



Radwegekonzept

Stadt Nienburg/Weser

(Aktualisierter Teil von 2013 – 2015)

Erläuterungsbericht

**Ausgearbeitet vom
Fachbereich Stadtentwicklung
Sachgebiet Stadtplanung und Umwelt**

Nienburg, den 11.02.2016

Im Auftrag

Ewest

Inhaltsverzeichnis:	S. 2
Allgemeines:	
1. Erläuterungsbericht – Einleitung	S. 3
2. Neues im Konzept	S. 4
Besonders hervorzuhebende Schwerpunkte/Themen:	
3. Radinfrastruktur und Pedelecs	S. 5
4. Umfrageaktion Fahrradstraße	S. 7
5. Fahrradabstellflächenkonzept – Innenstadt	S. 9
Weitere Behandlung sämtlicher vorgegebener Schwerpunkte:	
6. Minimierung/Beseitigung der Unfallschwerpunkte	S. 10
7. Routen an den Magistralen/Haupttrouten/ortsteilverbindende Routen	S. 10
Beschreibung der einzelnen Routen:	
(Ortsteile in die Innenstadt u. umgekehrt)	
8. Route 1 – Ortsteil Holtorf / Nienburg	S. 11
9. Route 2 – Ortsteil Erichshagen-Wölpe / Nienburg	S. 11
10. Route 3 – Ortsteil Langendamm / Nienburg	S. 12
11. Route 4 – Ortsteil Schäferhof/Kattriede / Nienburg	S. 14
(Ortsteilverbindende Routen)	
12. Ortsteil Holtorf / Ortsteil Erichshagen-Wölpe (HEW-Route)	S. 14
13. Ortsteil Erichshagen-Wölpe / Langendamm (EWL-Route)	S. 15
14. Ortsteil Langendamm / Ortsteil Schäferhof/Kattriede (LSK-Route)	S. 15
Fazit zu den übrigen Auftragsbestandteilen:	
15. Schaffung weiterer Stellplätze im Innenstadt-und Bahnhofsbereich	S. 16
16. Verbesserung des Zustandes touristischer Radwege im Stadtbereich	S. 16
17. Gemeinschafts- oder Fahrradstraße	S. 17
18. Förderung und Aufklärungsarbeit für den Radverkehr	S. 17
Anlagen zum Erläuterungsbericht:	S. 17
Anlage 1 (Listen 1 - 4)	
<i>Liste 1 – politische Vorgaben</i>	
<i>Liste 2 – Mängelkataster (allgemein) mit Anhang Lagepläne 1 - 34</i>	
<i>Liste 3 – Mängelkataster (Fahrradrouten)</i>	
<i>Liste 4 – Gesamtkosten/Umsetzung der Maßnahmen der Priorität 1 (auch P 1 genannt)</i>	
Anlage 2 Umfrage Fahrradstraße	
Anlage 3 Abstellflächenkonzept	

Allgemeines:

1. Erläuterungsbericht – Einleitung

Die Benutzung des Fahrrades ist in den letzten Jahren stetig attraktiver geworden, so dass es als relevantes Verkehrsmittel immer stärker genutzt wird. Obwohl die Straßenplanung den Radverkehr beständig mehr berücksichtigt, ist die Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Städten immer noch erkennbar. Allerdings ist in den letzten Jahren das Fahrrad als Alternative zum Auto, insbesondere im Nah- und Freizeitverkehr, wegen seiner besonderen Vorteile und Einsatzmöglichkeiten wiederentdeckt worden.

Einige Vorteile des Fahrrades sind:

Benutzbarkeit und Verfügbarkeit für den größten Teil der Bevölkerung, relativ preiswert in Anschaffung und Unterhalt, geringere Flächenansprüche auf privatem und öffentlichem Grund als z. B. Kfz, Umweltfreundlichkeit und Gesundheitsförderung.

Wesentliche Voraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung ist ein attraktives Wegenetzangebot mit unterstützenden Maßnahmen für den Radfahrer und ein guter Zustand der Wege. Daher sollte ein Radwegenetz nicht auf Grundlage von Verkehrserhebungen bzw. der Stärke der Nutzung einer bestimmten Wegstrecke konzipiert werden, sondern durch die Schaffung eines Angebotes und Zustandspflege eine erhöhte Nutzung erreicht werden.

Die Stadt Nienburg bietet für eine intensive Fahrradnutzung gute Voraussetzungen. Der Hauptteil des Stadtgebietes liegt in ebener oder mäßig bewegter Topographie. Mit den einzeln gelegenen Ortsteilen ergeben sich Wegebeziehungen im Nahverkehr, die ideal mit dem Rad erledigt werden können. Dabei ist insbesondere der Schülerverkehr betroffen. Darüber hinaus bietet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel im Freizeitverkehr (Radwanderwege/Themenrouten), den nahegelegenen Erholungsgebieten und den überregionalen Routen (Weserradweg) an.

Aufgabe der Radwegenetzplanung war es bzw. ist es, ein abgestimmtes zusammenhängendes Radwegenetz zu erarbeiten. Im Jahr 2003 wurde für die Stadt Nienburg hierzu ein Radwegekonzept als Basis erstellt bzw. beschlossen. Dessen Aktualisierung ist Gegenstand des vorliegenden Projektes.

Die vorliegende Neuauflage baut inhaltlich auf die Erstfassung aus dem Jahre 2003 auf. Das Konzept enthält Übersichten zu aktuellen Bedürfnissen sowie Kernaussagen zur weiteren strategischen Umsetzung.

