



# Stadt Hameln

Teilkonzept zum Klimaschutz  
Fahrradfreundliche Stadt Hameln 2010

BYPAD-Verfahren  
Qualitätsmanagement für den Radverkehr

gefördert durch



## **Stadt Hameln**

Teilkonzept zum Klimaschutz  
Fahrradfreundliche Stadt Hameln 2010

BYPAD-Verfahren  
Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Auftraggeber: Stadt Hameln  
Abteilung Verkehrsplanung/Straßenwesen  
  
Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Natur-  
schutz und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages.

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
Große Barlinge 72 a  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Detlev Gündel  
Dipl.-Geogr. Juliane Rudert  
Dipl.-Geogr. Imke Tober  
Dipl.-Ing. Heike Prahlow

Hannover, im November 2010

## Inhalt

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>BYPAD in Kürze.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Überblick .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Der BYPAD-Ansatz .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Module im Fragebogen und Bewertungsstufen .....</b>	<b>8</b>
2.3.1	Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4) .....	8
2.3.2	Umsetzung (Module 5 bis 8).....	9
2.3.3	Überprüfung (Modul 9).....	10
2.3.4	Stufen der Entwicklung .....	10
<b>3</b>	<b>Hameln und seine Radverkehrspolitik .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1</b>	<b>Kurzcharakteristik .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2</b>	<b>Ausgangslage zu Beginn des Prozesses.....</b>	<b>14</b>
<b>3.3</b>	<b>Zielsetzungen und Vorgehen der Radverkehrsförderung.....</b>	<b>15</b>
3.3.1	Übergeordnete Zielsetzungen .....	15
3.3.2	Verkehrliche Zielsetzungen .....	16
<b>3.4</b>	<b>Gesamtkonzept .....</b>	<b>17</b>
3.4.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur .....	17
3.4.2	Wegweisung und Orientierung .....	20
3.4.3	Fahrradparken .....	22
3.4.4	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln .....	23
3.4.5	Öffentlichkeitsarbeit .....	24
3.4.6	Service.....	26
<b>3.5</b>	<b>Personal und Zuständigkeiten .....</b>	<b>26</b>
<b>3.6</b>	<b>Finanzmittel.....</b>	<b>27</b>
<b>3.7</b>	<b>Wirkungen der Fahrradpolitik in Hameln .....</b>	<b>28</b>
3.7.1	Überblick .....	28
3.7.2	Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr .....	29
3.7.3	Unfallzahlen .....	31
3.7.4	Bewertung durch Nutzer: ADFC-Fahrradklimatest 2003.....	42
3.7.5	Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich .....	45
<b>3.8</b>	<b>Stärken, Schwächen, Chancen, Potenziale.....</b>	<b>46</b>
3.8.1	Stärken.....	46
3.8.2	Schwächen .....	47
3.8.3	Chancen und Potenziale.....	49

---

<b>4</b>	<b>Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze.....</b>	<b>51</b>
4.1	Überblick .....	51
4.2	Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer .....	54
4.3	Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 2) .....	56
4.4	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 3 bis 6) .....	59
4.5	Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 und 8) .....	62
4.6	Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11) .....	65
4.7	Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19) .....	67
4.8	Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 18 bis 20).....	73
4.9	Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 21 bis 26) .....	76
4.10	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 27 und 28) .....	79
4.11	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 29 und 30).....	80
<b>5</b>	<b>Ergebnisse des zweiten BYPAD-Treffens: Handlungsfelder und Prioritäten.....</b>	<b>84</b>
5.1	Überblick .....	84
5.2	Radverkehrssicherheit.....	85
5.3	Radverkehrsnetz, Radwege.....	87
5.4	Finanzierung, Umsetzungsplanung, Regelungen .....	88
5.5	Weitere kurze Hinweise.....	90
<b>6</b>	<b>Feedback der Teilnehmer .....</b>	<b>91</b>
6.1	Feedback zum ersten Treffen am 18. Januar 2010.....	91
6.2	Feedback zum zweiten Treffen am 19. April 2010 .....	91
6.3	Problematische und gute Stellen im Radverkehrsnetz Hameln .....	92
<b>7</b>	<b>Literatur und Quellen .....</b>	<b>93</b>
<b>8</b>	<b>Definitionen und Verzeichnisse .....</b>	<b>97</b>

---

<b>Anhang</b>	.....	<b>1</b>
<b>Anhang 1</b>	<b>Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP, Baustein Radverkehr 1994 .....</b>	<b>1</b>
<b>Anhang 2</b>	<b>Radverkehrsmaßnahmen ab 2004 .....</b>	<b>4</b>
<b>Anhang 3</b>	<b>Hinweise aus der Wegweisungs-Konzeption für den Landkreis Hameln- Pyrmont .....</b>	<b>5</b>
<b>Anhang 4</b>	<b>Fragebogen des ADFC-Klimatests 2003 .....</b>	<b>6</b>
<b>Anhang 5</b>	<b>Beispielhaftes Mängelhinweisformular Karlsruhe .....</b>	<b>8</b>
<b>Anhang 6</b>	<b>Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen.....</b>	<b>9</b>
<b>Anhang 7</b>	<b>Auszug aus „Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten“ .....</b>	<b>10</b>
<b>Anhang 8</b>	<b>Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder .....</b>	<b>12</b>

## 0 Zusammenfassung

Zur Dokumentation des Zeit- und Arbeitsablaufs dient der folgende Ablaufplan.

Ablauf des Verfahrens in Hameln			
Schritt	Aktivität	Beteiligte Akteure	OK
1	Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe + Terminvereinbarungen + Versand Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditor	✓
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD-Auditor	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	✓
3	Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	✓
4	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung innerhalb der drei Audit-Parteien + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen an BYPAD-Auditor	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	✓
5	Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditor	✓
6	1. Treffen: Konsensgespräch (18.1.2010) zusammengeführter Fragebogen mit Antworten der Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditor	✓
7	Auswertung des Konsensgesprächs, Auswertung Hintergrundinformationen, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditor	✓
8	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Auditor	✓
9	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	BYPAD-Gruppe	✓
10	2. Treffen (19.04.2010) Formulierung von Zielsetzungen, Handlungserfordernissen, Prioritäten	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditor	✓
11	Erstellung Schlussbericht und Radverkehrsförderprogramm, Zertifikat	BYPAD-Auditor	✓
12	Ggf. Drittes Treffen (xx.x.2010): Diskussion und Verabschiedung Beschlussvorschlag	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditor	Nicht vorgesehen

Tabelle 0-1 Zeit- und Ablaufplan des BYPAD-Verfahrens

Die Ergebnisse der einzelnen Fragen und der übergeordneten Module sind der Tabelle 0-2 zu entnehmen. Zu den Inhalten der Module und zur genaueren Definition der Bewertungsstufen vgl. Kap. 2.3.

		Bewertung	%
	Modul 1: Anforderungen der Radfahrer	2,30	57,5
1	Ermittlung der Nutzerbedürfnisse	2,00	50,0
2	Einbeziehung der Radfahrer	2,60	65,0
	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung	2,38	59,4
3	Stellenwert des Radverkehrs	2,50	62,5
4	Lenkungsgremien/Arbeitsgruppen	3,00	75,0
5	Kommunikation an Entscheidungsträger	2,00	50,0
6	Kommunikation mit Umlandgemeinden	2,00	50,0
	Modul 3: Strategien & Konzepte	1,75	43,8
7	Inhalt Radverkehrspolitik	1,50	37,5
8	Umsetzungen der Radverkehrspolitik	2,00	50,0
	Modul 4: Finanzen & Personal	2,17	54,2
9	Finanzierung der Radverkehrspolitik	3,00	75,0
10	Personelle Ressourcen	1,50	37,5
11	fachspezifische Weiterbildung	2,00	50,0
	Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit	2,25	56,3
12	Qualität und Umfang Radverkehrsnetz	2,00	50,0
13	Gestaltung Kreuzungsbereiche	1,50	37,5
14	Unterhaltung der Infrastruktur	2,00	50,0
15	Sicherheit der Rad Fahrenden	3,00	75,0
16	Kombination ÖPNV & Radverkehr	3,00	75,0
17	Fahrradparken und Fahrraddiebstahl	2,00	50,00
	Modul 6: Information & Erziehung	2,50	63,0
18	Information der Bürger	2,00	50,0
19	Erziehung und Radfahrtraining	3,00	75,0
20	Orientierung und Wegweisung	2,50	62,5
	Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften	1,21	30,2
21	Bewusstseinsförderung/Öffentlichkeitsarbeit	1,75	43,8
22	Förderung Radnutzung zur Arbeit	2,00	50,0
23	Förderung Radnutzung zur Schule	1,00	25,0
24	Förderung Radnutzung im Einkaufsverkehr	1,50	37,5
25	Förderung lebenslanges Radfahren	0,00	0,0
26	Nutzung Gesundheitseffekte für Radverkehrspolitik	1,00	25,0
	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen	1,75	43,8
27	Maßnahmen zur Reduzierung der Autonutzung	2,00	50,0
28	Unterstützung durch Stadtentwicklungspolitik	1,50	37,5
	Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit	1,50	38,0
29	Daten zur Radnutzung	1,00	25,0
30	Daten zur Sicherheit des Radfahrens	2,00	50,0
	Erreichte Gesamtstufe	1,99	49,8

Tabelle 0-2 Einzelergebnisse zu Fragen und Modulen

### Bewertungsstufen und Punktzahlen

1. Ad-hoc-orientiert (Feuerwehr-Prinzip)	0,0-1,0
2. Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)	1,1-2,0
3. System-orientiert (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung)	2,1-3,0
4. Integrierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)	3,1-4,0

### Bewertungsergebnis

Die Tabelle 0-2 zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module, als Grafik sind die Ergebnisse in Bild 4-1 und 4-2 enthalten. Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0 (entsprechend 100 %), „systematische Radverkehrspolitik“. Hameln hat mit einer **Gesamtbewertung von 1,99 die Stufe 2, „reine Radverkehrspolitik“** fast erreicht.

Modul 6, Information und Erziehung, wird mit einer Bewertung von 2,5 am besten bewertet; hier besteht ein Übergang zur Stufe 3, „gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrspolitik“. Modul 7, in dem es um Partnerschaften und Kommunikation geht, wird mit Stufe 1,21 am ungünstigsten bewertet. Bei Betrachtung der einzelnen Fragen treten die Fragen 4, Arbeitsgruppen, 9, Finanzierung, 15, Verkehrssicherheit, 16, Kombination mit öffentlichem Verkehr und 19, Radfahrtraining mit jeweils 3,0 positiv hervor. Das schlechteste Ergebnis mit 0,0 wird bei Frage 25, Förderung lebenslangen Radfahrens erreicht, wo bisher keine Aktivitäten zu verzeichnen sind.

Auffällig im Vergleich zu den Ergebnissen anderer Städte ist, dass bei allen Fragen bis auf Frage 3 zum Stellenwert des Radverkehrs, ein Konsens erzielt werden konnte, wenn auch zum Teil erst nach längerer Diskussionen zu diesen Fragen.

Auf der Grundlage der Bewertungen und der weiteren Inputs durch den Auditor wurden beim zweiten Treffen am 19.4.2010 die Handlungserfordernisse herausgearbeitet und Prioritäten gesetzt.

# 1 Einführung

Die Stadt Hameln schreibt den Verkehrsentwicklungsplan von 1994 unter dem Leitmotiv „Fahrradfreundliche Stadt Hameln“ im Rahmen des Teilkonzeptes zum Klimaschutz und in diesem Zusammenhang den VEP-Baustein Radverkehr fort. Der Baustein „Fahrradfreundliche Stadt Hameln“ soll umfassend und übergreifend angelegt werden, d. h. gemäß der Leitlinie „Radverkehr als System“, wie im Nationalen Radverkehrsplan dargestellt. Dementsprechend nimmt dieser Baustein im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wie auch des kommunalen Klimaschutzkonzepts einen hohen Stellenwert ein.

Das Vorgehen zur Erstellung des Radverkehrskonzepts orientiert sich an den einschlägigen Verfahrensschritten. Langjährige Erfahrungen bei der Erarbeitung derartiger Konzepte in verschiedenen Groß- und Mittelstädten fließen mit ein.

Im Rahmen der Fortschreibung des Bausteins Radverkehr zum Verkehrsentwicklungsplan Hameln wird ein begleitendes Qualitätsmanagement mit einem BYPAD-Verfahren durchgeführt. BYPAD – Bicycle Policy Audit (deutsch etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung) – ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf internationaler Best Practice, einem Überblick über die besten angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik.

Der hier vorliegende Schlussbericht dokumentiert die wesentlichen Arbeitsschritte, die im einzelnen **Kap. 2** zu entnehmen sind. In **Kap. 3** werden wesentliche Inhalte zur bisherigen Radverkehrspolitik in Hameln referiert und bewertet. **Kap. 4** stellt die Ergebnisse der Befragung mit dem BYPAD-Fragebogen und die darauf aufbauenden Diskussionen beim ersten Treffen vor. Ergänzt sind Hinweise auf mögliche Maßnahmen, die in anderen Städten meist bereits erfolgreich umgesetzt wurden. **Kap. 5** beinhaltet die Ergebnisse des zweiten Treffens mit Handlungsfeldern und Prioritäten sowie die **Kap. 6** (Feedback der Teilnehmer), **Kap. 7** (Literatur und Quellen) und **Kap. 8** (Definitionen und Verzeichnisse). Der **Anhang** zeigt wichtige Dokumente im Wortlaut.

Ziel des gesamten Prozesses ist es, das BYPAD-Zertifikat zu erhalten, vor allem aber Inhalte für eine Beschlussvorlage für den Stadtrat für ein künftiges Radverkehrsförderprogramm zu erarbeiten. Mit dem Zertifikat wird bestätigt, dass die Kommune aktiv bestrebt ist, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern. Das Förderprogramm gibt möglichst verbindliche Zielvorgaben und einen Überblick zum beabsichtigten Maßnahmenprogramm.

## 2 BYPAD in Kürze

### 2.1 Überblick

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble. In einem von der Europäischen Kommission finanziell unterstützten Nachfolgeprojekt war es Zielsetzung, BYPAD europaweit zu verbreiten und damit zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen (bis Anfang 2005 wurden 42 Städte in 15 europäischen Ländern zertifiziert). In Deutschland waren Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster beteiligt. In einem weiteren EU-geförderten Nachfolgeprojekt wurde die Anwendung auch auf kleinere Städte und Landkreise/Regionen erweitert. Hier war der Landkreis Borken beteiligt.

Mit der Durchführung in den sieben deutschen Städten (fünf davon durch die Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover) wurden kleinere Anpassungen vorgenommen. Das Verfahren an sich hat sich in der Praxis bewährt, mit positiven Rückmeldungen der Teilnehmer aus Politik, Verwaltung und Nutzerverbänden. Karlsruhe, Rostock, Unna, Leipzig und Mannheim sind die Städte in Deutschland, in denen BYPAD außerhalb der EU-Projekte durchgeführt wurde (bis auf Unna jeweils durch oder mit Beteiligung der PGV).

Mit BYPAD werden Kommunen in ihren Audit-Prozessen von speziell dafür geschulten Beratern begleitet. Die Teilnehmer aus den Städten können mit Hilfe des Fragebogens mit Antwortvorgaben die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen-Analyse selber bewerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Die empfohlenen turnusmäßigen Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) zeigen den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik.

Durch den (zum Teil mehrfachen) Einsatz von BYPAD in inzwischen weit über 100 Städten und Regionen in 21 europäischen Staaten entstand ein europaweites Netzwerk von BYPAD-Städten. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen auszutauschen und ermöglicht ein Benchmarking kommunaler Radverkehrspolitik (Benchmarking: Qualitätsmanagement-Methode, sich an den jeweils Besten in einem Handlungsfeld zu messen und von diesen zu lernen).

#### Die beteiligten Partner

Das Kern-Konsortium besteht aus VECTRIS, Belgien (Projektkoordination), FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich, velo:consult, Schweiz und dem ECF (Europäischer Radfahrer-Verband) mit Sitz in Brüssel. Die nationalen BYPAD-Kontaktstellen sind speziell geschulte Berater aus 15 europäischen Ländern, die die Audit-Prozesse in den Städten begleiten. Für Deutschland sind derzeit neben der Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover drei weitere Institutionen zertifiziert. Weitere Details zu BYPAD finden Sie auf der BYPAD-Website [www.bypad.org](http://www.bypad.org). Dort gibt es u. a. einen Überblick über andere beteiligte Städte.

## 2.2

### Der BYPAD-Ansatz

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen. Beispiele für solche QM-Modelle sind z. B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management). Der QM-Ansatz kann auch auf kommunale Radverkehrspolitik übertragen werden, und zwar mit den Zielen, die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern.

#### Planungsmodule 1 – 4

Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)

Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6)

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)

Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)

#### Handlungsmodule 5 – 8

Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)

Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23)

Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31)

#### Wirksamkeitsmodul 9

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess wird von der internen BYPAD-Gruppe durchgeführt, unter Begleitung des externen Beraters (auch Auditor genannt). Die Gruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die Gruppe besteht aus Politikern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung und Vertretern der örtlichen Nutzergruppen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensgespräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Teilnehmer mit den Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder kon-

frontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Bewertungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene Stadt einzustufen ist. Auf Basis der in einem Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt, d.h. Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder abgeleitet und für diese erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Ein **Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen**. Diese Hintergrundinformationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden von der Stadtverwaltung zusammengestellt. Sie helfen dem Auditor, die Situation der städtischen Radverkehrspolitik zu bewerten. Für Hameln lagen der PGV dazu u. a. der Verkehrsentwicklungsplan von 1994, die StVO-Prüfung von 1997, die Radwegebedarfsplanung von 2003 und das Gutachten zur Wegweisung von 2004 (letztere beide im Auftrag des Landkreises), aber auch die Unterlagen aus der Mängelsammlung beim Umweltag und anderes vor.
- Der **BYPAD-Fragebogen**, der von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt wird und die Grundlage für die Erarbeitung eines Qualitätsplans bildet. Da der Fragebogen geschlossene Antworten enthält, die – nach Qualitätsstufen geordnet – Aktivitäten beinhalten, die mit Erfolg irgendwo in Europa durchgeführt werden, gibt er für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Politik.
- Das **Konfrontations- und Konsensgespräch** (erstes Treffen), bei dem die Mitglieder der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt diskutieren und gemeinsam eine Bewertung vornehmen.
- Der **Zwischenbericht**, der für jede Frage detaillierte Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik gibt, ergänzt um Material aus Recherchen des Auditors und darauf aufbauende Einschätzungen des Auditors.
- Der **BYPAD-Qualitätsplan**, der die Ziele für die nächsten Jahre definiert. Dieser Plan wird von der BYPAD-Gruppe beim zweiten Treffen entwickelt und im Schlussbericht dokumentiert. Vom Auditor werden die Ziele zusammengefasst und um seine Einschätzungen und Vorschläge für die kommunale Radverkehrspolitik ergänzt. Im Schlussbericht werden diese Ergebnisse den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.
- Das **BYPAD-Zertifikat**. Am Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welches das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern.

- Die **BYPAD-Website**, das Forum, in dem Städte von den Erfahrungen anderer Städte lernen können ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)), wo u. a. Beispiele mit Best-Practice-Charakter aus den BYPAD-Städten vorgestellt werden.

## 2.3 Module im Fragebogen und Bewertungsstufen

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Rahmenbedingungen, Umsetzung und Überprüfung zuordnen.

### 2.3.1 Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)

#### 1 Nutzer-Anforderungen

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer im politischen Entscheidungsprozess beteiligt sind.

#### 2 Steuerung der Politik

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikern bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie wirkliche Manager für Änderungen oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer verantwortlich ist (eine Person oder der ganze Stadtrat). Aufmerksamkeit wird auch auf das Vorhandensein von Gremien zur Lenkung gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

#### 3 Strategie und Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradpolitik und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Fahrradpolitik und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit die Fachgrenzen oder die Stadtgrenzen überschreitenden Problemen.

## **4 Finanzen und Personal**

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Welches sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik zu bekommen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

### **2.3.2**

#### **Umsetzung (Module 5 bis 8)**

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

## **5 Infrastruktur, Dienstleistungen und Sicherheit**

Welche Radverkehrs-Infrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Orientierung der Radfahrer im Netz und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken, eine Fahrradstation o. ä. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

## **6 Kommunikation und (Verkehrs-)Erziehung**

Öffentlichkeitsarbeit ist in zwei wichtige Bereiche aufzuteilen. Einerseits geht es darum, Daten und Fakten bekannt zu machen sowie Argumente zu verbreiten, andererseits darum, neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Wie vermittelt die Kommune ihre Radverkehrspolitik? Weiterhin stellt sich die Frage, wie das Image des Radfahrens verbessert wird. Außerdem wird nach Initiativen gefragt, die (Verkehrs-)Erziehung und Radfahr-Training betreffen.

## **7 Zielgruppen und Partnerschaften**

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht sowie die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern?

## 8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern?

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

### 2.3.3 Überprüfung (Modul 9)

#### 9 Überprüfung und Wirksamkeitskontrolle

Dieses Modul konzentriert sich darauf, wie die Ausführung der Beschlüsse und die Ergebnisse der Fahrradpolitik überprüft werden und auf welche Art diese Daten für weitere Verbesserungen der Fahrradpolitik genutzt werden. Die direkten Wirkungen der Radverkehrspolitik sind der zweite wesentliche Bereich in diesem Modul. Wie nutzt die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung (regelmäßig) untersucht, wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

### 2.3.4 Stufen der Entwicklung

Bei jeder Frage und jedem Modul wird eine Punktezahl ermittelt, die auf den Befragungsergebnissen basiert (siehe unten). BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für Fragen und Module getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,1 bis 4,0 zu.

5. Ad-hoc-orientiert (Feuerwehr-Prinzip)	0,0-1,0
6. Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)	1,1-2,0
7. System-orientiert (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung)	2,1-3,0
8. Integrierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)	3,1-4,0

Die einzelnen Punktzahlen der Fragen ergeben zusammengerechnet die **Punktzahl der Module**. Die Punktzahl jedes einzelnen Moduls errechnet sich als nicht gewichteter Mittelwert aus der Summe der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Beispiel Frage 1 = 3,0, Frage 2 = 2,0 und Frage 3 = 4,0, die Gesamtpunktzahl des Moduls beträgt  $3,0+2,0+4,0=9,0$ , geteilt durch die Anzahl der Fragen (3):  $9,0 / 3 = 3,0$ .

Die Module selbst gehen in folgender Weise gewichtet in die Gesamtnote ein:

Planungsmodule 1, 2, 3, 4	35%
Handlungsmodule 5, 6, 7, 8	60%
Wirksamkeitsmodul 9	5%

Das Ergebnis wird auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet. Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Namens sinngemäß anzuwenden.

### **Stufe 1: Ad hoc-orientiert**

#### **(Feuerwehr-Prinzip)**

**(0,1 bis 1,0)**

Auf dieser Stufe gibt es Radverkehrspolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an einzelnen, isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel
- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position
- kaum Öffentlichkeitsarbeit
- informelle Strukturen und Entscheidungen
- Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

### **Stufe 2: Isolierter Ansatz**

#### **(reine Radverkehrspolitik)**

**(1,1 bis 2,0)**

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik, aber diese ist von anderen Politikbereichen wie allgemeiner Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung, Umwelt getrennt. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und

es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

### **Stufe 3: System-orientiert**

**(systematische Radverkehrspolitik)**

**(2,1 bis 3,0)**

Rad fahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt
- es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als feste Grundlage der Radverkehrspolitik
- es gibt große Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber)...

### **Stufe 4: Integrierter Ansatz**

**(gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung)**

**(3,1 bis 4,0)**

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung).

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute Datenverfügbarkeit
- systematische Wirkungskontrollen
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- systematische Arbeit in Netzwerken
- strategische Partnerschaften.

## **3 Hameln und seine Radverkehrspolitik**

### **3.1 Kurzcharakteristik**

Die Stadt Hameln liegt an der Weser im Zentrum des Weserberglandes. Die Landkreisstadt des Landkreises Hameln-Pyrmont erstreckt sich über 102 km<sup>2</sup> und hat ca. 58.000 Einwohner, die zu 2/3 in der Kernstadt leben. Die Kernstadt unterteilt sich in 8 Bezirke, zudem gehören 11 Ortschaften ebenfalls zum Stadtgebiet. Das besiedelte Stadtgebiet ist weitgehend eben.

Hameln ist durch eine breit gefächerte Wirtschaftsstruktur gekennzeichnet, Unternehmen wie Vorwerk, Volvo und die Postbank Finanzierungsberatung AG (BHW) sind hier ansässig. Infolge der Nähe zu Hannover (ca. 50 km) sind die Pendlerverflechtungen von Bedeutung. Die örtliche Wirtschaftsstruktur ist außerdem durch den Tourismus geprägt, welcher sich sowohl auf die landschaftliche Lage im Weserbergland, als auch auf die Bekanntheit Hamelns durch den Rattenfänger stützt. Der Weserradweg als einer der bekanntesten und beliebtesten Radfernwege in Deutschland führt am östlichen Weserufer entlang.

Im Kfz-Verkehr besondere Bedeutung haben die Bundesstraßen 1 und 83, die um die Altstadt herum auf dem Wallring verlaufen. Die Bundesstraße 217 beginnt in Hameln. Das Straßennetz wird durch Landes- und Landkreisstraßen ergänzt. Hameln hat Bahnverbindungen nach Hannover und Altenbeken-Paderborn (S-Bahn), sowie nach Löhne (-Bielefeld bzw. Osnabrück) und Elze (-Hildesheim). Im Stadtgebiet besteht ein Stadtbusverkehr, der werktags im Halbstundentakt verkehrt. Hinzu kommen Regionalbuslinien.

Das Mittelzentrum Hameln verfügt über 3 Gymnasien, 3 Fachgymnasien, 3 Realschulen, 3 Grund- und Hauptschulen, weitere Grundschulen mit vorrangig lokaler Bedeutung und Berufsbildende Schulen mit Funktion für den Landkreis.

### **3.2 Ausgangslage zu Beginn des Prozesses**

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme und einer Stärken-/Schwächenanalyse der Stadt Hameln von 1999 (HAMELN 1999) wurde die Radverkehrssituation wie folgt beschrieben:

### III.2.2.4 Radverkehr

Die unbefriedigende Situation für Radfahrer drückt sich in einer im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten äußerst niedrigen Nutzung des Fahrrades aus. Es fehlt ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz mit durchgängig ausgebildeten Radverkehrsrouten von den Quellgebieten des Radverkehrs - den Wohnstandorten - zu den Hauptzielen innerhalb der innenstadtnahen Wohngebiete sowie der Altstadt.

Auf großen Abschnitten der hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen fehlen Radverkehrsanlagen oder sind unzureichend, wodurch es zu Nutzungskonflikten mit dem Kfz-Verkehr sowie den Fußgängern kommt. Die Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten ist mangelhaft. Abbiegebeziehungen des Radverkehrs sind zum Teil nicht berücksichtigt.

Im untergeordneten Straßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen besteht nur eine unzureichende Durchlässigkeit für den Radverkehr, so dass dieses Netz derzeit keine Alternative darstellt.

Bild 3-1 Beschreibung der Radverkehrssituation in der Bestandsaufnahme von 1999 (HAMELN 1999, S.98)

In den letzten Jahren wurde die Situation durch verschiedene Maßnahmen, die nicht nur auf dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 1994 basieren, teilweise verbessert. Diese Verbesserungen umfassen unter anderem:

- eine Hafenerquerung mit Anbindungsstrecken für den Weserradweg,
- die Friedhofsquere mit Bahnunterführung, als Alternative zur Deisterstraße,
- das Anlegen neuer Radwege (z. B. Kastanienwall),
- das Anlegen neuer Radverkehrsstreifen (z. B. Münsterbrücke, Brückenkopf),
- das Anlegen neuer Schutzstreifen (z. B. Reimerdeskamp, Kaiserstraße),
- Öffnung von zahlreichen Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr,
- Freigabe von Fußwegen zur gemeinsamen Benutzung,
- Bordabsenkungen, Rampenbau, Aufbringen neuer Decken,
- Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen.

Insgesamt haben diese Maßnahmen einen Beitrag zur Radverkehrsförderung geleistet. Allerdings ist die vorhandene Infrastruktur noch nicht als das angestrebte Radverkehrsnetz wahrnehmbar, das die Radfahrer gezielt von den Wohnstandorten ins Zentrum leitet.

## 3.3 Zielsetzungen und Vorgehen der Radverkehrsförderung

### 3.3.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Um Stadtbewohner und -besucher zum Radfahren zu bewegen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen langfristig zu erhöhen, strebt die

Stadt Hameln eine Entwicklung zur fahrradfreundlichen Stadt an. Die Erhöhung von Sicherheit und Komfort stehen dabei im Mittelpunkt, damit das Fahrrad als gute Alternative zum Auto wahrgenommen wird. Gleichzeitig wird eine verstärkte Anbindung an Klimaschutzmaßnahmen angestrebt (HAMELN 2009a).

### 3.3.2

#### Verkehrliche Zielsetzungen

Wesentliche Ziele und Strategien zur Zielerreichung im Radverkehr und bei den anderen Verkehrsarten sind im Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2000 enthalten (HAMELN 2000). Dabei gilt der Grundsatz der „Stadtverträglichen Verkehrsplanung.“ Die Ziele sind wie folgt definiert:

##### IV.2.4.1 Ziele Radverkehr

Ziel der Radverkehrskonzeption bilden die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Ausschöpfen der vorhandenen Potentiale der Radnutzung. Als realistische Zielvorgabe sollte sich die Stadt Hameln mittelfristig eine Verdoppelung der Radnutzung zur Aufgabe machen. Dazu ist ein Radverkehrsnetz als Zielkonzept festzulegen. Entsprechende jährliche Maßnahmenprogramme sind aufzustellen und Haushaltsmittel vorzuhalten. Die Wirkung kann durch jährliche Zählungen überprüft werden.

