



Rad-Verkehrswende Hameln

Georg Neulen, Rainer Schams, Andreas Hausotter, Horst Maler

**Aktualisierte
Fassung – Juni 2025**

Initiative
Rad-Verkehrswende
Hameln

JETZT!



INHALT

- 01 › VORBEMERKUNG
- 04 › GRUNDSÄTZE ZUR UMSETZUNG
- 11 › RADVORZUGSROUTEN
- 14 › STADTQUARTIERE
- 20 › ZUSAMMENFASSUNG
- 21 › SCHLUSSBEMERKUNGEN

1. VORBEMERKUNG

Dies ist die 2. Auflage unserer Vorschläge für eine Rad-Verkehrswende in Hameln. Die erste Auflage erschien im Mai 2023; seitdem ist viel passiert, und andererseits noch viel zu wenig – daher hier nun die Neuauflage.

Unsere **Motivation** bleibt es, **den lokalen Klimaschutz voran zu bringen** und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt, auch durch Förderung des Radverkehrs, zu verbessern. Der Handlungsbedarf ist nicht kleiner, sondern größer geworden.

Auf der *Hamelner Klimakonferenz* am 04.11. 2022 wurde von den Moderatorinnen und Moderatoren der *B.A.U.M. Consulting* dargestellt, dass in Hameln der Verkehr mit ca. 50 % den größten Anteil an den Treibhausgasemissionen hat.¹

Daran anknüpfend hat die Stadt Hameln 2023 ihr **Klimaschutzkonzept** verabschiedet, in dem die Stärkung des Rad- und Fußverkehr und des ÖPNV als wesentliche Ziele genannt werden.

Es ist somit **überfällig, die Bedingungen für den Radverkehr in Hameln deutlich zu verbessern** und damit den Anteil der Radfahrenden am Verkehrsaufkommen um mindestens 10 Prozent² zu erhöhen – nach einer aktuellen Studie des Fraunhofer-Instituts ließe dieser sich sogar verdreifachen.³

Dazu sind nicht nur aus unserer Sicht **die bisherigen Maßnahmen in Hameln nicht ausreichend**; auch der Sachstandsbericht der Stadt zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes vom Oktober 2024 belegt⁴, dass noch erhebliche Anstrengungen zur schnellen Umsetzung fuß- und radverkehrsfreundlicher Strukturen notwendig sind.

¹ Stadt Hameln / B.A.U.M Consulting. Protokoll 1. Klimakonferenz am Freitag, 4. November 2022, S. 2

² Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Berlin 2022

³ Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen, Fraunhofer-Institut 2024

⁴ Sachstandsbericht zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Hameln zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz vom 21.11.2024, Stadt Hameln, Fachbereich 51 Umwelt und Klimaschutz



Die verbindliche Grundlage dazu wurde vom Rat der Stadt Hameln sogar schon am 11. 11. 2020 im *Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030)* **beschlossen**.

Wir zitieren aus dem ISEK Seite 50 F⁵ (>):

*„Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits jetzt deutlich spürbar, daher sind wesentlich ambitioniertere und weitreichendere Anstrengungen als bisher in Bezug auf den Klimaschutz, auch im kommunalen Bereich, notwendig, um das 1,5 Grad Ziel einhalten zu können.
Die Umsetzung notwendiger Maßnahmen sollten jedoch vor allem als Chance angesehen werden, eine lebensfreundliche Umwelt zu erhalten und die Lebensbedingungen, nicht nur der Hamelner Bürger, zu verbessern.
Wo es möglich und sinnvoll ist, sollten die Bürger auch in die Umsetzungsprozesse mit eingebunden und regelmäßig informiert werden, um dem Risiko mangelnder Akzeptanz entgegenzuwirken.“*

Zwei weitere zentrale Aussagen aus dem ISEK 2030 lauten (Leitlinie 12 – Seite 86 ff.):

„Hameln bietet Alternativen zum Auto und ist mit der Region vernetzt.“

*„In Hameln entstehen autofreie und verkehrsberuhigte Quartiere bzw. Straßenzüge“
...„verkehrsgerechter Rückbau der innerstädtischen Haupteerschließungsstraßen wie Ostertorwall etc.“*

5 Stadt Hameln, Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030) der Rattenfängerstadt Hameln, Hameln 2020

„Ambitionierte und weitreichendere Anstrengungen“ zur Umsetzung von klimagerechten Infrastrukturen in Hameln vermissen wir weiterhin, auch wenn schon erste Schritte gegangen wurden.

