



Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept

Ergebnisbericht 2022



Stadt Rinteln

Radverkehrskonzept

Ergebnisbericht 2022

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990
E-Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bearbeitung: Rainer Dargel
Sabine Derksen
Tim Behring
Andrea Wohlfahrt

Hannover, im Oktober 2022

Inhalt

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Bestandsanalyse	2
2.1	Siedlungs- und Infrastruktur	2
2.2	Straßennetz.....	3
2.3	Kfz-Verkehrsaufkommen	4
2.4	Radverkehrsführung innerorts/außerorts	5
2.5	Unfallanalyse	6
2.6	Radverkehrsnachfrage	7
2.7	Fahrradparken	9
2.8	Online-Nutzerbefragung	12
2.9	Stärken/Schwächen-Profil, Handlungsbedarf.....	16
3.	Konzeption	18
3.1	Leitlinien	18
3.2	Zielnetz.....	19
3.3	Entwicklung von Premiumrouten	20
3.4	Radverkehrsführung innerorts	22
3.5	Radverkehrsführung außerorts.....	24
3.6	Fahrradparken	26
4.	Maßnahmenbausteine im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen	32
4.1	Mindener Straße/Bahnhofstraße/Weserbrücke (L 441/L 435)	32
4.2	Seetorstraße/Detmolder Straße.....	34
4.3	Dankerser Straße (L 437).....	36
4.4	Konrad-Adenauer-Straße/Berliner Straße (L 438).....	39
5.	Maßnahmenbausteine im Verlauf autoarmer Alternativrouten	43
5.1	Exten – Altstadt / Schulzentrum.....	43
5.2	Krankenhagen – Altstadt / Schulzentrum	45

5.3	Steinbergen / Engern – Kernstadt.....	48
6.	Weitere Maßnahmenbausteine	50
7.	Maßnahmenpriorisierung	54
8.	Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.....	60
8.1	Fachliche Abstimmung.....	60
8.2	Abstimmung mit der Politik.....	61
8.3	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	61
9.	Verzeichnisse.....	64

Verzeichnis der Abbildungen

Verzeichnis der Tabellen

Verzeichnis der Anlagen

Anlagenband 1	Pläne
Anlagenband 2	Querschnitte
Anlagenband 3	Radverkehrserhebungen
Anlagenband 4	ONLINE-Befragung
Anlagenband 5	Akteursbeteiligung
Anlagenband 6	Maßnahmenkatalog
Anlagenband 7	Steckbriefe
Anlagenband 8	Stellungnahmen (Ortsräte, Verbände, Einzelpersonen)

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Rinteln beabsichtigt, die Situation für den Radverkehr im Stadtgebiet zu verbessern und nachhaltig zu sichern. Vor diesem Hintergrund soll das Radverkehrsnetz – aufbauend auf den Maßnahmenvorschlägen des Radverkehrskonzeptes 2003 – aktualisiert und Maßnahmen zu einer weiteren Stärkung des Radverkehrs ausgearbeitet werden.

Dabei stützt sich die Entwicklung von Maßnahmenbausteinen auf die Ausführungen der StVO-Novelle von 2009 sowie der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010). Darüber hinaus sind Entwicklungen der Verkehrsplanung zu berücksichtigen, die dem Radverkehr auch vor dem Hintergrund der Klimadiskussion eine besondere Rolle in der Nahmobilität zukommen lassen.

Zielsetzung ist, alle Ortsteile der Stadt Rinteln in das Radverkehrskonzept einzubinden, wobei hier aufgrund der Größe des Stadtgebietes auch die besonderen Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarräumen/-kommunen zu berücksichtigen sind. In diesem Zusammenhang kommt den Verknüpfungen zwischen der Kernstadt als Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkt sowie den benachbarten Ortsteilen wegen der fahrradläufigen Distanzen eine besondere Bedeutung zu.

Für die projektbegleitende Akteursbeteiligung wurde ein Arbeitskreis mit Vertreter*innen aus der Verwaltung, den Fraktionen, der Polizei, den Straßenbaulastträgern, Schulen, Fachverbänden, der Wirtschaft sowie der Touristik eingerichtet, um bereits bei der laufenden Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes konsensfähige Lösungsansätze abzustimmen, die die spätere Maßnahmenumsetzung erleichtern und auf eine breite Basis stellen.

2. Bestandsanalyse

2.1 Siedlungs- und Infrastruktur

Die Stadt Rinteln als größte Kommune im Landkreis Schaumburg umfasst insgesamt 19 Ortsteile mit knapp 26.000 Einwohnern und Einwohnerinnen (vgl. **Plan 02, Anlagenband 1**).

Etwa 77 % wohnen in der erweiterten Kernstadt, zu der neben der Altstadt und der Nordstadt auch die Ortsteile Todenmann, Steinbergen, Engern, Exten und Krankenhagen gezählt werden können.

Das Stadtgebiet weist große topografische Unterschiede auf. Die weitläufige und sich in der Ost-West-Richtung erstreckende Weserniederung wird im Norden begrenzt vom Wesergebirge, über das mehrere Pässe zu den nördlichen Nachbargemeinden führen.

Im Süden erstreckt sich das Stadtgebiet bis weit in das lippische Bergland und erreicht im Ortsteil Goldbeck die höchste Erhebung im Gebiet des Landkreises Schaumburg.

Für den Fuß- und Radverkehr bildet die Weserbrücke die einzige Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet und hat aufgrund ihrer zentralen Lage eine hohe Bündelungsfunktion für den gesamten Verkehr.

Die Kernstadt umfasst die unmittelbar südlich der Weser gelegene historische Altstadt sowie die flächenmäßig wesentlich größere Nordstadt, die sich bis an die Ausläufer des Wesergebirges ausdehnt.

Zielschwerpunkte für den Alltagsradverkehr bilden:

- die Schulen in der Kernstadt,
- die größeren Betriebe Stüken und Riha Wesergold,
- das Industriegebiet Rinteln-Süd,
- die Versorgungsschwerpunkte sowie der Bahnhof
- der gesamte Altstadtbereich (vgl. **Plan 01, Anlagenband 1**)

Der überregional bekannte Weserradweg durchläuft das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung und erschließt die touristischen Zielpunkte beidseits der Weser sowie die für den Nah- und Ferntourismus bedeutsame historische Altstadt. Außerhalb der erweiterten Kernstadt stellen die Schaumburg, das Kloster Möllenbeck sowie die als Naturschutzgebiet ausgewiesene Auenlandschaft Hohenrode ebenfalls Zielpunkte für den touristischen Radverkehr dar.

2.2 Straßennetz

Das auch für den Radverkehr relevante übergeordnete Straßennetz verknüpft die Kernstadt von Rinteln mit den einzelnen Ortsteilen und darüber hinaus mit den unmittelbar angrenzenden Gebietskörperschaften (**vgl. Anlagenband 1, Plan 02**). Dabei wiesen die auf der Nordseite der Weser verlaufenden und auf die Weserbrücke zuführenden Landesstraßen L 435, L 437, L 438 und L 441 eine hohe Bündelungsfunktion auf.

Auch die beiden Bundesstraßen B 83 und B 238 haben auf Teilabschnitten Bedeutung für die Nahmobilität mit dem Fahrrad, z. B. in der OD Steinbergen (B 83) sowie in der OD Möllenbeck (B 238).

Durch die Altstadt führen keine klassifizierte Straßenverbindungen, während die L 441 neben ihrer Verbindungsfunktion auch eine zentrale Erschließungsfunktion für die Nordstadt übernimmt.

Auch wenn das klassifizierte Straßennetz im Stadtgebiet Rinteln für die Nahmobilität mit dem Fahrrad das Grundgerüst darstellt, müssen aufgrund

- der topografischen Gegebenheiten
- der engen Verflechtungen zwischen Ziel- und Quellpunkten in der erweiterten Kernstadt
- der vorhandenen Kfz- Verkehrsstärken im klassifizierten Straßennetz

auch die kommunalen Straßen in die Entwicklung eines alltagstauglichen Radverkehrszielnetzes einbezogen werden.

2.3 Kfz-Verkehrsaufkommen

In **Anlagenband 1, Plan 03** sind die Kfz-Verkehrsstärken im klassifizierten Straßennetz dargestellt.

Die stärksten Verkehrsbelastungen mit zum Teil über 15.000 Kfz/Tag sind im Verlauf der Bundesstraßen B 83 und B 238 zu verzeichnen, die auch als Zubringerachse zur BAB A 2 fungieren.

Die für den Radverkehr relevanten Landesstraßen weisen im erweiterten Kernstadtbereich ein Verkehrsaufkommen zwischen 7.500 und 10.000 Kfz/Tag (L 435) bzw. zwischen 5.000 und 7.500 Kfz/Tag (L 438 sowie L 441 bis Bahnübergang) auf.

Die Dankeser Straße (L 437) als direkte Verbindung zwischen Rinteln und dem Stadtteil Porta Westfalica - Eisbergen, die Hartler Straße (L 435) als Ortsumgehung der Rintelner Altstadt und die Mindener Straße (L 441), die Rinteln mit Kleinbremen (Stadtteil von Porta Westfalica) und darüber hinaus mit Bückeburg verbindet, weisen mit 2.500 - 5.000 Kfz/Tag deutlich geringere Verkehrsstärken auf.

Bei den vor allem im nordöstlichen und südöstlichen Stadtgebiet verlaufenden klassifizierten Straßenverbindungen (zumeist Kreisstraßen) liegt das Verkehrsaufkommen bei weniger als 2.500 Kfz/Tag, was auf die im Vergleich zur erweiterten Kernstadt wenig verdichtete Siedlungsstruktur zurückzuführen ist.

2.4 Radverkehrsführung innerorts/außerorts

Über eine Reihe an Befahrungen wurde zu Beginn des Projektes eine umfangreiche Übersicht der vorhandenen Radverkehrsführungen in Rinteln erstellt. Neben den Bestand an Radverkehrsverbindungen und den Führungsformen wurde auch die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur aufgenommen.

Entlang der klassifizierten Straßen wird der Radverkehr **außerorts** in der Regel auf einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr geführt. Beispiele sind die L 436 nach Möllenbeck oder auch die L 433 in Richtung Hohenrode.

Der Süden des Stadtgebietes bildet eine Ausnahme ab, da bei einem Großteil der klassifizierten Straßen keine gesonderten Radverkehrsanlagen existieren. Hiervon sind beispielsweise die L 435 und die K 77 betroffen. Die Ortsteile Volkseen, Friedrichshöhe, Friedrichswald, Goldbeck und Wennenkamp verfügen somit über keine Radverkehrsanzbindung an den Kernort Rinteln.

Innerorts erweist sich die Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen als sehr wechselhaft und unübersichtlich. Der Radverkehr wird an klassifizierten Straßen fast ausschließlich benutzungspflichtig im Seitenraum geführt, teils gemeinsam, teils getrennt vom Fußverkehr. Straßenzüge mit besonders wechselhafter und gleichzeitig verpflichtender Radverkehrsführungen sind beispielhaft die Berliner Straße, die Bahnhofstraße und die Seetorstraße. Eine Ausnahme sind die Radverkehrsanlagen in der Konrad-Adenauer-Straße. Als einziger Straßenzug wurde dort die Benutzungspflicht zwischen der Bahnhofstraße und der Steinberger Straße aufgehoben und durch ein Benutzungsrecht ersetzt.

Parallel zu den Radverbindungen an Hauptverkehrsstraßen werden punktuell auch Parallelverbindungen angeboten. Über freigegebene Wirtschaftswege oder auch über den von Ost nach West verlaufenden Weserradweg, können die Radfahrenden die schwer belasteten Straßen umfahren, so bspw. über einen Wirtschaftsweg parallel zur B 83 zwischen Westendorf und Steinbergen oder auch über eine Verbindung neben den Exter-Teichen zwischen Exten und dem Kernort Rinteln.

In den Wohngebieten wird der Radverkehr fast ausnahmslos im Mischverkehr geführt.

Eine umfassende Darstellung der aufgenommenen Führungsformen bietet der **Plan 04 im Anlagenband 1**.

2.5 Unfallanalyse

Zur Analyse des Unfallgeschehens im Radverkehr wurden **EUSKA-Daten** der Polizei für die Jahre 2017 - 2019 herangezogen. In diesem Dreijahreszeitraum haben sich in Rinteln **94 Unfälle** mit Beteiligung von Radfahrenden ereignet (vgl. **Plan 06, Anlagenband 1**).

Die am häufigsten auftretende Unfallkategorie (64 % der Unfälle) ist dabei der Unfall mit Leichtverletzten. Der häufigste Unfalltyp ist der Unfall beim Einbiegen/Kreuzen (vgl. **Abb. 1**).

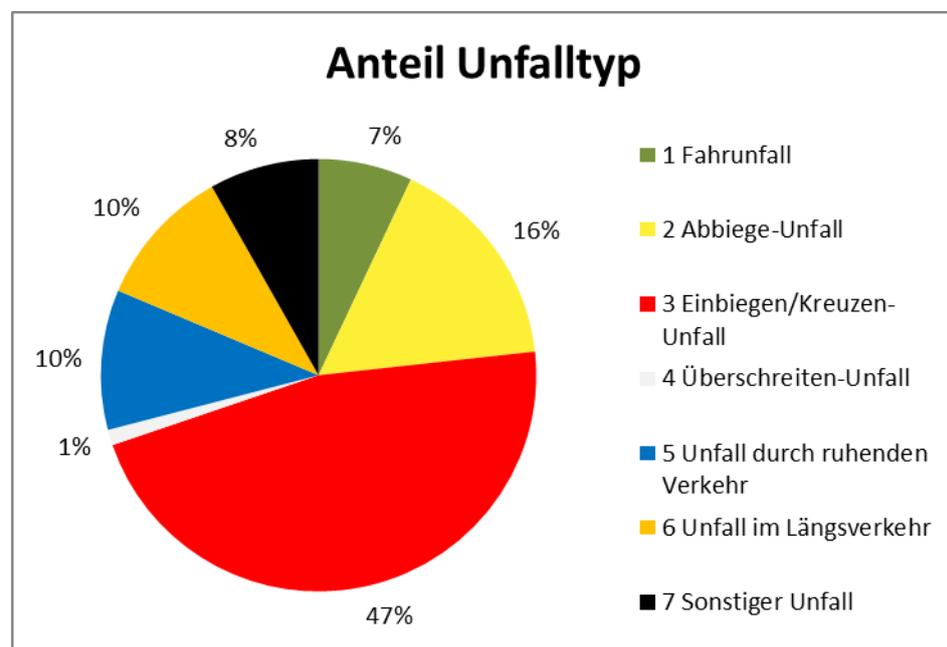


Abb. 1 Prozentualer Anteil der Unfalltypen

Bei der Verortung der Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung zeigten sich vor allem die Bahnhofstraße und die Seetorstraße als Unfallauffällig. Im Verlauf dieser beiden Straßenzüge stechen die drei folgenden Knotenpunkte besonders heraus:

- Kreisverkehr Große Tonkuhle/ Bahnhofstr. (5 Unfälle)
- Einmündung Dankerser Str./ Bahnhofstr. (7 Unfälle)
- Einmündung Exertalstr./ Seetorstr. (5 Unfälle)

Unter Untersuchung des Unfallherganges zeigte sich beim Kreisverkehr Große Tonkuhle/ Bahnhofstr., dass vor allem die Führung des Radverkehrs im Seitenraum problematisch ist. Die Radfahrenden werden beim Kreuzen durch aus dem Kreisverkehr abbiegende Kfz übersehen.

Auch bei der Einmündung der Dankerser Str. in die Bahnhofstr. erweist sich die Führung des Radverkehrs im Seitenraum als Problem. Die Radfahrenden, welche die Dankerser Str. queren, werden durch die ab- und einbiegenden Kfz, häufig auch LKW, übersehen.

Die Unfälle am Knotenpunkt Extertalstr./ Seetorstr. weisen alle den gleichen Unfallhergang auf. Die Radfahrenden aus südlicher Richtung fahren richtungstreu im Seitenraum der Seetorstraße und werden beim Queren der Extertalstr. von Kfz aus dieser übersehen. Die Vorfahrt der Radfahrenden wird somit missachtet.

2.6 Radverkehrsnachfrage

Im September 2020 wurde der Radverkehr in den Zeiträumen 07:00 - 09:00 Uhr sowie 16:00 - 18:00 Uhr an insgesamt 9 Knotenpunkten im Bereich der erweiterten Kernstadt untersucht (**vgl. Anlagenband 3, Plan 01**).

Die Ergebnisse sämtlicher Knotenstromerhebungen sind im **Anlagenband 3, Pläne 02 – 10** dokumentiert.

Demnach ist in der morgendlichen Hauptverkehrszeit der Schulverkehr in Richtung Gymnasium (Schulzentrum) sowie IGS (Hilburgschule) bestimmend.

Die Hauptströme verlaufen von Norden über die Weserbrücke weiter durch die Fußgängerzone bzw. über Pferdemarkt in Richtung Blumenwall.

Auffallend ist dabei, dass die gemeinsamen Geh- und Radwege auf der Weserbrücke sowohl richtungstreu als auch auf der linken Seite in Richtung Altstadt befahren werden.

Knapp drei Viertel der erfassten Radfahrenden erreichen die Weserbrücke aus Richtung Bahnhofstraße Nord. Radfahrende aus Richtung Konrad-Adenauer-Straße und Am Weseranger nutzen überwiegend die linke Seite der Weserbrücke.

Das Schulzentrum im Bereich Burgfeldsweide/Paul-Erdniß-Straße wird zu 50 % über Graebeweg und zu 44 % über die Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße erreicht. Die Route über „Im kleinen Lööck“ spielt mit insgesamt 6 % nur eine geringe Rolle. Von den morgens erfassten Radfahrenden in der Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße kommen mehr als die Hälfte aus Richtung Exten über die Extertalstraße.

Der am stärksten genutzte Streckenabschnitt der Nord-Süd-Achse zwischen Konrad-Adenauer-Straße und dem Einfahrtstor zur Altstadt zeigt im Vergleich der morgendlichen und nachmittäglichen Zählung ein weitgehend homogenes Radverkehrsaufkommen von

- knapp 200 Radfahrenden/2 Stunden in der Bahnhofstraße Nord
- ca. 250 Radfahrenden/2 Stunden im Verlauf der Bahnhofstraße Süd/Weserbrücke
- ca. 180 Radfahrenden/2 Stunden in der Fußgängerzone.

