.B. Kfz- und Fußverkehrsstärke)¹⁰ auch eine entsprechende begleitende Beschilderung vorhanden sein. Optional bietet sich auch eine Kombination mit den bereits genannten Mittelinseln sowie vorgezogenen Seitenräumen an, um die Sicherheit und den Gehkomfort der zu Fuß Gehenden zu erhöhen.¹¹

Umlaufsperrn

An einigen Stellen in Neumünster kommen im Bereich von Knotenpunkten Umlaufsperrn zum Einsatz. Ihr Einsatz ist jedoch im Einzelfall abzuwägen, da durch ihren Einsatz neben einigen Vorteilen auch Nachteile entstehen können. Letztere lassen sich teilweise beheben, indem auf eine kontrastreiche Gestaltung mit einer Rot-Weiß-Markierung der Umlaufsperrn geachtet wird, um ein Übersehen (insb. bei Dunkelheit) zu vermeiden. Ein Vorteil von Umlaufsperrn stellt das Unterbinden eines Querungsvorgangs an unsicheren Straßenbereichen dar. Aspekte der Verkehrssicherheit sind deshalb bei der Entscheidung für ihren Einsatz maßgeblich: So sollten sie lediglich im Bereich sensibler Einrichtungen, wie Schulen und Kitas, eingerichtet werden.

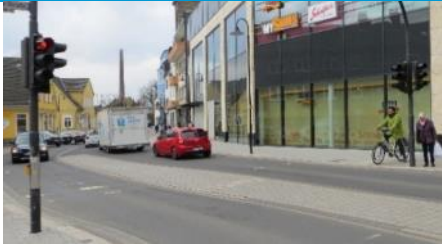
⁸ FGSV 2002: 23.

⁹ FGSV 2002: 21.

¹⁰ FGSV 2002: 36 f.

¹¹ FGSV 2002: 22.

Tabelle 1: Übersicht über Arten von Querungsanlagen

	Art der Querung	Beschreibung
Fußbedarfs-LSA		Eigenschaft: zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten Geeignet bei: hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf Weitere Hinweise: kurze Wartezeiten (ca. 7 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. Beachtung der LSA und somit Verkehrssicherheit
Bahnübergang		Eigenschaft: zeitlich getrennt vom Bahnverkehr, zeitgleich mit anderen Verkehrsarten, eigene Gehspur Geeignet bei: an Bahnübergängen, alternativ sind Über-/ Unterführungen zu prüfen Weitere Hinweise: besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Schienen als Hindernis)
Fußgängerüberweg		Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf Weitere Hinweise: zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen und/oder Mittelseln erhöht werden.
Gehwegüberfahrt		Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: Querung von Einmündungen von Nebenstraßen, Weitere Hinweise: trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei
Mittelstreifen		Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, flächiger Querungsbedarf Weitere Hinweise: können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbilds bei
Querungshilfe		Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf Weitere Hinweise: großes Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen

Darstellung und Bildquellen: Planersocietät.

5.4 Barrierefreiheit

Die UN- Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Rang eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen u. a. zur physischen Umwelt. In den vergangenen Jahren erfährt die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und damit einhergehend einem verstärkten Auftreten körperlicher Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung stärker integriert werden. Zudem ist zu bedenken, dass barrierefreie bzw. -arme Bedingungen in der Regel auch einen Zugewinn für alle nicht mobilitätseingeschränkten Personen darstellt.

Als integriertes Themenfeld weist Barrierefreiheit zahlreiche Verbindungen zu den vorangestellten Themenfeldern auf: So sind etwa die Wegebreite und die Oberflächenqualität von zentraler Bedeutung. Generell ist die Konzeption des Fußwegenetzes in Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur unabdingbar, da Personen mit Mobilitätseinschränkung auf zusammenhängende und barrierefrei gestaltete Wegeverbindungen angewiesen sind. Für die barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollte insb. auf die folgenden Qualitätsstandards geachtet werden.

Generell sollte sich bei der barrierefreien Gestaltung am „**Zwei-Sinne-Prinzip**“ orientiert werden: An LSA bedeutet dies, dass neben dem visuellen Grünsignal auch weitere akustische und/ oder taktile Signale vorhanden sind. Ein zusätzlicher und taktil ertastbarer Richtungspfeil am Anforderungstaster stellt eine zusätzliche Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung dar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein einheitliches System innerhalb Neumünsters und im besten Fall auch in Absprache mit den benachbarten Kommunen gewählt wird.