Die Entwicklung des Radverkehrsnetzes erfolgt auf der Basis von Analyseergebnissen durch Umlegung der Wunschlinien auf das vorhandene Straßennetz. Die wichtigsten Verbindungen werden in ein Hauptverbindungsnetz integriert, durch Nebenverbindungen ergänzt und vernetzt. In der Ausweisung der Radrouten wird danach unterschieden in Hauptrouten, die wichtige Radverkehrsverbindungen attraktiv und direkt geführt abdecken und in Ergänzungsrouten als Nebenverbindungen zwischen Quellen- und Zielen des Radverkehrs, die eine geringere Zahl von Verbindungen bündeln oder als Freizeitroute zu betrachten sind.

Bild 3-2 Ziele für den Radverkehr im Stadtentwicklungskonzept von 2000 (HAMELN 2000, S.83)

Darüber hinaus nennt das Stadtentwicklungskonzept Strategien für die Entwicklung des Radverkehrs.

##### IV.2.4.2 Strategien Radverkehr

Die Herstellung des fahrradfreundlichen Wegenetzes erfolgt durch die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und der integrierten Kombination baulicher, verkehrsregelnder und gestalterischer Maßnahmen. Die Verdeutlichung des Netzes wird durch Wegweisung verstärkt.

Die Umsetzung des Netzkonzeptes bedeutet nicht, dass an allen Straßen umfangreiche Maßnahmen notwendig sind. Wichtig ist in der Umsetzung der Einzelmaßnahmen allerdings die Integration der Einzelmaßnahmen. Die Auswirkungen z. B. von Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen wird nur dann auf Akzeptanz der Radfahrer stoßen, wenn gleichzeitig alle notwendigen Maßnahmen zur Sicherstellung einer durchgängigen Nutzung im Verlauf dieser Alternative realisiert werden.

Die Ausgestaltung der Routen erfolgt mit der Prämisse, dass die Problemlösungen in der derzeitigen Verkehrssituation realisierbar und aufgrund der knappen Haushaltsmittel kostengünstig umsetzbar sind, soweit damit die Verkehrssicherheit sichergestellt werden kann. Darüber hinaus sind die Maßnahmen als Kompromiss zwischen den Nutzungsansprüchen der Verkehrsarten angelegt. Sie sollten allerdings nicht zulasten des Fußgängerverkehrs erfolgen, sondern eher überdimensionierte Flächen des Kfz-Verkehrs nutzen.

Bild 3-3 Strategien für den Radverkehr im Stadtentwicklungskonzept von 2000 (HAMELN 2000, S.84)

Weiterhin wird eine Verknüpfung der Maßnahmen mit den laufenden Aktivitäten im Bereich Klimaschutz angestrebt. Verbindliche Zielstellungen zur Steigerung des Radverkehrs innerhalb eines festgelegten Zeitraumes könnten die Zahl der Pkw-Fahrten verringern und damit die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt verbessern. Verbesserungen in der Sicherheit und der Klimaschutzgedanke könnten mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, so dass die Bevölkerung motiviert wird, öfter das Fahrrad zu benutzen (HAMELN 2009a). Von bisher seitens der Stadtverwaltung geschätzten 5 % Radverkehrsanteil (vgl. dazu Kap. 3.7.2) sollen künftig 10 bis 15 % Radverkehrsanteil erreicht werden (HAMELN 2009b). Dieses Ziel ist bisher politisch nicht beschlossen, eine Zeitangabe zur Zielerreichung besteht nicht.

Im Verkehrsentwicklungsplan, der 1994 verabschiedet wurde, sind zahlreiche Maßnahmen für den Radverkehr vorgeschlagen worden. Besonders in der Altstadt und den innenstadtnahen Quartieren sind davon auch zahlreiche Maßnahmen umgesetzt worden. Einen Überblick dazu geben Anhang 1 und 2. Eine Bilanz dazu wurde bisher nicht gezogen, ist aber mit dem beauftragten Radverkehrskonzept in Arbeit.

Im Jahr 2009 wurden vermehrt die Abstellanlagen am Bahnhof thematisiert. Eine Ergänzung der Abstellanlagen ist im Dezember 2009 vorgenommen worden.



Bild 3-4 Hauptverkehrsstraße, nachgerüstet mit Mittelseln und Schutzstreifen (Reimerdeskamp, vgl. auch Anhang 6)

## 3.4 Gesamtkonzept

### 3.4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

#### Radverkehrsnetz

Das Straßennetz umfasst Hauptverkehrsstraßen mit überörtlicher oder innerörtlicher Verbindungsfunktion, an denen in der Regel Radverkehrsanlagen erforderlich sind oder angeboten werden sollten. Fast das komplette restliche Straßennetz liegt innerhalb von Tempo-30-Zonen (inkl. einiger innerörtlicher Haupt-Erschließungsstraßen), hinzu kommen verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten oder der Altstadt. Das Radverkehrsnetz umfasst neben ruhigen Straßen in Tempo-30-Zonen und Hauptverkehrsstraßen, die ohne Radverkehrsanlage sind, u. a. 73,9 km Rad-

wege (auch selbständige Wege) oder Radfahrstreifen, 6,7 km Gehweg, Radfahrer frei, 5,2 km Schutzstreifen, 2,2 km Radwege ohne Benutzungspflicht. Hinzu kommen Wirtschaftswege.

Die konzeptionelle Grundlage zum Radverkehrsnetz in Hameln ist die Netz- und Maßnahmenplanung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans von 1994. Damals wurde eine Netzhierarchie aus Haupt- und Ergänzungsrouten für den Radverkehr entwickelt. Das damals vorgeschlagene Routennetz ist im Bild 4-5 dargestellt. Eine Aussage zum Fertigstellungsgrad des Netzes, bezogen auf damals vorgeschlagene Maßnahmen an Routenabschnitten oder Knotenpunkten, ist schwer möglich. Einen aktuellen Überblick über umgesetzte Maßnahmen und umgesetzte und nicht umgesetzte Sofortmaßnahmen gibt Anhang 1.

Eine Überarbeitung und Aktualisierung von Netzkonzeption und Maßnahmenvorschlägen ist derzeit in Arbeit, bei der u. a. geprüft wird, was umgesetzt wurde, was nicht und ggf. aus welchen Gründen es nicht umgesetzt wurde.

### Prüfung der Benutzungspflicht

Bei der Umsetzung der „Radfahrer-Novelle“ der StVO von 1997 wurden die bestehenden Radverkehrsanlagen in einem Gutachten systematisch nach den Anforderungen der damaligen VwV-StVO überprüft (PGV 1999). Erforderliche Verbesserungen wurden in ein Maßnahmenprogramm eingebunden, sind aber noch nicht komplett umgesetzt worden. So fehlt trotz Erfordernis eine Radverkehrsanlage in der Klütstraße stadteinwärts. Außerdem gibt es u. a. auch einen benutzungspflichtigen Radweg in einer Tempo-30-Zone (Breslauer Allee), was seit 2001 in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich nicht mehr zugelassen ist.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> „Die Benutzungspflicht ist aber auf die Fälle zu beschränken, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Diesem Gedanken wurde bereits durch die 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) Rechnung getragen, mit der die **Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo 30-Zonen ausgeschlossen wurde**. Hier bedarf es wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr.“ Begründung zur 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO-Novelle 2009), Bundesrats-Drucksache 153/09 vom 12.02.09, Hervorhebung vom Auditor)  
“Sie [die Zonen-Anordnung] **darf nur Straßen ohne** Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und **benutzungspflichtige Radwege umfassen**. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 (Rechts vor links) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.“ (Auszug aus StVO, § 45, Abs. 1.c ; Hervorhebung vom Auditor)

## Radwegebedarfsplanung des Landkreises

In einem Gutachten wurden 2003 Landkreisstraßen mit „hoher Ausbaumöglichkeit von Radwegen an Landkreisstraßen“ ermittelt und eine Zuordnung zu Prioritätsstufen getroffen. In Stufe I ist keine Kreisstraße im Stadtgebiet Hameln eingeordnet.

### Stufe II:

- K 16 Hastenbeck-Voremberg (Bisperoder Straße östlich Hagenohsener Straße)
- \*K 49 Hagenohsener Straße südlich Knotenpunkt Hellwegskamp (Bedarf aber abhängig vom Ausbau der parallelen L 424 ggf. neu zu bewerten)
- \*K 60 Afferde-Klein Hilligsfeld-Herkensen (Eichbergblick, ab Klein Hilligsfeld mittlere Ausbaumöglichkeit, dort keine Prioritätsstufe)

### Stufe III:

- K 1: Holtensen-Welliehausen (Welliehäuser Straße)

In dem Gutachten ist außerdem die K 1 in der Ortsdurchfahrt Hameln mit Reherweg, Reimerdeskamp, Holtenser Landstraße bis Ortsausgang dargestellt („Ausbaumöglichkeit von Radwegen an Landkreisstraßen“ hoch), ohne dass eine Prioritätsstufe dafür vergeben wurde. (Der Abschnitt Reimerdeskamp ist inzwischen mit Schutzstreifen versehen (vgl. Anhang 7)). Im Abschnitt Holtenser Landstraße innerorts ist eine Parallelführung der Hauptroute durch Süntelstraße – Am Schöt bzw. durch die Rüdigerstraße im VEP der Stadt Hameln vorgesehen (und inzwischen auch mit Wegweisung versehen), so dass dort die Holtenser Landstraße nicht einmal als Ergänzungsrouten im Radverkehrsnetz enthalten ist. Die beiden Abschnitte mit \* sind in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit als besonders dringlich eingestuft worden, wobei der Bedarf bei der K 49 aber abhängig vom Ausbau der parallelen L 424 ggf. neu zu bewerten wäre.



Bild 3-5 Gute Lösung: Radfahrstreifen mit eindeutiger Bevorrechtigung vor rechts abbiegenden Kfz (Brückenkopf Münsterbrücke)

## Öffnung Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung ist innerhalb von Tempo-30-Zonen (Wohngebieten) ein probates Mittel, Radfahrern einen Vorteil zu verschaffen und sie andererseits von den grundsätzlich unfallträchtigeren Hauptverkehrsstraßen in das Netz der Erschließungsstraßen zu „locken“. Inzwischen sind in Hameln etwa 60% der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet (in einzelnen Bereichen fast flächenhaft). Im Städtevergleich liegt Hameln damit durchaus in einem vorderen Bereich, wenn auch z. B. Oldenburg oder Kiel ihre Einbahnstraßen (innerhalb der Tempo-30-Zonen) komplett geöffnet haben.

In Anbetracht der nachgewiesenen positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit (vgl. ALRUTZ et al. 2002) können vermutlich weitere sehr gering belastete Einbahn-Erschließungsstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

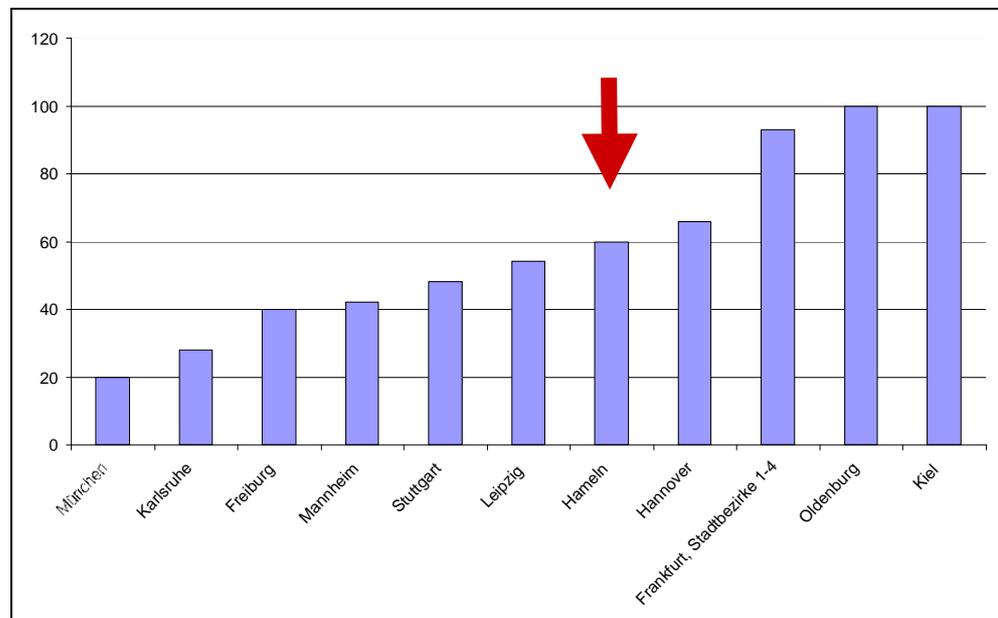


Bild 3-6 Anteile geöffneter Einbahnstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen in verschiedenen Städten (eigene Zusammenstellung nach Angaben der Städte)

### 3.4.2

## Wegweisung und Orientierung

Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat die Zuständigkeit für die Fahrrad-Wegweisung übernommen. Seit 2005 ist das unten dargestellte Netz mit Fahrrad-Wegweisung ausgestattet. Enthalten sind dabei der Weser-Radweg (Hann. Münden-Cuxhaven), die Bahn-Radroute Hellweg-Weser (Soest-Hameln), der Börde-Radweg (Hameln-Berlin) und der künftige Weser-Elbe-Radweg (Aerzen-Hameln-Hannover-Uelzen). Dessen Umsetzung ist zögerlich, der Verlauf entspricht der ausgewiesenen Bahn-Radroute bzw. Expo-Route Hameln-Hannover. Auch einzelne regionale Routen sind ausgewiesen (Rund um den Klüt, Süntel-Weser-Tour).

Kritisch zu bewerten ist, dass bisher keine Verdichtung vorgenommen wurde und insofern zum Teil nicht optimale Beziehungen ausgewiesen sind. Auch die Weg-

weisung durch die nicht frei gegebene Fußgängerzone und durch Unterführungen, zum Teil sogar mit Treppe ohne Schieberampe (Bild 3-10) entspricht nicht den Anforderungen, wie sie von der FGSV an eine ausgewiesene Strecke gestellt werden („durchgängige Nutzbarkeit“, FGSV 1998, S. 10). Einen Fahrrad-Stadtplan für Hameln gibt es bisher nicht.

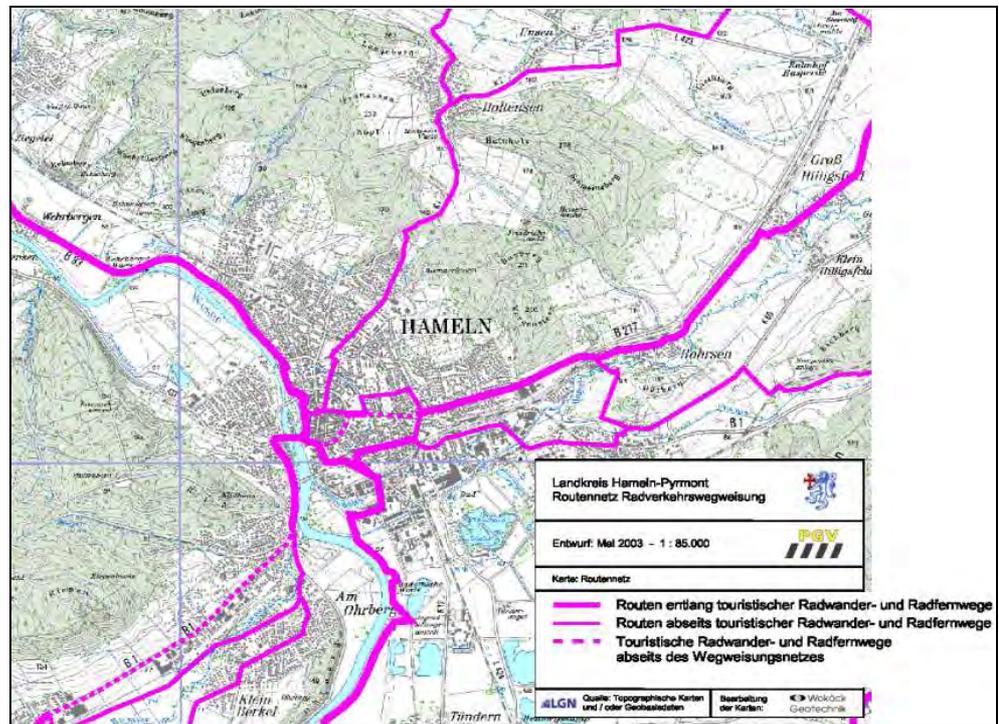


Bild 3-7 Netz mit wegweisender Beschilderung in Hameln (Entwurf, Stand 2003)



Bild 3-8 Mängel-Hotline an der Fahrrad-Wegweisung in Hameln und vorbildhafte Wegweisung am Weserradweg



Bild 3-9: Logos von überregionalen touristischen Routen



Bild 3-10 Ausgewiesene Route mit Schiebe- oder gar Tragestrecke (Elisabeth-Selbert-Schule von Münsterbrücke)

Zusätzlich sind vereinzelt noch Fahrrad-Wegweiser mit Schildern gemäß StVO vorhanden, insbesondere zur Umfahrung der Pyrmonter Straße über das Torbayufer und vom Klütviertel über die Weserbrücke, Richtung Innenstadt.

### 3.4.3 Fahrradparken

Dezentrale Abstellanlagen bestehen in der Altstadt in den wichtigsten Einkaufsstraßen sowie am Rand der Fußgängerzone. Die Vorschläge aus dem VEP von 1994 sind weitgehend umgesetzt worden. In einem Plan ist eine Übersicht der bestehenden öffentlichen Abstellanlagen mit Stand 2006 vorhanden (Bild 3-11), bei der Stadtverwaltung existiert ein aktueller Bestandsplan. Der Fahrradstellplatzbedarf in der Altstadt ist, insbesondere im Zusammenhang mit der Stadtgalerie, öffentlich zum Teil heftig diskutiert worden. Vereinzelt sind noch qualitativ minderwertige Vorderradhalter im Einsatz, überwiegend aber Einzelradparker der Firma Orion oder Anlehnbügel. Der Bedarf für mehr Fahrradstellplätze in der Fußgängerzone wird auch in einer Passantenbefragung benannt (BUND 2008).

Im Parkhaus Kopmannshof ist ein abschließbarer Fahrradkäfig vorhanden, wobei Schlüssel und Einstellplätze kurz- oder langfristig vermietet werden. Am Amtsgericht bestehen Fahrradboxen und Gepäcksafes, die mit Münze-zurück-System betrieben werden. Daraus ergibt sich, dass die Boxen oft nicht für die eigentliche Zielgruppe Fahrradtouristen und Einkäufer nutzbar sind, so dass hier Änderungsbedarf erkennbar ist.

Nach Eindruck im Dezember sind vorhandene Stellplätze, je nach Standort, zum Teil gut ausgelastet bis überlastet. Im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sind Erhebungen zum Stellplatzbedarf und daraus abzuleitende Maßnahmenvorschläge geplant.

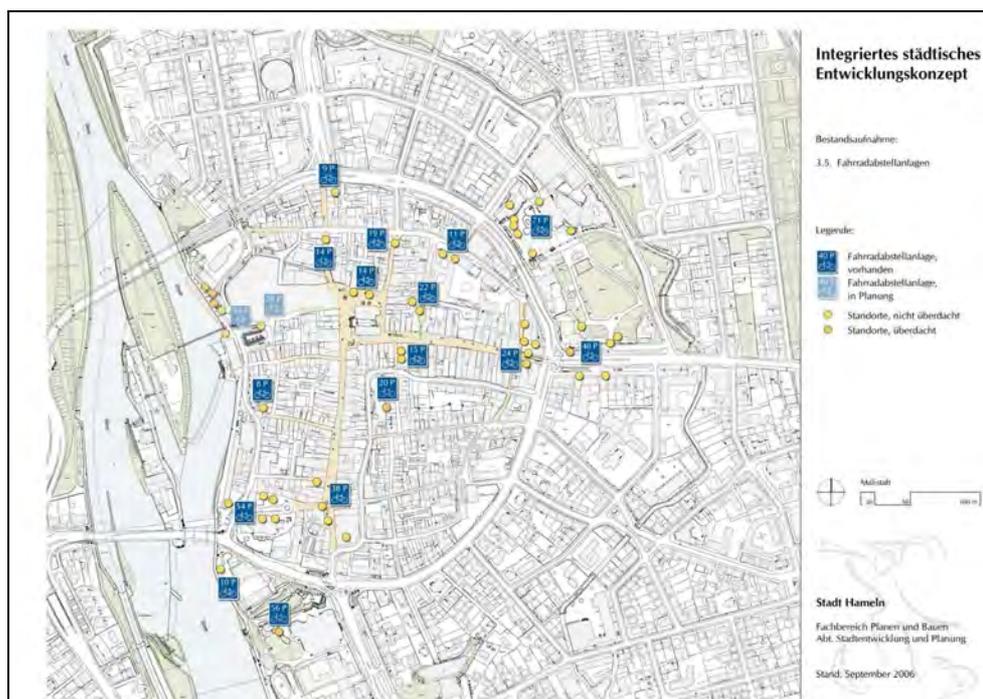


Bild 3-11 Übersicht Bestandsaufnahme Fahrradparken aus ISEK 2006<sup>2</sup>

Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden besteht in Hameln wie in ganz Niedersachsen eine Verpflichtung zur Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen, wobei keine Qualitätsvorgaben eingehalten werden müssen, so dass auch hier häufig noch nicht anforderungsgerechte Ständertypen verwendet werden (z. B. an Supermärkten).



Bild 3-12 Fahrradstellplätze für Mitarbeiter am Rathaus (Sedanstraße)

### 3.4.4

#### Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Am Bahnhof stehen seit Dezember 2009 350 Stellplätze als Rahmenhalter zur Verfügung, die meisten an drei bahnhofsnahe Standorten. Außerdem können von Dauermietern 30 Fahrradstellplätze in einem verschließbaren Bereich gemietet

<sup>2</sup> <http://www.hameln.de/mediadfiles/920-isek.pdf>

werden. Die Vermietung wird von der Jugendwerkstatt Hameln durchgeführt. Wie beim Fahrradparken in der Innenstadt wird die Debatte zum Fahrradparken am Hauptbahnhof regelmäßig öffentlich geführt. Einen Eindruck vermitteln die Webseiten, die vom BUND gepflegt werden.<sup>3</sup> Über die Qualität der Abstellanlagen wird u. a. bei [www.wesio.de](http://www.wesio.de) diskutiert.<sup>4</sup>

Die Fahrradmitnahme in S-Bahnen und Bussen ist bei ausreichendem Platzangebot ganztägig möglich, die Beförderung von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen hat jedoch Vorrang. Der Transport in den Bussen ist kostenlos, für die S-Bahn ist eine Fahrkarte notwendig.<sup>5</sup>

### 3.4.5 Öffentlichkeitsarbeit

Die bisherige Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs in Hameln umfasst bereits ein nennenswertes Angebotspektrum, das von verschiedenen Akteuren getragen wird.

Beim von der Stadt organisierten Umwelttag am 06.09.2009 im Bürgergarten präsentierten sich der ADFC, Pro Rad, ein Fahrradhändler sowie die Schülerfirma CyBags mit Aktionen und Informationen rund ums Radfahren.<sup>6</sup>

Der Landkreis Hameln-Pyrmont bewirbt den Fahrradtourismus, u. a. mit Hinweisen auf Weserradweg und Bahnradroute Hellweg-Weser im Internet<sup>7</sup> und mit einer Radwanderkarte.

Seit 2002 findet das Felgenfest jährlich als Veranstaltung des Landkreises im Wesertal statt. Dabei können Interessierte verschiedene Orte entlang einer festgelegten Route anfahren und an Veranstaltungen teilnehmen. In Hameln fand dazu der 2. Fahrrad- und Freizeitmarkt auf dem Gelände der Stadtwerke statt. Das nächste Felgenfest ist für den 30.05.2010 geplant.

---

<sup>3</sup> [www.hin-und-weg-per-pedelec.de/](http://www.hin-und-weg-per-pedelec.de/) → Suche „Fahrradstation“

<sup>4</sup> [www.wesio.de/forum/viewtopic.php?f=13&t=401&st=0&sk=t&sd=a&sid=e9ca6cc802cccae29723cfabfcd57a07&start=10#p3859](http://www.wesio.de/forum/viewtopic.php?f=13&t=401&st=0&sk=t&sd=a&sid=e9ca6cc802cccae29723cfabfcd57a07&start=10#p3859)

<sup>5</sup> <http://www.gvh.de/fahrrad.html>,

[http://www.oeffis.de/cms/index.php?id=radfahrer&no\\_cache=1&sword\\_list\[\]=fahrrad](http://www.oeffis.de/cms/index.php?id=radfahrer&no_cache=1&sword_list[]=fahrrad)

<sup>6</sup> <http://www.hameln.de/wirtschaft/umwelt/natur/umwelttag.htm>

<sup>7</sup> <http://www.weser-radweg.info/>



Bild 3-13 Flyer zum Felgenfest im Wesertal am 30.05.2010

Der Weserbergland Tourismus e.V. hat verschiedene Rad-Tourenhefte herausgegeben, die Radwanderstrecken um Hameln vorstellen. Wie der Weserradweg sind auch diese Strecken mit einer eigenen Beschilderung versehen. Die „Süntel-Weser-Tour“ verläuft auf einem Teilstück auf der Route des Weserradweges und passiert die Hamelner Innenstadt. Auf dieser Tour wird ein Abstecher in die Altstadt empfohlen. Gleiches gilt für die Radtour „Rund um den Klüt“, die am westlichen Weserufer durch Hameln führt.

Die am Radverkehr interessierten Nutzergruppen haben sich in PRO RAD zusammengeschlossen, wo es monatliche Treffen gibt. Für die jüngste Zeit ist hier v. a. der ADFC zu nennen, der u. a. die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ für Wege zur Arbeit durchgeführt hat und Pressemitteilungen veröffentlicht hat. Ein Internetauftritt ist in Arbeit.<sup>8</sup> Der BUND informiert in einem monatlichen Rundbrief auch zu Verkehrsthemen, so des Öfteren auch zum Radverkehr im Stadtgebiet.



Bild 3-14 Logo von Pro Rad Hameln

<sup>8</sup> <http://www.prorad-hameln.de/>

Weiterhin beschäftigt sich die Gemeinschaftsinitiative „Hin und weg per Pedelec“<sup>9</sup> von BUND und Pro Rad Hameln mit der Nutzung von Pedelecs. Dabei handelt es sich um Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ohne große Kraftanstrengung ermöglichen. Mit Werbemaßnahmen, z. B. am Umwelttag 2009, sollen Bürger und Touristen gleichermaßen angesprochen werden. Da Pedelecs teurer als herkömmliche Fahrräder sind, wird die geringe Zahl an überwachten Fahrradabstellmöglichkeiten kritisiert und als Hindernis für die Anschaffung von Pedelecs gesehen.

### 3.4.6 Service

Nach einer Internetrecherche sind im Stadtgebiet 6 Fahrradhändler ansässig. Außerdem gibt es einen Fahrradverleih mit Serviceangebot, die Jugendwerkstatt Hameln, die im Hafengebiet nahe des Weserradweges angesiedelt ist.

## 3.5 Personal und Zuständigkeiten

Für Verkehrsplanung und Bau der Infrastruktur ist im Fachbereich 5 der Stadt Hameln die Abteilung Verkehrsplanung, Straßenwesen zuständig. Für Unterhalt, Reinigung und kleine Baumaßnahmen ist, ebenfalls im Fachbereich 5, die Abteilung Betriebshof zuständig. Die Straßenverkehrsbehörde, welche u. a. auch die Verkehrssicherheitskommission leitet, liegt im Fachbereich 2 in der Abteilung Ordnung und Straßenverkehr. Die Unfallstatistik wird von der Polizei Hameln geführt. Die klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Landkreisstraßen) außerorts werden von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr betreut, wobei die Kosten an Landkreisstraßen vom Landkreis Hameln-Pyrmont getragen werden.

Geh- und Radwege, ebenso gemeinsame Geh- und Radwege, sind vom anliegenden Grundstückseigentümer zu reinigen, ebenso geregelt ist der Winterdienst.

Federführend für den Radverkehr ist der Bauausschuss des Stadtrates. Ein Fahrradbeirat, der etwa vierteljährlich zusammenkommt, besteht seit 1984. In diesem Gremium mit Mitgliedern des Stadtrats, der Verwaltung und der Nutzergruppen werden konkrete Punkte angefahren und vor Ort Maßnahmen besprochen, die oftmals auch umgesetzt werden. Es wird allerdings kein Protokoll über die besprochenen Punkte geführt, so dass eine Bewertung der Wirksamkeit von außen schwer fällt. Themen waren u. a. die Fahrrad-Stellplatzsituation an Schulen, die Verlegung des Weserradweges von der B 83 und die Abstellsituation an Schulen.

Verwaltung und einzelne Nutzergruppen führen unregelmäßig Gespräche miteinander, bei denen u. a. über anstehende Planungen sowie Schwachstellen informiert und diskutiert wird.

---

<sup>9</sup> <http://www.hin-und-weg-per-pedelec.de/>

### 3.6 Finanzmittel

Bezüglich der in Städten für den Radverkehr eingesetzten Finanzmittel gibt es nur wenig zuverlässige Daten, zumal oft unterschiedliche Berechnungen die Vergleichbarkeit erschweren (z. B. mit/ohne Einbeziehung des radverkehrsbezogenen Kostenanteils an allgemeinen Straßenbaumaßnahmen). Ferner gibt es bei Investitionshaushalten von Jahr zu Jahr oft erhebliche Schwankungen bei den speziellen Maßnahmen für den Radverkehr. Nicht zuletzt kann der Förderungsanteil durch Bund und Land stark abweichen. Für einen Vergleich geeignet sind daher in der Regel die im städtischen Haushalt ausdrücklich für Maßnahmen für den Radverkehr vorgesehenen Mittel. Außerdem ist der vorhandene Ausstattungsgrad mit moderner Radverkehrs-Infrastruktur sehr unterschiedlich.

