



# Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept 2022

Anlagenband 5 – Akteursbeteiligung



**Anlagen**

- AK 01 - Präsentation 1. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 04.02.2020
- AK 02 - Protokoll zur 1. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 04.02.2020
- AK 03 - Präsentation 2. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 30.06.2020
- AK 04 - Protokoll zur 2. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 30.06.2020
- AK 05 - Präsentation 3. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 20.10.2020
- AK 06 - Protokoll zur 3. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 20.10.2020
- AK 07 - Protokoll zum Abstimmungsgespräch mit NLStbV,  
Geschäftsbereich Hameln und Stadt Rinteln am 23.02.2021
- AK 08 - Präsentation 4. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 06.10.2021
- AK 09 - Protokoll zur 4. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr am 06.10.2021
- AK 10 - Präsentation Sitzung des Ausschusses für Umwelt,Bau- und  
Stadtentwicklung am 26.01.2022
- AK 11 - Präsentation öffentliche Veranstaltung am 10.10.2022



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

### 1. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr 04. Februar 2020

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



## Heutiger Ablauf

1. Begrüßung, kurze Vorstellung der Beteiligten
2. Einführung in das Thema (Vortrag PGV)
3. Diskussion von Anregungen und Vorschlägen zum Radverkehrskonzept
4. Zusammenfassung der Ergebnisse
5. Weiteres Vorgehen, Zeitplanung
6. Schlusswort und Verabschiedung



## Einführungsvortrag

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen
2. Bausteine des Radverkehrskonzeptes
3. Best-Practice - Beispiele



## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

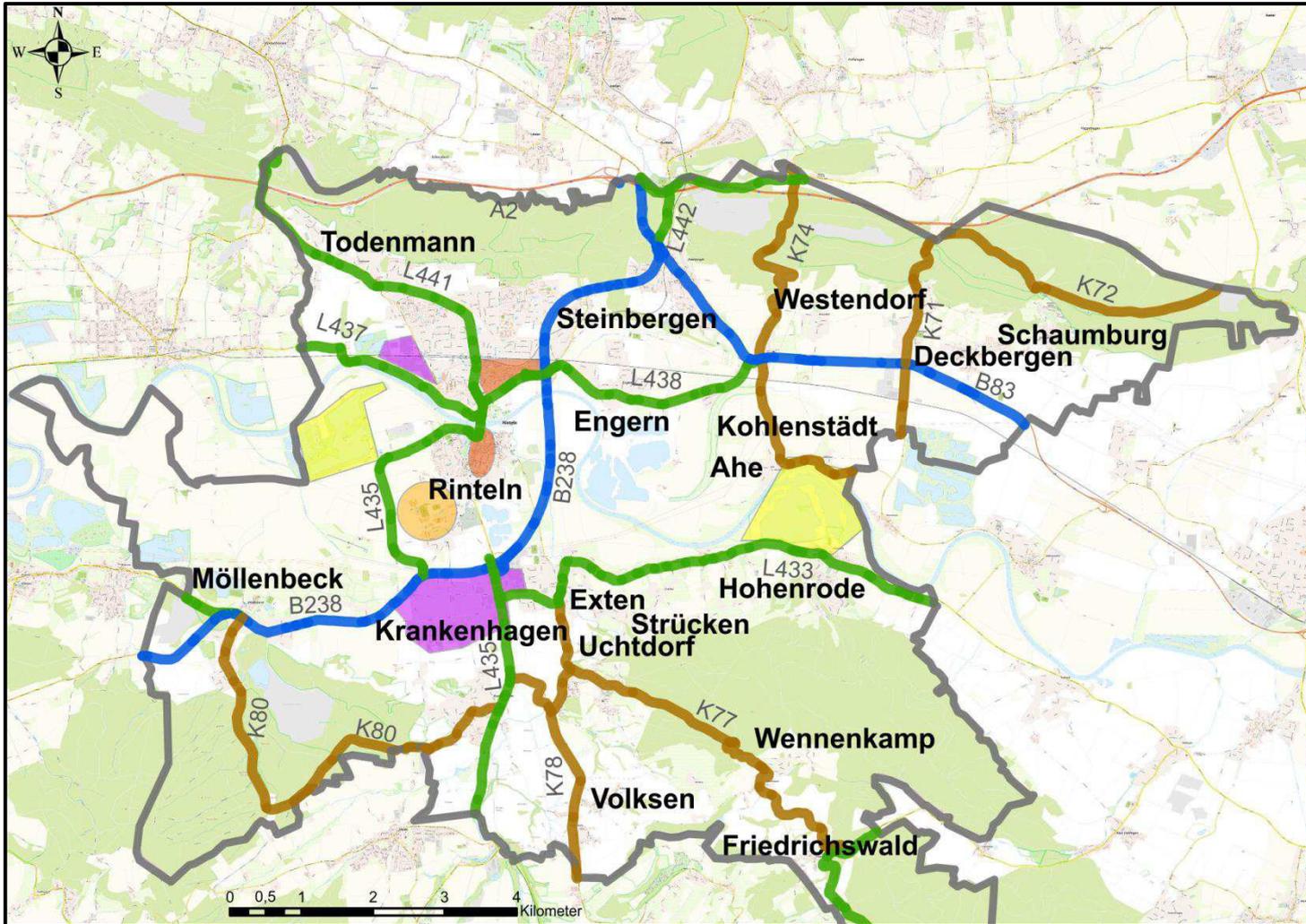
- Vorschläge aus dem Radverkehrskonzept 2003 teilweise umgesetzt
- StVO-Novelle 2009 und Herausgabe des Grundlagenwerkes:  
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), ein  
Schwerpunktthema: Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht
- Neufassung der ERA in Bearbeitung, Veröffentlichung 2020 geplant
- Zielsetzung: Alle Ortsteile der Stadt in das Radverkehrskonzept einbinden



## Ausgangslage und Rahmenbedingungen

- Auf beiden Seite der Weserniederung stellen die topographischen Verhältnisse eine Herausforderung für Radfahrende dar, aber:
  - Die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs ist in den letzten 10-15 Jahren rasant gestiegen
- Die strukturelle Weiterentwicklung in der Stadt Rinteln seit 2003 (u.a. gewerbliche Wirtschaft, Alltagsversorgung und Schulen, Tourismus) hat auch für die zukünftige Radverkehrsplanung erhebliche Bedeutung

# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



**Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept**

Rinteln Straßennetz und Infrastruktur

**Straßennetz**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Stadtgebiet

**Radverkehrsrelevante Zielschwerpunkte**

- Gewerbe
- Versorgung
- Bildung
- Naherholung

Maßstab (A4): 1:1000  
Stand: Januar 2020

Kartengrundlage: TopPlusOpen





## Bausteine des Radverkehrskonzeptes

- Bestandsanalyse
- Entwicklung Radverkehrsnetz
- Handlungskonzept
- Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit



## Bausteine des Radverkehrskonzeptes - Bestandsanalyse

- Aufnahme der Kennzeichnung bestehender Radverkehrsanlagen an klassifizierten und kommunalen Straßen mit Differenzierung nach Einrichtungs- bzw. Zweirichtungsverkehr, innerorts/ außerorts sowie Streckenabschnitten mit Benutzungspflicht bzw. Benutzungsrecht
- Stichprobenhafte Erfassung von Radverkehrsanlagen u.a. hinsichtlich Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Führung an Knotenpunkten etc.
- Darstellung und Bewertung von Engstellen, Hindernissen, Barrieren, Nutzungsunverträglichkeiten



## Bausteine des Radverkehrskonzeptes - Bestandsanalyse

- Auswertung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (3 Jahre)
- Optional Durchführung von Knotenstromerhebungen zur Ermittlung von Fahrbeziehungen und Tagesaufkommen (im Vergleich zum Kfz-Verkehr)
- Erstellen eines Stärken/Schwächen-Profiles, Zusammenstellung von Handlungsbedarf





## Erste Befahrungseindrücke



Bahnhof Rinteln



## Erste Befahrungseindrücke



Bahnhofstraße



## Erste Befahrungseindrücke



Weserbrücke



## Erste Befahrungseindrücke



Einfahrtstor zur Altstadt  
(Nordseite)



## Erste Befahrungseindrücke



Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße

## Erste Befahrungseindrücke



Fahrradabstellanlagen am Gymnasium Ernestinum und an den Berufsbildenden Schulen



## Erste Befahrungseindrücke



Am Stumpfen Turm





## Erste Befahrungseindrücke



Seetorstraße



## Erste Befahrungseindrücke



Exter Weg





## Erste Befahrungseindrücke



Neuanlage Geh-/Radweg (L441)



## Entwicklung Radverkehrsnetz

- Zusammenstellung der radverkehrsrelevanten Ziele, u.a. Schulen, Versorgungs- und Gewerbeschwerpunkte, touristische und freizeitbezogene Anlaufpunkte
- Netzentwurf mit Gliederung von Haupt- und Nebenrouten
  - unter Berücksichtigung von Parallelrouten zu klassifizierten Straßen mit höheren Verkehrsaufkommen



## Entwicklung Radverkehrsnetz

- Abstimmung des Netzentwurfes im Arbeitskreis Radverkehr und verbindliche Festlegung des zukünftigen Radverkehrsnetzes
- Netzbefahrung zur Ermittlung des Maßnahmenbedarfs auf Basis eines einheitlichen Kriterienkataloges (u.a. Führungsform, Breite und Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen, Problempunkte)
- Zusammenstellung der Maßnahmenbausteine in Form von Steckbriefen mit Priorisierung und grober Kostenschätzung



## Handlungskonzept

- Als mögliche Maßnahmenbausteine kommen u.a. in Betracht:
  - Änderung bzw. Verbesserung der Radverkehrsführung innerorts/ außerorts einschließlich relevanter Knotenpunkte
  - Querungssicherung beim Wechsel der Radverkehrsführung
  - Neubau/ Lückenschluss von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen bzw. von straßenunabhängigen Wegeverbindungen
  - Integration anderer Führungselemente wie Tempo-30-Zonen bzw. Fahrradstraßen
  - Entwicklung von Premiumrouten mit hoher Erschließungswirkung
  - Empfehlungen für eine Qualitätsoffensive Fahrradparken



## Beispiele für Maßnahmensteckbriefe

### Haren (Ems)

Radverkehrskonzept Stadt Haren (Ems)	
Dunkelampel Einmündung Uferstraße/ Emmelner Straße	
	
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Für zu Fuß Gehende und Radfahrende, die die Emmelner Straße in Höhe Uferstraße überqueren wollen, steht östlich der Einmündung als Querungshilfe ein Fußgängerüberweg (FGÜ) zur Verfügung.                      Insbesondere Kfz, die von der Emsbücke kommen, fahren auf der Gefällestrecke mit überhöhter Geschwindigkeit und achten dabei nicht auf die den FGÜ benutzenden vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmer.                      Vorgeschlagen wird daher die Anlage einer Fußgängersignalanlage (Dunkelampel) mit integriertem Einbau einer Induktionsschleife für Radfahrende, die aus der Uferstraße nach links in Richtung Innenstadt abbiegen.                      Die Maßnahme stellt einen wichtigen Baustein einer zukünftigen Premiumroute zwischen Eurohafen und Innenstadt dar und bildet zugleich einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.</p>	
<p><b>Zuständigkeit, Beteiligte</b></p> <p>Stadt Haren LK Emsland (Verkehrsbehörde)</p>	<p><b>Zielgruppe(n)</b></p> <p>Alltagsradverkehr und Touristischer Verkehr</p>
<p><b>Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Lfd, bei Planung, Umsetzung und nach Inbetriebnahme Darstellung auf Homepage der Stadt wegen Signalwirkung für Radverkehr</p>	
<p><b>Kostenklasse (geschätzt)</b></p> <p>50.000 – 100.000 €</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p>1</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurzfristig ca. 1 Jahr</p>	



## Vorschlag für Dunkelampel Uferstraße / Emmelner Straße in Haren (Ems)





## Beispiele für Maßnahmensteckbriefe

### Haren (Ems)

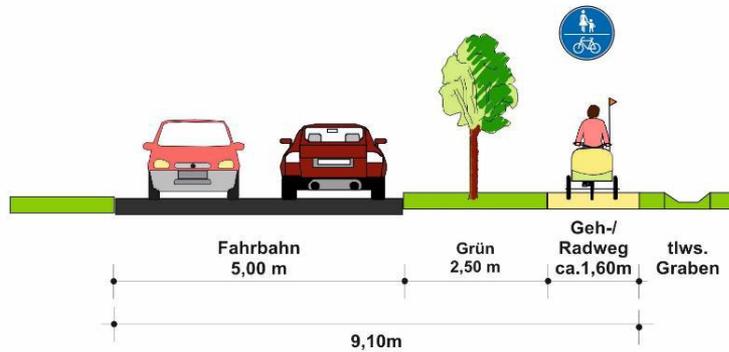
Radverkehrskonzept Stadt Haren (Ems)	
Fahrradstraße Wesuwe - Kernstadt 	
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Straße Am Brookgraben verfügt über einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in einer Breite von ca. 1,60 m. Dieser ist in schlechtem baulichen Zustand und für den Radverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Die Straße stellt eine autoarme / ruhige Verbindung zwischen der Kernstadt Harens und Wesuwe dar.</p> <p>Um diese Verbindung aufzuwerten, wird vorgeschlagen, die Charakteristik gänzlich zu verändern: Die Straße soll als Fahrradstraße ausgebaut werden, um dem Radverkehr den Vorrang zu geben und den Kfz-Verkehr einzuschränken, dem jedoch weiterhin eine Nutzung erlaubt werden soll. Die 5,00 m breite Fahrbahn sollte auf 4,00 m verschmälert werden, um ein enges Überholen von Radfahrern durch Kfz zu verhindern, zudem können Kfz-Fahrgeschwindigkeiten gemindert werden, da ein Begegnungsverkehr nicht möglich ist.</p> <p>Die Fahrradstraße wird zudem Teil des südlichen Rundkurses für die Nutzung im Freizeitverkehr. Für die Seitenanlage wird eine Umgestaltung zum Gehweg in einer Breite von 2,00 m vorgeschlagen.</p>	
<p><b>Zuständigkeit, Beteiligte</b> Stadt Haren</p>	<p><b>Zielgruppe(n)</b> Alltagsradverkehr zwischen Kernstadt Haren und Wesuwe Freizeitradverkehr</p>
<p><b>Öffentlichkeitsarbeit</b> Pressearbeit, Internet Bewerbung der alternativen Führung durch Flyer möglich Feierliche Eröffnung der Fahrradstraße</p>	
<p><b>Kostenklasse (geschätzt)</b> &gt; 500.000 €</p>	<p><b>Priorität</b> 1. Priorität</p>
<p><b>Umsetzung</b> Mittelfristig (1 – 3 Jahre)</p>	



## Am Brookgraben, Querschnitt Bestand

Westseite

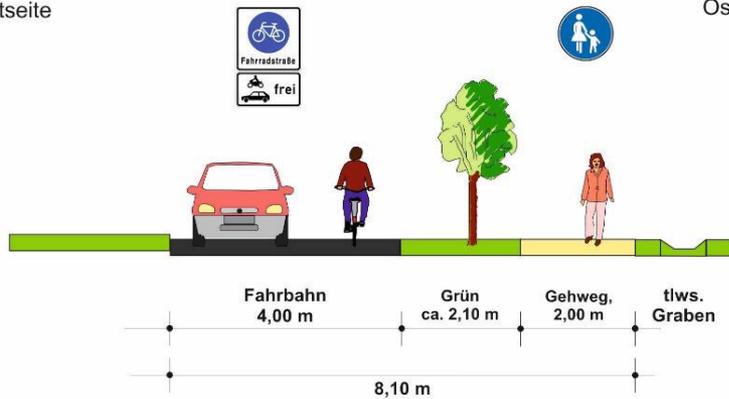
Ostseite



## Am Brookgraben, Querschnitt Planung

Westseite

Ostseite



Stadt Haren



Radverkehrskonzept

Am Brookgraben  
Querschnitt

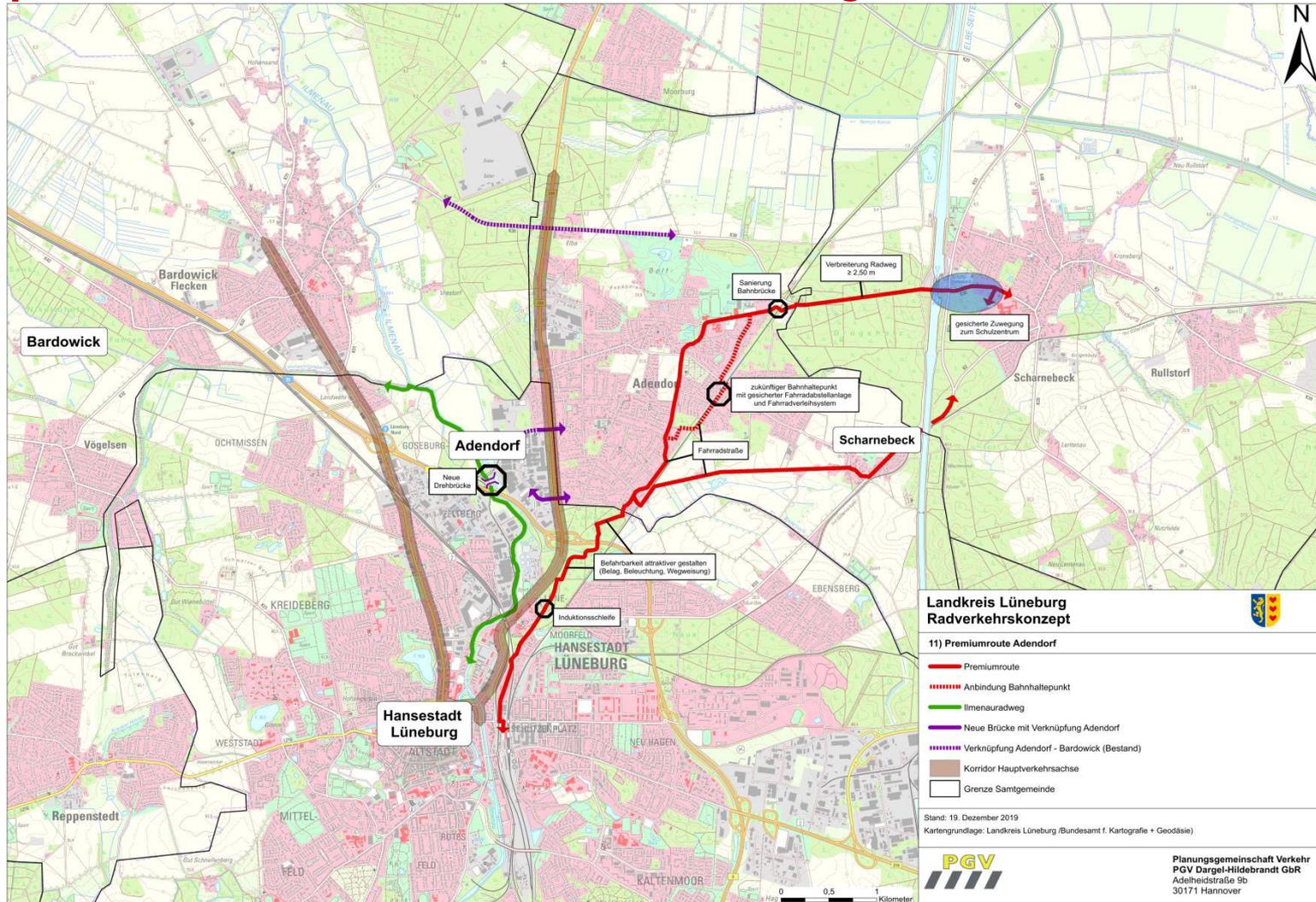
November 2019



Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel-Hildebrandt GbR  
Adelheidsstraße 8b  
30171 Hannover

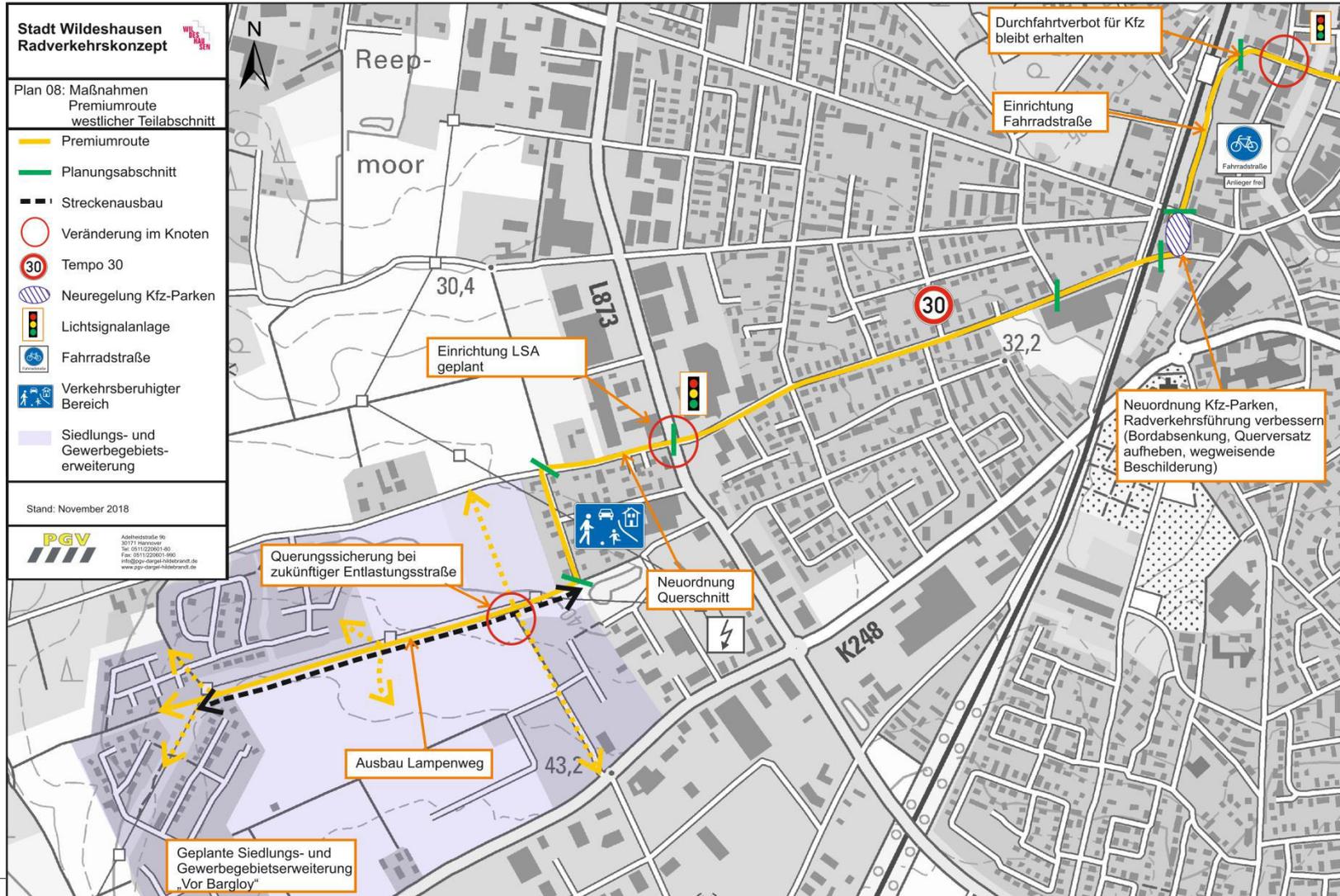


## Beispiel Premiumroute Landkreis Lüneburg





## Beispiel Premiumroute Wildeshausen





## Beispiel Premiumroute Wildeshausen



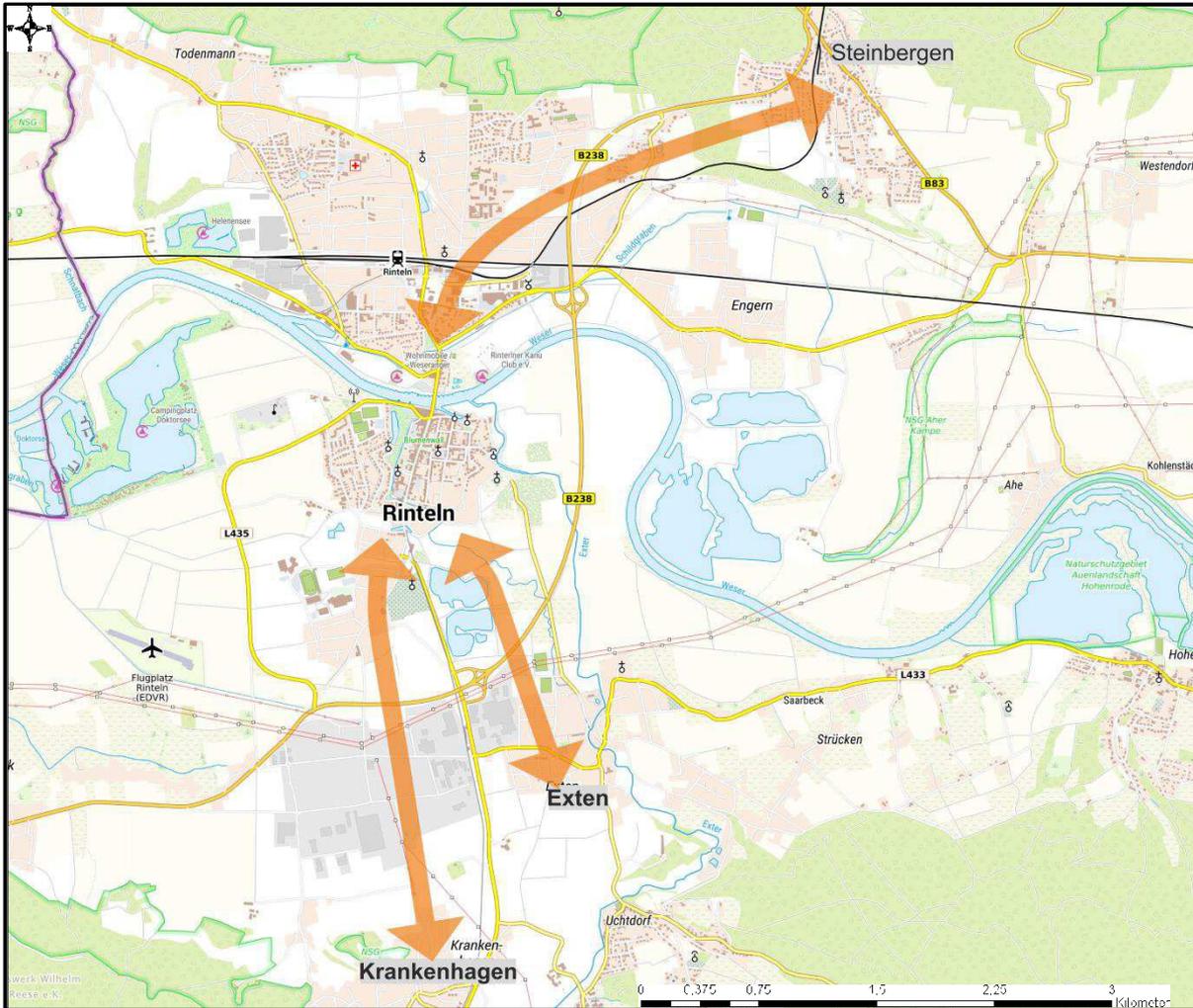
Plan 08: Maßnahmen Premiumroute östlicher Teilabschnitt	
	Premiumroute
	Planungsabschnitt
	Wegeausbau
	Querungssicherung
	Tempo 30
	Umbaubedarf
	Lichtsignalanlage
	Einrichtung Fahrradstraße
	verkehrsberuhigter Bereich
Stand: November 2018	
<small>Adelheidsstraße 1b 30171 Hannover Tel: 0511/220991-80 Fax: 0511/220991-999 Info@pgv-darstel-hilsebrandt.de www.pgv-darstel-hilsebrandt.de</small>	

Stadt Wildeshausen  
Radverkehrskonzept





## Mögliche Korridore für die Umsetzung von Premiumrouten



<b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b>	
<b>Mögliche Korridore für Premiumrouten</b>	
	Verbindungskorridor
Maßstab (A4): 1:1000 Stand: Januar 2020	

Kartengrundlage: TopPlusOpen



## Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

- Projektbegleitender Arbeitskreis Radverkehr
  - 4 Termine im zweimonatlichen Rhythmus (Jour Fixe)
- *Option:* Gemeinsame Exkursion nach Hameln bzw. Detmold zum Kennenlernen von Best-Practice-Beispielen
- Bürgerbeteiligung in Form einer Online-Nutzer-Befragung zur Erhebung der Motivation, Wünsche und Kritikpunkte bezüglich der Fahrradnutzung in Rinteln
- *Option:* Öffentliche Veranstaltung bzw. Fahrradaktionstag z.B. im Rahmen des Felgenfestes



## Best-Practice – Einrichtung von Schutzstreifen



Beidseitige Schutzstreifen;  
Hauptstraße(K 241),  
Großgoltern (Barsinghausen)



Einseitiger Schutzstreifen;  
Dorfstraße (K 112), Burgdorf



## Best-Practice – Benutzungsrecht richtungstreu



OD Harpstedt (L 338), Landkreis Oldenburg



## Best-Practice – Benutzungsrecht im Zweirichtungsverkehr



OD Großenkneten (K 239), Landkreis Oldenburg



## Best-Practice – Fahrradstraße



164er Ring, Hameln



Scharnhorststraße, Hameln



## Best-Practice – Verzögerungsarme Radverkehrsführung



Birkendamm, Detmold



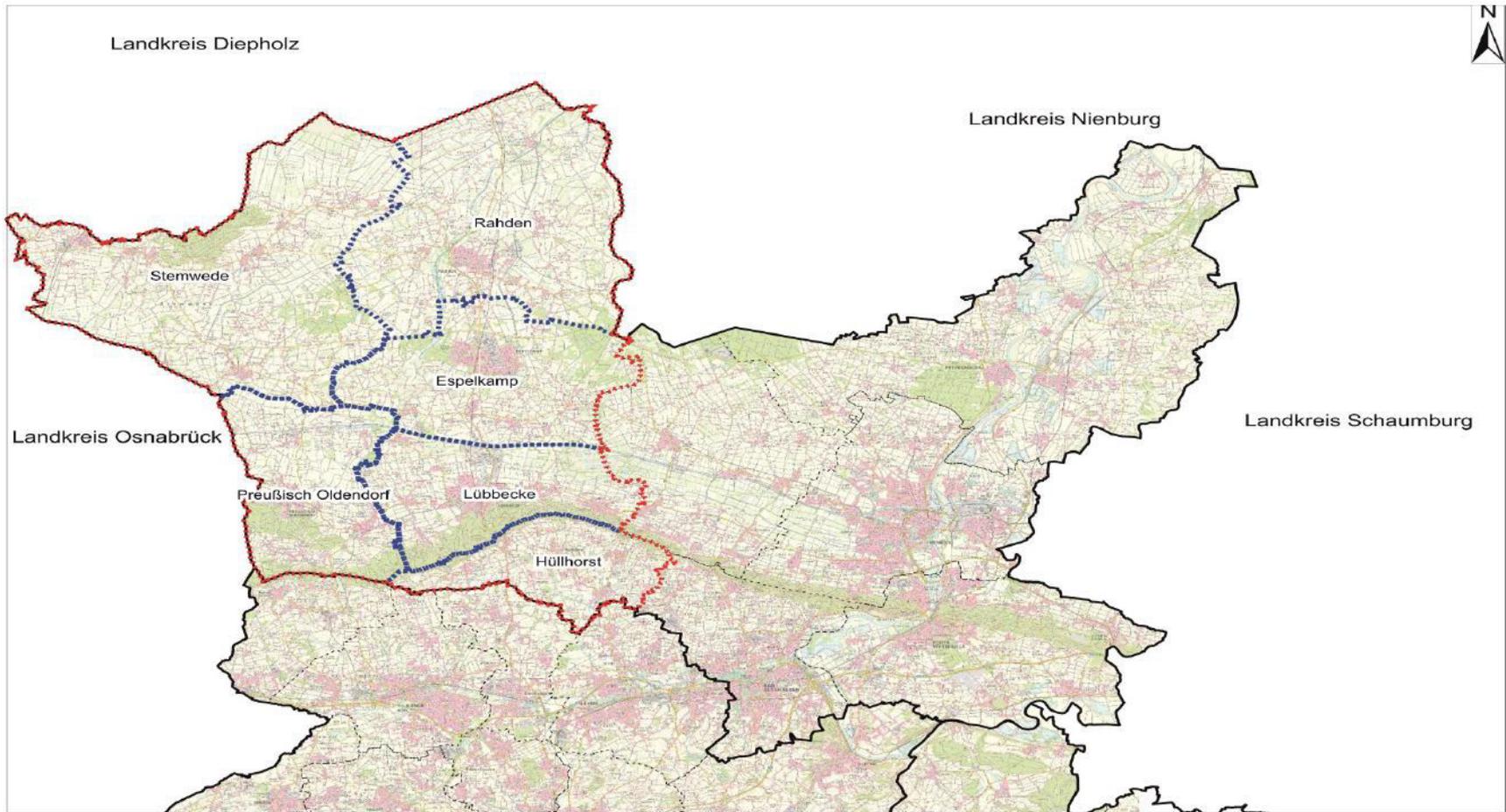
## Best-Practice – Verzögerungsarme Radverkehrsführung



Diagonalquerung (Kreuzung L758/L936), Detmold



## Best-Practice – Verknüpfung ÖPNV - Rad



Projektraum LandEi mobil, Kreis Minden-Lübbecke



## Best-Practice – Verknüpfung ÖPNV - Rad



ÖPNV Nutzung mit E-Bike Leasing (Ei Bike),  
Kreis Minden-Lübbecke



## Best-Practice – Befahrbare Bahnstahsunterföhrung



Bahnhof Hude, Landkreis Oldenburg

## Best-Practice – Witterungsgeschützte Abstellanlagen



Fa. Röchling, Haren (Ems)



Fa. Bahlsen, Barsinghausen



## Best-Practice – Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit



Quelle: Neue Osnabrücker Zeitung

Mobil ohne Auto am 15.09.2019 , K20 zwischen Spenge und Enger



## Best-Practice – Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit



Quelle: Münstersche Zeitung

Mobil ohne Auto am 15.09.2019 , K20 zwischen Spenge und Enger

## Best-Practice – Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit



Felgenfest am 16.06.2019, Rinteln



## Best-Practice – Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit



Felgenfest am 16.06.2019, Rinteln



## Best-Practice – Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit



Quelle: DEWEZET

Felgenfest am 16.06.2019, Großenwieden



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR





## Weiteres Vorgehen, Zeitplanung

Zeitplan Radverkehrskonzept Stadt Rinteln																
	Bearbeitungsmonat (Ifd.)															
Arbeitsposition	1		2		3		4		5		6		7		8	
1. Grundlagen																
2. Bestandsanalyse																
3. Leitlinien																
4. Radverkehrsnetz																
5. Fahrradparken																
6. Maßnahmenentwicklung u. - priorisierung																
7. Öffentlichkeitsarbeit u. Akteursbeteiligung																
8. Ergebnisbericht u. Ergebnispräsentation																
<b>Legende:</b>																



## Protokoll / Vermerk

<b>Anlass:</b>	<b>1. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr</b>		
<b>Ort:</b>	<b>Sitzungssaal im Rathaus Rinteln</b>		
<b>Datum:</b>	<b>04.02.2020</b>	<b>Uhrzeit:</b>	<b>15:00 – 17:00</b>

<b>Protokoll durch:</b>	<b>Sabine Derksen</b>
<b>Teilnehmer:</b>	
Herr Priemer	Herr Christmann
Herr Eggert-Edeler	Herr Jakob
Frau Luedtke-Dommel	Frau Fahrenkamp
Herr Quindt	Herr Dlugosch
Frau Li	Herr Kipp
Herr Welz	Herr Müller
Frau Borcheld	Frau Ehrmantraut-Riechers
Frau Mohr	Herr Althof
Herr Menzel	Herr Pollmann
Herr Gräbner	Herr Dargel
	Frau Derksen

### Planungsgemeinschaft Verkehr

#### PGV- Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –  
Zukunft Radverkehr  
Mobilität im ländlichen Raum  
Detailplanung &  
Spezialaufgaben  
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

**05. Februar 2020**

## Ergebnisse

### Thema Radverkehrsführung

- Bei Führung der Radfahrenden auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg wird oft die Sicherheit der Fußgänger vergessen. Radfahrende sind (besonders auf Strecken mit Gefälle, z.B. Mindener Straße) zu schnell und fahren eng an den Fußgängern vorbei. Das erzeugt Unwohlsein bei den Fußgängern. Es existieren keine Vorgaben für Sicherheitsabstände wie zwischen Kfz und Radverkehr (1,50 m).
- Ein wichtiges Schwerpunktthema des Radverkehrskonzeptes sind die Vorschläge zur zukünftigen Benutzungspflicht, wobei vielfach Einzelentscheidungen für einzelne Abschnitte zu treffen sind
- Nur Wenige wissen, dass Radfahrende auf Gehwegen mit Zusatzschild Radverkehr frei nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen.
- Schutzstreifen bieten dagegen eine gute und vor allem auch kostensparende Möglichkeit den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

Ihr Einsatz ist abhängig von der Fahrbahnbreite, vom Zustand der Straße sowie vom Verkehrsaufkommen. Zu beachten ist, dass die Rinnen in der Regel nicht befahrbar sind und deshalb nicht in die Schutzstreifen integriert werden sollten. In solchen Fällen wäre zunächst eine Fahrbahnsanierung sinnvoll. Sollten Schutzstreifen in Zukunft umgesetzt werden, sollte die Markierung in jedem Fall öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

- In Rinteln geschehen die meisten Unfälle in den Knotenbereichen. Ausreichend breite Schutzstreifen wären somit nicht für die Sicherheit der Radfahrenden relevant, sondern eher für ein positives Fahrgefühl und das schnellere Vorankommen.
- Die Markierung von Piktogrammspuren bietet eine weitere Möglichkeit, die Kfz-Führer auf Radfahrende im Straßenraum aufmerksam zu machen.

#### Thema Anforderungen an das Radverkehrskonzept

- Das Konzept soll Änderungen beim Mobilitätsverhalten sowie technische Weiterentwicklungen aufnehmen.
- Viele Angestellte der Firma Stüken kommen bereits heute mit dem Rad zur Arbeit. Gerade für diese alltäglichen Pendelstrecken wird eine möglichst verzögerungsarme Radverkehrsführung gewünscht. Dafür ist die derzeitige Infrastruktur nicht ausgelegt.
- Es wird kritisiert, dass an manchen Radwegen elementare Oberflächenschäden durch Baumwurzelaufbrüche bestehen, die das Radfahren unattraktiv machen. Insbesondere in Streckenabschnitten mit Alleencharakter ist der Handlungsspielraum in beengten Straßenräumen eingeschränkt.
- Es wird davon ausgegangen, dass der Umzug der IGS zur Burgfeldsweide zu einer starken Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Schüler führen wird. Im Moment kommen viele Schüler zu Fuß, die dann aber zukünftig mit dem Rad fahren werden. Auf den Wegebeziehungen zum Schulzentrum werden mehr Konflikte mit Kfz erwartet. Stärkere Radverkehrsströme werden sich von der Nordstadt und von Exten Richtung Schulzentrum ergeben. Davon wird die Seetorstraße am stärksten betroffen sein. Auch der Blumenwall und die Hartler Straße sollten in diesem Zusammenhang näher betrachtet werden.

-

Zu der Veränderung der Verkehrssituation durch die Verlegung der Schule können zunächst nur Prognosen erstellt werden. Nach erfolgtem Umzug sollten 2021 Radverkehrserhebungen durchgeführt werden.

- Beim Radverkehrskonzept sollen auch die Verknüpfungen mit Nachbarkreisen und Kommunen berücksichtigt werden.
- In die Betrachtung sind ebenfalls der Weserradweg sowie die beschilderten Routen einzubeziehen.
- Im Rahmen des Konzeptes sollen Empfehlungen für Ausbaustandards formuliert werden.
- Ein Controlling als Wirkungskontrolle nach Abschluss des Konzeptes ist nicht Auftragsbestandteil. Es werden jedoch Empfehlungen für die Umsetzung des Controllings gegeben.
- Es sollten auch positive Beispiele und Anregungen aus anderen Regionen verarbeitet werden. In diesem Zusammenhang besteht die Möglichkeit, in näher gelegene Kommunen eine Exkursion zu machen, um sich Best-Practice Beispiele anzuschauen.
- Generell sollte bei dem Konzept beachtet werden, was von der Kommune finanziell und personell geleistet werden kann. Es sollte nicht erwartet werden, dass nach Erstellung des Konzeptes innerhalb von zwei Jahren alle Maßnahmen umgesetzt sind.
- Rinteln wird derzeit als eher autofreundlich empfunden. Als Beispiel wird der Exter Weg genannt, auf dem das bestehende Tempolimit von 50 km/h stets überschritten wird und Kfz den auf gleichem Höhenniveau verlaufenden Geh-/Radweg in Kurven mitbenutzen.
- Generell werden erhebliche Sicherheitsdefizite beim Befahren der Hauptachsen genannt, wobei Radfahrende sich vielfach nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen fühlen. Zur Verbesserung dieser Situation werden von den Gutachtern Empfehlungen und konkrete Maßnahmenvorschläge erwartet.



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

### 2. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr 30. Juni 2020

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



## Heutiger Ablauf

1. Radverkehrsförderung in Rinteln
2. Leitlinien
3. Aktueller Stand
  - Bestandsaufnahme
  - Erarbeitung Zielnetz
  - Handlungsbedarf und Maßnahmenvorschläge
4. Online-Beteiligung
5. Option: Ergänzende Knotenpunkterhebungen
6. Weiteres Vorgehen/ Zeitplanung



## Radverkehrsförderung in Rinteln

- Zielsetzung auf Bundesebene:  
Minderung der verkehrlichen CO<sub>2</sub> – Emissionen bis 2030 um 40%
- Es bestehen günstige Voraussetzungen für die Erschließung zusätzlicher Radnutzerpotenziale in Rinteln:
  - Etwa 77 % der Bevölkerung wohnen in Verdichtungsraum der erweiterten Kernstadt\*
  - Einsatz von Pedelecs begünstigt Fahrradnutzung in topographisch bewegtem Gelände
  - Schul- sowie Arbeits- und Versorgungsschwerpunkte sind direkt erreichbar

\* Erweiterte Kernstadt = Rinteln, Steinbergen, Exten, Todenmann, Krankenhagen, Engern



## Radverkehrsförderung in Rinteln

- Freizeitradverkehr und die touristische Radnutzung haben Corona-bedingt ein größeres Gewicht bekommen.
- Eine Stärkung des Radverkehrs, insbesondere auf den gemeinsamen Hauptrouten mit dem Alltagsradverkehr, wird dringlicher (Beispiel Weserbrücke).



## Leitlinien

- Radwegebenutzungspflicht innerorts gemäß **STVO** anpassen (Kennzeichnung, Signalisierung, Markierung, Querungssicherung)
- Ausbaustandards auf Basis der **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** definieren (Neufassung für 2020 geplant)
- Unterschiedliche Führungsformen berücksichtigen, d.h. neben dem klassischen Bordradweg kommen innerorts z.B. auch Schutzstreifen und Fahrradstraßen in Betracht.



## Leitlinien

- Machbarkeit für die Einrichtung von verzögerungsarmen und komfortabel zu befahrenden **Premiumrouten** prüfen.
- Qualitätsoffensive für **attraktives Fahrradparken** an Zielschwerpunkten einleiten. Beispielstandorte sind das Gymnasium, die neue IGS und der Bahnhof.

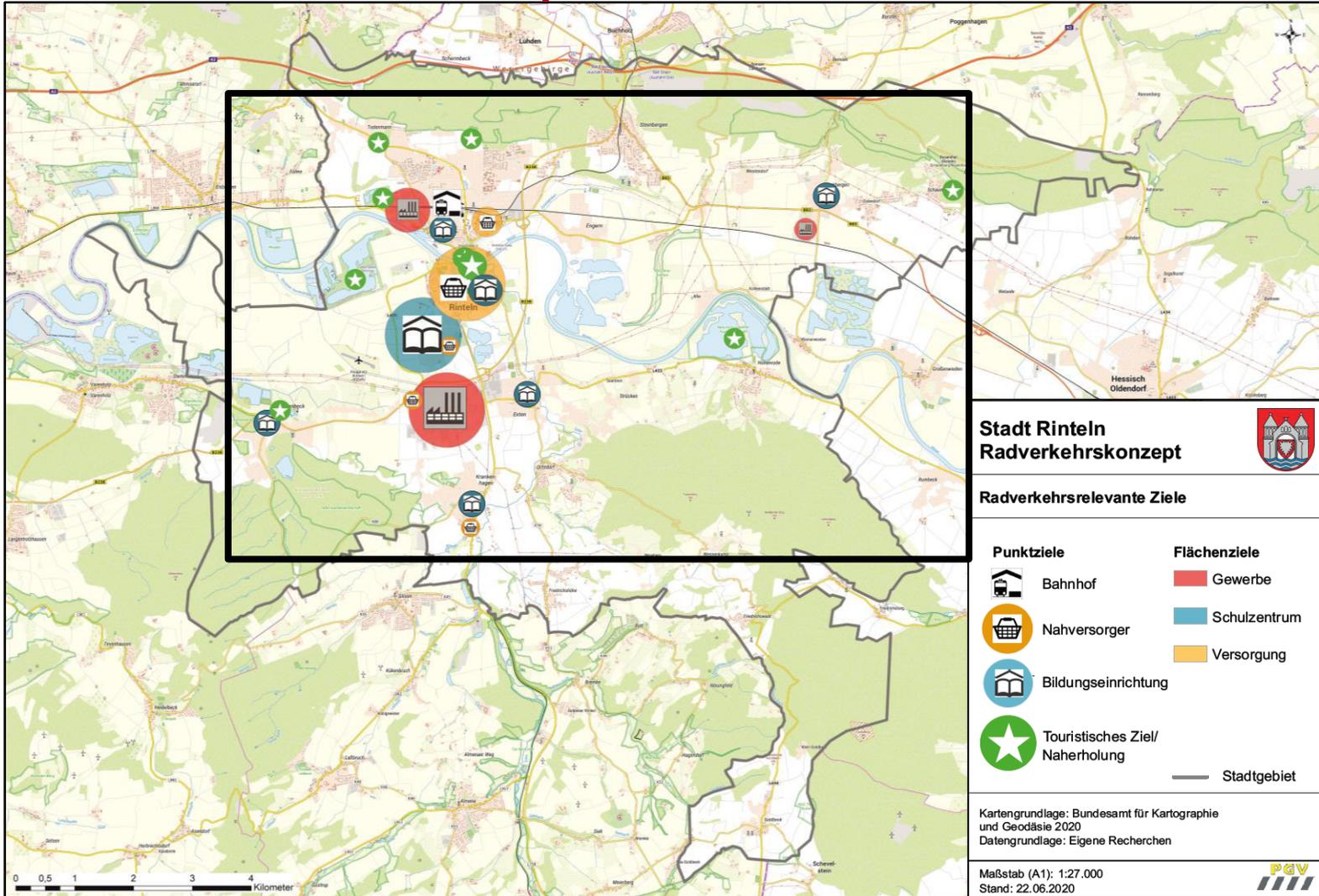


## Bisherige Arbeitsschritte

- **Sammlung** und **Auswertung** von Unterlagen/ Informationen u.a.
  - Infrastrukturdaten der Stadt, Verkehrsdaten
  - Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange
  - Leitfaden ADFC
  - Touristisches Netz
- **1. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr** am 04. Februar 2020
  - Ausgangslage und Rahmenbedingungen
  - Foto-Dokumentation der ersten Eindrücke
  - Best-Practice Beispiele aus anderen Kommunen
- Befahrung des Untersuchungsnetzes in **drei Etappen**
- **Netzentwurf, Handlungsbedarf** und erste **Vorschläge**

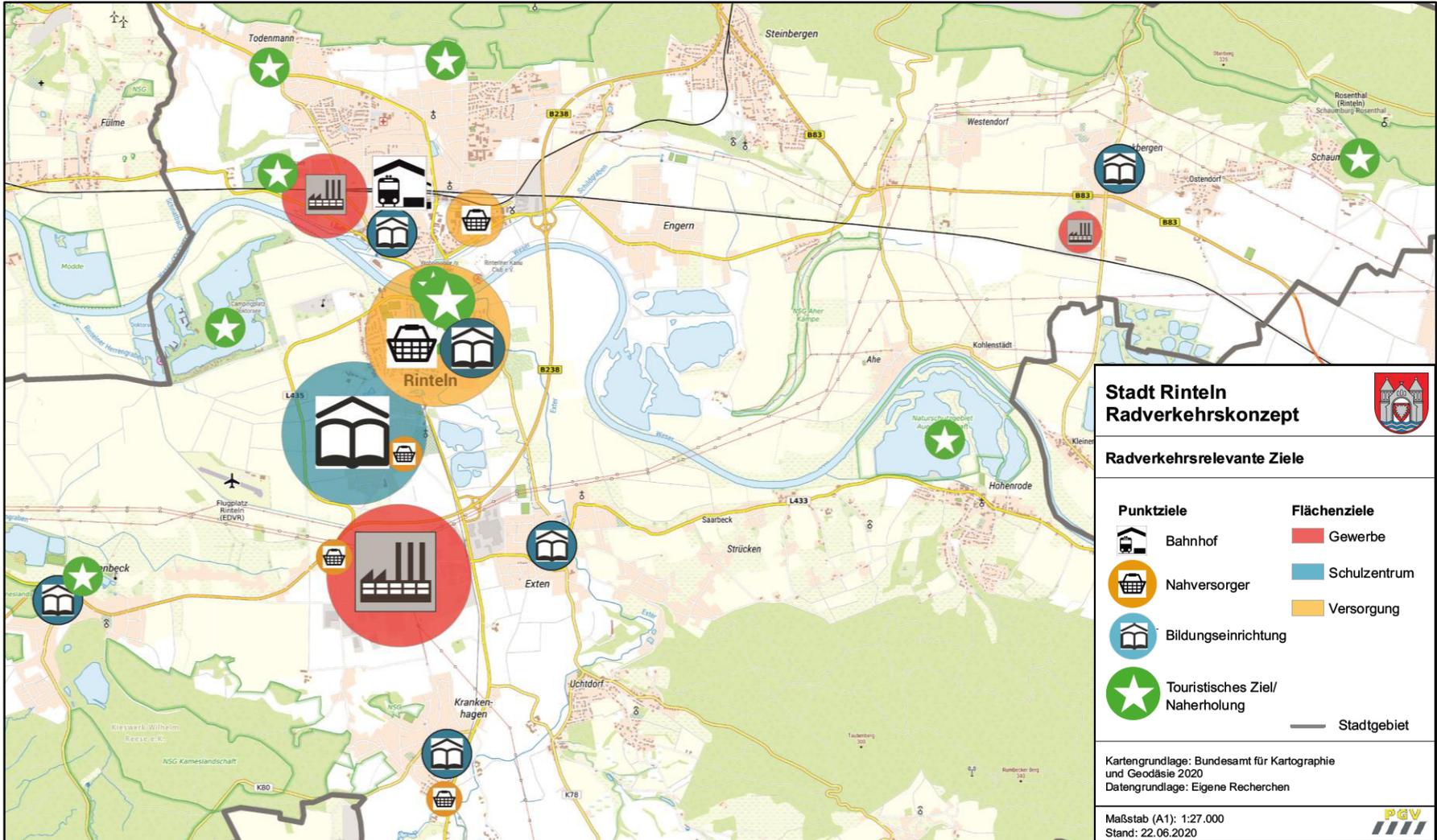


## Infrastruktur und Zielschwerpunkte



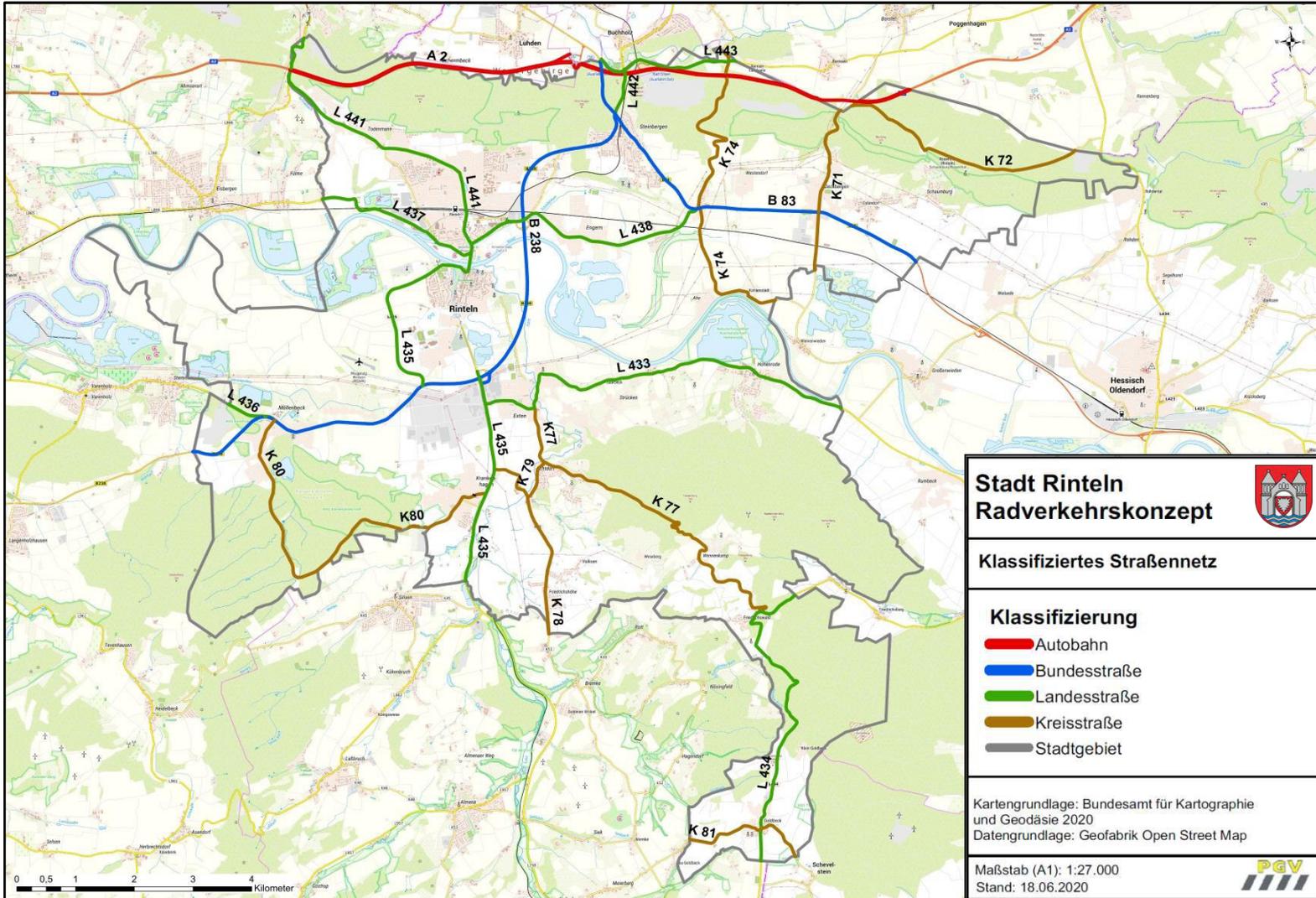


## Infrastruktur und Zielschwerpunkte



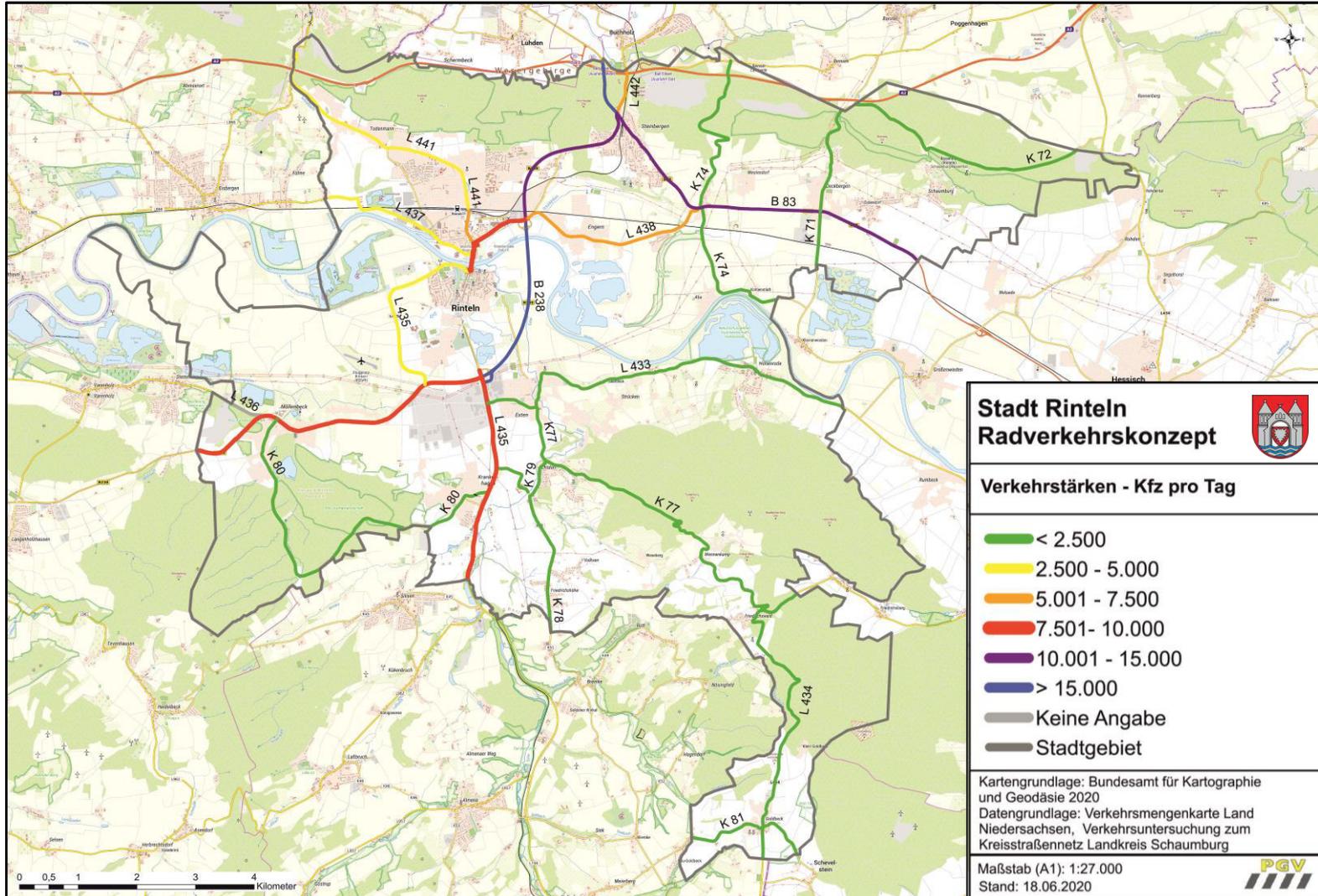


## Straßennetz



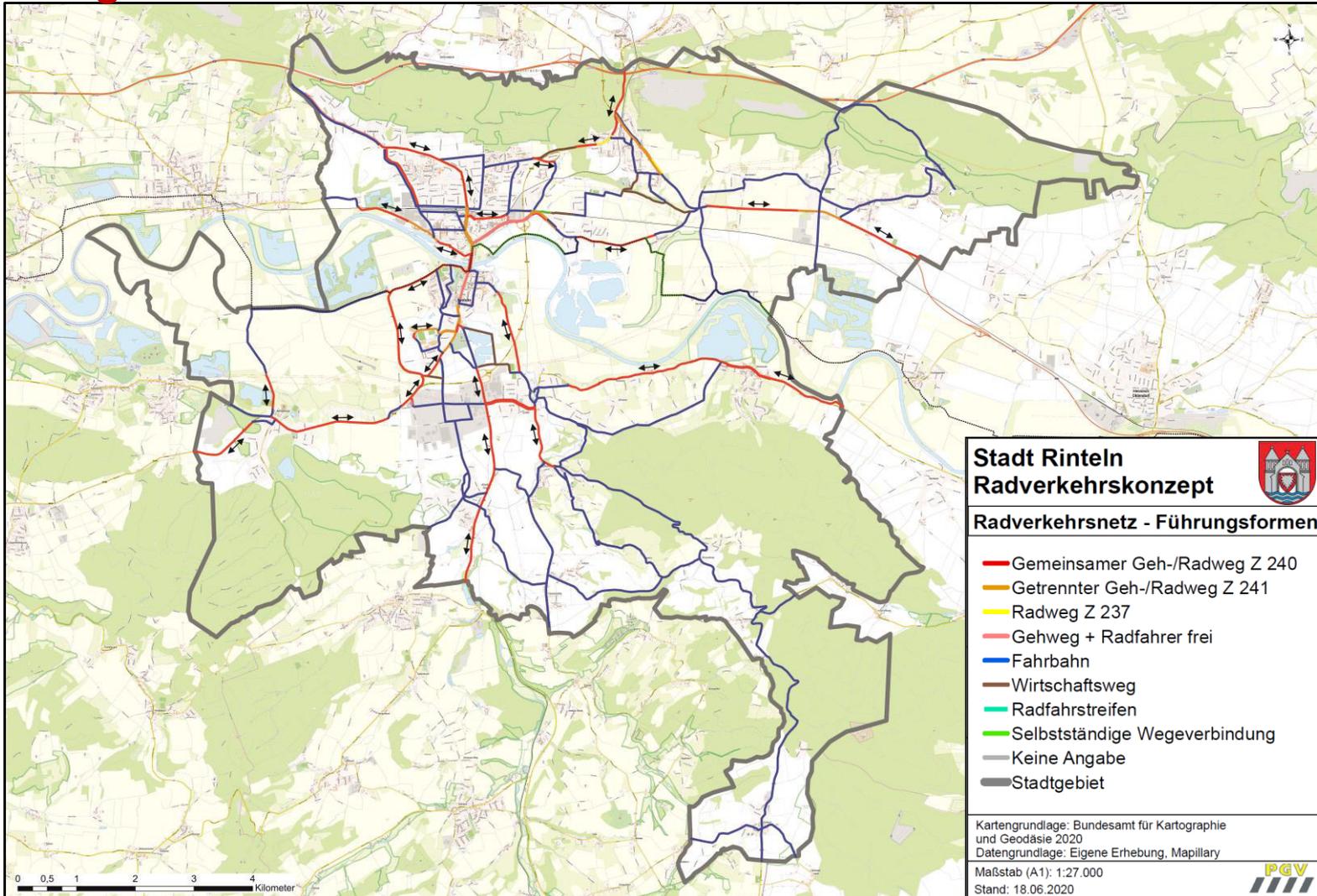


## Verkehrsstärken



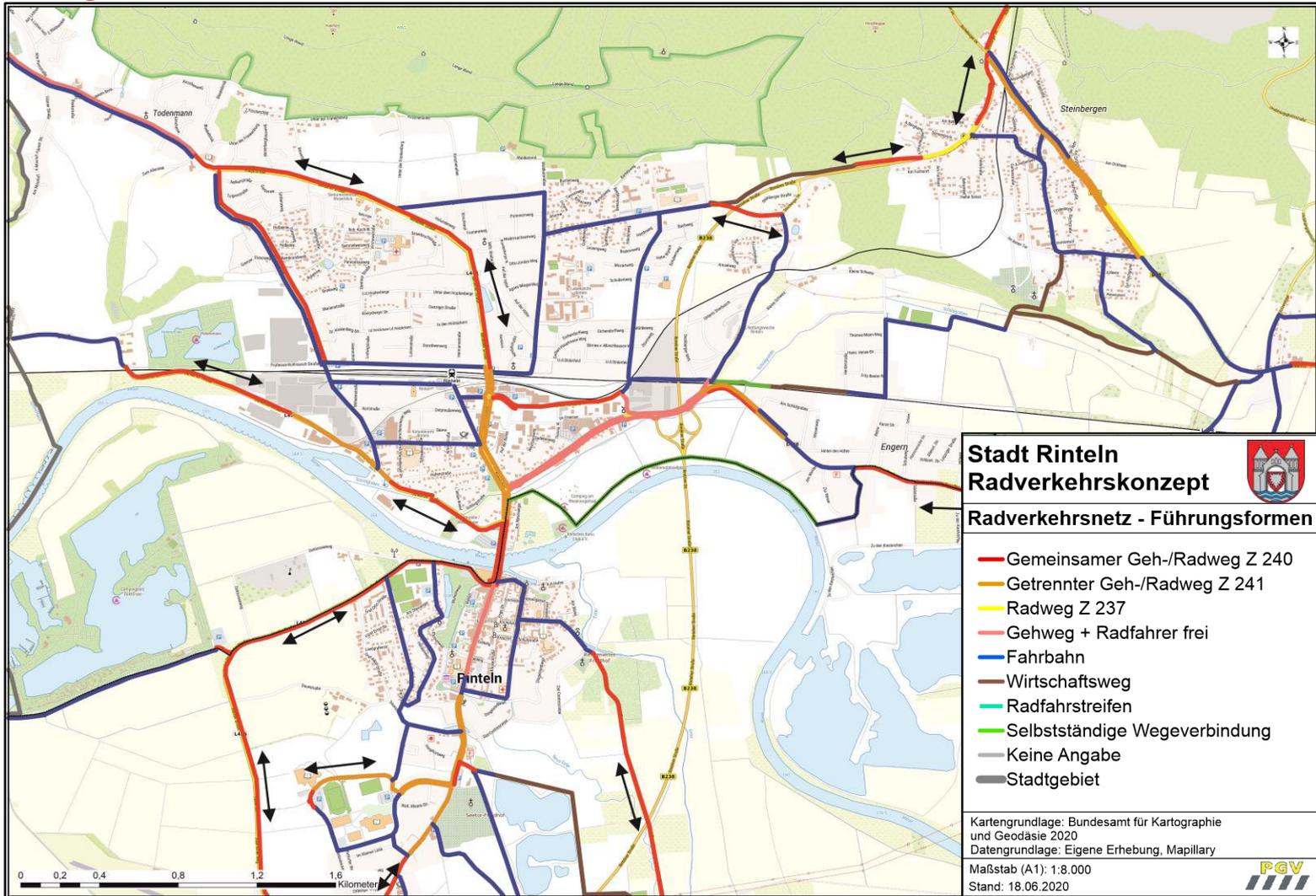


## Führungsformen Radverkehr im Bestand



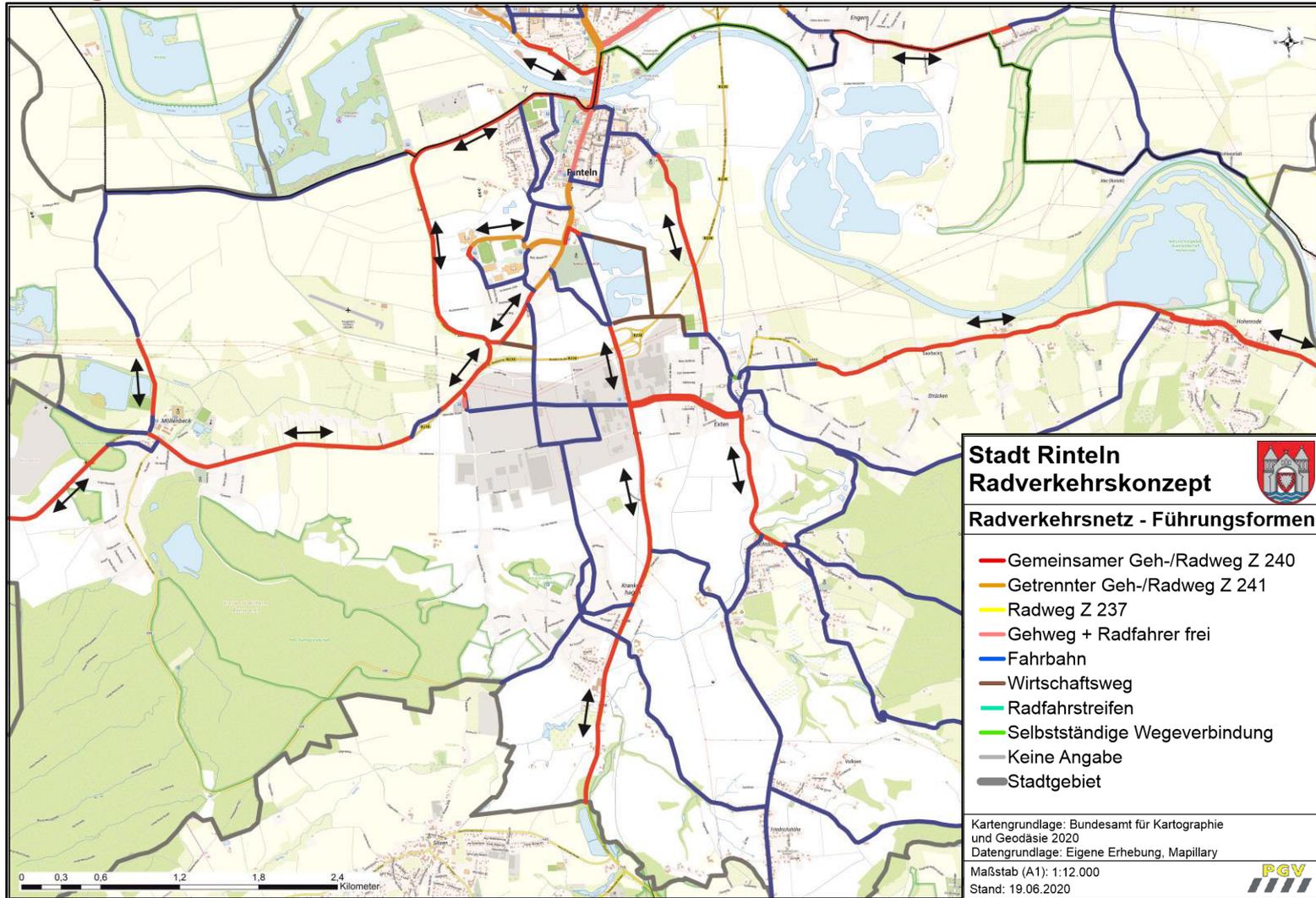


## Führungsformen Radverkehr im Bestand - Bereich Nord



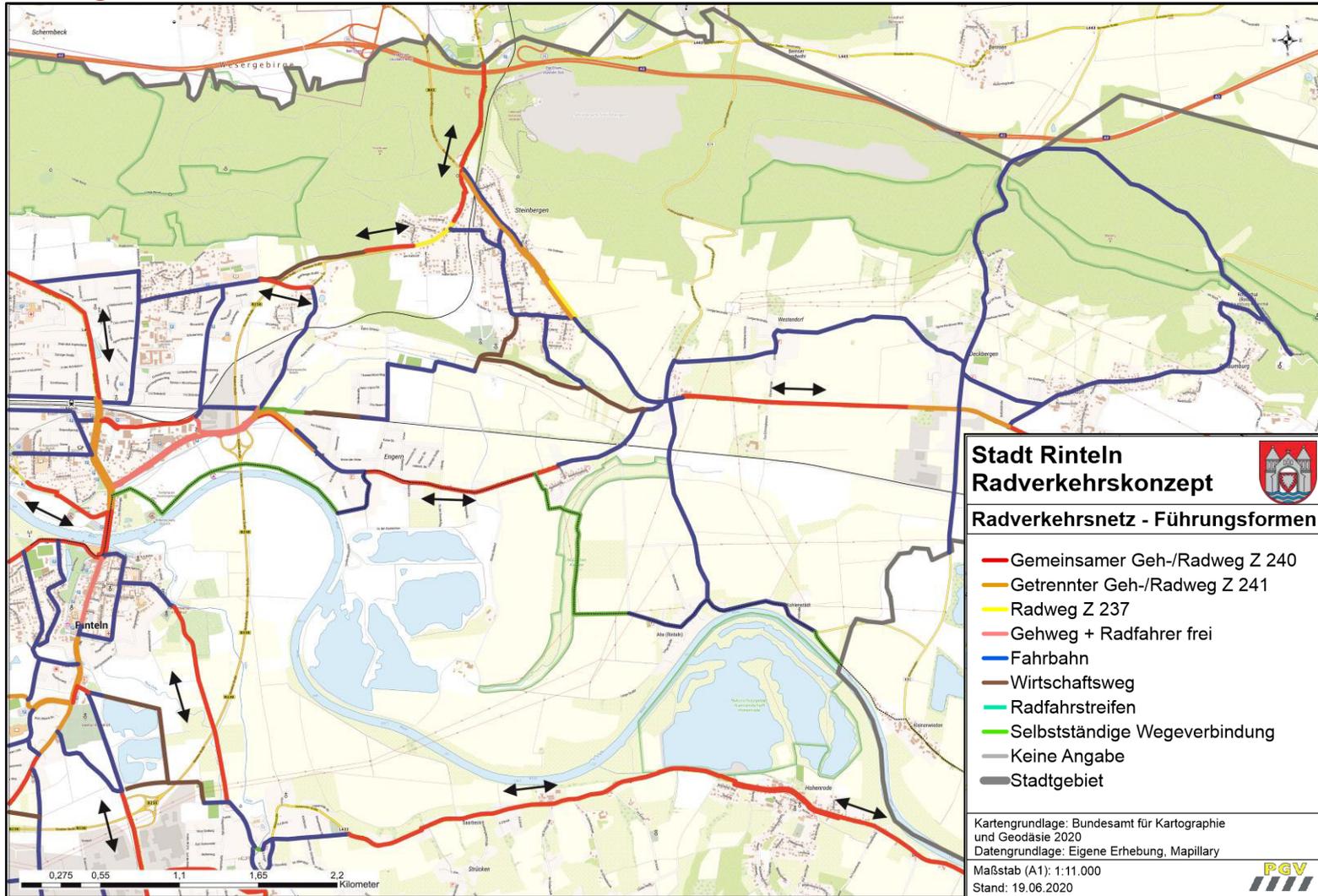


## Führungsformen Radverkehr im Bestand – Bereich Süd



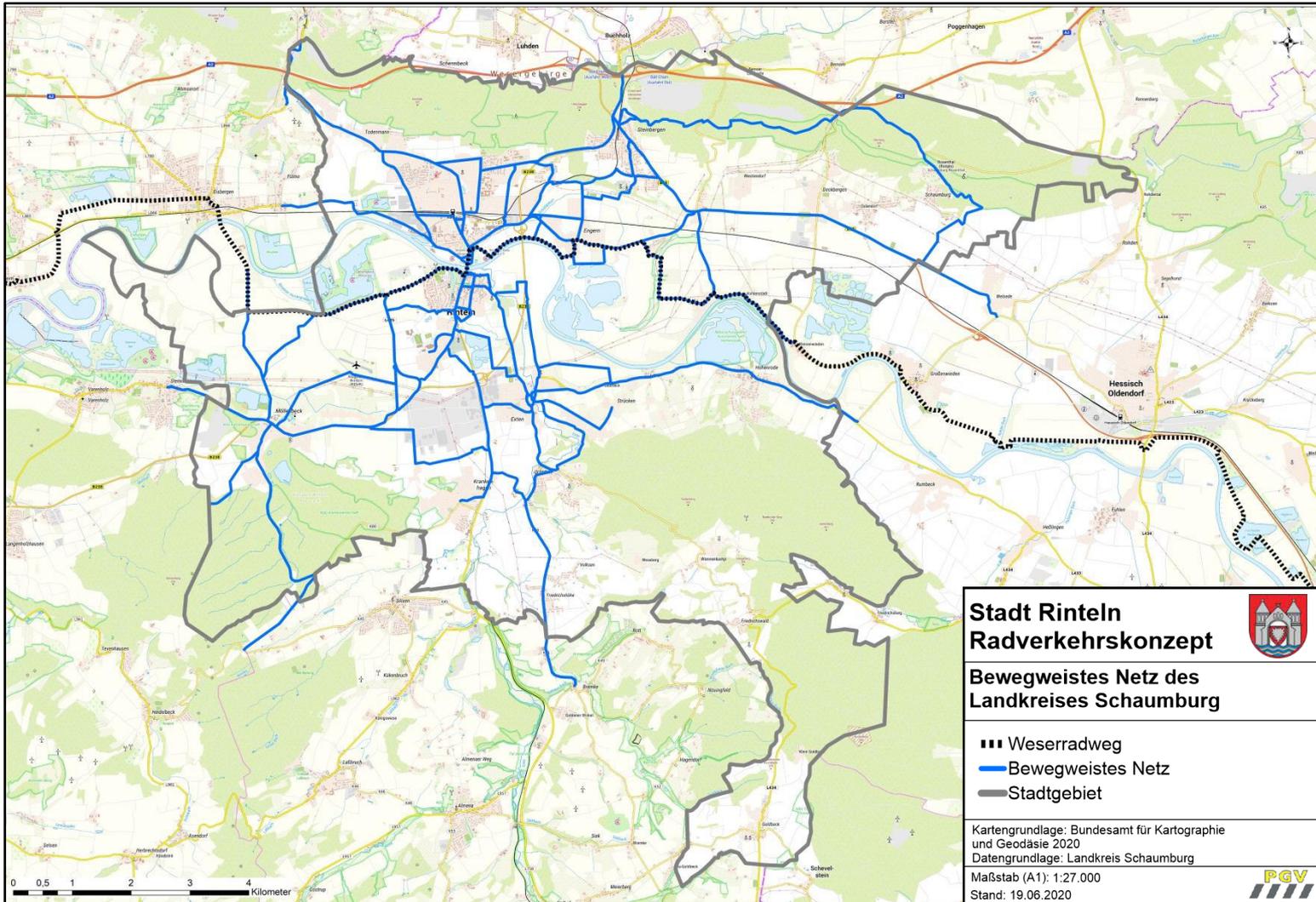


## Führungsformen Radverkehr im Bestand – Bereich Ost





## Bewegweistes Netz des Landkreises Schaumburg



**Stadt Rinteln**  
**Radverkehrskonzept**  
**Bewegweistes Netz des**  
**Landkreises Schaumburg**



- Weserradweg
- Bewegweistes Netz
- Stadtgebiet

Kartgrundlage: Bundesamt für Kartographie  
und Geodäsie 2020  
Datengrundlage: Landkreis Schaumburg

