

Stadt Bückeburg Bückeburg

Radverkehrskonzept



Stadt Bückeburg

Radverkehrskonzept

Ergebnisbericht

Auftraggeber: Stadt Bückeburg / FB3 / M. Buhr / J. Klostermann

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Rainer Dargel (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. Alexander Wijgers

Hannover, im August 2013

Inhalt

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Aufgabenstellung, Zielsetzung | 1 |
| 2 | Allgemeine Rahmenbedingungen..... | 2 |
| 3 | Anforderungen an Radverkehrsanlagen | 5 |
| 4 | Radverkehrsnetz | 16 |
| 4.1 | Netzaufbau und Infrastruktur | 17 |
| 4.2 | Radverkehrsanlagen an Hauptrouten..... | 20 |
| 4.3 | StVO-Konformität | 22 |
| 4.4 | Defizite und Handlungsbedarf im Hauptroutennetz..... | 22 |
| 5 | Maßnahmenkonzept..... | 24 |
| 5.1 | Haupttroutennetz | 24 |
| 5.2 | Handlungsschwerpunkte | 25 |
| 5.3 | Fahrradparken..... | 37 |
| 5.4 | Fahrradtourismus | 39 |
| 6 | Zusammenfassung und Empfehlungen | 45 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Ergebnisse Umfrage Bückeberg | 4 |
| Abbildung 2: Kennzeichnung von Schutzstreifen im Vergleich zu Radfahrstreifen..... | 11 |
| Abbildung 3: Prinzipskizze zur Anlage von Schutzstreifen (nach ERA 2010) ... | 13 |
| Abbildung 4: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (vgl. ERA 2010) | 14 |
| Abbildung 5: Querschnitt Rintelner Straße, Brandenburger Straße (Bestand) | 26 |
| Abbildung 6: Querschnitt Rintelner Straße, Brandenburger Straße (Variante 1)..... | 27 |
| Abbildung 7: Querschnitt Rintelner Straße, Brandenburger Straße (Variante 2)..... | 27 |
| Abbildung 8: Querschnitt Steinberger Straße, Bensenstraße (Bestand) | 28 |
| Abbildung 9: Querschnitt Steinberger Straße, Lindenweg - Sprekelholzkamp (Bestand)..... | 29 |
| Abbildung 10: Querschnitt Steinberger Straße, Bensenstraße (Planung) | 30 |
| Abbildung 11: Querschnitt Steinberger Straße, Lindenweg - Sprekelholzkamp (Planung)..... | 30 |
| Abbildung 12: Querschnitt Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße - Am Hofgarten (Bestand)..... | 31 |
| Abbildung 13: Querschnitt Petzer Straße, Am Hofgarten – Robert-Koch-Straße (Bestand)..... | 32 |
| Abbildung 14: Querschnitt Petzer Straße, Robert-Koch-Straße - Wieheweg (Bestand)..... | 32 |
| Abbildung 15: Querschnitt Petzer Straße, Wieheweg – Brückenbereich B65 (Bestand)..... | 33 |
| Abbildung 16: Querschnitt Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße - Am Hofgarten (Planung) | 34 |
| Abbildung 17: Querschnitt Petzer Straße, Am Hofgarten – Robert-Koch-Straße (Planung)..... | 34 |
| Abbildung 18: Querschnitt Petzer Straße, Robert-Koch-Straße - Wieheweg (Planung)..... | 35 |

| | |
|--|----|
| Abbildung 19: Querschnitt Petzer Straße, Wieheweg – Brückenbereich B65 (Planung)..... | 35 |
| Abbildung 20: Querschnitt Hauptstraße, Ortsdurchfahrt Scheie (Bestand)..... | 36 |
| Abbildung 21: Querschnitt Hauptstraße, Ortsdurchfahrt Scheie (Planung)..... | 37 |
| Abbildung 22: Fahrradabstellbedarf | 38 |
| Abbildung 23: Logo Bückeburger Landtour..... | 39 |
| Abbildung 24: Beispiel QR-Tag | 41 |

Bildverzeichnis

| | |
|--|----|
| Bild 1: Beispiel für einen nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg (Verden, Wall)..... | 6 |
| Bild 2: Zweirichtungsradweg (Dessau)..... | 7 |
| Bild 3: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Wildeshausen, Goldenstedter Straße) | 8 |
| Bild 4: Radfahrstreifen mit Sicherheitsraum zu parkenden Kfz (Stuttgart) . | 10 |
| Bild 5: Rot eingefärbter Radfahrstreifen in einer Knotenzufahrt (München) | 10 |
| Bild 6: Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz (Lemgo) .. | 13 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Ergebnisse des ADFC-Klimatests 2012 | 3 |
| Tabelle 2: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (vgl. ERA 2010)..... | 15 |
| Tabelle 3: Maßnahmenpriorisierung und Kostenaufteilung | 46 |

Planverzeichnis

| | |
|---------|---|
| Plan 1a | Radverkehrsnetz |
| Plan 1b | Radverkehrsnetz, Kernstadt |
| Plan 1c | Bestand Verkehrsinfrastruktur |
| Plan 2a | Bestand Radverkehrsanlagen an Haupttrouten |
| Plan 2b | Bestand Radverkehrsanlagen an Haupttrouten, Kernstadt |
| Plan 4 | Probleme / Maßnahmen |
| Plan 5 | Problembereiche |
| Plan 6 | Fahrradabstellanlagen |
| Plan 7 | Umfrageergebnisse |

Anhang

| | |
|---|------------------|
| A | Fragebogen |
| B | Maßnahmenkonzept |

Fotodokumentation

| | |
|-----------------|--------------------|
| Fotoseite 1 | Rintelner Straße |
| Fotoseite 2 | Steinberger Straße |
| Fotoseite 3 – 5 | Petzer Straße |
| Fotoseite 6 | Scheier Straße |

1. **Aufgabenstellung, Zielsetzung**

Die Stadt Bückeberg bietet aufgrund der siedlungsstrukturellen und topografischen Gegebenheiten ideale Voraussetzungen für eine Nutzung des Fahrrades sowohl im Alltagsverkehr als auch im touristischen Bereich.

Mit der Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“ im Landeswettbewerb 2009 wurden die langjährigen Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs in einzelnen Bereichen (z. B. Fahrradparken, touristische Erschließung, innovative Detaillösungen) bereits anerkannt.

Bedarf besteht nunmehr an der Entwicklung einer Gesamtstrategie, die die vielen Einzelaktivitäten zusammenführt und bündelt, um die noch vorhandenen Entwicklungspotenziale im Radverkehr (Alltagsradverkehr und Radtourismus) noch wirkungsvoller zu erschließen und langfristig abzusichern.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Attraktivierung des Radverkehrs in Bückeberg. Geeignete Mittel hierfür sind die Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an die aktuellen Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Durch die Steigerung der Sicherheit, des Fahrkomforts und des Fahrspaßes der Radfahrer soll der Radverkehrsanteil im Stadtverkehr weiter erhöht werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, finanzielle Mittel zu konzentrieren. Die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr und entsprechender priorisierter Maßnahmen entlang dieses Netzes bildet die Grundlage für die kurz- bis mittelfristige Planung und damit für den Haushaltsansatz.

Bei der Entwicklung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes kommt hierbei der Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess eine wichtige Rolle zu. Damit sollen einerseits bestehende Mängel und Konflikte möglichst umfassend aufgenommen werden. Andererseits geht es aber auch darum, Wünsche und Ideen für einen zukunftsfähigen Radverkehr auf möglichst breiter Basis in die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes einfließen zu lassen.

2 Allgemeine Rahmenbedingungen

Die Kernstadt von Bückeberg liegt am Fuße des Harrl. Die zur Stadt gehörenden Ortsteile liegen insbesondere westlich und nördlich der Kernstadt. Im äußersten Norden des Stadtgebietes bedeckt der Schaumburger Wald ein Drittel der Fläche.

Die umliegenden Ortsteile sind mit einem radial zulaufenden Straßensystem an die Kernstadt angebunden. Die maximale Entfernung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt liegt bei ca. fünf Kilometern.

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Einzelprojekte zur Fahrradförderung realisiert. So wurden die Radwege an der Obertorstraße und Hannoverschen Straße ausgebaut und auf einem Teilabschnitt die Oberfläche des Radwegs an der Friedrich-Bach-Straße saniert. In diesem Jahr wurde eine neue Abstellanlage mit Abstellboxen am Sablé-Platz errichtet.

Wenn auch nicht auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet, ist die Einrichtung der „Landtour“ im Rahmen eines Leader-Projektes hervorzuheben. Im Zuge dieser werden, neben der ebenfalls gerade umgesetzten kreisweiten Radwegweisung, eine eigenständige touristische Radwegebeschilderung, Infotafeln und Rastplätze angeboten.

Die bisherige Planung bzw. Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs erfolgte nicht aufgrund eines politischen Beschlusses zur Sicherung und Weiterentwicklung eines Radverkehrsnetzes - dementsprechend fehlt bisher ein Haushaltsansatz zur kontinuierlichen Radverkehrsförderung - sondern fast überwiegend im Rahmen von Maßnahmen zur Straßensanierung. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf.

Ein gutes Stimmungsbild bietet der im Jahr 2012 vom ADFC durchgeführte Fahrradklimatest, an dem auch zahlreiche Radfahrer aus Bückeberg teilgenommen haben. Die Ergebnisse (**vgl. Tab. 1**) zeigen, dass Bückeberg derzeit einen durchschnittlichen Rang im bundesweiten Ranking einnimmt. Im Vergleich zu anderen Städten wird dabei die Radverkehrsförderung der letzten Zeit besonders positiv wahrgenommen. Negativ bewertet wurden hingegen die bisher erst wenigen geöffneten Einbahnstraßen für die Gegenrichtung sowie die Wegweisung. Letztere wurde Mitte des Jahres bereits erneuert.

| Fragen des Fragebogens | Werte Bückeburg | Durchschnitt aller Gemeinden in D. unter 100.000 EW |
|---|-----------------|---|
| Anzahl Interviews | 89 | |
| Rang Gesamtbewertung auf Landesebene | 10/26 | |
| Rang Gesamtbewertung im Bundesvergleich | 81/252 | |
| Index Gesamtbewertung | 3,56 | 3,72 |
| | | |
| Fahrrad- und Verkehrsklima | 3,16 | 3,44 |
| 1. Spaß oder Stress | 2,45 | 2,84 |
| 2. Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer | 3,18 | 3,50 |
| 3. Alle fahren Fahrrad | 2,92 | 2,93 |
| 4. Werbung für das Radfahren | 3,72 | 4,11 |
| 5. Zeitungsberichte | 3,57 | 3,83 |
| Stellenwert des Radverkehrs | 3,91 | 4,14 |
| 6. Förderung in jüngster Zeit | 3,27 | 3,95 |
| 7. Falschparker auf Radwegen | 4,56 | 4,32 |
| 8. Reinigung der Radwege | 3,82 | 4,00 |
| 9. Ampelschaltungen für Radfahrer | 3,88 | 4,25 |
| 10. Winterdienst auf Radwegen | 4,03 | 4,21 |
| Sicherheit beim Radfahren | 3,48 | 3,74 |
| 11. Sicherheitsgefühl | 3,45 | 3,72 |
| 12. Konflikte mit Fußgängern | 3,02 | 3,32 |
| 13. Konflikte mit KFZ | 3,40 | 3,75 |
| 14. Hindernisse auf Radwegen | 3,57 | 3,72 |
| 15. Fahrraddiebstahl | 3,58 | 3,66 |
| 16. Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen | 3,67 | 3,90 |
| 17. Fahren im Mischverkehr mit KFZ | 3,70 | 4,07 |
| Komfort beim Radfahren | 4,02 | 4,06 |
| 18. Breite der Radwege | 4,09 | 4,19 |
| 19. Oberfläche der Radwege | 3,63 | 3,83 |
| 20. Abstellanlagen | 3,57 | 3,83 |
| 21. Führung an Baustellen | 4,38 | 4,46 |
| 22. Fahrradmitnahme in öffentl. Verkehrsmitteln | 4,47 | 4,01 |
| Infrastruktur Radverkehrsnetz | 3,21 | 3,22 |
| 23. Erreichbarkeit Stadtzentrum | 2,13 | 2,47 |
| 24. Zügiges Radfahren | 2,27 | 2,67 |
| 25. Geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung | 3,61 | 3,20 |
| 26. Wegweisung | 3,85 | 3,14 |
| 27. Öffentliche Fahrräder | 4,33 | 4,79 |

Tabelle 1: Ergebnisse des ADFC-Klimatests 2012

Auf Basis der ADFC-Ergebnisse wurde daraufhin eine gesonderte Umfrage für die Stadt Bückeberg durchgeführt (vgl. **Anhang A**), die die Ergebnisse insbesondere hinsichtlich der geographischen Lage der Probleme spezifizieren sollte.

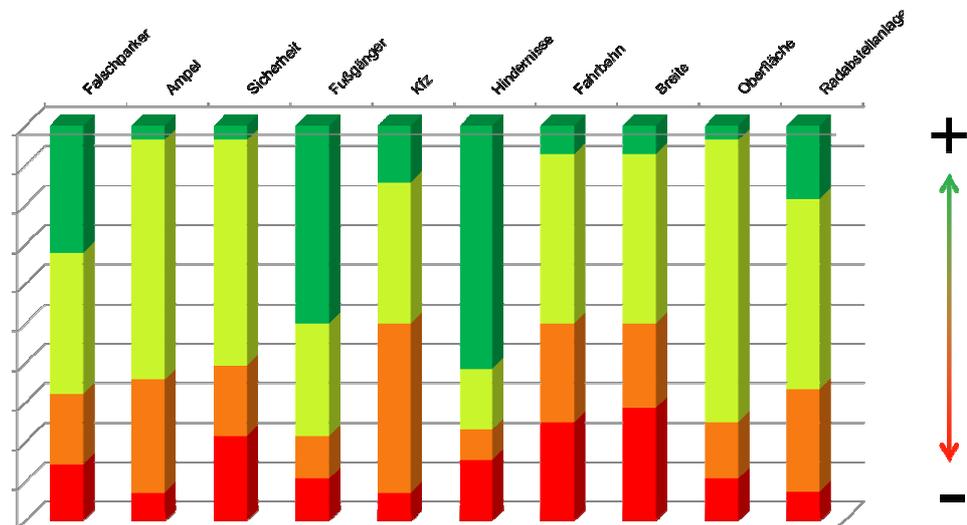


Abbildung 1: Ergebnisse Umfrage Bückeberg

Die Ergebnisse (vgl. **Abb. 1**) zeigen, dass die Befahrbarkeit der Radwege überwiegend als gut angesehen werden (Oberfläche, Nutzungskonkurrenz, Hindernisse), dagegen wird die z. T. geringe Breite der Radverkehrsanlagen bemängelt.