In den Jahren **2004 bis 2009** wurden **248.000 €** in einzelne Maßnahmen im Radverkehrsnetz investiert. Dies entspricht einem Wert von ca. **4,24 € pro Einwohner und Jahr**. Quelle dieser Daten ist eine Auflistung der Stadt über Maßnahmen von 2004 bis 2009 und die Angabe der jährlichen Radverkehrspauschale von 25.000 €, ausdrücklich für Investitionen in den Radverkehr. Es muss aber dazu gesagt werden, dass allein für die Hafenufer fast zwei dieser Jahresbeträge ausgegeben wurden. Wird dieser Betrag abgezogen, bleiben 530.000 € in 6 Jahren, was einem Betrag von **1,52 €/EW/a** entspricht. Hierbei bleiben allerdings die Ausgaben für die mit allgemeinen Straßenbaumaßnahmen oder Signalisierungsmaßnahmen hergestellten Radverkehrsanlagen unberücksichtigt.

Eine vom ADFC (Bundesverband) wie auch dem Umweltbundesamt geforderte Zielgröße von 25,00 € pro Einwohner und Jahr über einen langjährigen Zeitraum ist in Deutschland aus keiner Stadt bekannt. Diese Größe wurde in einzelnen Jahren in einigen Städten der AG "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" erreicht (z. B. Münster, Troisdorf), mit teilweise erheblichen besonderen Förderungen durch das Land. Aber auch in NRW liegen die Kenngrößen bei den meisten Städten, insbesondere bei mehrjährigen Bezugszeiträumen, unter 5 Euro/Einwohner und Jahr. Dies gilt insbesondere für Großstädte. Einige Kennwerte sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Stadt	Einwohner [Tsd.]	Bezugszeitraum	Mittel Euro/EW u. Jahr
Luxemburg*	90	2008-2012	33,33
Troisdorf	72	1988-96	19,74
Brühl	44	1995-97	11,61
Münster	273	o.A.	8,50
Hamm	181	1997	8,49
Karlsruhe	289	2007/08	5,02
Lingen	56	2002-06	4,64
<b>Hameln</b>	<b>58</b>	<b>2004-2009</b>	<b>4,24</b>
Rostock	200	1995-2005	4,00
Hamburg	1.700	2008	2,82
Oldenburg	160	2007/08	2,50
Freiburg	219	2009/10	2,14
München	1.300	1997-99	1,59
Hannover	516	2000-2006	1,58
<b>Hameln**</b>	<b>58</b>	<b>2004-2009</b>	<b>1,52</b>
Mannheim	310	2008	1,29
Stuttgart	591	2006/07	1,23
Hannover	518	1995-99	1,17

\* geplant, \*\* ohne Hafenquere

Tabelle 3-1 Finanzmittel für den Radverkehr in Hameln und für ausgewählte Städte (aus eigenen Recherchen<sup>10</sup> und PGV/PBS 2000)

Hameln liegt mit seinen **Haushaltsmitteln** für den Radverkehr in einem **durchaus nicht niedrigen Bereich unter den Städten mit aktiver Radverkehrsförderung** (vgl. Tab. 3-1). Andere Städte geben oder gaben zu Zeiten besonderer Radverkehrsförderung allerdings 2,00 bis über 20,00 €/EW/a aus.

## 3.7

### Wirkungen der Fahrradpolitik in Hameln

#### 3.7.1

#### Überblick

Wirkungen der Fahrradpolitik lassen sich im Regelfall durch eine Zu- oder Abnahme des Radverkehrsanteils (durch repräsentative Haushaltsbefragungen) oder des Radverkehrsaufkommens (durch Zählungen) feststellen. Auch die Entwicklung beim Unfallgeschehen sind eine Wirkung der Fahrradpolitik, wobei dazu im Regelfall eine Relativierung über die Menge des Radverkehrs erforderlich ist. Besonders die Entwicklung der Zahl der leicht verletzten Radfahrer korreliert bisher in star-

<sup>10</sup> Münster, Ettlingen nach [www.wupperinst.org/uploads/tx\\_wibeitrag/friedrich.pdf](http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wibeitrag/friedrich.pdf) Berlin, London nach Angaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin, [www.rbb-online.de/themen/dossiers/fahrradfahren/radfahren\\_in\\_berlin/mehr\\_platz\\_und\\_geld.html](http://www.rbb-online.de/themen/dossiers/fahrradfahren/radfahren_in_berlin/mehr_platz_und_geld.html).

kem Maße mit der Menge des Radverkehrs, während eine stark auf moderne Infrastruktur ausgerichtete Fahrradpolitik zu einer Steigerung des Radverkehrs führen kann, ohne dass die Zahl der schwer verunglückten Radfahrer (getötete und schwer verletzte) in entsprechendem Maße steigen muss. In einigen Städten wurden auch deutliche Verringerungen der Zahl der schwer verunglückten Radfahrer erreicht, obwohl das Radverkehrsaufkommen deutlich gestiegen ist.

Eine weitere prinzipiell messbare Wirkung der Fahrradpolitik einer Stadt ist die Zufriedenheit der Nutzer, die sich z. B. durch Befragungen analog dem ADFC-Klimatest messen lässt (ADFC 2003, 2005).

### **3.7.2 Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr**

Zum Radverkehrsanteil in Hameln liegen keine aktuellen belastbaren Daten vor, z. B. aus einer Haushaltsbefragung. Im VEP aus dem Jahr 1994 wurden Abgleiche zwischen Kfz- und Radverkehrs-Belastungen an verkehrsbedeutsamen Straßen vorgenommen. Danach wurden damals 4 bis 8 % der Kfz-Belastungen im gleichen Zeitraum gezählt. Damals wurde daraus eine untergeordnete Rolle des Radverkehrs abgeleitet. Da damals aber nur an Straßen mit starkem überörtlichen Verkehr gezählt wurde, war schon für den damaligen Zeitpunkt für den Binnenverkehr der Hamelner Bevölkerung eine höhere Schätzung angebracht.

Gegenüber den von der Stadtverwaltung geschätzten 5 % Radverkehrsanteil kann mit hoher Wahrscheinlichkeit von einem Radverkehrsanteil von mind. 10 % an den Wegen der Hamelner Einwohner ausgegangen werden. Dies legt die Kenntnis der Daten in zahlreichen anderen, dem Auditor bekannten Städten im Vergleich zum im Stadtbild erkennbaren Radverkehrsaufkommen nahe (so sind beispielsweise die Abstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone auch im kalten Dezember 2009 gut ausgelastet, zum Teil überlastet gewesen).

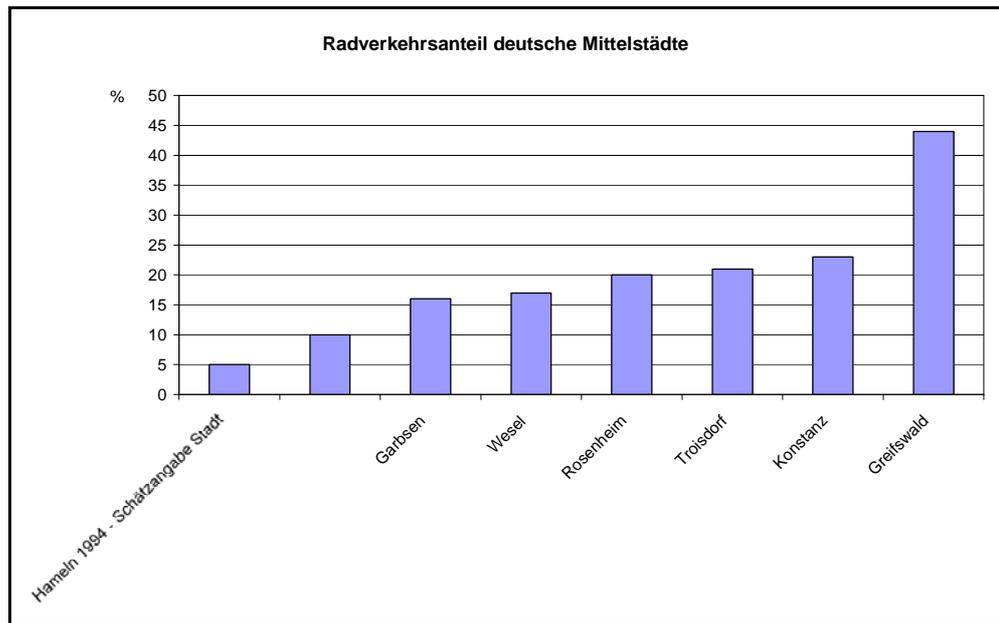


Bild 3-15 Radverkehrsanteile in Städten mit Einwohnerzahlen zwischen 40 Tsd. und 80 Tsd. Einwohnern (eigene Recherchen, Daten von Socialdata, zum Teil Daten aus den 90er Jahren und SrV 2008)

Im Vergleich liegt Hameln aber auch mit den höher geschätzten Daten unter dem Durchschnitt des Bundes und des Landes Niedersachsen. Auch im Städtevergleich wird deutlich, dass Hameln eher am unteren Ende der Skala rangiert. Es kann weiterhin von einem erheblichen Potenzial zur Radverkehrssteigerung ausgegangen werden.

### Zähldaten zum Radverkehrsaufkommen in Hameln

Zum Radverkehrsaufkommen liegen keine aktuellen Daten und keine Zeitreihen zur Entwicklung vor. Nach bisherigem Kenntnisstand gibt es nur die Daten aus den Zählungen zum VEP, die sich auf den Mai 1992 beziehen. Damals wurden u. a. an der Münsterbrücke 500, an der Thiewallbrücke 450 Radfahrer in 4 Stunden gezählt.

Ableitbar ist, dass eine Untersuchung zu den Verkehrsmittelanteilen der Hamelner Bevölkerung sinnvoll ist, ersatzweise zumindest regelmäßige Zählungen vorgenommen werden sollten, um die Entwicklung besser einschätzen zu können und künftige Entscheidungen zur Verteilung von Haushaltsmitteln besser abzusichern.

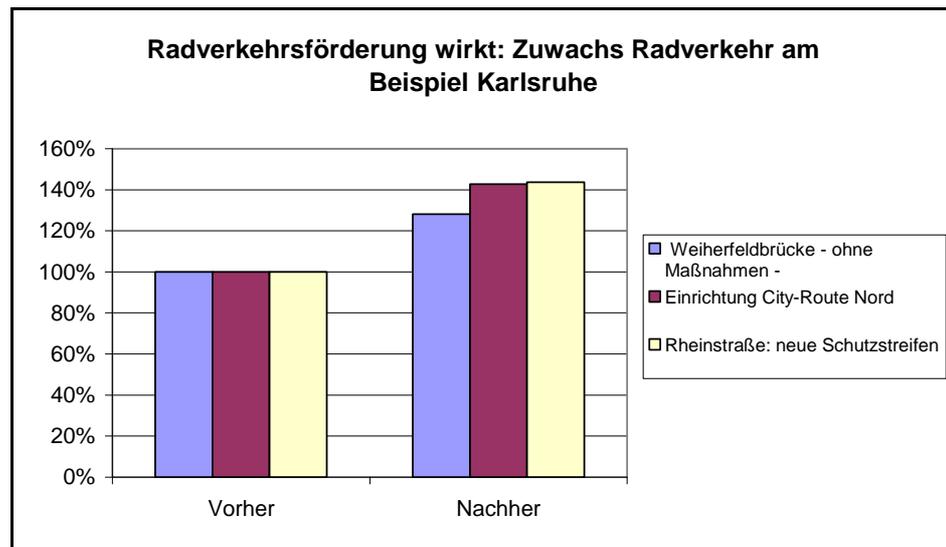


Bild 3-16 Zuwachs Radverkehr am Beispiel Karlsruhe<sup>11</sup>

### 3.7.3

#### Unfallzahlen

Bei der Betrachtung der Unfallentwicklung sollen getötete, schwer verletzte und leicht verletzte Personen jeweils gesondert betrachtet werden. Die gemeinsame Betrachtung von leicht und schwer Verletzten, wie sie in vielen Statistiken verwendet wird, verwischt sonst möglicherweise unterschiedliche Entwicklungen. Diese können gerade bei den nicht motorisierten Unfallopfern von Bedeutung sein (BECKER 1992).

Die allgemeine Analyse des Unfallgeschehens in Hameln erfolgte auf Grundlage einer tabellarischen Übersicht der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle der Jahre 2007 bis 2009. Unterschieden wird von der allgemeinen Unfallsanalyse die netzbezogene Unfallanalyse in Hameln, die Inhalt des Planungskonzeptes ist.

#### Unfälle nach Jahren, Wochentagen und Tagesstunden

Bild 3-17 zeigt einen deutlichen Rückgang der Unfälle von 2007 auf 2008. Von 2008 bis 2009 ist das Niveau dann gleich bleibend.

<sup>11</sup> [www.karlsruhe.de/stadt/aktuell/nachrichten2009/radlerforum.de?backUrl=http://www.karlsruhe.de/radverkehr](http://www.karlsruhe.de/stadt/aktuell/nachrichten2009/radlerforum.de?backUrl=http://www.karlsruhe.de/radverkehr)

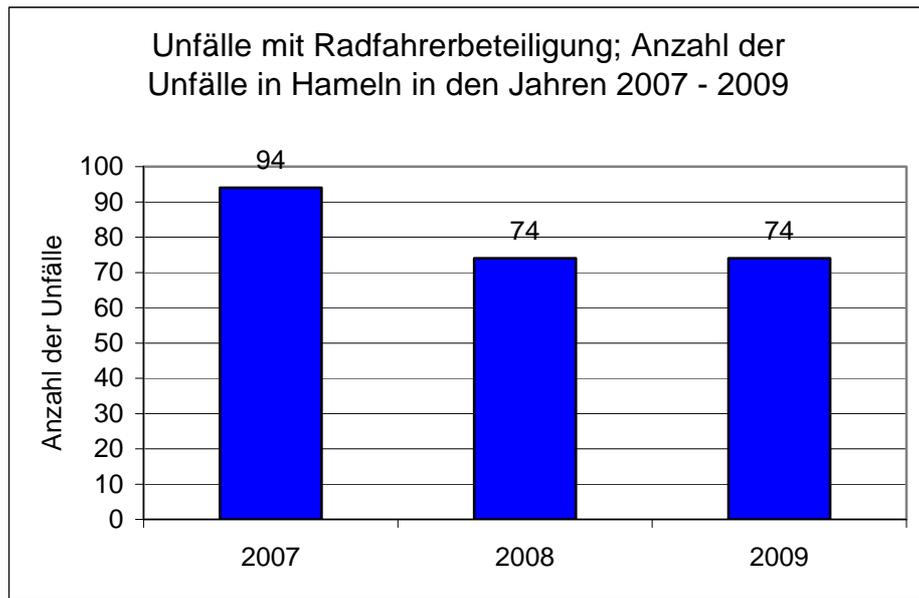


Bild 3-17 Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung in den Jahren 2007 – 2009

Von den 242 Unfällen mit Radfahrereteiligung, die sich insgesamt in den Jahren 2007 bis 2009 in Hameln ereigneten, hatte keiner einen tödlichen Ausgang. Schwer verletzt wurden 32 Personen. In 169 Unfällen sind 179 Personen leicht verletzt worden. Zu Sachschäden kam es in 196 Fällen. In fünf Fällen sind keine Angaben zu Personen- oder Sachschäden gemacht worden.

Entgegen dem sinkenden Trend der Gesamtzahl der Unfälle ist die Zahl der Schwerverletzten leicht gestiegen. Wie zudem in Bild 3-18 ersichtlich, ist der Sachschaden als Schadensfall in den Jahren 2008 und 2009 häufiger als Personenschaden mit Leichtverletzten. 2007 waren diese beiden Fälle auf annähernd gleichem, hohem Niveau.

Bild 3-19 zeigt, dass als jeweils schwerste Unfallfolge der einzelnen Unfälle in allen analysierten Jahren Personenschaden mit Leichtverletzten mit Abstand am häufigsten vorkommt. Positiv ist, dass die Unfälle, bei denen nur Sachschaden entstanden ist, kontinuierlich zunehmen. Im Gegensatz dazu steht, wie zuvor erwähnt, dass auch die Unfälle mit Schwerverletzten zunehmen.

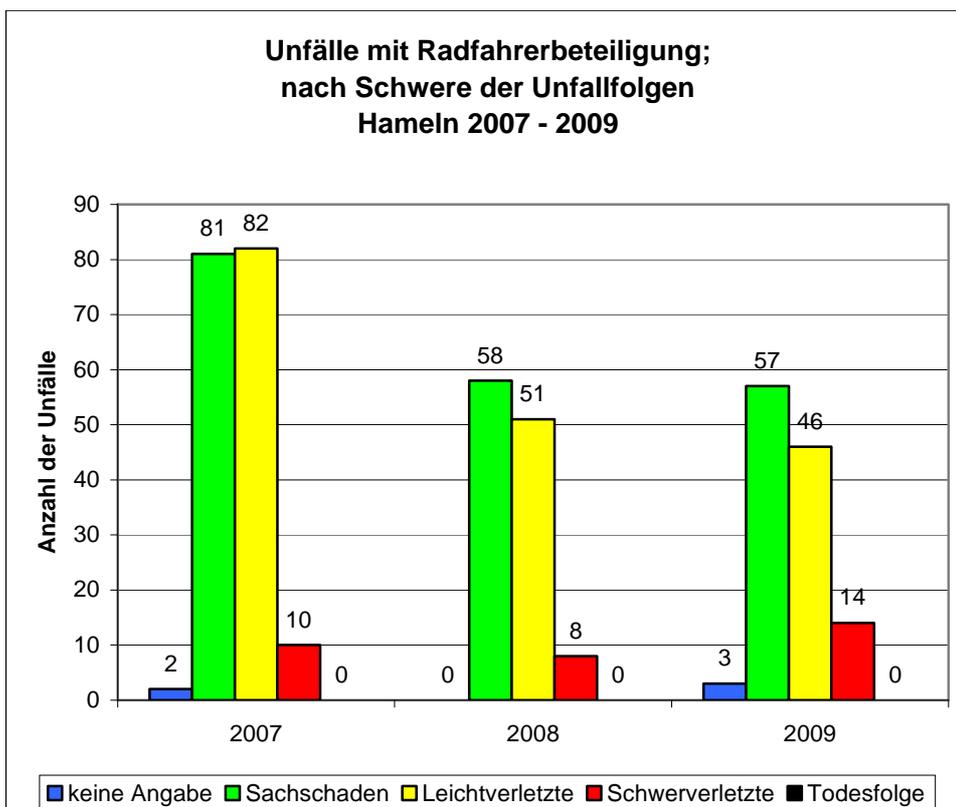


Bild 3-18 Schwere der Unfallfolgen bei Unfällen mit Radfahrereteiligung

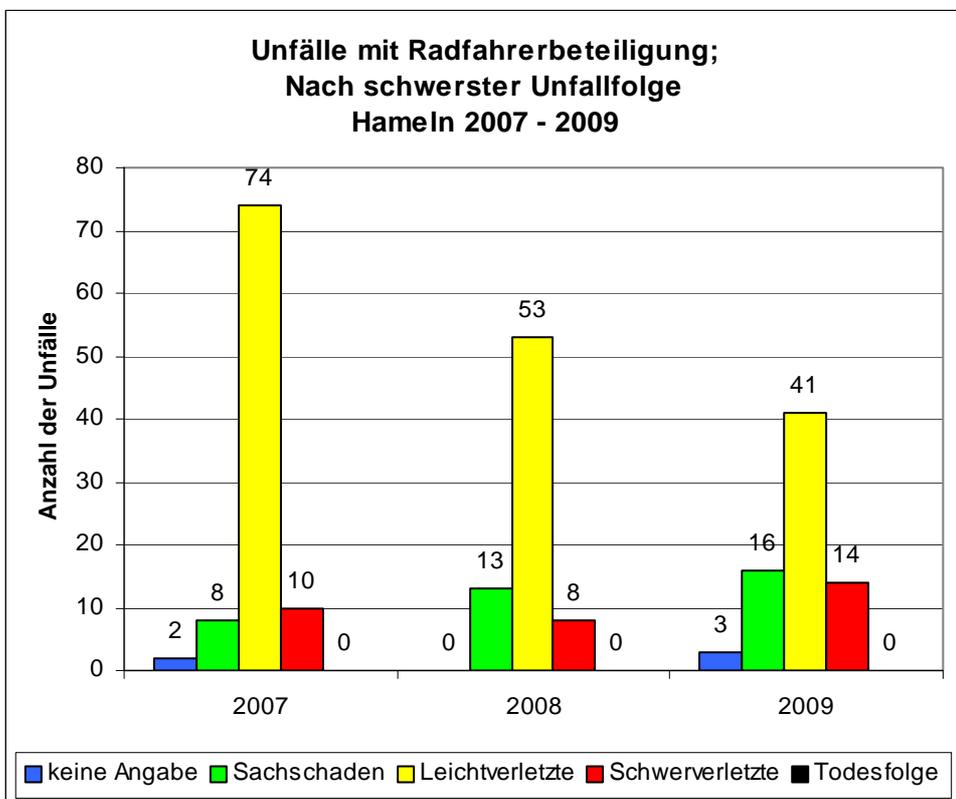


Bild 3-19 Schwerste Unfallfolge bei Unfällen mit Radfahrereteiligung

Aus Bild 3-20 lässt sich ablesen, dass die Zahl der Unfälle an den einzelnen Wochentagen leicht schwankt. Jedoch ist deutlich, dass am Wochenende, besonders dem Sonntag, die Zahl der Unfälle im Vergleich zu den anderen Tagen sehr gering ist.

Die Bilder 3-21 und 3-22 geben die Häufung der Unfälle zu den Tagesstunden wieder. Erkennbar hierbei sind das morgendliche Hoch um 7 Uhr, das den Schülerverkehr widerspiegelt, ebenso wie der hohe Wert um 15 Uhr. Der Spitzenwert ist um 16 Uhr während des Versorgungs- und Freizeitverkehrs.

Bild 3-22 zeigt noch ein differenzierteres Bild der Verteilung der Unfälle über den Tag, da hier auch die Art der Unfälle mit angegeben wird. Kaum verwunderlich ist, dass zu mitternächtlicher Stunde nur wenige Unfälle geschehen sind, diese jedoch Schwerverletzte als Unfallfolge hatten. Zu beachten ist, dass gerade im Schüler- und Freizeitverkehr der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten relativ hoch ist.

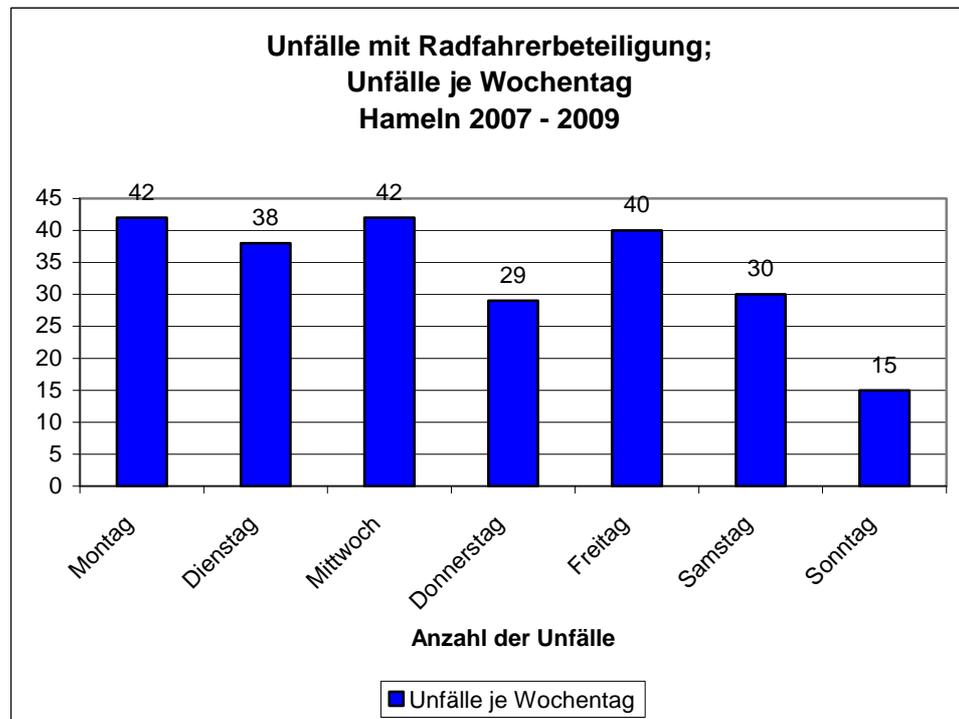


Bild 3-20 Unfälle je Wochentag

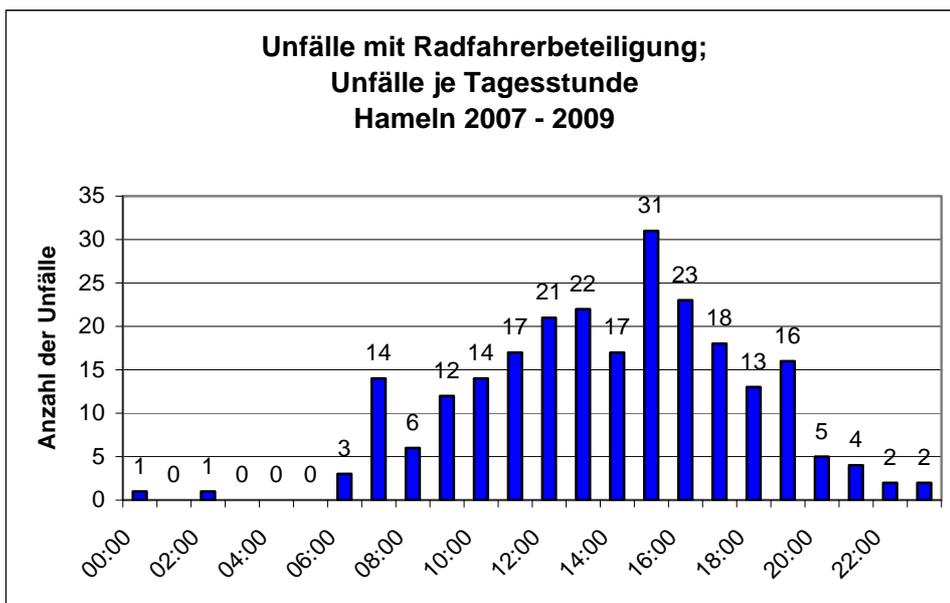


Bild 3-21 Unfälle je Tagesstunde

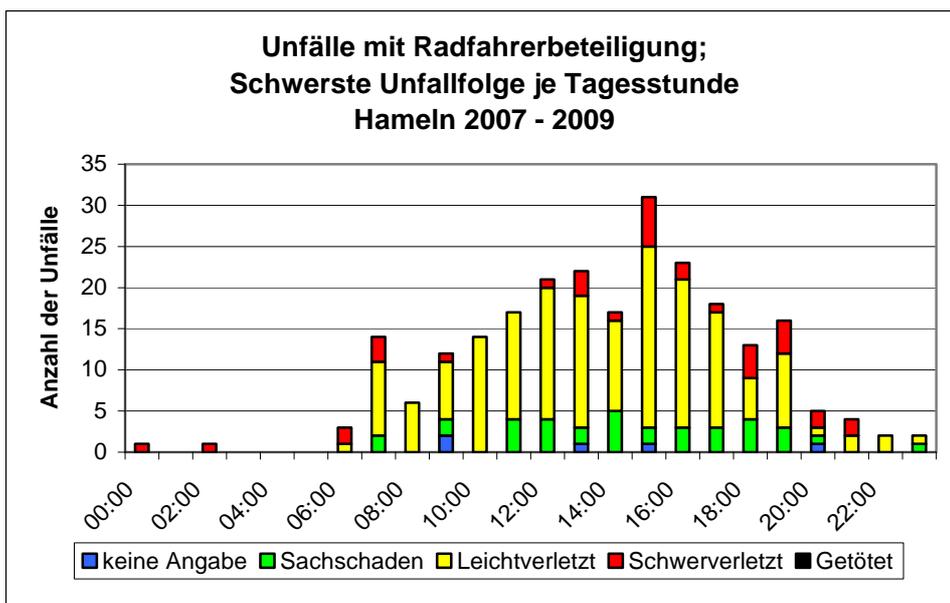


Bild 3-22 Schwerste Unfallfolge je Tagesstunde

### Unfälle nach Unfallgegner, Unfallverursacher und Unfallbeteiligten

In den Bildern 3-23 und 3-24 sind die Unfallgegner bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung dargestellt. Bild 3-23 analysiert die Unfälle, die von Radfahrern selbst verursacht worden sind. Bild 3-24 bezieht sich auf die Unfälle, in denen Radfahrer als zweite oder dritte Beteiligte Person auftreten. Auffallend in beiden Fällen ist die Dominanz der Unfälle, bei denen PKW die Unfallgegner waren. Zwar mit einigem Abstand, jedoch an zweiter Stelle, folgen jeweils die Rad-Rad-Unfälle. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass bei den von Radfahrern verschuldeten Unfällen die Allein-Unfälle am dritthäufigsten sind.