Aber **ein Gesamtkonzept zur Verkehrswende in Hameln**, das die Vorgehensweise unkoordinierter Einzelmaßnahmen beendet und die Priorisierung von Teilzielen eines Gesamtplans festlegt, fehlt noch immer.

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung vom 11.10.24 ermöglicht nun Veränderungen an innerörtlichen Straßen und Plätzen mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung. Es geht um den Rückbau der **autogerechten Stadt** zu mehr Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, und damit **für mehr Lebensraum in den Quartieren**.

Es geht um kurze Wege, die Minderung des Lärms, die Reduktion von Luftschadstoffen und Klimagasen, es geht um eine andere Form der Mobilität, auch mit dem Ziel, die Attraktivität unserer Stadt zu erhöhen.

Dabei ist der Radverkehr nur ein Teilgebiet der Verkehrswende, auf das **wir** uns konzentriert haben.

Unsere Vorschläge wurden den Fraktionen im Rat der Stadt Hameln schon vorgelegt, sind aber bisher kaum aufgegriffen worden. Daher denken wir auch weiterhin über die Initiierung eines Bürgerbegehrens / eines Bürgerentscheids zum schnelleren Ausbau des Radverkehrs nach.

Unsere Vorschläge, die wir im folgenden vorstellen wollen, umfassen

- **Grundsätze für ein Radverkehrskonzept**
- **Radvorzugsrouten**
- **Stadtquartiere**



Rückbau einer ehemals „autogerechten“ Stadt

2. GRUNDSÄTZE FÜR EIN RADVERKEHRSKONZEPT

In diesem Kapitel geht es um Grundsätze zur Umsetzung eines klimagerechten und nachhaltigen Verkehrskonzepts für den Radverkehr in der Stadt Hameln.

2.1 Die Stadt Hameln sorgt durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur für eine verbesserte Luftqualität und steigert damit die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner

- Reduzierung von CO₂, Feinstaub und Stickstoffdioxid-Ausstoß sowie Lärmemission
- Die Maßnahmen sind laufend auf ihre Effizienz zu überwachen und die Ergebnisse bekannt zu geben.

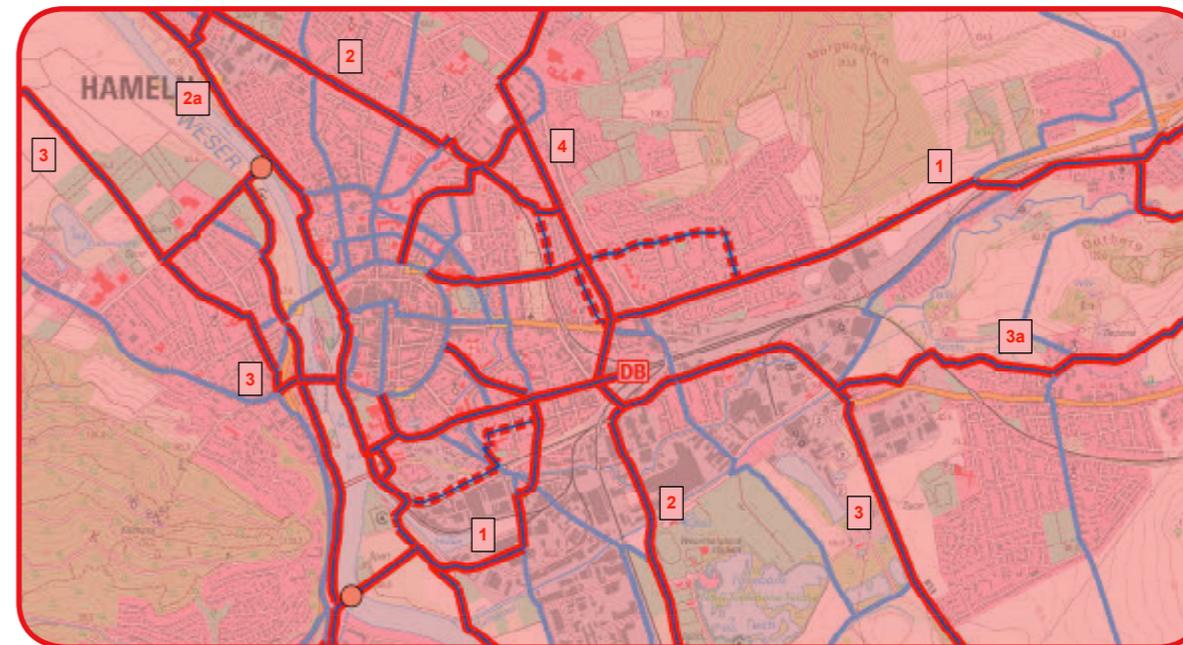
2.2 Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen wird bis 2030 auf 40 Prozent erhöht (in Hameln 2018 13%⁶, in Niedersachsen zur Zeit 15%⁷)