Die Befragten waren aufgefordert die Problemstellen örtlich zu spezifizieren (vgl. **Plan 7**). Das Fahren im Mischverkehr bereitet Unsicherheit im Verlauf der Kreuzbreite, der Ulmenallee, der Herminenstraße, der Schulstraße sowie der Petzer Straße innerhalb des Stadtgebietes. Das Befahren der Kreisverkehre in Bückeberg bereitet z. T. Probleme, der Knoten Petzer Straße / Friedrich-Bach-Straße wird als konfliktanfällig angesehen. Entlang der Petzer Straße werden zwischen dem Wieweg und Am Hofgarten Konflikte mit Fußgänger genannt. Entlang der Rintelner Straße wurden Konflikte mit dem ruhenden Verkehr genannt. Zusätzlicher Fahrradabstellbedarf wird in der Kreuzbreite und am westlichen und östlichen Ende der Fußgängerzone gewünscht.

3 Anforderungen an Radverkehrsanlagen

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere, akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an Grundstücksausfahrten (durchgehende Pflasterung, einheitliches Höhenniveau, Piktogramme) und Knotenpunkten (Markierung von Radfurten), ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden Verkehr bzw. zum Gehweg und eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht. Laut VwV-StVO müssen dabei folgende Breitenanforderungen erfüllt sein (inkl. Sicherheitstrennstreifen):

- **Baulicher Radweg möglichst 2,00 m (mindestens 1,50 m)**
- **Gemeinsamer Geh-/ Radweg innerorts mindestens 2,50 m, außerorts mindestens 2,00 m**
- **Getrennter Geh-/ Radweg mindestens 1,50 m für den Radverkehr**

In Ausnahmefällen, z.B. an Engstellen, kann von den Mindestmaßen abgewichen werden. Auch in diesem Fall muss die Verkehrssicherheit gewahrt werden.

Die Linienführung muss im Streckenverlauf und an Knotenpunkten und Einmündungen eindeutig erkennbar und möglichst stetig sein.

Um eine ausreichende Sicherheit an Knotenpunkten zu gewährleisten, sollte der Radfahrer rechtzeitig vor dem Knotenpunkt ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 oder 241 StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen müssen.

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht gekennzeichnete Radwege¹ Bestand haben. Radfahrer dürfen sie benutzen, sie dürfen dann aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber, z.B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Bild 1: Beispiel für einen nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg (Verden, Wall)

Diese Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

¹ Bisher: sogenannte „andere“ Radwege

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge² - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird deshalb an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach der Anforderung der Regelwerke richten, der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in der ERA 10³ bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO-Novelle kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ erfolgen (dann also ohne Benutzungspflicht).



Bild 2: Zweirichtungsradweg (Dessau)

² Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

³ FGSV „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radfahrerfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.

Gemeinsame Führungen mit dem Fußgängerverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) ist möglich, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Bild 3: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Wildeshausen, Goldenstedter Straße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Radfahrer müssen bei Bedarf ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen ist für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und kein Bestandteil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen im Längsverkehr nicht befahren werden, jedoch zum Ein-/Abbiegen bzw. zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Radfahrstreifen werden mit Z 295 StVO (Fahrbahnbegrenzung als durchgezogener Breitstrich) von der Fahrbahn abgegrenzt und mit Z 237 StVO beschildert. Ergänzend können Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung aufgebracht werden.

Im Vergleich zu baulichen Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum mit entsprechenden Flächenreserven kostengünstiger und schneller zu realisieren. Sie können vor allem bei Straßenzügen mit ungünstigen Sichtbeziehungen, z. B. an unübersichtlichen Einmündungen und/oder Grundstückszufahrten zur erhöhten Sicherheit des Radverkehrs - auch im Vergleich mit Radwegen - beitragen. Deshalb sind sie mit der StVO-Novelle 2009 den baulichen Radwegen gleich gestellt worden. Auch eine Begrenzung ihres Einsatzbereiches wegen zu hoher Kfz-Verkehrsstärken ist ersatzlos entfallen.

Voraussetzung für die Anlage von Radfahrstreifen ist ein Fahrbahnquerschnitt, der das Einhalten ausreichender Sicherheitsabstände zum fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr gewährleistet. Die Breite eines Radfahrstreifens sollte nach den ERA inkl. der 0,25 m breiten Fahrbahnbegrenzung 1,85 m betragen. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen gemäß VwV-StVO breiter ausgeführt werden oder der Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr soll verbreitert werden.

Zwischen dem Radfahrstreifen und angrenzenden Parkständen soll ein Sicherheitstrennstreifen (mind. 0,50 m) markiert werden. Dieser kann baulich ausgeführt werden oder ebenfalls mit Breitstrich abmarkiert werden (**vgl. Bild 4**). Für den Radfahrstreifen ist die weiße Markierung vorgeschrieben. Eine Rotmarkierung ist linienhaft nicht erforderlich, sondern sollte auf besonders problematische Bereiche begrenzt werden (z. B. Verflechtungsbereiche in Knotenpunktzufahrten, **vgl. Bild 5**).



Bild 4: Radfahrstreifen mit Sicherheitsraum zu parkenden Kfz (Stuttgart)



Bild 5: Rot eingefärbter Radfahrstreifen in einer Knotenzufahrt (München)

Schutzstreifen

Schutzstreifen für den Radverkehr sind Teil der allgemeinen Fahrbahn, bei dem durch eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) ein optischer Schonraum für Radfahrer zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt wird. Gemäß Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO (Z 340) „dürfen Fahrzeugführer „auf der Fahrbahn durch Leitlinie markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden.“ Auf Schutzstreifen darf nicht geparkt werden.

Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot. Der Kfz-Verkehr soll im Regelfall auf der Fahrbahn außerhalb der Schutzstreifen abgewickelt werden. Ihre Nutzung im Ausnahmefall – z. B. bei einer Begegnung von Kfz mit Beteiligung breiter Fahrzeuge wie Lkw oder Busse – ist jedoch zulässig.

Schutzstreifen werden durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) gekennzeichnet. Ihre Zweckbestimmung soll durch Radfahrer-Piktogramme verdeutlicht werden.

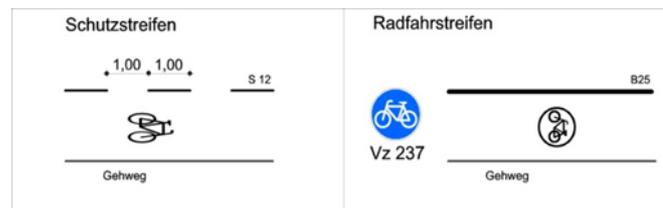


Abbildung 2: Kennzeichnung von Schutzstreifen im Vergleich zu Radfahrstreifen

Für die Anwendung von Schutzstreifen wurden in der bis zum 31.08.2009 geltenden Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) gemäß StVO-Novelle von 1997 aufgrund des damaligen Erkenntnisstandes noch recht enge Einsatzbereiche genannt, über die in der Praxis bereits oft hinausgegangen wurde.

Mittlerweile liegen aus verschiedenen Untersuchungen zu Schutzstreifen nähere Erfahrungen vor, die nachfolgend kurz zusammengefasst werden:

- Durch die Markierung der Schutzstreifen ergibt sich ein ausgeprägtes Spurverhalten (Bündelung der Fahrlinien) sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr. Radfahrer und Autofahrer akzeptieren die Schutzstreifen gut.
- Ist die mittlere Fahrgasse zwischen seitlichen Schutzstreifen ausreichend breit (4,50 m und mehr), um Begegnungen zwischen Pkw mit genügenden Sicherheitsabständen zu ermöglichen, ist die Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr gut. Nur bei Begegnungen mit breiten Fahrzeugen werden die Schutzstreifen bestimmungsgemäß überfahren. Im Vergleich zum Zustand ohne Schutzstreifen vergrößern sich die Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr, während sich die Überholgeschwindigkeiten der Kfz verringern. Dadurch wird ein höheres Sicherheitsniveau erreicht.
- Bei Unterschreiten der o. a. Mindestbreiten kommt es bereits bei der Begegnung von Pkw zum Überfahren der Schutzstreifen. Die Ausnahmesituation für die Mitbenutzung der Schutzstreifen wird so zur Regel. Außerdem kann es dann zu kritischen Überholabständen kommen, insbesondere bei gleichzeitig schmalem Schutzstreifen.
- Radfahrer halten zu Längsparkständen oft unzureichende Sicherheitsabstände ein. Mit einem Schutzstreifen in Verbindung mit einem Sicher-

heitstrennstreifen zu den parkenden Kfz kann dieses Problem vermieden werden.

- Die festgestellten Wirkungen sind weitgehend unabhängig von der Kfz-Stärke. Auch bei Verkehrsstärken deutlich über 10.000 Kfz/Tag haben Schutzstreifen in der Regel positive Sicherheitswirkungen, wenn die o. a. Breitenanforderungen eingehalten sind. Andererseits wirken sich hohe Kfz-Stärken bei einem Unterschreiten der Mindestbreiten wegen der Häufigkeit von Kfz-Begegnungen ungünstig aus.
- Unerlaubtes Parken oder Halten auf dem Schutzstreifen führt zu Gefährdungen des Radverkehrs.
- Der Kfz-Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Straße werden durch Schutzstreifen nicht beeinträchtigt. Für Busse ergeben sich keine Fahrzeitverluste.
- In Kreisverkehren liegen mit auf der Kreisfahrbahn außen markierten Schutzstreifen negative Erfahrungen bzgl. des Unfallgeschehens mit Radfahrern vor.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass die Anlage von Schutzstreifen bei Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen eine geeignete und kostengünstige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität für den Radverkehr sein kann. Insbesondere im Vergleich zum Zustand ohne Radverkehrsanlage bieten sie auch bei höheren Kfz-Stärken über 10.000 Kfz/Tag in der Regel einen Sicherheitsgewinn.

In der ERA 2010 werden Schutzstreifen als gleichrangige Führungsform behandelt. Zur Bestimmung der geeigneten Radverkehrsführung ist ein differenzierter Entscheidungskatalog vorgesehen, der in den verkehrsstärkeorientierten Eckdaten mit den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) harmonisiert. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt der Einsatzbereich von Schutzstreifen danach zwischen 400 und 1.800 Kfz/h. Ab etwa 800-1.000 Kfz/h kann der Schutzstreifen mit einer nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsführung im Seitenraum (z. B. ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg) kombiniert werden, um Radfahrern hier ein zusätzliches Angebot zu eröffnen.

Das Verkehrsaufkommen von Lkw und Bussen sollte weniger als 1.000 Kfz/Tag betragen.

Die Regelwerke verstehen jedoch das Überschreiten einer Kfz-Grenze nicht als Ausschluss-Kriterium. Generell gilt der Grundsatz der Wahl der jeweils nächsten Lösung, wenn eine aufgrund der verkehrlichen Zusammensetzung anzustrebende Führung aus anderen Gründen (z. B. Flächenverfügbarkeit) nicht realisierbar ist.

Die Regelbreite von Schutzstreifen beträgt nach ERA 1,50 m, die Mindestbreite 1,25 m. Zu parkenden Fahrzeugen sollte ein Sicherheitsraum abmarkiert werden, der baulich auch durch „Baum- oder Gehwegnasen“ unterstützt werden kann.

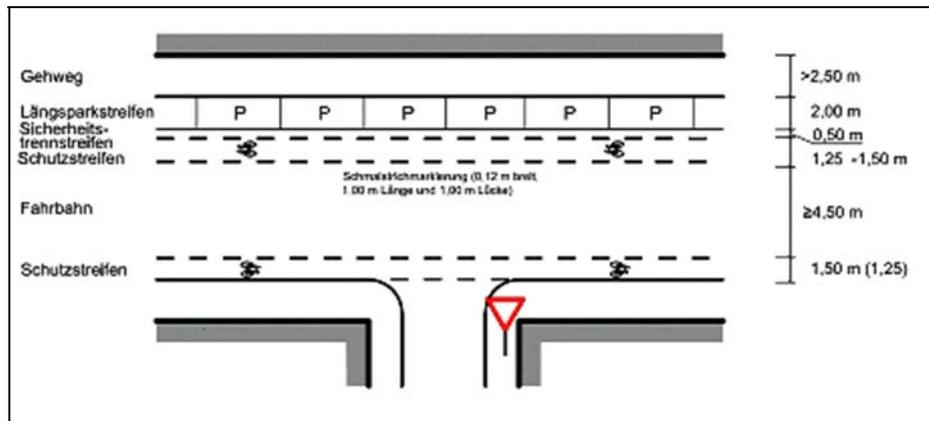


Abbildung 3: Prinzipskizze zur Anlage von Schutzstreifen (nach ERA 2010)



Bild 6: Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz (Lemgo)

Radwegebenutzungspflicht

Laut VwV-StVO gelten Radwege als benutzungspflichtig, wenn sie durch die Verkehrszeichen Z 239, Z 240 oder Z 241 gekennzeichnet sind. Aussagen über die Ausweisung als benutzungspflichtig werden nicht gemacht.

Detailliertere Angaben zur Radwegebenutzungspflicht werden in der aktuellen ERA 10 gemacht. Die Wahl der Führungsform des Radverkehrs ist von der Kfz-Stärke und der Geschwindigkeit abhängig. Als Kfz-Stärke wird die werktägliche Spitzenstunde und als Geschwindigkeit wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. verdeutlicht, dass den verschiedenen Belastungsbereichen unterschiedliche Führungsformen zugewiesen sind.