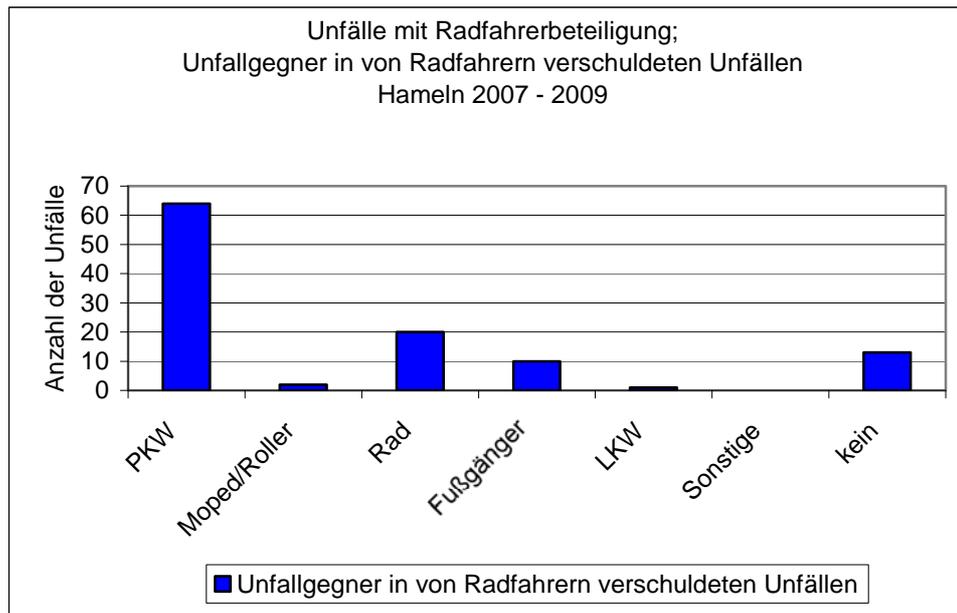


Bild 3-23 Unfallgegner in von Radfahrern verschuldeten Unfällen

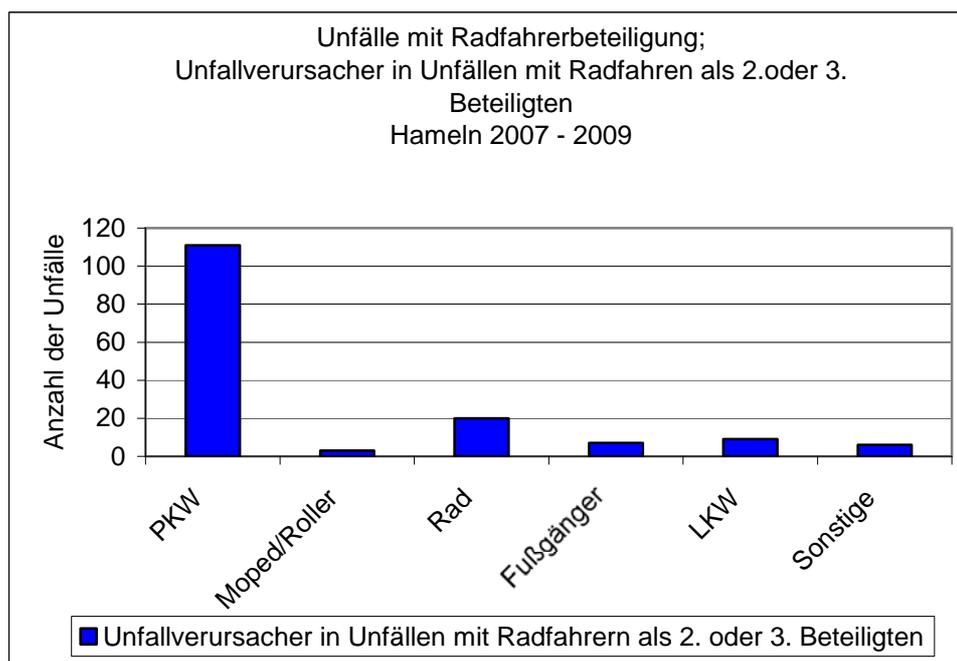


Bild 3-24 Unfallgegner in Unfällen mit Radfahrern als 2. oder 3. Beteiligten

In den Bildern 3-25 und 3-26 sind ebenfalls die Unfallgegner graphisch dargestellt, diesmal in Bezug gesetzt zu den Unfallfolgen. Hier treten einige Auffälligkeiten zu Tage. Bei den von Radfahrern verursachten Unfällen sind – bei denen mit Fußgängern und bei Allein-Unfällen – schwere Verletzungen, in Relation zur Häufigkeit, mehr als doppelt so oft Folge des Unfalls wie bei anderen Unfallgegnern. Bei den Unfällen mit Radfahrern als zweitem oder drittem Beteiligten waren schwere Verletzungen dann überproportional häufig Unfallfolge, wenn der Unfallgegner ein Lkw war.

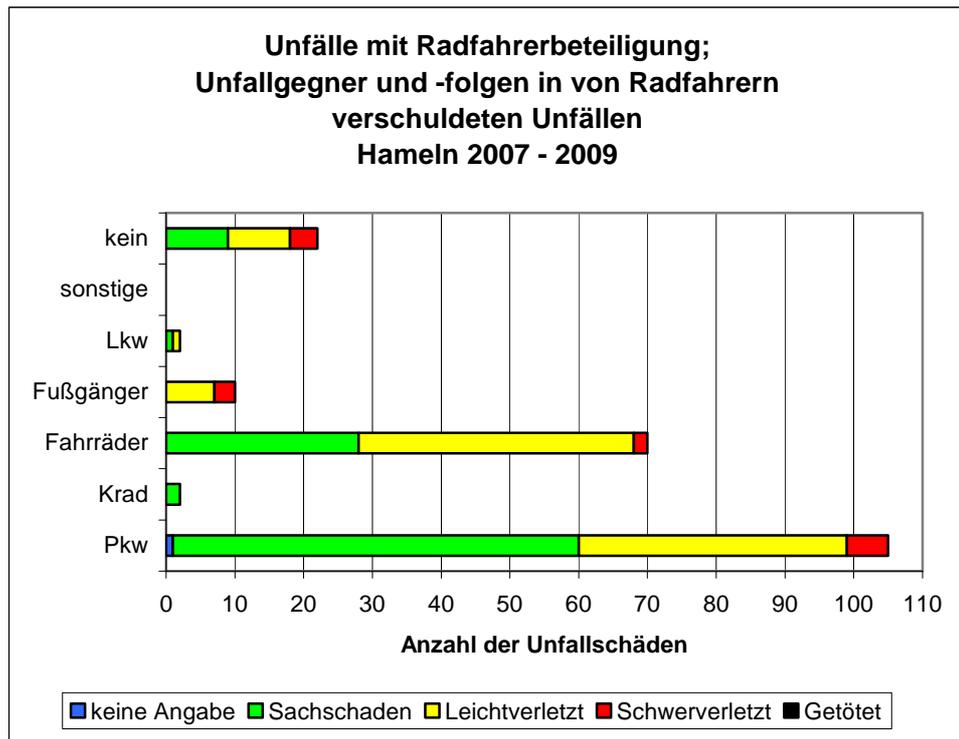


Bild 3-25 Unfallgegner in von Radfahrern verursachten Unfällen und die Unfallfolgen

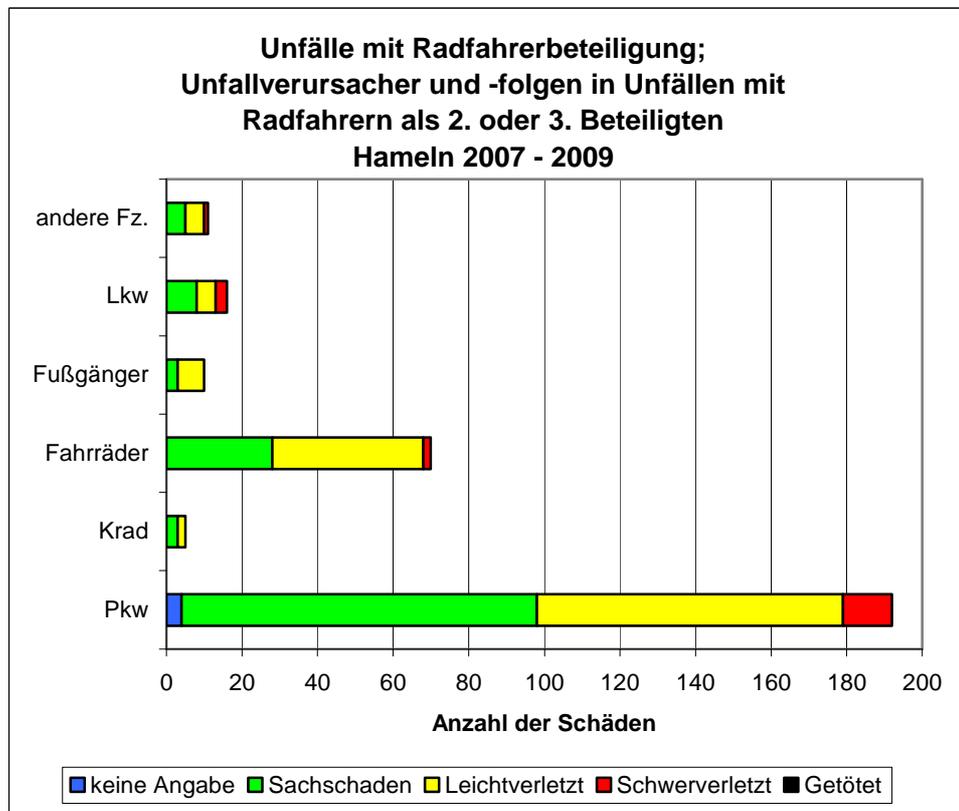


Bild 3-26 Unfallgegner in Unfällen mit Radfahrern als 2. oder 3. Beteiligten und die Unfallfolgen

## Unfälle nach Altersgruppen und Geschlecht

Besonders häufig (88 Beteiligte) sind Erwachsene zwischen 36 und 45 an den Unfällen beteiligt. In vielen Fällen sind Radfahrer als 2. Beteiligter in die Unfälle involviert. Nennenswerte Ausnahmen bilden aber die Altersgruppe der 26 – 35-Jährigen, sowie die über 75 Jahre alten Senioren (Bild 3-27).

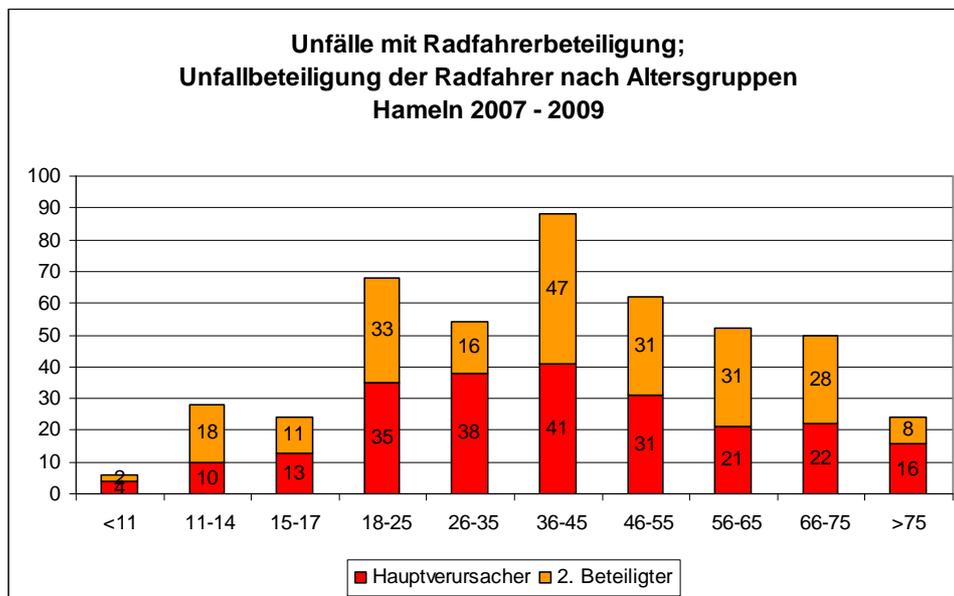


Bild 3-27 Alter der beteiligten Radfahrer

Bild 3-28 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Geschlecht der verunfallten Radfahrer zum Grad der Unfallbeteiligung. Demnach sind Männer insgesamt deutlich häufiger in Radverkehrsunfälle verwickelt als Frauen<sup>12</sup>. Dabei treten sie ebenso häufiger als Hauptverursacher auf, während Frauen eher als 2. Beteiligte in die Unfälle verwickelt sind. Bezieht man noch das Alter der Radfahrer mit ein, wird deutlich, dass besonders im Erwachsenenalter (26 – 35 Jahre bzw. 36 – 45 Jahre), die Anzahl der in Radverkehrsunfälle verwickelten Männer um ein vielfaches höher ist als die der Frauen (Bild 3-29).

<sup>12</sup> Die Verkehrsbeteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern ist über alle Altersgruppen hinweg generell nicht wesentlich verschieden.

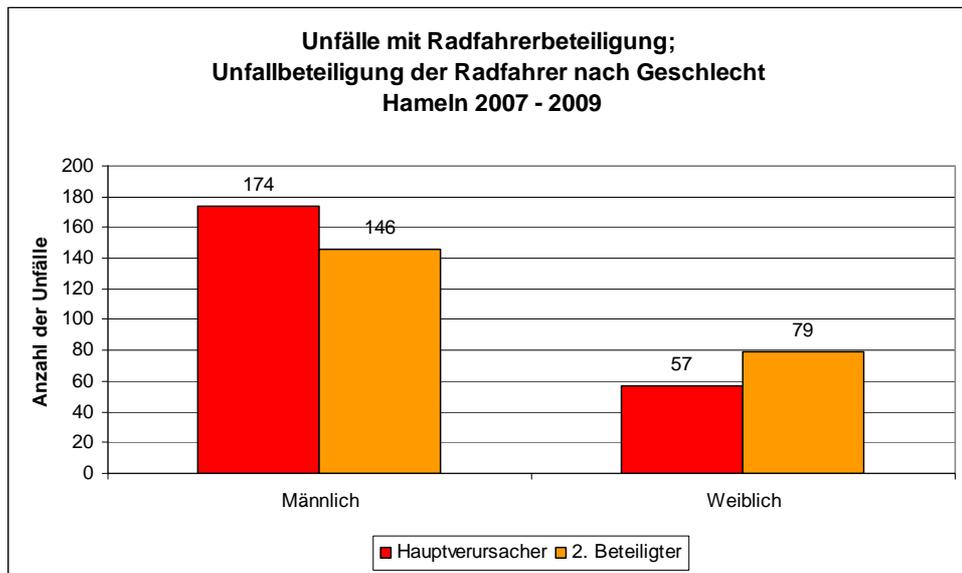


Bild 3-28 Geschlecht der beteiligten Radfahrer

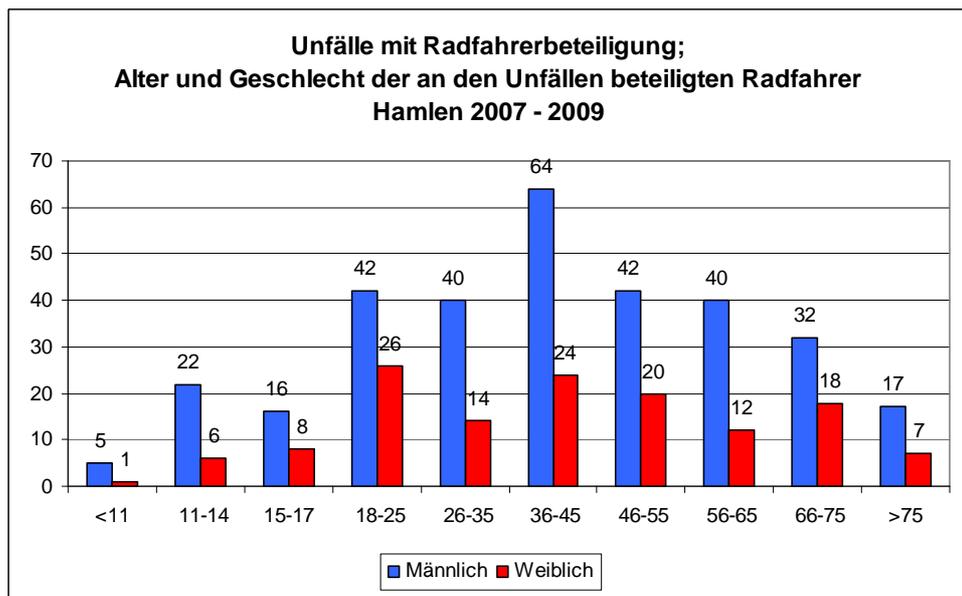


Bild 3-29 Alter und Geschlecht der beteiligten Radfahrer

## Bundesweiter Vergleich

Für die folgenden Betrachtungen fehlen für Hameln exakte Daten. Sie machen aber auch deutlich, wie bedeutsam es ist, die Daten zur Verkehrsmittelwahl zu erheben, und zwar möglichst in regelmäßigen Abständen.

Für eine sachgerechte Bewertung der Unfallentwicklung ist die Relativierung mit dem Radverkehrsaufkommen/ -anteil wesentlich und ein langjähriger Vergleich optimal, wie ein Vergleich der Daten aus Stuttgart und Freiburg zeigt (Bild 3-30). Hier ist die Entwicklung der Zahlen unfallbeteiligter Radfahrer und eine Trendlinie (Mittelwert für 3 Jahre) für die Städte dargestellt. In Stuttgart ist der Radverkehrsanteil nach den vorliegenden Daten von 2 auf 6 % Anfang der 90er Jahre gestiegen, seitdem nicht wesentlich gewachsen. In Freiburg ist der Radverkehrsanteil von 15 (1982) auf 27% gestiegen. Demnach ist die Stuttgarter Unfallentwicklung, obwohl die Unfallzahlen inzwischen niedriger liegen als in Freiburg, deutlich ungünstiger.

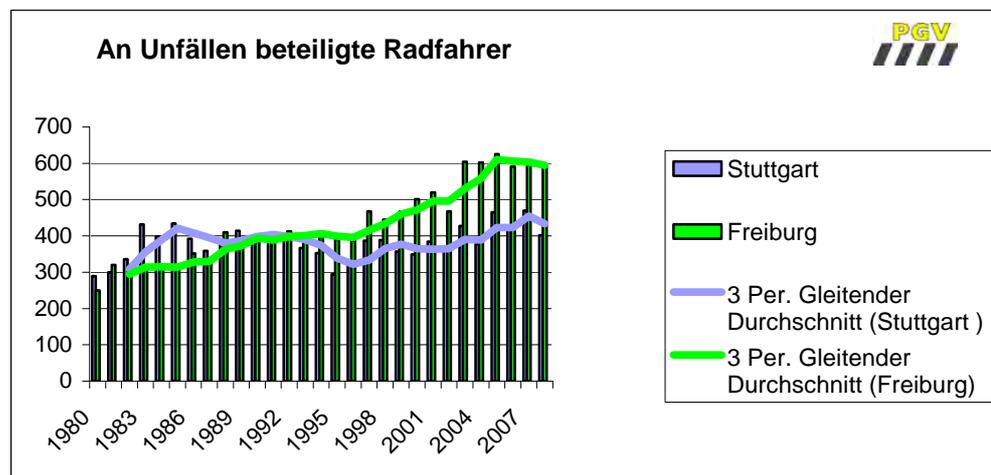


Bild 3-30 Langfristige Entwicklung der Zahl unfallbeteiligter Radfahrer im Vergleich Stuttgart und Freiburg (Unfalldaten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

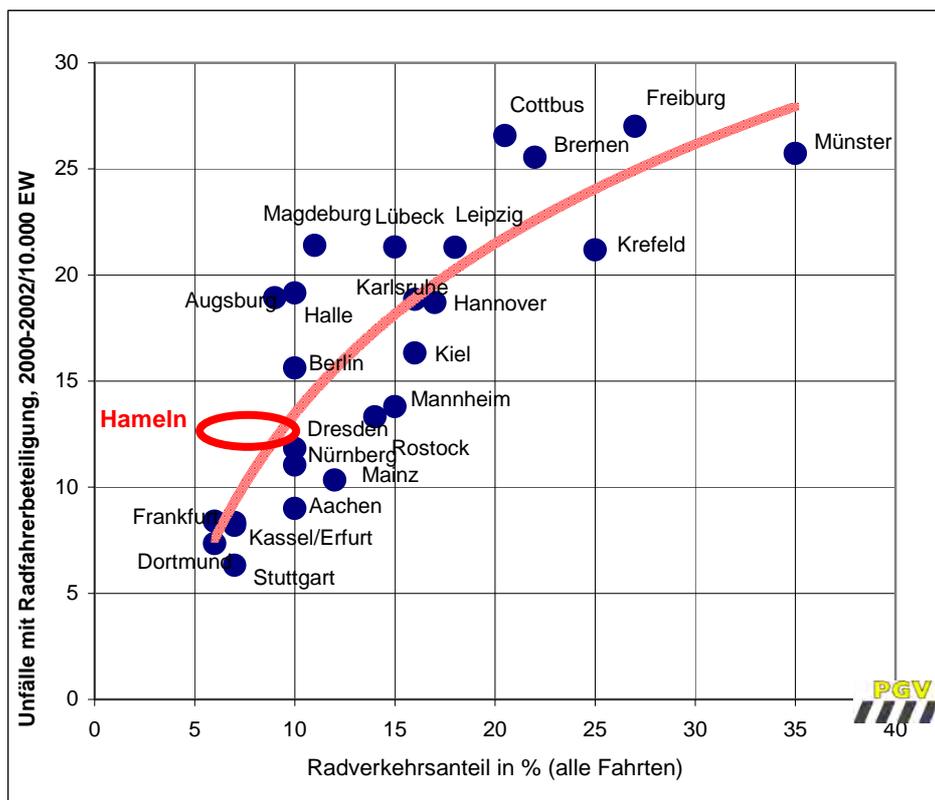


Bild 3-31 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Verhältnis zum Radverkehrsanteil (Daten u. a. aus ADFC-Städtefest 2004)

Wenn vorhandene Daten zu Radverkehrsanteilen und Unfallgeschehen zusammengefügt werden, kann eine Grafik wie in Bild 3-31 entwickelt werden. Danach liegt z. B. Mannheim bei der Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung günstig, bezogen auf den Radverkehrsanteil von 15 %, während z. B. Stuttgart und Freiburg etwa im Erwartungsbereich liegen, Freiburg dabei eher ungünstig, Stuttgart eher günstig. Hameln weist noch Verbesserungspotenziale auf, soweit der gekennzeichnete Bereich verlässlich erscheint.

Eine derartige Betrachtung kann auch nur für die schwer verunglückten Radfahrer vorgenommen werden (Bild 3-32). Danach liegt z. B. Hannover zwar etwa im Erwartungsbereich, jedoch deutlich günstiger als mehrere Städte mit vergleichbarem Radverkehrsanteil (Mannheim, Kiel). Karlsruhe oder Rostock liegen dagegen im betrachteten Zeitraum noch günstiger. Für Hameln liegen keine sicheren Daten vor.

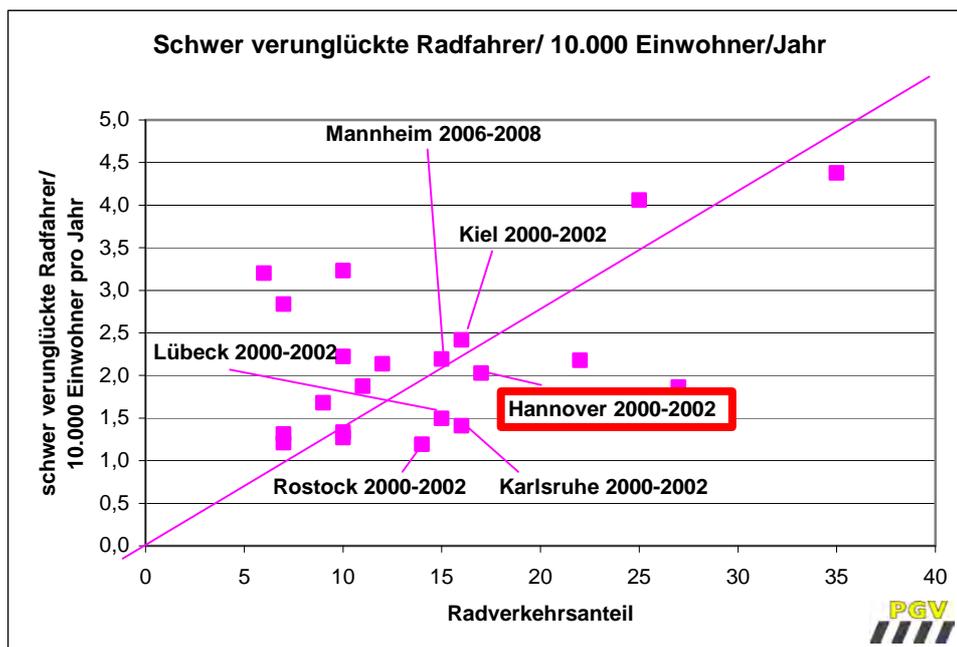


Bild 3-32 Schwer verunglückte Radfahrer im Verhältnis zum Radverkehrsanteil (Daten der örtlichen Polizeidienststellen, Angaben der Städte zum Radverkehrsanteil)

### 3.7.4

#### Bewertung durch Nutzer: ADFC-Fahrradklimatest 2003

##### Ergebnisse für Hameln im Städtevergleich

Bei den bundesweiten Fahrrad-Klimatests von ADFC und BUND 1991, 2003 und 2005 wurde Hameln nur 1991 und 2003 bewertet (im Jahr 2005 keine ausreichende Teilnehmerzahl). Grundlage der Ergebnisse ist eine Befragung von Nutzern mit einem Fragebogen analog dem Klimatest von 1991, der über die Zeitschriften von BUND und ADFC verteilt wurde. Der Fragebogen ist im Anhang 3 abgedruckt. Der bestmögliche Wert von 1,00 in der Befragung entspricht einer Schulnote Eins Plus (1+), der schlechtest mögliche Wert von 6,00 ist eine Sechs (6). Insofern ist eine 3,33 eine glatte 3, eine Drei Minus (3-) liegt bei 3,66, eine Vier Plus (4+) ist bei 4,0 erreicht.

Im Jahr 2003 erreichte Hameln beim Fahrradklimatest eine Gesamtbewertung von 4,23 (entspricht einer glatten 4). Damit nimmt Hameln den 70. Rang von 84 bewerteten Klein- und Mittelstädten mit weniger als 100.000 Einwohnern ein. Dies entspricht einem Platz im letzten Drittel. Testsieger in dieser Kategorie waren 2003 Bocholt (2,10), Brühl (2,40) und Ettlingen (2,57). Insgesamt hatten nur 7 Städte eine 2 vor dem Komma, weitere 47 haben eine 3 sowie 29 eine 4 vor dem Komma. Eine Stadt weist sogar eine 5 auf. Damit hat Hameln noch deutlich „Luft nach oben“, der Vorsprung vor der am schlechtesten bewerteten Stadt beträgt hingegen nur einen Notenpunkt. Auch zahlreiche Städte in Niedersachsen schneiden deutlich besser ab als Hameln.

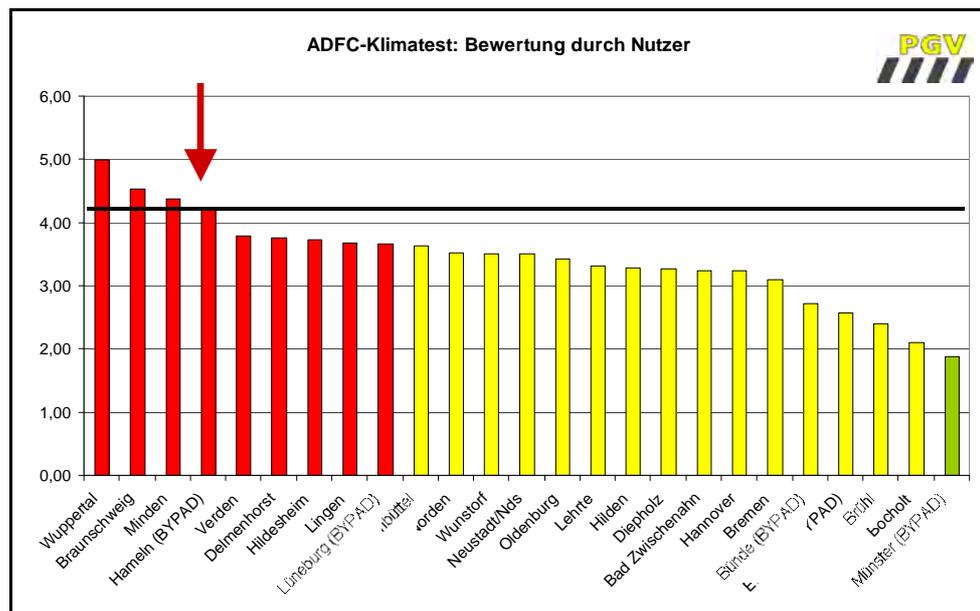


Bild 3-33 Benotung im ADFC-Fahrrad-Klimatest 2003 für ausgewählte Städte, nach Noten sortiert

### Ergebnisse für Hameln bei einzelnen Fragen

Die Noten „sehr gut“, „gut“ und „ungenügend“ sind als Bewertungen für einzelne Fragen in Hameln nicht aufgetreten (ADFC 2003).

Die beste erreichte Note ist eine Zwei Minus (Bild 3-34), sie wurde bei der Frage nach dem Anteil der für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbaren Einbahnstraßen vergeben. Der Spaß- bzw. Stressfaktor beim Radfahren in Hameln wurde mit einer Drei Plus bewertet, die Note Drei wurde dafür vergeben, dass alle Menschen Radfahren und nicht nur einzelne Bevölkerungsgruppen sowie für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und zügiges Vorankommen.

Die Aktivität der Stadt Hameln hinsichtlich der Radverkehrsförderung und die Verkehrsmittelwahl werden mit einer Drei Minus bewertet, Fußgängerkonflikte sowie die Reinigung von Radverkehrsanlagen werden mit einer Vier Plus. Eine glatte Vier wird für die Breite von Radwegen, die Ampelschaltungen und für die Abstellanlagen vergeben. Bezüglich der Sicherheit, der Mitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn, des Komforts und der Wegweisung erhält Hameln lediglich eine Vier Minus.

