Radlerstammtisch 19.05.2026

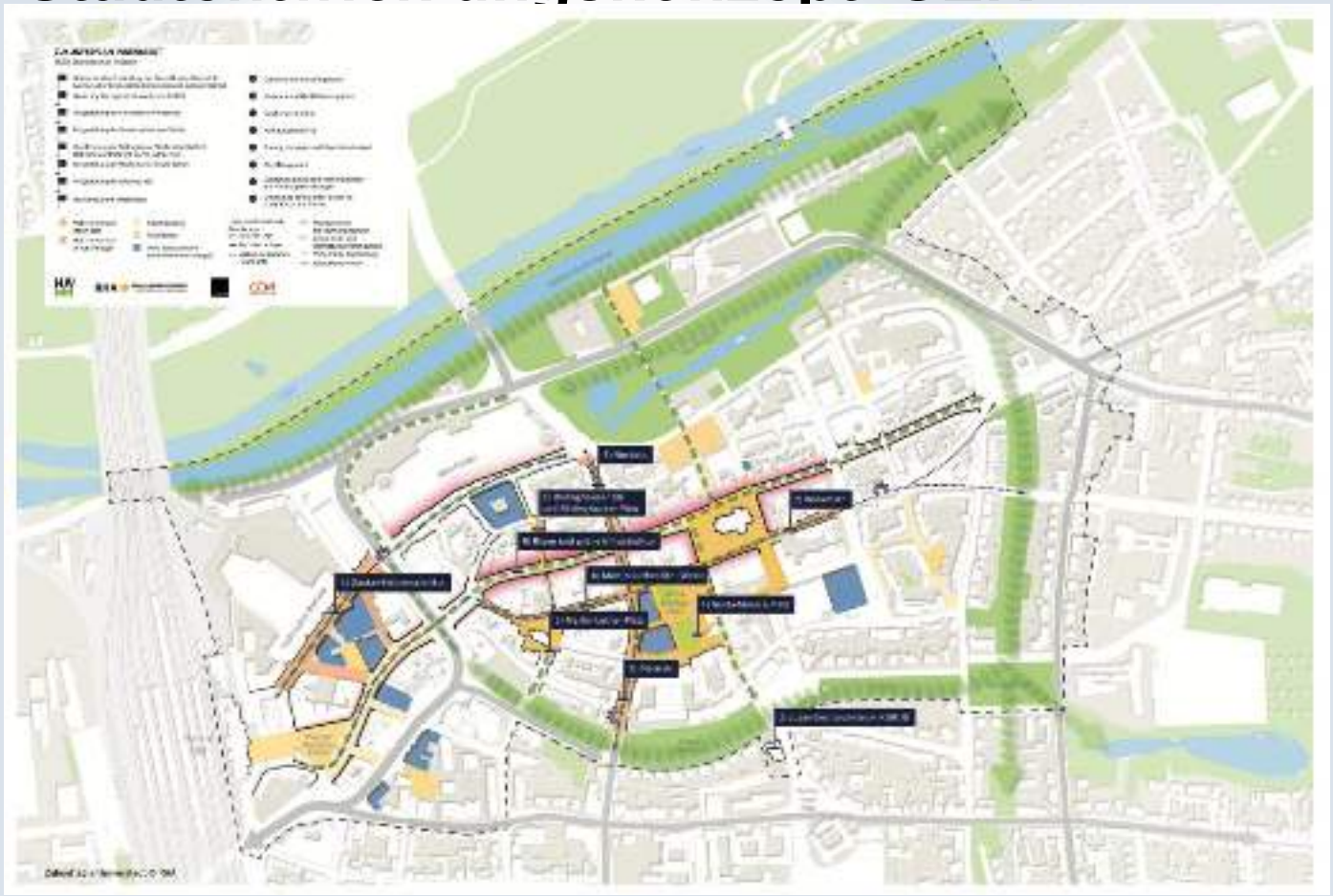
Themen

- Stadtentwicklungskonzept ISEK
- Alter Werler Straße
- Banningstraße
- Radwege vs. Radfahrstreifen (Werler Straße)
- Fahrradparkhaus Stadthausstraße
- Querungshilfe Soester Straße
- AK Stadt Hamm/ADFC