Neben LSA müssen auch andere Querungsanlagen mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet sein, um Gehbehinderten ein Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Eine Absenkung der **Bordsteinhöhe** auf 3 cm stellt dabei einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen geh- und sehbehinderter Personen dar. Idealerweise sollten jedoch differenzierte Bordhöhen zum Einsatz kommen, bei denen die Bordhöhe an der einen Stelle eben zur Fahrbahn ist und daneben eine Höhe von 6 cm hat.¹²

Taktile Elemente sind insbesondere im Bereich von LSA und weiteren Querungsanlagen für sehbehinderte Menschen unabdingbar. Sie setzen sich aus einem Aufmerksamkeitsfeld in Noppenstruktur sowie einem Richtungsfeld in Rillenstruktur zusammen. Sperrfelder im Bereich der Nullabsenkungen differenzierter Bordhöhen ergänzen die verschiedenen Formen taktiler Elemente.

Neben der Wegebreite spielt im Längsverkehr auch **Neigungsgrade** der Oberflächen eine wichtige Rolle: So sollte die Querneigung max. zwei Prozent und die Längsneigung max. drei Prozent betragen.¹³ Weiterhin spielen für eine barrierefreie Nutzung die **Gehwegbreiten** im Seitenraum eine entscheidende Rolle (vgl.

¹² FGSV 2006: 109.

¹³ Aufgrund der in Hinblick auf die Barrierefreiheit günstigen Topographie Neumünsters sind Qualitätsstandards für Rampen und Treppen an dieser Stelle nicht gesondert aufgelistet.

Kap. 5.1). Deshalb sollten Sondernutzungen des Seitenraums, bspw. Sitzgelegenheiten für die angrenzende Gastronomie, nur unter der Bedingung einer ausreichenden nutzbaren Breite für den Fußverkehr erfolgen und ansonsten vermieden werden. Weitere Einschränkungen, wie das auch in Neumünster verbreitete Gehwegparken, sollten ebenfalls vermieden werden, etwa durch eine entsprechende bauliche Gestaltung und durch stärkere Kontrollen.¹⁴

Darüber hinaus erfordert eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen von max. 300 Metern, um älteren und mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit für das Einlegen von ggf. notwendigen Ausruhmöglichkeiten zu geben.¹⁵ Dies stellt eine Voraussetzung für das Zurücklegen auch längerer Wegestrecken mobilitätseingeschränkter Personen dar.

5.5 Beleuchtung und Markierungen

Unbeleuchtete Plätze, Unterführungen oder Parks stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar. Für deren Vermeidung und der Erhöhung des Sicherheitsempfindens von zu Fuß Gehenden sowie der Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist auf eine durchgängige Beleuchtung von Gehwegen zu achten. Dies betrifft in besonderem Maße eigenständige Gehwege entlang von Grünflächen im konzipierten Ergänzungsnetz für den Fußverkehr in Neumünster. Gleichzeitig muss die Beleuchtung von Gehwegen mit ökologischen Fragestellungen abgewogen werden.

5.6 Pflege und Erhaltung

Eine konsequente Pflege und Erhaltung der bestehenden Gehwege stellt eine grundlegende Voraussetzung für deren Nutzung dar. Oft werden sie gegenüber den Straßenräumen für den motorisierten Individualverkehr nachrangig behandelt und sind damit u. U. zeitweise nicht nutzbar. Umso wichtiger sind vor diesem Hintergrund Qualitätsstandards für die Pflege und Erhaltung von Gehwegen. Hierzu zählen neben einer regelmäßigen Gehwegreinigung und der Leerung von Mülleimern auch regelmäßige Winterdienste und Laubbeseitigung im Herbst. Dies gilt insbesondere für das für Neumünster konzipierte Alltagsnetz. Eine systematische Überprüfung bestehender Mängel, bspw. in Form eines online nutzbaren Katasters, stellt eine frühzeitige Planung etwaiger Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen sicher.¹⁶

5.7 Konfliktsituationen mit dem Radverkehr

Für zu Fuß Gehende können sich Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und Radverkehr ergeben. Dabei liegt die Ursache für die Konflikte häufig in einer mangelhaften verkehrlichen Infrastruktur und den unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern der Verkehrsteilnehmenden. Für Konflikte mit dem

¹⁴ Vgl. hierzu die Maßnahme „Parkraummanagement“ im Masterplan Mobilität.