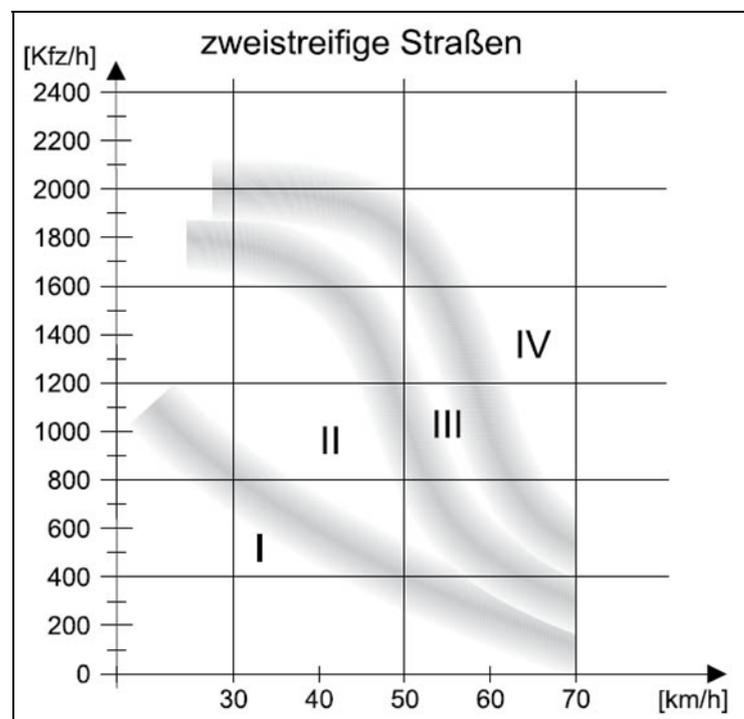


Abbildung 4: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (vgl. ERA 2010)

Die Übergänge zwischen den einzelnen Bereichen sind als flexibel anzusehen. Dies ermöglicht das Abweichen von der Zuordnung in bestimmten begründeten Fällen, unter Berücksichtigung von weiteren Kriterien.

In **Tabelle 2** sind die möglichen Führungsformen nach Belastungsbereich differenziert. In den Belastungsbereichen I und II ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich möglich. Bei Belastungsklasse II empfiehlt sich das Anbieten von zusätzlichen Angeboten wie z.B. Gehweg, Radfahrer frei oder Schutzstreifen (nicht benutzungspflichtige Angebote). Im Belastungsbereich III sollte die Führung im Mischverkehr nur bei günstigen Randbedingungen angestrebt werden. Generell wird in dieser Belastungsklasse die Führung auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder im Seitenraum forciert. Die Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr sollte im Belastungsbereich IV erfolgen. Falls dies nicht möglich ist, sollte dem Radverkehr eine Alternativroute angeboten werden.

| Belastungsbereich | Führungsformen für den Radverkehr | Abschnitt | Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten |
|-------------------|--|---|--|
| I | – Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) | 3.1 | – bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll |
| II | – Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht | 3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4 | – bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrassen über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht |
| III/IV | – Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg | 3.3 3.4 3.6 | – bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden |

Tabelle 2: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (vgl. ERA 2010)

4 Radverkehrsnetz

Grundsätzliches

Zielsetzung der Radverkehrsplanung ist es, ein flächendeckendes Netz von Verbindungen anzubieten, das alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke berücksichtigt und den Radfahrern zum Erreichen ihrer Ziele sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anbietet. Dementsprechend müssen sie einen qualitativ guten Ausbaustandard und situativ angepasste Führungen aufweisen. In ruhigen Erschließungsstraßen sind Radwege nicht erforderlich. Auch Wege in Grünanlagen und Wirtschaftswege sind für den Radverkehr von Bedeutung. Deshalb wird durchgehend vom *Radverkehrsnetz* und nicht mehr vom *Radwegenetz* gesprochen.

Das Routennetz soll - neben kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen - auch eine mittel- bis langfristige Planungsperspektive für die Förderung des Radverkehrs aufweisen. Es kann und soll damit auch bei zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben berücksichtigt werden. Überlagert wird dieses Netz durch touristische Routen wie der Landtour, der auch im Alltagsverkehr eine wichtige Funktion zukommt.

Ein Radverkehrsnetz soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung der Verbindungen erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler Ziele zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen).
- Bei Führung über hoch belastete, für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfolgen im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere bei straßenbegleitenden oder selbständigen Radwegen ausreichende Breite für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrern ohne Benachteiligung oder Gefährdung der Fußgänger.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrer und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, Vermeidung verschiedener Neigungen, Einsatz von Formsteinen).

- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).
- Geringe bis hin zu fehlender sozialer Kontrolle ist ein kaum vermeidbares Problem der selbständig geführten Wege. Dennoch kann vor allem das subjektive Sicherheitsgefühl und damit die Akzeptanz durch eine Beleuchtung derartiger Strecken verbessert werden. Eine Beleuchtung sollte deshalb vor allem bei im Schüler- und Berufsverkehr frequentierten Routen vorgesehen werden, da diese Strecken auch in der dunklen Jahreszeit zurückgelegt werden müssen.

4.1 Netzaufbau und Infrastruktur

Struktur des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz für Bückeburg umfasst eine Länge (einfache Streckenlänge) von ca. 48 km für Hauptrouuten und 32,5 km für Nebenrouuten. Es bindet alle Ortsteile an und erschließt die einwohnerstarke Kernstadt (vgl. **Plan 1a/b**).

Hauptrouuten sind wichtige Radverkehrsverbindungen, die Quellen und Ziele des Radverkehrs verbinden und die Kernstadt mit den Ortsteilen verbinden. Diese sollten möglichst von allen Verkehrsteilnehmern zu allen Tageszeiten genutzt werden können und eine direkte und attraktive Führung des Radverkehrs bieten.

Ziele und Quellen sind in der Kernstadt die Wohnquartiere, die Schulen, die Versorgungs- und Dienstleistungsbereiche, Freizeiteinrichtungen sowie der Bahnhof. Außerhalb der Kernstadt sind dies die zugehörigen Ortsteile. Die benachbarten Städte und Gemeinden wie Minden, Obernkirchen, Bad Eilsen oder Kleinenbremen sind ebenfalls berücksichtigt.

Daraus ergibt sich ein radiales System von Hauptrouuten, das in weiten Teilen deckungsgleich mit dem bestehenden Straßennetz verläuft:

- In Richtung Minden über Röcke entlang der Mindener Straße, Röcker Straße und Am Klusbrink bzw. über Petzen und Evesen entlang der Petzer Straße, Eveser Straße und Schaumburger Straße
- Nach Cammer über Scheie und Meinsen entlang der Scheier Straße, L450, Zu den Brücken und Meinser Straße
- Nach Rusbend über Scheie und Warber entlang der Scheier Straße und der L 450
- In Richtung Helpsen über Achum entlang der K12
- In Richtung Obernkirchen entlang der B65

- In Richtung Ahnsen/Bad Eilsen entlang der Ahnser Straße sowie entlang der Fürst-Ernst-Straße und Bergdorfer Straße
- In Richtung Luhden entlang der Steinberger Straße
- In Richtung Kleinenbremen über die Rintelner Straße

Darüber hinaus gibt es mehrere Querspannen insbesondere im Kernstadtbereich, die aufgrund der Siedlungsdichte bzw. Zieldichte auch für den Radverkehr eine besondere Erschließungsqualität aufweisen.

Das Haupttroutennetz wird durch **Nebenrouten** ergänzt, die zusätzliche Verbindungen zwischen den Haupttrouten schaffen und aufgrund der vorhandenen Straßennetzstruktur in Bückeberg zu berücksichtigen sind. Sie erschließen eher periphere und großflächige Ziele. Auch verkehrsarme Alternativstrecken mit hoher Durchgängigkeit werden eher den Nebenrouten zugeordnet, da sie für den Alltagsverkehr wegen der fehlenden sozialen Kontrolle nur in eingeschränktem Maße zur Verfügung stehen.

Zusätzlich sind **touristische Verbindungen** vorhanden, welche sich teilweise mit den Haupt- und Ergänzungsrouten decken. Bei diesen Verbindungen handelt es sich um Themenradwege (Landtour) bzw. um das beschilderte Radverkehrsnetz des Landkreises Schaumburg. Diese dienen in der Regel freizeitorientierten Fahrten, können aber auch Alltagsverbindungen übernehmen.

Die überwiegend über klassifizierte Straßen führenden Haupttrouten des Radverkehrs machen eine Maßnahmenabstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger erforderlich.

Gemäß den aktuellen Richtlinien und Regelwerken geht es dabei jedoch nicht - wie überwiegend in den zurückliegenden Jahren – um einen kostenaufwändigen Umbau bzw. Neubau von Seitenanlagen. Vielmehr stellt sich für die meisten Verbindungen eher die Frage, ob und wenn ja, in welcher Form eine Radverkehrsführung im Fahrbahnbereich nutzungsverträglicher und sicherer gestaltet werden kann.

Hierbei spielen insbesondere die Kriterien Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehrsaufkommen, Anforderungen durch ruhenden Verkehr sowie Kontinuität und Fahrkomfort für den Radverkehr im Streckenbereich und an Knotenpunkten eine entscheidende Rolle.

Im Folgenden wird die radfahrerrelevante Verkehrsinfrastruktur entlang der Haupttrouten kurz erläutert (**vgl. Plan 1c**).

Lichtsignalanlagen

Im gesamten Stadtgebiet befinden sich acht Vollsignalanlagen (LSA) und sechs Fußgängersignalanlagen (FSA).

An den Signalanlagen Obertorstraße / Unterwallweg sowie Obertorstraße / Scheier Straße werden die Radfahrer nach dem letzten Umbau direkt und nahe der Fahrbahn geführt.

An der B65 / Hannoversche Straße sowie B65 / Müsinger Straße werden Radfahrer wegen der Aufweitung für gesonderte Rechtsabbiegestreifen über Mittelinseln verschwenkt geführt.

Im Kreuzungsbereich Scheier Straße / K12 erfolgt die Führung des Radverkehrs direkt. Die Zufahrt zum westlich gelegenen Betrieb wird durchgängig mitgeschaltet.

An den Knotenpunkten Bahnhofstraße / Maschstraße / Pulverstraße sowie Bahnhofstraße/Unterwallweg erfolgt die Führung des Radfahrers entlang der Nord-Süd Achse auf der nicht benutzungspflichtigen Radanlage direkt, jedoch abgesetzt von der Fahrbahn. Am Knoten Bahnhofstraße/Unterwallweg erfolgt die Führung sowohl auf der West-Ost Achse als auch von Bahnhof kommend verschwenkt.

Eine Sonderrolle nimmt die Signalanlage Unterwallweg / Trompeterstraße ein, die diagonales Queren erlaubt.

Die Fußgängersignalanlagen haben auch für den Querungsbedarf von Radfahrern große Bedeutung. Die Anlagen in der Ulmenallee und in der Petzer Straße dienen v. a. der Sicherung des Schulverkehrs. Letztere dient ebenso als frühzeitige Querungshilfe für stadteinwärts gerichtete Fußgänger und Radfahrer.

Querungshilfen

Über das gesamte Stadtgebiet verteilt, gibt es verschiedene Querungshilfen. Diese dienen sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr bei Änderung der Führungsform (z. B. Ortseingang Warber), bei erhöhter Zieldichte (z. B. Steinberger Straße) bzw. bei der Anbindung von Erschließungsstraßen (z. B. Petzer Straße).

Kreisverkehr

In Bückeberg befinden sich derzeit sechs Kreisverkehre an Haupttrouten, die eine besondere Bedeutung für den Radverkehr haben. Die Führung des Radfahrers kann auf den Seitenanlagen erfolgen oder im Mischverkehr. Letzteres ist bei kleineren und mittleren Kreiseln aus Sicherheitsgründen zu bevorzugen.

An den Knotenpunkten Hannoversche Straße/Kreuzbreite/Hinüberstraße sowie Scheier Straße/Jetenburger Straße/Hinüberstraße erfolgt die Führung des Radver-

kehr im Mischverkehr, an alle übrigen Kreisverkehren wird der Radverkehr im Seitenbereich geführt.

Fahrradparken

Größere Fahrradabstellanlagen sind in der Stadt Bückeberg an den entsprechenden Nutzungsschwerpunkten vorhanden (**vgl. Plan 6**).

An den Schulen gibt es folgende Angebote:

- Graf-Wilhelm-Schule mit ca. 50 Fahrradständern
- Gymnasium Adolfinum mit ca. 250 Fahrradständern, davon ca. 50 Stellplätze an Anlehnbügel.

An den Grundschulen sind Radabstellanlagen vorhanden, jedoch meist auf kleinere Kinderfahräder ausgerichtet.

Die größte Anlage befindet sich am Bahnhof von Bückeberg mit Anlehnbügel für ca. 220 Fahrräder sowie 40 Fahrradboxen.

An den Freizeitzielen werden ebenfalls Abstellmöglichkeiten angeboten. Am Hallenbad sind ca. 15 Anlehnbügel vorhanden und am Freibad wurden dieses Jahr 18 neue Bügel aufgestellt. Des Weiteren stehen noch ältere Einschubständer zur Verfügung.

Im Zentrum von Bückeberg befindet sich am Hubschraubermuseum eine neue Anlage mit Anlehnbügel sowie Fahrradboxen mit Schlüsselverleih in der Touristinformation, auf der Ostseite des Stadthauses werden Bügel sowie eine überdachte Anlage vorgehalten. Des Weiteren gibt es Abstellmöglichkeiten am Dr. Witte-Platz sowie im Verlauf der Fußgängerzone, insbesondere im östlichen Abschnitt.

4.2 Radverkehrsanlagen an Haupttrouten

Kennzeichnung und Führungsformen

Die **Pläne 2a** und **2b** zeigen die Kennzeichnung der Führungsformen im Radverkehrsnetz Bückeberg. Im **Plan 2a** ist das gesamte Stadtgebiet dargestellt, **Plan 2b** beschränkt sich auf den Kernstadtbereich.