Für eine nachhaltige Radverkehrsplanung in der Stadt Nienburg wird das vorhandene Radwegekonzept unter Berücksichtigung der folgenden Punkte fortgeschrieben:

- Überprüfung der Ziel- und Quellgebiete des Radverkehrs, Abgleich mit aktuellen Vorhaben der Stadt- und Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplanung.
- Überprüfung des bisher geplanten Radwegenetzes (*Grundzüge und Struktur, Netzkonzeption, Wunschlinien*), ggf. Ergänzung von Haupt- und Nebenrouten oder Bestimmung von Alternativrouten.
- Generelle Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen und Knotenpunkten, Maßnahmenfelder im Radverkehrsnetz.
- Aktualitätsprüfung des bisherigen Maßnahmenkataloges auf Durchführbarkeit, Sinnhaftigkeit und Vereinbarkeit mit den neuen Zielvorgaben.

2. Neues im Konzept:

Im Rahmen der geplanten Aktualisierung und Fortschreibung werden folgende, politisch angeregte Vorgaben, Berücksichtigung finden:

- Einbeziehung neuer Technologien wie z. B. E-Bikes, deren hohe Geschwindigkeiten veränderte Anforderungen an die Infrastruktur stellen (?).

Insbesondere sind aber folgende Schwerpunkte zu beachten:

- a. Minimierung/Beseitigung der Unfallschwerpunkte.
- b. Ausbau und Optimierung der Routen an den Magistralen und den grünen Hauptverbindungen von den Ortsteilen in die Innenstadt und zwischen den Ortsteilen. (*beidseitige Führung, ausreichende Breiten, Prüfung der Führung als separate Radwege oder Schutzstreifen*).
- c. Schaffung weiterer Stellplätze im Innenstadt- und Bahnhofsbereich. (*externes Stellplatzkonzept, Qualitätssicherung und Verbesserung*).
- d. Verbesserung des Zustandes touristischer Radwege im Stadtbereich.
- e. Festlegung und Erprobung einer Gemeinschafts- oder Fahrradstraße.
- f. Förderung (z. B. *Fahrradkurse*) und Aufklärungsarbeit (z. B. *Sicherheitsaspekte*) für den Radverkehr.

Nachdem der Rat der Stadt Nienburg/Weser am 07.05.2013 die Aktualisierung und Fortschreibung des rd. 10 Jahre alten Radwegekonzeptes der Stadt Nienburg/Weser beschlossen hatte, sind die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und in allen Ortsteilen aufgefordert worden, ihre Meinung und ihre Anregungen einzubringen. Damit dies möglichst frühzeitig - nämlich bereits bevor irgendwelche Planungen festgezurr werden - geschah, wurden sie von Anfang an in die Planungen mit einbezogen. Der

Vorteil sollte darin liegen, dass im Zuge von ortsteilinternen BürgerInnenbeteiligungen viele Menschen auf Grund ihrer Detailkenntnis gute Vorschläge zur Umsetzung beisteuern.

Daher wurden Ende 2013 insgesamt 4 Veranstaltungen in den Ortsteilen Holtorf, Langendamm, Erichshagen-Wölpe und übriges Stadtgebiet incl. des Ortsteiles Schäferhof-Katriede durchgeführt.

Auch die Ortsräte selbst waren aufgefordert, Anregungen vorzubringen und haben – teilweise mit allgemeinen Anregungen – ihren Beitrag geleistet. Weitere Anregungen sind, wohl auch aufgrund der Pressemitteilungen, außerhalb der Informationsveranstaltungen in schriftlicher Form eingegangen.

Sämtliche bisher vorgebrachten Anregungen sind in Form einer „Abwägung“, wie aus den Bauleitplanverfahren bekannt, dokumentiert und mit einem Abwägungsergebnis versehen. Die noch weiter zu behandelnden Anregungen werden im Zuge einer neuen Prioritätenliste (Mängelliste) im Konzept erneut aufgegriffen. Zur Orientierungshilfe sind den einzelnen Anregungspunkten (wo erforderlich) Lagepläne beigelegt.

Die Anregungen aus den Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligungen, den Ortsräten und die im Übrigen vorgebrachten Anregungen werden, je nach Beschluss, zusammen mit den vorgeschlagenen Maßnahmen, aus dem Antrag der Fraktion „BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN“ und „WG Nienburg“ sowie dem Positionspapier der „SPD-Fraktion“ in das neue Radwegekonzept eingearbeitet.

Ansonsten sind die folgenden Schwerpunkte/Themen des Antrages besonders hervorzuheben:

3. Anforderungen an die Radinfrastruktur durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs

Bei der Nutzung von Pedelecs ist eine seit Jahren anhaltende dynamische Entwicklung festzustellen. Im Jahr 2009 wurden in Deutschland etwa 150.000, im Jahr 2014 bereits etwa 450.000 Pedelecs verkauft. 95% dieser Räder sind Pedelecs 25, die den Fahrrädern rechtlich gleichgestellt sind. Für Fahrräder mit Elektroantrieb über 25 km/h hat das Bundesverkehrsministerium die rechtliche Einteilung zum Kleinkraftrad vorgesehen. Längerfristig wird ein Anteil am Fahrradmarkt in Deutschland von etwa 25 % erwartet (derzeit etwa 3 %). In den Niederlanden beträgt dieser Anteil heute schon 19 %. Die Fortschritte in der Batterietechnik ermöglichen immer größere Reichweiten, durch die Stromversorgung mögliche technische Zusätze wie Navigation, ABS, verbesserte Lichttechnik oder elektronischer Diebstahlschutz können die Fahrzeugsicherheit erhöhen.

Derzeit werden Pedelecs noch vorrangig von über 50-Jährigen und insbesondere von Senioren gekauft und genutzt. Zunehmend sind jedoch auch jüngere Erwachsene interessiert. Die meisten, die heute ein Pedelec fahren, sind auch vorher

regelmäßig Rad gefahren. Bei einigen von ihnen handelt es sich aber auch um „Wiedereinsteiger“ oder „Neueinsteiger“. Bislang werden Pedelecs überwiegend im freizeitorientierten und radtouristischen Bereich genutzt. Aus Erfahrungen der Niederlande kann jedoch von einer zunehmenden Nutzung im Alltagsradverkehr und damit auch im städtischen Umfeld ausgegangen werden.

