

Radlerstammtisch 20.01.2026

Themen

- Unfälle mit Todesfolge
- Mahnwache am 24.1.2026
- Winterdienst auf Radwegen
- Studie Tempo 30
- Autofasten
- Bürgerbeteiligung ISEK
- Zukunftsnetz Mobilität
- Cycling Cities - der Film



Tödliche Radfahrunfälle



15. Dezember, Marker Allee: Ein Alleinunfall, bei dem ein 51-jähriger Radfahrer nach einem Sturz verstarb. Es handelt laut Obduktion um einen internistischen Vorfall.

8. Januar, Fangstraße: Ein alkoholisierter Autofahrer kollidierte mit einem Radfahrer und beging anschließend Fahrerflucht. Der Radfahrer erlag seinen Verletzungen.

Diskussionspunkt Fangstraße: Die Verbindung zwischen Herringen und Wischerhöfen ist seit langem ein Ärgernis. Bei Tempo 70 und fehlendem Radweg (nur ein oft zugeparkter Mehrzweckstreifen) ist die Gefährdung extrem hoch.

Getöteter Radfahrer



Fangstraße

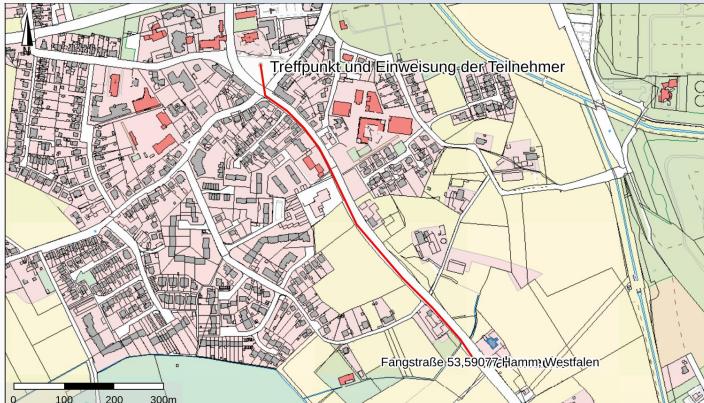
Getöteter Radfahrer



Mahnwache

Mahnwache & Gedenkfahrt für den am
8.1. getöteten Radfahrer.

Komm dazu und setz ein Zeichen:
24.01. um 11 Uhr am Herringer Markt.
Wir fahren gemeinsam zur Unfallstelle
an der Fangstraße.



Mahnwache für tödlich verunglückten Radfahrer

ADFC fordert Tempo 50 und getrennte Radverbindung zwischen Herringen und Wiescherhöfen

Hamm – Nach dem tödlichen Verkehrsunfall eines 66-jährigen Radfahrers am 8. Januar auf der Fangstraße lädt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hamm zu einer Gedenkfahrt mit anschließender Mahnwache ein. Am Samstag, 24. Januar, startet um 11 Uhr am Herringer Markt eine Demonstration, die zur Unfallstelle führt, wo ein „Geisterrad“ als Mahnmal aufgestellt wird.

Anwohner berichten laut ADFC regelmäßig, dass die Strecke aufgrund mangelnder Kontrollen als „Rennstrecke“ missbraucht wird. Der Unfall ereignete sich bei winterlichen Straßenverhältnissen, während die Mehrweckstreifen nicht geräumt waren, was die Kritik an der fehlenden Radinfrastruktur verschärft.

Die Fangstraße verbindet die Ortsteile Herringen und Wiescherhöfen und ist eine wichtige Route für Alltags- und Schulerverkehr zur Arnold-Freytag-Schule. Trotz ihrer Bedeutung fehlt eine sichere, baulich ge-

trennte Radinfrastruktur. Aktuell ist Tempo 70 erlaubt – eine Geschwindigkeit, die bei Kollisionen mit Fahrrädern kaum Überlebenschancen lässt.

„Dieser Tod macht uns fasungslos, auch weil er die Defizite unserer aktuellen Infrastruktur schmerhaft vor Au-



Hier an der Fangstraße wurde der Radfahrer am 8. Januar tödlich verletzt.

POLIZEI

gen führt“, erklärt ein Sprecher des Hammer ADFC. Der Vorfall große Bestürzung ausgelöst. Der ADFC stellt konkrete For- hat unter den Radfahrenden derungen: Als Sofortmaßnah-

me soll die Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Fangstraße auf 50 km/h reduziert werden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen müssen die Einhaltung überwachen. Langfristig ist der Bau einer baulich getrennten Radverbindung zwischen Herringen und Wiescherhöfen unumganglich.

„Wir fahren nicht nur aus Trauer, sondern auch für die Sicherheit derer, die täglich auf diese Strecke angewiesen sind – insbesondere der Schülerinnen und Schüler. Sicherheit darf nicht länger dem Tempo untergeordnet werden“, betont der ADFC.

wa

Winterdienst auf Hammer Radwegen



Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30



Methodik

Es wurden Daten aus **14 Städten weltweit** (darunter Berlin, Graz, London, Helsinki, Edinburgh und Toronto) ausgewertet, die bereits großflächig Tempo 30 eingeführt haben.

Direktlink zum PDF: [Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen](#)

Webseite der Unfallforschung: unfallpraevention.steiger-stiftung.de

Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30



Zentrale Ergebnisse

Sicherheit: Die Zahl der Unfälle, Verletzten und Toten sank in allen untersuchten Städten deutlich. So liegt das Risiko einer tödlichen Verletzung für Fußgänger bei einer Kollision mit 24 km/h bei ca. 3,5 %, während es bei 50 km/h auf 37 % ansteigt.

Fahrzeit: Entgegen häufiger Befürchtungen verlängert sich die Reisezeit nur minimal (oft unter einer Minute auf einer Strecke von 8 Kilometern).

Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30



Forderung

Die Stiftung nutzt die Ergebnisse, um für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Innenstädten oder zumindest für eine konsequenteren Nutzung der StVO an Gefahrenstellen (Schulen, Zebrastreifen) zu werben.

Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30



Stadt	Reduktion Unfallrate in %	Reduktion bereinigt in %
Edinburgh	42	8
Belfast	15	0-2 ¹
Portsmouth	21	
Bologna	17	
London	35	23
Toronto	28	
Graz	12	12
Wales	26	
Bilbao	23	23

1 Unterschiedliche Ergebnisse zweier Studien

Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30



Stadt	Reduktion in %		
	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Edinburgh	37	33	23
Belfast	16	44	
Bristol	9	16	35
Bologna		30	49
London		34	33
Toronto	22	67	12
Schnitt	26	37	42

Studie der Björn-Steiger-Stiftung zu Tempo 30

Stadt	Reduktion NOx in %	Reduktion Feinstaub in %	Reduktion Lärm in dB
Bologna	29,2		
Zürich			1,6
Graz	25		2,5
Bilbao	17,1	19,1	
Münster	„positiver Einfluss“		
Berlin	6 bis 12	1,8	
Wales	keine Änderung	keine Änderung	

Autofasten



Termin 18.02 - 4.4.2026

www.autofasten-hamm.de

Forum Verkehrswende

Termin: **09.03.2026 18:30 Uhr**

Ort: FUgE, Oststraße

Thema: Wie schaffen wir im Segment Verkehr die Klimaneutralität bis 2035?

Gäste: Marc Herter

Moderation: Rainer Wilkes

Zukunftsnetz Mobilität



zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/schwerpunkte/verkehrsplanung/parken

www.youtube.com/watch?v=sS3H1raC19o

Cycling Cities – eine Reise zu den schönsten Fahrradstädten Europas



<https://youtu.be/R5jQc1jXLAU?si=5qoIZYK3VP69lrXd>