Anhang, Zusätze, Material und Quellen zur VCD-Stellungnahme vom Okt. 2015 zum Radschnellweg OWL

Zusammengetragen für Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kreisverband Minden-Lübbecke Herford
Bültestraße 70b
32585 Löhne
Entstanden aus der Zusammenarbeit mit und voller Dank an viele Nichtmitglieder und Mitglieder Peter Aßmann, Thomas Dippert, Uwe Hofer, Gotthard Korella, Stefan Lange, Clemens Niemann, Hannelore Steinke-Warning, Ortwin Warning, Jörg Zander, und viele andere.

07.10.2015, Gotthard Korella

Statt eines Vorworts

Hier dokumentieren wir, ähnlich wie in einem Anhang, Zusätze, Material und Quellen für und von der Beschäftigung mit dem Thema Radschnellweg allgemein und der Arbeit an der Stellungnahme des VCD Kreisverbandes Minden-Lübbecke Herford.

Inhalt

Zu: Der RSW an der Ortsgrenze Herford / Löhne.....3

Zu 2: Der RSW Ortsgrenze Löhne / Bad Oeynhausen.....4

Zu: Der RSW nordöstlich der City von Bad Oeynhausen....4

Zu 3: Der RSW von Bad Oeynhausen nach Porta 4

a) Unterbrechungsfreies Radfahren entlang der Bahn..... 5
b) Anbindung Hausberge 5

Zu 4: Der RSW von Porta-Minden mit Brücke Neesen 7

a) Minden Brückenkopf Kaiserstraße..... 7
b) Stillgelegte Bahnbrücke Neesen, Diplomarbeit..... 7
c) Große Weserbrücke auf der Seite Hausberge..... 7
d) Große Weserbrücke auf der Seite Barkhausen 8
e) Von Porta nach Minden auf der Portastr..... 9

Der RSW von Porta- u. Alter Postr zur City Minden 11

a) Über die Brücke Zollern zur Brunnenstr..... 11
b) Über die Birne..... 12
c) Über Erikastr zum Hohenstauffenring..... 12

RSW mit Anbindung in die City Minden 12

a) Über Brunnenstr zum Simeonsplatz und Schwichowall..... 12
b) Über Brunnenstr zum Simeonsglacis..... 13
c) Über Ulmenstr zum Simeonsglacis..... 13
d) Über Ringstr und Fasanenstr zum Simeonsglacis..... 13
e) Über Ringstr nach Norden 13
f) Die Birne als Hindernis..... 13
g) Hohenstauffenring als Einfahrt ins dritte Ringsystem 13

Radrouten oder RSW in Ringen um die City Minden 14

a) A: Hohenstauffen-/Hohenzollern-/Habsburger-/Karolingerring 14
b) B: Ringstr..... 16
c) C: Simeonsglacis / Hardenbergstr / Steinstr 16
d) D: nördl. Portastr / Schwichowall / Königswall 16

Zu 5: Der RSW durch die City von Minden.....17

Zu 6: Der RSW im Mindener Norden 17

Quellen-Verzeichnis.....19

Zu 1: Der RSW in der City von Herford

Siehe Stellungnahme, Kap 1. Zur Zeit nichts zusätzliches.

Zu: Der RSW an der Ortsgrenze Herford / Löhne

Zur Zeit nichts zusätzliches.

Bezug: Abschnitt Lö1 [Befahrung 09/2015, Karten]
Wir haben als Vorschlag die westlichste Variante diskutiert

- Neuer Kamp

Aber urlaubsbedingt ist verbindliche Aussage z.Z. nicht verfügbar.

Bezug: Abschnitt Lö2 [Befahrung 09/2015, Karten]
Wir haben als Vorschlag die südlichste Variante diskutiert

1. Poststr
2. Am Pastorenholz
3. Friesenstr
4. Parkplatz August-Griese-Schule
5. Jahnstr
6. Poppensiek
7. Schierholzstr
8. Im Mühlengrund
9. Am Mühlenbach

Bezug: Abschnitt Lö3 [Befahrung 09/2015, Karten]
Wir haben als Vorschlag die südlichste Variante diskutiert

1. Bahnweg
2. Helmsberg
3. Flaggenstr
4. derzeit kleiner Weg über den Sudbach am Gohfelder Bahnhof
5. Nordbahnstr
6. Zusammentreffen Nordbahnstr, Am Mittelbach, Löhner Str

Aber urlaubsbedingt ist verbindliche Aussage z.Z. nicht verfügbar.

Zu 2: Der RSW Ortsgrenze Löhne / Bad Oeynhausen

Bezug: Abschnitt BO1 [Befahrung 09/2015, Karten]
Siehe Stellungnahme, Kap 2. Zur Zeit nichts zusätzliches.

Das city-nahe Gebiet von Bad Oeynhausen am Nordbahnhof wird dort auch beschrieben.

Zu: Der RSW nordöstlich der City von Bad Oeynhausen

Wir meinen, dass der Verlauf des Radweges OWL nicht auf der Minderer Str. im Rahmen dieses Projektes zu bauen ist. Nach Fertigstellung der Nordumgehung der A 30 wird anstehen, die Mindener Str umzugestalten. Es ist sowieso kommunale Aufgabe, dafür eine Konzept für alle Verkehrsarten, Fuß-, Rad-, Bus und Autoverkehr zu erarbeiten und zu verwirklichen. Siehe auch Stellungnahme, Kap 2.

Zu 3: Der RSW von Bad Oeynhausen nach Porta

Bezug: ersetzt Abschnitte BO2, BO3, BO4, PW1 [Befahrung 09/2015, Karten]
Siehe Stellungnahme, Kap 3.

Errata in der VCD-Stellungnahme:
Tippfehler: „Die Führung auf der *linken* Weserseite bindet die Mehrzahl [...]“.
Muss heißen: „Die Führung auf der *rechten* Weserseite bindet die Mehrzahl der Bewohner von Porta Westfalica mit weniger als fünf Minuten Zuwegung an die Trasse des Radschnellwegs an: Vennebeck, Costedt, Holtrup, Holzhausen, Hausberge, Lerbeck, Neesen erhalten eine gute Anbindung mit dem Radschnellweg.“

Ungefähr das erste Drittel der Strecke von der Weser bis nach Hausberge kann sowohl östlich als auch westlich des Bahndamms verlaufen. Östlich ist

- mehr Besiedelung
- mehr soziale Kontrolle
- mehr Windschutz durch den Bahndamm aus der Hauptwindrichtung.

Westlich ist

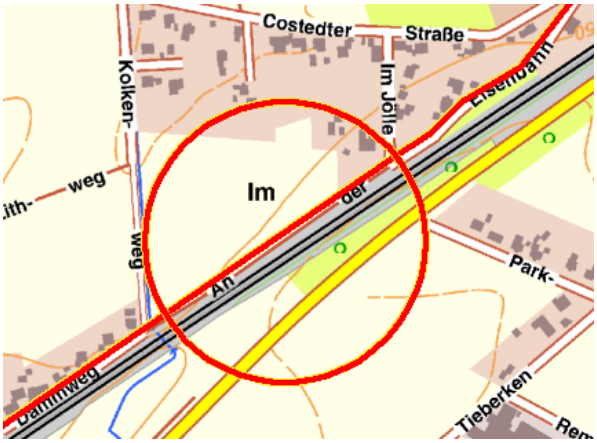
- Wegführung geradliniger
- weniger Planungs-Widerstand durch Besiedelung
- unverstellter Blick auf das Wiehengebirge und die vorausliegende Porta
- regelmäßig Unterführungen durch den Bahndamm vorhanden
- für die hinteren zwei Drittel vielleicht nur diese Seite brauchbarer Platz
- auf kompletter Länge bereits eine befestigte Wegführung existierend.

