

ZWISCHENBILANZ RADVERKEHR IN HAMM

Ergebnisse des Austauschs zwischen Stadt Hamm und ADFC



ADFC Hamm

Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
2021.....	4
Kombinierter Geh-/Radweg Herringer Weg.....	4
Piktogrammreihe Östingstraße	5
Grüner Pfeil für Radverkehr Kreuzung Münsterstr./Heessener Straße	8
Kreuzung Römerstraße/Bockumer Weg	9
Bushaltestelle Herringer Weg	11
Gefahrenstelle Münsterstraße/Fährstraße	11
November 2022 - Kreisverkehre.....	13
Kreisverkehr Heessener Straße/Afyonring.....	14
Kreisverkehr Sachsenring/Bernhard-Droste-Weg	14
Kreisverkehr Sachsenring/Heinrich-Waltermann-Straße.....	14
Kreisverkehr Kamener Straße/Landwehrstraße	15
Kreisverkehr Kamener Straße/Kleine Werlstraße.....	15
Kreisverkehr Rhynerberg	15
Kreuzung Münsterstraße/Heessener Straße/Bockumer Weg.....	16
Radweg Westenwall	17
Dezember 2022	18
Unfallschwerpunkt Wilhelmstraße/Lange Straße	18
Mai 2023.....	20
Ausbau der Radhaupttrassen als Radvorrangtrassen RSV	20
Unterführung Wilhelmstraße	20
ADFC Hamm fordert Tempo 30 auf der Wilhelmstraße in Hamm.....	21
Ampel Hafenstraße/Weststraße.....	23
Datenauswertung Stadtradeln.....	24
Tiefgarage Heinrich-Kleist-Forum für Fahrräder.....	24
Erlass zu Piktogrammreihen.....	25
Gefahrenstelle Dunantweg/Holunderweg	25

November 2023	26
Vorschläge des ADFC und deren Umsetzung	26
Brückenneubau als Ersatz für die "Todesbrücke"	26
Radfahrende werden systematisch in den Seitenbereich der Straße abgedrängt	27
Dortmunder Straße	29
Bradfordstraße	29
Anhang	30
Anmerkungen des ADFC zur Radhauptroute Pelkum	30
Radlerstammtisch zieht Bilanz zum Radverkehr nach der Hälfte der Legislaturperiode.....	31
Radhaupttrouten in die Stadtbezirke	32
Umgesetzte Maßnahmen	32
Abbau von Umlaufsperrern und Fahrradparken.....	33
Radschnellweg Ruhr	33
Protected Bike Lanes.....	33
Sicherheit und Komfort	34
Radwegesanierungsprogramm.....	34
Radverkehrsplanung - Fehlanzeige.....	35
Fazit	35

ADFC KV Hamm e.V.
Südenwall 19
59065 Hamm

Telefon: 02381-8767800
E-Mail: kontakt@adfc-hamm.de

Redaktion: Walter Hupfeld
Fotos: Walter Hupfeld
Icons von Freepik.com

Einleitung

Das folgende Dokument fasst Vorschläge des ADFC Hamm an die Stadtverwaltung zur Verbesserung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit zusammen. Die Vorschläge wurden zum Teil in Form von Briefen bzw. Anträgen nach §24 GO oder im Rahmen der vierteljährlich stattfindenden Gespräche zwischen Vertretern des ADFC Hamm und Mitarbeiter:innen des Tiefbauamtes und des Stadtplanungsamtes vorgetragen. Die aufgelisteten Anregungen wurden in der Regel im monatlich stattfindenden Radlerstammtisch vorab diskutiert. Der Radlerstammtisch trifft sich jeden 3. Dienstag im Monat und ist offen für alle interessierten Radfahrer:innen¹.

Die Anregungen sind weitgehend chronologisch aufgelistet und wurden zum Teil mehrfach behandelt. In der Sitzung am 24.11.2023 wurde der ADFC über den Sachstand zu den einzelnen Punkten informiert.

Bei den Vorschlägen ist anzumerken, dass viele Überlegungen zur Verbesserung des Radverkehrs vom ADFC gar nicht erst eingebracht werden, da eine Umsetzung durch die Stadtverwaltung eher unwahrscheinlich ist. Das betrifft u.a. Änderungen der Ampelschaltungen, die an vielen Stellen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen diskriminierend sind. Eine systematische Analyse der Ampelschaltungen könnte zu einer deutlichen Verbesserung für Radfahrer:innen beitragen. Dies wird aber aus Kostengründen und wegen möglicher Beeinträchtigung des PKW-Verkehrs verweigert.

In anderen Fällen wurden nur beispielhafte Vorschläge gemacht. So wurde z.B. die Einführung des Grünpfeils für Radfahrer:innen nur an einem Knotenpunkt (Münsterstraße/Heessener Straße) vorgeschlagen, obwohl der ADFC es für sinnvoll hält, dieses ab 2020 in der StVO vorgesehene Verkehrszeichen an vielen Stellen im Stadtgebiet anzubringen. Überlegungen der Stadtverwaltung zum VZ 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) laufen seit über zwei Jahren ohne Umsetzung.

Zusätzlich zu den hier beschriebenen Vorschlägen hatten Mitglieder des ADFC die Gelegenheit, zusammen mit Mitarbeiter:innen des Tiefbauamtes und des Stadtplanungsamtes die bisher geplanten Radhaupttrouten nach Uentrop und Werries, Braam-Ostwennemar, Rhynern, Westtünnen und Pelkum zu befahren. Während der Befahrung wurden dem ADFC die Planungen der Stadtverwaltung vorgestellt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Inwieweit die Anregungen des ADFC berücksichtigt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, da bis auf den Dunantweg noch keine Detailplanungen für die einzelnen Baumaßnahmen vorliegen. Insgesamt bemängelt der ADFC, dass keine Ausbaustandards für die Radhaupttrouten festgelegt wurden (siehe [Ausbau der Radhaupttrouten als Radvorrangrouten RSV](#)).

Im Anhang ist die Stellungnahme des ADFC zur Radhaupttroute nach Pelkum enthalten und es wird eine Zwischenbilanz zum Radverkehr zur Hälfte der aktuellen Legislaturperiode in Hamm gezogen.

¹ <https://radwege-hamm.de/radlerstammtisch>

2021

Kombinierter Geh-/Radweg Herringer Weg

Der Weg von Herringen in die Innenstadt führt in der Regel über straßenbegleitende Radwege entlang der Dortmunder Straße, dem Herringer Weg und der Wilhelmstraße. Auf dem letzten Stück des Herringer Weges vor der Kreuzung zur Kamener Straße fährt man jedoch auf einem kombinierten Geh- und Radweg, der extrem schmal ist. Die Breite von knapp 2 m entspricht weder den Anforderungen an einen Gehweg mit der Freigabe für Fahrräder noch an einen Mischverkehr von Fußgängern und Radfahrern. Zusätzlich wird die Breite des Weges durch eine Hecke eingeschränkt, die die nutzbare Fläche weiter reduziert. Begegnungsverkehr mit Fußgängern ist schwierig. Zudem fahren Radfahrende hier häufig (verbotenerweise) in Gegenrichtung.

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO sieht für einen gemeinsamen Geh- und Radweg eine



Mindestbreite von 2,5 m vor, die hier nicht gegeben ist.

Neben dem Radweg verläuft zwischen Bonifatiusweg und Kamener Straße neben den beiden Fahrspuren für Kraftfahrzeuge Richtung Innenstadt eine Busspur, die wenig frequentiert ist. Eine Mitbenutzung der Busspur durch den Radverkehr sollte für diesen Abschnitt dringend geprüft werden. In den Verwaltungsvorschriften zur StVO zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen heißt es (II/4)

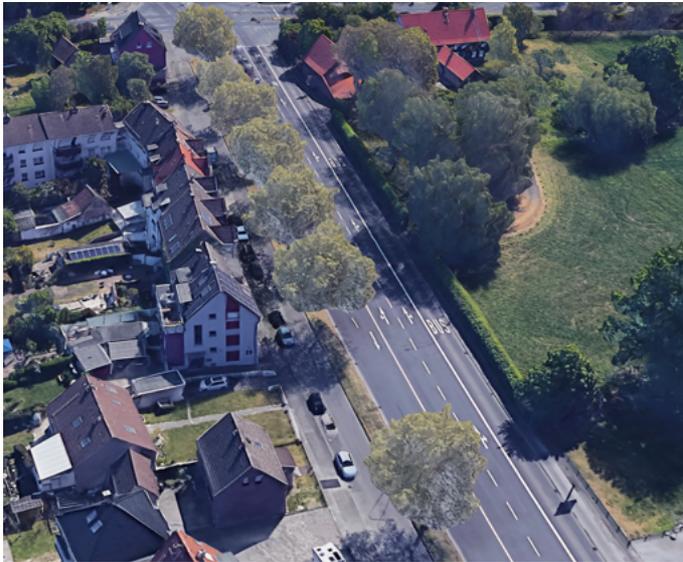
“Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.”

Das folgende [Video](#)² zeigt die Fahrt auf dem Herringer Weg.

Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen sieht die Freigabe für den Radverkehr auf Bussonderfahrstreifen explizit vor, an (einer) anderen Stelle im Stadtgebiet ist das auch schon umgesetzt.

² <https://youtu.be/ZZ00VPC7mM8?t=223>

Die Benutzung von Bussonderfahrstreifen wird durchaus kontrovers diskutiert. Die Umsetzung sollte im Benehmen mit den Stadtwerken als Betreibers des öffentlichen Nahverkehrs in Hamm erfolgen. Vermutlich kommen hier Bedenken, dass Radfahrende die Busse aus-



bremsen und Fahrpläne nicht eingehalten werden können. Auf der anderen Seite werden auch ängstliche Radfahrende nur ungern vor einem Bus fahren wollen. Daher sollte auf alle Fälle der kombinierte Geh-/Radweg erhalten bleiben und nur die Option zur Benutzung der Busspur für Fahrräder eröffnet werden.

Da die Busfrequenz auf dem in Betracht kommenden Abschnitt als niedrig einzuschätzen ist, sollte es nur zu wenigen Konflikten kommen.

Die Umsetzung ist kostengünstig. Es

müssten Fahrradpiktogramme auf der Busspur angebracht und ggf. eine Absenkung des Bordsteins vorgenommen werden.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Freigabe der Busspur für Radfahrende nicht möglich. Der Busfahrplan/Taktung kann nicht eingehalten werden und die vorhandene Signalsteuerung ist nicht ausreichend.