¹⁵ FGSV 2002: 32.

¹⁶ Vgl. hierzu auch die Maßnahme „Geh- und Radwege pflegen und sanieren“ im Masterplan Mobilität.

Radverkehr ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs ausschlaggebend, welche durch die in Neumünster verbreiteten getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radwege im Seitenraum hervorgerufen werden (vgl. Kapitel 3, Abschnitt Längsverkehr). Letztere sollten vermieden werden, da sie ein hohes Gefahrenpotenzial für zu Fuß Gehende aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Rad- und Fußverkehr bergen. Selbiges gilt für Gehwege, die durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung für den Radverkehr freigegeben sind. Wenn eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich ist, sollten im Seitenraum getrennte Geh- und Radwege mit taktil erfassbaren und kontrastierenden Trennstreifen zum Einsatz kommen. Vor dem Hintergrund der geschilderten Konflikte wird im Nahmobilitätskonzept die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nach Möglichkeit jedoch bevorzugt.

Im Bereich von Querungsstellen sollten folgende Standards bei der Gestaltung zum Einsatz kommen: Um Unfälle zu vermeiden sollten an LSA für zu Fuß Gehende und Führung des Radverkehrs im Seitenraum Haltelinien für den Radverkehr markiert werden. An Querungsstellen für den Fußverkehr entlang eigenständiger Radwegeverbindungen kann ein wechselnder Oberflächenbelag zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Radfahrenden beitragen.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse an vielen Stellen im Straßenraum Neumünsters, lassen sich mögliche Konfliktsituationen mit dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden nicht immer durch umfangreiche bauliche Anpassungen vermeiden. In diesen Fällen sollten Markierungen und Hinweisschilder auf potenzielle Konfliktstellen aufmerksam machen.

Abbildung 12: Übersicht über die Qualitätsstandards für das konzipierte Fußverkehrsnetz Neumünsters

Gehwegbreiten • Straßenräumliche Bemessung vom Rand aus: 30 % - 40 % - 30 % • Mindestbreiten von 2,5 m – bei intensiver Seitenraumnutzung 3,5 bis 4,5 m • Freihalten von Hindernissen, wie z.B. Parkautomaten, Mülleimer sowie Werbeauteller, Bestuhlung sowie parkende und haltende Kfz	Oberflächen • Stolperfreie Gehwege mit einem festen, griffigen, ebenen und fugenarmen Belag • Oberflächenqualität unabhängig der Witterungsbedingungen sichern • Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungsmerkmale • Möglichst Verwendung einheitlicher Materialien	Querungsanlagen • Querungshilfen in regelmäßigen Abständen • Mittelinseln mit Mindestbreite von 2,5 m • Fußgängerüberwege • Farbliche Markierung von hochfrequentierten Fußwegefurten • Einengung der Fahrbahn zur Aufweitung von Gehwegen • Wartezeiten für Grünphasen nicht länger als 40 Sekunden – an Bedarfsampeln nicht länger als 7 Sekunden • Grünphasen mind. 5 Sekunden • Umlaufsperrn nur vereinzelt einsetzen: an Schulen und an Haltestellen	Barrierefreiheit • Bordhöhen von 3 cm oder differenzierte Bordhöhen (Nullabsenkung und 6 cm) • Flächendeckender Einsatz taktiler Leitelemente • Vibrationstaster an Ampeln • Anforderungstaster mit Richtungspfeil • Gehwegparken sanktionieren und durch bauliche Maßnahmen unterbinden • Geringe Quer- und Längsneigung: 2 Prozent bzw. 3 Prozent • Vermeidung von Sondernutzungen im Gehwegbereich • Sitzgelegenheiten in Abständen von max. 300 m
Beleuchtung und Markierungen • Insbesondere bei eigenständigen Fußwegen ausreichende Beleuchtung notwendig • Berücksichtigung entsprechender Normen DIN EN 13201, DIN 5044, DIN 67523 • Ökologische Aspekte beachten	Pflege und Erhaltung • regelmäßige Gehwegreinigung inkl. Entfernung von Überwuchs sowie Leerung von Mülleimern • Winterdienst sowie Laubbeseitigung im Herbst etc. • Systematische Überprüfung auf Mängel	Konfliktsituationen mit Radverkehr • Vermeidung von gemeinsam geführten Geh- und Radwegen sowie Gehweg „Radfahrer frei“ • Bauliche Abgrenzung zwischen getrenntem Geh- und Radweg von 30 cm aus taktil erfassbaren und kontrastierenden Trennstreifen • Haltelinien für Radverkehr an Fußgänger-LSA einzeichnen • Wechselnder Oberflächenbelag bei Querungsstellen entlang eigenständiger Radverbindungen	