Stadtentwicklungskonzept ISEK



Stadtentwicklungskonzept ISEK



Stadtentwicklungskonzept ISEK

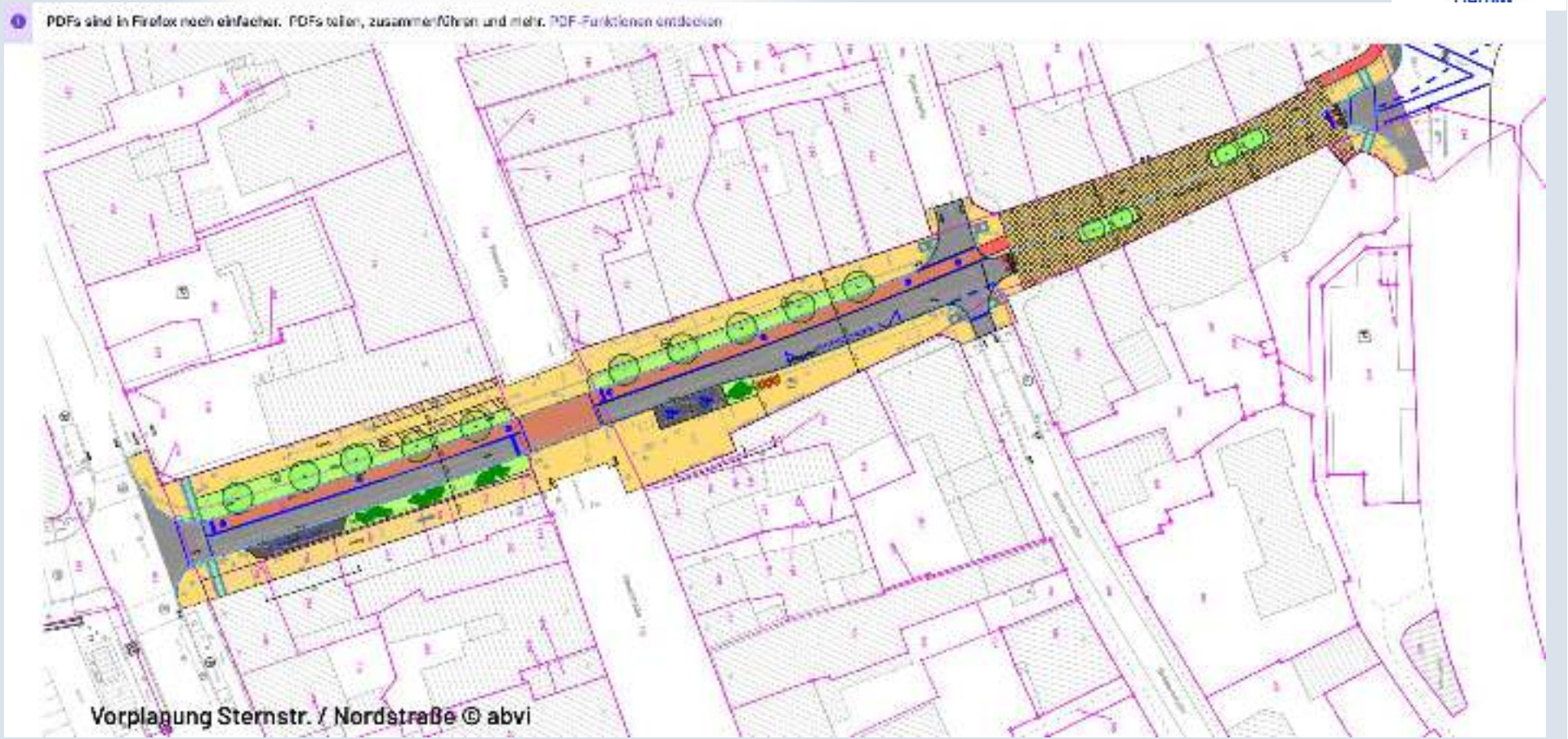
Umgestaltung der Sternstraße/Nordstraße



Stadtentwicklungskonzept ISEK

Straße / Bereich	Vorgesehene Maßnahme mit Bedeutung für den Radverkehr	Stand der Aussage im Konzept
Sternstraße / Nordstraße	Weniger Fahrspuren, angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Neuaufteilung des Straßenraums. Begrünung und bessere Bedingungen für den Radverkehr sollen die Barrierewirkung verringern.	Die Verlegung der Bundesstraßenfunktion wird geprüft; die umfassendere Umgestaltung hängt davon ab.
Gustav-Heinemann-Straße	Separate Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite, breite Gehwege und eine Neuordnung des Straßenraums. Vorgesehen ist auch, das straßenbegleitende Parken durch durchgängige Begrünung mit Bäumen zu ersetzen.	Konkreter Bestandteil der vorgesehenen Umgestaltung.
Martin-Luther-Straße (West)	Die Einbahnstraße soll für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Gleichzeitig sollen die Verkehrsbelastung verringert und der nutzbare Seitenraum auf der Nordseite vergrößert werden.	Als Teil der Umgestaltung beschrieben.
Widumstraße	Neuordnung des Straßenraums: durchgängige Gehwege statt aufgesetzten Parkens, Verlagerung der verbleibenden Stellplätze und zusätzliche Bäume. Dadurch sollen auch die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden.	Als konkrete Umgestaltung vorgesehen; keine gesonderte Radverkehrsanlage benannt.
Rödinghauser Straße	Qualifizierung der Straße als Teil einer durchgängigen Nord-Süd-Verbindung zwischen Allee-Center, Rödinghauser Platz und Martin-Luther-Platz.	Konkrete städtebauliche Aufwertung; der Schwerpunkt liegt im Text auf der zusammenhängenden Gestaltung und der Fußwegeverbindung.