- Der Aus- und Umbau des Radverkehrsnetzes wird zügig umgesetzt.
- Die bereits geplanten Vorzugsrouten für den Radverkehr sind zu überprüfen und ggf. schnell und durchgängig auszubauen.⁸
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird reduziert.
- Das Radroutennetz aus 2018 ist veraltet und muss überarbeitet werden (siehe Bild rechts oben).
- Die Hamelner Ortsteile müssen berücksichtigt werden.
- Es ist zu prüfen, ob die Umlandgemeinden über Radschnellwege angebunden werden können.

⁶ vgl. Hameln Green City Plan / Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität, Hameln 2018

⁷ vgl. „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Berlin 2022

⁸ Zur Gestaltung von Fahrradstraßen vgl. Urteil des VerwG Hannover vom August 2021, <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.juris.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE220020639&psml=bsndprod.psml&max=true>, abgerufen am 27.02. 2023



Vorzugsrouten Hameln nach „Green City Plan“ 2018 – veraltet und überarbeitungsbedürftig



Rad-Schnellweg

2.3 Die Stadt Hameln stellt für den Um- und Ausbau des örtlichen Radverkehrsnetzes ausreichend Personal-, Sach- und Finanzmittel zur Verfügung

- Es wird ein Gesamtkonzept des Radverkehrsausbaus erstellt, eine Priorisierung der Maßnahmen erarbeitet und mit Finanzierungen unterlegt. Dieser Umsetzungs- und Budgetplan wird jährlich überprüft und dem Rat vorgelegt.
- Bei fehlendem Fachpersonal werden Aufträge an externe Büros vergeben.
- Die Förderkulisse an EU-, Bundes und Landesfördermitteln wird ausgeschöpft.

2.4 Die Radwege sind für alle Nutzerinnen und Nutzer sicher

- Die Radwege sind für alle Nutzergruppen geeignet, also z.B. auch für Kinder, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Einschränkungen.
- Die Radwege sind so auszubauen, dass sie den angestrebten Fahrradanteil aufnehmen können.
- Die Radwege müssen entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVo) 2 Meter pro Fahrtrichtung breit sein⁹, um auch Lastenräder, Fahrradanhänger und Dreiräder aufnehmen zu können.
- Die Um- und Neubauten von Radwegen werden bevorzugt als baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege mit 2m Breite gebaut.



Sicherer Radweg

- Bei beengten Platzverhältnissen können auch Radfahrstreifen oder Sicherheitsstreifen angelegt werden.
- Der rot eingefärbte Asphalt ist aus Sicherheitsgründen grundsätzlich zur deutlichen Kennzeichnung zu verwenden.
- Bei bestehenden Schutz- und Radstreifen auf der Straße (nicht baulich getrennt) sollte der Kfz-Verkehr auf 30 km/h reduziert werden.