Eine Umplanung des Knotenpunktes ist im Zuge des Umbaus Wilhelmstraße sinnvoll.



Piktogrammreihe Östingstraße

Das Thema Östingstraße war über eine längere Zeit ein Diskussionspunkt zwischen dem ADFC und der Stadtverwaltung. Erstmals wurde die Fahrradbeauftragte am 22. Mai 2022 in einer Mail auf die Problematik aufmerksam gemacht.

Sehr geehrte Frau Abel,

wir sind in den letzten Tagen mal wieder von einer Radfahrerin angesprochen worden, die auf der Östingstraße angepöbelt und bedrängt wurde, weil sie dort mit dem Fahrrad auf der Straße gefahren ist. Diese Erfahrung habe viele Radfahrende mich eingeschlossen in ähnlicher Weise gemacht.

Die Östingstraße verfügt über keinen Radweg, lediglich der Gehweg ist für Fahrräder freigegeben. Diese müssen dann aber nach StVO mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Die Probleme sind gerade nach dem Ausbau der Östingstraße vor drei Jahren verstärkt aufgetreten. Viele Autofahrende nehmen offenbar an, dass die Radfahrende auf den Gehweg gehören und nicht auf der Straße fahren dürfen.

Etwas ausführlicher habe ich die Situation unter <https://radwege-hamm.de/wp/oesting-strasse-ist-rote-farbe-das-problem/> geschildert.



Um Autofahrenden zu verdeutlichen, dass auf der Östingstraße Fahrräder auf der Straße fahren dürfen und unter der Eisenbahnbrücke auch müssen, könnten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden, immer dort wo auch ein Schild VZ 239 mit dem Zusatzschild 1022-10 angebracht ist.

Noch besser wäre eine entsprechende Lösung aus Münster, die folgendes Bild verdeutlicht.

Mit den Piktogrammen oder dem Schild wird verdeutlicht, dass Radfahrende hier die Straße benutzen dürfen und dadurch können Konflikte zwischen Auto- und Radfahrenden vermieden werden.

Im Frühjahr 2023 hat der ADFC die folgende Stellungnahme an Stadtverwaltung und Politik verschickt, nachdem der Erlass des Ministeriums für Umwelt, Natur und Verkehr zu Piktogrammketten aufgrund einer Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz öffentlich wurde.

Piktogrammketten mit Fahrradsymbolen haben jetzt eine rechtliche Grundlage - neuer Erlass des Verkehrsministeriums NRW

Bei den regelmäßigen Gesprächen zwischen Vertretern der Stadt Hamm und dem ADFC haben die Vertreter des ADFC in der Sitzung am 1. Juli 2022 das Thema Östingstraße ausführlich angesprochen. Die Östingstraße verfügt über keinen Radweg, lediglich der Gehweg ist für Radfahrer freigegeben und wird auch von vielen Radfahrern genutzt, obwohl diese auf dem Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen und der Gehweg an einer Stelle nur 1,40 m breit ist und somit kein Begegnungsverkehr möglich ist.

Auf der Östingstraße dürfen Radfahrende im Mischverkehr die Fahrbahn benutzen, was bei einigen Kfz-Nutzern auf Unmut stößt und Radfahrende teilweise bedrängt und angepöbeln werden.

Der ADFC fordert daher, in regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn aufzubringen, um die Autofahrer darauf aufmerksam zu machen, dass Radfahren auf der

Fahrbahn erlaubt ist. Die Wirksamkeit solcher Piktogrammketten ist durch Studien belegt und auch überall dort sinnvoll, wo die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben und das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist.

Die Vertreter der Stadt lehnten dies bisher ab, Fahrradpiktogramme wurden auf der Östingstraße nur in den Bereichen angebracht, in denen Radfahrer auf der Fahrbahn fahren müssen, womit die ursprüngliche Forderung des ADFC konterkariert wurde.

Erlass regelt Piktogrammketten neu

Ein Argument für die Ablehnung der Stadt Hamm war, dass es dafür keine Rechtsgrundlage in der Straßenverkehrsordnung gibt. Dies hat sich nun geändert. Aufgrund der fehlenden Regelung in der StVO hat das Ministerium für Umwelt, Natur und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit [Erlass vom 23.01.2023](#) eine Ausnahmegenehmigung für die Anordnung von eigenständigen Radverkehrszeichen auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, unter bestimmten Voraussetzungen erteilt.

Geeignete Strecken sind nach diesem Erlass insbesondere Hauptverkehrsstraßen oder Strecken mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr, auf denen noch keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind oder diese z.B. aufgrund geringer Fahrbahnbreiten oder im Bereich von Engstellen nicht realisierbar sind. Der Erlass ermöglicht die Verwendung von Piktogrammketten auch bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines parallel verlaufenden Radweges, um zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und der Radverkehr nun auch die Fahrbahn benutzen darf.

ADFC fordert jetzt zu Handel auf

Der ADFC Hamm fordert die Stadt Hamm auf, die Möglichkeiten des Erlasses zu nutzen und problematische Straßen wie die Östingstraße mit Piktogrammketten aus Fahrradsymbolen zu markieren. Gleiches gilt für eine Reihe von Straßen mit nicht benutzungspflichtigen Radwegen wie Marker Allee, Südstraße, Werler Straße und Nordenwall.

Wichtiger als Piktogrammketten sind vernünftige Radwege und eine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radfahrstreifen oder Hochbordradwegen. Piktogrammketten sind kein Ersatz für Radverkehrsanlagen, können aber Konflikte zwischen Auto- und Radverkehr vermeiden und das gegenseitige Verständnis fördern.

Die Maßnahme wurde inzwischen umgesetzt.



Grüner Pfeil für Radverkehr Kreuzung Münsterstr./Heessener Straße

Seit 2020 sieht die Straßenverkehrsordnung das Verkehrszeichen 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) vor. Während andere Kommunen das Zeichen bereits ausgerollt haben³ 4, ist in Hamm bis heute nichts geschehen.

Im Mai 2022, nachdem auch die Verwaltungsvorschriften zur StVO aktualisiert wurden, schrieb der ADFC den folgenden Antrag nach §24 GO an die Stadt Hamm:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit diesem Schreiben beantrage ich die Lichtzeichenanlage an der Münsterstraße Richtung Norden vor der Kreuzung zur Heessener Straße um das Verkehrszeichen 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) zu ergänzen.

Begründung

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2020 wurde das Verkehrszeichen 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) neu eingeführt. In der Stadt Hamm gibt es dieses Zeichen aber noch nicht mit der Begründung, erst auf die Veröffentlichung der entsprechenden Verwaltungsvorschriften der StVO zu warten, damit das Zeichen auch rechtssicher verwendet werden kann. Die Einführung des VZ wäre aber schon seit 2020 möglich gewesen, da das Land NRW nicht auf Überarbeitung der Verwaltungsvorschriften warten und den Straßenverkehrsbehörden bei der Anwendung der Verkehrszeichen sofort die nötige Handlungssicherheit geben wollte. Dazu wurden in Abstimmung mit den Bezirksregierungen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW schon im Mai 2020 landesweite Anordnungsvoraussetzungen definiert, die eine rechtssichere Einführung des Verkehrszeichens 721 ermöglichten.

Inzwischen sind am 22.11.2021 die neuen Verwaltungsvorschriften zur StVO in Kraft getreten, die auch die Verwendung des VZ 721 regeln.

Im konkreten Fall muss bei Rotlicht sowohl der rechtsabbiegenden Radverkehr zur Heessener Straße als auch der geradeaus verlaufenden Radverkehr warten. Der geradeaus verlaufende Radverkehr muss dann hinter der betroffenen Ampel zusätzlich noch einmal auf Grünlicht warten, um die Heessener Straße überqueren zu können. Das bedeutete ggf. eine deutliche längere Wartezeit bei der Weiterfahrt auf der Münsterstraße für Radfahrende.

Die Ampel dient für Radfahrende damit ausschließlich zum Schutz der Fußgänger, die die Münsterstraße überqueren. Das ist aber kein Problem, da beim Grünpfeil angehalten werden

³ https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verkehr/duesseldorf-100-gruene-pfeile-fuer-radler-haengen-schon_aid-97888919

⁴ <https://www.nordstadtblogger.de/gruenpfeil-exklusiv-fuer-radfahrende-24-ampeln-in-dortmund-erhalten-das-neue-schild-als-zusatz/>

muss und der Radfahrende nur weiterfahren darf, wenn er keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert (§37 der StVO).

Ich gehe davon aus, dass Radfahrende das Rotlicht an dieser Stelle häufiger missachten, die Anbringung des VZ 721 würde damit auch zu einer höheren Rechtssicherheit beitragen.

Dieses Schreiben wurde nie beantwortet. Auf einer Sitzung am 7.11.2022 wurde das Thema vom ADFC aufgegriffen. Dort teilte man den Vertretern des ADFC mit, dass derzeit alle Kreuzungen geprüft würden, wies gleichzeitig auf Absprachen mit der Polizei hin und auf einen möglichen Ausschluss für das Verkehrszeichen aufgrund akustischer bzw. taktiler Ampeln für Blinde und Sehbehinderte. Bis heute wurde in Hamm kein Knotenpunkt mit dem Verkehrszeichen 721 ausgestattet.

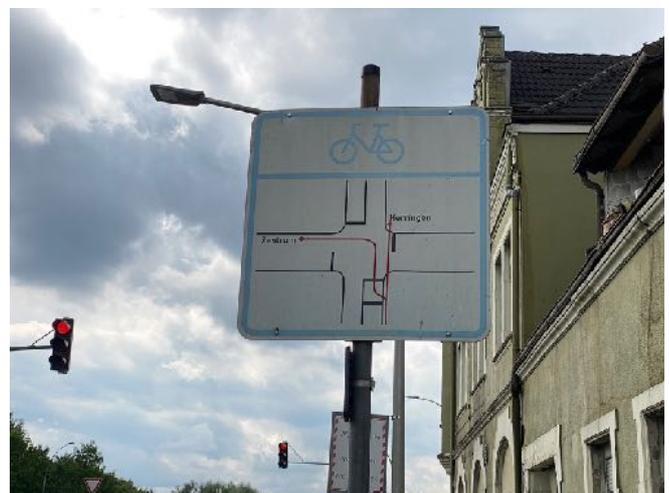
Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich machbar, aber Knotenpunkt Unfallhäufungsstelle, diese muss erst beseitigt werden.