Maßstab (A1): 1:27.000  
Stand: 19.06.2020





## Zielnetz Radverkehr

### Hauptroute

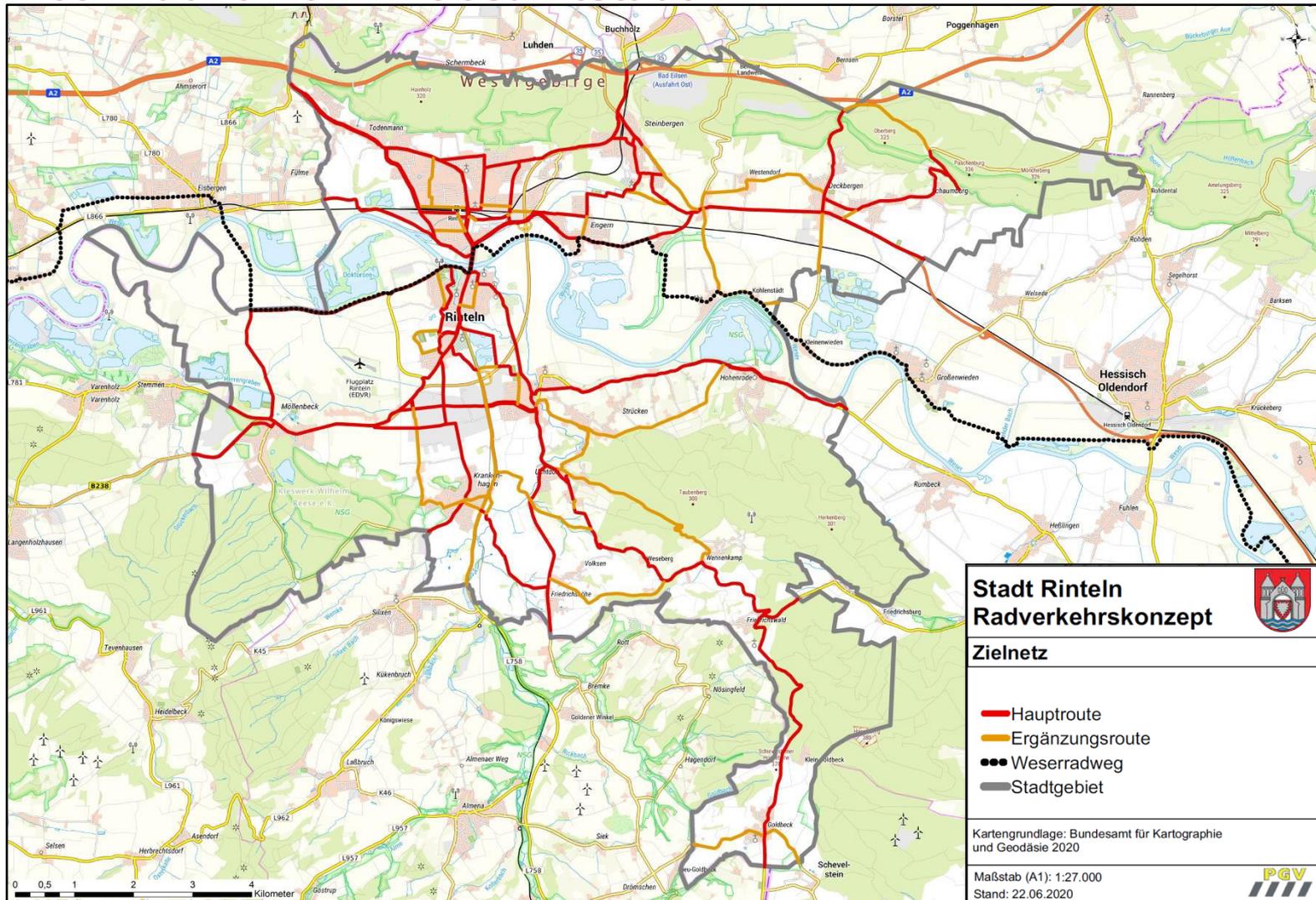
- Direkte Verbindung zwischen Kernstadt und umliegenden Ortsteilen
- Direkte Verknüpfung mit benachbarten Kommunen
- Anbindung wichtiger Ziel- und Quellbereiche
- Integration Weserradweg

### Ergänzungsrouten

- Parallelverbindung mit zum Teil geringerer Erschließungswirkung
- Zubringerfunktion zu den Haupttrouten
- Integration von regionalen touristischen Routen

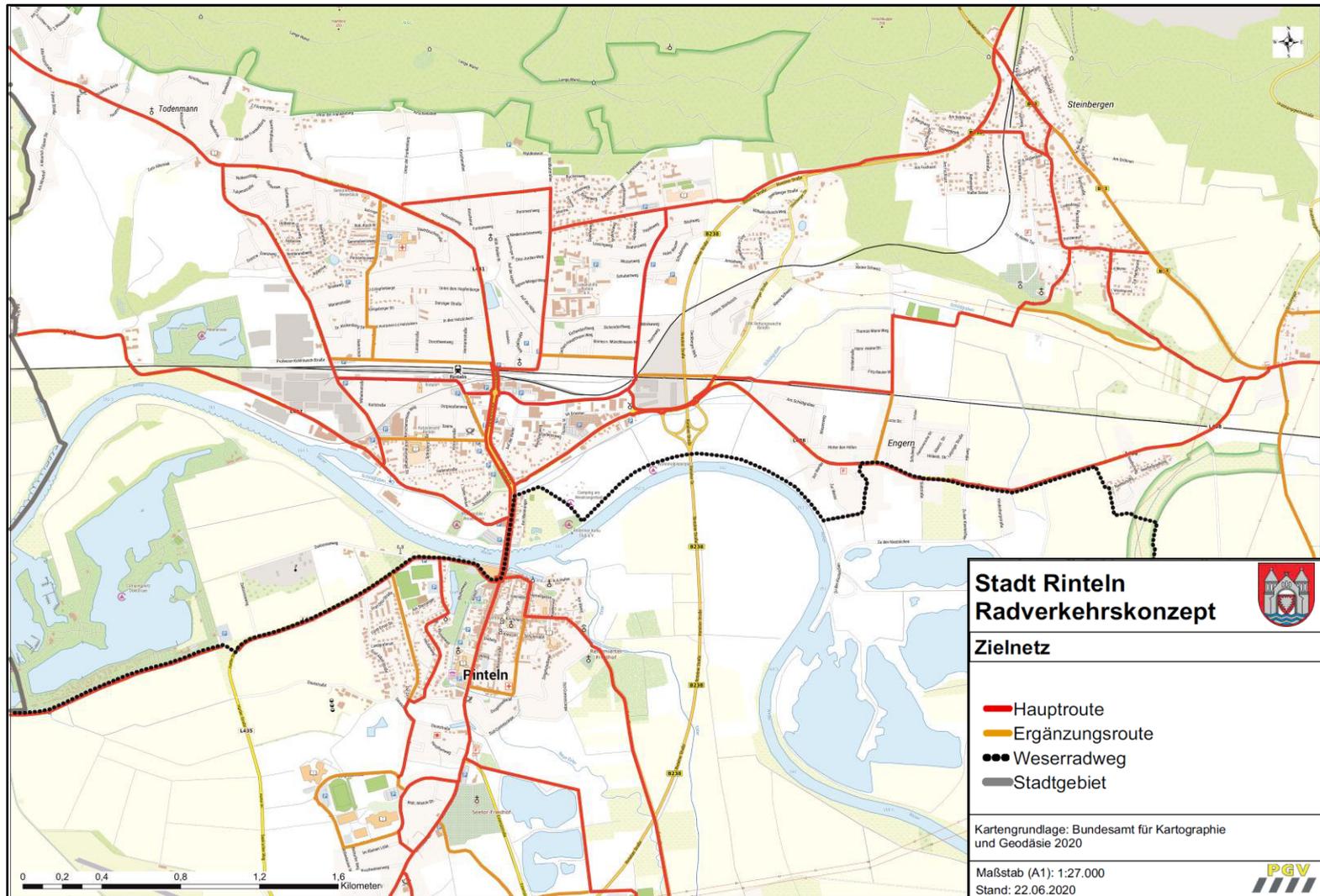


## Zielnetz Radverkehr - Gesamtstadt



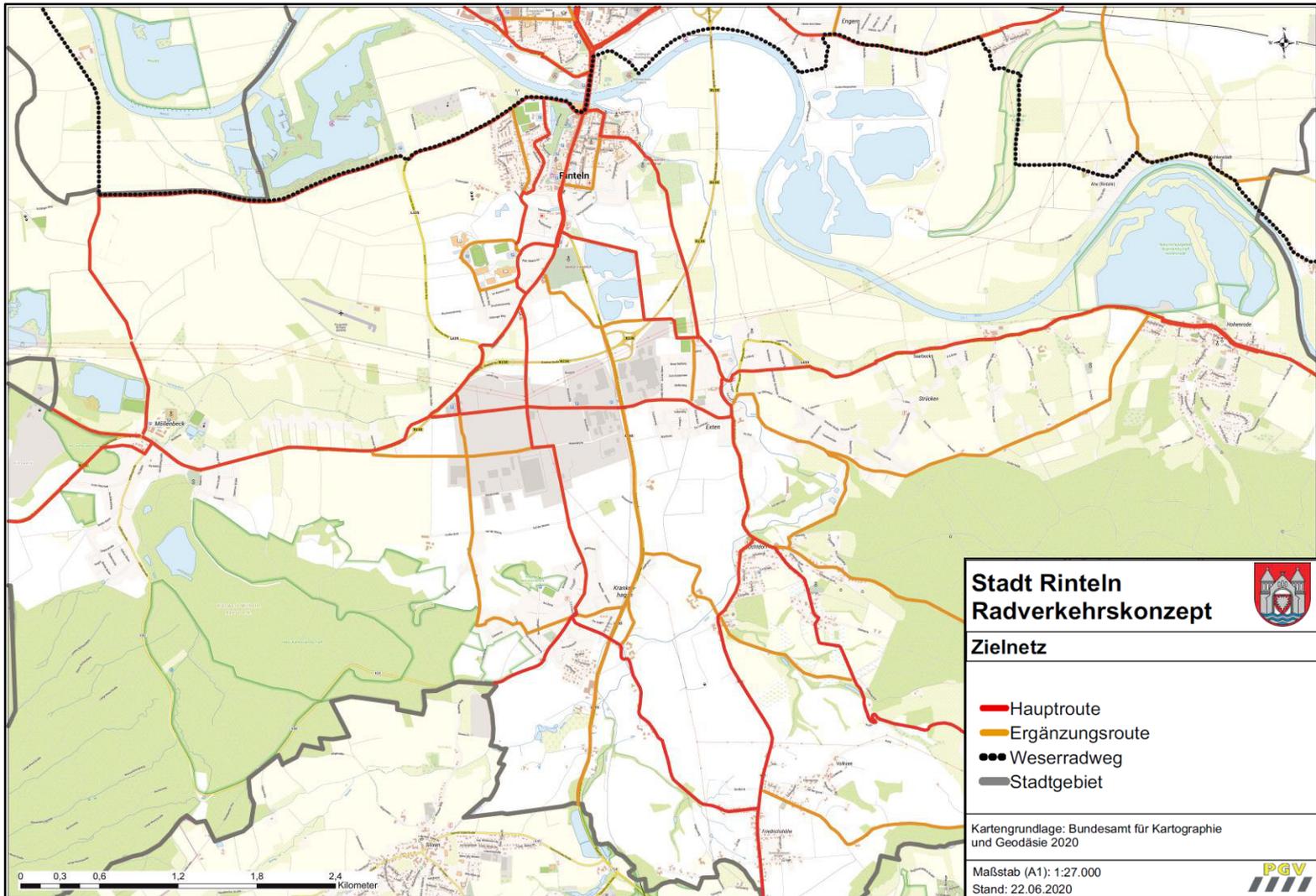


## Zielnetz Radverkehr - Bereich Nord



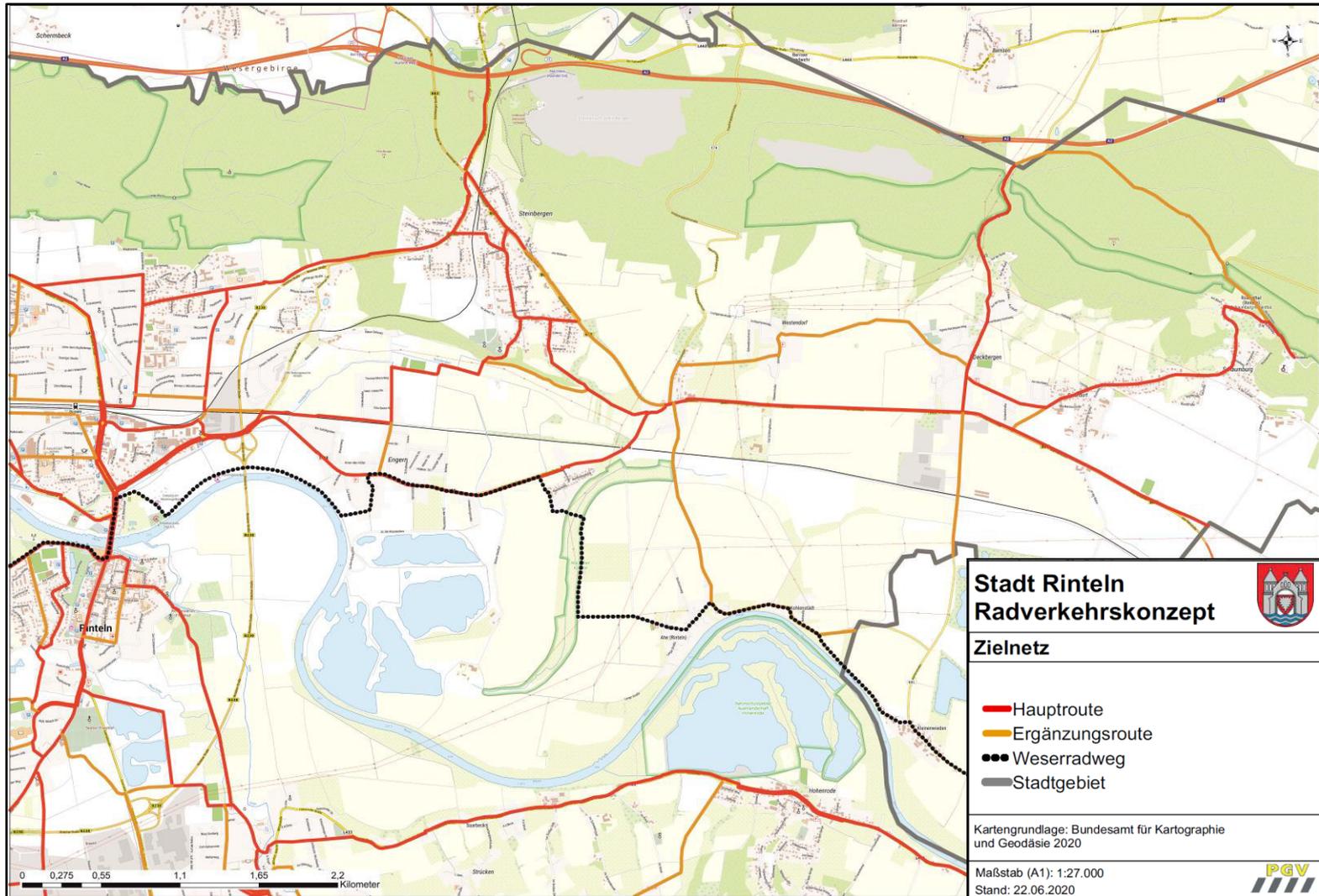


## Zielnetz Radverkehr - Bereich Süd





## Zielnetz Radverkehr - Bereich Ost





## Maßnahmenbausteine

- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts
- Querungssicherung bei Führungswechsel
- Berücksichtigung unterschiedlicher Führungsformen
  - Schutzstreifen
  - Radfahrstreifen
  - Fahrradstraße
  - Tempo-30-Zone
  - **Fahrradzone (neu seit 04/2020)**
  - (klassischer) Bordradweg



## Maßnahmenbausteine

- Verbesserte Führung in Knotenpunkten
- Radweglückenschluss außerorts
- Fahrradparken
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit



## Maßnahmenbaustein – Einrichtung von Schutzstreifen

Beispiel Schutzstreifen beidseitig



OD Großgoltern (Barsinghausen)

Beispiel Schutzstreifen einseitig



OD Burgdorf



## Maßnahmenbaustein – Fahrradstraße

Beispiel Stadt Hameln



Scharnhorststraße



Kennzeichnung der Bevorrechtigung



## Maßnahmenbaustein – Fahrradzone

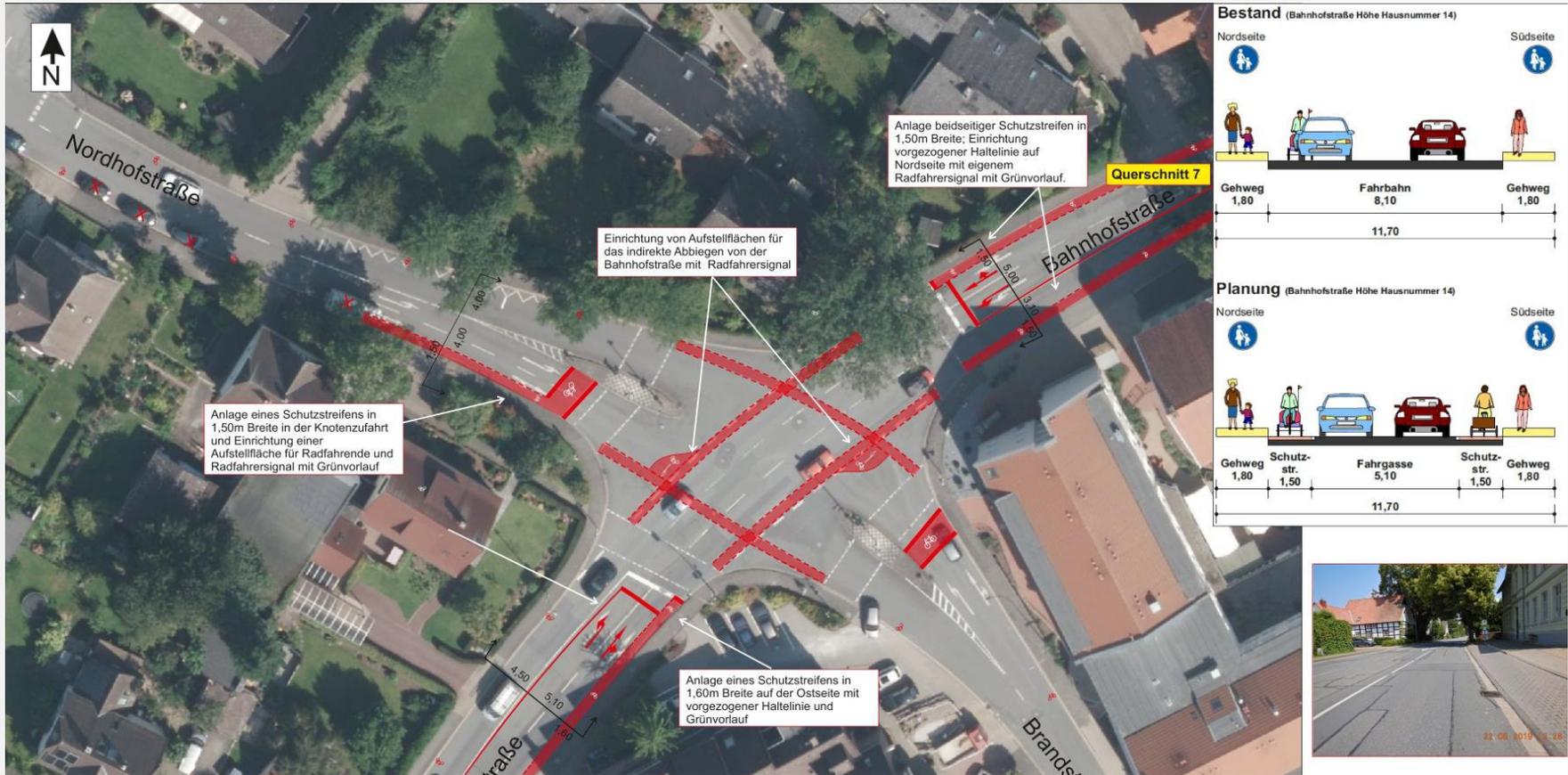
### Beispiel Entwurf Fahrradzone Stadt Wildeshausen





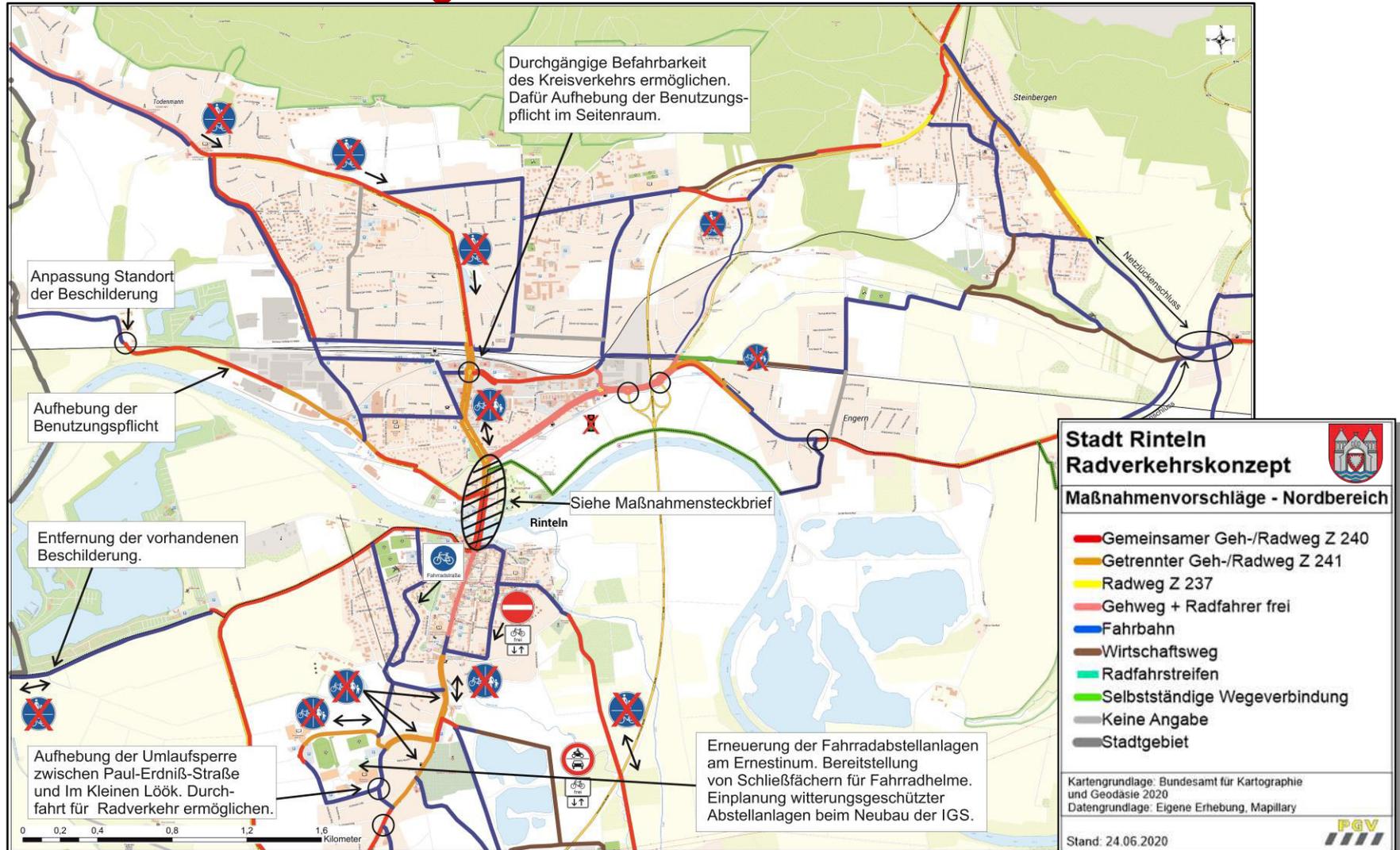
## Maßnahmenbaustein – Verbesserte Führung in Knotenpunkten

### Beispiel Radverkehrsführung Stadt Enger





## Maßnahmenvorschläge – Bereich Kernstadt/ Nordbereich





## Maßnahmenvorschlag – Hauptstraße Todenmann

- **Aufhebung der Benutzungspflicht in Richtung Osten**  
→ Fahren auf der Fahrbahn um ungünstigen Querungsbereich zu meiden





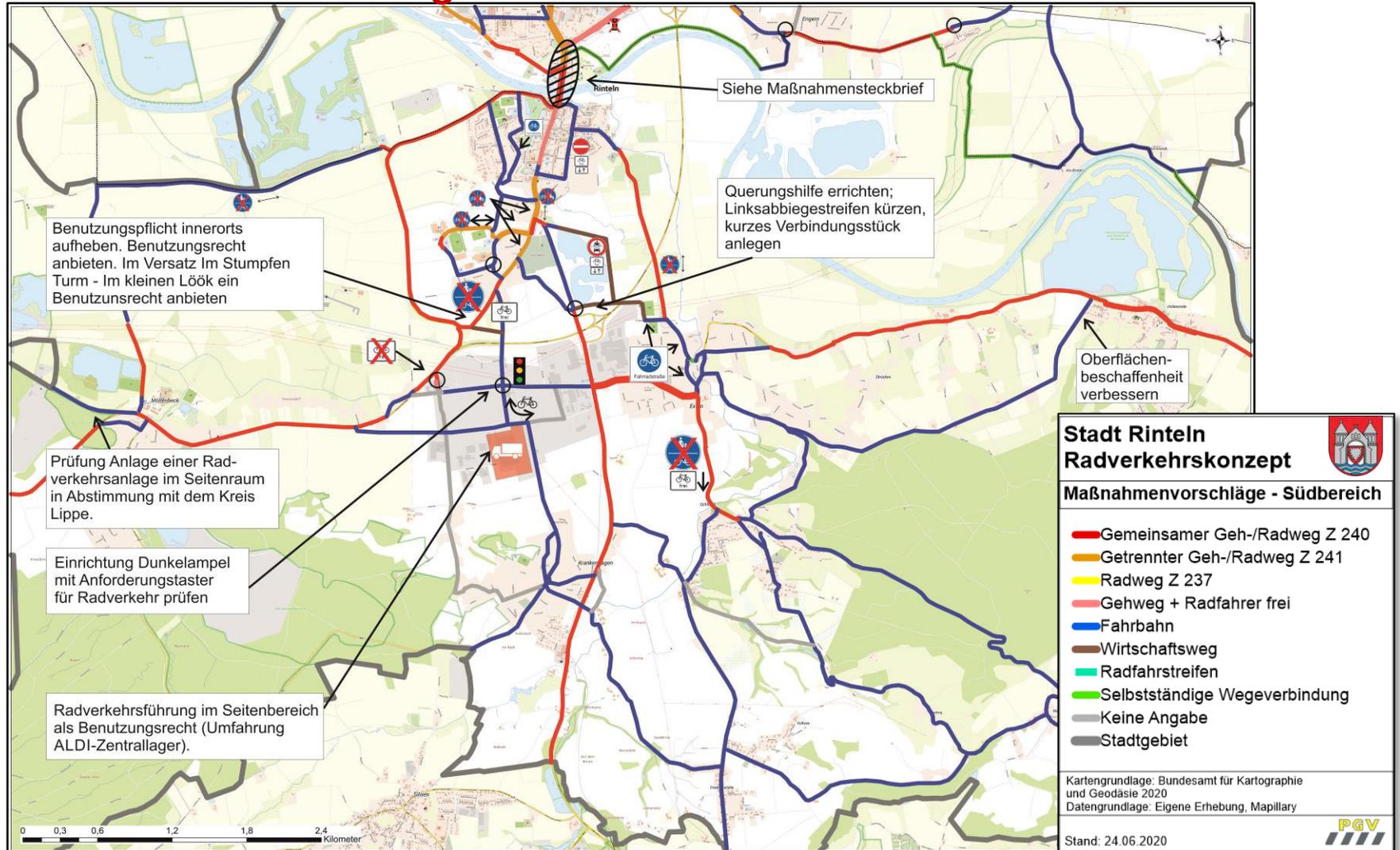
## Maßnahmenvorschläge – Dankerser Straße

- Querungswechsel besser kennzeichnen
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht





## Maßnahmenvorschläge – Südbereich





## Maßnahmenvorschlag – Braasstraße/ Am Stumpfen Turm

- **Einrichtung Dunkelampel mit Anforderungstaster für Radverkehr prüfen**  
→ Aufwertung der Route als direkte Verbindung zwischen Krankenhagen und Rinteln – Verbindung für Schüler und Berufspendler





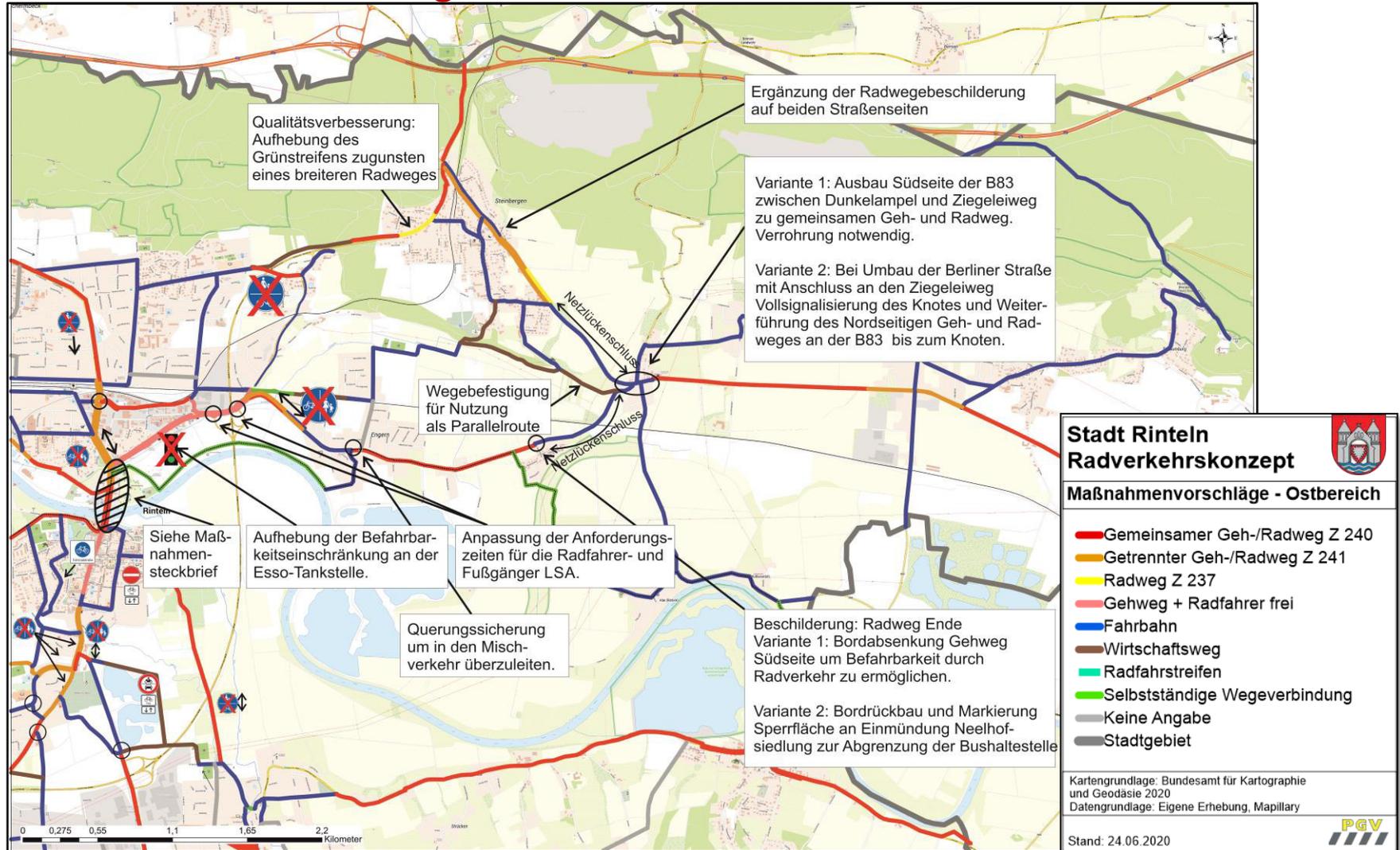
## Maßnahmenvorschlag – Fahrradabstellanlagen Gymnasium/ IGS

- Installation von überdachten Anlehnbügeln
- Auch gesichertes Fahrradparken anbieten
- Schließfächer für Helmablage berücksichtigen





## Maßnahmenvorschläge – Ostbereich





## Maßnahmenvorschläge – Westendorfer Landwehr (B 83)

- **Verbreiterung Seitenanlage im Knotenbereich**
- **Lückenschluss B 83 in Richtung Steinbergen**
- **Wegebefestigung auf parallelem Wirtschaftsweg**





## Maßnahmenvorschläge – Berliner Straße / Neelhofsiedlung

- Rückwärtige Bordverlegung im Übergangsbereich
- Lückenschluss Berliner Straße





## Maßnahmensteckbrief Weserbrücke

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln	
Radverkehrsführung Weserbrücke	
	
<p><b>Kurzbeschreibung</b>                      Bahnhofstraße und Weserbrücke bilden die einzige direkte Verbindung zwischen Altstadt und Nordstadt und weisen dementsprechend ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 – 8.000 Kfz/Tag und ausgeprägte Verkehrsströme im Fuß- und Radverkehr auf.</p> <p>Für Radfahrende besteht eine richtungstreue Benutzungspflicht (Z 240) auf den beidseitigen ca. 2,30 m breiten Geh- und Radwegen, was wegen des eingeschränkten Seitenraumprofils zu erheblichen Nutzungsunverträglichkeiten mit zu Fuß gehenden und v. a. mobilitätseingeschränkten Personen führt.                      Darüber hinaus ist die Radverkehrsführung in Richtung Altstadt (Mühlenstraße, Fußgängerzone) sowie in Richtung Pferdemarkt umwegig, wenig transparent und mit zum Teil langen Wartezeiten verbunden, was sowohl für Alltagsradler*innen als auch Nutzer*innen des Wassersradweges sehr unattraktiv ist.</p> <p>Zielsetzung sollte daher sein, Radfahrenden auf dem gesamten Streckenverlauf zwischen Bahnübergang im Norden und der Einfahrt zur Altstadt in beiden Richtungen eine direkte Führung ohne Radwegebenutzungspflicht anzubieten. Als Lösungsmöglichkeiten kommen sowohl ein Mischverkehr mit/ohne Einrichtung von Schutzstreifen als auch Führungsvarianten mit einseitigem/beidseitigem Benutzungsrecht in Betracht.</p>	
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Rinteln, Landkreis Schaumburg, NLSibV, weitere TÖB u. Interessenvertretungen</li> </ul>	<p><b>Zielgruppe(n)</b></p> <p>Alltags-, Freizeitverkehr und touristischer Radverkehr</p>
<p><b>Bausteine Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Breit anlegen (u. a. Schule, Betriebe, Touristik):                      Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien; Thema klimafreundlicher Verkehr als Unterrichtsschwerpunkt</p>	
<p><b>Kostenklasse (geschätzt)</b></p> <p>10.000 € - 50.000 €</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p>hoch</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stufe: Beidseitiges, richtungstreu Benutzungsrecht anbieten,</li> <li>2. Stufe: Nach ca. 1 Jahr Wirkungskontrolle durchführen, ggfs. Schutzstreifen stadteinwärts markieren</li> </ol>	

Weserbrücke ist die einzige direkte Verbindung zwischen Altstadt und Nordstadt

Eingeschränktes Seitenraumprofil mit Benutzungspflicht für Radfahrende

Umwegige Führung zur Fußgängerzone

Lösungsmöglichkeiten:

- Mischverkehr
- Schutzstreifen
- Benutzungsrecht

## Bestandssituation Weserbrücke



Weserbrücke



## Bestandssituation südliche Anbindung



Einfahrtstor zur Altstadt



## Bestandssituation nördliche Anbindung



Anbindung Nordseite



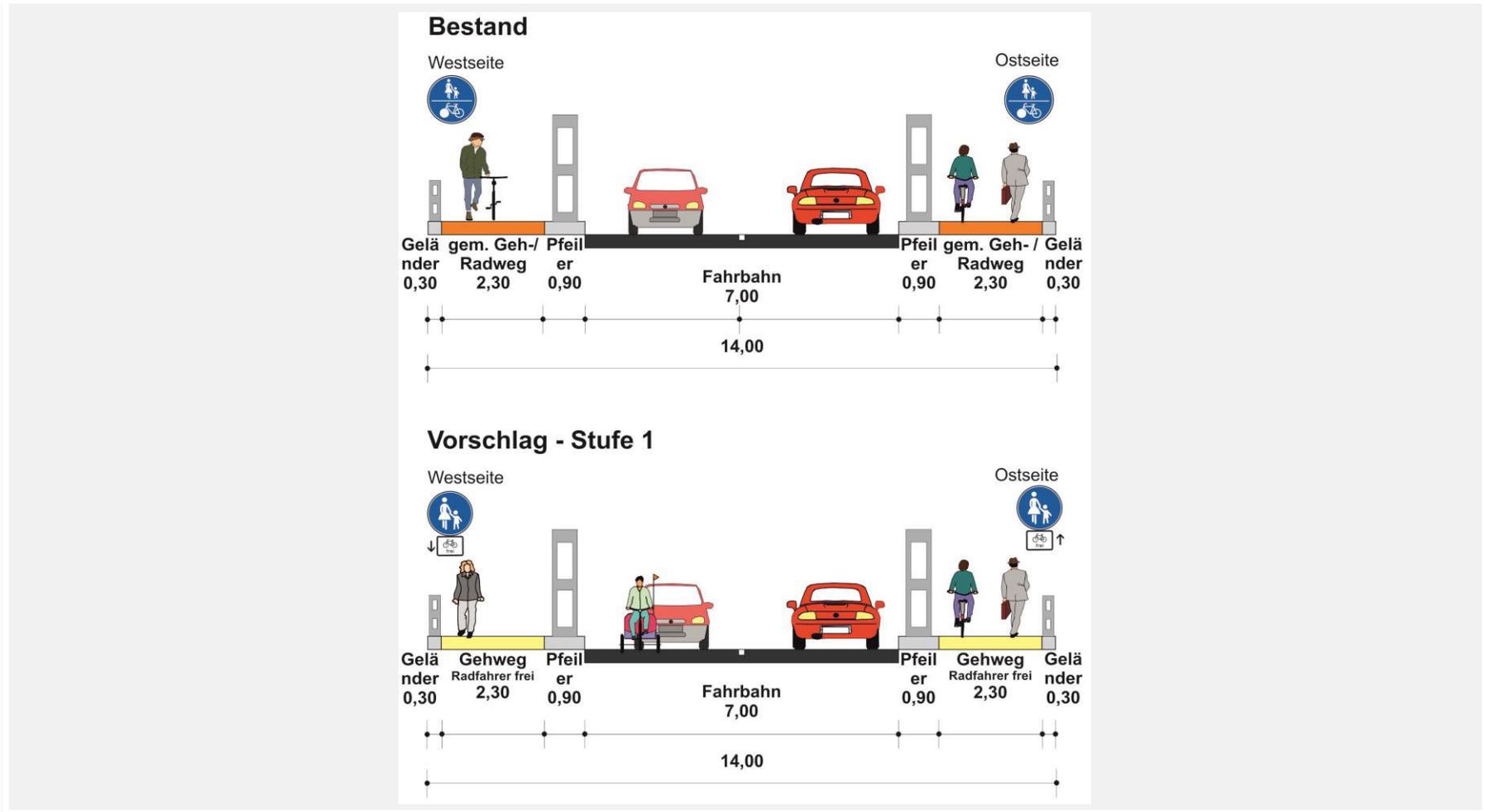
## Maßnahmensteckbrief Führungsvarianten Weserbrücke

		Vorschlag 1. Stufe			Vorschlag 2. Stufe	
		0	1	2	3	4
Kriterium	Ist	Beidseitiges Benutzungsrecht richtungstreu	Mischverkehr ohne Benutzungsrecht	Schutzstreifen beidseitig ohne Benutzungsrecht	Schutzstreifen in Ri. Altstadt Benutzungsrecht aus Ri. Altstadt	
☞	Verträglichkeit mit Fußverkehr	-	+	++	++	+
☞	Verzögerungsarmes Radfahren	-	+	0	++	++
☞	Direkte Anbindung Südseite					
	- Mühlenstr./Brennerstr.	-	+	++	++	+
	- Fußgängerzone	-	0	+	+	+
	- Pferdemarkt/Hartler Str.	-	0	+	+	+
☞	Anbindung Nordseite					
	- Ri. Dankerser Str.	-	+	++	++	+
	- Ri. Bahnhofstr.	-	+	++	++	+
	- Ri. Adenauer Str.	0	++	++	++	++
☞	Leichtigkeit Kfz-Verkehrsfluss	++	0	0	-	0
☞	Verträglichkeit mit Kfz-Verkehr	+	0	0	+	+
Punkte gesamt		6	17	22	24	21

Anforderung		
++	sehr gut erfüllt	3
+	gut erfüllt	2
0	erfüllt	1
-	weniger erfüllt	0

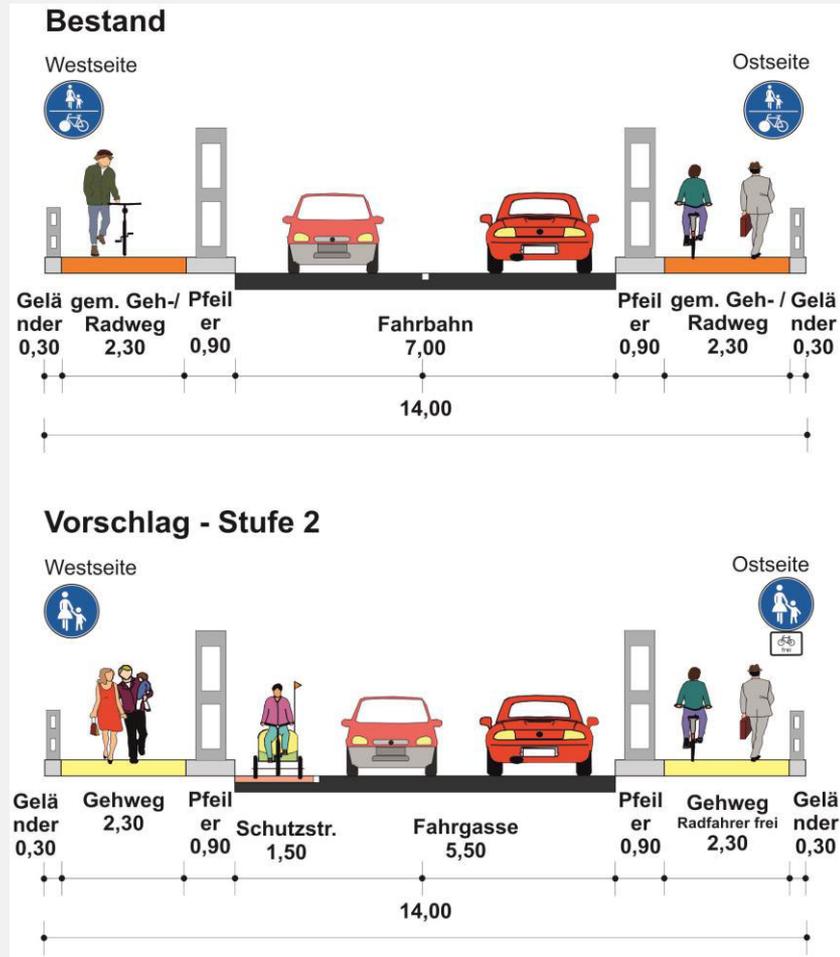


## Maßnahmensteckbrief Führungsvarianten Weserbrücke





## Maßnahmensteckbrief Führungsvarianten Weserbrücke





## Maßnahmensteckbrief Premiumrouten Exten – Altstadt/Schulzentrum

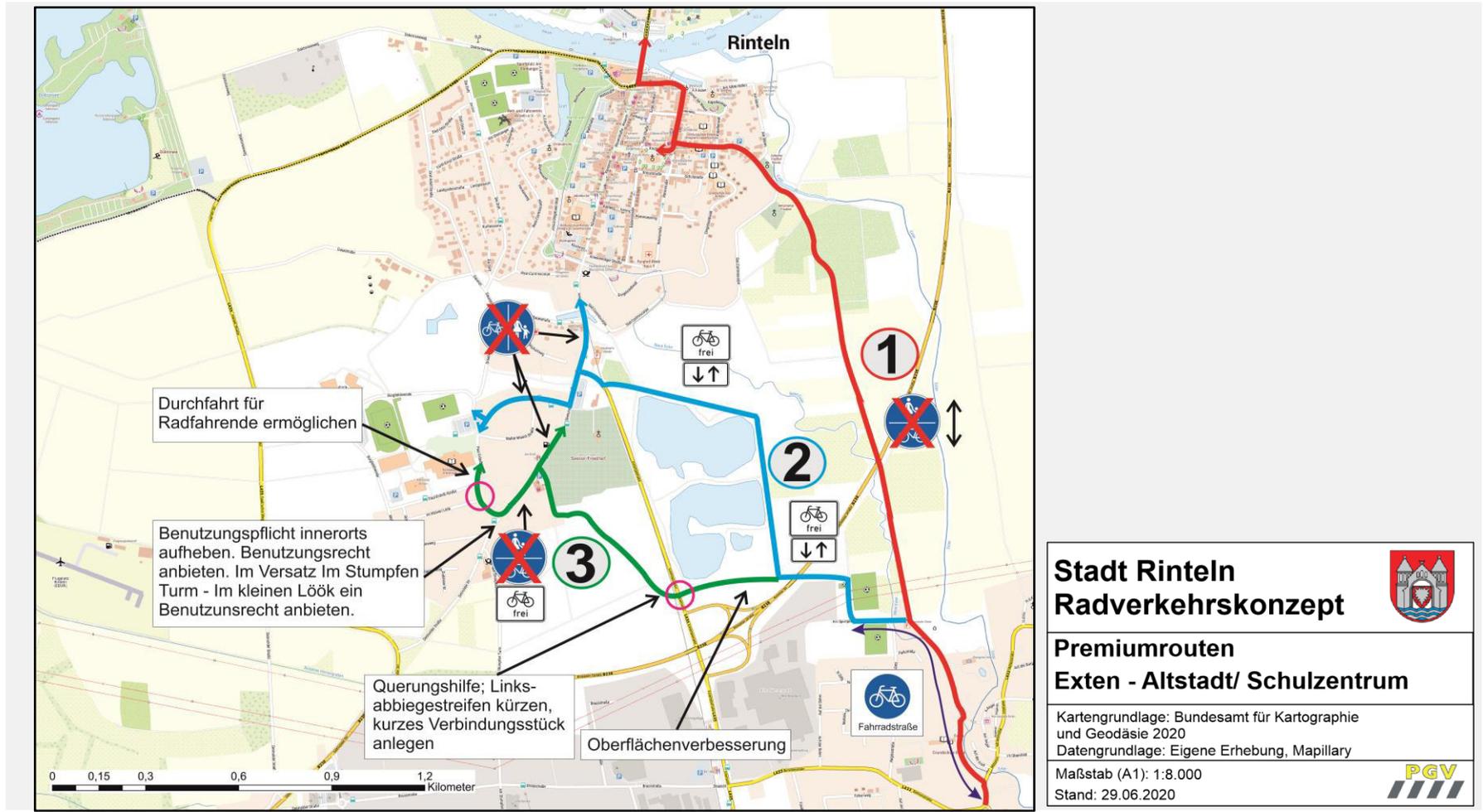
Radverkehrskonzept Stadt Rinteln	
<div style="background-color: #00838f; color: white; padding: 5px; display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>Premiumroute Exten – Altstadt/ Schulzentrum</span> </div>	
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Entfernungen zwischen dem Ortsteil Exten und der Altstadt bzw. dem Schulzentrum mit Gymnasium, Berufsbildender Schule und zukünftig IGS sind mit ca. 2,5km für eine Fahrradnutzung im Alltags- und Freizeitverkehr in idealer Weise geeignet.</p> <p>Durch Aufhebung verschiedener Befahrbarkeitseinschränkungen auf den in Frage kommenden Verbindungen können in mehreren Schritten 3 Premiumrouten für Radfahrende geschaffen werden, die als Beispiel zur Förderung der Fahrradnutzung in der Nahmobilität auch für eine attraktive Verknüpfung der Kernstadt mit den Ortteilen (z.B. Steinbergen, Engern sowie Krankenhagen) dienen können.</p> <p>Die Routen und einzelne Maßnahmenbausteine sind im Plan „Premiumrouten Exten“ dargestellt.</p>	
<p><b>Zuständigkeit, Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Rinteln</li> <li>- Landkreis Schaumburg</li> </ul>	<p><b>Zielgruppe(n)</b></p> <p>Alltags- und Freizeitverkehr insbesondere Schülerverkehr, Bürger und Bürgerinnen in Exten</p>
<p><b>Bausteine Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien Thema klimafreundlicher Verkehr als Unterrichtsschwerpunkt</p>	
<p><b>Kostenklasse (geschätzt)</b></p> <p>Route 1+2 &lt; 10.000 € Route 3 50.000 – 100.000 €</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p>In mehreren Stufen Kurz- bis mittelfristig</p>

Entfernung Exten – Altstadt/  
Schulzentrum ca. 2,5km  
→ Fahrradfreundliche Entfernung

3 Premiumrouten  
zur Förderung des  
Radverkehrs in der Nahmobilität



## Maßnahmensteckbrief Premiumrouten Exten – Altstadt/Schulzentrum



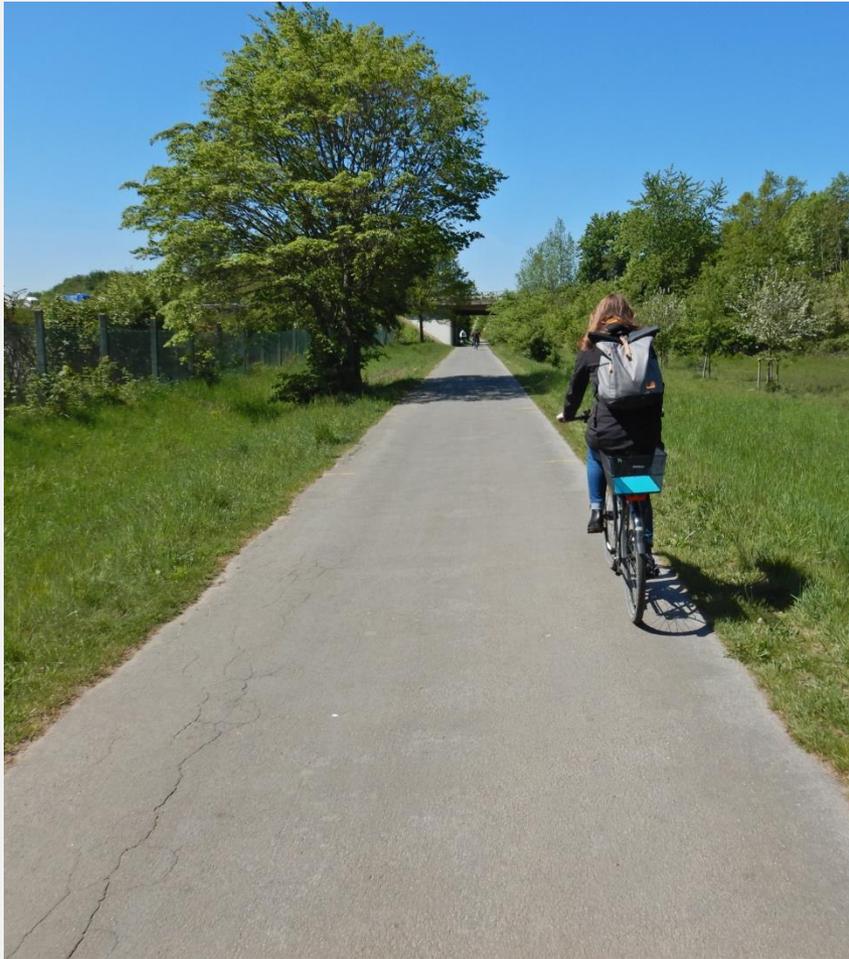


## Premiumroute Exten – Altstadt/Schulzentrum - Variante 1





## Premiumroute Exten – Altstadt/Schulzentrum - Variante 2

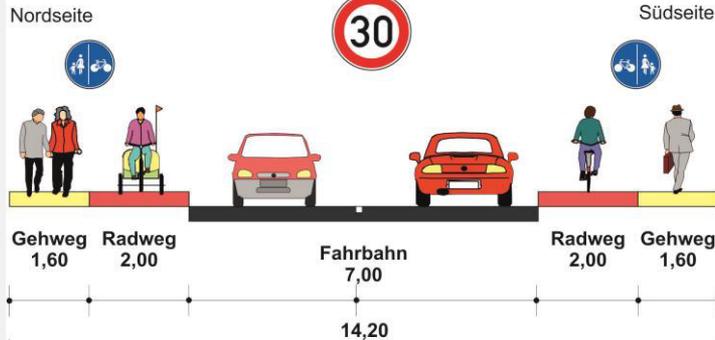




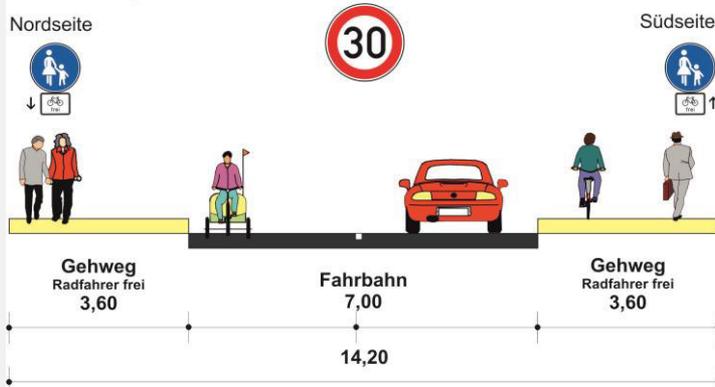
## Premiumroute Exten – Altstadt/Schulzentrum - Variante 2

### Teilabschnitt Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße

#### Bestand



#### Vorschlag



Oberflächenanierung und einheitliche Gestaltung der Seitenanlagen

## Premiumroute Exten – Altstadt/Schulzentrum - Variante 3

### Extertalstraße in Höhe Rintelner Herrengraben

- Querungshilfe anlegen
- Linksabbiegestreifen verkürzen



## Premiumroute Exten – Altstadt/Schulzentrum - Variante 3

### Verbindung Im Kleinen Löök – Paul-Erdniß-Straße

- Umlaufsperrre aufheben
- Durchfahrt für Radfahrende kennzeichnen





## Online-Beteiligung

Anfang August

Abstimmung des Fragenkataloges



Abstimmung der Datenschutzabfrage



Erstellen der Umfrage



Testdurchlauf  
Letzte Augustwoche

Testdurchlauf und Rücksprache mit Arbeitgeber



Start: Anfang  
September

Freischaltung und Vermarktung der Umfrage



Laufzeit 3 Wochen

Auswertung und Vorstellung



## Online-Beteiligung - Fragenkatalog

- Grundlegende Fragen
  - Alter, Geschlecht, Wohnort, Lebenssituation
- Fragen zur **persönlichen Nutzung** des Fahrrads u.a.
  - Wegezwecke und Nutzungshäufigkeit
  - Sicherheitsgefühl
  - Nutzung Elektroräder/ Lastenräder
  - Verknüpfung mit Bus und Bahn
- Fragen zu **konkreten Maßnahmen** u.a.
  - Welche Maßnahmen könnten zu einer häufigeren Nutzung führen?
  - Welche werden als besonders dringlich angesehen?
  - Wo liegen die sonstigen Problemfelder?



## Online-Beteiligung – Antwortoptionen

- Ankreuzmöglichkeiten
- Schieberegler
- Freitext

13. Ich würde mein Kind (häufiger) mit dem Fahrrad zur Schule bringen bzw. begleiten, wenn...

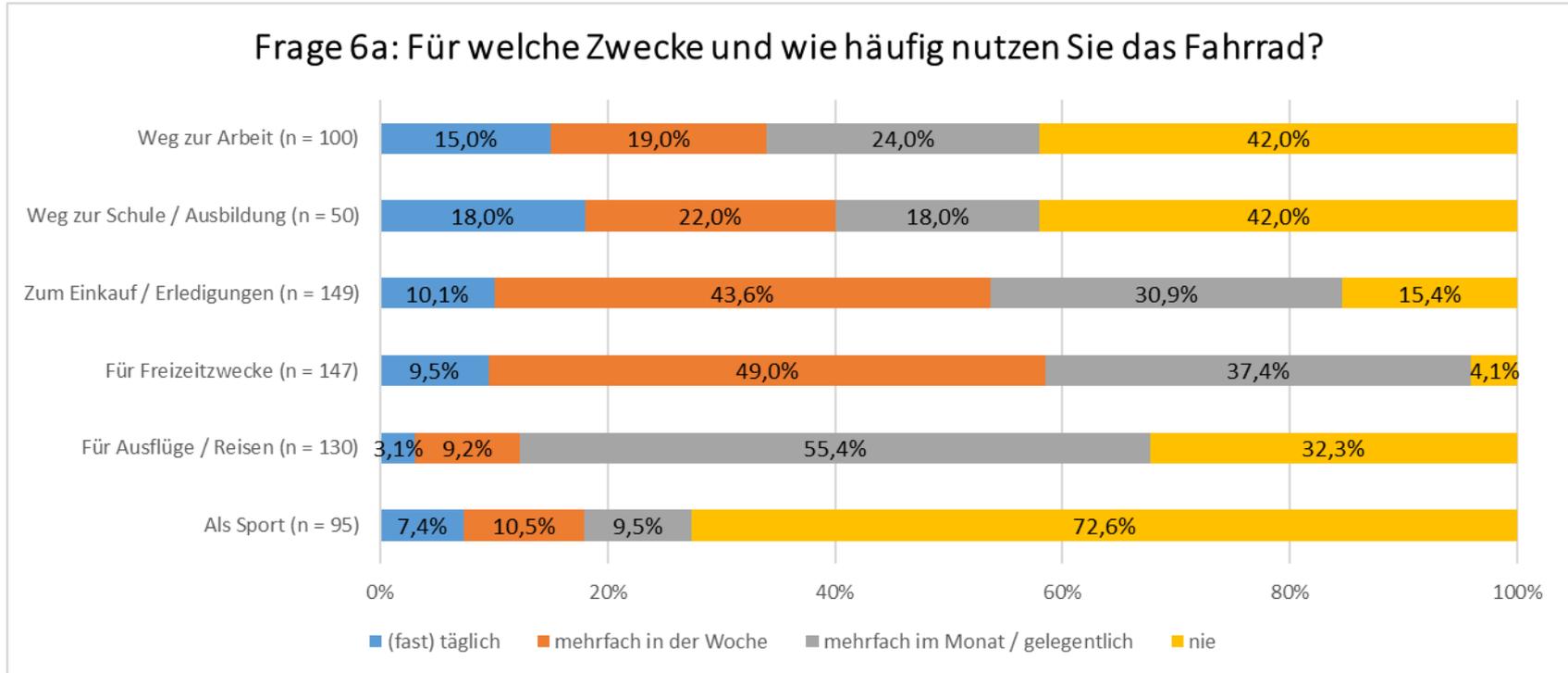
0 Zeichen eingegeben. 250 Zeichen verbleiben.

7. Wenn Sie das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule / Ausbildung nutzen:  
Kombinieren Sie Ihre Fahrt mit dem Bus / Zug?

	(fast) immer	gelegentlich	nie	keine Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit / Schule / Ausbildung
Ja, Umstieg in den Zug	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, Umstieg in den Bus	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradmitnahme im Zug	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradmitnahme im Bus	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



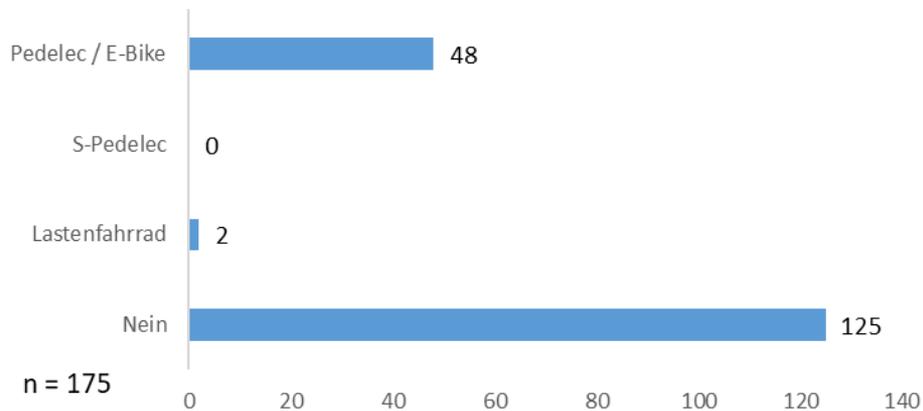
## Online-Beteiligung – Auswertungsbeispiel Stadt Enger



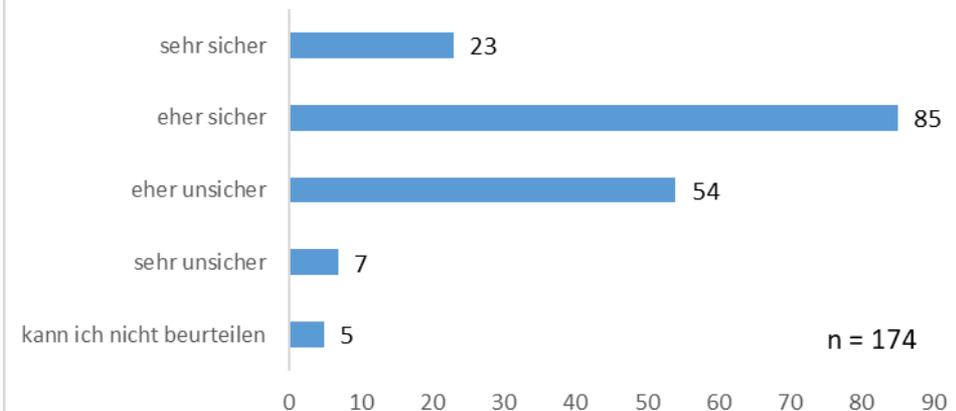


## Online-Beteiligung – Auswertungsbeispiel Stadt Enger

Frage 9: Nutzen Sie ein Pedelec / E-Bike oder ein Lastenfahrrad?

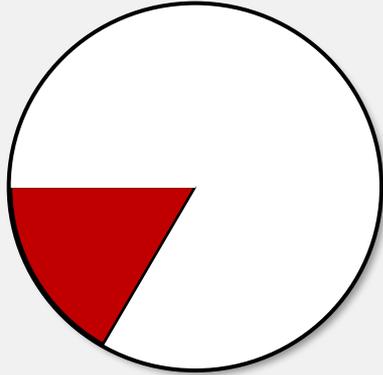


Frage 10: Wie sicher fühlen Sie sich im Normalfall als Radfahrender in Enger?



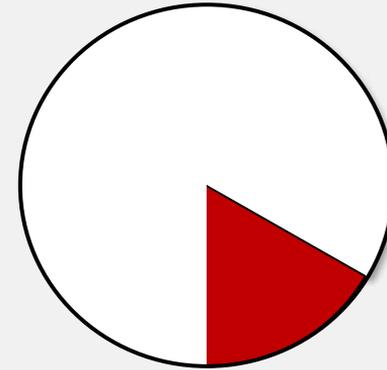


## Option: Ergänzende Knotenstromerhebungen



**07.00 – 09.00 Uhr**

Vorrangig Schüler-/ Berufsverkehr



**16.00 – 18.00 Uhr**

Vorrangig Berufs- und  
Einkaufsverkehr

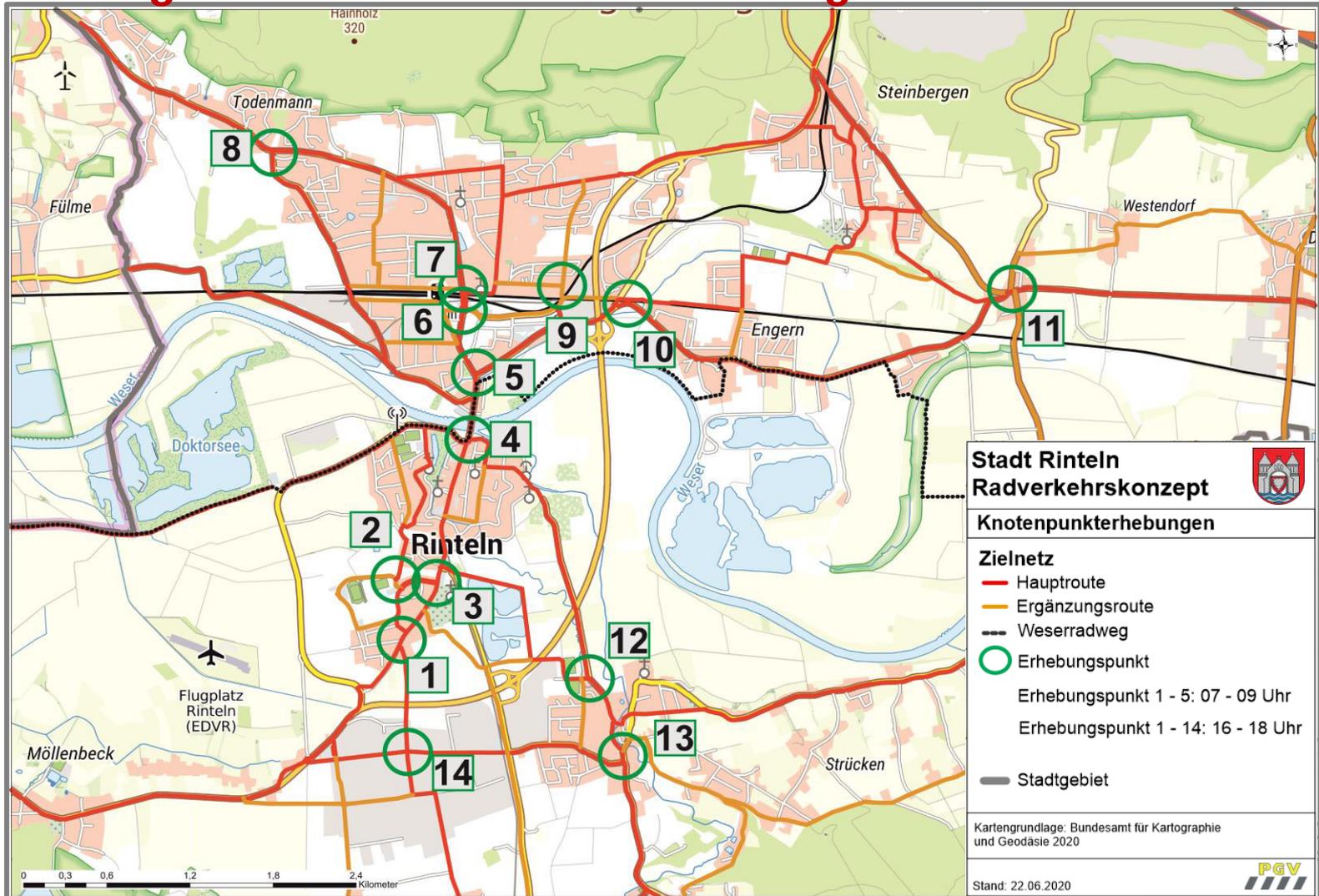
- in Kooperation mit Schüler\*Innen -

Elemente:

- Zählungen
- Aufnahme Fahrbeziehungen
- Beobachtung Verkehrsverhalten
- Konfliktbeobachtungen



## Option: Ergänzende Knotenstromerhebungen





## Weiteres Vorgehen, Zeitplanung

Arbeitsposition	Bearbeitungsmonat (lfd.)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Febr	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	
1. Grundlagen												
2. Bestandsanalyse												
3. Leitlinien												
4. Radverkehrsnetz												
5. Fahrradparken												
6. Maßnahmenentwicklung u. -priorisierung												
7. Öffentlichkeitsarbeit u. Akteursbeteiligung	X		(X)		X				X			
7. Öffentlichkeitsarbeit Online-Nutzerbefragungen												
8. Ergebnisbericht u. Ergebnispräsentation												
<b>Legende:</b>		Online-Nutzerbefragung x Termin AK Verkehr Option gemeinsame Befahrung Fachausschuss Option Radverkehrserhebungen										



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR





## Protokoll / Vermerk

<b>Anlass:</b>	<b>2. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr</b>		
<b>Ort:</b>	<b>Sitzungssaal im Rathaus Rinteln</b>		
<b>Datum:</b>	<b>30.06.2020</b>	<b>Uhrzeit:</b>	<b>15:00 – 17:30</b>

<b>Protokoll durch:</b>	<b>Maximilian Lehnen</b>		
<b>Teilnehmer:</b>			
Herr Dr. Joachim Steinbeck (Dez. II, Stadt Rinteln)	Frau Tamara Ehrmanntraut-Riechers (Polizeikommissariat Rinteln)		
Herr Stefan Eggert-Edeler (Dez. III, Stadt Rinteln)	Herr Anthony-Robert Lee (CDU)		
Herr Uwe Quindt (Amt 66 - Tiefbau- und Umweltamt, Stadt Rinteln)	Frau Heike Borchelt (ADFC)		
Frau Lüdtke-Dommel (Amt 66 - Tiefbau- und Umweltamt, Stadt Rinteln)	Herr Matthias Menzel (ADFC)		
Herr Andreas Buchmeier (Amt 32 - Amt für Sicherheit und Ordnung, Bürgerdienste, Stadt Rinteln)	Herr Dieter Schwellnus (Behindertenbeirat)		
Herr Daniel Jakschick (Amt 40 - Amt für Bildung und Kultur, Stadt Rinteln)	Herr Wilfrid Althoff (Seniorenbeirat)		
Herr Dirk Lueg ( NLSTbV Hameln)	Herr Dietmar Vogt (Grüne)		
Herr Werner Müller (Polizei-Inspektion Nienburg)	Herr Stephan Jacob (Grüne)		
	Frau Ricarda Mohr (Stadtmarketing)		
	Herr Matthias Gräbner (Touristikzentrum Westliches Weserbergland)		
	Herr Thomas Sewald (Stadtwerke Rinteln)		
	Herr Rainer Dargel (pgv)		
	Frau Derksen (pgv)		
	Herr Lehnen (pgv)		

### Planungsgemeinschaft Verkehr

#### PGV- Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –  
Zukunft Radverkehr  
Mobilität im ländlichen Raum  
Detailplanung &  
Spezialaufgaben  
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

**03. Juli 2020**

### Ablauf:

TOP 1: Radverkehrsförderung in Rinteln (siehe Präsentation)

TOP 2: Leitlinien (siehe Präsentation)

TOP 3: Aktueller Stand

TOP 4: Online-Beteiligung

TOP 5: Option: Ergänzende Knotenpunkterhebungen

TOP 6: Weiteres Vorgehen/Zeitplan

## Ergebnisse

### TOP 3: Aktueller Stand

#### 3.1 Bestandsaufnahme

##### Führungsformen Nord

- Im Verlauf der Hauptverbindung zwischen Todenmann und Kernstadt sowie im Verlauf der Dankerser Str. wechselt die Radverkehrsführung abschnittsweise zwischen Zweirichtungs- und Einrichtungsverkehr.
- Im Verlauf der Alten Todenmänner Straße besteht eine asymmetrische Radverkehrsführung (Mischverkehr in Gefällrichtung, Geh-/Radverkehr in Steigungsrichtung).
- Zwischen dem Ortsteil Steinbergen und der Kernstadt besteht außerorts eine straßenunabhängige Wegeführung für den Radverkehr parallel zur B238.

##### Führungsformen Süd

- Zwischen Exten und der Altstadt bzw. dem Schulzentrum können Radfahrende zwischen einem straßenbegleitenden, nicht regelkonformen Geh-/Radweg im Verlauf des Exter Weges und autoarmen Parallelrouten mit konfliktvollen Übergängen von Hauptverkehrsstraßen wählen.
- Die gesamte Radverkehrsführung in der Zuwegung zum Schulzentrum Süd ist uneinheitlich und zum Teil nicht regelkonform. Es fehlen ausgewiesene Alternativrouten zur Befahrung der Fußgängerzone.
- Zwischen Krankenhagen und den Zielschwerpunkten Industriegebiet Süd, Schulzentrum und Altstadt können Radfahrende einen Geh-/Radweg im Verlauf der stark befahrenen Extertalstraße (L435) bzw. eine Direktverbindung durch das Industriegebiet Süd nutzen, die bis zur Detmolder Straße im Mischverkehr zu befahren ist.

##### Führungsformen Ost

- Im Verlauf der Konrad-Adenauer-Straße (L435), die u.a. als Zubringer für den Kfz-Verkehr zur B238 fungiert, wird für den Radverkehr ein beidseitiges richtungstreues Benutzungsrecht der Seitenanlagen angeboten, was zur Zeit ein Alleinstellungsmerkmal

der Radverkehrsführung an klassifizierten Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Rinteln darstellt.

- Im weiteren Verlauf in Richtung Engern (L438) und Anbindung an die B83 wechselt die Radverkehrsführung mehrfach bezüglich Kennzeichnung und Straßenseite und weist eine Radwegenetzlücke im außerörtlichen Bereich zwischen Neelhofsiedlung und B83 auf.
- Das bewegweiste Netz des Landkreises Schaumburg baut auf den touristischen Routen auf und führt häufig entlang der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs.

### 3.2 Zielnetz (Diskussion)

ADFC: Welche Netzfunktion hat die Drift?

PGV: Sie ist eher als Ergänzungsrouten geeignet. Als Alternative zur Befahrung der Fußgängerzone sowie des Blumenwalls bietet sich eher die Westcontrescarpe an – als direkte Verbindung zwischen Nordstadt und Schulzentrum.

ADFC: Bei den Parallelrouten zu den Verbindungen längs klassifizierten Straßen muss die soziale Kontrolle (z.B. Beleuchtung) berücksichtigt werden.

Stadt: Die straßenunabhängige Verbindung zwischen Exten und Seetorstraße in Richtung Schulzentrum wird auch von Spaziergängern genutzt.

Stadt: Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des Alten Hafens sollte der Exter Weg als Hauptroute für den Radverkehr aufgewertet werden.

### 3.3 + 3.4 Handlungsbedarf und Maßnahmenvorschläge (Diskussion)

PGV: Die Querungssicherung beim Wechsel der Radverkehrsführung hat generell eine hohe Bedeutung. Die vom Gesetzgeber beschlossene Regelung zur Einhaltung eines Mindestabstandes von 1,50m zu Radfahrenden im Mischverkehr beim Überholen von Kfz wird auf innerörtlichen Streckenabschnitten dazu führen, dass Autofahrende im Einzelfall hinter Radfahrenden bleiben müssen. Eine solche Situation ist bei einer Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Weserbrücke und entsprechendem Kfz-Begegnungsverkehr wahrscheinlich.

NLStbV: Bei einer Radverkehrsführung mit einseitigem Schutzstreifen auf der Weserbrücke wäre aufgrund der neuen Abstandsregelung nur noch ein eingeschränkter Begegnungsverkehr PKW-PKW bzw. PKW-LKW möglich. Es wird erwartet, dass der Kfz-Verkehr sich dann eher an der Markierung des Schutzstreifens orientiert als am Sicherheitsabstand von 1,50m zum Radfahrenden auf dem Schutzstreifen (Zustimmung durch Polizei).

ADFC: Frage nach der Weiterführung eines Schutzstreifens von der Weserbrücke in Richtung Altstadt.

PGV: Für das Geradeausfahren von Radfahrenden in die Fußgängerzone sollte der Linksabbiegestreifen genutzt werden. Die Markierung eines Schutzstreifens ist von der verfügbaren Fläche her nicht umsetzbar.

ADFC: Radfahrende auf der Mindener Straße stadteinwärts werden von Kfz-Führern bedrängt, weil sie (regelkonform) auf der Fahrbahn fahren.

PGV: Die innerörtliche Radverkehrsführung im Mischverkehr gestattet sich als fortlaufender Prozess, von der alle Verkehrsteilnehmer langfristig profitieren. Die StVO-Novelle von 2009 basiert unter anderem auf langjährigen Unfallauswertungen, wonach insbesondere bei einer innerörtlichen Führung im Seitenbereich die Gefährdung der Radfahrenden an Ausfahrten und Einmündungen ausgeprägt war. Das Unfallgeschehen der letzten Jahre im Verlauf der Bahnhofstraße bestätigt diese Ergebnisse.

NLStbV: Bei einem Umbau des Knotenpunktes B83/ L438/ K74 im Bereich der Westendorfer Landwehr sind die Anforderungen an eine gesicherte und transparente Radverkehrsführung einschließlich Querungssicherung zu berücksichtigen. In die Planung sollten die Radwegelückenschlüsse entlang der B83 bis zum Ortseingang Steinbergen sowie der L438 bis zur Neelhofsiedlung einbezogen werden.

Polizei: Gegenseitige Akzeptanz zwischen Kfz und Radverkehr sollte durch maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden. Die in der neuen ERA (geplante Veröffentlichung bis Ende 2020) als Führungselement vorgeschlagenen Piktogramm Spuren werden eher in Kombination mit der Anlage von Schutzstreifen gesehen. Der Einsatz von Schutzstreifen könnte durch die Regelungen der neuen StVO-Novelle in Bezug auf den ruhenden Verkehr möglicherweise erschwert werden.

NLStbV: Eine Tempo-30-Regelung auf der Weserbrücke ist wohl nicht so ohne weiteres möglich, weil es sich um eine klassifizierte Straße handelt.

Polizei: Die neue StVO bietet die Möglichkeit eines Überholverbotes von Radfahrenden durch Kfz auf der Weserbrücke als Planungsinstrument einzusetzen.

Stadt: Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird als sehr wichtig angesehen, da davon ausgegangen wird, dass viele Verkehrsteilnehmende die einzelnen Regelungen in der StVO nicht kennen. Die lokale Presse sollte regelmäßig Artikel zum Radverkehr dokumentieren, um eine Förderung des Radverkehrs (auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes) auf eine breite Basis stellen zu können. Für die weiteren Planungen sind ergänzende Radverkehrserhebungen nach den Sommerferien sinnvoll, um die vorgeschlagenen Maßnahmen gegenüber der Politik mit entsprechenden Datengrundlagen noch besser begründen zu können.

#### TOP 4: Online-Beteiligung

Vorgesehen ist eine Online-Beteiligung von Bürgern und Bürgerinnen im September 2020 zur Situation des Radverkehrs in Rinteln, zur aktuellen Radnutzung sowie zu möglichen Verbesserungswünschen.

Die Ergebnisse der Befragung sollen auf einer weiteren Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr vorgestellt werden und fließen in die Erstellung des Abschlussberichtes ein.

#### TOP 5: Ergänzende Knotenstromerhebungen

Zur Ermittlung von Radbeziehungen und des Radverkehrsaufkommens sowie von Bewegungsabläufen sind Radverkehrserhebungen im Zeitraum 07:00-09:00 Uhr an fünf Knotenpunkten, sowie im Zeitraum 16:00 – 18:00 Uhr an ca. 10 – 15 ausgewählten Knotenpunkten geplant.

Die Ergebnisse sollen die gegenwärtige Bedeutung des Radverkehrs in Rinteln verdeutlichen, mögliche Potenziale aufzeigen und dienen darüber hinaus als Grundlage für die spätere Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen.

### TOP 6: Weiteres Vorgehen, Zeitplanung

Die nächsten Arbeitsschritte sind die Vorbereitung und Durchführung der Online-Beteiligung, Detailplanungen zur Radverkehrsplanung auf wichtigen Korridoren und die Ergebnispräsentation im September/ Oktober.