In Bezug auf die im Nachmittagszeitraum 16:00 - 18:00 Uhr untersuchten weiteren Knotenpunkte sind folgende Ergebnisse von Relevanz:

Knoten 7 - Mindener Straße/Waldkaterallee/Friedrichstraße

Im Verlauf der Mindener Straße verringert sich das Radverkehrsaufkommen von Süden nach Norden um ca. 60 %. Deutlich wird in diesem Zusammenhang die wichtige Zubringer- und Erschließungsfunktion von Waldkaterallee und Friedrichstraße.

Knoten 8 - Hauptstraße/Alte Todenmanner Straße

In Steigungsrichtung nutzen Radfahrende überwiegend die Hauptstraße; in Gefällrichtung werden beide Straßen in gleichem Umfang befahren.

Knoten 10 - Steinberger Straße/Konrad-Adenauer-Straße/Engernweg

Der auf der Nordseite der Bahnstrecke verlaufende **Verbindungsweg in Richtung Engern** wird ebenso stark genutzt wie die Konrad-Adenauer-Straße als klassifizierte Hauptverkehrsstraße.

Die Steinberger Straße (ehemalige B 238) hat für den Radverkehr nur eine geringe Bedeutung.

Knoten 11 - Hamelner Straße/Landwehrstraße (B 83), Zollstraße (L 438), Stolzenegge/Ziegeleiweg (K 74)

Aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen im Zuge der B 83, nicht angepasster Kfz-Geschwindigkeiten und des erhöhten Schwerverkehrsanteils besteht für Radfahrende im Mischverkehr in diesem komplexen Knotenbereich eine grundsätzliche Gefährdung.

Querungen der Bundesstraße erfolgen sowohl in Höhe der Dunkelampel (Im Grund) als auch ungesichert in Höhe Stolzenegge.

Konflikte treten auch für Radfahrende auf, die die Zollstraße (L 438) im Einmündungsbereich queren müssen, um weiter in Richtung Engern - Kernstadt zu fahren, wenn sie von zu schnell einbiegenden/abbiegenden Kraftfahrzeugen übersehen werden.

Für die Knotenpunkte im Bereich der Kernstadt wurden die erhobenen Radverkehrsstärken auf Tageswerte hochgerechnet¹ (vgl. **Anlagenband 3, Plan 13**).

Demzufolge besteht das höchste Radverkehrsaufkommen auf der Nord-Süd-Achse (Bahnhofstraße - Weserbrücke - Fußgängerzone).

Zwischen Konrad-Adenauer-Straße und dem Marktplatz in der Rintelner Altstadt sind in der Saison über 1.000 Radfahrende/Tag unterwegs.

Zentrale Verteilpunkte des Radverkehrs stellen der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Waldkaterallee/Friedrichstraße in der Nordstadt und die Einfahrt zur Altstadt am Pferdemarkt dar.

Im Verlauf der Mindener Straße (Nordstadt - Todenmann), der Konrad-Adenauer-Straße/Berliner Straße und entlang der Achse Engernweg - Große Tonkuhle, der Seetorstraße und der Zuwegung zum Schulzentrum liegt das tägliche Radverkehrsaufkommen zwischen 100 und 250 Radfahrenden.

2.7 Fahrradparken

Der durchschnittliche Preis für ein Fahrrad ist in den vergangenen Jahren stetig angestiegen², was auf die steigende Nutzung von elektrisch betriebenen und anderen kostenintensiven Fahrrädern (bspw. Lastenräder) zurückzuführen ist.

Im Hinblick auf diese Entwicklung steigt die Relevanz des Thema Fahrradparkens zusehends an, denn insbesondere bei teuren Fahrrädern nimmt die Bereitschaft zur Nutzung erfahrungsgemäß ab, wenn das sichere und witterungsgeschützt Abstellen an Quelle und Ziel nicht gewährleistet ist.

Zur Ermittlung des Handlungsbedarfes im Bereich Fahrradparken wurde, zusätzlich zu der in Kapitel 2.4 dargelegten Bestandsanalyse der vorhandenen Radverkehrsanlagen, eine Erhebung der Fahrradabstellangebote an ausgewählten Zielen durchgeführt. Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden geringeren Mobilität der Bevölkerung, ist die aufgenommene Anzahl an abgestellten Fahrrädern nicht repräsentativ und wird in diesem Kapitel nicht nähergehend betrachtet.

¹ TU Dresden/PGV, Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr, 2011

² Mittlere Preise der Fahrradtypen in Deutschland, Statista, 2021



Abb. 3 Moderne Anlehnbügel in der Altstadt von Rinteln

Das in kurzer Entfernung zur Altstadt liegende **Rathaus** verfügt über die gleichen Anlehnbügel wie die Fußgängerzone. Vor dem Eingang des Bürgerbüros sind zwei dieser Anlehnbügel für Besucher vorhanden und hinter dem Rathaus weitere zwei für Mitarbeitende des Rathauses. Zusätzlich wird den Verwaltungsmitarbeitern und Mitarbeiterinnen eine weitere Abstellanlage, mit einer Kapazität von 12 Stellplätzen, am Hintereingang des Rathauses angeboten. Diese Anlage mit Vorderradhaltern ist überdacht, was bei den anderen Anlehnbügeln im Umfeld des Rathauses nicht der Fall ist.

Die beiden Firmen **Stüken** und **riha WeserGold** sind bezüglich der Fahrradabstellmöglichkeiten schwer zu vergleichen. Die Firma Stüken besitzt eine überdachte und mit Seitenwänden vor Witterung geschützte Fahrradabstellanlage mit einer Kapazität von etwa 50 Stellplätzen. Die Anlage wird kombiniert für motorisierte Zweiradfahrzeuge und Fahrräder genutzt und befindet sich unmittelbar am Mitarbeiterzugang zum Gelände. Die Firma riha WeserGold verfügt im einsehbaren Bereich des Betriebsgeländes über eine kleinere Anlage ohne Überdachung mit einer Kapazität für etwa 20 Fahrräder (ausschließlich Vorderradhalter), sowie einen mobilen Vorderradhalter für 8 Kundenfahrräder am Werksverkauf.

Das **Nahversorgerzentrum** Große Tonkuhle in der Rintelner Nordstadt setzt sich unter anderem aus mehreren Lebensmittel- (LIDL, ALDI; Combi) sowie Bekleidungsgeschäften (TAKKO, Deichmann) zusammen. Südöstlich schließt der Marktkauf an, welcher in die Betrachtung der Abstellanlagen miteinbezogen wurde. Das Nahversorgerzentrum hat aufgrund der zentralen Lage ein hohes Radverkehrspotenzial, weshalb die Bestandsanalyse der Abstellanlagen besonders interessant ist. Die Lebensmittelläden LIDL, ALDI und Combi verfügen ausschließlich über Vorderradhalter. Am LIDL können 9, am ALDI 14 und vor dem Combi 10 Fahrräder angeschlossen werden. ALDI und Combi verfügen jeweils über eine Überdachung der Abstellanlage.

Der Marktkauf verfügt im Gegensatz zu den anderen Nahversorgern über kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter, welche das Fahrrad vor dem Umstürzen beim Beladen schützen und ist somit als positives Beispiel anzusehen. In Summe sind am Marktkauf 24 Abstellplätze vorhanden.



Abb. 4 Fahrradabstellanlage mit hoher Standsicherheit am Marktkauf Rinteln

Der **Rintelner Bahnhof** verfügt ebenfalls über eine Abstellkapazität von 24 Stellplätzen, jedoch an bereits veralteten und verbogenen Vorderradhaltern. Aufgrund der geringen Stabilität werden diese wenig genutzt und die Fahrräder stattdessen längs neben die Anlage gestellt. Der Standort der Fahrradständer ist allerdings positiv zu bewerten, da sie aufgrund der zentralen Lage im Sichtfeld der Bahnkunden liegen und dadurch über eine gute soziale Kontrolle verfügen.

2.8 Online-Nutzerbefragung

Hintergründe und Ziele

Im Zuge der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde eine begleitende Online-Nutzerbefragung durchgeführt. Diese hatte zum Ziel, einen Überblick über die Fahrradnutzung in Rinteln zu verschaffen, zum anderen aber auch den Handlungsbedarf aus Sicht der Bevölkerung festzustellen. Eine solche Umfrage bietet die Möglichkeit, die Erfahrungen der ortskundigen Radfahrenden zu nutzen und letzten Endes auch herauszufinden welche Maßnahmen aus Sicht der Bevölkerung besonders dringlich sind und eine hohe Priorisierung im Gesamtkonzept erfahren sollten. Ein weiterer Vorteil der Nutzerbefragung ist, dass durch sie die Akzeptanz für zukünftige Maßnahmen im Radverkehr gesteigert werden kann.

Rücklauf

Die Umfrage selbst wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Rinteln erstellt. Die Laufzeit betrug 20 Tage und in diesem Zeitraum gingen 871 Antworten ein, von welchen 770 auswertbar waren. Die verminderte Zahl an auswertbare Fragebögen resultiert daraus, dass manche Teilnehmenden sich mit der Datenschutzerklärung nicht einverstanden erklärt oder die Beantwortung nach wenigen Fragen abgebrochen haben. Die 770 Fragebögen sind somit jene, die soweit ausgefüllt wurden, dass sie aussagekräftig sind und eine Relevanz für das Projekt haben. Diese Anzahl an auswertbaren Antworten ist im Vergleich zu gleichwertigen Umfragen zu Radverkehrskonzepten erfreulich hoch, was von einem großen Interesse der Rintelner Bevölkerung am Thema Radverkehr zeugt.

Ergebnisse

Bei den beantworteten Fragebögen liegt eine **gleichmäßige Geschlechterverteilung** vor. Rund 54 % der Teilnehmenden sind männlich, 42 % weiblich. Die Altersverteilung ist ebenfalls sehr gleichmäßig. 21 % der Teilnehmenden sind jünger als 26 Jahre, 22 % zwischen 26 und 45 Jahren alt. Die größte Altersgruppe ist die Gruppe der 46 - 65-Jährigen mit 30 %.

Bei der Frage nach der Lebenssituation zeigte sich, was in Anbetracht der Altersverteilung zu erwarten war, dass **der größte Anteil der Befragten berufstätig** ist (56 % der Befragten). Die zweitgrößte Gruppe sind Schüler und Schülerinnen, mit einem Anteil von 20 %. Der Anteil an Personen im Ruhestand beträgt 14 %. Insbesondere der hohe Anteil an jungen Personen ist bei dieser Umfrage ausdrücklich herauszustellen, da dieser Wert erfahrungsgemäß bei Umfragen mit ähnlicher Ausgangssituation eher geringer ausfällt.

Bei der Frage nach dem Wohnort zeigte sich, dass ein **Großteil der Befragten in Rinteln wohnt** (87 %). Bis auf Goldbeck sind dabei alle Ortsteile mit mindestens einer teilnehmenden Person vertreten. Der größte Anteil der Befragten lebt in Rinteln selbst (44 %) oder der erweiterten Kernstadt (32 %). Zur erweiterten Kernstadt sind hierbei Steinbergen, Exten, Todenmann, Krankenhagen und Engern zu zählen. Der Arbeits- bzw. Schul- oder Ausbildungsort liegt bei der Hälfte der Befragten ebenfalls in Rinteln.

Die Teilnehmenden wurden zu Beginn der Umfrage zu ihrer **derzeitigen Fahrradnutzung** befragt. Hierbei zeigte sich, dass fast 33 % der Befragten das Fahrrad (fast) täglich oder mehrfach pro Woche für Einkäufe und Erledigungen nutzen. Der häufigste Nutzungszweck ist allerdings für die **Freizeit**, wobei das Fahrrad entweder als Sportmittel genutzt wird oder als Verkehrsmittel zum Freizeitziel.

Für die Schülerinnen und Schüler sowie für Berufstätige erfolgten separate Auswertungen. Rund 46 % der Schüler und Schülerinnen nutzen das Fahrrad täglich für ihren Schulweg und weitere 17 % tun dies mehrfach die Woche. Bei den Berufstätigen liegen diese Werte deutlich geringer bei 17 % ((fast) tägliche Nutzung) und 18% (Nutzung mehrfach pro Woche). Werden allerdings nur Berufstätige betrachtet, die ihren Arbeitsort in Rinteln (also in fahrradfreundlicher Entfernung) haben, steigen die Anteile. Rund 24 % geben an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu Arbeit zu fahren und weitere 26 % dies immerhin mehrfach pro Woche zu tun. Insgesamt nutzen somit **50 %** der Berufstätigen mit Arbeitsort in Rinteln das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg.

Grundsätzlich äußerten sich 18 % aller Befragten dahingehend, dass ihre Fahrradnutzung **witterungsabhängig** ist.

Da wie bereits erwähnt, durch die steigende Anzahl an elektrisch unterstützten Fahrrädern auch die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur steigen, wurde im Rahmen der Online-Befragung auch die Nutzung von **E-Bikes/Pedelecs und Lastenrädern** untersucht. Das Ergebnis ist, dass ca. 27 % der Befragten bereits ein E-Bike oder Pedelec nutzen und rund 5 % ein Lastenfahrrad.

Im Hinblick auf Berufs- und Ausbildungspendler, die Ihre Ziele außerhalb von Rinteln haben, wurde weitergehend auch die **Kombination von Fahrrad und ÖPNV** differenzierter untersucht. Knapp über 10 % aller Teilnehmenden gaben an, dass Fahrrad gelegentlich oder auch häufiger im Zug mitzunehmen. Fast 12 % (91 Personen) steigen vom Fahrrad in den Zug um. Diese Zahl ist vor allem für die Abschätzung des Abstellbedarfes am Rintelner Bahnhof relevant.

Nachdem die Fahrradnutzung der Teilnehmenden abgefragt wurde, folgte eine Frage zum **Sicherheitsgefühl** der Radfahrenden in Rinteln. Es gaben rund 52 % der Befragten an, dass sie sich als Radfahrende/r in Rinteln sehr sicher oder eher sicher fühlen. Weitere 37 % fühlen sich dagegen eher unsicher bis sehr unsicher. Diese Gruppe der Befragten wurde nochmals darum gebeten, mitzuteilen, wo und warum dies der Fall ist. Auf diese Frage wurden **399 ortsbezogene Nennungen** gegeben. Pro aufgeführtem Ort konnten hierbei mehrere Gründe angegeben werden.

Die am häufigsten genannten Gründe sind hierbei unzureichende Radwegbreiten, schlechte Oberflächenbeschaffenheit, das Verkehrsverhalten von Kfz-Nutzenden und fehlende Radverkehrsverbindungen. Die meisten Nennungen beziehen sich dabei auf die Kernstadt. Nach Korridoren aufgeteilt werden die größten Probleme auf den Korridoren Rinteln – Exten (36 Nennungen), Rinteln – Engern (32 Nennungen), auf der Verbindung in Richtung Doktorsee (21 Nennungen) und dem Korridor Rinteln – Steinbergen (20 Nennungen) gesehen. Über eine konkrete Verortung konnten vor allem die Weserbrücke, die Innenstadt und der Exter Weg als Problemschwerpunkte herausgeschält werden.

Um auch die Bedenken der Befragten aufzunehmen, die sich derzeit sicher als Radfahrende fühlen, wurden im nächsten Schritt alle Teilnehmenden nach vorhandenen Problemstellen gefragt. Hierbei wurde erneut die **Weserbrücke** als großes Problem aufgeführt. Bei dieser besteht seitens der Bevölkerung das Hauptproblem darin, dass Fuß- und Radverkehr gemeinsam im unzureichend breiten Seitenraum geführt werden. Auch die häufig auf der falschen Straßenseite fahrenden Radfahrenden wurden kritisiert.

Für den Problembereich **Innenstadt** wurden als Hauptkritikpunkte die Rücksichtslosigkeit von Kfz-Nutzenden, z. B. bei Abbiegevorgängen, die Führung des Radverkehrs durch die Fußgängerzone und die umwegige Radverkehrsführung von der Weserbrücke in Richtung Fußgängerzone genannt.

Weitere aufgeführte Problemstellen sind unter anderem:

- die Grünpflege und Radwegreinigung im gesamten Stadtgebiet,
- die Mitbenutzung des Radweges in Kurvenbereichen durch Kfz im Exter Weg,
- die schlechte Oberflächenbeschaffenheit des Weserradweges,
- die fehlende Radverkehrsverbindung zwischen der Neelhofsiedlung und Westendorf entlang der Berliner Straße,
- fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Ernestinum und
- Hindernisse auf Radwegen (z.B. Schilder oder Ampelmasten) vor allem in der Mindener Straße und der Bahnhofstraße.

Nach der Nennung von Problemstellen wurden die Teilnehmenden nach ihrer Meinung zu bereits im Konzept erarbeiteten **allgemeinen und konkreten Maßnahmen** befragt. Hierbei wurden vor allem sichere und schnelle Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere zwischen der Innenstadt und den benachbarten Ortsteilen, sowie die Querungssicherung an Hauptverkehrsstraßen als wichtig angesehen. Beide Maßnahmen werden jeweils von rund **72 % der Befragten** als sehr wichtig oder eher wichtig angesehen.

Weiterhin gaben 58 % der Teilnehmenden an, dass eine direkte Radverkehrsführung zwischen der Weserbrücke und der Fußgängerzone für sie von Priorität (sehr wichtig oder eher wichtig) wäre. Der bereits bei den Problemstellen thematisierte Mangel an Abstellanlagen am Ernestinum wurde von 54% der Teilnehmenden als sehr wichtig oder eher wichtig angesehen. Auch der bereits aufgeführte Netzlückenschluss zwischen der Neelhofsiedlung und Westendorf nimmt bei 48 % der Befragten eine hohe Priorität ein.

Zum Ende der Online-Befragung bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit sich dahingehend zu äußern, wie sie sich die zukünftige **Öffentlichkeitsarbeit** zum Thema Radverkehr wünschen. Am häufigsten (65 % der Befragten) wurden laufende Informationen über die Homepage der Stadt und soziale Medien sowie der lokalen Presse als wünschenswert angesehen. Aber auch Aktionstage und Informationsveranstaltungen würden von fast 26 % der Befragten gern gesehen.