Kreuzung Römerstraße/Bockumer Weg

Die Radwegführung von der Römerstraße ist aus unserer Sicht sehr gut gelöst, allerdings übersieht man die angedachte Führung leicht, da die zugehörigen Schilder kaum sichtbar sind und die Markierungen auf der Fahrbahn schlecht zu erkennen sind. Nicht alle Radfahrenden erkennen die Wegführung und überqueren daher nacheinander die Hammer Straße und die Römerstraße.





Bei der Auffahrt auf den Bockumer Weg ist die Wegführung für Radfahrende nicht markiert. Hier muss der Radfahrende seinen Weg auf den Radweg selber suchen. Bei der Ausgestaltung der Radinfrastruktur ist es aber aus Sicht des ADFC von entscheidender Bedeutung, dass für den Radfahrenden eine klare Verkehrsführung haben. Es ist aber für PKW-Fahrer wichtig, dass sie Radinfrastruktur wahrnehmen, erst dies ermöglicht auch ein sinnvolles Miteinander auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen. Markierungen und damit auch die Sichtbarkeit von Radwegen fehlt im gesamten Stadtgebiet an vielen Stellen.

Nachdem dieser Vorschlag in Gespräch mit der Stadtverwaltung abgelehnt wurde, haben Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP folgenden Antrag in der Bezirksvertretung Bockum-Hövel eingebracht:

Für Fahrradfahrer:innen auf der Römerstraße Fahrtrichtung Süd führt die Fahrrad-Haupttroute nach links abbiegend auf den Bockumer Weg. Dort liegt der Radweg auf dem Hochbord. Zur Erleichterung des Abbiegevorgangs wurde schon vor Jahren eine der Kreuzung vorgelagerte LZA mit zusätzlicher Wegmarkierung für Radfahrer:innen eingerichtet, die es ermöglicht, sich vor den haltenden Autos als Linksabbieger:in auf der entsprechenden Spur einzuordnen.

So brauchen Radfahrer:innen nicht zwei Ampelphasen um die Kreuzung diagonal zu queren. Die Einrichtung ist vorbildlich, kann aber leicht übersehen werden und verfehlt dann ihren Zweck. Hintergrund ist, dass die Bodenmarkierung und das zugehörige Schild verblasst sind. Beide könnten darüber hinaus noch funktionaler gestaltet werden.

Beispielsweise sollte die Bodenmarkierung auch eine rote Zone in der Abbiegespur und eine sichtbare Wegführung im Kreuzungsbereich umfassen. Dadurch würde die Abbiegehilfe deutlicher erkennbar und die Fahrradfahrer:innen würden gezielt auf den Radweg des Bockumer Weges geleitet. Das Schild könnte durch eine textliche Ergänzung eine klarere Botschaft bekommen.

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Abbiegehilfe für Fahrradfahrer:innen an der Kreuzung Römerstraße/Hammer Straße/Bockumer Weg zu erneuern und funktional zu ertüchtigen.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die Fahrbahnmarkierung wird entsprechend des Antrages aufgefrischt. Die Umsetzung erfolgt witterungsbedingt im Frühjahr 2023.



Die Umsetzung ist inzwischen erfolgt, aber weder die Beschilderung wurde erneuert noch die Aufstellfläche rot markiert, wie dies im Antrag an die Bezirksversammlung formuliert wurde.

Bushaltestelle Herringer Weg

Der Westfälische Anzeiger berichtet in seiner Ausgabe vom 01.08.22 ausführlich über den Umbau der Bushaltestellen am Herringer Weg, wodurch diese barrierefrei gestaltet werden sollen. Während auf der Nordseite ein Radweg hinter dem Wartebereich vorbeiführt, wird "im südlichen Straßenraum ... der Radverkehr gemeinsam auf einer Fläche mit dem Gehweg geführt". Hier hört der Radweg einfach auf und es ist ein Verkehrszeichen Gehweg mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei" geplant. Für den Radverkehr bedeutet dies, er darf nur Schrittgeschwindigkeit fahren, aber auch die Benutzungspflicht wird hiermit aufgehoben. Im Prinzip kann der Radverkehr auf die Fahrbahn ausweichen.

Der Herringer Weg wird in den Plänen der Stadt Hamm als Teil der Radhauptverbindung nach Herringen über die Wilhelmstraße und Dortmunder Straße ausgewiesen und stellt daher nicht nur eine zentrale Achse für den Busverkehr, sondern auch für den Radverkehr dar. Für Radhauptverbindungen gibt es klare Vorgaben in der Straßenverkehrsordnung und in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), die hier einfach ignoriert werden. Vielmehr provoziert die Stadt Hamm mit ihrer Planung Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern, die es eigentlich zu vermeiden gilt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Detailplanung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.



Gefahrenstelle Münsterstraße/Fährstraße



Der Radverkehr wird entlang der stark befahrenen Münsterstraße zwischen Hafenstraße und Nordentstiftsweg auf beidseitigen Zweirichtungsradwegen geführt. Im Bereich der Kanal- und Lippebrücken handelt es sich um 3 m breite kombinierte Geh- und Radwege ohne Schutzstreifen.

Fährt man mit dem Fahrrad in Rich-

tung Norden auf dem linken Geh-/Radweg und trifft auf einen entgegenkommenden Radfahrer oder Fußgänger, muss der Radfahrer auf der rechten Seite des Radweges bleiben. Dabei wird leicht ein minimaler Abstand von 50 cm zu entgegenkommenden Fahrzeugen, einschließlich Bussen und 40-Tonnern unterschritten, was in erheblichem Maße zu Stress führt.

Diese Situation verhindert, dass unsichere Radfahrerinnen und Radfahrer diese Strecke be-



nutzen und dass mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, da es kaum Alternativen gibt, mit dem Fahrrad aus Bockum-Hövel, dem Hammer Norden und Heessen in die Innenstadt zu gelangen. Diese Gefahrensituation gilt insbesondere für Kinder, auch in Begleitung ihrer Eltern.

Ähnliches gilt auch für die Brücke auf der Fährstraße über Kanal und Lippe, die über einseitigen kombinierten Geh-/Zweirichtungsradsradweg verfügt.

Der ADFC schlägt daher vor, auf den Brücken eine physikalische Trennung zwischen Rad-/Gehweg zu errichten, z.B. in Form eines Geländers, wie das Bild aus den Niederlanden verdeutlicht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hier sieht die Verwaltung keine Möglichkeiten einer Verbesserung.



November 2022 - Kreisverkehre

Die Sitzung der Arbeitsgruppe Stadt Hamm/ADFC wurde nach einem Unfall mit einem schwer verletzten Radfahrer zum Anlass genommen, die besondere Gefährdungssituation von Radfahrern in Kreisverkehren und die Ergebnisse der Unfallforschung zu diskutieren.

In Deutschland entstehen immer mehr Kreisverkehre, wo vorher Ampelkreuzungen waren, so auch in Hamm. So wird derzeit an der Östingstraße/Günterstraße und Am Hämmschen/Dasbecker Weg ein Kreisverkehr gebaut, auch die Kreuzung Ahornallee/Eschenallee/ Ludwig-Erhard-Straße soll als Kreisverkehr umgestaltet werden. Damit wollen die Verantwortlichen die Verkehrssicherheit insbesondere an Kreuzungen erhöhen und voraussichtlich auch Kosten für eine Lichtsignalanlage einsparen. Kreisverkehre liegen bei Planern im Trend, weil sie als sicher und kostengünstig gelten.

Doch wie steht es um die Sicherheit von Radfahrern im Kreisverkehr? Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus dem Jahr 2012 kam zu folgendem Ergebnis⁵:

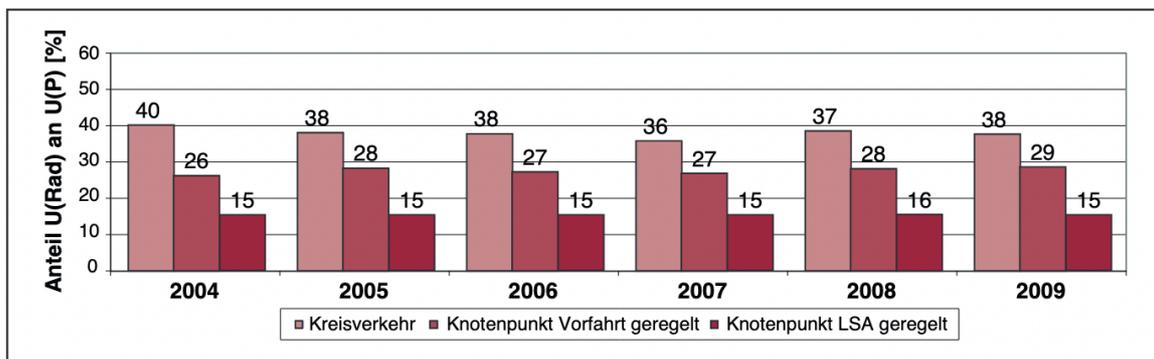


Abbildung 6:
Anteil der Unfälle mit Radfahrereteiligung an allen Unfällen mit Personenschaden

Danach ereignen sich an Kreisverkehren mehr als doppelt so viele Unfälle mit Radfahrereteiligung wie an Ampelkreuzungen. Für Radfahrende sind Kreisverkehre deutlich gefährlicher als normale Kreuzungen.

Auf Zweirichtungsradwegen ist das Unfallrisiko besonders hoch. Die Unfallforschung empfiehlt daher, Zweirichtungsverkehr für Radfahrer grundsätzlich zu vermeiden. Ist dies nicht möglich, sollten die Radwege mindestens 2 m breit sein und mit Piktogrammen und Richtungsangaben versehen werden.

Weitere Information zu Kreisverkehren findet sich unter <https://radwege-hamm.de/wp/verkehrssicherheit-kreisverkehre/>

⁵ <https://www.udv.de/resource/blob/74718/d475038f52e36c5fa1927132dc9098ae/36-verkehrssicherheit-inneroertlicher-kreisverkehre-data.pdf>

Kreisverkehr Heessener Straße/Afyonring

Der Innenring dieses Kreisverkehrs besteht nur aus einer Breitstrichmarkierung, die sehr häufig überfahren wird. Beim Durchfahren des Kreisverkehrs auf der Heessener Straße in Richtung Osten wird der Kfz-Verkehr kaum abgelenkt. Hier wäre eine deutlich bessere Gestaltung des Innenrings (Kölner Teller, Aufpflasterung) wünschenswert.

