



Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept 2022

Anlagenband 7 – Maßnahmensteckbriefe



Anlage 7

Maßnahmensteckbriefe

S 01	Bahnhofstraße (L 441/L 435)
S 02	Weserbrücke (L 435)
S 03	Dankerser Straße (L 437)
S 04	Seetorstraße/Detmolder Straße
S 05	Berliner Straße/Konrad-Adenauer-Straße (L 438)
S 06	Vorzugsroute Steinbergen/Engern – Kernstadt
S 07	Vorzugsrouten Exten – Kernstadt
S 08	Vorzugsroute Krankenhagen – Kernstadt



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

01

Radverkehrsführung Bahnhofstraße (L 441/L 435)



Kurzbeschreibung

Die Bahnhofstraße bildet die zentrale Nord-Süd-Achse in der Kernstadt und stellt die direkte Verknüpfung zwischen der Nordstadt und der Altstadt von Rinteln dar. Die starke Bündelungsfunktion dieser Verbindung bewirkt eine kontinuierliche Zunahme des Radverkehrsaufkommens von Norden nach Süden, so dass die Weserbrücke von über 1.000 Radfahrenden pro Tag befahren wird.

Zielsetzung ist, eine möglichst direkte und verzögerungsarme Radverkehrsführung zwischen Bahnübergang und der Einfahrt zur Altstadt anzubieten, die der Bedeutung des Radverkehrs auf dieser wichtigen Nahmobilitätsachse gerecht wird.

Vorgeschlagen wird daher, eine Aufhebung der beidseitigen Radwegebenutzungspflicht, um die Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum zu verbessern und Konflikte mit Kfz-Verkehr an unübersichtlichen Knotenpunkten abzubauen. Ein Benutzungsrecht der beidseitigen mit Z 241 gekennzeichneten Radwege kann für einen Übergangszeitraum aus nördlicher Richtung bis in Höhe Dankerser Straße (L 437) angeboten werden. Zur Querungssicherung in Höhe Am Weseranger wird vorgeschlagen, die Integration einer zusätzlichen Dunkelampel in die LSA des benachbarten Knotenpunktes zu prüfen.

Beteiligte

Stadt Rinteln,
NLStbV, Gb Hameln

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitradverkehr, touristischer Radverkehr (Weserradweg)

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, Presse, Fahrradaktionstage anbieten

Kostenklasse (geschätzt)

10.000 - 50.0000 €
Dunkelampel: 50.000 - 100.000 €

Priorität

hoch

Umsetzung

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
2. Bauliche Voraussetzungen für Einrichtung einer Dunkelampel in Höhe Am Weseranger prüfen

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 11; Anlagenband 2, Querschnitte 4-6



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

02

Radverkehrsführung Weserbrücke (L 435)



Kurzbeschreibung

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.

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.

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 Wesserradweges sehr unattraktiv ist.

Zielsetzung ist es, Radfahrenden auf der Weserbrücke in beiden Richtungen eine direkte Führung ohne Radwegebenutzungspflicht anzubieten.

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.

Beteiligte

Stadt Rinteln, Gb Hameln, NLStbV

Zielgruppe(n)

Alltags-, Freizeitverkehr und touristischer Radverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Breit anlegen (u. a. Schule, Betriebe, Touristik):
Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien; Thema klimafreundlicher Verkehr als Unterrichtsschwerpunkt

Kostenklasse (geschätzt)

10.000 € - 50.000 €

Priorität

hoch

Umsetzung

kurzfristig

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 12; Anlagenband 2, Querschnitt 19



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

03

Dankerser Straße (L 437)



Kurzbeschreibung

Die Dankerser Straße hat neben ihrer Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet Rinteln West auch eine Bedeutung für Radfahrende in Richtung Eisbergen sowie für Besucherinnen und Besucher des Helenensees.

Derzeit wird der Radverkehr innerorts auf einem nordseitigen, schmalen Zweirichtungsweg geführt, welcher am Bahnübergang endet. Der Übergang zwischen dem Zweirichtungsweg und der Fahrbahnführung in Richtung Eisbergen ist ungesichert, wodurch sich ein erhöhtes Konfliktpotenzial, insbesondere für Radfahrende aus Richtung Eisbergen, ergibt.

