

Hamm schaltet hoch-Forderungen des ADFC Hamm für einen besseren Radverkehr in der Stadt

Hamm ist eine ideale Fahrradstadt. Sie ist überwiegend flach, hat relativ viel Freiraum für eine Großstadt, wenig befahrene Wege in den Außenbezirken, die Innenstadt ist von allen Stadtteilen aus in höchstens 20 bis 30 Minuten erreichbar. **Doch dieses Potenzial für den klimafreundlichen und stadtverträglichen Verkehr könnte noch besser ausgeschöpft werden.** Stadt, Land und Bund wollen den Radverkehrsanteil steigern. In NRW sind 25 Prozent das Ziel. In Hamm liegt der Anteil zur Zeit bei 19 Prozent. **Die fehlenden Anteile werden nur erreicht, wenn weitere Bevölkerungsgruppen den Umstieg aufs Rad schaffen:** für den Weg zur Arbeit, zur Schule und Uni, zum Einkaufen oder in der Freizeit.

Ein Umstieg auf das Fahrrad kann nur gelingen, wenn die Menschen gerne und freiwillig mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sind und die Fahrt mit dem Rad Vorteile gegenüber anderen Verkehrsarten bietet. Man kann niemanden zwingen, seine Wege mit dem Rad zu erledigen. **Ziel bei der Gestaltung einer Radinfrastruktur muss daher sein, dass Menschen, die bisher aus Unsicherheit oder Bequemlichkeit nicht mit dem Rad fahren, zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren.**

“Radfahren muss für die Nutzer subjektiv **sicher** und **einfach** sein, **direkte** und **schnelle** Verbindungen ermöglichen, das Radverkehrsnetz muss **komfortabel** und **leistungsfähig** sein und Radfahrende im Vergleich zu anderen Verkehrsarten **gleichberechtigt** geführt werden. Ein Wegenetz muss die Bedürfnisse aller Menschen, von 8 bis 80 Jahren, ansprechen und für sie attraktiv sein.”¹

Wir fordern deshalb ein sicheres und komfortables Radwegenetz für die Stadt Hamm, auf dem alle — auch Kinder und ältere Menschen — gerne mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung eines Radverkehrskonzepts

Bei der Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts (Masterplan Mobilität) im Auftrag der Stadt Hamm sind aus Sicht des ADFC die Bürgerinnen und Bürger und die Verbände in breiter Front zu beteiligen. Wir fordern, die Anregungen im **Ideenmelder** des ADFC Kreisverbands Hamm bei der Ausgestaltung des Radwegenetzes zu berücksichtigen.

Für die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur hat der [ADFC Leitlinien](#)² erstellt, die als Grundlage für den Ausbau der Radwege auch in Hamm gelten.

¹ Thiemo Graf, Radverkehr in der Kommune, 2020

²

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien-Fahrradinfrastruktur_gestaltete-Endversion.pdf

Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt

Nach der Gebietsreform 1975 besteht die Stadt Hamm aus dem Zentrum und ehemals eigenständigen Ortsteilen, die fast alle vom Zentrum 6 bis 7 km entfernt liegen. Diese Entfernungen lassen sich gut und bequem mit dem Fahrrad zurücklegen, wenn die Ortsteile über schnelle und bequeme Radwege angebunden sind.

Die Stadt Hamm hat vor ca. 20 Jahren beschilderte Routen in die einzelnen Stadtteile (ILS-Routen) ausgewiesen. Diese erfüllen aber über weite Strecken nicht den oben genannten Anforderungen. Die Radrouten in die Stadtteile wurde in den letzten 10 Jahren so gut wie nicht weiterentwickelt. Wenn man den Anteil des Radverkehrs zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt signifikant erhöhen möchte, müssen die Verbindungen deutlich ausgebaut und sicherer gemacht werden.