Sicherheitsrelevante Aspekte der Nutzung von Pedelecs

Pedelec-Nutzer fühlen sich als Radfahrende und verhalten sich auch so. So ist die Nutzung der Radverkehrsanlagen durch Pedelecs mit der von „konventionellen“ Radfahrenden vergleichbar. Auch nicht benutzungspflichtige Radwege werden von ihnen ganz überwiegend genutzt. Die meisten Pedelec-Nutzer zeigen ein vorwiegend angepasstes und eher defensives Verhalten im Verkehr.

Pedelec-Nutzer fahren im Mittel etwa 2-3 km/h schneller als die übrigen Radfahrenden. Das Geschwindigkeitsniveau bewegt sich dabei überwiegend in einem Bereich von etwa 16 bis 20 km/h. Spitzengeschwindigkeiten über 25 km/h werden nur selten erreicht. Insgesamt fahren Pedelec-Nutzer damit im Geschwindigkeitsspektrum des konventionellen Radverkehrs. Durch das zunehmende Auftreten von Pedelecs sind allerdings Verschiebungen zu höheren mittleren Geschwindigkeiten des Radverkehrs zu erwarten, die entsprechende Anforderungen an die Infrastruktur nach sich ziehen.

Die Häufigkeit und der Ablauf kritischer Situationen auf Pedelec-Fahrten sind mit denen konventioneller Radfahrender vergleichbar. Kritische Situationen ereignen sich überwiegend unter Beteiligung anderer Radfahrender oder mit dem Fußverkehr. Auch die Unterschätzung der Geschwindigkeiten von Pedelecs durch andere Verkehrsteilnehmende kann zu kritischen Situationen führen. Ferner zieht die hohe Nutzung von Pedelecs durch Senioren aufgrund deren hoher Verletzungsanfälligkeit eine höhere Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle nach sich. Demgegenüber ist es erfreulich, dass Pedelec-Nutzer deutlich häufiger einen Helm tragen als andere Radfahrende. Verkehrsunfälle mit Pedelecs werden in der polizeilichen Unfallstatistik erst neuerdings gesondert erfasst. Wo diese Differenzierung schon länger vorgenommen wird, zeigt sich eine deutliche Zunahme.

Anforderungen an die Weeginfrastruktur

Mit der Zunahme von Pedelecs steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Es ergeben sich höhere Differenzgeschwindigkeiten zwischen den Radfahrenden und dem Rad und Fußverkehr. Dadurch kommt es häufiger zu Überholungen auf Radverkehrsanlagen. Zu berücksichtigen ist auch eine zunehmende Nutzung von Anhängern und Lastenrädern mit entsprechendem Platzbedarf.

Da die Pedelec-Nutzung sich in einem Verhaltens- und Nutzungsspektrum bewegt, wie es auch im konventionellen Radverkehr auftritt und ohnehin planerisch zu berücksichtigen ist, ergeben sich aus der Zunahme der Geschwindigkeiten keine besonderen über die derzeitigen technischen Regelwerke (insbesondere die aktuelle ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) hinausgehenden Anforderungen. Viele der heutigen Radverkehrsanlagen weisen allerdings einen nur geringen Standard – deutlich unter den Vorgaben dieser Regelwerke – auf. In dieser Hinsicht verstärkt also die Zunahme der Pedelecs die Notwendigkeit, einen Standard entsprechend den Regelwerken tatsächlich auch umzusetzen.

In der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung werden sich, durch das ansteigende Geschwindigkeitsniveau, die Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen stärker zugunsten der fahrbahnorientierten Führungen verschieben (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Benutzungspflichtige Radwege mit den Mindestbreiten der Verwaltungsvorschrift zur StVO sind mit einer Pedelec-Nutzung kaum zu vereinbaren. Auch gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr sind restriktiver zu bewerten. Gut geeignet sind attraktive Radverkehrsachsen abseits stark belasteter Hauptverkehrsstraßen (z.B. über Fahrradstraßen) sowie Radschnellwege.

Servicekomponenten für Pedelecs

Ein wesentliches Element zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind gute, diebstahlgeschützte Abstellanlagen, denn Pedelecs sind im Allgemeinen wesentlich teurer als „normale“ Fahrräder. Pedelec-Nutzer sind deshalb eher bereit, für eine komfortable und sichere Abstellmöglichkeit einen angemessenen Preis zu zahlen. Ebenso wichtig ist das Abstellen an der Wohnung. Aufgrund ihres Gewichtes können Pedelecs nicht ohne Weiteres über Treppen in den Keller transportiert werden. Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung stellen daher einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswiderstand dar. Weitere Servicekomponenten zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind u.a. der Verleih von Pedelecs oder öffentliche Ladestationen.

Fazit

Die zunehmende Verfügbarkeit von Pedelecs bietet gute Potenziale für eine Stärkung des Radfahrens als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform. Durch die Möglichkeit, längere Distanzen zügig und bequem zurückzulegen, besteht auch im Alltagsverkehr die Chance auf eine spürbare Verlagerung bisheriger Autofahrten. Die Verknüpfung von ÖPNV und Pedelec bietet insbesondere für den ländlichen Raum neue Mobilitätschancen. Durch die Zunahme der Pedelecs entstehen **keine grundsätzlich neuen Anforderungen an die Infrastruktur** für den Radverkehr, da sich das Verhalten der Pedelec-Nutzer in dem Verhaltensspektrum des „normalen“ Radverkehrs bewegt. Es wird jedoch die Notwendigkeit, den Stand der Technik entsprechend den aktuellen Regelwerken konsequenter umzusetzen, gestärkt.

Quelle:

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV - Alrutz

4. Umfrageaktion Fahrradstraße – Fazit

Der Verwaltungsausschuss hatte sich in seiner Sitzung am 13.10.2014 mit dem Radwegekonzept – Fahrradstraße befasst. Im Zuge der weiteren Entwicklung des Radwegekonzeptes sollte das Thema „Fahrradstraße“ bei einem entsprechenden Bedarf berücksichtigt werden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hatte in seiner Sitzung am 06.11.2014 beschlossen, im Zuge einer BürgerInnenbefragung herauszufinden, wie hoch die Akzeptanz für eine Fahrradstraße ist und wo sich die Bürgerinnen und Bürger eine solche Straße vorstellen können.