Vorgeschlagen wird eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht stadteinwärts ab Glashütte Stoevesandt und die Anlage einer Querungshilfe beim Übergang vom Zweirichtungsweg zur Führung auf der Fahrbahn.

Zwischen der Zuwegung zum Parkplatz Weseranger und dem Knoten Dankerser Straße/Bahnhofstraße ist die Markierung eines Schutzstreifens stadteinwärts empfehlenswert, um Konflikte zwischen Kfz und Radverkehr einzuschränken.

Zur Schließung der bestehenden Netzlücke außerorts zwischen Bahnübergang und Eisbergen sollten auch Streckenvarianten südlich der Bahn als Alternativen zur Landesstraße geprüft werden.

Beteiligte

Stadt Rinteln, Anlieger Betriebe
NLStbV, Gb Hameln
Stadt Porta Westfalica, Strassen.NRW,
Niederlassung Bielefeld

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien
Einbindung der ansässigen Firmen im Gewerbegebiet Rinteln West

Kostenklasse (geschätzt)

50.000 - 100.000 €

Priorität

hoch- bis mittel

Umsetzung

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zwischen der Bahnhofstraße und der Firma Stoevesandt und Einrichtung einer Querungshilfe in Höhe des Führungswechsels.
2. Markierung eines Schutzstreifens stadteinwärts ab Zuwegung Parkplatz Weseranger.
3. Variantenuntersuchung zur Schließung der Netzlücke zwischen Bahnübergang und Eisbergen.

Anlagen

Anlagenband 1, Pläne 14-15; Anlagenband 2, Querschnitte 1-3



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

04

Radverkehrsführung Seetorstraße/ Detmolder Straße



Kurzbeschreibung

Seetorstraße und Detmolder Straße weisen ein relativ breites Straßenraumprofil von ca. 14 bis 15 m mit einer sehr uneinheitlichen Radverkehrsführung auf. Wie im Verlauf der Bahnhofstraße wird auch auf dieser wichtigen Einfahrachse in die Altstadt eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht vorgeschlagen, um die Sicherheit, Transparenz und Stetigkeit der Radverkehrsführung zu erhöhen.

Das Angebot eines richtungstreuen Benutzungsrechtes wird insgesamt für vertretbar angesehen. Zwischen der Einmündung Am Stumpfen Turm und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße wird wegen der geringen Breite der Seitenanlage die Markierung eines Schutzstreifens stadteinwärts vorgeschlagen.

Eine richtungstreue Radverkehrsführung soll insbesondere zur Minderung von Konflikten zwischen Kfz und Radfahrenden auf der linken Seite beitragen.

Sie wird unterstützt durch Querungssichernde Maßnahmen in Höhe Extertalstraße und Am Stumpfen Turm.

Beteiligte

Stadt Rinteln, Anlieger, Schulen

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr,
Schülerverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, Presse, Radfahren als Beitrag zum Klimaschutz im Schulunterricht

Kostenklasse (geschätzt)

Kennzeichnung und Markierung:
10.000 - 50.000 €
Querungssicherung: 50.000 - 100.000 €

Priorität

hoch

Umsetzung

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht - kurzfristig
2. Markierung Schutzstreifen - kurzfristig
3. Maßnahmen zur Querungssicherung - kurz- bis mittelfristig

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 16; Anlagenband 2, Querschnitte 13-18



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

05

**Konrad-Adenauer-Straße/
Berliner Straße (L 435/438)**



Kurzbeschreibung

Die L 438 ist eine wichtige Verbindung zur Verknüpfung der Ortsteile Steinbergen, Deckbergen, Engern, Schaumburg und Westendorf mit dem Kernort Rinteln. Neben der Funktion als Alltagsroute für die dortigen Anwohner zur Arbeit oder zur Schule hat die L 438 auch eine besondere Bedeutung für den Radtourismus in Rinteln, da auf Teilabschnitten der Weserradweg verläuft. Somit nimmt die Verbesserung der Radverkehrssituation in diesem Straßenzug eine hohe Bedeutung im Gesamtkonzept ein.