Die meisten der ILS-Routen sind keine reinen Fahrradwege. Dort, wo der Verkehr über gemischte Rad-/Fußwege geführt wird, handelt es sich häufig um geschotterte Wege. Der ADFC Hamm fordert daher die Einrichtung von

- Velorouten von den Stadtteilen zur Innenstadt auf reinen Radwegen
- Velorouten sollten möglichst kreuzungsfrei verlaufen oder bei Ampeln mit Vorrangschaltung für Fahrradfahrer versehen werden.
- Die Fahrbahn sollte entweder geteert oder gepflastert sein.
- Alle Fahrradwege sollte beleuchtet sein (evtl mit Näherungssensoren), um auch bei Dunkelheit noch nutzbar zu sein. An Stellen, an denen keine Anbindung an das Netz möglich ist, können Solarleuchten verwendet werden.

Mindestanforderungen an Velorouten

Vorwiegend am Bestand orientiert werden die Velorouten anforderungsgerecht ausgebaut und verkehrssicher optimiert. Dafür wurden in der Stadtregion einheitliche Mindestanforderungen definiert:

- Außerorts soll eine **beidseitige Fahrbahnrandmarkierung** in Form eines weißen Schmalstrichs aufgebracht werden, die auch bei verminderten Sichtverhältnissen eine bessere Orientierung und mehr Sicherheit bietet.
- Die **Fahrbahndecke** sollte stets aus Asphalt oder Betonsteinpflaster ohne Fuge bestehen. Auf eine wassergebundene Decke wird verzichtet. Außerdem müssen Schlaglöcher oder Wurzelschäden ausgeschlossen sein.

Ziel ist es insgesamt, eine durchgängige Verbindung ohne Netzunterbrechungen zu gewährleisten.

Velorouten sollen künftig mindestens folgende Breiten aufweisen:

- Separater Radweg eine Richtung:
2 m Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
- Separater Radweg zwei Richtungen:
3 m Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
- Kombiniertes Geh-/Radweg:
3 m Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen

Fahrrad-Promenade

Die Fahrrad-Promenade in Hamm existiert seit über 25 Jahren und stellt eine gute Basis für die Stärkung des Radverkehrs in Hamm dar. Ein großer Teil des Wegs ist als reiner Fahrradweg bzw. als Fahrradstraße ausgezeichnet, allerdings nicht durchgängig. Die Qualität der Fahrbahndecke ist sehr unterschiedlich und sollte wo möglich den Anforderungen an Velorouten angepasst werden.

Mit folgenden konkreten Maßnahmen kann die Qualität und Sicherheit der Fahrrad-Promenade erhöht werden:

- Durchgängig eine asphaltierte oder gepflasterte Fahrbahndecke.
- Durchgängig eine Auszeichnung als reiner Fahrradweg oder als Fahrradstraße.
- Deutliche Markierungen der Straßenüberquerungen
- Verbesserte Anbindung an die Innenstadt
- Statt die Fahrrad-Promenade nördlich des Allee-Centers zu führen, sollte sie als Fahrradstraße durch den Westenwall verlaufen, der für den Durchgangsverkehr gesperrt wird.

Als **Sofortmaßnahme** fordert der ADFC

- sollte die Wegführung im Bereich des Stadtwerkehauses für Radfahrer und Fußgänger am Westring getrennt werden.
- Auf der Überquerung der Marker Allee sollte der Radweg auf der Fahrbahn markiert werden.
- Auch bei der Überquerung der Ostenallee und auf dem Nordenwall sollte der Radweg deutlich markiert werden, um Orientierung über den Verlauf für Radfahrende herzustellen.

Fahrradparkplätze

Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrbar sein, u.a. an Bushaltestellen, am Hbf/Kleist Forum, am Marktplatz und am neuen Haltepunkt Westtünen.

Die Hammer Innenstadt verfügt deutlich über zu wenige Stellflächen für Fahrräder. Auf dem Santa-Monica-Platz können leicht Parkplätze für Autos in überdachte Fahrradparkplätze umgewandelt werden.