Vor dem Hintergrund dieser Diskussionen und Präsenz des Themas Fahrradstraße, sollte mit Hilfe einer Bürgerumfrage herausgefunden werden, inwiefern die Bürgerinnen und Bürger sich eine Fahrradstraße wünschen. Gleichzeitig sollte die Umfrage dazu dienen, neue Ideen zu sammeln und ebenfalls die Suche nach einer

möglichen geeigneten Fahrradstraße zu beschleunigen. Die insgesamt 279 Personen, die befragt werden konnten, sorgten für ein kleines, aber dennoch repräsentatives Ergebnis.

Insgesamt zeichneten die dargelegten Ergebnisse ein sehr unentschlossenes Bild zum Thema Fahrradstraße. Besonders die Frage nach einem Erfordernis einer Fahrradstraße wurde nur sehr knapp befürwortet. Die Vermutung, dass besonders Personen, die in der Innenstadt wohnen, eine Meinung bezüglich einer Fahrradstraße haben, lässt sich, bis auf wenige Ausnahmen, in Kapitel 4.1 des Textteiles bestätigen.

Die Zufriedenheit mit den Radwegen stand überwiegend im Zusammenhang mit der Ablehnung einer Fahrradstraße. Meist wurde im Zuge der offenen Frage erwähnt, dass es den Bürgerinnen und Bürger wichtiger ist, dass die Radwege in Nienburg /Weser gepflegt und erhalten werden, um deren Qualität zu steigern. Dies spiegelt sich auch in der Bewertung der Radwege auf Frage V6 wider. Der Durchschnitt bei der Vergabe von Noten (1 sehr schlecht, 10 sehr gut) lag bei 5 oder schlechter. Die Vermutung liegt nahe, dass im Zuge einer Qualitätsverbesserung der Radwege, die Bürgerinnen und Bürger in Nienburg eine Fahrradstraße mehr akzeptieren als sie es jetzt schon tun. Auffällig war, dass oft die Mängel der bereits bestehenden Radwege kritisiert wurden. Diese Maßnahmen scheinen wichtiger zu sein als die Ausweisung einer Fahrradstraße. Voraussetzung für eine Fahrradstraße ist allerdings auch, dass diese Straße in Stand gesetzt ist, ansonsten wäre die Akzeptanz eher gering.

Besonders bei der mündlichen Befragung wurde deutlich, dass den Bürgerinnen und Bürgern wesentliche Informationen über die Fahrradstraße fehlen. Über die Fragen, was überhaupt eine Fahrradstraße ist, was für Bedingungen diese Straße erfüllen muss und vor allem, wie teuer diese in der Ausweisung ist, herrschte zunehmend noch Unwissenheit.

Alles in allem wurde durch die Umfrage die allgemeine Stimmung zu den Radwegen Nienburgs und zur möglichen Fahrradstraße erfasst. Zudem wurde die offene Frage zum Teil auch für allgemeine Anmerkungen und Kritik zu den Radwegen in Nienburg genutzt.

(Textteil zur Umfrage siehe Anlage 2 zum Erläuterungsbericht „Umfrageaktion Fahrradstraße“)

5. Fahrradabstellflächenkonzept – Innenstadt

Ein Schwerpunkt des Antrages zur Aktualisierung und Fortschreibung des Radwegekonzeptes war die „Schaffung weiterer Stellplätze im Innenstadt- und Bahnhofsbereich“.

Die Bedeutung guter Fahrradstellplätze für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Ob eine Fahrt mit dem Fahrrad unternommen wird, hängt auch von den Bedingungen an Quelle und Ziel ab. Wo Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung. Für den immer weiter zunehmenden Fahrradbestand gibt es (auch in Nienburg) weder quantitativ noch qualitativ ausreichend Fahrradstellplätze.

Fahrraddiebstahl ist zum Massendelikt geworden. Aus Angst vor Diebstahl werden gute Fahrräder häufig nicht benutzt; stattdessen werden ältere, zumeist weniger sichere Fahrräder eingesetzt oder Radfahrten ganz unterlassen. Radfahrerinnen und Radfahrer wollen ihre Fahrräder im Wohnbereich und unterwegs sicher und bequem abstellen. Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung und ggf. Beleuchtung der zu planenden Anlagen sind daher wichtige Aspekte. Eine große Bedeutung fällt auch den „Umsteigeanlagen“ von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnhofsbereich) zu.

Zur Planung der im Konzept dargestellten Abstellanlagen wurden zunächst, unter Beteiligung des ADFC, die bestehenden Einrichtungen sondiert und neue Standorte gesucht, der Bedarf geschätzt und die Anforderungen an die Anlage beschrieben. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Bedarf voraussichtlich steigen wird, wenn gute Anlagen errichtet werden.

Fahrradstellplätze sollten gestalterisch auch zum Umfeld passen. In städtebaulich sensiblen Bereichen könnten dem Stil der Bebauung entsprechende Architektur und ans Umfeld angepasste Materialien gewählt werden. Aus diesen Gründen ist eine enge Abstimmung mit der zurzeit in Planung befindlichen Neuorientierung des Innenstadtmobiliars durch den Arbeitskreis Innenstadt erforderlich.

Das Abstellflächenkonzept ist als ein wichtiger Baustein Bestandteil des Gesamt-Radwegekonzeptes und wird in die neue Prioritätenliste zur Umsetzung der Maßnahmen übernommen.

Dem Konzept-Plan ist ein ausführlicher Textteil angefügt (siehe Anlage 3 zum Erläuterungsbericht „Fahrradabstellflächenkonzept – Innenstadt“).

