



Rad-Verkehrswende Hameln

M. Clemens, Dr. A. Hausotter, K. Holexa, H. Maler, R. Schams



Initiative
Rad-Verkehrswende
Hameln

JETZT!



› INHALT

01 › Vorbemerkung

04 › Grundsätze zur Umsetzung

22 › Vorschläge zur Verbesserung

26 › Konkrete Vorschläge für Veränderung

19 › Zusammenfassung

20 › Schlussbemerkungen

› VORBEMERKUNG

Unsere Motivation ist es, den lokalen Klimaschutz klar und effektiv voran zu bringen. Als Mitglieder dieser Stadtgemeinschaft sind wir der Meinung, dass dringend gehandelt werden muss.

Auf der *Hamelner Klimakonferenz* am 04.11. 2022 wurde von den Moderatoren der *B.A.U.M. Consulting* dargestellt, dass in Hameln der Verkehr mit ca. 50% den größten Anteil an den Treibhausgasemissionen hat.¹ 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%² zu erhöhen.

Dazu sind aus unserer Sicht die bisherigen Maßnahmen in Hameln nicht ausreichend; erhebliche Anstrengungen zur schnellen Umsetzung fuß- und radverkehrsfreundlicher Strukturen sind notwendig.

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



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

Wir zitieren aus dem ISEK Seite 50 F³ (›):

„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.):

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

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

Wir können bisher leider keine „ambitionierten und weitreichenderen Anstrengungen“ zur Umsetzung von klimagerechten Infrastrukturen in Hameln erkennen und mahnen diese an.

Aus unserer Sicht ist dafür auch die Erstellung eines Gesamtkonzepts zur Verkehrswende in Hameln sinnvoll, das die „Briefmarkentaktik“ der unkoordinierten Einzelmaßnahmen beendet und die Priorisierung von Teilzielen eines Gesamtplans festlegt.

Die Verkehrswende erfordert Veränderungen an innerörtlichen Straßen und Plätzen mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung. Es geht um den Rückbau der autogerechten Stadt zu mehr Aufenthaltsqualität für Fußgehende und Radfahrende und damit für mehr Lebensraum im Quartier.

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 können in Anträgen der Fraktionen im Rat der Stadt Hameln sofort aufgegriffen werden. Weiterhin überlegen wir, ein Bürgerbegehren / einen Bürgerentscheid zum schnellen Ausbau des Radverkehrs zu initiieren.

Unsere Vorschläge, die wir im Folgenden vorstellen wollen, umfassen:

- I. Grundsätze zur Umsetzung eines klimagerechten und nachhaltigen Verkehrskonzepts für den Radverkehr in der Stadt Hameln**
- II. Vorschläge zur Verbesserung der sogenannten Vorzugsrouten** (siehe „Hameln Green City Plan“)⁴
- III. Konkrete Vorschläge für Veränderung von Straßenführungen im Sinne einer Verbesserung des Radverkehrs**



Rückbau einer ehemals „autogerechten“ Stadt

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

› I. GRUNDSÄTZE ZUR UMSETZUNG EINES KLIMAGERECHTEN UND NACHHALTIGEN MOBILITÄTSKONZEPTS FÜR DEN RADVERKEHR IN DER STADT HAMELN

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
- Weniger Lärm
- An Messstellen werden die Maßnahmen laufend auf ihre Effizienz überprüft, die Ergebnisse werden veröffentlicht.

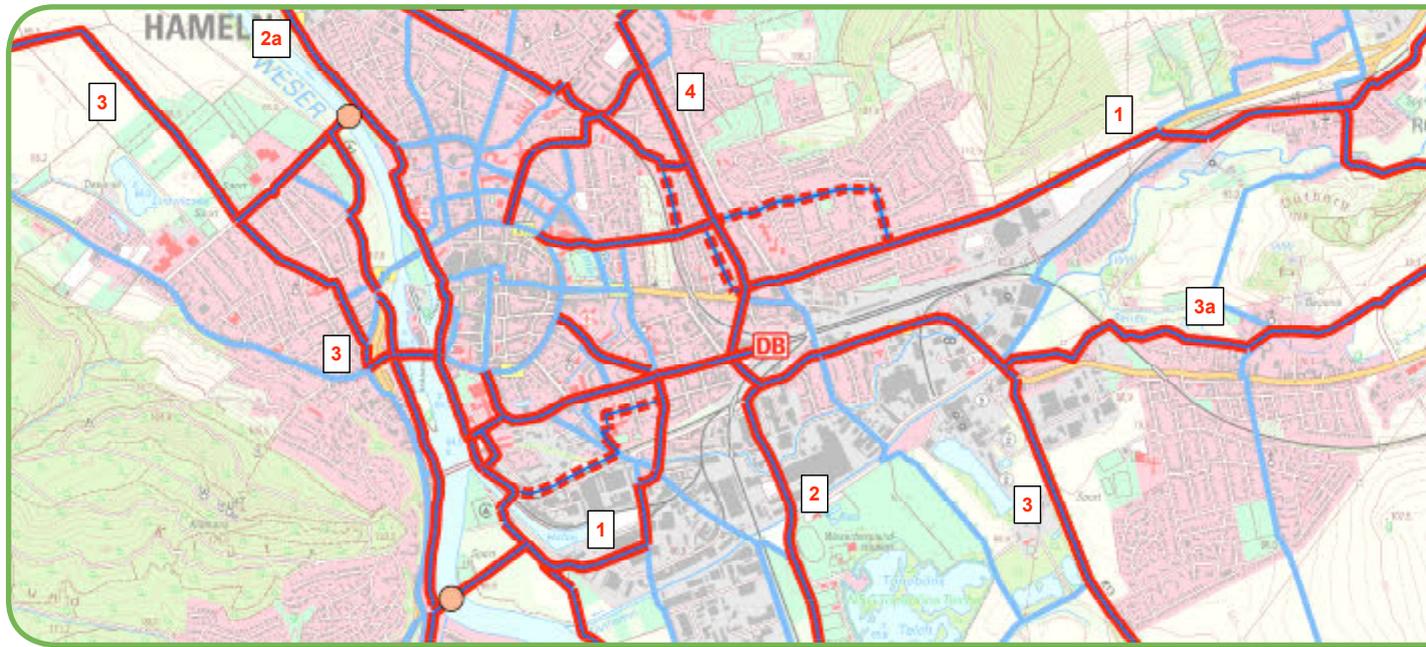
2. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen wird bis 2030 auf 40 Prozent erhöht (in Hameln 2018 13%⁵, in Niedersachsen zur Zeit 15%⁶)

- Der Aus- und Umbau des Radverkehrsnetz wird zügig umgesetzt.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird reduziert.
- Die bereits geplanten Vorzugsrouten für den Radverkehr sind zu überprüfen und müssen dann schnell und durchgängig ausgebaut werden (siehe Grafik rechts). „Fahrradstraßen“ müssen zu echten Fahrradstraßen gestaltet werden.⁷

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

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

7 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



- Die Hamelner Ortsteile und die Umlandgemeinden müssen durch schnelle Radverkehrsverbindungen besser angebunden werden.

Rad-Schnellweg

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

- Die Förderkulisse an EU-, Bundes und Landesfördermitteln wird ausgeschöpft.
- Bei fehlendem Fachpersonal werden Aufträge an externe Büros vergeben.
- 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.

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 Behinderungen.
- Die Radwege sind so auszubauen, dass sie den angestrebten Fahrradanteil aufnehmen können.
- Die Radwege müssen entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVo) 2,00 Meter pro Fahrtrichtung breit sein⁸ und auch Lastenräder, Fahrradanhänger und Dreiräder aufnehmen können.



Sicherer Radweg

⁸ vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Bonn 2001

- Die Um- und Neubauten von Radwegen werden grundsätzlich als baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege mit geringem Rollwiderstand gebaut.
- Der rot eingefärbte Asphalt ist aus Sicherheitsgründen grundsätzlich zur deutlichen Kennzeichnung zu verwenden.
- Bei bestehenden Schutz- und Radstreifen auf der Straße (*nicht* baulich getrennt) muss der Kfz-Verkehr auf 30 km/h reduziert werden.
- Einbahnstraßen sind grundsätzlich für Radfahrerinnen und Radfahrer im Gegenverkehr frei. Die Gegenverkehrsmöglichkeit ist deutlich zu kennzeichnen.

5. Kreuzungen sind für Radfahrerinnen und Radfahrer sicher und zügig zu queren

- Im Kreuzungsbereich sind klare Kennzeichnungen und Aufstellflächen vorhanden. Diese sind immer rot zu kennzeichnen.
- Kreuzungen und Einfahrten sind gut einsehbar.

Beispielhafte Kennzeichnungen



- Radfahrende können durch eigene Signalanlagen Kreuzungen schnell queren, wie es für Autofahrende selbstverständlich ist.

6. Flächendeckende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

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



Sicheres Parken

7. Auf Fahrradstraßen und in Fahrradzonen haben Radfahrende Vorrang. Der MIV ist dort auf das unvermeidbare Minimum zu beschränken⁹

- Anliegerverkehr in Einbahnstraßenregelung kann zugelassen werden.
- Es gibt einzelne Parkbuchten für Anlieger. Diese sind so anzulegen, dass Unfälle durch plötzlich geöffnete Autotüren verhindert werden.¹⁰



⁹ 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&pml=bsndprod.pml&max=true>, abgerufen am 27.02. 2023

¹⁰ Entsprechend der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“, Bonn 2001

8. Unfälle werden überprüft

- Die Stadt überprüft bei Unfällen, an denen Fahrräder beteiligt sind, spätestens nach 4 Wochen die Ursachen.
- Das Ergebnis ist im Internet zu veröffentlichen.
- Wird festgestellt, dass die Ursachen in der Verkehrsführung oder anderen baulichen Mängeln liegen, sind diese innerhalb von 3 Monaten zu beheben.

9. Baumaßnahmen im Straßenverkehr

- Bei Baumaßnahmen ist eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten.
- Auch bei Umleitungen ist eine deutliche Ausschilderung notwendig.
- Baufirmen sind entsprechend schriftlich anzuweisen.
- Die eingerichteten Baustellen sind von der Stadt zu kontrollieren und ggfs. zu korrigieren; Verstöße sind zu ahnden.

10. Regelmäßige Überprüfungen durch das Ordnungsamt

- Das Ordnungsamt weitet seine Streifengänge auf Radverkehrsanlagen aus und unterbindet das Parken in der 2. Reihe.
- Dafür stehen dem Ordnungsamt Dienstfahrräder zur Verfügung.
- Außerdem ahndet das Ordnungsamt wirksam das Parken auf Fahrradwegen und Radstreifen sowie Schutzstreifen.



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



Behinderung auf Radweg

- Festgestellte Mängel an Radwegen sind umgehend zu beseitigen.
- Fehlende Markierungen sind nachzuarbeiten.
- Mängelmeldungen von Bürgerinnen und Bürger sind zeitnah zu verfolgen; Rückmeldungen werden gegeben.

11. Öffentlichkeitsarbeit

- Die Fahrradbegleitkommission tagt öffentlich. Die Einladungen erfolgen so, dass Bürgerinnen und Bürger daran teilnehmen können.
- Die Stadt Hameln fördert kontinuierlich ein fahrradfreundliches Klima, um einen deutlichen Zuwachs des Radverkehrs zu erreichen. Dabei bezieht sie die örtlichen Radinitiativen mit ein.



› II. BEISPIELHAFTER VORSCHLAG ZUR VERBESSERUNG DER SOGENANTEN VORZUGSROUTEN FÜR RADFAHRER*INNEN

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“¹¹ vorgesehen.

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, auto-freien Führungen auszuweichen.“¹²

Mittlerweile ist es Konsens, dass der 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 -teilnehmern und nicht mehr um die Dominanz des Autoverkehrs.

Daraus resultieren für die sog. Vorzugsroute 1 folgende Vorschläge:

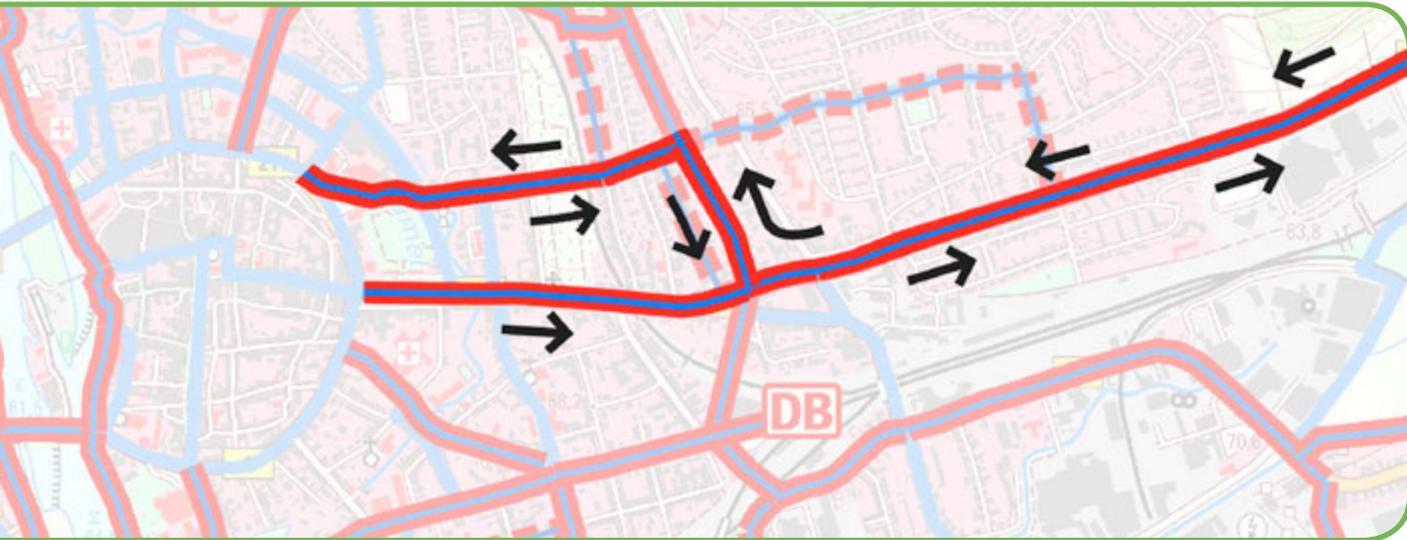
Hamelner Vorzugsroute 1

- Bau eines Radweges an der *B 217* von der Einmündung nach *Rohrsen* auf der rechten Seite stadteinwärts bis zur Kreuzung *Basbergstraße*.
- Ab der Kreuzung *Basbergstraße* wird die rechte Fahrspur zu einem durchgängigen Radweg stadteinwärts bis zur *Karlstraße*; über diese führt der Radweg weiter auf der geplanten Fahrradstraße zur

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

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

Sedemünderstraße, Friedhofsquere und der Fahrradstraße *Scharnhorststraße*¹³, von dort weiter über den Rathausplatz, mit roter Markierung vor dem Kunstkreis, Veränderungen bei den Standorten der Marktstände sind nötig. Der Radweg wird in den *Kastanienwall* weitergeführt, auch im *Kastanienwall* wird die jeweils rechte Fahrbahn für den Radverkehr reserviert. Dasselbe gilt für den *Ostertorwall*.



Geänderte Vorzugsroute 1 / mit stadtauswärts Radweg Deisteralle, Deisterstraße

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

- Stadtauswärts wird ab der Kreuzung *Ostertorwall / Deisterallee* ein Radweg auf der rechten Seite der *Deisterallee / Deisterstraße* bis zur Kreuzung *Deisterstraße / Tunnelstraße* eingerichtet, indem eine Kfz-Fahrspur für den Fahrradverkehr umgestaltet wird.¹⁴
Die Einfahrt in die *Bahnhofstraße* muss für Radfahrer möglich sein.



- Der Kreuzungsbereich *Kastanienwall / Deisterallee* ist in diesem Zusammenhang neu zu konzipieren, alle weiteren, größeren Kreuzungen sind neu zu gestalten.

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

› III. KONKRETE VORSCHLÄGE FÜR DIE VERÄNDERUNG VON STRASSEN-FÜHRUNGEN IM SINNE EINER VERBESSERUNG DES RADVERKEHRS

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 ist ein Konzept für den MIV, für die Fußgängerinnen, Fußgänger und den Öffentlichen Nahverkehr – z.B. durch kombinierte Fahrrad-/Busspuren – zu erarbeiten und dann als Gesamtkonzept bis 2030 in Teilschritten umzusetzen.¹⁵

Quartier Innenstadt/Altstadt

- Die Ringstraße (*Thiewall, Kastanienwall, Ostertorwall, Münsterwall*) wird zweispurig zurückgebaut. Die freiwerdenden Spuren sind für den Radverkehr / für Fußgängerinnen und Fußgänger bei entsprechender Begrünung umzuwidmen.
- Münsterbrücke und Thiewallbrücke werden auf drei Fahrspuren für den MIV zurückgebaut. Eine der drei Spuren wird je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen stadteinwärts oder stadtauswärts frei gegeben.¹⁶ Damit entsteht Platz für eine gute Radverkehrsanlage und die jetzigen Konflikte auf den kombinierten Rad-Fußwegen sind beseitigt.

›

15 Uns ist bewusst, dass insbesondere für die Innenstadt zum Teil Bundesstraßen involviert sind, für die die Stadt Hameln nicht entscheidungsbefugt ist. Für ein Gesamtkonzept ist jedoch der Einbezug dieser Straßen notwendig; und wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. 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.

16 siehe Messeregelung Hannover

- Auch die Kreuzungen Brückenkopf / Münsterbrücke (insbes. die Ampelregelung); *Ostertorwall/ Mühlenstraße*; *Hafenstraße/Ohseener Straße*; *Mertensplatz*; *Morgenstraße/ Basbergstraße* sind neu zu gestalten.
- Der *Kopmanshof* ist nur noch für Anlieger frei, auch das Parken nur noch für Anlieger. Die Parkbuchten gegenüber den Hotels werden zu Grünflächen zurückgebaut.
- Die Parkgarage *Kopmanshof* wird für Anwohnerparken und als Fahrradabstellanlage genutzt.
- Die *Papenstraße* ist nur noch für Anliegerinnen und Anlieger frei; dies wird durch entsprechende Maßnahmen vor der Stadtbücherei gewährleistet. Der Busbahnhof ist von beiden Seiten für den Busverkehr geöffnet.
- Der Weserradweg soll durch eine Rampe an dem Torbogen der *Elisabeth-Selbert-Schule/ Langer Wall* verbessert werden.
- Die Fußgängerzone ist ganztägig für den Fahrradverkehr im Schrittempo zu befahren.



Radfahren im Schrittempo erlaubt!

Quartier Südstadt

- Die *Kaiserstraße* wird Einbahnstraße und kann nur noch in Richtung Bahnhof befahren werden. Auf jeder Seite gibt es einen Fahrradstreifen, in der Mitte eine Fahrspur für Autos. 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 Kreuzung *Ohsener Straße/Hafenstraße/Mühlenstraße* muss gründlich überplant und die Kreuzung *Mühlenstraße/Ostertorwall* neu geplant werden, insbesondere für Radfahrende und Fußgängerinnen und -gänger. Auch hier ist die 4-Spurigkeit zurückzubauen.
- Die *Bürenstraße* sollte, von der *Kaiserstraße* kommend, bis zur Einmündung *Hugenottenstraße* Anliegerstraße werden.
- Der Ampelbereich an der Kreuzung *Bahnhofstraße / Deisterstraße* wird für Radfahrende so erweitert, dass sie in die *Koppenstraße* einbiegen können.
- Die Ampelregelung an der Kreuzung zum *Hefehof* wird dem höheren Verkehrsaufkommen zur *Fluthamelstraße* angepasst.

Quartier Oststadt

- Der *164er Ring* ist – von der *Deisterallee* kommend – lediglich bis hinter den Parkplätzen in Höhe des Ringcafes für den MIV befahrbar. Die „Fahrradstraße“ *Scharnhorststraße* wird vom Friedhof kommend bis zum *164er Ring* Einbahnstraße.
- Für die *Wettorstraße* schlagen wir eine Umkehr der Einbahnstraßenrichtung vor. Dadurch entfällt die Linksabbiegespur vom *Kastanienwall*.
- Die *Gröningerstraße* zwischen *Wettorstraße* und *Erichstraße* wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Anwohnerinnen, Anwohner, Lehrerinnen und Lehrer des *Schillergymnasiums* gelangen in die *Gröningerstraße* über eine Schrankenregelung. Auf der *Erichstraße* werden Haltebuchten für „Elterntaxis“ eingerichtet.

Quartier Nordstadt

- Die Breite der *Schillerstraße* erlaubt die Einrichtung eines Radweges in beide Richtungen.
- Der Knotenpunkt *Mertensplatz/Goethestraße* ist herausfordernd. Hier schlagen wir eine Kreisellösung vor.
- Der Radverkehr aus der *Goethestraße* muss sicher über den *Mertensplatz* geführt und eine Verbindung zur Innenstadt hergestellt werden, die Breite der derzeitigen Straßenführung *Erichstraße* erlaubt dies. Auch der geplante Umbau der *Goethestraße* muss dies bereits berücksichtigen.

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.
- Wir fordern den zeitnahen Bau der beiden geplanten Weserbrücken für den Radverkehr und befürworten die Einbeziehung der alten Eisenbahnbrücke.

Klar getrennter Radweg



› ZUSAMMENFASSUNG

- Aus den drei Teilen dieses Konzepts lassen sich Anträge für die politische Arbeit ableiten. Dabei geht es um eine möglichst zügige Umsetzung und eine Ausweitung der personellen Kapazitäten für die Bearbeitung.
- Angesichts der existierenden Förderkulisse für den notwendigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wäre es fahrlässig die Fördermöglichkeiten nicht auszuschöpfen, denn für die Verkehrswende im Rahmen des Klimaschutzes sind viele schnelle Veränderungen zwingend.
- Daher regen wir auch die Einbeziehung von externen Expertinnen und Experten an. Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als fünf Kilometer.¹⁷ Hieraus ergibt sich ein enormes Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad oder das E-Bike.
- Nur durch die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrerinnen, Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger für diese Kurzstrecken ist eine deutliche Verringerung des MIV zu erreichen. Das wird für eine bessere Luftqualität in der Stadt sorgen, so wie es im Klimaschutzkonzept gefordert wird.



17 Umweltbundesamt, Mobilität privater Haushalte, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#e-bikes-eine-alternative-zum-auto>

› SCHLUSSBEMERKUNG

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

Unser Anliegen ist die dringende Aufforderung zum Handeln an die Entscheidungsträger. Gegebenenfalls folgt die Initiierung eines Bürgerbegehrens. Unser Ansatz konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf den Radverkehr als Teilgebiet der angestrebten Verkehrswende und speist sich aus unseren praktischen Erfahrungen beim alltäglichen Radfahren.

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

Quellenverzeichnis

- Der Bundesminister für Verkehr Wissmann, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Bonn 2001.
- Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Einladende Radverkehrsnetze, Berlin 2022.
- Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 3.0, Berlin 2022.
- Bundesumweltamt, Mobilität privater Haushalte, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#e-bikes-eine-alternative-zum-auto>, abgerufen am 28.02.2023.
- Noll, Christopher, Optimierung Deisterstraße in Hameln, Bachelorarbeit im Fachbereich Infrastruktur / Bauingenieurwesen der HWK Hildesheim, Hildesheim 2016.
- Stadt Hameln / B.A.U.M Consulting GmbH, Protokoll 1. Klimakonferenz am Freitag, 4. November 2022, https://deref-web.de/mail/client/Z_Y2jd5Tns4/dereferer/?redirectUrl=https%3A%2F%2Fwww.hameln.de%2Fde%2Fwirtschaft-stadt-umwelt%2Fklimaschutz%2Fklimaschutz-konzept-2023, abgerufen am 27.02. 2023.
- Stadt Hameln, Vorstudie 1 „Radverkehr“ zum Green City Plan Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität (GCP Hameln), Hannover 2018.
- Stadt Hameln, Hameln Green City Plan / Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität, Hannover 2018.
- Stadt Hameln, Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030) der Rattenfängerstadt Hameln, Hameln 2020.

Impressum

Redaktion –

M. Clemens, Dr. A. Hausotter,
K. Hoxea, H. Maler, R. Schams

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
S. 13: Arbeitsgruppe
S. 15: Bilderbox ADFC © Gerald Krause
S. 16: 2 x Arbeitsgruppe
S. 18: Bilderbox ADFC ©
Visualisierung-Blomimages
S. 19: Krzysztof Popławski @ Pixabay

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

Mit freundlicher Unterstützung ...



natürlich ohne
Dein Unverpackt-Laden



Beirat für Menschen
mit Behinderungen im
Landkreis Hameln-Pyrmont



Ansprechpartner: Karsten Hoxea, Koppenstr. 21, 31785 Hameln
Tel.: 0171/1202296, Mail: Rad-Verkehrswende-HM@gmx.de