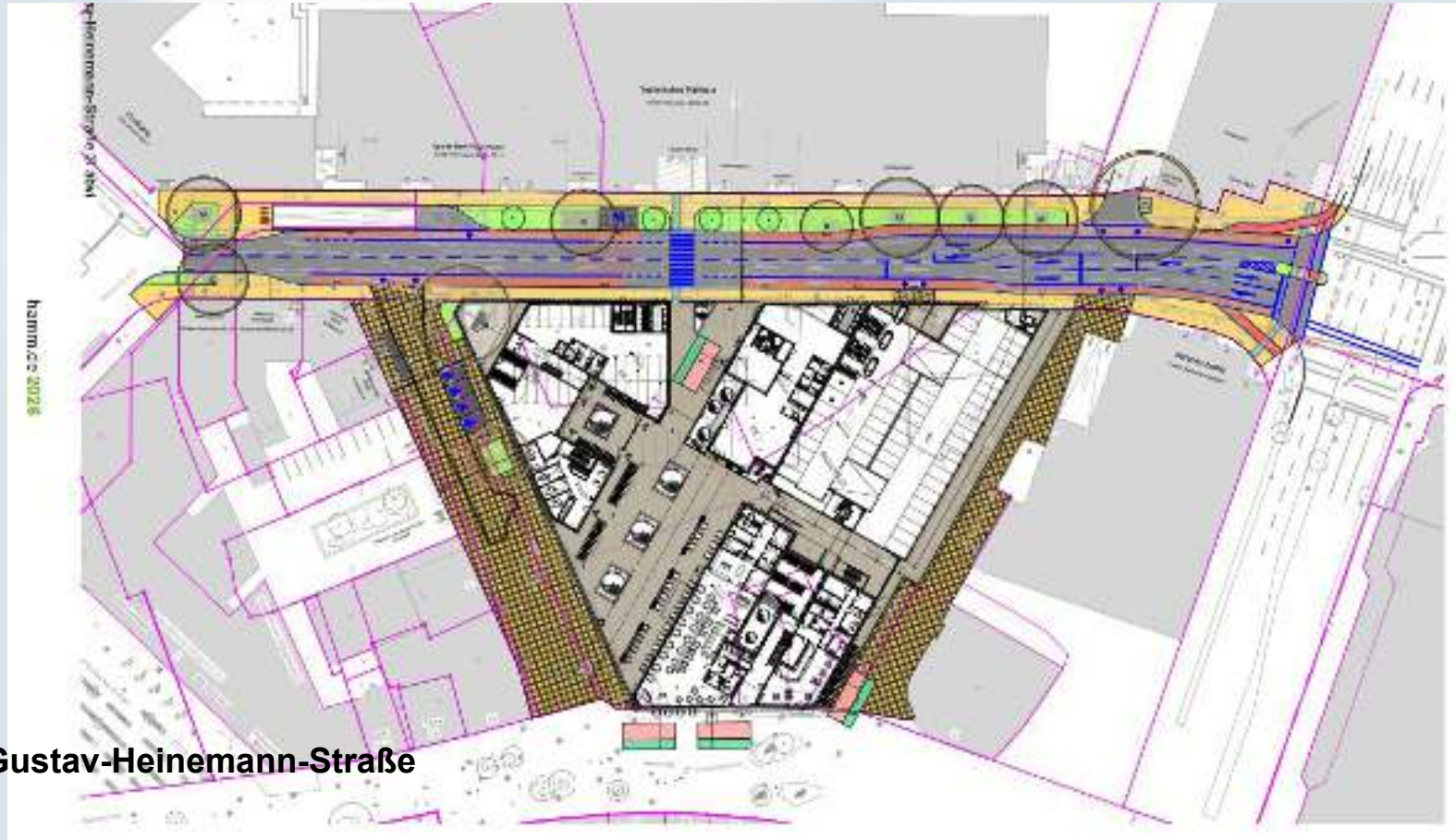
Stadtentwicklungskonzept ISEK



Stadtentwicklungskonzept ISEK



Stadtentwicklungskonzept ISEK



Stadtentwicklungskonzept ISEK

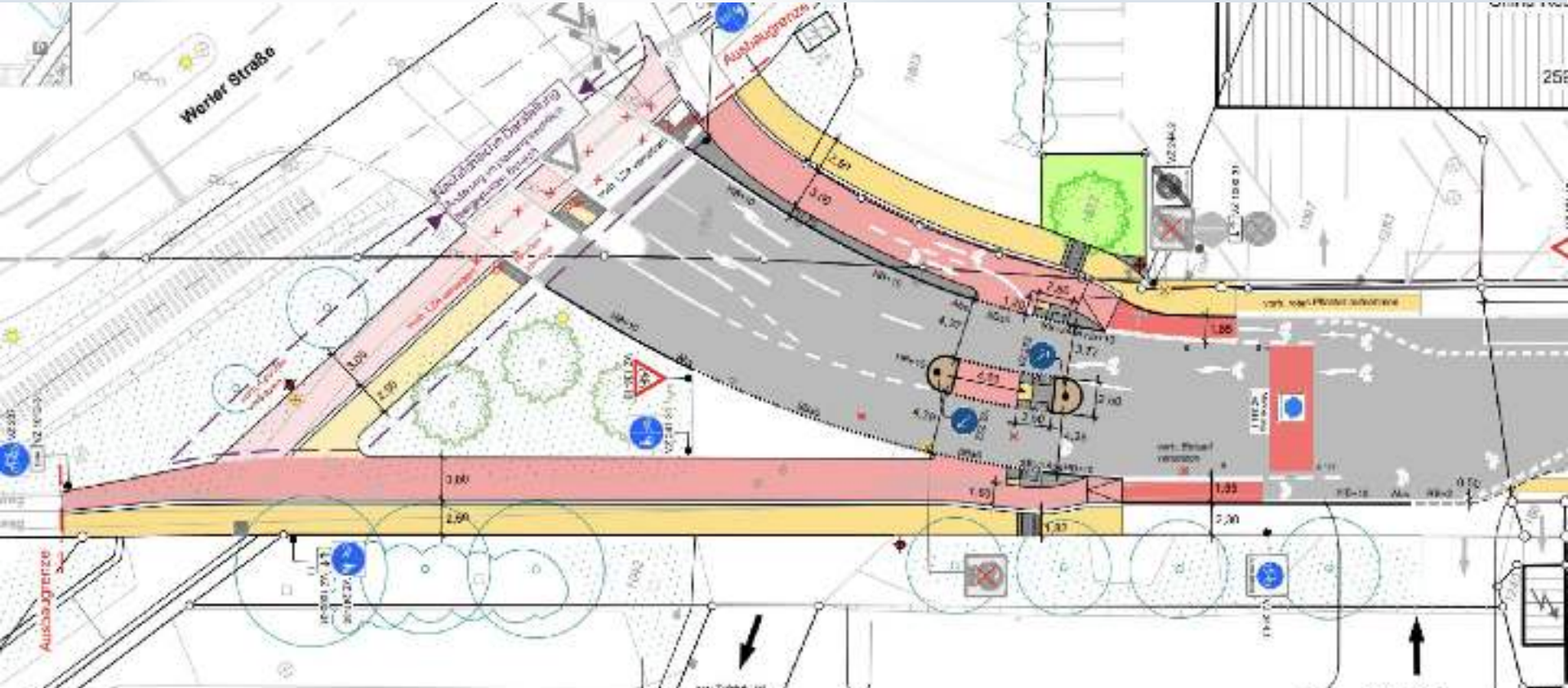


Widdumstraße

Alter Werler Straße



Alter Werler Straße



Banningstraße



Werler Straße

A
Fahrradschutzstreifen
Radweg auf der Fahrbahn markiert



- **Gehweg:** 2–3,60 m
- **Radverkehr:** Schutzstreifen 1,50 m (markiert auf Fahrbahn)
- **Parkplätze:** Parkstreifen (2 m breit) baulich angelegt und eingefasst mit Bäumen und Beeten
- **Fahrbahn:** 6,5 m (2 × 3,25 m)

B
Baulicher Radweg
Radweg baulich getrennt

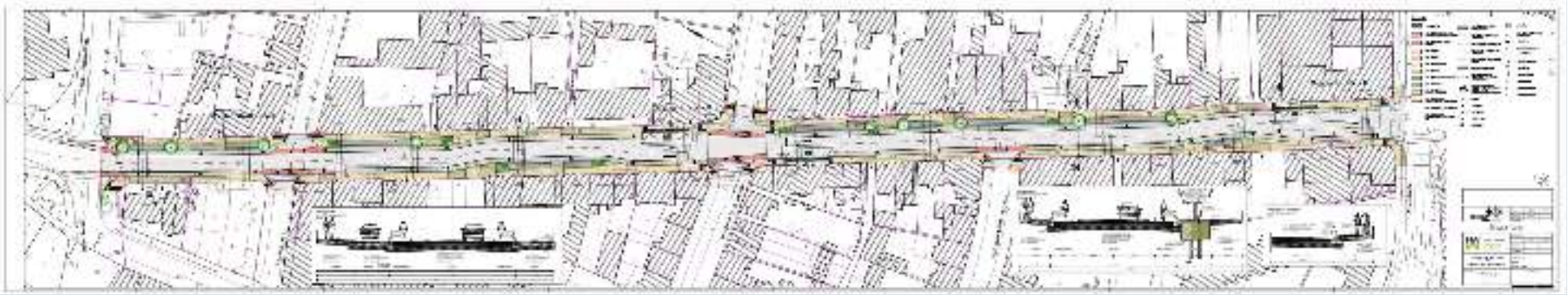


- **Gehweg:** 1,90–3,50 m, baulich getrennt vom Radweg
- **Radverkehr:** Getrennter Radweg 1,60 m
- **Parkplätze:** Parkstreifen (2,0 m breit) baulich angelegt und eingefasst mit Bäumen und Beeten
- **Fahrbahn:** 6,5 m (2 × 3,25 m)

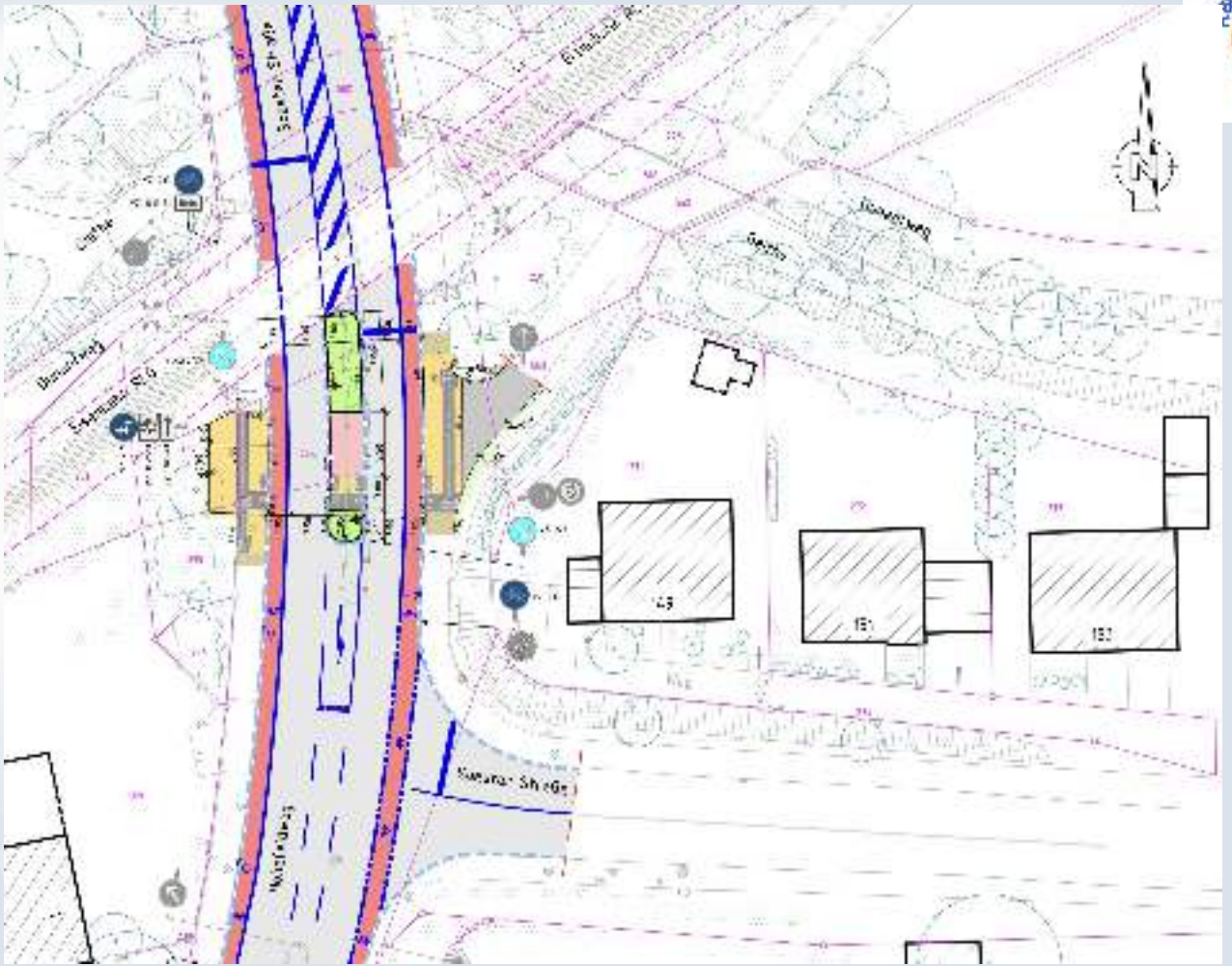
C
Radfahrstreifen
Radweg auf der Fahrbahn, Linie durchgezogen



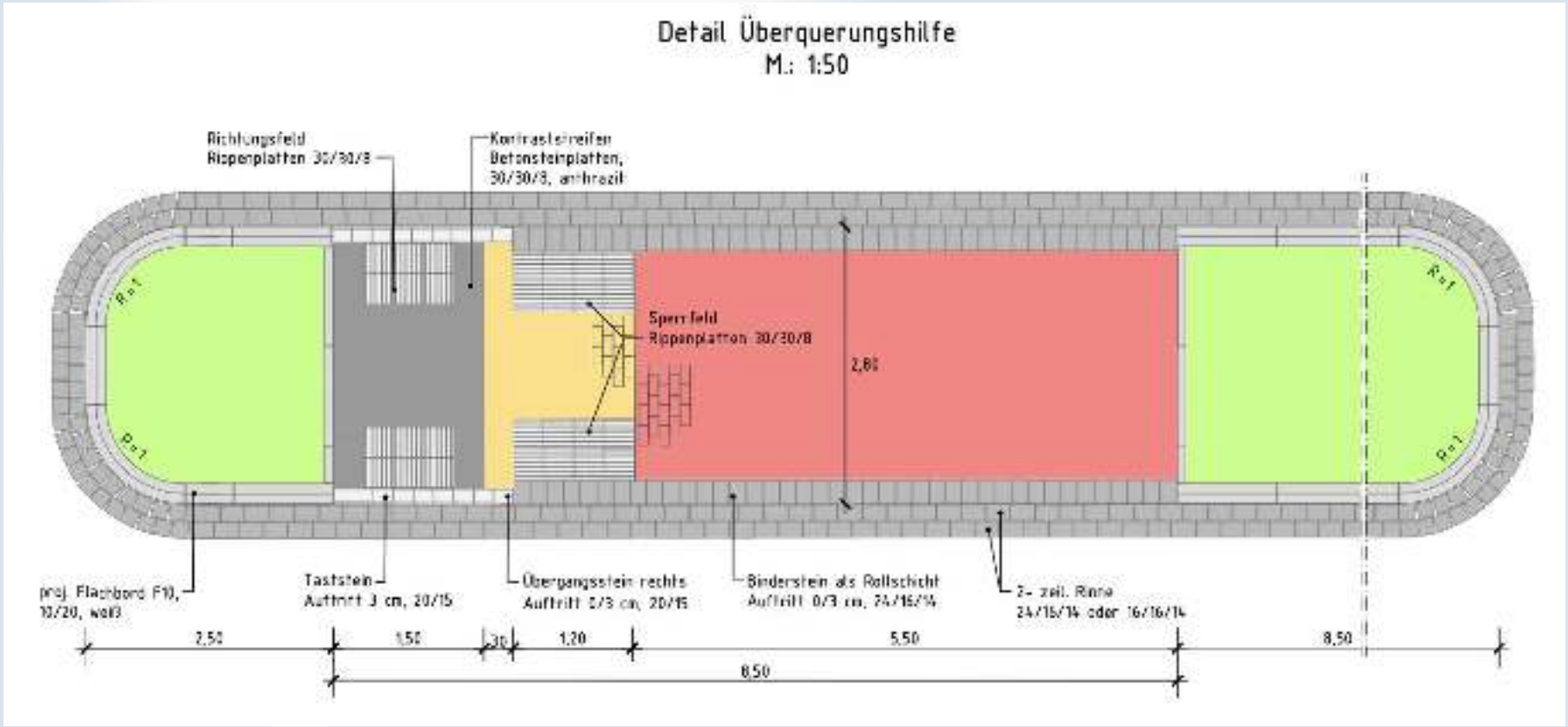
- **Gehweg:** 2–3,15 m
- **Radverkehr:** Radfahrstreifen 1,85 m (markiert auf Fahrbahn)
- **Parkplätze:** Parkstreifen (2 m breit) baulich angelegt und eingefasst mit Bäumen und Beeten
- **Fahrbahn:** 6,5 m (2 × 3,25 m)



Soester Straße



Soester Straße



Werler Straße

Abschnitt 6.1.6.4

Es wird empfohlen, die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nach Abschnitt 6.1.6.4 nur ausnahmsweise anzuwenden. Die Ausschlusskriterien werden ergänzt um Hauptverbindungen des Fußverkehrs.

Abschnitt 6.1.7.2

Verändertes Mindestmaß für Schutzstreifen von 1,50 m (bisher 1,25 m).

Alle Querschnitte typischer Entwurfssituationen mit Parkständen werden durch Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsführung und ruhendem Verkehr ergänzt (das entspricht auch dem Entwurf der neuen RMS, Teil: Stadtstraßen). Eine Breite von mindestens 0,75 m ist zweckmäßig.

Abschnitt 6.1.7.4

Verbreiterung des Basisstandards für Radfahrstreifen von 1,60 m auf 2,00 m (zuzüglich Breitstrich) sowie des Sicherheitstrennstreifens zu Parkständen von mindestens 0,50 m auf mindestens 0,75 m.

Abschnitt 6.1.7.5

Verbreiterung des Mindestmaßes im Basisstandard für Radwege von 1,60 m auf 2,00 m sowie des Sicherheitstrennstreifens zu Parkständen von mindestens 0,50 m auf mindestens 0,75 m. Zwischen Radweg und Fahrbahn wird ebenfalls ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m empfohlen.