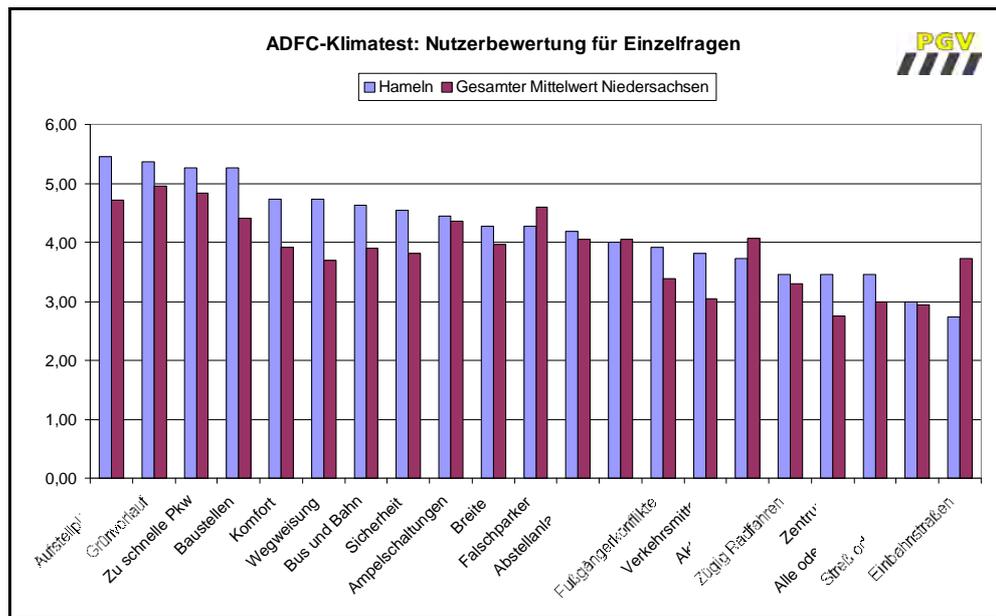


Bild 3-34 Benotungen der Einzelfragen im ADFC-Fahrrad-Klimatest 2003, nach Noten für Hameln sortiert, im Vergleich mit dem Gesamten Mittelwert für Niedersachsen

Die Größe der Aufstellfläche, der Grünvorlauf an Ampeln, die Geschwindigkeiten von Pkw sowie die Führung an Baustellen werden mit mangelhaft bewertet (5).

### Klimatests 1991 und 2003 im Vergleich

1991 lag die Gesamtnote bei 4,41. Somit hat sich Hameln gegenüber dem ADFC-Klimatest 1991 und 2003 um 0,18 Notenpunkte verbessert, dies entspricht einer Verbesserung von einer schlechten glatten Vier zu einer guten glatten Vier. Dieser Notenanstieg liegt **unter dem Durchschnitt** bei allen beteiligten Städten (+ 0,48), nur wenige Städte wie Duisburg oder Braunschweig hatten sogar Verschlechterungen zu verzeichnen (Bild 3-35). Das Beispiel Rostock zeigt, dass in diesem Zeitraum noch deutlich größere Verbesserungen möglich waren (1,5 Notenstufen, was auch objektiv nachvollziehbar ist). Erkennbar ist, dass auch bei einer Stadt wie Münster, die bereits 1991 fast „sehr gut“ bewertet wurde, eine weitere Verbesserung in der Bewertung durch die Nutzer möglich war. Hinzugefügt werden kann, dass etliche Städte auch im Vergleich von 2003 zu 2005 noch weitere Verbesserungen erreichen konnten.

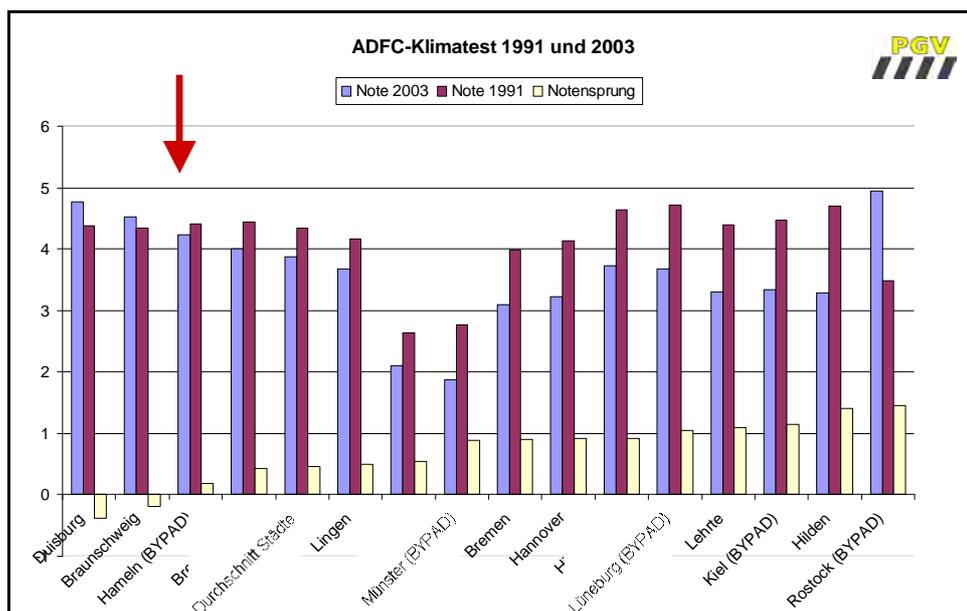


Bild 3-35 Vergleich Benotung ADFC-Test 1991, 2003, nach Notensprung sortiert

### 3.7.5

#### Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich

Etwa gleichzeitig mit dem ADFC-Klimatest 2003 hatte der ADAC eine Untersuchung in Auftrag gegeben, bei der „Radfahren in Städten“ mit über 190.000 Einwohnern bewertet wurde an Hand objektiv ermittelbarer Daten (u. a. Datenvergleiche, Bewertung von Teststrecken). Hameln ist bei dieser Untersuchung nicht betrachtet worden. Zur Absicherung der Ergebnisse des ADFC-Klimatests ist ein Vergleich dieser Daten miteinander für andere Städte aber hilfreich. Demnach klaffen die Ergebnissen von ADFC-Nutzerbefragung und ADAC-Experten-Bewertung nicht weit auseinander.

Die bei den Platzierungen (Bild 3-36) leicht unterschiedlichen Ergebnisse von ADAC-Untersuchung und ADFC-Klimatest relativieren sich, wenn statt der Platzierung die Notenstufen betrachtet werden. Danach liegt z. B. Stuttgart nach dem ADFC-Klimatest etwa eine halbe Notenstufe schlechter als nach der ADAC-Untersuchung, was bei den unterschiedlichen Bewertungsmethoden nicht ungewöhnlich ist. Die (sehr) gut bewerteten Städte Münster, Bremen, Kiel, Hannover und Freiburg finden sich aber bei beiden Untersuchungen vorne. Die Bewertungen an Hand objektiver Daten und der Befragungsergebnisse liegen also in einem vergleichbaren Rahmen.

Statt eines aufwändigen Tests mit objektiven Methoden ist eine Nutzerbefragung, die wenig Aufwand erfordert, als durchaus angemessene Methode zu betrachten. Abgeleitet werden kann, dass eine erneute Befragung mit dem Fragebogen entsprechend dem ADFC-Klimatest-Fragebogen (Anhang 4) eine gute Einschätzung zur aktuellen Nutzerzufriedenheit wie auch zur objektiven Situation des Radverkehrs bringen würde.

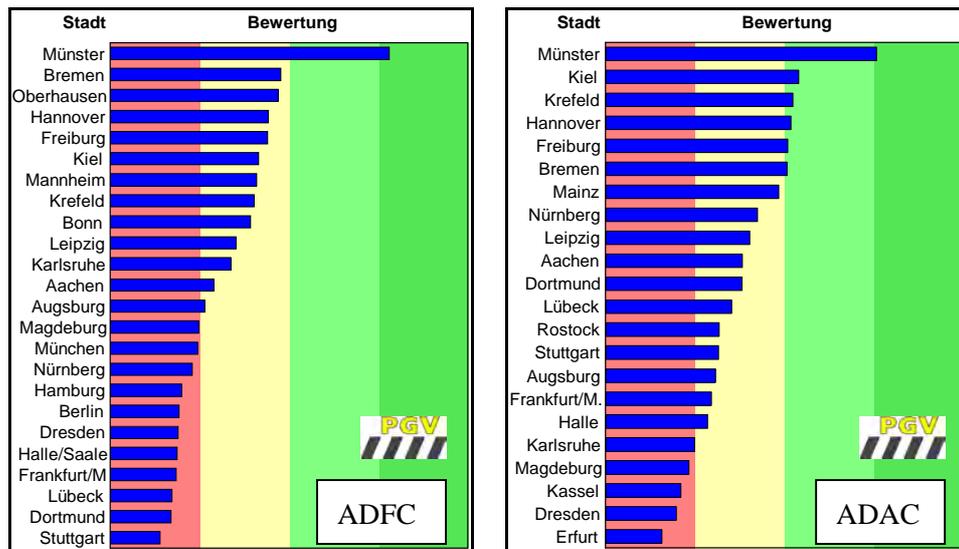


Bild 3-36 Ergebnisse des ADFC Klimatests 2003 für ausgewählte Städte (Nutzerbefragung, links) und der ADAC-Untersuchung „Rad fahren in Städten 2004“ (Experten-Bewertung, rechts)

## 3.8 Stärken, Schwächen, Chancen, Potenziale

### 3.8.1 Stärken

Bei einer ersten Einschätzung können folgende Punkte herausgearbeitet werden:

- Hameln weist eine fahrradfreundliche Topographie und eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Die Entfernungen für die größeren Wohngebiete liegen kaum einmal über 4 km vom Stadtzentrum.
- Mit den kurzen Entfernungen, der überwiegend flachen Topografie, der verdichteten Bebauung und der hohen Schülerzahl, der hohen Zentralität der Innenstadt, aber auch weiteren dezentralen Versorgungsbereichen in Wohngebietsnähe und dem guten S-Bahn-Angebot am Bahnhof ist ein großes Potenzial für den Radverkehr (auch Bike-and-Ride) vorhanden.
- Hameln hat ein (fast) flächendeckendes Netz für den Radverkehr aufzuweisen: es gibt an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen (oft allerdings mit Lücken an entscheidenden Stellen und Knotenpunkten), abseits der Hauptverkehrsstraßen fast flächendeckend Tempo 30-Zonen, außerdem Radwege oder gut nutzbare Wirtschaftswege entlang der Weser und Hamel sowie in anderen Grünbereichen.
- Mit der Nutzung von Markierungslösungen an Hauptverkehrsstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen konnten einige wesentliche Schritte zur Vervollständigung des Netzes bzw. von erforderlichen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gemacht werden.
- Eine touristische Wegweisung mit einigen Elementen, die auch dem Alltagsverkehr zugute kommen, ist vorhanden (zum Teil bestehen aber für Alltagsnutzer umwegige bis widersinnige Beschilderungen, z. B. zum Bahnhof).

- Die Führung des Weserradwegs wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert und ist jetzt überwiegend sehr attraktiv. Die Führung entlang der B 83 ist aber weiterhin vermutlich einer der unattraktivsten Abschnitte am gesamten Weserradweg.
- Beim Handlungsfeld Fahrradabstellen sind jüngst Maßnahmen zum Bike-and-Ride am Bahnhof umgesetzt worden,
- (Relativ) gute Noten<sup>13</sup> wurden bei der Nutzerbefragung 2003 erreicht bei:

2,73	2-	Öffnung von Einbahnstraßen
3,00	3+	Radfahren macht Spaß
3,45	3	Alle Bevölkerungs- und Altersgruppen fahren mit dem Rad
3,45	3	Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Rad
3,45	3	Zügiges Vorankommen

### 3.8.2

#### Schwächen

- Mit den wenigen „Nadelöhrn“ an der linienhaften Barriere Weser bekommen die Möglichkeiten, diese zu queren, besondere Bedeutung. Dass die alte Bahnbrücke nicht mehr nutzbar ist, erschwert die Möglichkeiten; dass die neue Werderbrücke nicht auf Radfahrer ausgelegt ist, ist eine verpasste Chance (z. B. im Zusammenhang mit einer Abfahrt von der Thiewallbrücke zum Werder).
- Nach dem Eindruck in Presse und Öffentlichkeit ist nicht zu erkennen, dass in Politik und Verwaltung Einigkeit über den hohen Rang der Radverkehrsförderung in Hameln besteht.
- Bisher kann kein Akteur eine Rolle als „Motor“ für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wahrnehmen, weil entweder der ausgeprägte Wille oder die Möglichkeiten nicht vorhanden sind.
- Die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten ist nicht nach außen benannt, obwohl sie faktisch in gewisser Weise vorhanden ist.
- In den letzten Jahren gab es zeitweise nur sehr geringe Finanzmittel, die ausdrücklich für den Radverkehr bestimmt waren, wenn die vorrangig touristisch motivierten Maßnahmen abgezogen werden.
- Starke und scheinbar eher grundsätzliche Konflikte an vielen Einzelpunkten und allgemein überlagern ein strategisches Vorgehen, bei dem klare Ziele verfolgt werden. Die Ziele selbst sind bisher nur unzureichend definiert (z. B. kei-

<sup>13</sup> Eine 1+ entspricht dem bestmöglichen Wert von 1,00, eine 6- dem schlechtestmöglichen Wert von 6,00. Insofern ist 3,33 eine glatte 3, eine 3- liegt bei 3,66, eine 4+ ist bei 4,0 erreicht

ne zahlenmäßig und zeitlich definierten Steigerungen des Radverkehrsanteils oder bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit).

- Für die Öffentlichkeit besteht bisher nur eine geringe Dokumentation dessen, was schon getan ist und was noch getan werden muss oder sollte.
- Beim Ring um die Altstadt fehlen aus Radfahrersicht wesentliche Radverkehrsanlagen, Querungsmöglichkeiten oder Abbiegebeziehungen, ebenso in wichtigen Hauptverkehrsstraßen wie der Deisterallee-Deisterstraße oder der Pyrmonter Straße.
- Der Ausbau von Fahrradrouten, mit dem andere Städte eine vergleichsweise schnelle Umsetzung eines systematischen Netzes anstreben, ist in Hameln zwar im Konzept vorhanden (aus dem VEP 1994), wird aber in der Praxis bisher kaum systematisch, z. B. routineweise, betrieben.
- Die Anbindungen von den Wohngebieten in die Altstadt sind durch die Kfz-orientierte Gestaltung an vielen Punkten und Knotenpunkten erheblich erschwert (Senior-Schläger-Platz, Münsterwall/Mühlenstraße, Ostertorwall an Nebenstraßenknotenpunkten, Grüner Reiter, Thiewall/Domeierstraße).
- Die Hauptfußgängerzonen sind nur zeitweise für den Radverkehr geöffnet, obwohl weitere Potenziale bestehen (z. B. Neuertorstraße).
- Für die Innenstadt ist nach Eindrücken im Winter 2010 Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen erkennbar, auch in den zentralen Bereichen der Fußgängerzone.
- Zusätzlich zur Wegweisung nach FGSV-Standard gibt es einzelne Wegweiser im StVO-Design. Beide Wegweisungsarten sind nicht (optimal) aufeinander abgestimmt.
- Ein Fahrradstadtplan liegt nicht vor, obwohl für etliche Fahrbeziehungen andere Erfordernisse bestehen als im Kfz- oder Fußgängerverkehr (z. B. durch die Friedhofsquere).
- Die schlechtesten Werte beim ADFC-Klimatest 2003 bekamen die Kriterien:

5,45	5	Aufstellplätze an Ampeln vor den Autos
5,36	5	Eigene Grünphase vor Autoverkehr
5,27	5	Zu schnelle Pkw
5,27	5	An Baustellen muss geschoben werden
4,73	4-	Unbequeme, wenig komfortable Strecken
4,73	4-	Wegweisung
4,64	4-	Radmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist umständlich/ teuer
4,55	4-	Sicherheitsgefühl

- Beim ADFC-Klimatest 2003 hat Hameln mit einer Note von 4,23 (einer glatten Vier) den Platz 20 von 21 Städten in Niedersachsen erreicht. Unter allen 148 beteiligten Städten bundesweit nimmt Hameln Platz 110 ein. Dies kann bewertet werden als schlechtes Ergebnis bei einer auch noch schwachen Konkurrenz, da nur wenige Städte eine 1 oder 2 vor dem Komma erreicht haben (in Niedersachsen damals keine einzige).
- Die Verbesserung gegenüber 1991 ist nur 0,18 Notenpunkte, während andere Städte bis zu 1,50 Notenpunkte Verbesserung verzeichnen konnten. Damit hatte Hameln nur eine weit unterdurchschnittliche Verbesserung erreicht.
- Bisher fehlen Wirksamkeitsuntersuchungen zu den getroffenen Maßnahmen, z. B. regelmäßige Zählungen zum Fahrradverkehr an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, bei umgesetzten Maßnahmen (Vorher-Nachher-Vergleich) oder mehrjährige Unfallanalysen.
- Bisher liegen keine empirisch erhobenen Daten zur Verkehrsmittelwahl vor. Zielsetzungen und Erfolgskontrollen sind so erschwert.

### 3.8.3

#### Chancen und Potenziale

Hameln hat das Potenzial zu einer Radfahrerstadt: gebietsweise (sehr) hohe Einwohnerdichte, kurze Entfernungen zwischen Wohngebieten und wichtigen Zielbereichen, überwiegend günstige Topografie, günstige klimatische Bedingungen. Der Radverkehrsanteil liegt vermutlich schon heute höher als das bisher offiziell eingeschätzt wird.

Neben den vorhandenen Schwächen und Defiziten sind bereits einige Stärken festzustellen, die allerdings teilweise von Planern, Entscheidern, Medien, (potenziellen) Nutzern (und deren Verbänden) und der Bevölkerung allgemein bisher nicht ausreichend wahrgenommen und gewürdigt werden. Bei den Debatten stehen vorrangig die Defizite im Vordergrund, was in Bezug auf die Handlungserfordernisse nachvollziehbar ist, aber zu einem tendenziell verzerrten Bild beiträgt.

Nach den Erfahrungen in zahlreichen anderen Städten kann eine offensive Öffentlichkeitsarbeit, ergänzt um eine themenzentrierte interne und externe Kommunikation (zwischen Verwaltung, Politik, Verbänden und Medien) wesentliche Impulse setzen, die in Richtung eines besseren Images der Radfahrer, aber eben auch des Fahrradklimas in der Stadt wirken.

Bei einigen vorhandenen, tendenziell großzügigen Fahrbahnquerschnitten in Hameln lassen sich weitere Schutzstreifen oder Radfahrstreifen markieren, ohne dass der Kfz-Verkehr oder der öffentliche Verkehr dabei wesentlich beeinträchtigt werden. Bei der Öffnung von weiteren Einbahnstraßen wie bei der Mitnutzung von vorhandenen ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind noch Potenziale erkennbar.

Gemessen an den Werten und Erfahrungen in anderen Städten im In- und Ausland kann in Hameln noch von einem erheblichen Potenzial für den Radverkehr ausgegangen werden. Ein Radverkehrsanteil von 20 % bis 2020 an den Wegen der Einwohner erscheint nicht unrealistisch.

Der Fahrradtourismus als einer der wenigen, über längere Zeiträume durchgehend stabil wachsenden Märkte bietet Chancen, Maßnahmen auch mit absehbaren Gewinnerwartungen (für Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel) verknüpfen zu können. Fahrradtouristen sind nachgewiesenermaßen ausgabefreudiger als andere Touristen. Die Lage Hamelns am Weserradweg, aber auch im Netz der (künftigen) Radfernwege Richtung Paderborn, Hannover und Hildesheim bietet eine sehr gute Ausgangsvoraussetzung.

## 4 Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze

### 4.1 Überblick

Teilnehmer und ihre Funktionen	2. Treffen (19.4.)		
	1. Treffen (18.1.)		
	Fragebogen		
<b>Politik</b>			
SPD	Herr Centner		
CDU, Vorsitzender Fahrradbeirat	Herr Paschwitz		X X
Bürgerliste Hameln	Herr Rieger		--
FDP	Herr Güsgen Frau Echtermann		X X
B90/ Die Grünen	Herr Mackenthun	X	X X
Nutzerverbände			
BUND, Hameln-Pyrmont	Herr Hermes	X	X X
ADFC, Landkreisverband Hameln-Pyrmont	Herr Maler	X	X X
Industrie- und Handelskammer	Frau Dr. Schulz	X	X
Schülervertreterin	Frau Bicknell		
Schülervertreter	Herr Friedel		X
Stadtelternrat der Schulen	Frhr. Truchseß v.u.z. Wetzhausen	X	X
PIN Mail Weserbergland GmbH	Herr Krause		--
Deutscher Frauenring	Frau Schulz		
Seniorenbeirat	Herr Bieri	X	X
Elternschaft (Kindergarten)	Frau Wendt		--
Stadtverwaltung			
FB 5 Umwelt und technische Dienste, Fachbereichsleiter	Herr Wilde	X	X X
FB 5 Umwelt und technische Dienste, Abteilung Verkehrsplanung, Straßenwesen	Herr Linke Herr Bode Herr Vogel		X X X
FB 2 Recht und Sicherheit, Abteilung Ordnung und Straßenverkehr	Herr Tegtmeyer Herr Hagemann Frau Barner	X	X X X X
<b>Sonstige</b>			
HMT Gmbh, Tourismus	Herr Wanger		X
Dt. Hotel- und Gaststättenverband, Fremdenverkehr	Frau Güse		
VERDI, Mitglied Fahrradbeirat	Herr Suhr	X	
Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Herr Brockmann	X	X X
Polizei, Unfalldaten	Frau Rodenberg Herr Schedlitzki		X X
KVG, ÖPNV	Herr Sander	X	X X
Stadtwerke Hameln, Fahrradabstellanlagen	Herr Feldkötter	X	
JugendWerkstatt Hameln, Fahrradservice	Herr Ankert	X	
Fahrradhandel, Fahrradservice	Herr Rückwardt	X	X

Tabelle 4-1 Teilnehmer der BYPAD-Treffen 2010 Hameln

Die Teilnehmer der Treffen und ihre Funktionen sind Tabelle 4-1 zu entnehmen.

In der folgenden Dokumentation des ersten Treffens werden zu jeder Frage und jedem Modul die Bewertungsergebnisse vorgestellt. Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung wurden von Mitgliedern der Evaluationsgruppe oder vom Auditor geäußert, ohne dass diese immer weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils dokumentiert. Darauf aufbauend werden weitere Handlungsansätze durch den Auditor vorgeschlagen.

Die Bewertungen wurden, soweit möglich, im Konsens vorgenommen, so dass auch Kompromisse nötig wurden. So wurde z. B. „besser als 1, aber noch keine richtige 2“ dann als 1,5, ggf. auch als 1,75 im Konsens beschlossen und kann so in die Berechnung für das Gesamtergebnis eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 0-2 (in der Zusammenfassung in Kapitel 0) sowie die Bilder 4-1 und 4-2 zeigen die Einzelergebnisse aller Fragen und Module. Die Berechnung des Gesamtergebnisse folgt der Vorgabe zur Gewichtung der Module bzw. Fragenbereiche (vgl. Kap. 2.3.4).

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0, „systematische Radverkehrspolitik“. **Hameln** hat mit einer **Gesamtbewertung von 1,99 Stufe 2: „isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“** fast erreicht (vgl. Definition in Kap. 2.3.4).

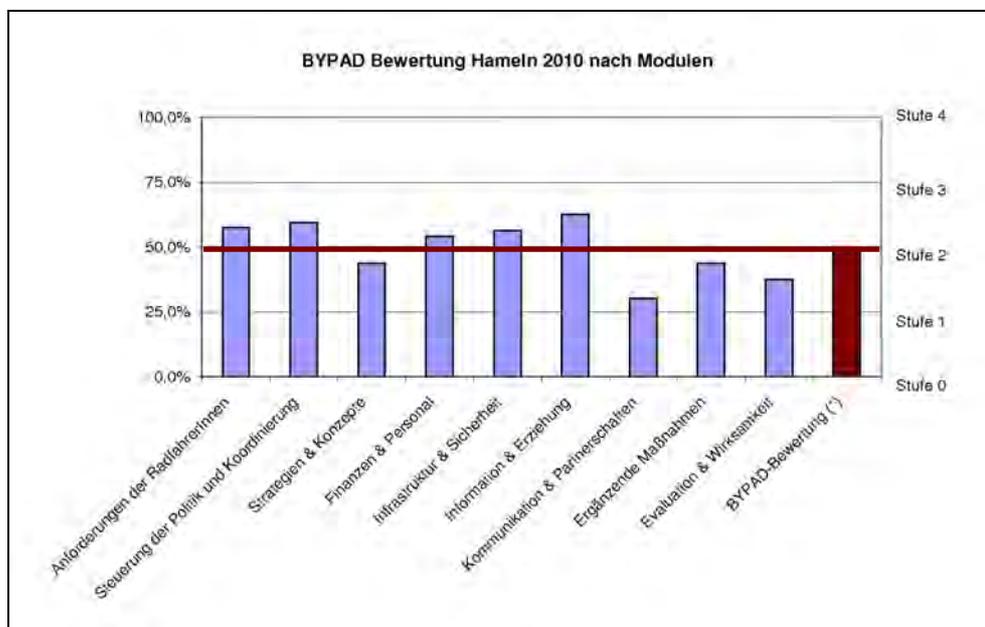


Bild 4-1 Ergebnisse für die BYPAD Module 2010 in Hameln

Am besten wird Modul 6, Information und Erziehung, mit einer Bewertung von 2,5 bewertet; hier besteht ein Übergang zur Stufe 3, „gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrspolitik“. Modul 7, in dem es um Partnerschaften und Kommunikation geht, wird mit Stufe 1,21 am ungünstigsten bewertet. Bei Betrachtung der einzel-

nen Fragen treten die Fragen 4, Arbeitsgruppen, 9, Finanzierung, 15, Verkehrssicherheit, 16, Kombination mit öffentlichem Verkehr und 19, Radfahrtraining mit jeweils 3,0 positiv hervor. Das schlechteste Ergebnis mit 0,0 wird bei Frage 25, Förderung lebenslangen Radfahrens erreicht, wo bisher keine Aktivitäten zu verzeichnen sind.

Auffällig im Vergleich zu den Ergebnissen anderer Städte ist, dass bei allen Fragen bis auf Frage 3 (zum Stellenwert des Radverkehrs) ein Konsens erzielt werden konnte, wenn auch zum Teil erst nach längerer Diskussion.

In der Pause wurden in einem Stadtplan „Problematische und gute Stellen“ im Radverkehrsnetz Hameln markiert. Die Nennungen sind in Kapitel 6.3 dokumentiert.

Im Kap. 4.3 werden einige Handlungsmöglichkeiten bei verschiedenen Modulen genannt. Sie sind nicht nach Prioritäten o. ä. geordnet, sondern nur grob thematisch sortiert.

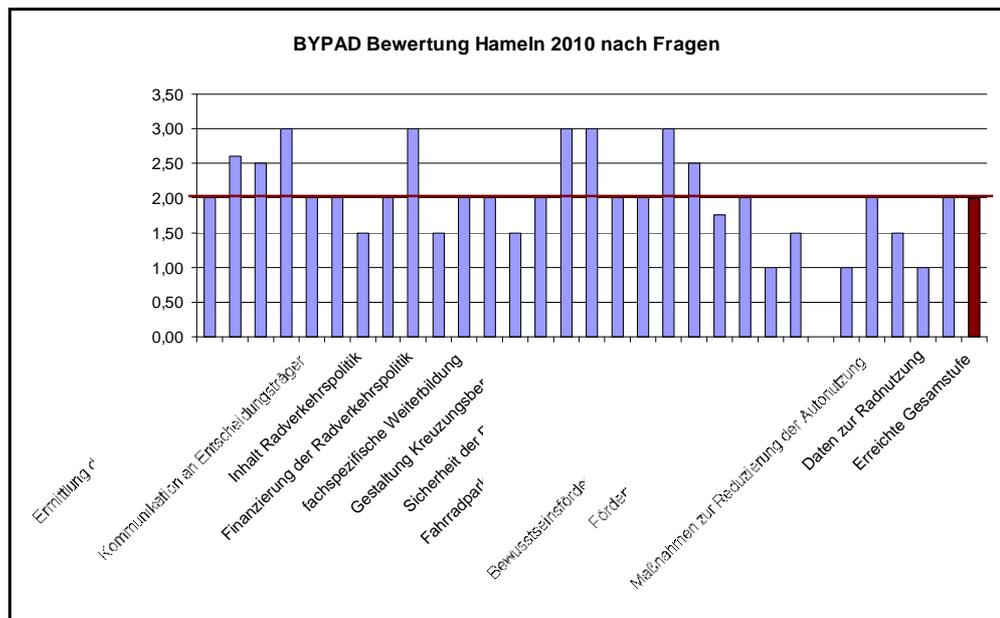


Bild 4-2 Ergebnisse für die 30 BYPAD-Fragen 2010 in Hameln (nur tlw. textlich benannt)

## 4.2 Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer

Am Beginn des ersten Treffens sollten die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess benennen. Sie sind hier dokumentiert und inhaltlich sortiert.