Die Markierung der Furt Richtung Dolberg fehlt und sollte ergänzt werden. Aufgrund des schweren Unfalls sollten die Sichtbeziehungen an der Ausfahrt zum Afyonring überprüft werden.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Prüfung der Kreisverkehre erforderlich. Ist aus Kapazitätsgründen noch nicht erfolgt.



Kreisverkehr Sachsenring/Bernhard-Droste-Weg

Der Radverkehr am Sachsenring wird auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg geführt. Zweirichtungsradwege, die über Furten um den Kreisverkehr geführt werden, sind besonders unfallträchtig. Zudem ist die Vorfahrtsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden verwirrend, je nach Fahrtrichtung gelten unterschiedliche Vorfahrtrechte.

Aus Sicht des ADFC sollten daher die Vorfahrtsschilder (VZ Vorfahrt achten) durch das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) ergänzt und die Radverkehsfurt rot mit Fahrradsymbolen und Zweirichtungspfeilen markiert werden

Prüfung der Kreisverkehre erforderlich. Ist aus Kapazitätsgründen noch nicht erfolgt.



Kreisverkehr Sachsenring/Heinrich-Waltermann-Straße

Auch bei diesem Kreisverkehr führt ein Zweirichtungsradweg über eine Radverkehsfurt über den Kontenpunkt.

Prüfung der Kreisverkehre erforderlich. Ist aus Kapazitätsgründen noch nicht erfolgt.



Kreisverkehr Kamener Straße/Landwehrstraße



Vor dem Radweg auf der Kamener Straße endet der Radweg abrupt ohne Hinweis für Radfahrende, wie es weitergeht. Soll der Radfahrende ab hier die Fahrbahn benutzen oder auf dem Gehweg weiterfahren? Ist Radfahren auf dem Gehweg erlaubt?

Unfalllage wird abgefragt; Beschilderung nicht StVO-konform, aber eindeutig; wird geprüft



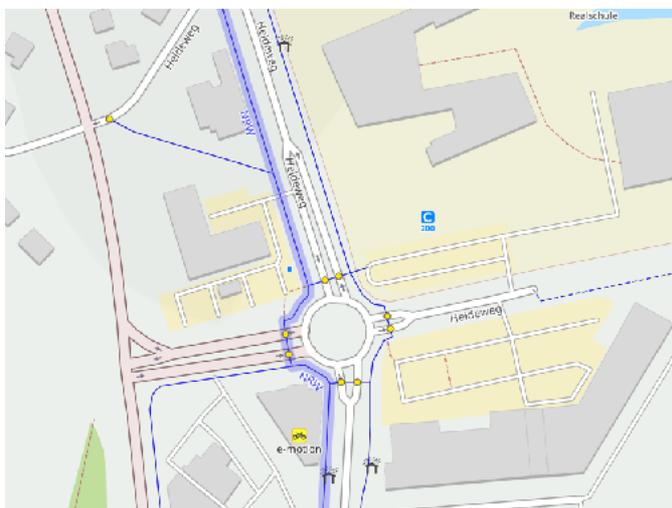
Kreisverkehr Kamener Straße/Kleine Werlstraße

Am Kreisverkehr hat es 2021 einen Unfall mit einem schwerverletzten Radfahrer gegeben. Kraftfahrzeuge können in östlicher Richtung von der Kamener Straße fast ohne Ablenkung in die Kleine Werlstraße fahren. Außerdem ist die Sichtbeziehung beeinträchtigt, da der Kreisverkehr auf einer Kuppe liegt. Der Kreisverkehr hat keinen Innenring und damit fehlt die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung bei der Durchfahrt auf die Kleine Werlstraße.

Unfalllage wird abgefragt; Innenring wird geprüft.



Kreisverkehr Rhynerberg



Der Radweg führt in nördlicher Richtung vom Willi-Bonnemeier-Weg über den Kreisverkehr und auf der linken Seite des Heideweges auf die Kleinbahntrasse. Der Radverkehr quert den Kreisverkehr im Uhrzeigersinn auf einem Zweirichtungsradweg. Vor dem Kreisverkehr ist für den Kfz-Verkehr das Zeichen VZ 205 (Vorfahrt gewähren) mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzend von links und rechts)

angebracht.

Nach den Ergebnissen der Unfallforschung sind Radfahrende gerade auf Zweirichtungswegen im Kreisverkehr besonders gefährdet, daher wird empfohlen, die Radfurten rot zu markieren und mit Fahrradsymbolen und Zweirichtungspfeilen zu versehen.

Der ADFC regt eine entsprechende Ausgestaltung an.

Zusätzlich gab es im Mai 2023 folgenden Antrag der Bezirksvertretung Rhynern⁶: "Zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Steigerung der Sicherheit und im Rahmen des Ausbaus der Fahrradhaupttroute Rhynern werden am Kreisverkehr Dreiländereck Zebrastreifen aufgebracht und die Radfurten rot markiert. Zusätzlich soll das Verkehrszeichen 342 -Haifischzähne – aufgebracht werden, um die Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs hervorzuheben."

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die Forderung durch die BV Trennung Fußgänger und Radfahrer mit Einrichtung von Zebrastreifen wurde von der Verwaltung geprüft und abgelehnt. Ein umfangreicher Umbau hätte dies zufolge.

Alle Richtungen sind gut einsehbar und die Unfallsituation ist laut Angaben der Polizei in dem Bereich unauffällig, wonach die Verkehrsregelungen von einem Großteil der Schülerinnen und Schüler eingehalten werden.



Kreuzung Münsterstraße/Heessener Straße/Bockumer Weg

Ungünstige Radverkehrsführung für Fahrräder von der Heessener Straße in den Bockumer Weg.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Umfangreiche Umplanung erforderlich, aktuell nicht eingeplant kein Unfall bezogen auf diese Radverkehrsführung verzeichnet



⁶ siehe auch WA vom 29.07.2023 Seite 23

Radweg Westenwall



Der Westenwall verfügt über Radwege in beide Richtungen, deren Benutzungspflicht aufgehoben ist. Trotzdem nutzen viele Radfahrende die Radwege, die durch die Pflasterung markiert sind. In östliche Richtung wurde allerdings ein Wartehäuschen mitten auf den Radweg gebaut und ein Schild Gehweg (VZ 239) mit dem Zusatzzeichen Radverkehr frei (1022-11) montiert.

Der ADFC hatte vorgeschlagen, den Radverkehr Richtung Osten vor dem Wartehäuschen per Markierung auf die Fahrbahn zu

führen.

Auf dem Westenwall gibt es eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h, sodass sich der Radverkehr auf die Fahrbahn einfädeln könnte. Entsprechende Bordsteinabsenkungen sind vorhanden. Durch diese Markierungslösung hätte der Radfahrende ein klares Signal, wie sie sich zu verhalten haben. Am östlichen Ende des Westenwall wird genau so eine Markierungslösung verwendet. Dort wird der Radweg wieder



benutzungspflichtig. Radfahrende müssen die Fahrbahn verlassen und den Radweg benutzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Standortänderung der Beschilderung ist erfolgt. Der Radfahrende kann so über eine vorhandene Bordsteinabsenkung auf die Fahrbahn gelangen. Der Radweg ist nicht benutzungspflichtig.



Dezember 2022

Unfallschwerpunkt Wilhelmstraße/Lange Straße

Im Herbst 2022 hat es an der Kreuzung Wilhelmstraße/Lange Straße zwei Unfälle mit Radfahrenden gegeben, einen kurz vor Weihnachten. Obwohl das Sicherheitsrisiko für diesen Knotenpunkt schon von ADFC-Vorstandsmitglied Andreas Bert, der diese Strecke fast täglich befährt, im Mängelmelder der Stadt Hamm gemeldet wurde, hat der ADFC sich mit einer Mail am 27.12.2022 direkt an den Stadtbaurat Herrn Mentz gewandt:

Sehr geehrter Herr Mentz,

ADFC-Vorstandsmitglied Andreas Bert befährt die Wilhelmstraße fast jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad. Wiederholt hat er in westlicher Fahrtrichtung an der Kreuzung zur Langen Straße brenzlige Situationen erlebt, die ihn zur folgenden Eingabe im Mängelmelder der Stadt Hamm veranlassten.

23.09.2022

An der Wilhelmstrasse Einmündung Vorheider Weg/Langestrasse wird dringend das Verkehrszeichen 138 Vorsicht Radfahrer benötigt.

Hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, da von der Wilhelmstrasse rechts abbiegende Autofahrer immer wieder soweit in den Kreuzungsbereich einfahren, dass sie in von hinten kommende Radfahrer nicht nur behindern, sondern auch zu Vollbremsung zwingen.

Auch sollte hier die Vorlaufzeit für Radfahrer überprüft werden, damit es erst gar nicht zur brenzlichen Situation kommt.

Weiterhin würde eine rote Markierung des Radweges helfen.

Mit fahrradfreundlichem Gruß

Andreas Bert

Von der Stadt Hamm erhielt Herr Bert am 26.09.2022 die folgende Antwort

Sehr geehrter Herr Bert,

vielen Dank für Ihre Anregung vom 23. September dieses Jahres bezüglich der Verkehrssituation Wilhelmstraße / Einmündung Vorheider Weg für Radfahrer:innen.

Die von Ihnen beschriebene Örtlichkeit war im März 2022 Bestandteil der Dienstbesprechung Verkehr, in der mehrere Maßnahmen und Anregung zur Verbesserung der dortigen Verkehrssituation geprüft wurden.

Es wurde unter anderem festgestellt, dass die Grünzeit an der Lichtzeichenanlage nicht verlängert werden kann. Des Weiteren wird bezüglich des Kreuzungsbereiches der Umbau der Wilhelmstraße abgewartet, da eine Rotmarkierung auf dem derzeitigen Pflasterbelag nicht von Dauer ist. Ferner wurde geprüft, ob man die Schaltdauer der Laternen in den dunklen Monaten verlängern kann, dies scheidet jedoch aufgrund der zentralen Steuerung der gesamten Beleuchtung aus. Das von Ihnen vorgeschlagene Verkehrszeichen 138 würde, in Ermangelung passender Aufstellmöglichkeiten vor Ort, aktuell eher noch zu Irritationen führen. Bei der Umbauplanung sind die gemachten Anregungen berücksichtigt worden.