Die Umfrage schloss mit der Möglichkeit, weitere Anmerkungen und Hinweise zu geben, was von 65 Personen wahrgenommen wurde. Auch diese bezogen sich erneut auf die bereits thematisierten Problemstellen und werden aus diesem Grund nicht erneut aufgeführt.

Die gesamte Auswertung in graphischer Form kann dem **Anlagenband 4** entnommen werden.

2.9

Stärken/Schwächen-Profil, Handlungsbedarf

Stärken

- Hervorzuheben ist, dass knapp 80 % der Rintelner Bevölkerung in der erweiterten Kernstadt leben, die aufgrund der radverkehrsfreundlichen Quelle-Ziel-Entfernungen eine gute Grundlage zur Erschließung zusätzlicher Radverkehrspotenziale bietet. Über 1.000 Radfahrende, die täglich zwischen Nordstadt und Altstadt unterwegs sind, zeigen bereits heute die Bedeutung des Radverkehrs in Rinteln.
- Das große Interesse der Bevölkerung am Thema Radverkehr, das sich an der regen Beteiligung bei der Online-Befragung ablesen lässt, deutet ebenfalls darauf hin, dass hier noch Nutzerpotenziale aktiviert werden können, wenn die Rahmenbedingungen an vielen Punkten verbessert werden.
- Positiv zu bewerten sind die ebene Topografie im Bereich der Weserniederung, die bei Bedarf auch eine Führung auf dem Weserradweg mit einbezieht sowie die Nutzbarkeit autoarmer Parallelrouten zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.
- Auffallend ist, dass dem Thema Fahrradparken Gewicht beigemessen wird, sei es durch gelungene städtebauliche Integration von Fahrradbügeln in der Altstadt oder auch durch witterungsgeschützte und moderne Fahrradabstellanlagen bei größeren Betrieben (z. B. Stüken).
- Durch die saisonal ausgeprägte touristische Nutzung des Weserradweges sind Radfahrende in der Innenstadt auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sehr präsent.

Schwächen

- Die innerörtliche Radverkehrsführung mit Benutzungspflicht der Seitenanlagen ist in vielen Abschnitten nicht transparent und eher konfliktfördernd (siehe auch Unfallanalyse). Als wenig attraktiv stellt sich auch der Übergang von der Weserbrücke zur Altstadt dar, der mit Umwegen und Zeitverlusten verbunden ist.
- Außerorts stellen die Netzlücken im Zuge von Hauptverkehrsstraßen und zentralen Achsen (B 83, L 437, L 438, L 441) erhebliche Sicherheitsdefizite für wenig geübte Radfahrende dar.
- Es besteht Handlungsbedarf bezüglich querungssichernder Maßnahmen beim Wechsel der Radverkehrsführung (z. B. beim Übergang innerorts/außerorts) bzw. beim Querungsbedarf von Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf außerörtlichen Streckenabschnitten.
- Es fehlen gut ausgebaute Vorzugsrouten für den Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen zwischen den Zielschwerpunkten in der Kernstadt und den umliegenden Ortsteilen, auf denen Radfahrende sich komfortabel, verzögerungsarm und sicher (Stichwort: Beleuchtung) bewegen können.
- Es fehlen radverkehrsfördernde Führungselemente, die mehr Potenziale in der Nahmobilität erschließen könnten, zum Beispiel Fahrradstraßen oder Fahrradzonen, Schutzstreifen, Piktogrammspuren sowie eigenständige Fahrradsignalisierung.
- Sicheres, bequemes und witterungsgeschütztes Fahrradparken an wichtigen Zielpunkten ist bislang punktuell vorhanden. Hier besteht jedoch noch erheblicher Handlungsbedarf an Schulen, Versorgungsschwerpunkten, öffentlichen Einrichtungen und am Bahnhof.

3. Konzeption

3.1 Leitlinien

Die vorangegangene Bestandanalyse hatte zum Ziel, den grundsätzlichen Handlungsbedarf in Rinteln festzulegen. Neben der Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation dienen Leitlinien als Orientierung für die Stadtverwaltung zum Umgang mit dem Thema Radverkehr in der Zukunft. Leitlinien sind dazu da, ein zukunftsorientiertes und kontinuierliches Handeln der Verwaltung sicherzustellen.

Eine aktive Förderung des Radverkehrs in Rinteln wird durch die Umsetzung von drei Bausteinen gewährleistet.

Der erste Baustein ist die **Herstellung und Pflege eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes** im gesamten Stadtgebiet. Hierzu gehören unter anderem Anpassungen der Radwegebenutzungspflicht innerorts gemäß der StVO, auch unabhängig der in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Maßnahmen. Ziel ist es, den Radverkehr in Bereichen, in denen dies möglich ist, auf der Fahrbahn zu führen und damit in das Sichtfeld der Kfz und LKW zu bringen.

Außerhalb des Kernbereiches von Rinteln erweist es sich als sinnvoll, die Machbarkeit für die **Einrichtung von Premiumrouten** zu prüfen. Diese Premiumrouten dienen als Direktverbindungen zwischen den einzelnen, in fahrradfreundlichen Entfernungen liegenden, Ortsteilen und dem Kernort/ der Innenstadt. Besonders für den täglichen Arbeits- oder Schulweg sollen diese Routen die Möglichkeit bieten, verzögerungsarm und bei jeder Witterung komfortabel das Ziel mit dem Fahrrad zu erreichen.

Für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes sind weiterhin die **unterschiedlichen Führungsformen** zu berücksichtigen.

Das heißt, neben dem klassischen Bordradweg kommen innerorts auch Schutzstreifen und Fahrradstraßen in Betracht. Unabhängig von der gewählten Führungsform sind die Ausbaustandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) einzuhalten, für welche eine Neufassung in 2021 geplant ist. Bei zukünftigen Bauvorhaben ist es empfehlenswert nur in Ausnahmefällen auf die Mindestmaße zurückzugreifen. Dies ist vor allem dadurch zu begründen, dass in den letzten Jahren eine Zunahme an Sonderfahrrädern beobachtet werden konnte (Pedelecs, E-Bikes, Lastenräder), welche in der Regel deutlich besser ausgebaute und breitere Radverkehrsanlagen benötigen. Diese Anforderungen sind bisher in den Regel- und Mindestmaßen der ERA nicht berücksichtigt. Grundsätzlich besteht der Anspruch an alle Radverkehrsanlagen, dass diese eine einfach verständliche, nicht zu wechselhafte Radverkehrsführung aufweisen und dabei sicher und vor allem auch direkt sind. (Weitergehende Informationen in Kapitel 3.4)

Der zweite Baustein ist die **Qualitätsoffensive Fahrradparken**, welche ein attraktives Fahrradparken an Zielschwerpunkten einleiten soll. Die Möglichkeit, das Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abstellen zu können, kann die Nutzerbereitschaft erhöhen und damit dazu führen, dass vor allem Berufspendelnde und Schüler sowie Schülerinnen häufiger das Fahrrad nutzen. Als besonders relevante Standorte mit Handlungsbedarf sind das Gymnasium, die neue IGS und der Bahnhof zu nennen. Für das gesamte Stadtgebiet Rinteln sind kontinuierlich Abstellbedarfe aufzunehmen und Maßnahmen zur Erweiterung der Stellplatzkapazität an relevanten Standorten zu ergreifen. (Weitergehende Informationen in Kapitel 3.6)

Der dritte Baustein ist die **begleitende Öffentlichkeitsarbeit**. Das Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Rinteln transparent über Entwicklungen im Bereich des Radverkehrs informiert und gleichzeitig auch in Planungen miteingebunden werden. Dies fördert die Akzeptanz von Maßnahmen und kann die Fahrradnutzung erhöhen. Die konkreten Maßnahmen sind dem Kapitel 8 zu entnehmen.

Die Umsetzung der in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Maßnahmen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes bildet die Basis für ein besseres Angebot für Radfahrende im Stadtgebiet Rinteln. Bei Berücksichtigung der drei aufgeführten Bausteine in der täglichen Verwaltungsarbeit und bei geplanten Bauvorhaben ist auch darüber hinaus eine Förderung des Radverkehrs möglich.

3.2

Zielnetz

Unter Einbezug der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse sowie mit dem Ziel alle Ortsteile im Stadtgebiet Rinteln zu verbinden, wurde das Zielnetz für den Radverkehr der Stadt Rinteln entworfen. Das Netz wurde in Haupt- und Ergänzungsrouten gegliedert, welche verschiedene Funktionen haben. Die Netzhierarchisierung hat allerdings auch den Zweck, eine spätere Priorisierung der Ausbaumaßnahmen zu unterstützen. Das gesamte Zielnetz kann den **Plänen 07 und 07a** im **Anlagenband 1** entnommen werden.

Die **Haupttrouten** bilden direkte Verbindungen zwischen der Kernstadt und den umliegenden Ortsteilen und damit auch zwischen den wichtigsten Quell- und Zielbereichen ab. Weiterhin dienen sie als direkte Verknüpfungen in die benachbarten Kommunen, wofür zum Teil auch der Weserradweg in die Haupttrouten integriert wurde. Vielfach führen die Haupttrouten entlang des klassifizierten Straßennetzes wie bspw. im Nordbereich entlang der L 441 Richtung Kleinenbremen und der L 437 Richtung Eisbergen. Im Südbereich sind als Beispiele die L 433 Richtung Hohenrode oder die K 78 Richtung Friedrichshöhe zu nennen.

Auf Relationen, auf denen ein hohes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, wurde von den klassifizierten Straßen auf verkehrsarme Parallelrouten ausgewichen. Beispiele hierfür sind die Verbindung zwischen der Rintelner Kernstadt und Steinbergen parallel zur B 83 und die Verbindung durch das Industriegebiet Süd nach Krankenhagen parallel zur L 435.

Die **Ergänzungsrouten** bilden ebenfalls Parallelrouten ab, verfügen im Gegensatz zu den Hauptrouten allerdings über eine geringere Erschließungswirkung. Der Zweck der Ergänzungsrouten liegt in der Zubringerfunktion zu den Hauptrouten sowie darin, verkehrsarme Alternativen für Radfahrende anzubieten. Darüber hinaus wurden auf diese Weise die regionalen touristischen Routen in das Zielnetz aufgenommen.

Insbesondere im Nordbereich gibt es starke Überschneidungen zwischen dem Zielnetz und den bereits **bewegtesten Radverbindungen** des Landkreis Schaumburg (vgl. **Plan 05, Anlagenband 1**). Im Südbereich ist im Vergleich zum bewegtesten Netz eine Verdichtung der Radverkehrsverbindungen vorgesehen.

Neben den Haupt- und Ergänzungsrouten ist der **Weserradweg** eine besondere Komponente, welche eine Besonderheit im Rintelner Radverkehrsnetz darstellt. Wie bereits aufgeführt, gibt es zum Teil Überschneidungen von Hauptrouten und dem Weserradweg. Diese liegen in Engern sowie auf der Verbindung zwischen der Rintelner Kernstadt und Eisbergen (über die Weserbrücke, die Hartler Straße und Am Doktorsee). Diesen sich überschneidenden Abschnitten kommt in der Ausbaupriorisierung eine besonders hohe Bedeutung zu. Darüber hinaus knüpft das Zielnetz an weiteren Punkten an den Weserradweg an und zwar in Kohlenstädt und an der Grenze zwischen Rinteln und Eisbergen an der Aue.

3.3 Entwicklung von Premiumrouten

Die radverkehrsfreundlichen Entfernungen zwischen den Zielschwerpunkten in der Kernstadt und den umliegenden einwohnerstarken Ortsteilen Exten, Engern, Steinbergen, Todenmann und Krankenhagen bilden eine gute Grundlage für die Entwicklung von Radpremiumrouten auch abseits von Hauptverkehrsstraße, auf denen Radfahrende direkt, sicher und attraktiv zwischen Quelle und Ziel geführt werden können.

Im südlichen Stadtgebiet stellen die Verknüpfungen zwischen Exten und Altstadt bzw. dem Zielschwerpunkt Schulzentrum (Gymnasium, berufsbildende Schulen, IGS (im Bau) wichtige Verbindungen dar. Ein weiterer Korridor besteht zwischen Krankenhagen und der Altstadt sowie dem o. g. Zielschwerpunkt Schulzentrum.

Im nördlichen/östlichen Stadtgebiet sind Verknüpfungen zwischen Steinbergen/Engern und den Zielschwerpunkten in der Nordstadt zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnanlage radverkehrsrelevant.

Premiumrouten zeichnen sich durch eine Radverkehrsführung aus, die durchgehende Qualitätsmerkmale aufweisen wie z. B.

- witterungsunabhängige Befahrbarkeit
- ausreichende Breite zum Nebeneinanderfahren
- verzögerungsarme und direkte Radverkehrsführung in Knotenpunkten.

Dabei bietet sich auch eine Einbindung von Wirtschaftswegen an, die bei entsprechender Beleuchtung eine sichere Radnutzung auch in den Tagesrandstunden sowie im Winterhalbjahr gewährleisten.

Auch Teilabschnitte des Weserradweges können die Funktion einer Premiumroute im Alltagsverkehr übernehmen, wenn die entsprechenden Qualitätskriterien erfüllt sind und umwegfreie Direktverbindungen angeboten werden.

Durch die Überlagerung von Alltags-, Freizeit- und touristischer Radnutzung lassen sich Synergieeffekte erzielen, die die Priorisierung einer Maßnahmenumsetzung erhöhen.

3.4 Radverkehrsführung innerorts

Auf den innerörtlichen Streckenabschnitten der sternförmig auf die Innenstadt zuführenden Landesstraßen 435, 437, 438 und 441 sowie im Verlauf von See-torstraße/Detmolder Straße (ehemalige B 238) wird eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gemäß ERA 2010 für sinnvoll angesehen.

Die vorhandenen Fahrbahnbreiten von in der Regel 7,00 m und mehr sowie die Kfz-Verkehrsstärken lassen eine Radverkehrsführung im Mischverkehr optional mit beidseitigem richtungstreuen Benutzungsrecht der Seitenanlagen zu, so wie in der Konrad-Adenauer-Straße (L 435) bereits umgesetzt. In der Ortsdurchfahrt Todenmann (L 441) werden Radfahrende ebenfalls im Mischverkehr geführt, wobei in Steigungsrichtung auch ein einseitiges Benutzungsrecht auf der neu ausgebauten Seitenanlage angeboten wird.



Abb. 5 Ortsdurchfahrt Todenmann

Bei einer zusätzlichen Markierung von Schutzstreifen mit einer Regelbreite von 1,50 m - auch einseitig mit asymmetrischer Querschnittsaufteilung - müssen die Sicherheitsabstände zwischen Kfz und Radverkehr berücksichtigt werden, die zu Einschränkungen beim Kfz-Begegnungsverkehr führen können.

In den stärker belasteten Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen B 83 (Deckbergen, Steinbergen) und B 238 (Steinbergen, Möllenbeck) sowie im Verlauf der L 435 ab B 238 in südlicher Richtung (Ortsteil Krankenhagen) ist die Führung im Seitenbereich gemäß ERA beizubehalten.

Insbesondere im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen mit höherer Zieldichte bzw. höherer Anzahl von zu Fuß gehenden Menschen bei gleichzeitig unzureichender Breite bzw. Oberflächenbeschaffenheit von Seitenanlagen bietet eine Führung auf der Fahrbahn Komfort- und Sicherheitsvorteile.



Abb. 6 Radverkehrsführung Bahnhofstraße

Zudem kann die Problematik des Radfahrens auf der linken Seite gemindert werden, wenn für die Zielerreichung nicht zwangsweise die gesamte Fahrbahn überquert werden muss, sondern das direkte Linksabbiegen genutzt werden kann.

Vor diesem Hintergrund kommt einer Radverkehrsführung im Mischverkehr ggfs. mit beidseitigem Benutzungsrecht der Bahnhofstraße als zentraler Nord-Süd-Verbindung zwischen Nordstadt und Altstadt sowie der Seetorstraße/Detmolder Straße als südliche Einfahrtachse zur Altstadt und zum Schulzentrum eine besondere Bedeutung zu.

Bezüglich der Fußgängerzone, die ein direktes Bindeglied zwischen den beiden o. g. Achsen darstellt, sollten die Überlagerungen von Nutzeransprüchen durch Zu-Fuß-Gehende und mobilitätseingeschränkte Personen auf der einen Seite und Alltagsradverkehr sowie touristischem Radverkehr auf der anderen Seite stärker berücksichtigt werden.



Abb. 7 Radverkehr in der Fußgängerzone

Ein möglicher Lösungsansatz könnte darin bestehen, dass die Freigabe für den Radverkehr in Zeiträume mit stärkerer Frequentierung aller Nutzergruppen zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer unterbrochen wird, z. B. zwischen 15:00 und 18:00 Uhr.

Eine solche Maßnahme würde die Radnutzung auf Schul- und Arbeitswegen nur wenig beeinträchtigen, andererseits die Aufenthalts- und Bewegungsqualität für Zu-Fuß-Gehende im publikumsintensiven Nachmittagszeitraum spürbar verbessern.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass Radfahrenden, die die Fußgängerzone nur als Durchfahrt nutzen, durchgängige Parallelrouten zur Verfügung stehen, deren Nutzung mit einer angepassten Verkehrsregelung in der Fußgängerzone erhöht werden könnte.

In untergeordneten Straßen mit geringem Kfz-Verkehr ist eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn die Regel. Als Maßnahme zur Erhöhung der Erschließungsqualität für den Radverkehr kann die Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. die Ausweisung von Fahrradzonen in Betracht kommen. Voraussetzung ist, dass der Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart analysiert oder dies als Zielsetzung definiert werden kann.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen eignet sich daher insbesondere im Einzugsbereich von Schulen oder anderen radverkehrsrelevanten Zielschwerpunkten sowie als Bestandteil autoarmer Vorzugsrouten.

Die Ausweisung einer Fahrradzone, die als neues Führungselement in der StVO-Novelle 2020 aufgenommen ist, bietet sich für zusammenhängende Wohnquartiere an, die nur wenige Verknüpfungspunkte zum übergeordneten Straßennetz aufweisen bzw. schon heute als Tempo 30-Zone ausgewiesen sind.