Darstellung: Planersocietät.

Stärken, Schwächen, Zielorte sowie Grundsätzliches zur Fußverkehrsqualität bildeten die Grundlage, um ein Netz für den Fußverkehr zu entwickeln. Dieses wird im nachfolgenden Kapitel erläutert und vorgestellt.

6 Netzkonzeption

Aufgrund der hohen Umwegempfindlichkeit von Zufußgehenden ist ein engmaschiges Wegenetz eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr. Das Wegenetz in Neumünster setzt sich neben den straßenbegleitenden Gehwegen auch aus öffentlichen oder halböffentlichen Durchgängen, Brücken oder Treppenanlagen zusammen, die oft dem Fußverkehr (und dem Radverkehr) vorbehalten sind und direkte, attraktive Wegebeziehungen ermöglichen. Hier sind auch die für den Fußverkehr durchlässigen Sackgassen zu erwähnen. Zudem sind verkehrsberuhigte Bereiche und die Fußgängerzone besonders komfortable Elemente im Neumünsteraner Wegenetz. An anderer Stelle fehlen hingegen Durchgänge (bspw. in der Rendsburger Str. auf Höhe des Bahndamms), sodass zu Fuß Gehende zum Teil große Umwege in Kauf nehmen müssen.

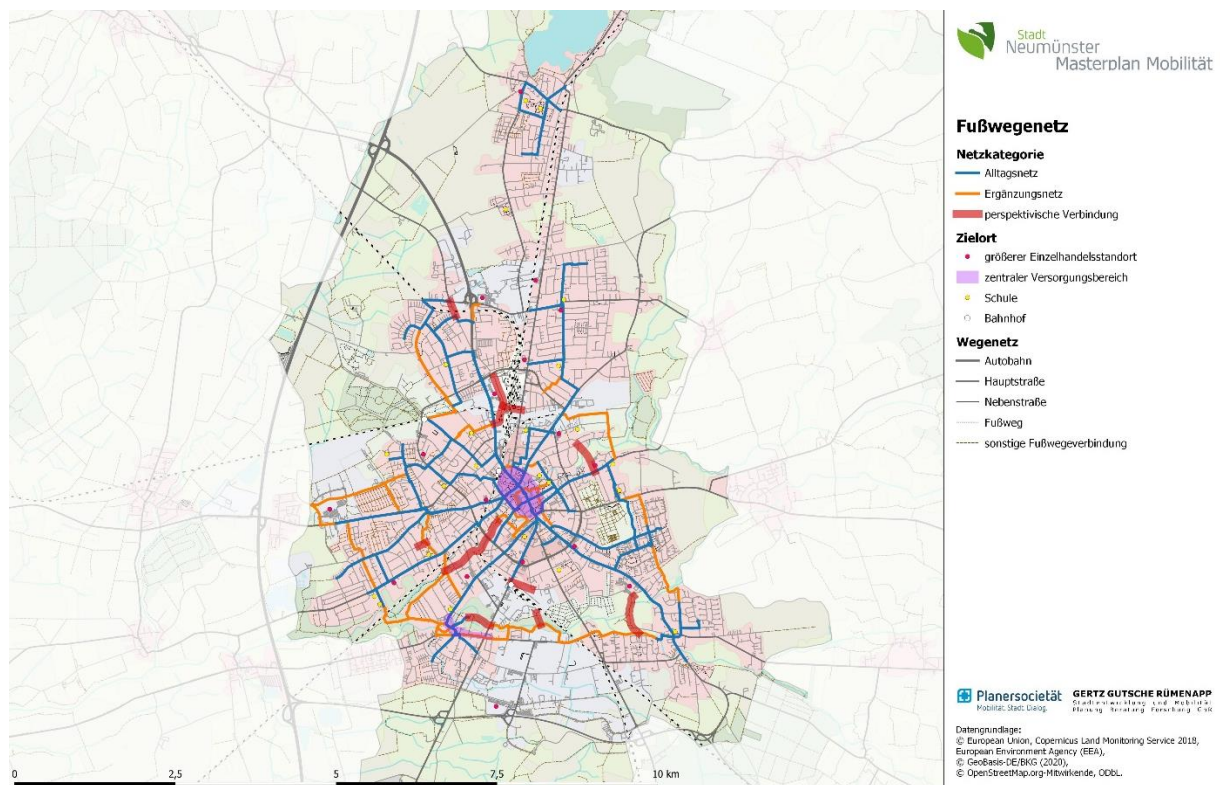
Für eine systematische und gesamtstädtisch orientierte Förderung des Fußverkehrs ist es unabdingbar, innerhalb des Wegenetzes in Neumünster eine Priorisierung vorzunehmen, wenn es beispielsweise um die Beseitigung von Barrieren und anderen Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur geht, da die finanziellen und personellen Ressourcen von Seiten einer Kommune begrenzt sind. Aus diesen Gründen wurde ein aus drei Kategorien bestehendes Fußwegenetz konzipiert, das einen Teil von Neumünsters Fußwegen umfasst. Dabei handelt es sich um folgende Netzkategorien, die jeweils unterschiedliche Aufgaben erfüllen und in ihrer Gesamtheit ein engmaschiges und attraktives Wegenetz für zu Fuß Gehende in Neumünster schaffen:

Alltagsnetz

Ergänzungsnetz

perspektivische Verbindungen

Abbildung 13: Konzipiertes Fußwegenetz für Neumünster



Darstellung: Planersocietät.

Mit dem konzipierten Fußwegenetz sollen jene Fußwege hervorgehoben werden, die eine wichtige Verbindungsfunktion besitzen und an denen sich diverse Ziele für den Fußverkehr befinden, sodass entlang dieser Strecken mit besonders vielen zu Fuß Gehenden zu rechnen ist. Dass die Verbindungen des konzipierten Netz nicht der Wegewahl jedes einzelnen zu Fuß Gehenden entsprechen, ist selbstverständlich, da die Wegewahl u.a. aufgrund von subjektiven Kriterien stark individuell geprägt ist.

Fußwege, die vorrangig für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt werden, etwa rund um den Einfelder See, wurden bei der Netzkonzeption nicht berücksichtigt. Diese Freizeitwege spielen für die Stadtentwicklung Neumünsters jedoch an anderer Stelle eine wichtige Rolle, zum Beispiel im Grünflächenentwicklungskonzept.

Die im konzipierten Fußwegenetz hervorgehobenen Wege stellen eine Priorisierung innerhalb der Gesamtheit aller Fußwege in Neumünster dar, deren Notwendigkeit eingangs bereits geschildert wurde. Diese Priorisierung bedeutet jedoch nicht, dass Fußwege außerhalb des konzipierten Netzes unbeachtet bleiben.

6.1 Alltagsnetz

Das Alltagsnetz bildet den Kern des Neumünsteraner Fußwegenetzes: Es sorgt für attraktive Verbindungen von den Wohngebieten als Quellorte des Fußverkehrs in die jeweiligen Stadtteilzentren mit ihren zahlreichen Zielorten für den Fußverkehr. Zudem greift das Alltagsnetz den intermodalen Charakter vieler zunächst zu Fuß zurückgelegter Wegeketten auf, indem Haltestellen des ÖPNV in das Alltagsnetz integriert wurden, sodass ein komfortabler Umstieg in Bus und Bahn erleichtert wird. Rund um die einzelnen

Stadtteilzentren führt das Alltagsnetz vor allem durch Nebenstraßen, in denen nicht schneller als 30 km/h gefahren werden darf.