In beiden Plänen sind alle im Rahmen von Befahrungen aufgenommenen Radverkehrsführungen an Haupttrouten (PGV/Wells) seitengenau dargestellt. Es treten insgesamt folgende Radverkehrsführungen auf:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z.240)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z.241)
- Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage
- Schutzstreifen
- Selbstständige Wegeverbindung

- Führung im Mischverkehr
- Fahrradstraße

Außerhalb der Kernstadt überwiegen einseitige, gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240), die für den Zweirichtungsverkehr zugelassen sind. Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist vor allem in den außerörtlichen Streckenabschnitten die Regel. Die Ortsdurchfahrten Warber und Röcke weisen getrennte Geh- und Radwege auf.

Im Bereich der Kernstadt gibt es an den Ausfallstraßen Abschnitte mit gemeinsamen Geh- und Radwegen, im Einrichtungsverkehr in der Scheier Straße, der Petzer Straße, Hannoverschen Straße, Steinberger Straße, Rintelner Straße und Unterwallweg, im Zweirichtungsverkehr sind im Unterwallweg und in der Schloßgartenstraße gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden.

Getrennte Geh- und Radwege (Zeichen 241) befinden sich in der Petzer Straße (Zweirichtungsverkehr), Friedrich-Bach-Straße (Zweirichtungsverkehr), Schloßgartenstraße, Am Oberstenhof (Zweirichtungsverkehr), Gartenstraße (Zweirichtungsverkehr), Hannoversche Straße, Obertorstraße, Georgstraße und Rintelner Straße.

Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bestehen beidseitig der Bahnhofstraße sowie in der Bergdorfer Straße. Diese Anlagen sind erkennbar durch eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Fußweg, unterliegen jedoch durch fehlende Kennzeichnung nicht mehr der Benutzungspflicht.

Markierungslösungen auf der Fahrbahn werden entlang der Scheier Straße in Form von Schutzstreifen sowie in den Knotenbereichen Obertorstraße/Scheier Straße und Hannoversche Straße/Kreuzbreite angeboten.

Straßenunabhängige Radverkehrsführungen stellen u. a. die nördliche Zuwegung zum Gymnasium, die ehemalige Bahntrasse sowie die Wegeverbindung zwischen Dammstraße und Friedrich-Bach-Straße südlich der Bahnanlagen dar.

Die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr erfolgt nicht nur in Wohnstraßen (z. B. T-30-Zonen), sondern ebenso entlang der Schulstraße, Herminenstraße, Ulmenallee, im Zuge des äußeren innerstädtischen Rings entlang der Friedrich-Bach-Straße – Maschstraße – Pulverstraße – Jetenburger Straße sowie in der Kreuzbreite.

4.3 StVO-Konformität

Die Einhaltung der Radwegbreiten an benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Haupttroutennetz gemäß StVO ist in **Plan 3** dargestellt.

An etwa der Hälfte der vorhandenen benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet wird die erforderliche Radwegbreite eingehalten. Dazu gehören vorwiegend Ausbauabschnitte mit neu hergestellten Radverkehrsanlagen sowie außerörtliche Streckenabschnitte.

Netzabschnitte, an denen die Breitenanforderungen der StVO nicht erfüllt werden, befinden sich vor allem in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile, u. a. in Petzen (K 1, K 2), Röcke (K 82), Meinsen (K 3) sowie Scheie, Warber und Rusbend (L 450). Darüber hinaus weisen in der Kernstadt Teilabschnitte der Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße, Rintelner Straße und Steinberger Straße unzureichende Radwegbreiten auf.

Erheblicher Handlungsbedarf wird im Verlauf der Petzer Straße (Nordseite), Rintelner Straße (Westseite), Steinberger Straße sowie in den Ortsdurchfahrten Scheie und Warber im Verlauf der Landesstraße 450 gesehen.

4.4 Defizite und Handlungsbedarf im Haupttroutennetz

Plan 4 zeigt eine Übersicht der analysierten Mängel und Problemstellen (vgl. **auch Anhang B**). Hierbei wurde auch die Grundlagenarbeit von Herrn Wells berücksichtigt.

Unterschieden wird hinsichtlich von Problemen der Radverkehrsführung, die punktuell auftreten (z. B. an Knotenpunkten) sowie von streckenbezogenen Defiziten.

Die in Kap. 4.3 dargestellten Mängel bei der Breite von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen sind in dieser Gesamtdarstellung ebenfalls enthalten.

Die Ergebnisse zeigen Problemhäufungen im Verlauf der Petzer Straße, Steinberger Straße sowie in den Ortsdurchfahrten Scheie und Warber (L 450) auf, gekennzeichnet u. a. durch unzureichende Radwegbreiten, Oberflächenbeschaffenheit, Sichtbeziehungen und Querungssicherheit.

In der Kernstadt gibt es darüber hinaus streckenbezogene Probleme, insbesondere hinsichtlich der

- fehlenden Netzdurchlässigkeit (Totenweg, Trompeterstraße, Kirchbereich)
- Oberflächenbeschaffenheit (z. B. Alter Weg, Fahrradstraße Oberwallweg, Lehnstraße und Verbindungsweg zwischen Dammstraße und Friedrich-Bach-Straße)

- Radverkehrsführung im Mischverkehr, z. B. im Verlauf der Kreuzbreite, Ulmenallee, Herminenstraße und Schulstraße (siehe auch Nennung von Problemen im Rahmen der Fragebogenaktion)

Außerhalb der Kernstadt treten in gehäufte Form Defizite in der Kennzeichnung (Beschilderung, Markierung) auf, u. a. innerhalb der OD Röcke (K 82), OD Petzen (K 1 und K 2), B 65 im Bereich Müsingen, OD Meinsen (K 1) sowie OD Achum (K 12). Darüber hinaus ist eine mangelnde Bankettpflege im Verlauf von Außerortsabschnitten festzustellen, die zu einer Einschränkung der nutzbaren Radwegbreite führt, u. a. im Verlauf Weinberg und Am Klusbrink (K 82), Zu den Brücken (K 3) sowie Rintelner Straße im Bereich der Auffahrt zur B 83.

Hohe Priorität beim Handlungsbedarf besteht auf Radverkehrsachsen mit Bündelungsfunktion. Dies betrifft in der Kernstadt u. a. die Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße, Rintelner Straße, Kreuzbreite, Schulstraße sowie kleinere Abschnitte, die im Radverkehrsnetz eine wichtige Verbindungsfunktion übernehmen (**vgl. Plan 5**).

Außerhalb der Kernstadt wird vorrangiger Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Radverkehrsführung in der OD Röcke (K 82), OD Bergdorf (K 10) sowie im Verlauf der Nord-Süd-Achse entlang der L 450 (einschließlich OD Scheie) gesehen.

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Haupttroutennetz

Plan 4 zeigt eine Übersicht der Maßnahmenvorschläge für das Haupttroutennetz, die in einer gesonderten Maßnahmentabelle (**vgl. Anhang B**) im Einzelnen dokumentiert sind.

In den Ortsdurchfahrten der Ortsteile Röcke, Petzen, Evesen und Cammer ist demnach eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zu erwägen, da die vorhandenen Seitenanlagen zum Teil nicht regelkonform sind bzw. sich in einem schlechten Zustand befinden.

In diesem Zusammenhang wird auf die Ergebnisse einer gemeinsamen Befahrung des Landkreises Schaumburg und des ADFC von April 2013 hingewiesen, deren Ziel es war, die vorhandenen Radwege im klassifizierten Streckennetz bezüglich einer zukünftigen Radwegebenutzungspflicht zu überprüfen.

Hierbei kommt der Sicherung der Übergänge zwischen einseitigem Zweirichtungsverkehr außerorts und einer Führung im Mischverkehr innerorts eine besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus besteht ein genereller Bedarf an einer regelmäßigen Bankettpflege bzw. einem ausreichenden Grünschnitt, um eine regelkonforme Breite der Radverkehrsanlage außerorts zu gewährleisten.

Im Kernstadtbereich stellt die Verbesserung der Netzdurchlässigkeit im Zuge der Trompeterstraße (gegenläufige Einbahnstraßenrichtung) sowie im Bereich der Stadtkirche als Durchgang zwischen Fürst-Ernst-Straße und Schulstraße / Fußgängerzone eine wichtige Maßnahme dar.

Die für den Alltagsradverkehr wichtigen Verbindungen im Zuge Schulstraße, Herminenstraße, Ulmenallee sowie Kreuzbreite sollten weiterhin im Mischverkehr befahren werden, da eine Radverkehrsnutzung des Seitenbereichs

- wegen begrenzter Flächenverfügbarkeit nicht in Frage kommt (Schulstraße),
- mit Kfz-Zielverkehr bzw. ruhendem Verkehr im Nutzungskonflikt steht (Kreuzbreite, Herminenstraße),
- generell aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens sowie der untergeordneten Netzfunktion der Straßen gemäß ERA nicht zielführend ist.

Stattdessen wird für die o.g. Straßen in einer ersten Stufe eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 vorgeschlagen. Eine solche Maßnahme steht im Kontext mit den sicherheitsrelevanten Anforderungen vorhandener Randonutzungen in der Kernstadt (Grundschule, Krankenhaus, öffentliche Einrichtungen bzw. Einzelhandel). Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die Anlage von Schutzstreifen im Zuge Herminenstraße / Ulmenallee sowie Kreuzbreite durchgängig und nutzungsverträglich mit den Anforderungen des ruhenden Verkehrs realisiert werden kann.

In der Maßnahmenübersicht sind zahlreiche kleinere Verbesserungsvorschläge enthalten (z.B. Oberflächensanierung, ergänzende Kennzeichnung, Bordabsenkungen) die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen (Grundlage: Dokumentation Wells)

Im weiteren soll auf die Straßenabschnitte von Hauptverbindungen eingegangen werden, die aufgrund der streckenbezogenen Nutzungsunverträglichkeiten eine grundsätzliche Überplanung erfordern. Diese sind:

- Rintelner Straße und Steinberger Straße in der Baulast der Stadt
- Petzer Straße (K82) sowie Scheier Straße / Hauptstraße (L 450) als klassifizierte Straßen in der Baulast des Landkreises bzw. des Landes.

5.2 Handlungsschwerpunkte

Rintelner Straße (Fotoseite 1)

Der Fahrbahnquerschnitt der Rintelner Straße weist im nördlichen Abschnitt eine Breite von 8,5 m auf. Wie die Bestandssituation in **Abbildung 5** zeigt, schließt sich an die Fahrgasse in westlicher Richtung eine ca. 1,00 m breite Rinne sowie auf gleichem Höhenniveau der Seitenbereich mit aufmarkiertem Radweg an. Da das Parken auf der westlichen Seite erlaubt ist, stehen auf dem Radweg oftmals Fahrzeuge. Der gemeinsame Geh- und Radweg auf der östlichen Seite besitzt eine ausreichende Breite, zahllose Ein- und Ausfahrten schränken den Fahrkomfort jedoch stark ein.

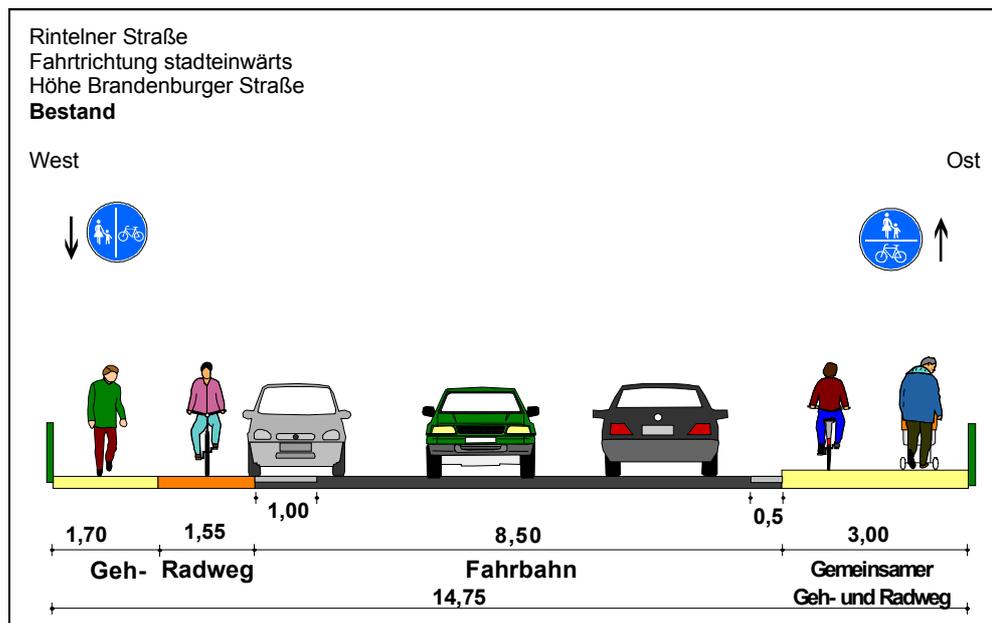


Abbildung 5: Querschnitt Rintelner Straße, Brandenburger Straße (Bestand)

Als kurzfristige Lösung wird vorgeschlagen, die bisherige Benutzungspflicht auf der östlichen Seite in ein Benutzungsrecht umzuwandeln (vgl. **Abb. 6**). Für die westliche Seite wird die Einrichtung eines Schutzstreifens vorgeschlagen. Parken auf der Westseite ist weiterhin zugelassen und wird durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen sowie zum Gehweg ergänzt.

Mittelfristig wird ein umfassender Umbau empfohlen, der die Anlage eines Hochbordes auf der westlichen Seite, sowie die beidseitige Anlage von Schutzstreifen vorsieht (vgl. **Abb. 7**).

Steinberger Straße (Fotoseite 2)

Im Rahmen des Ausbaus der Georgstraße wurde auch der nördliche Abschnitt der Steinberger Straße bis zum Knatenser Weg saniert.

Im weiteren Verlauf (vgl. **Abb. 8 - 9**) Richtung Süden erfolgt die Führung des Radverkehrs beidseitig richtungstreu im Seitenbereich auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Auf der westlichen Seite endet die Radverkehrsanlage Höhe Lindenweg und die weitere Führung erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Auf der östlichen Seite erfolgt die Führung bis zum Ortsausgang weiterhin im Seitenbereich auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg.

Ab Ortsausgang bis zur B 83 erfolgt die Führung im Mischverkehr. Die bauliche Qualität der Radverkehrsanlagen ist z. T. mangelhaft. Die Radwegbreite auf der östlichen Seite ist nicht regelkonform.

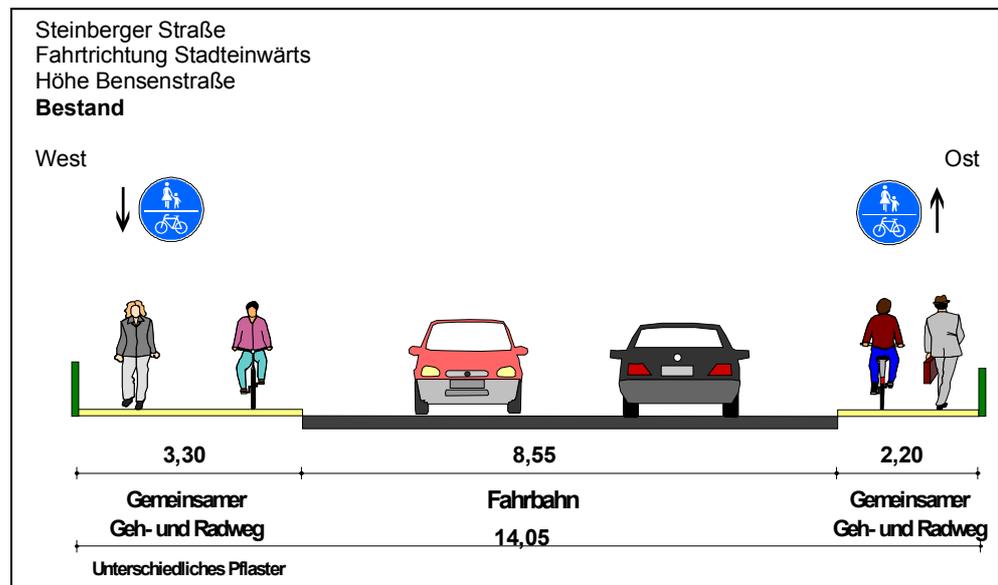


Abbildung 8: Querschnitt Steinberger Straße, Bensenstraße (Bestand)

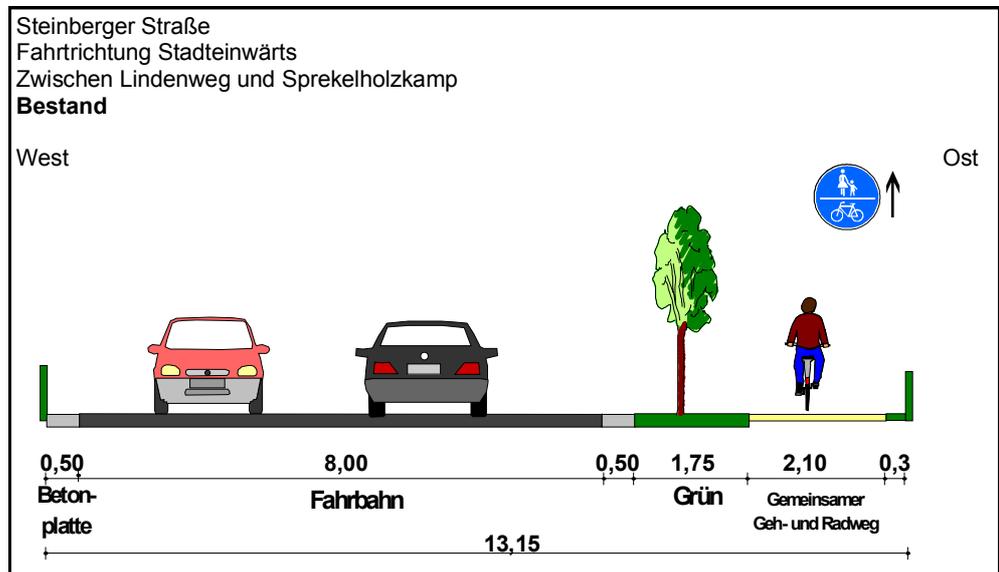


Abbildung 9: Querschnitt Steinberger Straße, Lindenweg - Sprekelholzkamp (Bestand)

Vorgeschlagen wird die Aufhebung der Benutzungspflicht und die beidseitige Einrichtung von Schutzstreifen mit einer verbleibenden Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m. Im Bereich der vorhandenen Querungshilfen werden die Schutzstreifen unterbrochen (vgl. **Abb. 10 - 11**).

Aufgrund des durchlaufenden Fahrbahnprofils südlich des Ortsausganges, ist hier ebenso die Anlage von Schutzstreifen überlegenswert. Hierzu wird auf ein zur Zeit laufendes Forschungsprojekt verwiesen, in dem die Auswirkungen von Schutzstreifen außerorts auf die Verkehrssicherheit anhand von Modellbeispielen ausgewertet werden.

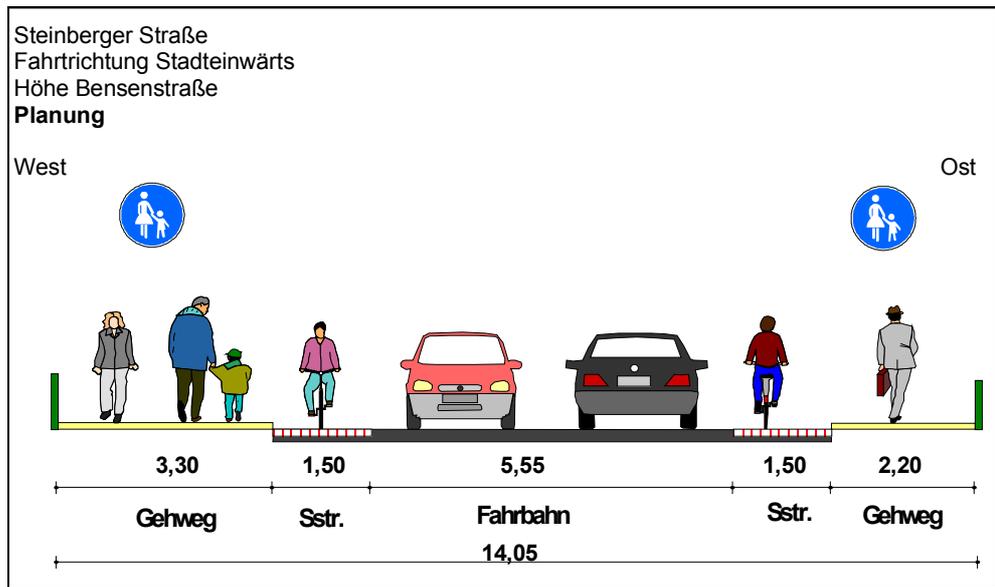


Abbildung 10: Querschnitt Steinberger Straße, Bensenstraße (Planung)

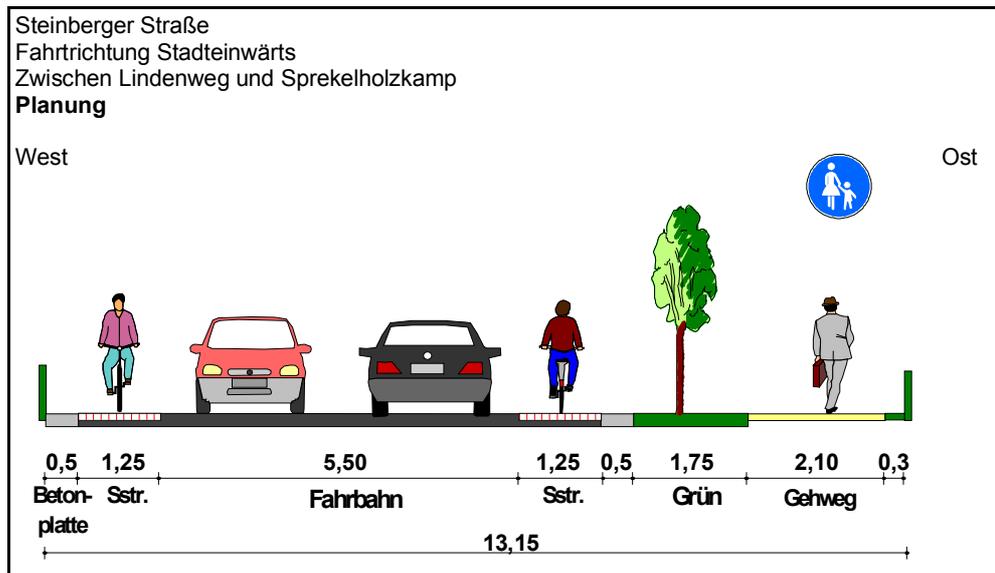


Abbildung 11: Querschnitt Steinberger Straße, Lindenweg - Sprekelholzkamp (Planung)

Petzer Straße (Fotoseite 3 - 5)

Das Fahrbahnprofil der Petzer Straße weist im Abschnitt zwischen Friedrich-Bach-Straße und Am Hofgarten eine Breite von 6,50 m auf, zuzüglich eines nordseitigen Parkstreifens von 2.00 m. Stadtauswärts erweitert sich der Fahrbahnquerschnitt auf 10.00 m, wobei die nutzbare Breite für den fließenden Kfz-Verkehr durch beidseitig abgestellte Fahrzeuge auf ca. 6,50 m verringert wird.

Wie den **Abbildungen 12 - 15** zu entnehmen ist, stellt sich die Situation für die Radfahrer je nach Abschnitt sehr unterschiedlich dar. Die Radverkehrsführung und die Form und Breite der Radverkehrsanlage wechselt mehrfach. Neben der fehlenden Kontinuität entsprechen die Radverkehrsanlagen hinsichtlich Breite und Qualität nicht den Anforderungen der StVO und der ERA und können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Insbesondere auf der nördlichen Seite wird die nutzbare Breite der Seitenanlage durch Einbauten, Ampelmasten, etc. stark eingeengt.

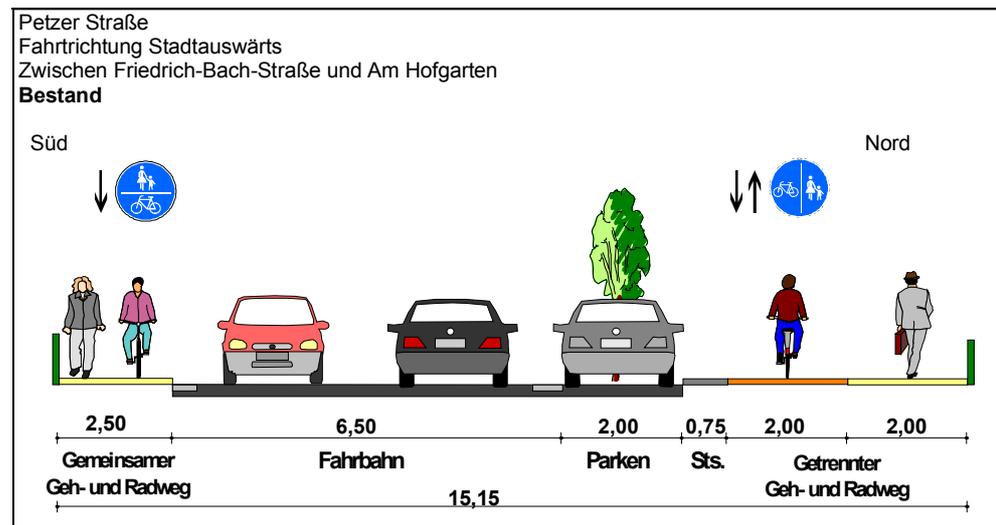


Abbildung 12: Querschnitt Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße - Am Hofgarten (Bestand)

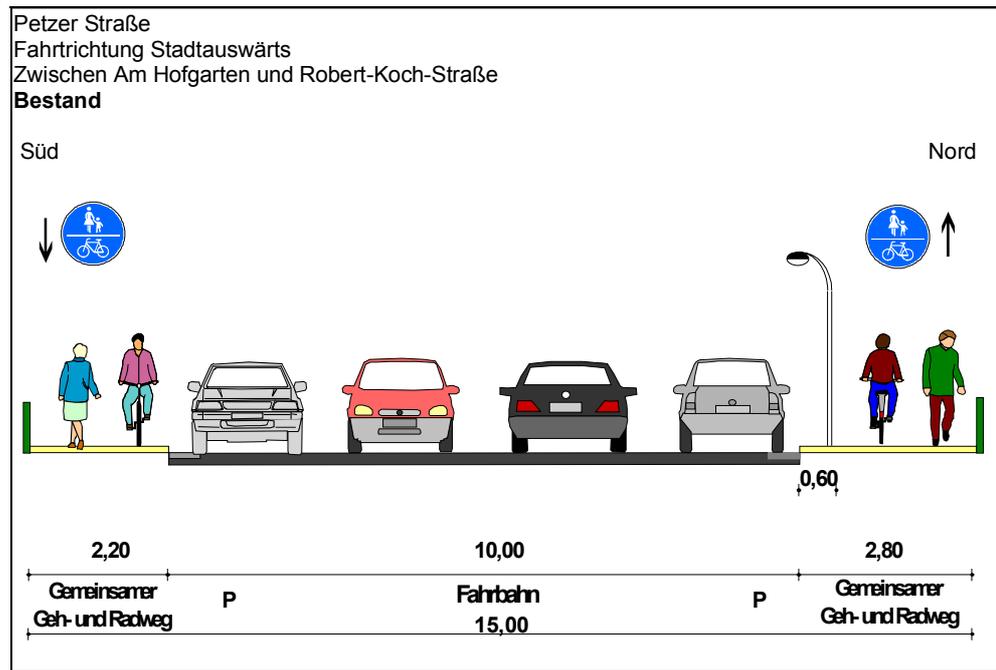


Abbildung 13: Querschnitt Petzer Straße, Am Hofgarten – Robert-Koch-Straße (Bestand)

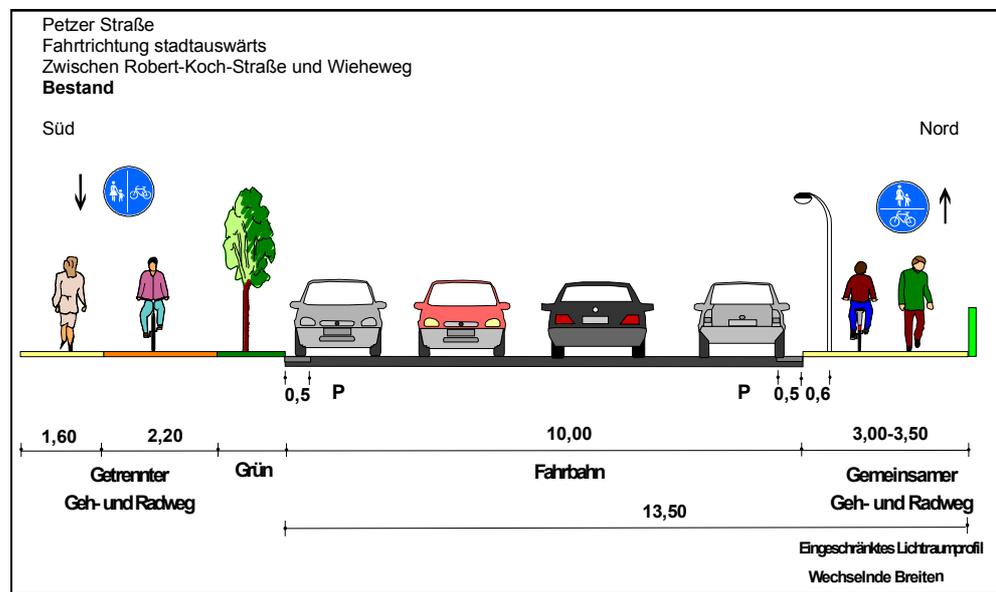


Abbildung 14: Querschnitt Petzer Straße, Robert-Koch-Straße - Wieheweg (Bestand)

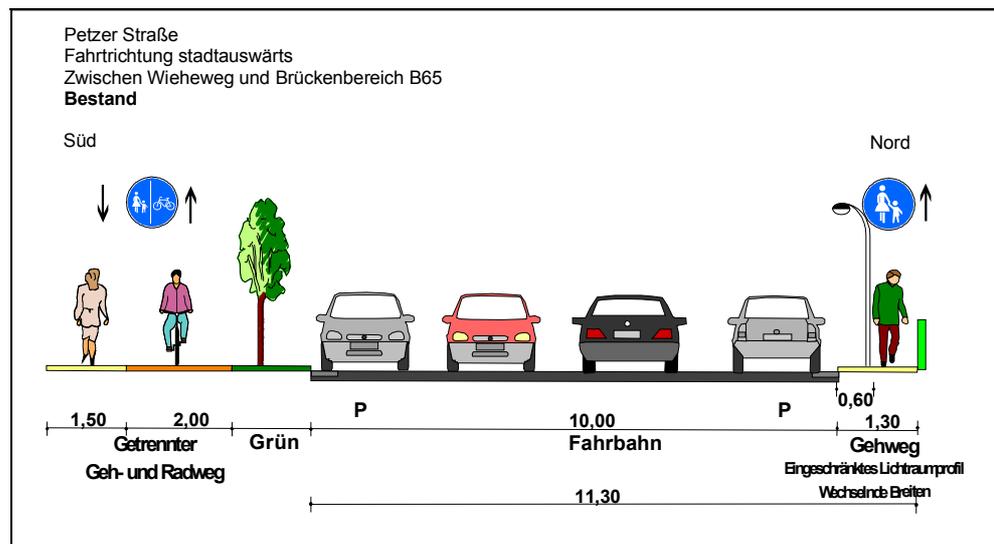


Abbildung 15: Querschnitt Petzer Straße, Wieheweg – Brückenbereich B65 (Bestand)

Vorgeschlagen wird (vgl. **Abb. 16 - 19**), Radfahren auf der Nordseite zwischen der Einmündung Am Hofgarten und Ortsausgang, eine Führung auf der Fahrbahn anzubieten. Zwischen Am Hofgarten und Robert-Koch-Straße sollte der vorhandene Parkbedarf auf der Nordseite berücksichtigt werden. Ab Robert-Koch-Straße stadtauswärts ist die Anlage eines Radfahrstreifens vorgesehen, auf der Südseite kann Parken im gesamten Abschnitt zugelassen werden. Es verbleibt eine Fahrgassenbreite von 6,15 m für den fließenden Kfz-Verkehr.

Auf der Südseite kann der Radverkehr ab Ortseingang wie bisher durchgängig und attraktiv im Seitenbereich bis in Höhe Robert-Koch-Straße geführt werden. Ab hier in stadteinwärtiger Richtung wird die Markierung von Schutzstreifen vorgeschlagen, wobei ein Fahren im Seitenbereich (Z 1022-10) richtungstreu zugelassen werden sollte. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4,50 m – 5,00 m soll zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen und berücksichtigt die erhöhten Sicherheitsanforderungen im Bereich der Grundschule.

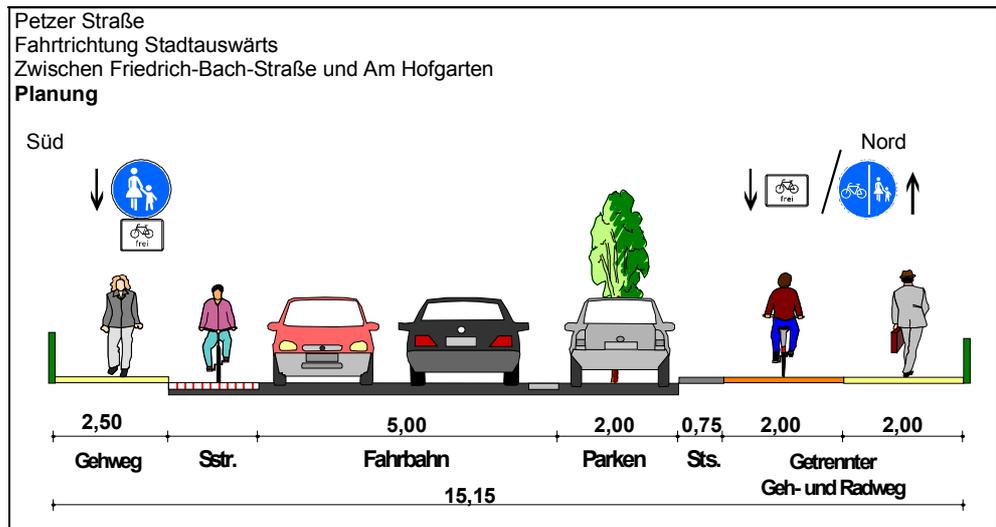


Abbildung 16: Querschnitt Petzer Straße, Friedrich-Bach-Straße - Am Hofgarten (Planung)

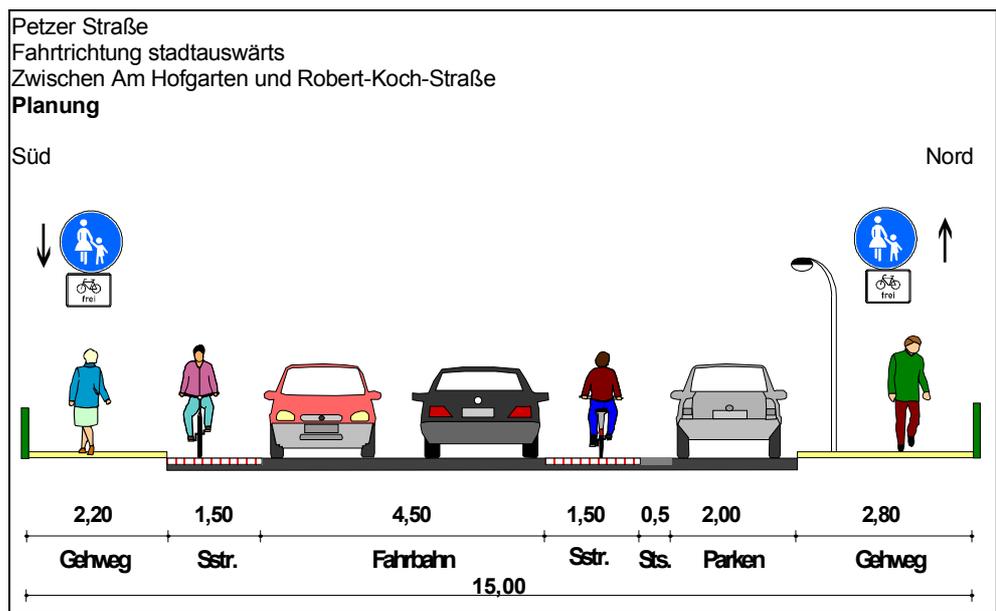


Abbildung 17: Querschnitt Petzer Straße, Am Hofgarten – Robert-Koch-Straße (Planung)

Beim Übergang von der beidseitigen Radverkehrsführung zum einseitigen Geh- / Radweg im Bereich der Unterführung ist die Anbindung der Skateranlage auf der Nordseite zu berücksichtigen. Empfohlen wird daher eine zusätzliche Querungshilfe auf der Westseite des Brückenbauwerks, die zugleich dazu beitragen könnte, das nutzungsunverträgliche Geschwindigkeitsniveau in der Ortseinfahrt zu senken.

Für den unfallträchtigen Knotenpunkt Petzer Straße / Friedrich-Bach-Straße / Schloßgartenstraße wird eine weitergehende Detailplanung auf der Grundlage von detaillierten Konfliktbeobachtungen und einer Ermittlung der derzeitigen Radverkehrsbeziehungen am Knoten vorgeschlagen.

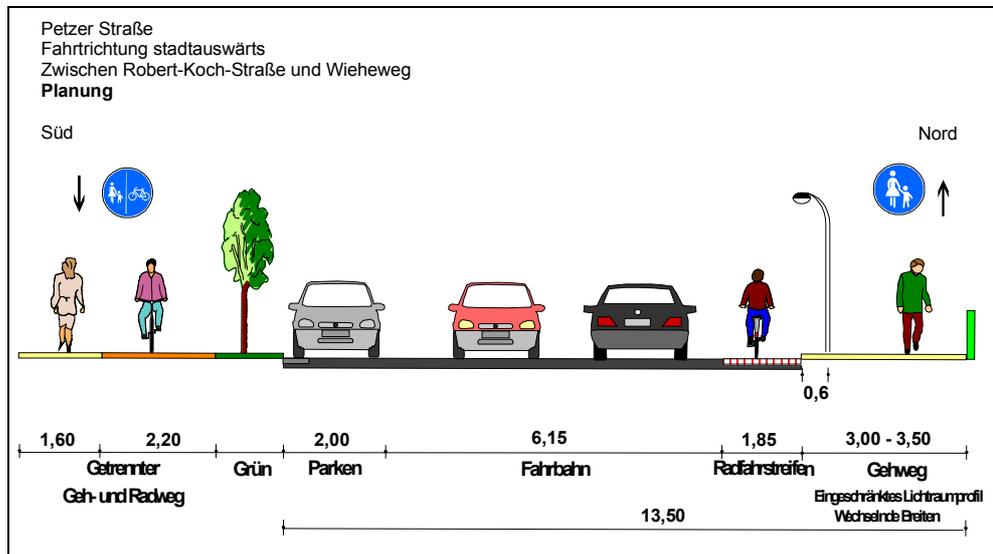


Abbildung 18: Querschnitt Petzer Straße, Robert-Koch-Straße - Wieheweg (Planung)

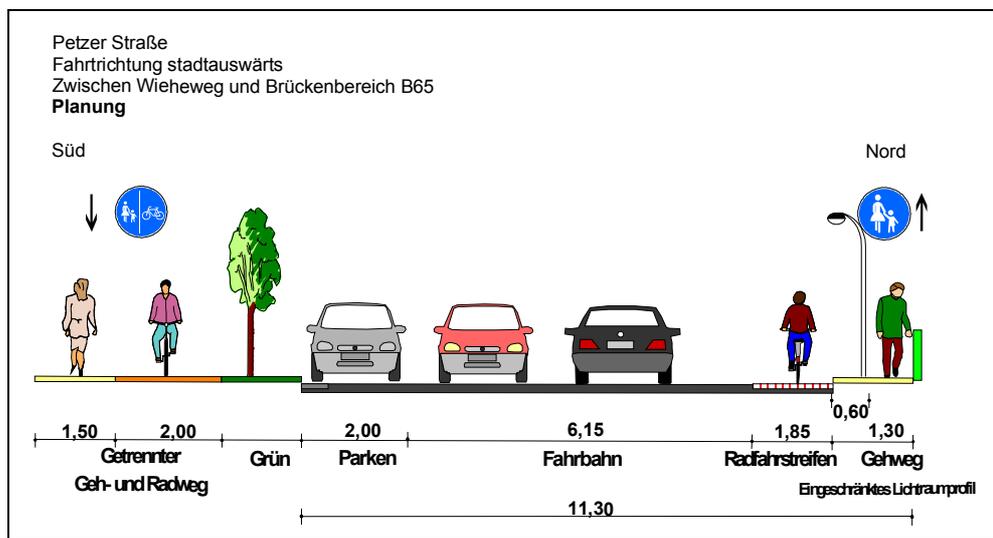


Abbildung 19: Querschnitt Petzer Straße, Wieheweg – Brückenbereich B65 (Planung)

Ortsdurchfahrt Scheie (Fotoseite 6)

Die Fahrbahn in der Ortsdurchfahrt Scheie hat eine Breite von 6,65 m, die auf der westlichen Seite von einer 0,80 m breiten Muldenrinne begrenzt wird (vgl. Abb. 20). Auf der östlichen Seite befindet sich eine Seitenanlage, die als gemeinsamer Geh- und Radweg in nördliche Richtung gekennzeichnet ist. Die Breite der Seitenanlage wechselt. Radfahrer in Richtung Süden müssen im Mischverkehr fahren.

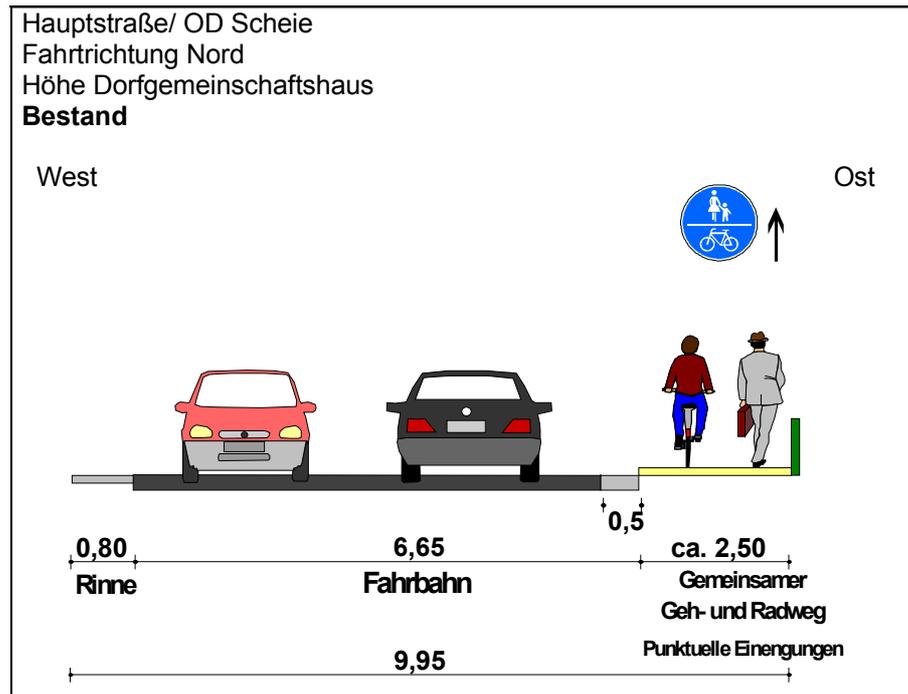


Abbildung 20: Querschnitt Hauptstraße, Ortsdurchfahrt Scheie (Bestand)

Stichprobenhafte Erhebungen zeigen ebenso wie die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung von 2009⁴, dass Radfahrer auch in stadteinwärtiger Richtung regelwidrig die vorhandene Seitenanlage benutzen.

Vorgeschlagen wird daher, die gemäß StVO vorgeschriebene Fahrbahnbenutzung durch Markierung eines Schutzstreifens und den Übergang in der nördlichen Ortszufahrt durch die Anlage einer Querungshilfe zu sichern.

In stadtauswärtiger Richtung sollte die Führung aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten beibehalten werden. An Übergängen und potentiellen Gefahrenpunkten (Grundstücksausfahrten bzw. Einmündungen mit eingeschränkten Sichtverhältnissen) könnten zusätzliche Hinweise auf eine Radverkehrsnutzung konfliktentschärfend wirken.

⁴ PGV, Verkehrsuntersuchung OD Scheie, 2009

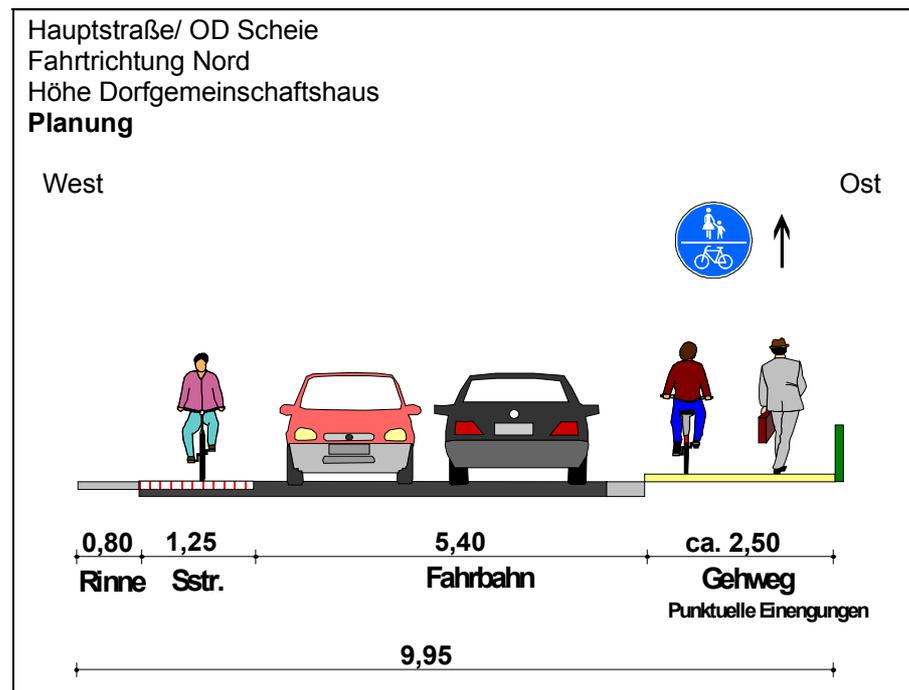


Abbildung 21: Querschnitt Hauptstraße, Ortsdurchfahrt Scheie (Planung)

Für die Erarbeitung einer StVO-konformen Radverkehrsführung im Verlauf der L 450 zwischen Jagdweg und Achumer Straße wird aufgrund der Problemhäufung eine weitergehende Detailplanung empfohlen, die auf detaillierten Konflikt- und Verhaltensbeobachtungen aufbaut.

Zielsetzung sollte eine möglichst hohe Führungskontinuität unter Berücksichtigung sicherer Übergänge in der Ortslage Scheie sowie im innerörtlichen Abschnitt der Scheier Straße in der Kernstadt sein.

5.3 Fahrradparken

Plan 6 zeigt eine Übersicht wichtiger Standorte in der Kernstadt sowie den jeweiligen Handlungsbedarf.

Nicht dargestellt ist der Bedarf in der Kreuzbreite. Hier obliegt es den ansässigen Einzelhändlern, Abstellanlagen in ausreichender Qualität und Menge bereit zu stellen. In diesen Zusammenhang werden stichprobenhafte Bedarfserhebungen an unterschiedlichen Werktagen und Samstagen vorgeschlagen.

Die Anlagen am Bahnhof werden gut genutzt und waren zum Erhebungszeitpunkt (Anfang Februar) zu ca. 85% (westliche Anlage) bzw. 50% (östliche Anlage) ausgelastet. Die Auslastung sollte regelmäßig überprüft und ggf. um weitere Anlehnbügel ergänzt werden.

Die Fahrradboxen sind nach Aussage des Auftraggebers zu 100% ausgelastet, der Unkrautwuchs vor manchen Boxen deutet jedoch auf eine nicht sachgerechte Nutzung hin. Mittelfristig sollte das Angebot erweitert und ggf. mit andere Schließmechanismen versehen werden.⁵

Die Abstellanlagen am Gymnasium Adolfinum sind akzeptabel, sollten jedoch langfristig durch Anlehnbügel ersetzt werden. An der Graf-Wilhelm-Schule sollte mittelfristig eine Erneuerung erfolgen, da die derzeitige Anlage unzureichend ist.

Die Abstellanlagen an den Grundschulen sind für die Räder gut. Die Zuführung an der Grundschule an der Ulmenallee ist jedoch verbesserungsfähig.

Die Anlehnbügel an der Dr. Faust-Halle sind neu, jedoch zu hoch eingebaut, was zum Wildparken direkt neben der Anlage führt. Es sollte eine Absenkung geprüft werden.

Die Anlage am Bergbad wurde dieses Jahr um 18 neue Anlehnbügel ergänzt. Es ist davon auszugehen, dass im Spitzenbedarf auf die veralteten Schieberillen zurückgegriffen werden muss. Eine schrittweise Erweiterung der neuen Bügel sollte daher angestrebt werden.

Die vorhandenen Abstellanlagen im Stadtkern sind nutzergerecht. Ausnahme ist die Anlage am historischen Rathaus, die aufgrund der ungeeigneten Bauform kurzfristig ersetzt werden sollte.

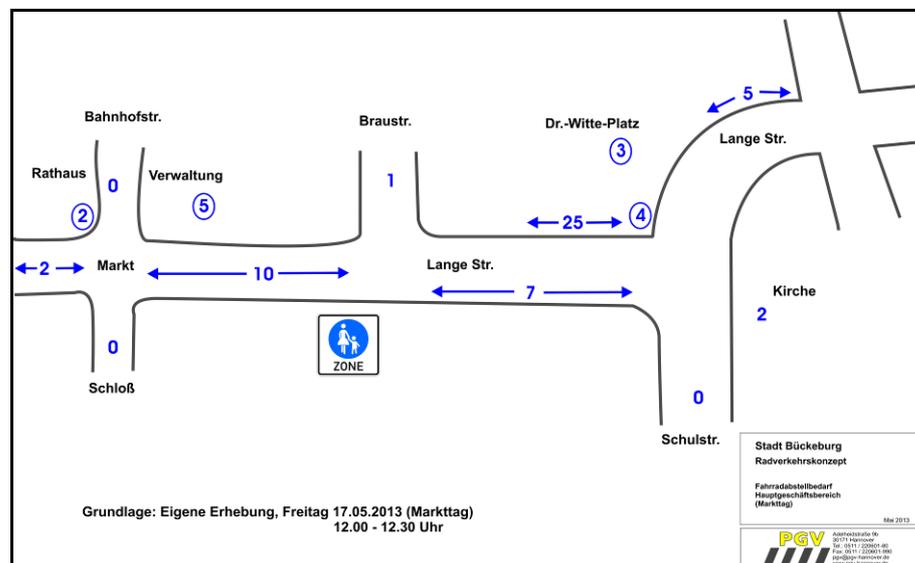


Abbildung 22: Fahrradabstellbedarf

Zusätzlicher Bedarf von Alltagsradlern sollte durch ausreichend dimensionierte Anlagen an der neuen Sparkasse, am Dr. Witte Platz sowie am westlichen und öst-

⁵ Denkbar wäre ein System, das per SMS zu öffnen ist.

lichen Eingang zur Fußgängerzone gedeckt werden. Die beiden letztgenannten Standorte haben eine hohe Priorität.

Empfohlen wird die Schaffung zusätzlicher Abstellanlagen im Bereich Schlosstor, Stadtkirche sowie auf der westlichen Seite der Schulstraße / Ecke Fußgängerzone.

In diesem Zusammenhang sollten auch die Ansprüche der immer mehr an Bedeutung gewinnenden Zielgruppe der Fahrradtouristen berücksichtigt werden.

5.4 Fahrradtourismus

Fahrradtourismus ist insbesondere für Regionen abseits der großen Ballungsgebiete ein attraktiver Wirtschaftszweig, um die regionale Wirtschaft zu diversifizieren und zu stabilisieren. Die Investitionskosten zur Entwicklung einer Region sind überschaubar, können dennoch einen großen ökonomischen Effekt auf die regionalen Einnahmen aus dem Tourismus bieten. So liegen die Ausgaben von „Fahrradausflüglern“ (Tagestouristen) bei 16€ pro Tag und Person und bei Übernachtungsgästen bei 64,50€. Bei 153 Millionen fahrradtouristischen Tagesreisen und 22 Millionen durch Fahrradtourismus initiierte Übernachtungen ergibt sich dadurch ein Gesamtumsatz von 3,65 Mrd. € in Deutschland⁶.

Die Stadt Bückeberg bietet aufgrund ihrer Lage gute Voraussetzungen für den Fahrradtourismus. Die Topographie ist weitestgehend ohne größere Steigungen, Feldwege und Nebenstraßen sind in der Regel befestigt und verschiedene attraktive Ziele liegen im Stadtgebiet. Diese sind der Schaumburger Wald, der Mittellandkanal, die Bückeberger Niederung sowie die Stadt Bückeberg selbst mit Schloss, Hubschraubermuseum, Stadtkirche, etc.

Die Nähe Bückebergs zu Minden, Bielefeld, Hannover und Osnabrück und die gute Erreichbarkeit über die Autobahn und den Bahnverkehr macht es somit zu einem idealen Ziel für Tagesausflügler und Wochenendgäste.

In den letzten Jahren sind erste Projekte durchgeführt worden, um das radtouristische Potential der Region zu nutzen. So wurde mit der „Landtour Bückeberg“ ein Angebot geschaffen, dass sich durch sehr hohe Qualität und innovative Einbindung neuer Medien auszeichnet. Die in diesem



Abbildung 23: Logo Bückeberger Landtour

⁶ Vgl. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009)

Zuge umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen (Infotafeln, Rastplätze, wegweisende Beschilderung), eine erste touristische Abstellanlage am Hubschraubermuseum und die wegweisende Beschilderung durch den Landkreis bilden eine gute Ausgangsbasis zur weiteren Entwicklung der Region.

Das Konzept der Landtour mit seiner Ausweitung als Grundbaustein für den gesamten Bereich der Naherholung kann jedoch nicht ein touristisches Grundkonzept ersetzen. Auf Basis eines solchen Leitlinienkonzepts kann erreicht werden, dass die bisherigen guten Ansätze durch weitere Profilschärfung an Gewicht gewinnen und die Vermarktung in Verbindung mit anderen Angeboten der Stadt gestärkt wird.

Neben diesen grundsätzlichen Arbeitsfeldern erfordert die weitere Entwicklung des Radtourismus eine Ausweitung und insbesondere eine Qualitätssteigerung der Infrastruktur. Im Einzelnen sind hierfür folgende Themen zu behandeln:

Verdichtung des touristischen Netzes / Anbindung an Weserradweg:

Das jetzige Konzept der Landtour bindet bereits einen Großteil bestehender thematischer Routen ein und durch seine zukünftige Entwicklung, hin zu einem flexiblen Leitsystem auf Basis der Touristische Orientierungspunkte (TOP's), werden die Möglichkeiten der Touristen stark erweitert. Hier darf jedoch nicht übergangen werden, dass nicht alle Nutzer dem Konzept eines internetbasierten Wegweisungssystems folgen wollen und auch entsprechende beschilderte Angebote geschaffen werden. Die bereits vom GEO-Service Stadt Bückeberg angedachten Routen stellen eine sinnvolle Erweiterung sowohl hinsichtlich der Verdichtung des Radnetzes als auch bzgl. der Zielgruppen dar. Insbesondere die Anbindung in Richtung Nordrhein-Westfalen kann durch Ausweitung der thematischen Routen verbessert werden.

Ein großes Manko ist das Fehlen eines überregionalen Radfernweges innerhalb von Bückeberg. Der Weserradweg ist der nächstgelegene Radfernweg mit nationaler Bekanntheit. Um stärker von diesem Weg zu profitieren, sind Angebote notwendig, die die Nutzer in die Stadt Bückeberg locken, z. B. in Form der angedachten Wertsertour.

Die derzeit von der Metropolregion entwickelte KulturRoute wird entlang des bisherigen West-Ost-Radweges (Radfernweg N 10) durch Bückeberg führen.

Abstellanlagen

Das bisherige Angebot an Abstellanlagen, die speziell auf Touristen ausgerichtet sind, ist sehr überschaubar. Insbesondere wenn verstärkt Mehrtagesradler angesprochen werden sollen, sind mehr Angebote vorzuhalten, bei denen Räder mit Gepäck untergebracht werden können. Das Angebot am Hubschraubermuseum ist dabei als erster Ansatz zu sehen. Insbesondere an den zentralen Anlaufpunkten, Touristinformation und Schloss, sowie in der Nähe der gastronomischen Angebote

sollten adäquate Abstellanlagen geschaffen werden. Aufgrund der Entwicklung hin zum E-Bike sind ebenfalls Kapazitäten für Ladestationen einzuplanen.

Bett & Bike

Bisher sind nur zwei Übernachtungsbetriebe vom ADFC entsprechend der Kriterien des Bett&Bike zertifiziert. Hier sollten entsprechende Anstrengungen unternommen werden, das Angebot zu erhöhen, um damit die Auswahlmöglichkeit und gleichzeitig die Attraktivität zu steigern. Durch eine Erhöhung der Bett&Bike Betriebe wird gleichzeitig eine Verbesserung der Vermarktung erreicht.

Printmedien

Um die Eigenständigkeit der Region zu unterstreichen, sowie um auf einzelne Angebote aufmerksam zu machen, ist die Ausgabe eigener Printmedien in Form von Flyern (Einzelthemen wie Bett&Bike in der Region, GPS-Touren) bis hin zu eigenen Karten empfehlenswert.

Vertiefung

Die Landtour nutzt die technischen Möglichkeiten neuer Medien durch den Einsatz der Quick-Response-Code (QR-Tags) im Rahmen der Touristischen Orientierungspunkte vorbildhaft aus. Dieser technische Vorsprung sollte gehalten werden durch die stetige Weiterentwicklung sowie durch Ausweitung z. B. in Form von interaktiven Geocachingtouren und aktiver Förderung von GPS und Smartphone Navigation.



Abbildung 24: Beispiel QR-Tag

Fazit

Wie oben dargestellt, bietet die Region mit der Landtour einen ersten herausragenden Baustein. Zur weiteren Entwicklung müssen jedoch weitere Infrastrukturmaßnahmen erfolgen und das Eigenverständnis als Fahrradregion gestärkt werden. Nur wenn letzteres erfolgt, wird eine auf die Bedürfnisse des Fahrradtouristen ausgerichtete Struktur entstehen, z. B. weil die Übernachtungsbetriebe sich verstärkt um diese Gäste bemühen.

Der Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ wird 2014 zum Thema Fahrradtourismus vergeben. Die Chancen bei diesem Wettbewerb für die Stadt Bückeberg können aufgrund der bereits durchgeführten Projekte als gut bezeichnet werden, setzen jedoch weitere Bemühungen voraus. Wichtig ist dabei die Katalysatorfunktion, die dieser Wettbewerb für die Stadt leisten kann. Zum einen werden so die entscheidenden Akteure zusammengeführt und können ein gemeinsames Bild/Konzept über die weitere Entwicklung entwerfen, zum anderen hat bereits die

Teilnahme insbesondere jedoch der Gewinn Signalwirkung für die touristische Wirtschaft in Bückeberg. Da der Bewerbungsschluss erfahrungsgemäß Anfang März 2014 sein wird und dazu vorbereitende Maßnahmen erforderlich sind, ist eine frühzeitige Festlegung erstrebenswert.

5.5 Öffentlichkeitsarbeit

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit 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 die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- 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".

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z.B. auch 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. Für die Zielgruppe Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische 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 die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Bückeburg sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern. Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Nachfolgend wird das Querschnittsthema „Fahrradklima“ näher betrachtet.

Fahrradklima

Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, sind einzelne **Aktionstage** oder **Fahrradfeste**. Diese vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist. Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern, wie beispielsweise **Neuerungen im Zusammenhang mit der Markierung von Schutzstreifen**. Spielerisch und beispielhaft werden den Bürgerinnen und Bürgern die Veränderungen dargelegt. Gleichzeitig finden im gesamten Straßenverlauf Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe statt, die damit für sich und das Fahrradfahren in Bückeburg werben. Alle Anlieger werden im Vorfeld zusätzlich durch Flyer (in alle Briefkästen) über die Neuerungen informiert und natürlich zum Aktionstag direkt eingeladen. Aktionstage und Fahrradfeste sollten eine feste Rolle im **Fahrradkalender der Stadt** spielen.

Ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung ist darüber hinaus auch die **Förderung der E-Mobilität**. Diesen Trend zu unterstützen und zu fördern sollte für die Stadt Bückeburg ein wichtiges Anliegen darstellen. Die Anschaffung von Pedelecs als Diensträder oder die Einrichtung einer Solartankstelle im Stadtgebiet sind nur zwei mögliche Beispiele zur Förderung der E-Mobilität in Bückeburg.

Auch **Kampagnen mit Rad fahrenden Persönlichkeiten** z. B. aus der Politik, mit Vertretern bestimmter Berufsgruppen (z.B. Presse, Lehrer oder Theologen) oder mit bekannten Sportgrößen können zu einem positiven Fahrradklima in Bückeburg beitragen. Welche Bedeutung solchen **Fahrradbotschaftern** beigemessen wird, zeigt die Vergabe des ersten Preises im bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike“ in der Kategorie „fahrradfreundlichste Entscheidung 2011“. Auf Anregung des

ADFC ernannte der Bürgermeister in Moers Rad fahrende Multiplikatoren aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen der Stadt zu „Fahrradbotschaftern“. Diese nehmen an lokalen Aktionen und Veranstaltungen teil bzw. unterstützen sie. Durch positives Kommunizieren des Themas „Radfahren“ nach außen, aber auch innerhalb ihrer Institution (Sportverein, Ämter, Schulen, etc.), tragen sie zur Steigerung der Akzeptanz und zur Motivation zum Radfahren bei. Die direkte Verbindung zur Stadtverwaltung sowie der geringe finanzielle und organisatorische Aufwand sind weitere positive Aspekte der Fahrradbotschafter.

Ein konkretes Beispiel für die Aktivitäten der Fahrradbotschafter ist die Teilnahme an der deutschlandweiten Aktion „**Stadtradeln**“. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008 und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.



Abbildung 25: Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ (Quelle: www.stadtradeln.de)

Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese „erradelten“ Kilometer werden anschließend in CO₂-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams. Zusätzliche Anreize zur Teilnahme bieten sich auch durch z. B. Spendeneinsätze lokaler Sponsoren an.

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.

6 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Auszeichnung der Stadt Bückeberg als „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen ist an die Erwartung geknüpft, dass den Nutzern ein attraktives und mit hohem Komfort ausgestattetes Radverkehrsnetz zur Verfügung steht. Der Weg dahin erfordert die Umsetzung eines Maßnahmenprogrammes, mit dem zumindest auf den Haupttrouten StVO-konforme und nutzerverträgliche Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Die Novellierung der StVO und die neu gefasste ERA 2010 bieten hierbei genügend Handlungsspielraum, um dieses Ziel auch mit begrenzten finanziellen Mitteln zu erreichen.

Die entwickelten Maßnahmenvorschläge werden in drei Dringlichkeitsstufen unterteilt:

- 1. Priorität 1-2 Jahre
- 2. Priorität 3-4 Jahre
- 3. Priorität langfristig bzw. Daueraufgabe

Darüber hinaus werden sämtliche Maßnahmen hinsichtlich der Baulastträgerschaft unterschieden. Da ein großer Teil des Radverkehrsnetzes im Zuge von klassifizierten Straßen verläuft (insbesondere Verbindungen zwischen Kernstadt und den Ortsteilen), lassen sich die finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt insbesondere den Verbesserungsmaßnahmen im Kernstadtbereich zuordnen.

In den **Maßnahmentabellen (Anhang B)** sind sämtliche Maßnahmen straßen- bzw. abschnittsweise aufgelistet und nach Baulastträgerschaft sowie Priorität geordnet. Die Tabellen enthalten darüber hinaus die geschätzten Kosten für jede Einzelmaßnahme mit Untergliederung nach den Bausteinen

- Umbau/Neubau
- Markierung/Kennzeichnung
- Sanierung/Pflege.

Tabelle 3 zeigt eine Zusammenstellung der geschätzten Kosten, gegliedert nach Baulasträgern und Prioritätsstufen.

| Baulasträger | Prioritätsstufe | | | Summe |
|--|-----------------|---|--------------|------------------|
| | 1 | 2 | 3 | |
| Stadt | 23.600 € | 70.500 € * | 256.050 € ** | 350.150 € |
| Landkreis | 139.050 €*** | 35.600 € | - | 174.650 € |
| Land | 107.500 €**** | 20.850 € | - | 128.350 € |
| Bund | - | 150 € | - | 150 € |
| Summe | 270.150 € | 127.100 € | 256.050 € | 653.300 € |
| *, davon: o 25.000 € Bordabsenkung Georgstraße und Bahnhofsbereich o 23.000 € Schutzstreifen Steinberger Straße o 25.000 € Ausbau Geh-/Radweg Hannoversche Straße o 13.000 € Ausbau Totenweg | | **, davon 216.000 € Straßensanierung ***, davon: o 65.000 € Petzer Straße inkl. 25.000 € Querungshilfe o 42.000 € Mindener Straße inkl. Oberflächensanierung ****, davon 100.000 € Querungshilfe OD Scheie Nord | | |

Tabelle 3: Maßnahmenpriorisierung und Kostenaufteilung

Abschnitte, für die eine weitergehende Planung als erforderlich angesehen wird, vor allem die Bereiche:

- Knotenpunkt Petzer Straße/Friedrich-Bach-Straße/Schloßgartenstraße
- Scheier Straße/Hauptstraße (L 450) zwischen Achumer Straße und Im Rumor
- Warbersche Straße (L 450) im Zuge der OD Warber
- Rintelner Straße (Variante 2, Umbauvorschlag)

sind in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

Einer hohen Dringlichkeit (1. Priorität) werden insbesondere administrative Maßnahmen bzw. Markierungsmaßnahmen zugeordnet, die ohne großen finanziellen Aufwand zeitnah realisierungsfähig sind.

Darüber hinaus wird eine hohe Dringlichkeit der Neuordnung der Radverkehrsführung im Verlauf der Petzer Straße (K 82), der OD Röcke (K 82), der Bergdorfer Straße (K 10) sowie der OD Scheie (L 450) beigemessen. Auch hierbei handelt es sich ganz überwiegend um Kennzeichnungs- und Markierungsmaßnahmen, mit denen die heutige Radwegebenutzungspflicht StVO-konform umzugestalten ist.

In der 2. Dringlichkeitsstufe (3 – 4 Jahre) wird in der Baulast der Stadt der Ausbau des Geh-/Radweges in der Hannoverschen Straße sowie vorrangig die Anlage einer durchgehenden Radverkehrsverbindung im Verlauf der Steinberger Straße zwischen Rintelner Straße und B 83 gesehen. Dazu gehört die Neuordnung der Radverkehrsführung von der Rintelner Straße bis in Höhe des Einkaufszentrums und der anschließende Lückenschluss bis zur B 83. Der gleichen Prioritätsstufe

werden administrative bzw. kleinere Markierungsmaßnahmen im Verlauf des innerstädtischen Ringes (Herminenstraße/Unterwallweg bzw. Friedrich-Bach-Straße) zugeordnet.

Ein weiterer Maßnahmenswerpunkt im Rahmen der 2. Stufe bildet die Umsetzung einer StVO-konformen Radverkehrsführung an den klassifizierten Straßen v. a. in den Ortsteilen Röcke (westliche Ortseinfahrt), Petzen, Warber, Rusbend, Achum und Cammer. Darin eingebunden sind Maßnahmen zur Querungssicherung an den Übergangsstellen vom einseitigen Zweirichtungsweg zur beidseitig richtungstreuen Radverkehrsführung.

Pflege- und Sanierungsmaßnahmen (z. B. Fahrbahndeckensanierung, Bankettpflege, Schneeräumung) werden einer 3. Prioritätsstufe zugeordnet, allerdings gehören diese Maßnahmen zum grundsätzlichen Alltagsgeschäft.

Bei den Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens werden 2 Kategorien unterschieden. Eine sehr hohe Priorität weisen die Standorte Bahnhof, Fußgängerzone im östlichen Abschnitt/Kirche, Sparkassenneubau sowie Bergbad auf. In einer 2. Dringlichkeit wird Verbesserungs- und Erweiterungsbedarf in folgenden Bereichen gesehen:

- Schulen (Gymnasium, Oberschule)
- Schlosstor
- Marktplatz/Touristinfo
- Dr.-Witte-Platz

Dem Fahrradtourismus kommt in Bückeberg eine hohe Bedeutung zu (vgl. auch **Kap. 5.4**). Die hierzu in den letzten Jahren entwickelte Infrastruktur bietet eine gute Plattform, auf der man in den nächsten Jahren aufbauen kann, und sie dient gleichzeitig als wichtiger Impulsgeber für eine wünschenswerte Vernetzung mit dem Alltagsradverkehr.

Eine Teilnahme am nächsten Landeswettbewerb 2014, der dem Themenschwerpunkt Fahrradtourismus gewidmet ist, bietet der Stadt gute Chancen, sich als „Fahrradfreundliche Kommune“ öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Es wird empfohlen, die entsprechenden organisatorischen und finanziellen Mittel für die Vorbereitung und Durchführung des Bewerbungsverfahrens (Abgabefrist in der Regel März) frühzeitig zur Verfügung zu stellen.