2.5 Kreuzungen sind so zu gestalten, daß Radfahrende sie sicher und zügig queren können

- Kreuzungen und Einmündungen sind gut einsehbar.
- Im Kreuzungsbereich mit Ampeln (Lichtzeichenanlagen) sind rote Aufstellflächen vor den Autos einzurichten.
- Erhalten Radfahrende eine eigene Signalisierung, beginnt die Grünphase bereits kurz vor der für den motorisierten Verkehr. Somit sind sie immer im Blickfeld der Autofahrenden.

Beispielhafte Kennzeichnungen



⁹ vgl. StVo von 2024 und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025

2.6 Flächendeckende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind erforderlich

- In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs sind sichere Fahrradabstellanlagen vorzuhalten.
- Die Stadt Hameln stellt sichere Fahrradabstellplätze sowie Fahrradparkplätze in Zielgebieten in ausreichender Zahl zur Verfügung.
- „Geisterräder“ werden regelmäßig vom Ordnungsamt überprüft und ggf. entfernt.

2.7 Fahrradstraßen sind als „echte Fahrradstraßen“ zu bauen

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist auf das unvermeidbare Minimum zu beschränken¹⁰
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden.
- Um Unfälle durch plötzlich öffnende Autotüren zu vermeiden, ist zu parkenden Fahrzeugen ein Sicherheitsraum von 0,75 Meter zu markieren.¹¹



¹⁰ Vgl. erneut zur Gestaltung von Fahrradstraßen vgl. Urteil des VerwG Hannover vom August 2021, <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.juris.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE220020639&psml=bsndprod.psml&max=true>, abgerufen am 27.02. 2023

¹¹ vgl. StVo von 2024 und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025

2.8 Fahrradunfälle werden überprüft

- Spätestens nach 4 Wochen sind die Ergebnisse der Ursachenermittlung zu veröffentlichen.
- Wird festgestellt, dass die Ursachen in der Verkehrsführung für Radfahrende oder anderen baulichen Mängeln liegen, sind diese innerhalb von 3 Monaten zu beheben.

2.9 Bei Straßenbaumaßnahmen ist die Sicherheit der Radfahrenden zu berücksichtigen

- Eine sichere und zügige Radverkehrsführung ist zu gewährleisten.
- Umleitungen müssen deutlich ausgeschildert sein.
- Baufirmen sind entsprechend schriftlich anzuweisen. Die eingerichteten Baustellen sind von der Stadt zu kontrollieren und ggfs. zu korrigieren; Verstöße sind zu ahnden.

2.10 Die Stadt kümmert sich um die Benutzbarkeit der Radwege

- Das Ordnungsamt weitet seine Streifengänge auf Radverkehrsanlagen aus und unterbindet das Parken und Halten auf Radwegen und Radfahrstreifen, auch wenn es nur mit zwei Rädern erfolgt. Dafür stehen dem Ordnungsamt Dienstfahrräder zur Verfügung.
- Festgestellte Mängel an Radwegen sind umgehend zu beseitigen. Fehlende Markierungen sind nachzuarbeiten.
- Mängelmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern sind zeitnah zu verfolgen. Rückmeldungen werden gegeben.



Wo lang jetzt? Sperrungen ohne Umleitung in Hameln 4/2023



Behinderung auf Radweg

2.11 Die Stadt Hameln betreibt aktive Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr

- Die Stadt Hameln fördert kontinuierlich ein fahrradfreundliches Klima, um einen deutlichen Zuwachs des Radverkehrs zu erreichen. Dabei bezieht sie die örtlichen Radinitiativen mit ein.



*Unterstützer*innen unserer Arbeit sind stets willkommen! ;)*

3. RADVORZUGSROUTEN

Im Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in der Vorstudie 1 zum Radverkehr in Hameln vom August 2018 ist die „Herstellung einer flächendeckenden sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur in der gesamten Stadt“¹² vorgesehen, die sogenannten Radvorzugsrouten.