Darüber hinaus umfasst das Alltagsnetz für den Fußverkehr in Neumünster auch mehrere Hauptverkehrsstraßen in Richtung Innenstadt, da sich dort viele wichtige Ziele für den Fußverkehr befinden. Für einzelne zu Fuß Gehende sind diese oft mehrere Kilometer langen Verbindungen vor allem in ihren Teilstücken relevant. Mit der primären Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen können zwar viele Zielorte in die Routen integriert und zugleich umwegarme Verbindungsachsen geschaffen werden, gleichzeitig zeichnen sich die Hauptverkehrsstraßen durch starke Nutzungskonkurrenzen mit anderen Verkehrsmitteln aus. Dadurch ist etwa die als Qualitätsstandard definierte Mindestbreite von 2,5 Metern stellenweise schwer umzusetzen: In diesen Fällen sind die jeweiligen Belange der konkurrierenden Verkehrsarten gegeneinander abzuwägen, um Kompromisslösungen zu finden.

Dennoch soll mit der stellenweisen Führung entlang der Hauptverkehrsstraßen dem Umstand begegnet werden, dass auch entlang dieser Straßen die Belange des Fußverkehrs konsequent mitgedacht werden müssen, da sie für den Fußverkehr von hoher Bedeutung sind.

6.2 Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz besteht vorwiegend aus tangentialen Verbindungen, welche die einzelnen Stadtteilzentren miteinander verbinden. Es stellt damit eine Ergänzung zum Alltagsnetz dar. Ein weiteres Merkmal des Ergänzungsnetzes liegt auf einer attraktiven Wegeführung entlang von Grünflächen, wodurch sich auch in Bezug auf Qualitätsstandards zum Teil vom Alltagsnetz abweichende Qualitätsstandards ergeben: So sind im Bereich von Grünflächen in Hinblick auf ökologische Gestaltungsaspekte wassergebundene Decken gegenüber einer Asphaltierung zu bevorzugen. Zudem gilt es in diesen Bereichen besonders auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege zu achten, um das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Eine weitere Abweichung von den definierten Qualitätsstandards ergibt sich hinsichtlich der Führungsform im Bereich von Grünanlagen: So können dort auch vermehrt gemeinsame Geh- und Radwege eingesetzt werden, verbunden mit entsprechend größeren Breiten.

Mit der Integration von „Schleichwegen“ sowie Wegeführungen abseits der großen Hauptverkehrsstraßen bietet das Ergänzungsnetz neben seinem tangentialen Charakter auch stellenweise parallele Führungen zum Alltagsnetz an, beispielsweise ein parallel zur Ehdorfer Straße geführtes Teilstück entlang der Bahnstrecke.

6.3 Perspektivische Verbindungen

Neben den beiden Netzkategorien enthält die Konzeption für ein Fußwegenetz in Neumünster auch einzelne perspektivische Verbindungen oder auch „Wunschverbindungen“. Dabei handelt es sich um Bereiche, an denen es gegenwärtig noch keine Fußwege gibt, jedoch Bedarfe bestehen. Diese Netzlücken bestehen häufig aufgrund von Verkehrswegen oder natürlichen Barrieren, wie beispielsweise Gewässer, deren Überwindung für zu Fuß Gehende mit längeren Umwegen verbunden ist.

Das ist etwa in der Gartenstadt der Fall: Dort sorgen die in West-Ost-Richtung verlaufenden Bahngleise dafür, dass zu Fuß Gehende im nördlichen Abschnitt der Rendsburger Straße große Umwege in Kauf nehmen müssen, um weiter südlich gelegene Zielorte in der Gartenstadt zu erreichen. Andere perspektivische Verbindungen befinden sich bereits in der baulichen Umsetzung: Hierzu gehört der Schwalewanderweg im Abschnitt zwischen der Schützenstraße und der Helmoldstraße, der im Jahr 2023 fertiggestellt sein soll und für eine attraktive Wegeverbindung abseits des Kfz-Verkehrs zwischen der Innenstadt und den südwestlichen Stadtteilen sorgt.