Für die Weserquerung kann die mit Bezug auf Bad Oeynhauser und Porta Westfalicaner Anbindung günstigere Brückenseite gewählt werden. Z.B. hat in Bad Oeynhausen das Vorfluter Viadukt mehrere offene Bögen.

a) Unterbrechungsfreies Radfahren entlang der Bahn

Schon jetzt ist unterbrechungsfreies Radfahren möglich. Abgesehen von zwei kleinen Verzögerungen:

- Die noch vor kurzem tiefer gelegte und erneuerte Unterführung Im Kirchfeld hat nun eine erhebliche Verschwenkung (Abb. links). Der Schlenker muss entschärft, oder vielleicht die Unterführung geschickt zusätzlich durch eine Konstruktion überbrückt werden.
- Das nur feuchtigkeits-gebundene Schotterstück von An der Eisenbahn zw. Kolkweg u. Im Jölle (Abb. rechts). Asphalt behebt da.
-



b) Anbindung Hausberge

Der Ortskern von Porta Hausberge (s. unten, rechts) ist an zwei Stellen an den beschriebenen Verlauf des Radschnellweges (linke rote Linie) angebunden:

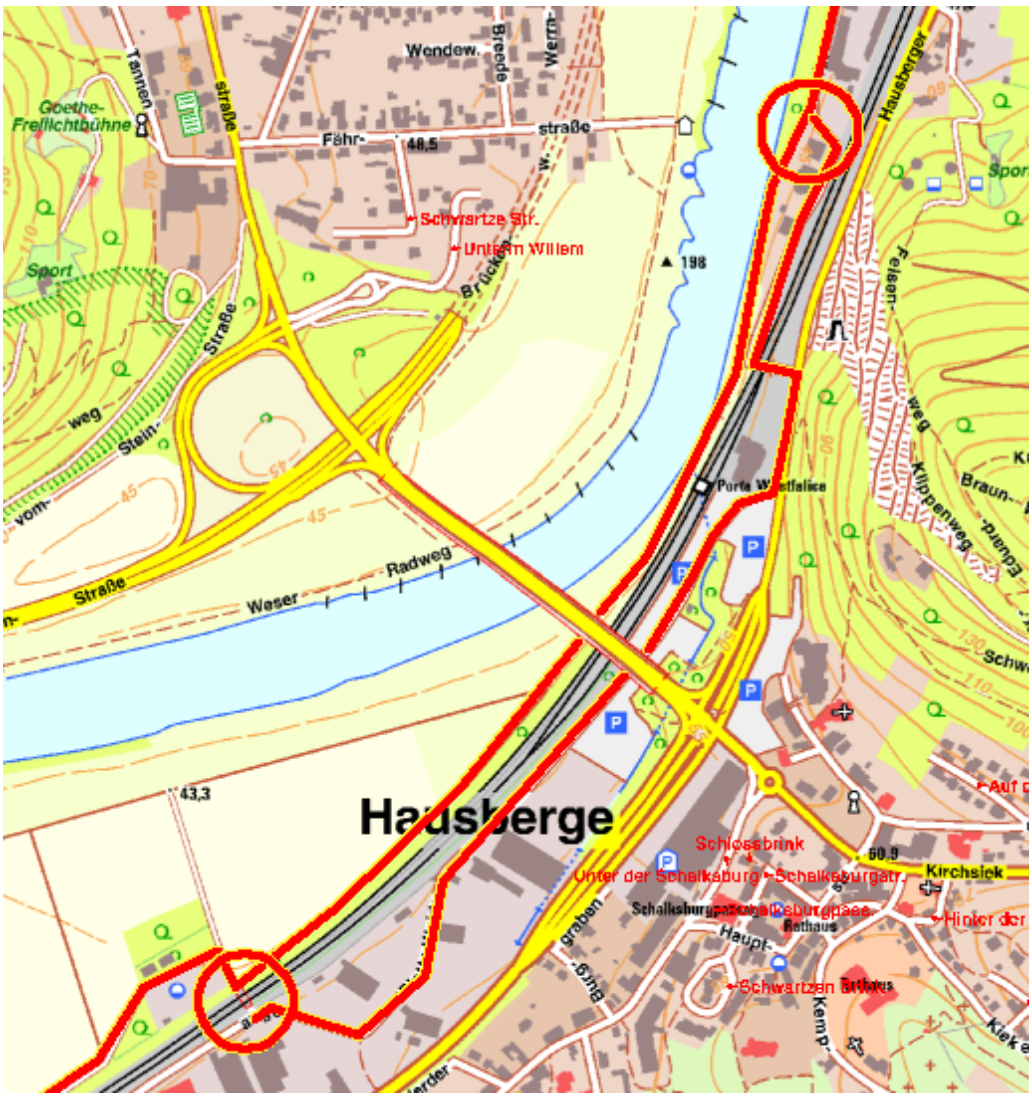
- Süden: Unterführung unter der Bahn Fähranger
- Norden: An der Pforte

Direkt unterhalb des Bahnhofs Porta Westfalica muss der Radschnellweg vor Hochwasser geschützt werden. Vielleicht kann er auf einer Art Balkon verlaufend an der Stützmauer aufgehängt werden.

Alternativ kann der Radschnellweg über Fähranger, Platte Weide, Bahnhofsvorplatz, An der Pforte geführt werden (rechte rote Linie). Das hätte zwar die Nachteile

- kleiner Umweg
- Steigung auf das Bahnhofs-Niveau

Aber der Radschnellweg wäre dort hochwassersicher.


Wendew.
Breede
Werm-
Tannen
straße
Goethe-
Freilichtbühne
Fähr-
48,5
straße
Schwartze Str.
Untern Willem
Brücken
198
Sport
Straße
weg
Stein-
vom-
Porta Westfalica
Hausberger
Fasanen-
weg
Klippenweg
Braun-
Edward-
Straße
Radweg
Weser
45
43,3
Hausberge
Schlossbrink
Unter der Schalksburg
Schalksburgstr.
60,9
Kirchsiek
Schalksburgpassage
Rathaus
Haupt-
Hinter der
Schwartzen Arthus
Burg-
graben
Kemp-
Kiek

Zu 4: Der RSW von Porta-Minden mit Brücke Neesen

Bezug: ersetzt Abschnitte PW1, Mi1, Mi2-0, Mi2-a, [Befahrung 09/2015, Karten]
Siehe Stellungnahme, Kap 4.

a) Minden Brückenkopf Kaiserstraße

Siehe Stellungnahme, Kap 4. Zur Zeit nichts zusätzliches.

b) Stillgelegte Bahnbrücke Neesen, Diplomarbeit

Thomas Lau hat 2001 seine Diplomarbeit im Studiengang Bauingenieurwesen an der FH Bielefeld, Abteilung Minden, vorgelegt. Er untersucht die stillgelegte Eisenbahnbrücke zwischen Neesen und Barkhausen, die sogenannte „Grüne Brücke“ nach Zustand und Standort. Die Arbeit trägt den Titel

„Nutzungsänderung der Eisenbahnbrücke Neesen
als Fußgänger- und Radfahrerbrücke.“

Siehe Quelle [Lau 2001].

Das Mindener Tageblatt berichtete Ende 2001 darüber unter dem Titel

„Einer alten Brücke neues Leben einhauchen.
Student hat Pläne erarbeitet, damit Radler und Fußgänger sie nutzen können.
Vor allem eine Frage des Geldes.“

Siehe Quelle [MT, Brücke Neesen, 2001].