Ergänzt wurde das Fahrradabstellflächenkonzept – Innenstadt um den Punkt 5a „Abstellanlagen an Bushaltestellen“ in den Ortsteilen.

Weitere Behandlung sämtlicher vorgegebenen Schwerpunkte:

6. Zu a. Minimierung/Beseitigung der Unfallschwerpunkte (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 1.).

Zur Minimierung/Beseitigung der Unfallschwerpunkte wird ein Mängelkataster (siehe Liste 2) in Form einer „Endlosliste“ geführt werden bzw. angelegt und den vorhandenen Ressourcen entsprechend abgearbeitet. Hierbei fließen auch die neuen Erkenntnisse ein, die bei diversen Umfragen (z. B. Umfrage „Fahrradstraße“ oder „Fahrrad-Klima-Test 2014/ADFC“) gewonnen wurden. Danach wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger (Radfahrerinnen und Radfahrer) überwiegend eine gute Instandhaltung des vorhandenen Radwegenetzes noch vor eventuellen Sonderprojekten wie „Fahrradstraßen“ oder speziellen Fahrradroutes. Eine Prioritäre Bedeutung hat auch die Anlage von adäquaten Abstellanlagen (insbesondere in der Innenstadt). Vor der Umsetzung geplanter Maßnahmen werden, wie in den vergangenen Jahren im Zuge des vorhandenen Radwegekonzeptes praktiziert, Vorschläge erörtert, wann/ob die Politischen Gremien separat je/Projekt beteiligt werden oder „Bagatellmaßnahmen“ routinemäßig umzusetzen sind. Die Prioritäten werden entsprechend neu gesetzt/formuliert.

7. Zu b. Ausbau und Optimierung der Routen an den Magistralen und den grünen Hauptverbindungen von den Ortsteilen in die Innenstadt und zwischen den Ortsteilen (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 2).

Die bekannten „bevorzugten Fahrradroutes“ (Nr. 1 - 4) aus dem vorhandenem Radwegekonzept werden im Zuge einer Optimierung neu definiert und Route für Route als Einzelprojekt unter Beteiligung der politische Gremien, Fachämtern und sonstigen Trägerinnen und Trägern umgesetzt. Die Fahrradroutes führen überwiegend durch 30-km-Zonen-Wohngebiete. In Anlehnung an die Aussagen des § 2 StVO dürfen sich RadfahrerInnen in diesen Straßen, sofern der übrige Verkehr nicht behindert wird, auch nebeneinander fahrend bewegen. Die betroffenen Fahrradroutes sollten gezielt auffällig (ggf. farbig) gekennzeichnet werden. Der RadfahrerInnenverkehr erhält so eine gute Orientierungshilfe und dem PKW-Verkehr wird parallel, mit entsprechender Beschilderung, die hier besondere Bedeutung der Straßen für die städtischen Radwegführungen vor Augen geführt. In der Liste 3 werden die Defizite und geplanten Verbesserungen aufgeführt.

Die Vorschläge für die bekannten und neu geplanten oder optimierten Routenabschnitte und Ergänzungen sind dem Plan zu entnehmen.

Beschreibung der einzelnen Routen:

(Ortsteile in die Innenstadt u. umgekehrt)

8. Route Nr. 1 – Ortsteil Holtorf ↔ Nienburg

Diese Route wird neu angeboten, mit der Option so schnell als möglich in den Genuss des Weserufer zu gelangen und trotzdem ohne große Umwege das Ziel Innenstadt/St.-Martins-Kirche zu erreichen (Routenlänge: ca. 5,75 Km). Die Route verläuft parallel zur Verdener Landstraße, wohnortnah mit viel Grünbezug und relativ ruhig. Die direkte Verbindung entlang der Verdener Landstraße (B215) – Verdener Straße – Lange Straße weist im Vergleich eine Streckenlänge von ca. 4,56 Km auf und führt entlang stark frequentierter Kfz-Verkehrswege. Die Neue Strecke (grüne Route) wird speziell ausgeschildert.

Streckenverlauf: *Start am Kreisel Holtorf. Straßen Mühlenbach – Holzriede – Querung Bäckerstraße – Siedekamp – Querung Theodor-Storm-Straße – bis Ende Bremer Straße und dessen südlich gedachte Verlängerung bis zur Carlotastraße (muss komplett neu hergestellt werden) – Carlotastraße nach Westen bis östlich der Bahnlinie - Entlang der Bahnlinie nach Süden – Unterquerung des Nordring/B6 – Fabrikweg – Königstraße – Unterquerung der Bahnlinie („Rabetunnel“) – Hermannstraße - Henriettenstraße – Querung der Große Drakenburger Straße (Ampelanlage/Nordertorschule) – Rohrsener Straße bis östliches Weserufer (Weserradweg) – nach Süden entlang der Weser – Tangierung des Hafens bis Unterquerung der Brückenstraße (Rampe) – Weserwall nach Süden bis Weserstraße – Lange Straße – Marktplatz – Ziel St.-Martins-Kirche.*

Mängel: schlechte Wegstrecke ab etwa Theodor-Storm-Straße bis zur Unterquerung Nordring/B6. Der Abschnitt zwischen der Bremer Straße und deren gedachter südlicher Verlängerung bis zur Carlotastraße und weiter bis zur Unterquerung des Nordring/B6 muss komplett neu hergestellt werden.

9. Route Nr. 2 – Ortsteil Erichshagen-Wölpe ↔ Nienburg

Diese Route weicht ebenfalls von der direkten Verbindung ab und verschwenkt ab der Einmündung Sandstraße nach Osten, um durch ruhigere und abwechslungsreichere Wohngebiete das Innenstadtziel St.-Martin-Kirche zu erreichen (Routenlänge: ca. 4,98 Km). Routenlänge der direkten Verbindung entlang der stark frequentierten Celler Straße – Verdener Landstraße – Lange Straße im Vergleich sind ca. 3,85 Km. Eine spezielle Ausschilderung dieser Route ist vorgesehen.

Streckenverlauf: *Start an der Corvinuskirche Erichshagen-Wölpe. Straßen Celler Straße – Querung der Celler Straße mit Einmündung Luisenweg bis Einmündung*

Brügger Weg (nur FußgängerInnen/RadfahrerInnen) – Brügger Weg nach Süden bis Einmündung Straße Am Wall – nach Westen bis Sandstraße-Ende über die Straße Moosriehte bis Einmündung Heerenlandweg – nach Süden (quasi Verlängerung des Heerenlandweg) – Entlang der ASC-Sportanlage bis Zubringer B215 – Entlang der Zubringers B2015 bis Unterquerung der B6 – Unterquerung der B6 durch den Rad-FußgängerInnentunnel – Am Ahornbusch – Dr.-Frank-Straße bis Unterquerung der Bahnlinie – Unterquerung der Bahnlinie im Zuge der B215 – Nordertorstriftweg – Neue Wallstraße – Leinstraße – Kleine Kirchstraße – Ziel St.-Martins-Kirche.

Besonderheit: *Abschnittsweise Alternativroute (2a) ab Ende der Straße „Am Ahornbusch“ mit allerdings 2 „harten Barrieren“ (Unterquerung der Bahnhofbereiches zu Fuß und Querung des „Goetheplatzes“ – auch nur zu Fuß empfohlen) möglich.*

Mängel: keine gravierenden Mängel.

10. Route Nr. 3 – Ortsteil Langendamm ↔ Nienburg

Die klassische Verbindung des Ortsteiles Langendamm führt direkt im Zuge der Hannoverschen Straße bis in die Nienburger Innenstadt. Die Route führt durch abwechslungsreiches Gewerbe an der Hannoverschen Straße mit der Option einer alternativen Teilstrecke, die entlang des Steinhuder Meerbaches im Grünen, bis in die Innenstadt führt.

Streckenverlauf: Start an der St.-Johannes-Kirche Langendamm. Straßen Am Knapsberg – Dorfstraße – Hannoversche Straße - Leinstraße – Kleine Kirchstraße – Ziel St.-Martins-Kirche (Routenlänge: ca. 4,45 Km).

Besonderheiten (1): *Abschnittsweise, ab der Kreuzung mit dem Steinhuder Meerbach, ist eine attraktive (grüne Route 3a) ausschließlich entlang des Steinhuder Meerbach bis in die Innenstadt möglich. Die (sich lohnenden) Mehrkilometer betragen 1,32 Km. Zumindest diese „grüne Alternativroute“ wird gesondert ausgeschildert.*

Für die Anbindung des Ortsteiles Langendamm in die Innenstadt gibt es eine Wunschroute (wurde auch in dem „Urradwegkonzept“ erwähnt), die aber auch für die Geltungsdauer des aktualisierten Konzeptes unrealistisch erscheint, da die harte Barriere Bahnstrecke-Minden in dem Bereich der immer noch illegalen Bahnquerung Alter Damm/Nienburger Damm nicht gelöst werden kann. Ein FußgängerInnen/RadfahrerInnen – Tunnel würde weit über eine Million € kosten. Bei dieser „Wunschroute“ würden die Wohnstraßen des „Alpheidegebietes“ bis hin zum Steinhuder Meerbach durchfahren. Von hier aus könnte dann die (grüne) Route 3a weiterbefahren werden. Desweiteren bestünde die Option, das in Planung befindliche Baugebiet „Segelwiesen“ (mittels Brücken) zu durchqueren, um dann die restliche Strecke über die Hannoversche Straße in die Innenstadt zu gelangen.

Mängel: Die grüne Teil - Alternativroute 3a ist zumindest zwischen den Steinhuder – Meerbach – Brücken Hannoversche Straße bzw. Berliner Ring sanierungsbedürftig. Es sind etliche Schlaglöcher und weitere Fahrbahnunebenheiten vorhanden, die teilweise sogar als gefährlich einzustufen sind. Im Bereich Ziegelkampstraße – Steinhuder – Meerbachbrücke ist nach wie vor eine Querungshilfe dringend erforderlich. Die im Zuge der Steinhuder – Meerbachbrücke/Berliner Ring vorhandene Unterquerungsmöglichkeit des Berliner Ringes ist unattraktiv. Der unterführende angedachte Fuß –Radweg Bereich ist relativ steil und eng, so dass Begegnungsverkehr beinahe nicht möglich ist. Als Alternative kann die oberirdische Straßenquerung mit Ampelanlage genutzt werden.

Besonderheiten (2):

Im näheren Einzugsbereich der Alternativroute 3a hat in 2014 eine „Mobilitätsuntersuchung Stadt Nienburg“ im Zuge der Veranstaltung „Mobilitätsmanagement“ im Studiengang „Verkehr und Logistik“ an der Karl-Scharfenberg-Fakultät „Der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften“ stattgefunden. Ziel dieser Ausarbeitung war es, verschiedene Konzepte zu entwickeln, um die Mobilität in dem „Gewerbegebiet Meerbachbogen“ den Aspekten – Verstärkung des Umweltbewusstseins; Stärkung des ökologischen Gedankens; Verringerung der CO₂-Belastung und Information der Mitarbeiter in diesem Gebiet über adäquate Alternativen – anzupassen. Das große vorhandene Potenzial für die Mobilitätsberatung setzte sich hauptsächlich aus den Dienstleistungsunternehmen „Mittelweserkliniken“, „Polizei“ und den „Berufsbildenden Schulen“ (BBS) zusammen.

Eine der Arbeitsgruppen betrachtete dabei hauptsächlich den aktuellen Fahrradverkehr und die gegebenen öffentlichen Verkehrsmittel in Nienburg. Hierbei fand insbesondere eine Bewertung und Optimierung der Radwege vom „Bahnhof Nienburg“ zum „Gewerbegebiet Meerbachbogen“ statt. Zur Bewertung der Fahrradwege (Es wurden 3 mögliche Wegstrecken vom Bahnhof in das Gebiet/Zielpunkt Mittelweserkliniken aufgezeigt) wurden die Bewertungskriterien „Qualität der Wege“, „Länge“ und „Beleuchtung“ herangezogen. Alle 3 Routen werden als „gut“ bezeichnet.