3.5 Radverkehrsführung außerorts

Für die Radverkehrsführung außerorts sind andere ERA-Standards anzusetzen als für innerörtliche Radverkehrsverbindungen. Für den einseitig verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg, wie er außerorts die Regel ist, ist ein Regemaß von 2,5 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn von 1,75 m zu empfehlen. Bei mehr als 100 Radfahrenden in der Spitzenstunde sollte auch über eine breitere Radverkehrsanlage nachgedacht werden.

Die meisten außerörtlichen Zweirichtungsradwege weisen eine Breite von 2 m auf (vgl. **Abb. 8**).



Abb. 8 Radwege entlang der B 238 (Krankenhagen – Möllenbeck) rechts und entlang der K 77 (Uchtdorf – Exten) links

Ein Ausbau dieser Radwege auf das Regelmaß von 2,5 m ist nicht als dringlich anzusehen. Erforderlich ist die Berücksichtigung des Regelmaßes bei zukünftigen Neubaumaßnahmen, wie bspw. Netzlückenschlüsse.

Netzlücken vorrangig an klassifizierten Straßen, die über keine gesonderten Radverkehrsanlagen verfügen. Die Schließung solcher Lücken im Radverkehrsnetz hat dort eine gehobene Priorität, wo ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, ein überdurchschnittlicher Schwerverkehrsanteil und hohe Geschwindigkeiten sich überlagern und somit die Verkehrssicherheit für den Radverkehr gefährden.

Im Zielnetz (vgl. **Kapitel 3.2**) sind mehrere Netzlücken sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch auf Verbindungen zu benachbarten Gemeinden dokumentiert. Auch im Rahmen der Online-Befragung sprachen sich die Teilnehmenden dafür aus, dass diese Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen und damit die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Anhand der vorliegenden Ergebnisse der Online-Befragung ist demzufolge vorrangig bei der L 438 (Berliner Straße) zwischen der Neelhofsiedlung und Westendorf sowie bei der B 83 (Hamelner Straße) zwischen Westendorf und Steinbergen Handlungsbedarf vorhanden.

Neben den Netzlückenschlüssen im Stadtgebiet sind für Rinteln auch die Verknüpfungen in die Nachbarregionen von Bedeutung, auf denen zum Teil keine Radverkehrsanlagen angeboten werden. Dazu gehören insbesondere:

- Möllenbeck – Stemmen (L 436)
- Möllenbeck - Eisbergen (Ellerburg und Aue)
- Rinteln Nordstadt – Eisbergen (Dankerser Str. L 437)
- Todenmann - Kleinenbremen (L 441)



Abb. 9 Netzlücken Dankerser Str. (Eisbergen – Rinteln Nordstadt) rechts und Hauptstraße (Todenmann – Kleinenbremen) links

Alle Netzlückenschlüsse sind in den **Plänen 08 – 10 (Anlagenband 1)** dargestellt.

Da außerorts die Führung des Radverkehrs auf einseitig verlaufenden Geh- und Radwegen die Regel ist, ist ein besonderes Augenmerk auf die Thematik der Querungssicherung zu legen. Beim Wechsel von außerörtlicher (einseitiger) zu innerörtlicher (richtungstreuer) Radverkehrsführung ist im Regelfall die Fahrbahn zu queren. Dieser Führungswechsel ist durch Querungshilfen zu sichern, wenn aufgrund des Verkehrsaufkommens und/oder schlechter Sichtverhältnisse von einem Konfliktpotenzial auszugehen ist.

Handlungsbedarf bezüglich querungssichernder Maßnahmen besteht auch auf Streckenabschnitten mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten und/oder eingeschränkten Sichtverhältnissen. Die einzelnen Standorte sind ebenfalls den **Plänen 08 – 10 (Anlagenband 1)** zu entnehmen.

3.6 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen sollten gut zugänglich, sicher und komfortabel zu nutzen sein. Eine gute Zugänglichkeit weist sich dadurch aus, dass die Anlage fahrend erreichbar und möglichst nah am Zielort ist.

Wichtige Bausteine des Fahrradparkens sind die Standsicherheit des Fahrrads, Diebstahlschutz, Schutz vor Witterung und ausreichender Komfort beim Ein- und Ausparken. Im Hinblick auf die Standsicherheit ist es mittlerweile gängige Praxis, unabhängig vom Abstellort, Anlehnbügel statt Vorderradhalter anzubieten.

Eine komfortable Nutzung wird vor allem dadurch gewährleistet, dass ausreichend Platz für das Abstellen und Rangieren des Fahrrads vorhanden ist. Weiterhin ist ein gut einsehbarer und beleuchteter Abstellort komfortabler zu nutzen.

Die konkreten Anforderungen an Fahrradabstellanlagen schwanken je nach Abstellort. So bestehen an Wohn- oder Arbeitsorten, also an Orten, an denen das Fahrrad in der Regel länger als 6 Stunden steht, höhere Anforderungen als an Orten mit kurzer Abdelldauer. Die konkreten Anforderungen werden daher in den nachfolgenden Kapiteln, differenziert nach Abstellorten, dargestellt.

Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen

An Schulen und anderen Bildungseinrichtungen ist vor allem zu beachten, dass eine ausreichende Kapazität an überdachten Abstellmöglichkeiten besteht, da die Fahrräder an Schulen in der Regel über sechs Stunden abgestellt werden. An dieser Stelle wird auch darauf hingewiesen, dass bei der durchgeführten Online-Befragung 46 % der teilnehmenden Schüler und Schülerinnen angaben, täglich mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren (**vgl. Kapitel 2.8**).

Weiterhin sind Einschließmöglichkeiten für Helme und Regenschutzkleidung zu empfehlen, da die Schülerinnen und Schüler diese in der Schule nicht immer unterbringen können. Die Fahrradabstellanlage sollte möglichst gut einsehbar sein, im Idealfall direkt von den Klassenzimmern aus, um Vandalismus vorzubeugen.

Im Bereich des Schulzentrums an der Paul-Erdniß-Straße ist eine sichere Erreichbarkeit der Abstellanlagen von hoher Bedeutung. Gemäß der Knotenpunkterhebungen (**vgl. Anlagenband 3 Plan 11**) gelangt die Hälfte der Schülerinnen und Schüler heute über den Graebeweg zum Gymnasium. Weitere 44 % fahren über die Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße. Aus beiden Richtungen muss die Zufahrt zum PKW- und Busparkplatz gequert werden, welche gerade zu Stoßzeiten stark frequentiert wird. Hierdurch ergibt sich ein hohes Konfliktpotenzial zwischen PKW, Bus- und Radverkehr. Da mit der neuen IGS eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens verbunden ist, sind Maßnahmen für eine sichere und direkte Erreichbarkeit der geplanten Fahrradabstellanlagen erforderlich.

Betriebe und Arbeitgeber

Bei großen Arbeitgebern werden Fahrräder ebenfalls über einen Zeitraum von mehr als 6 Stunden abgestellt, womit auch an diesen Standorten ein Witterungsschutz angeboten werden sollte. Weiterhin ist, genau wie bei den Schulen, Stauraum für Helme und Regenschutz zu empfehlen, da die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen an ihrem Arbeitsplatz nicht immer über Unterbringmöglichkeiten verfügen (**vgl. Abb. 10**).

Um die soziale Kontrolle und die Präsenz des Radverkehrs zu erhöhen, ist es empfehlenswert, die Fahrradabstellanlage direkt am Firmenzugang zu positionieren. Die Firma Hubert Stüken GmbH bietet ein gutes Beispiel für eine solche Abstellanlage. Bei einer Abstelldauer von mehr als 6 Stunden ist es überlegenswert einen Teil der Abstellanlage als Sammelschließanlage vorzuhalten, die nur für Beschäftigte zugänglich ist.



Abb. 10 Helmschließfach bei Bahlsen, Barsinghausen (links) und Fahrradabstellanlage bei Stüken, Rinteln (rechts)

Bei einer zunehmenden Nutzung von E-Bikes und Pedelecs, bietet es sich darüber hinaus an, an betrieblichen Abstellanlagen einen Stromanschluss für das Laden bereitzustellen.

Öffentliche Einrichtungen

Im Gegensatz zu den beiden vorher genannten Abstellorten, liegen bei öffentlichen Einrichtungen andere Anforderungen an Fahrradabstellanlagen vor. Diese müssen für Besuchende direkt aus dem öffentlichen Straßenraum erkennbar sein und ein schnelles und einfaches Abstellen ermöglichen. Dies kann durch Anlehnbügel gewährleistet werden, so wie sie am Rathaus in Rinteln vorzufinden sind (**vgl. Abb. 11**). Empfohlen wird eine Erhöhung der Abstellkapazität sowohl für Besuchende als auch für die Mitarbeitende.



Abb. 11 Anlehnbügel am Rathaus in Rinteln

Nahversorgung

Beim Einkaufen haben Abstellkomfort und die Standsicherheit des Fahrrades eine hohe Bedeutung. Die Abstellmöglichkeiten sollten möglichst nah am Eingang positioniert werden, um attraktiv zu sein und die Nutzung zu erhöhen. Ein Witterungsschutz ist hilfreich, um das Beladen des Fahrrads in Ruhe durchzuführen. Neben den Anlagen für Standard-Fahrräder sind auch Anschlussmöglichkeiten für Lastenfahrräder vorzusehen. Ein gutes Beispiel stellt die Anlage am Marktkauf dar.

Um die Nutzung des Fahrrads zum Einkaufen zu erhöhen, bieten inzwischen große Supermärkte (wie bspw. EDEKA) auch die Möglichkeit an, Lastenräder oder Fahrradanhänger kostenfrei für den Rücktransport der Einkäufe auszuleihen. Ein solches Angebot hat neben der Fahrradförderung auch einen positiven Marketingeffekt für das Unternehmen.

Bahnhof

An Bahnhöfen sind die Abstellanlagen so zu positionieren, dass sie möglichst schnell nutzbar und direkt am Gleiszugang gelegen sind. Die Abstelldauer an Bahnhöfen ist meist ähnlich hoch wie im betrieblichen und schulischen Bereich, wodurch sich erhöhte Anforderungen an die Abstellsicherheit ergeben. So ist ein Witterungsschutz in jedem Fall vorzusehen und auch das Anbieten von gesicherten Abstellanlagen durchaus empfehlenswert.

Der Bahnhof in Rinteln verfügt, wie in **Kapitel 2.7** erwähnt, bereits über einen guten Abstellstandort. Die derzeitige Abstellkapazität von 24 Stellplätzen ist als zu gering anzusehen (**vgl. Ergebnisse Online-Befragung**).

Die vorhandenen Vorderradhalter sind, aufgrund der schlechten Qualität, ausnahmslos durch Anlehnbügel auszutauschen. Hierbei ist eine kombinierte Abstellanlage mit gesicherten und ungesicherten Anlehnbügeln (**vgl. Abb. 12**), zu empfehlen, die sich an anderen Standorten vielfach bewährt haben. Der Umbau der Fahrradabstellanlage am Bahnhof hat eine hohe Priorität im Gesamtkonzept.



Abb. 12 Kombinierte Abstellanlage mit gesicherten und ungesicherten Anlehnbügel, Bahnhof Barsinghausen

Als dringend erforderlich wird darüber hinaus die Herstellung einer barrierefreien Zugänglichkeit des Mittelbahnsteiges angesehen, durch die auch die Fahrradmitnahme wesentlich verbessert werden könnte.

Altstadt

Die gesamte Altstadt in Rinteln stellt ein wichtiges Alltags- und Freizeitziel dar. Das derzeitige Angebot an dezentralen, städtebaulich gut integrierten Fahrradbügel in der Fußgängerzone und auf dem Marktplatz (vgl. **Kapitel 2.7**) ist diesbezüglich als positiv zu bewerten.

Unter Berücksichtigung dessen, dass insbesondere im Sommer eine große Anzahl an Fahrradtouristen die Altstadt aufsucht, sind die Anforderungen dieser Zielgruppe differenzierter zu betrachten. Da Fahrradtouristen im Regelfall mit Gepäck reisen, welches sie bei Erkundung der Altstadt zusammen mit dem Fahrrad abstellen und sicher verwahrt wissen wollen, sind über die Anlehnbügel hinaus, gesicherte Fahrradabstellanlagen überlegenswert. Bei Fahrradboxen können Gepäcktaschen stets mitverstaут werden, sodass dieses Angebot für Touristen besonders interessant ist. Der Zugang zu solchen Anlagen kann im Hinblick auf die hauptsächliche Nutzung durch Ortsfremde über das Smartphone oder einen Bezahlautomaten geregelt werden. Es ist zu prüfen, ob in der Altstadt eine solche Anlage angeboten werden kann. Alternativ ist auch ein Angebot reiner Gepäckschließfächer denkbar.

Wohnbereiche

In Wohnbereichen ist die Abstelldauer für Fahrräder erfahrungsgemäß am längsten. Gerade in dicht besiedelten Bereichen verfügen die Bewohner allerdings häufig entweder über keine oder über schlecht zugängliche Abstellmöglichkeiten, wie bspw. Fahrradkeller.

Unter Berücksichtigung der Zunahme der Pedelec- und E-Bike-Nutzung, welche ein deutlich höheres Gewicht aufweisen als Fahrräder ohne elektrische Unterstützung, ist die Nutzung solcher Fahrradkeller meist unkomfortabel. Bei größeren Wohnanlagen könnten daher gesicherte und witterungsschutzte Abstellanlagen an einem gut einsehbaren und direkt zugänglichen Ort für die Bewohnerinnen und Bewohner interessant sein. Die Einrichtung eines oder mehrerer Stromanschlüsse zum Laden von E-Bikes und Pedelecs sollte Bestandteil einer solchen Anlage sein. Für Neubauprojekte erweist sich eine Vorgabe der mindestens vorzusehenden Abstellplätze durch die Stadtverwaltung als zielführend (Stichwort Stellplatzsetzung).

Die Stadt Hameln realisiert derzeit ein Projekt zur flächendeckenden Einrichtung von gesicherten Fahrradabstellanlagen, welches im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesumweltministerium gefördert wird. Die in diesem Projekt vorgesehenen Fahrradboxen werden an Privatpersonen vermietet und für diese an einem von ihnen bevorzugten Standort aufgestellt (**vgl. Abb. 13**). Auf diese Weise werden sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf Flächen von Wohnungsbaugesellschaften und Privatpersonen Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von Fahrrädern geschaffen. Die Durchführung eines solchen flächendeckenden Projektes wird für Rinteln ebenfalls als zielführend angesehen.



Abb. 13 Fahrradboxen zur Vermietung an Privatpersonen, Hameln

Die Stadt Rinteln hat zwar bereits im Jahr 2018 auf Antrag der CDU die Errichtung von E-Bike-Lademöglichkeiten und Fahrradgaragen in der Innenstadt beschlossen, allerdings sind die vorgesehenen Anlagen eher als tourismusorientiert zu bewerten. In Anbetracht der vorrangig touristischen Nutzung ist darauf zu achten, dass ein einfaches Zugangssystem (bspw. über einen Parkautomat) sowie eine starke Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt werden.

4. Maßnahmenbausteine im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen

4.1 Mindener Straße/Bahnhofstraße/Weserbrücke (L 441/L 435)

Die Achse weist das höchste Radverkehrsaufkommen in der Stadt Rinteln auf. Die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen an den relevanten Knotenpunkten zeigen auf, dass die Geradeausströme in beiden Richtungen stark ausgeprägt sind, sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzensunde. Dabei nimmt das Aufkommen von Norden nach Süden kontinuierlich zu und setzt sich auch in der Fußgängerzone als Erweiterung der Längsachse fort. Infolge der durchlaufenden Radwegebenutzungspflicht ergeben sich für Radfahrende zeitliche Verzögerungen insbesondere auf der Weserbrücke sowie im südlich angrenzenden Verknüpfungsbereich mit der Altstadt.

Die Querungen der Dankerser Straße (L 437) und der Konrad-Adenauer-Straße (L 435) führen ebenso zu Zeitverlusten wie die Befahrung des Kreisverkehrs in Höhe Bahnhofsallee/Große Tonkuhle.

Lange Schließzeiten am Bahnübergang in Höhe Waldkaterallee mindern zudem die Attraktivität der Radnutzung in der Nahmobilität, wenn man die Zeitfenster für eine freie Querung der Bahnleihe nicht ständig im Kopf hat.

Vor dem Hintergrund der genannten Rahmenbedingungen, der fehlenden Qualität und teilweise nicht regelkonformen Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen (u. a. Oberflächenbeschaffenheit, Bushaltestellen, ruhender Verkehr), der Nutzungsunverträglichkeiten mit dem Fußverkehr auf der Weserbrücke sowie dem hohen Anteil von linksfahrenden Radnutzern mit linienhaftem Gefährdungspotenzial wird eine durchgehende Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorgeschlagen (**vgl. Anlagenband 1, Plan 11**). Im Bereich der Weserbrücke ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse neben der Einrichtung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch die Markierung von Aufmerksamkeitsflächen zu prüfen, um auf den Mischverkehr hinzuweisen.

Die Markierung von Schutzstreifen (einseitig, beidseitig) wird nicht für zielführend angesehen, da bei der Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände Überholvorgänge durch Kfz linienhaft stark eingeschränkt würden.

Darüber hinaus ist eine durchgehende Flächenverfügbarkeit für die Einrichtung von Schutzstreifen mit Regelbreite wegen der auf Teilabschnitten vorhandenen Abbiegestreifen nicht gegeben.

Ein richtungstreues Benutzungsrecht der vorhandenen Seitenanlagen zwischen der Dunkelampel in Höhe In den Holzäckern und dem Einfahrtstor zur Altstadt sollte für einen Übergangszeitraum angeboten werden.

Die Maßnahmenvorschläge zur Radverkehrsführung in der Nord-Süd-Achse stellen im Vergleich zu einer Sanierung bzw. zu einem Ausbau regelkonformer Seitenanlagen die weitaus kostengünstigere Lösung dar.