Thomas Lau hat die Arbeit zur nicht-kommerziellen Ansicht zur Verfügung gestellt. Wir stellen diese PDF-Dateien von ihm in einem ZIP-Packet zum Download bereit

- letzter Stand der Arbeit vor Abgabe
- begleitende Fotodokumentation
- Deckblatt
- Überlassungserklärung per E-Mail

Erreichbar ist das Packet bis ca. Ende 2015 unter der folgenden Kurz-URL,

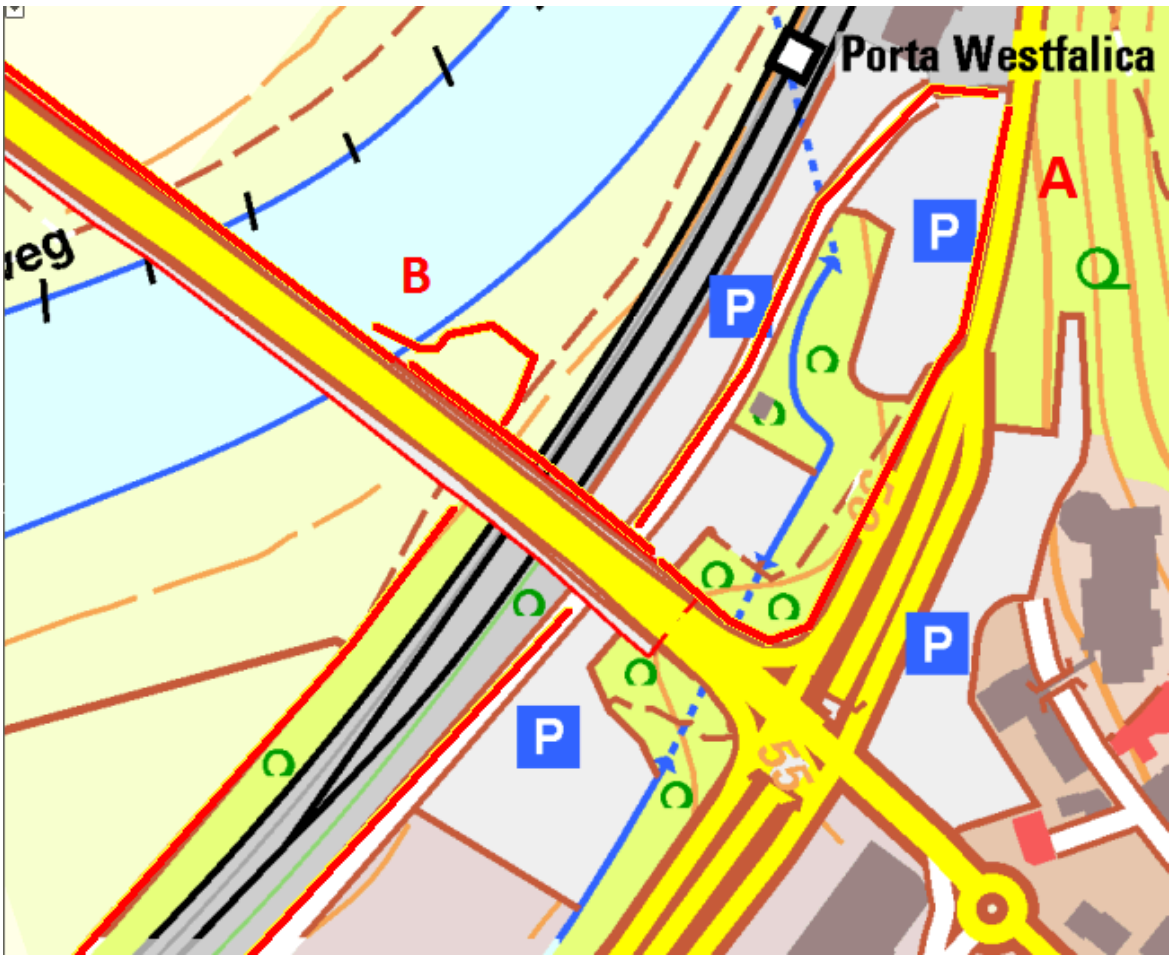
- https://goo.gl/qBqMfT

Ab sofort und später kann außerdem grundsätzlich beim VCD Kreisverband Minden-Herford Lübbecke danach gefragt werden. Dem MT nach hat der ADFC KV Minden auch ein Exemplar.

c) Große Weserbrücke auf der Seite Hausberge

Der Bereich der großen Weserbrücke in der Porta Westfalica selbst, zwischen Hausberge und Barkhausen, könnte auch zur Überquerung der Weser genutzt werden.

- Entweder die Brücke selbst mit baulichen Veränderungen (s.u.).
- Oder mit Hilfe einer neu zu errichtenden Fahrradbrücke im nahen Umfeld. Z.B. südlich parallel zu der Brücke. Oder nördlich vom auf Hausberger Seite noch vorhandenen Brückenkopf aus, namens An der Pforte. Von dort erstreckte sich die vorherige Brücke auf den heutigen Parkplatz des ehemaligen Hotels Kaiserhof und der Freilichtbühne Porta zu.