Vorgeschlagen wird eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Zuge der Ortsdurchfahrt Engern und damit die Herstellung einer homogenen und durchlaufenden Radverkehrsführung zwischen Engern und der Kernstadt Rinteln. Im Bereich der östlichen Ortseinfahrt ist die Anlage einer Querungshilfe zu prüfen.

Entlang des Streckenabschnittes, auf dem der Weserradweg an der Landesstraße verläuft, wird ein Benutzungsrecht im Zweirichtungsverkehr als Übergangslösung für vertretbar angesehen, damit Radtouristen auf dem Weserradweg nicht zweimal die Fahrbahn queren müssen. Mittelfristig wird eine Verbreiterung der Seitenanlage auf 2,50 m zzgl. Sicherheitstreifen für erforderlich gehalten/angesehen.

Hoher Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Schließung der bestehenden Netzlücke entlang der Landesstraße zwischen der Neelhofsiedlung und der B 83 in Höhe Westendorfer Landwehr.

Beteiligte

Stadt Rinteln
NLStbV, Gb Hameln
Ortsrat Engern, Anlieger

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr
touristischer Radverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien
Einbezug Marketing Weserradweg

Kostenklasse (geschätzt)

1. Maßnahmen Ortsdurchfahrt Engern inkl. Querungshilfe: 50.000 - 100.000 €
2. Netzlückenschluss: > 1.000.000 €
3. Sonstige Maßnahmen: 10.000 - 50.000 €

Priorität

hoch

Umsetzung

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der OD Engern, Einrichtung einer Querungshilfe an der östlichen Ortstafel Engern prüfen - *kurzfristig*
2. Netzlückenschluss zwischen Neelhofsiedlung und Westendorfer Landwehr - *mittelfristig*
3. Wartezeitverkürzung an den bedarfsgesteuerten LSA an den Zufahrten zur B 238 prüfen, Einrichtung von Bordabsenkungen im Zulauf zum „JET-Kreisel“, Aufhebung der Wartepflicht für Radfahrende an der Esso-Tankstelle - *kurz- bis mittelfristig*.

Anlagen

Anlagenband 1, Pläne 16-18; Anlagenband 2, Querschnitte 9-12



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

06

Vorzugsroute Steinbergen/Engern - Kernstadt



Kurzbeschreibung

Zwischen den Ortsteilen Steinbergen und Engern sowie der Kernstadt verlaufen direkte Radverkehrsverbindungen entlang von klassifizierten Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus bestehen zwischen Kernstadt und dem Ortsteil Steinbergen Höhendifferenzen, die für Radfahrende ohne Pedelec/E-Bike eine gewisse Herausforderung darstellen.

Als Alternative kommt eine Route in Betracht, die den Radverkehr aus beiden Ortsteilen über autoarme Anliegerstraßen bündelt und an den Versorgungsschwerpunkt Große Tonkuhle in der Nordstadt anbindet.

Für die Ausgestaltung dieser Vorzugsrouten sind im Wesentlichen Maßnahmen zur abschnittsweisen Oberflächenstabilisierung sowie zur Beleuchtung erforderlich. Auf Teilabschnitten mit anliegender Bebauung bietet sich die Einrichtung von Fahrradstraßen an.

Um die Kontinuität der Wegeführung zu verdeutlichen, wird eine wegweisende Beschilderung für die Gesamtstrecke empfohlen.

Beteiligte

Stadt Rinteln, DB, Ortsräte Engern und Steinbergen, Anlieger Im Sandfeld/An der Bahn

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, Presse

Kostenklasse (geschätzt)

Wegeausbau Oberfläche: 50.000 - 100.000 €
Sonstige Maßnahmen: 10.000 - 50.000 €

Priorität

hoch - mittel

Umsetzung

1. Verbesserung der Ausbauqualität auf Teilabschnitten
2. Einrichtung von Fahrradstraßen
3. Ergänzende Maßnahmen zur Beleuchtung und Wegweisung

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 24



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

07

Vorzugsrouten Exten – Altstadt/ Schulzentrum



Kurzbeschreibung

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.