Das Ziel war damals, für die geplanten Hamelner Vorzugsrouten, „wo immer möglich, auf durchgängige Radverkehrsangebote in Tempo 30-Zonen, auf Fahrradstraßen und im Zuge von selbständigen, autofreien Führungen auszuweichen.“¹³

Mittlerweile ist klar, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus Gründen des Klimaschutzes deutlich reduziert werden muss und vierspurige Strecken im innerstädtischen Bereich zugunsten des Radverkehrs zurückgebaut werden sollten. Es geht um die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und nicht mehr um die Dominanz des Autoverkehrs.

Daraus resultieren, beispielhaft für die Vorzugsroute 1, folgende Vorschläge:

Hamelner Vorzugsroute 1

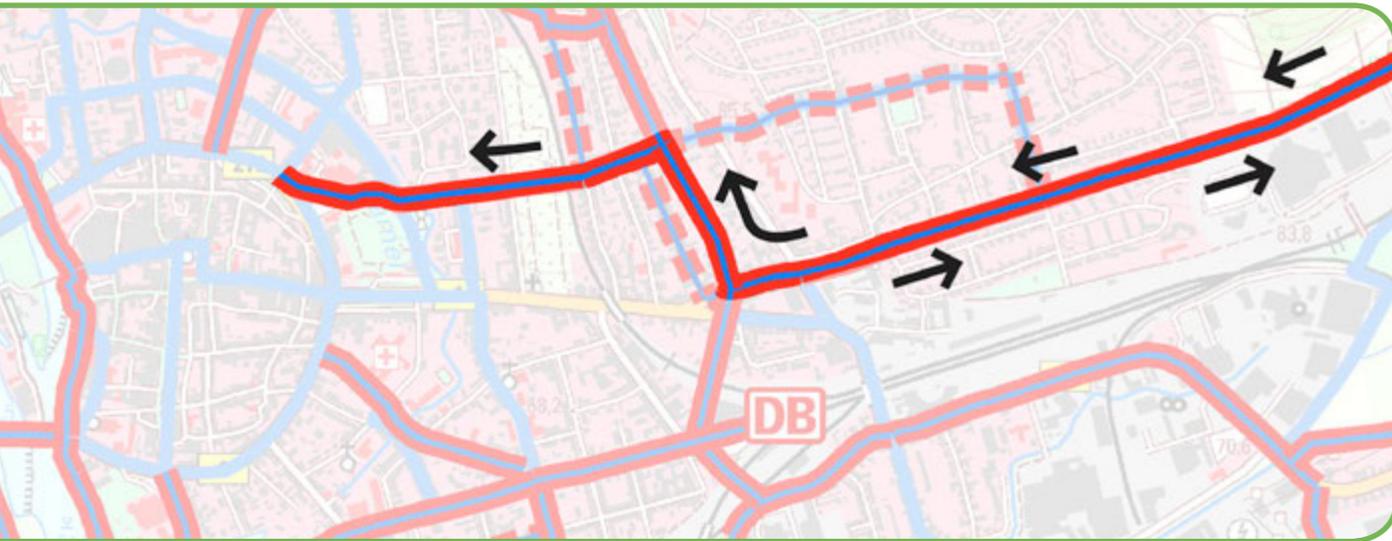
- Der Verkehrsraum der Morgensternstraße ab Basbergkreuzung bis Berliner Platz wird neu aufgeteilt. Auf beiden Seiten wird ein Radweg angelegt.
- Über die Fahrradstraße Karlstraße führt die Vorzugsroute 1 weiter auf der Sedemünderstraße, Friedhofsquere und der Fahrradstraße Scharnhorststraße¹⁴.

¹² Hameln Green City Plan / Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität, Hameln 2018

¹³ vgl. „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Berlin 2022, S.9

¹⁴ Zur Gestaltung von Fahrradstraßen vgl. Ausführungen auf den Seiten 06 und 07

- Von dort weiter über den Rathausplatz, mit roter Markierung vor dem Kunstkreis. Die Strecke muss auch an Markttagen befahrbar sein. Veränderungen bei den Standorten der Marktstände sind nötig.
- Die Route wird im Kastanienwall weitergeführt, auch hier wird die jeweils rechte Fahrbahn für den Radverkehr reserviert.