Vielen Dank noch einmal für Ihre Unterstützung und ich wünsche Ihnen trotz aller Widrigkeiten weiter eine gute Fahrt!

Mit freundlichen Grüßen

verbleibt

Im Auftrag

Verkehrstechnik u. -lenkung

Wie berechtigt das Anliegen von Herrn Bert ist, zeigen zwei Unfälle, die sich seitdem genau an dieser Kreuzung ereignet haben.

16.11.2022

Autofahrerin flüchtet nach Verkehrsunfall mit einem 12-jährigen Fahrradfahrer⁷

22.12.2022

Radfahrer nach Unfall leicht verletzt - erfolgreiche Fahndung nach flüchtigem Audi⁸

Insofern sehen wir die Entscheidung des Tiefbauamtes, an der Kreuzung Wilhelmstraße/Lange Straße keine Maßnahmen für die Sicherheit des Radverkehrs vorzunehmen, als völlig falsch an. Die oben angegebenen Gründe können wir nicht nachvollziehen. Eine Roteinfärbung der Radverkehrsfurt ist natürlich möglich. Auch Änderungen der Ampelphasen sind möglich, wenn auch mit höherem Aufwand und Kosten verbunden.

Nur weil Überlegungen bestehen, die Wilhelmstraße in ein paar Jahren zu erneuern, halten wir es für fatal, damit alle Maßnahmen in der Gegenwart zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende auszuschließen. Wir bitten Sie daher, die Entscheidung, keine weiteren Maßnahmen an der Kreuzung Wilhelmstraße/Lange Straße zu ergreifen, im Sinne der radfahrenden Verkehrsteilnehmer/innen noch einmal zu überdenken. Auf alle Fälle sollte die Breitstrichmarkierung der Radverkehrsfurt wieder hergestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Hamm

Im Jahr 2023 wurden keine Maßnahmen durchgeführt mit der Begründung, dass auf der mit Natursteinpflaster ausgeführten Radverkehrsfurt keine Farbe haften würde. Bei der Befahrung der Radhauptroute nach Pelkum wurde in Aussicht gestellt, dass bei anstehenden Ausbesserungsarbeiten der Wilhelmstraße der Bereich asphaltiert und dann auch rot markiert wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Radfahrerfurt wird asphaltiert und rot markiert.



⁷ <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/65844/5371282>

⁸ <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/65844/5400577>

Mai 2023

Ausbau der Radhaupttrouten als Radvorrangrouten RSV

Zum Bedauern des ADFC hat sich die Stadt Hamm nicht auf einen Ausbaustandard für die geplanten Radhaupttrouten festgelegt. Der ADFC wünscht sich für die wichtigen Verbindungen in die Stadtteile einen Ausbau als Radvorrangroute (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV FGSV 284/1). Dies hätte zudem den Vorteil, dass Parkplätze rechts-sicher aufgehoben werden können, wie ein aktuelles Gerichtsurteil⁹ aus Aachen zeigt.

Weiterhin bitten wir um Information zur Zeitplanung bei Ausbau der Radhaupttrouten.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die 11 Haupttrouten sukzessive in den nächsten Jahren auszubauen. Dabei werden die Routen im Uhrzeigersinn bearbeitet. Bis 2025 soll die Überplanung aller Routen abgeschlossen sein.

Unterführung Wilhelmstraße

Im Juli 2022 gab es eine Diskussion um die Gestaltung der Bahnunterführung Wilhelmstraße mit entsprechenden Artikeln in Westfälischen Anzeiger^{10 11 12}. Der ADFC hat ebenfalls zur Problematik Unterführung Wilhelmstraße Stellung genommen:

Die Erschließung des Hammer Westens für den Radverkehr ist katastrophal. Die Bahnlinie teilt die Stadt in Ost und West. Der größte Teil des Radverkehrs wird auf einem viel zu schmalen Radweg über die Wilhelmstraße durch die Bahnunterführung geführt, direkt neben den rasenden Autos. Zudem ist die Unterführung dunkel und ungemütlich. Das weiß auch die Politik. Bereits 2021 veröffentlichte die SPD auf ihrem Facebook-Kanal das Bild einer Konzeptstudie, die eine Veränderung verspricht. Auch die CDU hat sich für eine Umgestaltung der Unterführung ausgesprochen, allerdings noch nicht für eine Umverteilung der Verkehrsflächen.

Inzwischen hat die Stadt reagiert, wie der WA in seiner Ausgabe vom 27.07.2023 berichtet. Man will nun mit etwas Geld die Beleuchtung verstärken und die Lichtkunst mit Leuchten verbessern. Eine Umgestaltung des Verkehrsraumes lehnt die Stadt ab. "Zu kurzfristig, man

⁹ [Urteil des Verwaltungsgerichts Aachen: Herderstraße ist eine Fahrradstraße – zu Recht!](#)

¹⁰ <https://www.wa.de/hamm/hamm-mitte-ort370531/hamm-angstraum-unterfuehrung-buergerin-fordert-klare-regeln-bruecke-an-wilhelmstrasse-92406445.html>

¹¹ <https://www.wa.de/hamm/hamm-cdu-bahn-wilhelmstrasse-tunnel-beleuchtung-dreckig-gefaehrlich-92346125.html>

¹² <https://www.wa.de/hamm/hamm-mitte-ort370531/bahnunterfuehrung-wilhelmstrasse-mehr-farbe-und-licht-in-hamm-92429163.html>

müsste den Verkehr erst einmal beobachten“, heißt es aus dem Stadtplanungsamt. Mehr Floskeln, um das Problem loszuwerden, gibt es nicht.

Gleichzeitig führen die Hauptradrouten nach Pelkum und Herringen über die Wilhelmstraße, die ohnehin schon von Fahrradunfällen belastet ist und keine ausreichend breiten Radwege hat. Die Bahnunterführung böte die Chance, mit dem dringend notwendigen Umbau zu beginnen.

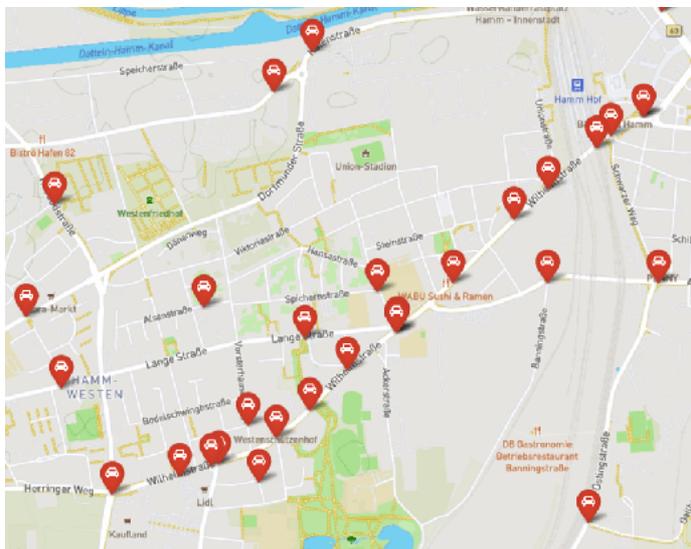
Der ADFC bedauert, dass die Verwaltung die Chance nicht nutzt, die Situation für den Rad- und Fußverkehr auf der Wilhelmstraße im Bereich der Unterführung nachhaltig zu verbessern. Die Wilhelmstraße insgesamt ist eine wichtige Verbindung auch für den Radverkehr in den Hammer Westen.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Unterführung Wilhelmstraße: Es wird eine Neuaufteilung zugunsten der Radfahrer:innen und Fußgänger:innen untersucht.



ADFC Hamm fordert Tempo 30 auf der Wilhelmstraße in Hamm



Die Grafik zeigt Unfälle mit Personenschäden von PKW mit Radfahrenden oder Fußgänger*innen
Quelle: Statistisches Bundesamt

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) in Hamm setzt sich nachdrücklich für die Einführung von Tempo 30 auf der Wilhelmstraße ein. Hintergrund der Forderung sind die zahlreichen Unfälle zwischen Pkw und Radfahrern sowie Fußgängern auf der Wilhelmstraße. Allein im Jahr 2022 ereigneten sich 14 solcher Unfälle, hinzu kamen 2 weitere Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Die Wilhelmstraße stellt aufgrund der hohen Unfallhäufigkeit und der vielen Kreuzungen und Einmündungen eine besonders gefährliche Strecke für den Radverkehr dar. Zudem ist die Straße ein wichtiger Schulweg für viele Schülerinnen und Schüler, die die Schulen am Friedrich-Ebert-Park, die Wilhelm-

Busch-Schule und die Berufskollegs am Vorheider Weg besuchen. Langfristig soll die Wilhelmstraße als Teil der Radhaupttrouten fahrradfreundlich umgebaut werden. Darauf können wir nicht warten. Tempo 30 ist daher aus Sicht des ADFC eine unverzichtbare Sofortmaßnah-

me für diese zentrale Radverbindung in den Westen, nach Herringen und Pelkum. Sie ist kostengünstig und einfach umzusetzen.

Argumente für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h¹³:

1. Verkehrssicherheit erhöhen: Die hohe Anzahl von Unfällen zwischen Kfz und Radfahrern sowie Fußgängern auf der Wilhelmstraße ist besorgniserregend. Durch die Einführung von Tempo 30 kann das Unfallrisiko deutlich gesenkt werden, da die Fahrzeuge im Notfall schneller zum Stehen kommen und so mögliche Kollisionen vermieden werden können, da sich der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 halbiert.



2. Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer: Da die Wilhelmstraße von vielen Radfahrern und Fußgängern genutzt wird, ist deren Sicherheit zu gewährleisten. Entlang der Wilhelmstraße bzw. in den angrenzenden Quartieren befinden sich Schulen, eine Kindertagesstätte und ein Stadtteilzentrum. Bei Tempo 30 ist das Risiko schwerer Verletzungen deutlich geringer als bei Tempo 50. So überleben nur 2 von 10 Fußgängern eine Kollision bei 50 km/h, aber 9 von 10 bei 30 km/h.



3. Förderung des Umweltschutzes: Durch Tempo 30 können auch Emissionen und Lärm reduziert werden. Dies trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei und schafft ein angenehmeres Lebensumfeld für die Anwohnerinnen und Anwohner. Denn Tempo 30 wird vom menschlichen Ohr als Halbierung des Verkehrs wahrgenommen.