Der ADFC fordert ein Förderprogramm für Fahrradgaragen in dicht besiedelten Innenstadtlagen mit Mehrfamilienhäusern (z.B. im Hammer Süden und Westen), damit schwere Pedelecs nicht in der Keller getragen werden müssen.

Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt

“Der Radverkehr befördert die Belebung der Stadtteilzentren und Innenstädte, er stärkt somit auch den dortigen Einzelhandel. Mehr Fahrrad- und weniger Pkw-Nutzung spart Platz für hohe Aufenthaltsqualität und trägt so zu einem attraktiven, anregenden Einkaufsumfeld bei. Einzelhändler müssen dabei nicht den Verlust von Nachfragepotenzialen fürchten. Radfahrer stellen eine kaufkräftige und treue Kundengruppe dar. Um sie in die Geschäfte zu locken, soll den Hindernissen beim Einkauf auf zwei Rädern mit einem breiten Serviceangebot, komfortablen Abstellmöglichkeiten und sicheren Straßen begegnet werden. Dies erfordert das koordinierte Vorgehen von Kommune und lokalem Einzelhandel.”³

Da der Bereich der Fußgängerzone in der Oststraße und dem östlichen Teil der Weststraße unter Problemen mit Leerständen leidet, sollte in diesem Bereich der Radverkehr deutlich gestärkt und die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad verbessert werden. Dabei ist eine Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen (Ritterstraße, Martin-Luther-Straße, Brüderstraße, Westenwall). und eine Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrende vorzusehen.

³ Forschung Radverkehr – Analysen A-4/20114 Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH

Ausbau des Mitteldamms Richtung Werne bzw. der Kanalkante Richtung Uentrop

Der Mitteldamm ab der Münsterstraße Richtung Werne soll Bestandteil des Radschnellweges RS1 von Duisburg nach Hamm werden. Der ADFC fordert, die Planungen zum RS1 voranzutreiben und möglichst rasch einen Ausbau zu realisieren.

Vom RS1 sollte eine Anbindung nach Herringen und nach Bockum-Hövel über Velorouten geplant und umgesetzt werden.

Richtung Uentrop sollte die Kanalkante entsprechend der [Vorgaben für Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen](#)⁴ ausgebaut werden, um die Stadtteile Werries und Uentrop an das Stadtzentrum anzubinden. Entsprechende Planungen sind im Zuge des Projekts "Grüne Umweltachse" für die Verbindung Kanal-Maxipark zügig anzustreben.

Schutzstreifen

Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.

Alle nicht normgerechten Schutzstreifen sollten entfernt werden und diese entweder auf die erforderliche Norm von 1,50 m Breite mit 0,5 m Platz zu parkenden Autos umgebaut oder auf den entsprechenden Streckenabschnitten Tempo 30 Zonen eingerichtet werden. Fahrradfahrer sind gezwungen aufgrund des Rechtsfahrgebots und des Bußgeldkatalogs den Schutzstreifen zu benutzen. Autofahrer halten sich aber in der Regel bei einem Schutzstreifen nicht an das Abstandsgebot von 1,50 m. Beispiele für solche Schutzstreifen sind die Eichstedtstraße (Bockum-Hövel), Amtsstraße (Heessen) und die Alte Salzstraße (Rhynern)

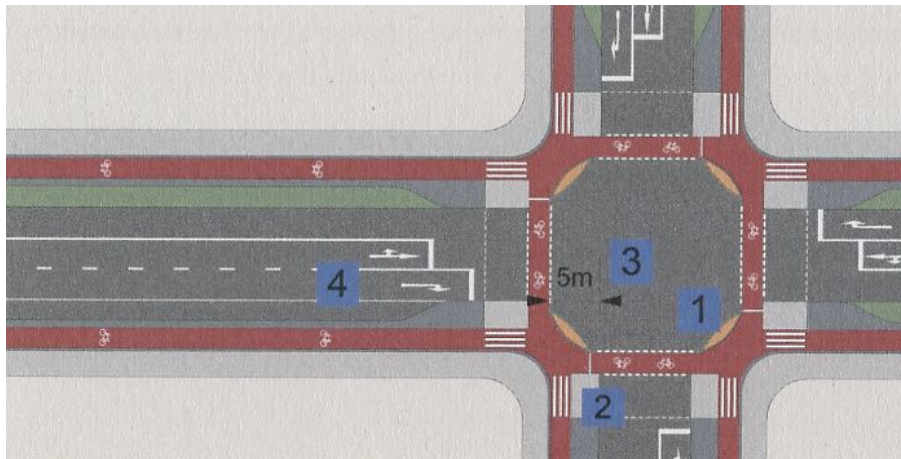
Grüne Welle für Radverkehr

Der Radverkehr sollte durch eine Grüne Welle für Radfahrer, womöglich sensorgesteuert, beschleunigt werden. Die Stadt wird aufgefordert, alle Ampelanlagen im Stadtbereich zu überprüfen, wo eine Optimierung vorgenommen werden kann. Bettelampeln müssen umgeschaltet werden. Auch angesichts der Corona-Pandemie sind kontaktlose Fußgänger- und Radfahrerampelsteuerungen überfällig. Der Radfahrer sollte genügend Zeit haben, mit dem fließenden Verkehr mit zu fahren. **Prüfung von Grünpfeilen für Radler (neue StVO) Am besten sind getrennte Ampelphasen mit Vorlauf für die Radler.**

⁴ <https://www.radschnellwege.nrw/#fachinfo>

Kreuzungsbereiche markieren und sicherer machen

Die Führung von Radwegen an Kreuzungen ist auf der Fahrbahn deutlich zu markieren, um Radfahrer sichtbar zu machen. Sichthindernisse wie Büsche oder Blumenelefanten sollten beseitigt werden. Es ist zu prüfen, ob Kreuzungen in geschützte Kreuzungen mit umlaufenden Radwegen nach holländischem Vorbild umgewandelt werden können.



aus Thiemo Graf: Handbuch Radverkehr in der Kommune, 2020

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-fachtagung-2019-sichere-kreuzungen/>

Einführung von Tempo 30 und weitere Fahrradstraßen/zonen

An vielen Straßen ohne Radwege fühlen sich Radfahrende nicht sicher. Dort sind zusätzliche Tempo 30-Zonen einzurichten, um die Radverkehr sicherer zu machen. Beispiel hierfür sind der Nordenstiftsweg zwischen den Eisenbahnbrücken, streckenweise die Amtsstraße in Heessen. Nach der neuen StVO sind Fahrradzonen möglich. Hier sind Autos nicht erlaubt. Auch das ist für Hamm zu prüfen. **Eine Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für Radfahrer ist zu prüfen, z.B. in der Oststraße.**

Wahlfreiheit zwischen Radwegen und Fahrbahn

In Hamm gibt es an eine Vielzahl von Straßen, bei denen für Fahrradfahrer eine Wahlmöglichkeit zwischen der Fahrbahnnutzung und der Nutzung von Radwegen im Gehwegbereich besteht. Auf diesen Straßen wurde die Benutzungspflicht für Radwege im Gehwegbereich aufgehoben, was im Umkehrschluss das Benutzungsrecht der Fahrbahn bedeutet. Eine Übersicht über die betroffenen Straßen findet man unter bit.ly/2UKseCZ.

Für Autofahrer ist die rechtliche Situation aber oft unklar und es wird von einer Benutzungspflicht der Radfahrer ausgegangen, wenn auf dem Gehweg eine Radweg markiert ist. Um Autofahrer diesbezüglich zu sensibilisieren, sollten **auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme angebracht werden**. Für Radfahrende besteht weiterhin die Wahlfreiheit zwischen der Benutzung der Fahrbahn und Radweg, was auch durch Piktogramme auf dem Gehweg dargestellt werden könnte.

Eine solche Maßnahme wäre kostengünstig und kann zügig umgesetzt werden und würde zu mehr Verständnis zwischen Radfahrenden und Autofahrenden beitragen.

Umlaufsperrern und Poller

Der ADFC fordert, auf die Installation von Pollern, Umlaufsperrern und ähnlichen Verkehrseinrichtungen generell zu verzichten.

- Die genannten Einbauten führen zu einer Verengung der Fahrbahn, erschweren somit die Durchfahrt der betroffenen Stelle und stören die Fahrdynamik. Durch die zusätzlich meist mangelnde Sichtbarkeit entsteht ein Gefahrenpotenzial.
- Speziell für in Gruppen fahrende Radfahrer oder bei der Begegnung von Radfahrern und Fußgängern entsteht ein Unfallrisiko, z.B. durch Kollisionsgefahr.
- Umlaufsperrern, die im Bereich von Straßenkreuzungen installiert wurden, lenken die Aufmerksamkeit des Radfahrers vom Autoverkehr ab.
- Umlaufschranken an Bahnübergängen beeinträchtigen das zügige Räumen des Gefahrenpunktes. Dies gilt speziell für Radfahrergruppen oder Radfahrer mit Anhängern.
- Durch die entstandene Verengung ist eine barrierefreie Nutzung des Weges nicht gewährleistet. Verschiedene Nutzergruppen (z.B. Handbikefahrer, Radfahrer mit Gepäck- oder Kinderanhänger, Lastenräder) werden behindert oder ausgeschlossen.

Alternativen zum Einsatz von Pollern hat der ADFC in einem [Positionspapier](#)⁵ erarbeitet. Wir fordern den Abbau oder zumindest Neugestaltung von Umlaufsperrern auf Radwegen, die für Lastenräder oder Fahrradanhänger schwer überwindbar sind. Stattdessen wird der Autoverkehr an Kreuzungen mit Radwegen verlangsamt.

Lastenrad-Förderung

Von der Stadt Münster wird Privatpersonen eine Kaufprämie in Höhe von 30 % der Anschaffungskosten ausgezahlt, höchstens jedoch 750 € für Lastenräder und höchstens 100 € für Lastenanhänger. Gefördert wird die Anschaffung werksneuer Fahrräder und Anhänger, die speziell zum Transport von Gütern und/oder Personen konstruiert werden.

5

https://fahrradtour.ruhr/wp-content/uploads/2018/12/ADFC_Positionspapier_Umgang_Poller_Umlaufsperrern.pdf

Der ADFC fordert für die Stadt Hamm eine entsprechende Förderung von Lastenrädern. Gleichzeitig ist aber auch die Infrastruktur für die Nutzung von Lastenrädern zu ertüchtigen.

Sicherheit von Schulwegen

In Hamm sind im Jahr 2019 insgesamt 214 Radfahrende mit dem Fahrrad verunglückt und verletzt worden, davon waren 24 Kinder. Es muss Ziel sein, die Zahl der Verunglückten zu senken, gerade auch die Zahl der verunglückten Kinder. Die Schulen müssen vollständig über gesicherte Radwege angebunden sein, um Kinder in Verkehr zu schützen. Wir fordern wo möglich die Einrichtung von Parkzonen für Grundschulen, so dass Kinder die letzten Meter zu Fuß zur Schule gehen und die das Verkehrschaos zu Schulbeginn verhindern.

Neubaugelbiete als autofreie Siedlungen

Für Neubaugelbiete sollen Modellprojekte als autofreie/-reduzierte Siedlung eingerichtet werden, z.B. das Neubaugelbiet Dierhagenweg (optimale Anbindung an ÖPNV über Bahnhaltelunkt Westtünnen)