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

### 3. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr 20. Oktober 2020

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



## Heutiger Ablauf

1. Bisherige Arbeitsschritte
2. Ergebnisse ergänzender Knotenstromerhebungen
3. Ergebnisse der Online-Beteiligung
4. Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
5. Integration von Vorzugsrouten
6. Weiteres Vorgehen / Zeitplanung



## Bisherige Arbeitsschritte

- Auswertung und Aufbereitung von Unterlagen
- 1. Sitzung AK Radverkehr am 04. Februar 2020
  - Rahmenbedingungen
  - Erste Eindrücke
  - Best-Practice-Beispiele aus anderen Regionen
- Befahrung des Untersuchungsnetzes in mehreren Etappen

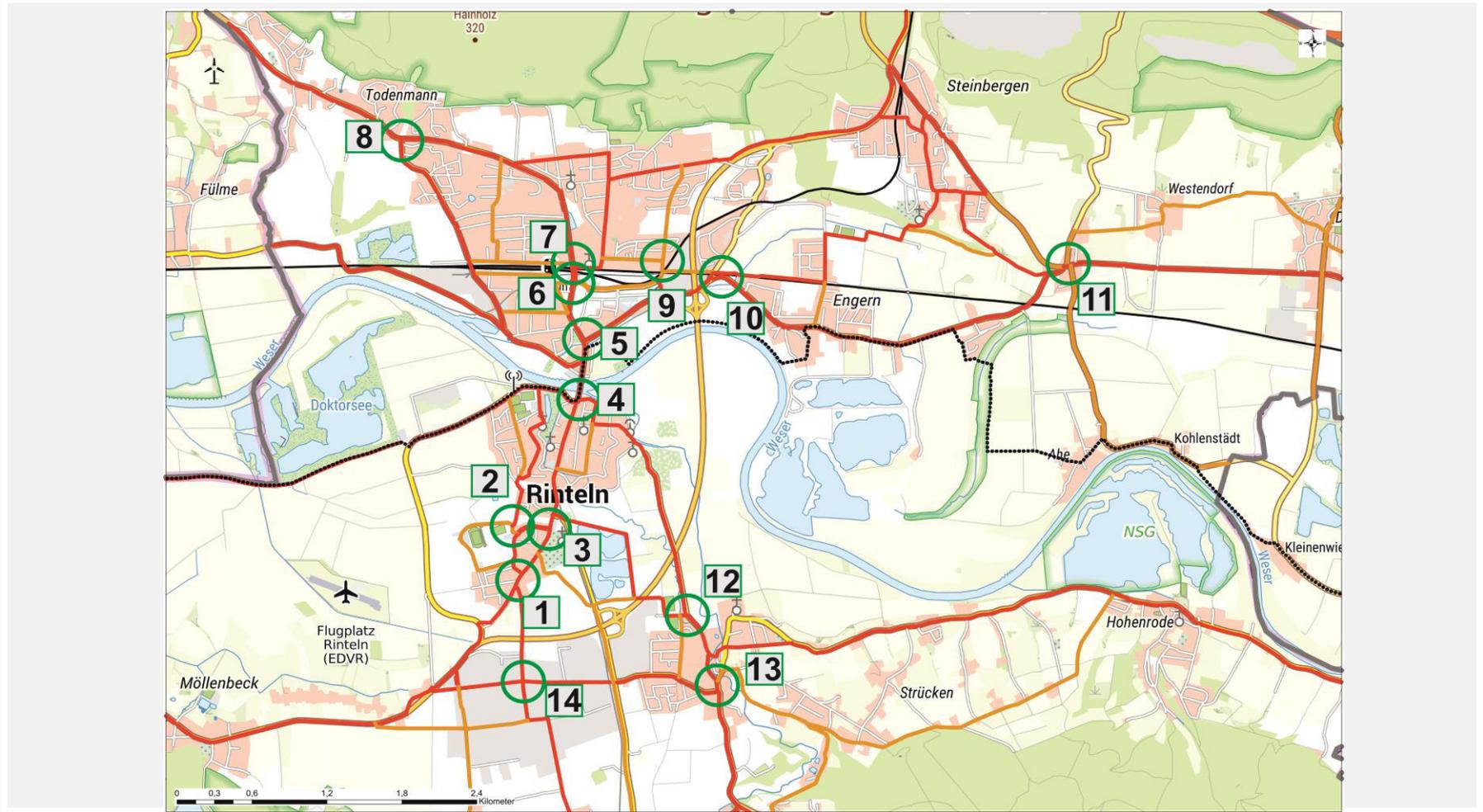


## Bisherige Arbeitsschritte

- 2. Sitzung AK Radverkehr am 30. Juni 2020
  - Netzentwurf mit hierarchischer Gliederung
  - Handlungsbedarf auf einzelnen Korridoren
  - Erste Maßnahmenvorschläge zur Radverkehrsführung,  
u.a. Weserbrücke, Verbindung Exten-Altstadt/ Schulzentrum

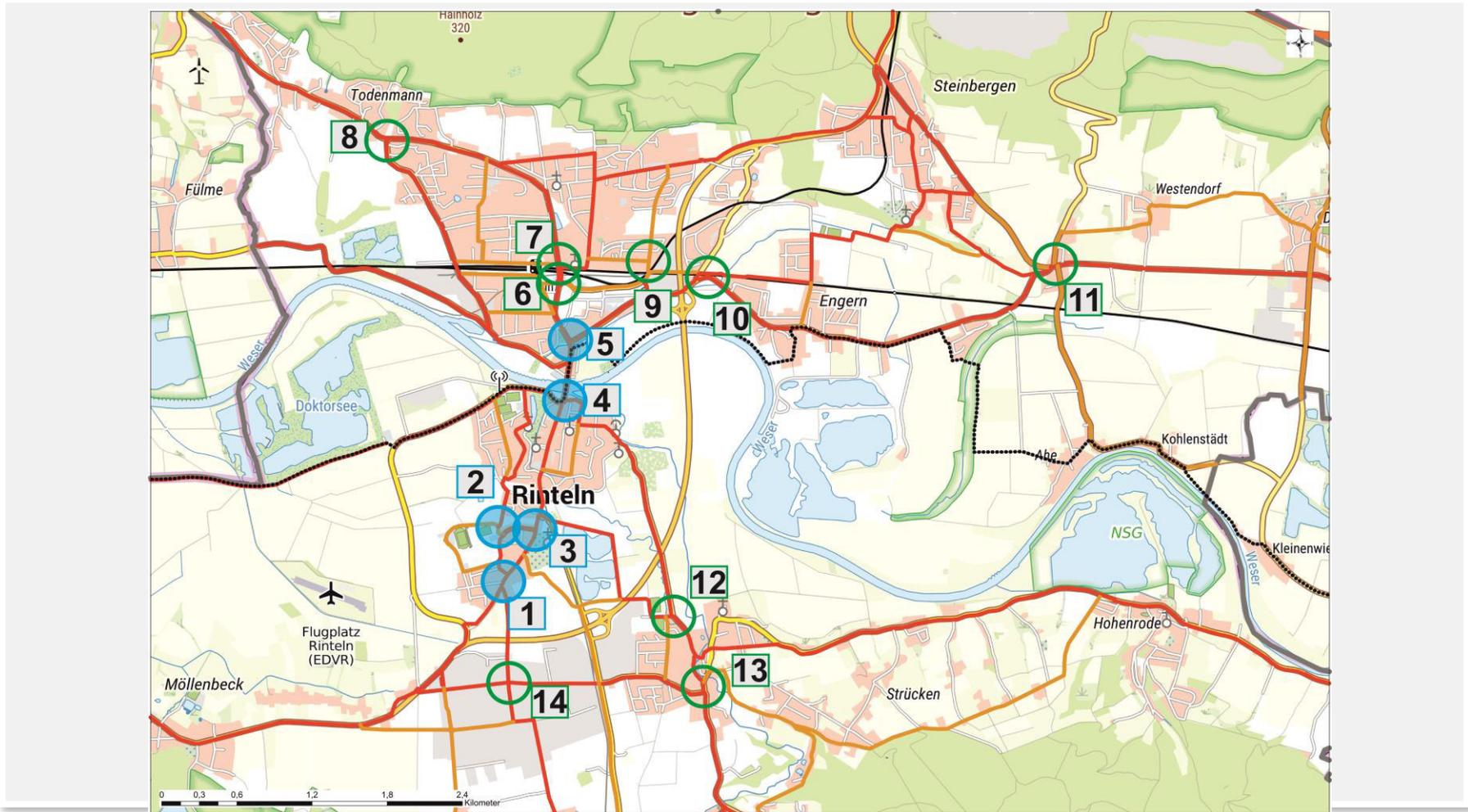


## Ergebnisse ergänzender Knotenstromerhebungen



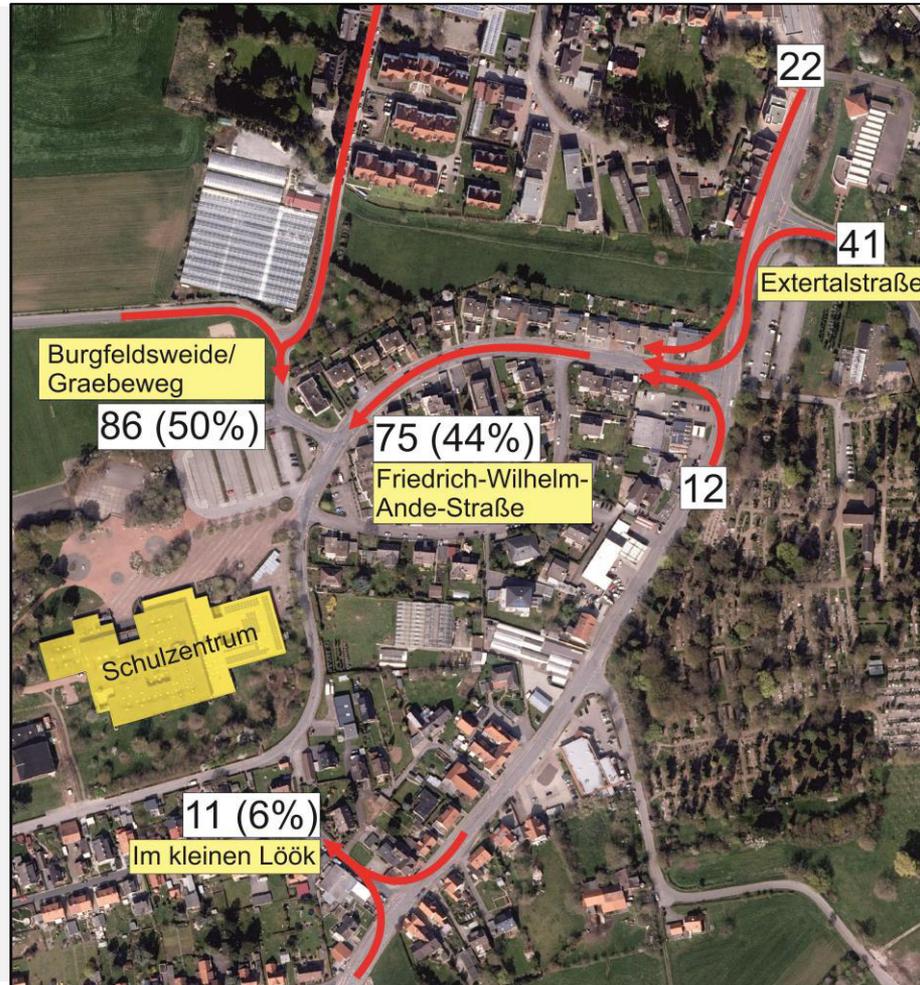


## Morgendliche Zählung von 07.00 – 09.00 Uhr



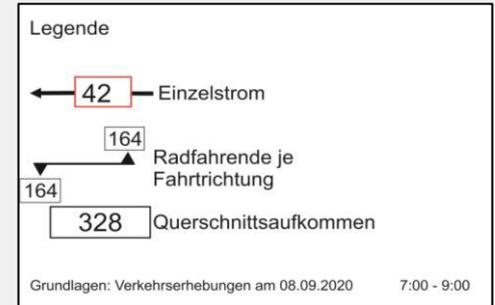
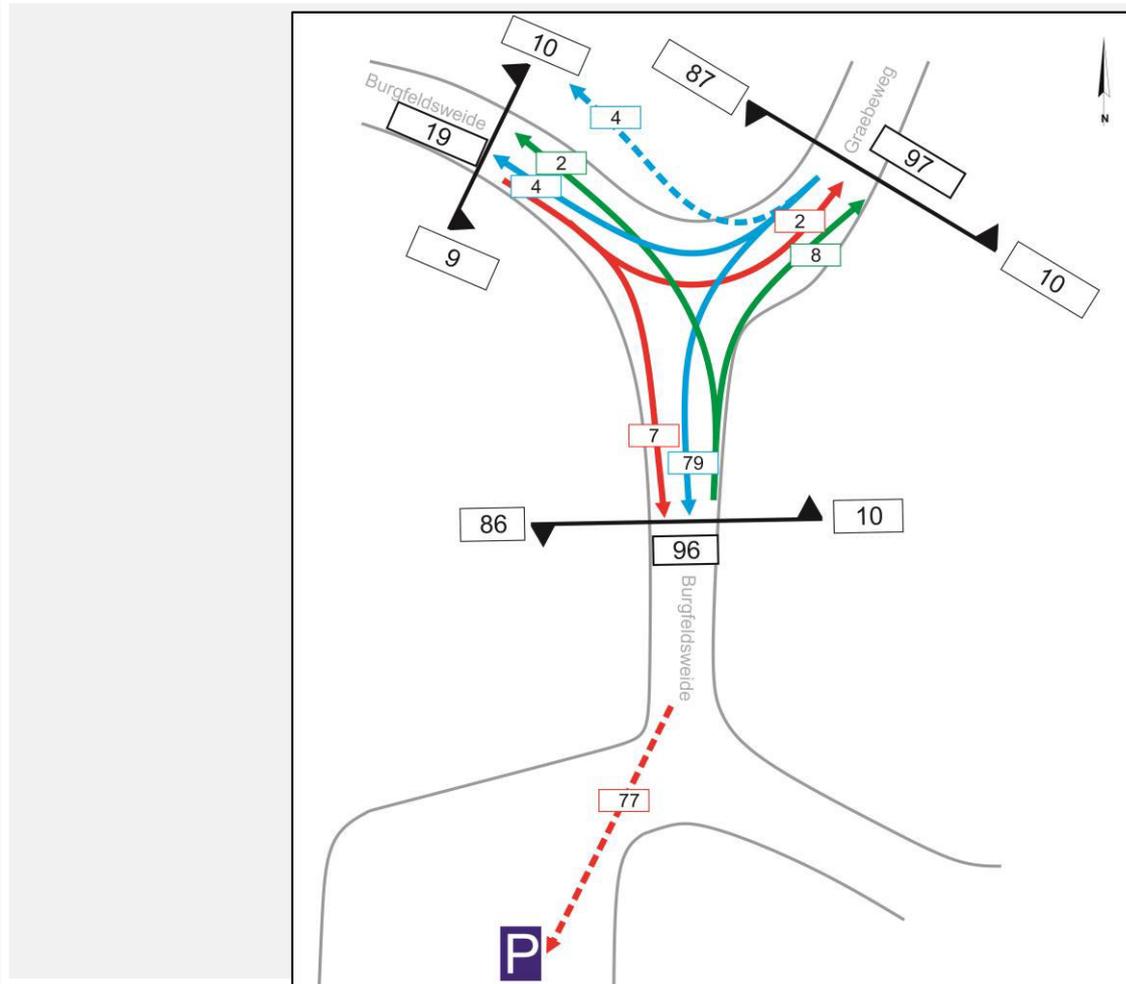


## Verteilung der Radverkehrsströme am Schulzentrum





## Burgfeldsweide/ Graebeweg – 07.00 bis 09.00 Uhr



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

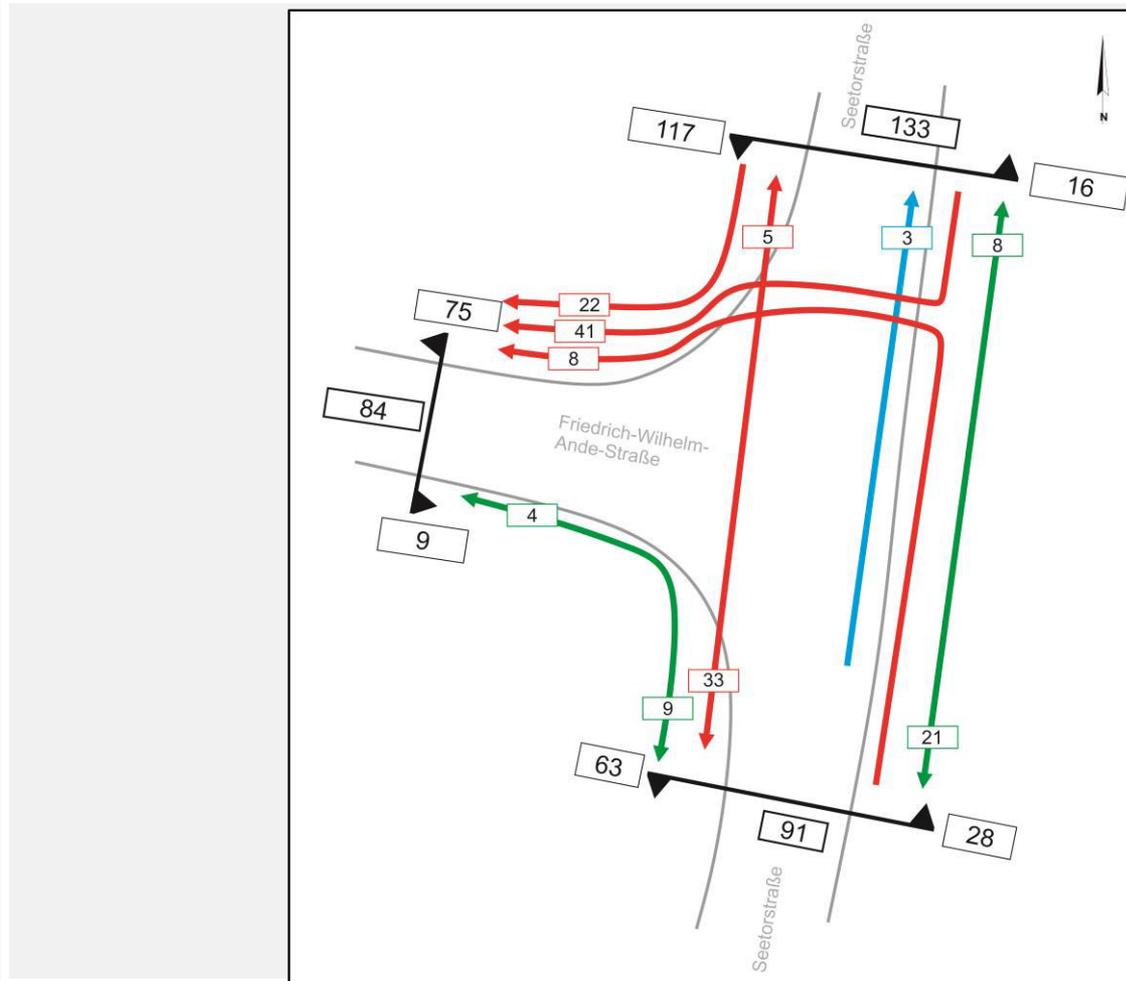


Detailplan Knoten 2  
Burgfeldsweide/Graebeweg  
Radfahrende-Knotenstromerhebung

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße – 07.00 bis 09.00 Uhr



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

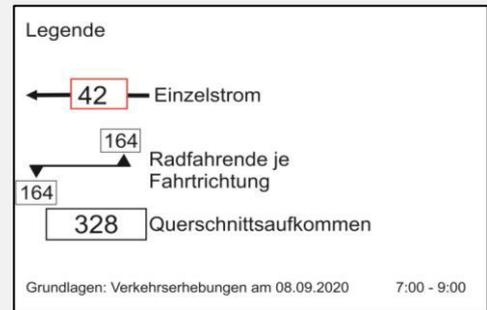
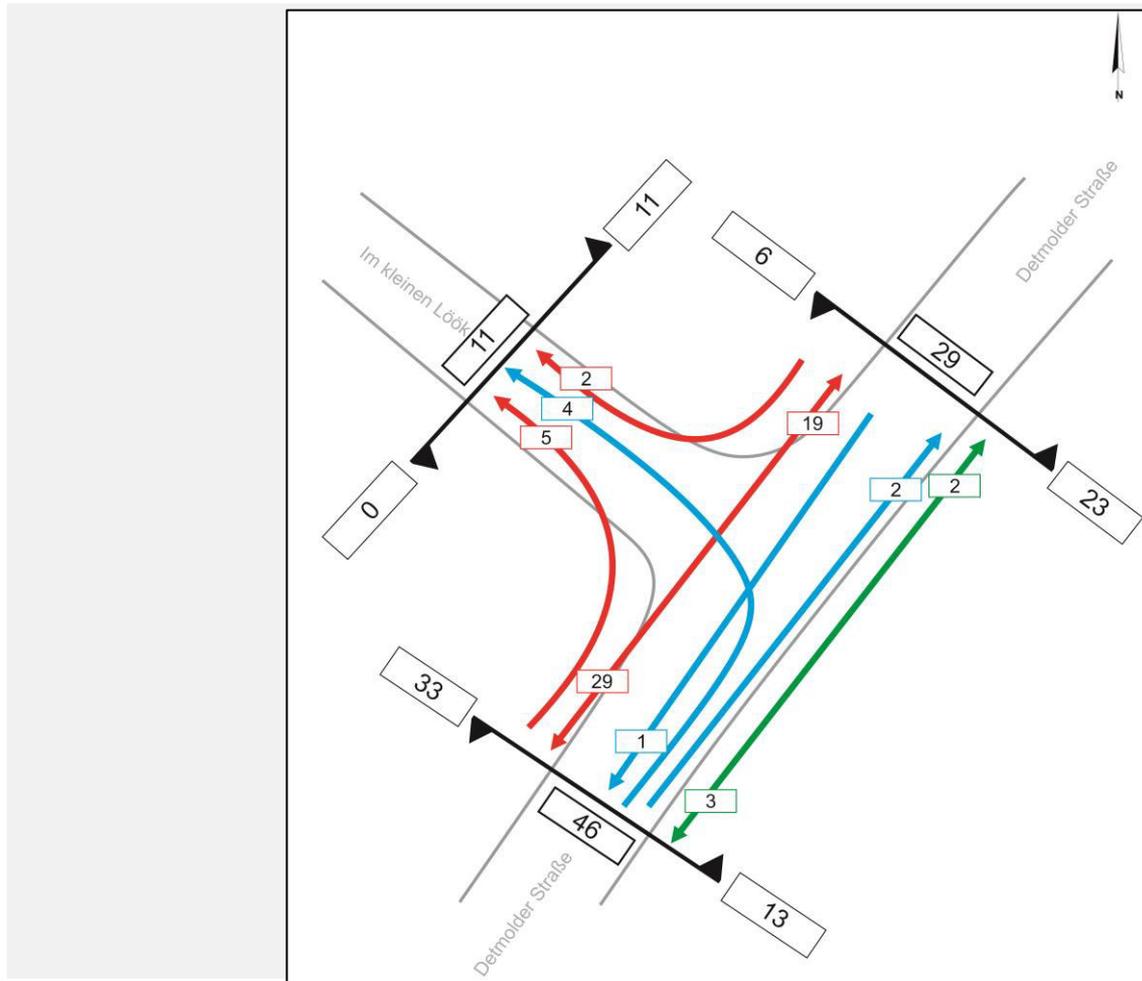


Detailplan Knoten 3  
Seetorstraße/Friedrich-Wilhelm-Ande-Str.  
Radfahrende-Knotenstromerhebung

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Im kleinen Lök – 07.00 bis 09.00 Uhr



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

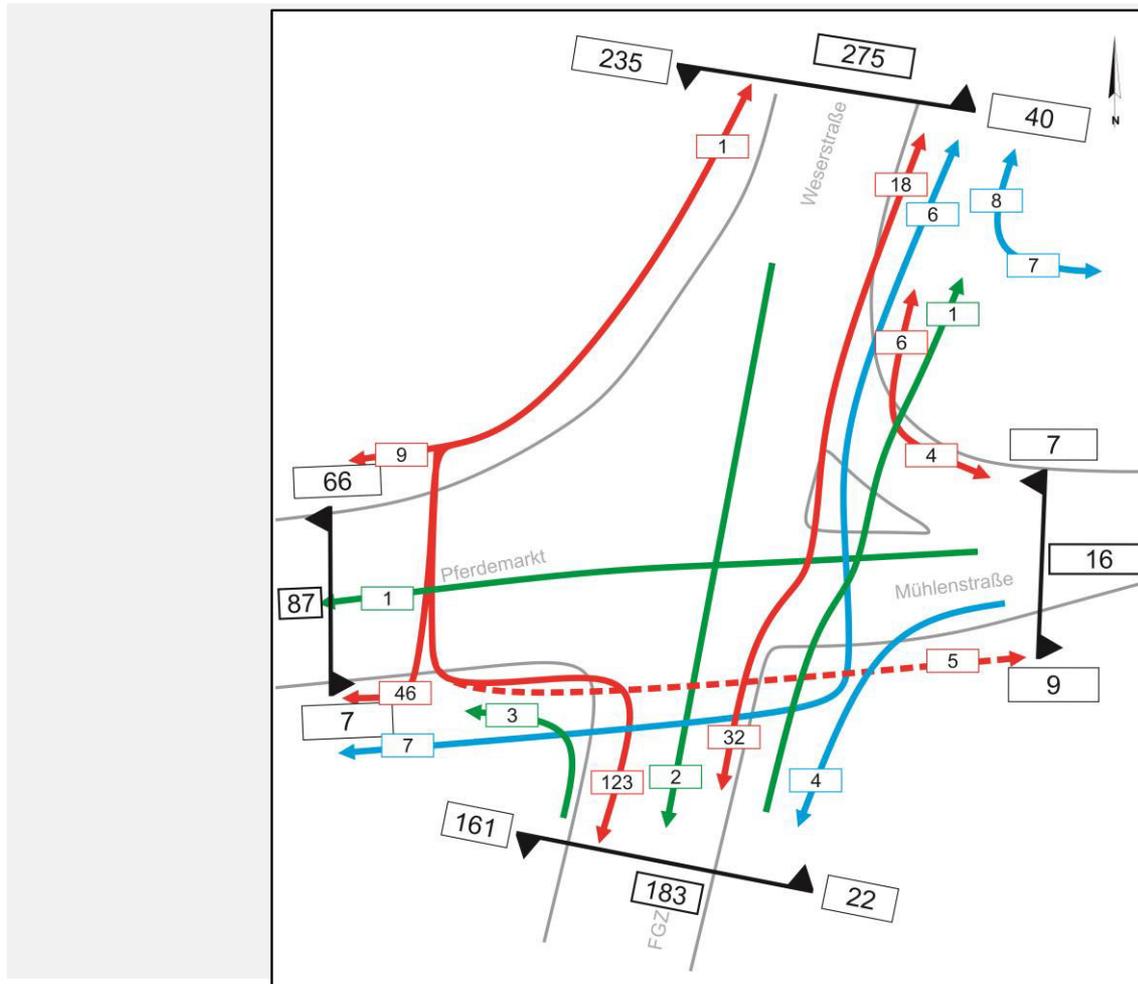


Detailplan Knoten 1  
Detmolder Straße/ Im kleinen Lök  
Radfahrende-Knotenstromerhebung

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Pferdemarkt/ Fußgängerzone – 07.00 bis 09.00 Uhr



Legende

- ← 42 Einzelstrom
- 164 ↗ Radfahrende je Fahrtrichtung
- 328 Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 08.09.2020 7:00 - 9:00

Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

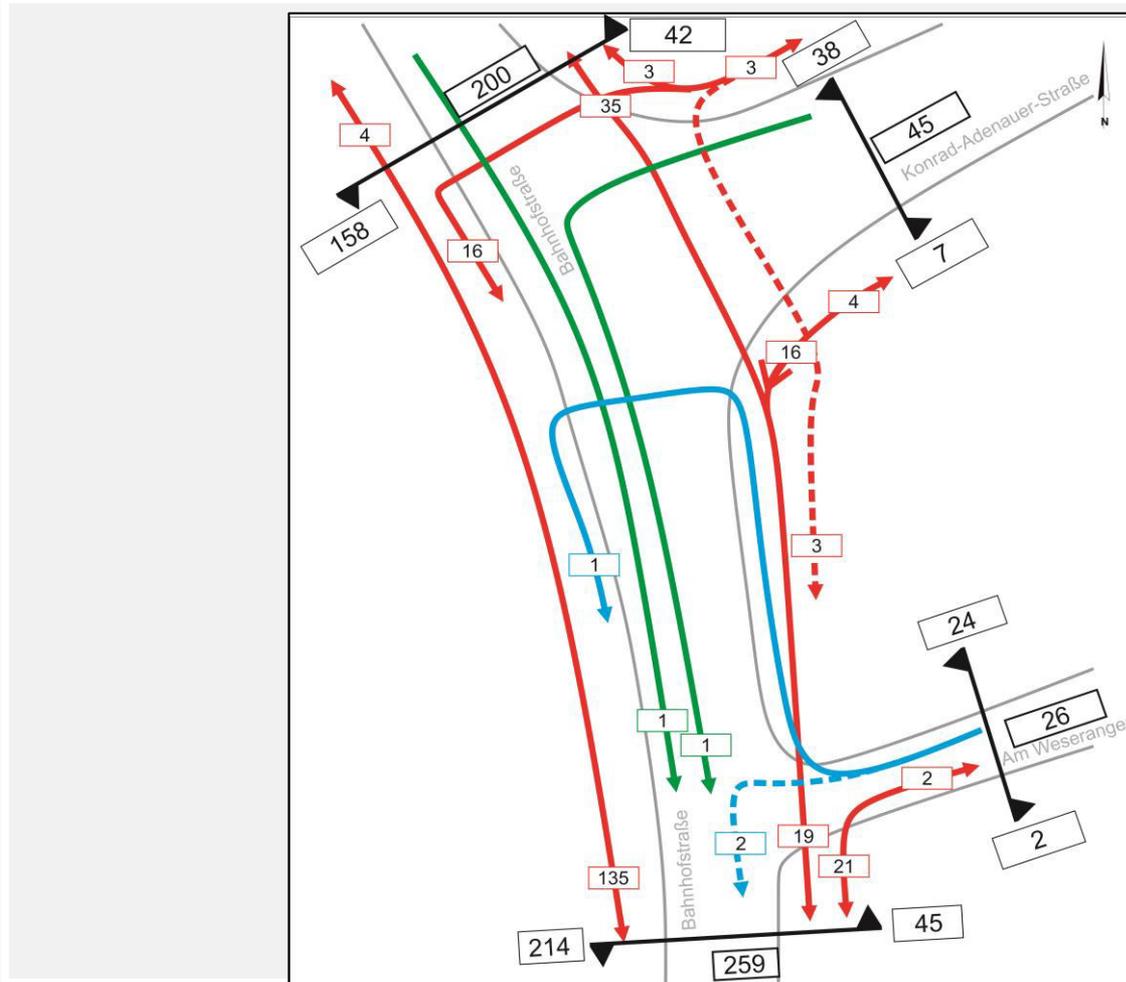


**Detailplan Knoten 4  
Mühlenstraße/Pferdemarkt  
Radfahrende-Knotenstromerhebung**

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Bahnhofstr./ Konrad-Adenauer-Str. – 07.00 bis 09.00 Uhr



### Legende

- ← 42 Einzelstrom
- 164 Radfahrende je Fahrtrichtung
- 328 Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 08.09.2020 7:00 - 9:00

### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



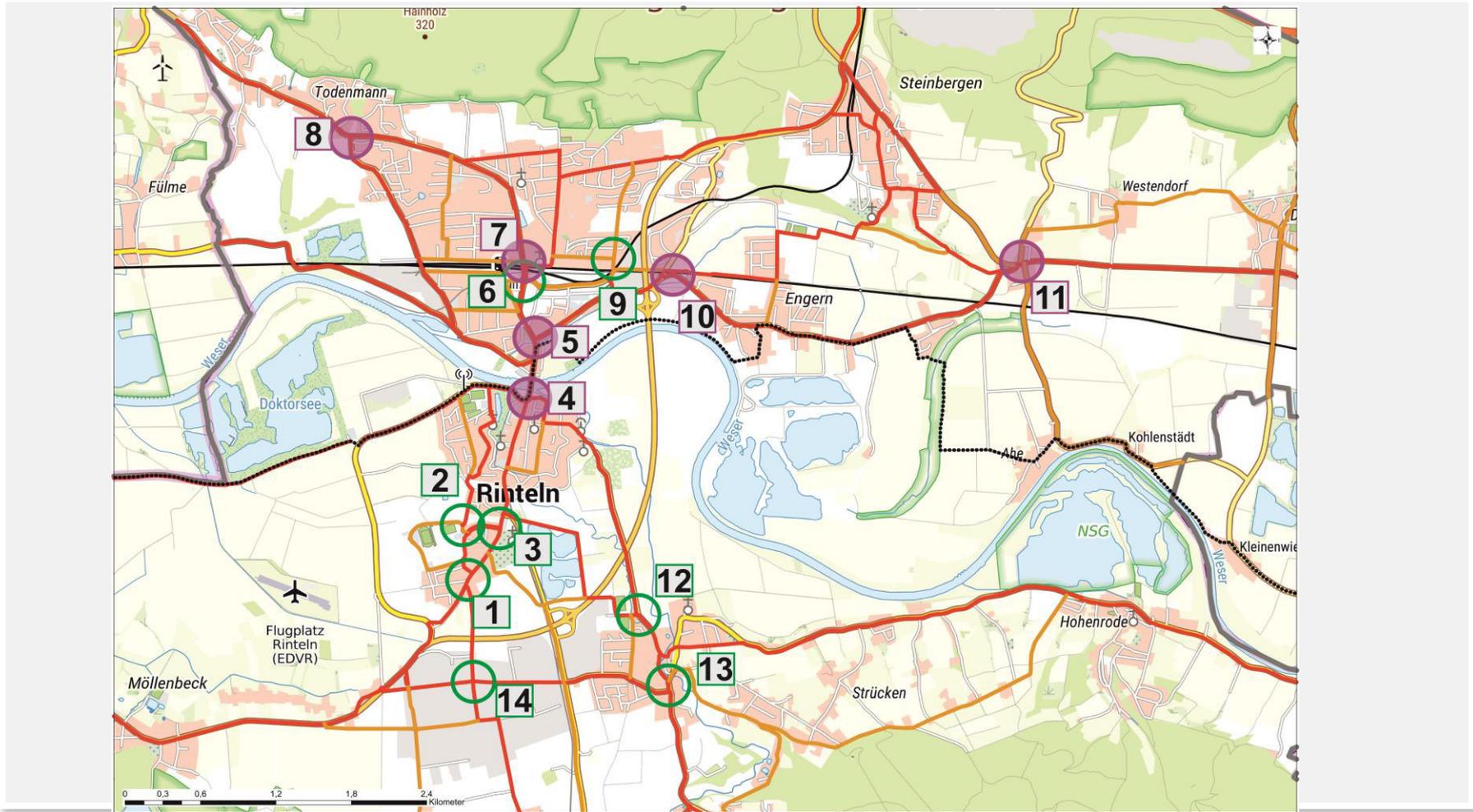
### Detailplan Knoten 5 Bahnhofstraße/Konrad-Adenauer-Str. Radfahrende-Knotenstromerhebung



Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de

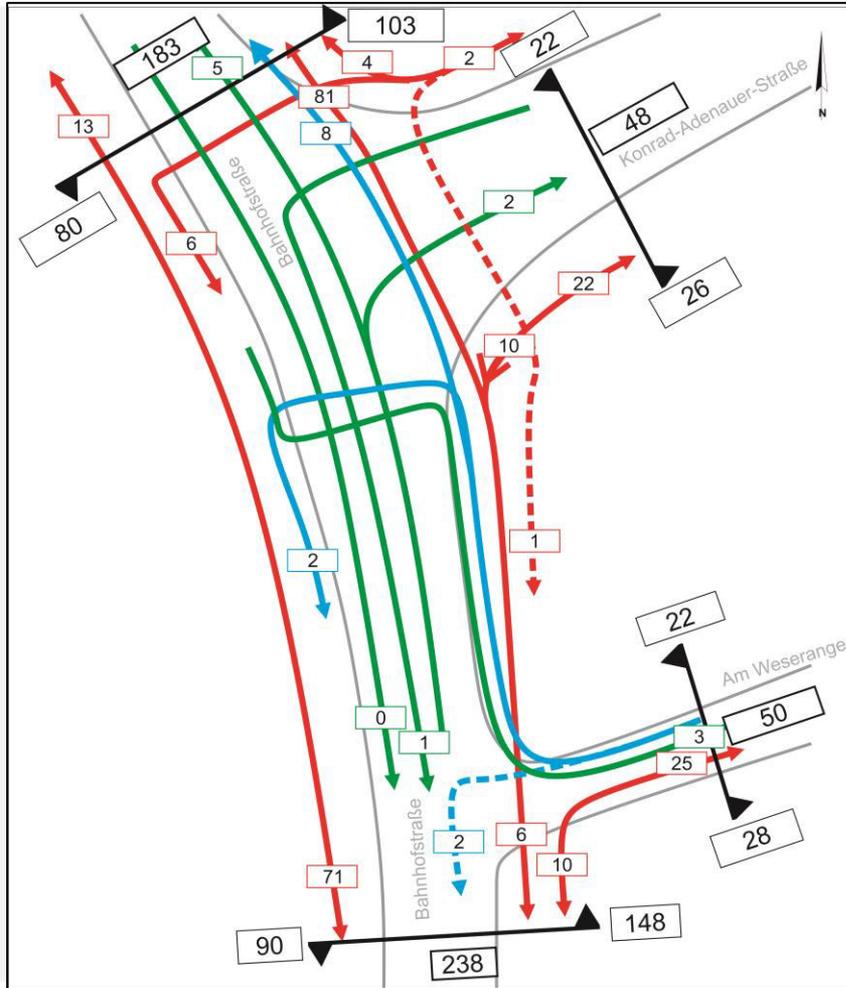


## Nachmittags-Zählung von 16.00 – 18.00 Uhr





## Bahnhofstr./Konrad-Adenauer-Str. – 16.00 bis 18.00 Uhr



### Legende

-  Einzelstrom
-  Radfahrende je Fahrtrichtung
-  Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 30.09.2020 16:00 - 18:00

### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



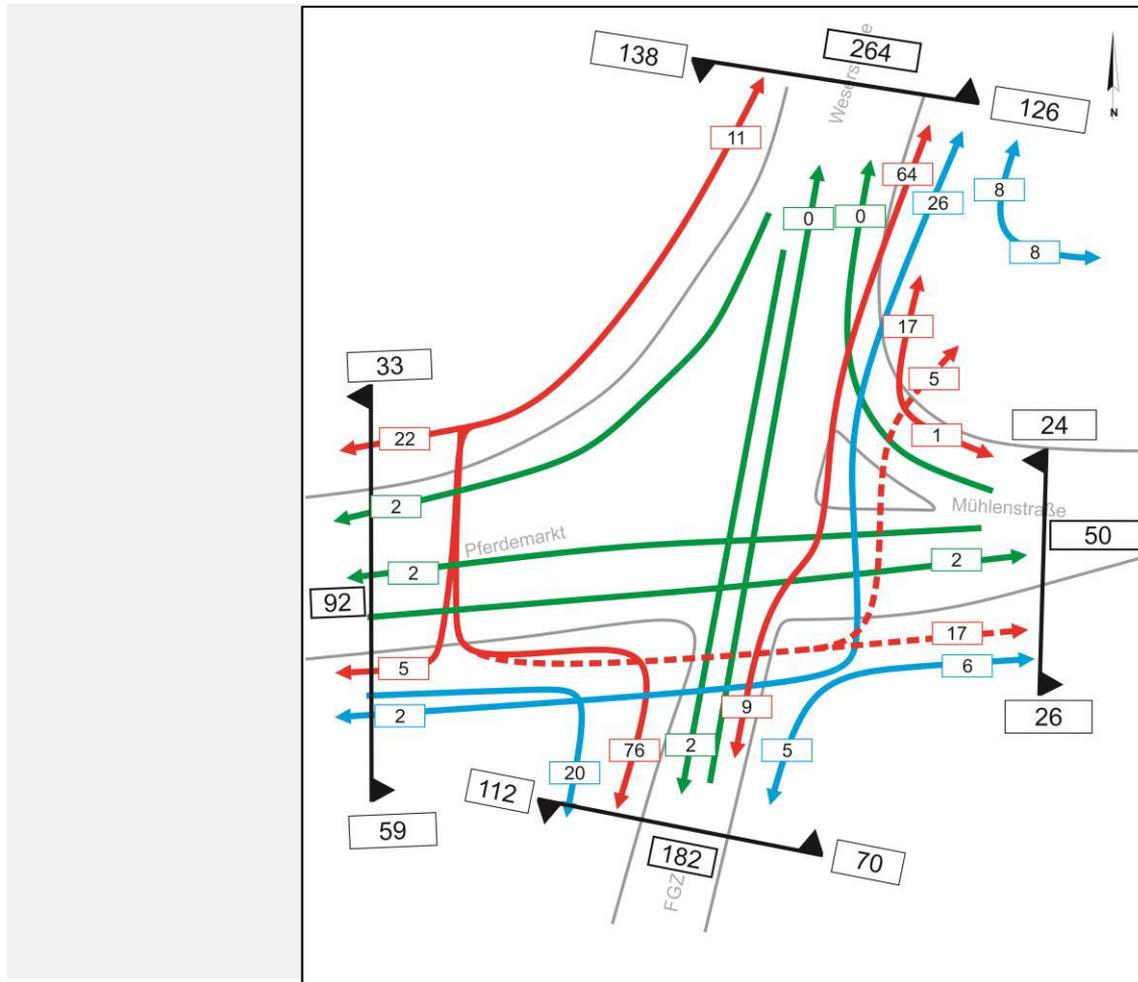
### Detailplan Knoten 5 Bahnhofstraße/Konrad-Adenauer-Str. Radfahrende-Knotenstromerhebung



Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Pferdemarkt/ Fußgängerzone– 16.00 bis 18.00 Uhr



Legende

- ◀ 42 Einzelstrom
- ◀ 164 Radfahrende je Fahrtrichtung
- 328 Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 30.09.2020 16:00 - 18:00

Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

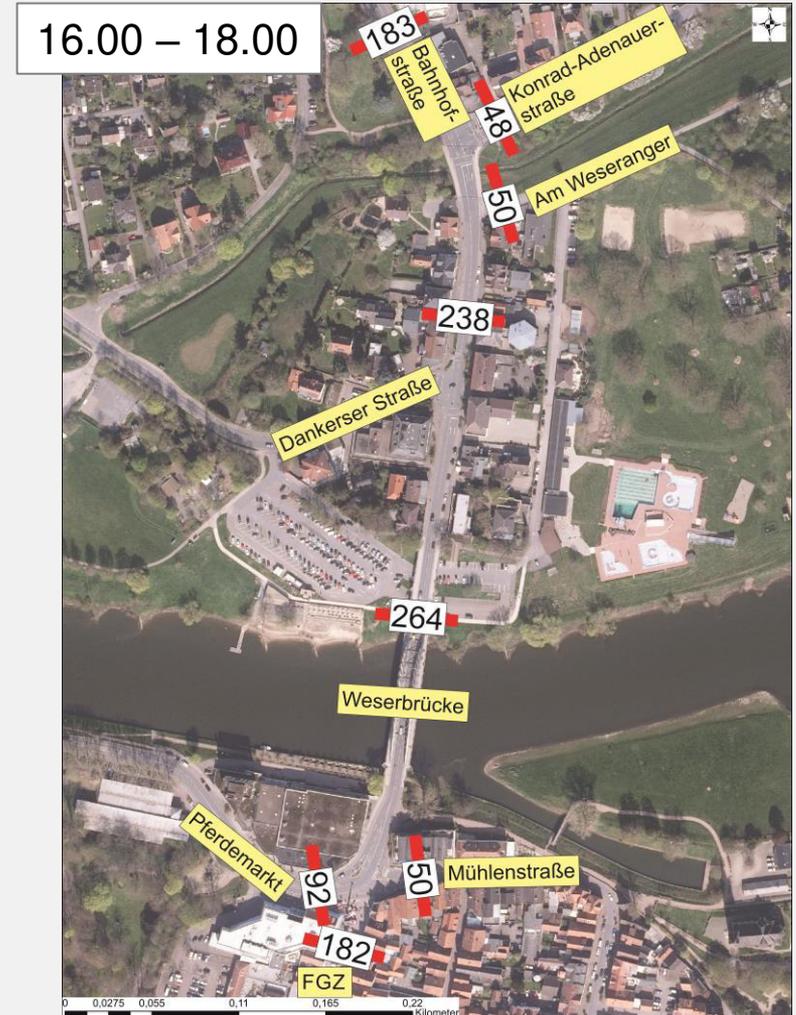
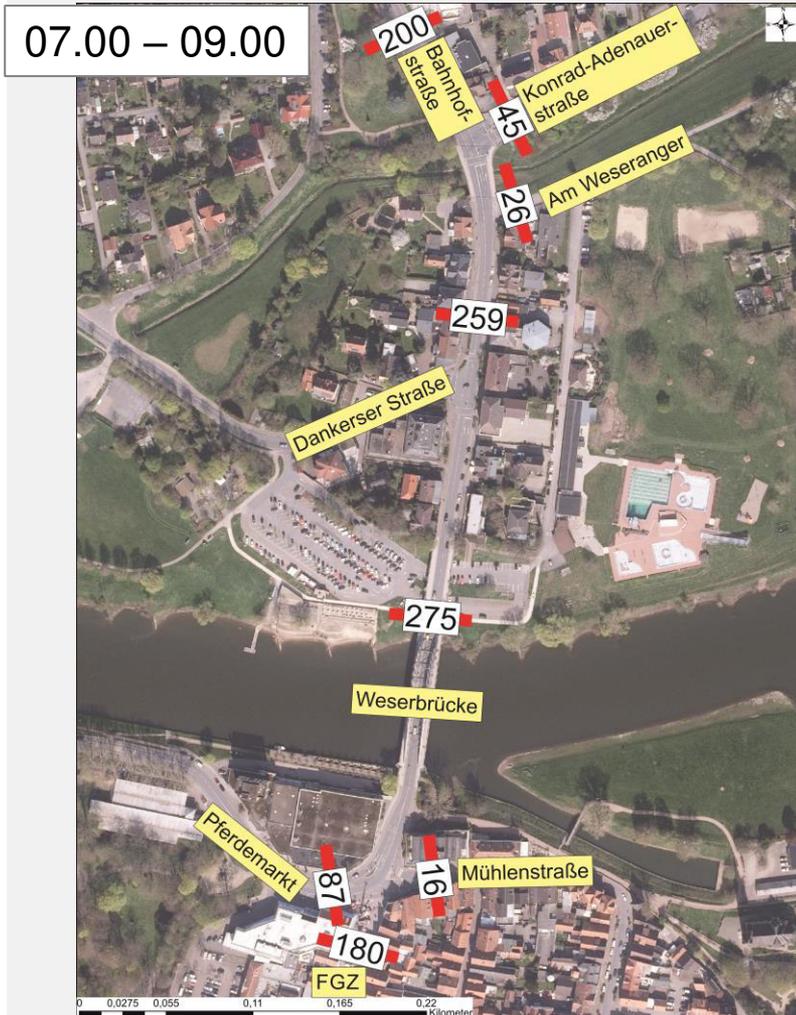


Detailplan Knoten 4  
Mühlenstraße/Pferdemarkt  
Radfahrende-Knotenstromerhebung

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de

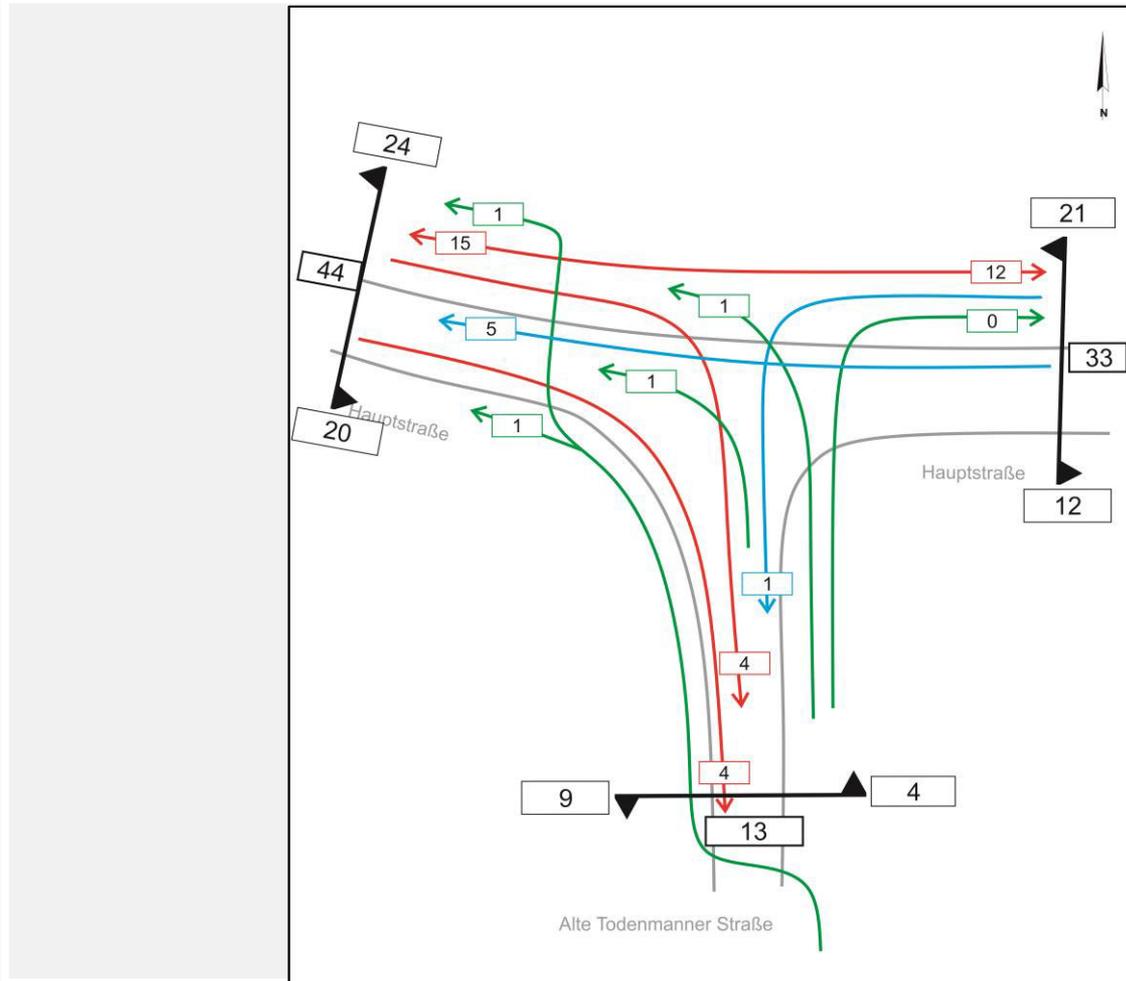


## Vergleich Querschnittsaufkommen Knoten 4 und 5





## Mindener Str./ Alte Todenmänner Str. – 16.00 bis 18.00 Uhr



Legende

- Einzelstrom
- Radfahrende je Fahrtrichtung
- Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 30.09.2020 16:00 - 18:00

Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



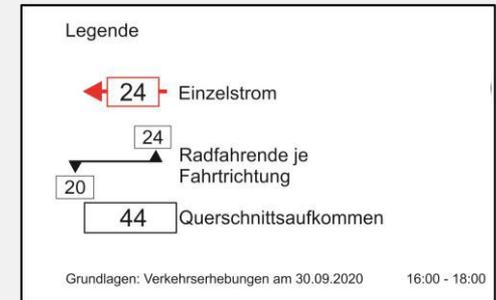
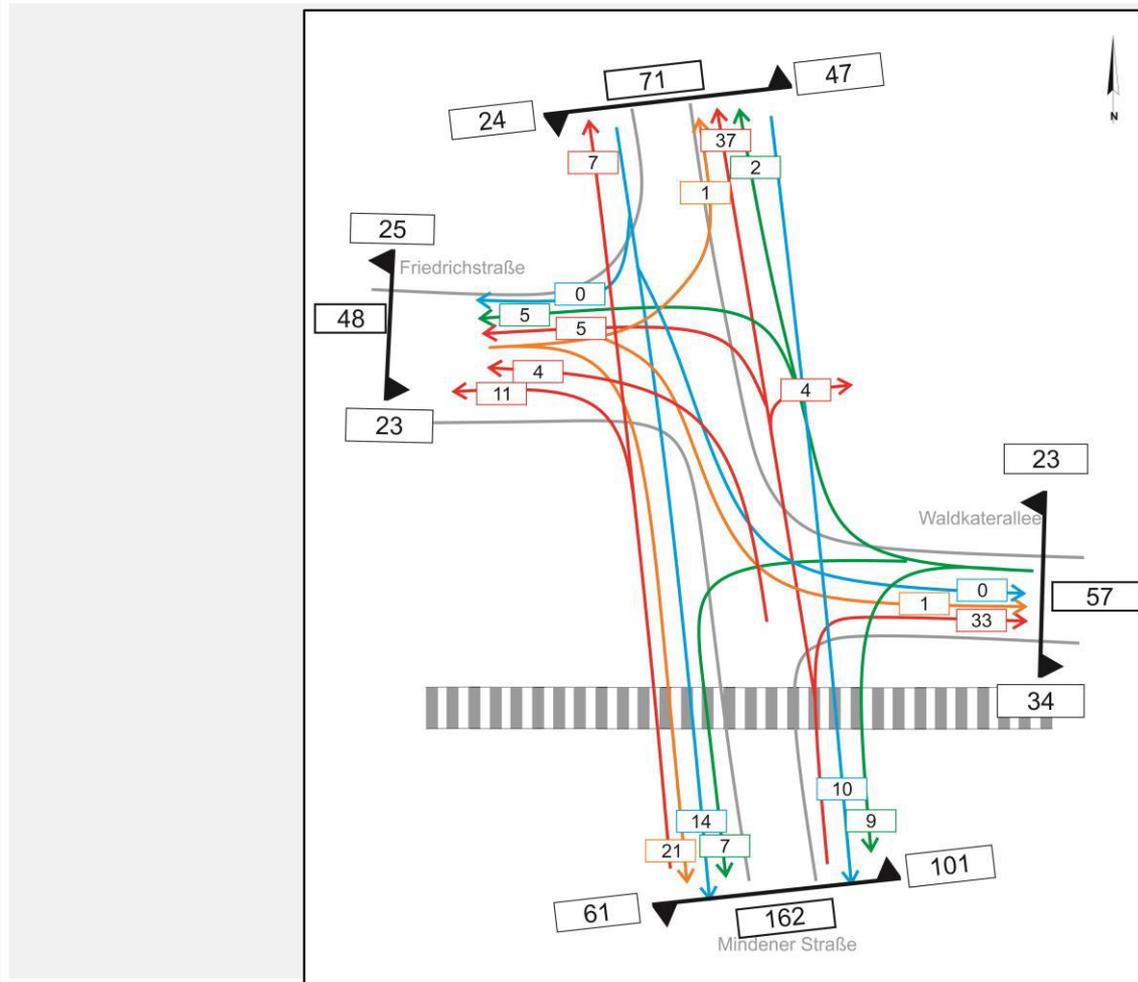
Detailplan Knoten 8  
Hauptstraße/ Alte Todenmänner Straße  
Radfahrende-Knotenstromerhebung

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de





## Mindener Str./ Waldkaterallee – 16.00 bis 18.00 Uhr



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

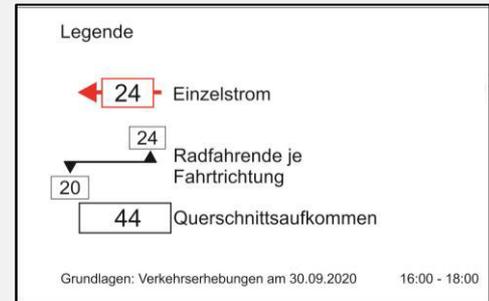
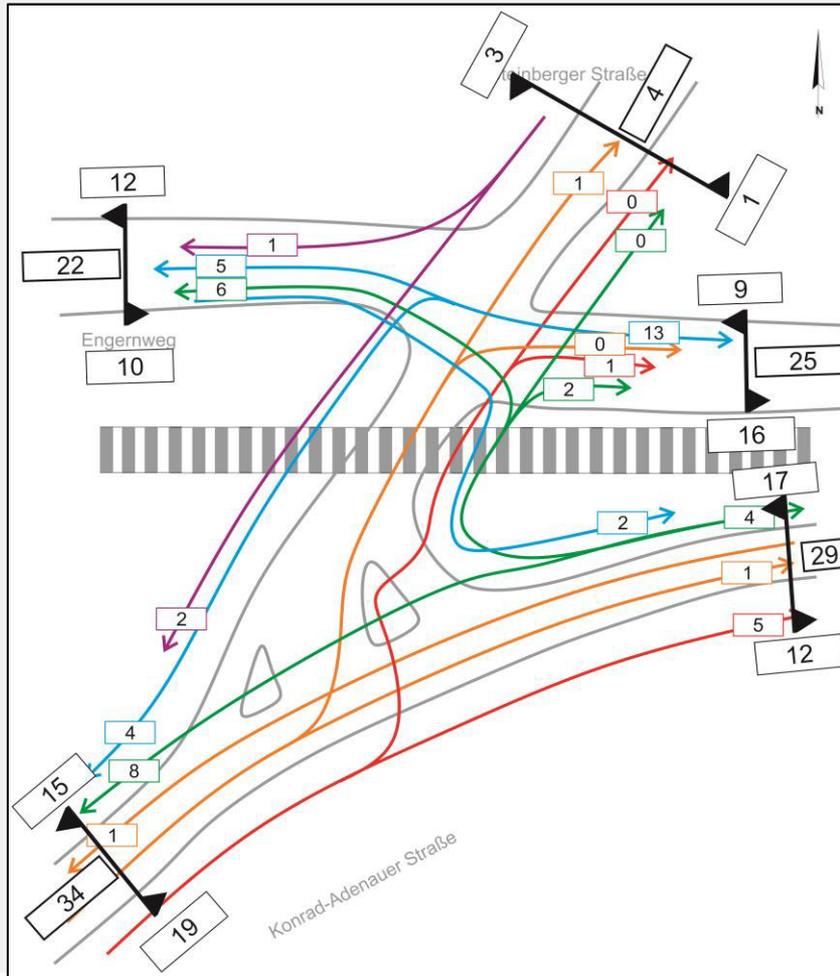


**Detailplan Knoten 7**  
**Mindener Straße/Waldkaterallee**  
**Radfahrende-Knotenstromerhebung**

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Konrad-Adenauer-Str./ Steinberger Str. – 16.00 bis 18.00 Uhr



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept

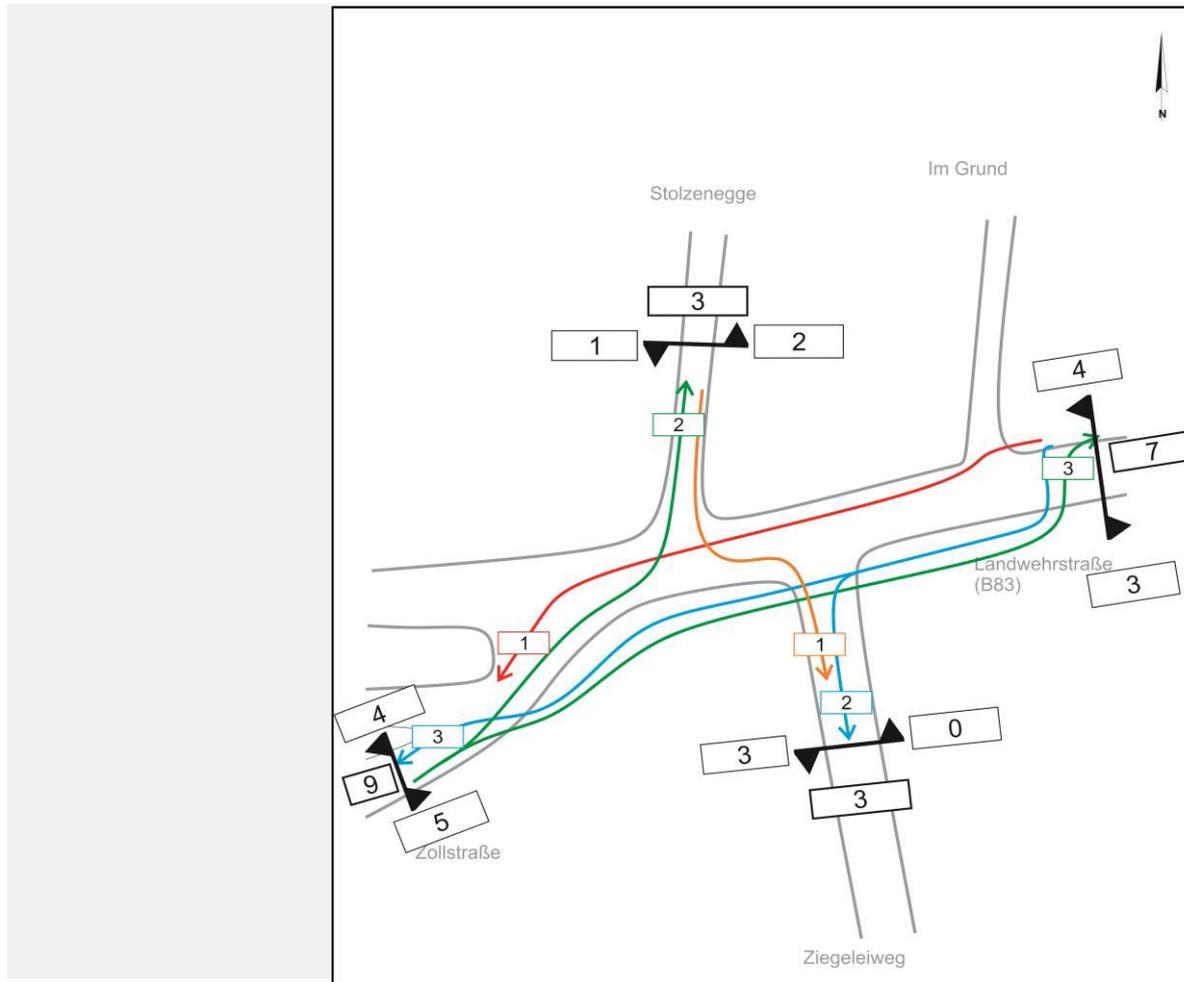


**Detailplan Knoten 10  
Konrad-Adenauer-Str./Steinberger Str.  
Radfahrende-Knotenstromerhebung**

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Westendorfer Landwehr – 16.00 bis 18.00 Uhr



Legende

- Einzelstrom
- Radfahrende je Fahrtrichtung
- Radfahrende je Fahrtrichtung
- Querschnittsaufkommen

Grundlagen: Verkehrserhebungen am 30.09.2020 16:00 - 18:00

Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



**Detailplan Knoten 11**  
**Landwehrstraße/Zollstraße/Ziegeleiweg**  
**Radfahrende-Knotenstromerhebung**

**PGV**  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Westendorfer Landwehr





## Westendorfer Landwehr





## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Übersicht

- Laufzeit der Umfrage = 20 Tage
- Eingegangene Antworten = 871 davon **auswertbar = 770**
- Geschlechterverteilung nahezu 50/50
- Bis auf Goldbeck sind **alle Ortsteile vertreten**
- Rund 76% der Befragten kommen aus Rinteln und der erweiterten Kernstadt

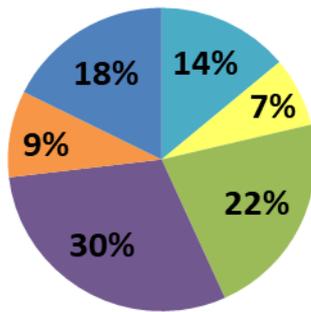
\* Erweiterte Kernstadt = Rinteln, Steinbergen, Exten, Todenmann, Krankenhagen, Engern



## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Alter und Lebenssituation

### Altersverteilung

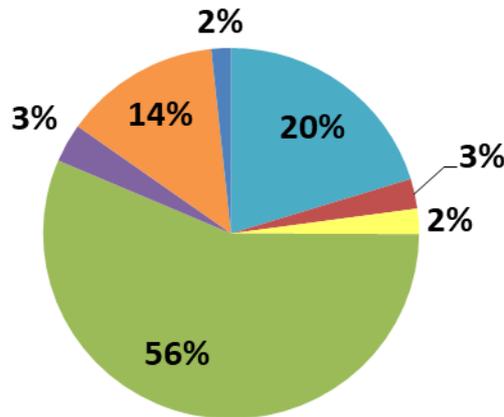
- Unter 18 Jahre
- 18 - 25 Jahre
- 26 - 45 Jahre
- 46 - 65 Jahre
- Über 65 Jahre
- Keine Angabe



n = 770

### Lebenssituation

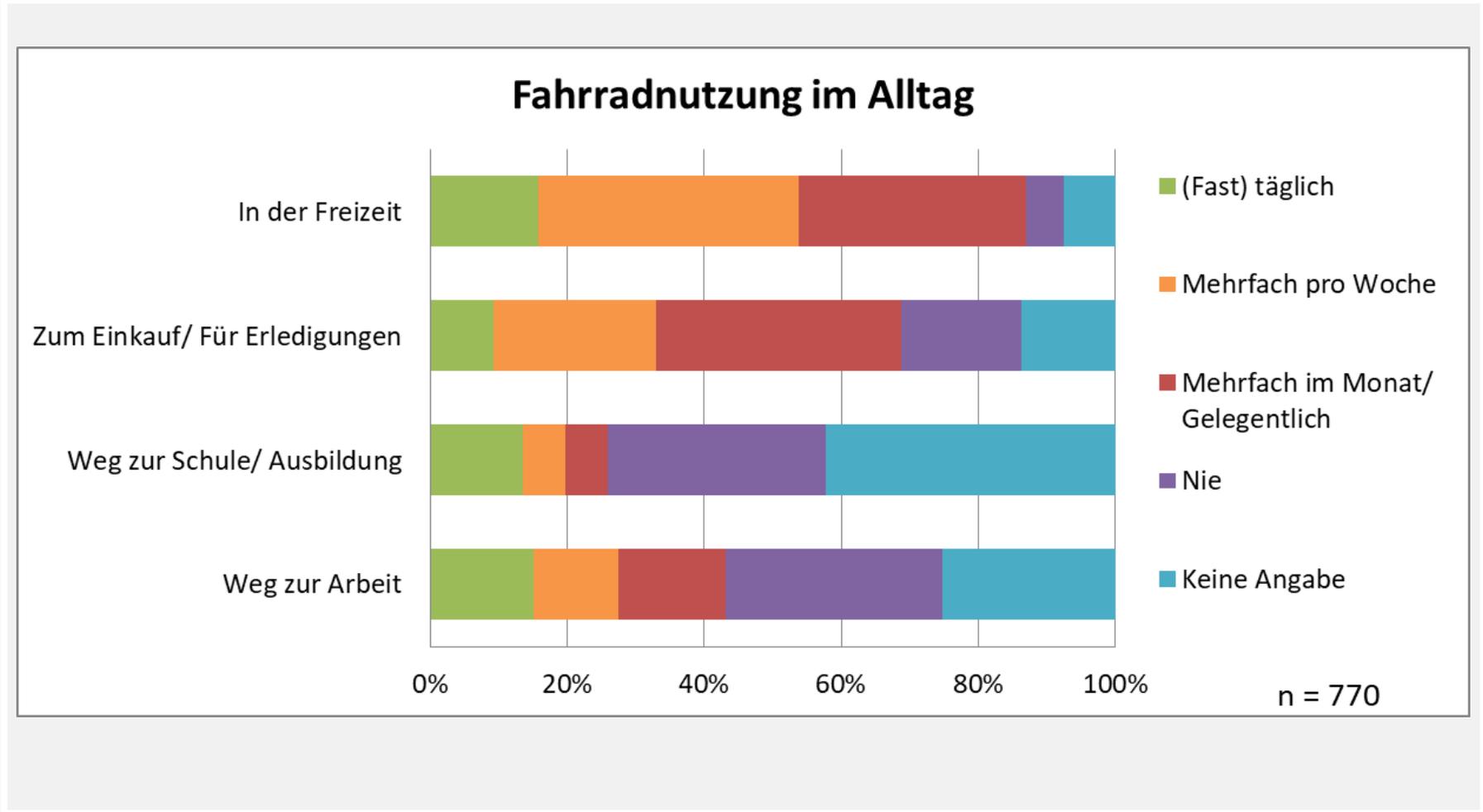
- Schüler/-in
- Student/-in
- In beruflicher Ausbildung
- Berufstätig
- Nicht berufstätig
- Rentner/-in
- Keine Angabe



n = 770

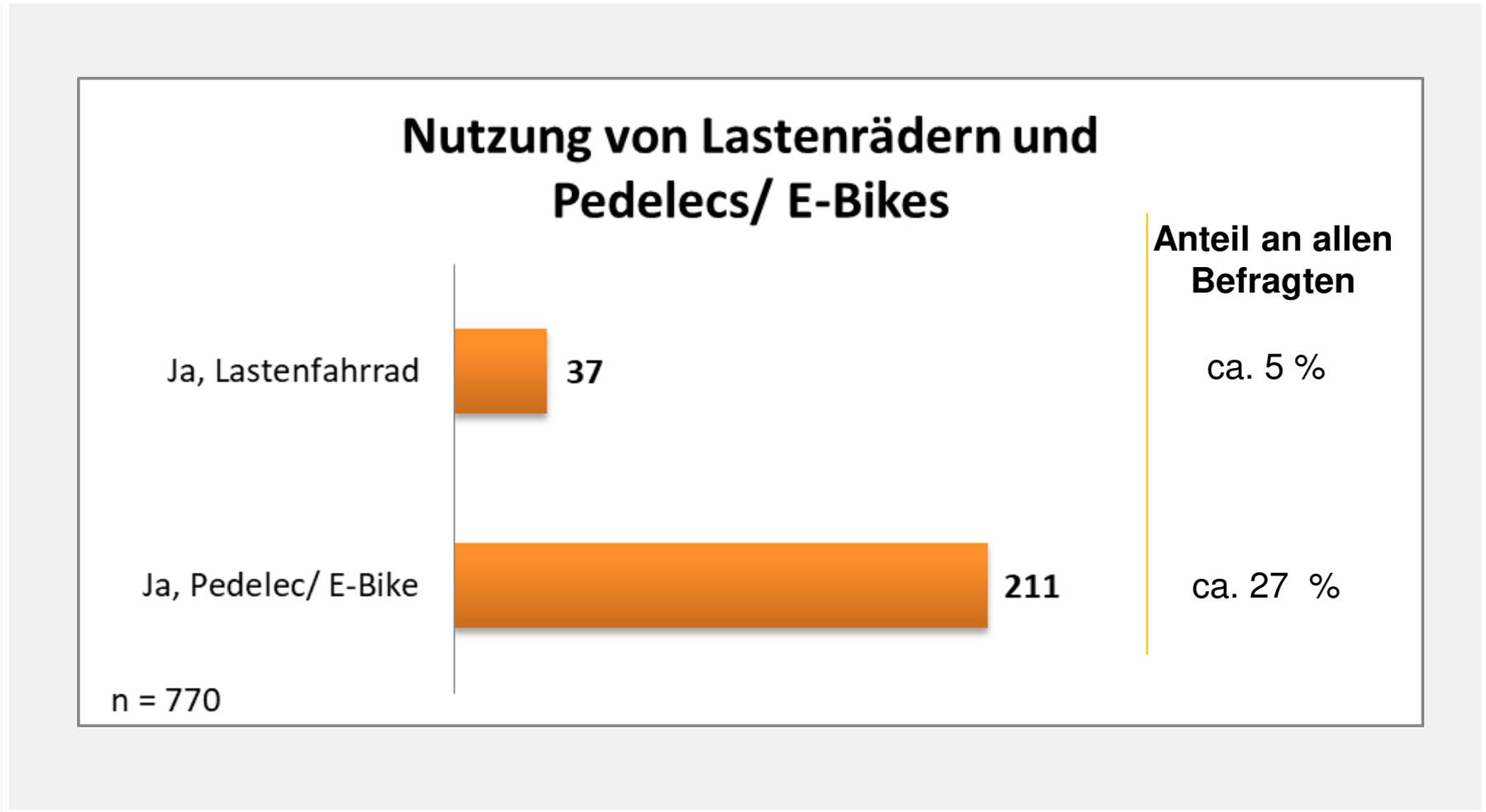


## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Fahrradnutzung





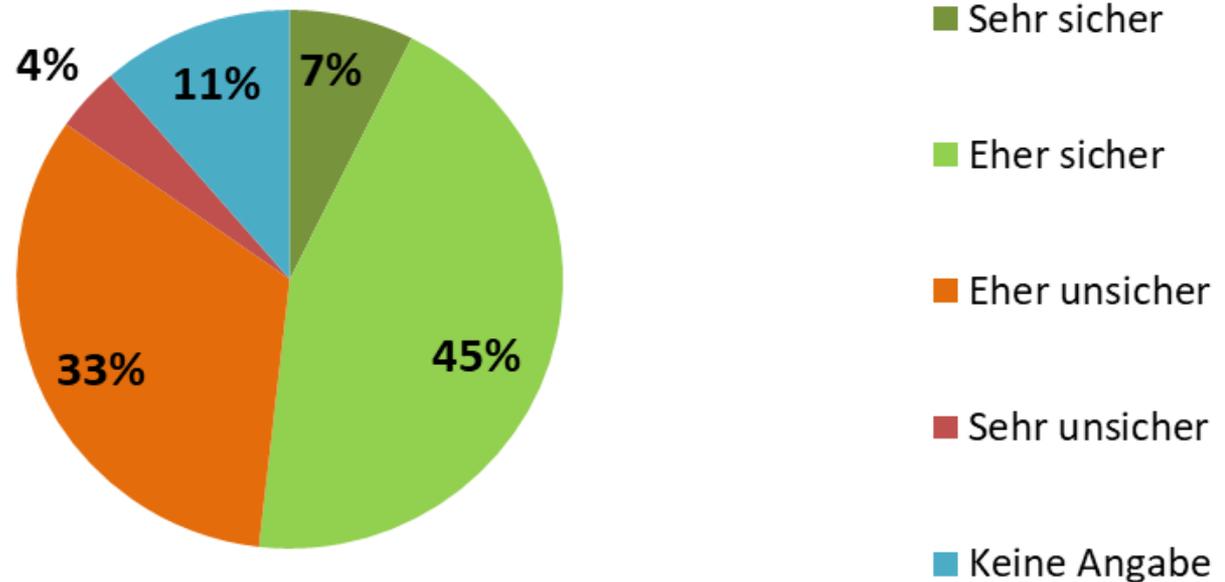
## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Pedelec und E-Bike Nutzung





## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Sicherheitsgefühl

### Wie sicher fühlen Sie sich als Radfahrender/ Radfahrende in Rinteln



n = 770



## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Sicherheitsgefühl

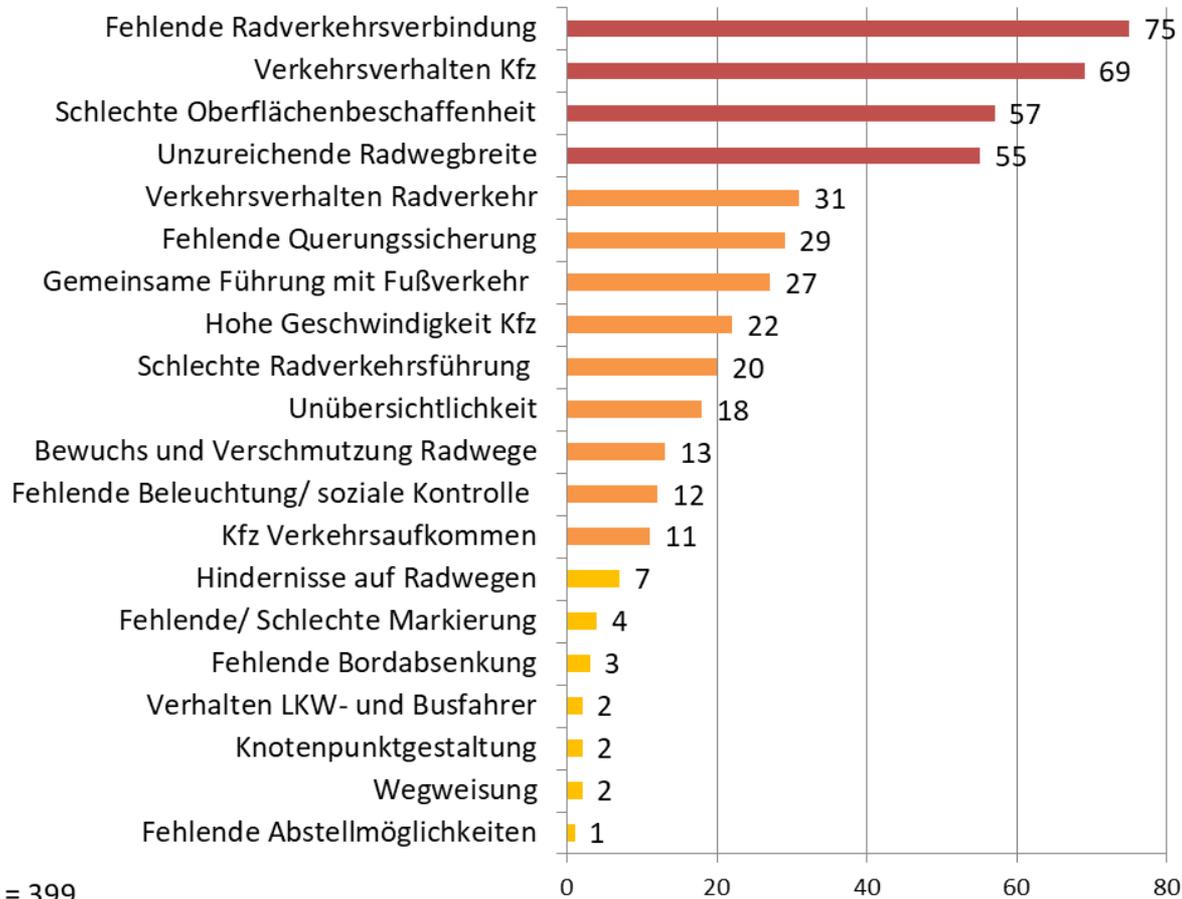
Von den Befragten die sich **eher unsicher** oder **sehr unsicher** fühlen wurde erhoben **wo** und **warum** sie sich unsicher fühlen:

- 399 standortbezogene Antworten
- Mehrfachnennungen von Standorten und Gründen je Standort waren möglich



## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl

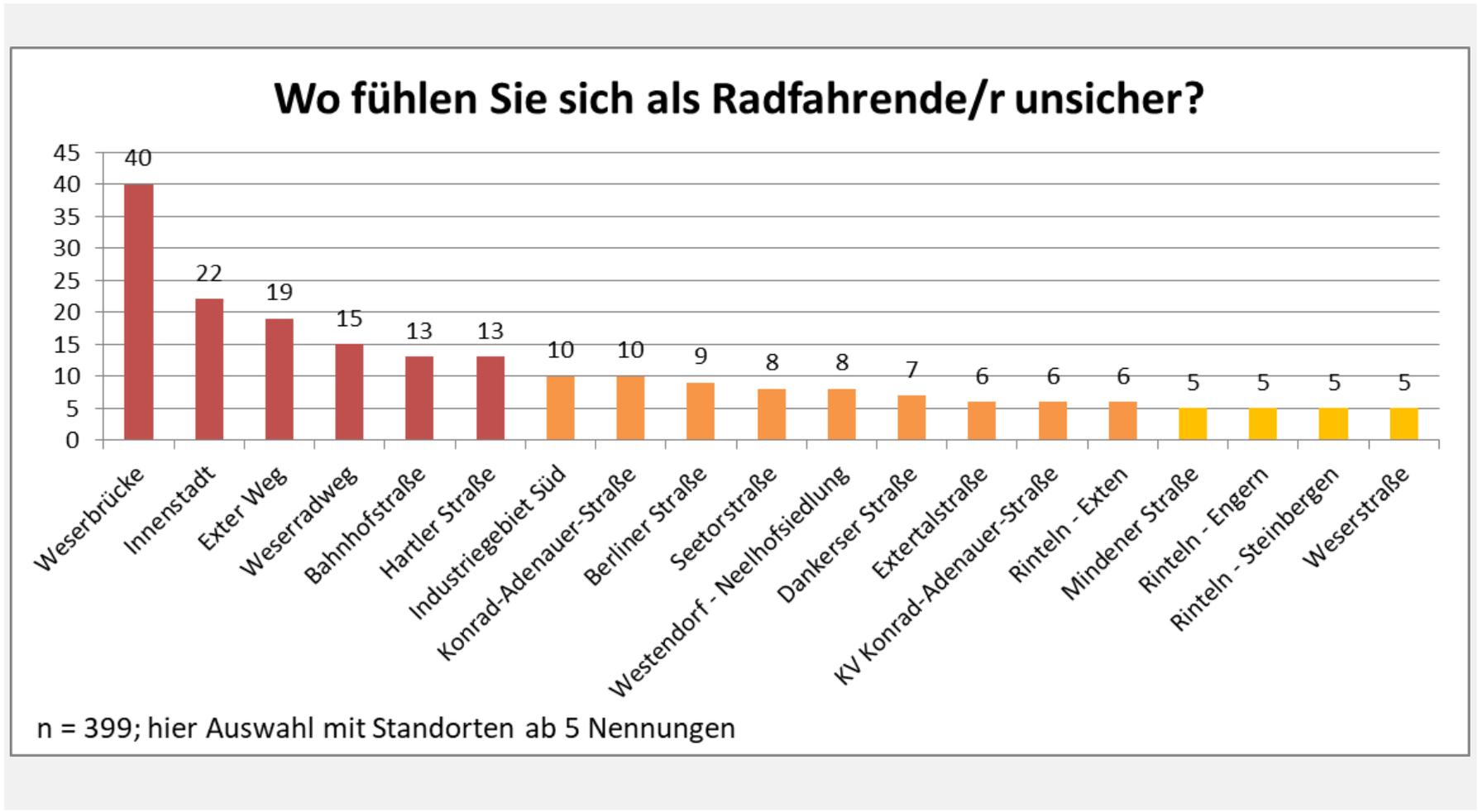
### Warum fühlen Sie sich als Radfahrende/r unsicher?



n = 399



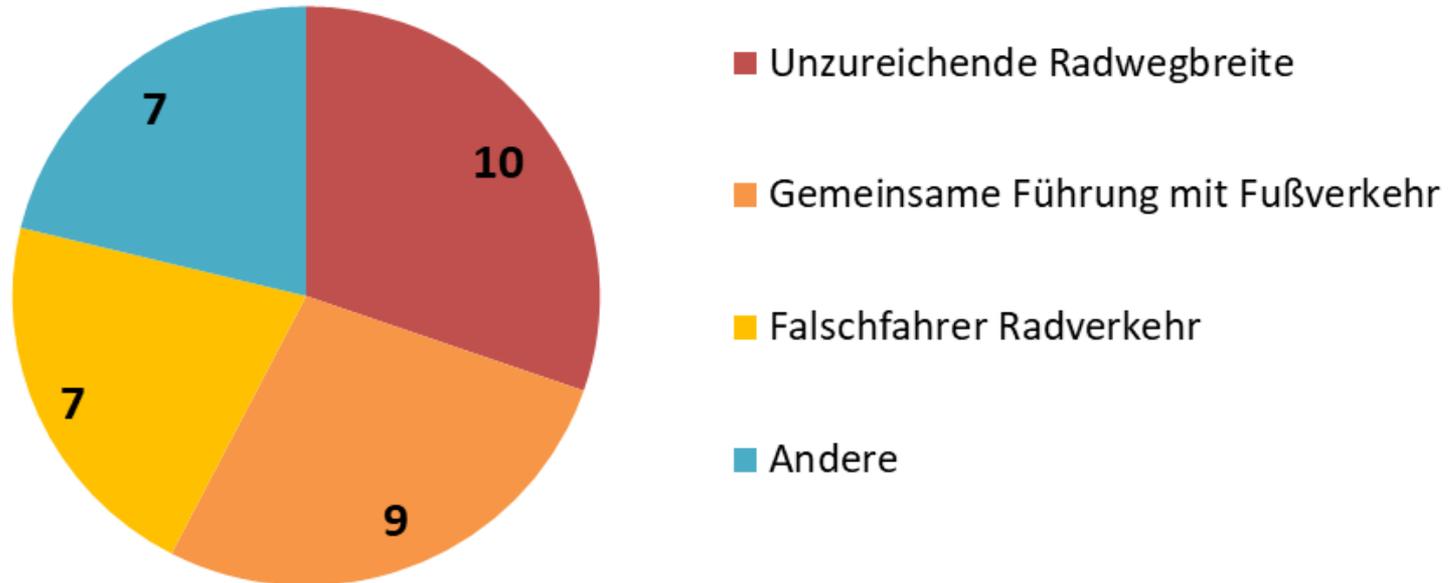
## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl





## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl

### Gründe für unsicheres Gefühl - Weserbrücke

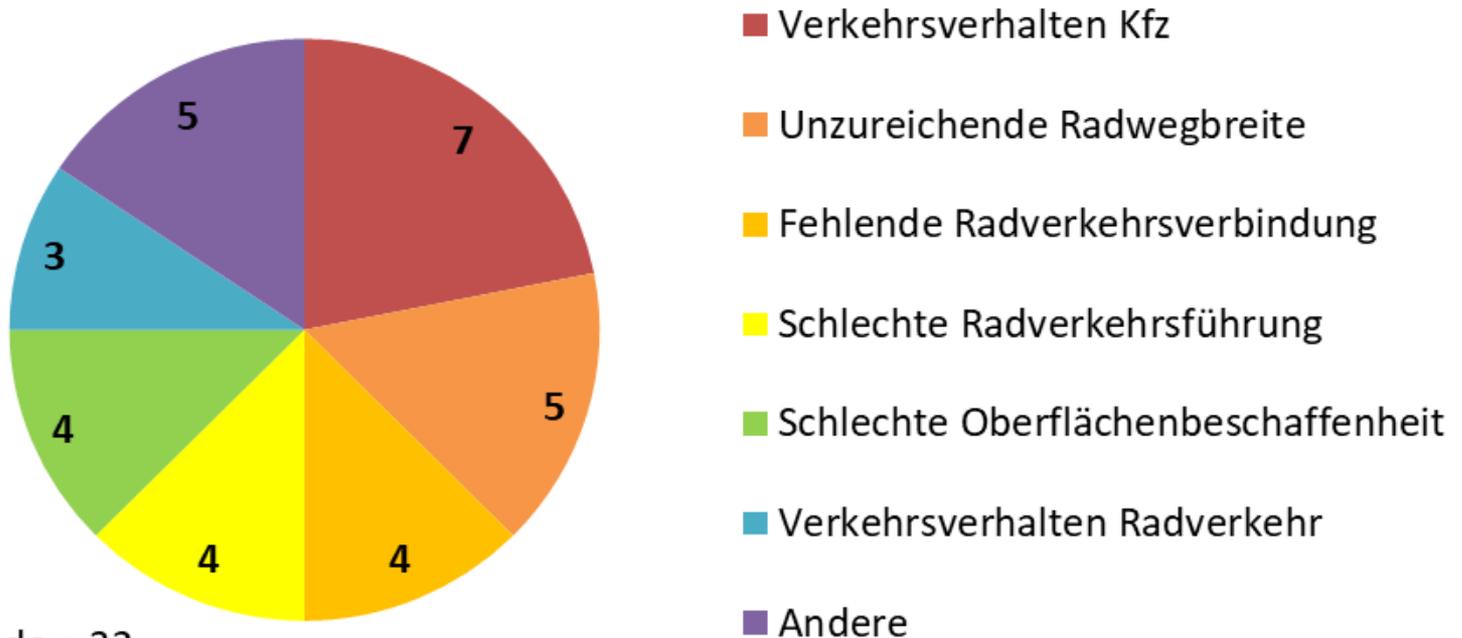


Anzahl Gründe = 33



## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl

### Gründe für unsicheres Gefühl - Innenstadt

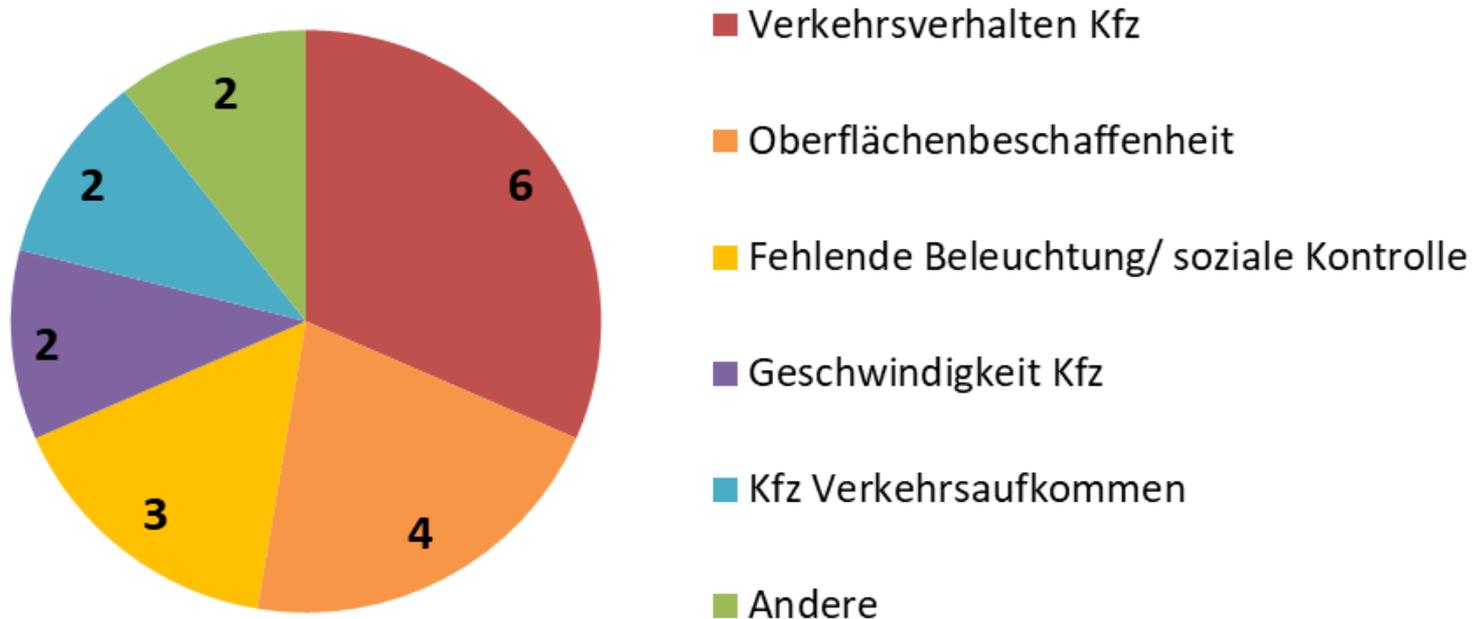


Anzahl Gründe = 32



## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl

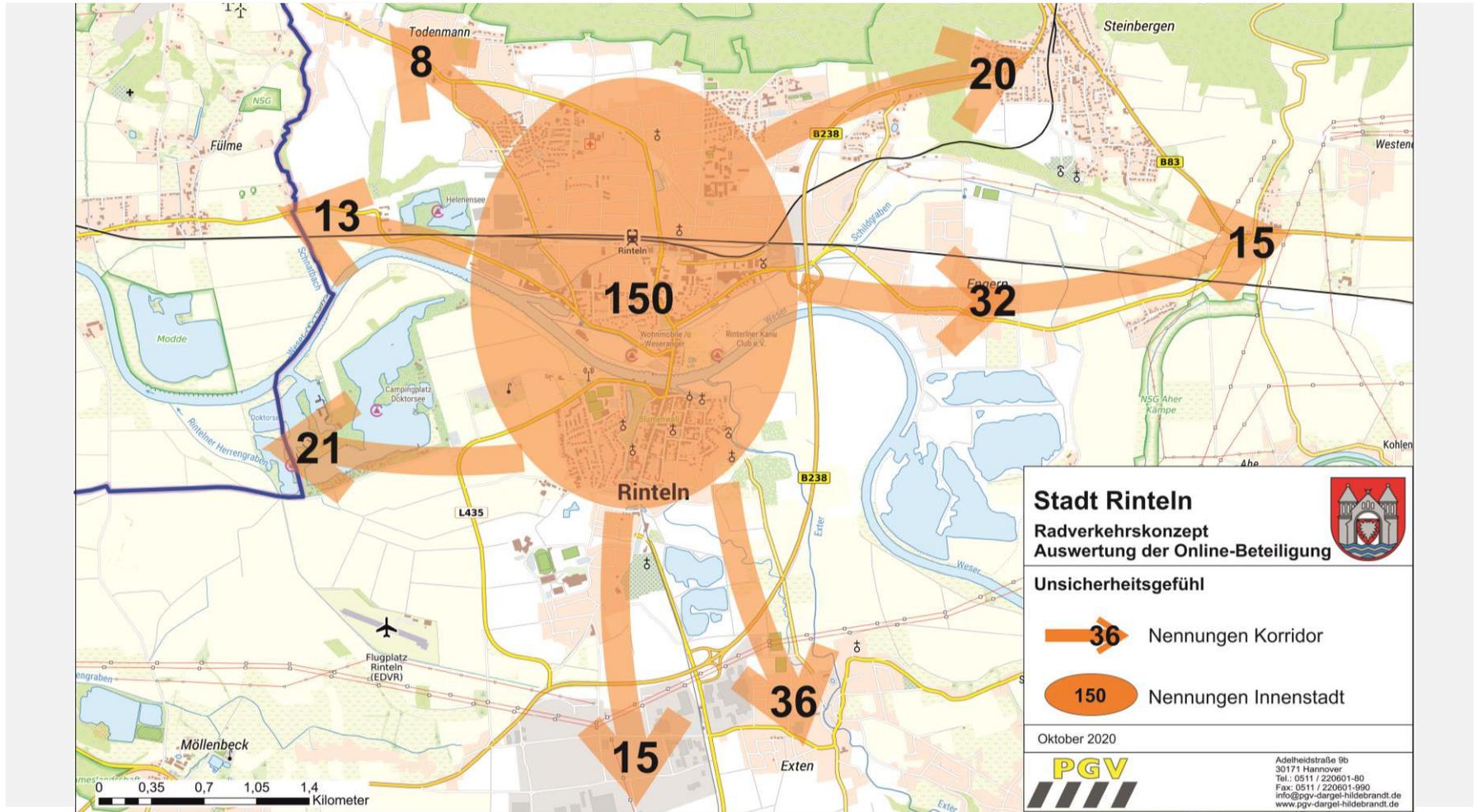
### Gründe für unsicheres Gefühl - Exter Weg



Anzahl Gründe = 19

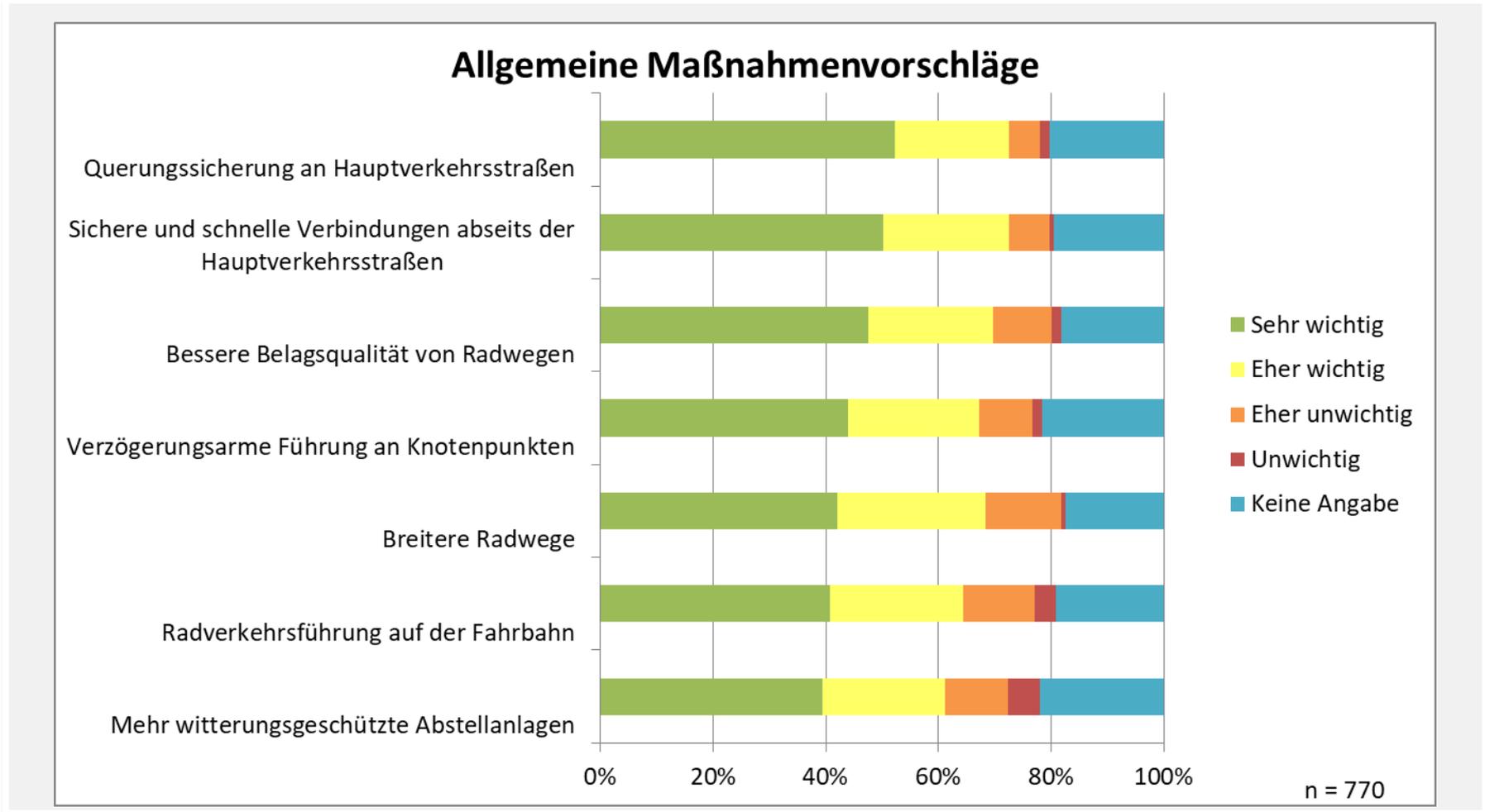


## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Unsicherheitsgefühl



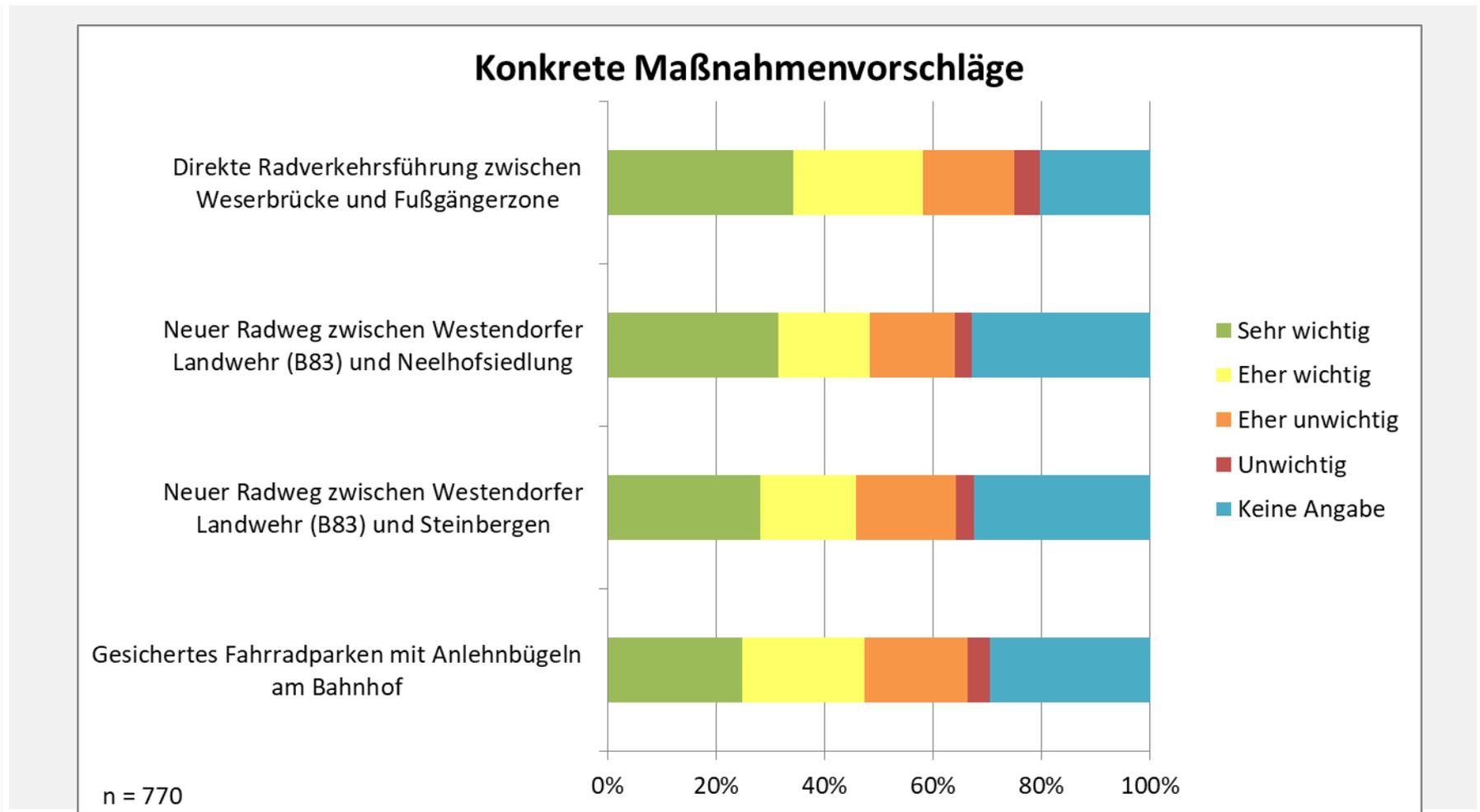


## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Maßnahmenvorschläge





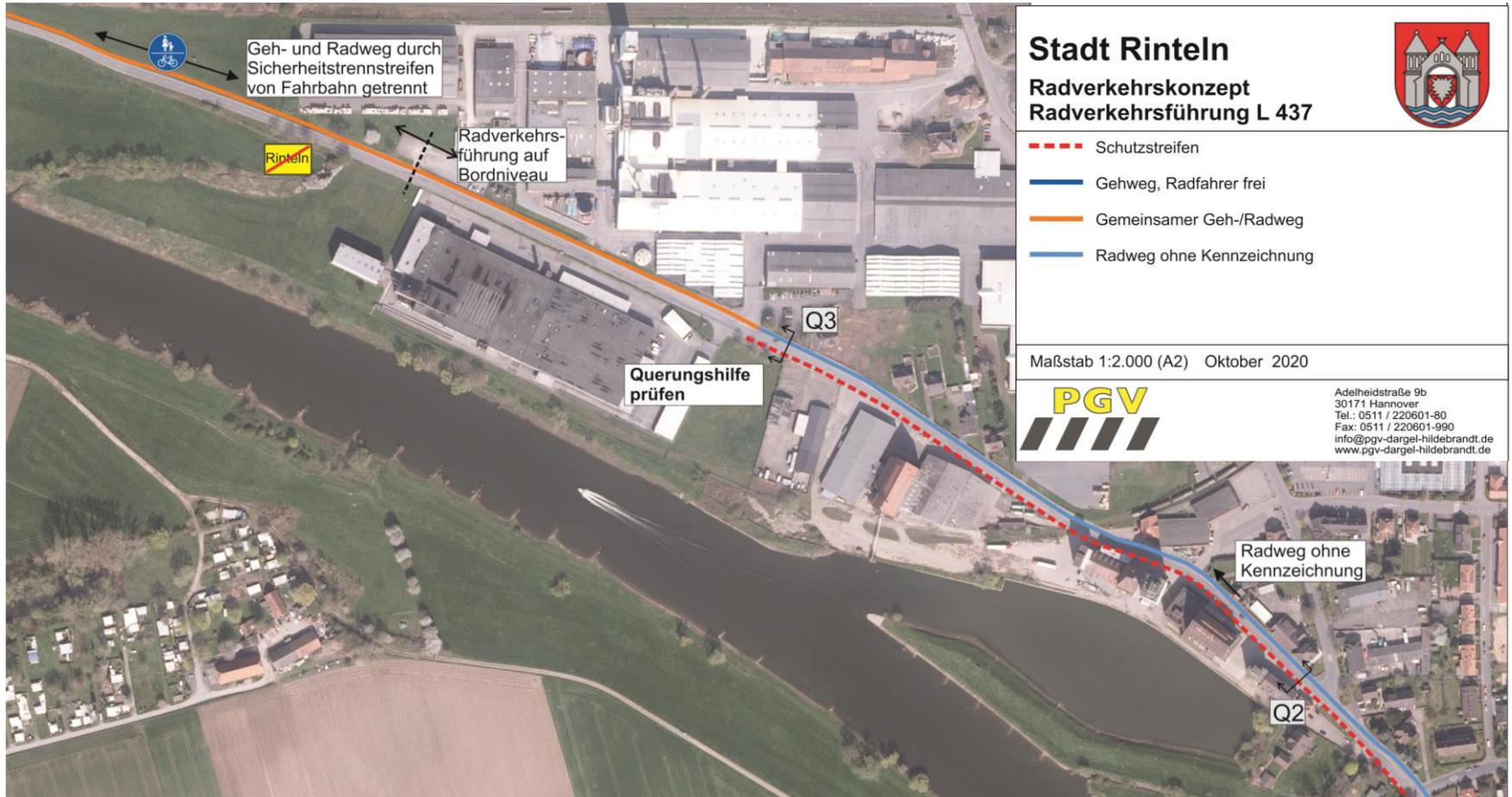
## Ergebnisse der Online-Beteiligung – Maßnahmenvorschläge





## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

### Dankerser Straße – westlicher Abschnitt

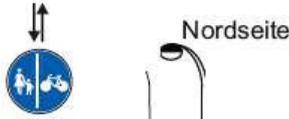


# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

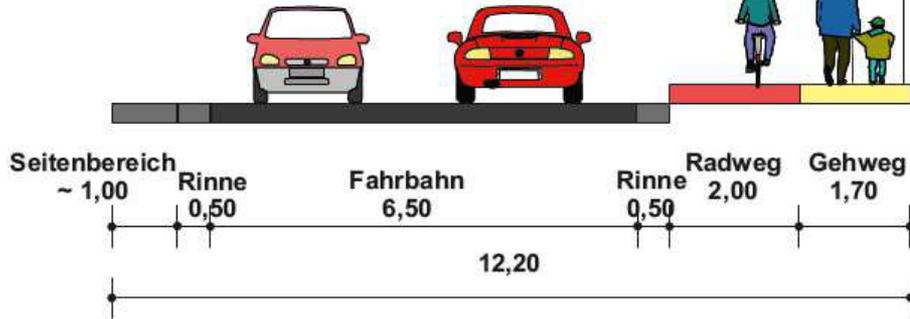


## Bestand

Südseite



Nordseite

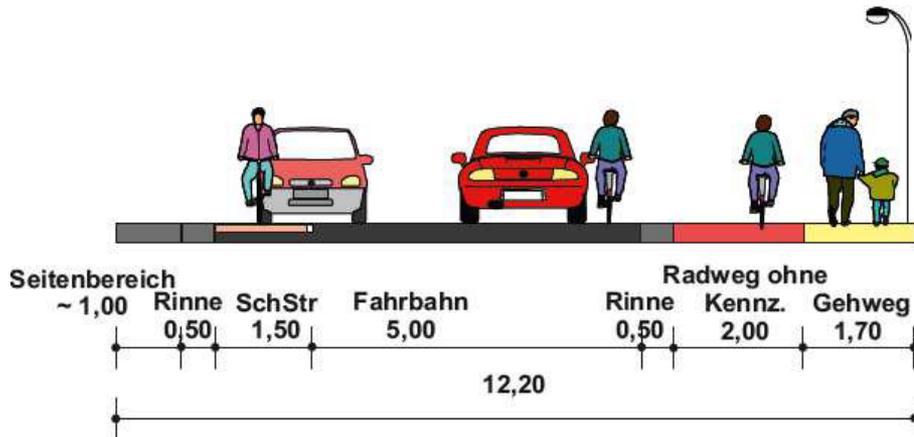


## Vorschlag

Südseite

Nordseite

Dankerser Straße stadtauswärts



Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept  
Dankerser Straße

Querschnitt 2  
Höhe Hausnr. 29

Maßstab 1:100

Oktober 2020



Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 05 11 / 220 60 1-80  
Fax: 05 11 / 220 60 1-99 0  
info@pgv-darstel-hildebrandt.de  
www.pgv-darstel-hildebrandt.de



## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

### Dankerser Straße – östlicher Abschnitt



**Stadt Rinteln**  
Radverkehrskonzept  
Radverkehrsführung L 437



- Schutzstreifen
- Gehweg, Radfahrer frei
- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Radweg ohne Kennzeichnung

Maßstab 1:2.000 (A2) Oktober 2020



Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

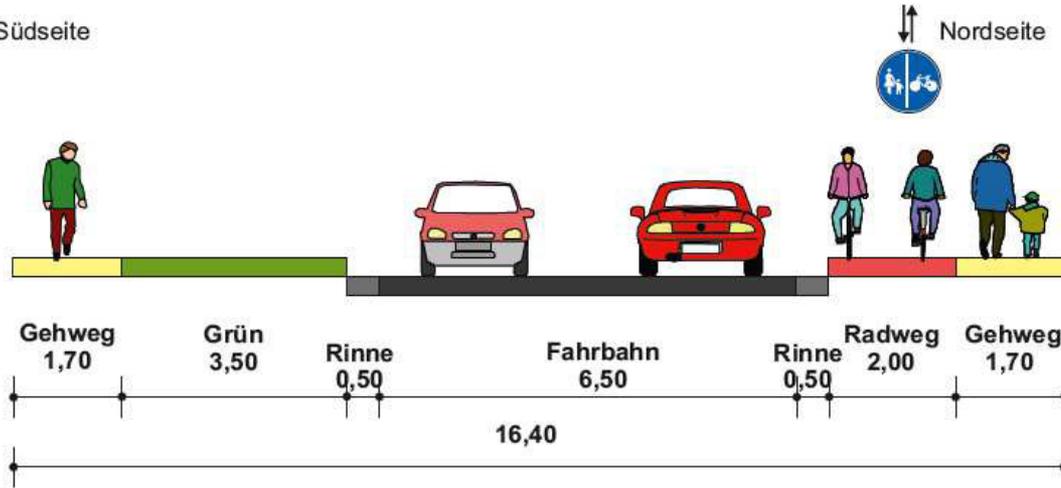


# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



## Bestand

Südseite

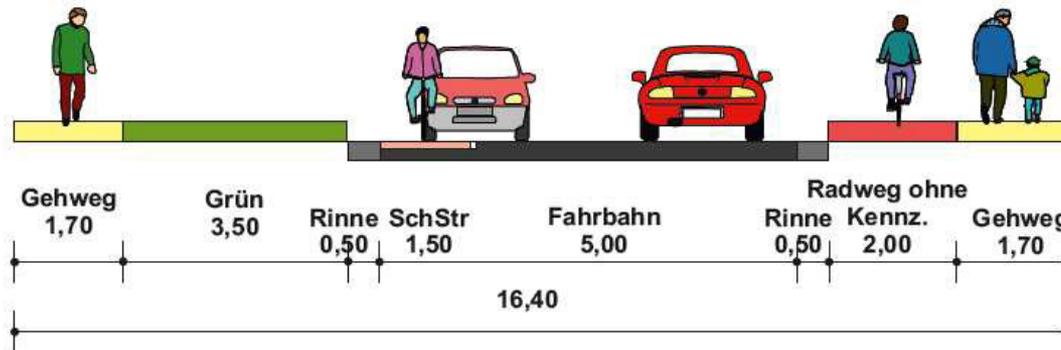


Dankerser Straße stadtauswärts

## Vorschlag

Südseite

Nordseite



**Stadt Rinteln**

**Radverkehrskonzept  
Dankerser Straße**

**Querschnitt 1c**  
Höhe Wechsel der Radverkehrsführung (Hausnr. 7)

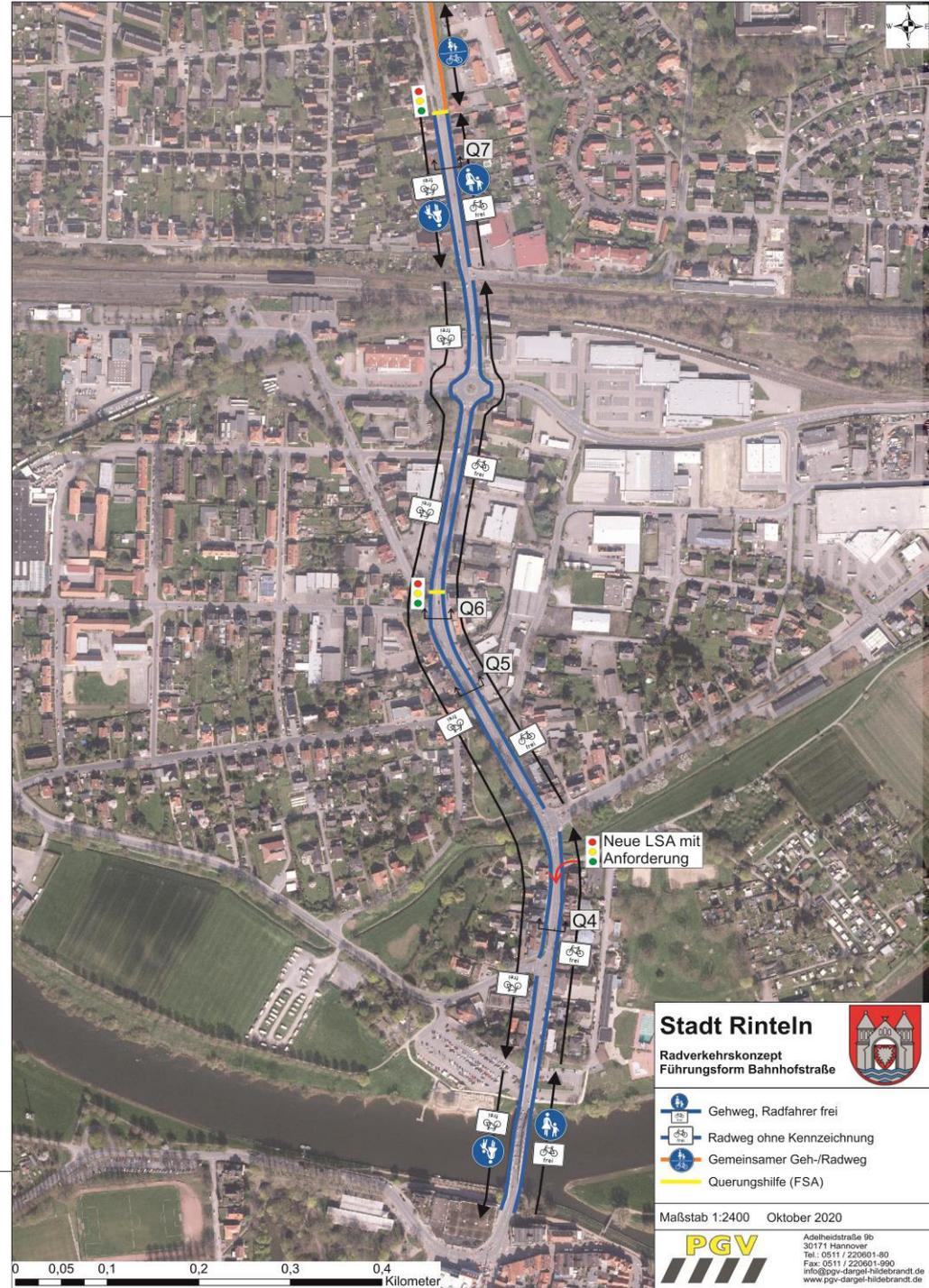
Maßstab 1:100      Oktober 2020

Adelheidsstraße 9b  
 30171 Hannover  
 Tel.: 0511 / 220601-80  
 Fax: 0511 / 220601-990  
 info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
 www.pgv-dargel-hildebrandt.de

# Radverkehrskonzept

## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

### Bahnhofstraße/ Weserbrücke



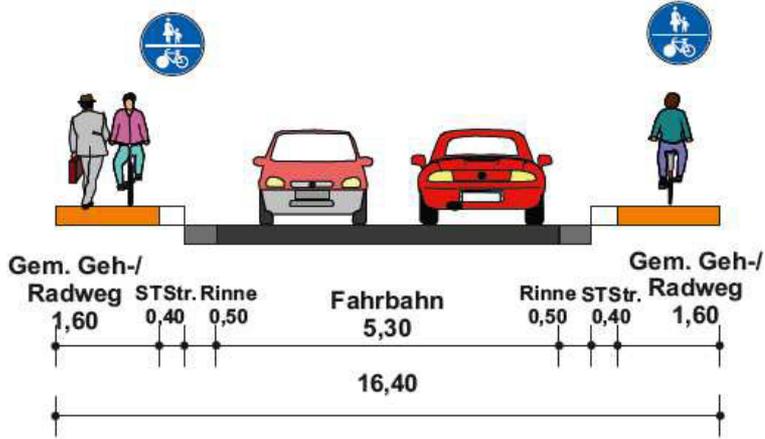
# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



## Bestand

Westseite

Ostseite

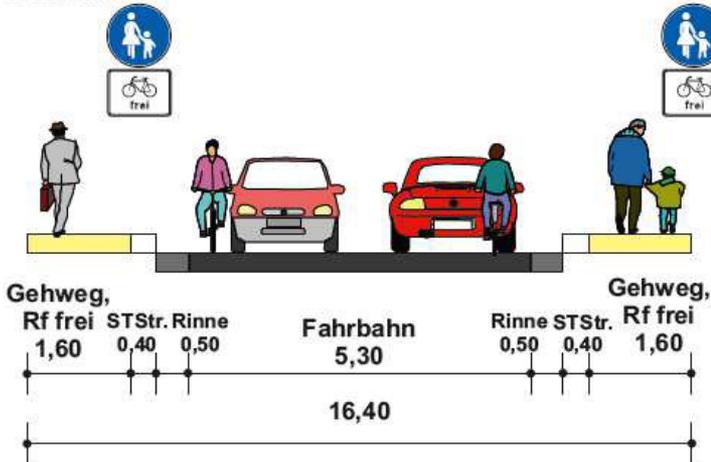


Mindener Straße stadtauswärts

## Vorschlag

Westseite

Ostseite



**Stadt Rinteln**

**Radverkehrskonzept**  
**Mindener Straße**

**Querschnitt 7**  
Höhe Hausnr. 27

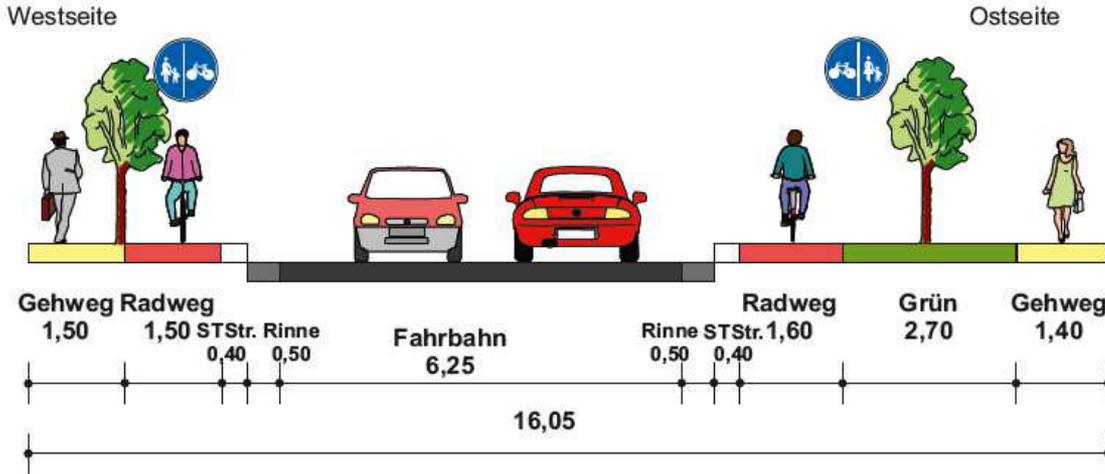
Maßstab 1:100    Oktober 2020

Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

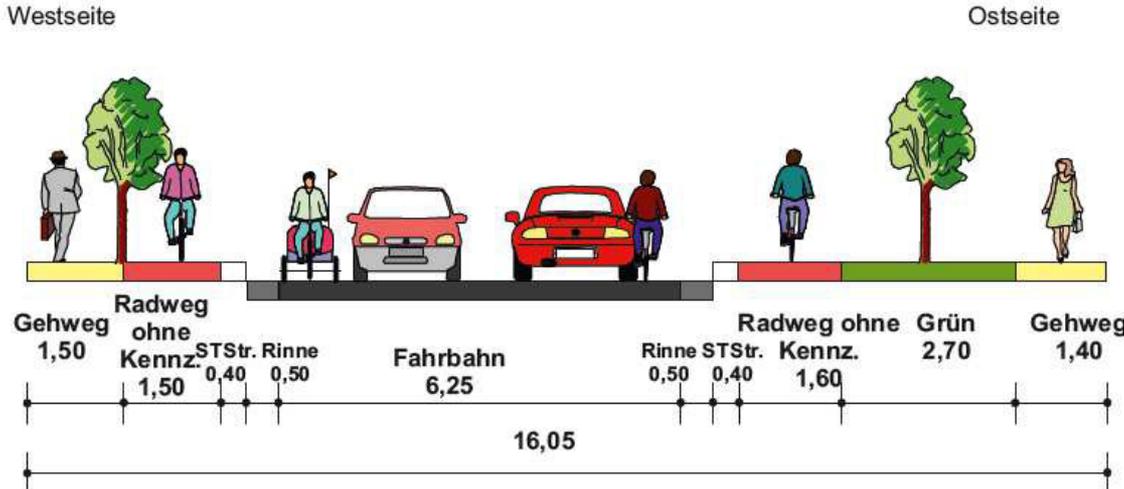


## Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

## Vorschlag



**Stadt Rinteln**

**Radverkehrskonzept  
Bahnhofstraße**

**Querschnitt 6**  
Höhe Hausnr. 12

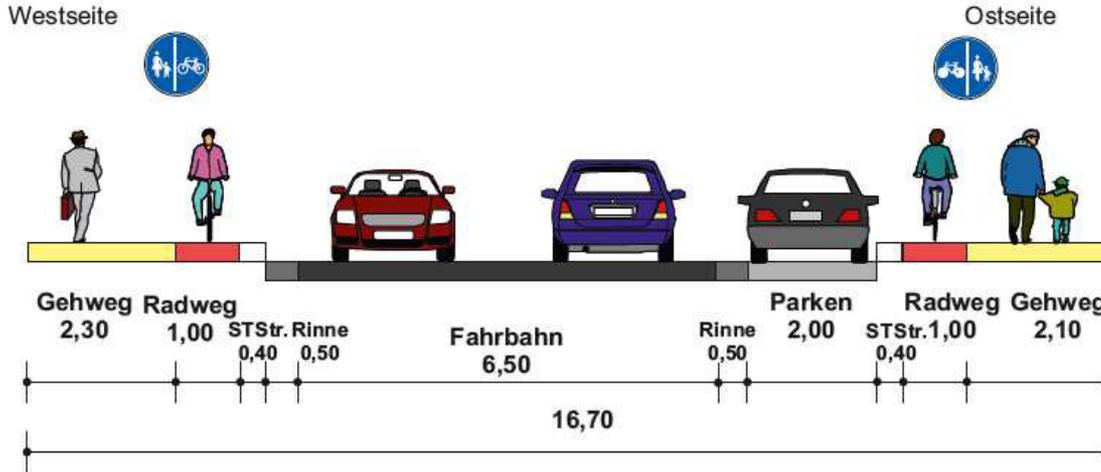
Maßstab 1:100 Oktober 2020

Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

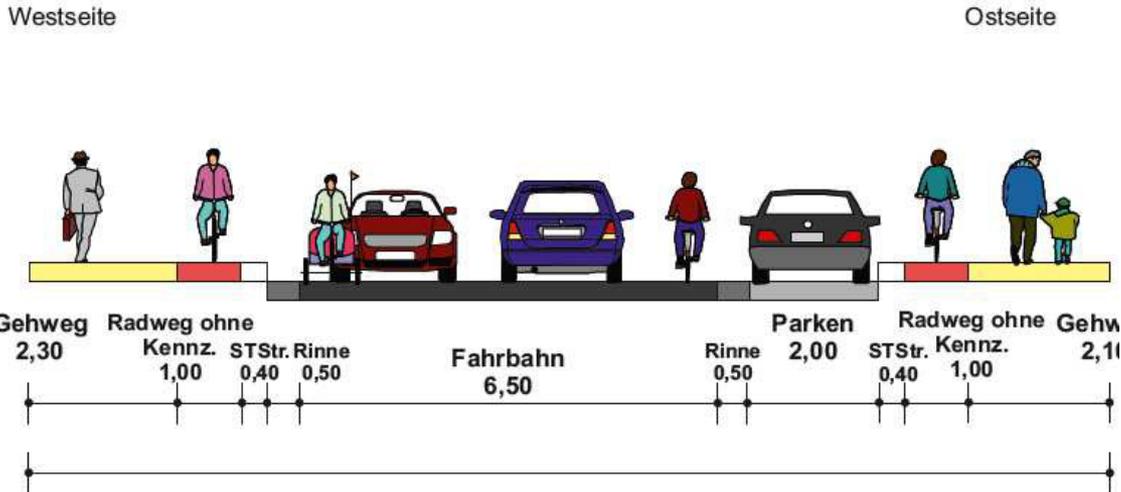


## Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

## Vorschlag



**Stadt Rinteln**

Radverkehrskonzept  
Bahnhofstraße

**Querschnitt 4**  
Höhe Hausnr. 4 / 5

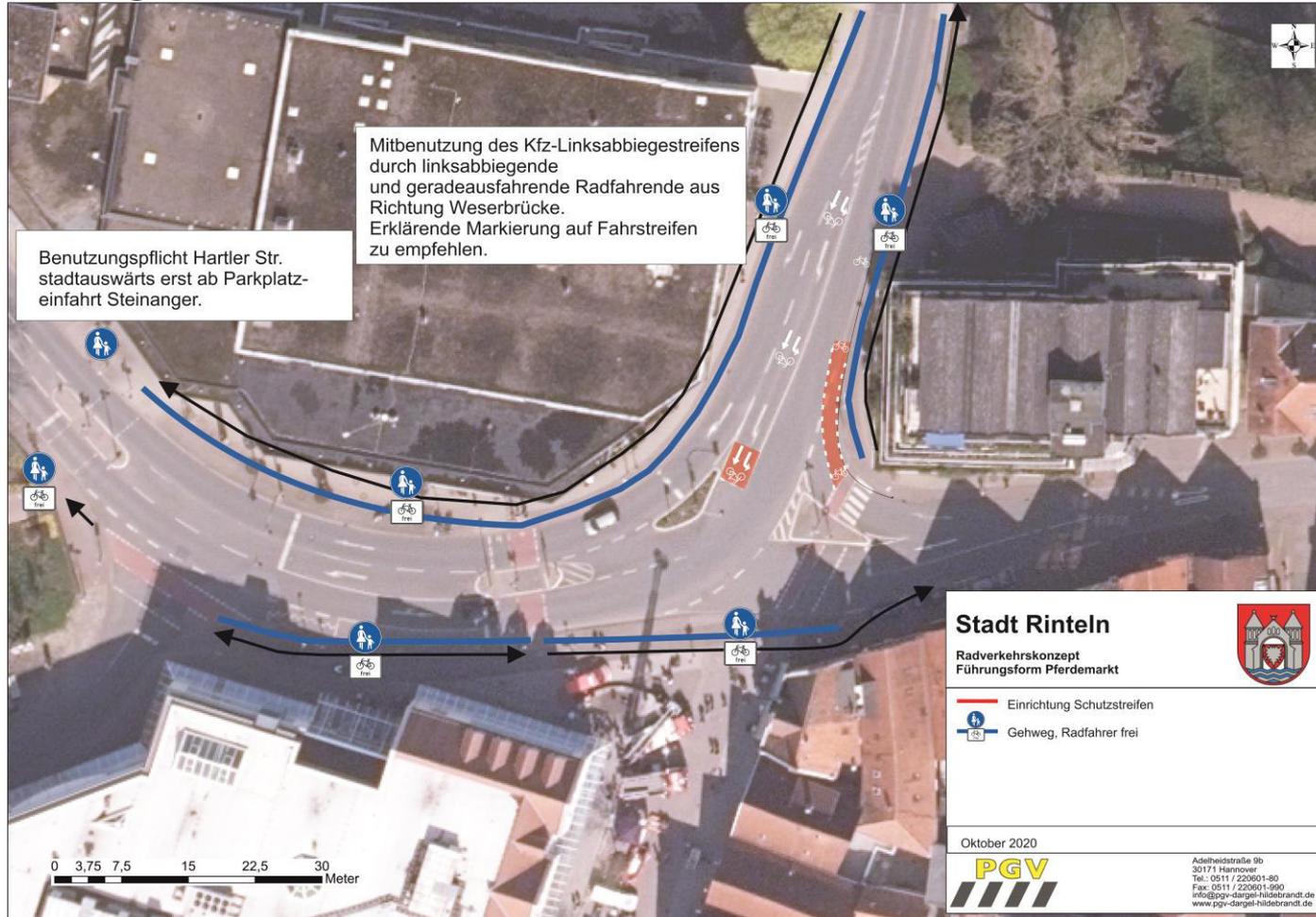
Maßstab 1:100    Oktober 2020

Adelsheidsstraße 9b  
 30171 Hannover  
 Tel.: 0511 / 220601-80  
 Fax: 0511 / 220601-990  
 info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
 www.pgv-dargel-hildebrandt.de



## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

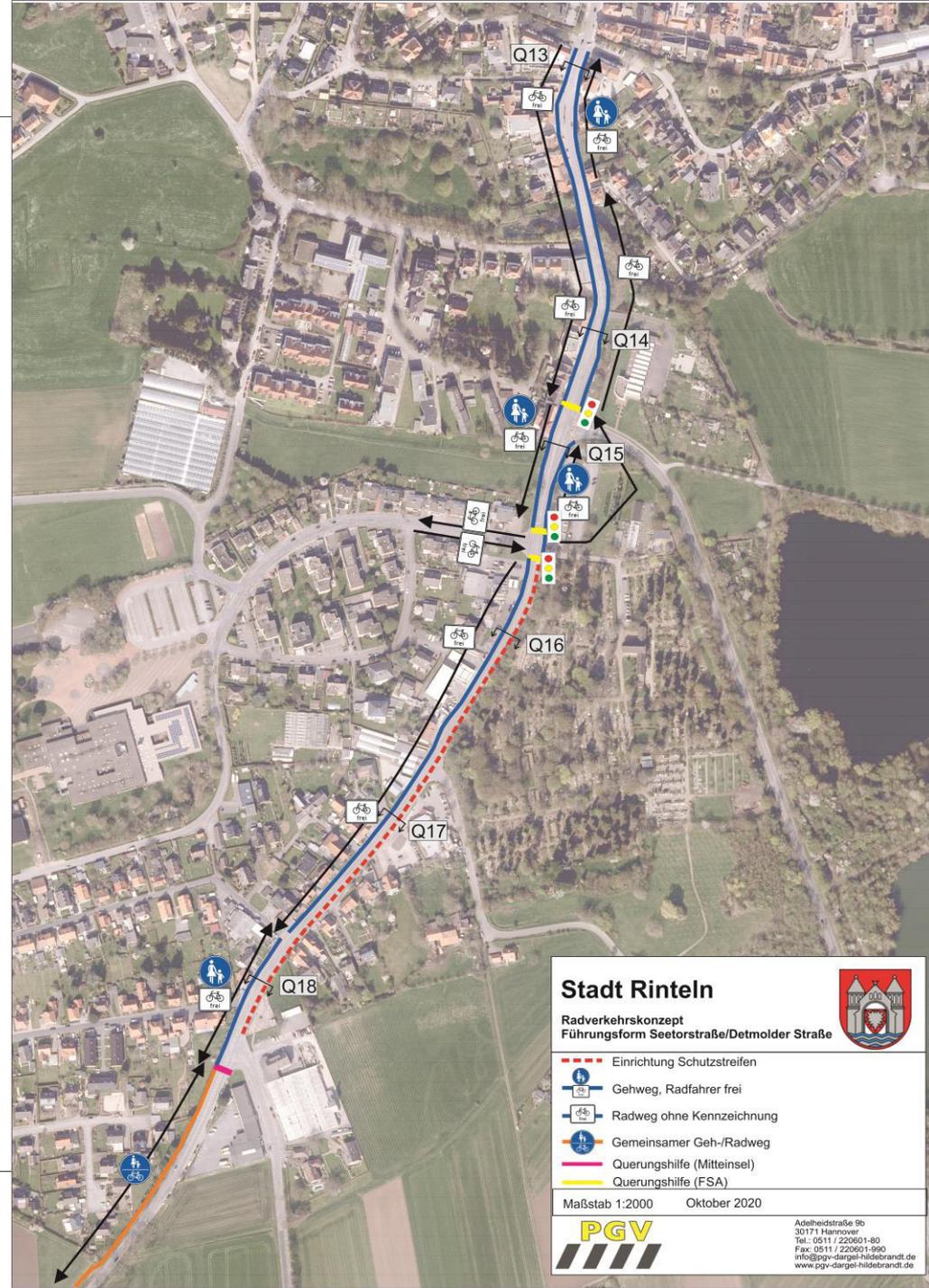
### Detailplanung Weserbrücke/ Altstadt



# Radverkehrskonzept

## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

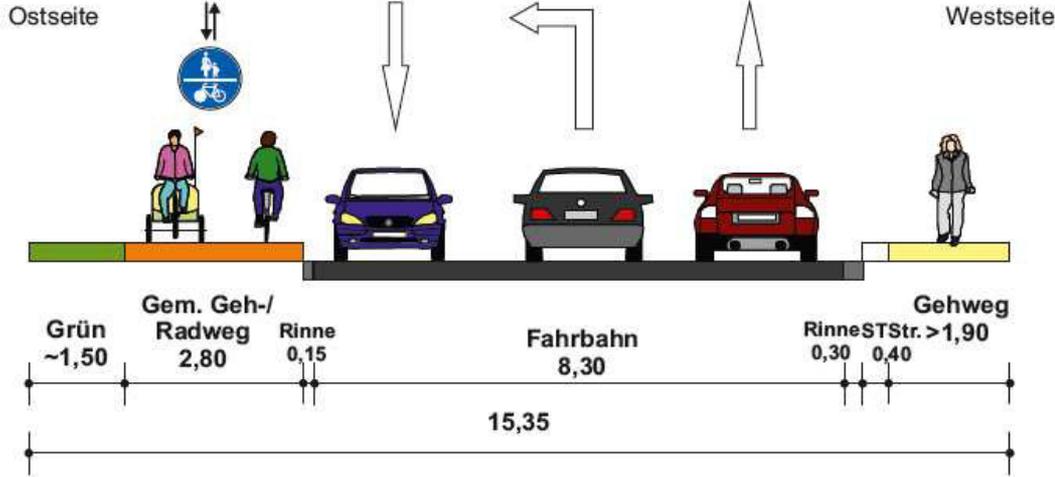
### Seetorstraße/ Detmolder Straße



# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

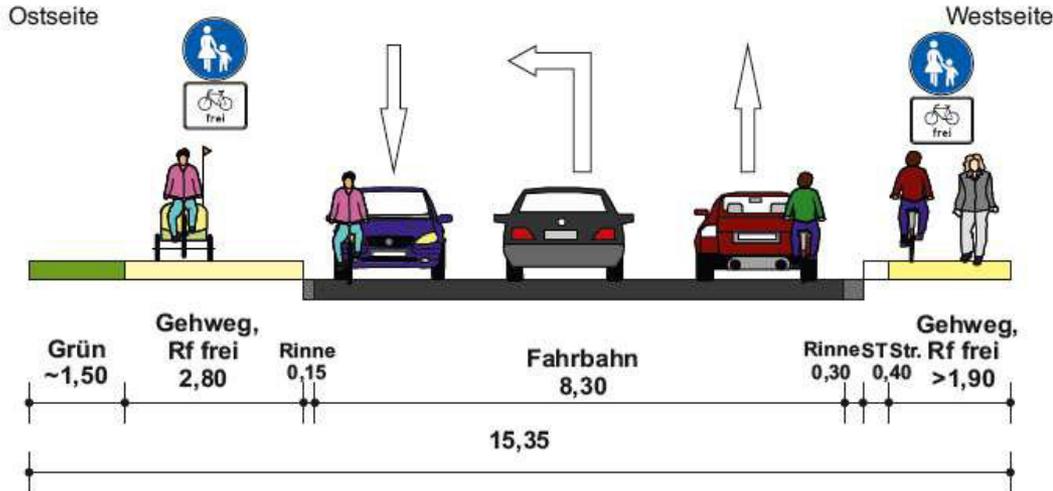


## Bestand



Seetorstraße stadtauswärts zwischen Extertalstraße und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße

## Vorschlag



**Stadt Rinteln**

Radverkehrskonzept  
Seetorstraße

**Querschnitt 15**  
Höhe Hausnr. 15, Parkplatz

Maßstab 1:100    Oktober 2020

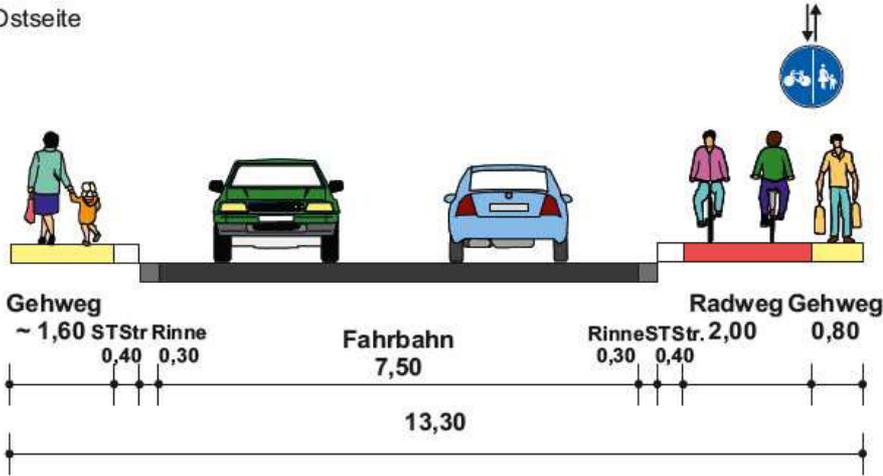
Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



## Bestand

Ostseite

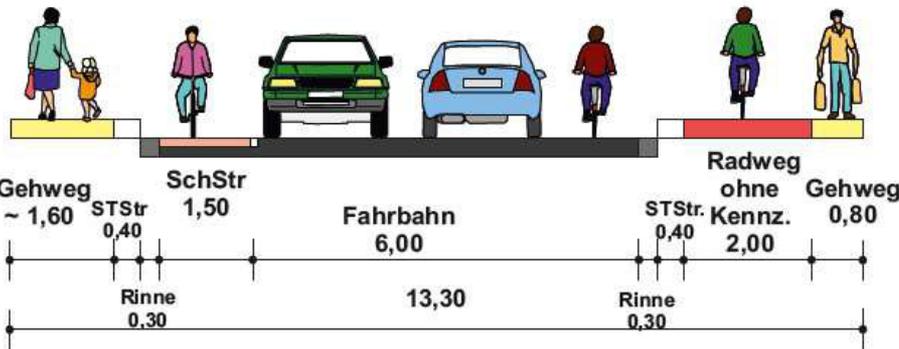


Westseite



## Vorschlag

Ostseite



Westseite

Seetorstraße stadtauswärts zwischen Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Kasseler Straße

Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept  
Seetorstraße

Querschnitt 16  
Höhe Hausnr. 16

Maßstab 1:100

Oktober 2020

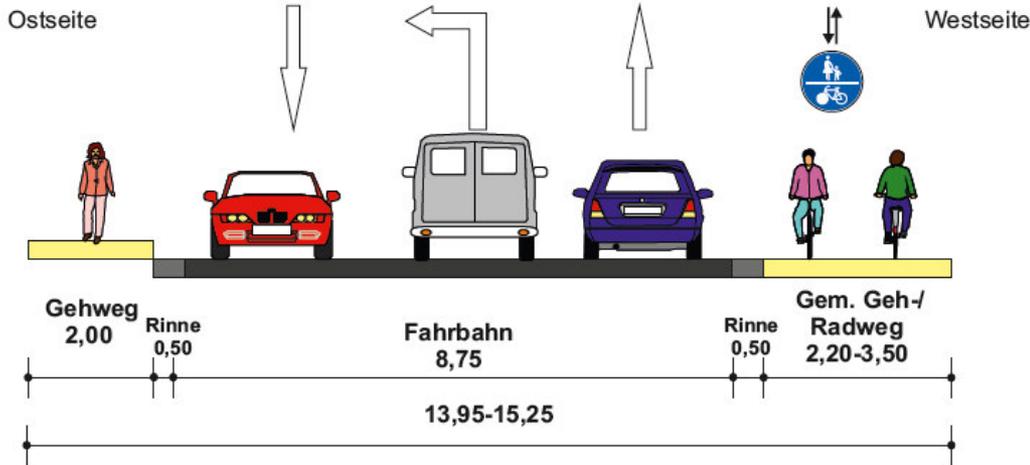


Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

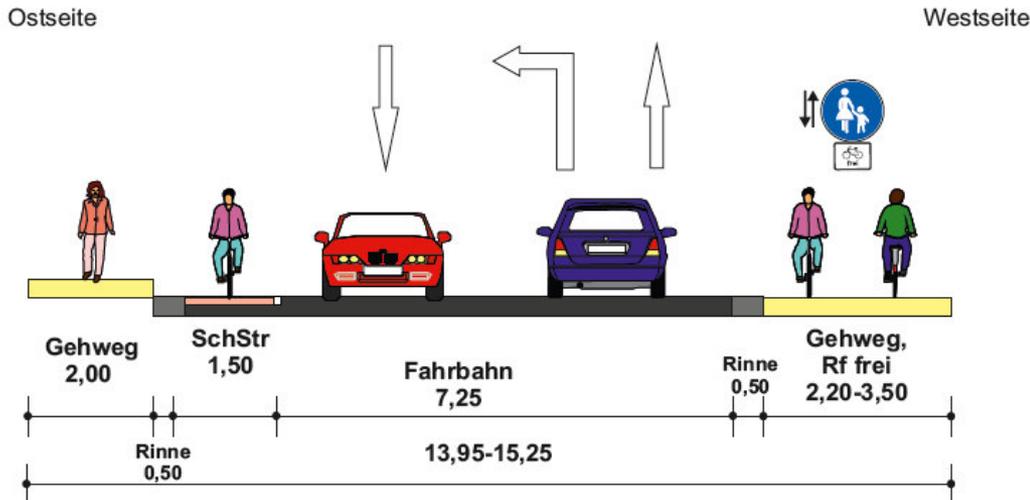


## Bestand



Detmolder Straße stadtauswärts zwischen  
Im Kleinen Löök und Am Stumpfen Turm

## Vorschlag



**Stadt Rinteln**  
**Radverkehrskonzept**  
**Detmolder Straße**  
**Querschnitt 18**  
 Höhe Bruchwiesenweg

Maßstab 1:100 Oktober 2020

**PGV**

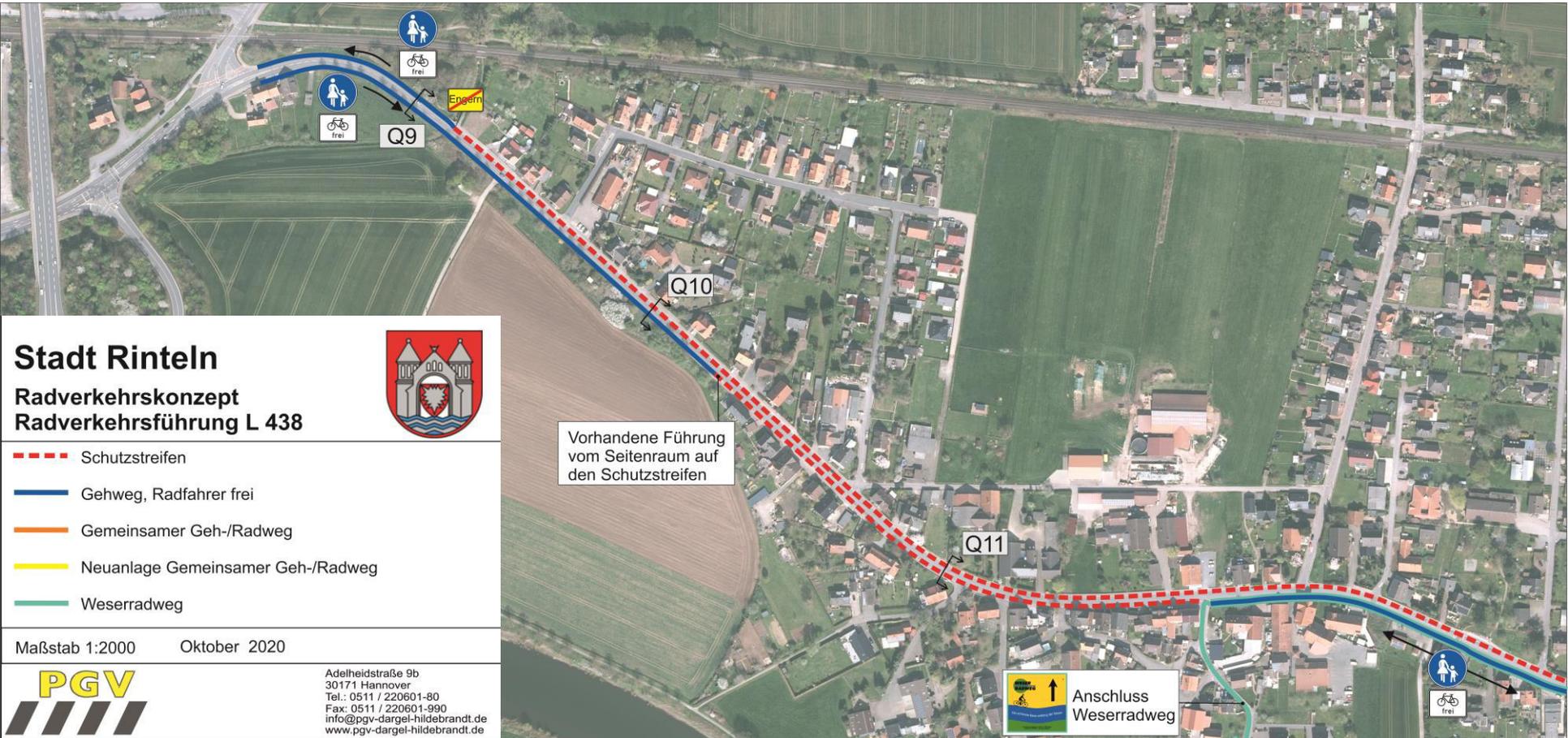
Adelheidsstraße 9b  
 30171 Hannover  
 Tel.: 0511 / 220601-80  
 Fax: 0511 / 220601-990  
 info@pgv-dargel-tildebrandt.de  
 www.pgv-dargel-tildebrandt.de





## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

### Konrad-Adenauer-Straße/ Berliner Straße



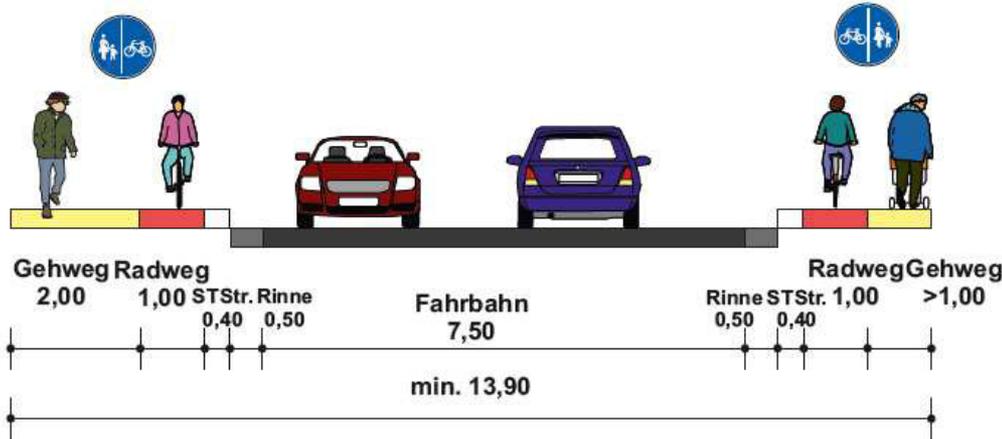
# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



## Bestand

Nordseite

Südseite

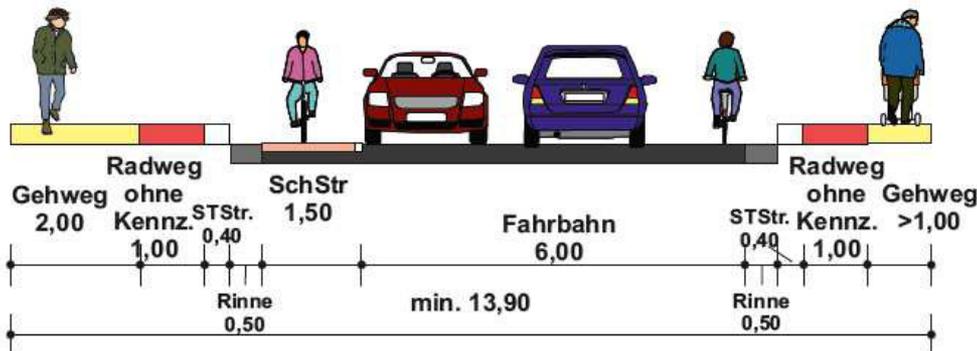


Berliner Straße stadtauswärts

## Vorschlag

Nordseite

Südseite



**Stadt Rinteln**

Radverkehrskonzept  
Berliner Straße

Querschnitt 10  
Höhe Hausnr. 11

Maßstab 1:100      Oktober 2020



Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

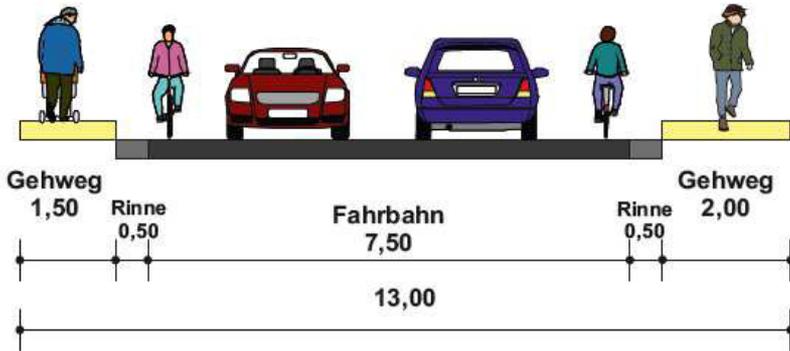
# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln



## Bestand

Nordseite

Südseite

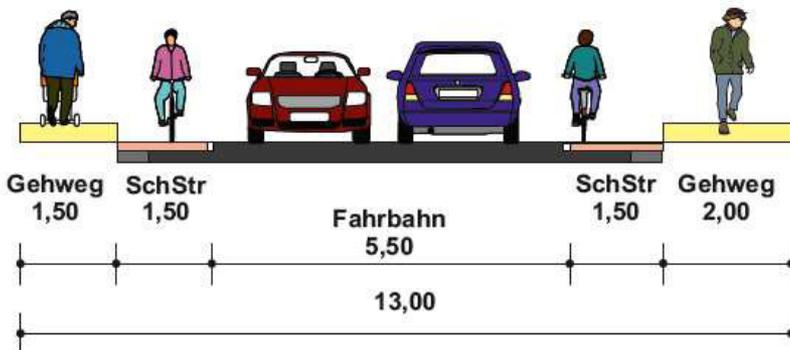


Berliner Straße stadtauswärts

## Vorschlag

Nordseite

Südseite



## Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept  
Berliner Straße

Querschnitt 11  
Höhe Hausnr. 28

Maßstab 1:100

Oktober 2020



Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de



## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

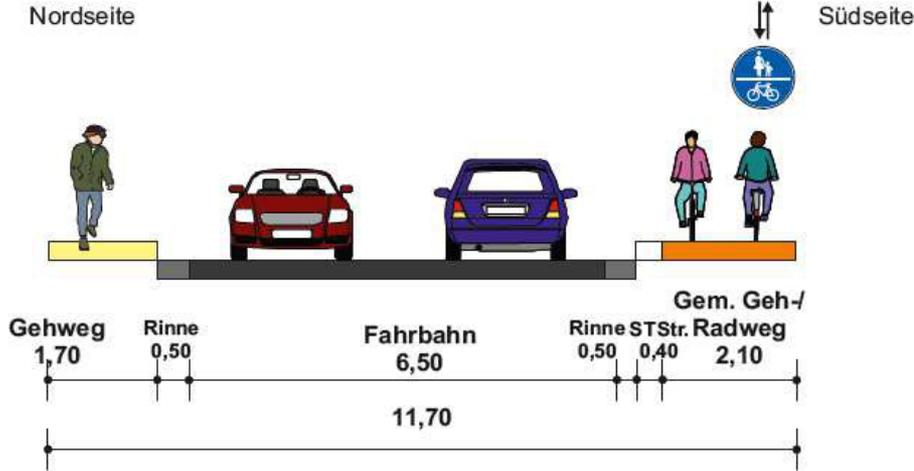
### Konrad-Adenauer-Straße/ Berliner Straße



# Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

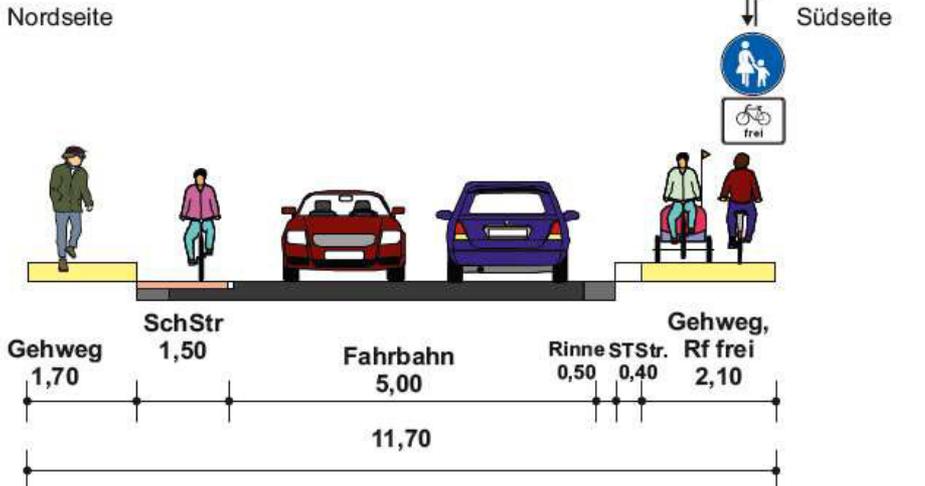


## Bestand



Berliner Straße stadtauswärts

## Vorschlag



## Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept  
Berliner Straße

Querschnitt 12  
Höhe Südstraße

Maßstab 1:100

Oktober 2020



Adelheidsstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
www.pgv-dargel-hildebrandt.de



## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

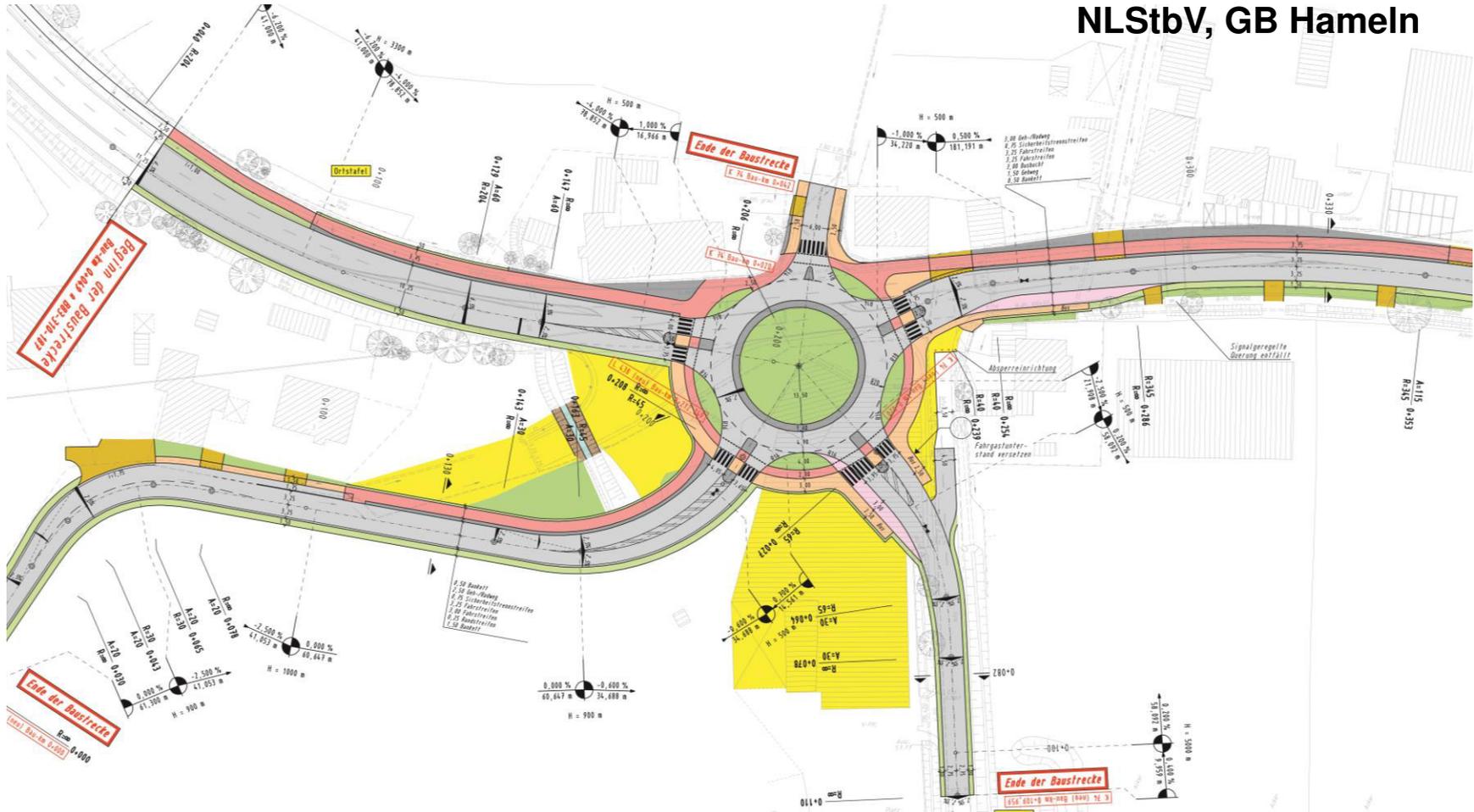




## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

### Westendorfer Landwehr – Entwurf Knotenumbau

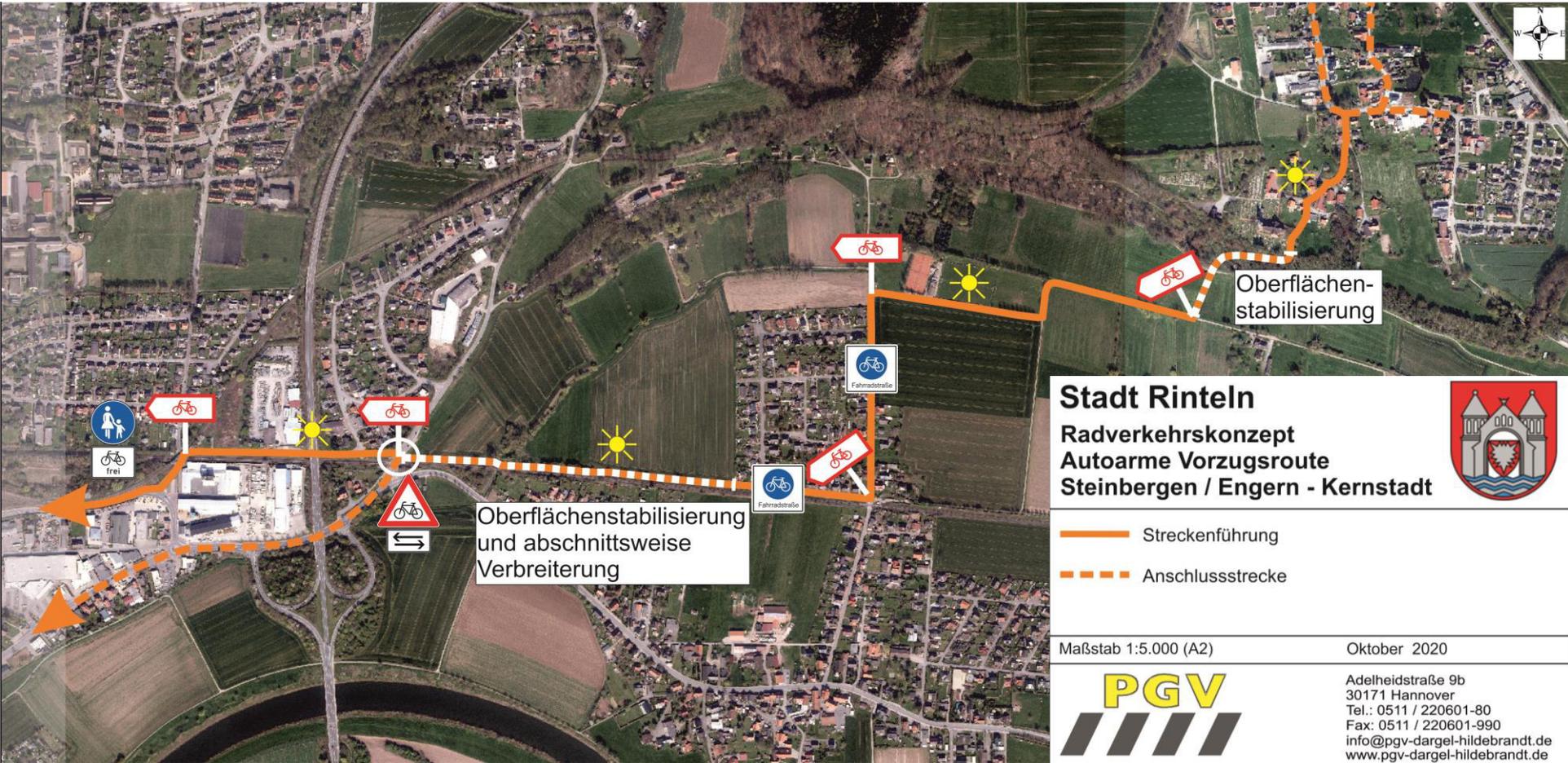
NLStbV, GB Hameln





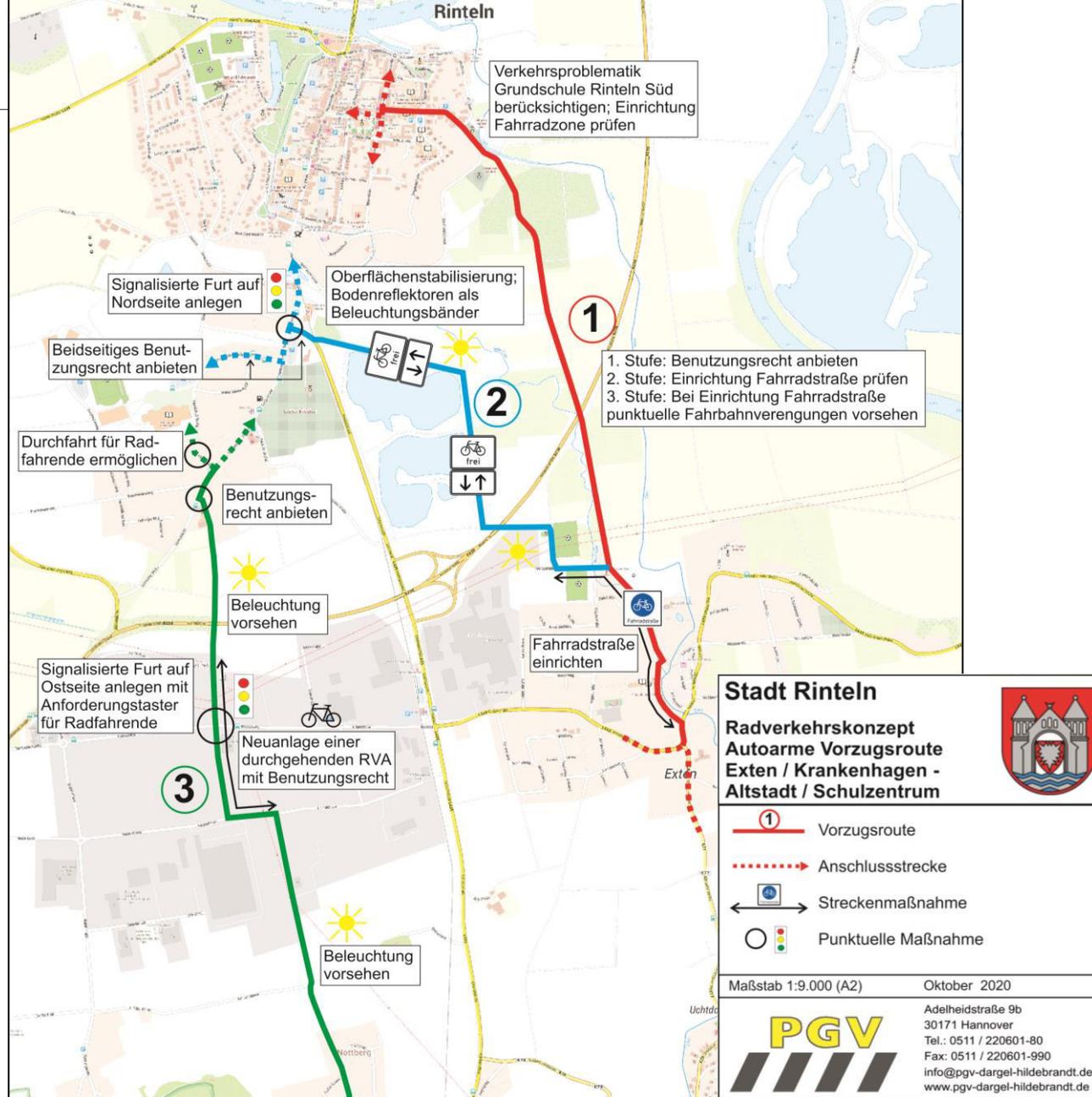
## Integration von autoarmen Vorzugsrouten

### Steinbergen / Engern - Kernstadt



## Integration von autoarmen Vorzugsrouten

Exten/  
Krankenhagen –  
Altstadt/  
Schulzentrum





## Weiteres Vorgehen

- Erstellung von Maßnahmensteckbriefen für Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen und im Verlauf autoarmer Vorzugsrouten
- Qualitätsoffensive Fahrradparken – Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur an Schulen, Nahversorgern, Versorgungsschwerpunkten, Bahnhof
- Maßnahmenpriorisierung
- 4. Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr
- Erstellung des Ergebnisberichtes und Ergebnispräsentation im Fachausschuss



## Zeitplanung

Zeitplan neu - Radverkehrskonzept Stadt Rinteln - 2020 -												- 2021 -	
Arbeitsposition	Bearbeitungsmonat (lfd.)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Febr	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Febr
1. Grundlagen													
2. Bestandsanalyse													
3. Leitlinien													
4. Radverkehrsnetz													
5. Fahrradparken													
6. Maßnahmenentwicklung u. - priorisierung													
7. Öffentlichkeitsarbeit u. Akteursbeteiligung													
7. Öffentlichkeitsarbeit Online-Nutzerbefragungen													
8. Ergebnisbericht u. Ergebnispräsentation													
<b>Legende:</b>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>Ergänzende Radverkehrserhebungen</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #6AA84F; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>Online-Nutzerbefragung</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>Arbeitskreis Radverkehr</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #4169E1; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>Fachausschuss</span> </div>												



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR





## Protokoll / Vermerk

<b>Anlass:</b>	<b>3. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr</b>		
<b>Ort:</b>	<b>Sitzungssaal im Rathaus Rinteln</b>		
<b>Datum:</b>	<b>20.10.2020</b>	<b>Uhrzeit:</b>	<b>15:00 – 17:00</b>

<b>Protokoll durch:</b>	<b>Sabine Derksen (PGV)</b>		
<b>Teilnehmer:</b>			
Herr Priemer (Bürgermeister Stadt Rinteln)	Herr Jacob (Fraktion Die Grünen)		
Herr Dr. Steinbeck (Dez. II, Stadt Rinteln)	Frau Fahrenkamp ( Fraktion Die Grünen)		
Herr Quindt (Amt für Tiefbau- und Umweltamt, Stadt Rinteln)	Herr Rauch ( CDU)		
Frau Neuhäuser (Amt für Sicherheit und Ordnung, Bürgerdienste, Stadt Rinteln)	Herr Sümenicht (SPD)		
Frau Klemme (Amt für Bildung und Kultur, Stadt Rinteln)	Herr Schwellnus ( Behindertenbeirat)		
Herr Wopfner (Schüler Gymnasium Ernestinum)	Herr Althof (Seniorenbeirat der Stadt Rinteln)		
Frau Schumacher ( Touristikzentrum Westliches Weserbergland)	Frau Ehrmantraut-Riechers (Polizeikommissariat Rinteln)		
Herr Sewald (Stadtwerke Rinteln)	Frau Borcheld (ADFC Ortsgruppe Rinteln)		
Frau Jacob (Gymnasium Ernestinum)	Herr Wells (ADFC Kreisverband Schaumburg)		
	Herr Dargel (PGV Dargel Hildebrandt)		
	Frau Derksen (PGV Dargel Hildebrandt)		

### Planungsgemeinschaft Verkehr

#### PGV- Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –  
Zukunft Radverkehr  
Mobilität im ländlichen Raum  
Detailplanung &  
Spezialaufgaben  
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

**20. Oktober 2020**

### Ablauf:

TOP 1: Bisherige Arbeitsschritte

TOP 2: Ergebnisse ergänzender Knotenstromerhebungen

TOP 3: Ergebnisse der Online-Beteiligung

TOP 4: Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

TOP 5: Integration von Vorzugsrouten

TOP 6: Weiteres Vorgehen/Zeitplan

Die Inhalte der einzelnen TOP sind der Präsentation zu entnehmen. In diesem Protokoll werden ausschließlich die Anmerkungen der Teilnehmenden festgehalten.

## Ergebnisse

### TOP 2: Ergebnisse ergänzender Knotenstromerhebungen

- Hr. Priemer: Der Knotenbereich B 83/ L 438/ K 74 („Westendorfer Landwehr“) stellt sich als Problem dar. Ein weiterer Abstimmungstermin mit der Straßenbauverwaltung ist geplant. Die Stadt Rinteln geht davon aus, dass eine Umsetzung der vorhandenen Umbauplanung erfolgt, sobald die Mittel beim Geschäftsbereich Hameln zur Verfügung stehen.

### TOP 4: Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

- Fr. Ehrmantraut-Riechers: Das Polizeikommissariat Rinteln beschäftigt sich schon länger mit möglichen Standorten, an denen ein Wechsel der Radverkehrsführung vom Seitenraum auf die Fahrbahn erfolgen kann. Welche Standorte sind im Verlauf Bahnhofstraße/ Weserbrücke/ Pferdemarkt für einen solchen Wechsel vorgesehen?
- Hr. Dargel: Der Wechsel sollte an der Ortstafel in Höhe der bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage in der Mindener Straße, vorgesehen werden.
- Fr. Borchelt: Es fehlt in der Planung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Weserbrücke auf 30 km/h.
- Hr. Dargel: Diese wird schwierig umzusetzen sein, da es sich um eine Landesstraße handelt. Es ist damit zu rechnen, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Kfz auf der Weserbrücke und grundsätzlich auch in der Bahnhofstraße durch Radfahrende auf der Fahrbahn abnehmen wird.
- Es wird vorgeschlagen, dass auf der Verbindung zwischen Weserbrücke und Fußgängerzone in der Planung ein Vorrang für den Radverkehr aus Richtung Weserbrücke geschaffen werden sollte, um zur geplanten Aufstellfläche auf dem Linksabbiegestreifen zu kommen.
- Hr. Dargel: Das Markieren einer gesonderten Furt ist nicht erforderlich. Da die Fahrbahnbreite ein Überholen von Radfahrenden – vor allem bei Kfz-Begegnungsverkehr – zukünftig kaum mehr ermöglicht, bewegen sich Radfahrende im Verkehrsstrom und können sich direkt auf den Linksabbiegestreifen einordnen.

- Fr. Borchelt: Wie können die Radtouristen, die von der Dankerser Straße auf die Bahnhofstraße kommen auf die Fahrbahn wechseln?
- Hr. Dargel: Diese fahren von der Dankerser Straße in Richtung Weserbrücke durchgehend auf der Fahrbahn. Ab Parkplatz Weseranger wird auch ein richtungstreues Benutzungsrecht im Seitenraum angeboten.

#### TOP 6: Weiteres Vorgehen/Zeitplan

- Die nächste Sitzung des Arbeitskreises wird auf die 2. Januarhälfte 2021 terminiert.
- Es wird festgehalten, dass die Protokolle vom 1. – 3. Arbeitskreis sowie die zugehörigen Präsentationen zeitnah an die Teilnehmenden verschickt werden.



## Protokoll

<b>Anlass:</b>	<b>Abstimmungsgespräch zum Radverkehrskonzept der Stadt Rinteln mit NLStbV, Geschäftsbereich Hameln und Stadt Rinteln</b>		
<b>Ort:</b>	<b>Rathaus Rinteln</b>		
<b>Datum:</b>	<b>23.02.2021</b>	<b>Uhrzeit:</b>	<b>14 – 16 Uhr</b>

<b>Protokoll durch:</b>	<b>Sabine Derksen (PGV)</b>
<b>Teilnehmer:</b>	
Frau Blume-Sackhoff (NLStbV)	Herr Buchmeier (Stadt Rinteln)
Herr Brockmann (NLStbV)	Frau Neuhäuser (Stadt Rinteln)
Herr Homburg (NLStbV)	Herr Quindt (Stadt Rinteln)
Herr Lueg (NLStbV)	Frau Derksen (PGV Dargel Hildebrandt)
	Herr Dargel (PGV Dargel Hildebrandt)

### Planungsgemeinschaft Verkehr

#### PGV- Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –  
Zukunft Radverkehr  
Mobilität im ländlichen Raum  
Detailplanung &  
Spezialaufgaben  
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

**11. März 2021**

TOP 1: Bahnhofstraße / Weserbrücke

TOP 2: Berliner Straße / Westendorfer Landwehr

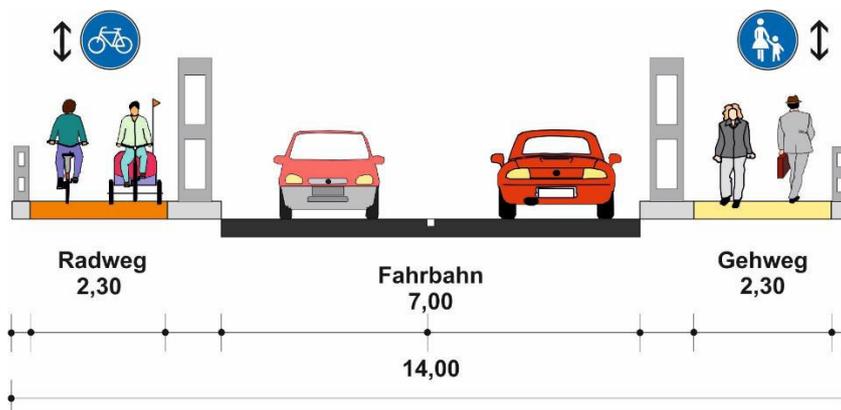
TOP 3: Dankerser Straße / Netzlückenschluss Eisbergen

TOP 4: Hartler Straße / Querung Doktorsee

TOP 1: Bahnhofstraße / Weserbrücke

- Herr Lueg merkt an, dass die Piktogramme zur Fahrbahnführung am Pferdemarkt eine gute Möglichkeit sind, um die Radverkehrsführung zu verdeutlichen. Eine Roteinfärbung als Aufstellfläche für die Radfahrenden von der Weserbrücke in Richtung Fußgängerzone sieht er dagegen als nicht notwendig an. Er fragt, in welchen Kommunen Piktogramme auf diese Weise verwendet wurden.
- Herr Dargel führt auf, dass die Darstellung missverständlich ist. Es ist keine Roteinfärbung einer Wartefläche vorgesehen. Er bietet darüber hinaus an, dass die PGV Beispiele für die dargestellte Anwendung von Piktogrammen recherchiert und in der nächsten Sitzung der Lenkungsgruppe präsentiert.

- Herr Brockmann führt auf, dass die niedrige Geländerhöhe der Weserbrücke eine Nutzung des Seitenraums durch Radfahrende eigentlich nicht erlaubt. Da die Weserbrücke denkmalgeschützt ist, kann die Geländerhöhe nicht angepasst werden. Seiner Meinung nach sei es somit notwendig, die Seitenbereiche nur für den Fußverkehr vorzuhalten.
- Herr Dargel antwortet, dass aufgrund der bisherigen Seitenraumnutzung und den damit einhergehenden Gewohnheiten der Radfahrenden eine Stufenlösung zu empfehlen ist. Zunächst könnte in einem Übergangszeitraum ein Benutzungsrecht im Seitenraum angeboten werden. In einer zweiten Stufe wäre dann nur das Fahren auf der Fahrbahn möglich.
- Herr Brockmann schlägt vor, dass die Fahrbahn der Weserbrücke gestalterisch verändert werden könnte, damit sie auf den Mischverkehr aufmerksam macht. In jedem Fall müssen klare Verhältnisse herrschen, weswegen er sich ebenfalls gegen eine Lösung mit Benutzungsrecht ausspricht.
- Frau Neuhäuser führt als alternative Idee die Möglichkeit auf, die Seitenräume aufzuteilen, sodass diese nach Verkehrsarten getrennt sind (nachfolgend zur Erklärung visualisiert).



- Herr Dargel antwortet darauf, dass dies eine Zwangsführung wäre, die aufgrund der beidseitigen Zieldichte nicht zu empfehlen ist.

- Herr Lueg merkt darüber hinaus an, dass die Seitenanlagen zu schmal für einen Zweirichtungsradverkehr sind. Für die Weserbrücke sei die Einrichtung von Tempo 30 diskussionswert. Der Radverkehr sollte in Rinteln allgemein zeitnah auf die Fahrbahn gebracht werden. Auch die Maßnahme zur Einrichtung einer Bedarfsampel am Weseranger ist umgehend zu prüfen.
- Herr Dargel fragt, ob diese Prüfung von einem externen Unternehmen durchgeführt wird.
- Frau Blume-Sackhoff erklärt, dass zunächst eine interne Prüfung erfolgt.
- Herr Lueg spricht das Problem an, dass solche Bedarfsangebote für den Radverkehr durch Zufußgehende mitgenutzt werden.
- Herr Brockmann bestätigt dies. Es sei wahrscheinlich, dass das auch bei einer Bedarfsampel am Weseranger der Fall sein könnte.
- Herr Dargel merkt an, dass dies nicht verhindert werden kann.
  
- Herr Lueg betont, dass er für den Vorschlag einer Fahrbahnführung auf der L 441 stadteinwärts im innerörtlichen Bereich offen ist, auch wenn das einen bremsenden Einfluss auf den Kfz-Verkehr haben könnte.
- Herr Brockmann führt auf, dass die Alternative über die Alte Todenmanner Straße auch gut befahrbar ist.

#### TOP 2: Berliner Straße / Westendorfer Landwehr

- Herr Brockmann sieht zwei Probleme bei der angedachten Führung in der Ortsdurchfahrt Engern. Zum einen werden trotz der schmalen Fahrbahn Überholvorgänge stattfinden, bei denen der Schutzstreifen dazu verleiten könnte den Sicherheitsabstand zwischen Rad und Kfz von 1,5 m zu unterschreiten. Zum anderen würde das Parken von Anliegern in der Ortsdurchfahrt durch einen Schutzstreifen unterbunden werden.

- Herr Lueg geht darauf ein und betont, dass das Aufheben der Radwegebenutzungspflicht in jedem Fall umzusetzen ist, die Einrichtung von Schutzstreifen sei dagegen nicht notwendig. Die asymmetrische Lösung würde weiterhin keine Gleichbehandlung der Radfahrenden ermöglichen. Auch sieht er ein Benutzungsrecht des südseitigen Gehweges in beide Fahrrichtungen als schwierig umsetzbar an. Die geringe Breite des Gehweges lasse dies eigentlich nicht zu.
- Herr Dargel merkt an, dass auch die Frage besteht, ob die derzeitige Führung des Weserradweges so bestehen bleibe. Wenn dies nicht der Fall ist, sei das Benutzungsrecht in beide Richtungen ohnehin nicht mehr notwendig. Grundsätzlich nehme die PGV aus der Diskussion mit, dass der Radverkehr lieber konsequent im Mischverkehr geführt werden soll.
- Herr Lueg wünscht sich, dass im Rahmen des Radverkehrskonzeptes auch eine Lösung für die Ortsdurchfahrt Engern entwickelt wird, bei der der nordseitige Gehweg baulich verbreitert wird, sodass dort ein Benutzungsrecht für den Radverkehr umgesetzt werden könnte.
  
- Zum Knotenpunkt Westendorfer Landwehr merkt Herr Brockmann an, dass auch eine Führung abseits der Berliner Straße denkbar wäre. Die Radfahrenden könnten zunächst über den Ziegeleiweg Richtung Süden fahren, die Bahnstrecke kreuzen und dann im Anschluss in Richtung Westen wieder auf die Berliner Straße zurückkommen. Auf diese Weise würde die Radverkehrsführung im Kreisverkehr nach seiner Meinung deutlich einfacher. Allerdings könnte diese Führung möglicherweise zu umwegig sein.
- Herr Dargel sichert zu, dass im Radverkehrskonzept auch eine alternative Radverkehrsführung zum Netzlückenschluss Berliner Straße aufgenommen wird.

### TOP 3: Dankerser Straße / Netzlückenschluss Eisbergen

- Herr Homburg erklärt, dass die Stadt Porta Westfalica und Straßen NRW auf die Stadt Rinteln zugegangen sind, um über das Thema Netzlückenschluss zwischen Rinteln und Eisbergen zu diskutieren. Die Stadt Rinteln ist grundsätzlich bereit, Grunderwerb zu tätigen, um eine bahnparallele Verbindung herzurichten.
- Herr Brockmann informiert darüber, dass Planungen zu einem straßenbegleitenden Radweg entlang der Dankerser Straße deutlich machen, dass eine Umsetzung aufgrund der beengten Straßenräume aufwändig wäre.
- Herr Brockmann führt auf, dass genau wie bei der Berliner Straße auch in der Dankerser Straße innerorts ein reiner Mischverkehr ohne Schutzstreifen umsetzbar wäre. Das Verkehrsaufkommen auf der Dankerser Straße ist deutlich geringer als in der Berliner Straße.
- Herr Lueg fragt, wo der Führungswechsel zum Zweirichtungsradweg außerorts vorgesehen ist. Er bevorzugt einen Standort weiter stadteinwärts als in der gezeigten Planskizze.
- Herr Brockmann sieht einen Wechsel der Radverkehrsführung in Höhe des Querschnittes 2 als geeignet an.
- Herr Dargel sagt zu, dass die PGV den Standort prüfen wird.
- Herr Buchmeier führt an, dass der Schwerverkehr in der Dankerser Straße nicht zu vernachlässigen ist.
- Herr Brockmann merkt an, dass die Dankerser Straße auch eine beliebte Ausweichroute für die A2 ist.
  
- Herr Lueg macht auf den Knotenpunkt Dankerser Straße/ Bahnhofstraße aufmerksam. Dieser sei unfallträchtig, da der Radverkehr im Seitenraum geführt wird. Es sei sinnvoll den Radverkehr frühzeitig auf der Fahrbahn zu führen.
- Herr Dargel merkt an, dass gemäß Planung auf allen drei Knotenarmen eine Fahrbahnführung vorgesehen ist. Wegen der stärkeren Steigung aus Richtung Dankerser Straße wurde zusätzlich eine Freigabe des Gehweges in Richtung Bahnhofstraße vorgesehen.

- Herr Lueg merkt an, dass bereits über die Idee diskutiert wurde, einen Schutzstreifen speziell für diese Situation zu markieren. Er ist sich allerdings nicht sicher, ob die Platzverhältnisse dies ermöglichen.
- Herr Dargel bietet an, dass dies durch die PGV geprüft werden kann.
- Herr Lueg betont, dass auch eine Lösung mit baulichem Aufwand von Interesse ist.

#### TOP 4: Querung Doktorsee - Hartler Straße

- Es wird angeregt, dass ein Querschnitt für die Querungsstelle gezeichnet wird.
- Herr Lueg führt an, dass eventuell auch eine breitere Mittelinsel die Querungssicherung verbessern könnte.
- Herr Quindt führt das Problem auf, dass Radfahrende aus Richtung Eisbergen den Radweg im Verlauf Am Doktorsee nutzen und im Anschluss nicht auf den nordostseitigen Gehweg wechseln, um die Querungshilfe ordnungsgemäß zu nutzen. Sie fahren westlich an der Mittelinsel vorbei.
- Herr Dargel führt eine Doppelquerung mit Bedarfsampel als Lösungsvorschlag auf.



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

### 4. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr 06. Oktober 2021

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
B.A. Marvin Uhde

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



## Übersicht zum aktuellen Stand

- Themenschwerpunkte 3. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr  
20.10.2020
  - Ergänzende Radverkehrserhebungen
  - ONLINE-Befragung
  - Vorschläge zur Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen  
und im Verlauf von autoarmen Verbindungen



## Übersicht zum aktuellen Stand

- Abstimmungsgespräch mit NLStBV und Stadt Rinteln 02/2021 zur Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen
  - Bahnhofstraße / Weserbrücke
  - Berliner Straße / Westendorfer Landwehr
  - Dankerser Straße / Netzlückenschluss Eisbergen
  - Hartler Straße / Querung Doktorsee

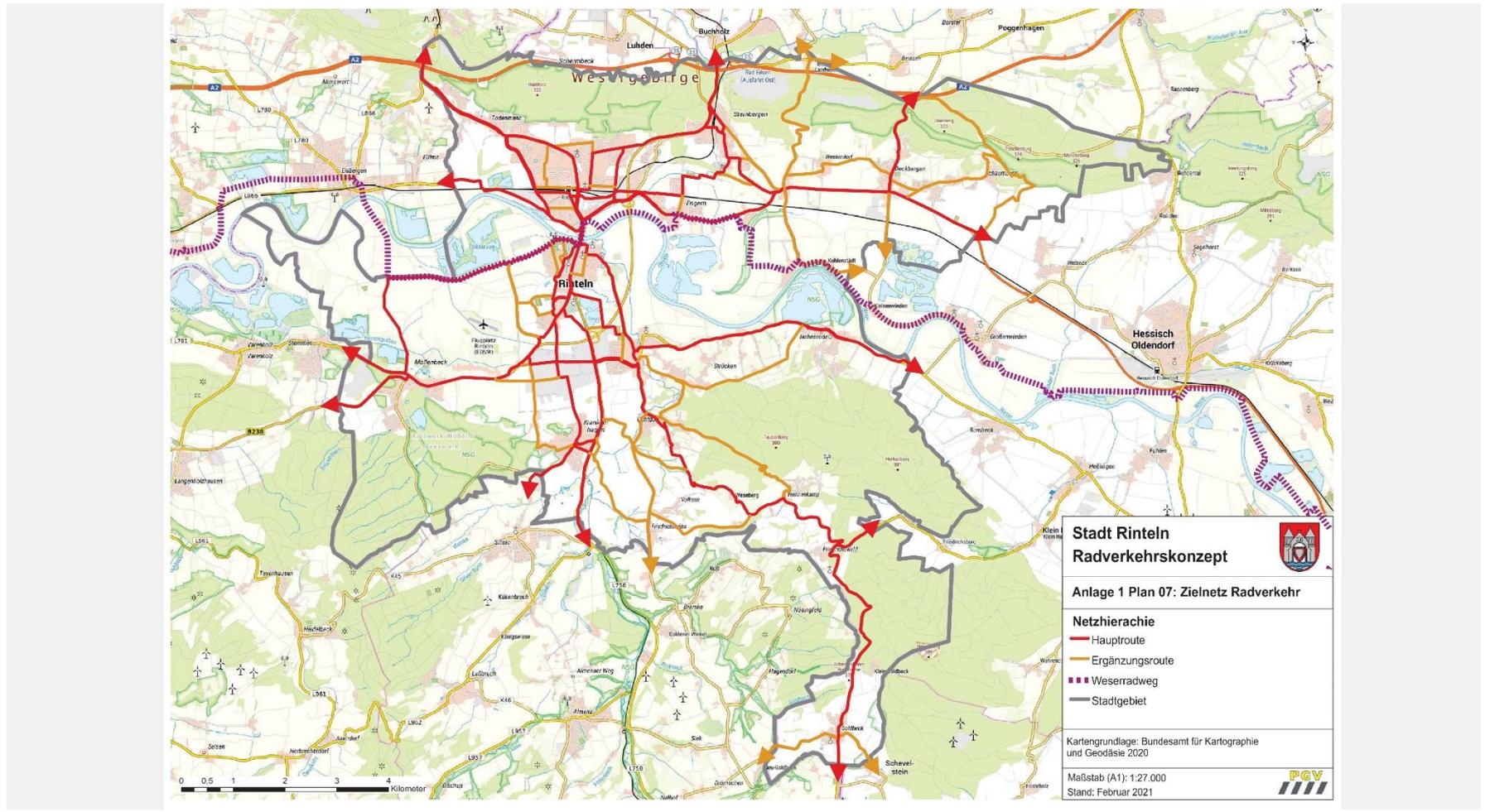


## Übersicht zum aktuellen Stand

- Berichtserstellung und Ergebnisdokumentation 03/2021
- Ergänzende Detailplanung Röntgenstraße / Am Stumpfen Turm
- Weitergehende Planungen und Überlegungen
  - Umgestaltung Bahnhof Rinteln
  - Integration einzelner Bausteine in das Mobilitätskonzept für den Landkreis Schaumburg

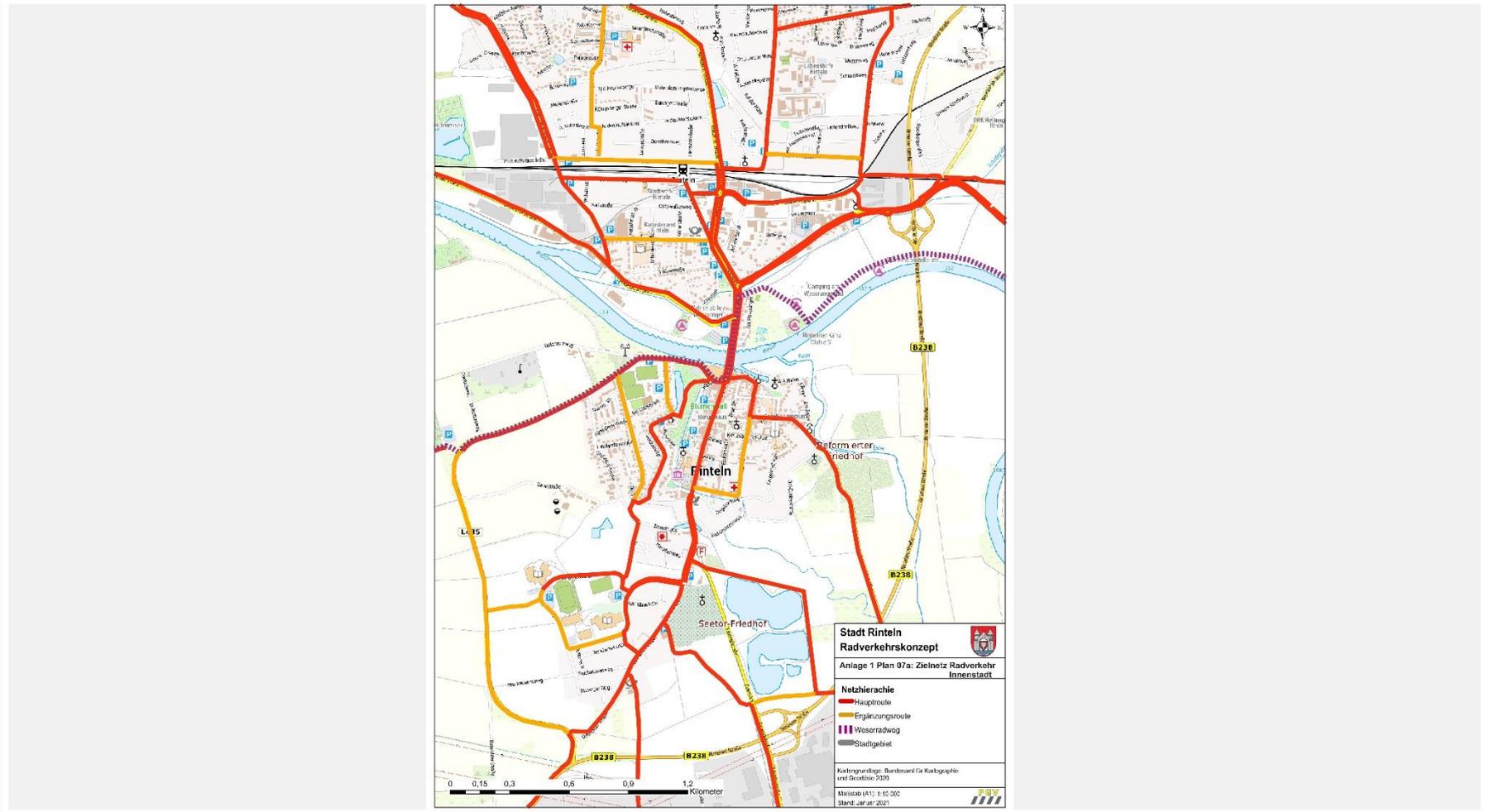


## Zielnetz Radverkehr



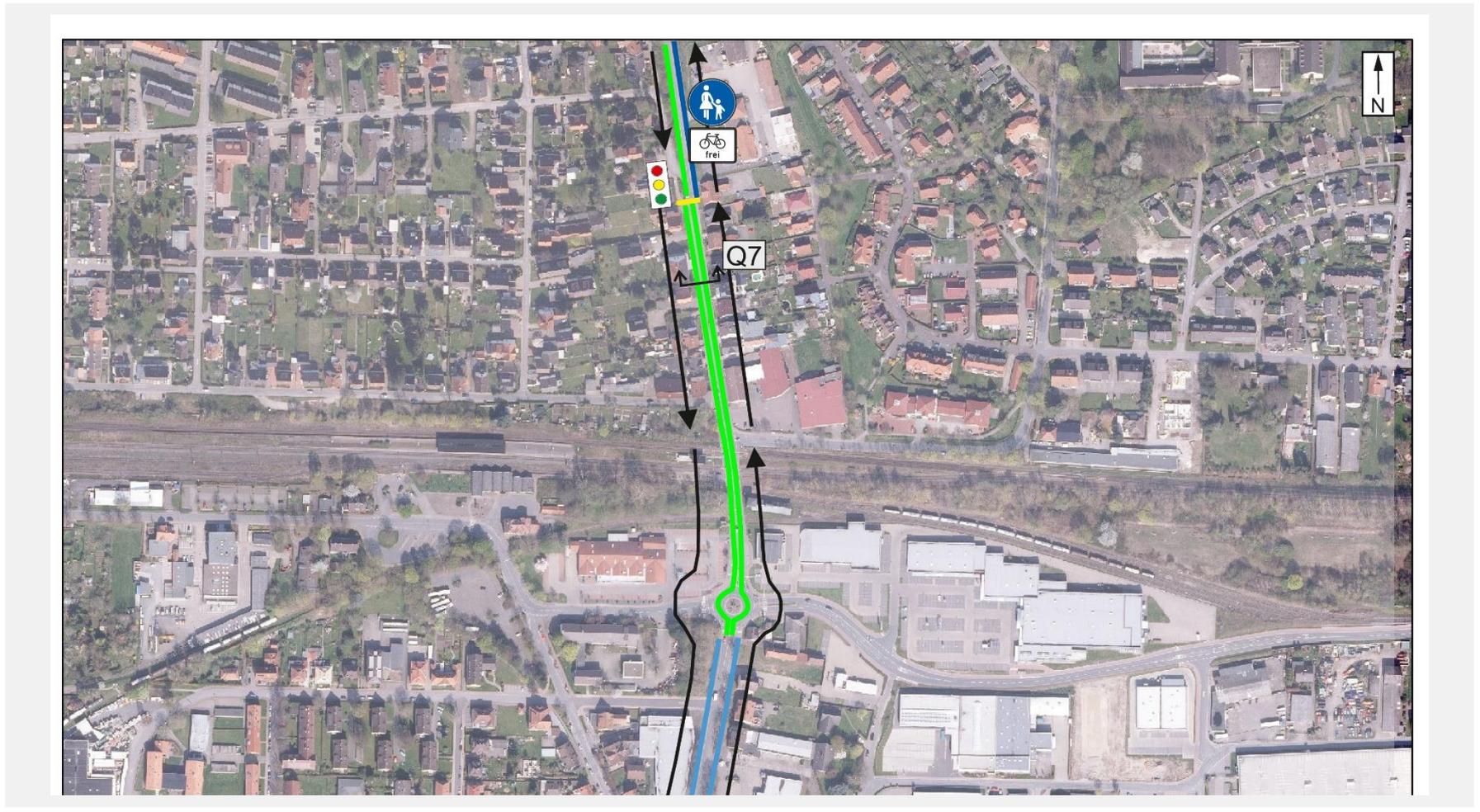


## Zielnetz Radverkehr – Innenstadt



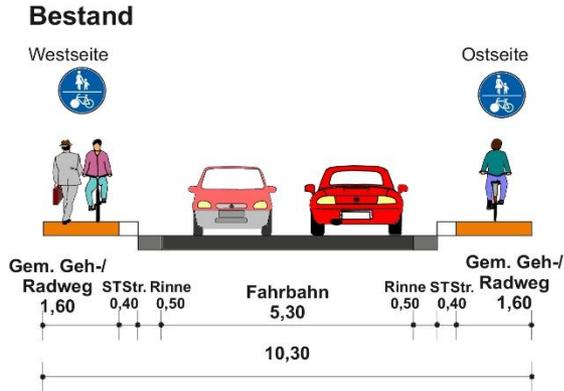


## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Nord

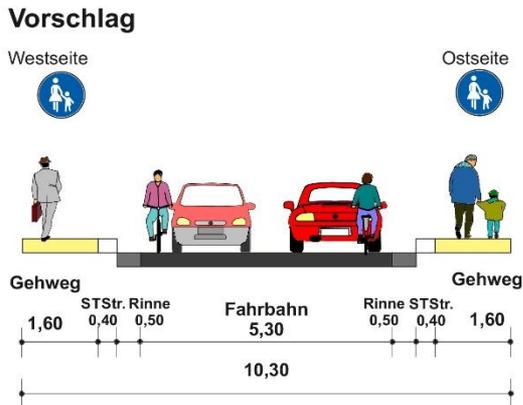




## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Nord



Mindener Straße stadtauswärts



**Stadt Rinteln**  
**Radverkehrskonzept**



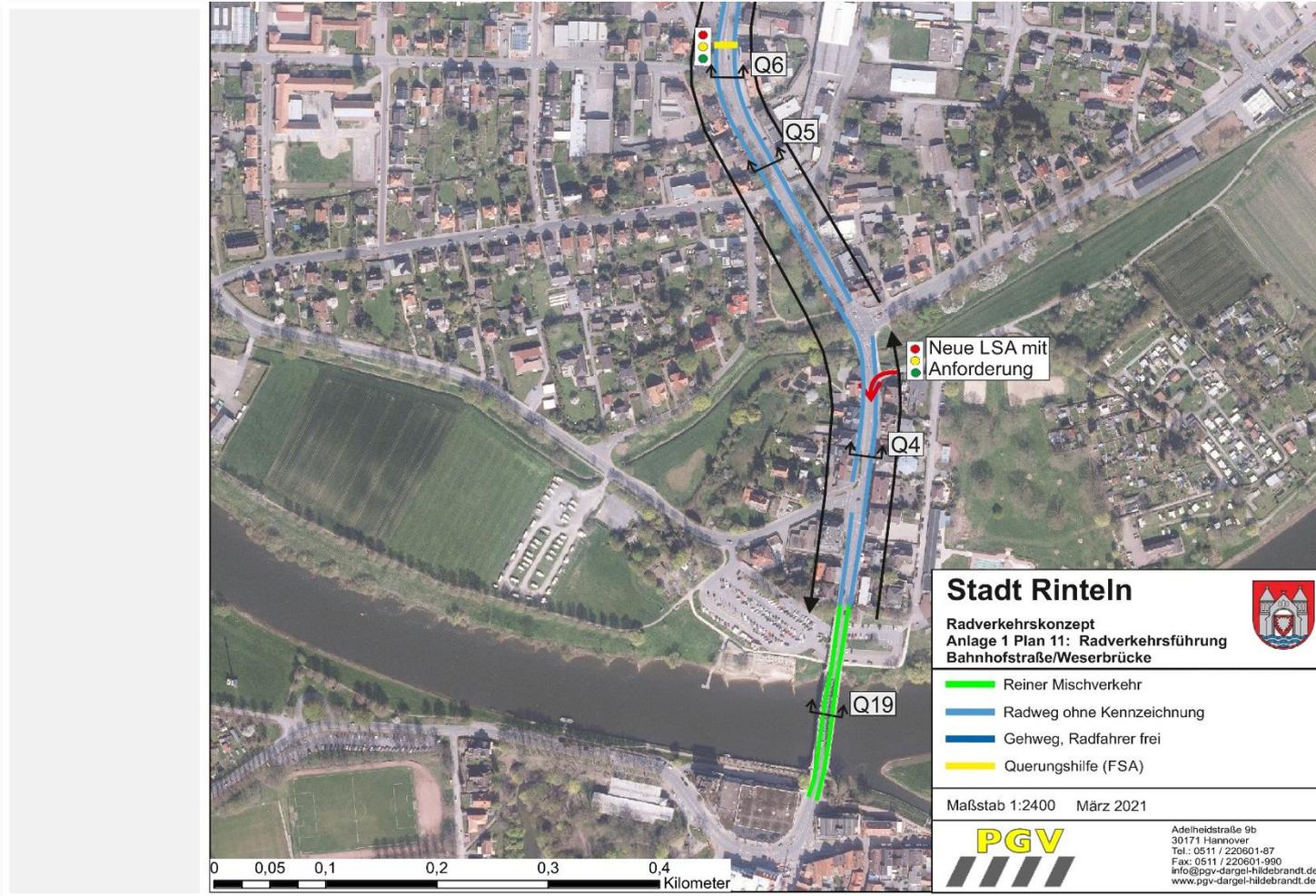
**Anlage 2 Querschnitt 7: Mindener Straße**  
**Höhe Hausnr. 27**

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021





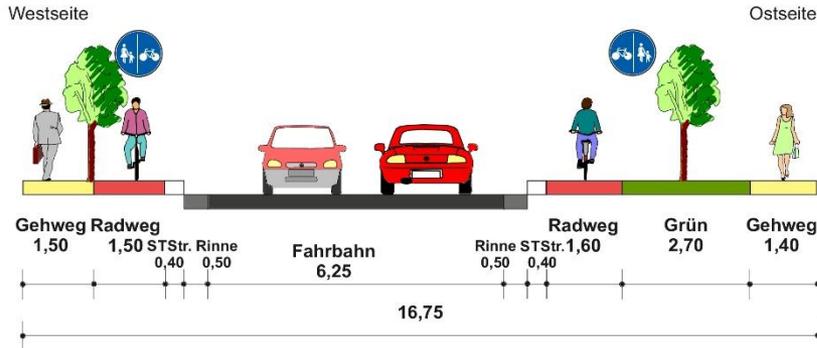
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Süd





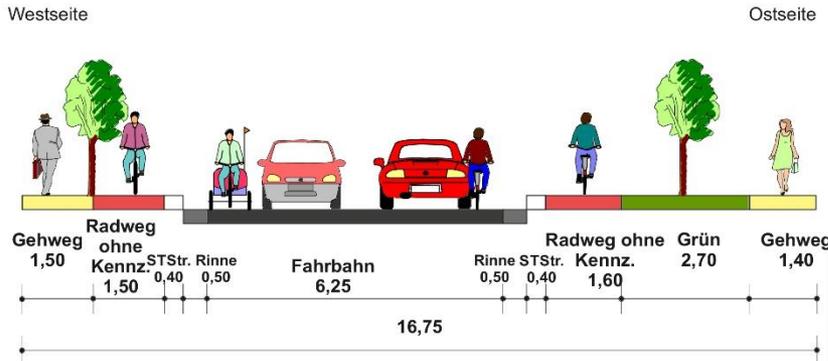
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Nord

### Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

### Vorschlag



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



Anlage 2 Querschnitt 6: Bahnhofstraße  
Höhe Hausnr. 12

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



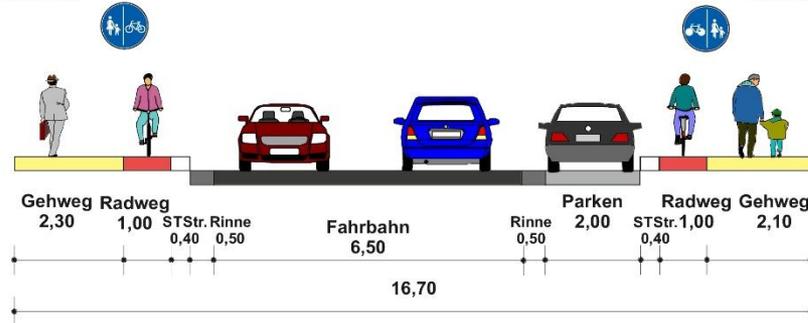


## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Süd

### Bestand

Westseite

Ostseite

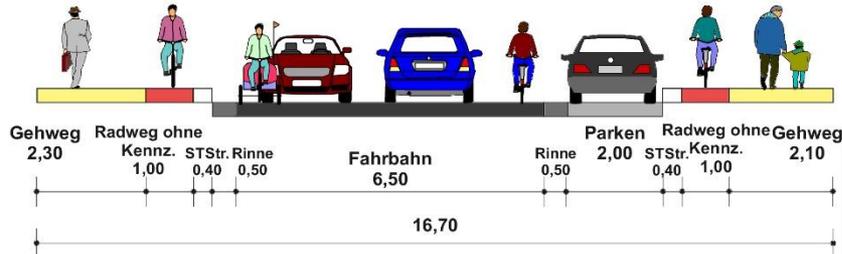


Bahnhofstraße stadtauswärts

### Vorschlag

Westseite

Ostseite



**Stadt Rinteln**  
**Radverkehrskonzept**



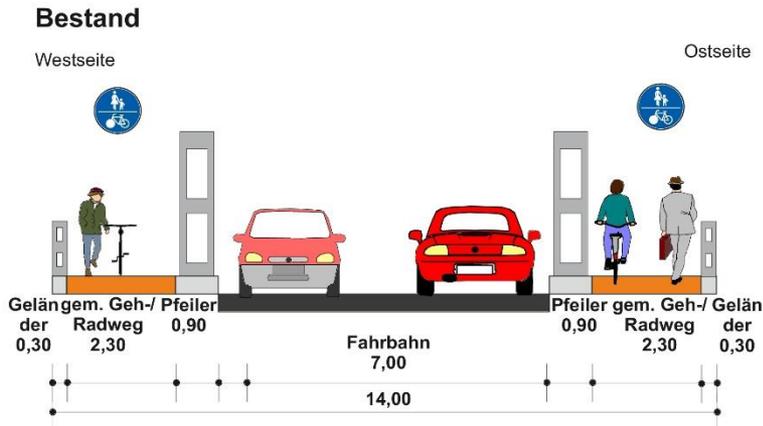
**Anlage 2 Querschnitt 4: Bahnhofstraße**  
**Höhe Hausnr. 4/5**

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021

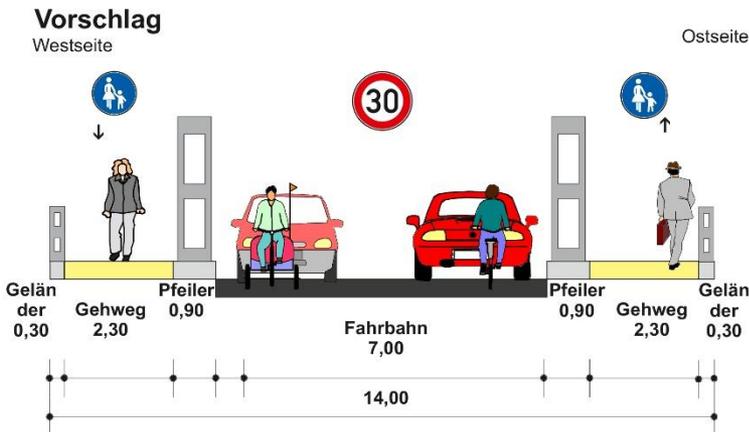




## Radverkehrsführung Weserbrücke



Weserbrücke Richtung Norden



### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



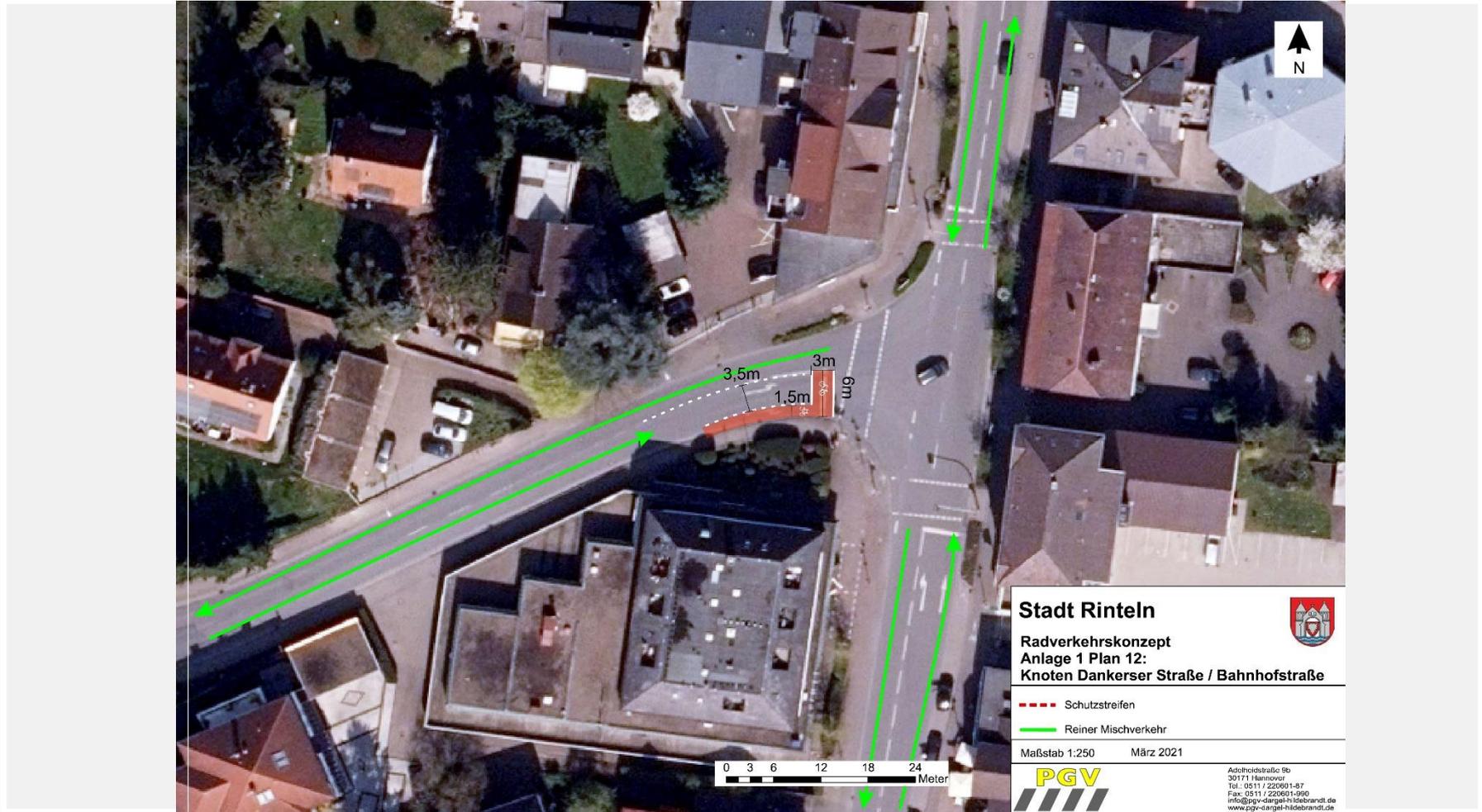
Anlage 2 Querschnitt 19: Weserbrücke

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



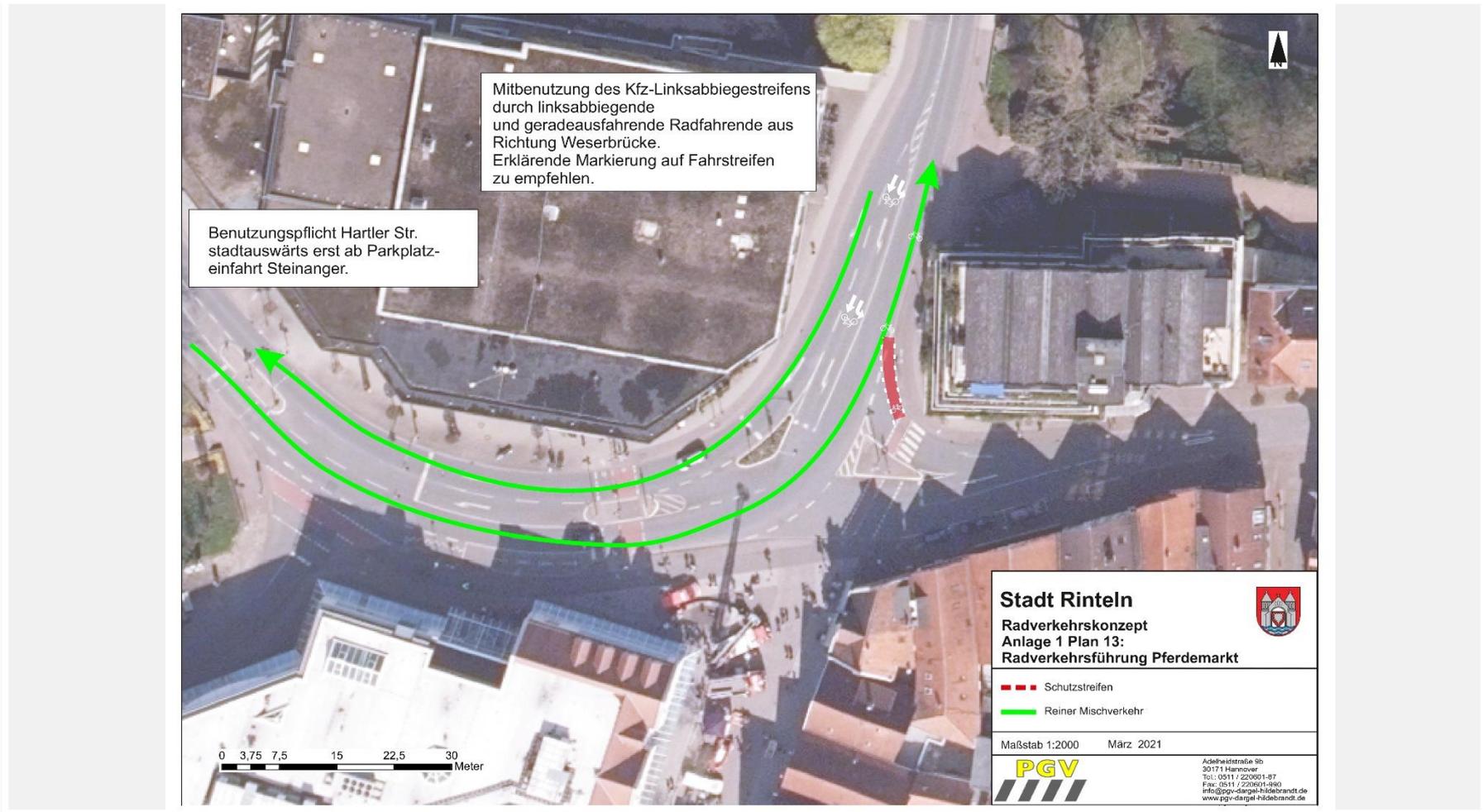


## Radverkehrsführung Einmündung Dankerser Straße



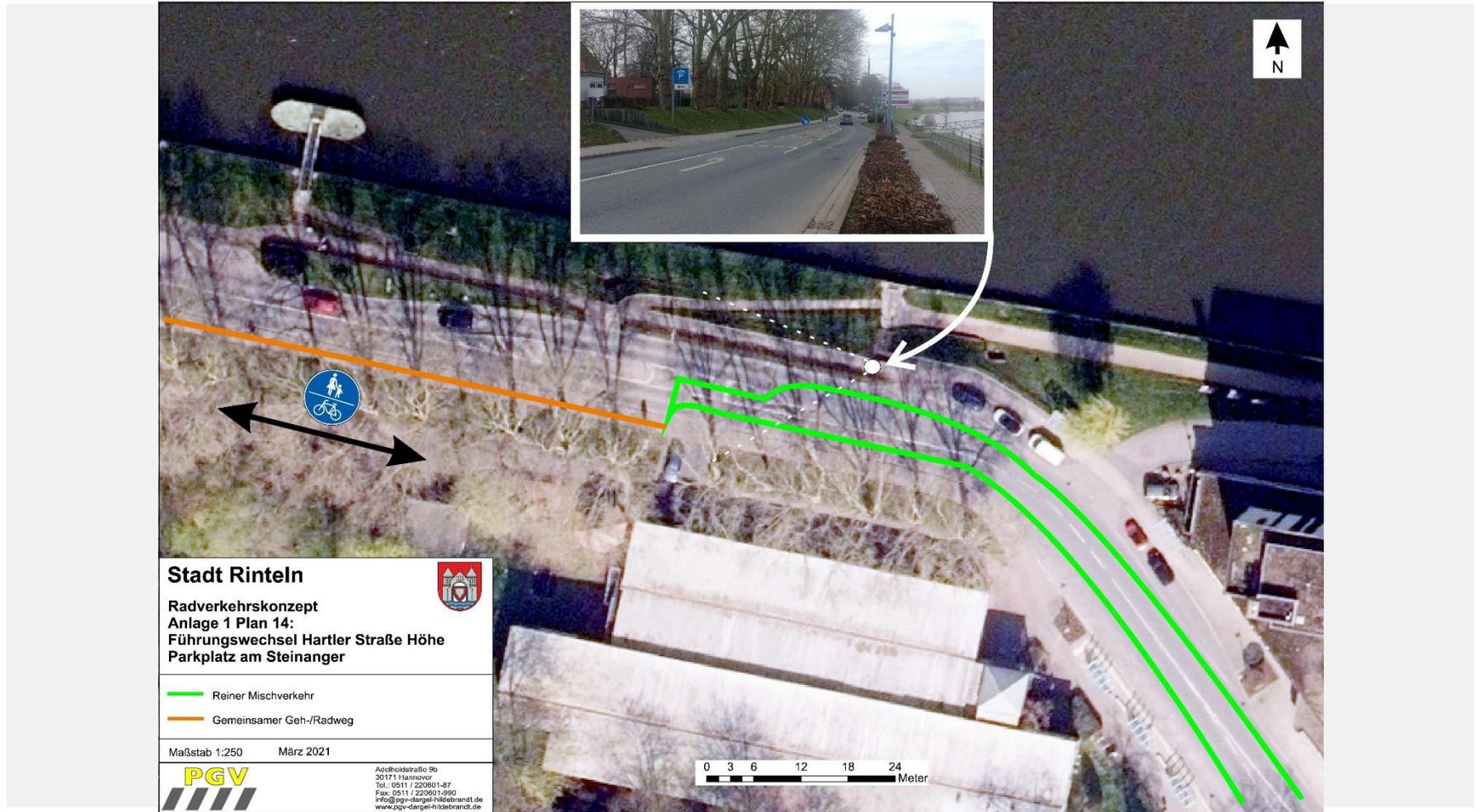


## Radverkehrsführung Pferdemarkt



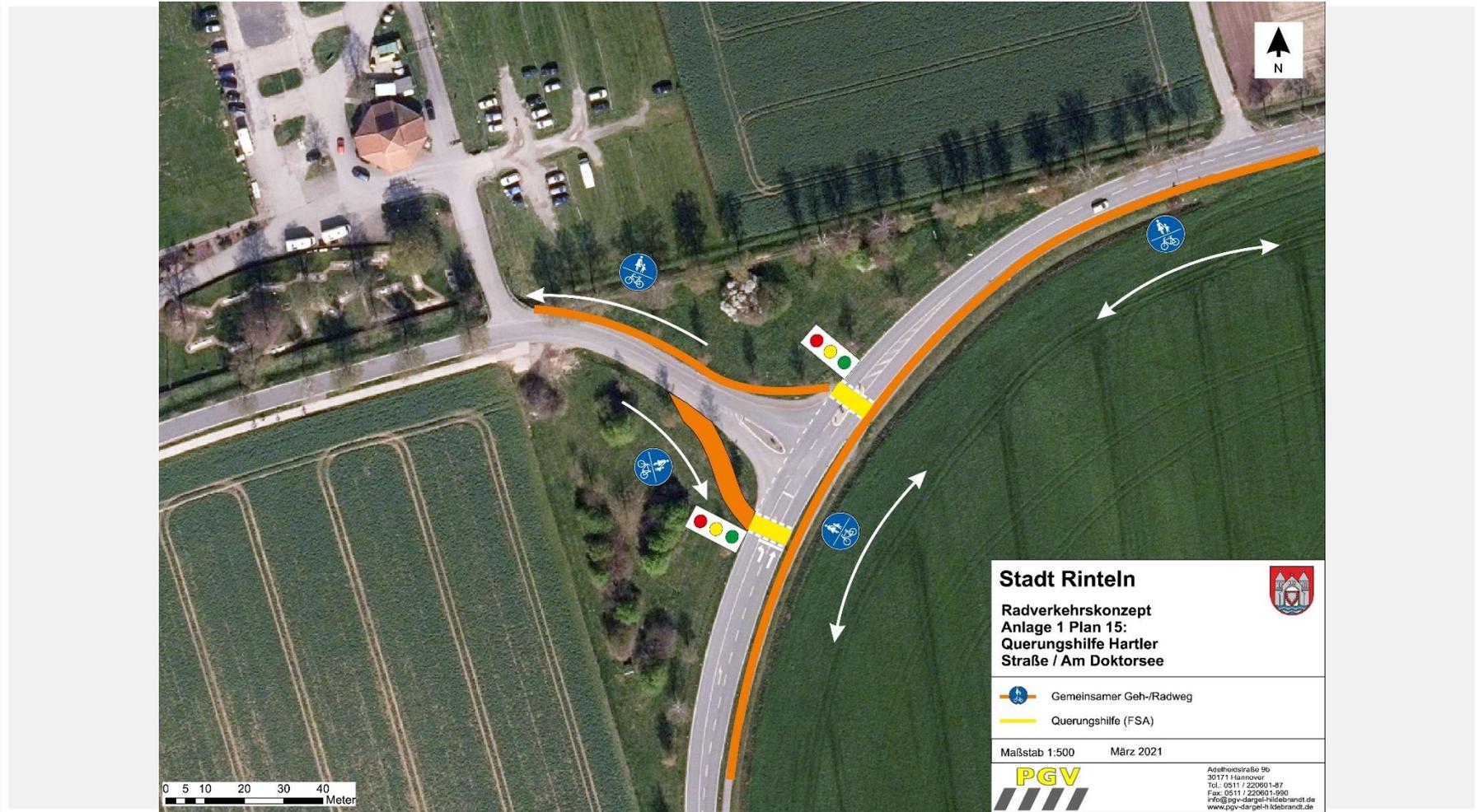


## Radverkehrsführung Steinanger





## Radverkehrsführung Hartler Straße / Abzw. Doktorsee





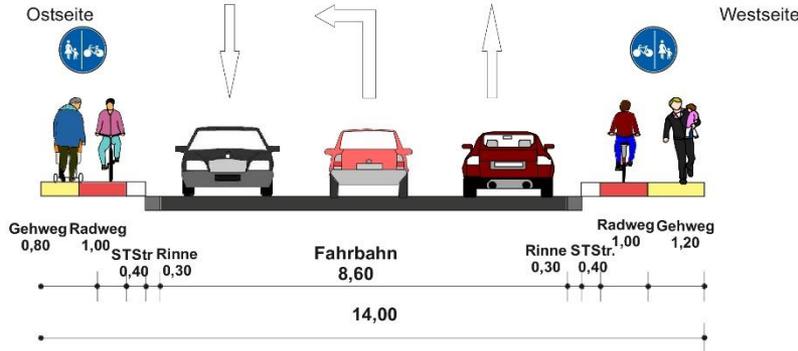
## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße





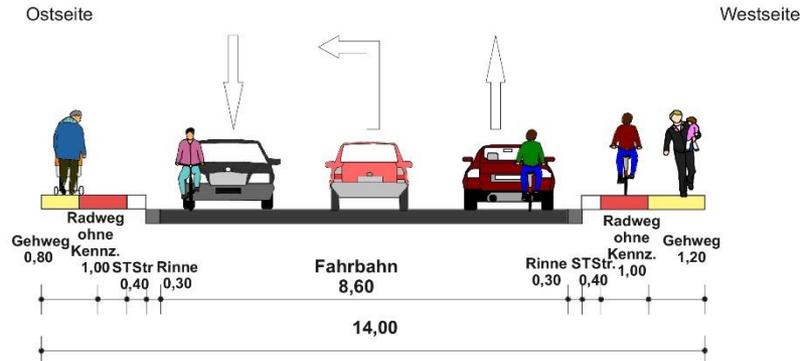
## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße

### Bestand



Seetorstraße stadtauswärts

### Vorschlag



### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



Anlage 2 Querschnitt 14: Seetorstraße  
Höhe Hausnr. 9

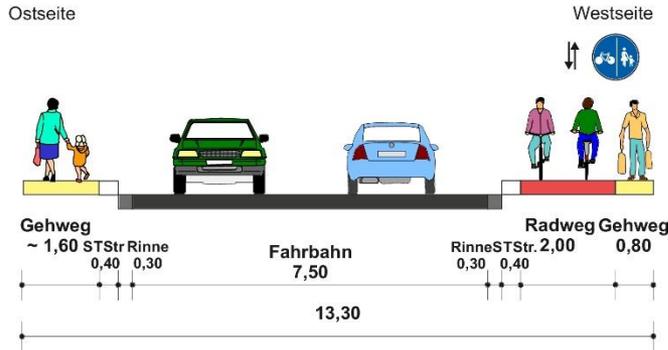
Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



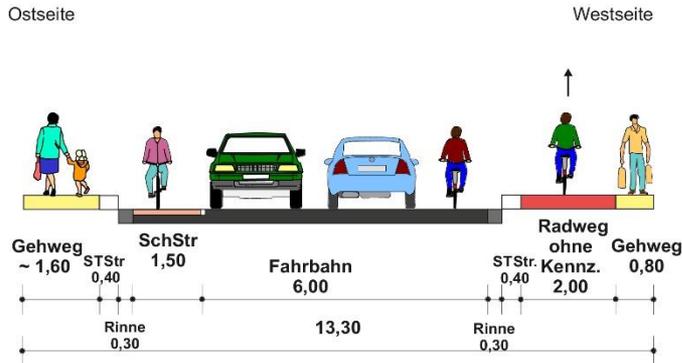


## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße

### Bestand



### Vorschlag

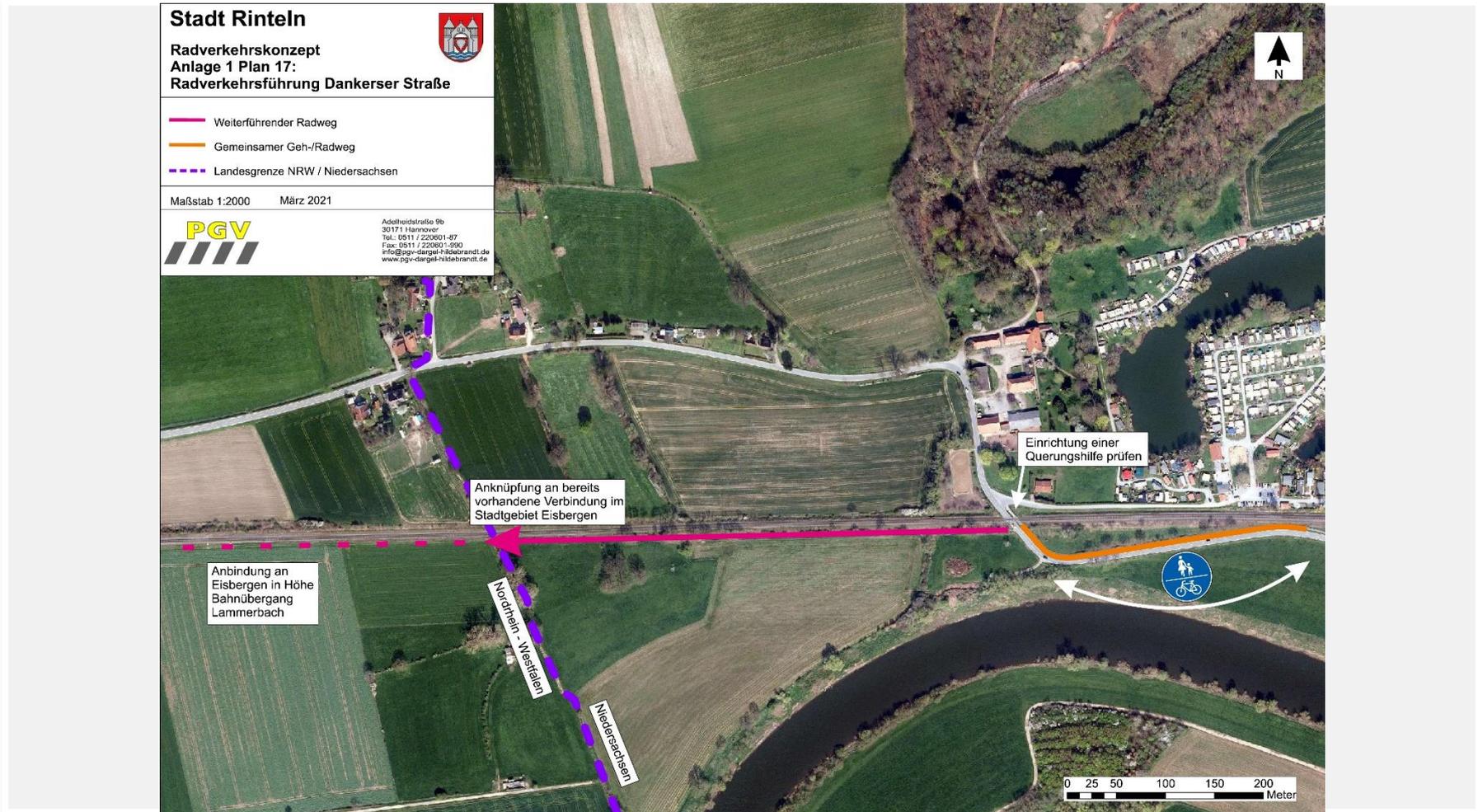


Seetorstraße stadtauswärts zwischen Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Kasseler Straße

<p><b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b></p>	
<p><b>Anlage 2 Querschnitt 16: Seetorstraße</b> Höhe Hausnr. 16</p>	
<p>Maßstab: 1:100 Stand: März 2021</p>	
	

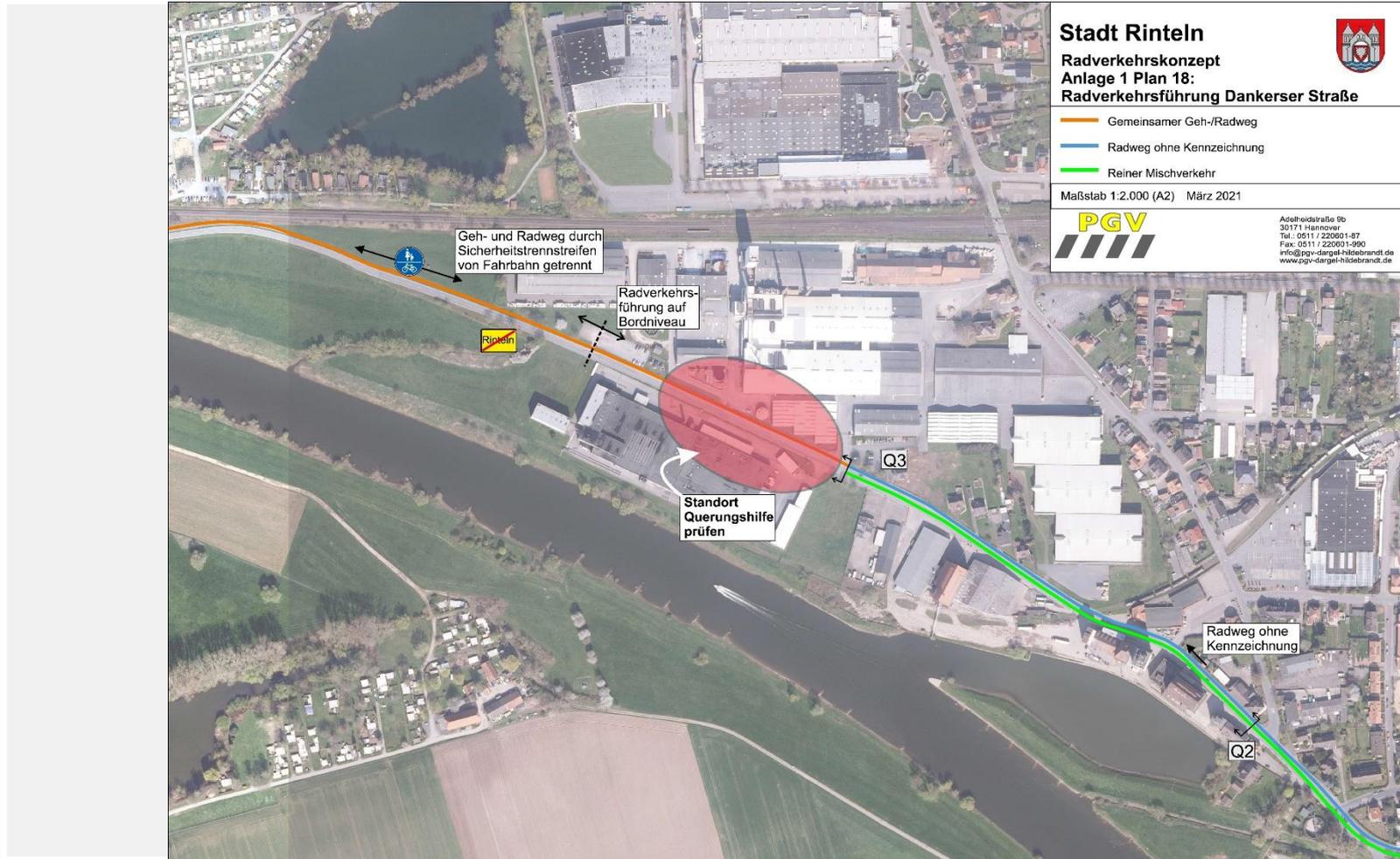


## Radverkehrsführung Dankerser Straße





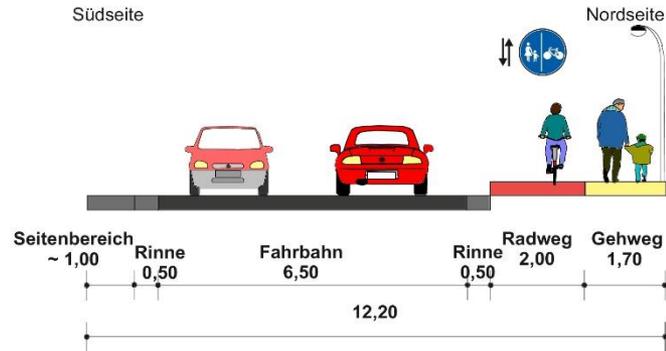
## Radverkehrsführung Dankerser Straße





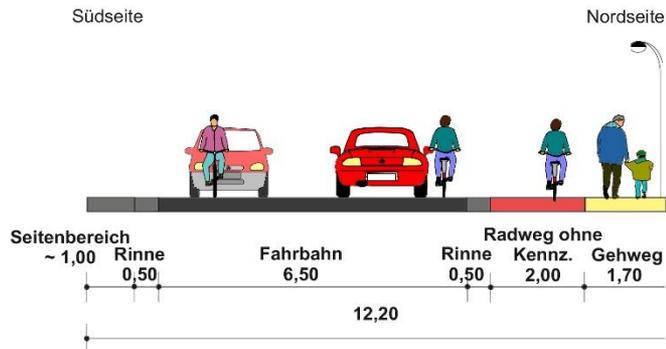
## Radverkehrsführung Dankerser Straße

### Bestand



Dankerser Straße stadtauswärts

### Vorschlag



### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



Anlage 2 Querschnitt 2 Variante 1:  
Dankerser Straße Höhe Hausnr. 29

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021





## Radverkehrsführung Berliner Straße



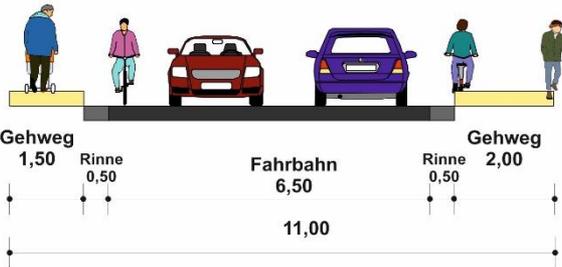


## Radverkehrsführung Berliner Straße

### Bestand/ Vorschlag

Nordseite

Südseite



Berliner Straße stadtauswärts

Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



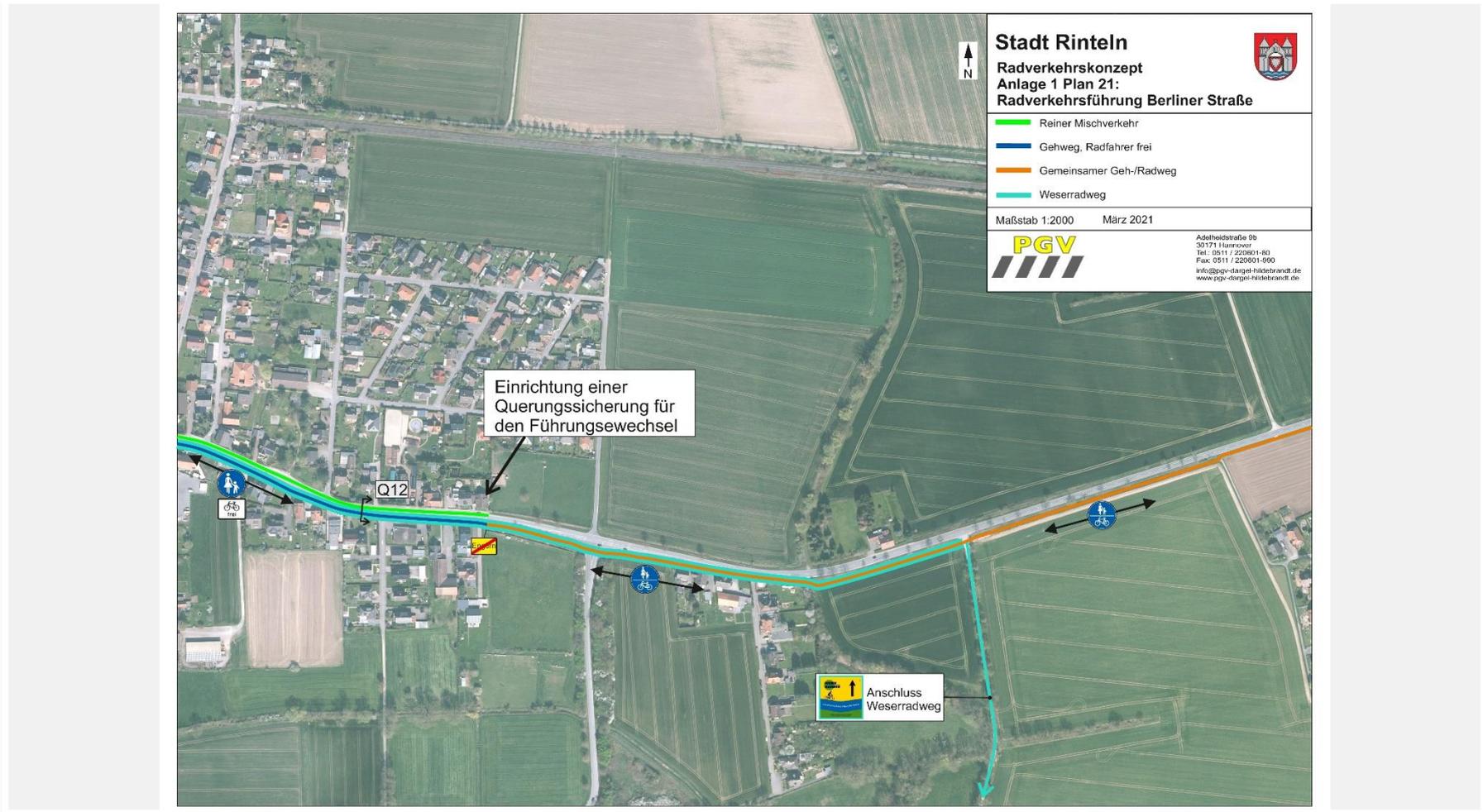
Anlage 2 Querschnitt 11:  
Berliner Straße Höhe Hausnr. 28