4. Schulwegsicherheit: Viele Schülerinnen und Schüler nutzen die Wilhelmstraße als Teil ihres Schulwegs zu den Schulen am Friedrich-Ebert-Park, der Wilhelm-Busch-Schule oder den Berufskollegs am Vorheider Weg. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird dieser Schulweg sicherer, da Kinder und Jugendliche besser vor potenziell gefährlichen Situationen geschützt sind.

5. Förderung des Radverkehrs: Eine angemessene Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Faktor, um den Radverkehr zu fördern und mehr Menschen dazu zu ermutigen, das Fahrrad als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel zu nutzen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf

¹³ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

30 km/h schafft eine freundlicheres Umfeld für Radfahrende und fördert deren Präsenz im Straßenverkehr. Dies ist für die Wilhelmstraße von besonderer Bedeutung, da sie Teil der Hauptradrouten nach Pelkum und Herringen ist.

Für die ca. 2,2 km lange Strecke würde sich die Fahrzeit für Pkw und Busse von 2,6 min auf 4,4 min erhöhen, also um weniger als 2 min (bei angenommener konstanter Geschwindigkeit). Angesichts der Ampelschaltungen und Stopps auf der Strecke ist dies ein vertretbarer Zeitverlust im Vergleich zu den genannten Vorteilen.

Die Einführung von Tempo 30 auf der Wilhelmstraße in Hamm ist daher ein notwendiger Schritt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schützen, die Umweltbelastungen zu reduzieren und insbesondere den Schulweg für die Schülerinnen und Schüler sicherer zu machen, spätestens wenn die in der parlamentarischen Beratung befindlichen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung dies ermöglichen.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Tempo 30 auf gesamter Strecke nicht vorgesehen: Unfalllage unkritisch laut Angaben der Polizei, die weitergehenden Maßnahmen erfordern; übergeordneter Verkehr; Trennung zw. Radweg und Fahrbahn vorhanden



Keine Grundlage gem. StVO vorhanden, Änderung der StVO bleibt abzuwarten

Ampel Hafenstraße/Weststraße

Die kürzlich fertiggestellte Ampelanlage über die Hafenstraße an der Kreuzung mit dem Richard-Matthaei-Platz bringt nicht die erhoffte Verbesserung, da die Straße nicht in einem Zug überquert werden kann. Es ist zu befürchten, dass viele Radfahrende trotzdem weiter geradeaus Richtung Westen fahren und die Hafenstraße im Bereich der Poststraße oder noch weiter westlich ungesichert queren, um auf den einseitigen Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Hafenstraße zu gelangen.

Der ADFC schlägt vor, die Rechtsabbiegespur von der Hafenstraße in den Richard- Matthaei-Platz als Bedarfsampel zu schalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Verwaltung wird alternative Schaltung entwickeln und testen.



Datenauswertung Stadtradeln

Hamm nimmt vom 19.08. bis 08.09.2023 wieder am Stadtradeln teil. Hierfür steht eine Smartphone-App zur Verfügung, mit der die Fahrten aufgezeichnet werden können. Die mit der Stadtradeln-App gesammelten Bewegungsdaten werden zentral ausgewertet. Nach Kenntnis des ADFC hat die Stadt Hamm in der Vergangenheit von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht und damit auf die Möglichkeit einer datengestützten Radverkehrsplanung verzichtet. Auch für den Masterplan Mobilität ist keine erneute Erhebung des modal split vorgesehen.

Seit diesem Jahr werden die Bewegungsdaten aus der Stadtradeln-App aufgrund der Förderung durch das BMDV den teilnehmenden Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Wird die Verwaltung diese Möglichkeit nutzen und die Daten veröffentlichen, um damit auch Prioritäten beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu begründen? www.stadtradeln.de/ride
www.radverkehr-in-deutschland.de

Tiefgarage Heinrich-Kleist-Forum für Fahrräder

Auf der letzten Mitgliederversammlung des ADFC wurden die eingeschränkten Öffnungszeiten der Radstation am Bahnhof kritisiert. Die Radstation schließt bereits um 19 Uhr und ist am Wochenende nicht geöffnet. Die Anzahl der 24h-Stellplätze ist begrenzt, es gibt eine lange und sehr statische Warteliste.

Die Tiefgarage Heinrich-Kleist-Forum ist dagegen nicht ausgelastet, was auch daran liegt, dass die vorhandenen Stellplätze für größere Autos nicht mehr ausreichen. Der ADFC schlägt daher vor, einen Teil der Tiefgarage als Fahrradparkhaus umzubauen. Diesen Vorschlag hat der ADFC Herrn Stadtbaurat Mentz bereits mit Mail vom 14.04.2023 mitgeteilt und auf entsprechende Förderprogramme des BMDV hingewiesen.

Wir bitten um Auskunft, ob entsprechende Planungen seitens der Verwaltung vorgesehen sind.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die Tiefgarage ist ausgelastet, z.T. durch Dauerparkplätze.

Folgende Problematik besteht: Die geforderte lichte Höhe für Radverkehr von 2,25 m wird mit 1,85 m nicht eingehalten. In der Tiefgarage ist Einbahnstraßenregelung. Bedingt hierdurch ist das Erreichen von den gewünschten Abstellmöglichkeiten unkomfortabel. Verkehrssicherungspflicht wird nicht gewährleistet.



Erlass zu Piktogrammketten

Das Ministerium für Umwelt, Natur und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat am 23.01.2023 einen Erlass herausgegeben, der unter bestimmten Voraussetzungen eine Ausnahme genehmigung für die Anordnung von eigenständigen Verkehrszeichen auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen ermöglicht, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird.

Der Erlass wurde auf der Östingstraße angewendet, was der ADFC Hamm ausdrücklich begrüßt. Darüber hinaus bitten wir zu prüfen, ob für weitere Straßen mit nicht benutzungspflichtigen Radwegen, z.B. auf der Südstraße, der Marker Allee, der Werler Straße, Eschenallee und der Amtsstraße entsprechende Piktogrammketten angebracht werden können.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Bei den Fahrradpiktogrammen handelt es sich nicht um Verkehrszeichen. Von der beliebigen Anordnung von Piktogrammketten ist abzuraten. Ein gezielter Einsatz zur Erhebung der Aufmerksamkeit an neuralgischen Strecken ist sinnvoll. Öffentlichkeitsarbeit. Der ADFC erstellt eine Liste von neuralgischen Stellen. Diese werden bzgl. Aufbringen von einzelnen Piktogrammen geprüft.

Gefahrenstelle Dunantweg/Holunderweg

Durch die hohe Hecke gibt es hier Sichtbehinderungen, die im Kreuzungsbereich immer wieder zu gefährlichen Situationen führen. Welche Maßnahmen plant die Verwaltung zur Beseitigung dieser Gefahrenstelle?

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Zurückschneiden bzw. Roden von Hecken. Anordnung von Verkehrszeichen bei Umbau des Dunantwegs.

November 2023

Vorschläge des ADFC und deren Umsetzung

Der Arbeitskreis aus ADFC und Vertretern der Stadt trifft sich seit drei Jahren. Der Eindruck des ADFC ist, dass die in dieser Zeit vom ADFC vorgebrachten Vorschläge weitgehend ignoriert wurden. Insofern stellt sich die Frage, ob der ADFC überhaupt Themen in den Arbeitskreis einbringen soll.

Verbesserungsvorschläge von erfahrenen Vielradfahrern, wie ADFC sind natürlich gewünscht.

Brückenneubau als Ersatz für die “Todesbrücke”



Als Ersatz für den Weg entlang der Bahn vom Hammer Norden zum Westausgang des Bahnhofs (Todesbrücke) wurde der Neubau einer Brücke vorgeschlagen. Wie steht die Stadtverwaltung zu diesem Vorhaben? Der vorhandene Weg ist seit langer Zeit ein Fußweg, der aber von sehr vielen Radfahrenden benutzt wird. Die Stadtverwaltung hat im September 2023 die Schilder “Gehweg” (VZ 239) durch das Schilder “Radfahren verboten” (VZ 254) ersetzt, um das Verbot für Fahrräder zu verdeutlichen.

Gleichzeitig forderte der ADFC den Neubau einer Brücke als Alternative zum Weg entlang der Bahn und unterstützte damit Überlegungen der Stadtverwaltung. Inzwischen hat der Hauptausschuss im Dezember 2023 das Vorhaben auf den Weg gebracht.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Der Neubau einer neuen Brücke wird von der Stadt verfolgt. Hierzu werden aktuell rechtliche Grundlagen geschaffen. Ob der Neubau erfolgen kann, liegt nicht allein in der Entscheidung der Stadtverwaltung.

Radfahrende werden systematisch in den Seitenbereich der Straße abgedrängt

Die Art und Weise, wie Straßen und Verkehrsinfrastruktur gestaltet sind, kann erheblichen Einfluss auf das Verhalten und die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer haben. Wir sehen, dass in der Stadt Hamm Radverkehrsfurten rot eingefärbt werden, diese aber auf nicht benutzungspflichtige Radwege oder sogar für Fahrräder freigegebene Gehwege führen. Die Benutzungspflicht wurde aber aufgehoben, weil diese Radwege nicht den Anforderungen der StVO entsprechen.

Durch die Radverkehrsführung wird Autofahrenden signalisiert, dass Fahrräder auf der Fahrbahn nichts zu suchen haben, was zu Konflikten und häufig unangemessenem Verhalten durch die Autofahrende gegenüber Radfahrenden führt, falls ein Radfahrer hier die Fahrbahn benutzt.

Wie steht die Stadtverwaltung zu dieser Problematik?



Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1) Auch bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen oder Gehwegen, Radfahrer frei werden an neuralgischen Straßeneinmündungen die Furten rot markiert. Der einbiegende Kfz-Teilnehmende soll zusätzlich auch auf die Radverkehrsteilnehmenden aufmerksam gemacht werden, auch wenn der Weg nicht benutzungspflichtig ist.

Zu 2) Um konkrete Beispiele wird gebeten, dann können diese geprüft und wenn möglich hierfür Lösungen gefunden werden.

Unklare Wegführung an der Kreuzung Herringer Weg/ Bonifatiusweg

Kürzlich wurden wir auf eine besondere Problematik an der Kreuzung Herringer Weg/Bonifatiusweg aufmerksam gemacht.

