

Stadt Höxter

Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt

Schlussbericht Februar 2014



Stadt Höxter

Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt

Schlussbericht

Auftraggeber: Stadt Höxter
Fachbereich Planen und Bauen

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 22 06 01-80
Telefax 0511 22 06 01-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt
Christof Cleve
Hannes Kregel
Franziska Behrenz

Hannover, im Februar 2014

Inhalt

1.	Grundlagen	1
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	1
1.2	Gewählte Vorgehensweise	2
1.3	Gründe für die Förderung des Radverkehrs.....	3
2.	Handlungsfeld Radverkehrserhebungen	6
2.1	Durchführung und Auswertung der Radverkehrszählung	6
2.2	Durchführung und Auswertung der Schülerbefragung.....	8
2.3	Durchführung und Auswertung der Online-Befragung	12
3.	Handlungsfeld Radverkehrsnetz.....	16
3.1	Definition des Radverkehrsnetzes	16
3.2	Handlungsbedarf und Maßnahmenplanung im Radverkehrsnetz	17
3.3	Lösungen für Detailbereiche	21
3.3.1	Lütmarser Straße (L 755) – Entlastungsstraße (B 64/83) – Westerbachstraße (L 755).....	21
3.3.2	Godelheimer Straße – Wilhelm-Haarmann-Straße	24
3.3.3	Entlastungsstraße – Stummrigestraße	25
3.3.4	Albaxer Straße – Zur Lüre	27
3.3.5	Berliner Platz	28
3.3.6	Corbiestraße – Grubestraße – Nicolaistraße.....	30
3.3.7	Weserstraße – Uferstraße – Am Rathaus	31
3.3.8	Westerbachstraße – Weserstraße – Stummrigestraße	33
3.3.9	Wegetalstraße – Stummrigestraße – Uferstraße	36
3.3.10	Wallanlage	37
4.	Handlungsfeld Fahrradparken	39
4.1	Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen.....	39
4.1.1	Anforderungen aus Sicht der Nutzer	40
4.1.2	Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt.....	41
4.1.3	Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen	43
4.2	Maßnahmenvorschläge für Höxter	46
5.	Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Service.....	56
5.1	Grundsätzliche Überlegungen	56
5.2	Stand in Höxter	57

5.2.1	Förderung des Alltagsradverkehrs	57
5.2.2	Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr	58
5.2.3	Pedelecs	58
5.2.4	Fahrradhandel und Fahrradreparatur	59
5.3	Ergänzende Handlungsempfehlungen und Best-Practice-Beispiele	59
5.3.1	Aktionen und Fahrradfeste	59
5.3.2	Flyer	60
5.3.3	Presse- und Medienarbeit.....	60
6.	Zusammenfassung, Kosten und Empfehlungen	61
6.1	Zusammenfassung	61
6.2	Kostenschätzung	61
6.3	Empfehlungen	63
	Verzeichnis der Abbildungen	64
	Verzeichnis des Anhangs	68

1. Grundlagen

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Höxter liegt zentral im Kreis Höxter und hat mit ihren 13 Stadtteilen ca. 30 Tsd. Einwohner. Höxter hat beschlossen, ein Radverkehrskonzept für seine Altstadt aufzustellen, das Radwege- und Radroutennetz zu überprüfen und zu optimieren. Das Konzept zielt auf eine insgesamt „Fahrradfreundliche Stadt Höxter“, wobei ein Anfang in der Altstadt gemacht werden soll.

Anlass und Hintergrund ist die Stärkung der Altstadt in ihren Funktionen für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Kultur. Dabei spielt neben dem Zufußgehen das Fahrrad eine immer größere Rolle, da die Anteile des Radverkehrs im Binnenverkehr auf Grund seiner zahlreichen individuellen und gesellschaftlichen Vorteile tendenziell weiter zunehmen.

Das Hauptaugenmerk liegt auf der Verbesserung des Radverkehrsnetzes. Ziel ist die Herausarbeitung der Stärken und Schwächen vorrangig der Infrastruktur und die Ableitung eines realisierbaren Handlungskonzeptes mit Hinweisen zur Umsetzung, Kostenschätzung und Prioritäten für den Radverkehr.

Weitere Schwerpunkte sind die Verknüpfungen im Bereich des Bahnhofes und der Innenstadt, Zählungen, Befragungen und Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus stellt die Verzahnung des Radverkehrsnetzes mit der Fußgängerzone und dem zentralen Versorgungsbereich in Verbindung mit Fahrradabstellanlagen eine Besonderheit dar.

Aufgabenstellung ist ein Handlungskonzept, das als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt hinsichtlich der kurz- bis mittelfristig erforderlichen Ressourcen und ihrer Einstufung in konkrete Haushalts- und Maßnahmenprogramme dient.

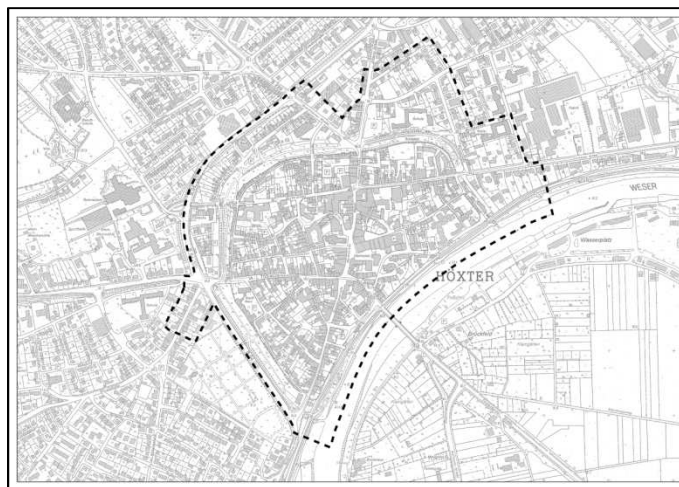


Abb. 1: Untersuchungsbereich des Radverkehrskonzeptes Höxter-Altstadt

Der Untersuchungsbereich (vgl. Abb. 1) umfasst die Altstadt Höxters und angrenzende Bereiche entsprechend der städtebaulichen Definition in einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 2,5 km und Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 2,0 km. Die Innenstadt ist nicht nur zentraler Versorgungsbereich – mit Erweiterung nach Norden hin (Kaufland-Projekt) – sondern beherbergt auch zahlreiche öffentliche und soziale Einrichtungen wie die Stadtverwaltung, das Job-Center, das Amtsgericht, den Bahnhof, die Volkshochschule und die Stadtbücherei und damit häufige Ziele des Radverkehrs.

Das Radverkehrskonzept für die Altstadt stellt somit die Basis für die Entwicklung des Radverkehrs auch im restlichen Stadtgebiet dar, da die Altstadt Höxters als wichtigster Ausgangs- und Zielpunkt für die Gesamtstadt angesehen werden kann.

1.2 Gewählte Vorgehensweise

Die Vorgehensweise des Radverkehrskonzeptes Höxter-Altstadt nach dem Leitbild „Radverkehr als System“ geht über ein herkömmliches Radwegkonzept hinaus und trägt durch seinen umfassenden Ansatz zu einem fahrradfreundlichen Klima bei. Dieses Leitbild gilt übrigens auch für die AGFS (Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW). Die Mitgliedschaft steht allen interessierten Gebietskörperschaften offen, die bereit sind, deren Anforderungen für die Aufnahme zu erfüllen (vgl. Kap. 5.2.1).

Das vorliegende Handlungskonzept wurde auf Basis von Gesprächen, Ortsbesichtigungen und Befahrungen mit dem Fahrrad entwickelt und mit der Stadt abgestimmt. Folgende Vorgehensweise wurde gewählt, die den einzelnen Berichtsbausteinen zugrunde liegt:

- Die in vorliegenden Grundlagen und Gutachten bereits dargestellten Ansätze für die Radverkehrsförderung in Höxter werden ausgewertet.
- Zählungen des Radverkehrs an Schlüsselstellen des Netzes legen den Grundstein für längerfristige Wirkungskontrollen (Kap. 2.1).
- Die Beteiligung der Bevölkerung und Befragung von Schülern als „Experten vor Ort“ kann konkrete Verbesserungshinweise zu Tage fördern (Kap. 2.2 ff).
- Die Netzverbindungen werden durch Befahrungen mit dem Fahrrad auf ihre Nutzbarkeit geprüft und Probleme identifiziert (Kap. 3.1 ff).
- Die nach dem Erkenntnisstand der aktuellen Regelwerke entwickelten Lösungsvorschläge werden geordnet, beschrieben und bewertet (Kap. 3.3).
- Das Fahrradparken dient einer nutzergerechten Gestaltung der Angebote und einer verträglichen Ordnung in den Zielbereichen (Kap. 4).

Der vorliegende Schlussbericht baut auf dem Zwischenbericht an die Stadt Höxter vom Mai 2013 auf.

1.3 Gründe für die Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Die Stadt Höxter kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausbauen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Höxteraner Innenstadt.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- ❖ Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- ❖ Radfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer.
- ❖ Radfahren spart dem Nutzer Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.

- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- ❖ Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- ❖ Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Etwa 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.
- ❖ Die europäische Fahrrad-Industrie beschäftigt gemeinsam mit dem Handel etwa 30.000 Mitarbeiter (2007). Im Jahr 2010 wurden in Deutschland ca. 2,3 Mio. Fahrräder produziert und ca. 4 Mio. Stück verkauft, davon ca. 5 % Pedelecs, mit steigender Tendenz. Immer mehr Fahrräder werden beim Fachhandel nachgefragt, der Anteil liegt bei etwa 60 %.
- ❖ Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkauf mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzer liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- ❖ Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.

- ❖ Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- ❖ Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen.
- Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.¹

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- ❖ Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Immission aller Privathaushalte in Berlin².

¹ <http://www1.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro> vom 02.09.2009

² Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007

2. Handlungsfeld Radverkehrserhebungen

2.1 Durchführung und Auswertung der Radverkehrszählung

Im Zuge der Radverkehrszählungen wurden an zehn Standorten am Rande der Altstadt (vgl. Abb. 2) die Anzahl der Radfahrer getrennt nach Fahrtrichtung und regelwidriger bzw. regelkonformer Benutzung der Verkehrsflächen in Querschnittszählungen erfasst (vgl. Abb. 3). Die Zählungen, in deren Rahmen insgesamt 2.235 Radfahrer erfasst werden konnten, wurden am 13.06.2013 im Zeitraum von 15 bis 19 Uhr von Oberstufenschülern und Abiturienten aus Höxter durchgeführt.

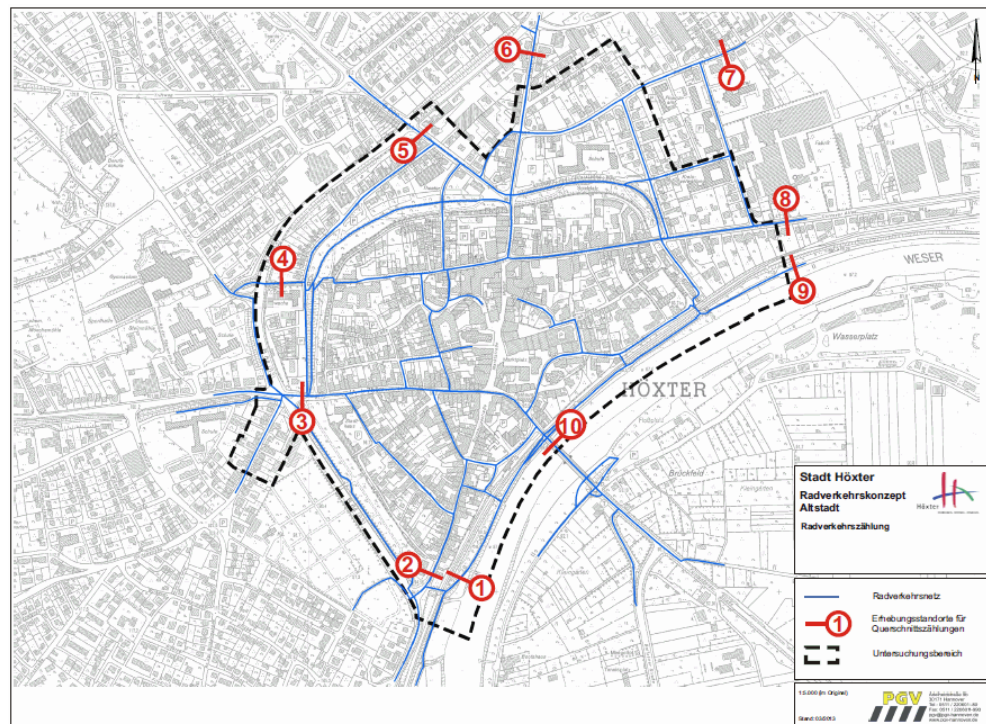


Abb. 2: Standorte der Radverkehrszählung am 13.06.2013

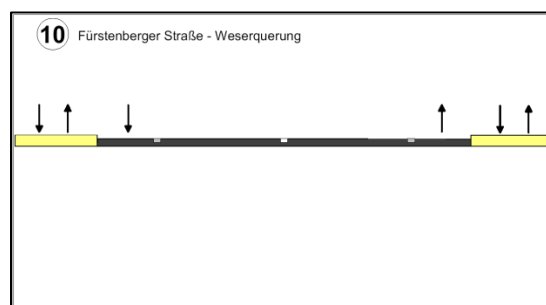


Abb. 3: Radverkehrszählung 13.06.2013, Beispiel eines Erhebungsbogens

Am stärksten befahren werden demnach die Fürstenberger Straße mit der Weserquerung (450 Radfahrer), die Westerbachstraße (422 Radfahrer) und der Weser-Radweg West (384 Radfahrer). Am geringsten frequentiert werden die Stummrigestraße (85 Radfahrer), die Corveyer Allee (94 Radfahrer) und der Rohrweg (106 Radfahrer). Im Hinblick auf die Verhaltensweise der Radfahrer sind insbesondere die Stummrigestraße mit 65 % und die Westerbachstraße mit 49 % regelwidrigem Verhalten aufgefallen.

Im gewählten Zählzeitraum von 15 bis 19 Uhr wurden mehrheitlich stadtauswärts orientierte Radfahrer erfasst. Während 1.159 Radfahrer die Altstadt verließen, waren im gleichen Zeitraum 1.076 stadteinwärts orientierte Radfahrer zu verzeichnen. Sowohl die Fürstenberger Straße/ Weserquerung als auch der Weser-Radweg Ost wiesen mit ca. 57 % einen hohen Anteil an Radfahrern auf, die die Altstadt verließen. Ein überwiegender Anteil von stadteinwärts orientierten Radfahrern wurde auf der Westerbachstraße, dem Rohrweg und der Corveyer Allee erfasst.

Auf dem Weser-Radweg West und der Fürstenberger Straße/ Weserquerung ist vor allem am Nachmittag bis ca. 17 Uhr eine hohe Frequenz an Radfahrern in beide Richtungen festzustellen. Zudem lässt sich auf diesen Wegen sowohl um 16:30 Uhr als auch um 18 Uhr eine erhöhte Anzahl von Radfahrern aus der Altstadt konstatieren.

Auf der Westerbachstraße sind ebenfalls starke Schwankungen im stadtauswärts orientierten Radverkehr zu verzeichnen, die sich in drei Höhepunkten zwischen 15:45 und 17:30 Uhr darstellen. Der Weser-Radweg Ost weist sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts eine starke nachmittägliche Nutzung durch Radfahrer auf, ist für den Feierabendverkehr jedoch nur von geringer Bedeutung.

Erwähnt werden muss, dass die Lücktringer Weserbrücke zu dem Zeitpunkt der Erhebung gesperrt war und somit das Ergebnis nicht ganz den normalen Verhältnissen entspricht. Es ist anzunehmen, dass aufgrund dieser Besonderheit die Weserbrücke/ Fürstenbergstraße stärker frequentiert wurde. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass die Baustelle in der Brenkhäuser Straße mit Sperrung des östlichen Seitenraums ebenfalls Auswirkungen auf die erhobene Radverkehrsmenge an diesem Zählstandort hatte.

2.2 Durchführung und Auswertung der Schülerbefragung

Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes Höxter-Altstadt wurde im Juni 2013 an verschiedenen Schulen eine Befragung der Klassenstufen sieben bis zwölf durchgeführt. Schüler der Hauptschule Am Bielenberg, der Hoffmann-von-Fallersleben-Realschule und des König-Wilhelm-Gymnasiums im Alter von 12 bis 18 Jahren nahmen an der Befragung teil.

Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt

Fragebogen für Schülerinnen und Schüler

In Höxter soll das Fahrradfahren attraktiver und sicherer werden. Da wir möglichst viele Verbesserungshinweise bekommen wollen, um ein Maßnahmenkonzept für den Radverkehr in der **Altstadt von Höxter** erstellen zu können, bitten wir Dich folgende Fragen zu beantworten. Eine Karte der Altstadt zur Orientierung und zum Einzeichnen findest Du auf der Rückseite. Schon jetzt herzlichen Dank für Deine Mithilfe!

- Wie häufig benutzt Du durchschnittlich das Fahrrad als Verkehrsmittel?**
☐ täglich ☐ 3 – 5 mal pro Woche ☐ 1 – 2 mal pro Woche ☐ seltener ☐ nie
- Wie häufig benutzt Du durchschnittlich das Fahrrad innerhalb der Altstadt?**
(s. Karte: schwarz gestrichelte Linie)
☐ täglich ☐ 3 – 5 mal pro Woche ☐ 1 – 2 mal pro Woche ☐ seltener ☐ nie
- Wo treten Deiner Meinung nach häufig Probleme (z.B. gefährliche Verkehrssituationen) für Radfahrer/innen in der Altstadt oder in der Nähe der Altstadt auf?**
(Zeichne max. 4 Kreise in die Karte, nummeriere sie und kommentiere sie hier.)
 1. _____
 2. _____
 3. _____
 4. _____
- Durchquerst Du mit dem Fahrrad die Altstadt auf Deinem Schulweg?**
☐ ja ☐ nein
- Stell Dir vor, Du bist Bürgermeister/in in Höxter und könntest etwas für Radfahrer/innen tun. Was würdest Du gerne in der Altstadt verändern? (Entscheide Dich für max. 3 Antworten und trage die entsprechenden Buchstaben in die Karte ein.)**
 A Mehr Radwege bauen
 B Mehr Abstellanlagen, vor allem gesicherte und überdachte, errichten
 C Wartezeiten an Ampeln verkürzen
 D Fahrradstraßen ausweisen (d.h. dort sind Radfahrer/innen bevorzugt)
 E Generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen für Autofahrer/innen einführen (30 km/h)
 F Einbahnstraßen für Radfahrer/innen freigeben
 G Sonstiges _____
- Statistische Daten**
 Alter: _____ Geschlecht: ☐ weiblich ☐ männlich
 Name Deiner Schule: _____
 Autos im Haushalt vorhanden: ☐ keins ☐ 1 ☐ 2 oder mehr

Vielen Dank für Deine Mitarbeit und „Gute Fahrt“!

Höxter – Fragebogen zum Radverkehr für Schüler/innen



Abb. 4: Fragebogen der Schülerbefragung 2013

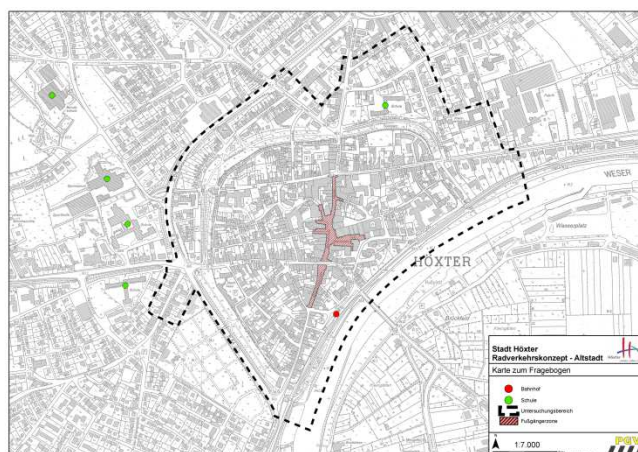


Abb. 5: Karte zum Fragebogen der Schülerbefragung 2013

Zum Fragebogen (vgl. Abb. 4) gehörte weiterhin ein angehängter Kartenausschnitt zum Eintragen der persönlich erfahrenen Problempunkte (vgl. Abb. 5).

Von insgesamt 1.328 rückläufigen Befragungsbögen konnten 503 vollständig und nachvollziehbar ausgefüllte Bögen in die Auswertung einbezogen werden. Die verwerteten Fragebögen wurden zu 59 % von Mädchen und zu 41 % von Jungen ausgefüllt (Abb. 6).

Die Anzahl der Haushalte mit einem PKW ist unter den Befragten verhältnismäßig hoch. So gaben 63 % der Befragten an, dass ihr Haushalt zwei oder mehr PKW besitzt. Bei knapp einem Drittel ist im Haushalt ein PKW vorhanden und lediglich 3 % geben an, im Haushalt keinen PKW zu besitzen (Abb. 9).



Abb. 6: Schülerbefragung 2013 *Beteiligte Schüler nach Geschlecht*

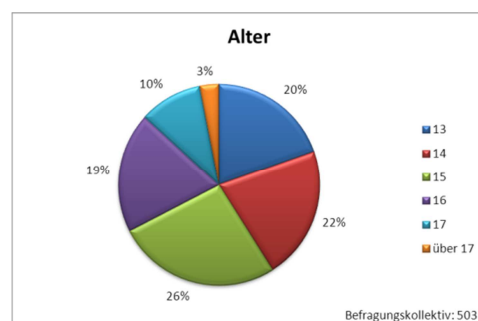


Abb. 7: Schülerbefragung 2013 *Beteiligte Schüler nach Alter*

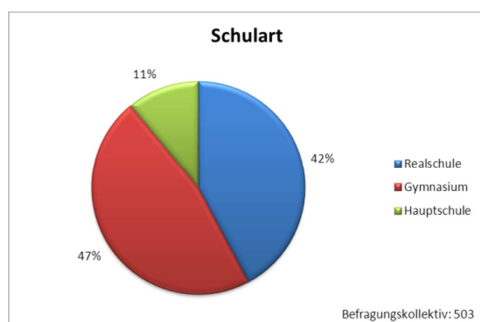


Abb. 8: Schülerbefragung 2013 *Schüler nach Schulart*

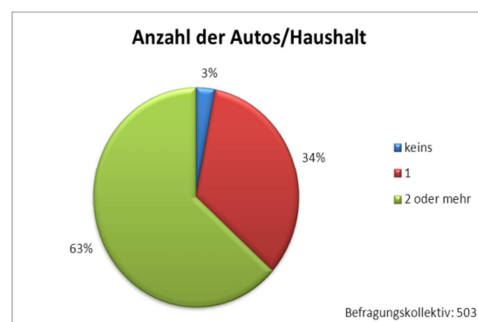


Abb. 9: Schülerbefragung 2013 *Anzahl der Autos im Haushalt*

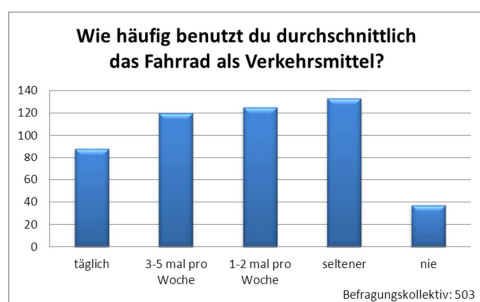


Abb. 10: Schülerbefragung 2013 *Häufigkeit der Fahrradbenutzung*

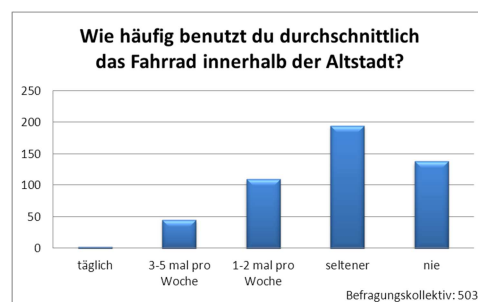


Abb. 11: Schülerbefragung 2013 *Häufigkeit der Fahrradbenutzung in der Altstadt*

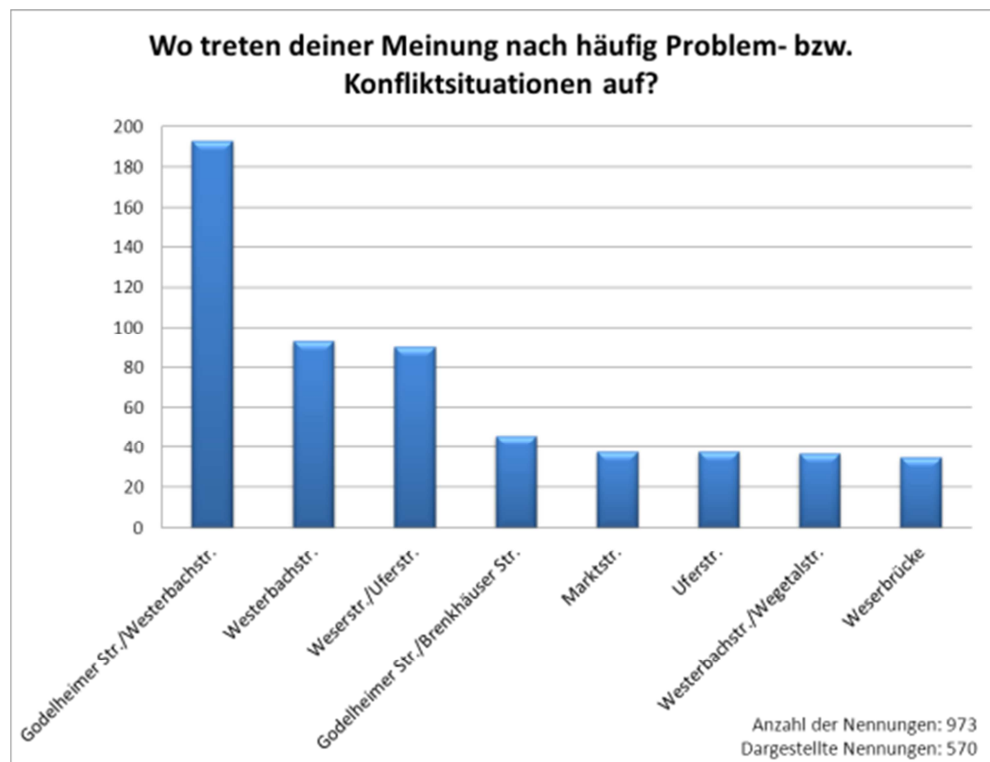


Abb. 12: Schülerbefragung 2013 Problem- und Konfliktsituationen



Abb. 13: Schülerbefragung 2013 Veränderungen in der Altstadt

Aus Abb. 10 wird ersichtlich, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag von vielen Befragten genutzt wird. So sagte ca. ein Viertel der Befragten aus, das Fahrrad 1-2 Mal pro Woche zu nutzen, 42 % nutzen es sogar noch häufiger. Dagegen wurde auf 35 % der Fragebögen angegeben, dass das Fahrrad selten oder nie im Alltag genutzt wird.

Aus den Ergebnissen der Befragung geht hervor, dass die Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades in der Altstadt von Höxter nicht oft wahrgenommen wird (Abb. 11). So geben mit rd. 40 % die meisten der Befragten an nur selten mit dem Fahrrad innerhalb der Innenstadt unterwegs zu sein. An zweiter Stelle stehen mit 27 % diejenigen, die aussagen nie mit dem Fahrrad in der Altstadt zu fahren.

Lediglich rund ein Drittel der Befragten bestätigt, dass Fahrrad innerhalb der Altstadt 1-2 mal pro Woche oder öfter zu nutzen. Die Innenstadt wird nach dieser Befragung nur von etwa einem Zehntel der Befragten auf dem Schulweg durchquert.

In Bezug auf bestimmte Orte, an denen sich nach Meinung der Befragten häufig Problem- und Konfliktsituationen ergeben, steht die Kreuzung Godelheimer Str./Westerbachstraße mit 193 Nennungen an erster Stelle (vgl. Abb. 12). Als Problempunkte werden insbesondere die Lichtsignalanlage mit ihren langen Wartezeiten, das hohe Verkehrsaufkommen (28 Nennungen), die Unübersichtlichkeit der Kreuzung sowie ein generelles Gefühl der Unsicherheit genannt.

Anschließend folgt mit 93 Nennungen die Westerbachstraße, deren hauptsächliche Mängelpunkte die zu geringe Fahrbahnbreite für Mischverkehr und rücksichtsloses Verhalten von Autofahrern darstellen. An dritter Stelle steht mit 90 Nennungen die Kreuzung Weserstr./Uferstr. Hauptsächlich genannte Problempunkte sind hier der Bahnübergang und die aus dem hohem Verkehrsaufkommen resultierende Unübersichtlichkeit.

Abschließend wurden die Schüler gefragt, was sie in Hinsicht auf den Radverkehr gerne in der Altstadt von Höxter verändern würden. Wie in Abb. 13 dargestellt, wurde die Verkürzung der Wartezeit an den Ampeln mit 264 Nennungen am häufigsten erwähnt. Von den lokalisierbaren Angaben bezogen sich die Mehrheit auf den Knotenpunkt Godelheimer Str./Westerbachstraße. An zweiter Stelle steht mit 247 Nennungen der Wunsch nach mehr Radverkehrsanlagen (RVA), insbesondere entlang der Westerbachstraße, der Weserstr. und der Godelheimer Str.

Nachfolgend kommt mit 238 Nennungen an dritter Stelle die vermehrte Errichtung von Abstellanlagen, vornehmlich auf dem Marktplatz sowie in den Randbereichen der Fußgängerzone. Mit deutlichem Abstand folgen hiernach der Wunsch nach für Radfahrer/innen freigegebenen Einbahnstraßen, der Ausweisung von Fahrradstraßen sowie der Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung für Autofahrer/innen auf 30 km/h.

2.3 Durchführung und Auswertung der Online-Befragung

Wie die von der Stadt Höxter und ausgewählten Schulen durchgeführte Schülerbefragung erfüllt auch die Online-Befragung zwei wichtige Funktionen: Erstens eine nutzerbasierte Evaluation der Radverkehrssituation durch die Gesamtheit der in Höxter Rad fahrenden Menschen quer durch alle Altersgruppen und zweitens eine öffentlichkeitswirksame Aktion im Bereich der Radverkehrspolitik zum Herbeiführen von Aufmerksamkeit und Ermöglichen einer Beteiligung der interessierten Bevölkerung am Radverkehrskonzept (vgl. Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit Kap. 5).

Die von der Stadt Höxter auf Grundlage der Schülerbefragung aufgegriffene Idee zur Realisierung der Online-Befragung wurde als Pressemitteilung der Stadt bekannt gemacht (vgl. Abb. 14) und schaffte es als *Best practice* bis in das Fahrradportal des Bundesverkehrsministeriums³. Insoweit kann die Online-Befragung auch ihrerseits vorbildhaft für andere Kommunen sein.

Die Auswertung wurde von der Stadt Höxter wahrgenommen, die Ergebnisse analog zu den Fragestellungen grafisch umgesetzt und für diesen Bericht zur Verfügung gestellt (vgl. Abb. 15 bis Abb. 17).



Abb. 14: Online-Befragung 2013, Vorstellung des Fragebogens durch die Stadt Höxter

Die nachfolgenden ausgewählten drei Darstellungen zeigen beispielhaft den Handlungsbedarf im Bereich der Radverkehrsmaßnahmen in der Altstadt von Höxter auf. Die vollständige Auswertung der Online-Befragung mit den Daten der Stadt Höxter vom Juli 2013 und Grafiken der Stadt und von PGV finden sich im **Anhang A2.3**.

³ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/termine/termin.php?id=3978> (aktiver Link 12.02.2014)

Häufige Probleme für Radfahrer/innen in der Altstadt?

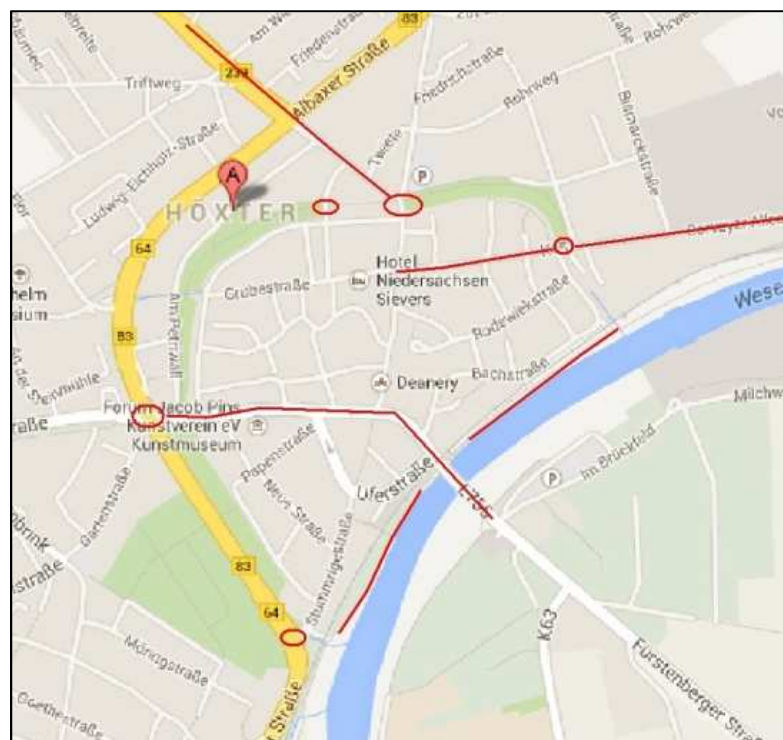
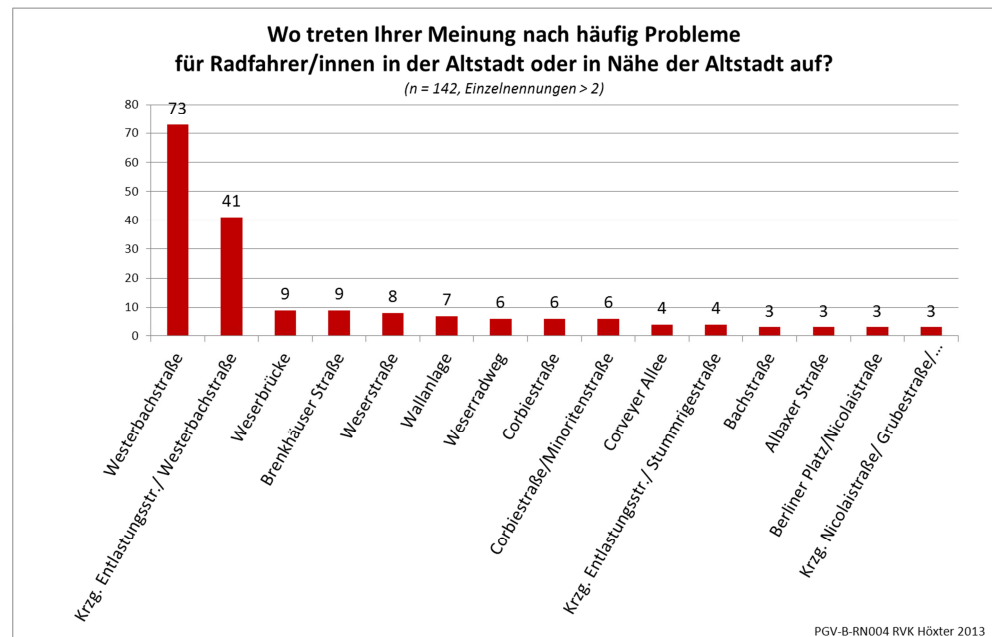


Abb. 15: Online-Befragung 2013 Häufige Probleme (Stadt Höxter)

Geschwindigkeitsbegrenzung, Tempo 30 km/h?

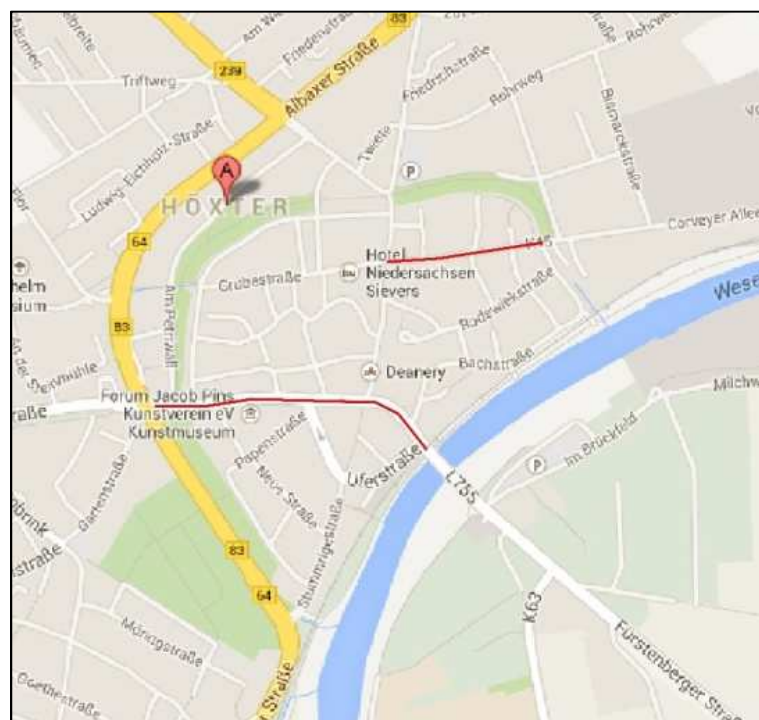
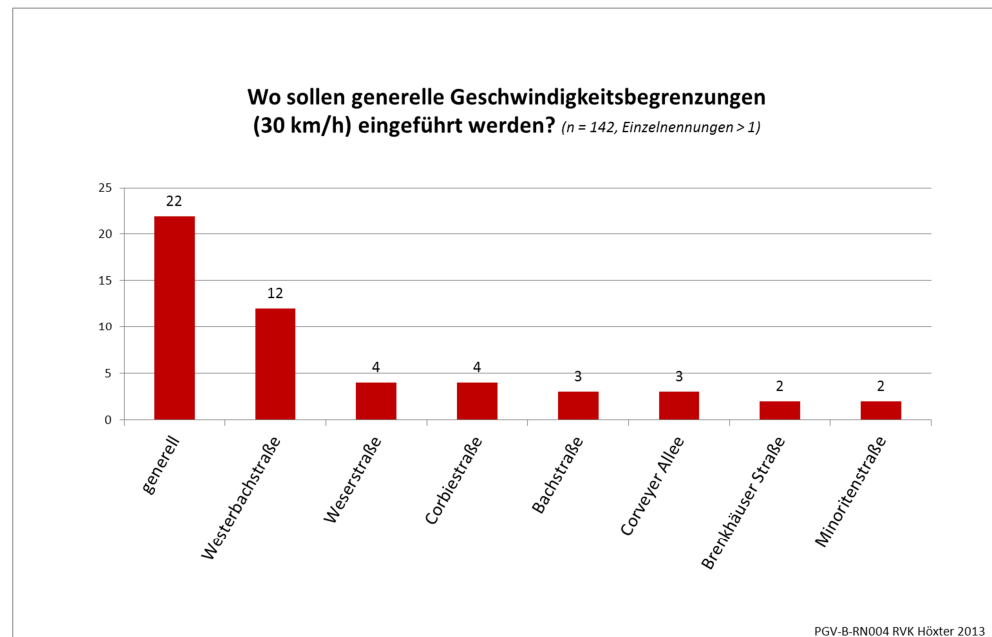


Abb. 16: Online-Befragung 2013 *Tempo 30 einführen* (Stadt Höxter)

Fahrradstraßen ausweisen?

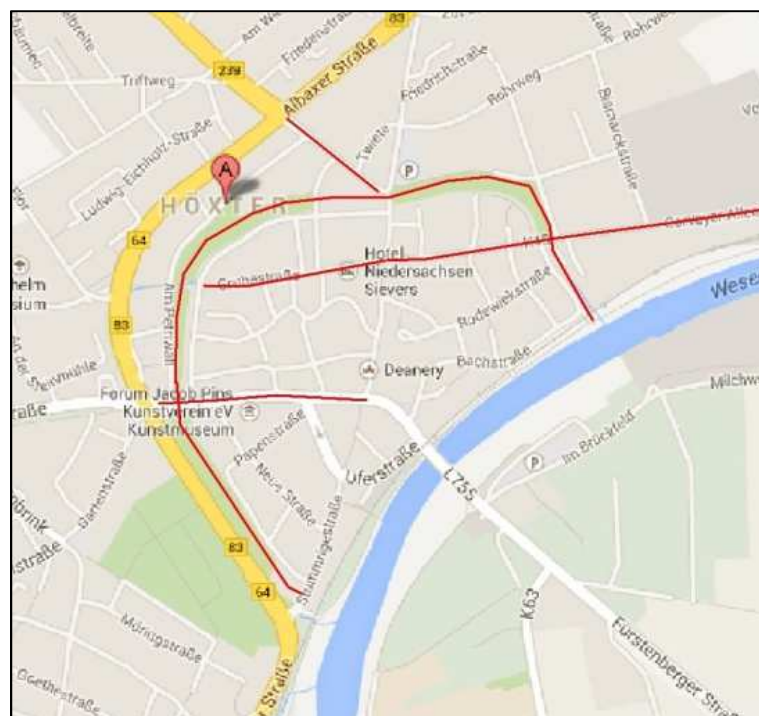
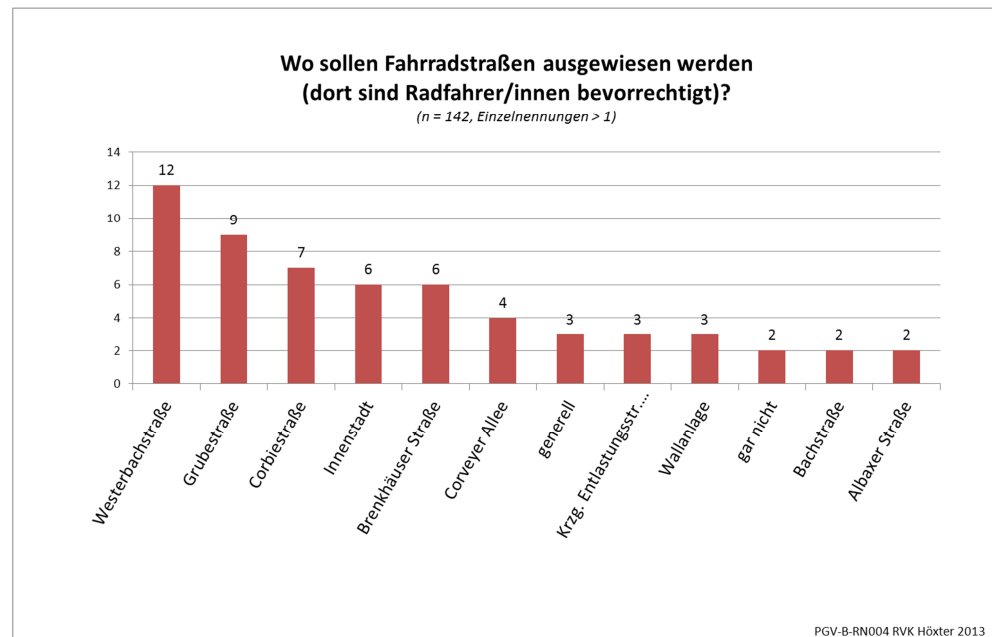


Abb. 17: Online-Befragung 2013 *Fahrradstraßen ausweisen* (Stadt Höxter)

3. Handlungsfeld Radverkehrsnetz

3.1 Definition des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz wurde in Abstimmung mit der Stadt Höxter erstellt und um aktuelle Nebenverbindungen in der Altstadt ergänzt. Ebenso eingebunden sind die touristischen Radfernwege Europaradweg R1 und der Weser-Radweg, die entlang des bewegweisen Landesnetzes NRW durch Höxter verlaufen und zudem Bestandteil der hier verlaufenden D-Netz-Routen 3 und 9 sind. Aufgrund der Struktur des Straßen- und Wegenetzes ist eine im Altstadtbereich überwiegend straßenbezogene Führung des Radverkehrs plausibel. Fast alle Ziele des Radverkehrs liegen hier oder an zentralen Punkten im Stadtgebiet (vgl. Abb. 18).

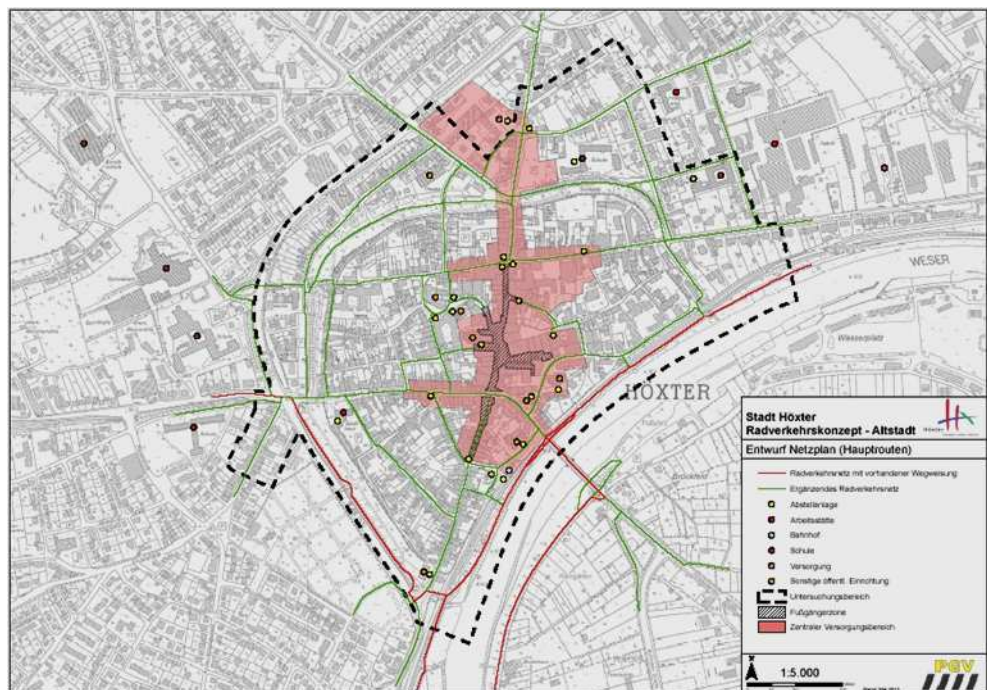


Abb. 18: Entwurf Netzplan Haupttroutennetz

Das vorliegende Radverkehrsnetz stellt eine wichtige Grundlage für die bereits erfolgten Befahrungen dar und bildet somit, unter Hinzunahme der bewegweisen touristischen Radwege, das Grundnetz im Altstadtbereich. Außerdem verbindet das Radverkehrsnetz über den Untersuchungsbereich hinaus die Altstadt mit den angrenzenden städtischen Quartieren.

3.2 Handlungsbedarf und Maßnahmenplanung im Radverkehrsnetz

Der Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz wurde nach einer Erhebung im Dezember 2012 qualitativ bewertet (Erhebungstabelle). Danach ist grundsätzlich weniger die Erfordernis neuer Radverkehrsanlagen hervorzuheben, im Untersuchungsbe-
reich ist vorwiegend Tempo 30 angeordnet, als vielmehr die zu bemängelnden Radverkehrsführungen im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten und in den Knotenbereichen.

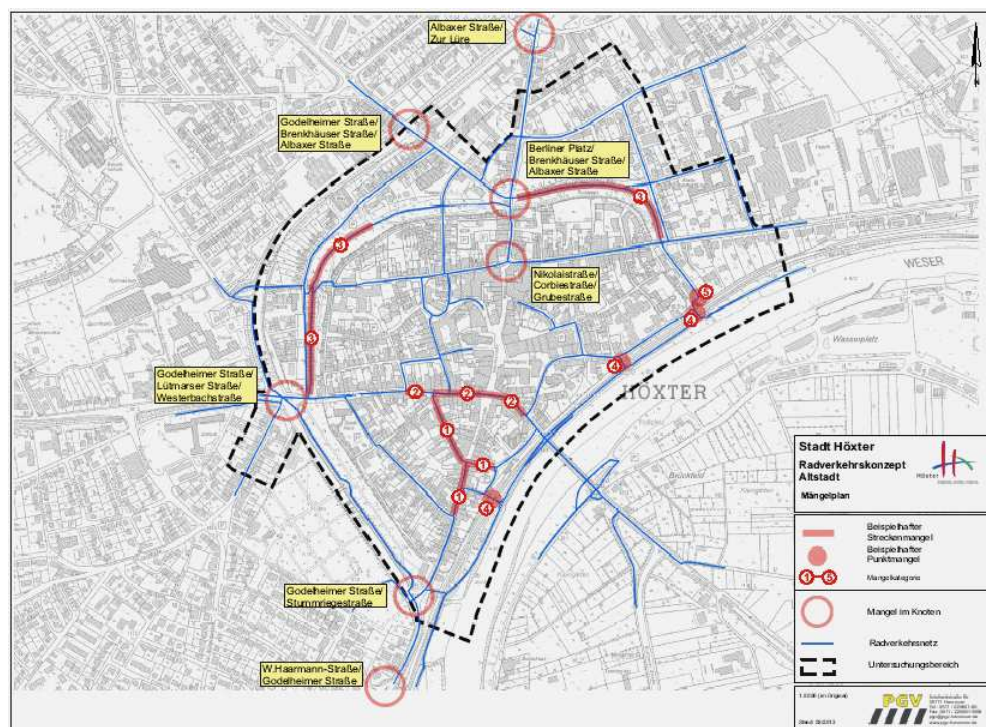


Abb. 19: Mängelplan

Die historische Altstadt Höxters ist geprägt durch beengte Straßenräume, die z. T. Einrichtungsverkehrsführungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfordern. Für den Radverkehr sind allerdings die meisten **Einbahnstraßen** in Gegenrichtung nicht geöffnet, insbesondere aufgrund **limitierter Verkehrsräume**, in denen auch die Gehwege die üblichen Regelbreiten zzgl. Sicherheitsabstand zur Fahrbahn nicht erreichen können.

Allerdings sollten Einbahnstraßen, wenn gemäß Regelwerken (ERA 2010) und StVO möglich, für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Dies ist im Einzelfall auch unter der Prämisse z. B. der Reduzierung einzelner Kfz-Stellplätze möglich, um eine entsprechende Breite des Verkehrsraumes gewährleisten zu können (vgl. Abb. 19, Abb. 20 und Abb. 21).

Hier steht besonders die Verkehrsachse der L 755 über Westerbachstraße und Weserstraße im Vordergrund des Maßnahmenprogramms für den Radverkehr.



Abb. 20: Verkehrsraum in der Westerbachstraße



Abb. 21: Verkehrsraum in der Stummrigestraße

Entlang dieser Hauptverbindung der L 755 durch die Altstadt treten in beengten Straßenräumen zudem ein **hohes Verkehrsaufkommen** auf. Einer Verkehrsuntersuchung von 2002⁴ zufolge befahren mehr als 13.000 Fahrzeuge die Westerbachstraße und mehr als 6.000 die Weserstraße weitestgehend als Einbahnstraße. Im Bereich des beginnenden Schutzstreifens in der Westerbachstraße auf Höhe der Wegetalstraße Richtung Osten treten für den, dem Radfahrer entgegenkommenden motorisierter Individualverkehr (MIV), ungewollte Konfliktsituationen durch parkende bzw. haltende Kfz auf, indem auf den gegenüber verlaufenden Schutzstreifen ausgewichen wird. (vgl. Abb. 22 und Abb. 23)

Durch eine eindeutigeren und wiederholende Anordnung des StVO-Zeichens 283 und der Umwidmung des Schutzstreifens zu einem Radfahrstreifen mit einem Regelmaß von 1,85 m Breite sollte dieser Konfliktsituation entgegengewirkt werden. Dieser Radfahrstreifen sollte in die Weserstraße bis zum Ausklang an der Mündung von Am Rathaus fortgesetzt werden.



Abb. 22: Verkehrsraum in der Westerbachstraße



Abb. 23: Verkehrsraum in der Weserstraße

Im Untersuchungsbereich befinden sich entlang des Weser-Radweges und des Europaradwegs R1 drei **Zwangspunkte** zur Altstadt, die aufgrund des zwischen Radweg und Altstadt parallel verlaufenden Schienenverkehrs an Bedeutung gewinnen. Hier ist an den Gleisunterführungen die Bodenfreiheit von etwa 2,15 m zu

⁴ Verkehrsuntersuchung 2002, T-I-C, 2002

bemängeln, die neben einer Sicherheitsgefährdung auch die versicherungsrechtliche Frage einer Haftung aufwirft, zumal teilweise eine Benutzungspflicht mit StVO-Zeichen 240 besteht (vgl. Abb. 24 u. Abb. 25).

Um eine konfliktfreie Situation zu gewährleisten, muss eine lichte Höhe von mindestens 2,25 m gegeben sein, die nur im Falle einer baulichen Änderungsmaßnahme erreicht werden kann. Da es sich hier wahrscheinlich um Bausubstanz der Deutschen Bahn AG handelt und sich die erheblichen Kosten nicht im Nutzen widerspiegeln, werden hier zunächst bauunabhängige Maßnahmen empfohlen.

Wenn vorhanden, sollte die Benutzungspflicht an den Unterführungen aufgehoben werden. An entsprechend gut sichtbaren Stellen sollte an beiden Zufahrten der Hinweis **Radfahrer absteigen und die Angabe des Maßes der vorhandenen lichten Höhe** angebracht werden und entlang der Oberseite der Einfahrten in die Unterführungen zusätzlich rot-weiße Reflektorstreifen, die auch nachts gut erkennbar sein müssen.



Abb. 24: Bachstraße – Engemundstraße



Abb. 25: Minoritenstraße – Bachstraße

Darüber hinaus sind sicherheits- und komfortrelevante **Daueraufgaben** im Rahmen regelmäßiger Arbeiten zum Erhalt und der Erneuerung im Straßenraum zu empfehlen:

- Grünschnitt
- Beseitigung von Belagsschäden
- Verschmutzungen
- Bordabsenkungen
- Furtmarkierungen
- Beschilderung

Maßgeblich aufgefallen sind verblichene oder fehlende Markierungen zur Rad- und Fußverkehrsführung, Belagsschäden (vgl. Abb. 26) und fehlende Bordabsenkungen an Verkehrswegen von Fußgängern und Radfahrern in Querungs- oder Mündungsbereichen (vgl. Abb. 27).

Daueraufgaben einer fahrradfreundlichen Stadt bedürfen grundsätzlich einer ausreichenden personellen, finanziellen und organisatorischen Absicherung im Fi-

nanzhaushalt und in Stellenplänen. Die Finanzmittel müssen in dem genannten Jahresbudget ausreichend berücksichtigt werden.



Abb. 26: Am Petriwall (Belagsschäden)



Abb. 27: Westerbachstraße zum Knoten
Lütmarser Straße

Weitere Hinweise auf Konflikte ergaben sich aus den Ergebnissen der Online-Befragung, die, soweit sie hier noch nicht behandelt werden konnten, auf der Tagesordnung der städtischen Radverkehrsplanung stehen sollen, u. a.:

- Weserradweg: Saisonale Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere am Dampferanleger
- Radverkehr in der Fußgängerzone, mit der Folge von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern
- Rosenstraße und weitere: Einbahnstraße für Radfahrer freigeben

Insgesamt muss auf die weitergehenden Möglichkeiten der Information der Bevölkerung über Rücksichtnahme und Fairness im Verkehr hingewiesen werden, die die in diesem Bericht empfohlenen baulichen Maßnahmen begleiten können. Hier ist die Stadt auf die Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, Schulen, Elternschaften und anderen im Rahmen ihrer Informations- und Öffentlichkeitsarbeit angewiesen.

3.3 Lösungen für Detailbereiche

3.3.1 Lütmarser Straße (L 755) – Entlastungsstraße (B 64/83) – Westerbachstraße (L 755)

Der Verkehrsknoten Lütmarser Straße (L 755) – Entlastungsstraße (B 64/83) – Westerbachstraße (L 755) befindet sich am westlichen Rand des Untersuchungsbereiches. Wesentliche Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs werden über diesen Knoten verteilt (vgl. Abb. 28). Verkehrlich und städtebaulich betrachtet bilden dieser Bereich und die Weserbrücke „Tore zur Altstadt“, die über die Verkehrsachse Landesstraße 755 (Westerbachstraße – Weserstraße bzw. Wegetalstraße und Uferstraße) durch die Altstadt hindurch miteinander verbunden sind; ein drittes Tor für den Radverkehr stellt der Berliner Platz mit der Nikolaistraße dar.



Abb. 28: Knoten Lütmarser Straße – Entlastungsstraße – Westerbachstraße



Abb. 29: Nicht abgesenkter Bord bei beginnender Radverkehrsanlage

Für den Radverkehr, aber auch für Fußgänger, gibt es daher wesentliche und vielfältige Wegebeziehungen über diesen Knoten, die Berücksichtigung finden müssen. Nach einer Umgestaltung des Knotens durch die zuständigen Baulastträger erscheinen jedoch die Belange des Radverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt und der Radverkehr abseits der Verkehrsflächen „an den Rand geplant“ und zusammen mit dem Fußverkehr geleitet (vgl. Abb. 29).

Wünschenswert ist eine Führung zusammen mit dem MIV auf der Fahrbahn, um eine direkte Ost-West-Wegeverbindung ohne längere Wartezeiten oder Umwege zu gewährleisten.

Die Radfahrer fahren aus der Westerbachstraße kommend im Bestand im Mischverkehr und werden im Bereich der Aufstellflächen des MIV auf einen Schutzstreifen geleitet. Unter dieser Voraussetzung ist es notwendig, den Gehweg zurückzubauen, um die Radverkehrsfläche auf Fahrbahnniveau zu senken (vgl. RV-Beziehung Nr. 1). Es wird angeregt im Bereich der Eckausrundung eine Aufstellfläche für die geradeaus und linksabbiegenden Radfahrer mit eigener Signalisierung vorzuhalten (vgl. RV-Beziehung Nr. 2). Der geradeaus führende Verkehrsstrom wird anschließend über eine Furtmarkierung auf die straßenbegleitende RVA

entlang der Lütmarser Straße geleitet, der linksabbiegende direkt in den Mischverkehr der T-30-Zone Gartenstraße (vgl. RV-Beziehung Nr. 3 bzw. 4).

Aus Westen kommend, dem eigenständigen Geh-/Radweg von/zur Petrischule bzw. der RVA entlang der Lütmarser Straße folgend, werden die Radfahrer zunächst an eine Aufstellfläche geradeaus mit eigener Signalisierung herangeführt und anschließend direkt über den Knoten in Richtung Altstadt (vgl. RV-Beziehung Nr. 5). Die Furtmarkierung mündet anschließend in den Mischverkehr mit Tempo 30.

Aufgrund der Vielzahl von Radverkehrsbeziehungen, insbesondere auch des Landesnetzes NRW über die Lütmarser Straße, der südlichen Wallanlage sowie der linksseitig geführten RVA entlang der Entlastungsstraße Richtung Norden, sind die indirekten Führungen gemeinsam mit den Fußgängern nach wie vor erforderlich (vgl. RV-Beziehung Nr. 6).



Abb. 30: Vom Wall Richtung Westerbachstraße

Der südöstliche Knotenbereich in der Eckausrundung zum Wall ist aufgrund des Gefälles zur Westerbachstraße und den anschließenden beengten Flächenverhältnissen auf dem Gehweg sowie der vorhandenen Licht- und Signalmasten stark konfliktbehaftet (vgl. RV-Beziehung Nr. 6, Abb. 30). Hier kann nur eine bauliche Nachbesserung die Belange des Fuß- und Radverkehrs gewährleisten. Grundsätzlich sollte die Führung der Radfahrer vom Wall kommend auf der Fahrbahn fortgesetzt werden, so dass der Gehweg ausschließlich durch Fußgänger benutzt werden darf (vgl. Abb. 31).

Im Rahmen der Überprüfung und teilweisen Anpassung des Signalprogramms müssen die zunehmenden Anforderungen der Radfahrer an eine Verringerung der Wartezeiten an den LSA Berücksichtigung finden, ein Kriterium, das auch in die ERA 2010 Eingang gefunden hat.

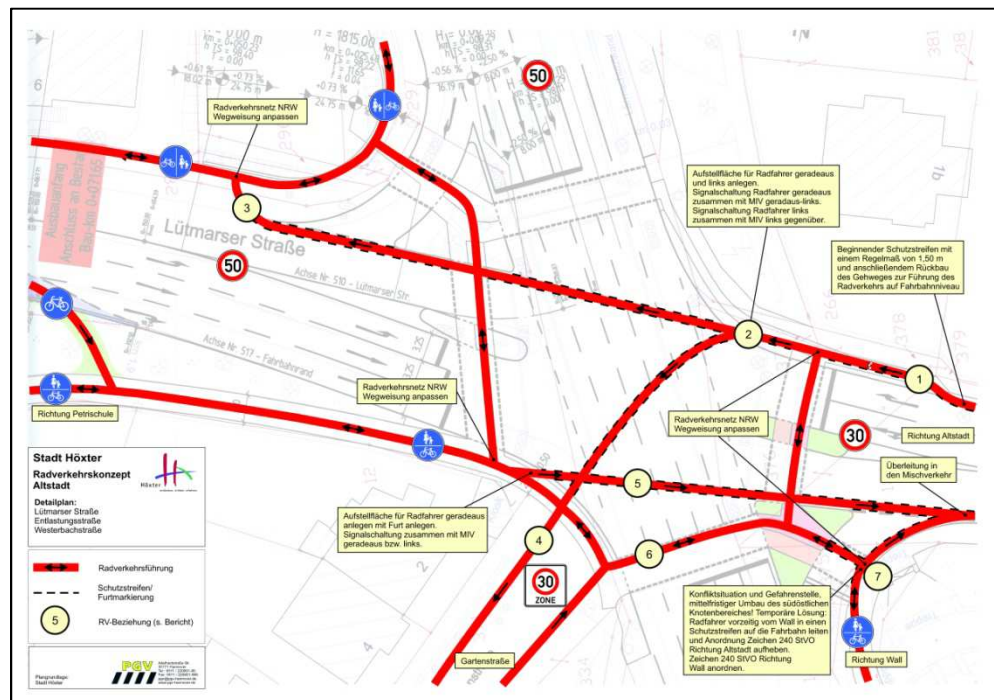


Abb. 31: Detailplan Lütmarser Straße/ Entlastungsstraße/ Westerbachstraße (Anhang A3.3.01)

An Bedeutung gewinnt die L 755 als Verkehrsachse dadurch, dass die **Weserbrücke die bisher einzige Weserquerung** für Höxter in näherer Umgebung darstellt und den motorisierten Verkehr direkt durch die Altstadt leitet. Hierin liegt auch der Kern der verkehrlichen Belastung entlang der L 755 im Untersuchungsbereich, die nicht nur das städtebauliche Bild trübt, sondern auch die Radfahrer und Fußgänger als schwächere Verkehrsteilnehmer verdrängt – bedingt auch durch die bereits angesprochenen limitierten Verkehrsräume. Dies ist ein Hauptproblem auch für den Radverkehr in Höxter.

3.3.2 Godelheimer Straße – Wilhelm-Haarmann-Straße

Für das an die Godelheimer Straße angrenzende Wohngebiet und die Fachhochschule Höxter ist folgende Wegebeziehung von Bedeutung und sollte entsprechend umgestaltet werden. Ausgehend von der Ecke Godelheimer Straße/ Stummrigestraße in Richtung Ortsausgang ist rechtsseitig derzeit ein Mehrzweckstreifen markiert (vgl. Abb. 32).

Dieser sollte als Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,85 m verkehrsbehördlich mit Zeichen 237 StVO angeordnet werden. Im weiteren Verlauf endet dieser kurz vor der Mündung Wilhelm-Haarmann-Straße.

Südlich der Mündung in die Anliegerstraße ist empfohlen, eine Überquerungsanlage für Fußgänger anzulegen, die über ihre Funktion hinaus durch eine Verengung der Verkehrsfläche eine Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ortseinwärts bewirkt (vgl. Abb. 33).

Darüber hinaus können die Radfahrer die Bundesstraße neben dieser Anlage queren, um ostseitig in Richtung Stadt zu fahren. Hierzu ist zusätzlich der gemeinsame Geh-/Radweg auf eine Regelbreite von 2,50 m auszubauen und bis auf Höhe der Mündung zu verlängern. (vgl. Abb. 34)



Abb. 32: Godelheimer Str., empf. Radfahrstreifen statt Mehrzweckstreifen



Abb. 33: Godelheimer Str., empf. Überquerungsanlage

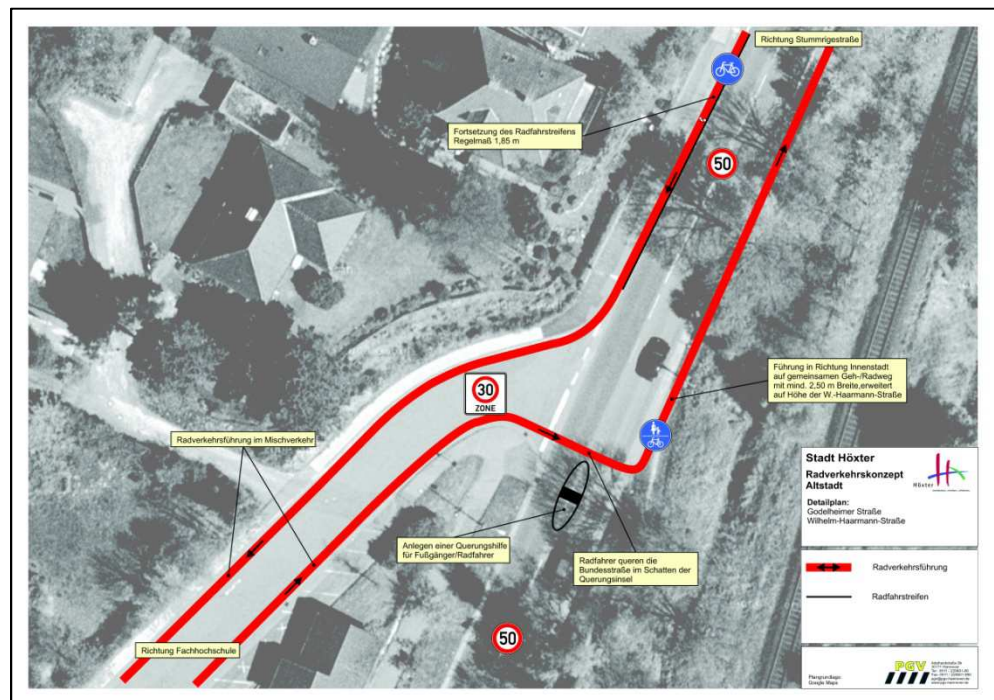


Abb. 34: Detailplan Godelheimer Str. – W.-Haarmann-Straße (Anhang A3.3.02)

3.3.3 Entlastungsstraße – Stummrigestraße

Die Ausgangssituation an diesem Knotenpunkt erscheint derzeit unklar. Die Radfahrer werden vor allem entlang der bewegtesten Radverkehrsbeziehung – Richtung Westerbachstraße bis zum Anknüpfungspunkt des Weser-Radweges östlich der Bahnstrecke – umwegig geführt. So müssen die Fußgänger und Radfahrer die Stummrigestraße über zwei Verkehrsinseln queren, deren eine sich durch einen konfliktreichen freien Rechtsabbieger begründet. Folgende Vorschläge und Empfehlungen würden die Qualität zur Führung für Radfahrer und Fußgänger verbessern.

Maßgebliche Veränderung ist der Rückbau des freien Rechtsabbiegers in die Stummrigestraße. Hierdurch würde für den Langsamverkehr neben dem Wegfall einer zweiten Querungssituation und des längeren Weges auch eine potentielle Gefahrenstelle entschärft werden.

Aus Richtung Wilhelm-Haarmann-Straße kommend werden die Radfahrer über eine neu ausgebildete Eckausrundung vom gemeinsamen Geh-/Radweg über die Querungsfurt der Stummrigestraße Richtung Westerbachstraße geführt. Wünschenswert ist hier eine gleichgeschaltete Signalisierung mit dem MIV entlang der Bundesstraße. In Richtung Wegetalstraße werden die Radfahrer vor der Anliegerstraße in den Mischverkehr der Stummrigestraße geleitet.

Der Mehrzweckstreifen entlang der Bundesstraße sollte ab der Aufstellfläche am Ende der Rampe zum Friedhof bzw. im Bereich der Fußgänger-/Radfahrerfurt zu einem Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,85 m ausgebildet werden. Dieser

führt den Radverkehr in Richtung Wilhelm-Haarmann-Straße und Fachhochschule (vgl. Abschnitt 3.3.2).

Wichtig für die Fahrbeziehung Richtung Friedhof ist der Ausbau zu einer sicheren Aufstellfläche, da das Gefälle der Rampe unmittelbar vor der Querung über die Bundesstraße endet. Hierzu ist es auch erforderlich, die Rampe auf das Regellaß 2,50 m zu verbreitern und die gemeinsame Nutzung für Fußgänger und Radfahrer in beiden Richtungen anzuordnen.

Aus Richtung Wegetalstraße kommend sollen die Radfahrer aus dem Mischverkehr der Stummrigestraße in eine begleitende Radverkehrsanlage in der Eckausrundung überführt werden. Dazu ist das erforderliche Regellaß von 2,50 m vorzuhalten und die Radverkehrsanlage entsprechend auszubauen.

Nach Konkretisierung der Radverkehrsführung entlang des Knotens, unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen, ist es zudem erforderlich, das ebenfalls über diesen Knoten verlaufende Landesnetz NRW hinsichtlich der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr anzupassen. Eine Prüfung der vorhandenen Zwischenwegweiser bezüglich der neuen Radverkehrsführung, wird empfohlen.

So werden die Radfahrer ausschließlich über den gemeinsamen Geh-/Radweg in der Eckausrundung und direkter Querung der Stummrigestraße auf den Weser-Radweg geführt. Hier wird eine weitere Querungshilfe vorgeschlagen. Eine Standortverlegung der Wegweiserpfosten erfordert eine Prüfung der zuständigen Verkehrsbehörde (vgl. Abb. 35 und Abb. 36).



Abb. 35: Einmündg. Stummrigestraße, LSA



Abb. 36: LSA-Querung Entlastungsstr. Höhe Friedhof

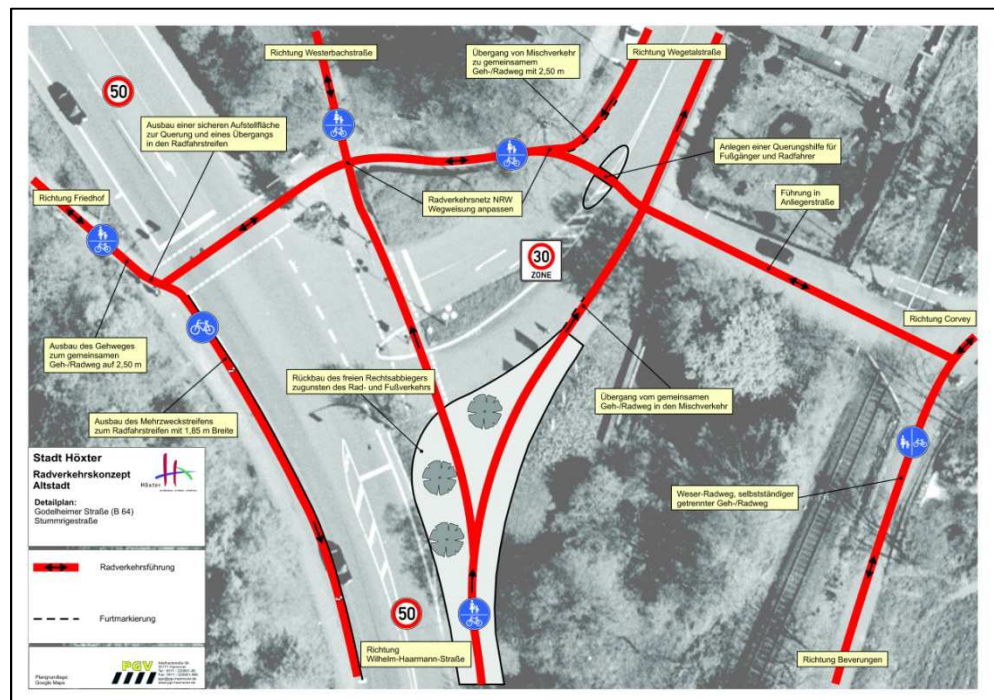


Abb. 37: Detailplan Wegetalstraße – Stummrigestraße – Uferstraße (Anhang A3.3.03)

3.3.4

Albaxer Straße – Zur Lüre

Der Übergangsbereich des Radverkehrsnetzes aus Richtung Altstadt in die angrenzenden Quartiere im Knoten Albaxer Straße – Zur Lüre sieht für Radfahrer bisher keine Führung vor, was sich auch in den nicht abgesenkten Bordsteinen innerhalb der Wendeanlage ausdrückt (vgl. Abb. 38 u. Abb. 39).



Abb. 38: Albaxer Str., Wendepplatz



Abb. 39: Albaxer Str., fehlende Bordabsenkung

Im Bereich dieses Knotens wird eine anspruchsgerechte Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des Ausbaus der notwendigen RVA empfohlen.

Von der Einmündung Zur Lüre muss entlang der Albaxer Straße stadtauswärts beidseitig ein getrennter Einrichtungs-Radweg mit mindestens 1,60 m Breite (Zeichen 241 StVO) vorgehalten werden. Zur Querung der Albaxer Straße bzw. Zur Lüre werden die Radfahrer gemeinsam mit den Fußgängern über 4,00 m breite Fur-

ten geführt. Jedoch sollten hier entsprechende Aufstellflächen angelegt werden, um die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr zu kennzeichnen.

Richtung Osten entlang Zur Lüre ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 241 StVO) mit mindestens 2,50 m Breite nordseitig herzurichten.

Die bauliche Verbreiterung der Rampe zum Klausfeldweg auf mindestens 2,50 m wird empfohlen, um einer potentiellen Gefahrenstelle zwischen Fuß- und Radfahrern entgegenzuwirken. Im weiteren Verlauf in Richtung Berliner Platz bzw. Klausfeldweg erfolgt die Führung im Mischverkehr.

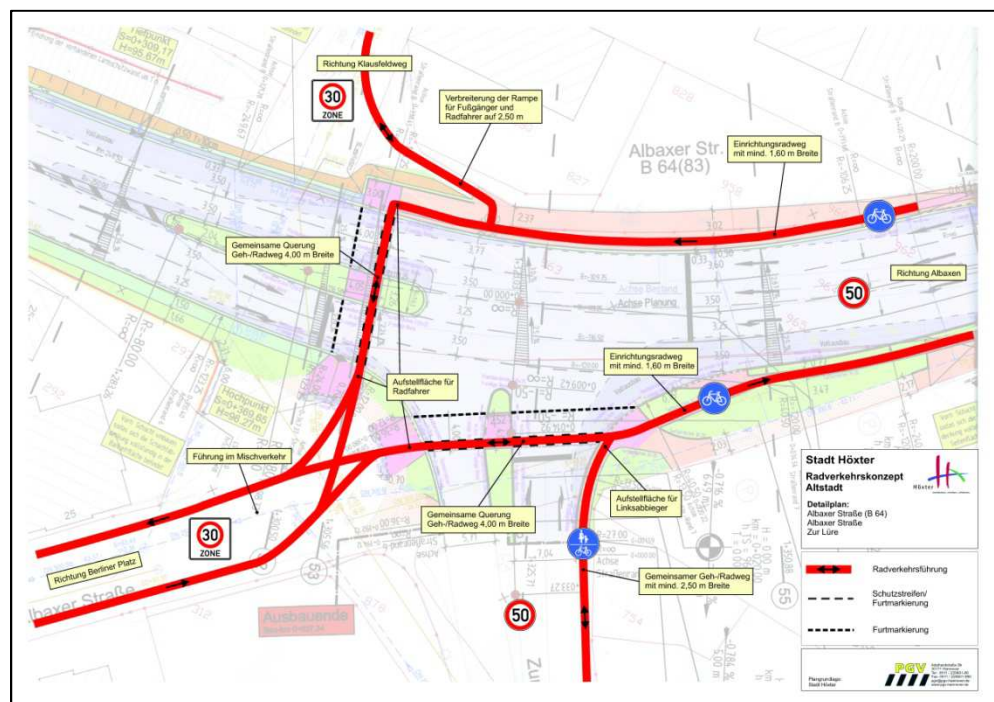


Abb. 40: Detailplan Albaxer Straße – Zur Lüre (Anhang A3.3.04)

3.3.5 Berliner Platz

Der Berliner Platz bildet sich aus dem Verkehrsverlauf der Brenkhäuser Straße und der Albaxer Straße, über die ehemals die Bundesstraße 64 führte. Entsprechend ist die Verkehrsfläche breit dimensioniert. Am Kurvenscheitelpunkt mündet die Nicolaistraße und erzeugt vor dem Hintergrund des auf einer Ost-West-Achse verlaufenden Walls eine Torsituation zur Altstadt. Als Ende einer Nordachse bildet sie eine wichtige Radverkehrsbeziehung für die nördlich der Altstadt gelegenen Quartiere und einen Verknüpfungspunkt an die Fußgängerzone (Abb. 41 u. Abb. 42).



Abb. 41: Berliner Platz/ Brenkhäuser Straße



Abb. 42: Berliner Platz/ Albaxer Straße

Die Radverkehrsführung entlang des Walls wird gesondert beschrieben, jedoch wird im Knotenbereich des Berliner Platzes die Bevorrechtigung zur Querung der Nicolaistraße für den Fuß- und Radverkehr empfohlen (vgl. Abschnitt Wallanlage).

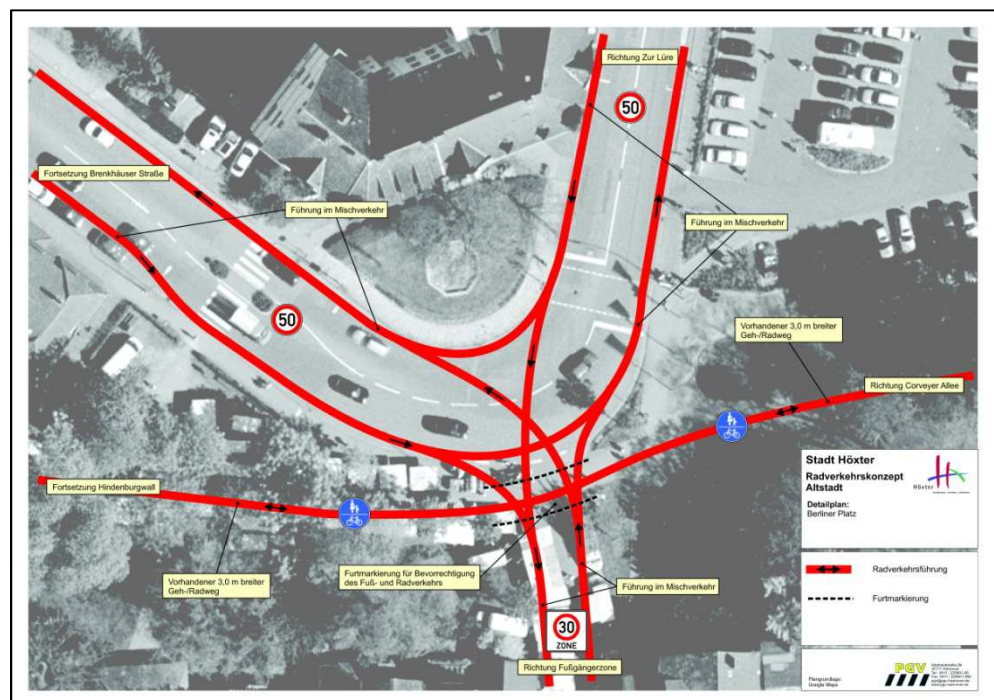


Abb. 43: Detailplan Berliner Platz (Anhang A3.3.05)

Im Anschluss folgt die Beschreibung der Knotensituation südlich des Berliner Platzes.

3.3.6 Corbiestraße – Grubestraße – Nicolaistraße

Neben der Verbindung Westerbachstraße/Weserstraße, als einer für den Radverkehr wichtigen Ost-West-Verkehrsbeziehung im Altstadtbereich von Höxter, hat der Knoten Corbiestraße/Grubestraße/Nicolaistraße eine verbindende und verteilende Funktion über Nicolaistraße in Richtung Berliner Platz bzw. Wall sowie nach Osten zur Corbiestraße und weiter zur Corveyer Allee. Zurzeit sind die Nicolaistraße und die Corbiestraße geprägt durch relativ hohes Verkehrsaufkommen (Abb. 44 u. Abb. 45).

Der Bereich ist zudem, wie oben beschrieben, Verknüpfungspunkt mit dem nördlichen Teil der Fußgängerzone (vgl. Kap. 4).



Abb. 44: Straßenraum Nicolaistraße



Abb. 45: Straßenraum Corbiestraße

Die Stadt Höxter strebt an, die Corbiestraße als Einbahnstraße in Richtung Osten zu gestalten. Für den Radverkehr ist in Gegenrichtung ein Schutzstreifen mit der Regelbreite von 1,50 m vorgesehen. So wird dieser Bereich nur durch Verkehr aus Richtung Nicolaistraße und Grubestraße belastet.

Ebenso wird das Verkehrsaufkommen, welches aus der Corbiestraße in die Nicolaistraße mündet, zukünftig über Roonstraße und Rohrweg geleitet.

Vor diesem Hintergrund wird in diesem Bereich keine weitere Radverkehrsanlage notwendig sein. Ideal für Radfahrer wäre eine Option, die Nicolaistraße und Corbiestraße zu „Fahrradstraßen“ herauszubilden. Dies würde allerdings eine erhebliche Entlastung vom MIV voraussetzen.

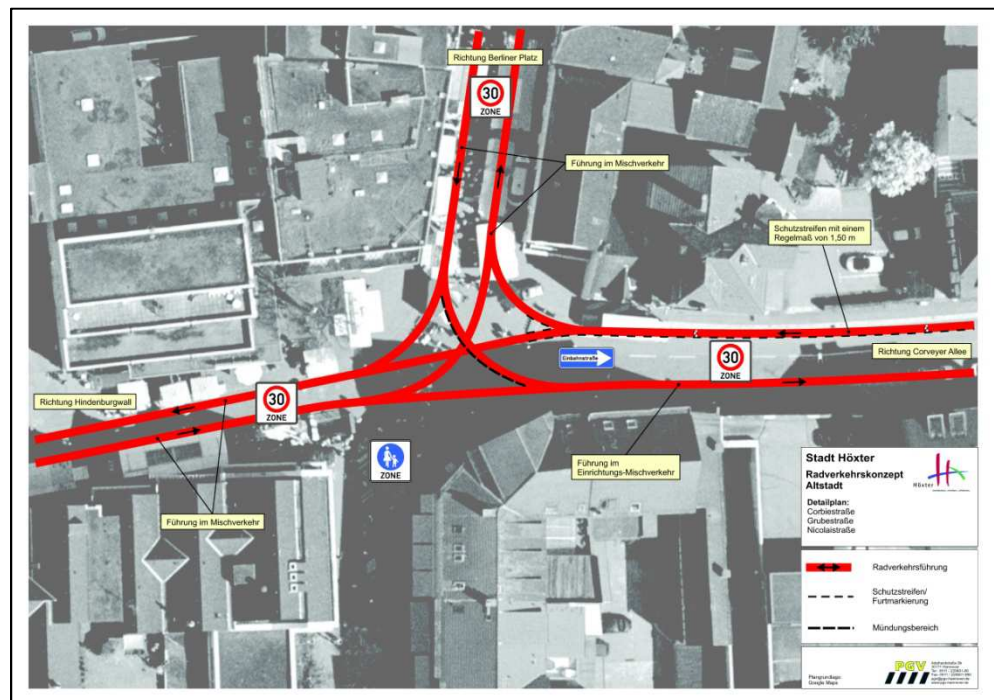


Abb. 46: Detailplan Corbiestraße – Grubestraße – Nicolaistraße (Anhang A3.3.06)

3.3.7

Weserstraße – Uferstraße – Am Rathaus

Die Radverkehrsachse über Westerbachstraße und Weserstraße findet ihre Verlängerung durch die zurzeit einzige Brücke als Weserquerung. Stark frequentiert wird dieser Bereich durch den MIV über die Weserbrücke als Tor zur Stadt. Ob eine Entlastung durch eine Umgehungsstraße und einer weiteren Weserquerung herbeigeführt wird, ist derzeit nicht abzusehen (Abb. 47 u. Abb. 48).



Abb. 47: Bereich Weserbrücke



Abb. 48: Bereich Weserstraße

Entlang der Weser verlaufen westseitig, neben dem Radverkehrsnetz NRW, der Europäische Radfernweg R1 und der Weser-Radweg. Einen besonderen Bezugspunkt für das gesamte Radverkehrsnetz bildet der Bahnhof von Höxter in der Uferstraße. Das Gleisbett verläuft parallel zur Weser bzw. zur Uferstraße, was im Bereich der Brücke zu unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen führt.

Wichtigstes Element, um die Situation im gesamten Bereich sicherer und übersichtlicher zu gestalten, ist die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Derzeit beginnt das Tempo 30-Limit westlich der Mündung Am Rathaus und sollte vorgezogen werden an den Beginn der Weserbrücke, östlich des Gleiskörpers. Somit wären die Mündungssituationen von der Rampe nördlich und südlich zum Weser-Radweg entschärft, Berücksichtigung von Bordabsenkungen vorausgesetzt.

Im Bereich des Bahnübergangs sollten in jeweils beide Richtungen aufgeweitete Radaufstellstreifen hergerichtet werden, so dass sich Radfahrer in Richtung Altstadt bzw. Bahnhof und auch aus dieser Richtung kommend zum Weser-Radweg leichter einordnen können. Die beidseitigen Schutzstreifen sollten westlich über den Bahnübergang hinaus erweitert werden und das Mindestmaß von 1,25 m keinesfalls unterschreiten, im optimalen Fall ist die Breite zu vergrößern.

In Richtung Altstadt wird der Radverkehr zusammen mit dem MIV über die Weserstraße als Einbahnstraße geführt. In Gegenrichtung wird ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen empfohlen, der bis zur Mündung Am Rathaus verlaufen sollte. Ein absolutes Halteverbot sichert den Übergangsbereich vom Radfahrstreifen in den Mischverkehr – darüber hinaus muss ordnungswidriges Verkehrsverhalten geahndet werden.

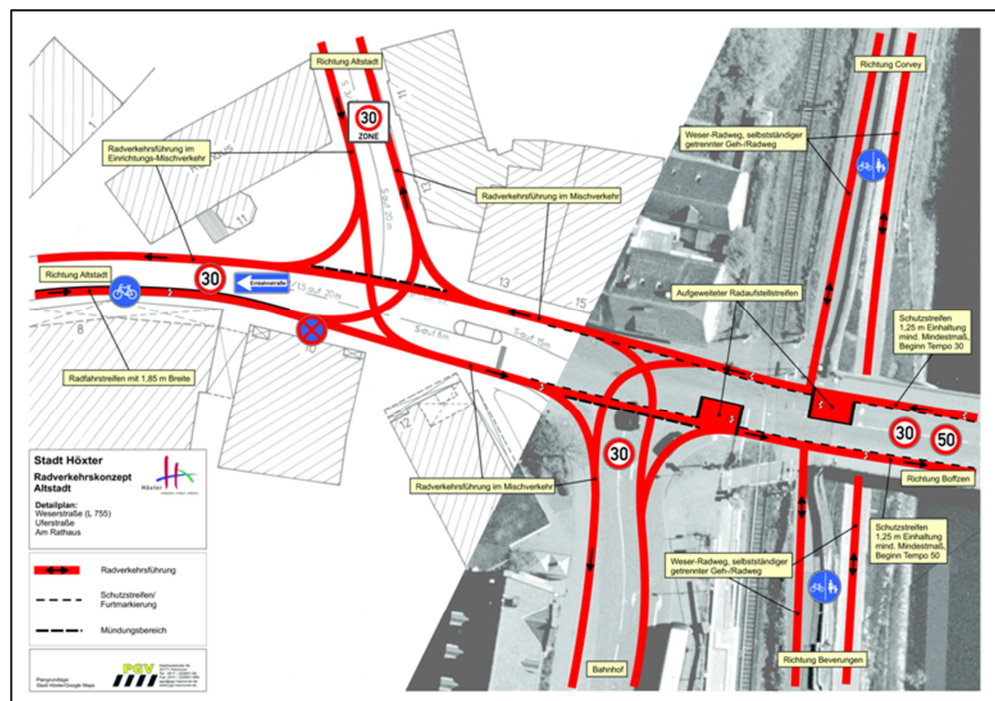


Abb. 49: Detailplan Weserstraße – Uferstraße – Am Rathaus (Anhang A3.3.07)

3.3.8

Westerbachstraße – Weserstraße – Stummrigestraße

Die derzeitige Radverkehrssituation im Bereich Westerbachstraße/Weserstraße/Stummrigestraße sieht eine Führung in einer Einbahnstraße Richtung Westen vor. In Gegenrichtung werden die Radfahrer auf einem Schutzstreifen geführt. Vor allem westlich der Mündung Stummrigestraße herrschen beengte Verhältnisse, die neben einer Einschränkung des fußläufigen Verkehrs auf beidseitigen Gehwegen auch eine Gefährdung des Radverkehrs durch den entgegenkommenden MIV hervorrufen. Durch parkende oder haltende Pkw werden nachfolgende Kfz zum Ausweichen auf den Schutzstreifen gezwungen. Die Stummrigestraße ist als Teil der Fußgängerzone für Radfahrer nicht freigegeben (vgl. Abb. 50 u. Abb. 51).



Abb. 50: Stummrigestraße-Westerbachstraße



Abb. 51: Stummrigestraße-Weserstraße

Auch in diesem Streckenabschnitt wird die Anordnung eines Radfahrstreifens empfohlen – in dem beengten Abschnitt der Westerbachstraße wird von der Regelbreite auf 1,60 m abgewichen. Die Neuaufteilung des Straßenraumes in diesem Bereich zeigt eine Querschnittsdarstellung (vgl. Abb. 54). Im weiteren Verlauf in der Weserstraße sollte der Radfahrstreifen mit dem Regelmaß von 1,85 m fortgeführt werden. In den beengten Straßenräumen sollte absolutes Halteverbot angeordnet werden, um das sicherheitsgefährdende Überfahren der RVA durch Kfz zu vermeiden.

Die Stummrigestraße kann als südlicher Teil der Fußgängerzone für Radfahrer freigegeben werden und würde somit das Radverkehrsnetz als Achse zwischen Entlastungsstraße (B 64) und Westerbachstraße/Weserstraße ergänzen.

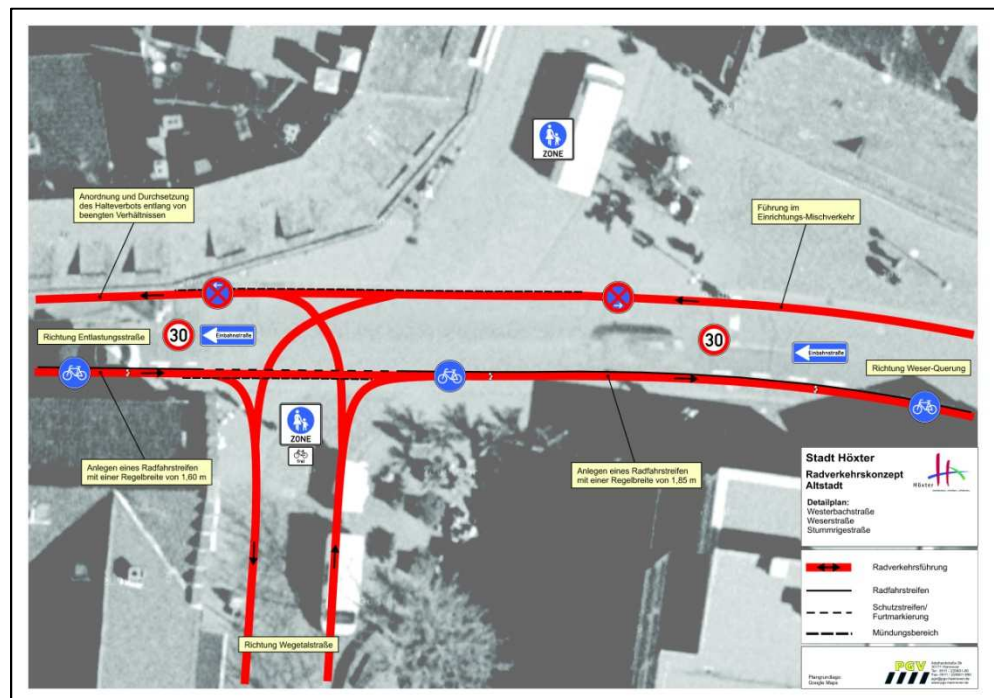


Abb. 52: Detailplan Westerbachstraße – Weserstraße – Stummrigestraße (Anhang A3.3.08)

Beispielquerschnitt Westerbachstraße

Zwischen Rosenstraße und Stummrigestraße ist die Westerbachstraße aufgrund der historischen Bebauung durch eine Engstelle von ca. 50 m Länge und einer mittleren Breite von ca. 8,60 m gekennzeichnet.

Entlang dieser Einbahnstraße kommt es im Bereich der Engstelle zu Konflikten zwischen Rad-, Liefer- und fließendem Verkehr. Haltende bzw. parkende Fahrzeuge auf der Nordseite der Fahrbahn nötigen zum Überholen der durchfahrenden Fahrzeuge zu Lasten der auf dem Schutzstreifen befindlichen Radfahrer (vgl. Abb. 53).



Abb. 53: Engstelle Westerbachstraße

Des Weiteren sind die Gehwege im Bereich der Engstelle mit Breiten von 1,30 m bis max. 1,60 m für den entlang dieser Hauptgeschäftsstraße aufkommenden Fußgängerverkehr zu schmal.

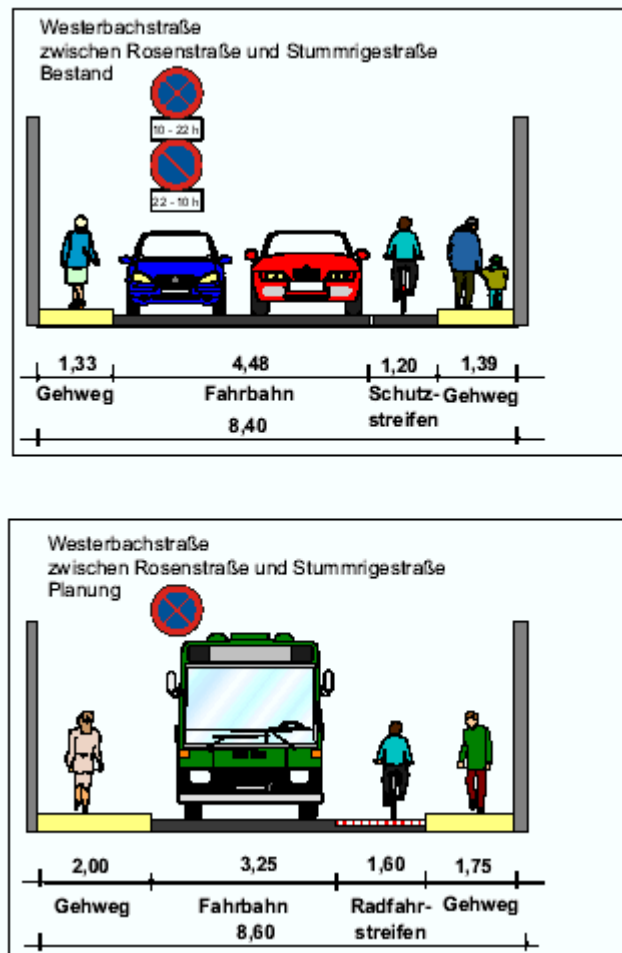


Abb. 54: Detail Querschnitt Westerbachstraße (Anhang A3.3.08)

Vorgeschlagen wird eine rad- und fußverkehrsfreundliche Lösung. Der Standort des Beispielquerschnitts entspricht der engsten Stelle zwischen Hausnummer 5 und der gegenüberliegenden Hausnummer 8. Hier beträgt die Gesamtbreite der Straße mit Fahrbahn und Seitenräumen nur 8,40 und die Breiten der Gehwege liegen nordseitig bei 1,33 m und südseitig bei 1,39 m. (vgl. Abb. 54)

Durch eine Verbreiterung der Gehwege mittels Bordversatz auf nordseitig 2,00 m und südseitig 1,75 m könnte die Situation für den Fußgängerverkehr sowie die Erreichbarkeit der ansässigen Geschäfte merklich verbessert werden. Im Bereich der heutigen 1,20 m breiten Schutzstreifenlösung auf der Fahrbahn würde die Einrichtung eines Radfahrstreifens als verbesserter Schutzraum für den Radverkehr ein Überfahren der Markierung durch Kfz besser unterbinden. Der beengten Situation angepasst, wird empfohlen für den Radfahrstreifen eine Breite von 1,60 m anzusetzen und eine Unterschreitung des Regelmaßes von 1,85 m für diesen Sonderfall in Kauf zu nehmen.

Die Fahrbahn wird durch diese Maßnahmen auf eine minimale Breite von 3,25 m reduziert um noch eine Durchfahrt von Schwerlast- und Busverkehr gewährleisten zu können. Unterstützend muss das zeitlich eingeschränkte Halteverbot in ein absolutes Halte- und Parkverbot (Zeichen 283-50) umgewandelt werden. Außerhalb der beengten Verhältnisse sollten dafür Ausweichmöglichkeiten für den Lieferverkehr vorgehalten werden (z. B. Parkbuchten westlich Rosenstraße).

3.3.9 Wegetalstraße – Stummrigestraße – Uferstraße

Die oben beschriebene Führung durch die südliche Fußgängerzone der Stummrigestraße und der Herausbildung einer Radverkehrsachse, die in beide Richtungen befahrbar ist, setzt eine Öffnung des Einbahnstraßenabschnittes in der Stummrigestraße voraus. In diesem Fall ist aufgrund einer bestehenden geringen Verkehrsbelastung durch den MIV und der bereits angeordneten Tempo 30-Zone die Voraussetzung für eine Fahrradstraße gegeben. Dadurch wäre die Radverkehrsführung in beiden Richtungen, unter Freigabe des motorisierten Einrichtungsverkehrs, gewährleistet (vgl. Abb. 55 u. Abb. 56).



Abb. 55: Stummrigestraße zur Fußgängerzone



Abb. 56: Stummrigestraße-Einbahnstraße

Im Knotenbereich ist aufgrund der beschriebenen neuen Verkehrsführung im Verlauf der Stummrigestraße zunächst eine lichtsignalisierte Regelung zur Querung der Wegetalstraße/Uferstraße notwendig. Perspektivisch könnte an dieser Stelle im Verlauf der Achse eine Bevorrechtigung angestrebt werden.

3.3.10

Wallanlage

Als eine besondere Führung für den Radverkehr ist die historische Wallanlage zu betrachten, die im Halbbogen um die Altstadt herumführt. Als Grünflächenband gleicht sie einer Parkanlage, wodurch eine besondere Erlebnis- und Aufenthaltsqualität erzeugt wird. Im Einzelnen wird die Führungsform auf dem Hauptweg des Walls mit durchgehend 3,00 m Breite nördlich der Westerbachstraße – Weserstraße betrachtet (vgl. Abb. 57).

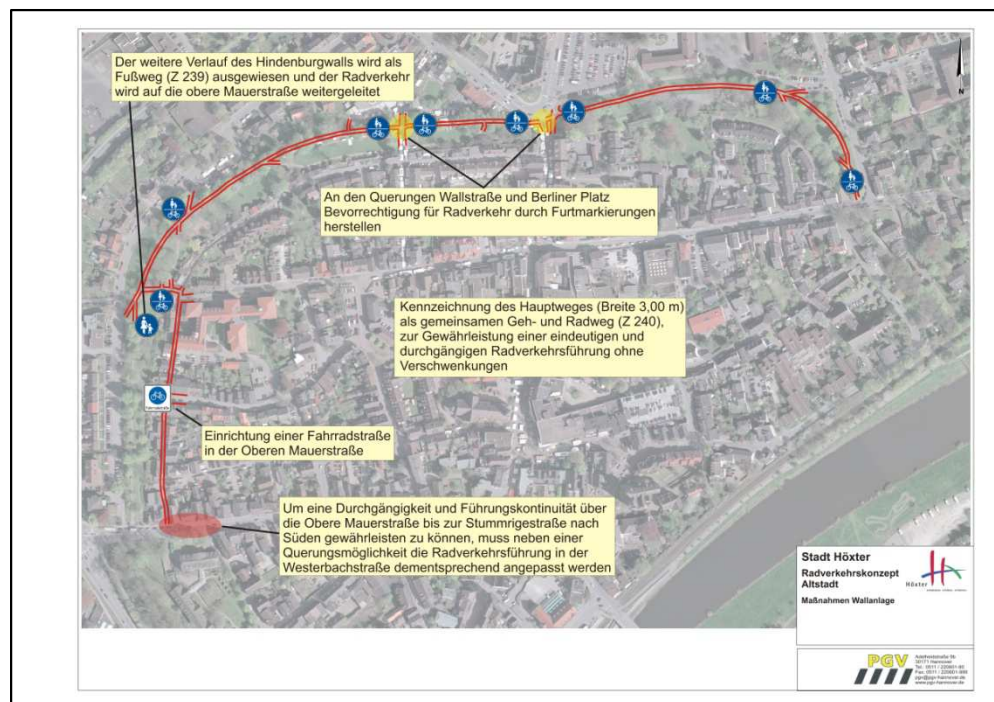


Abb. 57: Radverkehrsführung in der Wallanlage (Anhang A3.3.10)

Beginnend an der Ecke Corbiestraße/ Corveyer Allee/ Roonstraße führt der Hauptweg auf dem Wall derzeit als eigenständiger Fußweg in einem Viertelbogen bis zur Ecke Nicolaistraße/ Berliner Platz (Hoffmann-von-Fallersleben-Wall). Dieser erste Abschnitt sollte mit Zeichen 240 StVO auch für die Radfahrer als gemeinsame Führung mit Fußgängern geöffnet werden.

Für die Querung am Berliner Platz wird eine Furtmarkierung vorgesehen, um die Bevorrechtigung für den Fuß- und Radverkehr darzustellen.

Von hier wird die gemeinsame Benutzungspflicht auf dem Hindenburgwall fortgesetzt, die jedoch derzeit nach wenigen Metern in eine getrennte Führung mit Zeichen 241 StVO in einen parallel verlaufenden Nebenweg übergeht. Empfohlen wird hier die Beibehaltung der gemeinsamen Führung auf dem Hauptweg, um einen konstanten Führungsverlauf und einen komfortablen Verlauf ohne Verschwenkungen zu gewährleisten.

An der Querung der Wallstraße soll ebenfalls durch eine entsprechende Furtmarkierung die Querungsbevorrechtigung dargestellt werden.

Die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern wird von der Wallstraße aus in einem weiteren Viertelbogen bis auf Höhe der Grubestraße bzw. der Rampe zu Am Petriwall kontinuierlich fortgesetzt. Geradeaus in Richtung Süden werden auf diesem Abschnitt mit Zeichen 239 StVO ausschließlich Fußgänger geleitet, da sich der Mündungsbereich in die Westerbachstraße mit einem zu starken Gefälle als sicherheitsgefährdend und konflikträchtig erweist.

Parallel zum Wall verläuft östlich die Obere Mauerstraße, die an ihrem südlichen Ende in die Westerbachstraße mündet. Eine Fortsetzung der Radverkehrsanlagen entlang des Walls sowie eine komfortable Radverkehrsführung kann durch die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Oberen Mauerstraße zwischen Grube- und Westerbachstraße erreicht werden.

Aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeiten im Bereich Obere Mauerstraße – Westerbachstraße kommt es hier zum Bruch in der Durchgängigkeit und Führungskontinuität. Trotzdem ist eine Fortsetzung der Fahrradstraße über die Neue Straße bis zur Mündung in die Stummrigestraße zu empfehlen, eine entsprechende Querungshilfe in der Westerbachstraße vorausgesetzt. Des Weiteren müsste die Radverkehrsführung in der Westerbachstraße der neuen Querungssituation angepasst werden (vgl. Abb. 58).

Der Abschnitt des Walls zwischen Westerbachstraße und Stummrigestraße weist mindestens 2,50 m Breite auf, auf dem auch das Radverkehrsnetz NRW und der Europäische R 1 verlaufen. Jedoch sollte hier die verkehrsbehördliche Anordnung mit Zeichen 240 StVO konsequent für beide Richtungen umgesetzt werden. Im Bereich der Mündung in den Knoten Westerbachstraße/ Entlastungsstraße stellt die Umlaufsperrung in ihrer funktionalen Ausführung eine Verkehrsgefährdung bzgl. ihrer Einfahrbreite dar. Diese muss 1,50 m breit sein, wenn die Wegbreite mindestens 2,50 m beträgt (vgl. Abb. 59).



Abb. 58: Westerbachstraße – fehlende Querungshilfe



Abb. 59: Zu geringe Einfahrbreite der Umlaufsperrung

4. Handlungsfeld Fahrradparken

4.1 Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Für die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels.

Bei mangelnden Angeboten werden Fahrräder häufig nicht angeschlossen abgestellt oder ungeordnet an nicht geeigneten Stellen angekettet, es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Insbesondere nach einem Fahrraddiebstahl wird entweder die Qualität des Fahrrades oder die Intensität der Fahrradnutzung verringert.

Die steigende Qualität der genutzten Fahrräder in Höxter erfordert ein standsicheres und diebstahlgeschütztes Fahrradparken. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet mit über das fahrradfreundliche Klima in der Stadt Höxter und damit über das Maß der Benutzung dieses Verkehrsmittels. Fahrradparken muss deshalb Teil öffentlicher und privater Planungen und Baumaßnahmen in Höxter sein.

Bereits durch die Umwidmung eines Pkw-Stellplatzes können bis zu 10 Fahrradabstellplätze geschaffen werden (vgl. Abb. 60).

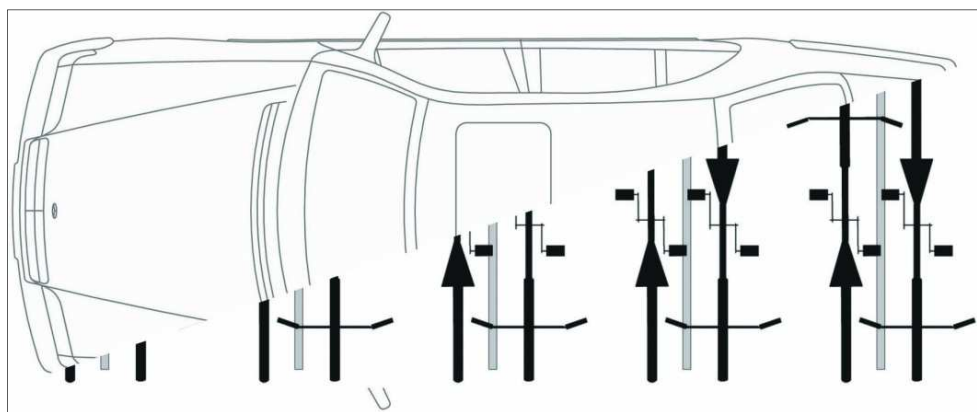


Abb. 60: Flächenpotenzial bei Umwidmung eines Pkw-Stellplatzes in Fahrradstellplätze

4.1.1 Anforderungen aus Sicht der Nutzer

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen oder im Gelegenheitsverkehr, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der geeigneten Standortwahl. Zu Hause, an der Bahnstation, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismus-Schutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

❖ **Diebstahlsicherheit**

Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht ange-schlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.

❖ **Bedienungskomfort**

Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung ein-laden. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Ver-schmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seiten-abstand zwischen den abgestellten Rädern.

❖ **Standsicherheit**

Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährt optimale Standsicherheit. Dies ist vor allem wichtig, wenn ein Kind in einem Kinder-sitz transportiert wird oder das Rad beladen ist. Umkippende Räder gefährden Passanten und führen zu Schäden an den Rädern selber oder an benachbart abgestellten Kraftfahrzeugen.

❖ **Witterungsschutz**

Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktions-tüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlos-senen Räumen u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich, ins-besondere am Wohnort und bei längeren Aufenthaltszeiten am Zielort (z. B. bei Arbeitspendlern).

❖ **Vielseitigkeit**

Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie für alle Fahrradty-pen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.

❖ **Sicherheit vor Vandalismus**

Angst vor Beschädigungen wäre ein wichtiges Argument gegen die Benut-zung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht deshalb ein hohes Bedürfnis nach Abstell-einrichtun-gen, die Vandalismus der Räder möglichst verhindern. Dies kann durch eine Standortwahl in der "Öffentlichkeit" (keine versteckten Winkel) oder – noch

wirksamer – in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet werden.

❖ **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in der Nähe der Gebäudeeingänge angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Das „wilde“ Parken⁵ ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden.

❖ **Leichte Erreichbarkeit**

Fahrradabstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Schieberampe sind grundsätzlich zu vermeiden.

❖ **Soziale Kontrolle**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

4.1.2 Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt

Die Kommunen und andere Betreiber von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum aber auch private Bauherren sollten bei der Planung, dem Bau und der Wartung und Pflege dieser Anlagen verschiedene Aspekte und Vorschriften beachten, die in gleicher Weise der Gewährleistung günstiger Kosten, einer hoher Verträglichkeit und einem positiven Image der Fahrradförderung dienlich sind.

❖ **Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis**

Herkömmliche Vorderradklemmen sind möglicherweise preisgünstig, entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern oftmals gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.

❖ **Geringe Unterhaltungskosten**

Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden können.

❖ **Städtebauliche Verträglichkeit**

Fahrradabstellanlagen sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering bzw. die Standort-Platzierung möglichst verträglich sein.

⁵ Der Begriff „Wildparken“ bzw. „Wildparker“ kennzeichnet lediglich außerhalb von Fahrradabstellanlagen, legal oder auch nicht ordnungsgemäß, geparkte Fahrräder.

❖ **Nutzungsverträglichkeit**

Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit „wildes“ Parken und halten stärker von Fußgängern frequentierte Bereiche insbesondere im Innenstadtbereich (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

❖ **Flexibilität**

Abstelllemente sollten an Standorten mit wechselnder Nachfrage leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.

❖ **Geringer Flächenbedarf**

Öffentliche Flächen, die für das Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen in der Regel vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen (Detailplanung).

❖ **Bemessung der Kapazität**

Auslastungen der Fahrradabstellanlagen von 80 % werden von Nutzern gemeinhin bereits als „voll belegt“ wahrgenommen. Bei entsprechend einer durchschnittlichen Auslastung von 100 % dimensionierten Anlagen sind zudem keine Kapazitätsreserven für Spitzenstunden verfügbar.

Beispiel für die Bemessung der Kapazität:

Eine erfasste Auslastung von 110 % würde bei einer vorhandenen Kapazität von 100 Stellplätzen eine Nachrüstung von 38 Plätzen erfordern, um den aktuellen Bedarf inkl. Reserve zu decken, und somit eine ca. 20 %-Reserve von $138 - 110 = 28$ Stellplätze beinhalten.

❖ **Fahrradparken als Gemeingebrauch**

In der Rechtsprechung gilt das Abstellen von Fahrrädern auf öffentlichen Gehwegen als „zulässiger Gemeingebrauch“ – das Fahrradparken mit vermeidbaren Belästigungen oder Behinderungen anderer sowie einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit rechtfertigt allerdings das Entfernen des Rades durch Ordnungskräfte⁶. Zu beachten ist, dass am Fahrbahnrand abgestellte Fahrräder bereits durch Umfallen oder eine ungünstige Aufstellung eine Gefährdung darstellen können.

❖ **Beseitigung von Schrottfahrrädern**

Die Kommune bzw. ihre per Satzung beauftragte Städtereinigung ist berechtigt, schrottreife Fahrräder aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen. Wenn mehrere Merkmale zutreffen, sodass es sich offenkundig um fahrun-

⁶ Z. B. OVG Niedersachsen, 12.03.2009 - 11 LA 172/08, betreffend „wildes“ Fahrradparken auf dem Bahnhofsvorplatz Lüneburg

taugliche Schrotträder oder Fahrradteile handelt, wie z. B. fehlender Sattel, verbogene Räder, fehlende Kette oder Reifen, können diese als „Abfall“ beseitigt werden. Bei sogenannten „herrenlosen“ Rädern, bei denen nur zu vermuten ist, dass sie längere Zeit nicht mehr benutzt wurden, ist die Beseitigung rechtlich schwieriger; hier kann die Polizei ggf. unterstützend tätig werden.

❖ **Fahrradabstellsatzung nach Landesbauordnung**

Bereits Mitte der 90-iger Jahre erließ die Stadt Münster eine "Fahrradabstellsatzung". Diese dienen als Bemessungsgrundlage für den Stellplatznachweis, der für Neubauten in öffentlicher oder privater Hand vorgeschrieben ist. Je nach örtlicher Situation (z. B. Radverkehrsanteil) und Einzelfallproblematik kann es sinnvoll bzw. begründet sein, von diesen Richtzahlen nach oben oder unten abzuweichen.⁷

❖ **Attraktive Kombination mit anderen Angeboten**

Um der Grundvoraussetzung einer erfolgreichen Fahrradförderung durch die Schaffung einer durchgehenden und intakten Infrastruktur für den Radverkehr gerecht zu werden, bieten geeignete, möglichst zentrale Fahrradabstellstandorte mit besonders gutem Diebstahl- und Witterungsschutz die Möglichkeit, elektrisch unterstützte Fahrräder am Zielort oder im öffentlichen Raum mit elektrischer Energie versorgen zu können (Ladestation für Pedelecs).

4.1.3 Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen

Gut nutzbare und attraktive Fahrradabstellanlagen bieten dem Fahrrad, auch für den Moment, wenn es z. B. beladen ist oder ein Kind auf einem Kindersitz transportiert wird, einen festen Stand und ermöglichen zugleich das Anschließen des Fahrradrahmens und mindestens eines Laufrades. Zudem sind die Fahrradständer fest im Boden befestigt. Im Bereich der technischen Regelwerke bieten die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV den aktuellen Stand der Technik⁸. Auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) bietet Interessierten ausführliche Hinweise und Empfehlungen für getestete Fahrradabstellanlagen.⁹

Besonders geeignet sind generell die so genannten **Anlehnbügel**. Hier sind verschiedene Typen erhältlich. Vergleichbar gute Beispiele finden in vielen Kommunen Anwendung, Beispiele aus der Landeshauptstadt Potsdam – Abb. 62 **Abb. 61**

⁷ Quelle: "... und wo steht Ihr Fahrrad?" Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren" (AGFS-NRW), Krefeld 2003; Link: http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,1849/ticket,guest/~/_abstellanlagen.pdf

⁸ Die neue Ausgabe 2012 der "Hinweise zum Fahrradparken" ersetzt die Ausgabe von 1995.

⁹ Link: <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen>

zeigt die Vermaßung bei der Montage von Fahrradabstellplätzen – sind in den nachfolgenden Abbildungen erkennbar¹⁰.



Abb. 61: Beispiele für anforderungsgerechte Anlehnbügel (Potsdam)

Für die Abmessung der Stellplätze sind die Maße eines Normalfahrrads entscheidend. Danach muss ein Anlehnbügel ca. 120 cm lang und 70-80 cm hoch sein. Ideal ist zusätzlich auf halber Höhe ein so genannter Knieholm (z. B. für Kinderräder).

Daraus ergeben sich folgende allgemeingültige Maße für Fahrradabstellplätze im Fall von Anlehnbügeln (vgl. Abb. 62):

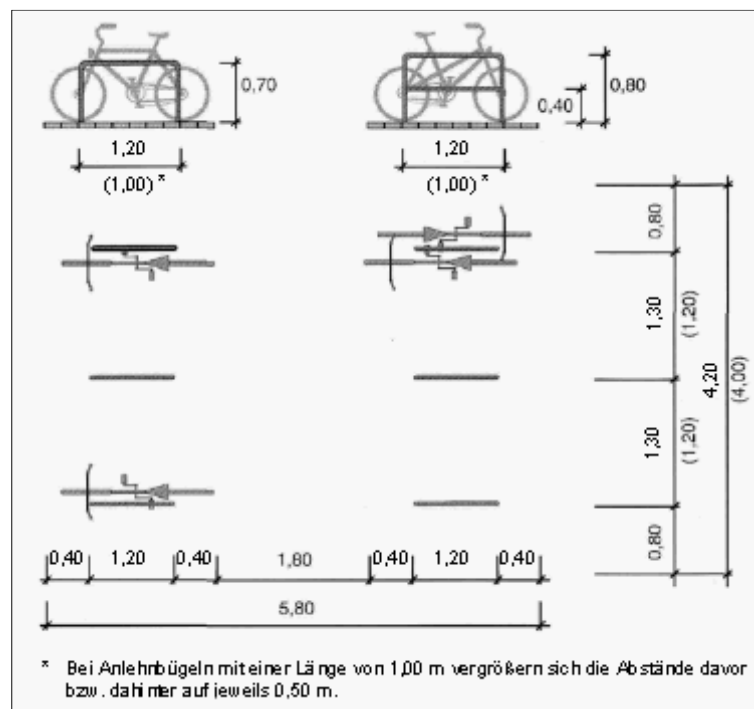


Abb. 62: Maße für die Montage von Anlehnbügeln (Hinweise Potsdam)

Für den Abstand der Stellplätze untereinander ist entscheidend, dass es dem Nutzer möglich ist, zwischen zwei Fahrrädern hindurch zum Lenker oder Rahmen zu kommen, um diesen an- oder aufzuschließen. Dafür sind mindestens 120 cm vorzusehen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass an den Fahrrädern zusätzlich

¹⁰ Quelle: „Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen“, Hrsg.: Landeshauptstadt Potsdam, März 2012“; Link: http://vv.potsdam.de/vv/Fahrradabstellanlagen__Hinweise_zur_Gestaltung_-_Merkblatt_07_03_12_1_.pdf

evtl. Kindersitze oder Körbe befestigt sein können, die bei engeren Abständen das Ein- und Ausparken erschweren.

Im Einzelfall erfüllen auch **Gabelhalter** die genannten Anforderungen, weil ein kurzer Bügel zum Anschließen des Rahmens zur Verfügung steht. Es sollte jedoch immer geprüft werden, ob nicht an Stelle dessen auch Anlehnbügel möglich sind. Einzelständer haben einen größeren Platzbedarf als beidseitig nutzbare Anlehnbügel (Systemabstand 0,65 bis 0,60 m).

Maße für Fahrradabstellplätze im Fall von Gabelhaltern (vgl. Abb. 63):

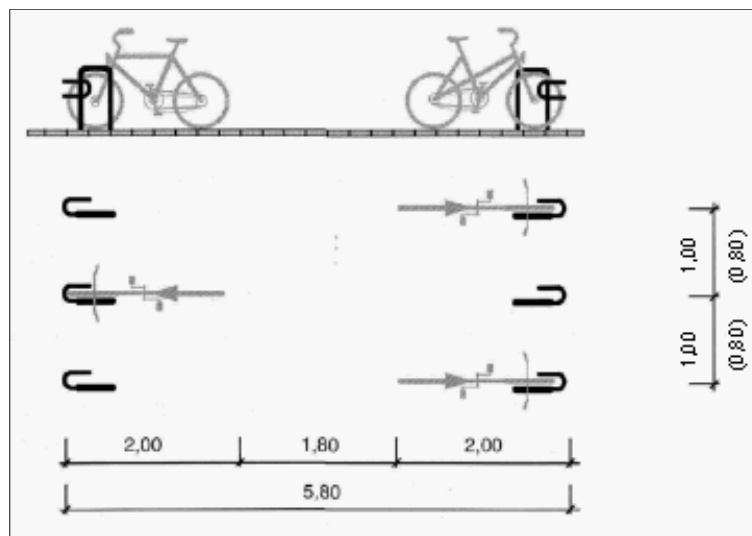


Abb. 63: Maße für die Montage von Gabelhaltern (Hinweise Potsdam)

Verschiedene Hersteller von Fahrradabstellanlagen bieten auch platzsparende Systeme mit Hoch-/Tiefeinstellung an, die einen Systemabstand von nur 0,35 m aufweisen. Hier kann das Ein- und Ausparken jedoch mit Komforteinbußen und Schäden an den Rädern, insbesondere durch Verhaken von festen Lenkerteilen mit Bowdenzügen, verbunden sein.

Es wird empfohlen, diese Anforderungen sowie die richtige Bemaßung einzuhalten. Reine Vorderradhalter oder Vorderradklemmen ohne Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens in verschiedensten Ausführungen sind in jedem Fall gänzlich ungeeignet.

4.2 Maßnahmenvorschläge für Höxter

Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Höxter weist besonders im Innenstadtbereich zwischen Bahnhof und nördlicher Fußgängerzone sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bzgl. der Quantität Defizite auf. Dies erwies sich auch als richtiges Ergebnis der Online-Befragung 2013 (vgl. Kap. 2.3).

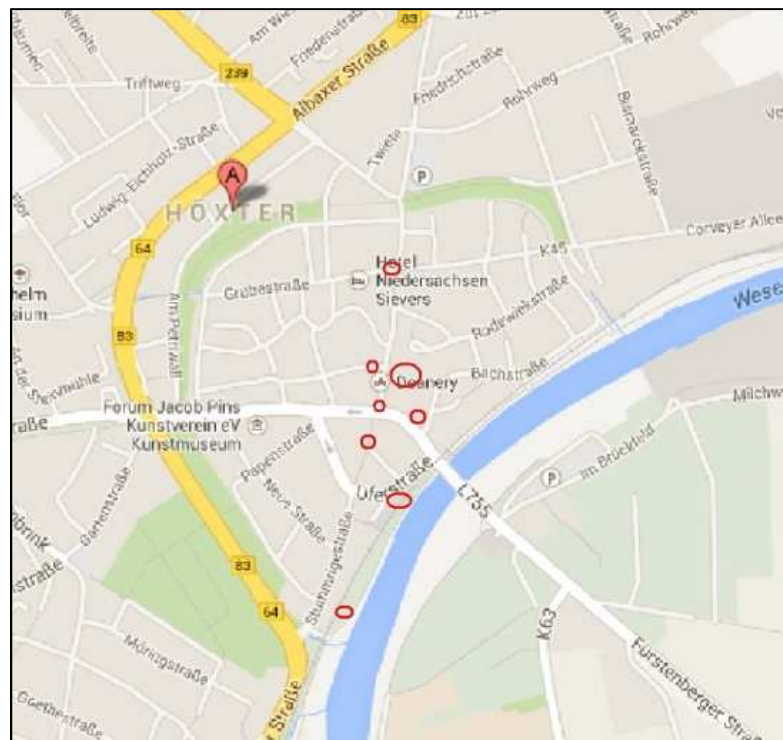


Abb. 64: Online-Befragung 2013 Wo fehlen Abstellmöglichkeiten (Stadt Höxter)



Abb. 65: Online-Befragung 2013 Wo fehlen Abstellmöglichkeiten (Stadt Höxter)

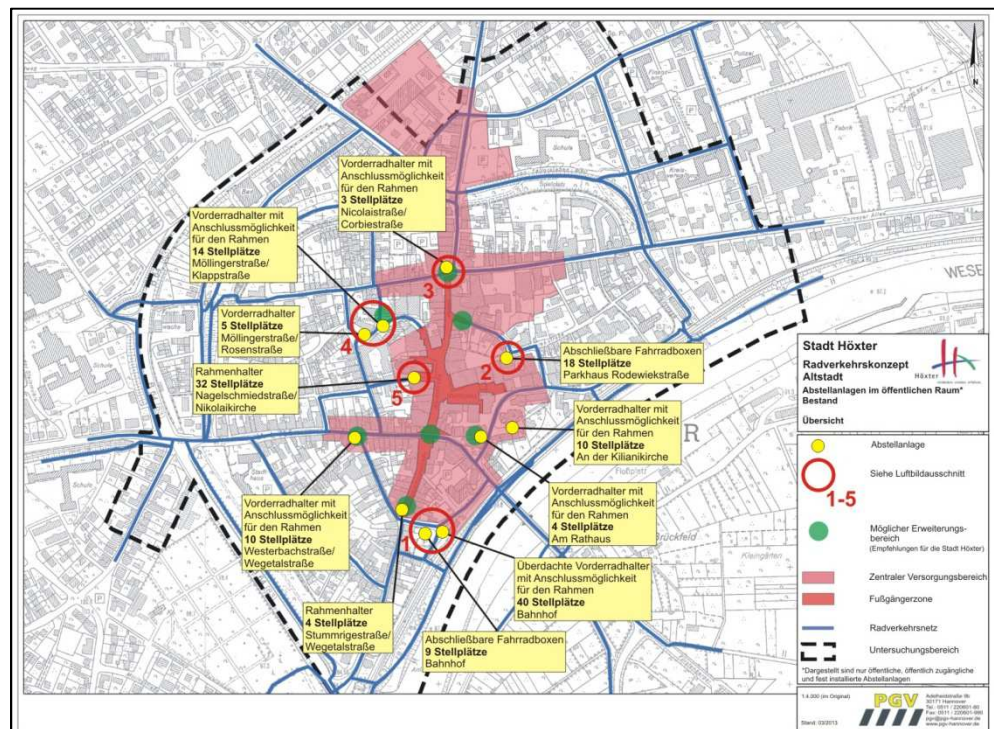


Abb. 66: Übersicht Abstellanlagen im öffentlichen Raum, Bestand (Anhang A4.2)

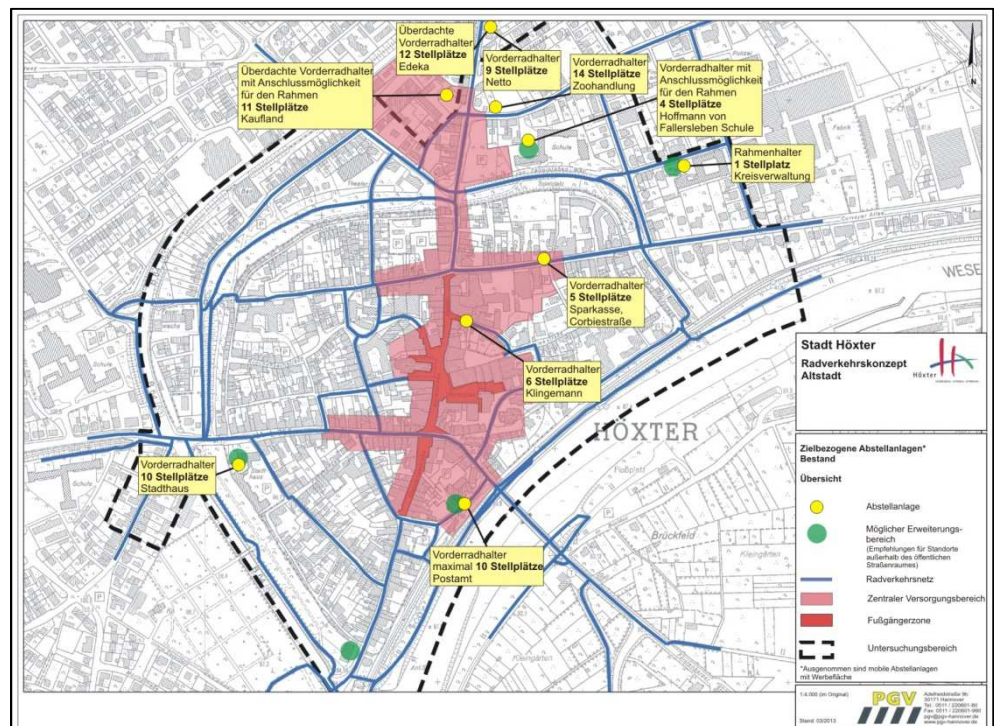


Abb. 67: Übersicht zielbezogener Abstellanlagen, Bestand (Anhang A4.2)

Im Rahmen der von PGV durchgeführten Bestandsaufnahme wurde nach Abstellanlagen **im öffentlichen Raum** und explizit **zielbezogenen Abstellanlagen** unterschieden. Die im öffentlichen Raum befindlichen Anlagen sind im Untersuchungsbereich der Altstadt lokalisiert und umfassen eine Kapazität von 159 Stellplätzen (vgl. Abb. 66). Die zielbezogenen Abstellanlagen beinhalten u. a. solche an Supermärkten, an öffentlichen Einrichtungen und weisen 82 Fahrradabstellplätze auf (vgl. Abb. 67).

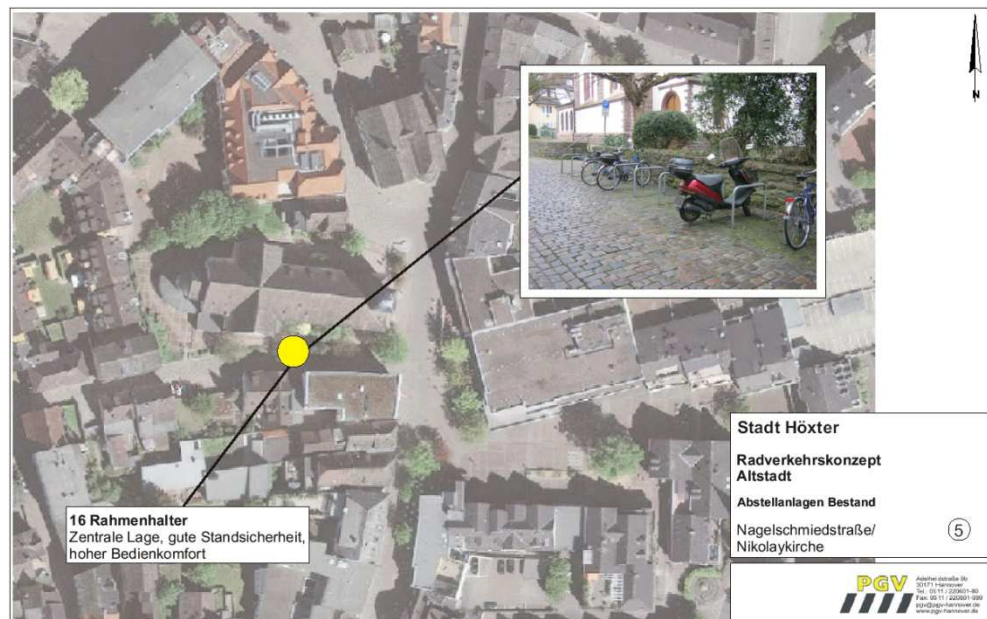


Abb. 68: Abstellanlagen Bestand, Nagelschmiedstraße/ Nikolaikirche (Anhang A4.2-5)

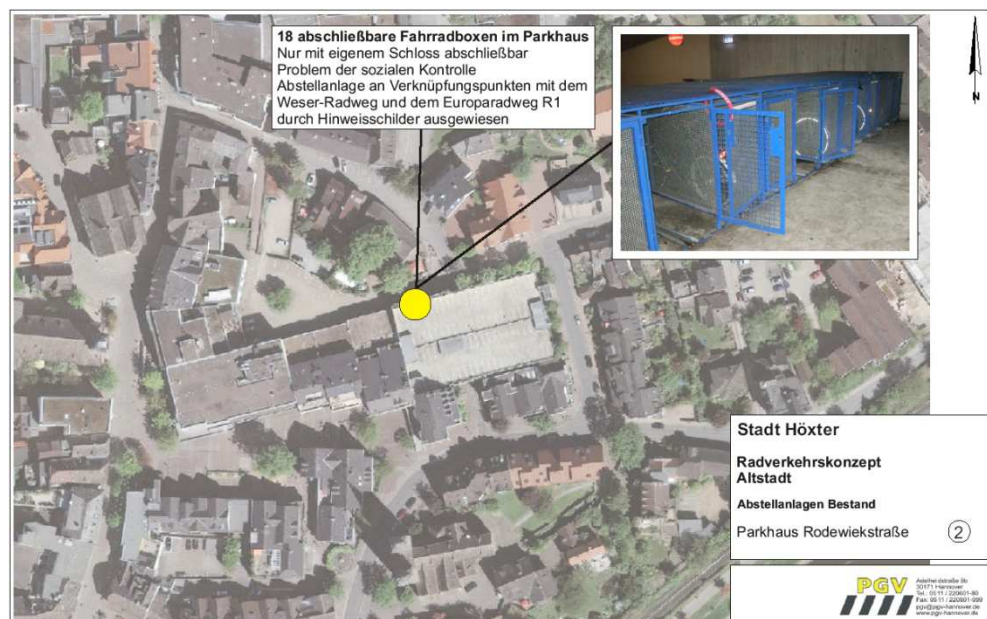


Abb. 69: Abstellanlagen Bestand, Parkhaus Bachstraße (Anhang A4.2-2)

Erfreulich ist, dass im öffentlichen Raum fast ausnahmslos annehmbare Varianten von Abstellanlagen vorzufinden sind. Dies sind überwiegend Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen.

Hervorzuheben sind hier die überdachte Anlage am **Bahnhof** mit 40 Stellplätzen, die zu bevorzugenden Rahmenhalter-Variante in der **Nagelschmiedstraße** an der **Nicolaikirche** mit 32 Stellplätzen (vgl. Abb. 68), sowie die 18 frei verfügbaren Fahrradboxen im **Parkhaus Bachstraße** (vgl. Abb. 69).

Die im Parkhaus befindlichen 18 Fahrradboxen können von den Nutzern mit dem eigenen Fahrradschloss gesichert werden. Zudem sind die Fahrradboxen mit kleinen Hinweisschildern ausgewiesen, z. B. am Anknüpfungspunkt zum Weser-Radweg bzw. Europaradweg R1 am Bahnübergang Weserstraße/Uferstraße. Bezüglich der genannten Standorte ebenfalls positiv zu bewerten ist die vorhandene Verknüpfung zwischen Radverkehrsnetz und dem zentralen Versorgungsbereich – es besteht kein weiteres Handlungserfordernis.

Weniger gut ausgestattet sind die zielbezogenen Anlagen des Einzelhandels, aber auch der öffentlichen Einrichtungen, die zumeist aus Vorderradhaltern bestehen. Unter dem Gesichtspunkt **Radverkehr als Wirtschaftsfaktor** sollte das Fahrrad als Verkehrsmittel wahrgenommen und eine Vorgabe einer adäquaten Ausstattung von Abstellanlagen unbedingt in das Einzelhandelskonzept aufgenommen werden. Für die öffentlichen Einrichtungen **Stadthaus**, **Kreishaus**, **Jobcenter** sollten ebenfalls entsprechende Abstellmöglichkeiten vorgehalten werden, zumal diese auch bedeutende Arbeitgeber darstellen.

Nachfolgend werden der Handlungsbedarf und Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen in Höxter, insbesondere unter dem Aspekt der Verknüpfung zwischen Radverkehrsnetz und dem zentralen Versorgungsbereich, exemplarisch für ausgewählte Standorte erläutert.

Zentraler Versorgungsbereich

Zum zentralen Versorgungsbereich in Höxter zählen die Flächen rund um die Fußgängerzone wie Westerbachstraße, Stummrigestraße, Nagelschmiedstraße, Rodewiekstraße, Hennekenstraße, Corbiestraße, Grubestraße und Möllingerstraße. Darüber hinaus zählen als Verbindung zum nördlichen Teil des zentralen Versorgungsbereiches die Nicolaistraße mit dem Berliner Platz sowie die Albaxer Straße.

Vor dem Hintergrund, das Radverkehrsnetz der Altstadt Höxters mit dem zentralen Versorgungsbereich bzw. die für Radfahrer nicht freigegebene Fußgängerzone zu verknüpfen, sind Fahrradabstellanlagen an bestimmten Anknüpfungspunkten gewünscht bzw. zu ergänzen:

Nicolaistraße – Marktstraße – Grubestraße

Am Standort Nicolaistraße – Marktstraße – Grubestraße, am nördlichen Ende der Fußgängerzone, befinden sich auf der Freifläche vor der Sparkasse bereits sechs

Abstellmöglichkeiten. Jedoch sind sie aufgrund ihrer Ausführung und Platzierung nur einseitig nutzbar (vgl. Abb. 70). Aufgrund des Flächenpotentials sollten hier weitere sechs Bügelhalter den Bedarf abdecken (vgl. Abb. 71).

Zur Gesamtübersicht für den Bereich Nicolaistraße/ Corbiestraße vgl. Abb. 72.



Abb. 70: Schlecht positionierte Anlage



Abb. 71: Stellplatzpotential vor der Sparkasse

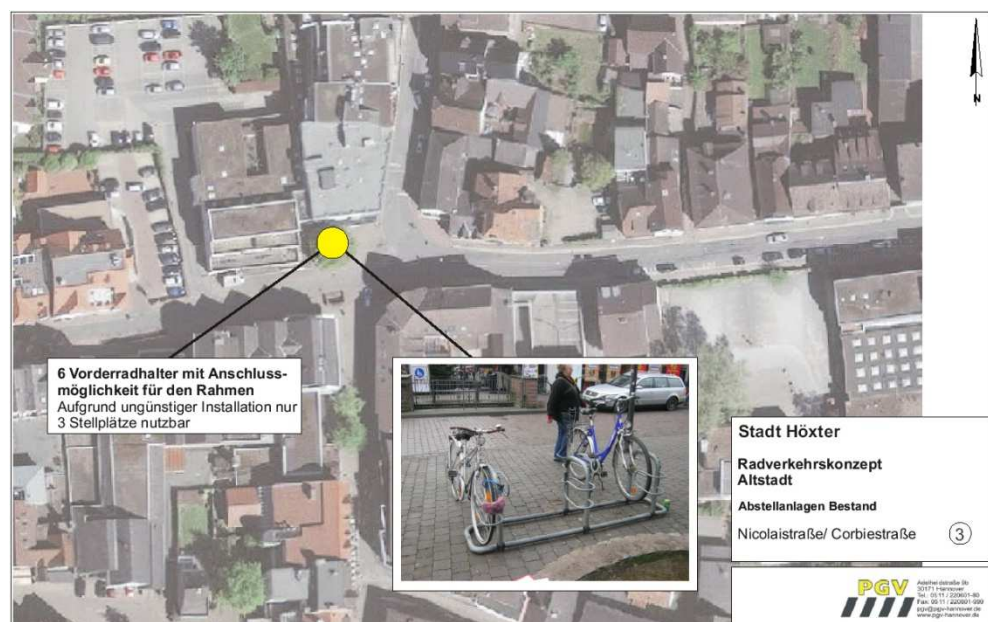


Abb. 72: Abstellanlagen Bestand, Nicolaistraße/ Grubestraße (Anhang A4.2-3)

Marktstraße – Hennekenstraße

Im Bereich der Marktstraße – Hennekenstraße, einem östlichen Anknüpfungspunkt zur Fußgängerzone, sollten weitere sechs Bügelhalter installiert werden. Das vorhandene Angebot in seiner Ausstattung ist in diesem Umfeld ungenügend und wird so weder angenommen noch trägt es zu einer nachhaltigen Radverkehrsförderung bei (vgl. Abb. 73).



Abb. 73: Stellplatzpotential bei Intersport Klingemann

Am Rathaus

Auf der Freifläche bei Am Rathaus befindet sich mit vier Stellplätzen eine kleine Abstellanlage. Dabei bietet der Raum entlang des Grabens ausreichend Fläche, um weitere sechs bis acht Bügelhalter zu installieren. Somit würde man nicht nur das Angebot im südlichen Versorgungsbereich verbessern, sondern auch dem Wildparken entlang des Geländers des Grabens entgegenwirken (vgl. Abb. 74). Um die potentielle Parkfläche komfortabel zugänglich zu machen, ist es empfehlenswert, die Bordsteine zur Straße abzusenken.



Abb. 74: Zu geringes Angebot begünstigt Wildparken

Stummrige Straße – Wegetalstraße – Uferstraße

Am südlichen Ende der Fußgängerzone **Stummrige Straße/Wegetalstraße** sind zwei Rahmenhalter vorhanden. Jedoch stehen diese parallel zum Straßenraum, der ein leichtes Gefälle aufweist. (vgl. Abb. 75). Empfohlen wird eine Installation von 3-4 Rahmenbügeln quer zur Straßenraum. Auch gegenüber, dem östlichen Straßenraum zu Beginn der Fußgängerzone, ist ausreichend Stellfläche zur Installation von 3-4 Rahmenbügeln vorhanden.



Abb. 75: Stummrigestraße/Fußgängerzone

Westerbach – Wegetalstraße

Der Standort Wegetalstraße – Westerbachstraße stellt einen weiteren wichtigen Verknüpfungspunkt für den von Westen kommenden Radverkehr mit dem Zentralen Versorgungsbereich dar. Die vorhandenen Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit für den Rahmen ermöglichen das Abstellen von 10 Fahrrädern. Das Platzangebot an diesem Standort sowie die Funktion als Verknüpfungspunkt sprechen für eine Erweiterung des Stellplatzangebotes um weitere 10 Stellplätze durch die Errichtung von 5 zusätzlichen Bügelhaltern (vgl. Abb. 76).



Abb. 76: Westerbachstraße/ Wegetalstraße

Westerbachstraße – Weserstraße – Marktstraße – Stummrigestraße

Mit der Option, den südlichen Teil der Fußgängerzone, die Stummrigestraße zwischen Uferstraße und Westerbachstraße, für den Radverkehr zu öffnen, bildet sich ein neuer Knotenpunkt für den Radverkehr heraus. Diesen Punkt im Bereich Westerbachstraße – Weserstraße – Marktstraße – Stummrigestraße gilt es, auch wegen seiner zentralen Lage als Verknüpfungspunkt zur Fußgängerzone, mit einem entsprechenden Abstellangebot zu versehen (vgl. Abb. 77). Im Mündungsbereich der Marktstraße bzw. Stummrigestraße stehen ausreichend Flächen für jeweils fünf Bügelhalter zur Verfügung, ohne dass diese weder den Fußverkehr behindern noch das historische Stadtbild stören. Bei Bedarf kann das Angebot noch erweitert werden.



Abb. 77: Neuer Knotenpunkt für den Radverkehr

Möllingerstraße – Klappstraße - Rosenstraße

Vor der Volkshochschule, im Bereich Möllingerstraße – Klappstraße - Rosenstraße, sind bereits 20 Stellplätze vorhanden (vgl. Abb. 78). Zum einen sind dies in der **Möllingerstraße/Rosenstraße** 5 defizitäre Vorderradklemmen, die gegen 4-5 Rahmenhalter ausgetauscht werden sollten (vgl. Abb. 79). Zum anderen 7 Anlehnbügel in der **Möllingerstraße/Klappstraße**, die lediglich bezüglich der Stellraumtiefe nicht vorteilhaft sind. Je nach Auslastung dieser Standorte besteht die Möglichkeit eine weitere Stellfläche gegenüber der Volkshochschule zu eröffnen. Bei weiterem Bedarf sind die im Umfeld stehenden Fronthalter gegen Rahmenhalter zu ersetzen.

Gesamtübersicht für den Bereich Möllingerstraße vgl. Abb. 80.



Abb. 78: Stellplätze mit Rahmenhaltern



Abb. 79: Vorderradhalter austauschen gegen Rahmenhalter

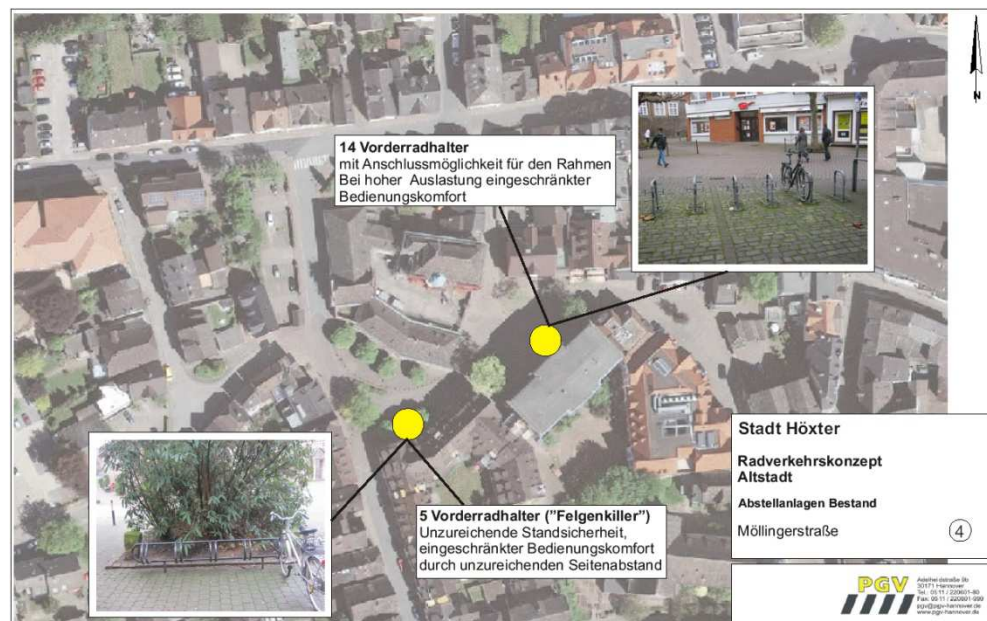


Abb. 80: Abstellanlagen Bestand, Möllingerstraße (Anhang A4.2-4)

Darüber hinaus werden an folgenden innerhalb und außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches liegenden Standorten von zielbezogenen und bestimmten Einrichtungen zugeordneten Abstellanlagen zur Ergänzung weitere Stellplätze empfohlen:

- Grundschule am Nicolaitor – Rohrweg
- Kreisverwaltung – Moltkestraße
- Post – Uferstraße
- Jobcenter – Stummrigestraße
- Stadthaus – Westerbachstraße

Bahnhof

Am Bahnhof befinden sich direkt neben dem Bahnhofsgebäude insgesamt 40 Fahrradstellplätze. Die Auslastung während der Erfassung im Dezember 2012 betrug etwa dreiviertel des Angebotes, was eine höhere Nachfrage während der wärmeren Monate vermuten lässt. (vgl. Abb. 81)

Im erweiterten Bahnhofsbereich befinden sich neben der großen Abstellanlage noch 9 Stellplätze in mit eigenem Fahrradschloss abschließbaren Fahrradboxen. Diese entsprechen in ihrer Ausprägung den Fahrradboxen im Parkhaus Bachstraße. Zu bemerken ist der vom Bahnhof etwas abseits teilweise hinter einer Mauer gelegene Standort. Mit Blick auf die soziale Sicherheit v.a. gegen Abend und in den Wintermonaten wird empfohlen eine ausreichende Beleuchtung zu installieren. (vgl. Abb. 82)



Abb. 81: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof



Abb. 82: Fahrradboxen gegenüber dem Bahnhof

Des Weiteren wird für den Bereich des Bahnhofs empfohlen, eine **Radstation** einzurichten, deren Einrichtung in NRW finanziell gefördert werden könnte. Damit würde nicht nur den Berufs- und Ausbildungspendlern ein optimales Angebot für das Fahrradparken geboten, sondern darüber hinaus auch für alle Radfahrer Reparaturmöglichkeiten, Fahrradverleih, Luftstation sowie die Bereitstellung von Kartenmaterialien im Rahmen eines optimalen Serviceangebotes zur Verfügung stehen. Zudem verlaufen unweit des Bahnhofes der Weser-Radweg und der Europa-Radweg R1, so dass Radtouristen unmittelbar auf das Serviceangebot zugreifen könnten.

Gesamtübersicht für den Bahnhofsbereich vgl. Abb. 83.

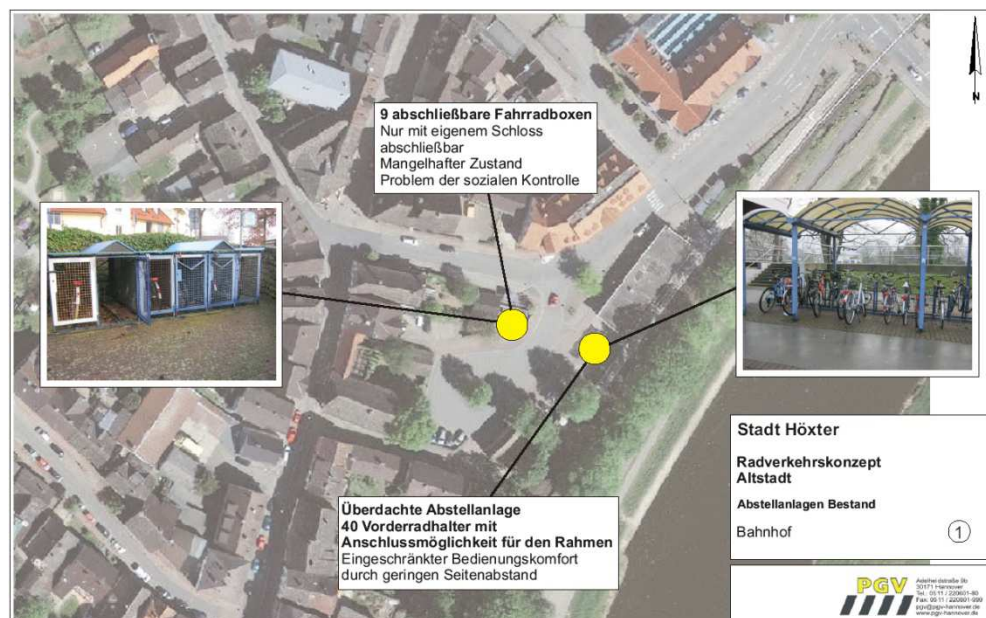


Abb. 83: Abstellanlagen Bestand, Bahnhof (Anhang A4.2-1)

5. Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Service

5.1 Grundsätzliche Überlegungen

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst besonders die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehrs,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Rades.

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger zielgruppenorientiert erfolgen; d. h. differenziert nach den Gruppen der Alltagsradfahrer, der Freizeit- und Gelegenheitsradler und der Nur-Autofahrer. Wichtig sind in diesem Zusammenhang Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, um zum Beispiel die Alltagsradfahrer in ihrem Verhalten zu stärken („die Stadt tut etwas für uns“).

Auch sind öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden, von Bedeutung.

Für die Zielgruppe Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung als Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu.

Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist stärker die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeitsangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unter-

stützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

5.2 Stand in Höxter

5.2.1 Förderung des Alltagsradverkehrs

Die Ergebnisse der Schülerbefragung sowie der Radfahrerbefragung im Internet können konkrete Hinweise für Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit in Höxter liefern, denn das Fahrrad ist für einen hohen Anteil der Befragten bereits *das alltägliche Verkehrsmittel*. Schon bei der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für die Altstadt von Höxter wurden verschiedene Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit erfolgreich angewendet:

- Presseinformation der Stadt Höxter auf der Startseite des Online-Portals über das geplante Radverkehrskonzept, um die Bürger der Stadt Höxter für dieses Thema zu sensibilisieren und über das Tun zu informieren,
- Durchführung der öffentlichkeitswirksamen Online-Befragung der Radfahrer im Herbst 2013, die Aufschluss über das Nutzungsverhalten der Radfahrer gegeben hat,
- In Zusammenarbeit mit verschiedenen Höxteraner Schulen Durchführung einer Schülerbefragung über Nutzungsverhalten und Nutzungsintensität fahrradfahrender Schüler in der Altstadt von Höxter.

Diese Maßnahmen und Veranstaltungen sollten fortgeführt werden, um nachhaltige Wirkung zu zeigen, zumal damit sehr gut Wirkungskontrollen betrieben werden können. Öffentlichkeitsarbeit ist eine „Daueraufgabe“.

Durchaus zu empfehlen ist die Bewerbung Höxters als „Fahrradfreundliche Stadt“. Dieses öffentlichkeitswirksame Prädikat wird von der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW e.V.“ (AGFS) vergeben und ist an bestimmte Kriterien geknüpft. Das Radverkehrskonzept für die Altstadt von Höxter ist ein Schritt zur Erfüllung dieser Kriterien. Der nächste Schritt wäre dann ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept.

Generelles Ziel der AGFS ist es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht. Städte mit Lebens- & Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus, sondern bieten insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. (<http://www.agfs-nrw.de>)

5.2.2 Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Über das Tourismusportal der Stadt Höxter (<http://www.hoexter-tourismus.de>) können Radfahrer Routenvorschläge für die Umgebung von Höxter abrufen. Des Weiteren werden die für die Stadt relevanten überregionalen Radfernwege Weser-Radweg, D-Route 3 sowie Europaradweg vorgestellt und Höxters ideale Lage als Ausgangspunkt für diverse Rundtouren herausgestellt. Weiterhin ist die Weserbergland Tourismus ein gut aufgestellter Partner, wenn es um die Belange des Radtourismus hinsichtlich Radler-Informationen (Weser-Radweg!), Vermarktung und Qualitätskontrollen geht (<http://www.weserbergland-tourismus.de>).

5.2.3 Pedelects



Abb. 84: Öffentlichkeitsarbeit der MOVELO-Region Weserbergland

Bei Pedelecs handelt es sich um Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ohne große Kraftanstrengung ermöglichen. Unter dem mittlerweile bekannten Label *Movelo* bieten die lokalen Tourismusverbände Pedelecs zum Verleih an, so auch die „movelo-Region Weserbergland“ unter <http://www.movelo.com/de/weserbergland/>. Die Stadt Höxter bietet zwar über

„Wesercamping Höxter“ die Möglichkeit Pedelecs zu leihen, Aufladestationen für die Akkus befinden sich allerdings nur in Fürstenberg und in Holzminden-Neuhaus (Stand 2013). Hier könnte Höxter sich ggf. stärker engagieren, da das Interesse an Pedelecs stark zunimmt.

5.2.4 Fahrradhandel und Fahrradreparatur

Nach einer Internetrecherche sind im Stadtgebiet drei Fahrradhändler ansässig, von denen auch einer die Reparatur defekter Fahrräder anbietet. Zwei dieser Fahrradhändler bieten außerdem für Interessierte die Möglichkeit, sich Fahrräder und Pedelecs auszuleihen. Der Fahrradhandel ist ein wichtiger Ansprechpartner auch für die Belange der Fahrradförderung und in der Regel aufgeschlossen für Mitmachaktionen aller Art.

5.3 Ergänzende Handlungsempfehlungen und Best-Practice-Beispiele

5.3.1 Aktionen und Fahrradfeste

Aktionen und Feste mit Eventcharakter bringen das Thema Fahrrad in die Öffentlichkeit und betonen den Spaß- und Erlebnisfaktor. Dadurch werden spezielle Nutzerkreise, z. B. Familien mit Kindern, angesprochen.



Abb. 85: Beispiele für Aktionen und Fahrradfeste

Einmal im Jahr sollte auf einem zentralen Platz in der Altstadt von Höxter ein Fahrradtag mit vielfältigen Aktionen rund um's Rad veranstaltet werden. Dazu kann beispielsweise auch der „Tag der Mobilität“ verstärkt genutzt werden.

5.3.2 Flyer

Für eine zeitnahe Information über wesentliche Neuerungen sind Flyer besonders geeignet. Für Flyer sind insbesondere konkrete Einzelthemen geeignet (z. B. Schutzstreifen, Radverkehrsführung in Knotenpunkten, ein neuer Maßnahmentyp o. ä.). Flyer richten sich in der Regel an einen breiten Kreis von Interessenten. Bewährt hat sich ein Standardlayout mit Wiedererkennungswert, das ggf. auch als „Reihe“ kommuniziert werden kann.

Auch die Erstellung einer städtischen Fahrradkarte, die neben Streckenführung des Alltags- und Freizeitnetzes weitere Informationen über touristische Radwege, Fahrradverleih, Fahrradreparatur- und Einkehrmöglichkeiten bereithält, ist denkbar.



Abb. 86: Beispiele von Info-Flyer aus Recklinghausen und Lemgo

5.3.3 Presse- und Medienarbeit

Die laufende Pressearbeit ist „Pflichtbaustein“ einer jeden Öffentlichkeitsarbeit. In der Höxteraner Lokalpresse sind zur Zeit nur wenige Artikel zu Aktivitäten im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung oder zu Einzelmaßnahmen mit Bedeutung für den Radverkehr zu finden, auch wenn der Trend zunehmend ist.

Zukünftig sollte die Information über wichtige radverkehrliche Themen in Presse und lokalen Medien ein verlässlicher Baustein der Öffentlichkeitsarbeit sein. Wichtig ist dabei das Ziel, das insbesondere in verkehrspolitischen Fragen oder bei umstrittenen infrastrukturellen Maßnahmen nicht der Schwerpunkt auf der kritischen Sicht gesehen wird, sondern auch positive Aspekte Erwähnung finden.

Es ist wichtig, die Maßnahmen zeitnah vorzustellen und im Anschluss an eine mögliche kritische öffentliche Diskussion auch über vorliegende Erfahrungen zu berichten. Von besonderer Bedeutung ist von daher ein enger Kontakt zur Presse mit möglichst festen Ansprechpartnern auf beiden Seiten und einem möglichst frühzeitigen und kontinuierlichen Informationsfluss zwischen Stadt und Presse bzw. anderen lokalen Medien.

6. Zusammenfassung, Kosten und Empfehlungen

6.1 Zusammenfassung

Das Radverkehrskonzept für die Altstadt Höxter wurde auf Grundlage vorliegender Daten und Informationen sowie intensiver Begehungen und Befahrungen vor Ort aufgestellt. In den vier wesentlichen Handlungsfeldern Radverkehrserhebungen, Radverkehrsnetz, Fahrradparken sowie Öffentlichkeitsarbeit und Service wurden auf der Basis von eingehenden Bestandsanalysen, auch im Austausch mit der Rad fahrenden Bevölkerung, umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt. Die gewählten Führungsformen, Vorschläge und Empfehlungen sind in den maßgeblichen Regelwerken verankert und begründet (u. a. ERA 10, RASSt 06, StVO) und als *Best practice* in der Praxis bewährt.

Es wird empfohlen, die Vorschläge in den städtischen Gremien zu behandeln, zu beschließen und umzusetzen. Soweit möglich, sollten die Ziele der städtischen Stadt- und Verkehrsplanung in noch stärkerem Maße an den Anforderungen einer „Fahrradfreundlichen Stadt Höxter“ ausgerichtet werden. Besonders die verkehrliche Entlastung des die Altstadt durchschneidenden Straßenzuges der L 455 spielt hier, nicht nur für den Radverkehr, eine maßgebliche Rolle.

Weil Radverkehrsförderung eine Daueraufgabe ist, wird empfohlen, die personellen, sächlichen und damit auch finanziellen Kapazitäten der Stadt Höxter stärker auf die Zukunftsaufgabe der Radverkehrsförderung auszurichten.

Für die Radverkehrsförderung insgesamt wird im Durchschnitt ein städtisches Jahresbudget von etwa 5 € je Einwohner als notwendiger Zielwert angesehen, um die verschiedenen Aufgabenbereiche ausreichend abdecken zu können. Hinzu kommen die Finanzmittel für Maßnahmen und Aktivitäten Dritter (Straßenbaulastträger, Wirtschaft, Private).

Das Radverkehrskonzept für die Altstadt legt in den genannten Handlungsfeldern wesentliche fachliche Grundlagen auch für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Gesamtstadt. U. a. im Rahmen der Klimaschutzförderung des Bundes können hier Fördermaßnahmen beantragt werden. Weitere Unterstützung könnte die Stadt Höxter seitens des im Bereich der Radverkehrspolitik besonders aktiven Landes Nordrhein-Westfalen erfahren (Stichwort: Aufnahme in die AGFS).

6.2 Kostenschätzung Handlungsfeld Radverkehrsnetz

Hier umfasst die Kostenschätzung die Wegeinfrastruktur mit baulichen Maßnahmen, StVO-Markierung und –Beschilderung im Untersuchungsbereich. Nicht enthalten sind über den Untersuchungsbereich hinausgehende Maßnahmen, bis auf wenige Ausnahmen (Godelheimer Straße zwischen Stummrigestraße und W.-Haarmann-Straße).

Der teilweise wünschenswerte Ausbau straßenbegleitender Radwege entlang der Entlastungsstraße (Baulast Bund) ist ebenfalls nicht in die Kostenschätzung einbezogen. Hier liegt der Fokus vielmehr auf der fahrradfreundlichen Umgestaltung bestehender Anlagen, besonders im Querverkehr zwischen Altstadt und den übrigen Stadtbereichen, und Vorsorge für zukünftig geplante Maßnahmen.

Die vorläufig geschätzten Kosten im Handlungsfeld Radverkehrsnetz liegen grob geschätzt bei etwa **350.000 €** (vgl. Anhang A6-1).

Davon wurden – ebenfalls vorläufig – ca. 125 Tsd. € in eine erste Priorität und ca. 225 Tsd. € in eine zweite Priorität eingestuft. Die 2. Priorität enthält u. a. größere bauliche Maßnahmen an Knotenpunkten und kürzeren Streckenabschnitten der Bundesstraße, jedoch auch den im Verhältnis deutlich zu Buche schlagenden Umgestaltungsabschnitt in der Westerbachstraße (Engstelle) – allerdings gibt es hier für alle stark beeinträchtigten Straßenraumnutzungen einen besonders großen Handlungsbedarf.

Die erst einmal nur ungefähre Aufteilung der Gesamtsumme auf die beteiligten Baulasträger ergibt folgendes Bild: Bund 136 Tsd. €, Land 145,5 Tsd. € und Stadt 68,5 Tsd. €. Demnach sind seitens der Stadt noch intensive Gespräche mit den Baulasträgern Bund und Land zu führen, um die Interessen der Stadt in diesem Handlungsfeld einzubringen.

Handlungsfeld Fahrradparken

In diesem Handlungsfeld werden – auf Grundlage eines zum Teil bereits bestehenden guten Angebotes – die Gesamtkosten aus nachfolgenden Positionen für weitere Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum und an städtischen Einrichtungen wie in Kap. 4 dargestellt, abgeleitet.

- Ergänzung und Austausch im öffentlichen Straßenraum, besonders des zentralen Versorgungsbereiches:
53 Anlehnbügel entsprechend 106 Fahrradstellplätze
- Ergänzungen an städtischen Zielbereichen wie Stadthaus und Grundschule (vorläufig als Bedarf angenommen):
15 Anlehnbügel entsprechend 30 Fahrradstellplätze.

Bei angenommenen Kosten von ca. 100 € je Fahrradstellplatz für Material und Einbau würden sich die Kosten vorläufig auf ca. **13.600 €** belaufen. Damit nicht abgedeckt sind mögliche Bedarfe an weiteren städtischen, öffentlichen und privaten Standorten sowie ebenfalls nicht für eine empfohlene Radstation am Bahnhof, die gesondert herzuleiten bzw. abzuschätzen wären.

Im Übrigen sollte die Stadt auf die im Alt- und Innenstadtbereich angesiedelten, sonstigen öffentlichen Einrichtungen und den Einzelhandel direkt zugehen, um hier weitere Verbesserungen anzuregen.

Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Service

Es wird empfohlen, im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Service der Stadt Höxter jährlich, über notwendige Personalkosten und ggf. verfügbare Sponsorenmittel hinaus, einen angemessenen Festbetrag in Höhe von pauschal mindestens **10.000 €** für Marketing und Werbemaßnahmen vorzuhalten.

Hinzuzurechnen sind im **Handlungsfeld Radverkehrserhebungen** die Aufwände für ein- bis zweijährlich durchzuführende Evaluationen, Zählungen und ggf. Befragungen, um die Nutzeranforderungen, die Entwicklung und Wirkungen des Radverkehrs kontinuierlich zu beobachten. Als vorläufiger Ansatz für (ggf. externe) Dienstleistungen sollten nochmals **10.000 €** jährlich angesetzt werden.

6.3 Empfehlungen

Abschließend erfolgen als Zusammenfassung der Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes die Empfehlungen zur Umsetzung in einem Sieben-Punkte-Programm:

- 1. Fortsetzung des Online-Portals und Weiterentwicklung der erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit in Kontakt mit den Nutzern – zum Beispiel als Runder Tisch Radverkehr.**
- 2. Baldmöglichste Umsetzung der diversen kleinen baulichen Maßnahmen im Altstadtbereich als Sofortmaßnahmenprogramm.**
- 3. Baldmöglichste Lösung der baulichen Knackpunkte und Ertüchtigung für den Radverkehr im Zuge der Alstadtdurchfahrt (L 455).**
- 4. Fortsetzung der verkehrsentslastenden Maßnahmen in der Altstadt – Stärkung der Angebote (u. a. beim Fahrradparken) und Erhöhung der Durchlässigkeit (u. a. in Einbahnstraßen) für Radfahrer.**
- 5. Verbesserung der Service-Angebote mit Vorbildfunktion – zum Beispiel Radstation am Bahnhof als Anlaufstelle für Alltagsradler und Radtouristen.**
- 6. Regelmäßige Wirkungskontrollen von Maß und Zahl des Radverkehrs, um Erfolge und mögliche Fehlentwicklungen rechtzeitig erkennbar zu machen.**
- 7. Zielgröße der jährlichen kommunalen Finanzmittel für den Radverkehr mit etwa 5 € pro Einwohner beschließen.**

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR

Hannover, im Februar 2014

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: Untersuchungsbereich des Radverkehrskonzeptes Höxter-Altstadt	1
Abb. 2: Standorte der Radverkehrszählung am 13.06.2013	6
Abb. 3: Radverkehrszählung 13.06.2013, Beispiel eines Erhebungsbogens	6
Abb. 4: Fragebogen der Schülerbefragung 2013	8
Abb. 5: Karte zum Fragebogen der Schülerbefragung 2013	8
Abb. 6: Schülerbefragung 2013 <i>Beteiligte Schüler nach Geschlecht</i>	9
Abb. 7: Schülerbefragung 2013 <i>Beteiligte Schüler nach Alter</i>	9
Abb. 8: Schülerbefragung 2013 <i>Schüler nach Schulart</i>	9
Abb. 9: Schülerbefragung 2013 <i>Anzahl der Autos im Haushalt</i>	9
Abb. 10: Schülerbefragung 2013 <i>Häufigkeit der Fahrradbenutzung</i>	9
Abb. 11: Schülerbefragung 2013 <i>Häufigkeit der Fahrradbenutzung in der Altstadt</i> ..	9
Abb. 12: Schülerbefragung 2013 <i>Problem- und Konfliktsituationen</i>	10
Abb. 13: Schülerbefragung 2013 <i>Veränderungen in der Altstadt</i>	10
Abb. 14: Online-Befragung 2013, Vorstellung des Fragebogens durch die Stadt Höxter	12
Abb. 15: Online-Befragung 2013 <i>Häufige Probleme (Stadt Höxter)</i>	13
Abb. 16: Online-Befragung 2013 <i>Tempo 30 einführen (Stadt Höxter)</i>	14
Abb. 17: Online-Befragung 2013 <i>Fahrradstraßen ausweisen (Stadt Höxter)</i>	15
Abb. 18: Entwurf Netzplan Haupttroutennetz	16
Abb. 19: Mängelplan	17
Abb. 20: Verkehrsraum in der Westerbachstraße	18
Abb. 21: Verkehrsraum in der Stummrigestraße	18
Abb. 22: Verkehrsraum in der Westerbachstraße	18
Abb. 23: Verkehrsraum in der Weserstraße	18
Abb. 24: Bachstraße – Engemundstraße	19

Abb. 25: Minoritenstraße – Bachstraße	19
Abb. 26: Obere Mauerstraße (Belagsschäden)	20
Abb. 27: Westerbachstraße zum Knoten Lütmarser Straße	20
Abb. 28: Knoten Lütmarser Straße – Entlastungsstraße – Westerbachstraße	21
Abb. 29: Nicht abgesenkter Bord bei beginnender Radverkehrsanlage	21
Abb. 30: Vom Wall Richtung Westerbachstraße	22
Abb. 31: Detailplan Lütmarser Straße/ Entlastungsstraße/ Westerbachstraße (Anhang A3.3.01)	23
Abb. 32: Godelheimer Str., empf. Radfahrstreifen statt Mehrzweckstreifen	24
Abb. 33: Godelheimer Str., empf. Überquerungsanlage	24
Abb. 34: Detailplan Godelheimer Str. – W.-Haarmann-Straße (Anhang A3.3.02) ..	25
Abb. 35: Einmündg. Stummrigestraße, LSA	26
Abb. 36: LSA-Querung Entlastungsstr. Höhe Friedhof	26
Abb. 37: Detailplan Wegetalstraße – Stummrigestraße – Uferstraße (Anhang A3.3.03)	27
Abb. 38: Albaxer Str., Wendeplatz	27
Abb. 39: Albaxer Str., fehlende Bordabsenkung	27
Abb. 40: Detailplan Albaxer Straße – Zur Lüre (Anhang A3.3.04)	28
Abb. 41: Berliner Platz/ Brenkhäuser Straße	29
Abb. 42: Berliner Platz/ Albaxer Straße	29
Abb. 43: Detailplan Berline Platz (Anhang A3.3.05)	29
Abb. 44: Straßenraum Nicolaistraße	30
Abb. 45: Straßenraum Corbiestraße	30
Abb. 46: Detailplan Corbiestraße – Grubestraße – Nicolaistraße (Anhang A3.3.06)	31
Abb. 47: Bereich Weserbrücke	31
Abb. 48: Bereich Weserstraße	31
Abb. 49: Detailplan Weserstraße – Uferstraße – Am Rathaus (Anhang A3.3.07) ..	32
Abb. 50: Stummrigestraße-Westerbachstraße	33

Abb. 51: Stummrigestraße-Weserstraße.....	33
Abb. 52: Detailplan Westerbachstraße – Weserstraße – Stummrigestraße (Anhang A3.3.08)	34
Abb. 53: Engstelle Westerbachstraße	34
Abb. 54: Detail Querschnitt Westerbachstraße (Anhang A3.3.08).....	35
Abb. 55: Stummrigestraße zur Fußgängerzone	36
Abb. 56: Stummrigestraße-Einbahnstraße	36
Abb. 57: Radverkehrsführung in der Wallanlage (Anhang A3.3.10)	37
Abb. 58: Westerbachstraße – fehlende Querungshilfe	38
Abb. 59: Zu geringe Einfahrbreite der Umlaufsperr.....	38
Abb. 60: Flächenpotenzial bei Umwidmung eines Pkw-Stellplatzes in Fahrradstellplätze	39
Abb. 61: Beispiele für anforderungsgerechte Anlehnbügel (Potsdam)	44
Abb. 62: Maße für die Montage von Anlehnbügeln (Hinweise Potsdam).....	44
Abb. 63: Maße für die Montage von Gabelhaltern (Hinweise Potsdam)	45
Abb. 64: Online-Befragung 2013 <i>Wo fehlen Abstellmöglichkeiten</i> (Stadt Höxter) ..	46
Abb. 65: Online-Befragung 2013 <i>Wo fehlen Abstellmöglichkeiten</i> (Stadt Höxter) ..	46
Abb. 66: Übersicht Abstellanlagen im öffentlichen Raum, Bestand (Anhang A4.2).....	47
Abb. 67: Übersicht zielbezogener Abstellanlagen, Bestand (Anhang A4.2)	47
Abb. 68: Abstellanlagen Bestand, Nagelschmiedstraße/ Nikolaikirche (Anhang A4.2-5)	48
Abb. 69: Abstellanlagen Bestand, Parkhaus Rodewiekstraße (Anhang A4.2-2)	48
Abb. 70: Schlecht positionierte Anlage.....	50
Abb. 71: Stellplatzpotential vor der Sparkasse.....	50
Abb. 72: Abstellanlagen Bestand, Nicolaistraße/ Corbiestraße (Anhang A4.2-3) ...	50
Abb. 73: Stellplatzpotential bei Intersport Klingemann	51
Abb. 74: Zu geringes Angebot begünstigt Wildparken	51
Abb. 75: Stummrigestraße/Fußgängerzone	52

Abb. 76: Westerbachstraße/ Wegetalstraße	52
Abb. 77: Neuer Knotenpunkt für den Radverkehr	53
Abb. 78: Stellplätze mit Rahmenhaltern	53
Abb. 79: Vorderradhalter austauschen gegen Rahmenhalter	53
Abb. 80: Abstellanlagen Bestand, Möllingerstraße (Anhang A4.2-4)	54
Abb. 81: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof	55
Abb. 82: Fahrradboxen gegenüber dem Bahnhof	55
Abb. 83: Abstellanlagen Bestand, Bahnhof (Anhang A4.2-1)	55
Abb. 84: Öffentlichkeitsarbeit der MOVELO-Region Weserbergland.....	58
Abb. 85: Beispiele für Aktionen und Fahrradfeste	59
Abb. 86: Beispiele von Info-Flyer aus Recklinghausen und Lemgo	60

Verzeichnis des Anhangs

(pdf-Dokumente)

- A1.1 B-RN004-Untersuchungsbereich.pdf
- A2.1 B-RN004-Erhebungsstandorte-RV-Zählung.pdf
- A2.1 B-RN004-Zählung-Auswertung-Einzelquerschnitte
- A2.2 B-RN004-Fragebogen-Schülerradverkehr-2013-05-14.pdf
- A2.2 B-RN004-Karte zum Fragebogen-2012-12-07.pdf
- A2.3 B-RN004 Höxter Auswertung Online-Befragung.pdf
- A3.1 B-RN004-Entwurf-Netzplan-2013-05-13.pdf
- A3.2 B-RN004-Mängelplan.pdf
- A3.3.01 B-RN004-Detailbereich Lütmarser Str..pdf
- A3.3.02 B-RN004-Detailbereich Godelheimer Str..pdf
- A3.3.03 B-RN004-Detailbereich Stummrigestr..pdf
- A3.3.04 B-RN004-Detailbereich Albaxer Str..pdf
- A3.3.05 B-RN004-Detailbereich Berliner Pl..pdf
- A3.3.06 B-RN004-Detailbereich Corbiestr..pdf
- A3.3.07 B-RN004-Detailbereich Weserstr..pdf
- A3.3.08 B-RN004-Detailbereich Westerbachstr..pdf
- A3.3.08 B-RN004-Querschnitt-Westerbachstr..pdf
- A3.3.10 B-RN004-Wallplan.pdf
- A4.2 B-RN004-Abstellanlagen-Öffentlich-Übersicht.pdf
- A4.2 B-RN004-Abstellanlagen-Zielbezogen-Übersicht.pdf
- A4.2-1 B-RN004-Abstellanlage_Bahnhof.pdf
- A4.2-2 B-RN004-Abstellanlage_Parkhaus.pdf
- A4.2-3 B-RN004-Abstellanlage_Nicolai-Corbie.pdf
- A4.2-4 B-RN004-Abstellanlage_Möllingerstraße.pdf
- A4.2-5 B-RN004-Abstellanlage_Nikolaikirche.pdf
- A6-1 B-RN004-Kostenschätzung Wegeinfrastruktur.pdf