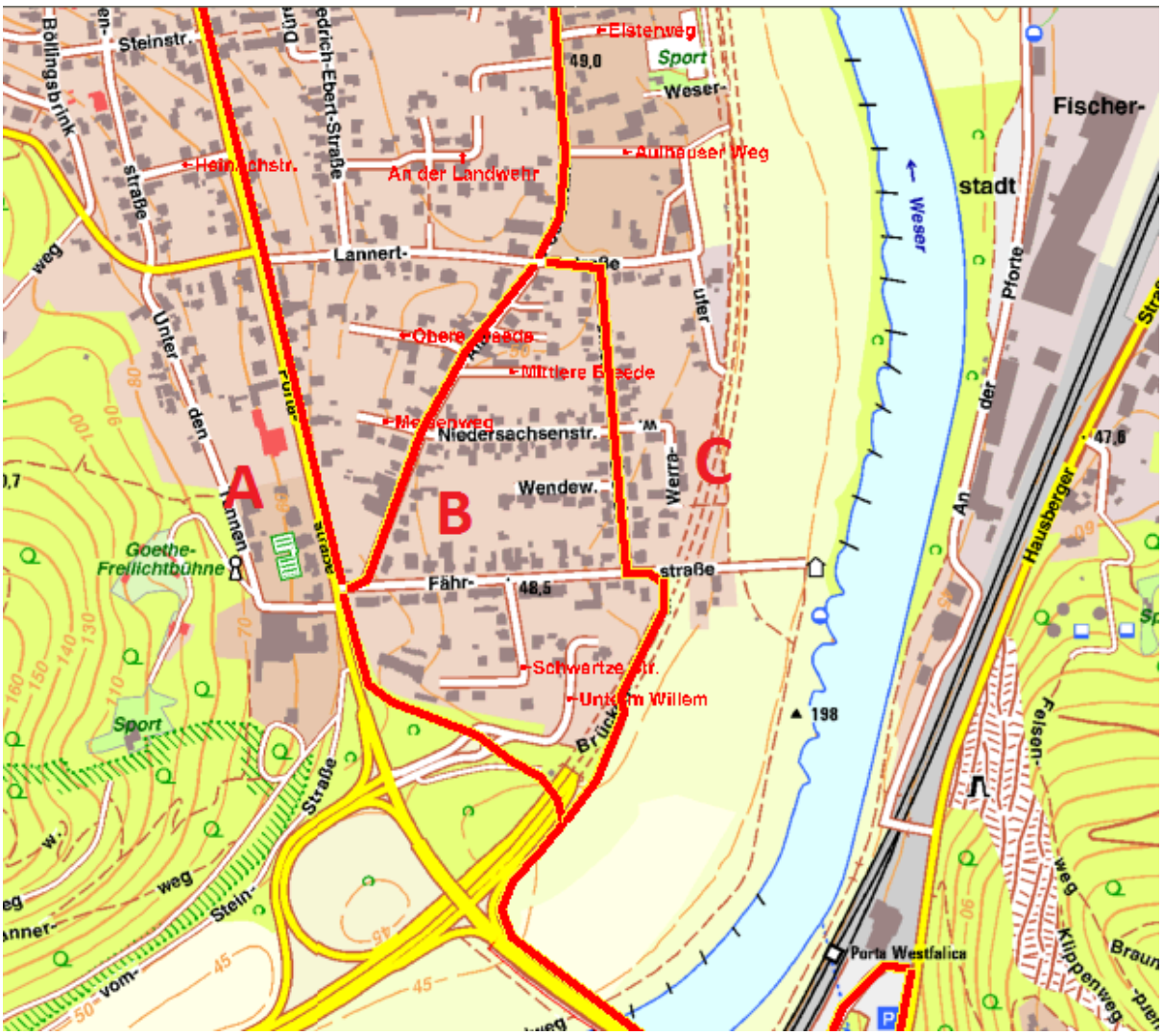


Die große Weserbrücke stellt die große Herausforderung, dass sie auf der Hausberger Seite sehr hoch über der Weser ihren Brückenkopf hat. Denn sie orientiert sich am Höhenniveau des Kirchsiek und des Kreisverkehrs mit der Hauptstr. Deshalb ist dort ein riesiger Höhenunterschied zu überwinden, um ggf. vom Niveau der Weserwiesen auf die Brücke zu kommen. Das bedeutet lange Rampen oder zeitraubenden Zick-Zack wie Serpentinen (s. Abb. oben, Markierung A).

Schön kurz wäre es (s. Abb. oben, B), anfangs auf einer Rampe und später einem Traggerüst schon von südlich der Brücke aus auch der Hochwassergefahr entsteigend die Auffahrt zu beginnen, noch gerade unter der Brücke durch passend im Bogen nach Westen zu schwenken und sich auf gleiches Niveau kommend auf dem Begleitweg der Brücke einzufädeln.

d) Große Weserbrücke auf der Seite Barkhausen

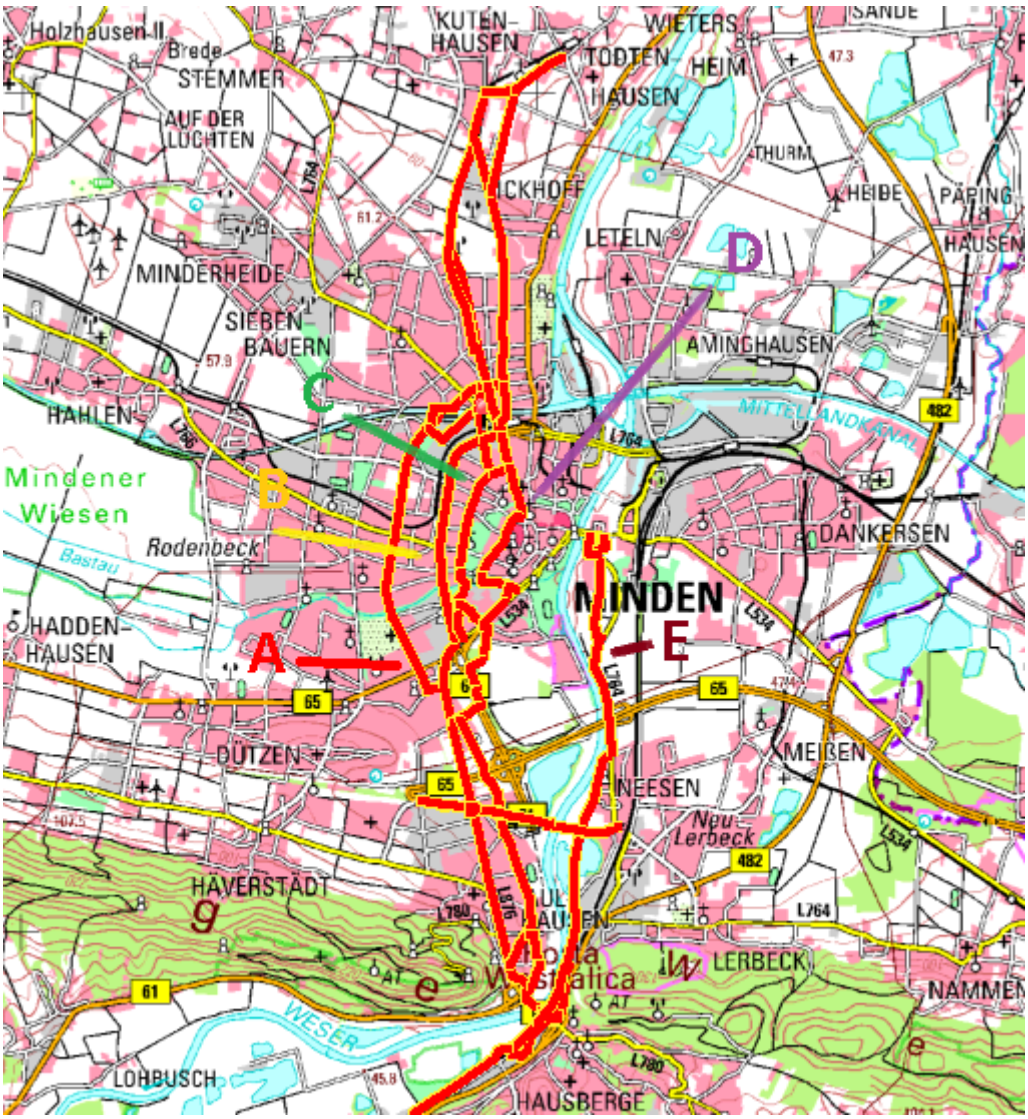
Auf dem linken Ufer, der Seite mit Barkhausen, gibt es dann mehrere Möglichkeiten, den Brückenverlauf zu verlassen (s. Abb. unten). Wir wollen nicht auf den Weserradweg einschwenken. Darum fanden wir drei Möglichkeiten.



- Über die Tunneleinfahrt, wo die freie Höhe schon ausreicht, werde eine kleine Fahrradbrücke gespannt. Von der Weserbrückenrampe aus höhengleichgeht es in einem kleinen Bogen auf diese Farhrradbrücke, auf der anderen Seite der Tunnelstr am Rand der Wendeschleife entlang, und auf die Portastr einschwenken (Markierung A). Das Gelände dort bietet reichlich Platz dafür. Darin sehen wir die attraktivste Linie auf dieser Weserseite.
- Mit gleichem Anfang wie oben, aber am Ende in die Einmündung der Alten Poststr nach rechts abzweigen (Markierung B).
- Oder doch dem auch jetzt schon vorhandenen Brückenweg nach rechts folgen, an der Einmündung auf die Fährstr links, sofort wieder rechts in die Untere Breede. Am Ende Lannertstr links, und recht auf die Alte Poststr. Das wären alles bereits vorhandene Verkehrsflächen. Aber Wohnstraßen und viele Abbiegungen.

e) Von Porta nach Minden auf der Portastr

Um auf dem linken Weserufer von Porta Barkhausen nach Minden zu kommen, sehen wir zwei für uns brauchbare Möglichkeiten.