### Befürchtungen

- Zu viele Inhalte
- Inhalt Fragebogen zu komplex/ umfangreich
- Zeitintensiv mit wenigen Ergebnissen Zeitproblem! 4 h Sitzung, 2-3 h Fragebogen
- Befürchtung, dass manche Erwartungshaltungen nicht eingehalten werden können
- Lobbyismus über wirtschaftlich sinnvollen Lösungen
- Nur Absichtserklärungen ohne ein Handeln. Anschub Radverkehr verpufft im politischen Raum (Kfz-Lobby)
- Im Konfliktfall mit dem Auto kein Wille für fahrradfreundliche Lösung
- Fehlende Umsetzung
- Gelder fehlen zum Umsetzen
- Gelder fehlen für eine Umsetzung
- Finanzausstattung
- Kein Geld fürs Rad
- Kein Geld
- Wahrscheinlich zu wenig Geld im Etat der Stadt, um kurz- und mittelfristig konkrete Maßnahmen umzusetzen
- Geldmangel als Begründung für Nichtstun
- „Problem“-Radwege Hameln seit Jahren bekannt. VEP-Finanzien!
- „nicht wichtig“
- Undiszipliniertes Radfahren! Bsp. Fußgängerzone

### Erwartungen

- Erwartungsvoll
- Neugierig
- Hoffnung auf mehr Verständnis untereinander/ für einander

- Mehr Gemeinsamkeiten
- Positive Impulse
- Eindeutige Kennzeichnung der Verkehre (Radfahrer, Fußgänger, Kfz)
- Radfahrer sollen sich an die Verkehrsregeln halten
- StVO ändern → Radfahrer „überall“ zulassen
- Kfz-Verkehr soll nicht ständig Vorrang gewährt werden
- Fahrrad als „wichtig!“
- Radfahren als modern/ toll etablieren
- Radverkehr fördern
- Problemstellen finden
- Beseitigung von Problembereichen an Verkehrsknotenpunkten
- Sichere Radwege
- Komplettierung Radwegenetz
- Bessere Schulwegsicherung in der Umgebung von Schulen
- Abstellanlagen
- Standorte für Radabstellplätze ergänzen
- Absicht, strukturiert fachlich ein Konzept zu erstellen! Fahrradklima der Stadt wird deutlich verbessert
- Radverkehrskonzept
- Ganzheitliches Radverkehrskonzept
- Programm zur Umsetzung Qualitätssteigerung des Radverkehrs in Hameln
- Schlüssiges Fahrradkonzept, eingebettet in Weserbergland-Tourismuskonzept
- Verbindliche Ziele vereinbaren
- Verbesserung Modal Split für Radfahrer
- Verbindliche Vorgaben mit Konsequenzen bei Nichteinhaltung

## 4.3

**Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 2)**

	Bewertung	%
Modul 1: Anforderungen der Radfahrer	2,30	57,5%
1 Ermittlung der Nutzerbedürfnisse	2,00	50,0%
2 Einbeziehung der Radfahrer	2,60	65,0%

Da die Vertreter der Stadt bei der Frage nach der Verwendung von Planungshandbüchern oder –richtlinien kein Kreuz gesetzt haben, erkundigt sich Herr Gündel, ob die ERA 95 nicht angewendet werden. Von Seiten der Stadt wird darauf hingewiesen, dass hier versehentlich kein Kreuz gemacht wurde.

Die Fachbereiche 2 und 5 haben angekreuzt, dass Beschwerden und Vorschläge der Radfahrer in einer Datenbank erfasst und regelmäßig analysiert werden. Herr Gündel erkundigt sich danach.

Anregungen und Beschwerden von Nutzern können auf den üblichen Wegen (Post, Fax, Telefon, Mail) an die Stadtverwaltung oder an Politiker herangetragen werden. Ein allgemeines Beschwerdemanagement ist eingeführt, dessen Vordruck aber je nach Mangel umfangreiche Texteingaben erfordert<sup>14</sup>. Für Meldungen an die Verwaltung ist verbindlich geregelt, wie mit diesen umzugehen ist. Eine spezielle Anlaufstelle nur für Radverkehrsbelange gibt es nicht.

Bisher gehen Beschwerdebögen bei der Verwaltung speziell zum Radverkehr selten ein, sodass überlegt werden muss, ob die Gestaltung des Formulars geeignet ist (viel Texteingabe erforderlich) und/ oder die alleinige Zur-Verfügung-Stellung im Internet das geeignete Verfahren ist. Unabhängig von den Beschwerdebögen verfasste Anschreiben an die Verwaltung haben demgegenüber einen hohen Anteil an Anfragen, Anregungen oder Beschwerden, die mit Radverkehr zu tun haben. Da für eigenständig verfasste Schreiben in der Regel eine erhöhte Motivation erforderlich ist, zeigt dies einen großen Bedarf an. Mit einem einfach verfügbaren, schnell auszufüllenden Beschwerdebogen werden häufig auch kleinere Mängel (z. B. überwucherndes Grün, Schlaglöcher) gemeldet, deren Abstellen häufig auch zeitnah erfolgen kann. Hier ist dann ggf. auch ein Formbrief als Reaktion an den Melder ausreichend. *Mit Formularen zum Ankreuzen haben andere Städte die Erfahrung gemacht, dass eine größere Zahl von Anregungen gegeben werden (was wiederum hilfreich sein kann, um entsprechende Mittel im Haushalt einzustellen).*

Herr Gündel schlägt die Einrichtung eines „Radfahrer-Mängelbogens“ (vgl. Anhang 5.), ggf. direkt im Internet vor. So kann ein Mangel schnell durch Ankreuzen (Schlagloch, kaputte Ampel etc.) und kurze Ortsangaben angegeben werden, was zu einer häufigeren Beteiligung führen kann, ohne dass unbedingt die Verwaltung zu jeder Meldung Rückmeldungen geben muss. Die Ergebnisse sollten in einer

<sup>14</sup> [beschwerden@hameln.de](mailto:beschwerden@hameln.de) unter <http://www.hameln.de/stadtportal/rathaus/anregungen-kritik.htm>

zentralen Datenbank abgelegt werden, die allen Zuständigen Zugriff ermöglicht. *So könnte als Teil der Öffentlichkeitsarbeit mitgeteilt werden, dass xx % der Mängelmeldungen innerhalb von xx Wochen abgearbeitet werden konnten. Dies mag auch den Druck erhöhen, ausreichend Gelder für Sanierungen bereit zu stellen.*

Die Daten zu den Nutzeranforderungen sind derzeit nicht vernetzt verfügbar, d.h. an verschiedenen Stellen werden Daten (z. B. Hinweise und Anregungen) gesammelt, aber nicht systematisch und allgemein verfügbar ausgewertet. Ein zielgerichteter Austausch von Informationen findet zum Teil informell statt.

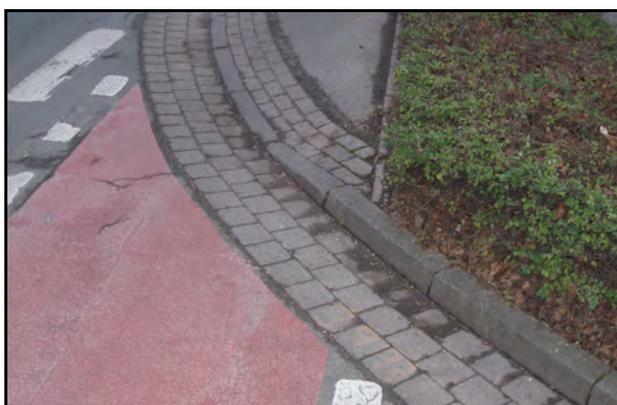


Bild 4-3 Schlecht aufeinander abgestimmte Markierung und baulicher Zustand mit Sturzgefahr (L 433, Klütstraße)<sup>15</sup>.

In Hameln kann von einem regelmäßigen Dialog mit den Nutzergruppen (noch) nicht gesprochen werden, da Gespräche bisher überwiegend nur projektbezogen zustande kamen. Die Verbände und die Fraktionen im Stadtrat haben bisher meist eher informelle Kontakte.

### Handlungsmöglichkeiten

1. Nach Vorbild von Karlsruhe sollten spezielle Mängelbogen-Vordrucke für Radfahrer (und ggf. Fußgänger) zur Verfügung gestellt werden (gedruckt und online), die ausgefüllt und an die zuständigen Stellen abgeschickt werden können (vgl. Anhang 5). Neue Problemstellen werden bekannt, besonders in für Planer und in Verbänden Aktive nicht offensichtliche Fahrbeziehungen. Erkennbar wird, in welchem Ausmaß Handlungsbedarf besteht, was vermutlich auch bei der Bereitstellung von Haushaltsmitteln hilft. Positive Erfahrungen zu gezieltem Einsatz liegen dazu u. a. in Karlsruhe, Plauen, Lingen vor.
2. Offensive Verbreitung dieser Mängelmeldebögen, z. B. durch gemeinsame Aktionen mit Tageszeitung, breite Verteilung an Schulen (ggf. in Verbindung mit einer Schülerbefragung zu Problemstellen), Betrieben, Geschäften, Kinos,...

---

<sup>15</sup> Dieser Mangel wurde 1999 bei der StVO-Prüfung moniert und seitdem nicht behoben.

3. Prüfen optimaler Zugriffsmöglichkeiten auf die vorhandenen Daten (gemeldete Mängel, Anregungen, Hinweise) im Verhältnis zum Aufwand, möglichst bevor die Anzahl der gemeldeten Mängel zu groß geworden ist.
4. Regelmäßige Berichterstattung zu den durch Mängelmeldungen angestoßenen Maßnahmen, im zuständigen Stadtrats-Ausschuss, aber auch für die Öffentlichkeit (Pressemeldungen).
5. Ableitung einer Maßnahmenliste mit z. B. 100 Einzelmaßnahmen aus Schülerbefragungen und Mängelmeldungen, die in einem besonderen Handlungsprogramm erledigt werden. Öffentliche Vollzugsmeldungen als Erfolgsmeldung.
6. Verstärkte Nutzung des Fahrrades durch die zuständigen Mitarbeiter, was u. a. durch die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ bereits angeregt ist, andererseits durch Diensträder an allen Standorten der Stadtverwaltung forciert werden kann. Bei Diensträdern ist die möglichst einfache Zugänglichkeit erforderlich (z. B. direkt am Ausgang beim Pförtner), da ihre Nutzung sonst eher gering bleibt.
7. Weitere Diskussion zu Erfordernis und Möglichkeiten einer frühzeitigen Beteiligung der Nutzerverbände an Planungen z. B. Straßenumgestaltungen, Umpfanungen an Lichtsignalanlagen, durch Markierungen etc. (vgl. dazu auch Anhang 3, zur Kostenwirksamkeit von Einflussnahme in Abhängigkeit vom Planungsstand).
8. Falls eine Festlegung auf ein derart geändertes Verfahren (noch) nicht erwünscht ist, könnte zumindest modellhaft an einigen Planungen dieses Verfahren „probiert“ werden, um Erfahrungen zu sammeln, ob Planung, Planungsergebnisse und Umsetzung verbessert oder erschwert werden.
9. Multi- oder bilaterale Gespräche zwischen Verwaltung, Fraktionen und Verbänden, zu planerischen Details, aber auch strategischen/politischen Themen, die über die Details hinausgehen (vgl. auch 4.4, Nr. 1).



Bild 4-4 Unzureichende Bordabsenkung (Invalidenstraße zu An der Weser am Krankenhaus)

## 4.4

**Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung  
(Fragen 3 bis 6)**

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung	2,38	59,4%
3 Stellenwert des Radverkehrs	2,00 oder 3,00 (2,50)	62,5%
4 Lenkungsgruppen/Arbeitsgruppen	3,00	75,0%
5 Kommunikation an Entscheidungsträger	2,00	50,0%
6 Kommunikation mit Umlandgemeinden	2,00	50,0%

Zu Frage 3 muss festgestellt werden, dass hier kein Konsens erreicht werden konnte. Nach Ansicht mehrerer Teilnehmer wird Radverkehr in der tatsächlichen Praxis der Stadt nachrangig behandelt und die Belange des Radverkehrs werden bisher nicht immer gleichberechtigt berücksichtigt (entsprechend Stufe 2,0). Dies ist u. a. daran festzumachen, dass im Konfliktfall, besonders mit dem Kfz-Verkehr, Entscheidungen zu Gunsten des Kfz-Verkehrs (oder Busverkehrs) fallen. Als Beleg dafür ist auch die geringe feste Finanzausstattung für Radverkehrsmaßnahmen zu sehen. Von Seiten der Stadtverwaltung wird angegeben, dass versucht wird, den Radverkehr zu berücksichtigen, dies in der Praxis aber nicht immer gelingt. Deshalb wird nur von einem Teil der Teilnehmer eine 3,0 als angemessen bewertet.

Herr Hermes weist auf eine Diskrepanz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung hin. Während er in den letzten Jahren eher Stillstand wahrnimmt, denke die Stadt, dass sie den Radverkehr berücksichtige. Herr Gündel fragt die Stadt, ob der Radverkehr immer berücksichtigt wird. Herr Linke antwortet, dass immer versucht wird, den Radverkehr zu berücksichtigen und dass es sich dabei um ein Ziel der Stadt handelt. Herr Vogel ergänzt, dass eine Berücksichtigung nicht immer möglich ist und der Radverkehr manchmal zurückstehen muss. Herr Gündel gibt zu bedenken, dass im Falle des Grünen Reiters bereits im VEP auf den Radverkehr hingewiesen wurde, dieser aber bis heute keine Berücksichtigung gefunden hat.

*Wenn Radverkehr als „gleichwertiges Verkehrsmittel“ berücksichtigt würde, müsste in der Summe der Konfliktfälle (zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, Rad- und öffentlichem Verkehr, ...) der Radverkehr in jeweils etwa 50 % der Fälle als „Gewinner“ eines Konfliktes zu betrachten sein, soweit nicht Kompromisse gefunden werden, mit denen alle „gut leben“ können. Die Gleichwertigkeit des Radverkehrs ist auch bei anderen Themenfeldern (z. B. Winterdienst) noch nicht gegeben. Es bleibt ein Dissens zwischen 2,0 und 3,0 bestehen.*

Herr Paschwitz stellt den Fahrradbeirat vor. Dabei handelt es sich um einen 1984 gegründeten Zusammenschluss von Vertretern aller Parteien, der Verwaltung und Interessenverbänden. Das Ziel des Beirates ist, eine Lobby zu schaffen, die sich mit Verbesserungen beim Radverkehr beschäftigt. Dazu erfolgen etwa drei Treffen pro Jahr. Beschränkt wird die Wirksamkeit des Fahrradbeirates durch die gegebenen finanziellen und planerischen Möglichkeiten.

Herr Brockmann lobt das Gremium und dessen konstruktive Arbeit. Weiterhin betont er, dass hier die einzelnen Interessengruppen gehört werden und Veränderungen bewirkt werden. Herr Mackenthun lobt den Fahrradbeirat ebenfalls, gibt aber zu bedenken, dass dieses Gremium nicht genug Druck ausüben kann. Ein erweitertes Gremium könnte das vielleicht eher leisten.

Auch Herr Hermes sieht im Fahrradbeirat ein gutes, aber zu passives Gremium, das nur selten zu konkreten Maßnahmen führt. Die Mitglieder erhalten Informationen und arbeiten gut mit der Stadt zusammen, aber es fehlt an der Umsetzung und konkreten Vorschlägen an die Stadt. Pro Rad könnte hier besser geeignet sein, hat aber einen noch geringeren Einfluss. Herr Rückwardt sieht im Fahrradbeirat eher eine Informationsveranstaltung ohne Einflussmöglichkeiten.

Herr Wilde erklärt, dass die Aktualisierung des VEP-Radverkehr und die Durchführung des BYPAD-Verfahrens dazu dienen, etwas Verbindliches zu bekommen. Der Fahrradbeirat ist aus seiner Sicht ein Forum mit wechselnden Teilnehmern, ein kleinerer Kreis könnte wirkungsvoller sein. Die Aktivitäten des Beirates sollten jedoch keinesfalls beendet, sondern künftig gestärkt werden. Das heutige Treffen stärkt die Umsetzbarkeit von Wünschen und Ideen. Der Fahrradbeirat braucht einen roten Faden in Form von Themen für die Sitzungen und betont gleichzeitig die Bedeutung von Gesprächen, die am Rande von Veranstaltungen geführt werden und deren Erkenntnisse in die Arbeit des Beirates einfließen. Insgesamt findet er den Fahrradbeirat effektiv. Herr Hänsel bestätigt die Effektivität und betont, dass jeder die Möglichkeit hat, Vorschläge einzubringen.

Frau Dr. Schulz erkundigt sich, ob nicht die Aktivitäten der einzelnen Akteure (ADFC, Fahrradbeirat Hameln, BUND) und damit die vorhandenen Strukturen besser vernetzt werden und eventuell auch überregional arbeiten könnten. Sie spricht sich gegen die Schaffung eines neuen Gremiums aus.

Herr Gündel berichtet vom Fahrradforum Kiel, das entscheidend an der Verdoppelung des Radverkehrsanteils innerhalb von 20 Jahren mitgewirkt hat: verbindliche Struktur als Unterausschuss, fester Teilnehmerkreis, alle Planungen zum Radverkehr laufen hier durch (vor dem Ausschuss). Das Fahrradforum ist dort der „Motor“ der Radverkehrspolitik. Der dortige BYPAD-Prozess hat dann das Selbstbewusstsein im Hinblick auf die eigenen Erfolge stärken können. Für Hameln ist eine verbindlichere Stellung des Fahrradbeirates wünschenswert.

Herr Paschwitz merkt dazu an, dass man sich in Hameln gegenseitig kennt und in verschiedenen Gremien zusammenkommt. Die bestehenden Strukturen bilden eine gute Basis, könnten jedoch weiter vernetzt werden. Herr Koss spricht sich gegen einen weiteren Unterausschuss aus. Die bestehenden Strukturen müssen optimiert werden, so dass mit fachlichen Urteilen im Fachausschuss gearbeitet werden kann. Herr Gündel schlägt eine Beibehaltung des Gremiums vor, empfiehlt aber eine Überarbeitung der internen Strukturen und verändertes Auftreten nach außen. Herr Maler weist darauf hin, dass der ADFC dabei kaum Einfluss hat, hier ist ein offizieller Anstrich nötig.

Eine Zusammenarbeit der Stadt gibt es mit dem Landkreis und dem Landesbetrieb Straßenbau, z. B. bei konkreten Planungen wie der Wegweisungsplanung.

### Handlungsmöglichkeiten

1. Aufwertung des „Fahrradbeirates“, aus Politikern, Verkehrsbehörde, Planern, Polizei, ProRad, ggf. festere Anbindung an den zuständigen Ausschuss. Diskussionsergebnisse sollen stärker in das weitere Verwaltungshandeln einfließen. Veränderte Aufgabenstellung: Konkrete Begleitung anstehender Planungen, längerfristig Einigung über Hameln-spezifische Maßnahmentypen und Anwendungsfälle (z. B. wann soll/ kann eine Busspur für Radfahrer freigegeben werden, wann kann ein ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) eingesetzt werden; welche Lösungsansätze bestehen für bestimmte Knotenpunkte).
2. „Runder Tisch Radverkehr“ als Gremium, in der Zusammensetzung ähnlich wie die BYPAD-Runde, aber möglichst etwas kleiner: klare Definition der Aufgaben, der Einbindung in den Entscheidungsprozess und der Kompetenzen. Der Runde Tisch Radverkehr sollte vorrangig grundsätzliche und strategische Fragen behandeln (z. B. Zielsetzungen für Radverkehr, Prioritätensetzungen). Nach etwa einem Jahr: Überprüfen der Wirksamkeit, Arbeitsweise, Häufigkeit der Sitzungen, behandelten Themenfelder an Hand der Ergebnisse und Zufriedenheit der Teilnehmer, ebenso für den Fahrradbeirat.
3. Verfahren festlegen zur Übergabe von Empfehlungen des Fahrradbeirats bzw. des Runden Tisches Radverkehr an den Bauausschuss.
4. Regelmäßige, z. B. jährliche Berichte im Runden Tisch Radverkehr und/oder Ausschuss über die umgesetzten Maßnahmen und ggf. auftretende Problemen bei der Umsetzung sowie zu Wirkungskontrollen.
5. Bekenntnis von Stadtrat und Verwaltungsspitze zur Zielsetzung „die Fahrradfreundlichkeit Hamelns zu steigern“ (Verabschiedung eines Leitbildes zum Radverkehr, s. auch 6, 7, 8).
6. Vorhandene Beschlüsse prüfen und ggf. bekräftigen, Zielsetzungen festlegen und Personal- und Finanzmittel zur Umsetzung bereit stellen und sichern: vgl. z. B. Grundsatzbeschluss Stadt Karlsruhe<sup>16</sup>, z. B. Leipzig: „Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz ... sind die Belange des Radverkehrs besonders zu berücksichtigen und wenn irgend möglich Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es ist in jedem Fall nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen untersucht wurden.“ (Hervorhebung PGV)

---

<sup>16</sup> Der Radverkehrsanteil an allen Wegen soll dort von 2005 bis 2012 von 16 % auf 21 % gesteigert werden, bis 2015 auf 23 %. Der Zuwachs soll durch Verlagerungen vom MIV gewonnen werden. [www.karlsruhe.de/bauen/verkehr/radverkehr/massnahmen](http://www.karlsruhe.de/bauen/verkehr/radverkehr/massnahmen)

7. Politische Beschlüsse zu messbaren Zielen (Unfallentwicklung, Umsetzung von Routen pro Jahr, Zahl Abstellanlagen etc.) mit Maßnahmenprogramm und verbindlich definierten Zeithorizonten.
8. Akquisition und Sicherung finanzieller Mittel für reine Radverkehrsmaßnahmen im Haushalt, um Radrouten und weitere, unter dem Aspekt Fahrradförderung bedeutsame Maßnahmen kurz- und mittelfristig umzusetzen. Nutzung der Möglichkeiten des GVFG bzw. „Entflechtungsgesetz“: Routen und Fahrradwegweisung sind förderfähig.
9. Vorteile und Erfahrungen einer Mitgliedschaft bei „Cities for Cyclists“ prüfen, ebenso Mitarbeit in einer künftige kommenden AG Fahrradfreundliche Kommunen in Niedersachsen (interne Planungen dazu bestehen).
10. Für den Fahrradtourismus ist zu prüfen, ob zusätzliche Maßnahmen nötig sind. Anlass dazu könnte z. B. ein zu erstellender „Bericht zur Lage des Fahrradtourismus in Hameln“ sein, der durch die Fraktionen beantragt werden könnte.
11. Exkursion des Bauausschusses und zuständiger Verwaltungsmitarbeiter in eine fahrradaktive Stadt mit vergleichbaren Problemen und Aufgabenstellungen, z. B. Bünde, Peine (Beispiele für Umgestaltungen an Hauptverkehrsstraßen zu Gunsten Radverkehr und zum Ausbau von Routennetzen).

#### 4.5

#### Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 und 8)

Modul 3: Strategien & Konzepte	1,75	43,8%
7 Inhalte Radverkehrspolitik	1,50	37,5%
8 Umsetzung der Radverkehrspolitik	2,00	50,0%

Ein aktuelles Handlungskonzept zum Radverkehr besteht nicht, wird aber bis Herbst 2010 erarbeitet. Intern liegen Radwegeplan und Problempunktekarte vor.

Herr Gündel erkundigt sich nach dem Kreuz, das die Stadt bei der Frage nach Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs gesetzt hat. Herr Linke antwortet, dass sich durch Fahrradmarkierungen an den Seiten einiger Straßen eine verminderte Straßenbreite sowie Flächen mit Halteverbot für Pkw ergeben. Dies hat zur Folge, dass Pkw zum Teil Ausweichmanöver über die Fahrradstreifen durchführen müssen. Herr Gündel fragt nach der Zahl der in den letzten Jahren zugunsten des Radverkehrs weggefallenen Parkplätze. Herr Linke kann keine konkrete Zahl nennen und verweist auf die Kaiserstraße und den Reimerdeskamp.

Herr Mackenthun erklärt, warum er bei dieser Frage kein Kreuz gesetzt hat. Der VEP von 1994 ist veraltet. Wenn es eine aktuelle Strategie gäbe, wäre das heutige Treffen aus seiner Sicht unnötig. Herr Maler schließt sich den Äußerungen von Herrn Mackenthun an und unterstreicht noch einmal, dass aus seiner Sicht weder Radverkehrskonzept noch –politik vorhanden sind und ein roter Faden fehlt. Herr Paschwitz weist darauf hin, dass in Folge der erhöhten Anforderungen der StVO-

Novelle 1997 im Reimerdeskamp Schutzstreifen angelegt wurden, was viele Leserbriefe und Diskussionen nach sich gezogen hat.

Herr Gündel hält fest, dass die Aktualisierung des Radverkehrskonzepts beauftragt ist und in einem halben Jahr eine Bewertung mit 3,0 dann vertretbar ist, aufgrund des 15 Jahren alten Konzepts jedoch derzeit nicht. Eine Bewertung mit 1,5 berücksichtigt, dass jetzt etwas unternommen wird.

Zu Frage 8 stellt Herr Gündel fest, dass das Konzept von 1994 nur zum Teil umgesetzt wurde, eine Bilanz erfolgt im Rahmen der Aktualisierung (s. Anhang 1 und 2). Von den Verbänden wird anerkannt, dass in den ersten Jahren einiges umgesetzt wurde, in den letzten Jahren aber nicht mehr viel passiert sei.

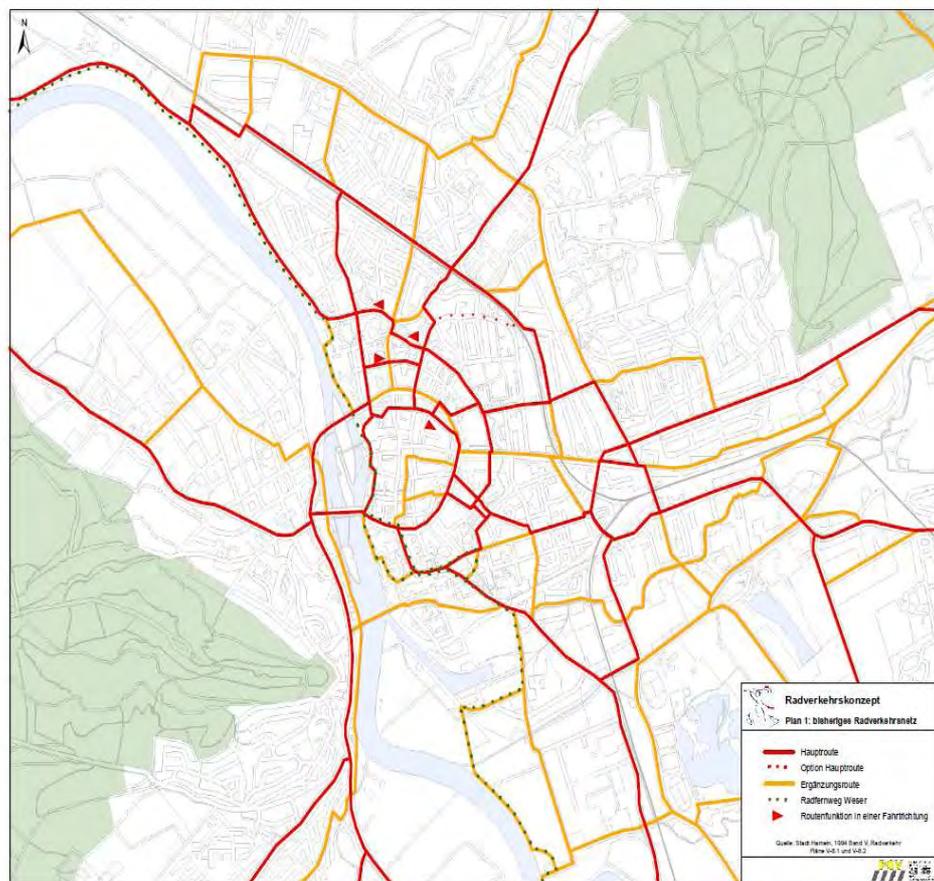


Bild 4-5 Das Radverkehrsnetz nach Baustein Radverkehr VEP 1994 (PGV 1994, Änderungen und Umsetzungsstand noch nicht eingearbeitet, siehe dazu Anhang 1 und 2).

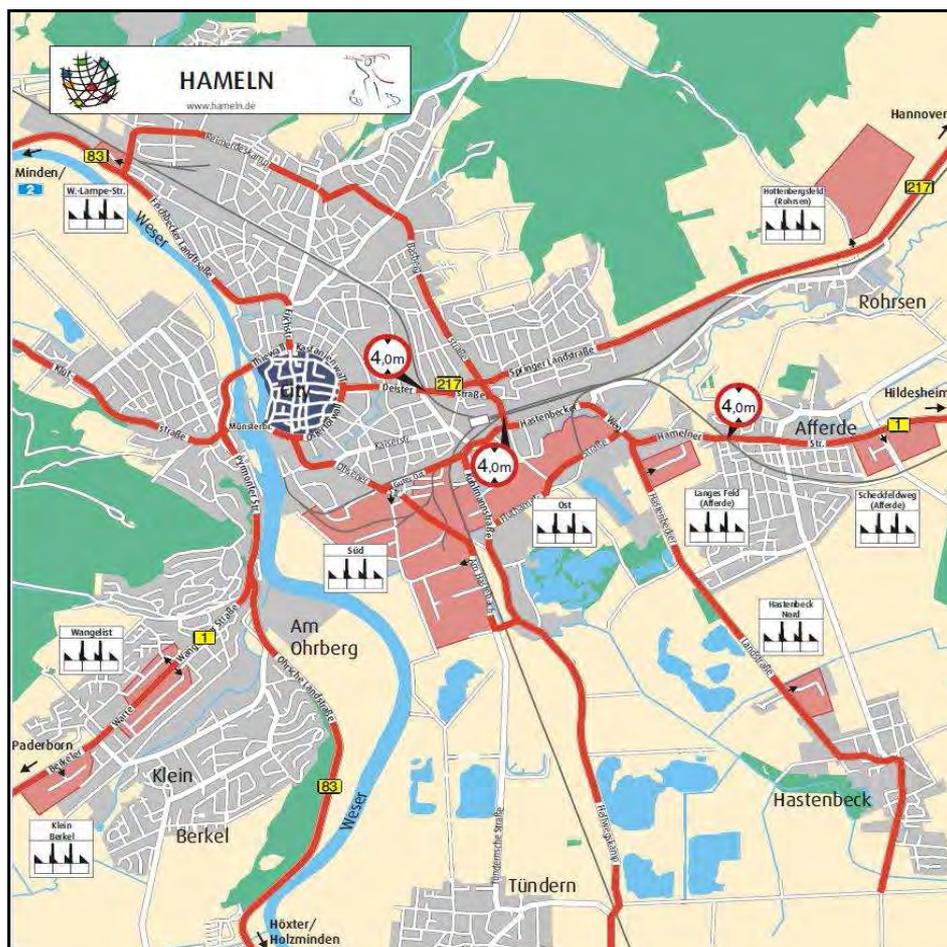


Bild 4-6 Das Lkw-Führungsnetz im Internet<sup>17</sup>

## Handlungsmöglichkeiten

1. Öffentliche und verwaltungsinterne breitere Bekanntmachung des (künftigen) Radverkehrsnetzes, z. B. Broschüre, Plandarstellung, Aufnahme in städtische EDV-Kartenwerke, um es öffentlich diskutieren zu können, Fortschritte beider Umsetzung zu dokumentieren, aber auch z. B. bei Baustellenabsicherungen mehr Berücksichtigung zu finden (auch Umleitungen für Radverkehr ausschildern). Die formelle Aufwertung, z. B. als „Beiplan zum Flächennutzungsplan“ ist zu prüfen.
2. Ableitung von Prioritäten für Maßnahmen und Handlungsfelder an Hand transparenter Kriterien, Abstimmung dieser Kriterien auch mit den Verbänden, ggf. Beschluss im Ausschuss.
3. Sicherung der Umsetzung notwendiger Radverkehrs-Maßnahmen: was ist dazu erforderlich? Woran hapert es bisher? Welche Verbesserungsmaßnahmen sind dafür sinnvoll? Dies sollte in der BYPAD-Gruppe oder dem Fahrradbeirat vertieft diskutiert werden (Qualitätsmanagement im engen Sinn, bezogen rein auf

<sup>17</sup> <http://www.hameln.de/mediafiles/495-lkw-fuehrung.pdf>

Verfahrensabläufe, Zuständigkeiten, Verwaltungsaufbau, Möglichkeiten zur Akquisition von Finanzmitteln etc.)

