



Stellungnahme

Neugestaltung Munketoft

12.06.2019

Version 2

Autoren:

Axel Dobrick, axel.dobrick@flensburg.adfc-sh.de

Tim Meyer-König, tim@welcomes-you.com

Timo Schmidt, sternradler@googlemail.com

Verteiler:

Stadtverwaltung Flensburg

Ratsfraktionen Flensburg

Verkehrsbehörde Flensburg

Homepage der ADFC OG

Inhalt

Inhalt	2
1 Einleitung	3
2 Kritikpunkte	4
3 Dokumentation	7
4 Kommentare	15
5 Referenzen	17

1 Einleitung

Aufgrund von Bürgerbeschwerden begutachtete der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC Flensburg) die Neugestaltung der Straße Munketoft zwischen dem Mühlendamm und der Johannisallee. Sie wurde im Rahmen des Projekts „Radeln zum Campus“ überwiegend aus Fördermitteln des Umweltbundesamtes finanziert.

Das Projekt verfolgte folgende Ziele [1]:

- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für Hochschulmitglieder und Flensburger Bürgerinnen und Bürger (“elementarer Bestandteil”).
- Fahrradfreundlicher Ausbau und die Beschilderung dreier Radwegeachsen, die den Hochschulcampus mit verschiedenen Mobilitätsknoten in der Innenstadt verbinden (z.B. ZOB und Flensburger Bahnhof).
- Schaffung eines “fahrradfreundlichen Kreisverkehrs” an der Einmündung Munketoft-Kanzleistraße .

Der ADFC vertritt die Auffassung, dass die gesteckten Ziele (“fahrradfreundlich”) im beschriebenen Abschnitt der Straße Munketoft leider nicht in wünschenswertem Umfang erreicht wurden. Diese Position wird von Teilen der Flensburger Fahrrad-Community geteilt, wie die nachfolgende, beispielhafte Auflistung von entsprechenden Bürgerkommentaren belegt.

Der ADFC fordert Politik und Verwaltung daher auf, adäquat nachzubessern.

Unter Bezugnahme auf die geltende *Richtlinie zur EinwohnerInnenbeteiligung* [2], wäre es wünschenswert, wenn der ADFC bei zukünftigen Projekten, die eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zum Ziel haben, frühzeitig in geeigneter Form beteiligt wird.

Um –wie von der Politik und der Verwaltung als Ziel gesteckt- mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, muss die Infrastruktur für Radfahrende attraktiv und einladend wirken und ihnen ein gutes Sicherheitsgefühl vermitteln. Diese Anforderungen erfüllt der beschriebene Straßenabschnitt nicht.

2 Kritikpunkte

Die Gestaltung des Straßenraums mag den gesetzlichen Richtlinien genügen, aus Sicht der Flensburger Radfahrenden gibt es allerdings folgende Kritikpunkte. Hinsichtlich der Prämisse eines "fahrradfreundlichen Kreisverkehrs" sind sie bedeutend.

Nr.	Mangel	Verbesserungsvorschläge
1	Riskante Einfädelspur oberhalb des Kreisverkehrs (Munketoft) in Kombination mit der Bordsteinabsenkung der Johannisallee (Abb. 12 und Abb. 13).	Baulich geschützte Radwegenden würden hier dem Stand der Technik entsprechen [3].
2	Durchgängige Fahrradachsen fehlen. Beispiel: Die Fahrradstraße Viktoriastraße ist an keine weiterführende Fahrradinfrastruktur angeschlossen, die Munketoft ebenso wenig.	Umwandlung der Waitzstraße in eine Fahrradstraße.
3	Gefährliche Überholsituationen im Kreisverkehr (Abb. 16).	Getrennte Radspur oder schmalere Spur des Kreisverkehrs.
4	Breite und Oberflächenbeschaffenheit des Schutzstreifens (Munketoft): Die abgesenkte und von Abflüssen unterbrochene Regenablaufrinne wurde der Breite des Schutzstreifens zugeschlagen. Die befahrbare Oberfläche ist effektiv nur 1,1 m breit. Nach ERA 2010 sollte die nutzbare Breite mindestens 1,25 m breit sein.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regenablaufrinne nicht der Breite des Schutzstreifens zurechnen. 2. Regelkonforme Ausgestaltung des Schutzstreifens gem. ERA 2010.
5	Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern: Entlang des in Richtung Campus-Gelände führenden Schutzstreifens im Munketoft hält der motorisierte Verkehr beim Überholen von Radfahrenden den vorgeschriebene Mindestüberholabstand von 1,50 m meist nicht ein.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sicherheitszone links des Schutzstreifens markieren. 2. Schutzstreifen farblich und mit Hilfe von Fahrrad-Piktogrammen hervorheben (analog Neumarkt). 3. Linksseitig des Schutzstreifens Nagelreihe setzen (vgl. Husumer Straße).