In der Karte (Abb. oben) führen diese beiden Linien von Porta Richtung Norden nach Minden, sind aber nicht beschriftet:

- links Portastr
- rechts Alte Poststr

Davon bevorzugen wir die Portastr als mit einem RSW verbundene Trasse.

Ab dem Stadtrand von Minden, beschriftet:

a) A: Hohenstauffen- / Hohenzollern- / Habsburger- / Karolingerring
b) B: Ringstr
c) C: Simeonsglacis / Hardenbergstr / Steinstr
d) D: nördl. Portastr / Schwichowall / Königswall

Dazu später mehr.

Zum Vergleich, aber anderes Weserufer:

- E: Rechtes Weserufer, s. Stellungnahme, Kap 4.

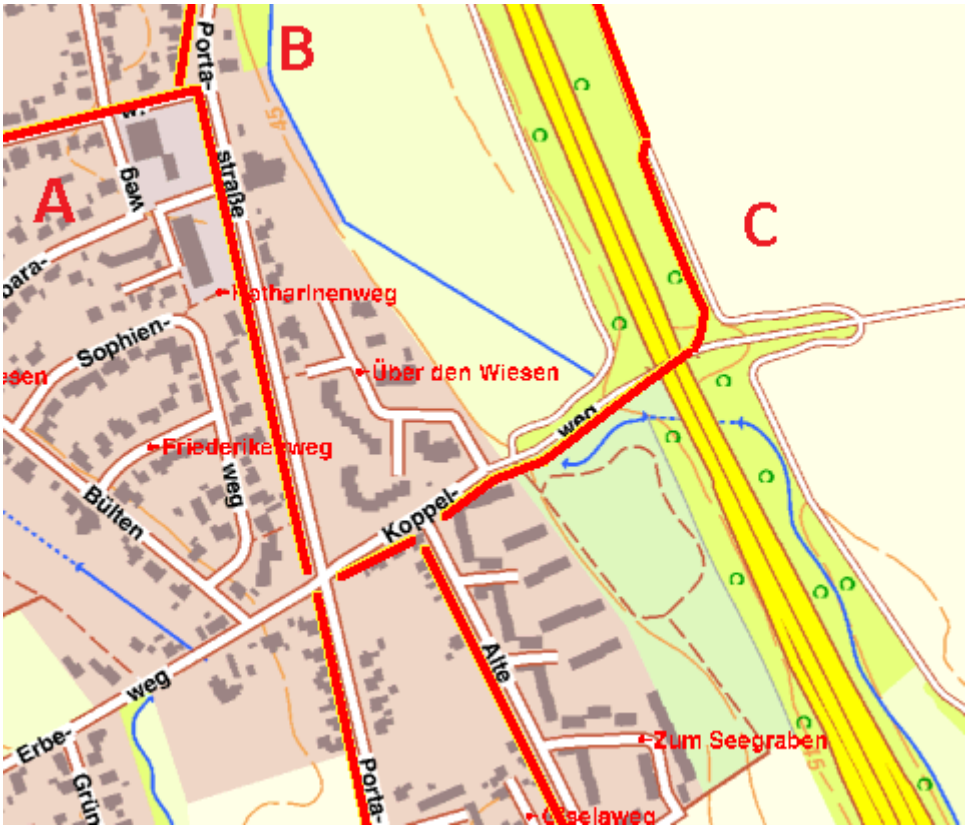
Außerdem quer verlaufende Linie, nicht beschriftet:

- „Grüne Brücke“ über die Weser bei Neesen der stillgelegten Eisenbahntrasse

Der RSW von Porta- u. Alter Postr zur City Minden

a) Über die Brücke Zollern zur Brunnenstr

Sowohl Portastr als auch Alte Poststr führen kurz vor Minden ganz oder fast durch die Siedlung Zollern. Wir betrachten zunächst die mögliche Führung eines Radschnellweges von dort zur inneren Innenstadt Minden.



In beiden Fällen kann der Weg von der Kreuzung Erbeweg / Koppelweg / Portastr, bzw. mit der Alten Poststr rechts auf dem Koppelweg über die kleine Brücke bei Zollern führen. Mehrfach wurde im Entwurfs-Wettbewerb, beim Workshop und der Befahrung vorgeschlagen, östlich die vorhandene Rampe geradeaus hinunter zu führen und dann dort, wo man ankommt, nach links über das derzeitige Ackerland zur Brunnenstr anzuschließen. Damit soll die jetzt vorhandene 180 Grad Kehre ausgelassen werden (s. Abb. oben, Markierung C). (Oh, wie blöd, Buchstaben falsch rum vergeben.)

Das ist unserer Meinung nach nicht notwendig. Es müsste möglich sein, oben am östlichen Brückenkopf durch eine bescheidene, plattformartige Erweiterung des Brückenbauwerks etwas Platz zu schaffen. Dann kann der Radverkehr schon oben nach links abbiegen, um dann auf einer durch etwas Stützmauer gehaltenen Rampe auf das Geländeniveau runter zu führen. Bzw. entsprechend kommt man von unten herauf.

b) Über die Birne

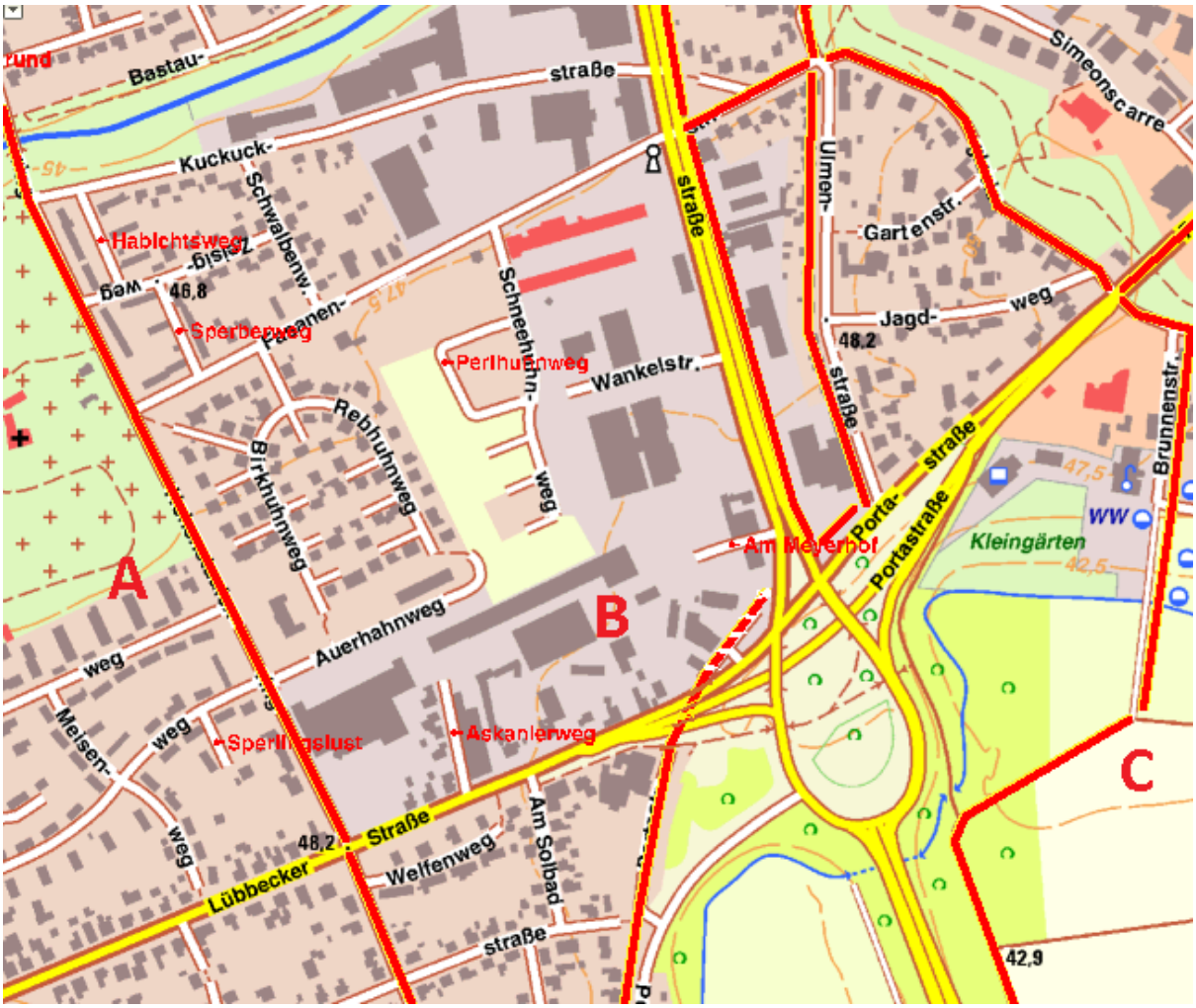
Sowohl aus der Portastr als auch aus der Alten Poststr kann eine Trasse das letzte Stück auf der Portastr bis zur Birne führen (s. Abb. oben, Markierung B).