Geänderte Vorzugsroute 1

- Stadtauswärts wird die gleiche Route benutzt. An der Einmündung der Karlstraße in die Morgensternstraße sind links abbiegende Radfahrende zu berücksichtigen, eine Rad-Aufstellfläche ist einzurichten.
- Die zunächst vorgeschlagene Variante einer Umgestaltung der Deisterstraße mit Rückbau einer Autospur muss weiter verfolgt werden.¹⁵
- Der weitere Verlauf der Vorzugsroute 1 muss im Zuge der Neuerstellung eines Radfahrplanes erarbeitet werden. Hier ist die Weserquerung eine besondere Herausforderung, siehe Abschnitt Stadtquartiere.



Visualisierung unserer Vorstellung einer zukünftigen Gestaltung der Deisterstraße ...

¹⁵ vgl. Noll, Christopher, Optimierung Deisterstraße in Hameln, 2015/17, S. 43-53 ; Vorstudie zum Hameln Green City Plan, 2018, S. 22

4. STADTQUARTIERE

Vorschläge im Sinne einer Verbesserung für den Radverkehr und Erhöhung der Aufenthalt- und Lebensqualität

Wir halten es für wichtig, den Verkehr in Stadtteilquartieren zu planen, mit dem Ziel, z. B. durch Einbahnstraßenregelungen und Anliegerstraßen, den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Neben dem Radverkehrskonzept sind ein Konzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV), für den Fußverkehr und den öffentlichen Nahverkehr – zum Beispiel durch kombinierte Bus-Radspuren – zu erarbeiten und dann als Gesamtkonzept bis 2030 in Teilschritten umzusetzen.¹⁶

4.1 Quartier Innenstadt/Altstadt

- Münsterbrücke und Thiewallbrücke werden auf drei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgebaut. Damit entsteht Platz für gute Radwege und die jetzigen Konflikte auf den kombinierten Rad-Fußwegen sind beseitigt.
- Die Wallstraßen (Thiewall, Kastanienwall, Ostertorwall, Münsterwall) werden maximal dreispurig zurückgebaut. Die freiwerdende Spur ist für den Rad- und Fußverkehr und entsprechende Begrünung frei.
- Auch die Kreuzungen Brückenkopf/Münsterbrücke (insbesondere die Ampelregelung); Ostertorwall/Mühlenstraße; Hafestraße/Ohsener Straße; Mertensplatz; Morgensternstraße/Basbergstraße sind neu zu gestalten.
- Die Parkgarage Kopmanshof wird für Anwohnerparken und für Hotelgäste genutzt.

¹⁶ Uns ist bewusst, dass insbesondere für die Innenstadt zum Teil Bundesstraßen involviert sind, für die die Stadt Hameln nicht allein entscheidungsbefugt ist. Für ein Gesamtkonzept ist jedoch der Einbezug dieser Straßen notwendig. Auch für die umliegenden Quartiere erhebt unser Konzept keinen Anspruch auf vollständige Lösung aller Probleme und Folgeprobleme, sondern konzentriert sich auf einige neuralgische Punkte, damit insgesamt der Anspruch deutlich wird, den Verkehr zu entschleunigen, für Radfahrende attraktiver zu machen, und damit den Klimazielen und dem Ziel einer lebenswerten Stadt näherzubringen.

- Eine sichere Fahrradabstellanlage mit Lademöglichkeit für Pedelecs wird in der Parkgarage eingerichtet. Radreisende können ihr Gepäck einschließen.
- Der Kopmanshof ist für Anlieferer und Anlieger frei, auch das Parken ist für Anlieger erlaubt. Die Parkbuchten gegenüber den Hotels werden zu Grünflächen zurückgebaut.
- Durch die Vermeidung des Durchfahrtverkehrs wird die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht.
- Die Papenstraße ist nur noch für Anlieger frei; dies wird durch entsprechende Maßnahmen vor der Stadtbücherei gewährleistet. Der Busbahnhof ist von beiden Seiten für den Busverkehr erreichbar.
- Der Weserradweg soll durch eine Rampe an dem Torbogen der Elisabeth-Selbert-Schule / Langer Wall verbessert werden.



