

Radverkehrskonzept der Stadt Minden

Fachbereich Städtebau und Feuerschutz
- 5.2 Stadtplanung und Umwelt -
Stand 06 / 2010



Gliederung:

1. Radverkehrsförderung in Minden
2. Zielsetzungen für den Radverkehr in Minden
 - 2.1 bisherige Zielsetzungen
 - 2.2 Zielsetzungen des Radverkehrskonzeptes
3. Verbesserung der Netzqualität
 - 3.1 Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen
 - 3.2 Planung des Radverkehrsnetzes
 - 3.3 Haupttroutennetz
 - 3.4 Freizeit- und Themenrouten
4. Verbesserung der Streckenqualität
 - 4.1 Qualitätsanforderungen an Haupttrouten
 - 4.2 Ausbaubedarfe im Haupttroutennetz
 - 4.3 Fahrradstraßen
 - 4.4 Lichtsignalanlagen
5. Verbesserung der ergänzenden Fahrradinfrastruktur
 - 5.1 Fahrradabstellanlagen
 - 5.2 Fahrradwegweisung
 - 5.3 Radstation
 - 5.4 Öffentlichkeitsarbeit
6. Monitoring

Anlage A

Maßnahmenprogramm Förderung des Fahrradverkehrs 2010 / 2011

- A.1 Baumaßnahmen
- A.2 Errichtung von Fahrradabstellanlagen
- A.3 Maßnahmen an Lichtsignalanlagen
- A.4 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- A.5 weitere Maßnahmen

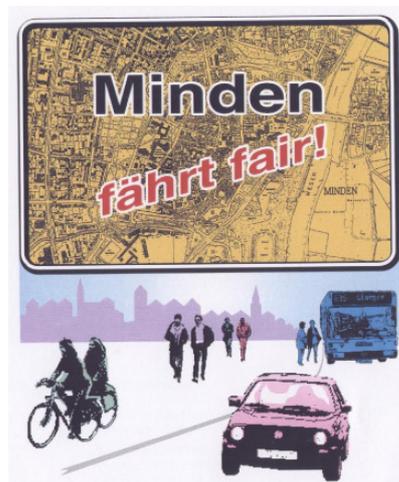


1. Radverkehrsförderung in Minden

Die erste konzeptionelle Planung zum Thema Verkehr der Stadt Minden ist der aus dem Jahre 1961 stammende Generalverkehrsplan. Er berücksichtigte in erster Linie die Belange des motorisierten Individualverkehrs. Bei späteren Überarbeitungen in den Jahren 1976 und 1980 gab es Ansätze zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, da abzusehen war, dass eine ständige Zunahme des Individualverkehrs nicht stadtverträglich sein konnte. In dieser Zeit wurden lediglich an Hauptverkehrsstraßen einige Radwege angelegt. Seit Anfang der 1980-er Jahre nahm dann auch die Öffentlichkeit verstärkt Einfluss auf die Radverkehrsförderung in Minden.

Im Jahr 1994 beschloss die Stadtverordnetenversammlung das 10-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Minden. Der Stadt Minden ging es darum, den Radverkehr möglichst schnell und kostengünstig zu fördern, um so zügig ein geschlossenes Radverkehrsnetz entstehen zu lassen, bzw. die vorhandenen Anlagen zu verbessern. Dies bedeutete, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zunächst einmal wieder entdeckt werden musste. Hier sollte die Öffentlichkeitsarbeit gezielt ansetzen und auf die Vorzüge hinweisen sowie Umsteigemöglichkeiten propagieren. Weiterhin wurde in 1995 die Projektgruppe Fahrradförderung mit Vertretern der politischen Parteien, der Straßenbaulastträger, der Polizei, des ADFC, der Aktiven Radler Minden (ARM) und anderen eingerichtet, mit deren Hilfe die Radverkehrsmaßnahmen besser durchgesetzt und koordiniert wurden.

Abbildung 1
Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Minden



In dieser Zeit begann auch die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Minden (VEP), die im Jahr 1996 abgeschlossen wurde. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan sollte nicht mehr nur die notwendige Mobilität gesichert, sondern gleichzeitig die negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Verkehrs (Flächenverbrauch, Stau, Lärm, Smog, Unfallgefahr, Parkplatznot, usw.) verringert werden. Dies erforderte eine Rückbesinnung und den Umstieg der Verkehrsteilnehmer auf umweltverträglichere Verkehrsmittel, von denen das Fahrrad eine attraktive Alternative neben Bus, Bahn oder zu Fuß gehen darstellt.



Im VEP wurde weiterhin festgestellt, dass in Minden trotz teilweise ungünstiger Rahmenbedingungen ein erheblicher Teil des städtischen Binnenverkehrs mit dem Fahrrad abgewickelt wird. Eine herausragende Bedeutung hatten dabei die Verkehre zur Innenstadt und zu den Schulen. Die höchsten Radverkehrsmengen wurden im Bereich Kaiserstraße / Weserbrücke mit etwa 1300 Radfahrern je Richtung in 13 Stunden gezählt. Dies entsprach einem Radverkehrsanteil von ca. 15 %. Hohe Radverkehrsmengen wurden weiterhin auf den radial auf die Innenstadt zulaufenden Straßen „Königstraße“, „Hahler Straße“, „Stiftstraße“ und „Marienstraße“ erreicht. Insbesondere „Königstraße“ und „Stiftstraße“ wiesen Abschnitte mit über 500 bis 600 Radfahrern in 8 Stunden auf, was einem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von bis zu 20 % entsprach (s.a VEP Minden, S. 23). Neben den o.a. Zielen zum Radverkehr, standen im Verkehrsentwicklungsplan auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Wohnumfeldverbesserungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Vordergrund.

Am 23.09.1996 wurden die Anstrengungen der Stadt Minden im Bereich der Fahrradförderung durch die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) belohnt. Es folgte eine Phase intensiver Radverkehrsförderung, in der etliche Maßnahmen, die die Verkehrsentwicklungsplanung entwickelt hatte auch umgesetzt wurden. So kam u.a. zu einer Verdichtung des Netzes der Hochbordradwege, der Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen, zum Bau von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt sowie der Einweihung der Radstation am Bahnhof im Jahr 2002.

Abbildung 2

Logo der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.



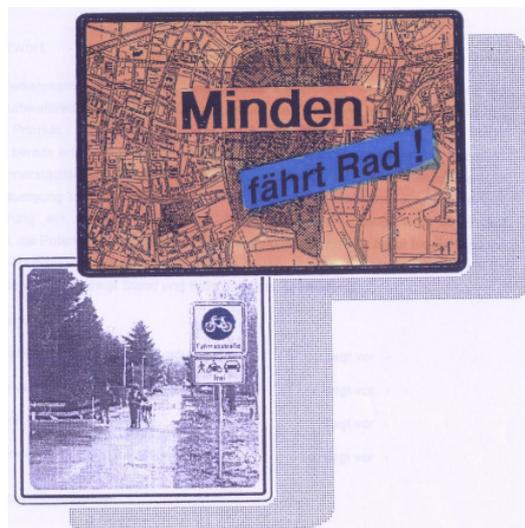
Mit der Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. für weitere 7 Jahre am 09.11.2007 hat die Stadt Minden dann den Willen deutlich gemacht, auch weiterhin die Nahmobilität mit dem Schwerpunkt Radverkehr zu fördern. Zu diesem Zweck wurde auch die Radverkehrsförderung durch die Wiederaufnahme des Arbeitskreises Fahrradförderung und die Aufstellung des Radverkehrskonzeptes wieder intensiviert.

2. Zielsetzungen für den Radverkehr in Minden

2.1 bisherige Zielsetzungen

Die erste konzeptionelle Zielsetzung speziell für den Radverkehr wurde in Minden im Rahmen des 10-Punkte-Programmes zur Förderung des Radverkehrs in 1994 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Stadt Minden beabsichtigte mit diesem Programm die Erhaltung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität der Bürger und durch Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu bewirken. Hierzu sollen die umweltfreundlichen Verkehrsarten (öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) gefördert und verbessert werden. Insbesondere sollte das Potential des möglichen Fahrradverkehrs der kurzen Wege (zu Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit, usw.) gesteigert werden. Mit einer Vielzahl kleiner auf einander abgestimmter Maßnahmen sollte die Attraktivität, der Komfort, die Sicherheit und Schnelligkeit des Fahrrades ausgeschöpft werden, um den Modal Split, d.h. die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsarten (Kfz, ÖPNV, Fahrradfahrer, Fußgänger) so zu verändern, dass der Radverkehrsanteil in Minden größer als 20% wird.

Abbildung 3
VEP Minden – Programm zur Förderung des Radverkehrs



Der Verkehrsentwicklungsplan aus 1996 hatte darüber hinaus die Zielsetzung den Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) aufgrund des niedrigen Energieverbrauchs sowie der geringeren Abgas- und Lärmbelastung und des sparsamen Flächenverbrauchs die Priorität im Stadt- und Umlandverkehr in Minden einzuräumen.

Das Leitbild der Stadt Minden aus 2000 verfolgt in Bezug auf den Radverkehr die Zielsetzung: Minden bleibt fahrradfreundliche Stadt: Der Radverkehr erfährt eine besondere Förderung. Der Schutz von schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen hat stets Vorrang.



2.2 Zielsetzungen des Radverkehrskonzepts

Das Radverkehrskonzept der Stadt Minden verfolgt das grundsätzliche Ziel die Nahmobilität mit dem Schwerpunkt Fahrradverkehr zu fördern. Mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes soll das Fahrrad als allgemein akzeptiertes Verkehrsmittel im städtischen Verkehr gefördert und die Rahmenbedingungen für eine fahrradfreundliche Entwicklung Mindens verbessert werden. Langfristiges quantitatives Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf mindestens 25 %.

Das Radverkehrskonzept knüpft so an die bisherigen Zielsetzungen und den Entwurf der strategischen Ziele der Stadt Minden aus dem Jahr 2008 an, in denen als Unterziel formuliert ist, dass der Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu steigern ist. Es übernimmt weiterhin auch die Zielsetzungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e.V. (AGFS) bezüglich der Förderung der Nahmobilität und der Steigerung des Radverkehrsanteils. Leider ist der derzeitige Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split in Minden nicht bekannt.

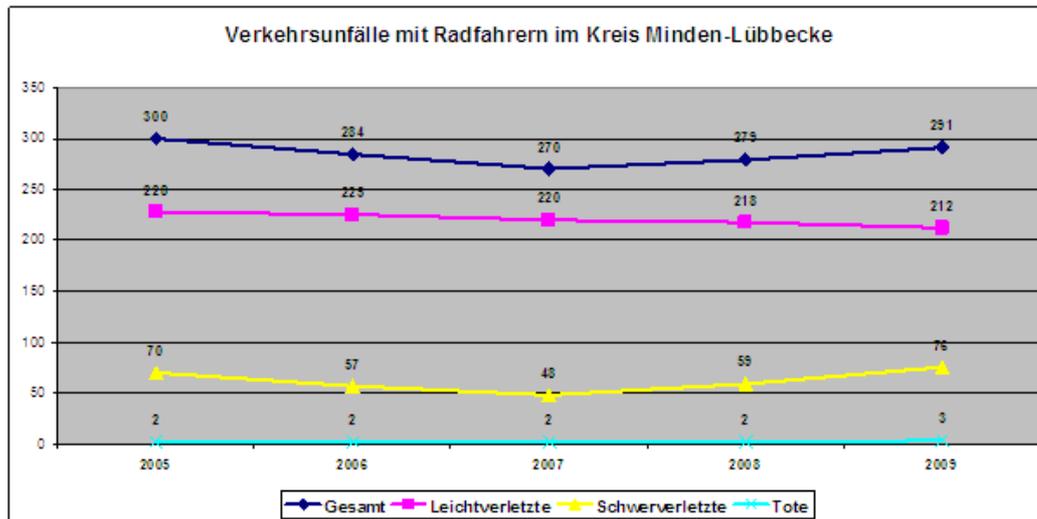
Abbildung 4
Radverkehrsanteil am Modal Split in ausgewählten AGFS-Mitgliedstädten

Münster		37,2 %
Marl		24,0 %
Dülmen		22,5 %
Wesel		22,2 %
Krefeld		22,0 %
Troisdorf		21,0 %
Brühl		19,0 %
Dormagen		18,0 %
Bonn		17,0 %
Gladbeck		17,0 %
Köln		16,0 %
NRW		12,5 %
Deutschland		9,0 %

Quelle:
AGFS 2009

Weiteres Hauptziel des Radverkehrskonzeptes ist die Senkung der Verkehrsunfallzahlen mit Fahrradbeteiligung, die mit der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr erreicht werden soll. Im Kreis Minden zählte die Verkehrsunfallstatistik der Polizei im Jahr 2009 insgesamt 291 Unfälle mit verletzten Fahrradfahrern (siehe Abbildung 5). Von diesen verletzten Fahrradfahrern entfallen 120 Verunglückte auf die Stadt Minden. Dies bedeutet, dass 31,4 % aller Verunglückten Radfahrer sind.