Im Zusammenhang mit einer Attraktivierung der für den Radverkehr wichtigsten Achse in der Stadt Rinteln sind folgende ergänzenden Maßnahmenbausteine von Bedeutung:

- Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsumfeldes würde eine Erweiterung des Personentunnels zur Friedrichstraße mit Nutzbarkeit durch Radfahrende einen Qualitätssprung in der Erschließung des Bahnhofs für Fuß- und Radverkehr mit sich bringen und daher die Bedeutung des Bahnhofs erheblich steigern. Radfahrenden könnte eine Alternative zur Bahnhofstraße/Mindener Straße ohne Zeitverzug und mit direkter Erschließung des ausgedehnten Wohnquartiers zwischen Mindener Straße und Alte Todemannstraße angeboten werden (*vgl. erweiterter Personentunnel am Bahnhof Haste*).

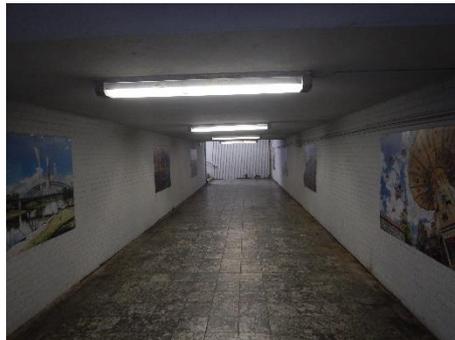


Abb. 14 Personentunnel am Bahnhof/Bahnübergang L 441

- Die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen zeigen einen erheblichen Verkehrsbedarf in der Relation Bahnhofstraße/Am Weseranger in beiden Richtungen. Wegen der fehlenden Querungssicherung nutzen Radfahrende in Richtung Altstadt dann die linke Seite, was zu großen Problemen auf der Weserbrücke führt. Anhand von ergänzenden Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass auch Radtouristen, die den Weserradweg nutzen, nur zum Teil der wegweisenden Beschilderung folgen und stattdessen ebenfalls die Bahnhofstraße auf der linken Seite befahren bzw. schiebend nutzen. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die Integration einer Dunkelampel in die LSA des benachbarten Knotenpunktes zu prüfen.

- Bei einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollte die Verknüpfung zwischen Weserbrücke und Altstadt (insbesondere Fußgängerzone) durch ergänzende Markierungen verdeutlicht werden (vgl. **Anlagenband 1, Plan 13**).

Wegen der begrenzten Flächenverfügbarkeit wird eine Mitbenutzung des Linksabbiegestreifens zur Mühlenstraße für Radfahrende, die in die Fußgängerzone wollen, vorgeschlagen. In Gegenrichtung sollte die Überleitung zur Fahrbahn durch Roteinfärbung gekennzeichnet werden - in Anpassung an den Flächenbedarf von größeren Fahrzeugen (z. B. Busverkehr).



Abb. 15 Radverkehrsführung Weserbrücke - Altstadt

4.2

Seetorstraße/Detmolder Straße

Seetorstraße und Detmolder Straße weisen als Ortsdurchfahrt der ehemaligen B 238 ein relativ breites Straßenraumprofil auf. Die Radverkehrsführung ist sehr uneinheitlich und wechselt mehrfach zwischen einseitigem Zweirichtungsradweg bzw. gemeinsamem Geh-/Radweg und beidseitigen Radwegen bzw. Geh-/Radwegen. Die einseitige Zweirichtungsführung auf der Nordwestseite endet - von außerorts kommend - am Knoten Seetorstraße/Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und wird auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite bis zur Einmündung der Extertalstraße fortgesetzt.



Abb. 16 Radverkehrsführung Seetorstraße/Detmolder Straße

Die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen zeigen auf, dass Radfahrende zwischen der Einmündung Am Stumpfen Turm und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße auch den Gehweg auf der Südwestseite nutzen. Beim weiteren Befahren der Seetorstraße in Richtung Innenstadt besteht die Gefahr, dass Radfahrende, die den benutzungspflichtigen Radweg auf der Ostseite nutzen, von einbiegenden Fahrzeugen aus der Extertalstraße übersehen werden (**s. Unfallanalyse Kap. 2.5**).

Zur Erhöhung von Sicherheit, Transparenz und Stetigkeit wird daher - wie im Verlauf der Bahnhofstraße - eine Radverkehrsführung im Mischverkehr vorgeschlagen (**vgl. Anlagenband 1, Plan 16** sowie **Anlagenband 2, Querschnitte 13-18**).

Als Standort für einen Wechsel der Radverkehrsführung zwischen Zweirichtungsradsradweg (außerorts) und beidseitiger Führung bietet sich der Einmündungsbereich Detmolder Straße/Am Stumpfen Turm an, der auf der Nordseite eine Querungssicherung (Mittelinsel, Dunkelampel) erhalten sollte.

Für Schülerinnen und Schüler, die aus Richtung Möllenbeck per Rad das Schulzentrum erreichen wollen, sollte ein Benutzungsrecht auf der linken Seite bis zur Straße Im kleinen Lööck angeboten werden, die eine direkte Zufahrt zu den Abstellanlagen am Schulzentrum ermöglicht.

Für den gesamten übrigen innerörtlichen Streckenabschnitt von Detmolder Straße und Seetorstraße wird ein richtungstreu Benutzungsrecht auf den vorhandenen Seitenanlagen vorgeschlagen. Als ergänzende Maßnahme wird die Markierung eines Schutzstreifens mit einer Regelbreite von 1,50 m zwischen den Einmündungen Am Stumpfen Turm und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße auf der stadteinwärts führenden Fahrbahnseite empfohlen, da die vorhandene Gehwegbreite für die Ausweisung eines Benutzungsrechtes nicht ausreicht.

Zur Erhöhung der Akzeptanz einer richtungstreuen Radverkehrsführung im Einmündungsversatz Extertalstraße/ Seetorstraße/ Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße wird die Einrichtung einer Dunkelampel nördlich der Einmündung Extertalstraße vorgeschlagen.

Durch die Maßnahme würde auch die Schulwegsicherung für Schülerinnen und Schüler aus Richtung Exten verbessert, die heute aufgrund der einseitigen Radwegebenutzungspflicht in der Seetorstraße den relativ breiten Einmündungstrichter der Extertalstraße ungesichert queren müssen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf dieser wichtigen Einfahrachse in die Altstadt, die auf Teilabschnitten auch den Schulverkehr zum Schulzentrum bündelt, die Transparenz

der Radverkehrsführung deutlich erhöht und damit mögliche Konflikte mit Kfz an Einmündungen und Grundstücksausfahrten mindert.

Durch die direkte Erreichbarkeit von Zielpunkten und Infrastruktureinrichtungen, die auf beiden Seiten des Korridors liegen, können der linienhafte Querungsbedarf im Streckenverlauf eingegrenzt und an den Hauptknotenpunkten gebündelt werden.

4.3 Dankerser Straße (L 437)

Die Dankerser Straße (L 437) hat eine hohe Bedeutung für die Erschließung des Gewerbegebietes Rinteln West. Sowohl die Zufahrt zum Glashersteller Glashütte Stoevesandt als auch zum Abfüllungsbetrieb Schwarze und Schlichte befinden sich an dieser Landesstraße. Weiterhin bindet sie die Stoevesandtstraße/Alte Todenmanner Straße an, auf der Hubert Stüken GmbH & Co. KG sowie das Verpackungsunternehmen Amcor Flexibles erreicht werden. Neben der Bedeutung für das industrielle Gewerbe ist die Dankerser Straße auch für die Erschließung der Wohngebiete der Rintelner Nordstadt und zur Anbindung des Freizeitziels Helenensee relevant. Darüber hinaus ist die Dankerser Straße die Hauptverbindung nach Eisbergen.

Hinsichtlich der derzeitigen Radverkehrsführung können vier Abschnitte unterschieden werden. Ab der Bahnhofstraße in Richtung Westen besteht eine verpflichtende richtungstreue Führung auf schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen vor. Nach einer Strecke von rund 400 m wechselt die Führung zu einem auf der Nordseite verlaufenden Zweirichtungsweg mit einer Breite von 2 m, ebenfalls mit Benutzungspflicht (vgl. **Abb. 17** und **Querschnitt 1 c, Anlagenband 2**).



Abb. 17 Ungesicherter Führungswechsel Dankerser Straße

Diese Führung wird bis in Höhe der Firma Glashütte beibehalten und dort in einen gemeinsamen Geh- und Radweg überführt. Dieser geht über die Ortstafel hinaus und endet am Bahnübergang.

In Richtung Eisbergen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Aus Richtung Eisbergen kommende Radfahrende müssen am Bahnübergang die Straße zu queren, um zum Radweg zu gelangen. Aufgrund der unübersichtlichen Streckenführung und Beschilderung führt dieser Führungswechsel, nach eigenen Beobachtungen, zu gefährlichen Querungsmanövern (**vgl. Abb. 18**).



Abb. 18 Unübersichtliche Querungssituation am Bahnübergang Dankerser Straße

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung in diesem außerörtlichen Streckenabschnitt und zur Entschärfung der oben beschriebenen Konfliktsituation wird ein Netzlückenschluss in Richtung Eisbergen empfohlen. Aufgrund des engen Straßenraumprofils (**vgl. Abb. 19**) und der geringen Erschließungswirkung im Verlauf der Landesstraße bis Eisbergen ist eine alternative Radverkehrsführung parallel zur Bahnstrecke zu prüfen. Südlich der Bahnstrecke ist auf dem Eisberger Stadtgebiet bereits ein Weg vorhanden, an welchen aus Richtung Rinteln angebunden werden könnte. Die Stadt Porta Westfalica und Straßen NRW haben bereits Interesse daran bekundet, den Weg als durchgängige Verbindung zwischen Eisbergen und Rinteln auszubauen. Die Gesamtlänge der neu anzulegenden Radverkehrsanlage auf Rintelner Gebiet läge bei rund 525 m (**vgl. Plan 17**).



Abb. 19 Enger Straßenraum und unübersichtlicher Kurvenbereich aus Richtung Eisbergen

Ab der Firma Glashütte in Richtung Bahnhofstraße wird ein Ersetzen der Benutzungspflicht durch ein richtungstreues Benutzungsrecht empfohlen. Die Seitenräume können somit von unsicheren Radfahrenden weiter genutzt werden, allerdings nur mit Schrittgeschwindigkeit. Ein wesentlicher Vorteil der richtungstreuen Führung in diesem gesamten Streckenabschnitt besteht darin, dass die Einmündungen der Stoevesandtstraße und der Hafensterße nicht mehr von Radfahrenden in beiden Richtungen gequert werden, wodurch das Konfliktpotenzial mit abbiegenden Kfz deutlich abnimmt (**vgl. Abb. 20**).



Abb. 20 Bereits verblichene Radverkehrsfurt Einmündung Stoevesandtstraße / Dankerker Straße, derzeit in beide Richtungen durch Radfahrende befahren

Durch die geplante Radverkehrsführung verschiebt sich der Straßenseitenwechsel von der Zweirichtungslösung zur richtungstreuen Lösung Richtung Westen (in Höhe Firma Glashütte). Zur Sicherung dieser Querung ist die Einrichtung einer Querungshilfe zu prüfen. Der genaue Standort der Querungshilfe ist nach den Gegebenheiten vor Ort zu entscheiden. Aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituation am Knotenpunkt Stoevesandtstraße/ Dankerser Straße wird allerdings empfohlen, die Querungshilfe nicht im unmittelbaren Zulauf zu diesem Knoten zu positionieren.

Einen Überblick über die geplante Radverkehrsführung in der Dankerser Straße bieten die **Pläne 17-19 (Anlagenband 1)**.

4.4 Konrad-Adenauer-Straße/Berliner Straße (L 438)

Die L 438 stellt die direkte Verbindung zwischen der Rintelner Kernstadt und dem Ortsteil Engern dar und ist darüber hinaus die Zubringeroute aus den Ortsteilen Steinbergen, Deckbergen, Schaumburg und Westendorf. Die Landesstraße ist aus diesem Grund im Radverkehrsnetz als Hauptroute definiert und hat eine hohe Bedeutung im Gesamtkonzept.

Auf dem westlichen Abschnitt wurde der Konrad-Adenauer-Straße die ehemals verpflichtende Radverkehrsführung im Seitentraum zugunsten eines Benutzungsrechtes aufgehoben. Somit besteht für den Radverkehr die Möglichkeit auf der Fahrbahn zu fahren.

Am westlichen Beginn der Berliner Straße ist eine richtungstreue Benutzungspflicht ausgewiesen, zum Teil als gemeinsamer Geh- und Radweg, zum Teil als getrennter Geh- und Radweg. Innerhalb des Ortsteils Engern wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt, bis in Höhe Riete. Ab hier besteht ein südseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg, der in beide Fahrrichtungen benutzungspflichtig und auf einer Länge von rund 950 m auch Teil des Wassersradweges ist. Der benutzungspflichtige Radweg endet an der Bushaltestelle Neelhofsiedlung ohne Überleitung in den Mischverkehr (**vgl. Abb. 21**). Bis zum Knotenpunkt B 83/Zollstraße existiert keine Radverkehrsanlage, somit müssen Radfahrende auf der Fahrbahn fahren. Im Rahmen der Online-Befragung wurde dieser Bereich von der Rintelner Bevölkerung vielfach als Problembereich genannt (**vgl. Kapitel 2.8**).



Abb. 21 Ende des Radweges entlang der Berliner Straße an der Neelhofsiedlung

Vor dem Hintergrund des vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommen und der höheren Geschwindigkeiten in diesem Außerortsbereich wird ein Netzlückenschluss, also der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges, für erforderlich angesehen. Dieser würde ab der Neelhofsiedlung südseitig an der Berliner Straße bis zur Westendorfer Landwehr führen und dort an die Neuplanung eines Kreisverkehrs anschließen (**vgl. Plan 22**).

Gemäß Angaben der NLStbV ist für den vorgesehenen Kreisverkehr eine umlaufende Radverkehrsanlage vorgesehen, welche mit einem Vorrang gegenüber den abbiegenden Kfz ausgestattet ist. Aus Richtung Deckbergen knüpft der nordseitige straßenbegleitende Radweg entlang der B 83 direkt an den Kreisverkehr an. In Richtung Steinbergen sieht die Planung ebenfalls einen straßenbegleitenden Radweg vor, welcher einen Netzlückenschluss zwischen der Westendorfer Landwehr und Steinbergen darstellt. In Richtung Engern ist die Planung hinsichtlich des Netzlückenschlusses anzupassen und die straßenbegleitende Radverkehrsanlage der Berliner Straße auf die Südseite zu verlegen.

Als Alternative zum Netzlückenschluss an der Berliner Straße besteht auch die Möglichkeit, den Radverkehr aus Richtung Deckbergen über den Ziegeleiweg (K 74), welcher ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweist als die Berliner Straße, Richtung Süden zu führen. Über eine Führung durch die Aher Kämme in Richtung Neelhofsiedlung besteht Anschluss an den vorhandenen Radweg an der Berliner Straße. Diese Führung hätte zwar den Vorteil, dass die Quersituation am Knotenpunkt Westendorfer Landwehr vereinfacht wird, allerdings ist sie für Alltagsradverkehre als relativ umwegig anzusehen.

In der Ortsdurchfahrt Engern wird eine Aufhebung der einseitigen Radwegebenutzungspflicht vorgeschlagen, um das Fahren auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Dies gilt auch für die richtungstreue Radverkehrsführung in Richtung Rinteln Nordstadt, wo derzeit eine verpflichtende Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr im schmalen Seitenraum besteht (**vgl. Querschnitt 9, Anlagenband 2**). Auf beiden Abschnitten ist die Einrichtung eines Benutzungsrechtes vorgesehen.

Auf dem dazwischen liegenden Abschnitt soll das Fahren auf der Fahrbahn durch die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen sicherer gestaltet werden (**vgl. Querschnitt 11, Anlagenband 2**). Die Aufhebung der Benutzungspflicht in der Berliner Straße wird bis zum Übergang in die Konrad-Adenauer-Straße empfohlen, sodass ein durchgängiges Benutzungsrecht im Seitenraum ab dem Knoten Bahnhofstraße/ Konrad-Adenauer-Straße bis zur östlichen Ortseinfahrt von Engern angeboten werden kann.

Zusätzlich zu den Änderungen der Radverkehrsführung im gesamten Streckenverlauf besteht weiterhin auch punktueller Handlungsbedarf. Da in Kreisverkehren grundsätzlich eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu favorisieren ist, um Konfliktpotenziale zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrenden zu verhindern, wird empfohlen, auch am sogenannten „Jet-Kreisel“ den Radverkehr rechtzeitig vom Seitenraum auf die Fahrbahn zu überführen. Dafür sind frühzeitige Bordabsenkungen vorzusehen, damit Radfahrende sich in den fließenden Verkehr einordnen und gemeinsam mit den Kfz in den Kreisverkehr einfahren können. Aus Richtung Westen ist diese Bordabsenkung etwa in Höhe der Zufahrt zum Mc Donalds vorzusehen. Aus Richtung Osten besteht die Notwendigkeit, den Radverkehr noch vor dem Beginn des freien Kfz-Rechtsabbiegers auf die Fahrbahn zu überführen.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, unverhältnismäßige Wartezeiten für Radfahrende an Lichtsignalanlagen zu verringern. IN diesem Zusammenhang sollte die Anlage im Seitenraum in Höhe der ESSO-Tankstelle aufgehoben werden, um die Vorfahrtsberechtigung für Radfahrende im Zuge der Hauptverkehrsstraße zu verdeutlichen. Als Alternative zur Lichtsignalanlage bieten sich eine Aufpflasterung und/oder eine Roteinfärbung der Querungsstellen an.

Zusätzlich zu den aufgeführten Änderungen sind Anpassungen an den vorhandenen Lichtsignalanlagen in der Konrad-Adenauer-Straße zu tätigen. Zum einen ist die Anlage im Seitenraum in Höhe der ESSO-Tankstelle aufzuheben, da diese zu zusätzlichen Wartezeiten für den Radverkehr führt. Auch sollte geprüft werden, ob bei den beiden bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen an den Zufahrten zur Bundesstraße 238 die Grünanforderung für den Fuß- und Radverkehr verkürzt werden kann.

Die Zielsetzung der geplanten Radverkehrsführung liegt zusammenfassend darin, Kontinuität im gesamten Streckenverlauf zu schaffen und damit die Radverkehrsführung transparenter und verständlicher zu gestalten. Wie bei der Dankenser Straße (vgl. **Kapitel 4.3**) wird das Fahren auf der Fahrbahn angeboten und gleichzeitig ein Angebot für unsichere Radfahrende beibehalten. Die Verkehrssicherheit auf dieser wichtigen Radverkehrsachse kann durch den Netzlückenschluss zwischen der Neelhofsiedlung und Westendorf wesentlich erhöht werden. Zugleich können die angrenzenden Ortsteile sicherer und attraktiver an die Kernstadt Rinteln angebunden werden. In den **Plänen 20-22** sind die genannten Maßnahmen als Luftbildüberzeichnung dargestellt.

5. Maßnahmenbausteine im Verlauf autoarmer Alternativrouten

5.1 Exten – Altstadt / Schulzentrum

Exten ist nach der Kernstadt der einwohnerstärkste Ortsteil von Rinteln. Er liegt in einer fahrradfreundlichen Entfernung von etwa 2,5 km zur Altstadt und hat somit ein großes Potenzial für den Radverkehr. Um für die beiden Zielgruppen der Schülerinnen und Schüler sowie der Berufstätigen die alltägliche Fahrradnutzung attraktiver zu gestalten, sollten zusätzlich zu den straßenbegleitenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen auch autoarmer Alternativrouten angeboten werden.

Für Exten bestehen zwei Varianten für solche Alternativrouten, je nachdem ob das Ziel die Altstadt oder das Schulzentrum ist. Beide Varianten beginnen zentral in Exten. In dem Straßenzug Vor den Höfen und Im Gallenort erweist sich die Einrichtung einer Fahrradstraße empfehlenswert, um den Radverkehr im Ortsteil gebündelt in Richtung Norden zu führen.

Die erste autoarme Alternativroute führt über den Exter Weg in die Altstadt. Der Exter Weg bildet eine direkte Verbindung zur Altstadt und verfügt derzeit über einen ca. 2 m breiten, westseitig verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg und eine rund 4,80 m breite Fahrbahn. Der Geh-/Radweg ist in beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig. Zwischen diesem Radweg und der Fahrbahn, auf welcher für Kfz eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet ist, ist ein ca. 0,5 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorhanden. Gemäß Angaben aus der Online-Befragung wird dieser Sicherheitstrennstreifen sowie auch ein Teil des Radweges durch Kfz in den unübersichtlichen Kurvenbereichen mitbenutzt, wodurch ein Unsicherheitsgefühl für die Radfahrenden entsteht.



Abb. 22 Seitenanlage am Exter Weg und unübersichtlichen Kurvenbereiche

Trotz der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h wird aufgrund der linearen Streckencharakteristik relativ zügig gefahren. Vorgeschlagen wird daher in einem 1. Schritt, punktuelle Fahrbahneinengungen beidseitig im Wechsel zu markieren und ggfs. die Umsetzung ergänzender Baumgruppenpflanzungen auf der Ostseite zu prüfen.

Für Radfahrende bietet sich eine Führung auf der Fahrbahn an, die eine wesentlich bessere Oberflächenbeschaffenheit aufweist als die schmale Seitenanlage. Empfohlen wird die Kennzeichnung eines Benutzungsrechts der vorhandenen Seitenanlage bei gleichzeitiger Erweiterung des Sicherheitstrennstreifens um mindestens 25 cm.

In einem 2. Schritt wird die Einrichtung von Fahrradstraßen in den innerörtlichen Streckenabschnitten der gesamten Verbindung, also Vor den Höfen/Im Gallenort in der Ortsdurchfahrt Exten sowie Ostertorstraße in der Altstadt vorgeschlagen.

Eine solche Maßnahme könnte dazu beitragen, den Kfz-Schleichverkehr zwischen Exten und der Altstadt unattraktiver zu machen und eine Fahrradnutzung in dieser klassischen, fahrradaffinen Nahdistanz zu fördern. Nach Durchführung einer Wirksamkeitskontrolle während einer ca. einjährigen Testphase könnte in einem 3. Schritt bei einer positiven Entwicklung des Radverkehrs die Einrichtung einer Fahrradstraße im Verlauf des Exter Weges (Außerortsbereich) geprüft werden.

Für die Schülerinnen und Schüler in Richtung Schulzentrum bietet sich eine andere autoarme Alternativroute an. Entlang der Sassenbergschen Kiesteiche führt eine Kfz-freie Verbindung direkt vom Sportplatz in Exten zur Seetorstraße. Diese wird bereits heute intensiv durch Schüler und Schülerinnen genutzt, ist jedoch offiziell nicht für den Radverkehr freigegeben. Diese Verbindung kann über eine offizielle Freigabe, eine Beschilderung der Route sowie über eine Beleuchtung attraktiver gestaltet und damit gefördert werden. Vorgeschlagen werden Bodenreflektoren als Beleuchtungsbänder, um den Streckenverlauf zu kennzeichnen. Die Verbindung in Richtung Schulzentrum sollte durch eine signalisierte Radverkehrsfurt auf der Nordseite der Einmündung Extertalstraße/Seetorstraße gesichert werden, sodass die Radfahrenden aus Richtung Kiesteiche die Seetorstraße richtungstreu nutzen können.

Beide Alternativrouten sind im Zielnetz als Haupttrouten dargestellt (**vgl. Plan 07, Anlagenband 1**)

5.2 Krankenhagen – Altstadt / Schulzentrum

Krankenhagen verfügt über fast ebenso viele Einwohner wie Exten und liegt in einer Entfernung von etwa 3 km zum Schulzentrum in der Kernstadt.

Die Hauptroute zwischen Krankenhagen und der Rintelner Kernstadt verläuft entlang der L 435 auf einem einseitigen Geh-/Radweg (Westseite) bis in Höhe der Auffahrt zur B 238 und dann weiter über die Kasseler Straße mit Anbindung an die Detmolder Straße/Seetorstraße. Der Abschnitt zwischen Krankenhagen und B 238 weist ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen auf und stellt sich für Radfahrende trotz der direkten Linienführung als wenig einladend dar.

Vor diesem Hintergrund bietet sich als Alternativstrecke eine autoarme Route an, die den Ortsteil Krankenhagen direkt mit dem Industriegebiet Süd als Arbeits- und Versorgungsschwerpunkt und darüber hinaus mit der südlichen Altstadt sowie dem Schulzentrum verbindet. Um die Attraktivität dieser Route vor allem im Alltagsverkehr (Berufs- und Schulverkehr) zu steigern, werden folgende Maßnahmenbausteine vorgeschlagen (**vgl. Plan 23**):

- Ausbau der Seitenanlage mit Benutzungsrecht für Radfahrende im Streckenabschnitt Heisterbreite/Am Stumpfen Turm zwischen Röntgenstraße und Braasstraße, um mögliche Konflikte mit Lkw-Verkehr (insbesondere ALDI-Zentrallager) zu entschärfen.
- Anlage einer Dunkelampel in Höhe der Braasstraße als Querungssicherung für den Fuß- und Radverkehr.
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Einmündungsbereich Am Stumpfen Turm/Detmolder Straße, damit Radfahrende richtungstreu in die Detmolder Straße einbiegen können.
- Aufhebung der Durchfahrsperrung zwischen Im kleinen Lööck und Paul-Erdniß-Straße, um Schülerinnen und Schülern eine bessere Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum zu ermöglichen.
- Empfohlen wird die Installation von Bodenreflektoren als Beleuchtungsbänder auf den anbaufreien Streckenabschnitten, um den Anforderungen an eine angemessene soziale Kontrolle gerecht zu werden.

Die Alternativroute bietet gegenüber der Hauptroute entlang der L 435 mit Weiterführung über die Kasseler Straße eine deutlich höhere Erschließungsqualität und ermöglicht darüber hinaus eine direkte Erreichbarkeit des Schulzentrums. In Verknüpfung mit der Hauptachse über Detmolder Straße/Seetorstraße bietet sie ein ähnlich hohes Erschließungspotenzial in Bezug auf die Alltagsmobilität mit dem Fahrrad wie die dargestellten Vorzugsrouten zwischen Exten und der Kernstadt.

Zwar besteht die Möglichkeit aus Krankenhagen über die L 435 in Richtung Rintelner Kernstadt zu fahren, doch ist dies nicht der direkteste Fahrtweg. Hinzu kommt, dass die Landesstraße zwar über einen begleitenden Geh- und Radweg verfügt, dieser allerdings aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Landesstraßen und aufgrund einer fehlenden Beleuchtung für Radfahrende unattraktiv ist.

Aus diesem Grund wurde als autoarme Alternativroute die Verbindung über das Industriegebiet Süd gewählt, welche bereits heute durch einige Radfahrende aus Krankenhagen genutzt wird. Auf der gesamten Strecke der Alternativroute wird der Radverkehr derzeit auf der Fahrbahn geführt. Aus Richtung Krankenhagen kommend verläuft die Alternativroute zunächst über die Röntgenstraße. Um diesen Streckenabschnitt attraktiver und tageszeitunabhängig gut befahrbar zu gestalten, ist eine Beleuchtung vorzusehen. (vgl. **Abb. 23**)



Abb. 23 Bereits heute durch Radfahrende genutzte Verbindung über die Röntgenstraße

Die Röntgenstraße endet im Industriegebiet am Zentrallager von ALDI. An diesem Punkt ist ein erhöhtes LKW-Verkehrsaufkommen vorhanden, dass bei Radfahrenden auf der Fahrbahn zu einem Unsicherheitsgefühl führen kann. Insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Alternativroute durch Schülerinnen und Schüler, ist das Konfliktpotenzial an diesem Punkt möglichst zu verringern. Aus diesem Grund wird der Neubau einer Radverkehrsanlage zur Umfahrung der Zufahrt des Zentrallagers empfohlen, welche mit einem Benutzungsrecht zu versehen ist (vgl. **Abb. 24**).



Abb. 24 Vorhandene Fläche zum Neubau einer Radverkehrsanlage am Zentrallager ALDI

Es erweist sich als empfehlenswert, diese Radverkehrsanlage durchgängig zwischen der Röntgenstraße und dem Knotenpunkt Heisterbreite/Am Stumpfen Turm anzulegen, an welchem die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten, ostseitig liegenden LSA-Furt für den Radverkehr zu prüfen ist.

Weiter Richtung Norden führt die Alternativroute über Am stumpfen Turm bis zur Einmündung in die Detmolder Straße. Auf diesem Streckenabschnitt ist erneut eine Beleuchtung vorzusehen. Südlich der Einmündung in die Detmolder Straße ist derzeit eine Mittelinsel als Querungshilfe vorhanden, dessen Nutzung durch eine Benutzungspflicht erzwungen wird. Aufgrund dieser Führung sind Radfahrenden aus Richtung Süden dazu verpflichtet, kurz vor der Einmündung in die Detmolder Straße die Fahrbahnseite zu wechseln, was ein hohes Konfliktpotenzial mit einbiegenden motorisierten Fahrzeugen in sich birgt (**vgl. Abb. 25**). Als Sofort-Maßnahme wird hier das Aufheben der Benutzungspflicht empfohlen. Gemäß Kapitel 4.2 ist für die Detmolder Straße eine Führung im Mischverkehr geplant, somit können Radfahrenden aus Krankenhagen richtungstreu in die Detmolder Straße einbiegen.



Abb. 25 Benutzungspflicht im Seitenraum in Hinführung zur Querungshilfe

5.3 Steinbergen / Engern – Kernstadt

Radfahrenden, die vom Ortsteil Steinbergen in die Kernstadt gelangen wollen, wird folgende Wegeverbindung angeboten:

- 1) Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg im Verlauf der stark befahrenen B 238 (Zubringer zur BAB A 2),
- 2) Selbständige Radverkehrsanlage außerorts bis zur Anbindung an den Wilhelm-Busch-Weg in der Nordstadt,
- 3) Weiterführung in Richtung Altstadt über Kurt-Schumacher-Straße, Galgenfeld zur Anbindung an das Gewerbegebiet Große Tonkuhle und an die Konrad-Adenauer-Straße (L 435) bzw. über Waldkaterallee zur Anbindung an die Bahnhofstraße (L 441).

Bei der Rückfahrt sind aufgrund der topografischen Verhältnisse längere Steigungsabschnitte zu bewältigen, die eine Radnutzung ohne Pedelecs/E-Bikes relativ beschwerlich und unattraktiv machen.

Als **alternative Fahrmöglichkeit** kommt daher eine Verbindung in Betracht, die die Kernbereiche von Steinbergen über Anliegerstraßen erschließt, in Höhe der Kirche über eine kurze Hangkante geführt wird und anschließend über ebene Wirtschaftswege und autoarme Anliegerstraßen bis in Höhe Galgenfeld verläuft und damit an das Gewerbegebiet Große Tonkuhle anbindet (**vgl. Anlagenband 1, Plan 24**).

Um die Route für den Alltags- und Freizeitradverkehr attraktiver zu gestalten, werden mehrere Maßnahmenbausteine vorgeschlagen:

- Auf dem kurzen Gefälleabschnitt im Verlauf der Kirchstraße südlich der Hangkante sollte eine möglichst ebene und witterungsunabhängig zu befahrende Oberfläche angeboten werden, um einen reibungslosen Begegnungsverkehr mit punktuell auftretendem Kfz-Verkehr zu gewährleisten.
- Auch in der westlichen Verlängerung der Anliegerstraße An der Bahn ist eine Oberflächenstabilisierung erforderlich, um eine witterungsunabhängige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Für eine Weiterführung in Richtung Steinberger Straße wird darüber hinaus eine Verbreiterung des vorhandenen Pfades auf 2,50 m vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Möglichkeiten für eine Erweiterung der Brücke über den Schildgraben geprüft werden.



Abb. 26 Autoarme Vorzugsroute in Engern

- Die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zulassung des Anliegerverkehrs bietet sich an für die Abschnitte
 - Im Sandfeld/An der Bahn (bebauter Bereich)
 - Engernweg zwischen Steinberger Straße und Galgenfeld.

Letztere Maßnahme wäre konform mit Planungen der Stadt Rinteln, den Engernweg in Höhe des Bahnüberganges Galgenfeld nur noch als Verbindung für den Fuß- und Radverkehr offen zu halten.

Für das Siedlungsgebiet im Bereich An der Bahn/Im Sandfeld ist alternativ oder als Erweiterung auch die Ausweisung einer Fahrradzone denkbar. Auf Fahrradstraßen bzw. in Fahrradzonen können Radfahrende die gesamte Fahrbahn nutzen und dürfen auch nebeneinander fahren. Kfz-Verkehr darf Radfahrende nicht behindern und muss beim Überholen den entsprechenden Sicherheitsabstand einhalten.

- Auch außerhalb des bebauten Bereichs sollte die Strecke beleuchtet sein, um eine ausreichende soziale Kontrolle zu gewährleisten. Hierfür eignet sich vorrangig die Installation von Bodenreflektoren, die den Streckenverlauf auch bei Dunkelheit besser kennzeichnen.
- Empfohlen wird eine wegweisende Beschilderung für die Gesamtroute, die sich aus mehreren unterschiedlichen Streckenkomponenten zusammensetzt, um die Kontinuität der Wegeführung zu verdeutlichen.

6. Weitere Maßnahmenbausteine

Hierunter fallen netzbezogene Maßnahmen, zum Teil mit höherem baulichen Aufwand, die nicht den Kategorien

- Radverkehrsführung an den Hauptverkehrsachsen (**Kap. 4**)
- Autoarme Vorzugsrouten (**Kap. 5**)
- Verknüpfung mit Nachbarräumen

zugeordnet werden, aber dennoch wichtige Komponenten zur Qualitätssicherung des Gesamtnetzes darstellen (**vgl. auch Pläne 8 - 10**)

a) Radverkehrsführung zum/am Schulzentrum (IGS, Gymnasium)

Ausgehend von einem Radnutzeranteil von bis zu 20 % der ca. 2.100 Schülerinnen und Schüler am zukünftigen Schulzentrum (IGS und Gymnasium) wird geschätzt, dass ca. 400 Schülerinnen und Schüler insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde aus Richtung Graebeweg, Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße und Im kleinen Lööck mit dem Rad ankommen.

In Anlehnung an die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen am Gymnasium von September 2020 muss davon ausgegangen werden, dass die meisten Radfahrenden aus Richtung Graebeweg das Schulzentrum erreichen. In diesem Zusammenhang könnte die Einrichtung einer Fahrradzone in der westlichen Altstadt zwischen der Zuwegung vom Blumenwall und dem Graebeweg dazu beitragen, den Schülerverkehr zu bündeln und damit die Fußgängerzone zu entlasten. (**vgl. Abb. 27**)

Rad fahrende Schülerinnen und Schüler, die das Schulzentrum über die Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße erreichen, sollten aus Richtung Extertalstraße möglichst richtungstreu über die Seetorstraße geführt und durch eine Dunkelampel auf der Nordseite des Knotens gesichert werden.

Die Radwegebenutzungspflicht in der Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße ist nicht kompatibel mit der vorhandenen Tempo 30-Kennzeichnung und sollte dementsprechend in ein Benutzungsrecht umgewandelt werden. Darüber hinaus wird für die Anfahrt aus Richtung Im kleinen Lööck eine Aufhebung der dortigen Umlaufsperr empfohlen.

Vorgeschlagen wird, den Radverkehr aus Richtung Graebeweg und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße zu bündeln und vom Kfz-Verkehr und Busverkehr zu trennen. Zielsetzung sollte sein, Rad fahrende Schülerinnen und Schüler möglichst direkt zu den geplanten Abstellanlagen zu führen, ohne dass Unverträglichkeiten mit den anderen Verkehrsarten auftreten. Dies sollte in einer gesonderten Detailplanung erarbeitet werden.

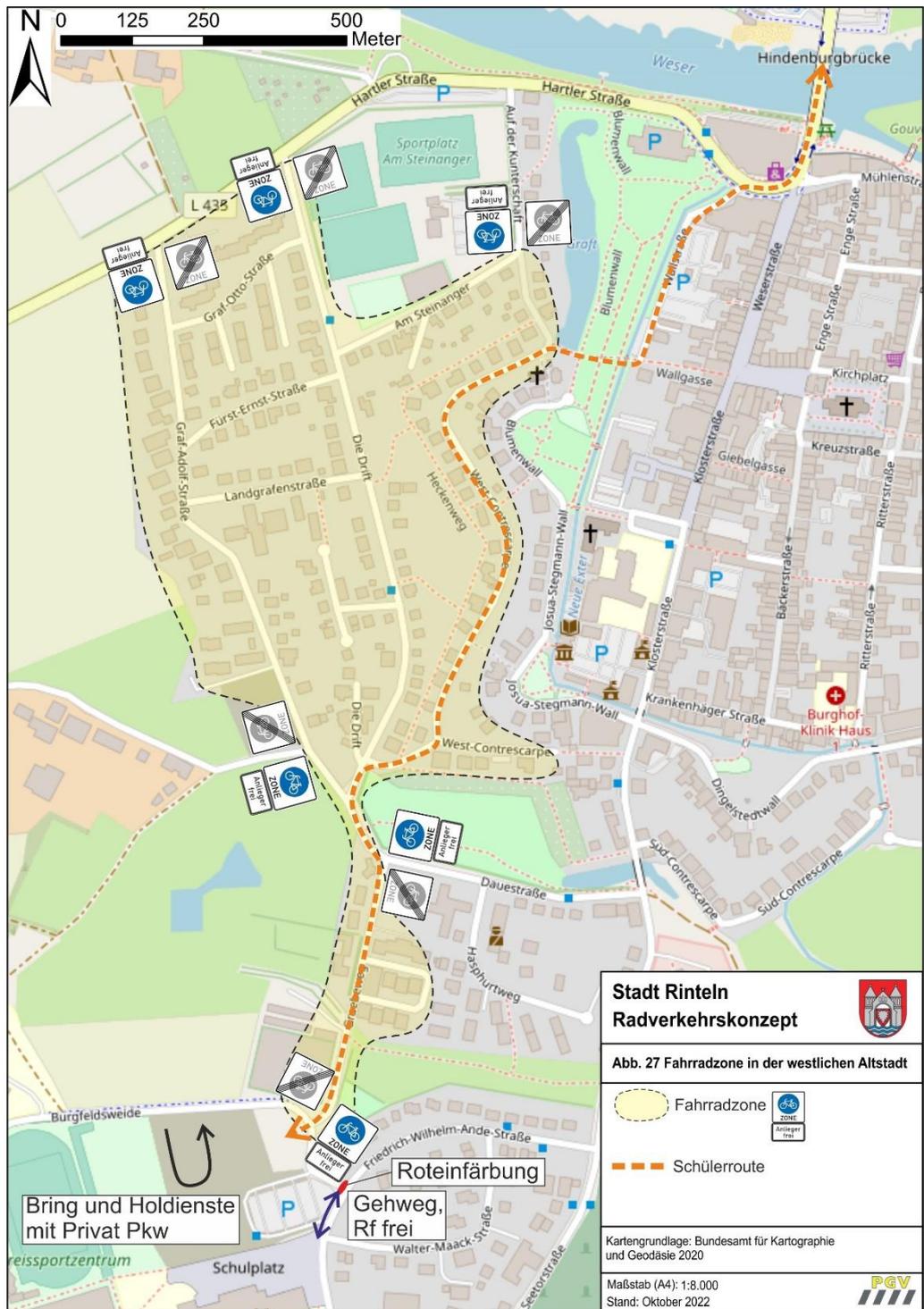


Abb. 27 Fahrradzone in der westlichen Altstadt

b) Knoten Hartler Straße (L 435)/Am Doktorsee

Festzustellen ist, dass die vorhandene Mittelinsel den Anforderungen an eine Querungssicherung im Außerortsbereich nur bedingt gerecht wird.

Um dem Querungsbedarf von Radfahrenden, die im Verlauf des Weserradweges vielfach in Gruppen (auch Familien mit Kleinkindern) unterwegs sind, in diesem oft mit überhöhter Geschwindigkeit befahrenen Kurvenbereich besser zu sichern, wird die Installation einer Dunkelampel vorgeschlagen. Diese sollte den richtungsbezogenen Querungsbedarf berücksichtigen und daher zwei Furten aufweisen.

c) Knoten B 83/L 438/K 74 (Westendorfer Landwehr)

Die vorliegende Ausbauplanung für den sehr komplexen Knotenpunkt sieht neben einem Radweglückenschluss im Verlauf der B 83 eine umlaufende Radverkehrsführung im geplanten Kreisverkehr vor. Hierzu wird ergänzend vorgeschlagen, ein Benutzungsrecht auf der Nordseite in Richtung Deckbergen vorzuhalten, damit Radfahrende nicht den gesamten Kreisverkehr (mit jeweiligem Zeitverzug an den Knotenpunktästen) durchfahren müssen.

Für die Anbindung der L 438 wird eine beidseitige richtungstreue Radverkehrsführung bis in Höhe des Verbindungsweges Auf der Mente und in diesem Bereich eine Querungssicherung für den Wechsel der Radverkehrsführung auf einen zukünftigen Zweirichtungsradweg in Richtung Neelhofsiedlung vorgeschlagen.

d) Umgestaltung Bahnübergang Galgenfeld/Engernweg/ Kurt-Schumacher-Straße

Der von der Stadt vorgesehene Umbau dieses sehr unübersichtlichen und konfliktträchtigen Knotenpunktes mit Sperrung des Engernweges für den Kfz-Durchgangsverkehr stellt einen wichtigen Baustein zur Entwicklung einer autoarmen Vorzugsroute zwischen Steinbergen/Engern und der Kernstadt dar.

Im Rahmen der von Polizei, Bahn und Stadt favorisierten Ausbauvariante mit einer Trennung der Fahrstreifen im Bereich des Überführungsbauwerkes kann der Radverkehr richtungstreu und sicher in der Relation Engernweg - Galgenfeld geführt werden, wenn die Radwegebenutzungspflicht im Verlauf Galgenfeld aufgehoben wird.

e) Radwegverbreiterung B 238 Ortsdurchfahrt Steinbergen

Für Radfahrende zwischen Steinbergen und der nördlichen Kernstadt stellt die Route über die B 238 und Wilhelm-Busch-Weg eine direkte und kurze Verbindung dar.

Es sollte geprüft werden, ob der nicht regelkonforme Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Rintelner Straße unter Berücksichtigung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,5 m verbreitert werden kann. Hierbei ist der Querungsbedarf in Höhe Beekebreite zu berücksichtigen.

f) Verlängerung Personentunnel am Bahnhof

Vorgeschlagen wird, die zusätzliche Potenzialerschließung für den Fuß- und Radverkehr bei einem Durchstich des Personentunnels bis zur Friedrichstraße anhand einer Machbarkeitsstudie zu prüfen und in diesem Rahmen auch die möglichen Fördermöglichkeiten zu eruieren.

Es ist davon auszugehen, dass im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung des Bahnhofsumfeldes und der Herstellung einer barrierefreien Zugänglichkeit auch Synergieeffekte genutzt werden können, die zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs beitragen werden.

g) Witterungsunabhängige Befahrbarkeit von Radverkehrsrouten

Die Oberflächenstabilisierung von Streckenabschnitten im Radverkehrsnetz kann insbesondere auf autoarmen Wirtschaftswegen und Verbindungspfaden zu einer erheblichen Steigerung des Fahrkomforts und damit generell zu einer höheren Radnutzung im Alltag beitragen (vgl. auch Kap. 5).

Außerhalb der beschriebenen Vorzugsrouten werden Maßnahmen zur Oberflächenstabilisierung insbesondere in Parallelkorridoren zu Hauptverkehrsstraßen, z. B. im Verlauf B 83 zwischen Westendorfer Landwehr und Steinbergen, bzw. L 433 Exter - Hohenrode sowie im Verlauf des Weserradweges, hier insbesondere im Abschnitt Neelhofsiedlung - Engern - Kernstadt, als wichtiges Element der Radverkehrsförderung in der Nahmobilität gesehen.

7. Maßnahmenpriorisierung

Die in dem Radverkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen sind in vier Kategorien einzuteilen:

1. Maßnahmen entlang von Hauptrouten,
2. Maßnahmen entlang von autoarmen Vorzugsrouten,
3. Maßnahmen zur Verknüpfung mit Nachbarregionen und
4. sonstige Maßnahmen im Radverkehrsnetz.

Abhängig vom derzeit existierenden Gefährdungspotenzial für Radfahrende sowie dem möglichen Umsetzungshorizont ist die Priorität für alle Maßnahmen in den nachfolgenden Tabellen, differenziert nach Straßenbaulastträgern, dargestellt.

Die Priorisierung erfolgt in drei Stufen, wobei auch Übergangsbereiche angewendet werden. Die Priorität 1 steht dabei für eine hohe Dringlichkeit der Maßnahme.

	Maßnahme	Straßenbaulastträger	Priorität
Maßnahmen entlang von Hauptrouten	Aufhebung des Grünstreifens entlang der B 238 in der OD Steinbergen zwischen Beekebreite und Am Fuchs-ort zugunsten eines breiteren Radweges	NLStbV, Gb Hameln	3
	Netzlückenschluss entlang der B 83 zwischen Westendorfer Landwehr und Steinbergen	NLStbV, Gb Hameln	2
	Ergänzung der Radwegebeschilderung in der OD Steinbergen entlang der B 83 (beidseitig)	NLStbV, Gb Hameln	1
	Oberflächenstabilisierung entlang der B 83 zwischen Westendorf und Deckbergen. Markierung + Roteinfärbung der Radwegüberquerungen in Höhe Echtringhausen und Deckbergen	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	NLStbV, Gb Hameln, Landkreis Schaumburg	2
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang der Detmolder Straße innerorts. Anbieten eines Benutzungsrechtes	Stadt Rinteln	1
	Einrichtung eines ostseitigen Schutzstreifens in der Detmolder Straße/ Seetorstraße zwischen Am Stumpfen Turm und der Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße	Stadt Rinteln	1-2
	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	Stadt Rinteln	1

Tab. 1

Maßnahmenkatalog und Priorisierung

	Maßnahme	Straßenbau- lastträger	Priorität
Maßnahmen entlang von Hauptrouten	Verlegung der nordseitigen LSA-Furt vom Knotenpunkt Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße/ Seetorstraße zur Nordseite der Einmündung Extertalstraße/ Seetorstraße	Stadt Rinteln	1-2
	Anbieten eines Benutzungsrechtes im Versatz Im Kleinen Löök und Am Stumpfen Turm	Stadt Rinteln	1
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entlang der Bahnhofstraße (beidseitig), Anbieten eines Benutzungsrechtes	NLStbV, Gb Hameln	1
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf der Weserbrücke und Radverkehrsführung im Mischverkehr	NLStbV, Gb Hameln	1
	Neue Radverkehrsführung Pferdemarkt gemäß Detailplanung.	NLStbV, Gb Hameln	1
	Einrichtung einer neuen Bedarfsampel an der Einmündung Am Weseranger/ Bahnhofstraße	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Einrichtung eines Schutzstreifens in der Dankerser Straße im Zulauf zum Knotenpunkt Dankerser Straße/ Bahnhofstraße mit aufgeweiteter Aufstellfläche am Knoten	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Standort zur Einrichtung einer Querungshilfe in der Dankerser Straße (L 437) in Höhe der Firma Glashütte prüfen	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Dankerser Straße zwischen (L 437) zwischen Bahnhofstraße und der Fa. Glashütte	NLStbV, Gb Hameln	1
	Netzlückenschluss entlang der Berliner Str. zwischen Neelhofsiedlung und Westendorfer Landwehr	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entlang der Berliner Str. (L 438) in der Ortsdurchfahrt Engern.	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht beidseitig in der östlichen Konrad-Adenauer-Straße zwischen Steinberger Straße und Berliner Straße.	NLStbV Gb Hameln	1-2
	Aufhebung der Befahrbarkeitseinschränkung in Höhe der ESSO-Tankstelle an der Konrad-Adenauer-Str.	NLStbV, Gb Hameln	1

Tab. 1

Maßnahmenkatalog und Priorisierung

	Maßnahme	Straßenbau- lastträger	Priorität
Maßnahmen entlang von Hauptrouten	Anpassung der Anforderungszeiten für die Radfahrer- und Fußgänger LSA an den Zufahrten der L 435 zur B 238	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Aufhebung der Benutzungspflicht entlang der L 441 (Mindener Str./Hauptstraße) zwischen Alte Todenmanner Straße und der Bedarfsampel in Höhe In den Holzäckern, Einrichtung eines Benutzungsrechts stadtauswärts.	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Option: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h in der L 441 (Mindener Str./Hauptstraße) zwischen Alte Todenmanner Straße und der Ortstafel	NLStbV, Gb Hameln	2
	Ermöglichen einer durchgängigen Befahrbarkeit des Kreisverkehrs Große Tonkuhle -Bahnhofsallee. Dafür Aufhebung der Benutzungspflicht im Seitenraum	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Anlage einer Querungshilfe an der östlichen Ortstafel von Engern zur Sicherung des Wechsels der Radverkehrsführungen	NLStbV, Gb Hameln	1-2
Maßnahmen entlang von (autoarmen) Vorzugsrouten	Freigabe des Wirtschaftsweges zwischen Sportplatz Exten und Extentalstraße für Radverkehr, Oberflächenstabilisierung und Bodenreflektoren als Beleuchtungsbänder vorsehen	Stadt Rinteln	1-2
	Oberflächenstabilisierung und in Teilabschnitten Verbeerung des bahnparallelen Weges zwischen Engern und der Steinberger Straße	Stadt Rinteln	1-2
	Anlegen einer Querungshilfe über die Extentalstr. zwischen Kasseler Str. und Rintelner Herrengaben, Verkürzung des Linksabbiegestreifens und Anlage eines kurzen Verbindungsstücks zwischen Extentalstraße und Kasseler Str.	Stadt Rinteln	2
	Fahrradstraße im Exter Weg einrichten (in Stufen): 1. Stufe: Bau von punktuellen Fahrbahnverengungen im Exter Weg und Aufhebung der Benutzungspflicht auf der gesamten Verbindung zwischen L 433 und Brennerstraße, Anbieten eines Benutzungsrechtes 2. Stufe: Einrichtung von Fahrradstraßen in den innerörtlichen Abschnitten 3. Stufe: Einrichtung einer Fahrradstraße im außerörtlichen Streckenabschnitt des Exter Weges nach erfolgter Wirksamkeitsüberprüfung der Stufe 2	Stadt Rinteln	1-2
	Neue Radverkehrsführung im Seitenbereich zwischen dem Knoten Am Stumpfen Turm/Braasstraße und Röntgenstraße zur Entflechtung mit LKW-Verkehr (ALDI-Zentrallager)	Stadt Rinteln	1-2

Tab. 1

Maßnahmenkatalog und Priorisierung

	Maßnahme	Straßenbau- lastträger	Priorität
Maßnahmen entlang von (autoarmen) Vorzugsrouten	Beleuchtung der Alternativroute zwischen Krankenhagen und der Rintelner Kernstadt	Stadt Rinteln	1-2
	Einrichtung einer Dunkelampel mit Anforderungstaster für den Radverkehr am Knotenpunkt Braasstraße/ Am Stumpfen Turm	Stadt Rinteln	1-2
	Aufhebung der Umlaufsperrung zwischen Paul-Erdniß-Str. und Im Kleinen Löök. Durchfahrt für Radverkehr ermöglichen	Stadt Rinteln	1
	Beleuchtung und Oberflächenstabilisierung im Verlauf der Kirchstraße außerhalb des Siedlungsbereiches bis Im Sandfeld	Stadt Rinteln	1-2
	Bewegweisung der Vorzugsroute zwischen Steinbergen und Rinteln Kernstadt	Stadt Rinteln	2
	Beleuchtung von Im Sandfeld	Stadt Rinteln	1-2
	Einrichtung von Fahrradstraßen Im Sandfeld und An der Bahn innerhalb der Siedlungsbereiche	Stadt Rinteln	1-2
	Einrichtung einer Fahrradstraße im Engernweg zwischen Steinberger Straße und Bahnübergang Galgenfeld	Stadt Rinteln	1
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)	NLStbV, Gb Hameln, Straßen.NRW	3
	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	NLStbV, Gb Hameln, Straßen.NRW	2
	Netzlückenschluss im Verlauf Am Kloster zwischen Möllnbeck und Am Doktorsee	Stadt Rinteln, Stadt Porta Westfalica	2
	Radweglückenschluss im Verlauf der Hauptstraße (L 441) zwischen Todenmann und Kleinenbremen in Abstimmung mit Stadt Porta Westfalica und Straßen.NRW	NLStbV, Gb Hameln	3

Tab. 1

Maßnahmenkatalog und Priorisierung

	Maßnahme	Straßenbau- lastträger	Priorität
Sonstige Maßnahmen im Radverkehrsnetz	Oberflächenstabilisierung auf der Parallelroute zur B 83 ab Berliner Str. bis Auf der Mente	Stadt Rinteln	2
	Oberflächenverbesserung auf der Verbindung zwischen Strückener Weg und Große Heide	Stadt Rinteln	2-3
	Aufhebung der Benutzungspflicht stadtauswärts entlang der Alten Todenmanner Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Stadt Rinteln	1
	Aufhebung der Benutzungspflicht im Wilhelm-Busch-Weg zwischen Rintelner Straße und Steinberger Straße. Anbieten eines Benutzungsrechtes	Stadt Rinteln	1
	Aufheben der Benutzungspflicht entlang Burgfeldsweide und Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Stadt Rinteln	1
	Aufheben des Benutzungsrechtes in der Braasstraße an der Bushaltestelle ALDI	Stadt Rinteln	1
	Einrichtung einer Fahrradzone im westlichen Altstadtgebiet	Stadt Rinteln	1
	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Straße Große Tonkuhle	Stadt Rinteln	1-2
	Umbau des Bahnübergangs Galgenfeld gemäß städtischer Planung	Stadt Rinteln, Deutsche Bahn	1-2
	Aufhebung der Benutzungspflicht entlang der K 77 zwischen Exten und Uchtorf, Anbieten eines Benutzungsrechtes	Landkreis Schaumburg	1
	Aufheben der Radwegebenutzungspflicht im Verlauf der L 435 zwischen der Weserbrücke und dem Parkplatz Steinanger. Anlage einer Beschilderung mit Hinweis auf dem Seitenwechsel in Höhe des Parkhauses auf der Nordseite der Hartler Straße.	NLStbV, Gb Hameln	1
	Einrichtung einer Dunkelampel am Knoten L 435/ Am Doktorsee	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Einrichtung von Bordabsenkungen zur Überführung in den Mischverkehr im Zulauf zum Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Str./ Galgenfeld	NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Durchstich Personentunnel am Bahnhof bis zur Friedrichstraße	Stadt Rinteln, Deutsche Bahn	2

	Anlage von ebenen Pflasterrandstreifen in der OD Ahe (Lange Straße)	Stadt Rinteln	2-3
	Verbreiterung der RVA im Zuge des Weserradweges zwischen Kohlenstädt und Kleinenwieden	Stadt Rinteln, Wasser- und Schifffahrtsamt	2
	Prüfung auf Geschwindigkeitsbegrenzung auf unübersichtlichen Streckenabschnitten außerorts und Radverkehrsführung im Mischverkehr (z.B. K 74, K 72, K 77, L 434)	Stadt Rinteln, Landkreis Schaumburg, NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Prüfung einer Markierung von Fahrradpiktogrammen innerorts und Radverkehrsführung im Mischverkehr (z.B. K 77, OD Wennenkamp, OD Uchtorf)	Stadt Rinteln, Landkreis Schaumburg, NLStbV, Gb Hameln	1-2
	Oberflächenstabilisierung bahnparallele Verbindung zwischen Neelhofsiedlung und Engern	Stadt Rinteln	2
	Prüfung einer Querungssicherung im Verlauf der B 238 in Höhe Am Stumpfen Turm / Siemensstraße	NLStbV, Gb Hameln	2
	Neuanlage Radweg im Verlauf der Braasstraße	Stadt Rinteln	2
	Oberflächenanierung Weserradweg zwischen Engern und Kernstadt	Stadt	2
	Versatz der LSA in der OD Steinbergen (B 238) in Richtung Beekebreite	NLStbV, Gb Hameln	2

Tab. 1

Maßnahmenkatalog und Priorisierung

8. Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

8.1 Fachliche Abstimmung

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit einem projektbegleitenden Arbeitskreis, auf dessen Sitzungen der laufende Arbeitsstand präsentiert und die Planungen intensiv diskutiert wurden. Als Akteure haben dabei mitgewirkt:

- Stadtverwaltung und Fraktionen
- Straßenbulasträger (NLStbV, Geschäftsbereich Hameln und Landkreis Schaumburg)
- Polizei, Schulen, Betriebe, Touristik
- Fachverbände, u. a. ADFC, Behindertenverband

Bei den bislang durchgeführten Sitzungen des Arbeitskreises standen folgende inhaltlichen Schwerpunkte im Mittelpunkt:

➤ **04. Februar 2020:**

- Ausgangslage und Rahmenbedingungen
- Bausteine des Radverkehrskonzeptes
- Best-Practise-Beispiele aus anderen Regionen

➤ **30. Juni 2020:**

- Ergebnisse Bestandsaufnahme
- Entwicklung eines Zielnetzes
- Handlungsbedarf und Maßnahmvorschläge

➤ **20. Oktober 2020:**

- Ergebnisse ergänzender Nachfrageerhebungen
- Ergebnisse einer öffentlichen ONLINE-Beteiligung
- Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
- Integration von autoarmen Vorzugsrouten

➤ **06. Oktober 2021:**

- Berichterstellung und Ergebnisdokumentation
- Ergänzende Detailplanung Röntgenstraße / Am Stumpfen Turm
- Maßnahmenpriorisierung
- Weitere Planungen

Die Präsentationen sowie Ergebnisprotokolle der vier Sitzungen sind als Anlagen dem Ergebnisbericht beigelegt (**Anlagenband 5**).

Darüber hinaus wurden am 23. Februar 2021 in einem gesonderten Abstimmungsgespräch mit dem Auftraggeber und der NLStbV, Geschäftsbereich Hameln, die Maßnahmenvorschläge zu den Hauptachsen

- Mindener Straße/Bahnhofstraße/ Weserbrücke/ Pferdemarkt/ Hartler Straße (L 441, L 435)
- Konrad-Adenauer-Straße/Berliner Straße/ Westendorfer Landwehr (L 435, L 438)
- Dankeser Straße (L 437) mit Weiterführung in Richtung Eisbergen (Stadt Porta Westfalica)

vorgelegt und für eine zukünftige Radverkehrsführung abgestimmt.

8.2 Abstimmung mit der Politik

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes wurden am 26. Januar 2022 auf einer Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bau- und Stadtentwicklung vorgestellt (siehe Präsentation im **Anlageband 5**).

Im weiteren Verlauf wurden auch Stellungnahmen und Anregungen sämtlicher Ortsräte sowie von Verbänden und Einzelpersonen ausgewertet.

Die einzelnen Maßnahmen sowie die daraus abgeleiteten Empfehlungsvorschläge des Gutachterbüros sind in der **Anlage 8** zusammengefasst.

Entsprechende Anpassungen wurden in den **Anlagebänden 1 (Pläne)** und **6 (Maßnahmenkatalog)** vorgenommen.

8.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Der Projektablauf sowie der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes wurden im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung am 10. Oktober 2022 vorgestellt.

Dabei wurde die geplante Radverkehrsführung am Beispiel der Schwerpunktbereiche

- Bahnhofstraße / Weserbrücke / Pferdemarkt
- Erreichbarkeit des Schulzentrums Süd
- Verknüpfung zwischen Ortsteil Exten und Kernstadt (Exter Weg)

noch einmal aufgezeigt und erläutert.

Anhand der breiten Diskussion in den Ortsratssitzungen sowie in den Medien über mögliche Umsetzungsschritte der geplanten Radverkehrsführung am Beispiel der o.g. Schwerpunktbereiche ist bereits deutlich geworden, welcher Stellenwert einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit im weiteren Umsetzungsprozess zukommt.

Das Ziel einer laufenden Öffentlichkeitsarbeit ist es, die Motivation zur Nutzung des Fahrrads in allen Altersgruppen und unabhängig von der Lebenssituation zu steigern. Dies ist vor allem dadurch zu erreichen, dass vermittelt wird, welchen positiven Nutzen das Fahrradfahren sowohl auf die Umwelt als auch auf die eigene Gesundheit hat. Auch ist es empfehlenswert, vermehrt über das Verkehrsverhalten zu informieren, bspw. darüber welche Rechte und Pflichten sowohl für Radfahrende als auch für Kfz-fahrende bei bestimmten Verkehrsregelungen gelten.

Solche Informationen können über klassische Pressemitteilungen, die stadteigene Homepage und soziale Medien verbreitet werden. Weitere Inhalte, die zu veröffentlichen empfohlen wird, sind eine Kurzfassung des Radverkehrskonzeptes, die Befragungsergebnisse in vollem Umfang sowie auch laufende Informationen zur Maßnahmenumsetzung in Rinteln. Durch die Einrichtung eines Mängelmelders besteht die Möglichkeit auch zukünftig Mängel am Radverkehrsnetz festzustellen.

Neben den klassischen Pressemitteilungen, der Homepage und den sozialen Medien nehmen darüber hinaus Mitmachaktionen eine immer größer werdende Bedeutung bei der Öffentlichkeitsarbeit ein. Diese sind zumeist zielgruppenorientiert, werden also mit ausgewählten Zielgruppen wie z.B. Schülerinnen und Schüler oder Unternehmen durchgeführt.

Schülerinnen und Schüler bilden grundsätzlich eine wichtige Zielgruppe für das Thema Radverkehr, da sie in der Regel intensive Fahrradnutzer sind, ein hohes Potenzial für eine noch stärkere Nutzung haben und gleichzeitig ein besonders gefährdetes Klientel sind. Aus diesen Gründen ist eine intensive Kommunikation mit Schulen notwendig, um die Verkehrssicherheit für fahrradfahrende Schüler und Schülerinnen zu erhöhen und die Fahrradnutzung zu fördern.

Für Schulen bietet es sich an, eigene Fahrradaktionstage durchzuführen, bei denen Fahrräder instandgesetzt, über Verkehrsverhalten informiert und über die Fahrradnutzung auf dem eigenen Schulweg diskutiert wird. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit, Hemmnisse bei der Fahrradnutzung und Problemstellen auf dem Schulweg festzustellen, die an die Stadtverwaltung weitergetragen und im Anschluss behoben werden können.

Neben der Schülerschaft ist eine weitere große Nutzergruppe die der Berufspendelnden. Zur Förderung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel zur Arbeit, sind vor allem von Arbeitgeberseite aus Maßnahmen zu ergreifen. Über ein regelmäßig stattfindendes Wirtschaftsfrühstück besteht für die Stadt Rinteln die Möglichkeit, im stetigen Austausch mit den ansässigen Firmen zu bleiben und über wichtige Themen zu diskutieren. Im Hinblick auf den Radverkehr wären

dies durch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber zu tätigen radverkehrsfördernden Maßnahmen, wie bspw. ein Pedelec-Leasing für die Beschäftigten. Auch bietet das Wirtschaftsfrühstück für die Teilnehmenden die Möglichkeit, Erfahrungen zur Umsetzung solcher Maßnahmen auszutauschen. Ein gutes Beispiel für unternehmerisches Engagement zur Fahrradförderung ist der Mountainbike-Cup der Firmen Stüken und WeserGold, welcher zwar nicht ausschließlich auf Berufspendelnde ausgerichtet ist, aber dennoch das Fahrrad als Verkehrsmittel vermarktet.

Über die zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit hinaus sind auch für die gesamte Rintelner Bevölkerung Mitmachaktionen anzusetzen. Für diese bietet es sich an, mit Ortsverbänden wie dem ADFC oder Pro Rinteln zusammenarbeiten.

9. Verzeichnisse

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1	Prozentualer Anteil der Unfalltypen.....	6
Abb. 2	Fahrradabstellanlagen des Ernestinums (links) und der Hildburgschule (rechts, Standort Klosterstraße).....	10
Abb. 3	Moderne Anlehnbügel in der Altstadt von Rinteln	11
Abb. 4	Fahrradabstellanlage mit hoher Standsicherheit am Marktkauf Rinteln12	
Abb. 5	Ortsdurchfahrt Todenmann	22
Abb. 6	Radverkehrsführung Bahnhofstraße	23
Abb. 7	Radverkehr in der Fußgängerzone	23
Abb. 8	Radwege entlang der B 238 (Krankenhagen – Möllenbeck) rechts und entlang der K 77 (Uchtdorf – Exten) links.....	25
Abb. 9	Netzlücken Dankerser Str. (Eisbergen – Rinteln Nordstadt) rechts und Hauptstraße (Todenmann – Kleinenbremen) links.....	26
Abb. 10	Helmschließfach bei Bahlsen, Barsinghausen (links) und Fahrradabstellanlage bei Stüken, Rinteln (rechts)	28
Abb. 11	Anlehnbügel am Rathaus in Rinteln.....	28
Abb. 12	Kombinierte Abstellanlage mit gesicherten und ungesicherten Anlehnbügel, Bahnhof Barsinghausen	30
Abb. 13	Fahrradboxen zur Vermietung an Privatpersonen, Hameln	31
Abb. 14	Personentunnel am Bahnhof/Bahnübergang L 441	33
Abb. 15	Radverkehrsführung Weserbrücke - Altstadt	34
Abb. 16	Radverkehrsführung Seetorstraße/Detmolder Straße.....	34
Abb. 17	Ungesicherter Führungswechsel Dankerser Straße	36
Abb. 18	Unübersichtliche Querungssituation am Bahnübergang Dankerser Straße	37

Abb. 19	Enger Straßenraum und unübersichtlicher Kurvenbereich aus Richtung Eisbergen.....	38
Abb. 20	Bereits verblichene Radverkehrsfurt Einmündung Stoevesandstraße / Dankerser Straße, derzeit in beide Richtungen durch Radfahrende befahren	38
Abb. 21	Ende des Radweges entlang der Berliner Straße an der Neelhofsiedlung	40
Abb. 22	Seitenanlage am Exter Weg und unübersichtlichen Kurvenbereiche 43	
Abb. 23	Bereits heute durch Radfahrende genutzte Verbindung über die Röntgenstraße	46
Abb. 24	Vorhandene Fläche zum Neubau einer Radverkehrsanlage am Zentrallager ALDI	47
Abb. 25	Benutzungspflicht im Seitenraum in Hinführung zur Querungshilfe 47	
Abb. 26	Autoarme Vorzugsroute in Engern.....	49
Abb. 27	Fahrradzone in der westlichen Altstadt	51

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1	Maßnahmenkatalog und Priorisierung	54
--------	--	----

Verzeichnis der Anlagen - Anlagenband 1 Pläne

- Plan 01 - Infrastruktur und Zielschwerpunkte
- Plan 02 - Siedlungsverteilung und klassifiziertes Straßennetz
- Plan 03 - KFZ Verkehrsaufkommen pro Tag
- Plan 04 - Führungsformen des Radverkehrs im Bestand
- Plan 05 - Bewegweistes Netz Landkreis Schaumburg
- Plan 06 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- Plan 07 - Zielnetz
- Plan 07a - Zielnetz Radverkehr Innenstadt
- Plan 08 - Maßnahmenvorschläge Kernstadt/Nordbereich
- Plan 09 - Maßnahmenvorschläge Südbereich
- Plan 10 - Maßnahmenvorschläge Ostbereich
- Plan 11 - Radverkehrsführung Bahnhofstraße/Weserbrücke
- Plan 12 - Radverkehrsführung Knoten Bahnhofstraße/ Dankerser Straße
- Plan 13 - Radverkehrsführung Pferdemarkt
- Plan 14 - Führungswechsel Hartler Straße Höhe Parkplatz am Steinanger
- Plan 15 - Querungshilfe Hartler Straße/ Am Doktorsee
- Plan 16 - Radverkehrsführung Seetorstraße/Detmolder Straße
- Plan 17-19 - Radverkehrsführung Dankerser Straße
- Plan 20-22 - Radverkehrsführung Berliner Straße
- Plan 23 - Vorzugsrouten Exten/Krankenhagen – Altstadt/Schulzentrum
- Plan 24 - Vorzugsroute Steinbergen/Engern – Kernstadt

Verzeichnis der Anlagen - Anlagenband 2 Querschnitte

Plan 01	Standort der Querschnitte
Querschnitt 1a	Dankerser Straße Höhe b33 Apotheke
Querschnitt 1b	Dankerser Straße Höhe Wohnmobilstellplatz – Variante 1 und 2
Querschnitt 1c	Dankerser Straße Höhe Hausnr. 7 – Variante 1 und 2
Querschnitt 2	Dankerser Straße Höhe Hausnr. 29 – Variante 1 und 2
Querschnitt 3	Dankerser Straße Höhe Bushaltestelle Glashütte
Querschnitt 4	Bahnhofstraße Höhe Hausnr. 4/5
Querschnitt 5	Bahnhofstraße Höhe Hausnr. 26/Löwenapotheke
Querschnitt 6	Bahnhofstraße Höhe Hausnr. 12
Querschnitt 7	Mindener Straße Höhe Hausnr. 27
Querschnitt 8	Konrad Adenauer Straße Höhe Hausnr. 34
Querschnitt 9	Konrad Adenauer Straße Höhe Hausnr. 74
Querschnitt 10	Berliner Straße Höhe Hausnr. 11
Querschnitt 11	Berliner Straße Höhe Hausnr. 28
Querschnitt 12	Berliner Straße Höhe Südstraße – Variante 1 und 2
Querschnitt 13	Seetorstraße Höhe Hausnr. 1
Querschnitt 14	Seetorstraße Höhe Hausnr. 9
Querschnitt 15	Seetorstraße Höhe Hausnr. 15, Parkplatz
Querschnitt 16	Seetorstraße Höhe Hausnr. 16
Querschnitt 17	Detmolder Straße Höhe Hausnr. 3
Querschnitt 18	Detmolder Straße Höhe Bruchwiesenweg
Querschnitt 19	Weserbrücke

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 3 Radverkehrserhebungen

Plan 01	Übersicht Knotenstromerhebungen
Plan 02	Knotenströme Knoten 1 Detmolder Straße/Im kleinen Lök
Plan 03	Knotenströme Knoten 2 Burgfeldweide/Graebeweg
Plan 04	Knotenströme Knoten 3 Seetorstraße/ Friedrich-Wilhelm-Ande-Straße
Plan 05a/b	Knotenströme Knoten 4 Mühlenstraße/Pferdemarkt
Plan 06a/b	Knotenströme Knoten 5 Bahnhofstraße/ Konrad-Adenauer-Straße
Plan 07	Knotenströme Knoten 7 Mindener Straße/Waldkaterallee
Plan 08	Knotenströme Knoten 8 Hauptstraße/ Alte Todenmanner Straße-
Plan 09	Knotenströme Knoten 10 Konrad-Adenauer-Straße/ Steinbergerstraße
Plan 10	Knotenströme Knoten 11 Landwehrstraße/Zollstraße/ Ziegeleiweg
Plan 11	Aufteilung der Radverkehrsströme am Schulzentrum
Plan 12a/b	Radverkehrsaufkommen/2h Nord-Süd-Achse
Plan 13	Hochrechnung Radverkehrsaufkommen pro Tag
Tabelle 01	Erhebungsergebnisse Fahrradparken

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 4 ONLINE-Befragung

OL 01	Fragebogen
OL 02	Auswertungsergebnisse der Online-Beteiligung

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 5 Akteursbeteiligung

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

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 6 Maßnahmenübersicht

M 01	Maßnahmenkatalog und Priorisierung
------	------------------------------------

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 7 Steckbriefe

S 01	Bahnhofstraße (L 441)
S 02	Weserbrücke und Pferdemarkt (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	Vorzugsroute Exten – Kernstadt
S 08	Vorzugsroute Krankenhagen – Kernstadt

Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenband 8 Stellungnahmen und Anregungen der Ortsräte