Unsere Aufteilung der Stadtquartiere: *Innen-/Altstadt*, *Südoststadt*, *Nordstadt*, *Weststadt* und *Weserquerung*

4.2 Quartier Südstadt

- Der MIV kann die Kaiserstraße nur in Richtung Bahnhof befahren (Einbahnstraße). In gleicher Richtung wird ein Radweg gebaut. Für den ÖPNV wird eine kombinierte Rad-Busspur in Gegenrichtung eingerichtet. Es gilt Tempo 30.
- Die Lohstraße wird für den Durchgangsverkehr unterbrochen und ab Julius-Wolff-Straße bis zur Vizelinstraße zur Einbahnstraße. Der Parkplatz Lohstraße/ Ecke Kaiserstraße und Zentralstraße wird zurückgebaut und es wird ein Platz mit Sitzbänken und einem Wasserbrunnen für Kinder zum Spielen eingerichtet. Die Zentralstraße wird an dieser Stelle Sackgasse oder zur Anliegerstraße



- Die Bürenstraße wird, von der Kaiserstraße kommend, bis zur Einmündung Hugenottenstraße Anliegerstraße.
- Der Ampelbereich an der Kreuzung Bahnhofstraße / Deisterstraße wird für Radfahrende so erweitert, dass sie in die Koppfenstraße einbiegen können – auch im Falle der Umgestaltung der Eisenbahnbrücke
- Die Ampelregelung an der Kreuzung zum Hefehof wird dem höheren Verkehrsaufkommen zur Fluthamelstraße angepasst.

4.3 Quartier Oststadt

- Angestrebt wird aus dem Quartier einen „Superblock“ zu machen.¹⁷
- Eine Durchfahrt (Abkürzungsverkehr) darf nicht möglich sein.
- Dies kann durch verschiedene Einbahnstraßenregelungen und Sackgassen erreicht werden.
- Anwohnerinnen und Anwohner befürworten eine derartige Regelung.

4.4 Quartier Nordstadt

- In der Schillerstraße werden in beiden Richtungen Radwege angelegt. Der vorhandene Straßenraum läßt das zu.
- Der Radverkehr aus der Goethestraße muss sicher in beiden Richtungen über den Mertensplatz geführt und eine Verbindung zur Innenstadt hergestellt werden. Hierfür muss die Kreuzung neu konzipiert werden. Die vorhandenen Flächen erlauben dies.

¹⁷ Superblocks sind Stadtquartiere, in denen der Verkehr auf bestimmte Hauptstraßen verlagert wird und die Wohnstraßen primär dem Fuß-, Rad- und dem Anwohnerverkehr zur Verfügung stehen.

4.5 Quartier Weststadt

- In der Klütstraße schlagen wir die Installierung eines baulich getrennten Radweges in beide Richtungen vor.
- Am Brückenkopf an der alten Weserbrücke muss die für Radfahrende benachteiligende Ampelschaltung verändert werden.



Klar getrennte Radwege ...



4.6 Weserquerung

- **Unsere Forderung ist die Ertüchtigung beider vorhandenen Weserbrücken mit einem beidseitigen Radweg. Dazu entfällt eine Fahrspur.**
- Die vorhandenen Fuß- Radwege auf den Brücken sind zu schmal und entsprechen nicht den geltenden Vorschriften. Damit kommt es ständig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.
- Die Auf- und Abfahrten sind für Lastenfahräder oder mit Fahrradanhänger ungeeignet.
- Die angeregte nördliche Radbrücke ist dann nicht notwendig.
- Der Radweg an der geplanten Südumgehung ist an dem Standort keine Alternative für die Innenstadt-Weserquerung.



Visualisierung des angestrebten Radverkehrs auf der Weserbrücke

5. ZUSAMMENFASSUNG

Der motorisierte Verkehr in unserer Stadt ist für ca. 50% der klimaschädlichen Gase verantwortlich. Diese Erkenntnis wurde im Rahmen der Präsentation des Klimaschutzkonzepts auf der Sitzung des Umweltausschusses im August 2023 vorgestellt.