Abbildung 5:
Verkehrsunfälle mit Radfahrern im Kreis Minden-Lübbecke



Quelle:
Polizeiliche Verkehrsunfallstatik 2009

Daneben werden durch die Förderung des Radverkehrs noch eine Reihe von weiteren Zielsetzungen unterstützt, wie z.B.:

- Mobilität für Alle,
- Verbesserung der Lebensqualität,
- Förderung der Gesundheit,
- Verbesserung des Umweltschutzes,
- Förderung des Tourismus,
- Sicherung von Arbeitsplätzen.

Um diese Ziele zu erreichen, sind vor allem 4 Handlungsfelder gleichrangig zu bearbeiten:

- die Verbesserung der Netzqualität,
- die Verbesserung der Streckenqualität,
- die Verbesserung der ergänzenden Fahrradinfrastruktur,
- die Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Als Basis für das Radverkehrskonzept kommt der Verbesserung der Netzqualität besondere Bedeutung zu. Sie umfasst vorrangig die Festlegung eines Haupttroutennetzes in der Stadt Minden und die Schließung der sich ergebenden Netzlücken. Mit einem dichten Netz von Radverkehrsanlagen wird der Umstieg auf das Fahrrad für den Bürger erleichtert.

Neben der Verbesserung der Netzqualität hat insbesondere die Streckenqualität eine besondere Bedeutung. Die für Radfahrer wichtigen Haupttrouten sollten einen bestimmten Qualitätsstandard bezüglich des Ausbaus der Radverkehrsanlagen nicht



unterschreiten (z.B. ausreichende Breite, ebener Belag, Beleuchtung in den Abend- und Nachtstunden) und somit die Leichtigkeit des Radverkehrs gewährleisten. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch eine gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen (Mitführen des Radverkehrs; Abbau von Wartezeiten).

Notwendiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes ist ferner die Weiterentwicklung der ergänzenden Fahrradinfrastruktur. Dazu zählen u.a. hochwertige und funktionale Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Alltags- und Freizeitradverkehrs, eine Beschilderung bzw. Wegweisung des Haupttroutennetzes sowie eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit durch Presseartikel, Veranstaltungen oder Informationsflyer.

3. Verbesserung der Netzqualität

Eine wesentliche Grundlage eines Radverkehrskonzeptes ist die Festlegung eines Radverkehrsnetzes als Grundlage für die Planung der Infrastruktur.

3.1 Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen

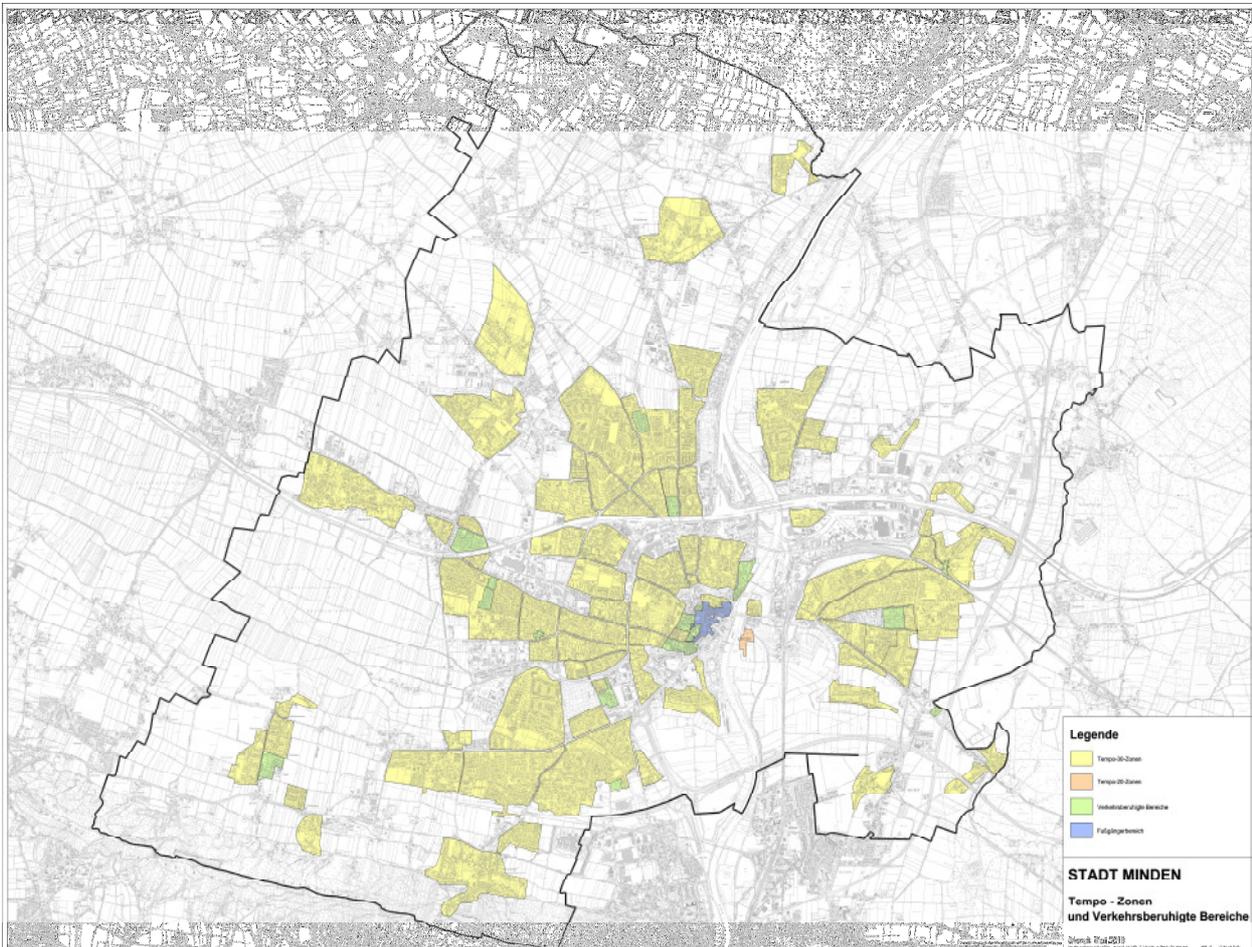
Im Rahmen der Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen der Stadt Minden sind die Fahrradwege auf der Grundlage vorliegender Daten und früherer Bestandsaufnahmen erfasst und kartiert worden. Die Kartierung erfolgte mit Hilfe des Liegenschaftskatasters, der Straßentopografie, des Schilderkatasters, Luftbildern und der deutschen Grundkarte (DGK 5). Dabei wurden z.B. ca. 1600 Verkehrsschilder berücksichtigt, die alle Bedeutung für den Radverkehr haben. Diese Inventarisierung wurde dann durch Befahrungen „vor Ort“ überprüft. Eine Einschätzung von baulichem Zustand, Qualität, Abmessungen und Schäden erfolgte nicht.

Das Ergebnis der Bestandsaufnahme ist ein Radverkehrsanlagenkataster, dass die

- straßenbegleitenden getrennten Geh- und Radwege (einseitig und beidseitig),
- straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwege (einseitig und beidseitig),
- nicht-straßenbegleitenden Geh- und Radwege (selbstständig geführte Radwege),
- Radwege ohne Benutzungspflicht,
- Fußwege Radfahrer frei,
- Radfahrstreifen,
- Schutzstreifen,
- Mehrzweckspuren,
- Fahrradstraßen und
- Velorouten

erfasst.

Karte 2
Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche



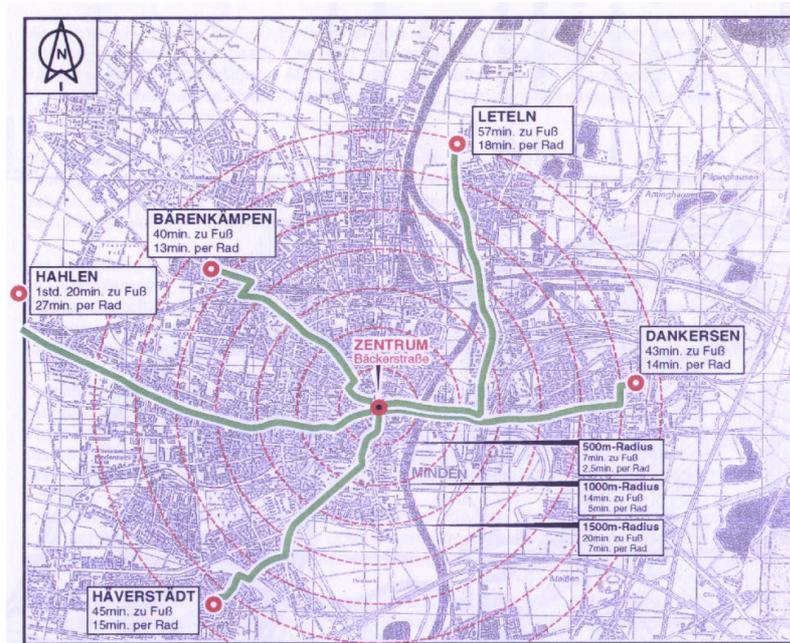
3.2 Planung des Radverkehrsnetzes

Die Radverkehrsplanung verfolgt das Ziel, dem Radfahrer für alle Fahrten im Stadtgebiet innerhalb und außerhalb bebauter Bereiche sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anzubieten. Dazu ist es erforderlich, Radverkehrsnetze zu schaffen, die alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke und Ziele berücksichtigen (s.a. Empfehlungen für den Radverkehr (ERA), 1995). Die Radfahrer befahren dabei in der Regel bei gleichem Ziel auch die gleichen Strecken, die sie als Fußgänger, Benutzer von Pkw oder von öffentlichen Nahverkehrsmitteln benutzen würden, soweit nicht Abkürzungen auf anderen Strecken möglich sind. Lediglich im Freizeit- und Erholungsverkehr ist nicht nur die Entfernung, sondern auch die Attraktivität der Strecken für die Benutzung von Bedeutung.

Um den Radverkehr zu fördern, bedarf es einer gezielten Angebotsplanung. Durch ein zusammenhängendes Netz wird ein Umsteigen vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad erleichtert, was wiederum zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes,

zu einer Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen (Klimaschutz) und zur Steigerung der Lebensqualität führt. Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz ist weiterhin erforderlich, um auch die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, älteren MitbürgerInnen und Nicht-Auto-Besitzern zu berücksichtigen. Es dient zur Vermeidung von unnötigem Kfz-Verkehr, da sehr viele innerstädtische Wege unter 4 – 5 km Entfernung zurückzulegen sind und sich hier die Benutzung des Fahrrades anbietet. Daher sind bei der Planung von Radverkehrsanlagen Zunahmen des Radverkehrs in Folge der verbesserten Situation zu berücksichtigen. Dies gilt u.a. auch für Freizeitrouten wie den Weserradweg.

Abbildung 6
 Radfahr- und Fußwegzeiten von den Stadtteilen zum Zentrum Mindens



Quelle:
 VEP Stadt Minden 1996

Bei der Planung der Radverkehrsnetzes unterscheidet man zum einen zwischen dem Alltagsradverkehr und dem Freizeit- und Erholungs- bzw. Erlebnisradverkehr und zum anderen zwischen Verkehrsbeziehungen auf gesamtstädtischer Ebene bzw. Verkehrsbeziehungen auf Stadtbezirks- oder Ortsteilebene.

Der Alltagsradverkehr bevorzugt gradlinige Verbindungen zu den verschiedenen Zielen und verläuft meist entlang von Straßen. Das Netz für den Alltagsradverkehr wird aus Haupt- und Nebenrouten gebildet. Die Hauptrouten verlaufen meist entlang der überörtlichen radialen Einfallsstraßen und über die tangentialen Ring- und städtischen Hauptverkehrsstraßen (z.B. Stiftsallee oder Ringstraße). Sie bestehen hauptsächlich aus Bordsteinradwegen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und sollten auch nachtauglich sein. Die Nebenrouten sind die ergänzenden Verbindungen auf Stadtbezirks- bzw. Ortsteilebene. Sie umfassen meist Tempo-30-Zonen, geeignete Sammel- und Anliegerstraßen und sonstige Wege.