c) Über Erikastr zum Hohenstauffenring

Von der Portastr geht auf halber Strecke zur Birne links der Erikaweg ab. Der trifft sich kurz danach mit dem Hohenstauffenring (s. Abb. oben, Markierung A). Dazu später mehr.

RSW mit Anbindung in die City Minden

Über die Fortführung ab dem Rand der inneren Innenstadt Mindens siehe Stellungnahme, Kap 5. Folgendes hatten wir u.a. in Betracht gezogen.



a) Über Brunnenstr zum Simeonsplatz und Schwichowall

Von der Brücke Zollern kann, wie gerade beschrieben, eine Route, über Brunnenstr und Wittekindallee zur nördlichen Portastr gelegt werden (s. Abb. oben, Markierung C, am Portastr rechts ab). An diesem Teil der Portastr und der Kreisverwaltung entlang, kann erreicht werden

- Simeonsplatz und Schwichowall, oder
- Klausenwall und Grimpenwall

Dem Fahradverkehr auf dem Klausenwall Platz zu verschaffen, wirkt attraktiv. Wir finden aber, dass der Grimpenwall sinnvoller von der rechten Weserseite aus anzubinden ist, s. Stellungnahme, Kap 6. Der Klausenwall kann ja trotzdem verbessert werden, auch ohne RSW-Standards.

b) Über Brunnenstr zum Simeonsglacis

Fast identisch kann von der Brücke Zollern, wie gerade beschrieben eine Route, über Brunnenstr, Wittekindallee und die nördliche Portastr querend das Simeonsglacis erreichten (s. Abb. oben, Markierung C, geradeaus).

c) Über Ulmenstr zum Simeonsglacis

Gleichfalls kann das Simeonsglacis von der Birne durch die Ulmenstr erreicht werden (s. Abb. oben, Markierung B rechts). Die Ulmenstr ist aber eine stark verkehrsberuhigte Straße. Als Linienführung zwar hervorragend, als Verkehrsart aber passt ein RSW nicht gut dort hin.

d) Über Ringstr und Fasanenstr zum Simeonsglacis

Doch kaum merkbar weiter wird die Führung von der Birne ein kurzes Stück Ringstr, dann rechts Fasanenstr, und auch so ist das Simeonsglacis gut erreicht. (s. Abb. oben, Markierung B links).

Da wir die Portastr aus Barkhausen kommend bevorzugen, und falls es gelingt, die Birne zu überwinden, wäre dies die für uns eine attraktive Route, falls über das Simeonsglacis fortgesetzt werden soll.

e) Über Ringstr nach Norden

Auch an der Ringstr entlang könnte ein RSW geführt werden. Dazu im Kapitel über die Ringe mehr.

f) Die Birne als Hindernis

Die Birne muss für all dies noch genauer betrachtet werden. Sie ist eine große Herausforderung. Vielleicht kann sie ja bewältigt werden. So oder so wäre nützlich, sie würde für Fahrradverkehr durchlässiger.

g) Hohenstauffenring als Einfahrt ins dritte Ringsystem

Wir haben hier noch einen Faden lose, den wir im vorherigen Kapitel begannen. Auf halber Strecke von Zollern zur Birne geht von der Portastr links der Erikaweg ab. Der trifft sich kurz danach mit dem Hohenstauffenring (s. Abb. oben, auch hier Markierung A). Der kreuzt kurz darauf die Lübbecker Str. Danach geht es Richtung Südfriedhof. Dazu später mehr.

Radrouten oder RSW in Ringen um die City Minden

Im Stadtgebiet von Minden führen mehrere Ringe um die Innenstadt. Einige davon sind schon heute bekannt als wichtige Routen, manche für den Kfz-Verkehr, manche für den Fahrradverkehr, manche sowohl als auch. Ob sich eine Fahrt auf einem Ring lohnt, hängt u.a. davon ab, wie groß der Radius des Ringes ist, wie groß der zu überstreichende Sektorwinkel und ist wie weit An- und Abfahrt radial, also senkrecht oder in Wirklichkeit oft schräg zum Ringbogen sind.

Wir kennen die folgenden vier Ringe westlich der Weser als auch für längere Nord-Süd-Strecken bedeutsam.

a) A: Hohenstauffen-/Hohenzollern-/Habsburger-/Karolingerring

Diese Trasse stellt zumindest für den Fahrradverkehr den **dritten Ring um die Innenstadt** wieder her, so wie er existierte, bevor der Mittellandkanal um 1900 gebaut wurde. Diese Trasse ist im Radverkehrskonzept der Stadt Minden bekannt [Radverkehrskonzept MI, 2010]. Sie wird aber nur zum Teil zum Hauptroutennetz gezählt (Kap. 3.3, ab S. 13).

Die Idee dieser Trasse ist eine durchgehende und verzögerungsfreie Innenstadt-Umgehung, ohne zu weit vom Zentrum entfernt zu verlaufen.

Ausgehend von der Portastr führt die Route kurz vor der Birne links in die Erikastr. Bald darauf geht es rechts in den Hohenstauffenring. Von da an geht es immer nur gerade aus durch alle in der Überschrift aufgezählten Ringe. Am Schluss kommt der Weg automatisch auf dem Karolingerring lang, dessen Kreuzungen auch für viele andere Trassen eine Rolle als Knoten spielen.

Ein entscheidende Element dieser Trasse ist eine neue Kanalbrücke nahe dem Westhafen zwischen Drabertstr und Kanaluferstr (**„Westhafenbrücke“**). Sie oder ihre Machbarkeit wird vermutlich spätestens am Ende das alles entscheidende sein. Eine reine Fahrradbrücke hat nicht den Flächenverbrauch und statischen Belastungen wie eine Kfz- oder gemeinsame Brücke. Trotzdem nehmen wir an, dass das heutige Hafengebiet jeder Art der Durchquerung oder Überbrückung fest im Wege steht. Schade.