Das erarbeitete Netz soll darlegen, welche Bereiche im Sinne des Fußverkehrs prioritär zu qualifizieren sind. Selbstverständlich sind nahezu alle weiteren Wege und Wegeverbindungen für den Fußverkehr relevant. Das Netz stellt somit kein abschließendes Handlungsprogramm für die Stadt Neumünster dar, sondern soll vielmehr Grundlage bilden, perspektivisch möglichst die gesamte Stadt, vor allem aber mittelfristig die wichtigsten Verbindungen des Alltags qualitativ aufzuwerten.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Das Nahmobilitätskonzept zum Fußverkehr für Neumünster bildet eine gute Grundlage und Voraussetzung, um den Fußverkehr in Neumünster zu fördern und ihm als zentralen Verkehrsträger gerecht zu werden. Neben einer umfassenden Bestandsanalyse und Auswertung von Beteiligungsergebnissen (Kapitel 2 und 3) wurden im Konzept auch die Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen an die Fußverkehrsinfrastruktur benannt und Qualitätsstandards formuliert, die auf den gängigen technischen Regelwerken basieren (Kapitel 4 und 5). Mit der Erarbeitung eines Fußwegenetzes, das aus einem Alltagsnetz und einem Ergänzungsnetz besteht, sind zudem Fußwegeverbindungen aufgezeigt worden, entlang derer die zuvor benannten Qualitätsstandards prioritär und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und begrenzten Flächenverhältnisse umgesetzt werden sollten.

Neben den formulierten Qualitätsstandards, die insbesondere entlang des konzipierten Fußwegenetzes umgesetzt werden sollten, zeigen die Beteiligungs- und Analyseergebnisse auf, dass es im Bereich des Fußverkehrs in Neumünster besondere Handlungsbedarfe gibt: Hierzu zählen vor allem Mängel in der Infrastruktur für den Fußverkehr, wie das (deutliche) Unterschreiten von Mindestbreiten, Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr, der zum Teil schlechte Zustand der Oberflächenbeschaffenheit sowie der fehlende barrierefreie Ausbau im Bereich von Knotenpunkten. Diese identifizierten Handlungsbedarfe werden von mehreren Maßnahmen im Masterplan Mobilität aufgenommen: Hierzu zählen unter anderem die Maßnahme 1 („Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“) und Maßnahme 9 („Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten“) bei denen jeweils unter anderem Belange der Barrierefreiheit adressiert werden.

Bei der Maßnahme 2 („Verkehrssicherheit ganzheitlich denken“) stehen ebenfalls die (Sicherheits-)Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden im Mittelpunkt, wobei es vor allem um organisatorische und kommunikative Maßnahmen geht. Die Pflege und Sanierung der bestehenden Fußwegeinfrastruktur, also beispielsweise die Beseitigung von Oberflächenschäden, steht hingegen bei der Maßnahme 4 („Geh- und Radwege pflegen und sanieren“) im Fokus. Auf die in der Bestandsanalyse identifizierten unzureichenden Gehwegbreiten wird unter anderem in der Maßnahme 6 („Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen“) sowie der Maßnahme 16 („Parkraummanagement“) eingegangen. Dabei geht es vor allem um eine gerechtere Aufteilung des bestehenden Straßenraums, auch zugunsten des Fußverkehrs. Im Falle der Maßnahme 16 sollen insbesondere die Einschränkungen zu Fuß Gehender durch den ruhenden Kfz-Verkehr abgebaut werden, indem etwa das Parken im Bereich der Stadtteile durch Markierungsarbeiten geordnet und illegales Gehwegparken eingeschränkt wird. Das in der Bestandsanalyse angesprochene Thema der Aufenthaltsqualität im Bereich der Innenstadt wird mit der Maßnahme 7 („Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen“) aufgegriffen: Im Fokus steht dabei die Sperrung des Großfleckens für den fließenden Kfz-Durchgangsverkehr und der damit einhergehenden höheren Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und andere Verkehrsteilnehmende. Die Erweiterung des gegenwärtig lediglich an einzelnen Stellen im Innenstadtbereich vorhandene Fußwegeleitsystems wird in der Maßnahme 18 („Wegweisung im Fuß- und Radverkehr“) angesprochen. Schließlich greift die Maßnahme 15 („Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht“) die im Nahmobilitätskonzept zum Fußverkehr durchgeführte Konzeption eines Fußwegenetzes auf.

Das Nahmobilitätskonzept Fußverkehr stellt eine Grundlage dar, um das Fußwegenetz in Neumünster zu verbessern und orientiert sich damit an den Erfordernissen im Bereich des Klimaschutzes und an Entwicklungen in der Verkehrsplanung. Mit der schrittweisen Umsetzung der vorgelegten Maßnahmen und der

Qualitätsstandards, kombiniert mit einer passenden Kommunikationsstrategie, kann sich Neumünster zu einer fußgängerfreundlichen Stadt entwickeln und die Lebens- und Aufenthaltsqualität steigern.