4. Bearbeitung im Sinne des Projektmanagements, mit klaren Zwischenzielen (z. B. eine Radrouten und ein lokales Teilnetz im ersten Jahr komplett umsetzen, in den beiden Folgejahren jeweils ebenso). Dazu ist die Absicherung von Zielen, Personal und Finanzen notwendig (vgl. Modul 2 und 4).

## 4.6

### Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)

Modul 4: Finanzen & Personal	2,17	54,2%
9 Finanzierung der Radverkehrspolitik	3,00	75,0%
10 Personelle Ressourcen	1,50	37,5%
11 Fachspezifische Weiterbildung	2,00	50,0%

Bei Straßenbau- und ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen kommen Investitionen in z. T. erheblichem Umfang auch dem Radverkehr zugute. Andere Planungen, z. B. im Rahmen der Planung neuer Wohngebiete können ebenfalls Maßnahmen für den Radverkehr beinhalten. Im Vergleich steht Hameln mit durchschnittlichen Ausgaben von 3,81 € pro Einwohner und Jahr (Zeitraum 2004-2009) gar nicht so schlecht da. Dieser (vorläufige) Wert basiert auf einer (nicht vollständigen) Aufstellung der Maßnahmen und Kosten von Herrn Bode. *Zur Einordnung siehe Kapitel 3.6.*

Herr Brockmann weist darauf hin, dass es sich nur um Ausgaben aus dem Stadthaushalt handelt und vom Bund (*bzw. Land oder Landkreis*) finanzierte Maßnahmen hier nicht benannt werden (z. B. Radwege außerorts).

Herr Hermes meint, dass an dieser Stelle ein Bezug zum Modal Split sinnvoll ist. Herr Gündel erläutert daraufhin die zur Zeit unklare Situation in Hameln (vgl. Kap. 3.7.2). Nach Angaben der Stadt liegt der Radverkehrsanteil momentan bei 5 % (und eine Erhöhung auf 10 % wird angestrebt), seitens der PGV wird ein momentaner Radverkehrsanteil von derzeit eher 10 % vermutet.

Herr Linke erklärt, dass jährlich 25.000 € für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung stehen, laut Herrn Wilde kommen Ausgaben für die Unterhaltung noch dazu. Herr Paschwitz weist auf darüber hinaus gehende Investitionen von erheblicher Größe in den letzten Jahren hin (Jugendwerkstatt, Hafen, Friedhofsquere). *Die zuvor nicht mögliche GVFG-Förderung von Radrouten ist bundesweit inzwischen möglich.*

Die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten ist nicht vorhanden, Herr Bode, Vogel und Linke teilen die entsprechenden Aufgaben unter sich auf. Die Aufgabenzuordnung ist allerdings nicht öffentlich bekannt. *Zwar kann eine Person nicht alles machen, was an Aufgaben zum Radverkehr anfällt, jedoch ist bei dieser Querschnittsaufgabe eine Koordination regelmäßig sinnvoll. Ob diese durch die Person*

*eines Radverkehrsbeauftragten oder in Form einer Arbeitsgruppe erfolgt, ist nebensächlich. Bedeutsam ist, dass die tatsächlich aus Radverkehrssicht erforderlichen Maßnahmen auch abgearbeitet werden (können). Mehrere Mitarbeiter beschäftigen sich neben anderen Aufgaben auch mit Aspekten des Radverkehrs (z. B. Öffnung von Einbahnstraßen). Eine Schätzung der Stellenanteile, die auf Radverkehr entfallen, ist nicht möglich.*

Die Mitarbeiter können sich bei regionalen Veranstaltungen zum Thema Radverkehr weiterbilden (z. B. Fahrradakademie).

### **Handlungsmöglichkeiten**

1. Ausdrückliche Benennung der zuständigen Personen oder Stellen in der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr, so dass Mängelhinweise direkt an diese persönlich gerichtet werden können („dem Themenfeld Radverkehr ein Gesicht geben“). Die Radverkehrsbeauftragten der Ämter sind auch regelmäßige Teilnehmer des Fahrradbeirats.
2. Sicherung finanzieller Mittel in ausreichender Höhe für reine Radverkehrsmaßnahmen im Haushalt (Fraktionen).
3. Nutzung von Mitteln aus der Stellplatzabläse für Radroutenausbau, Abstellanlagen im Straßenraum, ...
4. Nutzung der neuen Möglichkeiten des Entflechtungsgesetzes (bisheriges GVFG) für Radroutenausbau und Fahrrad-Wegweisung.
5. Bereitstellung von Mitteln für allgemeine und zielgruppenbezogene Öffentlichkeitsarbeit, Exkursionen, interne Workshops, öffentliche Veranstaltungen ...
6. Überprüfung von Kostenaufwand für Bau und Betrieb der unterschiedlichen Verkehrsarten, mittels LCTP (Least Cost Transportation Planning, übersetzt etwa: Verkehrsplanung orientiert am geringsten Kostenaufwand, vgl. UBA o.J) oder dem ICLEI-Leitfaden, wonach in 3 deutschen Städten um 500.000 Einwohner der Kfz-Verkehr jeweils mit 110 bis 145 Euro pro Einwohner und Jahr (allein aus kommunalen Mitteln) subventioniert wird (ICLEI 200118). Anhand dieser Bewertungen Umorientierung der Finanzmittel überprüfen.
7. Prüfen des Bedarfs für die Entwicklung eines Teilfinanzierungs-Angebotes für Fahrradhäuschen in dicht besiedelten Stadtteilen nach Hamburger Vorbild (vgl. VCD Dortmund 2003).

---

<sup>18</sup> vgl. [www.iclei.org/europe/ccp/subsidies\\_german.htm](http://www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm) , [www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/lctp.htm](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/lctp.htm)

8. Prüfen des Bedarfs und der Möglichkeiten zum Ausbau von Radwegen entlang von Bundeswasserstraßen mit Bundesförderung, z. B. Unterquerung Münsterbrücke.<sup>19</sup>
9. Fortbildungsveranstaltungen, z. B. zur StVO-Novelle 2009 und absehbaren ERA 09: Teilnehmer Planer, Straßenverkehrsbehörde, ggf. auch Polizei, Teilnehmer aus BYPAD-Gruppe, andere Verbandsmitglieder: Annäherung und Aktualisierung des Informationsstandes.
10. Workshops zu „brisanten“ oder stark umstrittenen Themen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen in anderen Städten (z. B. Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten, Mitnutzung von Busspuren), um Leitlinien möglichst im Konsens zu bestimmen (ggf. aber auch einige grundlegende Entscheidung zu treffen), die dann auch bei anderen Planungen Anwendung finden können.
11. Fortbildung für mindestens einen Mitarbeiter zum Sicherheits-Auditor entsprechend ESAS 2002.
12. Exkursion von Stadtrats-Mitgliedern in vorbildliche Fahrradstädte (z. B. Bünde, Peine, Leer, Hannover).
13. Nutzung eines OB- oder Dezernenten-Termins in diesen Städten für eine Fahrrad-Exkursion unter diesem Aspekt.

## 4.7

### **Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)**

Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit	2,25	56,3%
12 Qualität und Umfang Radverkehrsnetz	2,00	50,0%
13 Gestaltung Kreuzungsbereiche	1,50	37,5%
14 Unterhaltung der Infrastruktur	2,00	50,0%
15 Sicherheit der Rad Fahrenden	3,00	75,0%
16 Kombination ÖPNV & Radverkehr	3,00	75,0%
17 Fahrradparken und Fahrraddiebstahl	2,00	50,0%

Herr Gündel erkundigt sich nach Hauptradrouten mit definierten Standards. Herr Güsgen nennt die Strecke Basbergviertel – Rathaus, Herr Paschwitz die Verbindung Löhner Bahn zum Bahnhof. Der Definition der zweiten Strecke als (durchgängig nutzbarer) Hauptradroute widerspricht Herr Maler. Herr Linke weist auf den Bereich Thiewallstraße-Erichstraße hin, auf der ein Halt auf einer Mittelinsel erforderlich ist.

Herr Gündel nennt als Beispiel für einen definierten Standard „eine maximale Wartezeit von 20 Sekunden pro Kilometer zurückgelegter Strecke“. Schwierig ist die

<sup>19</sup> [www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1810](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1810)

Frage nach der Anzahl der Routen zu klären, da der Begriff „einige“ unterschiedlich definiert werden kann.

Aus Sicht des Auditors sind zwei von der Stadt umgesetzte Kreuzungen nicht ausreichend, um „*Einige Haupttradrouten ... sind realisiert*“ zu erfüllen. *Derartige Definitionen fehlen bisher für Hameln.*

In Hameln werden alle Arten von Radverkehrsanlagen eingesetzt (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr bei geringerem Kfz-Verkehr oder reduzierten Geschwindigkeiten). *Für Markierungslösungen bestehen noch Potenziale. Bei Neubauten werden die ERA 95 angewendet, allerdings nicht konsequent und verbindlich.<sup>20</sup> Vorhandene Radverkehrsanlagen sind häufig zu schmal, uneben, mit unzureichenden Bordabsenkungen oder anderweitig qualitativ nicht ausreichend. Wegweisung nach FGSV-Standard besteht an den vom Landkreis ausgewählten Routen, mit eher touristischer Bedeutung. Die Wegweisung ist zum Teil offensichtlich umwegig.*



Bild 4-7 Positivbeispiel: direkte Führung Radverkehr am Knotenpunkt Kastanienwall/Erichstraße

Als beseitigte physische Barrieren sind die Friedhofsquere und die Hafenuquere zu nennen. Herr Linke erwähnt die Verbindung Lohstraße/Scharnhorstkaserne. Herr Rückwardt widerspricht, da auf der Strecke ein Schild zum Absteigen und Schieben auffordert und so nicht die Rede von einer durchgehenden Verbindung sein kann. Herr Mackenthun nennt die Kreuzungen an den Wällen. Die Herren Maler, Rückwardt und Hermes weisen darauf hin, dass bei Umbauten an Knotenpunkten zum Teil sogar viel Aufwand getrieben wird, der letztlich zu einer Verschlechterung

---

<sup>20</sup> Zu den Gefahren der Nichtbeachtung von Empfehlungen, hier recht drastisch formuliert: „Dort, wo Radwegenetze geplant und umgesetzt werden, müssen die jeweiligen Infrastrukturen unbedingt den sicherheitstechnischen Aspekten der VSS-Normen entsprechen [auf die Schweiz bezogen, wo der VSS Normen setzt, analog den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV in Deutschland, der Auditor]. Ansonsten besteht nicht nur die Gefahr, dass die erhoffte Sicherheitssteigerung ausbleibt, sondern dass das Unfall- und Verletzungsrisiko sogar steigt.“ (BFU 2005, S. 10). Ähnliches ist für die bisherige Planungspraxis in Deutschland zu vermuten, und zwar insbesondere in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr. So sind bei 493 festgestellten Sicherheitsdefiziten bei 46 Planungen weit mehr als die Hälfte bei den Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern aufgetreten, mehr als ein Drittel aller Defizite betreffen den Radverkehr (BAIER et al. 2005, S. 60).

nung der Radverkehrsführung führt, wo „Straßenraum für Auto freigemacht“ wird, „Radfahrer immer ausgebremst werden (Fußgängerschaltung)“ oder „Kreuzungen unbenutzbar für Radfahrer“ werden. *Einige Knotenpunkte sind mit eigener Führung und Radfahrer-Signalen ausgerüstet.* Andererseits werden auch Beispiele aus jüngster Zeit benannt, wo wichtige Radverkehrsbeziehungen nicht anforderungsge- recht eingeplant wurden (Hastenbecker Weg).



Bild 4-8 Hafenquere: aufwändige Überwindung einer Barriere

Bei Frage 14 bemängelt Herr Rückwardt, dass Radwege in diesem Winter nur teilweise geräumt wurden und bewertet die Organisation als ungünstig. Herr Paschwitz erwidert, dass bei den Witterungsverhältnissen der letzten Wochen aus Sicherheitsgründen eher geraten werden sollte, auf das Radfahren zu verzichten. Herr Güsgen teilt diese Auffassung. Herr Gündel zeigt das unten stehende Bild und erläutert, dass gute Räumung dafür sorgen kann, dass typische Winterprobleme der Radfahrer nicht in dem Maß auftreten müssen, dass Radfahrer empfohlen werden muss, lieber zu verzichten.



Bild 4-9 Positivbeispiel: Winterräumung für Radverkehr in Dänemark (für den Kfz- oder Fußverkehr mag dies nicht die optimale Räumung sein ...) ([www.bypad.org](http://www.bypad.org))

Herr Hermes weist daraufhin, dass Schäden beseitigt werden. Herr Rückwardt berichtet, dass es ihm bisher schwer gefallen ist, einen Ansprechpartner zu finden, um beispielsweise Bewuchs zu melden, der auf den Radweg ragt. Ein zentraler Ansprechpartner wäre wünschenswert. Laut Herrn Wilde und Herrn Sander wird auf

Probleme reagiert. Herr Mackenthun bestätigt, dass Reinigung und Pflege funktionieren. Herr Wilde verweist nochmals auf die Beschwerdemöglichkeit per Mail. Herr Maler sieht in diesem Punkt noch Nachholbedarf.

Zu Frage 15: Tempo-30-Zonen sind abseits der Vorrangstraßen flächendeckend vorhanden, in Verkehrsstraßen ist hingegen kein Beispiel bekannt (zur Verkehrssicherheit siehe auch Kap. 4-11). *Verkehrsplanung muss auf erwartbares Fehlverhalten reagieren – dies ist eine der Lehren aus der Anwendung der Verkehrssicherheits-Audits, dass mit dem (möglichen Fehl-) Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu planen ist, da Nicht-Akzeptanz bestimmter Regeln oft nachvollziehbare Gründe hat.*<sup>21</sup>

Fahrräder können in Bussen kostenlos mitgenommen werden, in seltenen Fällen ist eine Mitnahme aus Platzmangel nicht möglich. Probleme sind nach Angaben aller Beteiligten nicht bekannt. Es wird angemerkt, dass innerhalb des Stadtgebietes Fahrräder selten in Bussen transportiert werden. Dies kommt eher für weitere Strecken aus bzw. ins Umland in Betracht.

*Am Bahnhof gibt es, neben 325 öffentlich zugänglichen überdachten Abstellanlagen, einen Raum mit Zugang für einen begrenzten Kundenkreis. Hier besteht weitere Bedarf, da zahlreiche Interessenten derzeit auf einer Warteliste geführt werden.*

*Für Hameln kann von einer großen Zahl von Fahrradtouristen ausgegangen werden.. Im Bereich Marketing sind den Teilnehmern keine städtischen Aktivitäten mit speziellem Bezug zum Fahrradverkehr bekannt. Diese Zielgruppe wird vom Landkreis bearbeitet. Für Fahrradtouristen besteht Bedarf an abschließbaren Boxen oder bewachten Räumen (Gepäck am Rad hängend sicher aufbewahren), für Einkaufende ggf. nach Gepäckfächern o. ä. bei mehreren Käufen. Hameln hat ein entsprechendes Angebot am Weserradweg Am Zehnthof, im Parkhaus Kopmannshof gibt es einen abschließbaren Raum für Räder (mit für Fahrradtouristen allerdings ungünstiger Zuführung).*

### **Handlungsmöglichkeiten**

1. Sofortmaßnahmenprogramm mit kleinen, wenig aufwändigen Maßnahmen (u. a. kleinere Umbauten, Sicherungen gegen Zuparken, Markierungen, ...).
2. Alle für Radfahrer und Fußgänger durchgängigen Sackgassen entsprechend auf den Schildern kennzeichnen (neues Verkehrszeichen „durchgängige Sackgasse“ in StVO-Novelle 2009).
3. Erneute Überprüfung der noch nicht geöffneten Einbahnstraßen nach verringerten Anforderungen der StVO-Novelle 2009.

---

<sup>21</sup> „Oft sind Regelverstöße [der Radfahrer] auch mit verkehrsplanerischen Defiziten verbunden. Radfahrer sind nicht undisziplinierter als andere Verkehrsteilnehmer. Sie selbst werden mindestens ebenso oft durch Regelverstöße anderer Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt.“ (ALRUTZ, D.: Vortrag beim Dt. Verkehrsgerichtstag 2009, unveröffentlicht).

4. Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten, insbesondere an den künftigen Radrouten und in allen Bereichen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen.
5. Beschluss über Vorrangstellung für Radverkehr bei Planung und Umsetzung innerhalb des Radroutennetz.
6. Sonderprogramme, z. B. Bordsteinkanten mit Bitumenkeilen abflachen, andere typische Konfliktlagen überprüfen, Gründe für häufige Nutzung linker Radwege und Gegenmaßnahmen, wie zusätzliche Überquerungshilfen anlegen, Absicherung durch zusätzliche Hinweisschilder, Markierungen.
7. Ausbau Radroutennetz: Fahrradstraßen, Wegweisung der Radrouten mit Anschluss zu Nachbarkommunen, Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Nutzung Förder-Möglichkeiten (Förderung auch bei Maßnahmen abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen, wenn sie für Radverkehr Netzbedeutung haben).
8. Komplettierung Netz der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Radroutennetzes.
9. Anpassung vorhandener Radverkehrsanlagen an aktuelle Anforderungen (StVO 2009, ERA 2010).
10. Mängelmeldesystem einführen, weiterentwickeln zu einem Beschwerdemanagement, als Datengrundlage für verbesserte Unterhaltung.
11. Regelmäßig gezielte Überprüfung der Einrichtung von Baustellen in Hinblick auf die Anforderungen des Radverkehrs (vgl. Broschüre aus NRW).
12. Abnahme bei der Wiederherstellung der Oberflächen nach Baustellen mit besonderem Blick für den Komfort des Radverkehrs.
13. Stadtratsbeschluss, dass Fahrrad-Abstellanlagen in komfortabler Lage und ausreichender Anzahl gewollt sind, um nicht immer im Einzelfall langwierige Diskussionen zu führen (bei Interessenkonflikten z. B. mit Taxifahrern, Geschäftsleuten: klare Position zu Gunsten Fahrradparken).
14. Sicherstellung einer konsequenten Einhaltung der Vorschriften bezüglich Fahrradstellplätzen bei Neubauten und Nutzungsänderungen (Landesbauordnung). Prüfen der Notwendigkeit einer städtischen Fahrrad-Abstellsatzung.
15. Angebot schaffen, am Fahrbahnrand kostenlos Flächen zur Verfügung zu stellen, wenn Hauseigentümer bereit sind, Kosten für Fahrradstellplätze zu tragen (erfolgreich in Münster, Kiel, Hannover).
16. Anpassung des Angebots von Fahrradboxen für Fahrradtouristen: System, das tatsächliche Verfügbarkeit für diese Zielgruppe gewährleistet.

17. Mindestqualität für Abstellanlagen bei Investoren (z. B. Anlehnbügel) vorgeben (Fahrrad-Abstell-Satzung).
18. Zusätzlichen Fahrradkäfig im Parkhaus am Bahnhof anbieten (für beschränkten Nutzerkreis, kostenpflichtig).
19. Hausbesitzern anbieten, bei der Planung von Abstellplätzen auf dem eigenen Grundstück oder im Haus behilflich zu sein.
20. Fahrradparken: Fahrradhäuschen für Bewohner ermöglichen, evtl. erste Projekte finanziell fördern, Vorgehen entsprechend Hamburg und Dortmund (vgl. VCD Dortmund 2003).
21. Standardverfahren zur Behandlung aufgefundener Räder (Diebstahl, Eigentumssicherung etc.) einführen, um Schrotträder zu entsorgen. Aufgabe für Abfallbetrieb in Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden.
22. Falls Vandalismus ein Problem ist: Fahrradwachen an Schulen (vgl. Beispiele Unna, Marl in PGV/PBS 2000, z. B. über Träger für 2. Arbeitsmarkt. Alternativ abschließbarer Fahrradkäfig mit beschränktem Zugang, z. B. in Bünde).
23. Thematisierung Fahrraddiebstahl (als Anhörung im Ausschuss, Fahrradbeirat, Präventionsrat o. ä., mit Einladung von Polizisten aus bei der Aufklärung erfolgreichen Städte (Krefeld, Potsdam, Magdeburg); Erarbeitung konkreter Handlungsansätze.
24. Gezielte und verstärkte Bekämpfung des Fahrraddiebstahls seitens der Polizei: Analyse Häufungspunkte von Fahrraddiebstählen über mehrere Jahre, gezielte Gegenmaßnahmen (Beispiele Potsdam, Magdeburg: deutlich höhere Aufklärungsquoten, vgl. BKA 2003). Falls dies Fahrrad-Diebstahl-Schwerpunkte sind: an einzelnen Schulen, Freibädern, ... Videokameras installieren oder andere Formen der Überwachung (z. B. Fahrradwachen aus Mitteln des 2. Arbeitsmarktes).
25. Fahrrad-Registrierung sofort beim Fahrradkauf anstreben.
26. Mehr Bett-und-Bike-Hotels im Stadtgebiet gewinnen, z. B. durch gemeinsames Anschreiben ADFC und Stadt (bisher erst 5 in Hameln, vgl. unter [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)).
27. Fahrradstation am Bahnhof entwickeln, Fahrradwaschanlage einplanen.

## 4.8

**Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 18 bis 20)**

Modul 6: Information & Erziehung	2,50	63,0%
18 Information der Bürger	2,00	50,0%
19 Erziehung und Radfahrtraining	3,00	75,0%
20 Orientierung und Wegweisung	2,50	62,5%

Herr Rückwardt weist darauf hin, dass Artikel in der DEWEZET nicht das sind, was er sich unter aktiver Berichterstattung der Stadt vorstellt. Gleichzeitig räumt er ein, dass die Zeitung auf Nachfrage nicht immer reagiert und einen entsprechenden Artikel veröffentlicht. Als Alternative werden Faltblätter vorgeschlagen. Herr Maler ergänzt die Möglichkeit einer Finanzierung von Faltblättern mittels Werbung (z. B. von Fahrradgeschäften), vermutet aber, dass das von Seiten der Stadt nicht gewünscht ist. Herr Gündel zeigt Beispiele für Informationsfaltblätter aus Kiel (Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraße).

*Ein wesentlicher Schritt der Kommunikation ist, auch Erfolge von Maßnahmen (oder andere Wirkungen) zu erheben und an Bürger, Medien und Entscheidungsträger zu melden (z. B. zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens bei Zählungen).*

Herr Hermes lobt die sehr gute Verkehrsschule der Polizei, die beispielhaft Verkehrserziehung bis zur 4. Klasse durchführt. Diese Aussage wird allgemein bestätigt. Herr Gündel regt ein ähnliches Angebot für Erwachsene an, unter anderem für Migranten. Herr Maler berichtet von einem unternommenen Versuch, der auf wenig Resonanz stieß.

*In Hameln wurde bisher keine regelmäßige städtische Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrrad und anderen Verkehrs-Themen betrieben., Die Internetseiten der Stadt bieten zum Fahrradverkehr bisher keine Angaben zu Planungen oder Maßnahmen der Stadtverwaltung oder Beschlüssen des Stadtrats. Im Ratsinformationssystem wird deutlich, dass Fahrradverkehr zwar häufig in Stadtrat und Ausschüssen behandelt wird. In Pressemitteilungen der Stadt kam „Fahrrad“ oder „Radverkehr“ bis März 2009 aber kaum einmal vor.*

**Handlungsmöglichkeiten**

1. (Zwei-)Jährlicher Bericht über die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs an den Ausschuss oder Fahrradbeirat.
2. Jährliche Radtour zu Problemstellen und umgesetzten Maßnahmen durch Fahrradbeirat, mit Pressebeteiligung.
3. Fahrradstadtplan erstellen und veröffentlichen, in Anlehnung an die Empfehlungen des ADFC (ADFC Fachgruppe Kartographie 2001) mit folgenden Inhalten: vorhandene Radverkehrsanlagen, Radfernwege und städtische Radrouten hervorheben, Prüfen der Aufnahme zusätzlichen Info-Materials (wie z. B. in FahrRadStadtPlan Leipzig, Radwegkarte Mainz): Verhaltenstipps zum Rad

fahren (Gefährdungen beim benutzen der linken Radwege, aufgehende Autotüren, Toter Winkel, ...), Verhaltenstipps auch für Autofahrer und Fußgänger, Darstellung typischer Unfallsituationen und Gegenmaßnahmen, notwendige Fahrradausrüstung lt. StVZO, Fahrradmitnahme-Regelungen (Bahn, Bus), Infos zu weiteren Planungen der Stadt, Beschreibungen Radtourenvorschläge, Selbstdarstellung Fahrradbeirat, Pro Rad, ADFC, BUND → Optimierung als zentrales Info-Medium für „Nicht-Autofahrer“.

4. Regelmäßige städtische Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradverkehr und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, ggf. auch zu anderen Verkehrs-Themen (vgl. Beispiel Kiel): projektbezogene Faltblätter, konzept- oder maßnahmenbezogene Veranstaltungen, die wiederum gedruckt und im Internet dokumentiert werden. Dazu erstellen von Webseiten zum Thema Radverkehr in Hameln.
5. Das Datenmaterial zum Radverkehr sollte einfach zugänglich sein zur Information und Argumentation gegenüber Entscheidungsträgern und (potenziellen) Akteuren sowie (Fach-) Öffentlichkeit. Alle Berichte und Drucksachen für den Stadtrat sollten zusätzlich mit eigenem Verweis von den Radverkehrsseiten im Internet publiziert werden, nicht nur im bestehenden „Ratsinformationssystem“. Aufgenommen werden sollten Fakteninformationen wie ein Gesamtüberblick über bisherige Tätigkeiten (vgl. Stadt Münster 2004), Planungen und deren Fortschreibungen oder Hinweise auf eigene Veröffentlichungen. Positive Beispiele:

Für Nutzer: [www.muenchen.de/verticals/Verkehr/Fahrrad/81345/index.html](http://www.muenchen.de/verticals/Verkehr/Fahrrad/81345/index.html)

Zur Planung: [www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/98923/rad.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/98923/rad.html)

Online ausfüllbarer Mängelbogen:

[www.kiel.de/Aemter\\_61\\_bis\\_92/66/tba/66\\_0/mb\\_rad.htm](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/mb_rad.htm)

Online verfügbare Faltblätter unter

[www.kiel.de/Aemter\\_61\\_bis\\_92/66/tba/66\\_0/tba\\_0\\_projekte.htm](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/tba_0_projekte.htm)

(auch Ausstellungstafeln und Schulwegpläne für einzelne Schulen)

Zum Gesamtangebot der Stadt

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/)

Online verfügbarer **Fahrradstadtplan**: [www.hamm.de/radwegekarte](http://www.hamm.de/radwegekarte) der Stadt Hamm, **Radroutenplaner** in Stuttgart mit oder ohne ÖV-Nutzung:

[http://efa.vvs.de/bike/XSLT\\_TRIP\\_REQUEST2?language=de](http://efa.vvs.de/bike/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de)

Virtuelle Stadtrundfahrt zu besonderen Maßnahmen für den Radverkehr:

[www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-virtuell.html](http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-virtuell.html)

Zum Ludgeriplatz, einem inzwischen umgebauten, früheren Unfallhäufungspunkt [www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-anlagen\\_ludgeriplatz2008.html](http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-anlagen_ludgeriplatz2008.html)

[www.karlsruhe.de/bauen/verkehr/radverkehr](http://www.karlsruhe.de/bauen/verkehr/radverkehr) mit Hinweisen auf konkrete Planungen und umgesetzte Maßnahmen

Überblick zum Cycle Account (in englisch), einer regelmäßig durchgeführten Wirkungskontrolle anhand von zahlenmäßig erfassbaren Kriterien:

[www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/464\\_Cykelregnskab\\_UK.%202006.pdf](http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/464_Cykelregnskab_UK.%202006.pdf)

6. Faltblätter zu örtlichen Maßnahmen erstellen und an alle (oder alle direkt betroffenen) Haushalte verteilen.
7. Hameln könnte sich an den regelmäßigen Plakataktionen der AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen) beteiligen, genauere Konditionen müssen dazu abgesprochen werden.
8. Das Thema Fahrrad sollte offensiv in die örtliche Presse gebracht werden. Z. B. kann über Bürger berichtet werden, die sich in Sachen Radverkehr besonders eingesetzt haben, ungewöhnliche Fahrradtypen fahren, besondere Umstände bei ihren Radfahrten haben, ganz normal per Rad unterwegs sind (Postbote, Fahrradkurier, Student, Schüler, Hausfrau...) Entsprechende Seiten zum ÖPNV sind aus verschiedenen Zeitungen bekannt (u. a. Hannover, Nienburg, Oberhausen).
9. Wettrennen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, ggf. unter Einbeziehung von Prominenten mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit (z. B. auch als Grafiken zum Zeitvergleich auf Plakaten o. ä.).
10. Grafische Aufbereitung und Verbreitung anderer Umwelt- oder Gesundheitsvorteile (wie beim Flächenvergleich mit der Fotoserie Münster-Prinzpalmarkt, s. Bild 4-10), ggf. in Zusammenarbeit mit Gesundheits- und Umweltakteuren.