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021





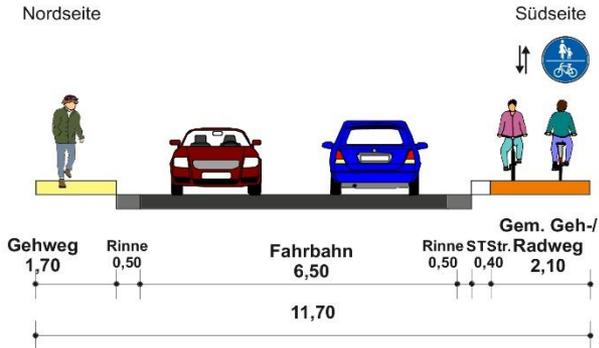
## Radverkehrsführung Berliner Straße





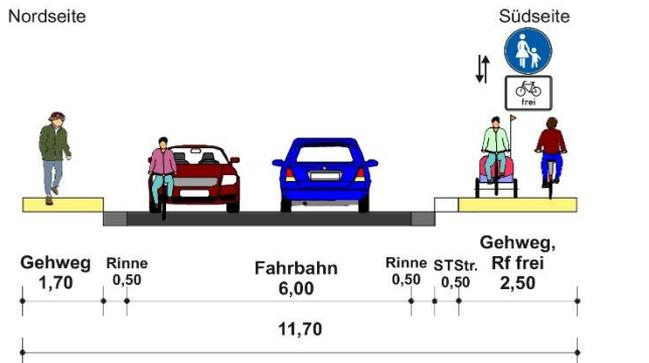
## Radverkehrsführung Berliner Straße

### Bestand



Berliner Straße stadtauswärts

### Vorschlag



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



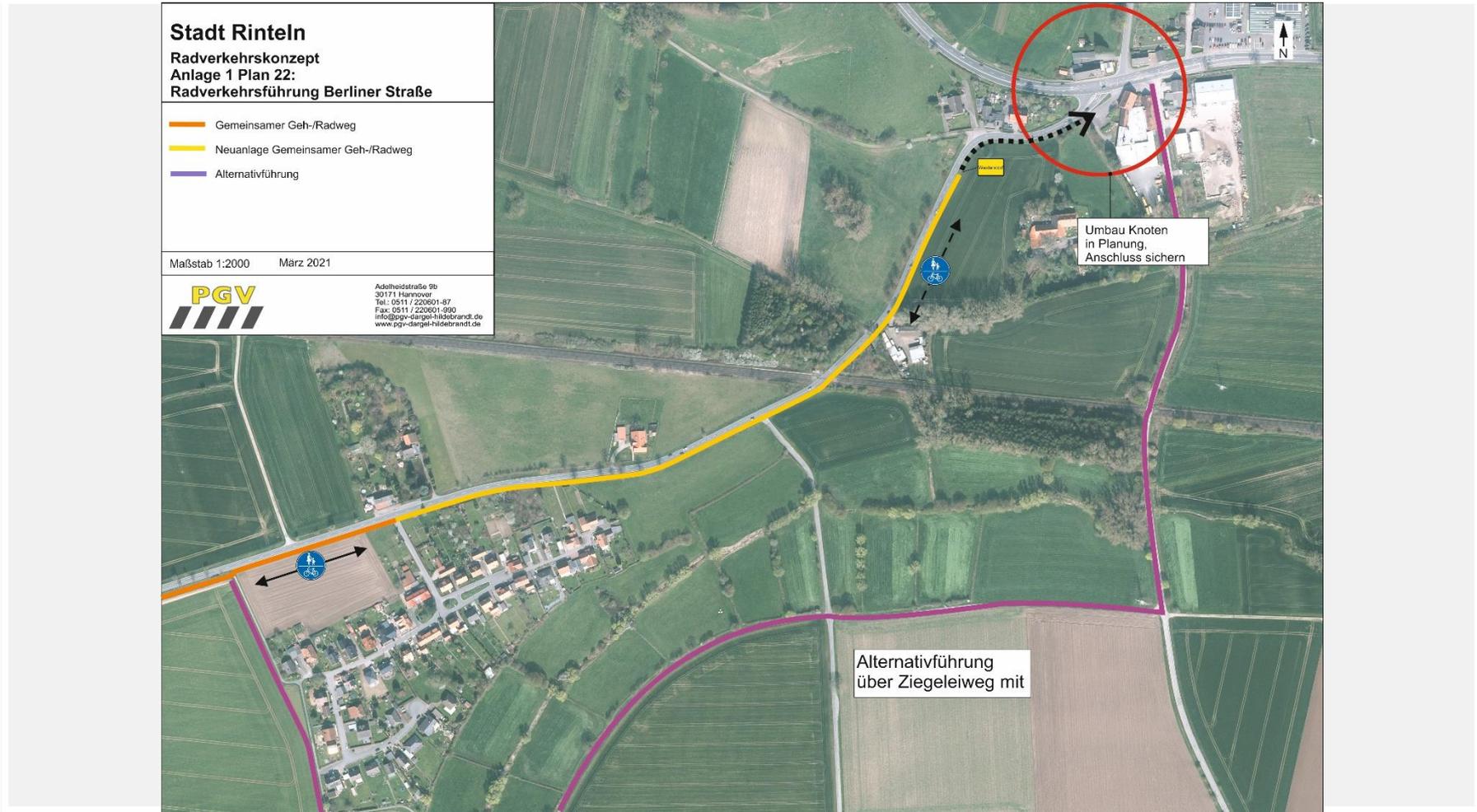
Anlage 2 Querschnitt 12 Variante 2:  
Berliner Straße Höhe Südstraße

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



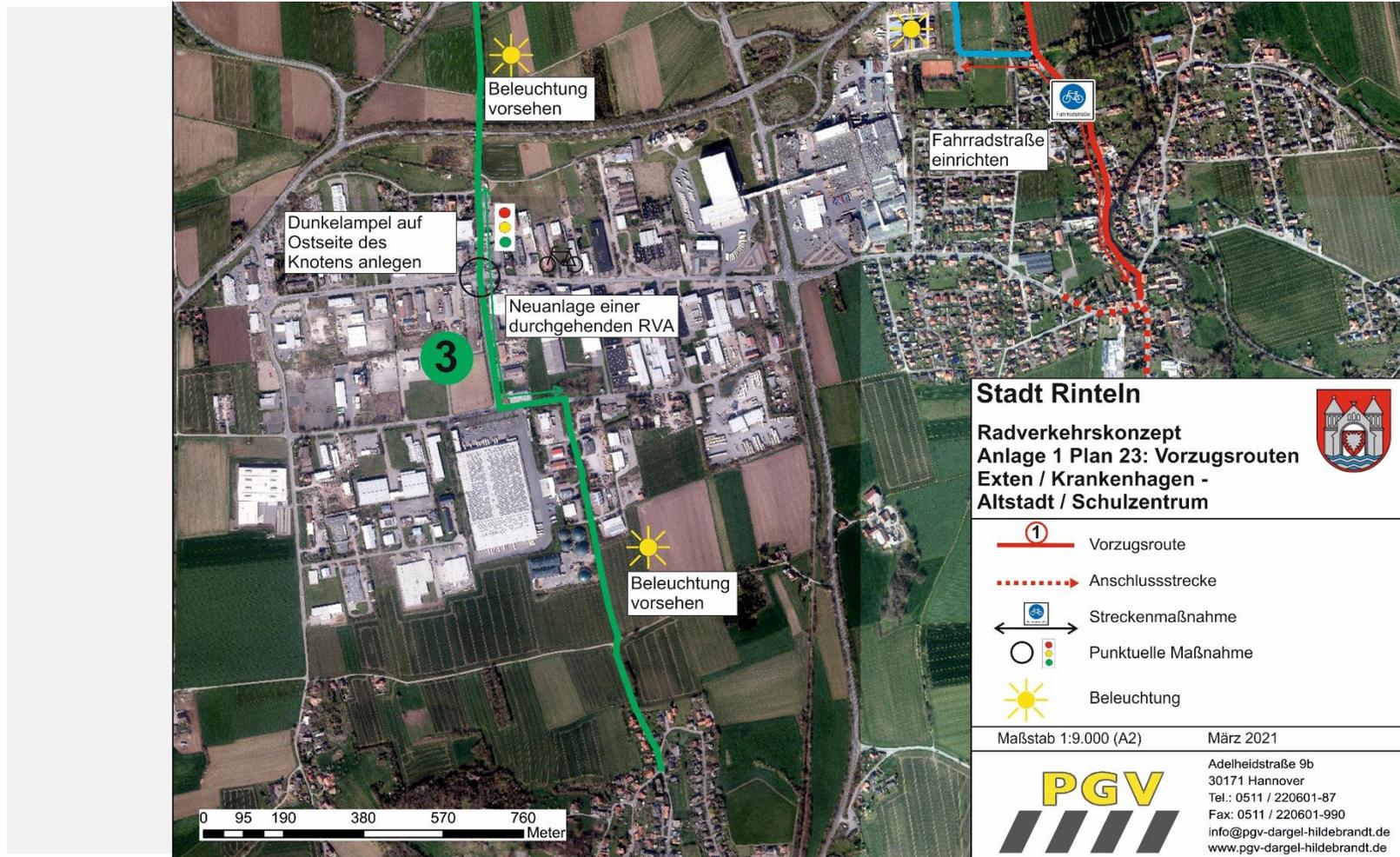


## Radverkehrsführung Berliner Straße





## Vorzugsrouten Süd





## Vorzugsrouten Süd



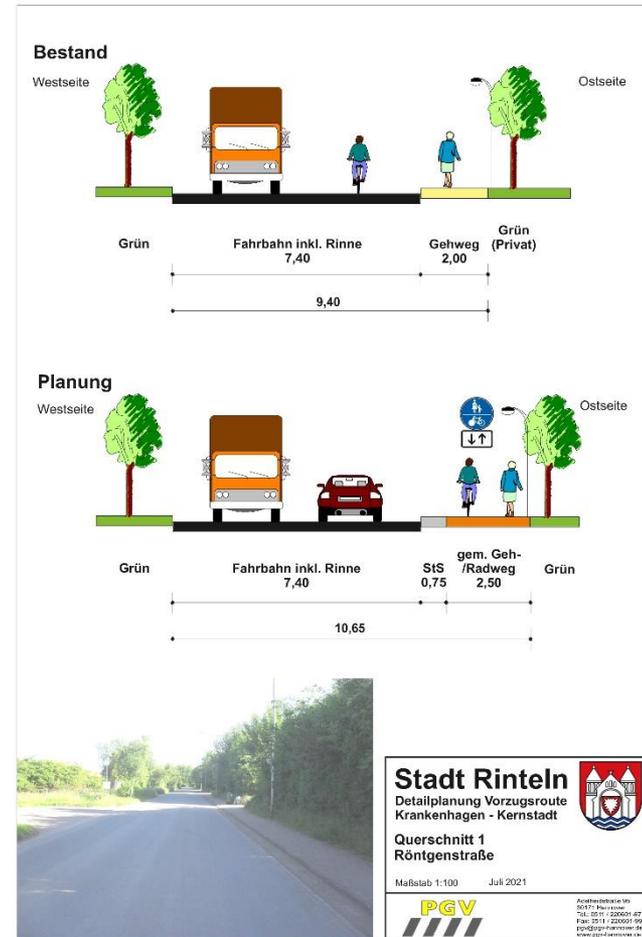


## Radverkehrsführung Röntgenstraße / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm

- Planung einer großen Logistikhalle mit Anbindung an Röntgenstraße
- Neuanlage eines straßenbegleitenden, StVO-konformen Radweges erforderlich
- Querungshilfe in Höhe Braasstraße erforderlich

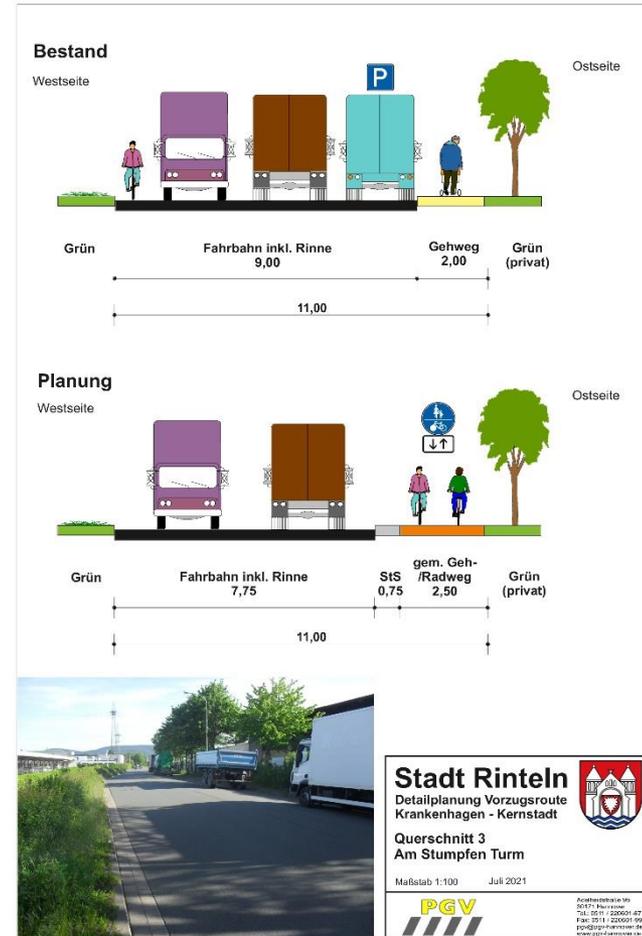


## Radverkehrsführung Röntgenstraße / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm



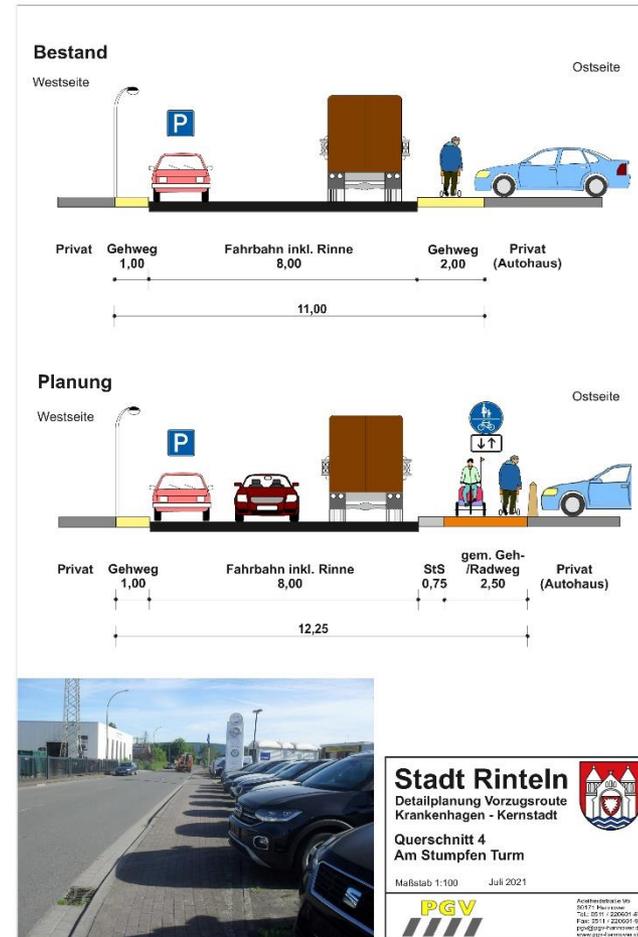
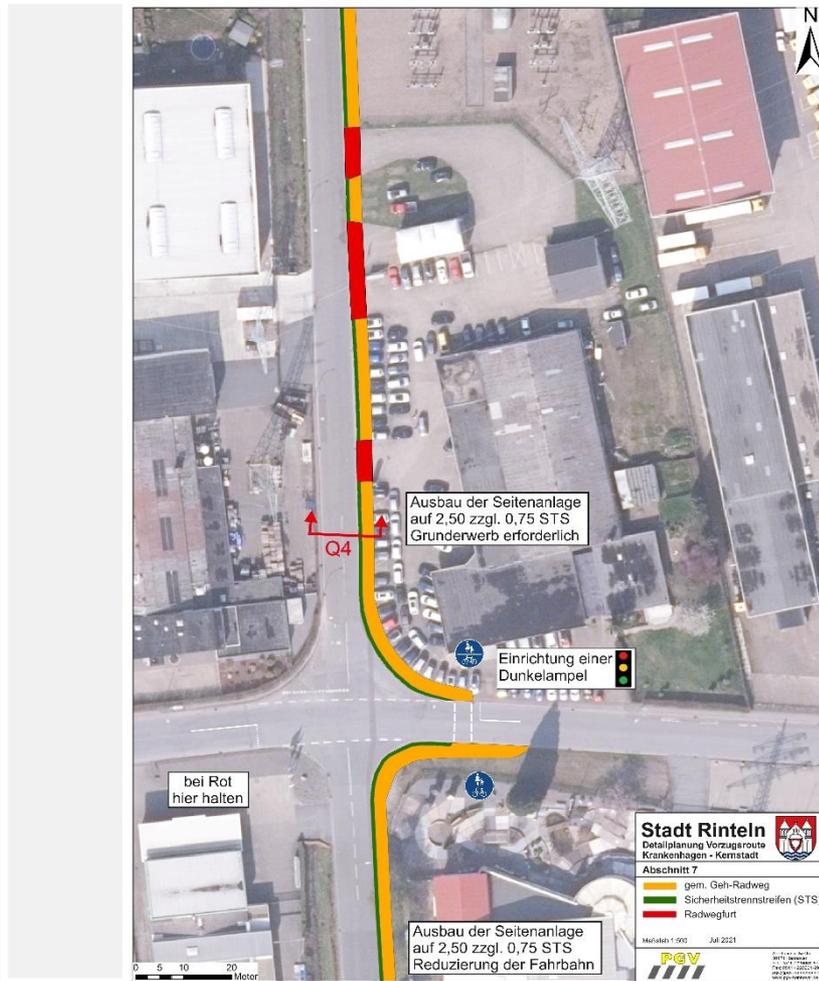


## Radverkehrsführung Röntgenstraße / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm



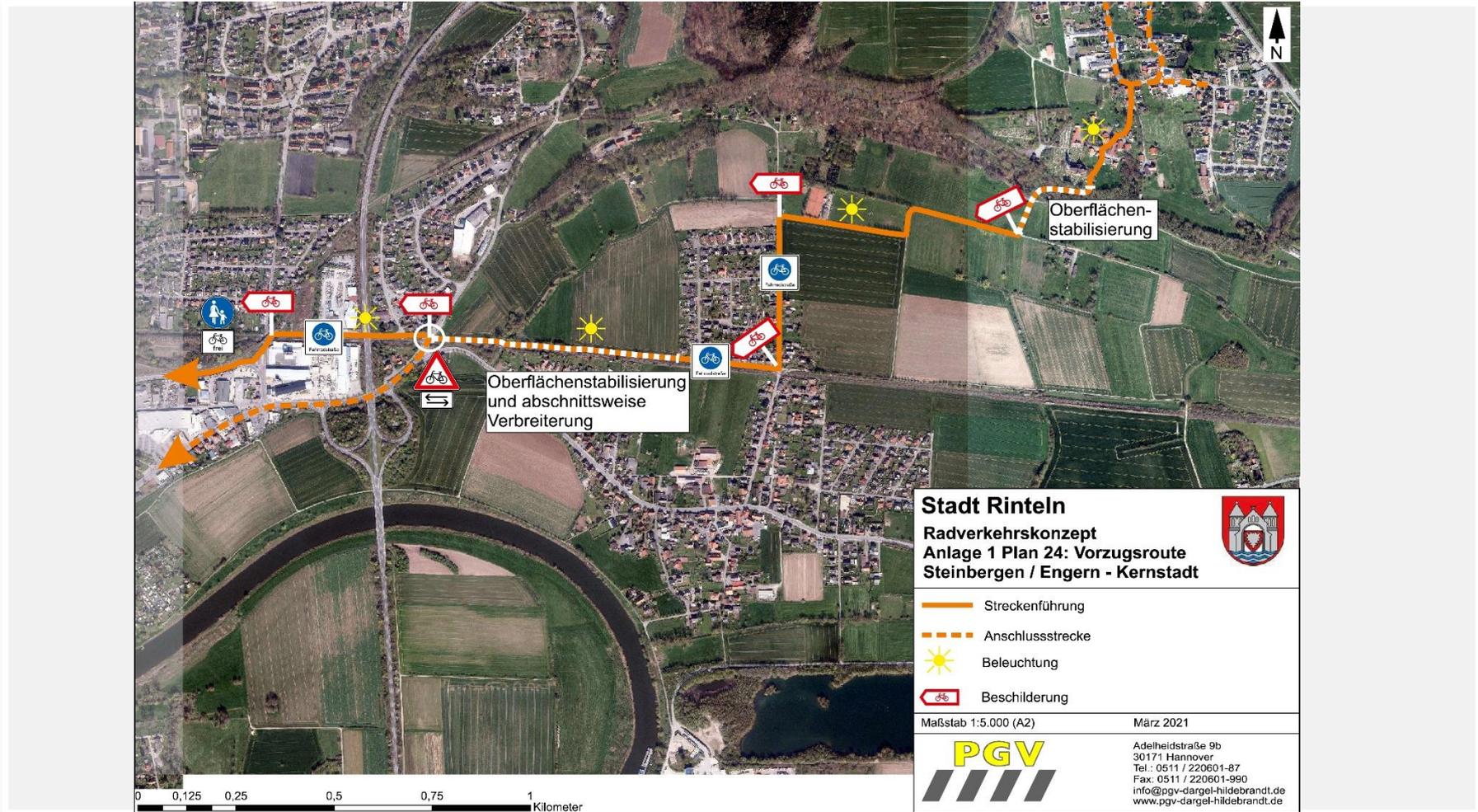


## Radverkehrsführung Röntgenstraße / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm





## Vorzugsroute Steinbergen





## Maßnahmenpriorisierung

- Maßnahmen entlang von Haupttrouten
- Maßnahmen entlang von autoarmen Vorzugsrouten
- Maßnahmen zur Verknüpfung mit Nachbarräumen
- Sonstige Maßnahmen im Radverkehrsnetz



## Maßnahmenpriorisierung

Anlagenband 6

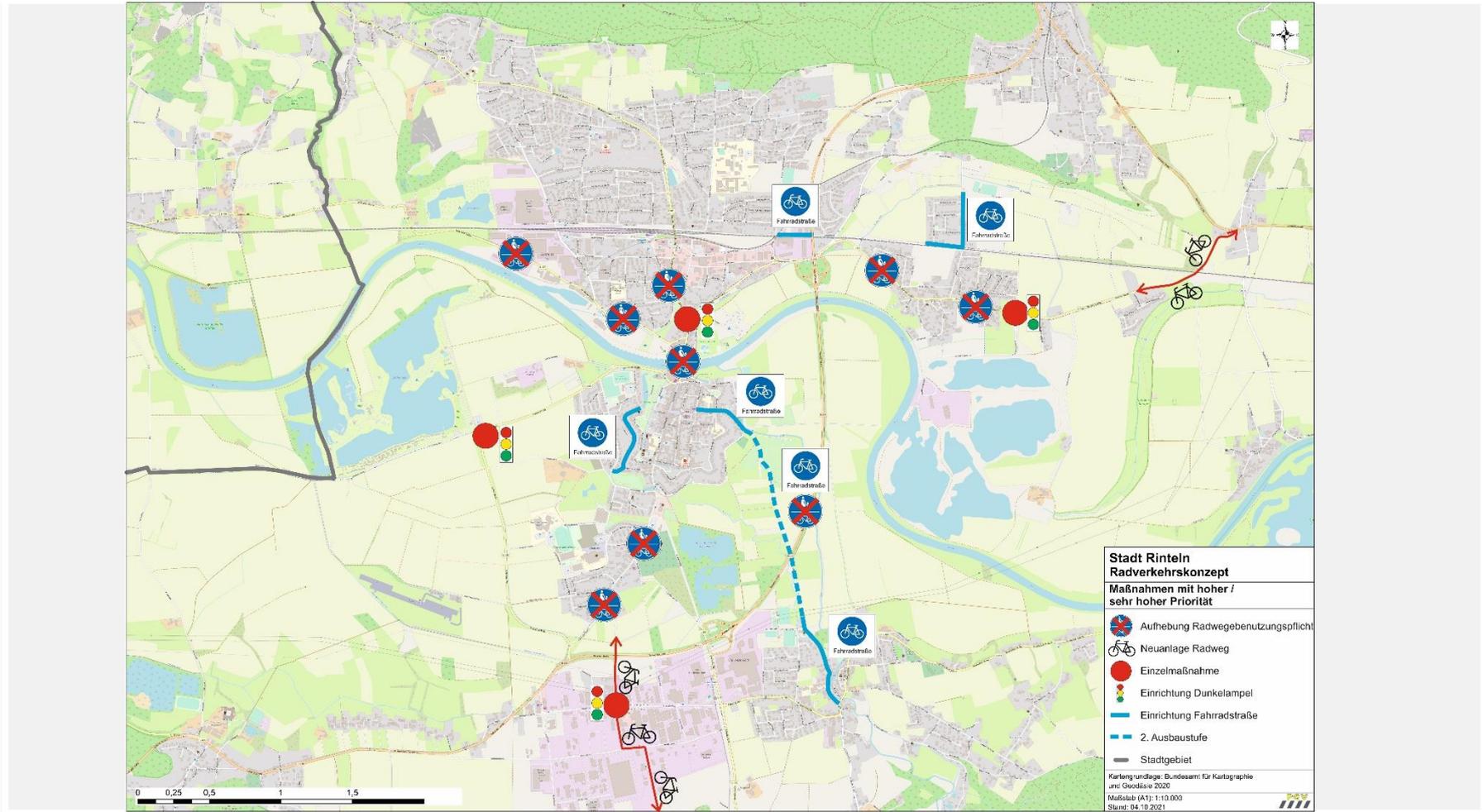
**Tabelle 01 - Maßnahmenkatalog (Auszug)**

11.03.2021

Kategorie	Maßnahme	Straße	Straßenbaulastträger	Priorität	Vgl. Kapitel
Maßnahmen zur Verknüpfung mit Nachbarräumen	Neue Radverkehrsanlage entlang der L 436 zwischen Möllenbeck und Stemmen in Abstimmung mit Straßen NRW und dem Kreis Lippe (Netzlückenschluss)	L 436	NLSStbV, Gb Hameln	3	3.5
	Netzlückenschluss L 437 Dankerser Straße in Richtung Eisbergen als bahnparalleler Weg. Einrichtung einer Querungshilfe prüfen. Als kurzfristige Maßnahme: Anpassen des Beschilderungsstandortes zum Seitenwechsel der Radverkehrsführung am Bahnübergang	L 437	NLSStbV, Gb Hameln	2	4.3
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der L 437, Dankerser Straße zwischen der Bahnhofstraße und der Firma Glashütte	L 437	NLSStbV, Gb Hameln	1	4.3
	Radweglückenschluss im Verlauf der Hauptstraße (L 441) zwischen Todenmann und Kleinenbremen in Abstimmung mit Stadt Porta Westfalica und Straßen.NRW	L 441	NLSStbV, Gb Hameln	3	3.5
Maßnahmen im Radverkehrsnetz	Oberflächenstabilisierung auf der Parallelroute zur B 83 ab Berliner Str. bis Auf der Mente	Feld-/Wirtschaftsweg	Stadt Rinteln	2	6
	Oberflächenverbesserung auf der Verbindung zwischen Strückener Weg und Große Heide	Feld-/Wirtschaftsweg	Stadt Rinteln	2-3	6
	Aufhebung der Benutzungspflicht stadtauswärts entlang der Alten Todenmänner Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	3.4
	Aufhebung der Benutzungspflicht im Wilhelm-Busch-Weg zwischen Rintelner Straße und Steinberger Straße. Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	3.4
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang Burgfeldsweide und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	5.1



## Maßnahmenpriorisierung (Hohe bis sehr hohe Priorität)





## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Die vorgesehene **Umgestaltung des Bahnhofs** sollte für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilitätsstation genutzt werden. Mögliche Bausteine wären:
  - Durchstich des vorhandenen Personentunnels zur Nordseite, um das Erschließungspotenzial von Fuß- und Radverkehr zu erhöhen
  - Angebot von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen auf beiden Gleisseiten
  - Grundlegende Verbesserung der Bus-/Bahn-Verknüpfung



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Neuordnung von Park + Ride
- Einrichtung von Verleihsystemen auf Machbarkeit prüfen (u.a. Betriebe, Flächenbedarf, Wirtschaftlichkeit)
- Aufenthaltsqualität stärken (Raumbildung, Grüngestaltung, Mobiliar, digitale Fahrgastinfo, Versorgungsinfrastruktur)
- Aktuelles Beispiel: Geplante Umgestaltung des Bahnhofs Löhne



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Im Rahmen des **Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schaumburg** wird demnächst eine kreisweite ONLINE-Befragung zum Mobilitätsbedarf starten
- Aufbauend auf den Ergebnissen sollen dann in einem nächsten Schritt in verschiedenen fachlichen Workshops mit den Akteuren vor Ort die möglichen Leitlinien für eine zukünftige Mobilität im Landkreis Schaumburg entwickelt werden



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Die Förderung des Radverkehrs einschließlich der Verknüpfung mit dem ÖPNV wird dabei als ein zentraler Baustein des Konzeptes angesehen
- In diesem Zusammenhang stellen die aktuell erarbeiteten Maßnahmen zum Radverkehrskonzept der Stadt Rinteln bereits einen Meilenstein dar und liefern eine gute Grundlage für den bevorstehenden Abstimmungs- und Diskussionsprozess



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
B.A. Marvin Uhde

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR





## Protokoll / Vermerk

<b>Anlass:</b>	<b>4. Sitzung Arbeitskreis Radverkehr</b>		
<b>Ort:</b>	<b>Sitzungssaal im Rathaus Rinteln</b>		
<b>Datum:</b>	<b>06.10.2021</b>	<b>Uhrzeit:</b>	<b>15:00 – 17:00</b>

<b>Protokoll durch:</b>	<b>Marvin Uhde (PGV)</b>		
<b>Teilnehmende:</b>			
Frau Lange (Bürgermeisterin Stadt Rinteln ab 01.11.2021)	Herr Sümenicht (SPD)		
Herr Eggert-Edeler (Stadt Rinteln)	Herr Schwellnus (Behindertenbeirat)		
Herr Dr. Steinbeck (Stadt Rinteln)	Herr Gieselmann (Pro Rinteln e.V.)		
Herr Quindt (Amt für Tiefbau- und Umweltamt, Stadt Rinteln)	Frau Jaeschke (Polizei)		
Frau Neuhäuser (Amt für Sicherheit und Ordnung, Bürgerdienste, Stadt Rinteln)	Herr Müller (Polizei)		
Herr Teepe (Radverkehrsbeauftragter LK Schaumburg)	Frau Borcheld (ADFC Kreisverband Schaumburg)		
Frau Grieger (Stadt Rinteln)	Herr Wells (ADFC Kreisverband Schaumburg)		
Frau Schumacher (Touristikzentrum Westliches Weserbergland)	Herr Menzel (ADFC Kreisverband Schaumburg)		
Frau Jacob (Gymnasium Ernestinum)	Herr Bolte (Seniorenbeirat)		
Herr Jacob (Fraktion Die Grünen)	Herr Pollmann (Behindertenbeirat)		
Frau Fahrenkamp (Fraktion Die Grünen)	Frau Ulbricht (Schülerin Gymnasium Ernestinum)		
Herr Rauch (CDU)	Herr Dargel (PGV Dargel Hildebrandt)		
	Herr Uhde (PGV Dargel Hildebrandt)		

### Planungsgemeinschaft Verkehr

#### PGV-Dargel-Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –  
Zukunft Radverkehr  
Mobilität im ländlichen Raum  
Detailplanung &  
Spezialaufgaben  
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

**06. Oktober 2021**

### Ablauf:

TOP 1: Übersicht zum aktuellen Stand

TOP 2: Zielnetz Radverkehr

TOP 3: Radverkehrsführung an Konfliktstellen

TOP 4: Vorzugsrouten

TOP 5: Maßnahmenpriorisierung

TOP 6: Weitergehende Planungen und Überlegungen



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

### Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bau- und Stadtentwicklung 26. Januar 2022

Rainer Dargel  
Tim Behring

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR

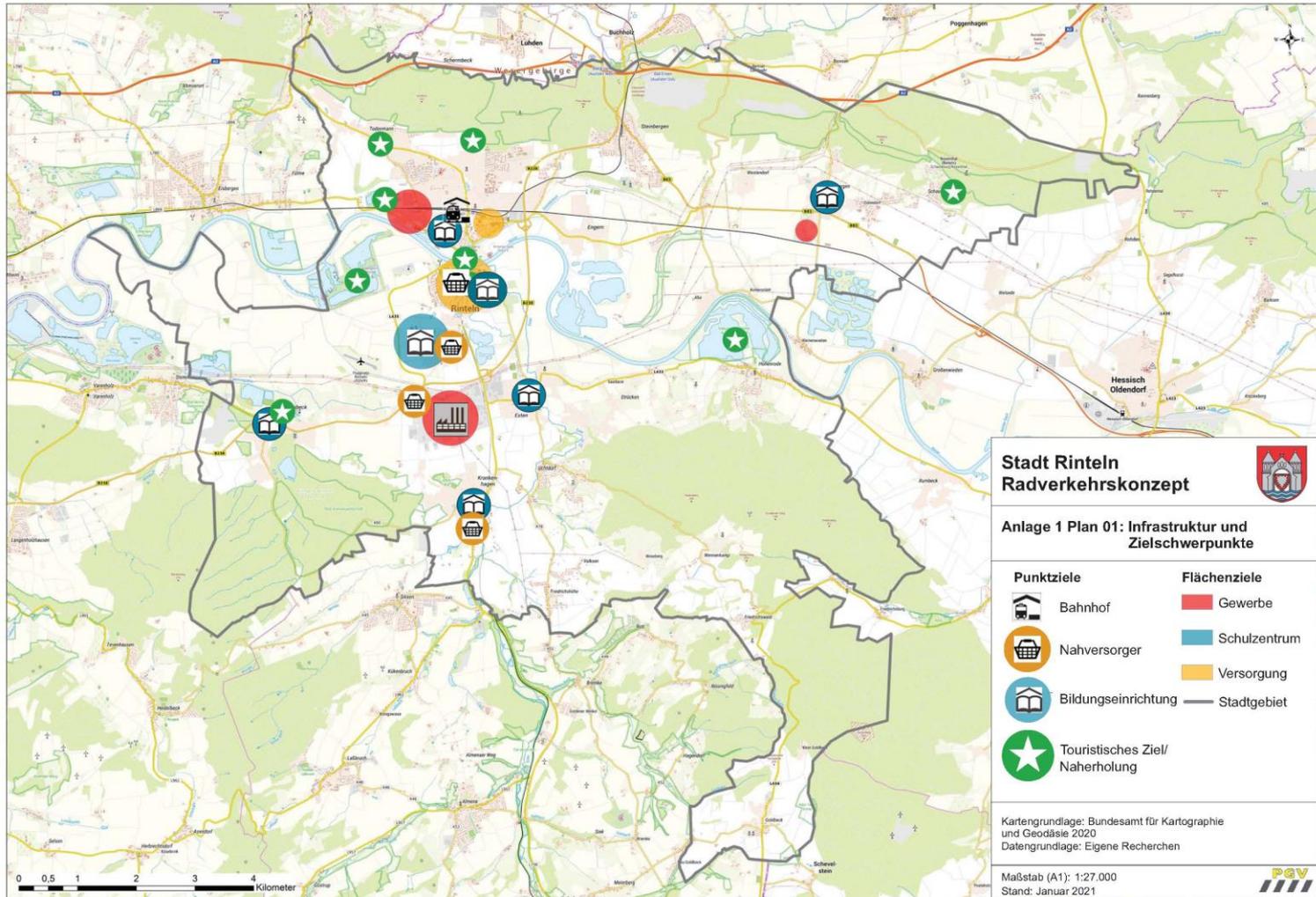


## Inhaltsübersicht

- Bedarfsentwicklung und Zielkonzept
- Abstimmungsprozess und Akteursbeteiligung
- Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
- Entwicklung von Vorzugsrouten in die Kernstadt
- Ergebnisschwerpunkte der Online-Befragung
- Maßnahmenbausteine und Umsetzungsempfehlung
- Weitergehende Planungen und Überlegungen

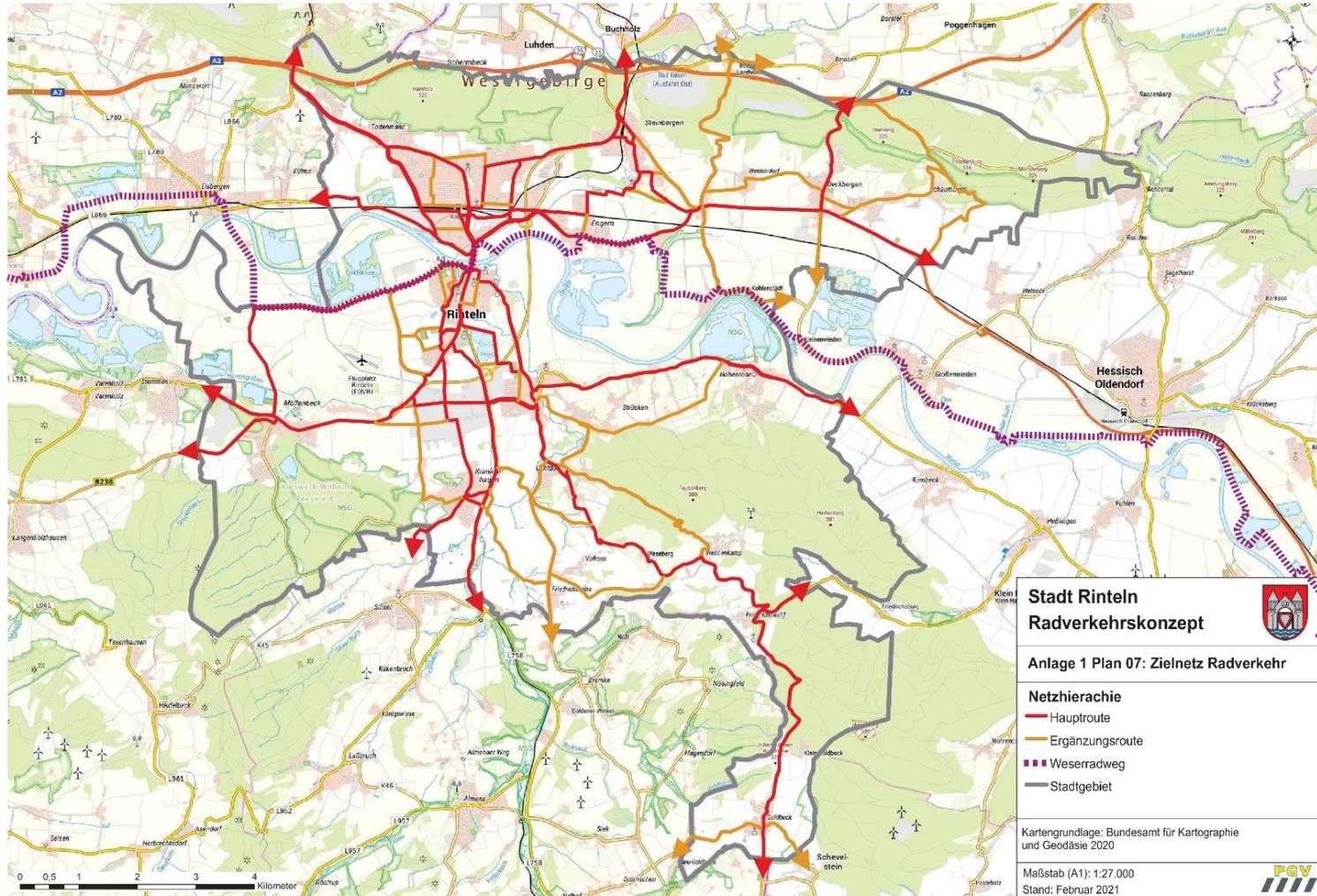


## Infrastruktur und Zielschwerpunkte



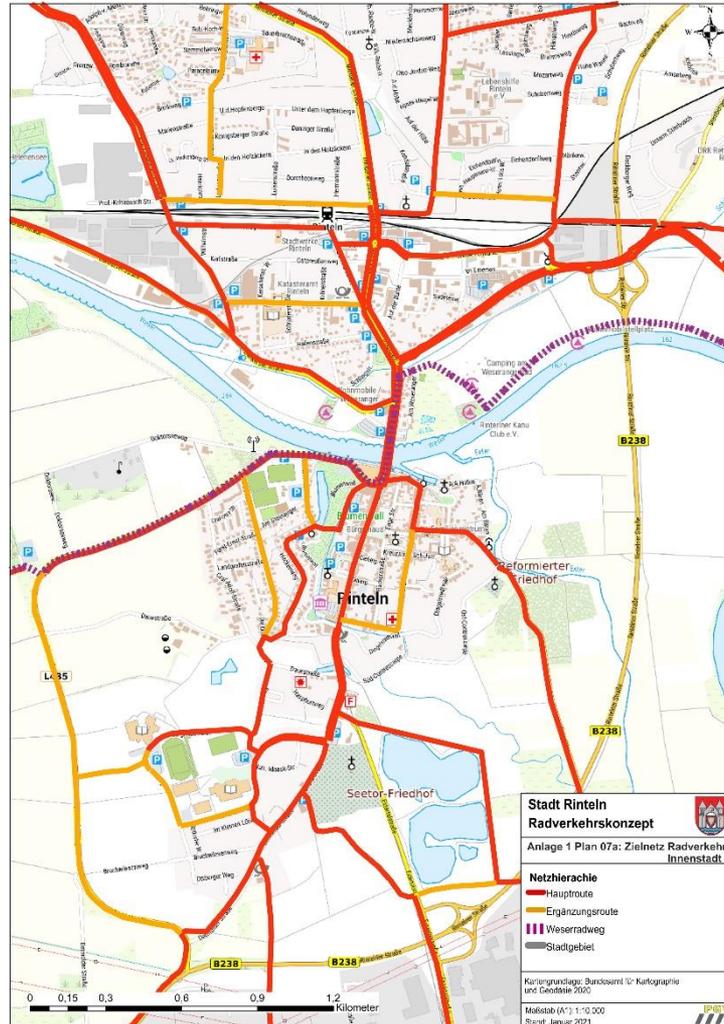


## Zielnetz Radverkehr





## Zielnetz Radverkehr – Innenstadt





## Abstimmungsprozess und Akteursbeteiligung

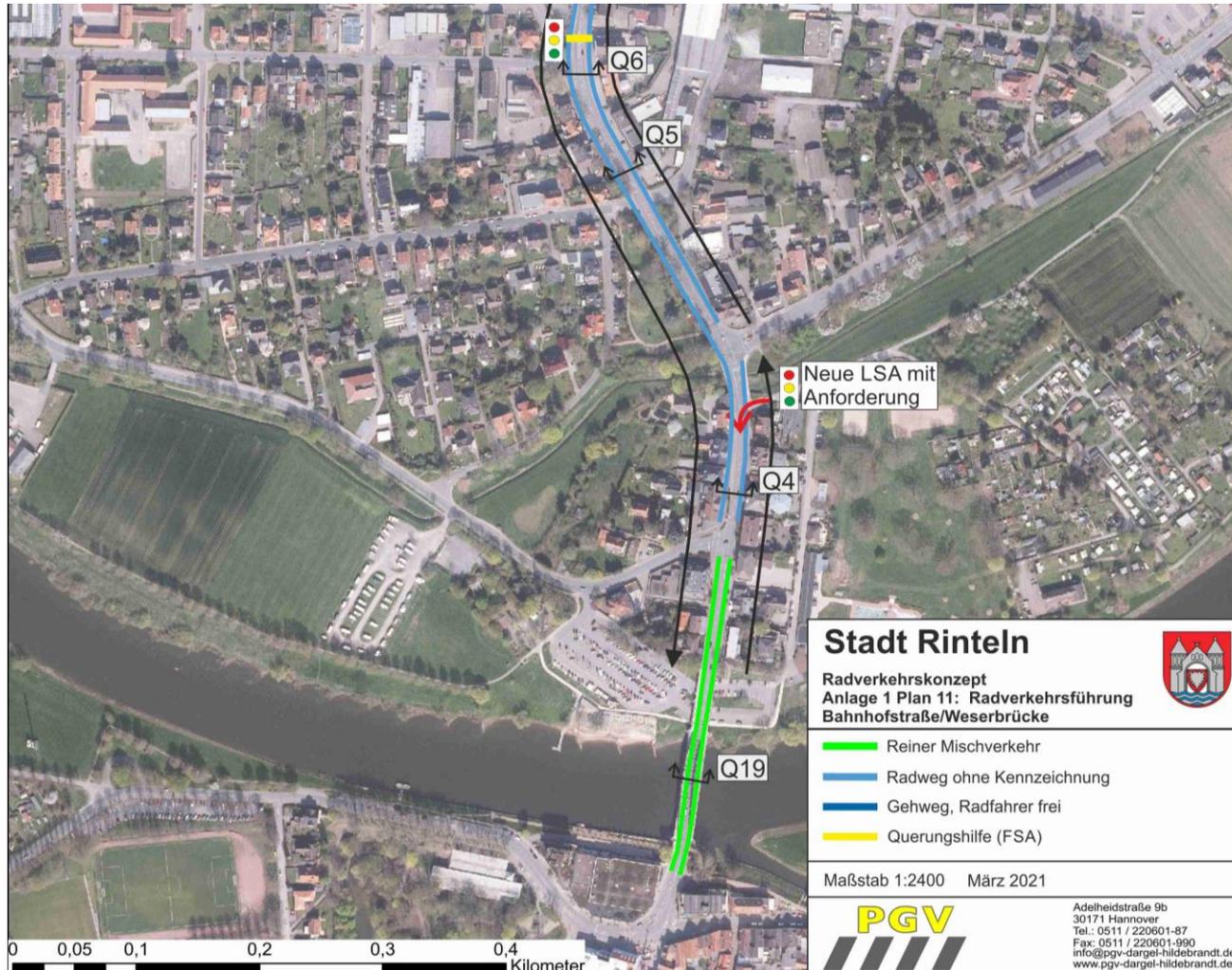
- Vier Sitzungen Arbeitskreis Radverkehr mit Beteiligung von Stadtverwaltung, Landkreis, NLStBV, Polizei, Schulen, Betriebe, Senioren- und Behindertenverband, ADFC, Touristik, Politik im Zeitraum 02/2020 – 10/2021
- Gesondertes Abstimmungsgespräch mit NLStBV, Gb Hameln zur Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen im Februar 2021
- Online-Befragung der Rintelner Bevölkerung im Zeitraum 16/09/2020 – 05/10/2020



## Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen



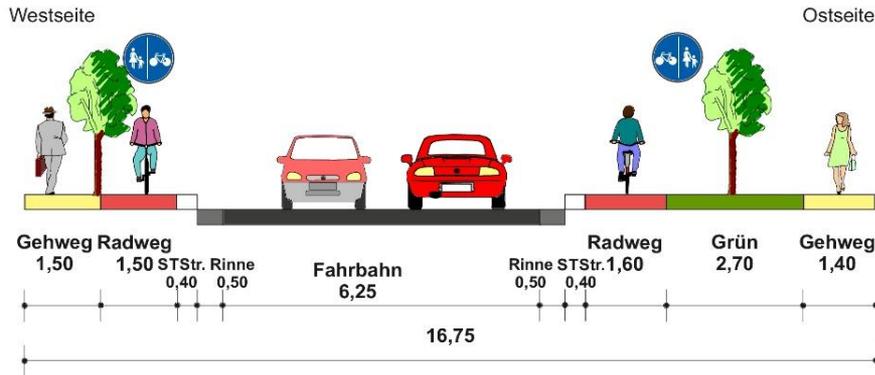
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße / Weserbrücke





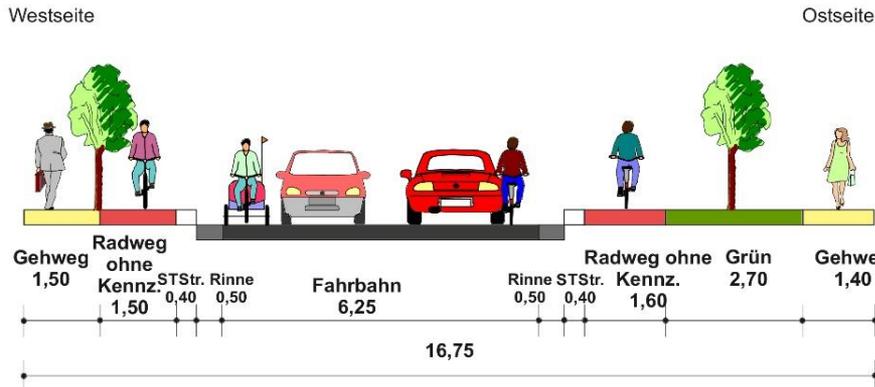
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Nord

### Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

### Vorschlag

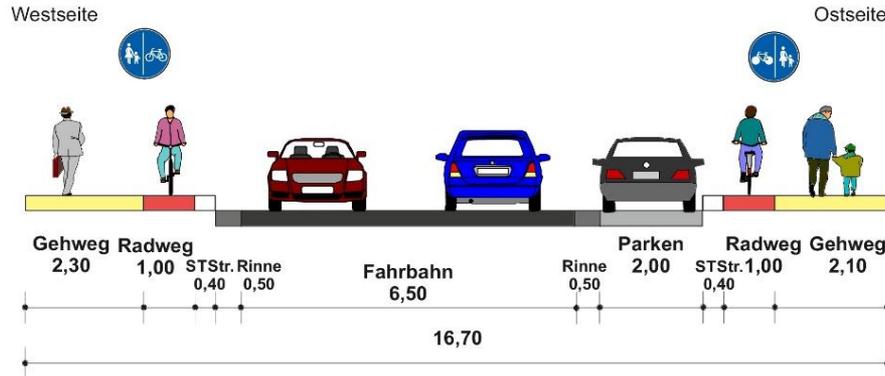


<p><b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b></p> 
<p><b>Anlage 2 Querschnitt 6: Bahnhofstraße</b> <b>Höhe Hausnr. 12</b></p>
<p>Maßstab: 1:100 Stand: März 2021</p> 



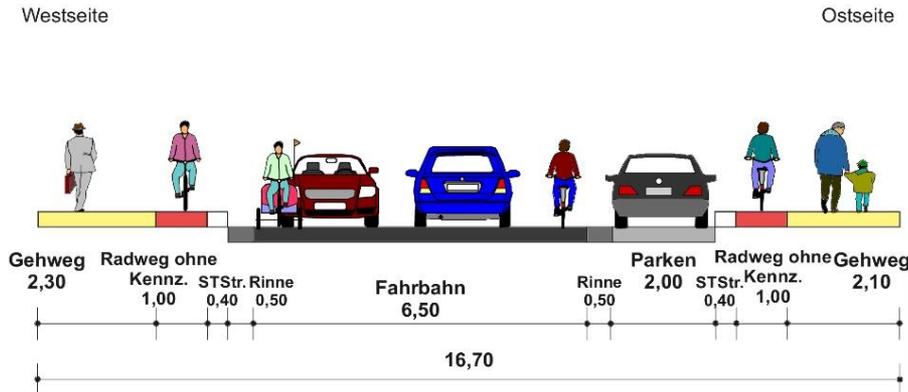
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Süd

### Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

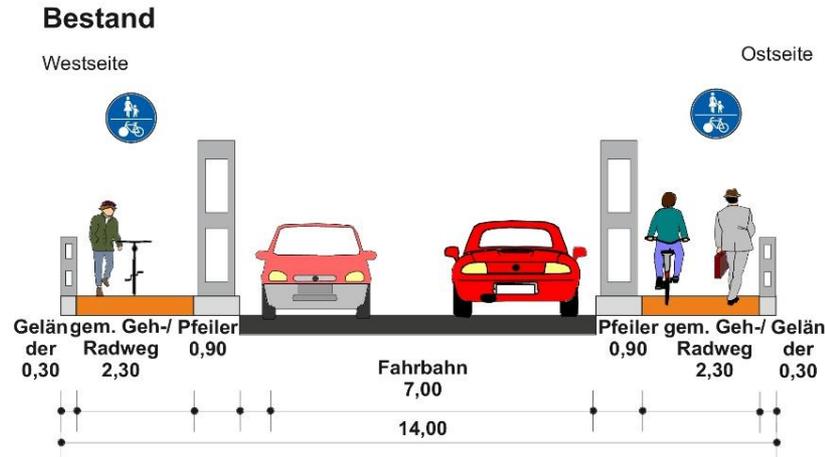
### Vorschlag



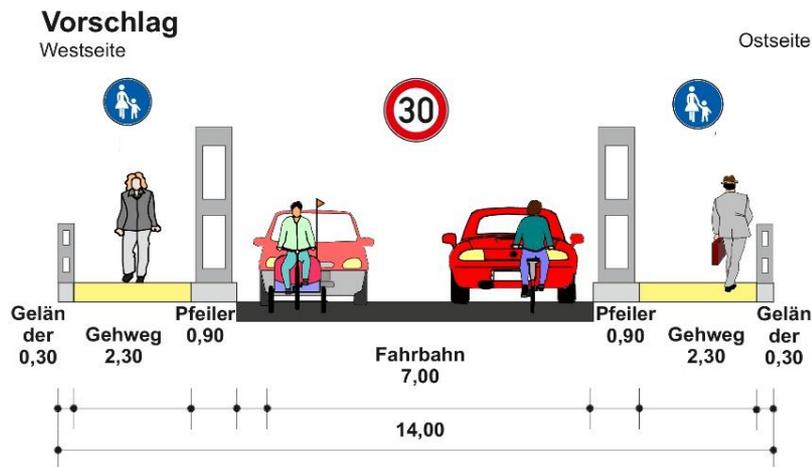
 <p><b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b></p>
<p><b>Anlage 2 Querschnitt 4: Bahnhofstraße</b> <b>Höhe Hausnr. 4/5</b></p>
<p>Maßstab: 1:100 Stand: März 2021</p>




## Radverkehrsführung Weserbrücke



Weserbrücke Richtung Norden



**Stadt Rinteln**  
**Radverkehrskonzept**



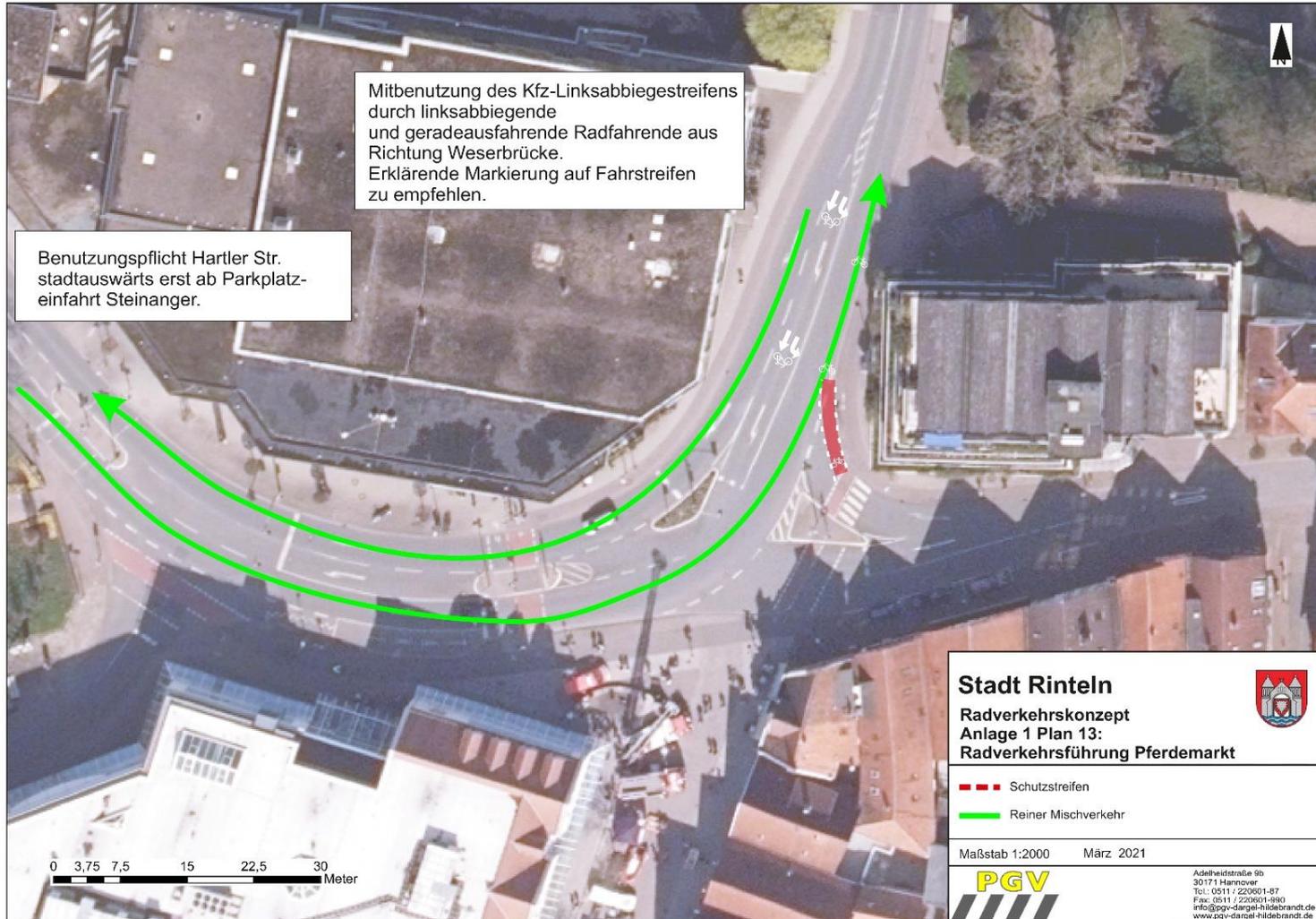
Anlage 2 Querschnitt 19: Weserbrücke

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



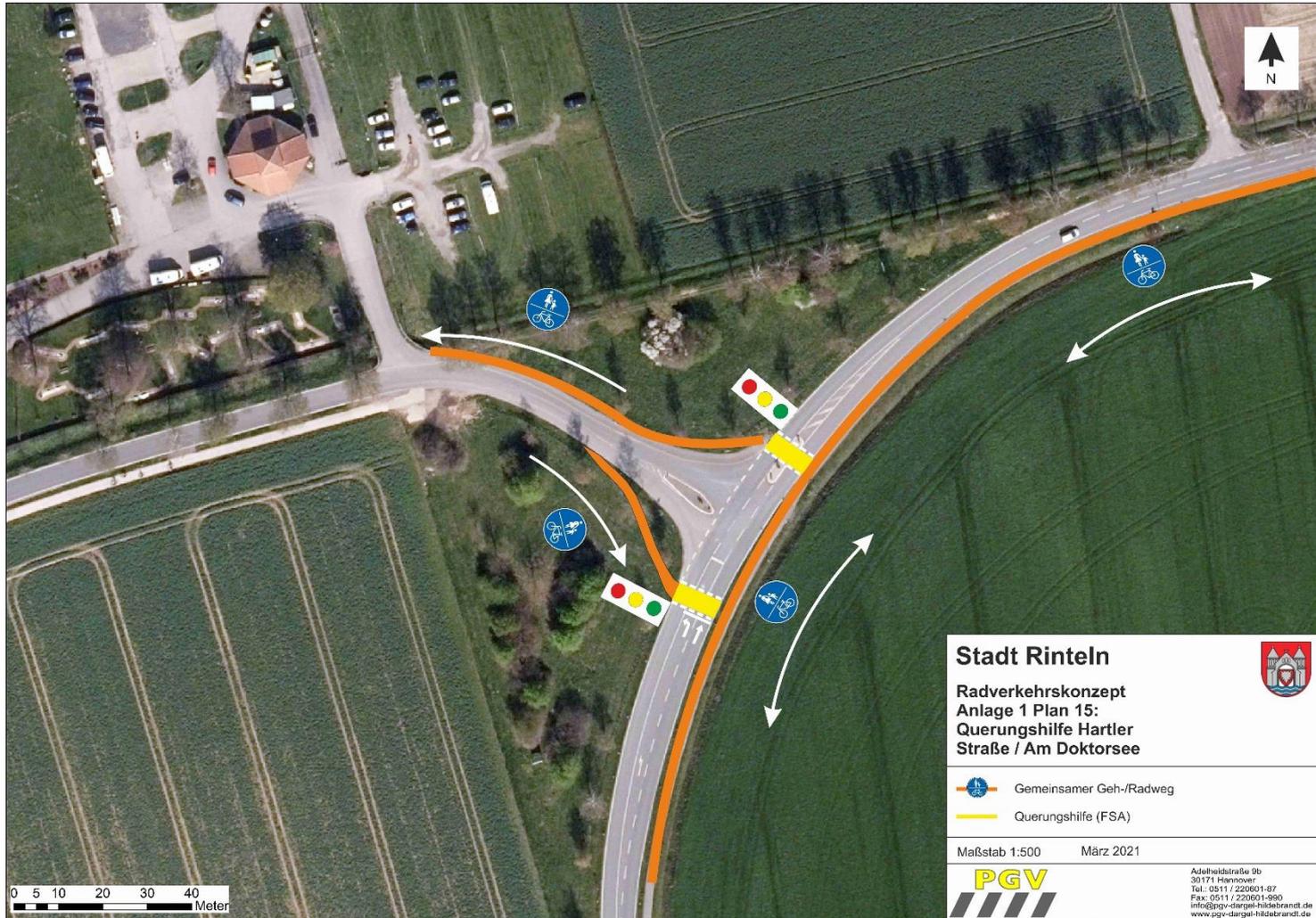


## Radverkehrsführung Pferdemarkt



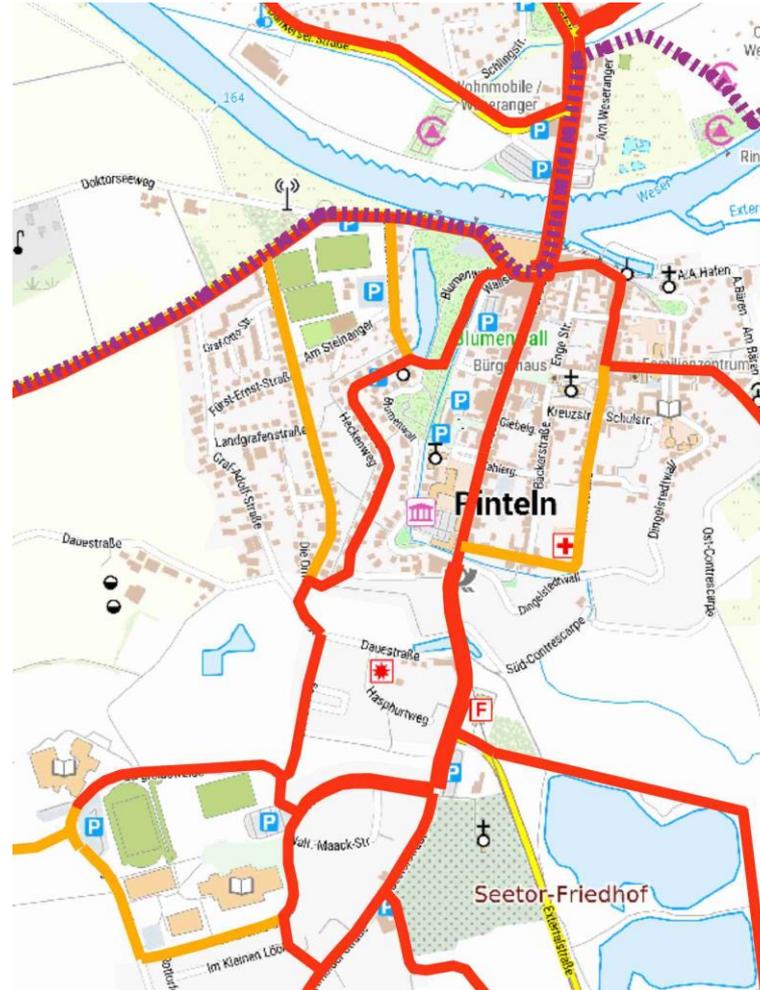


## Radverkehrsführung Hartler Straße / Abzw. Doktorsee





## Detailplan Innenstadtrouten





## Radverkehrsführung Blumenwall





## Radverkehrsführung Blumenwall



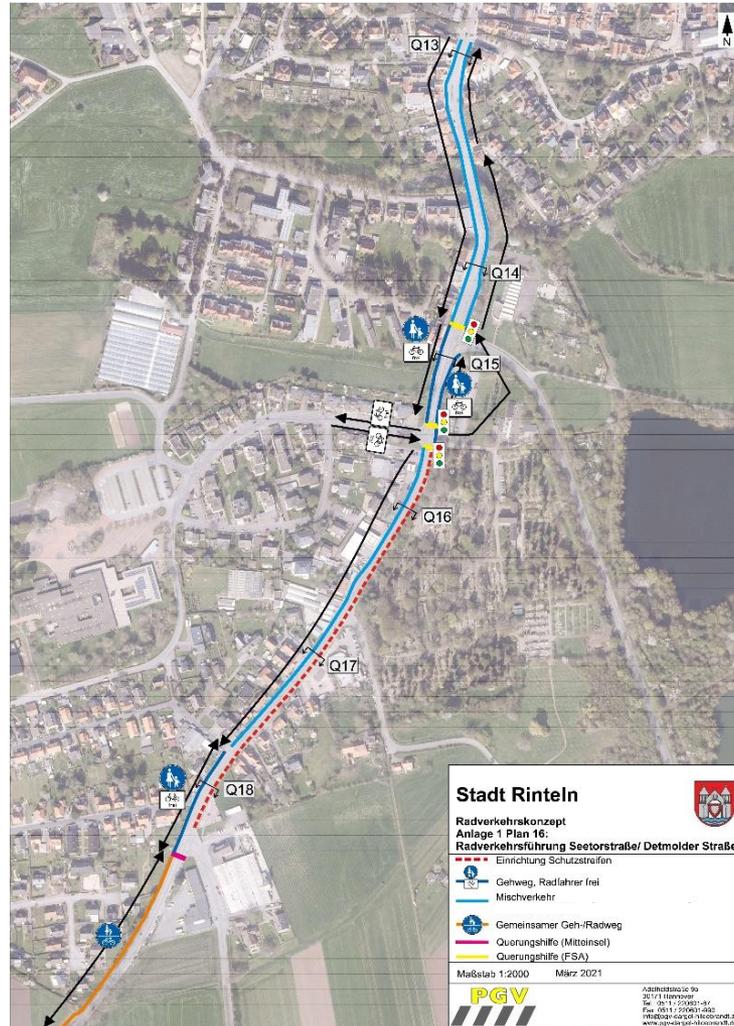


## Radverkehrsführung Blumenwall

- Gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nicht nutzungsverträglich
- Für den Ausbau eines gesonderten, regelkonformen Radweges nur begrenzte Flächenverfügbarkeit vorhanden
- Rampe für Zufahrt aus Richtung Norden erforderlich
- Oberflächenbeschaffenheit des vorhandenen Gehwegs in baulich einwandfreiem Zustand
- Bevorzugte Route im Schulverkehr ist nicht der Blumenwall, sondern die Wallstraße
- **Fazit und Empfehlung:**
  - Beibehaltung der baulichen Gegebenheiten, Kennzeichnung mit Z 239, 1022-10 „Gehweg, Radfahrende frei“
  - Fahren mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt

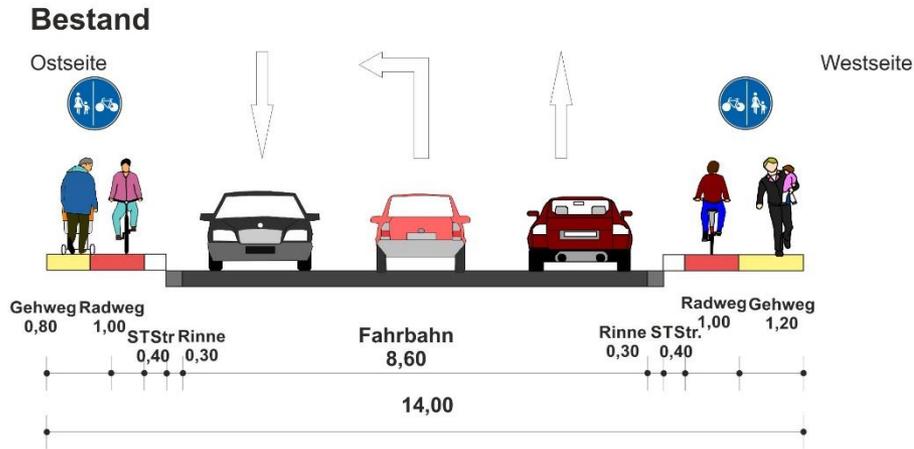


## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße

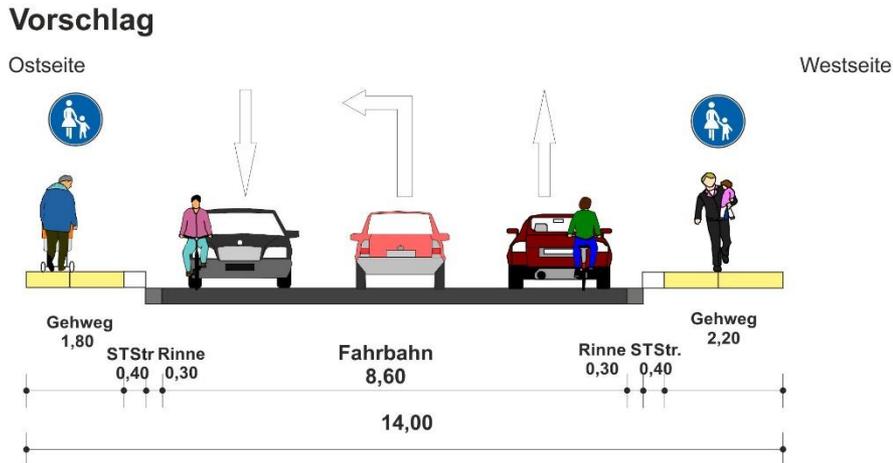




## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße



Seetorstraße stadtauswärts

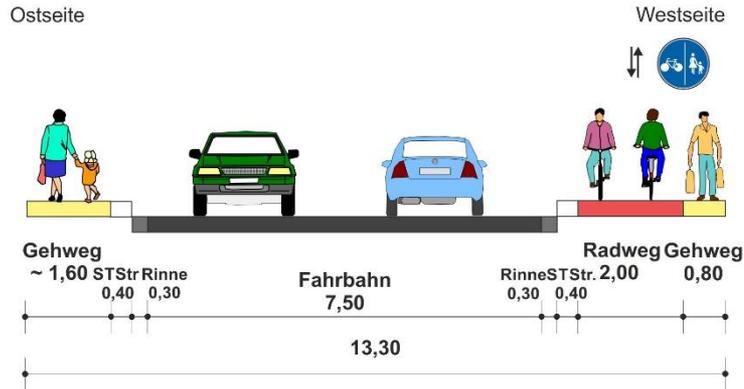


<b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b>	
<b>Anlage 2 Querschnitt 14: Seetorstraße</b> Höhe Hausnr. 9	
Maßstab: 1:100 Stand: März 2021	



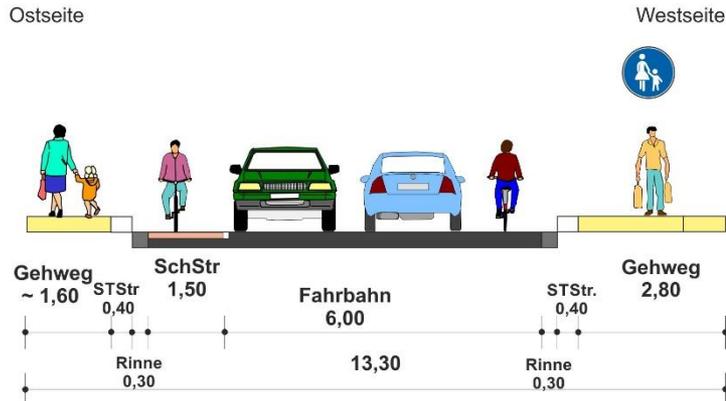
## Radverkehrsführung Seetorstraße / Detmolder Straße

### Bestand



Seetorstraße stadtauswärts zwischen Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Kasseler Straße