Der Freizeit und Erholungsradverkehr bevorzugt dagegen Wege in ansprechender und erlebnisreicher Umgebung, die möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr aufweisen. Die Grundlage für den Freizeitverkehr sind die ausgewiesenen Freizeit- und Themenrouten (z.B. Weserradweg und Mühlenroute) sowie die vorhandenen Alternativrouten zu denen die selbstständig geführten Radwege an Weser, Bastau und im Glacis sowie die Velorouten gehören.

Neben der Unterscheidung als Alltags- bzw. Freizeit- und Erlebnisradverkehr sind die Quellen und Ziele Radverkehrs für die Netzplanung von besonderer Bedeutung. Die Netzplanung sollte die Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen auf möglichst direkten Wegen abbilden. Die Quellen des Radverkehrs sind dabei vor allem die größeren Wohngebiete. Die Ziele des Radverkehrs teilen sich auf in Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung und Ziele mit eher örtlicher Bedeutung.

Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung sind vor allem

- die Innenstadt,
- die Stadtbezirke und deren Verbindungen untereinander,
- die zentralen Versorgungsbereiche bzw. die Nahversorgungsstandorte,
- der Bahnhof mit der Radstation und der ZOB (als Hauptverknüpfung mit dem ÖPNV),
- weiterführende Schulen,
- Weserkolleg
- Fachhochschule
- Arbeitsplatzschwerpunkte wie größere Gewerbegebiete,
- Krankenhäuser
- öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie z.B. Bibliothek, VHS, Jugendhäuser usw.,
- größere Sporteinrichtungen
- Freizeit- und Kultureinrichtungen wie z.B. Kampa-Halle, Stadttheater, Weserstadion, Schwimmbäder, usw. und
- Jugendhäuser,
- kirchliche Einrichtungen
- die Verbindungen in landschaftlich reizvolle Bereiche im Umland wie z.B. Heisterholz, Wiehengebirge o.ä.
- und die Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarkommunen

Die Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung sollten über Haupttrouten erreichbar sein.

Ziele mit eher örtlicher Bedeutung sind

- Grundschulen,
- Sportplätze und Sporthallen,
- Kindergärten,
- Dorfgemeinschaftshäuser u.ä.

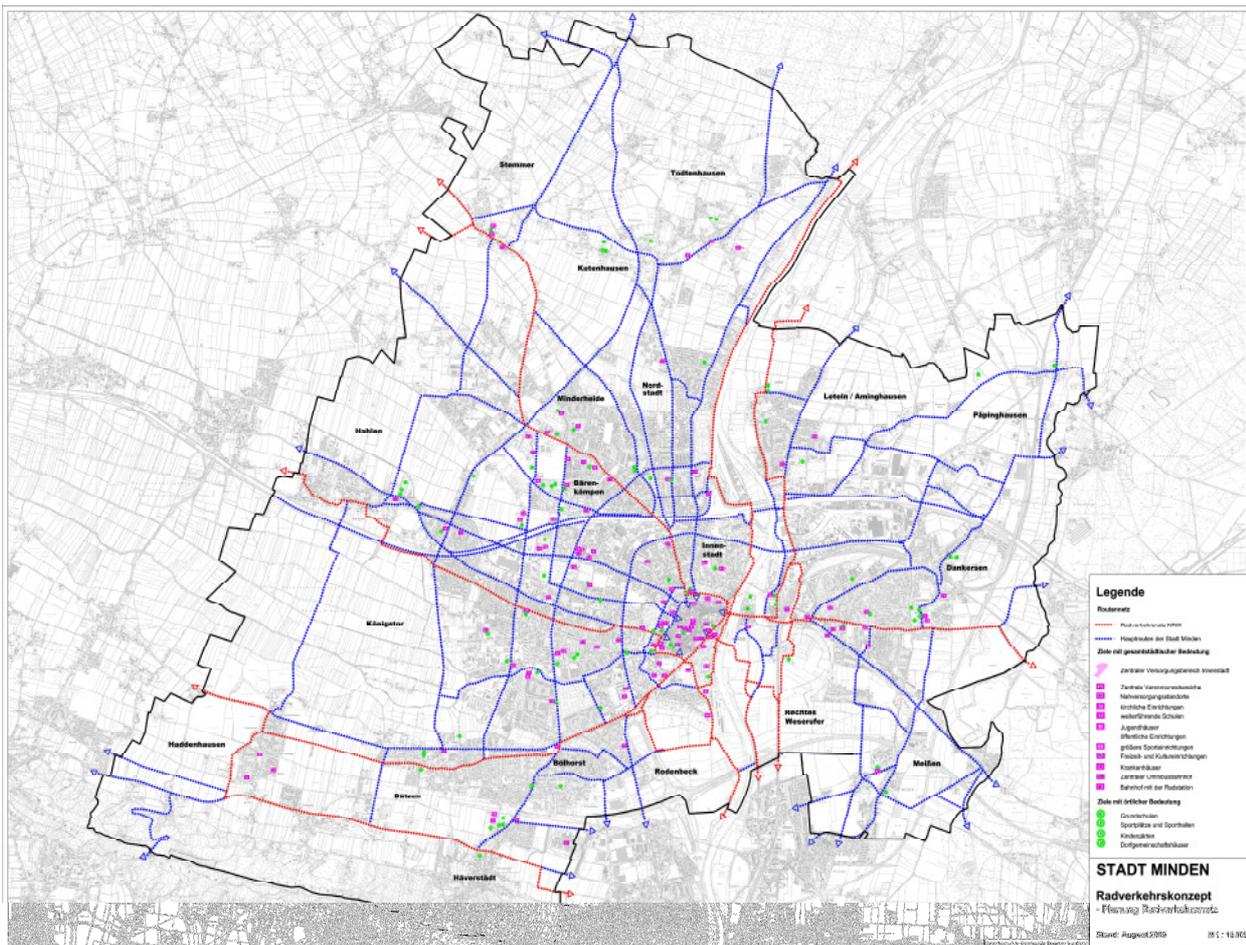
Die Ziele mit örtlicher Bedeutung sollten über Nebenrouten an das Radverkehrsnetz angeschlossen sein.

3.3 Haupttroutennetz

Das Grundgerüst für das Alltags- und auch das Freizeitradverkehrsnetz der Stadt Minden wird aus dem Radverkehrsnetz NRW und den Haupttrouten der Stadt Minden gebildet.

Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Das Radverkehrsnetz NRW sorgt so für die Einbindung Mindens in das regionale Radverkehrsnetz. In Minden umfasst das Radverkehrsnetz NRW einige der am meisten frequentierten Radverkehrsstrecken. Es handelt sich dabei um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf also dem Alltagsradverkehr dient, z.B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es aber auch die Belange des Freizeitradfahrens, weil es auch hochwertige und überregionale touristische Routen umfasst. Das Radverkehrsnetz NRW hat in Minden eine Streckenlänge von ca. 60 km.

Karte 3
Haupttroutennetz der Stadt Minden





Die Hauptrouten der Stadt Minden umfassen darüber hinaus vor allem die weiteren Verkehrsbeziehungen zwischen Zielen mit gesamtstädtischer Bedeutung, wie z.B. die Verbindungen der Innenstadt zu den Ortsteilen sowie der Ortsteile untereinander (z.B. Verbindungen Innenstadt – Kutenhausen oder Innenstadt – Meißen). Die Auswahl der konkreten Strecken erfolgte aufgrund der Verkehrsbedeutung für den Radverkehr, der Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen und der Gradlinigkeit der Streckenführung. Sie baut dabei auf den vorhandenen Grundlagen im Verkehrsentwicklungsplan von 1996 und im Entwurf des Radverkehrskonzepts von 2005 auf. Ähnlich wie beim Radverkehrsnetz NRW handelt es sich bei den Hauptrouten der Stadt Minden vorrangig um Strecken für den Alltagsradverkehr. Jedoch werden auch hier wichtige Routen des Freizeitradverkehrs mit erfasst.

Weiterhin wurde in einigen Teilbereichen des Stadtgebietes eine Parallelführung von Radwegen entlang von Hauptverkehrsstrassen und „nicht nachttauglichen“ Alternativrouten vorgenommen, weil bei Radwegen durch gering besiedelte oder schlecht beleuchtete Bereiche in den Abendstunden oft ein erhöhtes Gefährdungsempfinden entsteht. Dies gilt insbesondere auch für die straßenunabhängigen Abschnitte des Routennetzes.

Die Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarkommunen werden durch das Radverkehrsnetz NRW und die grenzüberschreitenden Hauptrouten der Stadt Minden abgebildet. Das Radverkehrsnetz NRW gewährleistet durch die landesweite Beschilderung eine Weiterführung der Routen auch in den angrenzenden Kommunen. Die grenzüberschreitenden Hauptrouten sind durch ein Beteiligungsverfahren und persönliche Gespräche mit den Nachbarkommunen abgestimmt. Wo ähnliche Radverkehrskonzepte geplant sind, sollen die Routen der Nachbarkommunen hier angeschlossen werden.

Die festgelegten Hauptrouten der Stadt Minden haben insgesamt eine Streckenlänge von ca. 150 km, so dass sich für das gesamte Hauptroutennetz (Radverkehrsnetz NRW + Hauptrouten der Stadt Minden) eine Streckenlänge von ca. 210 km ergibt. Überprüft wurde das Hauptroutennetz durch Befahrungen.

Da das Hauptroutennetz durch seine gesamtstädtische Ausrichtung zwangsläufig eine relativ große Maschenweite hat, wird es durch eine Vielzahl von Verkehrsbeziehungen auf Stadtbezirks- und Ortsteilebene ergänzt. Diese Verkehrsbeziehungen werden zumeist über die zum Radfahren geeigneten Sammel- und Anliegerstraßen, die landwirtschaftlichen Wege und die Tempo-30-Zonen abgewickelt (s.a. Karte 2). Sie bilden ein engmaschiges Netz aus Nebenrouten, das die Erschließung und Anbindung wichtiger Ziele auf Ortsteilebene gewährleistet. Ein Teil der Nebenrouten sind weiterhin auch Alternativrouten zu den Hauptrouten und Strecken, die aufgrund geringerer sozialer Sicherheit bei Dunkelheit, fehlendem Winterdienst nicht ganzjährig zu befahren sind. Eine Darstellung des Nebenroutennetzes ist aufgrund notwendigen Kleinteiligkeit auf gesamtstädtischer Ebene nicht möglich.

Darüber hinaus umfasst das Radverkehrsnetz noch geöffnete Kfz-Sackgassen, im Gegenverkehr befahrbare Einbahnstraßen und befahrbare Fußgängerzonen, die zusammen ein Netz von möglichst direkten Routen zu den Zielen im gesamten Stadtgebiet bilden.

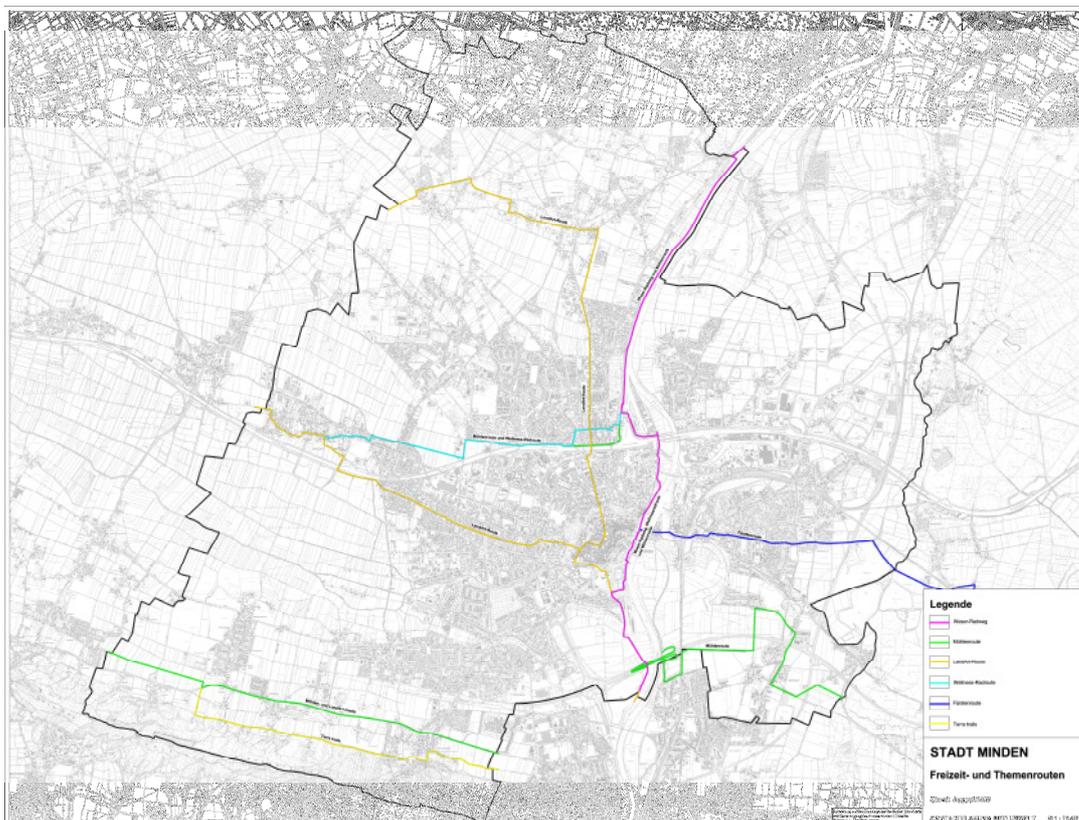
3.4 Freizeit- und Themenrouten

Für den Freizeit und Erholungsradverkehr bzw. den Erlebnissradverkehr stehen in Minden Teilabschnitte beschilderter Freizeit- und Themenrouten zur Verfügung. Von überregionaler Bedeutung ist dabei vor allem der Weserradweg (in Minden identisch mit dem Deutschlandradweg D 9), der das Stadtgebiet entlang der Weser durchquert. Von regionaler Bedeutung sind vor allem die Wellness-Route, die Land-Art-Route sowie die Mühlenroute, die vom Kreis Minden Lübbecke bzw. der OWL-Marketing getragen werden und die Fürstenroute des Landkreises Schaumburg, die von Minden nach Steinhude bzw. umgekehrt verläuft.