Der Radverkehr wird von der Wilhelmstraße in westlicher Richtung ab der Radbodstraße auf die Anliegerstraße Herringer Weg geführt. Vor dem Bonifatiusweg führt ein nicht ausgezeichneter Geh-/Radweg auf den straßenbegleitenden Radweg in Richtung Westen, der von fast allen Radfahrenden genutzt wird.

Da keine Radverkehrsfurt über den Bonifatiusweg markiert ist, kommt es hier gelegentlich zu Konflikten mit abbiegenden Kfz vom Bonifatiusweg in den Herringer Weg.

Lösung: durch die Markierung einer Radverkehrsfurt könnte die Situation geklärt und damit ein Beitrag zu mehr Sicherheit geleistet werden. Darüber hinaus wäre es für den Radverkehr wünschenswert, wenn die Führung des Radverkehrs durch eine Auszeichnung des Weges vor dem Bonifatiusweg als Radweg verdeutlicht werden könnte.



Bei dem Weg handelt es sich um einen Gehweg, er hat nicht die ausreichenden Breiten für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radfahrer muss über den Bonifatiusweg fahren. Diese Regelung schließt die Rotmarkierung der Furt als Radwegeführung aus. Umfangreicher Ausbau wäre erforderlich.



Dortmunder Straße

Im weiteren Verlauf des Radweges in westlicher Richtung auf der Dortmunder Straße ist der Radweg nur unzureichend markiert, was insbesondere an Grundstücksausfahrten (Tankstellen und Geschäfte) zu gefährlichen Situationen führt. Eine deutliche Markierung des Radweges gerade im Bereich der Ausfahrten wäre aus Sicherheitsgründen dringend erforderlich. Hier könnte allein mit einer Breitstrichmarkierung die Sicherheit der Radfahrenden deutlich erhöht werden.



Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Nicht pauschal über den gesamten Abschnitt, sondern wenn Einzelfallprüfung Notwendigkeit ergibt.

Bradfordstraße

Die Bradfordstraße ist ab der Unterführung Ahornallee auf der rechten Straßenseite komplett zugeparkt. Die Autos müssen also auf einer Seite stehen bleiben. Anders geht es nicht. Für Radfahrer ist das oft ein Problem, weil die meisten Autofahrer nicht warten wollen und der Radfahrer dann gezwungen ist anzuhalten. Es gab hier schon mal den Versuch, eine Einbahnstraße für Autos in Richtung Eschenallee einzurichten. Das wurde aber schnell wieder rückgängig gemacht.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Abschnitt Erlenstraße bis Eschenallee:

In Einbahnstraßen wird bevorzugt deutlich zügiger durchgefahren, deshalb keine Einbahnstraße einrichten. Der Verwaltung ist kein Versuch bekannt, dass die Einrichtung der Einbahnstraße hier geplant war.

Durch eine Einbahnstraße würde sich die Problematik nicht reduzieren.

Anhang

Anmerkungen des ADFC zur Radhauptroute Pelkum

Am 5. Mai 2023 haben Mitglieder des ADFC mit Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung die geplanten Radhaupttrouten nach Pelkum befahren und ihnen wurden die Entwürfe erläutert. Dafür bedankt sich der ADFC Hamm ausdrücklich.

Grundsätzlich begrüßt der ADFC die Variante über die Wilhelmstraße zum Friedrich-Ebert-Park und weiter zur Kamener Straße, da über diese Route die Schulen am Friedrich-Ebert-Park an das Radhaupttroutennetz angebunden werden. Andererseits gibt es auf dieser Route derzeit Abschnitte, die aufgrund der Qualität und Breite der straßenbegleitenden Radwege nicht für eine Hauptroute geeignet sind. Dies betrifft insbesondere die Bahnunterführung Wilhelmstraße und den Radweg auf der Wilhelmstraße bis zur Ackerstraße. Auf diesem Abschnitt sollte eine Umgestaltung des Verkehrsraumes zugunsten des Radverkehrs zeitnah in Angriff genommen werden.

Ergänzend zu den im Plan vorhandenen Maßnahmen hat der ADFC Hamm noch folgende Wünsche:

1. Im Abschnitt Bahnhofstraße (für Radfahrer freigegebene Fußgängerzone) sollte der dunkelgraue Fahrweg mit Radsymbolen versehen werden, um Fußgänger auf die Funktion als Radweg aufmerksam zu machen und die Verkehrs- und Aufenthaltsräume besser zu trennen.
2. Als problematisch wird der Bereich der Wilhelmstr. zwischen den Einmündungen Otto-Brenner-Straße und Ackerstraße angesehen. Da aus der Otto-Brenner-Straße kommende Kfz in Richtung Westen die "grüne Welle" mitnehmen wollen, wird hier oft viel zu schnell gefahren, was auch zu einer Gefährdung der Radfahrer an der Kreuzung mit der Lange Straße führt.
3. An der Einmündung der Lange Straße in die Wilhelmstraße ist keine Radfurt markiert, der Radweg ist nur durch eine Pflasterung gekennzeichnet, die bei Nässe und Dunkelheit kaum wahrnehmbar ist. Hier sollte die Furt deutlich (rot) markiert und mit einer Breitstrichmarkierung versehen werden.
4. Die Ackerstraße sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden.
5. Ebenso sollte für die reine Anliegerstraße Auf der Geist eine Umwidmung als Fahrradstraße erfolgen.
6. Der direkt gegenüber der Straße Auf der Geist beginnende und noch auszubauende Feldweg erscheint uns als Alternative zu der angedachten Führung über die Lohaus-erholzstraße / Albert-Spieker-Weg / Liboriusweg als ungeeignet. Zum einen durch die noch zu errichtende und dann möglicherweise schwer zu erkennende Rampe und durch die unübersichtliche Kreuzung Heinrich-Heine-Straße/Kamener Straße.
7. An der Kreuzung Auf dem Daberg/Kamener Straße sollte die Verkehrsführung eindeutig geregelt werden. Zur Zeit benutzen die Radfahrer in der Regel den Fußgänger-

überweg. Hier wünschen wir uns auf der Straße Auf dem Daberg eine Aufstellfläche für Radfahrer vor der Haltelinie für Autos und einen kurzen Schutzstreifen, der es Radfahrern ermöglicht, rechts an den Autos vorbei in die Aufstellfläche zu fahren. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Kamener Straße sollten die Absperrungen entfernt und die Radverkehrsführung durch Markierungen verdeutlicht werden.

8. Im weiteren Verlauf der Kamener Straße verhindern in der Rechtskurve nach der Bebauung zwei alte Bäume eine verkehrssichere Gestaltung der Hauptroute. Aus unserer Sicht bliebe hier nur eine Verbreiterung des Radweges zu Lasten der Straße.
9. Die zeitlich spätere Routenführung durch das KreativRevier Heinrich-Robert sehen wir als gute Alternative zur Kamener Straße. Bis zur Realisierung nach Erschließung des dortigen Baugebietes sollten aber der Zweirichtungsradweg und weiter folgend die beidseitigen Radwege entlang der Kamener Straße mit einem sicheren Ausbau der LSA-Querung angemessen verbreitert werden.

Die alternativen Routen über die Baumhofstraße bzw. Zum Wiescherbach sind beliebte Routen von Pelkum in das Stadtzentrum, die mit vorgesehenen Maßnahmen gut geeignet sind und von Radlern gerne benutzt werden.

Gleichwohl halten wir den Verlauf der Hauptroute über die Wilhelmstraße, den Friedrich-Ebert-Park und die Kamener Straße für geeigneter, wenn die erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der Radfahrer umgesetzt werden. Entscheidend für uns sind dabei die Anbindung der zahlreichen Schulen im Hammer Westen und die vorhandene Bevölkerungsdichte, die damit motiviert werden könnte, mit dem Fahrrad in die Stadt und zurück zu fahren.

Radlerstammtisch zieht Bilanz zum Radverkehr nach der Hälfte der Legislaturperiode

Die Ampelkoalition in Hamm mit ambitionierten Zielen angetreten. "Wir wollen den klimafreundlichen Verkehr innerhalb der nächsten fünf Jahre auf mindestens 50% des Anteils am Gesamtverkehr steigern", heißt es im Koalitionsvertrag. Konkret zum Radverkehr steht im

Koalitionsvertrag:

Wir wollen, dass Radfahren in Hamm die bessere Alternative für den Weg zur Arbeit, für den Schulweg und in der Freizeit ist. Dafür müssen wir in Hamm deutlich besser werden, was den Zustand der Radwege, die Erreichbarkeit der Stadtbezirke und die Sicherheit angeht. Unser mittelfristiges Ziel ist ein kreuzungsfreier Radweg in die Innenstadt – aus jedem Bezirk aus. Der Radschnellweg Ruhr erhält mit uns endlich Priorität.

Wir werden geschützte Fahrradstreifen (Protected Bike Lanes) an Hauptverkehrsachsen einrichten und mit mehr farblicher Markierung, gut ausgebauten und beleuchteten Fahrradwegen, mehr Fahrradstraßen, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder, Fahrradparkhäuser, der Nutzung von

digitalen Ampelsystemen zum Vorrang (grüne Welle) für den Fahrradverkehr und weiteren Maßnahmen das Fahrradfahren in unserer Stadt deutlich angenehmer, schneller und sicherer machen. Mit einem durchgängigen Radwegesanierungsprogramm halten wir bestehende Wege instand.
aus: Aufbruch - Jetzt das Morgen gestalten, Koalitionsvertrag 2020 - 2025

Nach zweieinhalb Jahren hat der Radlerstammtisch auf seiner Sitzung im Oktober 2023 Bilanz gezogen, inwieweit die Ampelkoalition ihren Ansprüchen gerecht wird.

Radhaupttrouten in die Stadtbezirke

Von kreuzungsfreien Radwegen hat man sich schnell verabschiedet, plötzlich hieß es barrierefreie Radwege, was immer auch Barrierefreiheit im Zusammenhang mit Radwegen bedeutet. Immerhin hat die Stadtverwaltung damit begonnen, die Fahrradpromenade und Haupttrouten in die Stadtbezirke zu überplanen. Damit wurde das bereits 2020 unter Oberbürgermeister Hunsteger-Petermann beschlossene Radwegebauprogramm umgesetzt. Im Jahr 2021 wurden die Planungen für die Fahrradpromenade und die Radhaupttrouten nach Werries, Uentrop und Braam-Ostwhenemar beschlossen, 2022 folgten die Planungen für Rhynern und Westtünnen und im August 2023 für die Radhaupttroute nach Pelkum. Die Planungen für Herzingen, Bockum-Hövel und Heessen sollen noch in dieser Legislaturperiode folgen.