### Vorschlag



### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



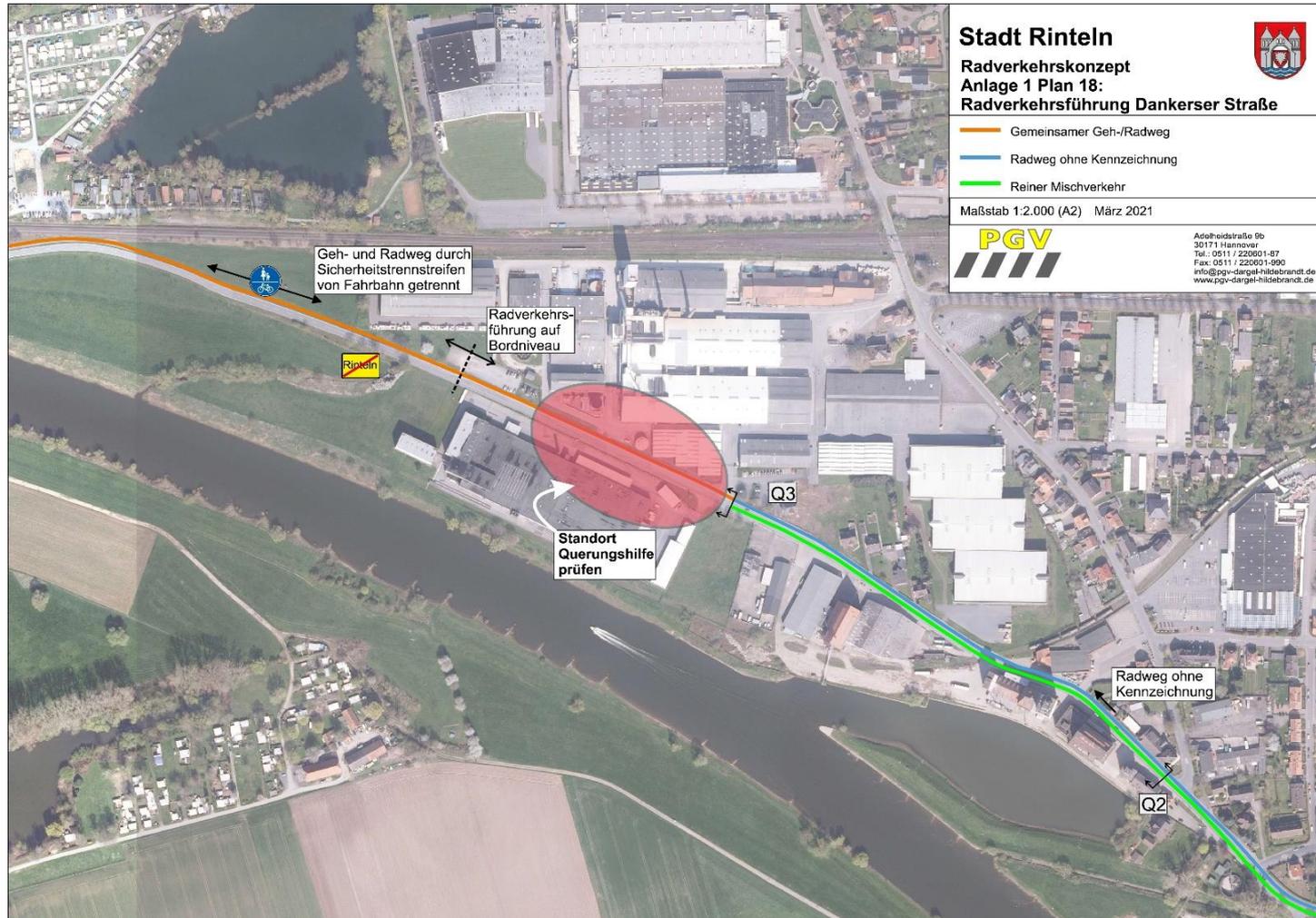
Anlage 2 Querschnitt 16: Seetorstraße  
Höhe Hausnr. 16

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021



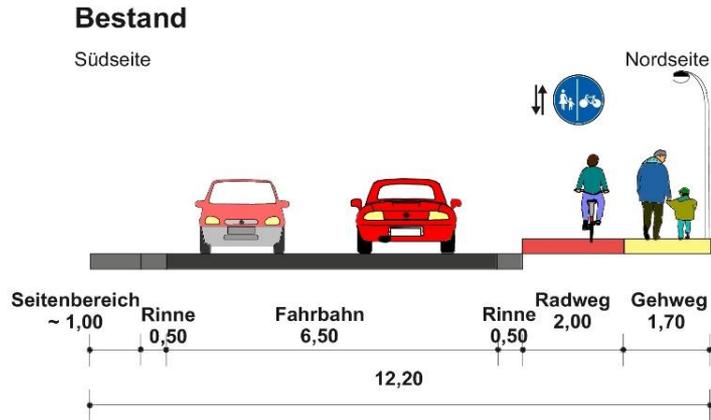


## Radverkehrsführung Dankerser Straße

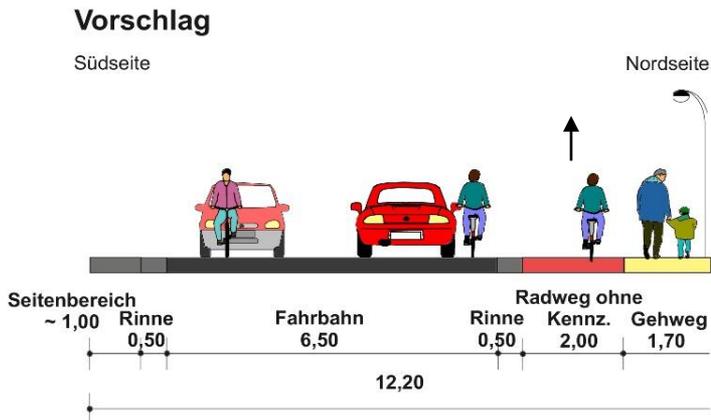




## Radverkehrsführung Dankerser Straße



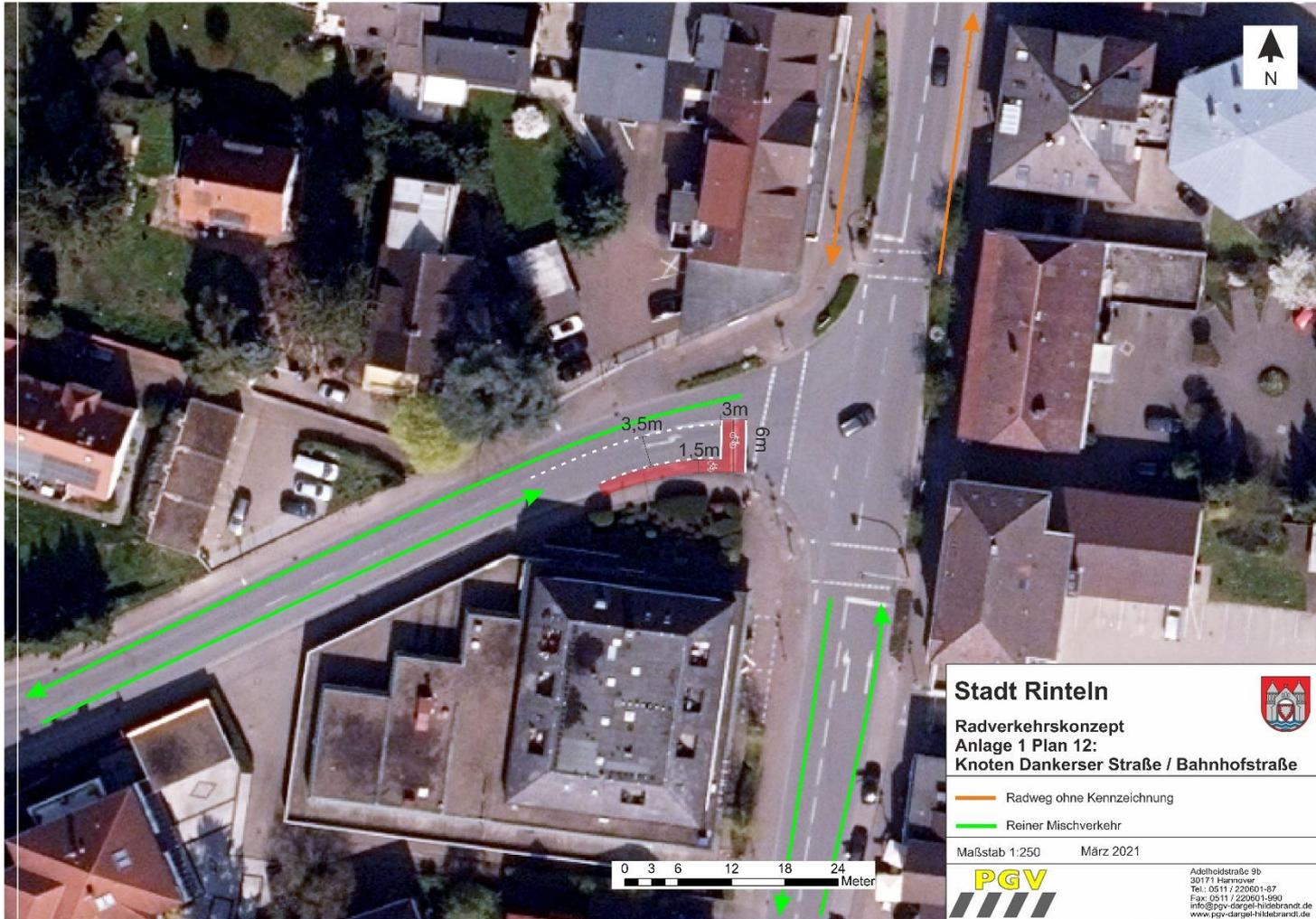
Dankerser Straße stadtauswärts



<p><b>Stadt Rinteln</b>  <b>Radverkehrskonzept</b></p>	
<p><b>Anlage 2 Querschnitt 2 Variante 1:</b>  <b>Dankerser Straße Höhe Hausnr. 29</b></p>	
<p>Maßstab: 1:100                  Stand: März 2021</p>	
	

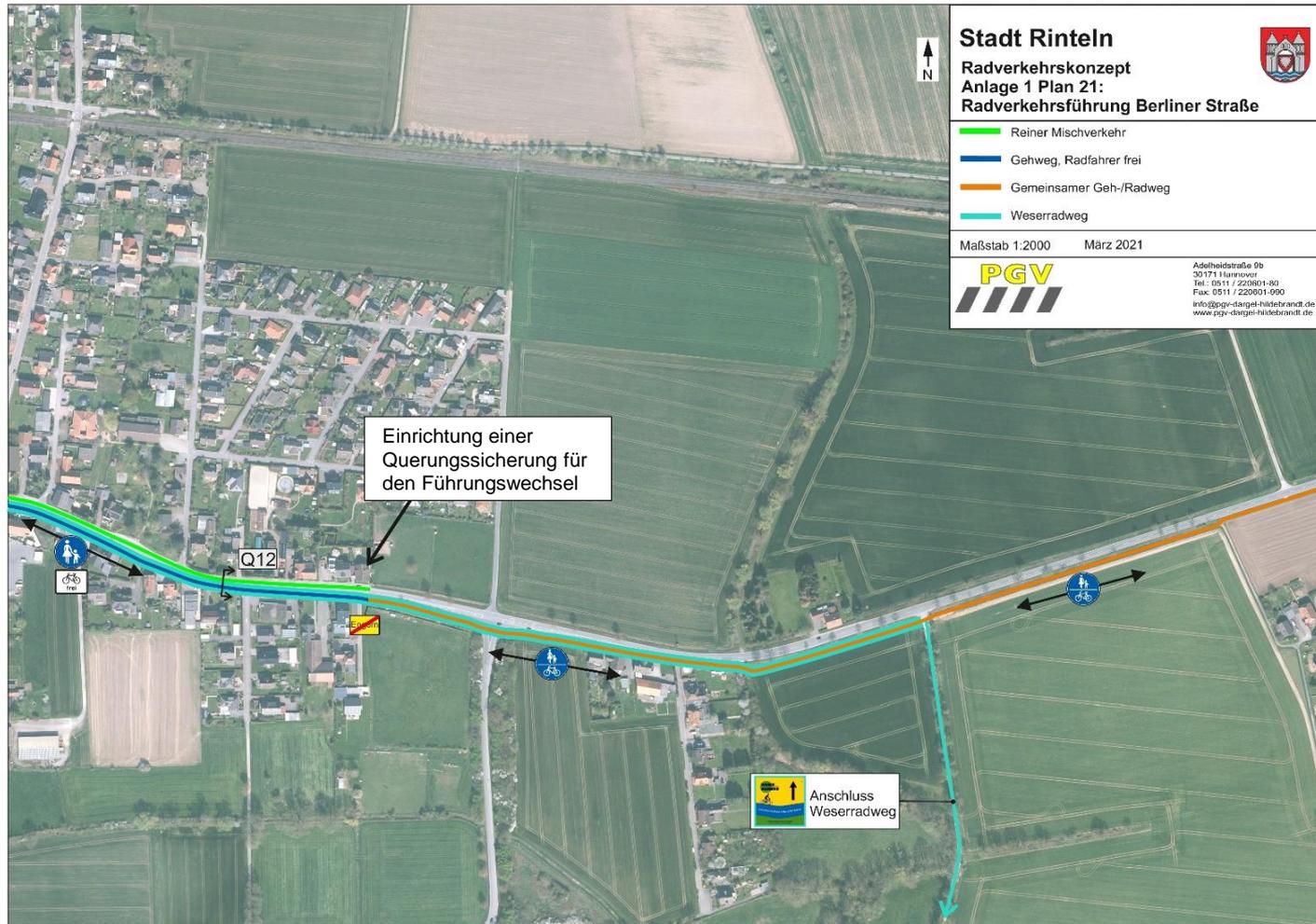


## Radverkehrsführung Einmündung Dankerser Straße





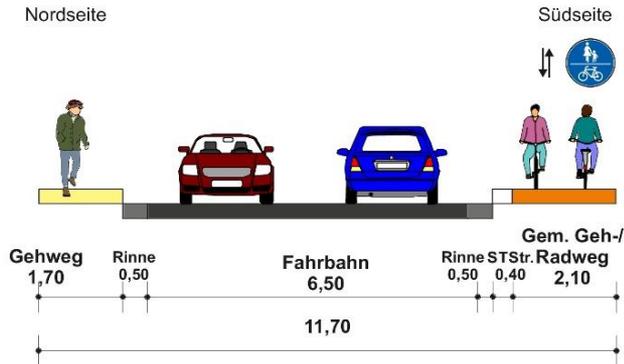
## Radverkehrsführung Berliner Straße





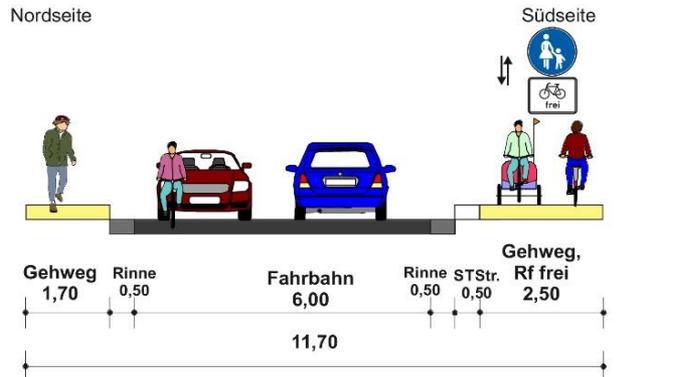
## Radverkehrsführung Berliner Straße

### Bestand



Berliner Straße stadtauswärts

### Vorschlag



### Stadt Rinteln Radverkehrskonzept



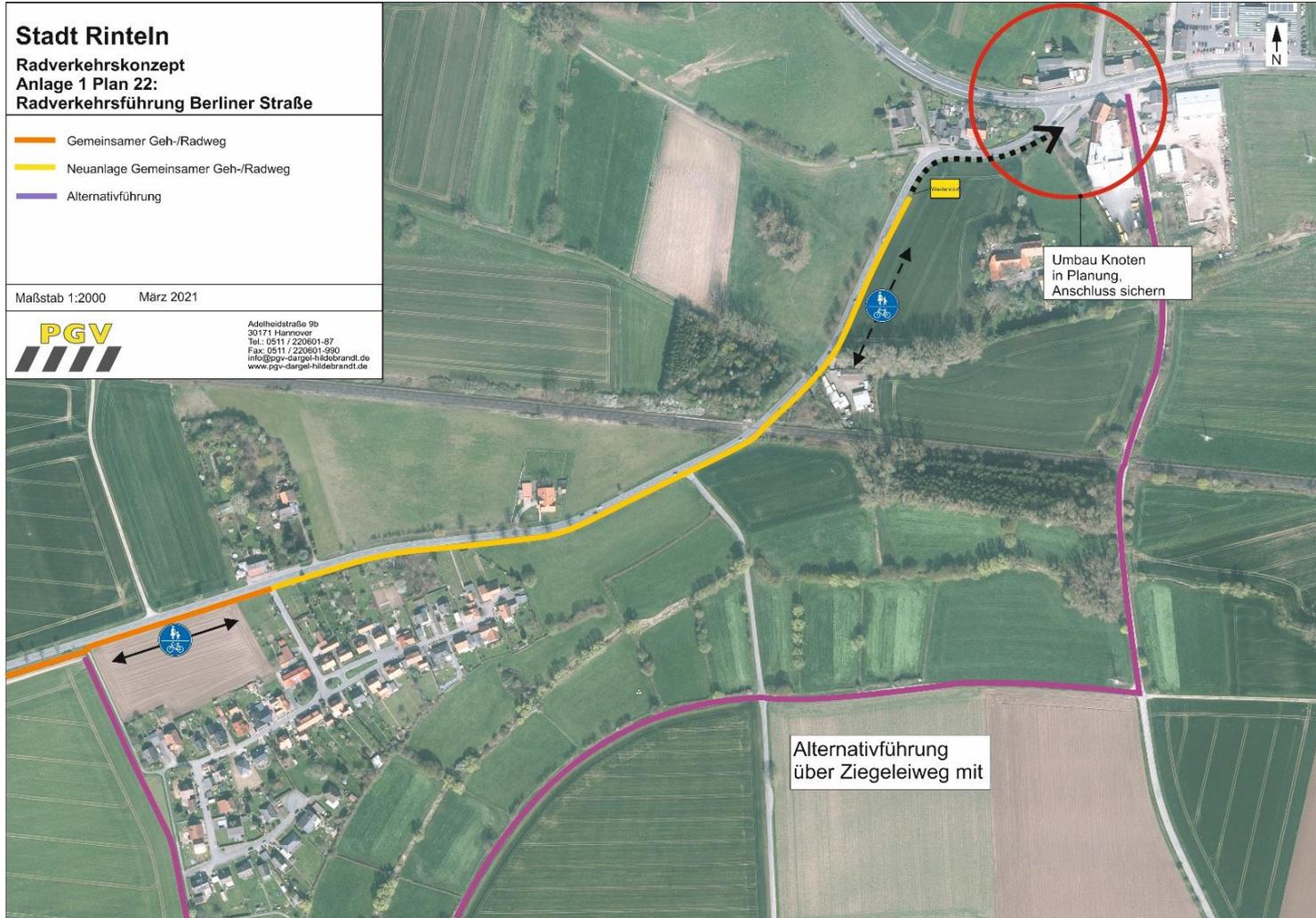
#### Anlage 2 Querschnitt 12 Variante 2: Berliner Straße Höhe Südstraße

Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021





## Radverkehrsführung Berliner Straße





## Entwicklung von Vorzugsrouten in der Kernstadt

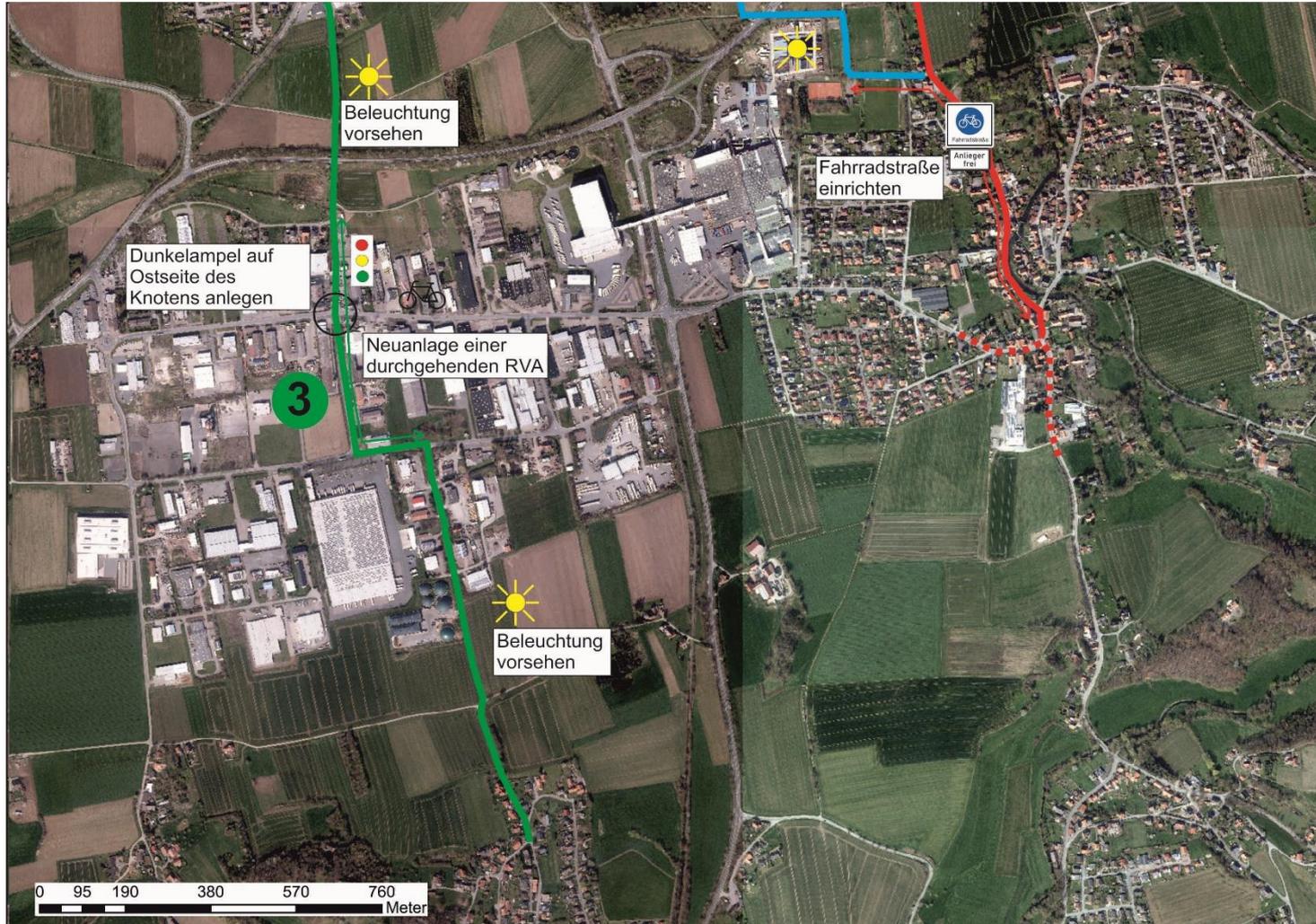


## Vorzugsrouten Süd





## Vorzugsrouten Süd



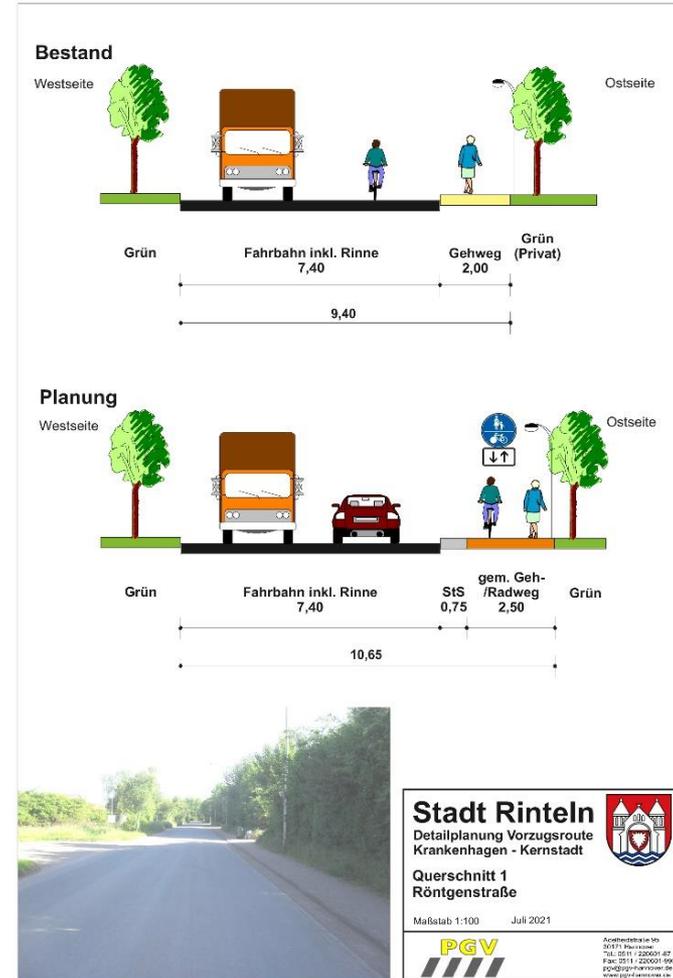
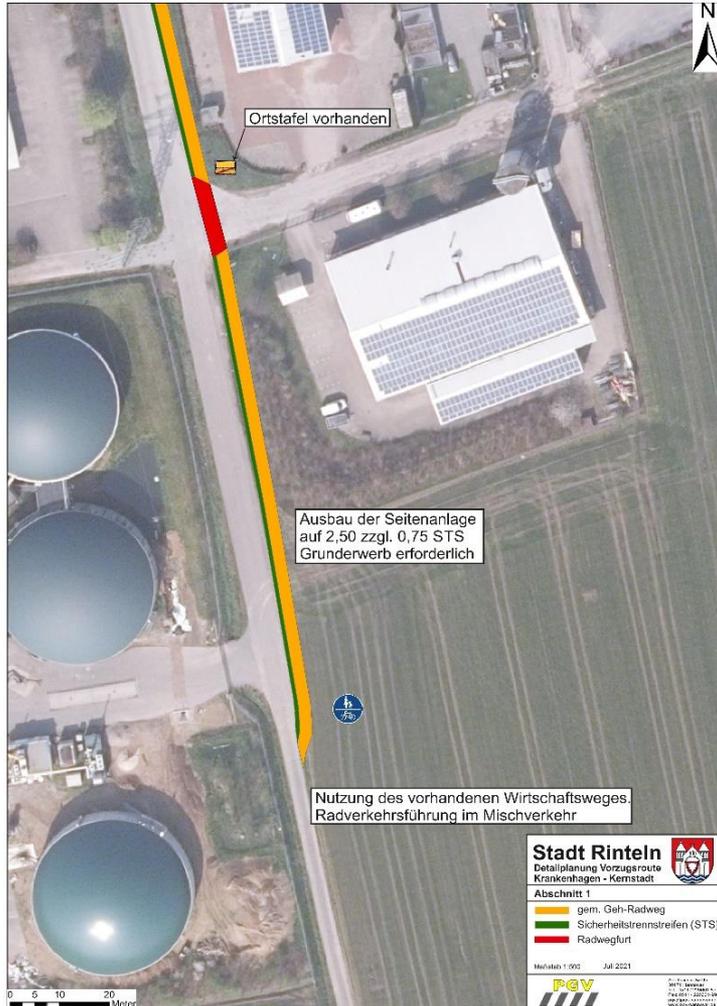


## Vorzugsroute Röntgenstr. / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm

- Neubau einer großen Logistikhalle mit Anbindung an Röntgenstraße
- Neuanlage eines straßenbegleitenden, StVO-konformen Radweges erforderlich
- Querungshilfe in Höhe Braasstraße erforderlich

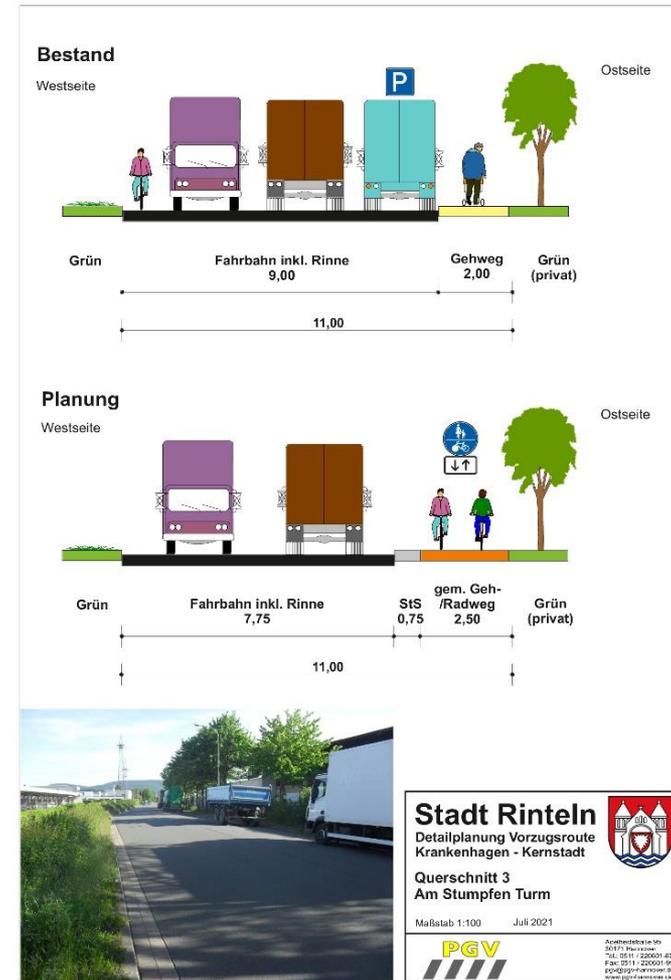
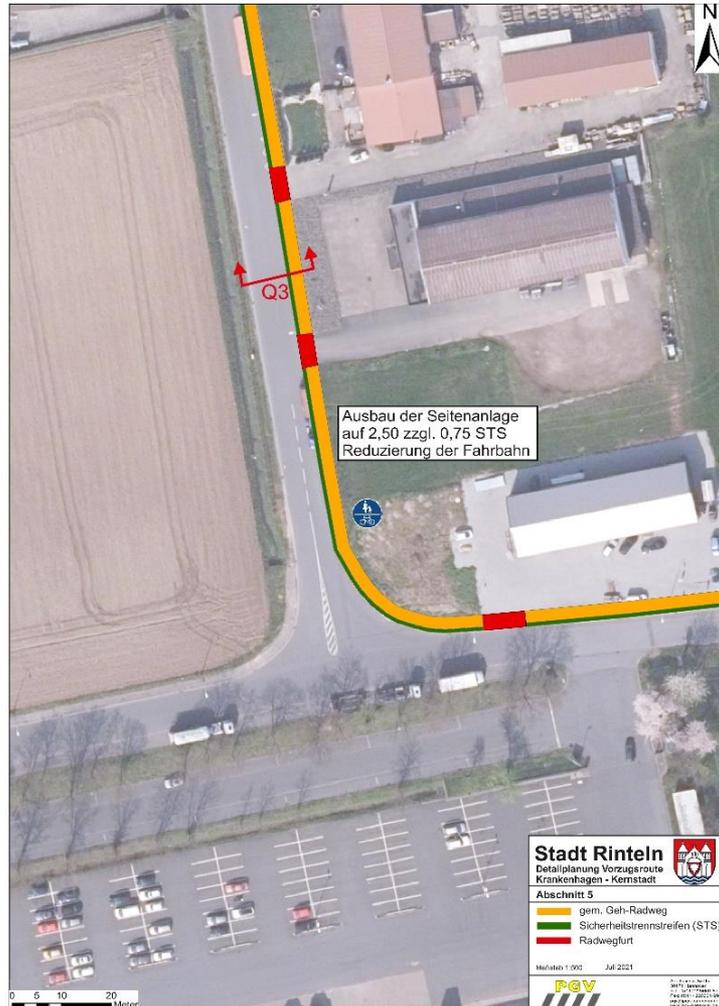


## Vorzugsroute Röntgenstr. / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm



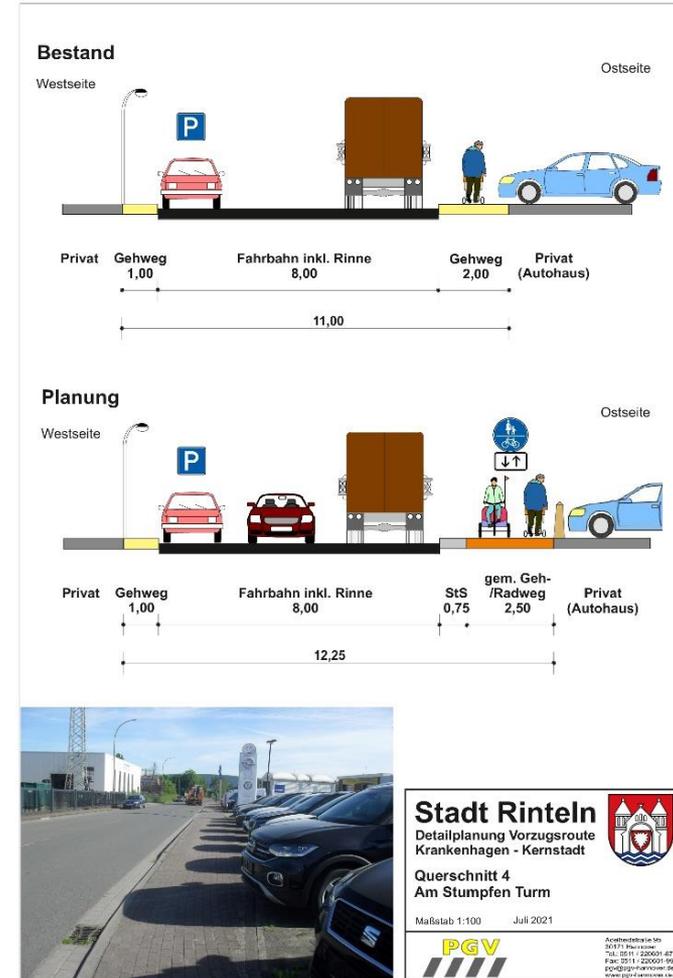
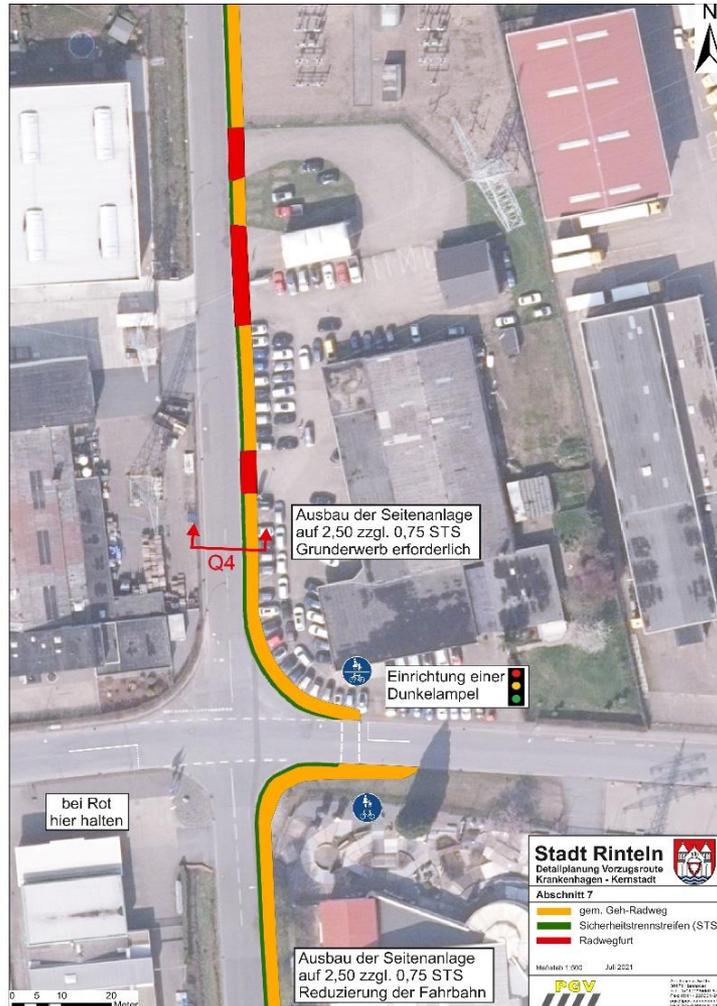


## Vorzugsroute Röntgenstr. / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm



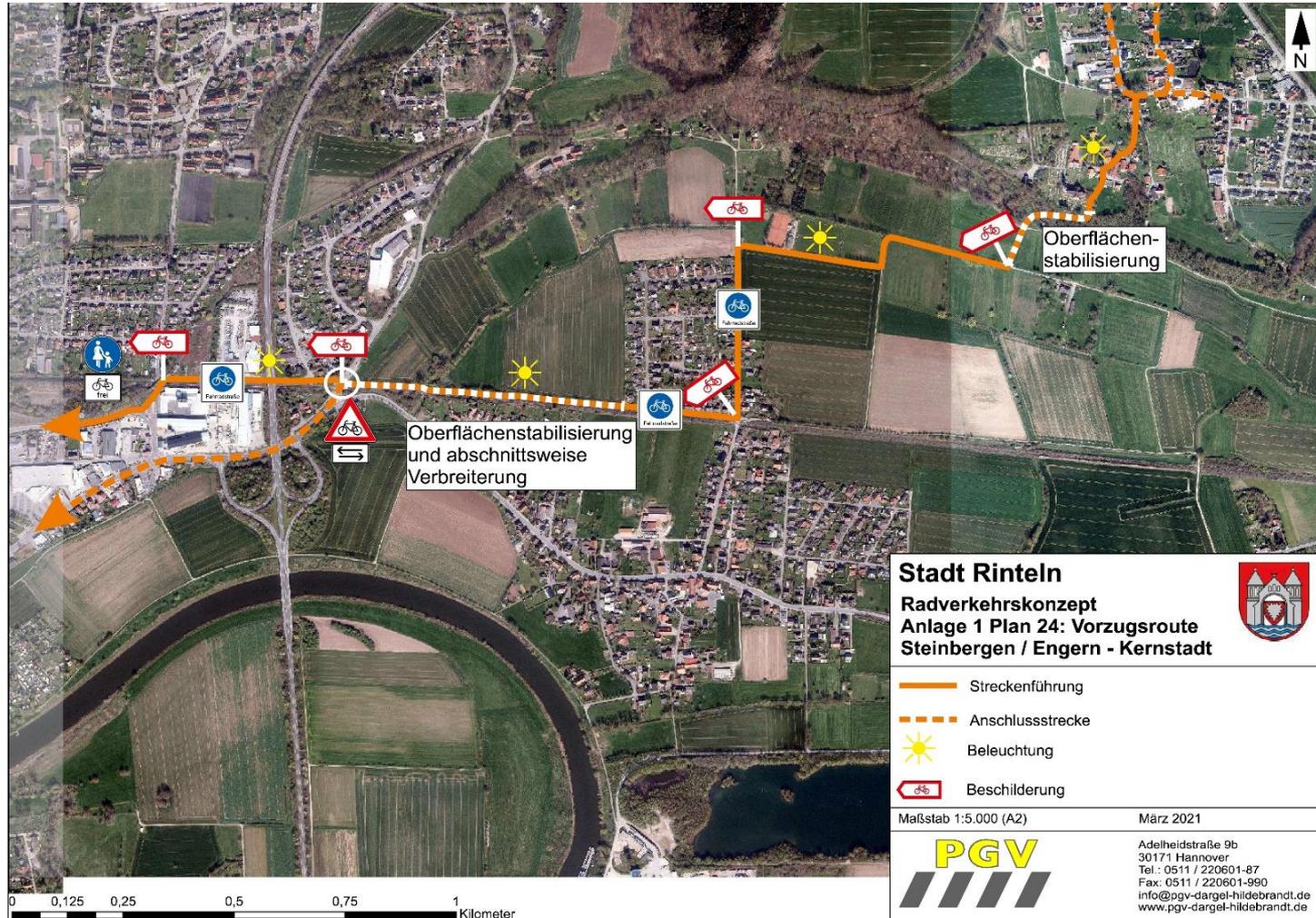


## Vorzugsroute Röntgenstr. / Heisterbreite / Am Stumpfen Turm





## Vorzugsroute Steinbergen - Kernstadt



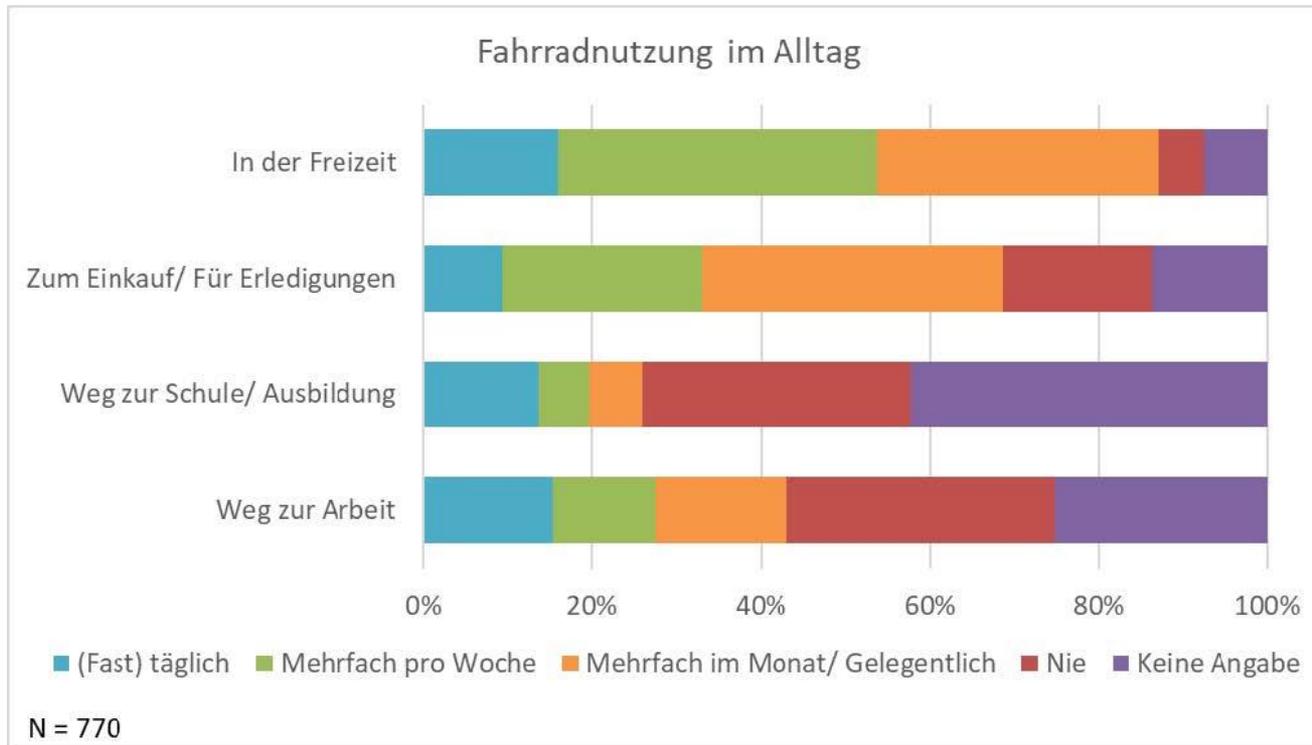


## Online-Befragung zum Radverkehr

- Befragungszeitraum 3 Wochen im Herbst 2020
- Rücklauf von knapp 900 Personen, davon 770 auswertbare Fragebögen
- Gleichmäßige Altersverteilung, aber auffallend hoher Anteil von Schülerinnen und Schülern
- Ca. drei Viertel der Befragten wohnen im Bereich der erweiterten Kernstadt in Rinteln und den umliegenden einwohnerstarken Ortsteilen

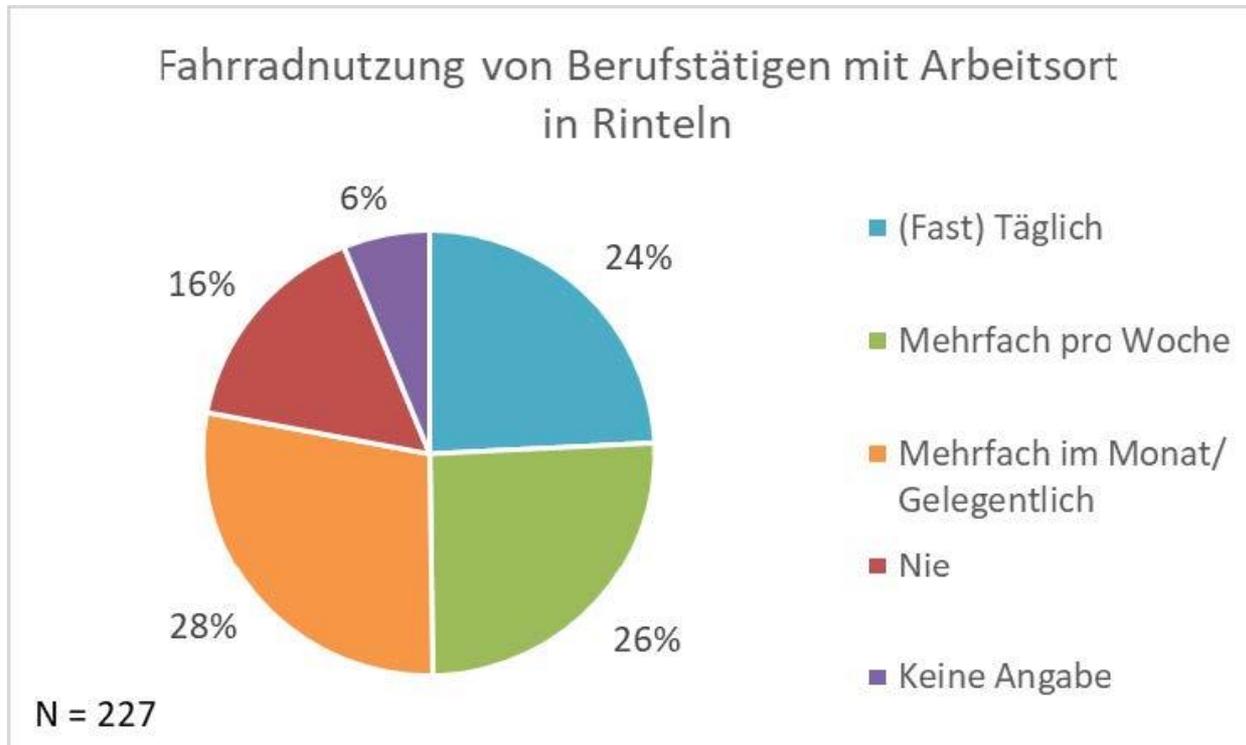


## Fahrradnutzung



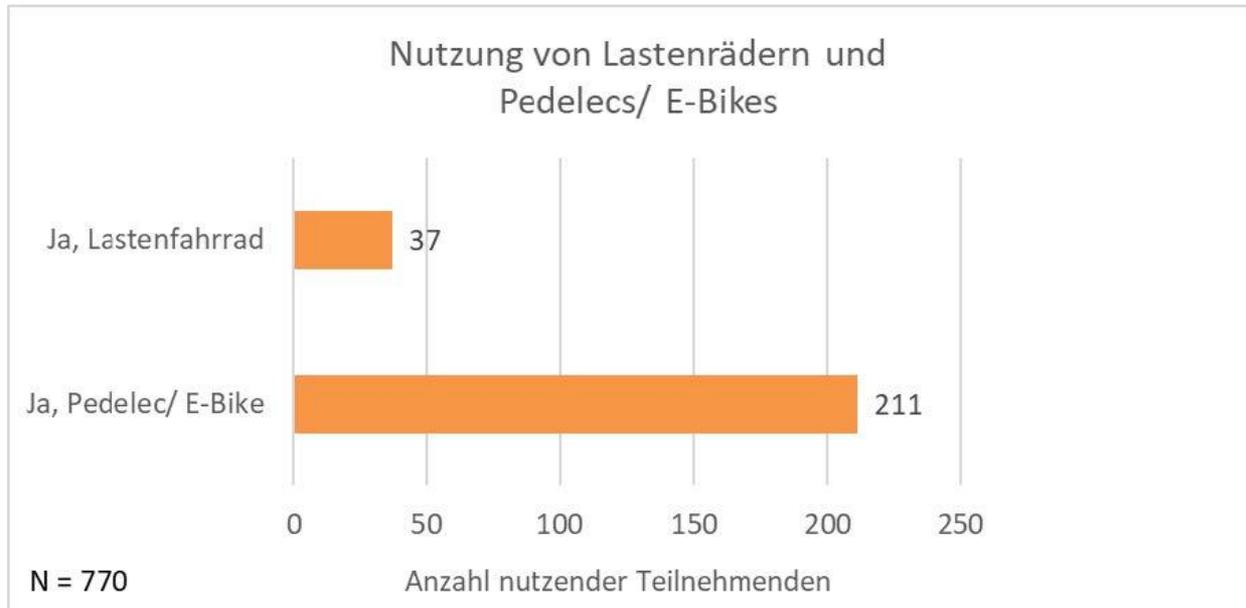


## Fahrradnutzung



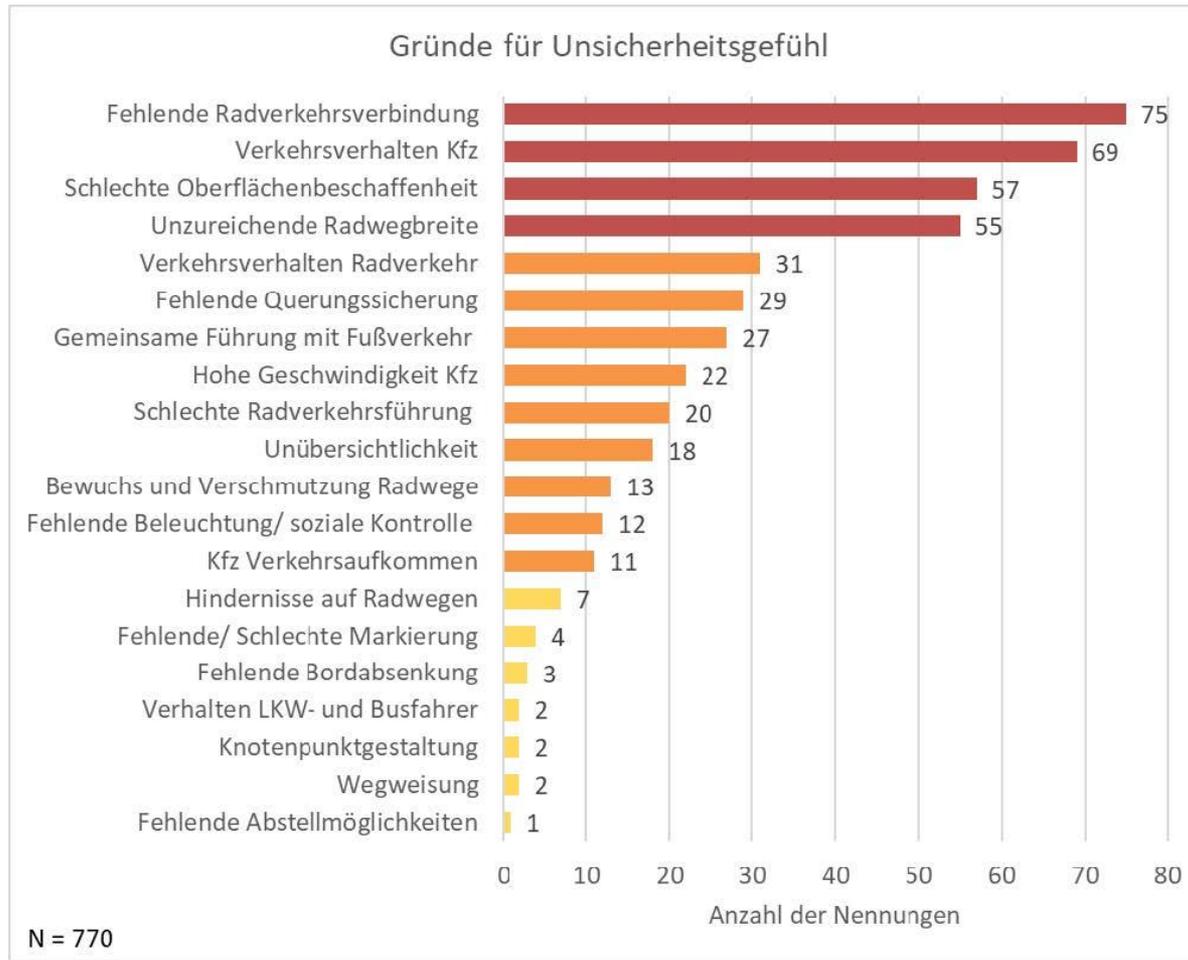


## Fahrradnutzung



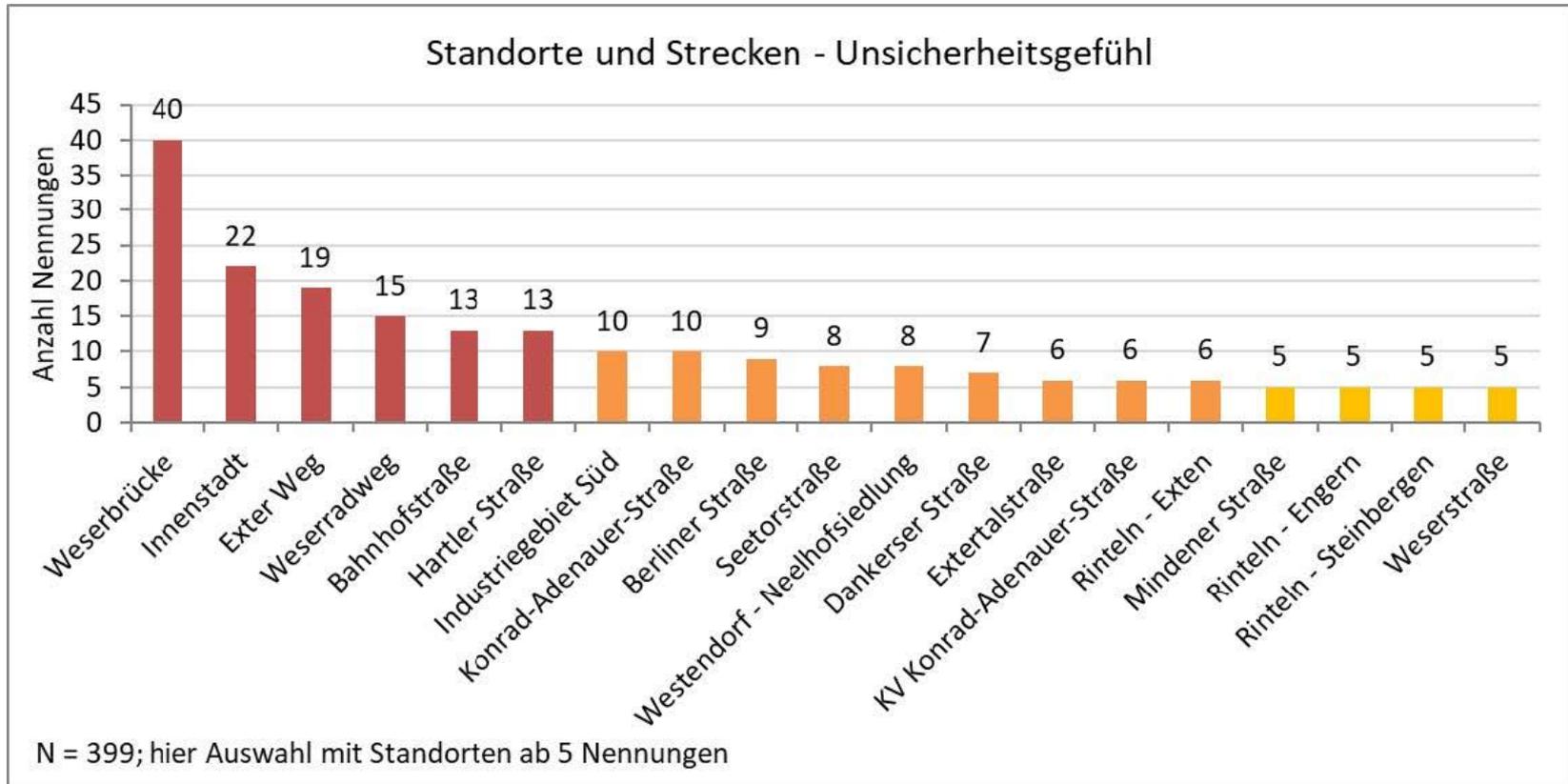


## Sicherheitsgefühl beim Radfahren



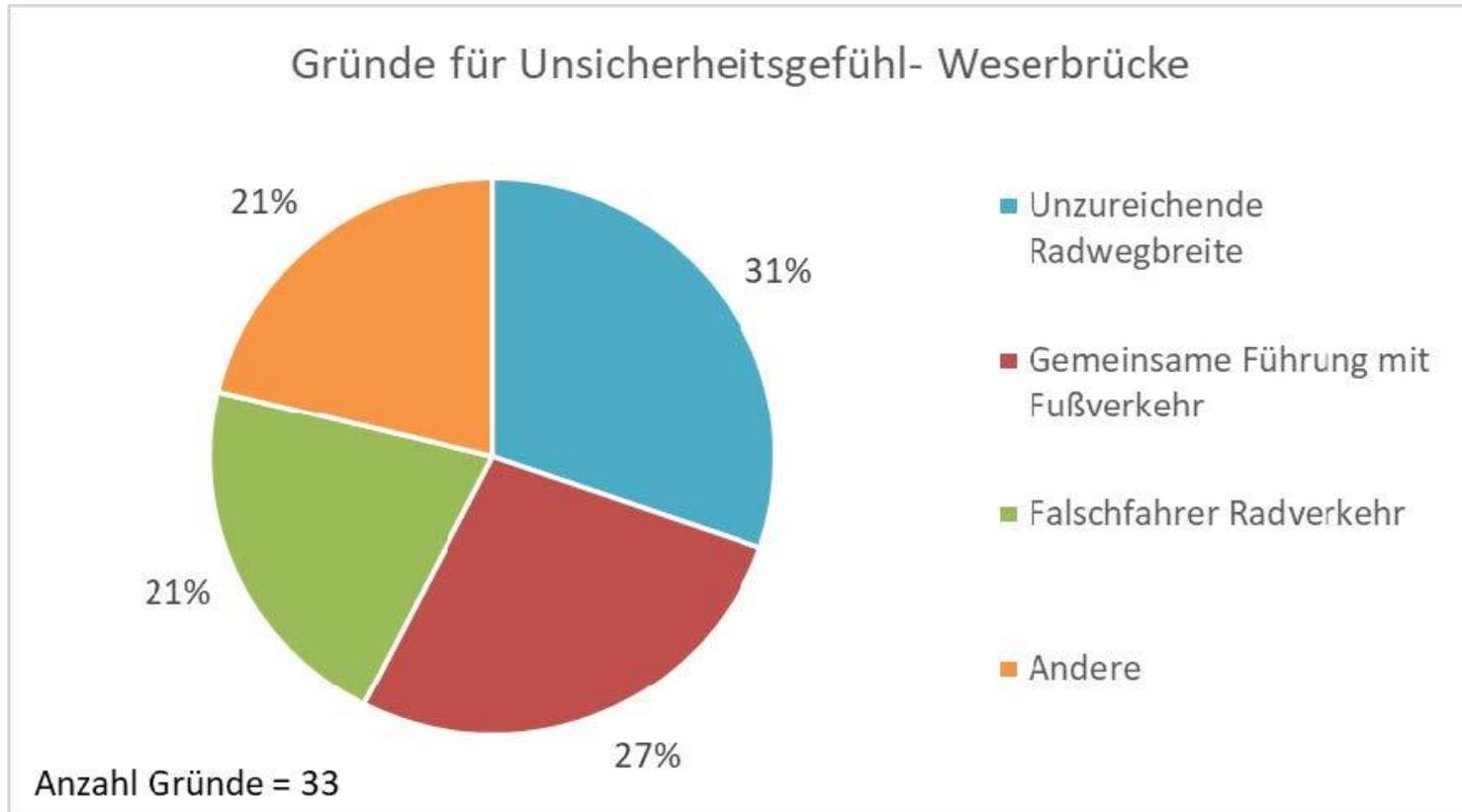


## Sicherheitsgefühl beim Radfahren



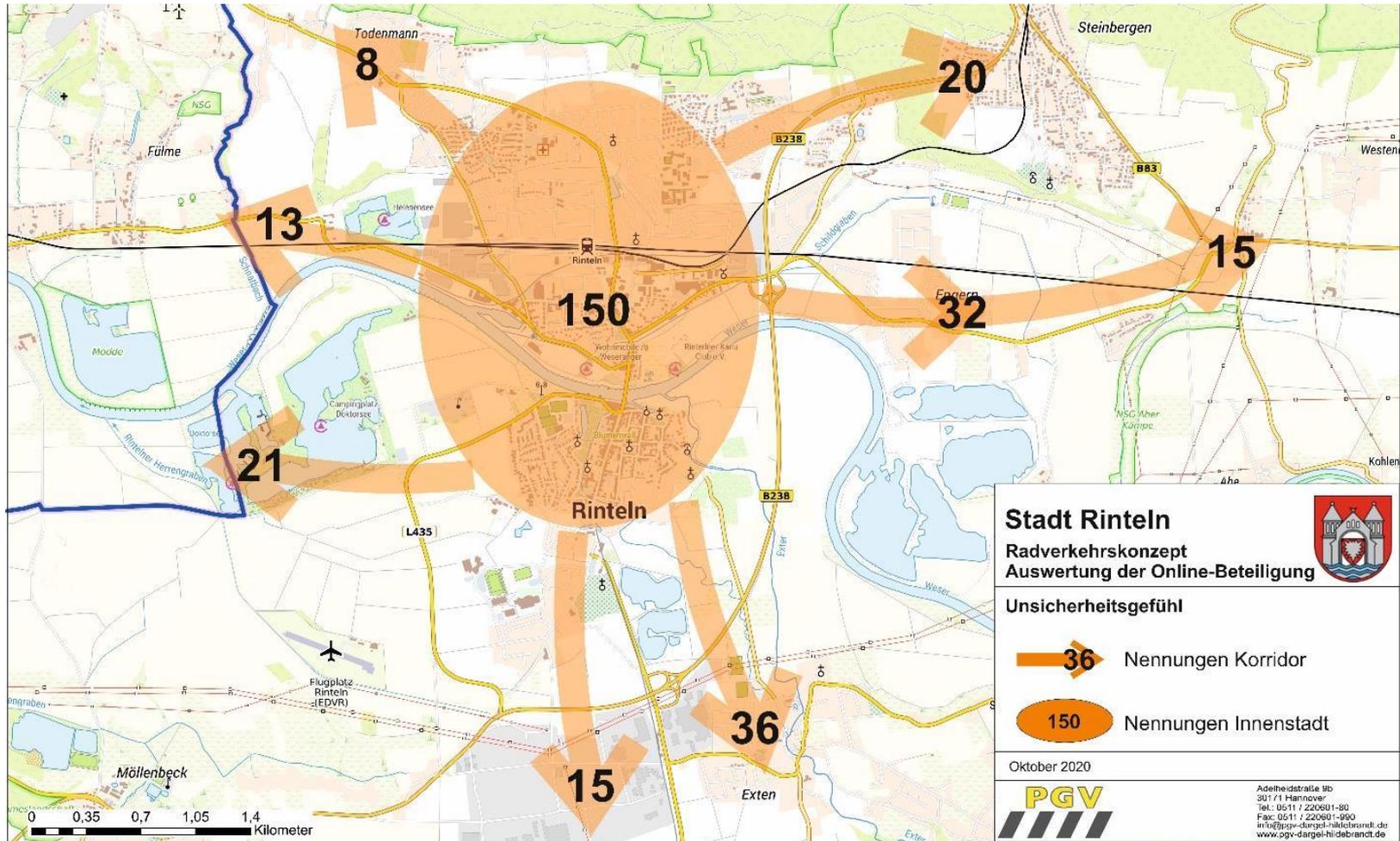


## Sicherheitsgefühl beim Radfahren





## Sicherheitsgefühl beim Radfahren



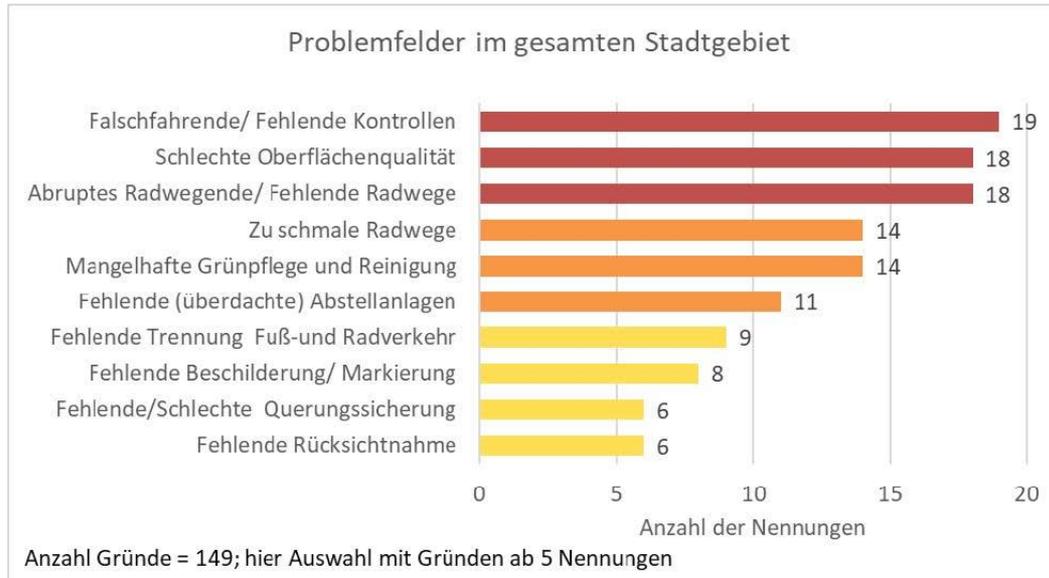


## Problemstellen



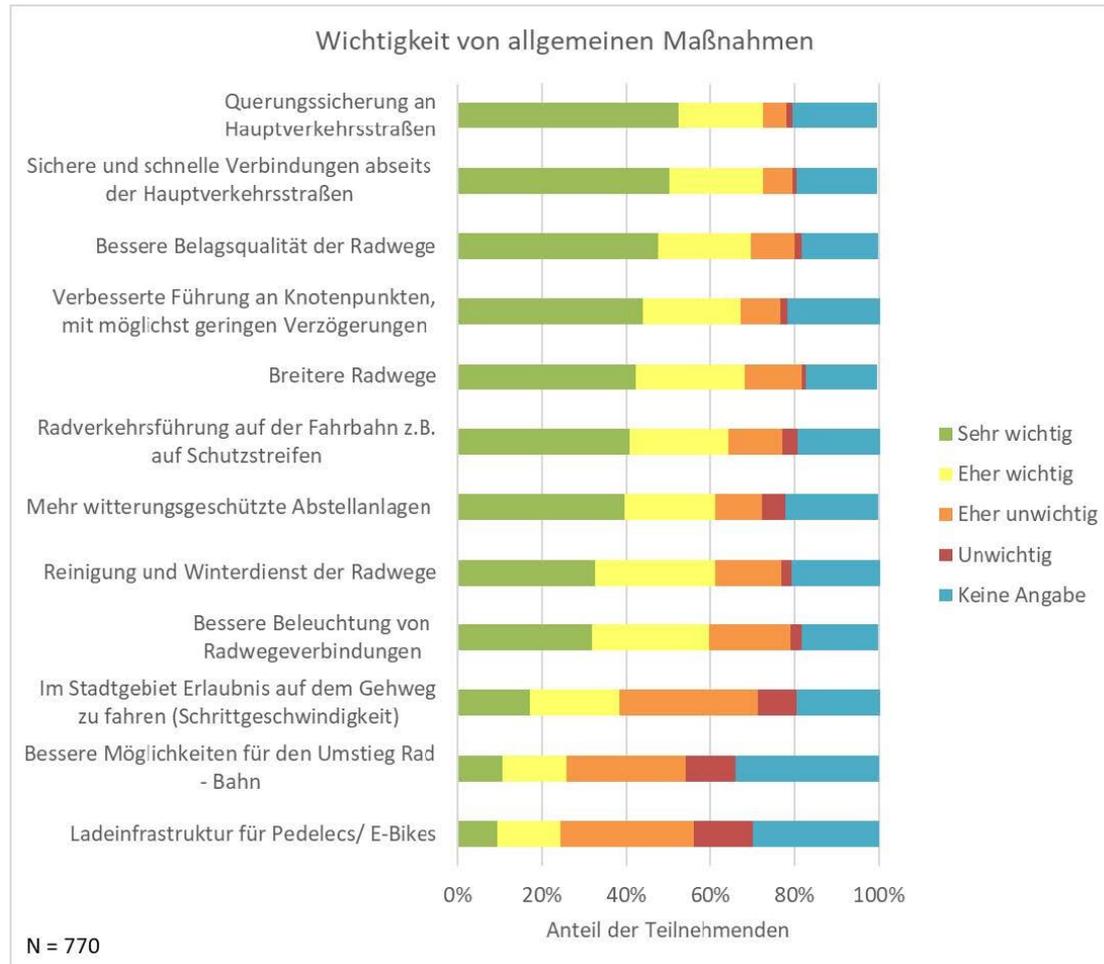


## Problemstellen





## Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen





## Umsetzungsempfehlung

- Maßnahmen entlang von Hauptrouten
- Maßnahmen entlang von autoarmen Vorzugsrouten
- Maßnahmen zur Verknüpfung mit Nachbarräumen
- Sonstige Maßnahmen im Radverkehrsnetz



## Beispiel Maßnahmensteckbrief

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln		
02	Radverkehrsführung Weserbrücke (L 435)	
<b>Kurzbeschreibung</b> <p>Die Weserbrücke bildet die einzige direkte Verbindung zwischen Altstadt und Nordstadt und weist dementsprechend ein hohes Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kfz/Tag und ebenfalls ausgeprägte Verkehrsströme im Fuß- und Radverkehr auf.</p> <p>Für Radfahrende besteht eine richtungstreue Benutzungspflicht (Z 240) auf den beidseitigen ca. 2,30 m breiten Geh- und Radwegen, was wegen des eingeschränkten Seitenraumprofils zu erheblichen Nutzungsunverträglichkeiten mit zu Fuß gehenden und mobilitätseingeschränkten Personen führt.</p> <p>Darüber hinaus ist die Radverkehrsführung in Richtung Altstadt (Mühlenstraße, Fußgängerzone) sowie in Richtung Pferdemarkt umwegig, wenig transparent und mit zum Teil langen Wartezeiten verbunden, was sowohl für Alltagsradler*innen als auch Nutzer*innen des Weserradweges sehr unattraktiv ist.</p> <p>Zielsetzung ist es, Radfahrenden auf der Weserbrücke in beiden Richtungen eine direkte Führung ohne Radwegebenutzungspflicht anzubieten.</p> <p>Vorgeschlagen wird daher eine Radverkehrsführung im Mischverkehr ohne beidseitiges Benutzungsrecht zwischen Dankerser Straße und Einfahrt zur Altstadt sowie die Ausweisung von Tempo 30. Radfahrende, die in Richtung Fußgängerzone wollen, können den vorhandenen Linksabbiegestreifen zur Mühlenstraße benutzen, auf dem zusätzlich Fahrradpiktogramme mit Geradeauspfeil markiert werden.</p>		



## Beispiel Maßnahmensteckbrief

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln		
<b>02</b>	<b>Radverkehrsführung Weserbrücke (L 435)</b>	
<b>Beteiligte</b> Stadt Rinteln, Gb Hameln, NLStbV	<b>Zielgruppe(n)</b> Alltags-, Freizeitverkehr und touristischer Radverkehr	
<b>Bausteine Öffentlichkeitsarbeit</b> Breit anlegen (u. a. Schule, Betriebe, Touristik); Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien; Thema klimafreundlicher Verkehr als Un- terrichtsschwerpunkt		
<b>Kostenklasse (geschätzt)</b> 10.000 € - 50.000 €	<b>Priorität</b> hoch	
<b>Umsetzung</b> kurzfristig		
<b>Anlagen</b> Anlagenband 1, Plan 12; Anlagenband 2, Querschnitt 19		



## Beispiel Maßnahmensteckbrief

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln	
07	Vorzugsrouten Exten – Altstadt/ Schulzentrum 
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Mit rund 1.900 Einwohnern ist Exten nach der Kernstadt der einwohnerstärkste Ortsteil in Rinteln. Die Entfernungen zwischen dem Ortsteil Exten und der Altstadt bzw. dem Schulzentrum (mit Gymnasium, berufsbildender Schule und zukünftiger IGS) sind mit ca. 2,5 km für eine Fahrradnutzung im Alltags- und Freizeitverkehr in idealer Weise geeignet.</p> <p>Durch Aufhebung verschiedener Befahrbarkeitseinschränkungen auf den in Frage kommenden Verbindungen können in mehreren Schritten 2 Vorzugsrouten für Radfahrende geschaffen werden, die als Beispiel zur Förderung der Fahrradnutzung in der Nahmobilität auch für eine attraktive Verknüpfung der Kernstadt mit anderen Ortteilen (z.B. Steinbergen, Engern sowie Krankenhagen) dienen können.</p> <p>Die Vorzugsroute 1 verknüpft Exten mit der Altstadt und Route 2 bindet Exten an das Schulzentrum an der Paul-Erdniss-Straße an.</p>	
<b>Beteiligte</b> Stadt Rinteln, Ortsrat Exten, Anlieger	<b>Zielgruppe(n)</b> Alltags- und Freizeitverkehr, insbesondere Schülerverkehr
<b>Bausteine Öffentlichkeitsarbeit</b> Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien Thema „Klimafreundlicher Verkehr“ als Unterrichtsschwerpunkt / Fahrradaktionstage in Schulen	



## Beispiel Maßnahmensteckbrief

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln	
<b>07</b>	<b>Vorzugsrouten Exten – Altstadt/ Schulzentrum</b>
	
<b>Kostenklasse (geschätzt)</b> Route 1    50.000 – 100.000 € Route 2    < 10.000 €	<b>Priorität</b> hoch
<b>Umsetzung</b> <b>Route 1:</b> 1) Aufhebung der Benutzungspflicht und Einrichtung von punktuellen Fahrbahneinengungen im Verlauf des Exter Weges zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit - <i>kurzfristig</i> . 2) Ausweisung von Fahrradstraßen in den innerörtlichen Streckenabschnitten der Ortsteilverbindung, um die Attraktivität der Strecke für Kfz-Schleichverkehr zu mindern - <i>kurz- bis mittelfristig</i> . 3) Option: Markierung von Fahrbahnseitenstreifen nach niederländischem Modell - <i>mittelfristig</i> . <b>Route 2:</b> 1) Freigabe des Wirtschaftsweges entlang der Kiesteiche: - <i>kurzfristig</i> - 2) Maßnahmen zur Oberflächenstabilisierung und Installation von Bodenreflektoren als Beleuchtungsbänder: - <i>kurz- bis mittelfristig</i> .	
<b>Anlagen</b> Anlagenband 1, Plan 19	



## Maßnahmenpriorisierung

Anlagenband 6

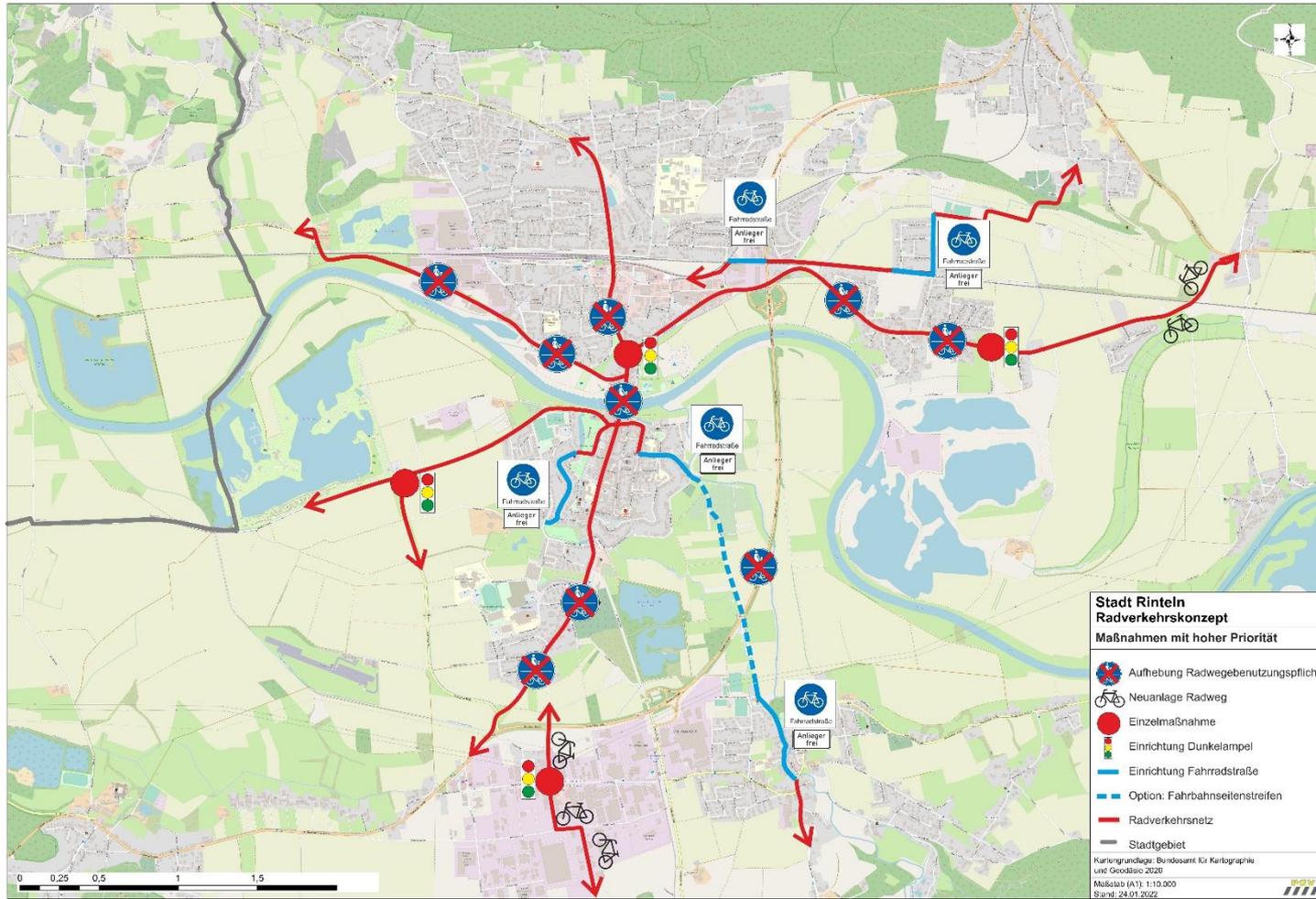
**Tabelle 01 - Maßnahmenkatalog (Auszug)**

11.03.2021

Kategorie	Maßnahme	Straße	Straßenbaulastträger	Priorität	Vgl. Kapitel
Maßnahmen zur Verknüpfung mit Nachbarräumen	Neue Radverkehrsanlage entlang der L 436 zwischen Möllenbeck und Stemmen in Abstimmung mit Straßen NRW und dem Kreis Lippe (Netzlückenschluss)	L 436	NLSStbV, Gb Hameln	3	3.5
	Netzlückenschluss L 437 Dankerser Straße in Richtung Eisbergen als bahnparalleler Weg. Einrichtung einer Querungshilfe prüfen. Als kurzfristige Maßnahme: Anpassen des Beschilderungsstandortes zum Seitenwechsel der Radverkehrsführung am Bahnübergang	L 437	NLSStbV, Gb Hameln	2	4.3
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der L 437, Dankerser Straße zwischen der Bahnhofstraße und der Firma Glashütte	L 437	NLSStbV, Gb Hameln	1	4.3
	Radweglückenschluss im Verlauf der Hauptstraße (L 441) zwischen Todenmann und Kleinenbremen in Abstimmung mit Stadt Porta Westfalica und Straßen.NRW	L 441	NLSStbV, Gb Hameln	3	3.5
Maßnahmen im Radverkehrsnetz	Oberflächenstabilisierung auf der Parallelroute zur B 83 ab Berliner Str. bis Auf der Mente	Feld-/Wirtschaftsweg	Stadt Rinteln	2	6
	Oberflächenverbesserung auf der Verbindung zwischen Strückener Weg und Große Heide	Feld-/Wirtschaftsweg	Stadt Rinteln	2-3	6
	Aufhebung der Benutzungspflicht stadtauswärts entlang der Alten Todenmänner Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	3.4
	Aufhebung der Benutzungspflicht im Wilhelm-Busch-Weg zwischen Rintelner Straße und Steinberger Straße. Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	3.4
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang Burgfeldsweide und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	5.1



## Maßnahmen mit hoher Priorität – Haupt- und Vorzugsrouten





## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Die vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofs sollte für die Entwicklung einer **zukunftsfähigen Mobilitätsstation** genutzt werden. Mögliche Bausteine wären:
  - Durchstich des vorhandenen Personentunnels zur Nordseite, um das Erschließungspotenzial von Fuß- und Radverkehr zu erhöhen
  - Angebot von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen auf beiden Gleisseiten



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Grundlegende Verbesserung der Bus-/Bahn-Verknüpfung
- Neuordnung von Park + Ride
- Aufenthaltsqualität stärken (Raumbildung, Grüngestaltung, Mobiliar, digitale Fahrgastinfo, Versorgungsinfrastruktur)
- Aktuelles Beispiel: Geplante Umgestaltung des Bahnhofs Löhne



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Im Rahmen des **Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schaumburg** ist auch eine kreisweite ONLINE-Befragung zum Mobilitätsbedarf geplant.
- Aufbauend auf den Ergebnissen sollen dann in einem nächsten Schritt in verschiedenen fachlichen Workshops mit den Akteuren vor Ort die möglichen Leitlinien für eine zukünftige Mobilität im Landkreis Schaumburg entwickelt werden



## Weitergehende Planungen und Überlegungen

- Die Förderung des Radverkehrs einschließlich der Verknüpfung mit dem ÖPNV wird dabei als ein zentraler Baustein des Konzeptes angesehen
- In diesem Zusammenhang stellen die aktuell erarbeiteten Maßnahmen zum Radverkehrskonzept der Stadt Rinteln bereits einen Meilenstein dar und könnten als Grundlage für den bevorstehenden Abstimmungs- und Diskussionsprozess zur zukünftigen Mobilität im Landkreis Schaumburg genutzt werden.



