

ADFC Schaumburg • Triftstraße 26, 31675 Bückeburg

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen

Ansprechpartner

Felix Wells
Triftstraße 26
31675 Bückeburg
E-Mail: Wells.ADFC@web.de
Telefon: 05722 / 909358 (pr.)
Internet: www.ADFC-Schaumburg.de

Bankverbindung

Spenden- und Geschäftskonto
IBAN DE25 2555 1480 0470 0082 02
Tourenkonto
IBAN DE73 2555 1480 0320 0005 24

Steuer-Nr.

44 200 54424

Datum: 29.04.2018

**Anregungen zum Integriertes Städtisches Entwicklungs-/Wachstumskonzept
Städtebauförderung im Bereich „Historische Ortslage“ der Stadt Rinteln**

Ihre Anfrage vom 28.03.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Anfrage vom 26.03.18 zu Anregungen für die Fortschreibung des Integriertes Städtisches Entwicklungs-/Wachstumskonzept Stadt Rinteln.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub Kreisverband Schaumburg betreibt keine Einrichtungen in dem Erhaltungsgebiet und führt dementsprechend keine konkreten Planungen durch.

Bezugnehmend auf das „**Integriertes Städtisches Entwicklungs-/Wachstumskonzept Stadt Rinteln**“ (Baubcon Okt. 2007) möchte ich für die Fortschreibung folgendes anregen.

II Ausgangslage

zu Nr. 4 Verkehrsinfrastruktur

Das Fahrrad als Mobilitätsform mit zunehmender Bedeutung fehlt !

Dabei ist die Stadt Rinteln gut geeignet, den Radverkehrsanteil am Modal Split deutlich zu erhöhen. (kleine Stadt, Kernstadt und Großteil des Umfeldes recht eben, wenig Hauptverkehrsstraßen innerhalb Kernstadt, gute Erreichbarkeit der Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie der wesentlichen Arbeitgeber (Distanzen < 5 km), wobei insbesondere durch zunehmende E-Mobilität im Radverkehr die zurückgelegten Distanzen und Höhenunterschiede noch größer werden, so dass z.B. auch die Erreichbarkeit des Bückeburger Bahnhofs (ca. 12 km) durchaus eine Option wird).

III Stärken und Schwächen

zu Nr. 1.5 Verkehr

Das „Gut ausgebautes Radwegenetz (Weserradweg)“ sollte dort nicht als Stärke aufgeführt werden. Der Weserradweg ist vorwiegend Bestandteil eines touristischen Radwegenetzes und weist insbesondere Richtung Engern – Kohlenstädt durchaus Verbesserungspotenzial auf, um seinen Anforderungen als einer Deutschlands beliebtester Radfernwege sowie für dem Nahtourismus gerecht zu werden.

Der Alltagsradverkehr lässt darüber hinaus zu wünschen übrig. Dies wäre eher als Schwäche im Bereich der Nahmobilität einzuordnen.

IV Entwicklungsstrategie

Während auf Bundesebene (Nationaler Radverkehrsplan, Förderprogramme) und in vielen Städten und Gemeinden die Bedeutung des Radverkehrs längst erkannt und dessen Förderung als erklärtes politisches Ziel gilt, fehlen in Rinteln bisher umfassende Maßnahmen.

Das Integrierte Städtische Entwicklungs-/Wachstumskonzept sollte daher dieses Thema deutlicher aufgreifen und Anregungen zur Förderung von Sicherheit und Komfort des Radverkehrs aufzeigen.

Gute Gründe für die Förderung des Radverkehrs gibt es viele:

- Klima- und umweltbewusstes Verkehrsmittel
(reduzierter Ressourcenverbrauch, reduzierte Schadstoff- und Lärmbelästigung,
- kostengünstiges Verkehrsmittel
(tendenziell steigende Spritpreise, geringe Wartungskosten für Nutzer, kostengünstige Infrastruktur für Straßenbaulastträger),
- Innerstädtisch kaum Zeitverlust zu anderen Verkehrsmittel
(aufgrund der geringen Größe/Entfernung kann innerhalb von 15 bis max. 20 Minuten ein Großteil des Stadtgebietes mit dem Fahrrad erreicht werden, d.h. das Fahrrad ist durchaus eine gute Alternative zum Pkw, um die Grundversorgung sicher zu stellen),
- Verringerung Kfz-Verkehr/ Verkehrsberuhigung,
- Verringerung Parkplatzbedarf
(dadurch auch weniger Parkplatzsuchverkehr),
- Nahmobilität für alle
(Kinder/Jugendliche, Schüler, Auszubildende, Studierende, Betagte [demografische Wandel], Migranten = steigende Bevölkerungsanteil ohne eigenes Kfz),
- Freizeit / Naherholung,
Förderung der Nutzung / Wertschätzung = Stärkung lokaler Gastronomie,
- regionaler Wirtschaftsfaktor,
- Förderung von Bewegung und Gesundheit,
- verbesserte Aufenthalts-/ Lebensqualität im innerstädtischen Raum
(insbesondere kinder-/familien und seniorenfreundliche Lebensräume)
(vgl. auch Effekte nach Errichtung der Ost-Ortsumgehung).

Diese Aspekte verdeutlichen, dass es nicht nur um die Förderung eines Verkehrsmittels geht, sondern damit zugleich vielfältige positive Auswirkungen auf andere Bereiche verbunden sind, die sich mit den Entwicklungszielen des ISEK decken. Darum muss es erklärtes politisches Ziel sein, den motorisierten Individualverkehr mit seinen typischen negativen Folgen zu reduzieren und Nahmobilität in Form von Fußgänger- und Fahrradverkehr zu fördern.

Während die Infrastruktur und Anbindung für den MIV in Rinteln als gut zu bezeichnen sind, wurde die Radverkehrsinfrastruktur vernachlässigt und weist entsprechende Defizite auf, die lokal den allgemeinen Trend der Radverkehrszunahme hemmen. Bisher sah Radverkehrsplanung vorwiegend die Verdrängung der Radfahrer an Hauptverkehrsstraßen auf meist unzureichende Nebenanlagen vor. Kontinuierliche Überprüfungen der Rechtskonformität und bauliche Anpassung an aktuelle technische Standards an vielen Abschnitten wurden dagegen nur zögerlich betrieben.

Eine zunehmende Anzahl der Radfahrer und größer werdende zurückgelegte Distanzen (gefördert u.a. durch Pedelec-Boom) erhöhen jedoch die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur.

Ansätze zur Verbesserung sollten sein:

- Entwicklung des Touristischen- und Alltags-Radverkehrsnetzes (nicht nur Radwegebau) zur Anbindung an öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel, Gebiete der wichtigsten Arbeitsstätten, Nachbarkommunen sowie Naherholungsräume,
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere Verbesserung der Anbindung an das Schienennetz,
- Förderung der Fahrradmitnahme (in Bahn und Bus),
- umfassende Wegweisung,
- Einrichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen (B&R sowie an div. öffentlichen Einrichtungen und dem Einzelhandel),

- weitere Serviceleistungen rund um das Fahrrad,
- lokale Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung

Für die Konkretisierung von Einzelmaßnahmen ist es sinnvoll, ein städtisches Radverkehrskonzept zu erstellen, das auf Basis des Ist-Zustandes Entwicklungspotenziale aufzeigt und Politik und Verwaltung als Entscheidungsgrundlage dienen soll.

Zur Verdeutlichung des **Handlungsbedarfs**, möchten wir vorab - auch wenn die Detaillierung sicher über den Inhalt des ISEK hinausgeht - auf folgendem konkreten Missstände hinweisen bzw. Anregungen zur Förderung des Radverkehrs einbringen:

Die für die Innenstadt / Erhaltungsbiet bedeutsamen **Einfahrtstraßen** (L435 - Bahnhofstraße, L437 Dankerser Straße, L435 - Hartler Straße/Pferdemarkt, Seetorstraße und Ostertorstraße/Exter Weg) weisen die typischen innerstädtischen Radverkehrsprobleme auf:

- nur sehr schmale Radverkehrsflächen,
- die gekennzeichnet sind durch mäßige Oberflächenbeschaffenheit,
- fehlende/zu geringe Abstandsflächen zu Kfz-Stellplätzen (sog. Doorings-Zone),
- Einbauten (Schilder- und Ampelmasten),
- Engstellen (insbesondere Weserbrücke) sowie
- engkurvige Führungen.

Am Pferdemarkt wird der von Norden kommende Radfahrer über eine LZ auf die Südseite geleitet (offen, ob eine Weiterfahrt auf der Nordseite zulässig sein soll). Auf der Südseite fehlt jedoch eine linksseitige Freigabe Richtung Westen. Erst ab der Einmündung Wallstraße ist auf dem viel zu schmalen Bordsteinweg ein gemeinsamer Zweirichtungsradweg (Fernradweg) angeordnet.

Zur Vermeidung der Fahrbahnquerung der Bahnhofstraße wurde der touristische Radverkehr von Engern kommend Richtung Vlotho über Am Weseranger bis auf die Dankerser Str. mit Anschluss an die Bahnhofstraße stadteinwärts geleitet werden. Überlegenswert wird dazu die Verlängerung der Fahrradstraße vom Weserangerbad bis zur Dankerser Straße und in Gegenrichtung vom nördlichen Ende der Straße Am Weseranger bis zum Weseranschluss südlich des Campingplatzes.

An der Seetorstraße (von Süden kommend) endet der Radweg abrupt an der Einmündung Dingelstedtswall. Eine sichere Führung zum Einfädeln auf die Fahrbahn fehlt. Das verleitet regelrecht zur regelwidrigen Benutzung der Gehwegfortführung, was spätestens an der unübersichtlichen Parkhausausfahrt sehr gefährlich werden kann.

Ein benutzungspflichtiger Radweg ist am Exter Weg (Verlängerung Ostertorstraße) m.E. nicht erforderlich, unbedingt sollte zumindest die linksseitige Anordnung auf dem Weg ohne bauliche Trennung aufgehoben werden.

Wenn man bedenkt, dass es sich um die Hauptausfahrten zu den wesentlichen Versorgungsangeboten / Arbeitsstätten sowie Einfahrten zum Rintelner Zentrum / Altstadt handelt und dort z.T. touristische Radrouten zum Nadelöhr Weserbrücke geführt werden, wird die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen schon jetzt nicht gerecht, geschweige denn den zu erwartenden zunehmenden Mengen und Fahrgeschwindigkeiten.

Bei mäßigen Verkehrsbelastungen

- 1) kann nach den Planungsrichtlinien (RASt / ERA) -zumindest innerorts- der Radverkehr in weiten Teilen im Mischverkehr geführt und auf benutzungspflichtige separierte Radwege verzichtet werden,
- 2) lässt sich nach der Rechtsprechung nicht ohne Weiteres eine Gefahrenlage feststellen, die eine Benutzungspflicht als Einschränkung i.S. des § 45 Abs 9 der StVO rechtfertigen würde.

Gleichwohl spricht sich auch der ADFC entlang Straßen mit größeren Verkehrsaufkommen für Angebote an separierten Radwegen für die weniger sicheren Fahrradfahrer, die sich nicht trauen, auf der Fahrbahn zu fahren, aus. Neben Kindern und Fahranfängern müssen wir dabei insbesondere an die zunehmend alternde Gesellschaft denken.

Bei der Sanierung von Straßen im Kerngebiet sollte noch ausgeprägter als bisher (siehe z.B. Bäckerstraße / Enge Straße mit großformatigem Natursteinpflaster) darauf geachtet werden, dass die Seitenbereiche in angemessener Breite mit ebenem und engfügigem Pflaster und ohne größere

Hindernisse (Poller, Masten) befestigt werden, um neben den älteren / mobilitätseingeschränkten Menschen auch den Radfahrern eine sichere Nutzung zu ermöglichen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Bereitstellung geeigneter **Fahrradabstellanlagen**.

Auffällig und begrüßenswert sind zunächst die verstreute und gestalterisch eingebundenen Fahrradbügel in der Fußgängerzone der Weserstraße sowie die überdachte Anlage am Kollegienplatz. Insgesamt sollten es jedoch deutlich mehr Fahrradabstellanlagen sein, was besonders an Schönewettertagen rund um die Gastronomie am Marktplatz offensichtlich wird.

Die Vorderradhalter, sog. ‚Felgenkiller‘ am Kirchplatz sind ungeeignet, z.T. bereits verbogen und häufig von Kfz zugeparkt. Dabei wäre gerade hier (nahe am Marktplatz / Fußgängerzone) ein geeigneter Standort, um den Marktplatz zu entlasten. Mit einfachen Mitteln ließen sich auch im Parkhaus (Bereich Kassenautomat) einige Bügel installieren.

Nur 2 Bügel vor dem Rathaus (Nr. 20), 2 Stück hinter dem historischen Rathaus (Nr. 19), 2 Stück vor der Stadtbücherei, und 12 - immerhin überdachte - Felgenkiller hinter dem Rathaus, sind deutlich zu wenig.

Wenn man von der -wenn auch mit etwas engen Abständen- vorbildhaften Anlage der Hildenburgschule Ostertorstraße absieht, weisen die anderen Schulstandorte Klosterstraße und Grundschule Süd nur minderwertige Felgenkiller als Radständer auf. Die Radabstände sind viel zu eng bemessen und durch die teilweise Positionierung an Wänden ließe sich ohnehin nur ein kleiner Teil nutzen.

Überdachte Abstellanlage Parkplatz Wallstraße: Die 12 Lenker-Aufhängungen ermöglichen leider nicht das Anketteln der Fahrräder und sind wegen Bowdenzüge an einigen Fahrradmodellen nur bedingt geeignet. Positiv wird das Hinweisschild vom Pferdemarkt gewertet. Gerade im Hinblick auf die Radtouristen (Weserradweg u.a.), sollte generell - wie für Kfz längst üblich - eine Stellplatzwegweisung für die größeren Anlagen erfolgen. Auch eine Ergänzung auf den zahlreichen öffentlich aushängenden bzw. gedruckten Stadtplänen wäre hilfreich.

Außerhalb des Erhaltungsgebietes, aber eine der wichtigsten Standorte ist der Bahnhof. Immerhin überdacht und gut einsehbar gelegen (soziale Kontrolle), ist häufig zu beobachten, dass die Räder abseits der ‚Felgenkiller‘ angekettet werden, um Radschäden und Diebstahlgefahr zu mindern.

Bei den recht neuen Fahrradbügeln am Weserangerbad ist auffällig, dass diese mit ca. 90 cm viel zu hoch eingebaut worden sind. Dies erschwert die Nutzung und wirkt bei nicht Belegung optisch unnötig dominant. Besser ist eine Einbauhöhe von etwa 65 bis 70 cm, noch besser zum standfesten Anketteln beider Räder+Rahmen sind die längeren schlaufenförmigen Stahlrohr-Anlehnbügel (h 55 cm) mit Wegrollschutz.

Zur Anbindung des touristischen Radverkehrs soll die **Wegweisung** weiter ergänzt werden. Dabei sind weitere Infos für Radfernwegfahrer einzubeziehen, z.B. Infotafeln mit Informationen zu Touristinfo, Übernachtungsmöglichkeiten, Einzelhandel, Fahrradbedarf, Freizeitangebot und weiteres Radroutennetz. Diese könnten an den wichtigen Einfahrtsrouten, innerstädtisch sowie am Bahnhof positioniert werden.

Die künftige Entwicklung der Städte und Gemeinden wird auch an der Quantität seiner Nahmobilität gemessen werden. Gute Nahmobilität bietet Sicherheit und Qualität an Aufenthalts- und Bewegungsräumen sowie gut dimensionierte, komfortable und möglichst barrierefreie Wege zu wohnungsnahen Arbeitsstätten, Versorgungs- und Erholungseinrichtungen. Mehr Lebensqualität, insbesondere für Kinder, Familien und Senioren stärkt dabei den Wohn- und Wirtschaftsstandort. [AGFS] Eine effektive Förderung eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes mit Abstellanlagen und weiteren Angeboten für den Radverkehr sind wesentlicher Beitrag für die Bewegungs- und Lebensqualität in der Stadt Rinteln. Durch Vernetzung der historischen attraktiven Rintelner Altstadt mit den Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen im nahen Umfeld sowie der umgebenden Naturlandschaft verbessern sich die Potenziale für den Tourismus. Davon profitiert auch der Alltagsradverkehr mit seinen positiven Auswirkungen. Die Attraktivitätssteigerung im Erhaltungsgebiet dürfen dabei auch in das Umfeld ausstrahlen.

Mit freundlichen Grüßen

Felix Wells

(Verkehrspolitischer Ansprechpartner ADFC Schaumburg)