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.

Die Vorzugsroute 1 verknüpft Exten mit der Altstadt und Route 2 bindet Exten an das Schulzentrum an der Paul-Erdniss-Straße an.

Beteiligte

Stadt Rinteln, Ortsrat Exten,
Anlieger

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr,
insbesondere Schülerverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien
Thema „Klimafreundlicher Verkehr“ als Unterrichtsschwerpunkt /
Fahrradaktionstage in Schulen

Kostenklasse (geschätzt)

Route 1 100.000 – 250.000 €
Route 2 < 10.000 €

Priorität

hoch

Umsetzung

Route 1:

- 1) Aufhebung der Benutzungspflicht und Einrichtung von punktuellen Fahrbahneinengungen im Verlauf des Exter Weges zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit - *kurzfristig*.
- 2) Ausweisung von Fahrradstraßen in den innerörtlichen Streckenabschnitten der Ortsteilverbindung, um die Attraktivität der Strecke für Kfz-Schleichverkehr zu mindern - *kurz- bis mittelfristig*.
- 3) Umgestaltung des Exter Weges nach niederländischem Modell „Protected Bike Lanes“, Einrichtung Fahrradstraße prüfen: - *kurz- mittelfristig*.

Route 2:

- 1) Freigabe des Wirtschaftsweges entlang der Kiesteiche: - *kurzfristig* -
- 2) Maßnahmen zur Oberflächenstabilisierung und Installation von Bodenreflektoren als Beleuchtungsbänder: - *kurz- bis mittelfristig*.

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 19



Radverkehrskonzept Stadt Rinteln

08

Vorzugsroute Krankenhagen – Altstadt/ Schulzentrum



Kurzbeschreibung

Krankenhagen weist fast ebenso viele Einwohner wie der Ortsteil Exten auf und liegt ebenfalls in einer fahrradfreundlichen Entfernung von rund 3 km zum Schulzentrum an der Paul-Erdniss-Straße. Somit verfügt die Verbindung zwischen Krankenhagen und dem Schulzentrum bzw. der Altstadt gleichermaßen über ein großes Potenzial für den Radverkehr.

Ziel ist es, alternativ zum Radweg entlang der stark befahrenen L 435 eine Vorzugsroute anzubieten, die sowohl für Schülerinnen und Schüler als auch für Berufspendelnde direkt und komfortabel zu befahren ist.

Erforderlich sind Maßnahmen zur Querungssicherung der Braasstraße sowie die Neuanlage eines ca. 500 m langen Radwegeabschnittes im Bereich des Aldi-Zentrallagers, um Nutzungsunverträglichkeiten mit auftretendem Schwerverkehr einzugrenzen. Darüber hinaus wird eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht an der Einmündung Am Stumpfen Turm/Detmolder Straße sowie eine durchgehende Beleuchtung der gesamten Route vorgeschlagen.

Beteiligte

Stadt Rinteln, Ortsrat Krankenhagen,
anliegende Betriebe

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr
insbesondere Schülerverkehr

Bausteine Öffentlichkeitsarbeit

Homepage Stadt, Info-Flyer, klassische Medien
Thema „klimafreundlicher Verkehr“ als Unterrichtsschwerpunkt /
Fahrradaktionstage in Schulen

Kostenklasse (geschätzt)

Dunkelampel 50.000 - 100.000 €
Beleuchtung 10.000 - 50.000 €

Priorität

hoch- bis mittel

Umsetzung

1. Einrichtung einer Dunkelampel mit Anforderungstaster als Querungshilfe in Höhe Braasstraße und Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht - *kurzfristig*.
2. Durchgehende Beleuchtung installieren - *kurz - bis mittelfristig*.
3. Neue Radverkehrsanlage entlang des ALDI-Zentrallagers - *mittelfristig*.

Anlagen

Anlagenband 1, Plan 19