Es ist also höchste Zeit für einen grundlegenden Umbau des Verkehrssystems und einen Umstieg auf eine nachhaltige, klimagerechte Mobilität.

Auch der Rat der Stadt erkennt die Notwendigkeit von Klimaschutzmaßnahmen an. Es gibt Konzepte „Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030)“, „Green City Plan“, „Luftreinhalteplan Stadt Hameln“, „Klimaschutzkonzept der Stadt Hameln“, „Städtebauliches Entwicklungskonzept“) und die dazu gehörigen Ratsbeschlüsse.

Unser Ansatz für einen Umbau des Verkehrssystems konzentriert sich auf den Radverkehr als Baustein der angestrebten Verkehrswende:

1. Wir stellen grundsätzliche Anforderungen an ein klimagerechtes und nachhaltiges Verkehrskonzept für den Radverkehr in Hameln auf und behalten immer die übergeordneten Ziele Klimaschutz, Lebensqualität und die Sicherheit sowie Attraktivität des Radfahrens im Blick.
2. Als ein Baustein einer flächendeckenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur schlagen wir beispielhaft einen überarbeiteten Verlauf der „Hamelner Vorzugsroute 1“ vor.
3. Wir treten für die Aufwertung der Stadtteilquartiere zu verkehrsberuhigten, lebenswerteren Wohn- und Aufenthaltsräumen ein. Konkret schlagen wir die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch ein System von Einbahnstraßen und Anliegerstraßen vor. Wir fordern ein integriertes Gesamtkonzept für den MIV, den Fußverkehr und den ÖPNV und dessen schrittweise Umsetzung bis 2030.

Aus dem lassen sich Anträge für die politische Arbeit ableiten. Wir setzen uns für eine zügige Umsetzung ein und plädieren für eine Erweiterung der personellen Kapazitäten für die Bearbeitung.

6. SCHLUSSBEMERKUNG

Das Konzept „Radverkehrswende Hameln“ zeigt die Diskrepanz zwischen den als notwendig erkannten Klimaschutzmaßnahmen, schon vom Rat gefassten Beschlüssen und der schleppenden Umsetzung durch Einzelmaßnahmen auf.

Allein durch die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrerinnen, Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger auf kurzen Distanzen kann eine deutliche Verringerung des MIV erreicht werden. Das wird für eine bessere Luftqualität in der Stadt sorgen, so wie es im Klimaschutzkonzept gefordert wird.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Der MIV muss verringert werden, indem Rad- und Fußgänger-verkehr durch Infrastrukturmaßnahmen attraktiver gemacht werden.

Impressum

Redaktion –

Georg Neulen, Rainer Schams,
Andreas Hausotter, Horst Maler

Satz / Gestaltung / Visualisierung –

M. Maxein – www.typomax.de

Fotonachweise –

S. 1: Sylwia Aptacy @ Pixabay

S. 3: Bilderbox ADFC ©
Visualisierung-Blomimages

S. 5: Bilderbox ADFC © Ch. Mischke

S. 6: Bilderbox ADFC © Krone

S. 7: 3 x Arbeitsgruppe

S. 8: Bilderbox ADFC © ADFC Bayern

S. 9: 3 x Arbeitsgruppe

S. 10: Markus Distelrath @ Pixabay
und Markus Hedemann (Figur)

S. 13: Arbeitsgruppe

S. 15: Bilderbox ADFC © Gerald Krause

S. 16: 2 x Arbeitsgruppe

S. 18: Bilderbox ADFC © Visualisierung-
Blomimages; K. Poplawski @ Pixabay

S. 19: Rainer Schams / M. Maxein

Druck & Papier – Regional gedruckt (Druckerei Matzow, Hameln) auf 100% Recyclingpapier (Blauer Engel)

Mit freundlicher Unterstützung ...



Beirat für Menschen
mit Behinderungen im
Landkreis Hameln-Pyrmont



Ansprechpartner: Karsten Hoxea, Koppenstr. 21, 31785 Hameln
Tel.: 0171/1202296, Mail: karsten@rad-verkehrswende-hameln.de