Daneben bestehen noch eine Vielzahl von Radrouten für den lokalen Freizeit- und Erholungsradverkehr, wie sie z.B. in der Radwanderkarte des Kreises Minden-Lübbecke kartiert, jedoch nicht beschildert sind.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass alle ausgewiesenen und beschilderten Freizeit- und Themenrouten vom Hauptroutennetz vollständig erfasst werden. Da die Stadt Minden gut durch diese Freizeit- und Themenrouten erschlossen ist und diese normalerweise einen überörtlichen Charakter haben, ist die Erarbeitung weiterer Freizeit- und Themenrouten von städtischer Seite derzeit nicht vorgesehen. Eine spezielle Routenplanung für den Bereich Freizeit- und Themenrouten erfolgt deshalb nicht.

Karte 4
Freizeit- und Themenrouten





4. Verbesserung der Streckenqualität

4.1 Qualitätsanforderungen an Hauptrouten

Langfristiges Ziel ist es, dass eine für den jeweiligen Radverkehr geeignete Radverkehrsanlage auf jedem Teilstück des Hauptroutennetzes angeboten werden kann. Dies können z.B.

- Fahrradstraßen,
- Hochbordradwege,
- Radfahrstreifen,
- Schutzstreifen,
- Fahrradstraßen,
- die Führung auf verkehrsarmen bzw. verkehrsberuhigten Straßen (z.B. in Tempo-30-Zonen)
- und straßenunabhängige Radverkehrsanlagen

sein.

Die Standardregelwerke für die Anlage bzw. die Ausweisung von Radverkehrsanlagen in Minden sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für den Radverkehrsanlagen (ERA 1995; eine Überarbeitung der ERA ist im Jahr 2010 zu erwarten), die beide von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wurden.

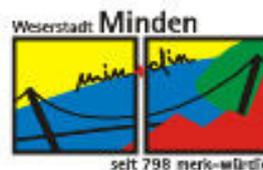
Dabei ist aufgrund der örtlichen Voraussetzungen wie z.B. der Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs im Einzelfall zu entscheiden, was für eine Radverkehrsanlage für die jeweilige Strecke in Frage kommt (s.a. Tabelle 1).

Tabelle 1:
empfohlene Radverkehrsanlagen bei unterschiedlichen Verkehrsstärken

Kraftfahrzeugverkehrsstärke	empfohlene Radverkehrsanlage
unter 400 Kfz / h	Fahrbahn
400 Kfz /h bis 1000 Kfz /h	Schutzstreifen
Über 1000 Kfz / h	Radfahrstreifen oder Radweg

Quelle:
RASt 06, Seite 34 / 35

Die Hauptrouten im innerstädtischen Bereich sollten grundsätzlich sofern sie (Hauptverkehrs-)straßenbegleitend geführt werden, als Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Hochbordradweg angelegt sein. Die Breite pro Fahrtrichtung sollte



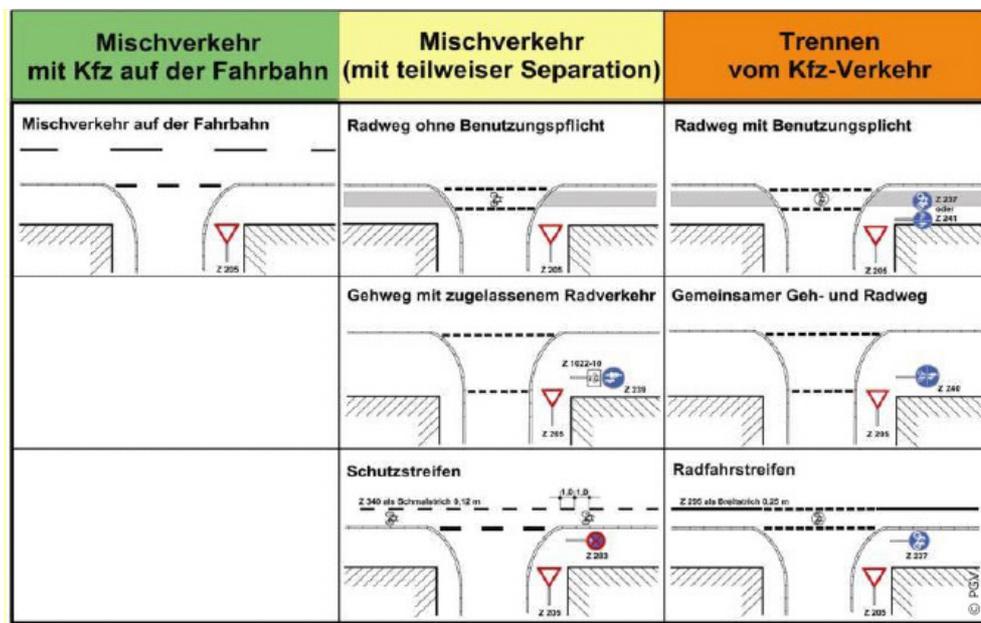
möglichst 2,00 m betragen (Mindestbreite 1,50 m). Die Benutzungspflicht für Fahrradwege soll nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern und die Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege eingehalten werden. Die Freigabe linksseitiger Radwege („Zweirichtungsradwege“) sollte innerhalb geschlossener Ortschaften nur auf unbedingt notwendige Ausnahmen beschränkt bleiben. Auf die Anordnung einer Benutzungspflicht für linksseitige Radwege soll entsprechend der Straßenverkehrsordnung innerorts verzichtet werden.

Die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern (gemeinsame Geh- und Radwege / Gehwege „Radfahrer frei“) sollte an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Ausnahme bleiben. Sie ist nur bei geringem Fußgänger und Radverkehr und geringer Nutzungsdichte sinnvoll. Abseits der Hauptverkehrsstraßen können Haupttrouten auch als Fahrradstraßen ausgewiesen bzw. durch Tempo-30-Zonen geführt werden.

Die Haupttrouten außerhalb der geschlossenen Ortschaft und die Haupttrouten die nicht straßenbegleitend geführt werden sollten mindestens die Qualität eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges haben (Mindestbreite 2,00 m).

Ausgewiesene und beschilderte Freizeit- und Themenrouten sollen die gleiche bauliche Qualität wie die Haupttrouten aufweisen.

Abbildung 7
Führungsformen des Fahrradverkehrs



Quelle:
Präsentation zum Vortrag von Herrn Alrutz (PGV) am 18.01.2010 in der FH Minden

An Straßenkreuzungen und -einemündungen und insbesondere auch an Grundstückszufahrten sind die Fahrrad- und Fußwege in der Hauptverkehrsrichtung grundsätzlich höhengleich auszubauen. Werden Radwege bei Kreuzungen und Ein-



mündungen auf Fahrbahnniveau geführt, erfolgt dies ohne Absatz bzw. Kante oder Rinne.

An Straßenkreuzungen soll der Radverkehr ohne Verschwenkungen mit dem PKW-Verkehr mitgeführt werden, um den Radverkehr flüssiger zu machen. Dies gilt auch für die Nebenrichtung.

Neue Ideen zur Verkehrsraumgestaltung, wie das Shared-Space-Prinzip, können in Zukunft eine wichtige Rolle für den Radverkehr spielen und die bisherigen Führungsformen ergänzen.

4.2 Ausbaubedarfe im Haupttroutennetz

Durch den Abgleich des Haupttroutennetzes (s.a. Karte 2) mit dem Bestand der Radverkehrsanlagen (s.a. Karte 1) und den Qualitätsanforderungen an Haupttrouten (s.a. Kapitel 4.1) ergeben sich die Ausbaubedarfe in der Stadt Minden. Die so ermittelten Bedarfe wurden daraufhin aufgrund der Art der vorhandenen Radverkehrsanlage (z.B. nicht vorhanden oder Fußweg Radfahrer frei), ihrer Funktion im Haupttroutennetz (z.B. Lückenschluss im Netz; Schulweg) und der Verkehrsbelastung (Höhe des Fahrrad- und des Kfz-Verkehrs) in die Prioritätsstufen kurzfristig, mittelfristig und langfristig eingeordnet (s.a. Tabelle 2). Bei Haupttrouten die auf gering befahrenen Straßen, auf landwirtschaftlichen und sonstigen Wegen sowie in Tempo-30-Zonen verlaufen wurde auf die Feststellung eines Ausbaubedarfs verzichtet. Auf diesen Straßen und Wegen kann der Fahrradverkehr auf der Fahrbahn geführt werden (s.a. Tabelle 1). Im Rahmen der Ermittlung der Ausbaubedarfe erfolgte keine Einschätzung des Unterhaltungszustands der vorhandenen Radverkehrsanlagen.

Tabelle 2:
Ausbaubedarfe für Radverkehrsanlagen im Haupttroutennetz

Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<ul style="list-style-type: none"> • Meyerweg von Erbeweg bis Stadtgrenze • Kaiserstraße (L 534) Bereich Bunte Brücke / Brückenkopf • Victoriastraße (534 / L 764) Bereich Bahnunterführung Bahnhof • Königstraße (L 766) von Preußenring bis Wittelsbacher Allee • Marienstraße (B 61) von Saarring bis MLK (stadteinwärts) • Karlstraße (K 6) von Friedrich-Wilhelm-Straße bis Zufahrt Containerterminal • Tonhallenstraße zwischen Klausenwall und Glacis • Holzhauser Straße (K 13) von Stemmer Landstraße bis Stadtgrenze • Petershäger Weg (K 10) von Am Schießstand bis Regtweg / Hähler Straße • Schachtschleuse Bereich Bauhofstraße (Tempo-30-Zone) • Grille / Clus (L 534) von Südbuch bis Rintelner Straße • Notthorn von Clus bis Knutweg • Glacisradweg • Bastauradweg Bereich Forellenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausberger Straße (L 764) von Kanzler´s Weide bis Kaiserstraße • Nordholzer Straße (K 10) von Kutenhauser Dorfstraße bis Stadtgrenze • Dankerser Straße / Feldstraße / Steinkreuzstraße von Bachstraße bis Steinkreuzstraße • Dützer Weg (K 10) von Grummetweg bis Lübbecker Straße • Meißener Dorfstraße / Forststraße (K32) von Clus bis Stadtgrenze • Cammer Straße (K 6) von Karlstraße bis Stadtgrenze • Lahder Straße (K 39) von Am Piwitt bis Stadtgrenze • Koppel / Unter den Eichen (K 6) von Cammer Straße bis Ortseingang Päpinghausen • Luttern (K 30) von Bergkirchener Straße bis Stadtgrenze • Biemker Straße (K 30) von Lübbecker Straße bis Schnürbusch • MKB-Strecke von Kutenhauser Straße bis Todtenhausen • Verbindung Alter Weserhafen - Letelner Kirchweg • Kreuzung Ringstraße / Marienstraße • Einmündung Klausenwall / Lindenstraße Bereich ZOB 	<ul style="list-style-type: none"> • Bachstraße von Victoriastraße bis Riehe • Südbuch von Kronsbrink bis Zobelweg • Lübbecker Straße (B 65) von Dützer Dorfstraße bis Biemker Straße • Krugstraße / Hans Böckler Straße von Auf dem Ort bis Karlstraße • Bierpohlweg von Stiftsallee bis Stemmer Landstraße • Schaumburger Weg (+ Verbindungsweg zur Schaumburger Straße) von Landwehr bis Stadtgrenze • Aminghauser Straße / Päpinghauser Straße von Friedrich-Wilhelm-Straße bis Unter den Eichen • Bismarckstraße / Mittelweg von Ringstraße bis Preußenring • Stockförth (K 6) von Päpinghauser Straße bis Stadtgrenze • Grasshoffstraße (K 46) von Im Schling bis Franzosenweg

Für viele der identifizierten Maßnahmen sind zz. noch keine weiteren Planungen angestellt worden, so dass hier erst noch die Grundlagenermittlung (z.B. Verkehrszählungen) durchgeführt und Planungsideen entwickelt werden müssen. Als Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen kommen insbesondere Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Hochbordradwege in Betracht.

Weiterhin müssen viele Maßnahmen die im Verantwortungsbereich der Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßen NRW und Kreis Minden-Lübbecke liegen, erst in die entsprechenden Ausbauprogramme aufgenommen werden, so dass eine Realisierung dieser Maßnahmen schwer zu beeinflussen ist.

Eine Liste der konkret projektierten Ausbaumaßnahmen ist im Anhang „Maßnahmenprogramm zur Förderung des Radverkehrs“ enthalten.

4.3 Fahrradstraßen

Um den Fahrradverkehr in Minden weiter zu fördern bietet sich auch die Ausweisung von Fahrradstraßen an. Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, auf der Kraftfahrzeuge entweder ausnahmsweise oder eingeschränkt durch Zusatzschilder zugelassen werden. Alle Fahrzeugführer dürfen hier nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder behindert noch gefährdet werden und das Nebeneinander fahren von Radfahrern ist erlaubt.

Abbildung 8
Verkehrsschild Beginn einer Fahrradstraße



In Minden gibt es derzeit 5 ausgewiesene Fahrradstraßen (s.a. Tabelle 3). Im Rahmen der Netzplanung bietet sich die Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen vor allem bei Hauptrouten die abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufen an.

Tabelle 3
Fahrradstraßen in Minden

Fahrradstraße	Bereich
Schenkendorfstraße / Regtweg	von Königstraße bis Peterhäger Weg
Flussstraße/ Letelner Straße / Große Trift	von Lahder Straße bis Lahder Straße
Eickhorstweg	von Zähringerallee bis Molkereiweg
Beethovenstraße / Mittelweg	von Sieben Bauern bis Bayernring
Derfflingerstraße	von Tillystraße bis Stiftsallee



Es ist das Ziel der Stadt Minden weitere Fahrradstraßen im Stadtgebiet auszuweisen, um so weitere komfortable Strecken für den Fahrradverkehr zu schaffen. Die Errichtung von Fahrradstraße soll deshalb insbesondere an folgenden Streckenabschnitten geprüft werden:

- Kanaluferstraße zwischen Stiftsallee und Hessenring als Teil einer der Hauptroute von Bärenkämpfen zur Innenstadt
- Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße Eickhorstweg bis zur Kanalbrücke, dann Wagnerstraßen, Hohenfelde, Alte Sandtrift bis zur Hahler Straße
- Straße "Am Schirrhof" als Anbindung Fahrradstraße Beethovenstraßen an den Bayernring
- Velorouten Süd und Ost als Fahrradstraße einrichten (soweit noch nicht geschehen)
- Von Haddenhausen zur Innenstadt über den Straßenzug Wiesenstraße – Hummelbeck – Grummetweg – Sportplatz Dützen – Amselstraße – Berliner Allee – Gelindeweg - Fasanenstraße

4.4 Lichtsignalanlagen

Der Radfahrer hat grundsätzlich Anspruch auf eine sichere, komfortable und attraktive signaltechnische Einbindung in Gesamtverkehr, wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch. Nur einfache und klare, von den Radfahrern akzeptierte Regelungen, können die angestrebte Verkehrssicherheit gewährleisten. Deshalb soll die Signalisierung grundsätzlich folgende Ziele verfolgen:

- Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit,
- eindeutige und nachvollziehbare Regelungen,
- gute Akzeptanz und
- attraktive Lösungen für Radfahrer, die Gleichwohl die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

Komfortable Signalschaltungen für den Radverkehr mit möglichst geringen Wartezeiten und möglichst langen Freigabezeiten (Grünzeiten) sind auch ein wichtiger Baustein einer fahrradfreundlichen Stadt. Sie zeigen, dass der Radverkehr ernst genommen wird. Attraktive Signalschaltungen mit kurzen Wartezeiten erhöhen auch die Sicherheit, da sie besser akzeptiert werden. Dies gilt natürlich auch für den Fußgängerverkehr. Eine noch gute Verkehrsqualität für Fahrradfahrer ist beispielsweise gegeben, wenn ihre mittlere Wartezeit nicht über 25 Sekunden liegt. Eine nicht mehr ausreichende Qualität liegt bei einer mittleren Wartezeit von über 45 Sekunden vor (s.a. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen).

Bei der Signalisierung an Knotenpunkten gilt seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) am 01.09.2009, dass Radfahrer die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten haben. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten (vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO). Jedoch gilt bis zum 31.08.2012 auch, dass an Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer, die

Radfahrer bis zum 31.08.2012 weiterhin Lichtzeichen für Fußgänger beachten müssen (vgl. § 53 Abs. 6 StVO).

Diese aufgrund der Novellierung der StVO notwendigen Änderungen an den Lichtsignalanlagen sollen kurzfristig (bis Ablauf der Übergangsregelung bis zum 31.08.2012) umgesetzt werden. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob eine Signalisierung mit dem Kraftfahrzeugverkehr oder eine getrennte Signalisierung für den Radverkehr vorgenommen wird.

Die Freigabezeiten (Grünzeiten) für Radfahrer (und Fußgänger) sollen bei einer gesonderten Signalisierung für Radfahrer weitgehend den Grünzeiten des gleichberechtigten Kfz-Verkehrs entsprechen und nur unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Räumgeschwindigkeiten abweichend enden. Deshalb soll es bei verkehrsabhängiger Steuerung auch kein „Wegschalten“ der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nach der Mindestgrünzeit geben, wenn der gleichgerichtete Kfz-Verkehr noch Grün hat.

Abbildung 9
Signalisierung für den Fahrradverkehr



Auf Anforderungsampeln für den Radverkehr soll verzichtet werden. Wenn an Kreuzungen der Radverkehr bedarfsgerecht gesteuert werden soll, ist dies durch Induktionsschleifen oder Videoerkennung (wie für den Kraftfahrzeugverkehr) zu realisieren.

Da sich die Erkenntnisse zu einer sicheren Radverkehrsführung in Knotenpunkten und zur Signalisierung des Radverkehrs im Laufe der Zeit kontinuierlich weiterentwickelt haben, entsprechen viele ältere Lichtsignalanlagen mit besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr in Minden wahrscheinlich nicht mehr den heutigen Anforderungen (z.B. Lichtsignalanlage Klausenwall / Schwichowwall / Portastraße / Johansenstraße). Deshalb ist die Einbindung des Radverkehrs in bestehende Signalisierungen im Hinblick auf die Grundanforderungen gemäß den aktuellen Regelwerken zu überprüfen.



5. Verbesserung der ergänzenden Fahrradinfrastruktur

5.1 Fahrradabstellanlagen

Zur Förderung des Fahrradverkehrs gehört neben der Planung des Radverkehrsnetzes auch die Bereitstellung von funktionalen, komfortablen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl. Fahrradabstellanlagen sind an allen Standorten notwendig, an denen dauernd oder zeitweilig Fahrräder in großer Zahl abgestellt werden. Ein Bedarf besteht vor allem entlang der Hauptrouten an den Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs, wie z.B. der Innenstadt, dem Bahnhof (mit Fahrradstation), ÖPNV-Haltestellen (Beispiel für eine Bushaltestelle mit Fahrradabstellanlage ist die Haltestelle Krähenwinkel in Kutenhausen), Schulen, Kindergärten, Jugendhäusern, Arbeitsstätten, öffentlichen Gebäuden mit Publikumsverkehr, zentralen Versorgungsbereichen bzw. -einrichtungen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen, touristischen Anziehungspunkten sowie Naherholungsbereichen aber auch Wohngebäuden. Die Standorte der Fahrradabstellanlagen sollten sich insbesondere durch

- eine gute Erreichbarkeit (Zielnähe),
- ausreichende Platzverhältnisse,
- die direkte Zugänglichkeit und Einsehbarkeit (soziale Kontrolle) und
- die Integration in die Umgebung auszeichnen.

Fahrradabstellanlagen am falschen Ort werden nicht genutzt und sollten an geeignete Standorte umgesetzt werden. Gegen Diebstahl und mutwillige Zerstörung hilft am besten eine Anordnung der Fahrräder „in der Öffentlichkeit“, z.B. im Blickfeld von Passanten. Wo dies nicht möglich ist und Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, sollte zumindest die Möglichkeit gegeben sein, beide Laufräder und den Rahmen der Fahrräder an den Fahrradhalter anzuschließen. An größeren Abstellanlagen, an denen Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, ist in der Regel ein Schutz gegen Witterungseinflüsse empfehlenswert (z.B. Bike + Ride-Anlagen). Damit Abstellanlagen auch bei Dunkelheit nutzbar und einsehbar sind, sollte eine ortsfeste Beleuchtung vorhanden sein. Diese dient auch der Sicherheit der abstellenden Person und erleichtert darüber hinaus das Abschließen des Rades.

Große Fahrradabstellanlagen im Freien sind an Schulen, Freizeiteinrichtungen, Bädern, Sportstätten, großen Industrie- und Gewerbebetrieben sowie an zentralen Stellen von Geschäftsbereichen (z.B. Zugang zu Fußgängerbereichen) erforderlich. Die Standorte können auf öffentlichen oder privaten Flächen liegen. Bei Mangel an Flächen kann eine Sondernutzungsgenehmigung für den öffentlichen Straßenraum Abhilfe schaffen. Bei entsprechendem Bedarf oder fehlenden Alternativen ist zu erwägen, Parkstände für Pkw in Abstellanlagen für Fahrräder umzuwandeln. Auf einem Pkw-Parkstand können 6 – 8 Fahrräder untergebracht werden. Darüber hinaus können private und öffentliche Arbeitgeber durch die Schaffung von betrieblichen Fahrradabstellanlagen das Fahrrad als Verkehrsmittel im Berufsverkehr fördern. Öffentlichen Einrichtungen kommt dabei eine Vorbildfunktion zu (vgl. ERA 1995, S. 114ff).

Die Fahrradständer sollen dabei folgenden Anforderungen genügen:

- Ein bequemes und sicheres Abstellen und diebstahlsicheres Anschließen einzelner Fahrräder soll auch dann möglich sein, wenn die angrenzenden Fahrradhalter belegt sind.
- Fahrräder mit allen gängigen Laufradgrößen und Reifenbreiten sollen gleich gut aufgenommen werden.
- Das Fahrrad soll oberhalb des Schwerpunktes gehalten und auch bei Seitenwind oder Gepäckbelastung nicht kippen.
- Die einzelnen Halterungsteile der Abstellvorrichtung dürfen sich nicht verformen.
- Standort und die Konstruktion müssen Verletzungsgefahr und Stürze für Passanten ausschließen.

Weiterhin sollte das Fahrrad mindestens an zwei unterschiedlichen Stellen gehalten und ein Anschließen des Rahmens (mit üblichen Kabel- oder Bügelschlössern) möglich sein. Der seitliche Abstand von Fahrradhalterungen bei der Anordnung in gleicher Höhe sollte ca. 1,20 m (Minimum ca. 0,80 m) und beide in der Höhe versetzter Anordnung mindestens ca. 0,60 m betragen (vgl. ERA 1995, S. 115).

Abbildung 10
beispielhafte Fahrradständer



Das Ziel der Stadt Minden ist es daher, die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere im Innenstadtbereich, den öffentlichen Einrichtungen und an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten sukzessive und bedarfsgerecht zu erhöhen. Besonders dort, wo schon heute viele Räder abgestellt werden und Fahrradständer fehlen, wie z.B. an den Zugängen zur Fußgängerzone ist nach Möglichkeit ein neues, größeres Angebot zu schaffen. In der Fußgängerzone sollten zusätzlich dezentral kleine Einheiten eingerichtet werden, damit der Einkauf mit dem geschobenen Rad leicht abtransportiert werden kann.

Als Standard für die neuen Fahrradständer dient der Anlehnbügel oder Rahmenhalter. Vorhandene veraltete Fahrradabstellanlagen (zumeist einfache Vorderradhalter bzw. Felgenkiller) sollen nach und nach ersetzt werden. Im Verkehrsentwicklungsplan aus 1996 wurde der Bedarf an Fahrradabstellplätzen im Haupteinkaufsbereich überschlägig auf 900 Abstellplätze kalkuliert.



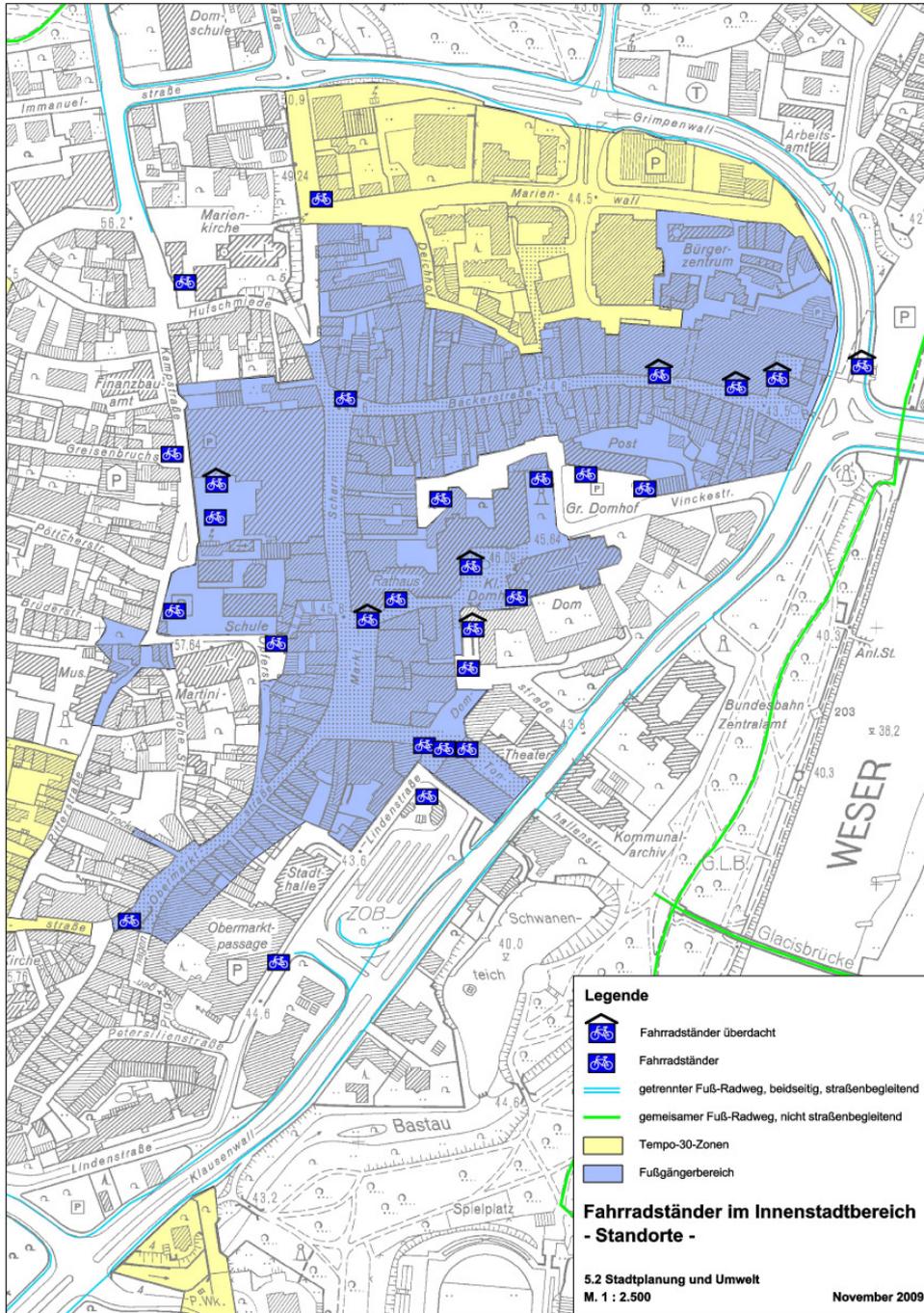
Der Bestand an Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich also dem Haupteinkaufsbereich ist in Tabelle 4 dargestellt. Demnach befinden sich im Haupteinkaufsbereich derzeit ca. 380 Fahrradabstellplätze, von denen ca. 150 also knapp die Hälfte dem Standard „Anlehnbügel bzw. Rahmenhalter“ entsprechen.

Tabelle 4:
Fahrradständer im Innenstadtbereich Mindens (Fußgängerzone mit Umfeld)

Fahrradständer (im öffentlichen Straßenraum)	Bestand August 2009
Poos (vor Tewes)	3 (Anlehnbügel)
Großer Domhof (vor Bürgerbüro)	9 (davon 5 Anlehnbügel)
Tonhallenstraße (vor Commerzbank)	5 (Anlehnbügel)
Lindenstraße (vor Commerzbank)	7 (Anlehnbügel)
Bereich Lindenstraße / Markt	22 (Anlehnbügel)
Rathauslaube	6 (Anlehnbügel)
seitlich Rathauslaube	10
Rathausinnenhof	7 (Anlehnbügel)
Martinikirchhof (am Keilstück)	28 (Anlehnbügel)
Martinikirchhof (Pfleiderer)	37 (Anlehnbügel)
Einfahrt Rathaustiefgarage	5 (Anlehnbügel)
Greisenbruchstraße (Einmündung Kampstraße)	48
Marienstraße	8
Hufschmiede / Kampstraße (Gemeindehaus Martinikirche)	10 (Anlehnbügel)
ZOB / Service Center	5
Großer Domhof (vor ADFC)	5 (Anlehnbügel)
Kaak	17 (davon 9 Anlehnbügel)
Deutsch Post (Großer Domhof)	16
Obermarktpassage / Real (Lindenstraße)	55
Hertie (Tränke)	41 (davon 5 Anlehnbügel)
Schlagde	14
Hertie (Bäckerstraße)	20
C & A (Bäckerstraße)	6

Eine private Fahrradabstellanlage mit knapp 60 Stellplätzen (davon 18 Anlehnbügel), die z.T. überdacht sind, befindet sich am Kaufhaus Hagemeyer (Bereich der Kampstraße). Weiterhin steht in der Rathaustiefgarage eine witterungsgeschützte und bewachte Fahrradabstellanlage insbesondere für Radwanderer zur Verfügung.

Karte 5
Standorte der Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich



Am Bahnhof befindet sich darüber hinaus eine Fahrradstation mit ca. 400 Fahrradabstellplätzen, die Tag und Nacht nutzbar ist, sowie 30 Anlehnbügel auf dem Bahnhofsvorplatz und eine Bike + Ride-Anlage auf der Ostseite des Bahnhofs mit 63 überdachten Fahrradabstellplätzen sowie 36 Fahrradboxen.

Das Ziel der Stadt Minden im Hinblick auf die Fahrradabstellanlagen ist es, die Zahl der Fahrradständer im öffentlichen Raum des Innenstadtbereiches mittelfristig auf



ca. 1.000 mit dem Standard Anlehnbügel / Rahmenhalter zu erhöhen. Zu diesem Zweck sollen jährlich ca. 50 Fahrradständer Raum neu aufgestellt bzw. veraltete ersetzt werden. Insbesondere an öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen kommt die Stadt Minden ihrer Vorbildfunktion nach und stellt ausreichend Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität zur Verfügung. Eine Liste mit geplanten Fahrradabstellanlagen ist im Anhang „Maßnahmenprogramm zur Förderung des Radverkehrs“ enthalten.

Ein weiteres Mittel, dass verstärkt zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen genutzt werden soll, ist die Landesbauordnung NW (LBauO NW). Sie schreibt bei privaten Bauvorhaben (Neubau oder Umbau / Umnutzung von Gebäuden) die Erstellung von Abstellanlagen für Fahrräder vor. Die Bauordnungsbehörde der Stadt Minden stellt deshalb im Rahmen der Baugenehmigung sicher, dass die notwendigen Fahrradstellplätze gemäß den einschlägigen Richtzahlen auch errichtet werden. Mögliche Ablösesummen gemäß Stellplatzsatzungen können für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen verwendet werden (Bike and Ride).

5.2 Fahrradwegweisung

Radfahrer orientieren sich auf ihren alltäglichen Wegen in erster Linie nach der persönlichen Ortskenntnis. Außerhalb des vertrauten Wohnumfeldes richten sie sich wie die anderen Verkehrsteilnehmer nach den Ortsbezeichnungen der allgemeinen Wegweisung oder nach Straßennamen. Im Alltagsverkehr sind schnellere Parallelrouten zu Hauptverkehrsstraßen auch bei Ortsansässigen nicht immer bekannt. Radfahrrouten ohne prägnante Radverkehrsanlagen, z.B. durch Tempo-30-Gebiete, sind oft nur durch Fahrradwegweisung als solche erkennbar. Im Freizeit- und Urlaubsradverkehr wird das vertraute Umfeld verlassen. Vielen Menschen ist Kartenlesen nicht vertraut. Eine Wegweisung bietet den Vorteil, leicht begreifbar und ohne Vorbereitung nutzbar zu sein (vgl. ERA 1995, Seite 118).

Neben den erforderlichen baulichen Radverkehrsanlagen ist deshalb eine wegweisende Beschilderung für den Fahrradverkehr ein wichtiger Bestandteil der Förderung des Radverkehrs. Für ein Radverkehrsnetz ist eine besondere Wegweisung erforderlich, wenn die Radverkehrsführung sich oft erheblich von der Kraftfahrzeugverkehrsführung unterscheidet. Im wesentlichen wird dabei entlang der Haupttrouten auf Ortsteile und wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs hingewiesen. So soll eine plausible und möglichst umwegfreie Führung, möglichst durch Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, gewährleistet werden. Besonders vielfältig ist die Wegweisung dort vorzunehmen, wo Alternativverbindungen zu verkehrsreichen Straßen angeboten werden.

Die Wegweisung muss sich deutlich von der Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr unterscheiden. Der wichtigste Inhalt der Wegweiser ist die Ziel- und die Kilometerangabe. Insbesondere die Kilometerangabe ist für Radfahrer wichtiger als für Autofahrer. Unterhalb von 5 Kilometern sollte deshalb die Kilometerangabe mit einer Stelle hinter dem Komma genau angegeben werden. Aus Kontinuitätsgründen ist die eigenständige Radverkehrswegweisung auch auf Abschnitten beizubehalten, auf denen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr parallel geführt werden.



In Minden sind derzeit nur das Radverkehrsnetz NRW, die Themen- und Freizeitrou-
ten „Weserradweg“, „Land-Art-Route“, „Mühlenroute“ sowie die Velo-Routen Süd
und Ost ausgeschildert.

Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit
einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen
sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander
verknüpft. Es handelt sich um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z.B.
für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es die Belange
des Freizeitradfahrens, indem dieses Netz um die genannten, überregionalen, tou-
ristischen Routen ergänzt wird. Das Radverkehrsnetz NRW ist mit Hilfe der bekann-
ten rot-weißen Schilder gut ausgeschildert und umfasst auch die Ausschilderung
einiger Stadt- und Ortsteile. Damit ist eine Grundausschilderung gegeben, deren
Länge ca. 60 Kilometer umfasst. Die Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW
erfolgt als wegweisende Beschilderung nach StVO durch eine verkehrsrechtliche
Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Die Unterhaltung der Beschilderung ist
durch die jeweiligen Straßenbaulastträger gewährleistet.

Abbildung 11
Wegweisung Radverkehrsnetz NRW



Die Ausschilderung der Themen- und Freizeitrouten erfolgt durch eine eigenständi-
ge Beschilderung der jeweiligen Träger (z.B. Kreis Minden-Lübbecke oder OWL-
Marketing), die sich auch um die Unterhaltung der Beschilderung kümmern. Nur bei
Überlagerungen vom Radverkehrsnetz NRW und Themen- und Freizeitrouten ist die
eigenständige Beschilderung durch sogenannte Einschübe mit den Logos der Rou-
ten unterhalb der rot-weißen Schilder des Radverkehrsnetzes NRW ersetzt worden.
Die Velorouten Süd und Ost sind als Maßnahme seitens der Stadt Minden aus dem
Verkehrsentwicklungsplan entwickelt worden und wurden seinerzeit auch von der
Stadt Minden ausgeschildert. Eine Unterhaltung dieser Beschilderung findet jedoch
nicht mehr statt, so dass mittlerweile wahrscheinlich einzelne Wegweisungselemen-
te fehlen.

Ein ergänzendes Radwegweisungssystem, das entlang der Haupttrouten auf die Ortsteile und die Alltags- und Freizeitziele in Minden und Umgebung hinweist, ist sicherlich sinnvoll und wünschenswert. Es müsste auf dem Radverkehrsnetz NRW aufbauen und dieses erweitern. Dabei sollte jedoch aus Gründen der Systematik und der Klarheit des Wegweisungssystems auf die Ausschilderung der Kategorie „Veloroute“ verzichtet werden (Abbau der Beschilderung). Da jedoch durch das Radverkehrsnetz NRW eine Grundausschilderung gegeben ist, besteht nach bisheriger Einschätzung kein vordringlicher Handlungsbedarf, so dass eine Realisierung frühestens mittelfristig angedacht ist.

Ergänzend zu der Wegweisung soll zur Information der Radfahrer weiterhin ein Fahrradstadtplan mit dem Haupttroutennetz und den größeren Fahrradabstellanlagen erarbeitet und veröffentlicht werden.

5.3 Radstation

Fahrraddiebstahl und Vandalismus halten viele Menschen davon ab, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren. Bewachte Abstellplätze, die es ermöglichen, auch hochwertige Fahrräder sicher vor Wind und Wetter geschützt abzustellen, bieten einen Anreiz, auch über größere Entfernungen mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren. An Bahnhöfen oder anderen Haltepunkten mit größerem Radverkehrsaufkommen kann sich die Einrichtung von Fahrradstationen empfehlen. Bei Fahrradstationen sollen Bewachung, Vermietung, Reparatur, Verkauf und Information für Radfahrer miteinander verknüpft werden. Fahrradstationen werten den Bahnhof auf, erhöhen die soziale Sicherheit und bewirken eine verbesserte Einbindung der Bahnanlage in die Stadtstruktur. Auch am Mindener Bahnhof ist deshalb mit Förderung des Landes NRW von der Stadt Minden eine Fahrradstation gebaut worden.

Abbildung 12
Radstation Minden





Die Mindener Radstation ist deshalb ein wichtiger Bestandteil der ergänzenden Fahrradinfrastruktur. Sie besteht seit Januar 2003 und wird ab 01.04.2009 vom Handwerks-Service Minden-Lübbecke e.V. im Rahmen einer Arbeitsgelegenheit für Langzeitarbeitslose mit Interesse an einer kaufmännischen und / oder technischen Tätigkeit betrieben. Sie bietet 442 witterungs- und diebstahlgeschützte sowie preiswerte Fahrradabstellplätze in einem Fahrradparkhaus an. Daneben werden Wartung und kleinere Reparaturen von Fahrrädern sowie die Instandsetzung von Fundrädern der Stadt Minden durchgeführt. Wichtig für den Betrieb und den Erhalt der Fahrradstation ist es jedoch den Bekanntheitsgrad und die Ausnutzung über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, Stadtmarketing und Tourismuswerbung zu intensivieren.

5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel der Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr ist neben der reinen Informationsverbreitung und der Erhöhung der Akzeptanz des Fahrradverkehrs vor allem die Beeinflussung des Modal Split zugunsten des Fahrradverkehrs, d.h. ein vermehrter Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Dies erfordert eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Sie umfasst sowohl einzelne projektbezogene Maßnahmen als auch periodische, institutionalisierte Instrumente. Entscheidend für den Erfolg ist die Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit auf die anvisierten Zielgruppen. Die Variation der gegebenen Medien und die Aktualität der Informationen tragen wesentlich zu den Erfolgchancen bei. Jede Angebotsverbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist vor allem dann wirksam, wenn sie bekannt gemacht wird.

Die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit umfasst vor allem die Begleitung baulicher und betrieblicher Maßnahmen für den Fahrradverkehr und erfolgt hauptsächlich durch eine Berichterstattung in der lokalen Presse und eine eigene Internetseite. Sie soll die Maßnahmen einer breiten Öffentlichkeit bekannt machen. Dazu zählen z.B.:

- Die Fertigstellung neuer Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen, die Qualitätsgewinne für den Fahrradverkehr ermöglichen, attraktive Angebote im Naherholungsbereich und Maßnahmen der Verknüpfung von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Fahrrad.
- Neue Maßnahmen und Verkehrsregelungen für Radfahrer, die nicht allgemein bekannt sind, wie z.B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen (Angebotsstreifen), aufgeweitete Radaufstellstreifen, Regelungen für direktes oder indirektes Linksabbiegen.
- Auch für Maßnahmen, die die Belange anderer Verkehrsteilnehmer berühren muss kontinuierlich um Verständnis geworben werden, wie z.B. die Freigabe von Fußgängerbereichen für Radfahrer und die Reduzierung von Fahrbahnbreiten zugunsten der Anlage von Radwegen oder Radfahrstreifen (vgl. ERA 1995, Seite 27).

Die periodische Öffentlichkeitsarbeit soll über eine variationsreiche Ansprache von Zielgruppen ein Thema kontinuierlich im Bewusstsein zu halten. Dabei handelt es sich oftmals um Maßnahmen, die zur sicheren Nutzung des Fahrrades anregen sol-



len. Beispiele sind z.B. Fahrradaktionstage, Informationsbroschüren und -flyer oder Verkehrssicherheitsaktionen, durch die ein breites öffentliches Interesse in den verfügbaren Medien hergestellt werden kann. Solche regelmäßigen Aktionen bieten die Möglichkeit, verschiedene Gruppen, die sich für die Belange des nicht motorisierten Verkehrs interessieren bzw. engagieren, in Verbindung zu bringen und ein Akteursnetzwerk für den Radverkehr zu unterstützen. Neben dem Informationseffekt bieten diese Instrumente der Kommune die Möglichkeit, ihre Außendarstellung zu verbessern und zu einer allgemeinen, positiven Image-Bildung der Gemeinde beizutragen.

Abbildung 13
Informationsflyer Weserradweg



Die Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Minden wurde durch die Wiederbesetzung der Stelle des Fahrradbeauftragten deutlich intensiviert und umfasst:

- die Berichterstattung in der lokalen Presse bei Angebotsverbesserungen im Radverkehr;
- die Wiedereinrichtung des Arbeitskreises Fahrradförderung (als Fortführung der früheren Projektgruppe Fahrradförderung);
- die Durchführung von Fahrradaktionstagen bzw. Verkehrssicherheitstagen;
- Aktionen an Schulen und Kindergärten zur Steigerung der Verkehrssicherheit, wie z.B. Lichtaktionstage oder die Veranstaltung „Sicher durch die Winterzeit“;
- die Zusammenarbeit mit der Minden Marketing Gesellschaft (MMG) bei der Veröffentlichung von Informationsflyern und -broschüren u.ä.

Abbildung 14
Lichtaktion an der Freiherr-von-Vincke-Schule



Die Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr in Minden wird im Rahmen der Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte durch das Land NRW gefördert.

6. Monitoring

Durch eine Berichterstattung alle zwei Jahre im Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr soll in Zukunft regelmäßig über den Stand der Fahrradförderung, die durchgeführten Maßnahmen berichtet und das Maßnahmenprogramm fortgeschrieben werden. Durch diese regelmäßigen Beschlüsse soll die Fahrradförderung als Daueraufgabe stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung gerückt werden.

Im Arbeitskreis Fahrradförderung erfolgt ein jährlicher Bericht der Städtischen Betriebe Minden über Unterhaltungs- bzw. sogenannte kostengünstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (wie z.B. Markierungslösungen). Diese Maßnahmen sollen weiterhin mit einer Beschreibung der Maßnahme, Anlass und Daten in einer Tabelle bzw. Datenbank erfasst werden.

Anlage A

Maßnahmenprogramm Förderung des Fahrradverkehrs 2010 / 2011

Durch das Radverkehrskonzept der Stadt Minden werden keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs direkt ausgelöst. Die Steuerung der Maßnahmen erfolgt über die jeweiligen Haushaltspläne bzw. Investitionsprogramme.

Die im folgenden beschriebenen, städtischen Maßnahmen sind im Haushaltsplan bzw. dem mittelfristigen Investitionsprogramm (Investitionen Gemeindestraßen) der Stadt Minden oder der Städtischen Betriebe Minden enthalten. Ein Anspruch auf Realisierung der Maßnahmen besteht jedoch nicht, da die Maßnahmen noch durch die Kommunalaufsicht genehmigt werden müssen.

A.1 Baumaßnahmen

Momentan werden in Minden einige Straßenbaumaßnahmen geplant oder durchgeführt, durch die auch der Radverkehr profitieren wird. Die städtischen Maßnahmen sind im Investitionsprogramm Straßen, die Planungen der anderen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßen NRW und Kreis Minden-Lübbecke sind in deren Ausbauprogrammen enthalten. Aus Sicht der Stadt Minden sollen die Maßnahmen vor allem zu Verbesserungen im Haupttroutennetz führen oder die Fahrraderreichbarkeit der Schulen verbessern. Die projektierten Maßnahmen entsprechen somit weitgehend den Ausbaubedarfen des Haupttroutennetzes (s.a. Radverkehrskonzept der Stadt Minden, Kapitel 4.1). Eine Übersicht über die geplanten Maßnahmen ist in der nachfolgenden Tabelle enthalten.

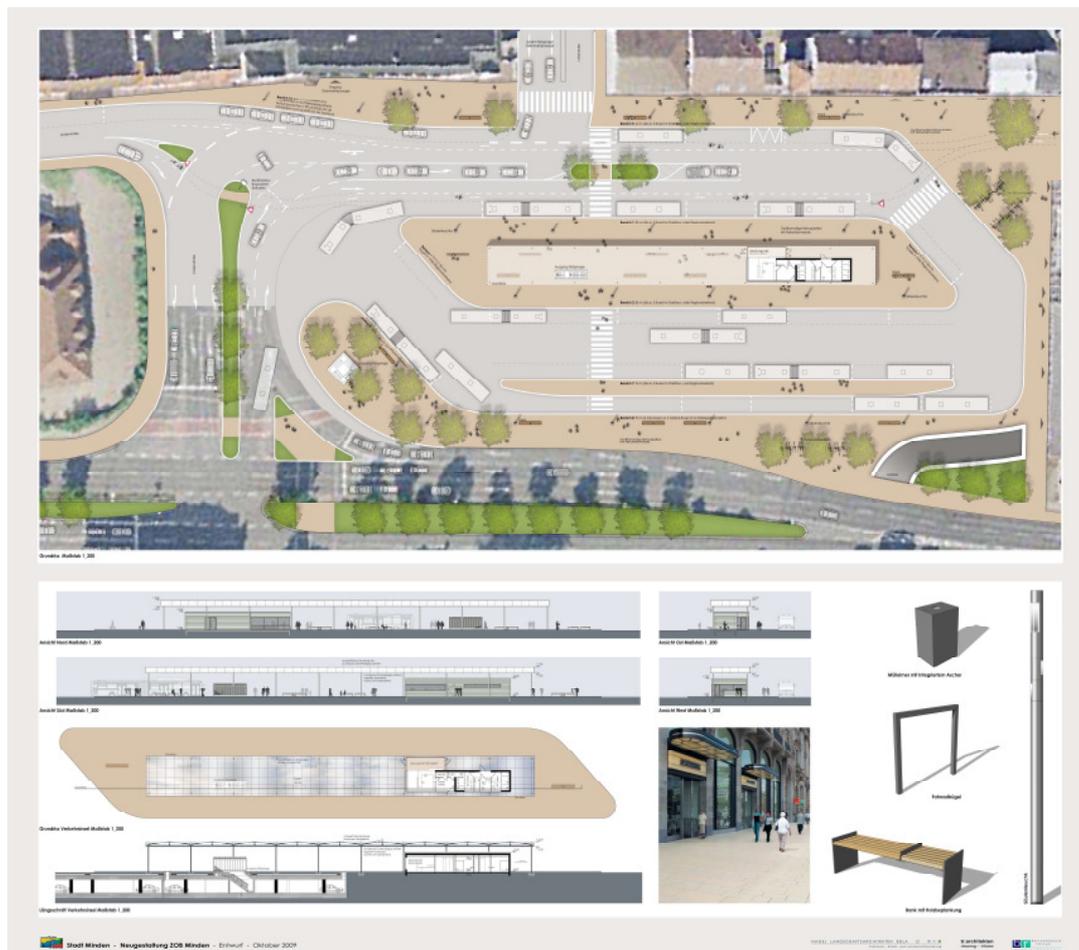
Tabelle 5
geplante Baumaßnahmen mit Bedeutung für den Radverkehr 2010 / 2011

Jahr	Maßnahme	Länge	Baulast-träger	Anmerkungen
2009 - 2011	Ausbau L 534 / L 764 Kaiserstraße / Victoriastraße von Weserbrücke bis Bahnstraße (mit Neubau Bunte Brücke)	ca. 700 m	Straßen NRW	Maßnahme läuft
2010	Wiederherstellung / Neugestaltung ZOB	-	Stadt	-
2010	Neubau Geh- und Radweg Meyerweg	ca. 500 m	Stadt	
2010	Neubau Geh- und Radweg K 13 Holzhauser Straße (von Stemmer Landstraße bis Stadtgrenze)	ca. 2300 m	Kreis	-
2010 / 2011	Ausbau L 764 Hausberger Straße zwischen Kanzler´s Weide und Kaiserstraße	ca. 600 m	Straßen NRW	soweit Mittel vorhanden
2011	Ausbau Königstraße von Wittelsbacher Allee bis Preussenring	ca. 400 m	Straßen NRW	-
2011	Neubau Geh- und Radweg Tillystraße	ca. 400 m	Stadt	

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat in 2009 mit dem Ausbau der Königstraße zwischen Kanalbrücke und Wittelsbacher Allee durchgeführt und den Arbeiten im Bereich der Bunten Brücke begonnen. An der Königstraße fehlt dann nur noch der Lückenschluss zwischen Wittelsbacher Allee und Preußenring bis diese Hauptroute vollständig ausgebaut ist. Der Neubau der Bunten Brücke und der Umbau im Bereich Kaiserstraße und Victoriastraße wird auch die Fahrradverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof bzw. Dankersen deutlich verbessern. Beide Maßnahmen werden somit wichtige Verbesserungen von Haupttrouten der Stadt Minden mit sich bringen und sich damit positiv auf den Fahrradverkehr auswirken.

Begonnen hat auch der Bau einer Tiefgarage unter dem zentralen Omnibusbahnhof Minden (ZOB). Die Stadt Minden plant deshalb in 2010 den ZOB wieder herzustellen bzw. neu zu gestalten. Der Fahrradverkehr soll von der Baumaßnahme durch die Schaffung einer Fahrmöglichkeit auf der Lindenstraße in Richtung Norden profitieren (Anlage von Schutzstreifen auf dem ZOB). Weiterhin sollen ca. 100 neue Fahrradabstellplätze im Bereich der Obermarktpassage und am Übergang zur Fußgängerzone an der Lindenstraße errichtet werden.

Abbildung 15
Neugestaltung ZOB



Die Stadt Minden beabsichtigt weiterhin in 2010 den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang des Meyerweges zwischen Erbeweg und Stadtgrenze, um die Anbindung des Johannes-Wesling-Klinikums zu verbessern. Bei diesem Geh- und Radweg handelt es sich um eine Verbindung mit starkem Radverkehr und hoher Bedeutung im Haupttroutennetz. Im Jahr 2011 ist dann der Bau des Geh- und Radweges Tillystraße geplant. Der Geh- und Radweg Tillystraße zwischen Zähringer Allee und Derfflinger Straße verbessert die Sicherheit der Schulwege an der Mosaik-Grundschule in Bärenkämpen.

Abbildung 16
 Ausschnitt Ausbauplanung Geh- und Radweg Meyerweg



Der Kreis Minden-Lübbecke beabsichtigt in 2010 den Bau eines Geh- und Radweges entlang der Holzhauser Straße (K 13) bis nach Hille. Auch bei dieser Strecke handelt es sich um eine Hauptroute, deren Ausbau die Radfahrverbindung in Richtung Hille verbessern wird.

In der Konzeptionsphase befinden sich weiterhin die Schaffung einer Radverkehrsanlage an der B 61 Marienstraße zwischen Saarring und Mittellandkanal (stadteinwärts) sowie der Bau eines Geh- und Radweges an der K 10 Nordholzer Straße zwischen Kutenhauser Dorfstraße und Klodtsweg. Hier sind Anträge an die Straßenbausträger gestellt worden und mit Straßen NRW wurden erste Vorgespräche geführt.

Der geplante Geh- und Radweg entlang des Notthorn von Clus bis Knutweg soll als vorgezogene Renaturierungsmaßnahme für die östlich angrenzende geplante Abgrabung durch die Firma Tramira erstellt werden. Auch hier werden derzeit Vorgespräche geführt. Die Maßnahme dient u.a. der Schulwegsicherung für die neu errichtete Dependence der Kurt-Tucholsky-Gesamtschule in Dankersen und ist im Haupttroutennetz enthalten

A.2 Errichtung von Fahrradabstellanlagen

Die Zielsetzung der Stadt Minden im Radverkehrskonzept ist es, die Zahl der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum kontinuierlich zu erhöhen. So sollen jährlich ca. 50 Fahrradständer neu aufgestellt bzw. veraltete ersetzt werden (s.a. Radverkehrskonzept der Stadt Minden, Kapitel 5.2). Für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sollen im Haushalt 2009 und 2010 jeweils 10.000 € bereitgestellt werden. Mit diesen Maßnahmen im öffentlichen Raum zeigt die Stadt, dass sie im eigenen Bereich Fahrradförderung betreibt und so auch Vorbildfunktion übernimmt.

Abbildung 17
 Fahrradabstellanlage am Martinikirchhof (erweitert 2009)



Die wichtigste Maßnahme im Jahr 2010 im Bereich Neubau von Fahrradabstellanlagen ist die Maßnahme Neubau ZOB (s. o.). So sollen vor dem Eingang der Obermarktpassage 40 – 50 Abstellanlagen und im Bereich Lindenapotheke weitere 60 – 80 Fahrradständer aufgebaut werden. Weitere kleinere Maßnahmen zur Errichtung neuer bzw. Erweiterung bestehender Fahrradabstellanlagen werden Anfang 2010 gemeinsam mit dem Arbeitskreis Fahrradförderung entwickelt. Mögliche Standorte sind z.B. der Bereich seitlich der Rathauslaube (Skulptur Familie), der Bereich Stadtbibliothek / Volkshochschule, der Bereich Poos oder der Bereich Kanzler's Weide (am Fuße der Glacisbrücke).

A.3 Maßnahmen an Lichtsignalanlagen

Die wichtigste Aufgabe im Themenbereich Lichtsignalanlagen ist die Anpassung der Radverkehrsführungen mit Lichtsignalanlagen an die geänderte Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 01.09.2009. Die Fahrradfahrer haben nunmehr nur noch die

Lichtzeichen des Fahrverkehrs bzw. gesonderte Fahrradampeln zu beachten. Eine Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr wie sie manchmal noch anzutreffen ist, ist nicht mehr möglich (mit Übergangsregelung bis 31.12.2012). Hier ist zu ermitteln an welchen Kreuzungen Änderungen notwendig sind. Diese sind dann innerhalb der Frist der StVO umzusetzen. Bei Eingriffen in die Signalprogramme sollte dann die Grünzeiten für die Fahrradfahrer möglichst verlängert werden.

Da bei der Baumaßnahme Bunte Brücke auch mehrere Ampelanlagen im Bereich Kaiserstraße und Victoriastraße betroffen sind, wird hier gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen NRW, eine gesonderte Signalisierung für den Fahrradverkehr, (d.h. Fahrradampeln) installiert werden, die den Anforderungen der StVO entspricht.

Weiterhin soll bei der Erneuerung von Ampelanlagen oder Signalprogrammen geprüft werden, ob Verbesserungen für den Fahrradverkehr durch Verlängerungen der Grünzeiten erreicht werden können.

A.4 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Ein wichtiges Projekt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist neben der Weiterführung der kontinuierlichen Pressearbeit die Veröffentlichung eines Fahrradstadtplanes, der auf der Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen und dem abgestimmten Haupttroutennetz beruhen soll. Fördermittel für dieses Projekt stehen in 2010 zur Verfügung.

Abbildung 18
Infolyer Radstation



Radstation

Unser Touren-Service:

Wir helfen Ihnen bei der Planung Ihrer Radtour und bieten entsprechendes Kartenmaterial an. Bei uns erhalten Sie Informationen über Ausflugsziele und Übernachtungsmöglichkeiten.

In Zusammenarbeit mit dem Kreis Minden-Lübbecke (Kartographie) bieten wir die Radstation Minden. Auf Ihren Besuch freuen sich die Radstation auch unsere Partner:

DB

Betreiber:
Handwerks-Service
Minden-Lübbecke e.V.
Rasse Mönke 19
32312 Lübbecke
Fon: 05741 - 30 187-50
Fax: 05741 - 30 187-59

Radstation Minden
Am Bahnhof 12 | 32423 Minden
Tel. + Fax: 0571 - 972 57 05
Notfall-Telefon: 0152 - 08 27 85 13
mail: radstation@handwerks-service.org

Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 7:00 - 19:00 Uhr und Sa. 9:00 - 16:00 Uhr
Die Radstation befindet sich zwischen den Bahnsteigen 1 und 10 am Mindener Bahnhof.

Kennen Sie schon die Radstation Minden?



Der Fahrradstadtplan soll dann auch die Grundlage für den Aufbau einer Internetpräsentation „Fahrrad fahren in Minden“ bilden, die im Rahmen des Internetauftritts „Minden.de“ installiert werden. Bestandteil des Internetauftritts könnte weiterhin eine „Anregungshotline“ mit der Internetadresse des Fahrradbeauftragten sein. Weiterhin ist vorgesehen den Bekanntheitsgrad der Radstation durch einen Informationsflyer weiter zu erhöhen.

A.5 weitere Maßnahmen

Aufgrund der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 01.09.2009 sollen die Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht mit dem Ziel überprüft werden, die Anordnung der Benutzungspflicht möglichst zu reduzieren. Diese Prüfung gilt insbesondere auch für die Marienstraße und die Stiftsstraße zwischen Innenstadt und Ringstraße. Generell bedarf es bei der Abschaffung der Benutzungspflicht immer einer Einzelfallentscheidung, die die Verkehrsbehörde in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und der Polizei zu treffen hat.



Quellenverzeichnis

Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club (Hrsg.); Radfahren an Lichtsignalanlagen – Arbeitshilfe für ADFC-Gruppen; ohne Ort und Jahr

Alrutz, Dankmar (Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)); Vortrag am 18.01.2010 in der FH Minden

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.; Nahmobilität konkret – was unsere Städte bewegt; Krefeld; 2008

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.); FahrRad - Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012; Berlin; 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95; Köln; 1995

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS; Köln; 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06; Köln; 2006

Stadt Minden; 10-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung); Minden; 1994

Stadt Minden: Verkehrsentwicklungsplan - Minden fährt fair; erstellt durch Planungsgemeinschaft Dr. Theine (PGT); Hannover 1996

Stadt Münster; Signale für den Radverkehr – Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung; Münster; 2007

Straßenverkehrs-Ordnung mit zugehöriger Verwaltungsvorschrift (StVO und VwV-StVO in der zz. gültigen Fassung)



Kartenverzeichnis

Nr. Karte

- 1 Bestand Radverkehrsanlagen
- 2 Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche
- 3 Hauptroutennetz der Stadt Minden
- 4 Freizeit- und Themenrouten
- 5 Standorte der Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich

Tabellenverzeichnis

Nr. Tabelle

- 1 empfohlene Radverkehrsanlagen bei unterschiedlichen Verkehrsstärken
- 2 Ausbaubedarfe für Radverkehrsanlagen im Hauptroutennetz
- 3 Fahrradstraßen in Minden
- 4 Fahrradständer im Innenstadtbereich Mindens (Fußgängerzone mit Umfeld)
- 5 geplante Baumaßnahmen mit Bedeutung für den Radverkehr 2010 / 2011



Abbildungsverzeichnis

- | Nr. | Abbildung |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Minden |
| 2 | Logo der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e.V. |
| 3 | VEP Minden – Programm zur Förderung des Radverkehrs |
| 4 | Radverkehrsanteil am Modal Split in ausgewählten AGFS-Mitgliedstädten |
| 5 | Verkehrsunfälle mit Radfahrern im Kreis Minden-Lübbecke |
| 6 | Radfahr- und Fußwegzeiten von den Stadtteilen zum Zentrum Mindens |
| 7 | Teilabschnitt Ausbaumaßnahme Königstraße |
| 8 | Verkehrsschild Beginn einer Fahrradstraße |
| 9 | Signalisierung für den Fahrradverkehr |
| 10 | beispielhafte Fahrradständer |
| 11 | Wegweisung Radverkehrsnetz NRW |
| 12 | Radstation Minden |
| 13 | Informationsflyer Weserradweg |
| 14 | Lichtaktion an der Freiherr-von-Vincke-Schule |
| 15 | Neugestaltung ZOB |
| 16 | Ausschnitt Ausbauplanung Geh- und Radweg Meyerweg |
| 17 | Fahrradabstellanlage am Martinikirchhof (erweitert 2009) |
| 18 | Infolyer Radstation |