Für die Haupttrouten gibt es keinen definierten Ausbaustandard. Wünschenswert wäre ein Ausbau als Radvorrangroute, wie er von der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) festgelegt wurde. Im Beschluss heißt es aber: "Eine Konkretisierung der in Hamm anzuwendenden Standards erfolgt im Rahmen der Maßnahmenvorschläge". In den Maßnahmentabellen finden sich jedoch keine Angaben zu den verwendeten Standards. Konkrete Umsetzungen der Planungen gibt es bis auf wenige Teilstücke noch nicht. Es zeigt sich aber, dass fast überall kombinierte Rad-/Gehwege vorgesehen sind. Damit sind Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern weiterhin vorprogrammiert, für eine Radhaupttroute, auf der Pendler zügig zur Arbeit kommen wollen, ist dies nicht komfortabel - und auch nicht barrierefrei.

Umgesetzte Maßnahmen

Bei der Fahrradpromenade hat die Stadt den Radweg um Markierung und Hinweisschilder ergänzt, die Ampelphasen an der Sternstraße fahrradfreundlicher gestaltet, der Radweg an der Hafestraße nördlich vom Alleecenter wurde asphaltiert und eine Lichtzeichenanlage von der Hafestraße zum Richard-Matthei-Platz gebaut, die für den Radverkehr aber keine Vorteile bringt.

Im Rahmen der Haupttroute nach Werries wurde die Adenauerallee zwischen Fährstraße und Lippestraße asphaltiert, allerdings nur in einer Breite von 3 m als kombinierter Geh-/und Radweg, was gerade am Wochenende häufig zu Konflikten führt. Weiterhin wurde die Adenauerallee im Bereich Ahsedüker und im Bereich der Theodor-Heuss-Grundschule asphaltiert.

Auf der Radhaupttroute nach Braam-OstWennemar wurde die KI-Ampel Heßler Straße/Marker Allee installiert, für den Ausbau des Dunantweg Ausbaupläne vorgestellt und Bauarbeiten für 2023 angekündigt. Die Brücke "Die Dille" wird erneuert und der Mennenkamp saniert.

Bei der Radhaupttroute nach Westtünnen wurde die Rottwiese (Fahrradstraße) bis zum Hundepplatz neu asphaltiert und weiter bis zur Werler Straße wurde die wassergebundene Decke erneuert, aber nicht asphaltiert.

Die Grünstraße als Teil der Radhaupttroute nach Rhytern wurde als Fahrradstraße rot markiert, die Vorfahrt geändert und die Rampen abgeflacht. In einem Abschnitt beträgt die Breite der Fahrradstraße nur gut 2 m, da man nicht bereit war, in diesem Abschnitt die Parkplätze zu entfernen. Dies entspricht nicht den Anforderungen an eine Fahrradstraße, zumal die Grünstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben ist.

Betrachtet man das Gesamtvolumen der Arbeiten, so sind von den über 180 Einzelmaßnahmen bis heute erst etwa 10 % umgesetzt, die großen Ausbauprojekte fehlen noch. Bis 2030 sollen alle Haupttrouten vollständig ausgebaut sein. Mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen erscheint es unwahrscheinlich, dass die verbleibenden Arbeiten innerhalb von sieben Jahren umgesetzt werden können.

Abbau von Umlaufsperrern und Fahrradparken

Insgesamt hat die Stadt seit 2021 insgesamt 120 Umlaufsperrern entfernt oder umgebaut. Dadurch konnte der Komfort für den Radverkehr erheblich verbessert werden.

Das Programm, 2000 Fahrradbügel pro Jahr im Stadtgebiet neu aufzustellen, hat die Parksituation für Fahrräder deutlich verbessert. Die Planung eines Fahrradparkhauses an der Stadthausstraße ist zu begrüßen.

Nach wie vor problematisch ist die Parksituation am Hauptbahnhof. Die sehr begrenzte Zahl der 24-Stunden-Parkplätze und die restriktiven Öffnungszeiten der Radstation stellen für Pendler eine erhebliche Einschränkung dar. Trotz neuer Fahrradbügel am Westausgang und am Willy-Brandt-Platz ist die Parksituation am Hauptbahnhof unbefriedigend.

Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr, der seit 2014 geplant wird, soll frühestens 2030 fertiggestellt werden.

Protected Bike Lanes

Es gibt einen Beschluss für die Einrichtung einer Protected Bike Lane in Herringen auf der Dortmunder Straße zwischen Schachtstraße und Torksfeld aus dem Juni 2021, dieser wurde aber bis heute nicht umgesetzt. Weitere Planungen zu Protected Bike Lane sind nicht bekannt.

Sicherheit und Komfort

Die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr stark angestiegen, nachdem sie während der Pandemie aufgrund des geringeren Pkw-Verkehrs zurückgegangen war. Im Jahr 2022 wurden wieder die Werte vor der Pandemie erreicht. Im Jahr 2022 gab es zwei tödlich verunglückte Radfahrende, im Jahr 2021 einen tödlich verunglückten Radfahrer, in den Jahren davor gab es lange Zeit keine tödlichen Unfälle mit Fahrrädern. Insbesondere die Zahl der verunglückten Rad fahrenden Kinder ist im Jahr 2022 stark angestiegen.

Ein großer Teil der Unfälle mit Fahrrädern findet im Kreuzungsbereich beim Abbiegen oder Queren statt bzw. bei Grundstücksausfahrten. Um die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu erhöhen, wurden an vielen Kreuzungen die Radverkehrsfurten rot markiert.

Eine weitere Erhöhung der Sicherheit ergibt sich durch getrennte Ampelphasen für den rechts- bzw. linksabbiegenden Kfz-Verkehr und die parallel fahrenden Radfahrer. Solche Ampelschaltungen sind in Hamm nicht bekannt.

Es gibt viele Möglichkeiten, den Komfort für den Radverkehr zu erhöhen. Eine wichtige Maßnahme ist die Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. Noch immer diskriminieren viele Lichtsignalanlagen den Rad- und Fußverkehr durch deutlich längere Wartezeiten als den Kfz-Verkehr. Die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen mit Anforderungsschaltung könnten zum Teil deutlich verkürzt werden, außerdem sollte an vielen Lichtsignalanlagen die Fahrradampel bei jeder Durchfahrt auf Grün geschaltet werden. Dies wurde an der Kreuzung Werler Straße/ Ostdorfstraße umgesetzt, aber leider auch nur dort.

Eine weitere Möglichkeit, den Komfort zu erhöhen, ist der Grünpfeil für Radfahrer. Obwohl dieses seit der Novellierung der StVO 2020 existierende Verkehrszeichen in den Nachbarstädten bereits eingesetzt wird, fehlt es in Hamm komplett.

Insofern sehen die Mitglieder des Radlerstammtisches beim Thema Sicherheit und Komfort noch viele Möglichkeiten, dem Anspruch des Koalitionsvertrages gerecht zu werden, das vorhandene Potenzial an Verbesserungsmöglichkeiten bleibt ungenutzt.

Radwegesanierungsprogramm

“Mit einem durchgängigen Radwegesanierungsprogramm halten wir bestehende Wege in stand.” In den letzten zweieinhalb Jahren wurde die Oberfläche diverser Radwege erneuert. Eine substantielle Neugestaltung der Radwege hat dabei nicht stattgefunden, in der Ostwennemarstraße wurde der Radweg in einen kombinierten Geh-/Radweg umgewandelt. Auf der Marker Dorfstraße wurde der Schutzstreifen abgefräst.

Vorgestellt wurden die Umbaupläne zur Goethestraße, die auf zwei Fahrspuren reduziert und um Radwege erweitert werden soll. Die Umsetzung wurde für das 4. Quartal 2023 angekündigt.

Radverkehrsplanung - Fehlanzeige

Abgesehen von der Planung der Radhaupttrouten gibt es in Hamm derzeit keine Radverkehrsplanung. Sanierungsmaßnahmen an Radwegen werden entweder auf Antrag der Bezirke oder bei unzumutbarem Zustand der Radwege von der Verwaltung veranlasst. Ansonsten erfolgt der Radwegebau nur im Zusammenhang mit größeren Straßensanierungsmaßnahmen und bleibt damit Stückwerk.



Geschlossene und komfortable Radnetze entstehen so nicht. Obwohl Hamm über viele Radwege verfügt, sind diese in einem desolaten Zustand. Kaum ein straßenbegleitender Radweg weist die für eine Benutzungspflicht erforderliche Mindestbreite von 1,5 Metern auf, schon gar nicht die Regelbreite von 2 Metern. Daher wurde 2014 die Benutzungspflicht der Radwege bei knapp 50 Straßen im gesamten Stadtgebiet aufgehoben, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich war. Für die verbleibenden Radwege schrieb die Verwaltung:

“Dort, wo die Radwegbenutzungspflicht langfristig bleiben muss und die Radwege nicht die erforderliche Breite haben oder in baulich schlechtem Zustand sind, müssen sie mittelfristig im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel umgebaut und/oder verbreitert werden.” (Vorlage 0014/14 vom 9.9.2014)

Seit fast 10 Jahren wurden jedoch keine entsprechenden Maßnahmen umgesetzt und bis heute kein Radweg auf die vorgeschriebene Mindestbreite verbreitert. Es gibt in Hamm keinen Radverkehrsplan, der ausgehend von einer Datenerhebung der Radverkehrsströme systematisch ein sicheres, durchgängiges und komfortables Radverkehrsnetz umsetzt. Immer wieder finden sich unübersichtliche Radverkehrssituationen, Unsicherheiten, Gefahrenstellen und unklare Radverkehrsführungen. Viele dieser Mängel könnten durch Markierungslösungen behoben werden, es fehlt aber an der Bereitschaft dazu.

Fazit

Vom Anspruch, “Radfahren in Hamm die bessere Alternative für den Weg zur Arbeit, für den Schulweg und in der Freizeit” machen zu wollen, ist die Ampelkoalition noch sehr weit entfernt. Hierzu wären sowohl ein beschleunigter Ausbau der Radhaupttrouten und größere Anstrengungen bei der Sanierung und Verbreiterung der vorhandenen Radwege vonnöten.

Wünschenswert wäre die Aufstellung eines Radverkehrsplans, dieser ist aber im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen.