

- Im **Innenstadtbereich** wird die Einrichtung **sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor den Geschäften** empfohlen. Sowohl Radtouristinnen und -touristen als auch Kundinnen und Kunden legen großen Wert auf den Sichtkontakt zu ihren Fahrrädern und ihrem Gepäck.
- Für die **Baustraße** wird eine **gleichberechtigte Aufteilung des öffentlichen Raums** für alle Verkehrsteilnehmenden empfohlen (s. Abb. 5). Dies umfasst zu Fuß Gehende, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie den motorisierten Verkehr und geht mit einem **Rückbau von Stellplätzen** einher. Ziel sind eine höhere Aufenthaltsqualität, geringere Geschwindigkeiten und ein insgesamt sicherer Verkehrsraum.



Abbildung 5: Mittels DeeVidAI KI-generierte Ansicht der Baustraße – Beispiel einer gleichberechtigten Aufteilung des öffentlichen Raums.

- Das **Parkhaus Kopmannshof** steht nur noch Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Hotelgästen zur Verfügung. Zudem wird die Einrichtung einer **sicheren Fahrradabstellanlage** empfohlen.
- Der **Kopmannshof** soll zukünftig **Anliegern und Anlieferern** vorbehalten sein. Durch die Vermeidung des Durchgangsverkehrs kann die Aufenthalts- und Lebensqualität deutlich gesteigert werden.

- Für die **Papenstraße / Sudetenstraße** wird ein **modaler Filter** auf der Höhe der Pfortmühle empfohlen, um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die beiden Straßen bleiben weiterhin für Anlieger und ÖPNV zugänglich.

## Ausblick

Die Ergebnisse zeigen ein großes Potenzial für eine **positive wirtschaftliche Entwicklung** der Hamelner Innenstadt. Ein gezielter Ausbau des Rad- und Fußverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs – kombiniert mit Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität – kann die Attraktivität Hamelns als Einkaufsstadt nachhaltig erhöhen.

Die vorliegenden Erkenntnisse lassen den Schluss zu, dass eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kein wesentliches wirtschaftliches Risiko für das lokale Gewerbe darstellt. Im Gegenteil eröffnet eine konsequente Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen die Möglichkeit, positive wirtschaftliche Impulse zu setzen und insgesamt eine günstige Umsatzentwicklung zu fördern.

## Weitergehende Informationen

Detaillierte Ergebnisse und Hintergründe finden Sie in der Langfassung der Studie auf unserer Website: <https://rad-verkehrswende-hameln.de/downloads> oder direkt hier:



### Kontakt:

Andreas Hausotter, Tel. +49 151 23 03 58 47  
Mail: [info@rad-verkehrswende-hameln.de](mailto:info@rad-verkehrswende-hameln.de)  
[www.rad-verkehrswende-hameln.de](http://www.rad-verkehrswende-hameln.de)



# Wie Mobilität den Umsatz in der Hamelner Innenstadt prägt.



Eine Untersuchung von Studierenden der Hochschule Hannover als Grundlage zu neuen Ideen für Hamelns Innenstadt.

Initiative  
Rad-Verkehrswende  
Hameln  
**JETZT!**



# Wie kann die Hamelner Innenstadt so gestaltet werden, dass sie noch attraktiver wird und mehr Menschen zum Einkaufen und Verweilen einlädt?

Dieser Frage ist ein studentisches Team der Hochschule Hannover im Auftrag der Initiative Rad-Verkehrswende Hameln JETZT! in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Hameln nachgegangen.

Im Rahmen der Untersuchung wurden sowohl Besucherinnen und Besucher der Innenstadt als auch Gewerbetreibende befragt.

## Ergebnisse

1. Kundinnen und Kunden, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV anreisen, erzeugen rund 70% des wöchentlichen Gesamtumsatzes.
2. Die Kundinnen und Kunden kommen zu 39% aus einem Umkreis von bis zu 2 km. Gewerbetreibende schätzen, dass lediglich 7,4 % der Kundinnen und Kunden in diesem Bereich wohnen (s. Abb. 1).

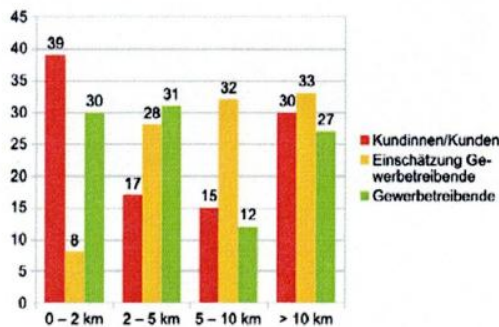


Abbildung 1: Tatsächliche Entfernung zwischen Wohnort und Innenstadt der Kundinnen/Kunden und Gewerbetreibenden und die Einschätzung der Gewerbetreibenden über die Entfernungen der Kundinnen/Kunden (Rundungsfehler möglich).

3. Im Einzugsbereich von 2 km werden Wege vorwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Außerhalb des Einzugsbereichs von 2 km dominiert die Anreise mit dem eigenen Pkw (s. Abb. 2).

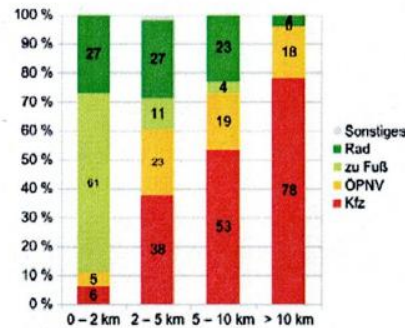


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl der Kundinnen/ Kunden nach Entfernung zwischen Wohnort und Innenstadt (Rundungsfehler möglich).

4. Das größte Potential der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Radverkehrs liegt im Einzugsbereich von 2 bis 5 km (s. Abb. 2).
5. Der ÖPNV spielt bei Entfernungen ab 5 km eine untergeordnete Rolle (s. Abb. 2).
6. Gewerbetreibende überschätzen den Anteil der Pkw-Nutzung und unterschätzen den Fuß- und Rad- und ÖPNV-Verkehr. Sie vermuten, dass 73% der Kundinnen und Kunden mit dem Pkw anreisen – tatsächlich sind es aber nur 33%.
7. Kundinnen und Kunden, die mit dem Pkw anreisen, zeigen eine hohe Bereitschaft, Maßnahmen zur Reduzierung des ruhenden und fließenden Verkehrs mitzutragen.
8. Zur Steigerung der Attraktivität Hamelns als Einkaufsstadt stehen für Besucherinnen und Besucher das Einkaufserlebnis und die Aufenthaltsqualität im Vordergrund; Gewerbetreibende bewerten hingegen das Parkraumangebot und das Einkaufserlebnis als besonders wichtig (s. Abb. 3).

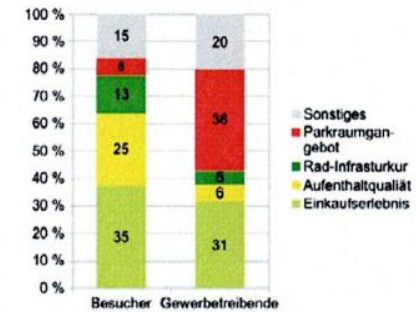


Abbildung 3: Was sich Besucherinnen/ Besucher und Gewerbetreibenden zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt wünschen (Rundungsfehler möglich).

Eine klare und gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs begünstigt die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und damit das Kaufverhalten der Besuchenden.

## Empfehlungen

Die Empfehlungen zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums orientieren sich am vom Rat der Stadt Hameln beschlossenen Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK 2030:



Abbildung 4: Empfehlungen zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums. Quelle: Google Maps, eigene Darstellung