Für das neue Radwegekonzept bietet sich die aus der Studie übernommene eingezeichnete Route als Ergänzung bzw. weitere Alternative zu der „Alternativroute 3a“ an, da hier noch höhere Frequenzen aufgrund der vorhandenen Dienstleister und Schulen (noch dazu kommt die neue IGS an diesem Standort) möglich sind, sofern denn Überzeugungsarbeit zum Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad fruchtet.

Die Route verläuft, ausgehend vom Bahnhof Nienburg, entlang der Hauptstraßen, „Von-Philipsborn-Straße – Berliner Ring“ und stellt nach ca. der Hälfte der Strecke einen Wegstrecke entlang der Nebenstraßen dar. Die Wegelänge wird als „gut“ bezeichnet. Gemäß der Studie benötigt der Busverkehr mindestens doppelt so lange und das Auto ist (ohne Stau) kaum schneller und im Berufsverkehr sogar deutlich

langsamer. Zur Aufzeichnung der alternativen Nebenstrecke zur Hauptstraße (Berliner Ring) empfehle sich die Anbringung von Verkehrsschildern.

Der vorhandene Radweg auf den Hauptstraßen („Berliner Ring/Von-Philipsborn-Straße“) wird in dem Gutachten als qualitativ „gut“ bezeichnet. Die Breite der Radwege zusammen mit den Fußwegen sei aber zu den Stoßzeiten, wie dem Schulbeginn oder Schulende der BBs, im Gewerbegebiet etwas überlastet. Hier werde eine deutliche, farbliche Trennung zwischen Rad- und Fußweg sowie polizeiliche Aufklärung und Kontrolle der SchülerInnen, nicht auf dem Radweg zu laufen, empfohlen.

Fazit: Die aus der Studie empfohlene Wegstrecke wird als Ergänzung (3b) der Alternativroute 3a, ab der Querung der Ziegelkampstraße („Querungshilfe erforderlich“) entlang der Zielkampstraße bis zu der anvisierten Nebenstrecke durch das „Gewerbegebiet Meerbachbogen“ zum Berliner Ring und schließlich entlang der Hauptstraßen „Berliner Ring – Von-Philipsborn-Straße“ zum Bahnhof Nienburg, übernommen. Den Empfohlenen Aufwertungskriterien, separate Ausschilderung, farbliche Trennung von Rad- und Fußweg (im entsprechenden Bereich) und ggf. noch zu planende bauliche Maßnahmen wird aufgrund der hohen Frequenz (Insbesondere der SchülerInnennutzung) die Priorität 1 eingeräumt.

11. **Route Nr. 4 – Ortsteil Schäferhof/Kattriede** ↔ **Nienburg**

Die hier vorgeschlagene Route (Nr. 4) zur Anbindung des Ortsteiles Schäferhof/Kattriede in die Innenstadt ist deckungsgleich mit dem aktuellen Abschnitt des Weserradweges in dem Gesamten Anbindungsbereich.

Streckenverlauf: Start Damaschkestraße/Schwarzer Weg. Straßen Damaschkestraße – Raiffeisenstraße – Domänenweg Richtung Norden – Kattriedestraße – Bunsenstraße – Querung Berliner Ring (B215) – Rabenhorst – Mindener Landstraße Richtung Norden – Mühlentorsweg – Mühlenstraße – Lange Straße – Marktplatz – Ziel St.-Martins-Kirche (Routenlänge: 4,10 Km).

Besonderheit: Die gesamte Anbindung des Ortsteiles Schäferhof/Kattriede kann auf dem aktuellen Abschnitt des Weserradweges abgefahren werden.

Mängel: keine erwähnenswerten Mängel.

Ortsteilverbindende Routen:

12. **HEW – Route:** Ortsteil **H**oltorf ↔ Ortsteil **E**richshagen-**W**ölpe

Die HEW – Route ist eine besonders attraktive grüne Route zur Verbindung der Ortsteile Holtorf und Erichshagen-Wölpe unter nahezu Ausschluss jeglichen Kfz-Verkehrs.

Streckenverlauf: Start von der St.-Martins-Kirche Holtorf **oder** umgekehrt von der Corvinus Kirche Erichshagen-Wölpe. **Aus konzeptionellen Gründen werden alle Ortsteilverbindende Routen von Holtorf aus betrachtet im Uhrzeigersinn beschrieben.** Ab Kirche Holtorf entlang der Westseite des Führser Mühlbach bis zur Waldstraße – Waldstraße – Richtung Osten mit Querung des Führser Mühlbach – Schulweg – Am Drosch bis zur Wölper Straße – Wölper Straße – An der Kirche mit Ziel Corvinus Kirche (Routenlänge 2,14 Km).

Mängel: Der Abschnitt zwischen St.-Martins-Kirche und der Brücke über den Führser Mühlbach – Waldstraße ist in einem schlechten Zustand. Viele Schlaglöcher und weitere Unebenheiten schränken den „Fahrkomfort“ dieser so attraktiven Strecke doch erheblich ein.

13. **EWL – Route:** Ortsteil **E**richshagen-**W**ölpe \longleftrightarrow Ortsteil **L**angendamm

Diese Verbindung beschreibt ausschließlich den östlichen, weitgehend un bebauten Siedlungsbereich des Stadtgebietes mit variantenreichen Grünzonen und ist als sehr attraktiv einzustufen.

Streckenverlauf: Start von der Corvinus Kirche Erichshagen-Wölpe. Celler Straße (B214) bis zur Einmündung Zu den Hülsen – Zu den Hülsen – Ende Zu den Hülsen nach Westen mit Querung des Führser Mühlbach – nach kurzer Strecke Richtung Süden bis Kräher Weg – Kräher Weg bis zum Friedhof bzw. Einmündung Langer Moorweg – Langer Moorweg bis Einmündung Am Führser Busch – Am Führser Busch stadteinwärts mit Querung der Bahnlinie Bremen-Hannover – bis kurz vor der Querung der Bahnlinie Nienburg – Minden – nach Süden ein Stück entlang der Bahnlinie durch das Waldstück – nach Osten entlang des südlichen Waldrandes bis zur Straße Kiebitzende – Dorfstraße – Am Knapsberg mit Ziel St.-Johannes-Kirche im Ortsteil Langendamm (Routenlänge ca. 6,54 Km).

Mängel: Der Streckenabschnitt etwa östlich parallel zum Mußriedesee bis zum Kräher Weg ist in einem schlechten Zustand (Schlaglöcher und Fahrbahnunebenheiten). Der Abschnitt ist in privater Hand. Zwei harte Barrieren sind die Querung des Kräher Weges / K3 im Bereich des Friedhofes und die Querung der Bahnlinie Bremen – Hannover im Zuge eines beschränkten Bahnüberganges.

Ergänzung: *Der zuvor beschriebene, mit Mängeln behaftete Abschnitt (in privater Hand), wird ergänzt durch einen alternativen Abschnitt, der in Richtung Westen kurz den Mußriedesee touchiert. Zusätzlich ist noch eine Alternative Route (ab etwa Zu den Hülsen) östlich des Führser Mühlbach einzuplanen.*

14. **LSK – Route:** Ortsteil **L**angendamm \longleftrightarrow Ortsteil **S**chäferhof/**K**attriiede

Diese Verbindung weist einen durch die örtlichen Gegebenheiten relativ direkten Verlauf, unter Berücksichtigung des geplanten „Südringes“, mit landschaftlich vielfältigen „Grünerlebnissen“ auf.

Streckenverlauf: Start St.-Johannes-Kirche Langendamm. Straßen Am Knapsberg – Dorfstraße – Alter Damm – Unterquerung der Ortsumgehung B6 und der Hannoverschen Straße - Bahnweg südlich der Bahnlinie Nienburg-Minden – Überquerung des Steinhuder Meerbach – Querung des Nienburger Bruchweg – weiter bis zum Bärenfallgraben – östlich entlang des Bärenfallgraben Richtung Süden bis zum nächsten Verbindungsweg Richtung Westen mit Querung des Bärenfallgraben – weiter bis zum „Restarm“ des ehemaligen Lehmwandlungsweges – ehemaliger Lehmwandlungsweg Richtung Süden bis Einmündung Raiffeisenstraße – Raiffeisenstraße bis Einmündung Damaschkestraße – Damaschkestraße bis Ziel Damaschkestraße Einmündung Schwarzer Weg (Routenlänge 4,10 Km).

Mängel: Der Streckenabschnitt südlich der Bahnlinie Nienburg – Minden etwa zwischen dem alten Bahnhof Langendamm und der Raiffeisenstraße (auch abhängig vom geplanten Bau des „Südringes“) ist noch nicht vorhanden bzw. der kleine vorhandene Abschnitt vor Einmündung in die Raiffeisenstraße in einem schlechten Zustand mit Schlaglöchern und Fahrbahnunebenheiten.

Die Mängel und Empfehlungen für alle diese Routen sind in der Liste 3 dokumentiert.

Fazit zu den übrigen Auftragsbestandteilen:

15. *Zu c. Schaffung weiterer Stellplätze im Innenstadt-und Bahnhofsbereich (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 3.).*

Wurde bereits beschrieben – siehe vor – Fahrradabstellflächenkonzept – Innenstadt.

16. *Zu d. Verbesserung des Zustandes touristischer Radwege im Stadtbereich (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 4.).*

Hier ist insbesondere der überregional bedeutsame „Weserradweg“ zu erwähnen. Eine deutliche Aufwertung im Bereich der Unterquerung der Weserbrücke („Rampenlösung“) und Verbesserung des Zustandes der Wegestrecke im Bereich des aktuellen Schiffsanlegers sind umgesetzt. Ebenso eine damit verbundene Umbeschilderung. Weitere Aufwertungen ergeben sich auch aus den geplanten Maßnahmen zu c. „Fahrradabstellanlagen“ und dem „Dauerthema“ der Instandhaltung Innerstädtischer Radwege, um die Rad-TouristInnen zu einem längeren Aufenthalt zu animieren. Dazu gehört natürlich auch in erster Linie die gestalterische Aufwertung der Innenstadt.

17. *Zu e. Festlegung und Erprobung einer Gemeinschafts- oder Fahrradstraße (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 5.).*

Wurde bereits beschrieben – siehe vor – „Umfrageaktion Fahrradstraße – Fazit“.

18. *Zu f. Förderung (z. B. Fahrradkurse) und Aufklärungsarbeit (z. B. Sicherheitsaspekte) für den Radverkehr (siehe Liste 1 – lfd. Nr. 6.).*

Dieser Punkt ist durchaus als „Endlosaufgabe“ zu betrachten und muss mit den entsprechenden Akteuren (Polizei; ADFC; etc.) eingeleitet werden. Hier könnten z. B. auch die einzelnen Ortsteile/Ortsräte zur Mitarbeit (ggf. mit ehrenamtlichen Helfern?) animiert werden.

Anlagen zum Erläuterungsbericht:

Anlage 1 (Listen 1-4)

Liste 1 - politische Vorgaben

Liste 2 - Mängelkataster (allgemein) mit
Anhang Lagepläne 1-34

Liste 3 - Mängelkataster (Fahrradrouten)

Liste 4 - Gesamtkosten/Umsetzung der
Maßnahmen der Priorität 1 (auch
P 1 genannt)

Anlage 2 Umfrage Fahrradstraße

Anlage 3 Abstellflächenkonzept