

1 Protokoll zum 1. Arbeitskreis zum Radverkehrskonzept der Stadt Holzminden

Stadt Holzminden
Radverkehrskonzept

Februar 2020

1.1 TeilnehmerInnen

Siehe Anhang

1.2 Ablauf

Herr Wolff begrüßt die Teilnehmer und erläutert, worum es bei dem Arbeitskreis zum Radverkehrskonzept Holzminden geht. Nach der Einführung stellt Herr Heering von LK Argus den aktuellen Stand der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes Holzminden vor.

Im Anschluss an die Präsentation werden Rückfragen gestellt und weitere Anregungen zu Defiziten, Routen und ggf. Lösungsvorschläge von den TeilnehmerInnen erfragt. Diese können auch in mitgebrachten Karten eingezeichnet werden.

1.2.1 Fragen und Hinweise

Das Radverkehrskonzept soll Fördermöglichkeiten für den Radverkehr benennen.

Das Befahren der Weserbrücke durch den Radverkehr ist jeweils nur in eine Fahrtrichtung erlaubt. Z.T. sind viele Fußgänger dort unterwegs

Defizite

- Es wird um eine verstärkte Kontrolle von Radfahrern, die den Radweg auf der Weserbrücke inverkehrter Richtung befahren, durch die Polizei gebeten
- Die Bedarfsampel zur Querung der Liebigstraße auf Höhe der Bebelstraße bremst Fahrradfahrer aus.
- Am Knotenpunkt Brückentor: Schüler fahren auf der falschen Straßenseite
- Zusatzzeichen 1012-32 „Fahrradfahrer absteigen“ nach dem Überqueren der Weserbrücke bei der Einfahrt nach Holzminden wird kritisiert
- Situation Mühlenfeldstraße/ An den Teichen wird kritisiert: Radfahrer müssen vom Fahrrad absteigen, um sich selbst zu schützen
- Markierung bei der Einfahrt von der Sohnreistraße in die freigegebene Einbahnstraße Bürgermeister-Schrader-Straße für Linksabbieger nicht geeignet

Stadt Holzminden

Radverkehrskonzept

Februar 2020

- Einbiegen von der Bergstraße in die Allersheimer Straße aktuell gefährlich / schwierig
- Der Einmündungstrichter Forster Weg in die Karlsstraße ist sehr groß
- Der Radfahrstreifen in der Karlstraße Richtung Westen endet unvermittelt. Linksabbieger von der Karlstraße in die Neue Straße müssen sich im fließenden Verkehr einordnen. Was als sehr gefährlich wahrgenommen wird. eine sichere Alternative Abbiegemöglichkeit wird gesucht
- Die Führung von der Böntalstraße in die Obere Straße ist umwegig. Das Befahren in direkter Linie ist nicht möglich, stattdessen muss über die abseits gelegene Furt gequert werden.
- Am Kreisverkehrsplatz Allersheimer Straße / Humboldtstraße ist der Radverkehr an den Einmündungen nicht bevorrechtigt.
- Brückentor: Es fehlt das Vorlaufgrün für den Radverkehr in Richtung Sollingenstraße
 - o *Antwort Straßenverkehrsamt Holzminden: Vorlaufgrün ist an dieser Stelle in der Schaltung vorgesehen. Der Sachverhalt wird überprüft.*

Routen

- Erwin-Böhme-Straße -> Dürrestraße -> Sohnreistraße ist eine vielgenutzte Querverbindung
- Bessere Anbindung des Alltagsnetzes an den Weserradweg wird erwünscht, aktuell lässt sich dieser noch schlecht erreichen
Antwort LK Argus: Das Alltagsnetz wird an diversen Punkten an den Weserradweg angebunden sein.
- Eine Route über die Bürgermeister-Schrader-Straße / Katzensprung / Mittlere Straße über den Markt bis hin zum Weserradweg wird als Parallelverbindung zur Oberen Straßen vorgeschlagen (besserer Belag als in der Oberen Straße)

Maßnahmenvorschläge

- Es wird eine über das komplette Stadtgebiet reichende Tempo-30 Zone vorgeschlagen
- Fahrradrouten östlich und westlich der Bahnlinie werden vorgeschlagen, attraktive Verbindung quer durch die ganze Stadt
- Am KP Bgm.-Schrader-Straße / Neue Straße / Katzensprung wird vorgeschlagen die Haltlinie des Kfz-Verkehrs nach Süden (südlich der Bgm.-Schrader-Straße zu verlegen und eine Anforderungsmöglichkeit für den Radverkehr aus der Bgm.-Schrader-Straße in Richtung Katzensprung einzurichten (Anforderungstaster, Detektor)

- Es wird vorgeschlagen die Bülte an das Radnetz anzubinden, bisher existieren dort keine Radverkehrsanlagen
- Es werden sich bessere Radabstellanlagen am Bahnhof gewünscht
- Von Seite der Straßenverkehrsbehörde werden sich Lösungsvorschläge für die Fürstenberger Straße / Lüchtringer Weg zur Radverkehrsführung gewünscht
- Querung vor dem Eingang zum Stiebel-Werk wird kritisiert
- Es wird vorgeschlagen den Radverkehr bevorrechtigt über Kfz-Straßen zu führen, z.B. über die Liebigstraße auf der Achse Bebelstraße - Über dem Gerichte
- Alternativ wäre die Anforderung von Grün durch Anforderungsdetektoren im Boden wünschenswert
- Es wird vorgeschlagen, die Neue Straße zur Einbahnstraße zu machen (Richtung Süden, wie bei Umbaumaßnahme)
- Die Zufahrt zur Bleiche vom Hafendamm aus sollte zur Vermeidung von Schleichverkehren und zur Sicherung des Radverkehrs für Kfz nicht mehr zulässig sein (z.B. durchlässige Sackgasse), ggf. kann die Lonsstraße in diesem Zusammenhang als eine unechten Einbahnstraße angeordnet werden
- Zur Minderung der Trennwirkung der Bahnschienen werden mehr Querungen der Bahnschienen gewünscht
- Auf der Südseite der Weserbrücke existiert eine Wegeverbindung vom Freibad zur Brücke. Diese sollte durch eine Markierung (Piktogramm und Pfeil) verdeutlicht werden.
- Eine stärkere Integration der Schulwege in das Gesamtnetz wird angeregt
 - o *Antwort LK Argus: Schulen sind als Ziele im Netz grundsätzlich angebunden. Da das Netz jedoch für alle Alltagswege ausgelegt wird, ist das Netz ggf. nicht 100%-ig deckungsgleich mit den Schulwegeplänen.*

Weiteres Vorgehen

Das Radverkehrskonzept Holzminden soll bis zum Sommer 2020 fertiggestellt sein. Als nächsten Arbeitsschritt wird LK Argus an der Maßnahmenkonzeption arbeiten und diese in einem weiteren Termin vorstellen und besprechen. Ein konkretes Datum wird noch mitgeteilt.

Protokoll: LK Argus

Stadt Holzminden
Radverkehrskonzept

Februar 2020

Anhang:

Teilnehmerliste

Präsentation

Karten der Bestandsanalyse (aus der Präsentation)