Nr.	Mangel	Verbesserungsvorschläge
6	Schutzstreifen statt baulich getrennter Radwege.	Radwege beiderseits der Straße Munketoft nach Möglichkeit zeitnah baulich herstellen und vom übrigen Verkehr baulich trennen.
7	Beparken des Schutzstreifens.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regelmäßige, dauerhafte und gezielte Überwachung und gebührenpflichtige Ahndung von Parkverstößen. 2. Zeitnahe Beseitigung von Störungen; hier: Ersatzvornahme. 3. Auf dem gesamten Abschnitt Haltverbot (Z 286) anordnen.
8	Die vollständige Versiegelung des Innenbereichs des Kreisverkehrs widerspricht den Grundsätzen des Umweltschutzes.	Begrünung des Innenbereichs. Übermäßige Schwerlasttransporte könnten stadteinwärts die stadtauswärts führende Spur nutzen.
9	Abrieb, Sand und Split sammeln sich im Außenbereich des Kreisverkehrs, genau dort, wo die Fahrräder fahren. Es besteht eine erhebliche Gefahr des Ausrutschens und Stürzens (Abb. 1).	Getrennter Radweg.
10	Auto- und Busfahrer ignorieren den Schutzstreifen (Abb. 2).	Abtrennen durch Nägel (vgl. Husumer Str.).
11	Unklare Vorfahrtsituation für querende Fußgänger. Die Autos haben ein Vorfahrt beachten Schild, als Fußgänger ist völlig unklar, wie die Situation aussieht (Abb. 3 und Abb. 4).	Zebrastreifen an den Querungen für die Fußgänger.
12	Fehlender Querungsmöglichkeit für Fußgänger an der Zufahrt der Kanzleistrasse (Abb. 5).	Anpassung der Inseln und der Markierungen.

Nr.	Mangel	Verbesserungsvorschläge
13	Am Übergang vom Mühlendamm zum Munketoft ist der Fußweg als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert. Dies widerspricht dem aufgemalten Schutzstreifen (Abb. 6).	Entfernung des Schilds.
14	Unklare und inkonsistente Wegführung am Übergang des Mühlendamms zum Munketoft: Der benutzungspflichtige Radweg endet (wenn Mangel 13 behoben ist) und der Radfahrende muss ohne weitere Führung, in der Kurve über die Ausfahrt und den stufigen Kantstein der Ausfahrt der Horn GmbH auf den Schutzstreifen wechseln.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baulich geschütztes Radwegende und eindeutige Markierungen [3]. 2. Verwendung adäquater Kantsteine.
15	Zu schmale Auffahrt am Ende des Schutzstreifens des Munketoft oberhalb des Kreisverkehrs. Effektiv ist der Schutzstreifen hier nur 50 cm breit. Fahrradanhänger und mehrspurige Lastenräder drohen beim Überfahren der Kantsteine zu kippen (Abb. 10 und Abb. 11).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausweiten der Absenkung, so dass die effektive Breite von mind. 1,25 m (ERA 2010) eingehalten wird. 2. Adäquate Gestaltung der Auffahrt [3].
16	Die weit vor dem Kreisverkehr endenden Schutzstreifen führen zu einem starken Unsicherheitsgefühl bei den Radfahrenden und zu riskanten Überholmanövern durch motorisierte Fahrzeuge (Abb. 14 und Abb. 15).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortführen der Schutzstreifen bis an die Einfahrt in den Kreisverkehr. 2. Schmalere Zufahrten zum Kreisverkehr um Überholvorgänge zu unterbinden.
17	Abbiegender Busverkehr von der Kanzleistraße aus dem Kreisverkehr Richtung Munketoft bergab, ragt weit in den Gegenverkehr und drängt ihn in den Schutzstreifen.	Verlängerung der Verkehrsinsel um dies zu unterbinden und die Busfahrer zu zwingen, die Kurve langsamer und rücksichtsvoller zu befahren.

3 Dokumentation

Die folgenden Fotos veranschaulichen manche der genannten Kritikpunkte.



Abb. 1: Abrieb am Außenrand erhöht die Gefahr von Stürzen durch Wegrutschen.



Abb. 2: Ignorieren des Schutzstreifens durch Auto- und Busfahrer.



Abb. 3: Unklare Vorfahrtssituation für Fußgänger obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 4: Unklare Vorfahrtssituation für Fußgänger untere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 5: Fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger (Kanzleistraße).



Abb. 6: Benutzungspflichtiger Fuß- und Radweg unterhalb des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 7: Unklare Wegführung am Übergang Mühlendamm / Munketoft.



Abb. 8: Stufe am Übergang Mühlendamm / Munketoft.



Abb. 9: Ende des Schutzstreifens, obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 10: Zu schmale Auffahrt am Ende des Schutzstreifens, obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 11: Absätze am Ende des Schutzstreifens, obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 12: Gefährliche Einfädelspur, obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 13: Absätze am Anfang der Einfädelspur, obere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 14: Ende des Schutzstreifens, untere Seite des Kreisverkehrs (Munketoft).



Abb. 15: Riskante Überholmanöver an der Zufahrt zum Kreisverkehr.



Abb. 16: Riskantes Überholmanöver im Kreisverkehr.

4 Kommentare

Die folgenden Kommentare (in alphabetischer Reihenfolge) Flensburger Radfahrender erreichten den ADFC:

- Axel Dobrick** (Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Flensburg) Hier zeigt sich erneut, wie wenig die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung sich bisher tatsächlich für nachhaltige Mobilität und die Sicherheit des klimaneutralen Radverkehrs interessieren, der jedoch notwendiger Bestandteil der Lösung des urbanen Mobilitätsproblems ist.
- Verkehrswende geht anders. Straßenmalereien ersetzen keine baulich getrennte Radverkehrsinfrastruktur! Um den Radverkehr endlich sicherer zu machen, muss das Auto, welches nach wie vor 74% des städtischen Verkehrsraums okkupiert, jetzt Flächen abgeben, was sogar überwiegend problemlos und ohne negative Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs möglich ist. Das Projekt stellt in seiner jetzigen Ausführung im Kern die mutlose Fortsetzung autogerechter Stadt- und Verkehrsplanung dar - ironischerweise finanziert aus Steuermitteln für den Klimaschutz.
- Eines ist jedoch ganz klar: die bis 2050 angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils wird sich nur mithilfe zügiger, infrastruktureller Verbesserungen (z.B. geeigneter Möglichkeiten für sicheres Fahrradparken) und eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes erreichen lassen.
- Bruno Duchêne** Der Kreisel an der Kreuzung Munketoft/Kanzleistraße sorgt wie jeder Kreisel für mehr Abstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern und für eine bessere Übersicht der Verkehrsteilnehmer. Dies gilt dann natürlich auch für die Radfahrer, welche den Kreisel befahren.
- Die bergauf führende Kanzleistraße hat rechtsseitig eine (sehr schmale) Radwegmarkierung. Irritierend ist, dass diese Radwegmarkierung 20 m vor dem Kreisel endet. Aus meiner Sicht ist dies eine "unklare Lenkung" des Verkehrs. Der Fahrbahn Belag zeigt übrigens noch Spuren einer wieder entfernten Radwegmarkierung bis zum Kreisel.
- Frank Scharf** In den ersten Tagen nach Eröffnung wurde ich mehrmals auf dem „Schutzstreifen“ sehr eng überholt. Fahrradfreundlichkeit und -sicherheit waren hier bei der Planung anscheinend eher Fremdwörter.
- Daher passt auch in Flensburg das Wort des Jahres 2018 aus Belgien: Mordstreifen als Synonym für Schutzstreifen!
- Auch im Kreisverkehr werden Radfahrer eng überholt, diese fühlen sich dann unsicher und gefährdet und fahren dann lieber auf dem Gehweg!
- Zu Stoßzeiten kann der Autoverkehr aber deutlich besser von der Uni abfließen; also hat sich die Maßnahme zumindest für den MIV gelohnt!
- Hanna Schmidt** Ich fahre täglich mit dem Rad zum und vom Campus. Der Kreisel hat (leider) nicht dazu geführt, dass ich den Weg über Munketoft wähle (ich fahre weiterhin über Sandberg), da ich mich weder auf dem Schutzstreifen, noch im Kreisel als Radfahrerin sicher(er) fühle. Eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom MIV wäre bei einer Neugestaltung der Radwegführung und zur Steigerung der Radwegnutzung sinnvoller gewesen.

- Martin Huth** Mag sein, dass durch den Kreisverkehr ein Abbiegen des Verkehrs (Pkw, Busse, Fahrräder) von der Straße Munketoft in die Kanzleistraße leichter ist und ebenfalls umgekehrt. Eine explizit sichere Verkehrsführung für Radfahrende kann ich bei diesem Kreisverkehr jedoch nicht erkennen, da Radfahrende sich dort unter den Gesamtverkehr mischen müssen.
- Insgesamt ist die hochgepriesene und hochgeförderte Campusanbindung für Radfahrer/Innen sehr enttäuschend. An einem Ende die gute Umgestaltung der Viktoriastraße (Fahrradstraße und gesägtes Kopfsteinpflaster) und am anderen Ende ein für Radfahrer unsicher zu befahrender Kreisverkehr. Und dazwischen?
- Die Waitzstraße mit schlechtem Straßenbelag ist keineswegs fahrradfreundlich. Außerdem ist das Vorbeifahren an den parkenden Autos nicht unkritisch, wenn einem Pkw entgegenkommen.
- Ein Abbiegen in der Kurve Munketoft/Ecke Mühlendamm über einen Parkplatz Richtung Waitzstraße ist ebenfalls nicht fahrradfreundlich und in umgekehrter Richtung müssen Radfahrer/Innen in dieser Kurve die Straße queren!
- Und dann noch der armselige Schutzstreifen!!! Die Breite diese „Schutzstreifens“ ist absolut nicht ausreichend und die verbleibende Fahrbahnbreite verleitet die Autofahrer bei Gegenverkehr geradezu zum engen Überholen von Radfahrenden auf dem Schutzstreifen.
- Peter Hansen** Der Kreisverkehr am Munketoft ist m.E. ein ganz normaler Kreisverkehr mit dem Unterschied dass dort der Fahrradstreifen mit einem Mal endet und man als Radfahrer dann sehen muss wo man bleibt-das ganz normale Elend. Den Kreisverkehr nun „fahrradfreundlich“ zu nennen finde ich aber dreist bis unerleuchtet und ich vermute, dass die Bezeichnung einen anderen Zweck erfüllen soll.
- Tim Meyer-König** „Mir als Fahrradfahrer gibt der Kreisverkehr nicht das Gefühl, dass er explizit mit dem Sinn der Fahrradfreundlichkeit entworfen wurde. Vielmehr sieht er für mich nach einem ganz normalen, auto-orientierten, deutschen Kreisverkehr aus, auf dem man als Fahrradfahrer gucken darf, wo man bleibt. Mein Maß ist dabei, ob ich ihn mit meinen Kindern befahren würde.“
- Anonym** Ist nicht ungefährlich- eine Separierung (baulich oder zumindest über Markierungen) hätte ich besser gefunden. Es ist aber auf jeden Fall sehr viel besser als die Situation vorher!!
- Anonym** Ich finde den Kreisverkehr nicht toll und sehr trist. Die Verwaltung braucht kein Lob von mir erwarten.
- Anonym** Einen Kreisverkehr unter dem Titel Radeln zum Campus vom Bundesumweltministerium bezahlen zu lassen und dann im kompletten Bereich in und unmittelbar um den Kreisverkehr den Radfahrern keinen einzigen Zentimeter eigenen Raum mit Vorrang für Radler anzubieten, finde ich schon dreist.
- Grenzwertig ist das auch mit Blick auf die Verwendung von Steuermitteln aus den Umweltschutz. Der komplett zubetonierte Innenbereich ist dafür ein schönes Sinnbild.

5 Referenzen

- [1] Projektbeschreibung auf der Homepage der Stadt Flensburg:
<https://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Verkehr-Mobilit%C3%A4t/Mit-dem-Fahrrad>
- [2] Richtlinie zur EinwohnerInnenbeteiligung:
https://www.flensburg.de/media/custom/2306_1207_1.PDF?1452063646
- [3] Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg:
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/1604_25_Musterloesungen_RadNETZ.pdf
- [4] Masterplan Mobilität Flensburg, Maßnahmenkatalog
https://www.flensburg.de/PDF/Flensburg_MaMo_Ma%C3%9Fnahmenkatalog.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=7960&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1544540869
- [5] Masterplan Mobilität Flensburg, Abschlussbericht
https://www.flensburg.de/PDF/Bericht_Masterplan_Mobilit%C3%A4t.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=7957&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1543906562