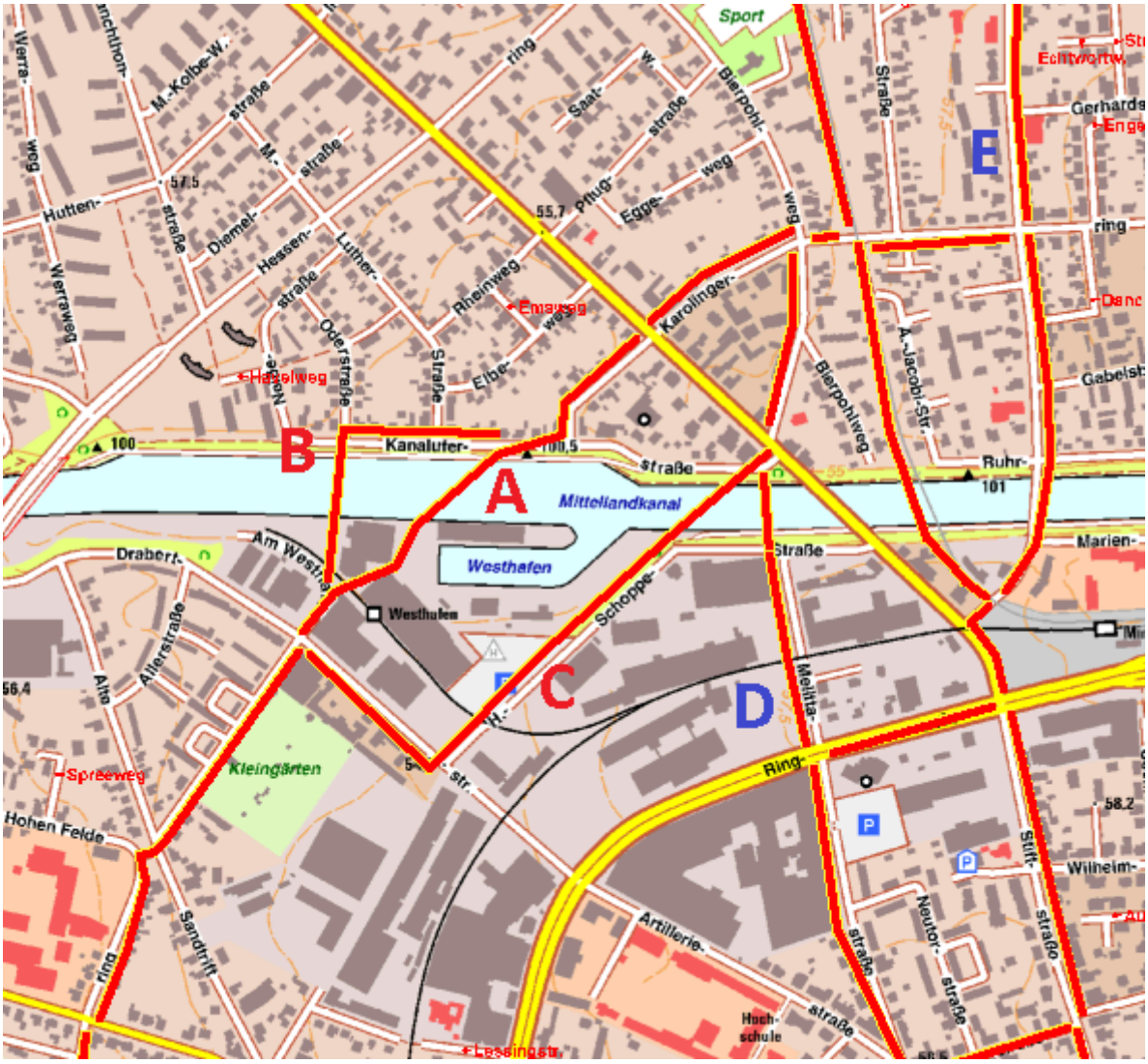
In der Abbildung unten sind

- A: ideale Linie einer neuen Kanalbrücke auf dem unterbrochenen Verlauf des Karolingerrings
- B: vielleicht machbare Brückenverlauf auf Oderstr zu
- C: sehr wahrscheinlich machbarer Brückenverlauf in Linie Herman Schoppe Str
- D: Im Wettbewerbsbeitrag und anderen Trassen-Varianten vorgesehene Brücke
- E: Kutenhauser Str Richtung Norden

Die Trasse ist vom Knotenpunkt am Südrand Mindens, dem Ende der Alten Poststr in der Siedlung Zollern, bis zum Knotenpunkt MKB-Trasse kreuzt Karolingerring nur ca. 0,7 km weiter als die Route über Brunnenstr, Simeonsglacis, Hardenbergstr,

Melittastr auch dorthin. Allerdings bevorzugen wir die Kutenhauser Str als weiteren Verlauf der Trasse. Bis dort wächst der Wegaufschlag auf ca. 0,9 km an, im selben Vergleich.

Das ist bei 2 – 3 km Fahrtlänge anteilig viel. Bei längeren Strecken relativiert es sich. Besonders, da der Verlauf der Route, ihre Geradlinigkeit und die Art der Straßenkreuzungen schon heute ein hohes Durchschnittstempo erlauben. Es gibt wenig auf das Tempo drückende Verzögerungen und lange, durchfahrbare Abschnitte, ohne zeitraubendes Beschleunigen und Bremsen. Das zeigt die praktische Erfahrung aller, die diese Route gezielt benutzen, auch um aus dem Norden der Stadt in den Süden zu fahren.



Für Fahrverbindungen zwischen innen und außen muss diese Trasse zwingend durch radiale Wegenetz-Ergänzungen unterstützt werden.

Besondere Stärken dieser Trasse wären, dass die zwei Knoten nicht durchqueerten werden müssen, von denen sonst für alle anderen Routen mindestens einer unvermeidlich das große Hindernis ist und grundlegende Umbaumaßnahmen erfordert (Birne/Kaiserstr, bzw. Kreuzung Stiftsstr/Stiftsallee/Ringstr).

An der Route liegt u.a. die Berufsschule, sie nähert sich dem Besselgymnasium und erschließt das Gewerbegebiet zwischen Ring und Kanal mit ABB und Melitta. Die Mittelziele Portamarkt und Johannes Wesling Klinik sind vom südlichen Ende des Hohenstauffenrings gut anschließbar.

Unterwegs können viele Teile des Instrumentariums eines Radschnellweges angewendet werden: Bevorrechtigte Kreuzung (Kuckuckstr, Kuhlenstr., Alte Sandtrift), Ampeln mit vorauseilender Anforderung (Rodenbecker Str), Fahrradstr, etc.

b) B: Ringstr

Ganz klar, auch an der Ringstr entlang könnte ein RSW geführt werden. Von der Birne aus ist die Linienführung sicher gut brauchbar. Ob das dann auch als Radfahrroute gerne benutzt wird, wird unterschiedlich beurteilt.

c) C: Simeonsglacis / Hardenbergstr / Steinstr

Diese Trassen ist der Ring zwischen Ringstr und Glacis. Wir beschreiben sie hier nicht. Wir übernehmen dafür die Beschreibungen im Vorschlag anderer Personen. Der wird in den Dokumenten aus der Informationsmappe zur Befahrung am 05.09.2015 als einer der Varianten „Vorschlag Workshop“ bezeichnet [Befahrung 09/2015, Karten].

d) D: nördl. Portastr / Schwichowall / Königswall

Die Trasse umfährt die innere Innenstadt im Zentrum. Sie folgt dem ersten Ring um die Innenstadt. Diese Trasse ist im Radverkehrskonzept der Stadt Minden [Radverkehrskonzept MI, 2010] zum Teil als Hauptroutennetz enthalten (Kap. 3.3, ab S. 13). Diese Trassenführung verstärkt das und schließt die noch offenen Lücken.

Die Idee dieser Trasse ist eine fast direkte Anbindung der Innenstadt. Und zugleich kann Fahrrad-Durchgangsverkehr die innere Innenstadt hier ohne großen Umweg umfahren. Die Anbindungen andere Stadtteile, als die, durch die der RSW an die Innenstadt heran- oder weggeführt wird, müssen zusätzlich auch verbessert werden.

Dieser Vorschlag greift zugleich eine Idee auf, die 2007 im Innenstadtforum der Stadt Minden entstand. Dort wurde der Wunsch formuliert, den inneren Straßenring Königswall von Kfz-Verkehr etwas zu befreien, vor allem von Durchgangsverkehr. Er wird für Fuß- und Radverkehr zur radialen Bewegung durchlässiger gemacht. Die Barriere zwischen Wohnvierteln und Glacis hin zur oberen Altstadt wird verringert.

Der Innenstadtring soll in diesem Fall auf dem Weg nach Norden auf der Stiftstr verlassen werden. Siehe auch Stellungnahme, Kap 6.

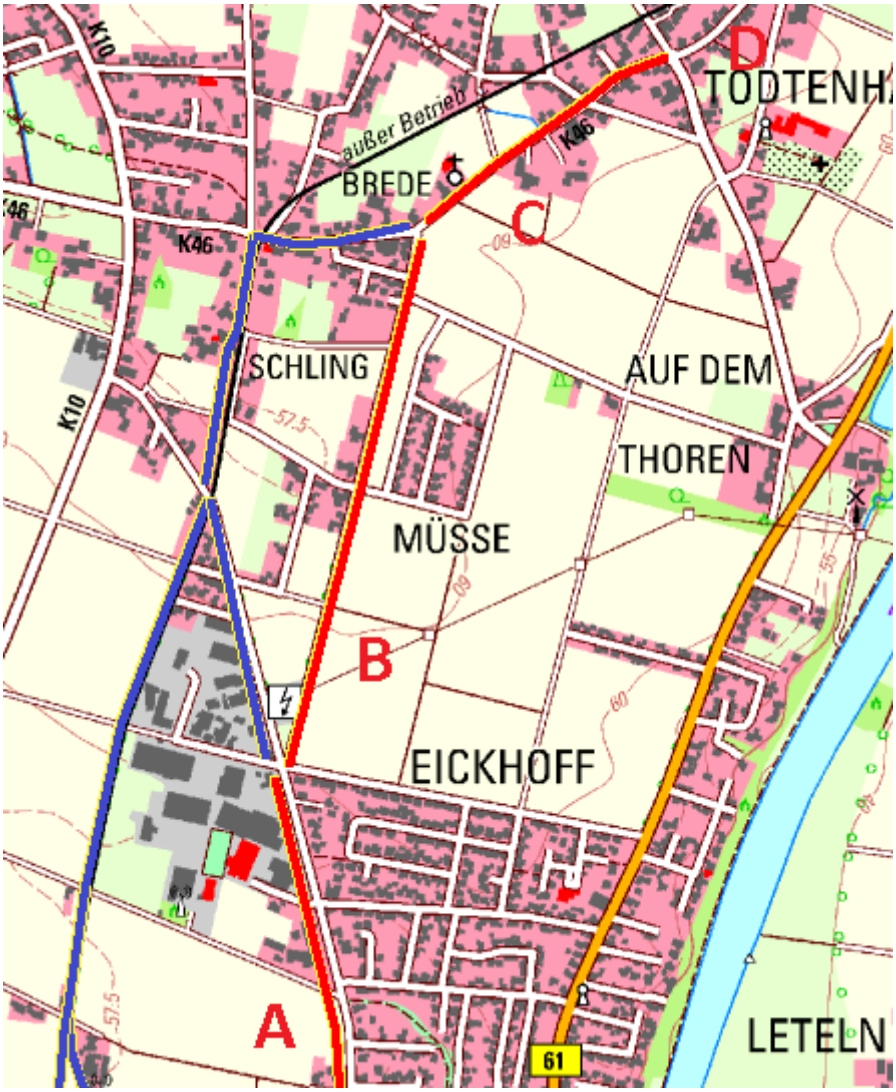
Zu 5: Der RSW durch die City von Minden

Siehe Stellungnahme, Kap 5. Mit leichten Abstrichen können die vier im letzten Kapitel vorgestellten Ringe zur Umfahrung der City dienen. Für viele Stadtviertel entspricht das doch einer Durchfahrung.

Zu 6: Der RSW im Mindener Norden

Bezug: ersetzt Abschnitte Mi2-c, Mi2-d [Befahrung 09/2015, Karten]
Siehe Stellungnahme, Kap 6.

Die Kreuzung von Ringstr / Stiftstr / Stiftsallee bleibt im komplexen Zusammentreffen mit dem nahen Bahnübergang und der dicht an der Kreuzung abzweigenden Kutenhauser Str eine große Herausforderung.



Die Kutenhauser Str führt eine gut brauchbare Linie Richtung Kutenhausen, ohne zu sehr Umweg zu verursachen, weder mit Blick auf Kutenhausen selbst, als auch mit Blick auf die nördliche Nachbarstadt Petershagen.

Die Karte zeigt (s. Abb. oben) links Kutenhausen, rechts oben Todtenhausen.

- Markierung A: Von Süden kommt als rote Linie die Kutenhauser Str. Der RSW wird nicht innerhalb des Ortsteils gebraucht, um vor allem schnell lokal voran zu kommen, sondern er soll die nachbarörtliche Verbindung verbessern.
- Markierung B: Darum nimmt der RSW den Kerkweg, als Kompromiss zwischen Umweg und großräumige Direktheit.
- Markierung C: Graßhoffstr
- Markierung D: Kreisel Graßhoffstr / Todtenhauser Dorfsstrist ein guter Endpunkt fr den Radschnellweg, solange er nicht in die nächste Stadt oder Kommune fortgesetzt wird.

Quellen-Verzeichnis

[Befahrung 09/2015, Karten]
Informations-Mappe.
Landkarten mit Führungsvarianten u. Befahrungsroute.
Projekt-Arbeitsgruppe.
Befahrung, 05.09.2015.

[Geobasis NR]
© Geobasis NRW, Auschnitte. Alle Rechte bleiben gewahrt.
Abgerufen über TIM-Online. www.tim-online.nrw.de

[Google Maps]
© 2015 Geobasis-DE/BKG, Google. Auschnitte. Alle Rechte bleiben gewahrt.

[Lau 2001]
Nutzungsänderung der Eisenbahnbrücke Neesen als Fußgänger- und Radfahrerbrücke.
Thomas Lau.
Diplomarbeit.
Fachhochschule Bielefeld, Abteilung Minden.
Sommersemester 2001.

[MT, Brücke Neesen, 2001]
„Einer alten Brücke neues Leben einhauchen.
Student hat Pläne erarbeitet, damit Radler und Fußgänger sie nutzen können.
Vor allem eine Frage des Geldes."
Mindener Tageblatt.
29.10.2001. (oder 29.11.2001 lt. darauf verweisender Liste d. Presseartikel).
S. ??.
(Bericht über Diplomarbeit v. Thomas Lau, s. [Lau 2001].
MT-Artikel gefunden auf Internetseite der FH-Bielefeld in Auflistung
„Campus Minden – Presseartikel 2001".
www.fh-bielefeld.de/technik/campus-minden/presse/2001 .
Zugriff 01.10.2015.)

[Radverkehrskonzept MI, 2010]
Radverkehrskonzept der Stadt Minden.
Fachbereich Städtebau und Feuerschutz.
5.2 Stadtplanung und Umwelt.
Stand 06 / 2010.