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

Rainer Dargel  
Tim Behring

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



Die Inhalte der einzelnen TOP sind der Präsentation zu entnehmen. In diesem Protokoll werden ausschließlich die Anmerkungen der Teilnehmenden festgehalten.

## Ergebnisse

- Hr. Pollmann: Es ist sinnvoll, Benutzungspflichten an zu schmalen Radverkehrsanlagen aufzuheben, die Einführung eines Benutzungsrechts sollte aber allen Verkehrsteilnehmenden erklärt werden.
- Hr. Dargel: Die Maßnahmen sind durch Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Dabei ist eine Übergangsphase einzuplanen, da manche Radfahrende sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen.
- Hr. Pollmann: Die Seitenanlagen an der Hartler Straße sind zu schmal. Eine Begegnung von Rollstuhl und Fahrrad ist kaum möglich. Der Radweg an der Mindener Straße wird bergab zu schnell befahren.
- Hr. Dargel: An der Hartler Straße soll der Radverkehr zukünftig im Mischverkehr geführt werden. Für die Mindener Straße wird ein Benutzungsrecht nur bergauf vorgeschlagen.
- Hr. Müller: Der Radverkehr ist innerorts im Mischverkehr sicherer, weil er sich dort im Sichtfeld der Kfz befindet. Dies kommt z.B. bei rechtsabbiegenden Kfz zum Tragen. Es dauert einige Zeit, bis Änderungen auch wirklich in den Köpfen der Menschen ankommen. Eine Benutzungspflicht von nicht regelkonformen RVA ist gemäß einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2010 nicht zugelassen (vgl. erfolgreiche Klage zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Konrad-Adenauer-Straße). Eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit zur zukünftigen RV-Führung auf der Fahrbahn ist dringend erforderlich.
- Hr. Sümenicht: Veränderungen bzgl. der Benutzungspflichten sind in Rinteln nötig. Ist ein Durchstich des Bahnhofstunnels auf die Nordseite realistisch? Dies wäre äußerst attraktivitätssteigernd.
- Hr. Eggert-Edeler: Baulich ist ein Durchstich möglich, aber die DB weicht bislang nicht von ihrer Planung ab. Die Stadt Rinteln müsste die Kosten somit selbst tragen.
- Hr. Dargel: Von Norden kommend ist die Mobilität ohne einen Durchstich eingeschränkt. Ein Durchstich würde die Erschließungsqualität deutlich anheben, Fahrradparken auf beiden Seiten ermöglichen und eine Fahrradmitnahme erleichtern. Für die

weitere Planung könnte evtl. auch die LNVG als SPNV-Aufgabenträger eingebunden werden.

- Hr. Rauch: Wie erfolgt die Verknüpfung zwischen Blumenwall und West-Contrescarpe?
- Hr. Dargel: Schülerinnen und Schüler nutzen einen schmalen Verbindungsweg zwischen der Anliegerstraße Blumenwall und West-Contrescarpe. Die Schulroute verläuft vorrangig über die Wallstraße, die durchgängig befahrbar ist. Eine Erweiterung des Blumenwalls wird nicht empfohlen, dieser sollte vorrangig dem Fußverkehr zur Verfügung stehen.
- Hr. Rauch: Würde der Exter Weg für Kfz gesperrt, wenn farbliche Markierungen angebracht werden?
- Hr. Dargel: Nein, es würde eine Aufteilung in drei Streifen erreicht. Kfz können dort weiterhin fahren.
- Hr. Eggert-Edeler: Wie ist der Fußverkehr am Exter Weg eingeplant? Ohne Gehweg wäre dieser gefährdet.
- Hr. Dargel: Der Seitenbereich ist für den Fußverkehr weiterhin zu nutzen, es soll lediglich eine Gliederung des Verkehrsraums geschaffen werden. Darüber hinaus sollte der Exter Weg beleuchtet werden.
- Hr. Müller: Bei einer Einrichtung von Fahrradstraßen sollte der Radverkehr die Hauptverkehrsart sein. Dies wird im Exter Weg nur in mehreren Schritten erreichbar sein. Durch Einengungen könnte die Straße für den Kfz-Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden.
- Hr. Dargel: Die geplante RV-Führung im Exter Weg wird anhand einer ergänzenden Lageplanskizze dargestellt.
- Hr. Wells: Ein Qualitätsmanagement für die Radwege wird benötigt. Auch sollten Qualitätsstandards für neue Radwege festgelegt werden. Weiterhin sollte der Arbeitskreis Radverkehr auch nach Projektabschluss bestehen bleiben, um die weitere Umsetzung von Maßnahmen zu begleiten..
- Hr. Dargel: Die Anregungen werden im Ergebnisbericht berücksichtigt.



## Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

**Öffentliche Veranstaltung am  
10. Oktober 2022**

Rainer Dargel  
Andrea Wohlfahrt

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR



## Aufgabenstellung

- Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2003 unter Berücksichtigung der StVO Novelle von 2009 sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Stärkung des Radverkehrs in der Nahmobilität vor dem Hintergrund der Zielsetzung zur Reduzierung von CO<sup>2</sup>-Emissionen
- Attraktivierung von Verbindungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt als Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkt
- Projektbegleitende Akteursbeteiligung durch Fachöffentlichkeit, Politik sowie Bürgerinnen und Bürger



## Projekttablauf

- Beauftragung 12/2019
- Grundlagen, Entwicklung Zielnetz 1+2. Quartal 2020  
Befahrung mit dem Rad in mehreren Etappen,  
ergänzende Verkehrserhebungen
- ONLINE-Befragung der Rintelner Bevölkerung 3+4. Quartal 2020
- Ergebnisauswertung, Handlungsbedarf, Leitlinien 4. Quartal 2020  
Entwicklung von Maßnahmenbausteinen
- Begleitende Akteursbeteiligung
  - Drei Sitzungen Arbeitskreis Radverkehr 02/2020 – 10/2020
  - Abstimmungsgespräch mit NLStBV, GB Hameln 02/2021

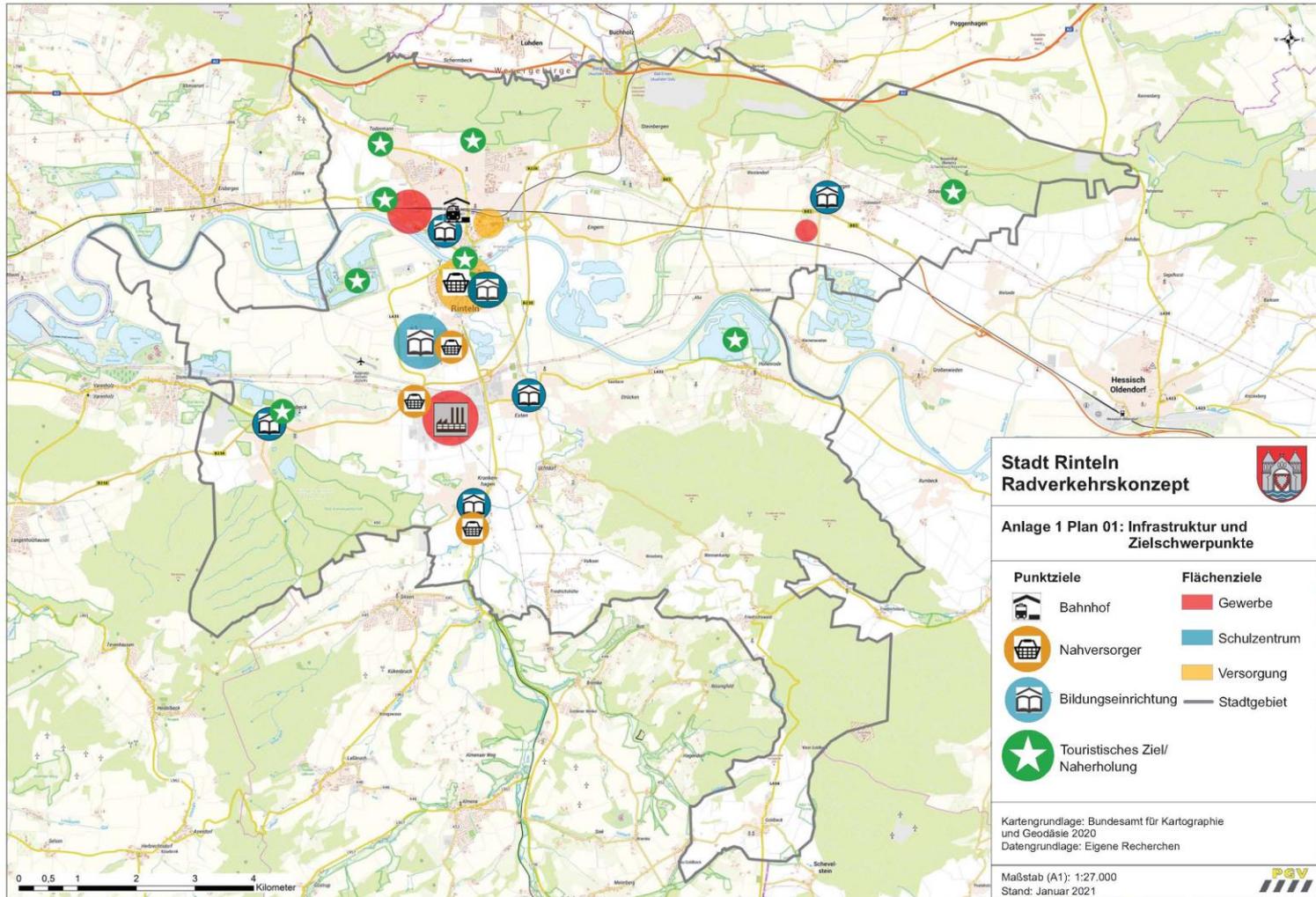


## Projekttablauf

- Vorlage eines zusammenfassenden Ergebnisberichts 03/2021
- Letzte Sitzung Arbeitskreis Verkehr 10/2021
- Ergebnispräsentation im Ausschuss für Umwelt, Bau- und Stadtentwicklung 01/2022
- Ergänzende Stellungnahmen und Anregungen der Ortsräte und Einzelpersonen 1+2. Quartal 2022
- Laufende Berichtsaktualisierung 3. Quartal 2022

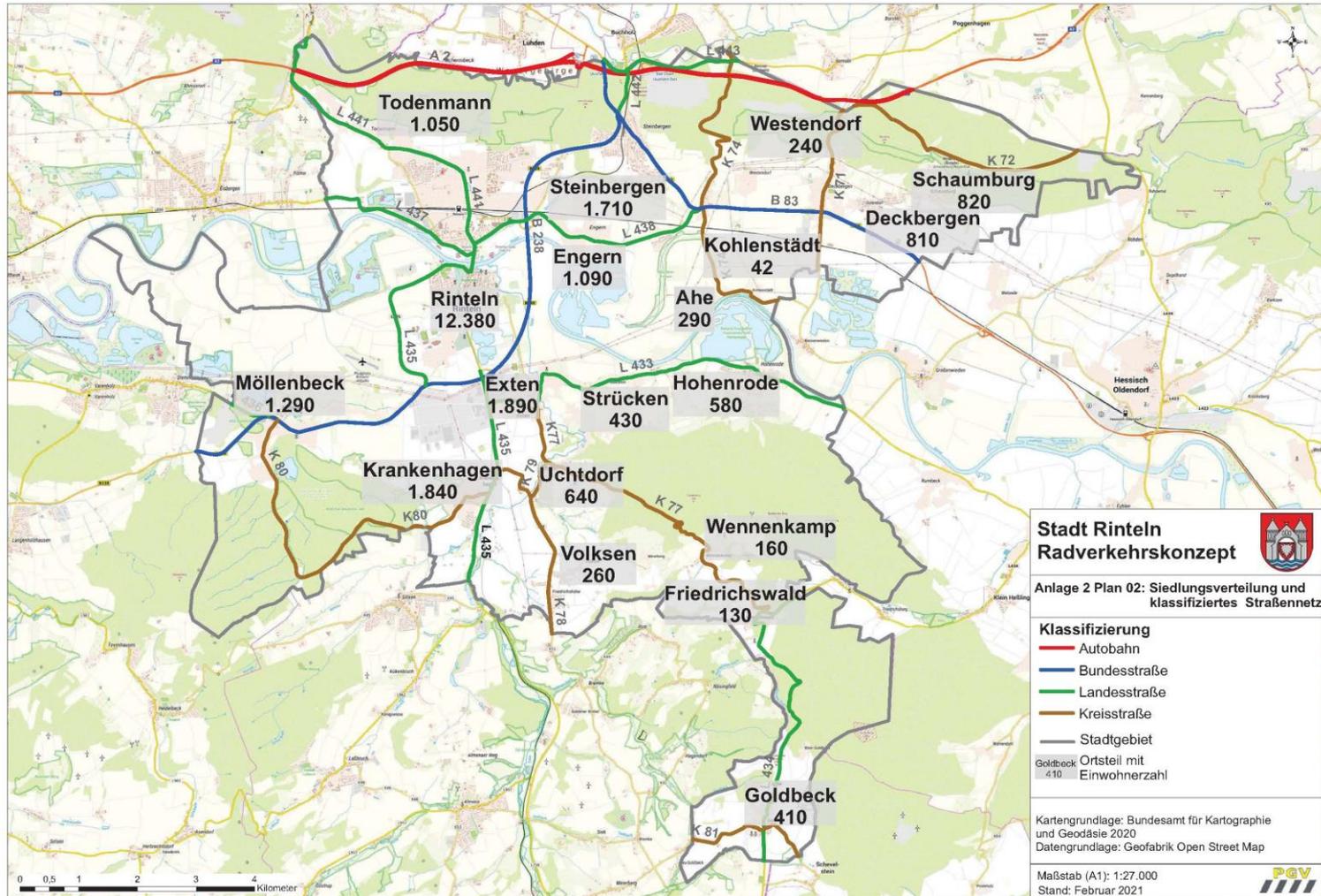


## Infrastruktur und Zielschwerpunkte



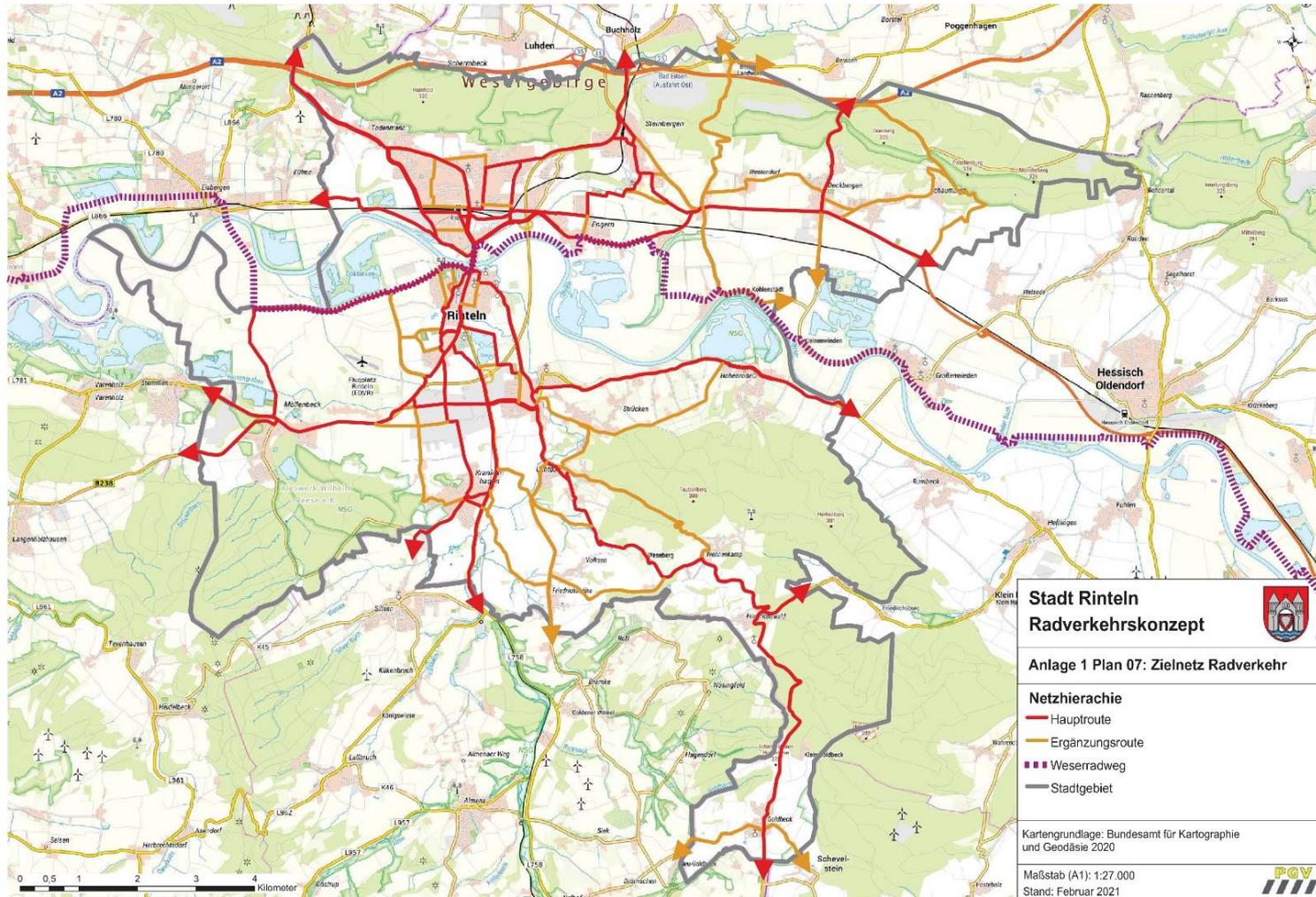


## Siedlungsstruktur



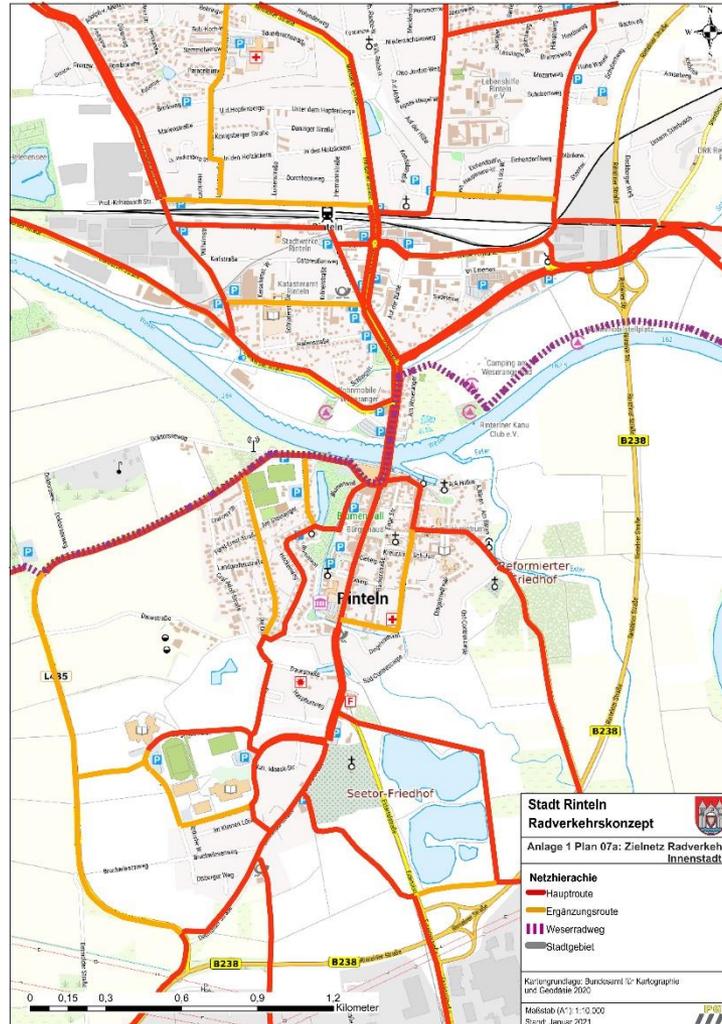


## Zielnetz Radverkehr



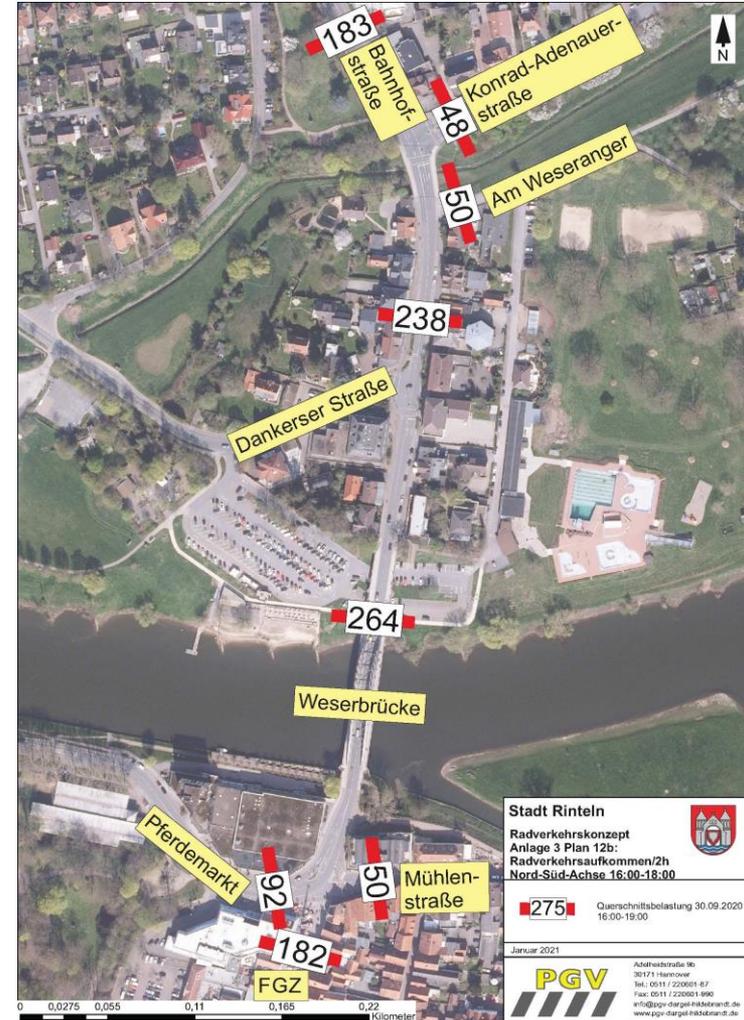
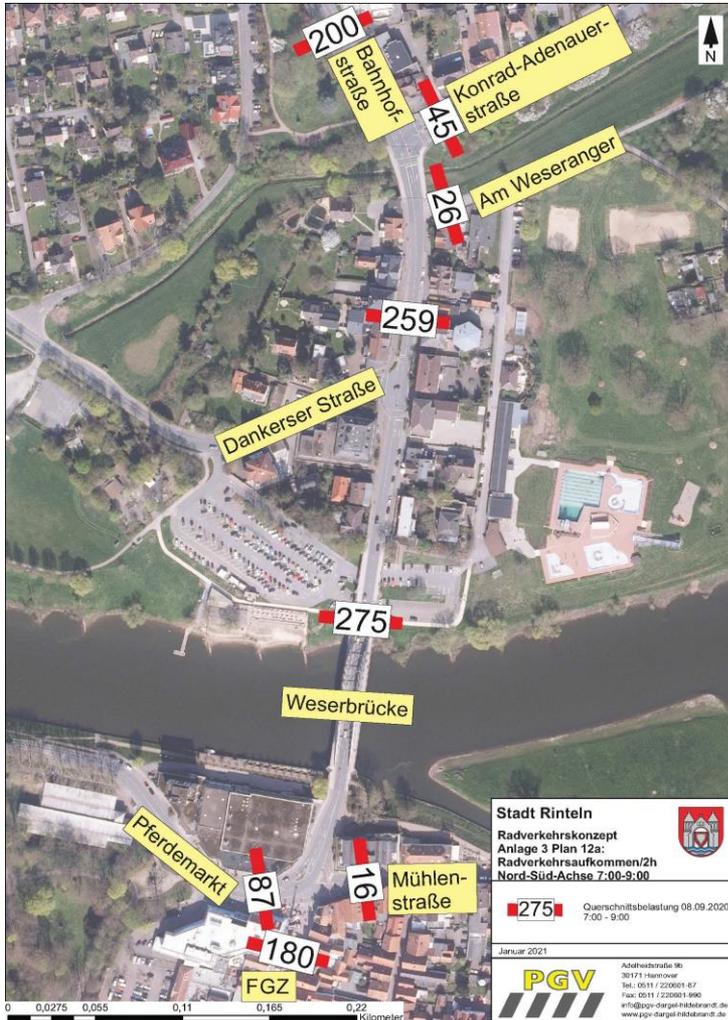


## Zielnetz Radverkehr – Innenstadt



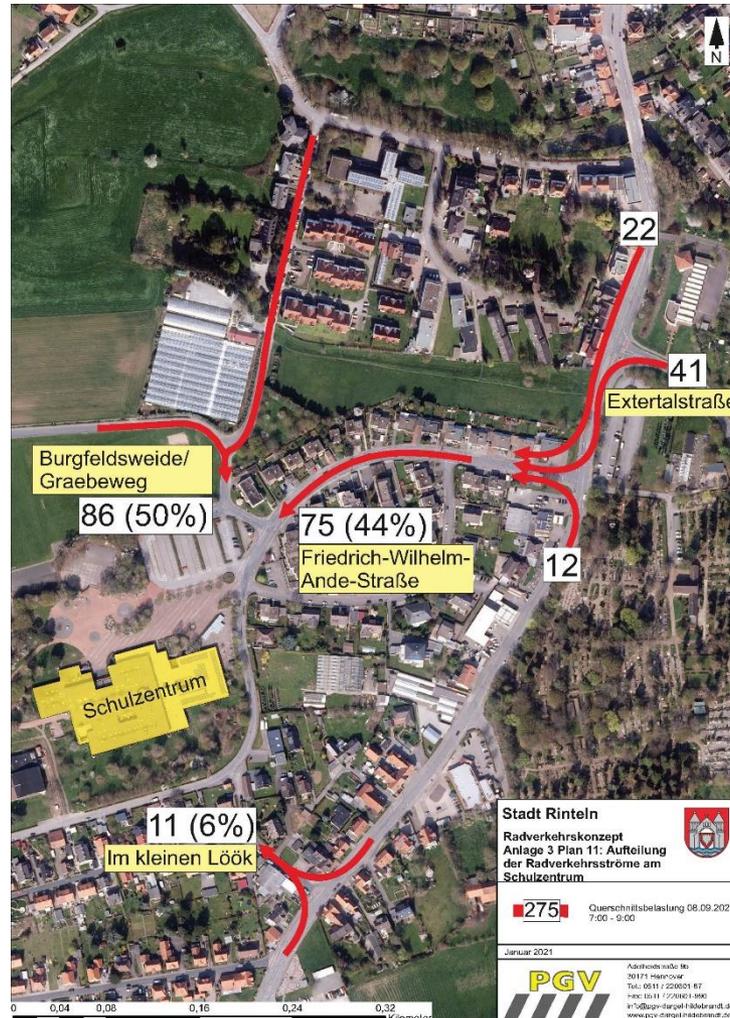


## Radverkehrsaufkommen





## Radverkehrsaufkommen Schulzentrum



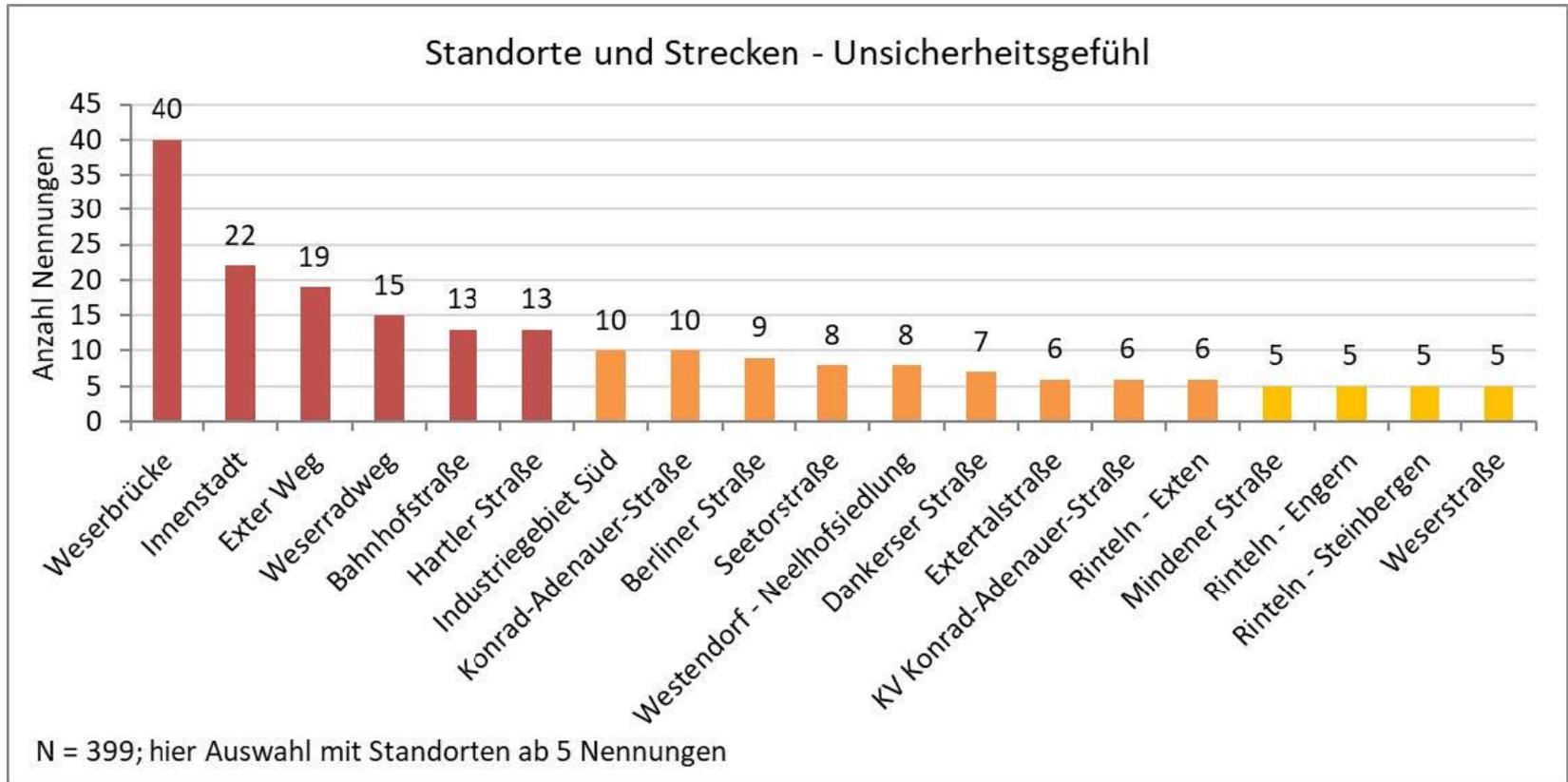


## **Ergebnisse Online-Befragung (Auszug)**

**Rücklauf insgesamt: ca. 900 Personen**  
**Auswertbare Fragebögen: 770**

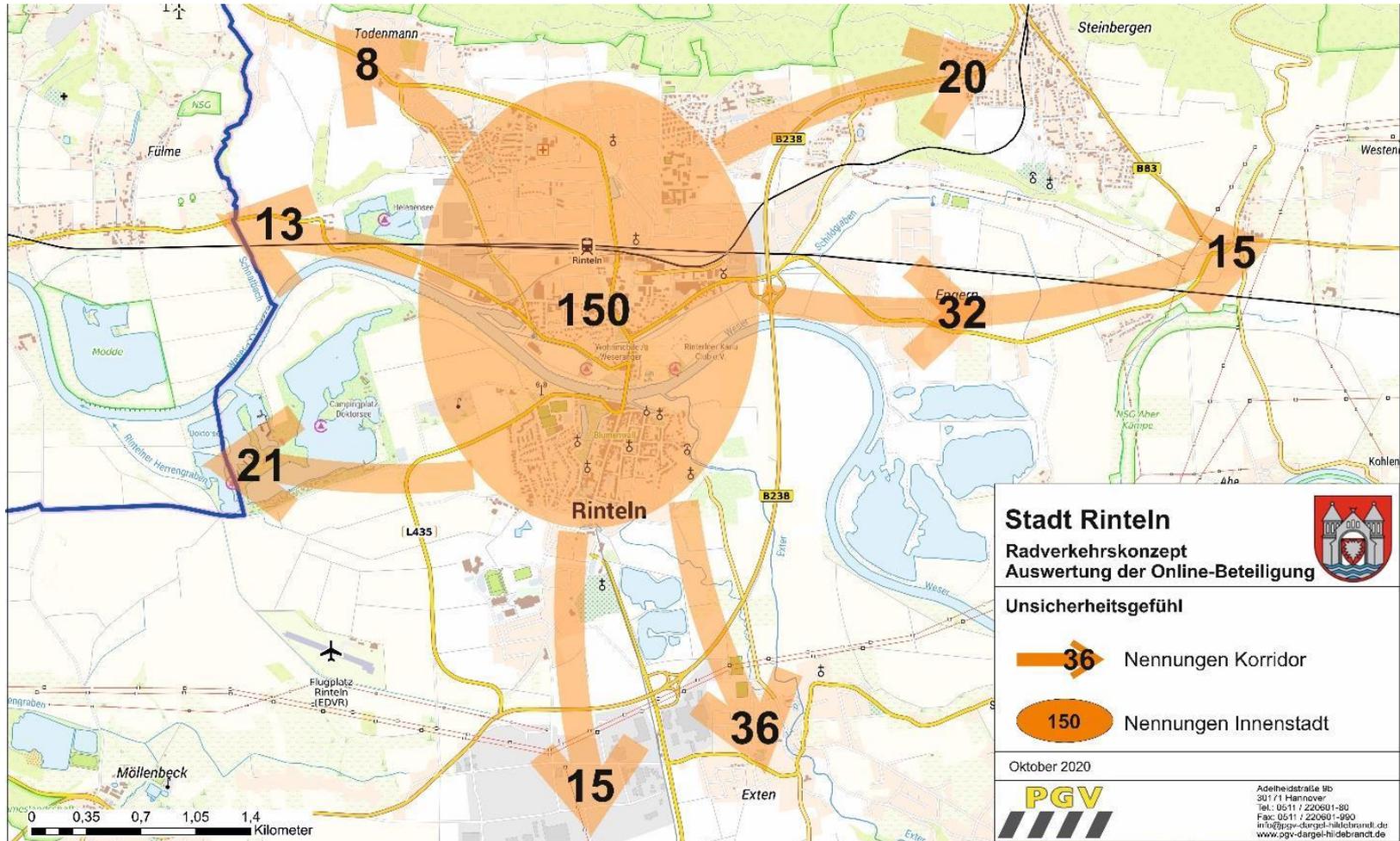


## Online-Befragung: Sicherheitsgefühl beim Radfahren



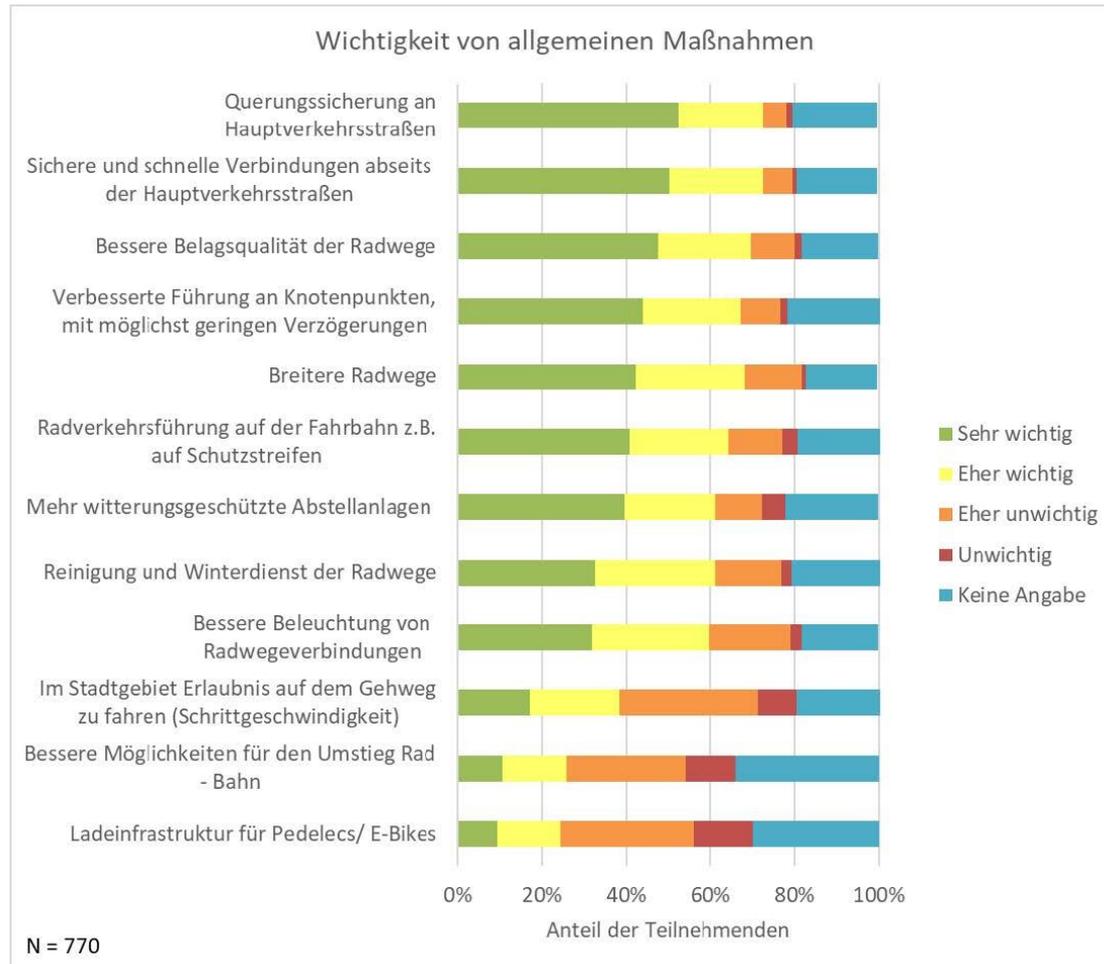


## Online-Befragung: Sicherheitsgefühl beim Radfahren





## Online-Befragung: Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen





## Fazit, Handlungsbedarf

- Über 1.000 Radfahrende sind bereits täglich auf der Weserbrücke unterwegs
- 80% der Rintelner Bevölkerung wohnen in der erweiterten Kernstadt und profitieren von insgesamt radverkehrsfreundlichen Quelle- Ziel- Beziehungen
- Größerer Handlungsbedarf besteht auf folgenden Ebenen:
  - Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsführung auf den Hauptverbindungen
  - Querungssicherung bei Wechsel der Radverkehrsführung
  - Schließung von Netzlücken an klassifizierten Straßen
  - Entwicklung von Vorzugsrouten außerhalb der Hauptverkehrsstraßen

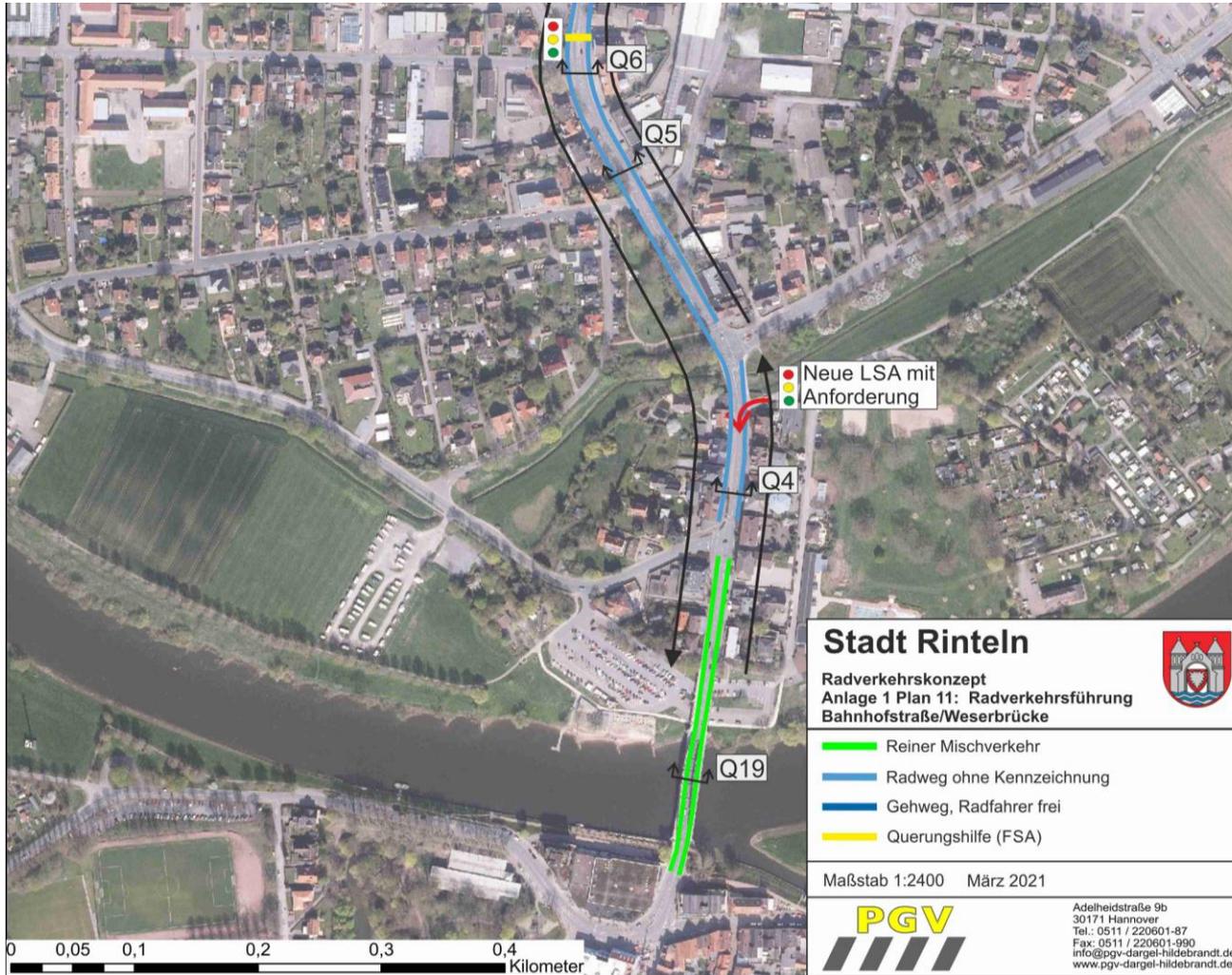


## Qualitätsstandards gemäß ERA 2010 Regelbreiten von Radverkehrsanlagen

Einrichtungsrادweg	2,00 m
Zweirichtungsrادweg (beidseitig)	2.50 m
Zweirichtungsrادweg (einseitig)	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts) (Jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen)	≥ 2,50 m
Schutzstreifen	1,50 m
Radfahrstreifen	1,85 m



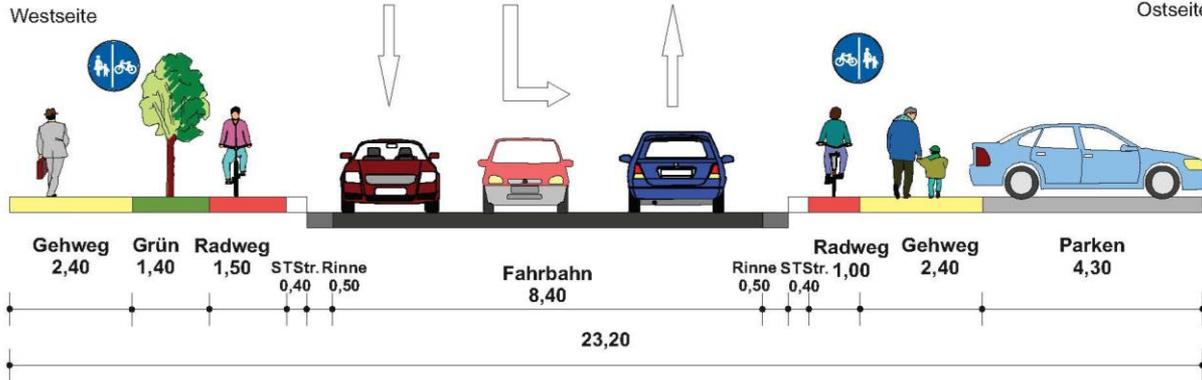
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße / Weserbrücke





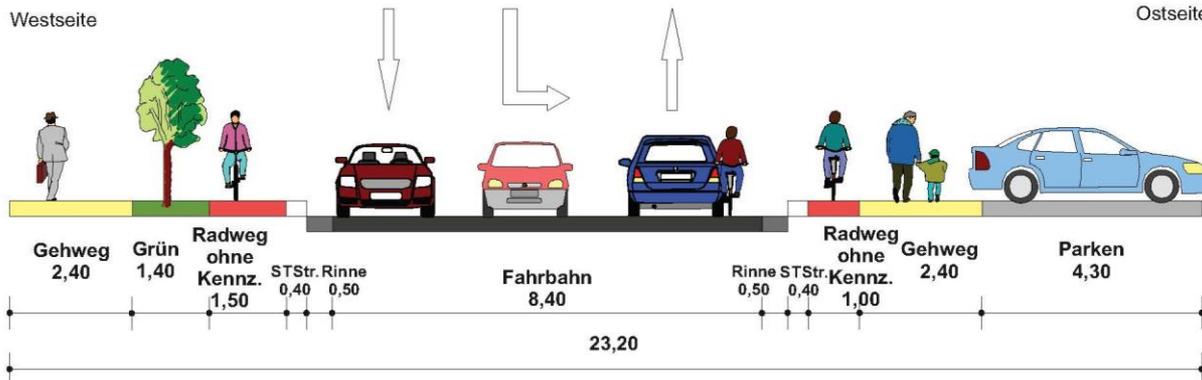
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Nord

### Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

### Vorschlag



Stadt Rinteln  
Radverkehrskonzept



Anlage 2 Querschnitt 5: Bahnhofstraße  
Höhe Hausnr. 26/ Löwen-Apotheke

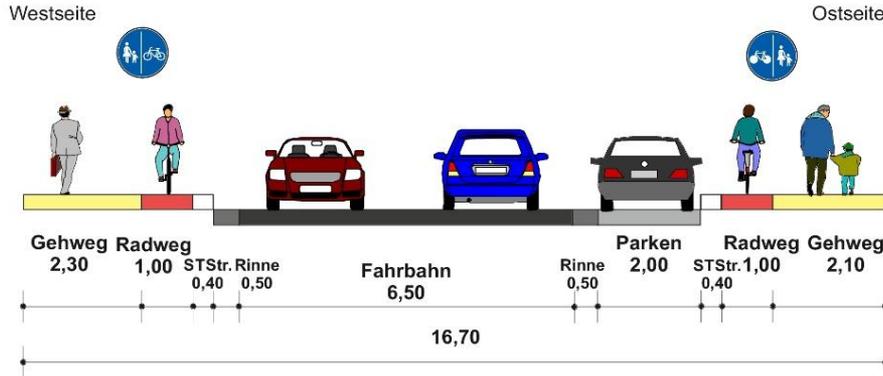
Maßstab: 1:100  
Stand: März 2021





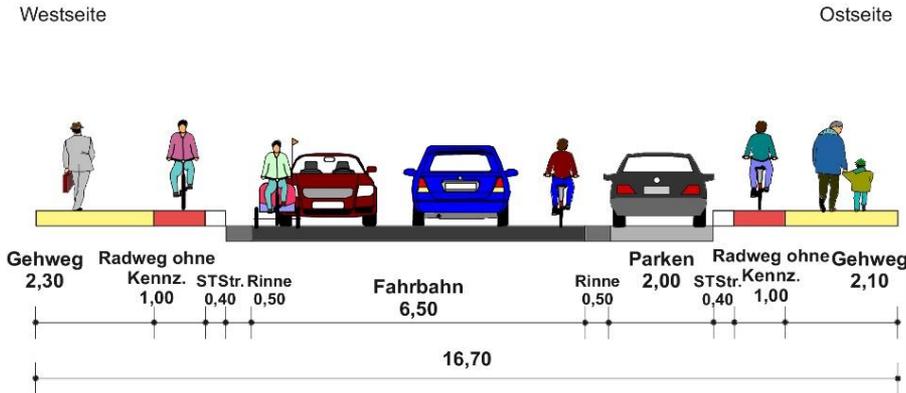
## Radverkehrsführung Bahnhofstraße Süd

### Bestand



Bahnhofstraße stadtauswärts

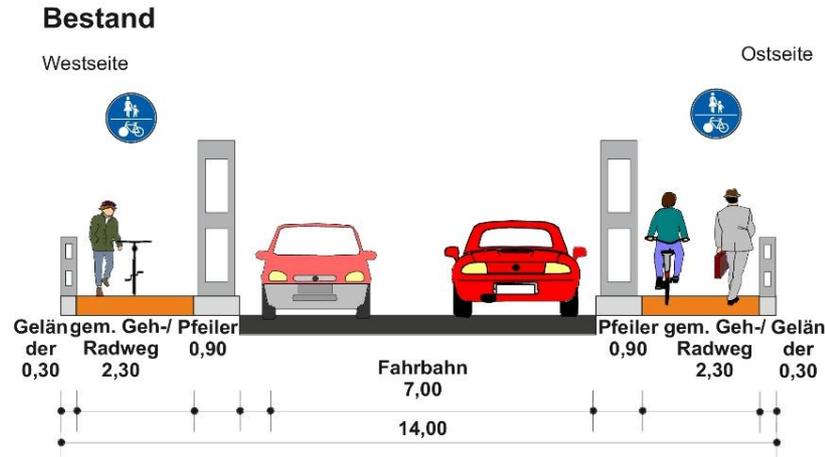
### Vorschlag



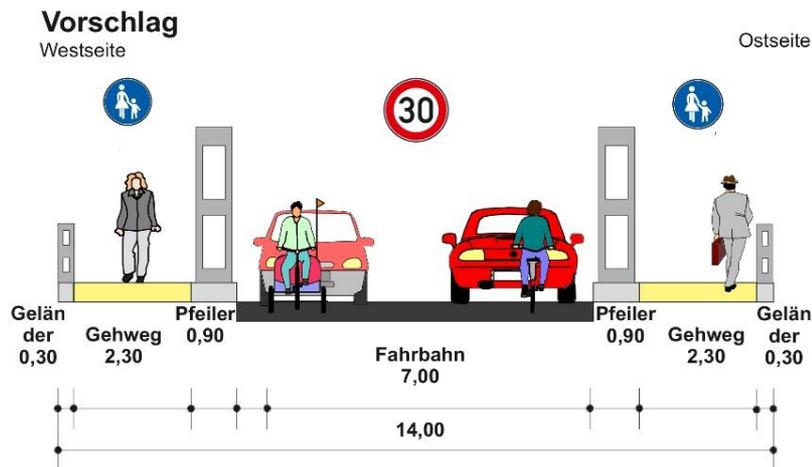
<b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b>
<b>Anlage 2 Querschnitt 4: Bahnhofstraße</b> Höhe Hausnr. 4/5
Maßstab: 1:100 Stand: März 2021



## Radverkehrsführung Weserbrücke



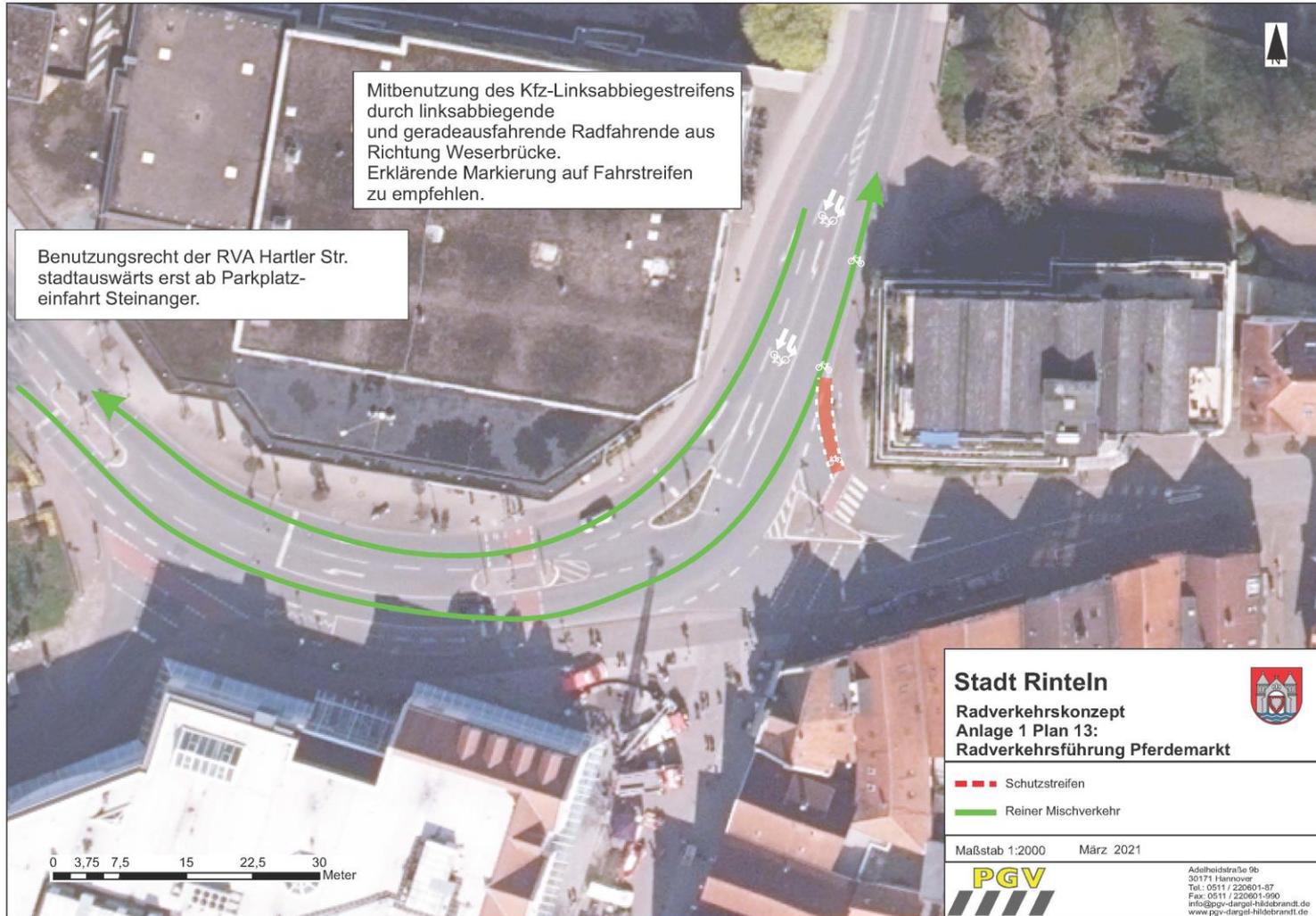
Weserbrücke Richtung Norden



<b>Stadt Rinteln</b> <b>Radverkehrskonzept</b>	
<b>Anlage 2 Querschnitt 19: Weserbrücke</b>	
Maßstab: 1:100 Stand: März 2021	

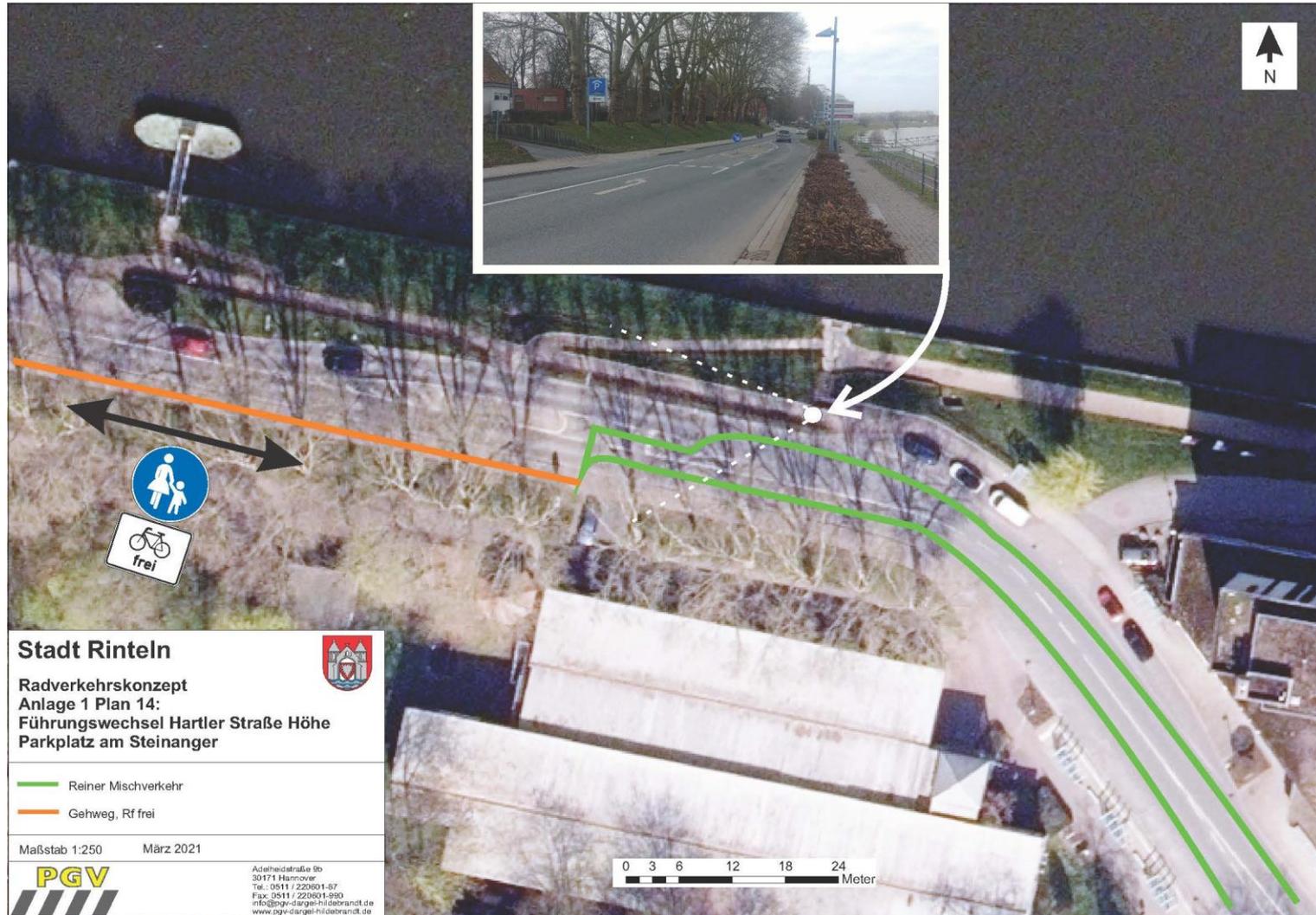


## Radverkehrsführung Pferdemarkt



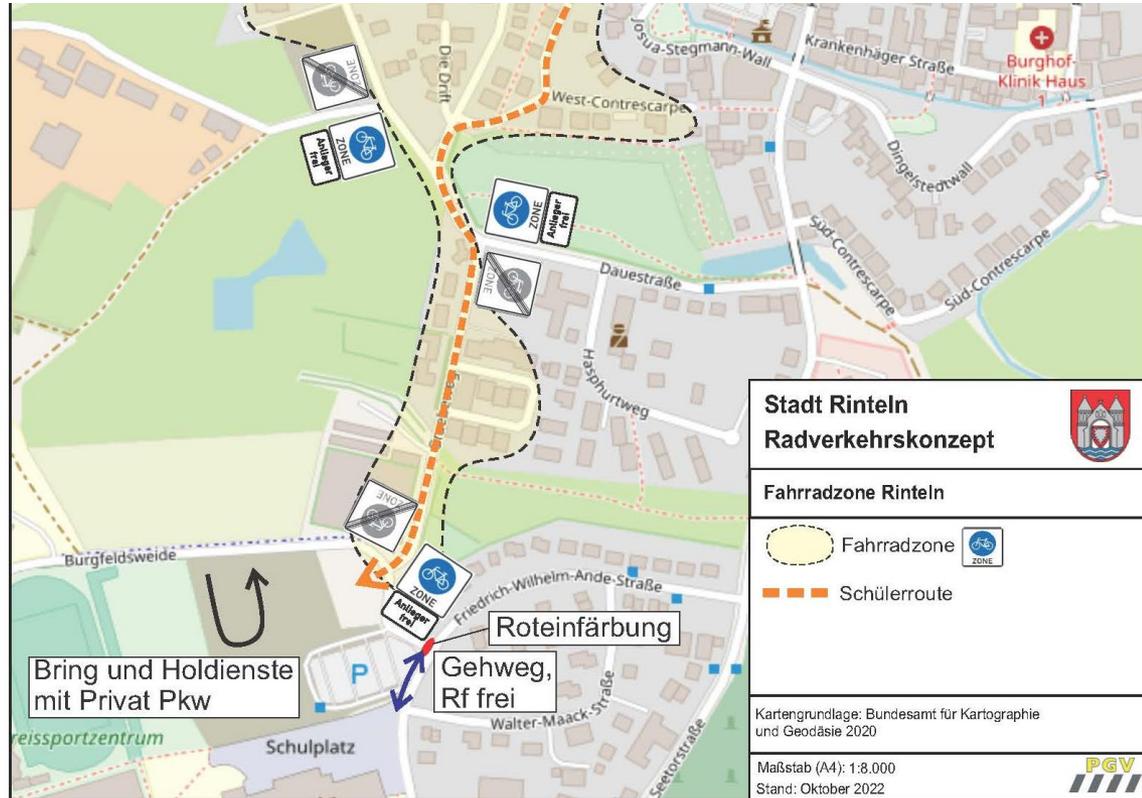


## Radverkehrsführung Hartler Straße



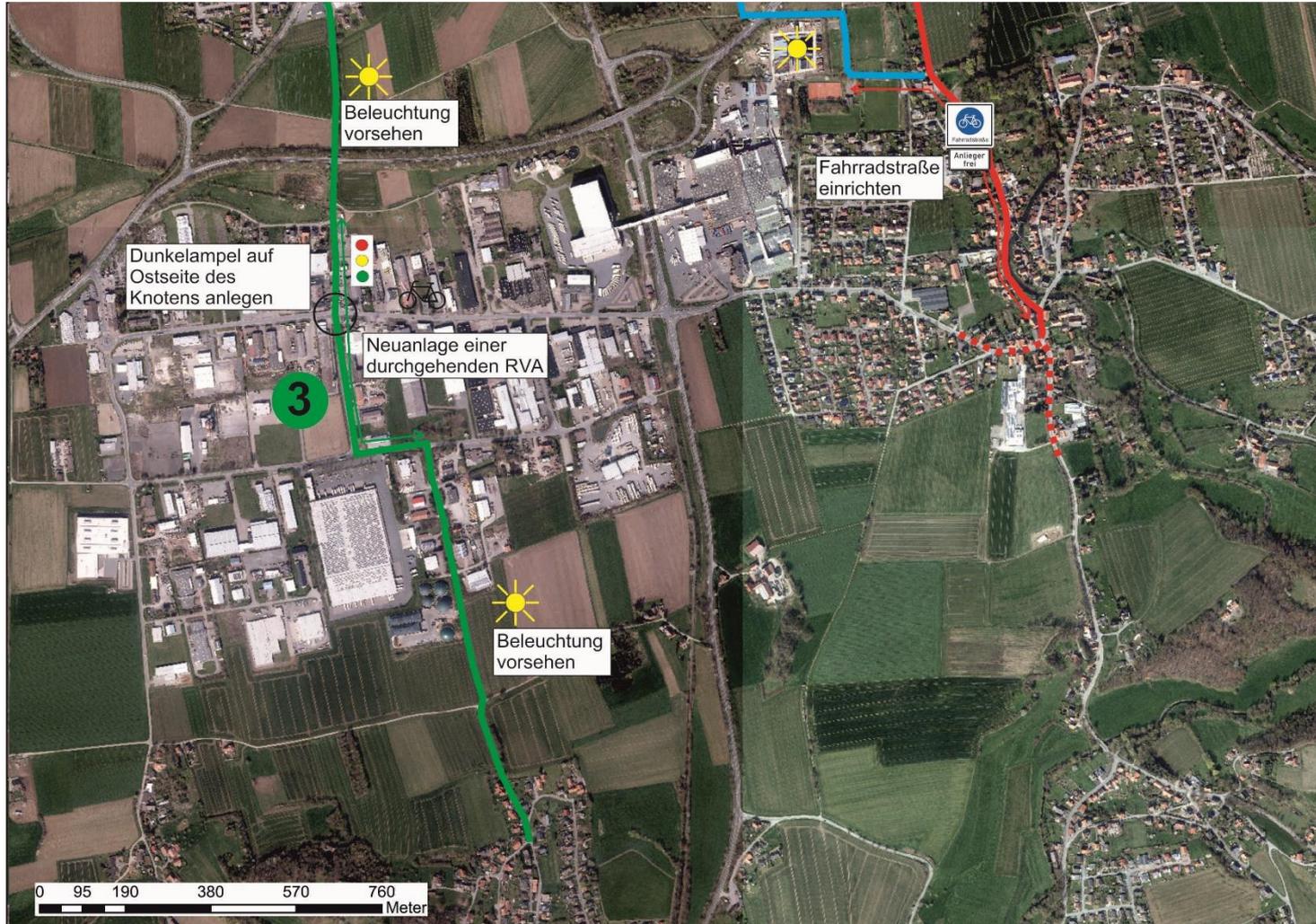


## Fahrradzone Westliche Kernstadt





## Vorzugsrouten Süd





## Vorzugsrouten Süd

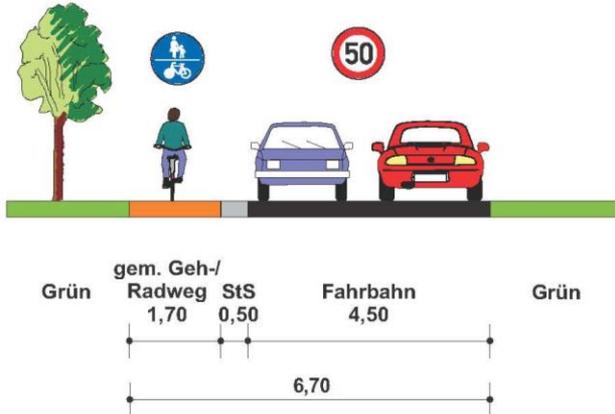




## Querschnitt Exter Weg

### Bestand

Westseite

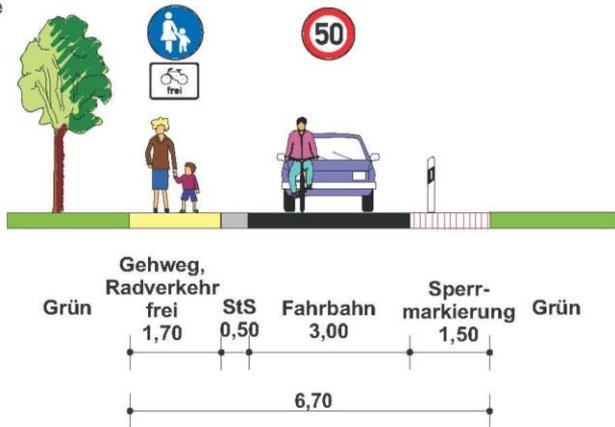


Ostseite



### Planung

Westseite



Ostseite

Exter Weg Richtung Norden

**Stadt Rinteln**  
Detailplanung Vorzugsroute  
Exten - Kernstadt

**Querschnitt 5**  
Exter Weg

Maßstab 1:100      November 2021

Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-87  
Fax: 0511 / 220601-990  
pgv@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de



## Ergänzende Stellungnahmen und Anregungen (Ortsräte und Einzelpersonen)

- Umfang ca. 80 Seiten mit ca. 40 Einzelpunkten
- Grundsätzliche Zustimmung zu den meisten Maßnahmenvorschlägen des Radverkehrskonzeptes
- Anregungen zur Netzergänzung und Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden berücksichtigt



## Beispiel aus Beteiligung der Ortsräte

Radverkehrskonzept Stadt Rinteln - Stellungnahmen und Anregungen der Ortsräte			
Ortsrat	Datum	Maßnahmenvorschlag	Empfehlung PGV
Todenmann	08.02.2022	Weiterführung Geh-/Radweg an L437 bis Landesgrenze/Eisbergen.	Bis Landesgrenze sinnvoll zur Erschließung der nördlich gelegenen Einzelhöfe, Abstimmung mit Straßen.NRW erforderlich. Bahnparallele Verbindung südlich der Bahnstrecke besser umsetzbare Alternative in Richtung Eisbergen.
		Verlängerung Geh-/Radweg an L441 bis Kleinenbremen	Ist im Konzept enthalten.
		Freigabe des Geh-/Radweges an L441 in der Ortsdurchfahrt Todenmann auch in Gegenrichtung	Wird nicht befürwortet, weil Linksfahren in geschlossenen Ortschaften mit Konflikten an Einmündungen und Grundstücksausfahrten verbunden ist.
Rinteln	26.04.2022	Benutzungsrecht für Befahrung der RVA im Verlauf Mindener Straße, Dankerser Straße und Weserbrücke einführen.	Ggfs. nur richtungstreu einrichten, begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.
		Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Pferdemarkt und Schulzentrum einrichten.	Prinzipiell sinnvoll im Verlauf Wallstraße/Querung Blumenwall/Westcontrescarpe/Die Drift/Dauestraße/Graebeweg. Ergänzende Verkehrserhebungen erforderlich.
Ahe-Engern-Kohlenstädt	20.04.2022	Oberflächensanierung bahnparalleler Wirtschaftsweg zwischen Neelhofsiedlung und Steinberger Straße	Wird befürwortet und ist im westlichen Teilabschnitt im Radverkehrskonzept auch enthalten.
		Sanierung Weserradweg zwischen Engern und Rinteln	Wird ergänzt.
		Verbreiterung des Verbindungsweges zwischen Kohlenstädt und Kleinenbremen.	Abstimmung mit Wasser- und Schifffahrtsamt erforderlich.
		Kopfsteinpflaster in der Ortsdurchfahrt Ahe durch bituminösen Randstreifen ergänzen.	Außenliegendes Kopfsteinpflaster durch glatte Pflasterstreifen ersetzen.
Taubenberg-Goldbeck-Wennenkamp	15.03.2022	Radverkehrsführung auf Fahrbahn bei stärker genutzten Verbindungen (z. B. K77, L434) besser kennzeichnen.	Markierung von Fahrradpiktogrammen auf innerörtlichen Streckenabschnitten in Abstimmung mit Straßenbauaustträger vorsehen.



## Maßnahmenpriorisierung

- Wichtige Kriterien für die Dringlichkeitseinstufung von Maßnahmenvorschlägen sind:
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - Umsetzung einer StVO-konformen Radverkehrsführung
  - Erschließung zusätzlicher Radverkehrspotenziale im Alltags- und Freizeitverkehr
  - Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Vergleich)



## Beispiel aus Maßnahmenkatalog

Kategorie	Maßnahme	Straße	Straßenbaulasträger	Priorität	Vgl. Kapitel
Maßnahmen entlang von Haupttrouten	Aufhebung des Grünstreifens entlang der B 238 in der OD Steinbergen zwischen Beekebreite und Am Fuchsort zugunsten eines breiteren Radweges	B 238	NLStbV, Gb Hameln	3	3.4
	Netzlückenschluss entlang der B 83 zwischen Westendorfer Landwehr und Steinbergen	B 83	NLStbV, Gb Hameln	2	3.5
	Ergänzung der Radwegeschilderung in der OD Steinbergen entlang der B 83 (beidseitig)	B 83	NLStbV, Gb Hameln	1	-
	Oberflächenstabilisierung entlang der B 83 zwischen Westendorf und Deckbergen	B 83	NLStbV, Gb Hameln	2-3	-
	Umbau des Knoten B 83/ L 438/ K 74: Anbindung L 438 in Richtung Neelhofsiedlung auf der Südseite vorsehen, Benutzungsrecht zum Queren der Stolzenegge in Richtung Deckbergen berücksichtigen	B 83 / K 74 / L 438	NLStbV, Gb Hameln, Landkreis Schaumburg	2	6
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang der Detmolder Straße innerorts. Anbieten eines Benutzungsrechtes	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	4.2
	Einrichtung eines ostseitigen Schutzstreifens in der Detmolder Straße/ Seetorstraße zwischen Am Stumpfen Turm und der Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1-2	4.2
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang der Seetorstraße (beidseitig), Anbieten eines Benutzungsrechtes westseitig zwischen Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Kasseler Straße; beidseitig zwischen Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Dingelstedtwall	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	4.2
	Verlegung der nordseitigen LSA-Furt vom Knotenpunkt Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße/ Seetorstraße zur Nordseite der Einmündung Extertalstraße/ Seetorstraße	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1-2	4.2
	Anbieten eines Benutzungsrechtes im Versatz Im Kleinen Löök und Am Stumpfen Turm	Gemeindestraße	Stadt Rinteln	1	5.2
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entlang der Bahnhofstraße (beidseitig), Anbieten eines Benutzungsrechtes	L 435	NLStbV, Gb Hameln	1	4.1
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf der Weserbrücke und Radverkehrsführung im Mischverkehr	L 435	NLStbV, Gb Hameln	1	4.1
	Neue Radverkehrsführung Pferdemarkt gemäß Detailplanung.	L 435	NLStbV, Gb Hameln	1	4.1
	Einrichtung einer neuen Bedarfsampel an der Einmündung Am Weseranger/ Bahnhofstraße	L 435	NLStbV, Gb Hameln	1-2	4.1



## Maßnahmenpriorisierung

- Eine besonders hohe Priorität weisen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung in folgenden Korridoren auf:
  - Nord-Süd-Achse (einschließlich Weserbrücke) als Verknüpfung zwischen Nordstadt und Altstadt
  - Erschließung des Schulzentrums (Süd) aus Richtung Norden
  - Direktverbindung zwischen Exten und Altstadt



## Umsetzungsschritte Beispiel Weserbrücke

- Eine neue Radverkehrsführung im Bereich der Weserbrücke beinhaltet folgende Maßnahmenbausteine:
  - Aufhebung der beidseitigen Radwegebenutzungspflicht
  - Ergänzende Beschilderung „Radfahrende absteigen“ für beide Seitenbereiche und jeweils beide Fahrtrichtungen
  - Kennzeichnung des Streckenabschnitts zwischen Dankerser Straße und Wallstraße mit Tempo 30
  - Ausweisung eines Überholverbots von einspurigen Fahrzeugen gemäß Z 277.1 StVO
  - Sichere und transparente Gestaltung der Übergangsbereiche durch Markierung, Bordabsenkung und Beschilderung



## Umsetzungsschritte Beispiel Radverkehrsführung zur besseren Erschließung Schulzentrum Süd

- Einrichtung einer Fahrradzone in der westlichen Altstadt gemäß Z 244.3 StVO mit Zusatzzeichen Anlieger frei. Der bauliche Aufwand für die neue Beschilderung umfasst 12 Schilder an 6 Standorten (jeweils Ein-/Ausfahrt )
- Freigabe des Gehwegs in der Paul-Erdniß-Straße im unmittelbaren Einzugsbereich der neuen Fahrradabstellanlage durch Z 239, Zusatzzeichen 1022-10 StVO
- Roteinfärbung der Radfurt über die Straße Burgfeldsweide im Zuge Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße
- Verkehrslenkung von Bring- und Holddiensten mit privaten PKW anbieten zur Entlastung und Konfliktvermeidung im Bereich Paul-Erdniß-Straße/Walter-Maack-Straße



## Umsetzungsschritte Beispiel Verbindung Exten - Altstadt

- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Verlauf Exter Weg und Kennzeichnung der Radverkehrsanlage mit einem Benutzungsrecht für den Zweirichtungsverkehr
- Regelkonforme Radverkehrsführung im Mischverkehr vorsehen. Die beidseitige Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn wird empfohlen (Option)
- Markierung von beidseitig versetzt angeordneten Fahrbahneinengungen zur Unterstützung der Tempo 50 Regelung im Exter Weg
- Einrichtung von Fahrradstraßen in den beiden innerörtlichen Streckenabschnitten der Verbindung in Exten (Vor den Höfen, Im Gallenort) sowie Rinteln (Ostertorstraße)



## Weitere Meilensteine

- Aktualisierung des Ergebnisberichtes
- Ergebnispräsentation und potenzielle Beschlussfassung
- Umsetzung der Maßnahmenbausteine gemäß Priorisierungsplan ab 2023



## Weitere Meilensteine

- Empfehlungen für eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit
  - Einbindung der örtlichen Akteure (z.B. ADFC, ehrenamtliche(r) Radverkehrsbeauftragte(r))
  - Fahrradseite auf Homepage der Stadt einrichten
  - Info-Folder zur Erläuterung von Führungsformen für den Radverkehr erstellen und öffentlichkeitswirksam verteilen, ergänzende öffentliche Veranstaltung anbieten
  - Gemeinsame Befahrung mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik, Interessenverbänden etc. durchführen um geplante Radverkehrsführungen vor Ort anschaulich zu erfahren
  - Kooperation mit Landkreis Schaumburg zur Sicherung einer dauerhaften Förderung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene vereinbaren (Stichwort Mobilitätskonzept)



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rainer Dargel  
Andrea Wohlfahrt

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR

