

Radverkehr in Hameln



Stellungnahme des BUND zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Hameln durch Abmarkierung von Schutzstreifen und konkrete Vorschläge zur Radverkehrsführung auf wichtigen Straßenzügen in Hameln

11.08.2005

Der Radverkehr gehört auf die Straße und nicht auf den Bürgersteig !

1. Radverkehr in Hameln bisher

Dem Radverkehr wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten, in denen die meisten Straßen und Wege im Hamelner Stadtgebiet geplant und gebaut wurden, wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Das Hauptaugenmerk war in den 70er und 80er Jahren auf die Mobilität durch das Auto gerichtet. Alle Planungen und Baumaßnahmen wurden schwerpunktmäßig darauf ausgerichtet, den Autoverkehr in Hameln zu beschleunigen. Bei der Planerstellung wurden zunächst die komfortabel breiten Fahrspuren für das Auto geplant, daran anschließend die Parkflächen für Autos und erst zum Schluss wurde geschaut, wie die verbleibenden Flächen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) aufgeteilt werden konnten. Häufig wurde der Radverkehr sogar zunächst gar nicht berücksichtigt, wie das Beispiel Thiewallbrücke zeigt – dort wurden erst später provisorische Radstreifen auf dem Bürgersteig eingezeichnet, wie sie heute noch bestehen.

2. Aktuelle Situation des Radverkehrs in Hameln

In den 90er Jahren und bis heute sind in Hameln einige Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt worden, jedoch genügen diese bei weitem nicht, um den Radverkehr attraktiv genug zu machen, damit mehr Menschen häufiger das Rad benutzen.

Hameln ist beim Radverkehr hinsichtlich des Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen mit nur ca. 5% immer noch weit abgeschlagen gegenüber anderen Städten, die dem Radverkehr mehr Beachtung geschenkt haben und Empfehlungen von Verkehrsexperten konsequent umgesetzt haben.

An positiven Beispielen ist in Hameln besonders die Öffnung einiger Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Friedhofsquere und die Freigabe des Rathausvorplatzes für den Radverkehr zu nennen. Außerdem natürlich die wenigen Straßenzüge in denen in letzter Zeit ein Schutzstreifen eingezeichnet worden ist.

Der Hochbordradweg ist aber nach wie vor weit verbreitet in Hameln und besonders ärgerlich: Bei mehreren Neubaumaßnahmen ist sogar wieder ein Hochbordradweg gebaut worden. Damit ist viel Geld in die falsche Richtung geleitet worden, obwohl eigentlich alle Argumente für den Schutzstreifen seit Jahren bekannt sind.

3. Zukünftige Ausrichtung aus Sicht des BUND

Hameln wäre eine ideale Radfahrerstadt – im Radius von 5 Kilometern sind sehr viele Verkehrsbeziehungen deutlich besser mit dem Fahrrad als mit dem Auto abzudecken. Das Rad wäre daher in vielen Fällen eine **gute Alternative zum Auto** – umweltfreundlicher und gesünder ist es sowieso.

Viele Hamelner könnten für bestimmte Fahrten das Rad benutzen und würden es auch tun, wenn sie als Radfahrer auch privilegiert behandelt würden. Die nachrangige Behandlung des Radverkehrs in Hameln führt jedoch zu einem schlechten Image des Verkehrsmittels Fahrrad, so dass viele davon abgehalten werden das Fahrrad zu nutzen.

Der Anteil des Radverkehrs in Hameln ließe sich, nach Einschätzung des BUND und von renommierten Verkehrsexperten, wesentlich steigern, wenn der Radverkehr in Hameln attraktiver gestaltet würde. Ein positives Image des Radverkehrs muss aufgebaut werden – der Fahrradnutzer muss sich als gleichberechtigter, wenn nicht sogar als privilegierter Verkehrsteilnehmer fühlen dürfen. Nur dann entscheiden sich mehr Hamelner für das Fahrrad und tragen somit zur Verkehrsentlastung der Hamelner Innenstadt bei.

Hameln braucht einen **grundlegenden Paradigmenwechsel** bei der Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur.

Es gilt: Radfahrer gehören als gleich berechtigte Verkehrsteilnehmer auf die Straßen, auf die Fahrbahnen (Radstreifen, Schutzstreifen) und nicht auf die Bürgersteige (Hochbordradweg). Das erhöht die Sicherheit und die Attraktivität des Radverkehrs gleichermaßen und es wäre ein gutes Markenzeichen für eine Fahrrad freundliche Stadt Hameln!

Radfahrer möchten zügig und sicher fahren – nicht schieben – um ihr Ziel zu erreichen. Die bisherige Anlage von Hochbordradwegen wird beidem nicht gerecht. Mit dem Hochbord ist automatisch die Nutzung von Fußgängerquerungen und die Beachtung von Fußgängerampeln verbunden. D.h. jede Querung einer Kreuzung kommt der Fahrt über einen Hindernisparkur gleich. Häufig soll das Fahrrad sogar geschoben werden!

4. Wesentliche Vorteile der Radverkehrsführung auf den Fahrbahnen

Wesentlicher Vorteil von abgezeichneten Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist es, dass Radfahrer für alle Verkehrsteilnehmer **deutlich sichtbar** sind und ihr Verhalten vorhergesehen und einkalkuliert werden kann. Dadurch werden sie mit **größtmöglicher Sicherheit** geführt.

Unfallbilanzen aus zahlreichen Städten mit einer Radverkehrsführung auf den Fahrbahnen belegen, dass dort die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere deutlich zurück gehen.

Subjektiv erscheint dies nicht sofort jedem, der sich nicht eingehend mit der Thematik auseinandergesetzt hat, plausibel. Um die Zusammenhänge zu verstehen muss man zunächst wissen, dass **Unfallsschwerpunkte** immer die **Kreuzungen und Ausfahrten** sind. Auf gerader Strecke passieren nur wenige Unfälle.

Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bietet gerade hier die entscheidenden Vorteile.

Beim Rechtsabbiegen mit dem Auto wird der **Radfahrer** auf dem Schutzstreifen **nicht übersehen** – er befindet sich ja schon lange im Voraus im Sichtfeld des Fahrers und

taucht nicht etwa plötzlich an der Kreuzung hinter parkenden Autos oder Grünstreifen auf, wie beim Radweg auf dem Bürgersteig.

An Ausfahrten müssen Autofahrer zwangsläufig den Bürgersteig queren, um bis an die Fahrbahn heranzufahren. Erst dort können sie den fließenden Verkehr einsehen. Der **Schutzstreifen**, als Teil der Fahrbahn, **bleibt** trotzdem **frei** und **kann weiterhin** vom Radfahrer **passiert werden**.

Der Radweg auf dem Bürgersteig wäre in dieser Situation für die Dauer des Wartens durch das Auto blockiert. Beim Queren eines Hochbordradweges kommt es außerdem leicht zu Kollisionen mit Radfahrern, weil nur mit „langsamen“ Fußgängern und nicht mit schnelleren Radfahrern gerechnet wird. Auch zeigt die praktische Erfahrung, dass Radfahrer auf dem Bürgersteig oft in der falschen Richtung fahren, wodurch die Gefahr auf dem Bürgersteig weiter erhöht wird. Das ist natürlich widerrechtlich, aber offensichtlich unvermeidbare Realität und muss daher bedacht werden.

Abgezeichnete Schutzstreifen auf den Fahrbahnen ermöglichen auch Radfahrern Kreuzungen **zügig zu queren**, was den Verkehrsfluss für den Radverkehr erhöht – oder hat der Radfahrer kein Recht darauf sein Ziel schnell zu erreichen ?

Beim Radstreifen auf der Fahrbahn wird klar ersichtlich, dass der Radverkehr zur bevorrechtigten Straße gehört und somit **Vorfahrt** hat. Geradeaus fahrende Radfahrer werden dadurch von Kraftfahrern **nicht irrtümlich für Rechtsabbieger gehalten**. Umgekehrt können geradeaus fahrende Radfahrer rechts abbiegende Kraftfahrzeuge **besser erkennen**.

Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen werden im Gegensatz zu Radwegen auf Bürgersteigen erfahrungsgemäß **kaum** verbotswidrig **in falscher Richtung befahren**. Dies ist eine erwünschte Folge der Radverkehrsführung auf den Fahrbahnen. Im fließenden Verkehr erreicht der Radfahrer an Kreuzungen quasi automatisch die richtige Fahrbahnseite, ohne Fußgängerüberwege nutzen zu müssen und dort sogar absteigen zu müssen. Für die Einhaltung von Recht und Gesetz ist hier also keine Kontrolle oder Maßregelung erforderlich, sondern geschieht von selbst.

Radfahrstreifen werden von Fußgängern nicht mit Warteflächen verwechselt.

5. Wesentliche Nachteile der Radwege auf dem Bürgersteig

Fußgänger fühlen sich durch Radfahrer **gestört** – es entstehen Konflikte und Unfallrisiken.

Umgekehrt müssen Radfahrer ständig mit **Behinderungen** durch unaufmerksame Fußgänger, die unwillkürlich auf der Radspur gehen oder stehen, rechnen.

Mit modernen Rädern erreicht auch ein **Durchschnittsradfahrer** auf der Fahrbahn ohne größere Anstrengungen Geschwindigkeiten zwischen **20 und 25 km/h**. Diese können auf Gehwegen wegen der Kollisionsgefahr mit Fußgängern und wegen des oben beschriebenen Risikos an Kreuzungen von Autofahrern übersehen zu werden, nicht gefahren werden.

Erhöhtes Unfallrisiko an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstücksausfahrten – Radfahrer werden schlechter als bevorrechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen.

Üblicherweise wird heute der Bürgersteig und damit der darauf befindliche Hochbordradweg an Kreuzungen und an jeder Grundstückszufahrt auf Fahrbahnniveau gesenkt. Daraus resultiert ein ewiges Auf und Ab beim Befahren dieser Hochbordradwege, was für Radfahrer einen erheblichen **Komfortverlust** darstellt.

An Einmündungen **blockieren** i.d.R. wartepflichtige **Kraftfahrzeuge den Radweg** auf dem Gehweg.

6. Aktuelle Negativ-Beispiele in Hameln

Hastenbecker Weg

Entgegen der Kritik von ADFC und BUND wurden entlang des erneuerten Hastenbecker Weges Hochbordradwege angelegt. Ohne Not, denn über den gesamten Verlauf von Afferde bis zum Hefehof ist die Fahrbahn breit genug für einen abgezeichneten Radstreifen auf dieser innerstädtischen Straße.

Kreuzung am Hefehof, Hastenbeckerweg, Kuhlmannstraße

Auch hier wurde entgegen der Kritik von ADFC und BUND, sowie entgegen den Ratschlägen des Verkehrsplaners Prof. Alrutz aus Hannover eine aufwändige Kreuzung gebaut, bei der nur die Vorteile für den Autoverkehr maßgebend waren und die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern hinten an gestellt wurden. Statt auf der Fahrbahn mit zu fließen müssen Radfahrer mehrere Fußgängerüberwege benutzen um die Kreuzung zu queren, mit entsprechend großem Zeitverlust.

Kreuzung Deisterstraße, Lohstraße, Falkestraße

Hier wurde die für den Radfahrer komfortable Lösung nicht realisiert und stattdessen der Radverkehr wieder über eine Fußgängerampel und den schmalen Bürgersteig geleitet. Die komfortable und richtige Lösung wäre ein rot abmarkierter Radstreifen zwischen Falkestraße und Lohstraße gewesen.

Durch den roten Streifen würden alle Autofahrer erkennen können, dass sie einen Radfahrstreifen kreuzen und entsprechend Aufmerksam sein müssen.

Ostertorwall

7. Aktuelle Positiv-Beispiele in Hameln

Kaiserstraße

Der Hamelner „Feldtest“ für den Schutzstreifen ist positiv verlaufen.

Das Beispiel Kaiserstraße zeigt, wie mit verhältnismäßig wenig finanziellem Aufwand sehr viel für die Sicherheit und die Attraktivität des Radverkehrs getan werden kann. Es mussten im Grunde nur ein paar Linien eingezeichnet werden und fertig.

Eindrucksvoll kann jeder selbst feststellen, wie man sich beim Autofahren an den gestrichelten Linien des Schutzstreifens orientiert und so automatisch den Randstreifen für den Radfahrer frei lässt. Ohne Schutzstreifen hatte man sich hingegen immer am Bordstein orientiert und musste dann einen Schlenker, um einen Radfahrer zu überholen.

Kreisverkehr am Bahnhof

Vorbildlich und konsequent hat die Stadt jetzt auch beim Kreisverkehr am Bahnhof den Schutzstreifen eingezeichnet und so den Anschluss zur Kaiserstraße geschaffen. Wichtig ist es, dass der Schutzstreifen auch über Kreuzungen geführt wird, denn gerade das sind ja die Gefahrenstellen! Das ist hier ebenfalls beim Anschluss an die Kaiserstraße geschehen.

Reimerdeskamp

Sehr lobenswert ist es, dass die Stadt sich jetzt auch beim Reimerdeskamp für den fortschrittlichen Schutzstreifen entschieden hat und so den Forderungen der Interessenvertreter für den Radverkehr in Hameln ADFC und BUND gefolgt ist. Die Schutzstreifen wurden zwischenzeitlich eingezeichnet, was zu begrüßen ist, jedoch wurde leider nicht konsequent geplant. Der Schutzstreifen wurde nicht durchgängig eingezeichnet, sondern zu Gunsten von Parkflächen unterbrochen. Ebenso wurden die Linien an den Bushaltestellen unterbrochen. Auch wurden die Linien gerade auf der Einmündung zum Bertholdsweg nicht durchgezogen.

Ostertorwall (Radspur am Grünen Reiter auf der Fahrbahn)

Das kurze Stück des Vorbildlich auf der Fahrbahn geführten Radstreifens im Bereich des Grünen Reiters stellt ein sehr positives Beispiel dar. Die geradeaus fahrenden Radfahrer werden deutlich im Voraus sichtbar für die rechts abbiegenden Autofahrer, auf dem rot markierten Radstreifen geführt. Die Rechtsabbieger können so die Querung des Radstreifens zum Abbiegen passend planen, ohne den Radfahrer zu übersehen und zu gefährden.

Jedoch lässt die anschließende Führung des Radweges auf dem Bürgersteig mit all den Nachteilen sehr zu wünschen übrig.

8. Weitere Verbesserungsvorschläge des BUND

Thiewallbrücke:

Stadtauswärts würde eine Fahrspur genügen, denn die Anzahl Fahrzeuge vom zweispurigen Kastanienwall teilt sich ja kurz vorher auf in Richtung Fischbeck und zum City. In der anderen Ampelphase kommen aus Richtung Fischbeck auch nur einspurig Fahrzeuge an.

Beleg: Bei der einspurigen Verkehrsführung stadtauswärts während der umfangreichen Renovierungsarbeiten an der Thiewallbrücke kam es zu keinen Staus stadtauswärts. Das Nadelöhr besteht immer nur stadteinwärts, wo sich gelegentlich längere Staus bilden, weil die Stadt nicht mehr Autos aufnehmen kann.

Beidseitig können dann breite Radwege auf der Fahrbahn angelegt werden und so das Provisorium der Radstreifen auf dem von Fußgängern hochfrequentierten Bürgersteig aufgelöst werden. Das Problem der Falschfahrer wäre damit auch gleich gelöst.

Ostertorwall:

Drei Fahrspuren genügen hier allemal den auftretenden Verkehr zu bewältigen. Die eine Spur dient nur als besonders lange Linksabbiegerspur für den Kopmannshof und steht somit gar nicht für den Ringverkehr zur Verfügung.
Damit können auch hier beidseitig breite Radwege auf der Fahrbahn angelegt werden.

Mertensplatz, Brücke am Mertensplatz, Süntelstraße und Erichstraße:

Stadteinwärts genügt eine Fahrspur für den Kraftverkehr vom Mertensplatz bis über die Brücke. Ab dort kann wie bisher auf vier Spuren erweitert werden, als Staufläche vor den Ampeln. Damit können in beide Richtungen ausreichend breite Radstreifen vorgesehen werden, um den stark frequentierten Bürgersteig frei vom Radverkehr zu bekommen. Von der Fischbecker Landstraße kommt der Verkehr nur einspurig an, so dass hier die Zweispurigkeit nicht begründet ist, sondern nur „historisch gewachsen“. Der zweispurige Verkehr aus der Süntelstraße teilt sich auf nach links in Richtung Innenstadt und nach rechts in Richtung Fischbeck.

Hafenstraße:

Auf der Hafenstraße Richtung Innenstadt genügt eine Fahrspur von der Kaiserstraße bis nach der Fußgängerampel Mühlenstraße. Weder die Kaiserstraße, noch die Ohsener Straße aus denen Autos kommen können sind zweispurig.
Damit könnte der Schutzstreifen der Kaiserstraße ohne weiteres Richtung Innenstadt und zum Weserradweg auf der Fahrbahn fortgeführt werden.

Fahlte und Basbergstraße:

In den meisten Bereichen von Fahlte und Basbergstraße ist es einfach und kostengünstig möglich analog zum Reimerdeskamp, die gewünschten Schutzstreifen auf der Fahrbahn abzumarkieren. Für das Parken stünden dann die Flächen der heutigen Hochbordradwege, soweit vorhanden, zur Verfügung. Autos würden dann halbseitig auf dem Bürgersteig-Niveau stehen, so wie es in anderen Straßenzügen bereits praktiziert wird, siehe Bild.



Friedhofsquere:

Einrichtung einer Vorfahrtsstraße für den Radverkehr von der Innenstadt in Richtung Basberg. Die Verbindung „Scharnhorststraße – Friedhofsquere – Sedemünderstraße“ sollte gegenüber der Sandstraße auf der einen Friedhofsseite und gegenüber der Koppenstraße auf der anderen Friedhofsseite vorfahrtsberechtigt sein. Ggf. könnten Aufpflasterungen auf den Kreuzungen vorgesehen werden.

Auf der Sedemünder Straße sollte ein Radstreifen eingezeichnet werden, der den Radverkehr in Richtung Bahnhof sicher über die Karlstraße in die Kreuzstraße leitet. Allzu leicht biegen Radfahrer zu früh nach rechts ein in die Hunold- oder Gertrudenstraße ein und stehen dann an der Deisterstraße ohne Querungsmöglichkeit.

9. Einige weitere Aspekte

Jeder der mit dem Rad in die Stadt fährt sorgt damit für einen zusätzlichen freien Parkplatz in der Stadt.

Jeder der mit Rad in die Stadt fährt reduziert die Feinstaubbelastung der Stadt.

Im November 2003 haben die Umweltverbände BUND, Nabu und ADFC im Hochzeitshaus eine zweiwöchige Verkehrsausstellung präsentiert. Während dieser Ausstellung wurde unter den Besuchern eine Fragebogenaktion zum Thema Verkehr durchgeführt. Die Auswertung von über 200 Antworten auf die Frage, welche Variante zu bevorzugen wäre Hochbordradweg oder Radstreifen auf der Fahrbahn, ergab folgendes eindeutiges Ergebnis:

Hochbordradwege:	28,8 %
Radstreifen:	71,2 %

Mehr als 2/3 der Besucher der Verkehrsausstellung würden also den Radstreifen auf der Fahrbahn präferieren.

Freundlicher Gruß

Georg Neulen

BUND Hameln-Pyrmont
Berliner Platz 4
31785 Hameln
Tel. 05151/13671