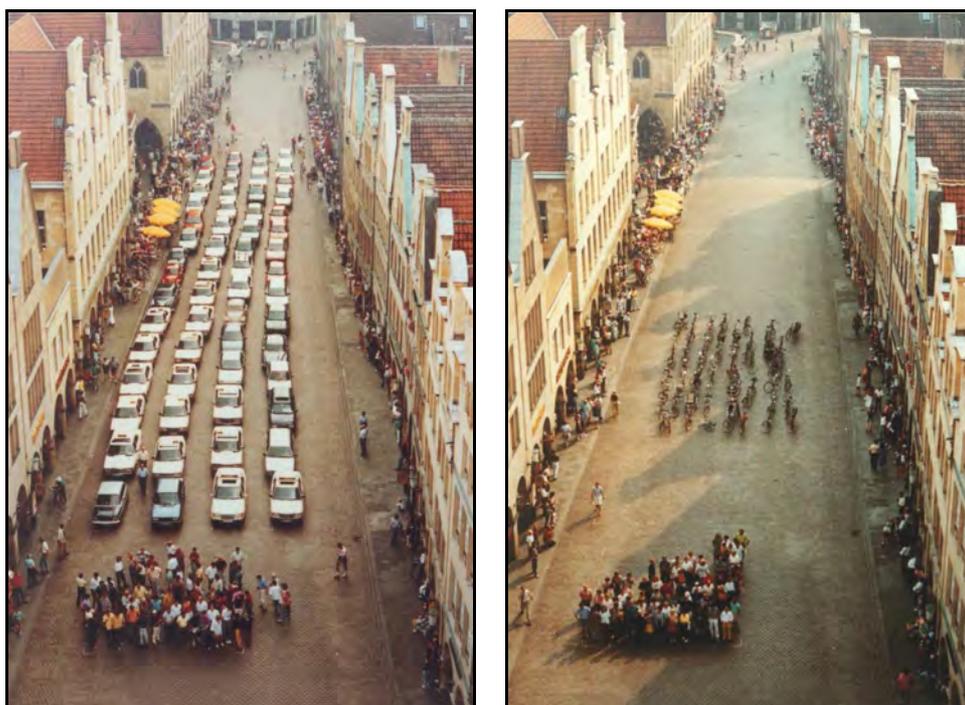


Bild 4-10 Teil der Foto- und Plakatserie zum Flächenverbrauch der Verkehrsmittel (Stadt Münster)

11. Willkommenspaket für Neubürger, das auch Infos zu Fahrradverkehr beinhaltet – bei grundlegender Veränderung der Lebensumstände lassen sich Verkehrsgewohnheiten am einfachsten verändern.
12. Schulung von Kindern in Schulen in der realen Verkehrsumgebung, auch über die Grundschule hinaus und ggf. auch schon in Kitas.
13. Fahrrad-Lernkurs für Erwachsene, die nicht Fahrrad fahren können (gute Erfahrungen und rege Nachfrage z. B. in Hamburg und Niedersachsen), z. B. durch ADFC und/ oder Volkshochschule.

## 4.9

### Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 21 bis 26)

Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften	1,21	30,2%
21 Bewusstseinsförderung/ Öffentlichkeitsarbeit	1,75	43,8%
22 Förderung Radnutzung zur Arbeit	2,00	50,0%
23 Förderung Radnutzung zur Schule	1,00	25,0%
24 Förderung Radnutzung im Einkaufsverkehr	1,50	37,5%
25 Förderung lebenslanges Radfahren	0,00	0,0%
26 Nutzung Gesundheitseffekte für Radverkehrspolitik	1,00	25,0%

Herr Hermes berichtet von Aktivitäten des Landkreises, der AOK und dem ADFC. Das Ziel sollte sein, eine aktive, eigene Marketingkampagne zu schaffen, das momentane Engagement ist ausbaufähig. Die Stadt beteiligt sich am Felgenfest des Landkreises, aber zur Zeit sind die Bemühungen noch wenig auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Beim Tag der Umwelt behandelt nicht die Stadt den Radverkehr, wohl aber die teilnehmenden ADFC und BUND.

Für Mitarbeiter der Stadtverwaltung sind die Arbeitsplätze mit dem Rad zum Teil besser erreichbar als mit dem Auto (Innenstadt). Am Rathaus sind Fahrradstellplätze vorhanden, diese liegen zum Teil günstiger als die Kfz-Stellplätze (Abstellmöglichkeiten für Räder hinter dem Rathaus und in der Tiefgarage). *Fraglich ist, inwieweit diese Einschätzung auch für Mitarbeiter im „städtischen Einflussbereich“ gilt (z. B. Lehrer, die in städtischen Gebäuden arbeiten, oder Mitarbeiter städtischer Gesellschaften).* Herr Linke berichtet von zu Abstellplätzen umfunktionierten Bushäuschen am Bauhof. Die Stadt nimmt bisher nicht am Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil (wohl aber einzelne städtische Angestellte) und hat auch noch keine Aktivitäten entwickelt, bei anderen Arbeitgebern dieses Thema aktiv zu behandeln. Bei einer Durchführung mit der Oberbürgermeisterin als Schirmherrin würde das Rathaus nicht „nur“ ein Betrieb von vielen sein, der auch teilnimmt.

Bei Abstellplätzen an Schulen gibt es laut Herr Wilde sehr gute Bereiche (Schiller-Gymnasium, Pestalozzi-Schule), aber auch ungünstig gelegene Abstellanlagen (Viktoria-Luise-Gymnasium), für deren Verlegung ein geeigneter Platz und die finanziellen Mittel fehlen. Insgesamt bewerten die Schulleiter die Situation positiv. Herr Mackenthun bezeichnet die Qualität der Anlagen als gut, bemängelt jedoch deren Anzahl. *Als Indikator zum Sicherheitsempfinden von Schülern und Eltern kann das Ausmaß an Schülerbringdiensten (sog. „Mamataxi“) gelten, wobei gerade diese in besonderem Maß zu Gefährdungen für die nichtmotorisierten Schüler führen.*

*Bei der Förderung des Einkaufsverkehrs mit dem Rad ist zwischen Innenstadt und anderen Gebieten zu unterscheiden. In der Innenstadt fehlen in einzelnen Bereichen Abstellanlagen in ausreichender Zahl. Zu anderen Einkaufsmöglichkeiten wurden keine Angaben gemacht. Entsprechend der Situation in anderen Städten ist davon auszugehen, dass bei Supermärkten, die selbst Fahrradständer aufstellen, zwar ggf. die Anzahl, selten aber die Qualität der Fahrradständer ausreichend ist (meist nur Vorderradhalter). Zur Förderung des lebenslangen Radfahrens (Frage 25) gibt es keine speziellen Angebote oder Kampagnen, daher konnte nur mit Stufe 0 bewertet werden.*

Laut Herrn Hermes initiieren zum Thema Radfahrer und Gesundheit AOK und ADFC Aktionen.

## Handlungsmöglichkeiten

1. Besteht Handlungsbedarf zur Änderung städtischer Vorschriften über Fahrtkostenzuschüsse, -erstattungen für Mitarbeiter o. ä.? Wird der Radverkehr hierbei ggf. noch benachteiligt oder sollte er ausdrücklich bevorzugt werden?
2. Anschaffung von Diensträdern für alle Verwaltungsstandorte.
3. Durchführung einer Tagung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt bei Radverkehrsförderung, z. B. im Rahmen des ADFC-Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit“. Vorstellung von Vorteilen für die Unternehmen und möglichen Maßnahmen: Prämien, Gutscheine für Fahrradkauf, interne Wettbewerbe.
4. Jährlich wechselnde Wettbewerbe „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“, „Fahrradfreundlichste Schule“ und „Fahrradfreundlichster Einzelhändler“ durchführen, mit besonderem Augenmerk auf die Schüler (als die das künftige Verkehrsgeschehen bestimmende Bevölkerungsgruppe) und den Einkaufsverkehr als bisher nachrangig behandeltes Thema.
5. Wissenstransfer an Einzelhändler, z. B. entsprechend Kieler Faltblatt „Einkauf mit dem Rad“. [www.einkaufen-mit-dem-rad.de/handel.shtml](http://www.einkaufen-mit-dem-rad.de/handel.shtml)
6. Erarbeitung und Verteilung von Schulwegplänen, auch für weiterführende Schulen und mit dem Rad (ab 5. Klasse), da hier der Aktionsradius der Kinder sich deutlich erweitert (Grundlage: künftiger Fahrradstadtplan, vgl. Krefeld, Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999), auch intensiviertes Radfahrtraining an den weiterführenden Schulen. Hauptproblem für Schüler dieser Altersgruppe scheint das Linksabbiegen zu sein, sie sind auch überdurchschnittlich oft linksfahrend unterwegs und somit besonders unfallgefährdet.
7. Initiierung von Fahrrad-Pooling<sup>22</sup>, z. B. alle Schüler, die von Grundschulen auf weiterführende Schulen wechseln (organisiertes Fahren in Gruppen nach Fahrplan unter Begleitung erwachsener oder älterer Radfahrer): fahren in den ersten drei Wochen an der neuen Schule in einem Verband auf dem Schulweg (hin und zurück, mit „Fahrplänen“ und „Haltestellen“, Beispiel Marl). Der Übergang zur weiterführenden Schule ist im Regelfall mit deutlich längeren Wegen und stärker problembehafteten Strecken verbunden.
8. Qualitative Verbesserung und ggf. Erweiterung der Zahl der Abstellanlagen an Schulen, Freizeiteinrichtungen und Geschäftsstraßen (auch außerhalb der Innenstadt), ggf. auch zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (bis zu 10 Kunden per Rad finden einen Stellplatz auf einem Kfz-Stellplatz).
9. Weitere Angebote von bewachtem Fahrradparken, z. B. in Parkhäusern.

---

<sup>22</sup> Vgl. Bünde, Aktion: It's cool to bike to school: [www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2098](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2098)

10. Beteiligung des Einzelhandels an Planung und ggf. auch Finanzierung von Fahrrad-Stellplätzen in Geschäftsstraßen.
11. Angebote für lebenslanges Radfahren fördern, nach Lebensaltern und -situationen gestaffelte Angebote, z. B. Radtouren zum Kennlernen der Radverkehrs-Infrastruktur für Neubürger  
[http://lifecycle.cc/docs/Newsletter\\_109\\_ADFC\\_lowres.pdf](http://lifecycle.cc/docs/Newsletter_109_ADFC_lowres.pdf).

#### 4.10

#### Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 27 und 28)

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen	1,75	43,8%
27 Maßnahmen zur Reduzierung der Autonutzung	2,00	50,0%
28 Unterstützung durch Stadtentwicklungspolitik	1,50	37,5%

Herr Gündel berichtet von manchen Städten (z. B. in Italien), in denen Innenstädte komplett für Kfz gesperrt sind und dies zu hohem Radverkehrsaufkommen führt. Laut Herrn Hermes gibt es keine aktiven Maßnahmen, um ein Umdenken zu steuern. Jede Maßnahme, die sich gegen den Kfz-Verkehr richtet, wird sofort abgeblockt. Das Klima in Hameln sei autozentriert. Herr Wilde berichtet davon, dass zwar eine Ordnung, nicht aber ein Verdrängen des Kfz-Verkehrs aus der Innenstadt gewollt sei.

*Maßnahmen wie die Einbahnführungen und die Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt sind vorrangig zur Ordnung des Verkehrs gedacht. Weitere restriktive Maßnahmen bei der Kfz-Verkehrsführung sind politisch überwiegend nicht erwünscht. Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt verringert die Zahl von Arbeitspendlern per Kfz, die Fußgängerzonen schaffen autofreie Bereiche. Die freie Zufahrt der Radfahrer zu (fast) jedem Punkt der Innenstadt ist nicht gegeben, da sie wie der Autoverkehr noch zahlreiche Einbahnregelungen beachten müssen und die Fußgängerzone selbst nur nachts freigegeben ist.* Herr Maler berichtet über die Suche nach einer Radverkehrsführung durch die Fußgängerzone, die sich nicht als möglich erwies. In Hameln mache diese Führung keinen Sinn. Herr Hermes regt an, die Innenstadt für die Radnutzung attraktiver zu machen, damit die Menschen von selbst aufs Rad umsteigen.

Laut Herrn Güssen sind die Neubaugebiete als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und bieten viele Zwischenwege, so dass das Radfahren hier günstig ist und Vorteile gegenüber der Kfz-Nutzung bietet. Herr Wilde sieht auch in älteren Wohngebieten Vorteile für Radfahrer. Herr Mackenthun weist darauf hin, dass der Radverkehr durchaus eine Rolle bei neuen Siedlungsentwicklungen spielt.

*Im Stadtgebiet werden bisher Angebote als Alternative zur Kfz-Nutzung ausgebaut, wobei der Kfz-Verkehr im seltenen Einzelfall Nachteile erleiden kann (z. B. ÖV-Beschleunigung).*

## Handlungsmöglichkeiten

1. Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen bei jeder Straßenumgestaltung.
2. Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs bei der Erschließung von Wohngebieten, z. B. Taschenlösungen, wo Kfz-Verkehr das Gebiet nicht durchfahren kann, es für Radfahrer aber durchlässig ist.
3. Diskussion der Bedeutung für diese Fragestellungen in Hameln.
4. Offenlegung der Finanzstrukturen für Kfz, ÖPNV und Radverkehr (z. B. ICLEI-Projekt, Least-Cost-Transportation-Planning-Rechnung, s. Nr. 6 bei Kap. 4.6).

### 4.11

#### Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 29 und 30)

Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit	1,50	38,0%
29 Daten zur Radnutzung	1,00	25,0%
30 Daten zur Sicherheit des Radfahrens	2,00	50,0%

*Bisher werden Daten speziell zur **Fahrradnutzung** selten erhoben (u. a. Zählungen im VEP 1994). Eine Beteiligung an repräsentativen Verkehrserhebungen, z. B. SrV, System repräsentativer Verkehrserhebungen, ist bisher nicht erfolgt, so dass konkrete Zahlen zur Verkehrsmittelwahl der Einwohner Hamelns nicht vorliegen. Dies erschwert Zielsetzungen wie auch Prüfungen in Bezug auf Entwicklungen, z. B. auch bei der Verkehrssicherheit. Dass derartige Daten für die Stadt bisher nicht vorlagen, ist für Städte dieser Größenordnung allerdings nicht ungewöhnlich. Die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens lässt sich im langjährigen Vergleich bisher nicht nachvollziehen..*

Herr Linke erläutert, dass gezielt punktuell Zählungen durchgeführt werden, wenn Maßnahmen anstehen. Aus Personal- und Kostengründen sind regelmäßige Zählungen nicht möglich. Herr Gündel merkt an, dass regelmäßige Zählungen erstrebenswert sind. Diese könnten z. B. an den Weserbrücken durchgeführt werden, um so einen repräsentativen Querschnitt zu erhalten und Erfolge/Wirkungen kontrollieren zu können.

*Verkehrszählungen beinhalten zwar zum Teil den Radverkehr, sind aber bisher kaum unter dem Aspekt Wirksamkeitsüberprüfungen zum Radverkehr initiiert, durchgeführt oder ausgewertet worden. Zielsetzungen liegen bisher nicht in messbaren Zahlen ausgedrückt vor. Entsprechend ist bisher die Wirksamkeit von Maßnahmen(-programmen) kaum eindeutig zu messen. Eine gute Datenlage zum Ist-Zustand (als eine wesentliche Voraussetzung dafür) ist sinnvoll (Modal-Split-Entwicklung, im Verhältnis auch zu Angaben zu Unfallzahlen, vgl. Bild 3-31, 3-32).*

Frau Rodenberg von der Polizei erklärt, dass eine Unfalltypensteckkarte vorhanden ist, mit der **Unfälle** erfasst und ausgewertet werden können. Für alle Unfälle erfolgt eine regelmäßige Analyse; mehrjährige Analysen, auch speziell für den Radverkehr, sind möglich. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wird es eine

Unfallortanalyse über mehrere Jahre geben mit Bildung von Unfalldichten oder „Unfallhitlisten“ für Strecken und Knotenpunkte und Ableitung des Maßnahmenbedarfs.

Herr Brockmann berichtet von einer Unfallkommission, die einmal pro Jahr über Unfälle diskutiert. Herr Linke verweist außerdem auf die monatlich stattfindende Verkehrsbesprechung.

In der Unfallkommission werden regelmäßig standardmäßig die Daten der Polizei zum Unfallgeschehen im Radverkehr ausgewertet. Unfallhäufungsstellen werden dabei auch über mehrere Jahre untersucht. Es gibt eine spezielle Kartendarstellung nur der Orte der Radfahrerunfälle.

Herr Maler merkt an, dass aus seiner Sicht lediglich über die Unfälle gesprochen wird, aber keine Konsequenzen gezogen werden. Herr Gündel fragt, ob es Maßnahmen gibt, die über die Routinen hinausgehen, beispielsweise eine spezielle Unfallstatistik zum Radverkehr. Frau Rodenberg erklärt, dass seit 2006 elektronische Daten vorliegen, so dass gezielte Unfallanalysen und –auswertungen möglich sind. Bislang wurden diese jedoch nicht durchgeführt.

Herr Hermes weißt darauf hin, dass die Frage auf die tatsächlichen Aktivitäten und nicht die möglichen Aktivitäten abzielt. Aus seiner Sicht ist eine hohe Bewertung nur möglich, wenn aus den Erkenntnissen Handlungen folgen. Herr Wilde erwähnt, dass in der Unfallkommission auch über Lösungsansätze diskutiert wird. Bei fehlenden Lösungsansätzen entsteht von außen der Eindruck, dass nichts getan wird. Herr Paschwitz merkt an, dass es praktisch wäre, wenn die Unfall-Steckkarte für alle aktuell zugänglich wäre.

### **Handlungsmöglichkeiten**

1. Eine grundsätzliche, stadtteilbezogene Ermittlung der Verkehrsmittelwahl und darauf aufbauende Potenzialabschätzungen sind wünschenswert.
2. Durchführen regelmäßiger Zählungen zur Beobachtung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens, ggf. automatisierte Dauerzählstellen (z. B. auf den Weserbrücken); regelmäßige Veröffentlichung der Daten als Erfolgsnachweis.
3. Durchführen von Vorher-Nachher-Untersuchungen, besonders bei umstrittenen Maßnahmen (bezüglich Akzeptanz durch Verkehrsteilnehmer, Verkehrssicherheit...; vgl. Bild 4-11).

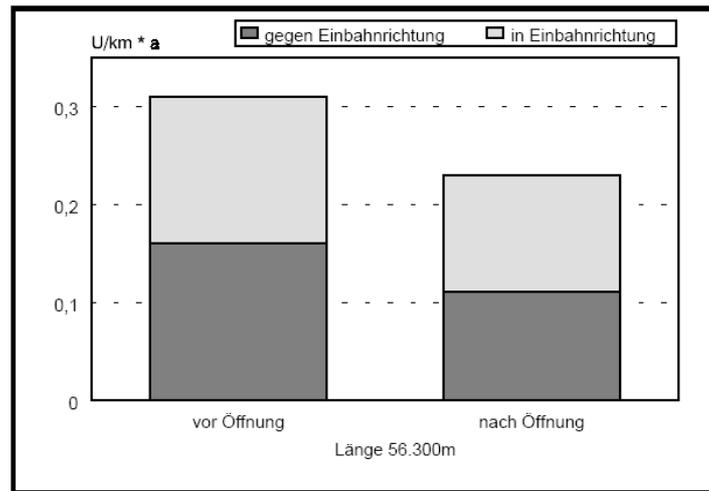


Bild 4-11 Radfahrer-Unfallbelastung vor und nach Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr, bei in der Regel deutlich gestiegenem Radverkehrsaufkommen gegen die Einbahnrichtung nach der Öffnung (ALRUTZ et al. 2002)

4. Beschlussfassung zu messbaren und damit überprüfbaren Zielwerten zur Förderung des Radverkehrs, z. B. Zielwerte (und ggf. auch „Warnwerte“ für den Fall von Negativ-Entwicklungen) für Modal-Split-Anteil und Belastung mit schwer verunglückten (Getötete und schwer Verletzte) und leicht verletzten Radfahrern (bezogen auf Einwohnerzahl), Radroutenausbau soll bis 20XX abgeschlossen sein, ...
5. Soweit der ADFC-Bundesverband diese Erhebung nicht selbst plant: Durchführung eines Fahrrad-Klimatest in 2010 in Zusammenarbeit von Stadt, ADFC und Fahrradhändlern, ggf. erneut in 2015.
6. Einführen und konsequente Anwendung der Prinzipien des Projektmanagements (incl. regelmäßiger Überprüfungen) für die Umsetzung des Radroutennetzes.
7. Bei der polizeilichen Unfallberichterstattung grundsätzliche Unterscheidung der längerfristigen Entwicklung nach leicht und schwer verletzten Radfahrern, da die Entwicklungen verschiedenartig verlaufen können: die Schwerverunglückten und die Leichtverletzten sollten jeweils gesondert betrachtet werden, um nicht diesbezügliche strukturelle Unterschiede in der Unfallentwicklung von vornherein zu verwischen (vgl. Becker et. al. 1992).
8. Bereitstellen von entsprechenden Haushaltsmitteln speziell für Sanierungen von unfallauffälligen Bereichen.
9. Vertiefende Unfall-Auswertungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senioren, Langfristbetrachtung mit Herausarbeiten struktureller Probleme und besonderer Problemstrecken, vgl. Projekt „Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung“ in Krefeld, Mönchengladbach, Hamm; Ruhr-Uni

Bochum/Zeus 1999) – die abzuleitenden Maßnahmen sind im Prinzip bekannt, ggf. ist eine Untersuchung aber zur Unterstützung bei der Umsetzung sinnvoll.

10. Benchmarking zur Unfallentwicklung, ggf. mit besonderem Bezug zu den Unfällen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, mit anderen Städten, ggf. nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland: vertiefter Datenabgleich, Feststellung von Besonderheiten (z. B. über- oder unterdurchschnittliche Zahl von Radfahrer-Unfällen mit Schwerverkehr oder zwischen Fußgängern und Radfahrern, ...).

## 5 Ergebnisse des zweiten BYPAD-Treffens: Handlungsfelder und Prioritäten

### 5.1 Überblick

Die Teilnehmer des zweiten Treffens sind Tabelle 4-1 zu entnehmen.

Zum Zwischenbericht, der die Kapitel 1-4 umfasste, sollten beim zweiten Treffen am 19. April 2010 Ergänzungen und Korrekturen gegeben werden. Alle Beteiligten waren mit dem Zwischenbericht zufrieden und nannten daher keine Ergänzungen.

Zunächst berichtete der Auditor über die aus seiner Sicht vorhandenen Stärken und Schwächen sowie Chancen und Potentiale.

Im Anschluss wurden die aus ihrer Sicht wichtigen Handlungsfelder der Radverkehrspolitik von den Teilnehmern benannt und anschließend bewertet. Für die einzelnen Handlungsfelder werden Maßnahmen besprochen.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmer ist die Reihenfolge der Wichtigkeit für die nachfolgende Diskussion abzuleiten (vgl. Anhang 8).

- Sicherheit
- Radverkehrsnetz, Radwege
- Finanzierung, Umsetzungsplanung, Regelungen
- Mitbenutzung von Busspuren
- Radfahren in Einbahnstraßen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrradparken

Zusätzlich wurden konkrete Knotenpunkte und Streckenabschnitte benannt, an denen Handlungsbedarf gesehen wird (siehe Kap. 6.3).

Die Themen Mitbenutzung von Busspuren, Radfahren in Einbahnstraßen, Öffentlichkeitsarbeit und Fahrradparken konnten aus Zeitgründen nicht mehr umfassend behandelt werden. Nur zum Thema Öffentlichkeitsarbeit gibt es hier kurze Hinweise.

Nach der Diskussion wurden die Teilnehmer gebeten, Rückmeldungen zur Veranstaltung zu notieren (vgl. Kap. 6.3). Herr Gündel überreichte zum Abschluss die BYPAD-Urkunde an Herrn Wilde.



Bild 5-1 Überreichen der BYPAD-Urkunde

## 5.2 Radverkehrssicherheit

Die Radverkehrssicherheit wurde mit 20 Punkten als wichtigstes Handlungsfeld herausgestellt. Der Auditor erläutert den Nutzen von Unfallanalysen und einer Unfallkommission. Auf Nachfrage erklärt er, dass es für Hameln eine Unfallanalyse geben wird.

Es wird der Wunsch nach einer Unfallanalyse geäußert, aus der sich konkrete Unfallursachen ableiten lassen. Beispiel: Führen Hochbordradwege zu Unfällen? Herr Gündel und Herr Wilde erklären, dass so spezielle Aspekte aus der geplanten Analyse nicht abzuleiten sind. Diese zeigt in einer Kartendarstellung auffällige Straßenabschnitte auf, die näher zu betrachten sind. So können im Anschluss Prioritäten hinsichtlich der anstehenden Maßnahmen abgeleitet werden. Bei einer Analyse muss immer bedacht werden, dass nicht bei jedem Unfall die Polizei gerufen wird und daher evtl. nicht alle Unfallpunkte in der Statistik erfasst wurden.

Der Auditor erkundigt sich nach „gefühlten“ potentiellen Unfallschwerpunkten. Genannt werden Strecken, die in beiden Fahrtrichtungen genutzt werden und viele Querungen aufweisen. Ein Beispiel ist die Klütstraße, die zwar auf beiden Seiten eine Radverkehrsanlage aufweist, von der jedoch eine (stadtauswärts) auch in Gegenrichtung genutzt wird. Laut Herrn Gündel birgt das Fahren auf der linken Seite immer eine überdurchschnittliche Gefahr. Laut StVO sollten linksseitige Radwege daher auch die Ausnahme sein, besonders außerorts sind sie jedoch oft nicht zu vermeiden.

Bei der Frage nach gefährlichen Knotenpunkten werden Hochbordradwege mit Kreuzungsbeziehung genannt, da querende Kfz die Radfahrer oft nicht beachten.

Öffentlichkeitsarbeit könnte zu bestimmten Themen gezielt informieren. Autofahrer vertreten z. B. gegenüber der Öffnung von Einbahnstraßen oft eine ablehnende Position. Zeigt sich in Unfallhäufungskarten, dass hier ein besonderes Unfallpotential vorliegt?

Herr Gündel erläutert, dass die Öffnung von Einbahnstraßen laut einer Studie der PGV vollkommen unproblematisch ist. Nur bei Anlage eines Radwegs können Probleme auftreten. Schwierigkeiten können sich durch zu weit links fahrende Radfahrer ergeben, wenn Autotüren geöffnet werden. Wenn bei der Planung die gängigen Regelwerke berücksichtigt werden, sind viele Unfälle jedoch vermeidbar.

Weiterhin wird diskutiert, ob ein eigener Haushaltstitel helfen könnte, kleine Maßnahmen aus der Verkehrssicherheitsanalyse (z. B. das Aufstellen von drei Pollern, die das Parken verhindern) zügig umzusetzen. Eine Alternative könnte eine Erhöhung des Radverkehrsfördertopfes sein.

Seitens der Stadt wird der Vorschlag befürwortet, da Gelder erfahrungsgemäß oft nicht in dem Moment zur Verfügung stehen, wenn sie gebraucht werden. Auch der Straßenbaulastträger stimmt zu und weist darauf hin, dass in Zukunft beispielsweise die vorhandenen Signalanlagen hinterfragt werden müssten.

Dem Vertreter des BUND ist die Diskussion zu abstrakt. Seiner Meinung nach ergibt sich ein Handlungsbedarf aus dem Unfalllagebild, dieses könnte aber auch zeigen, dass es keine Probleme gibt.

Der Auditor weist darauf hin, dass die Unfallanalyse zwar grundsätzlich die Verkehrssicherheit widerspiegelt, es aber gleichzeitig auch Problempunkte geben kann, die nicht durch Unfälle deutlich werden. Außerdem passen das eigene Empfinden und das reale Unfallgeschehen oft nicht zusammen.

Der Straßenbaulastträger ergänzt, dass für ihn die Verkehrssicherheit nicht an Unfällen allein messbar ist und verweist nochmals auf die Radwegsituation an der Klütstraße.

Ein eigener Haushaltstopf wird angezweifelt, es sollte lieber ein Gesamtkonzept geben, das mit Mitteln hinterlegt wird und Ziele definiert, die in einem bestimmten Zeitraum erreicht werden sollen. Die Sicherheit ist dabei ein Teilaspekt und sollte nicht gesondert herausgestellt werden.

Herr Gündel hält mehrere Töpfe für sinnvoller, da sich im Streitfall keiner der Beteiligten öffentlich dafür aussprechen kann, an der Verkehrssicherheit sparen zu wollen, so dass es eher zu einer Einigung kommen könnte.

Herr Wilde spricht sich für einen Topf für Feuerwehrmaßnahmen aus. Wenn dieser nicht mehr ausreicht, kann dann zusätzlich Geld aus dem Topf für längerfristige Maßnahmen abgezweigt werden.

Der Vertreter des BUND gibt zu bedenken, dass zu viele Sicherheitsmaßnahmen das Radfahren unattraktiv machen können. Radfahrer möchten beispielsweise die Straße lieber geradlinig queren, statt an der Ampel abzusteigen.

Herr Gündel ergänzt, dass genervte Radfahrer zu Unfällen führen können („Beim vierten Mal fährt man bei Rot...“). Sein Wunsch ist ein eigener Radverkehrstitel

„Feuerwehrmaßnahmen oder Verkehrssicherheit“ sowie ein größerer Topf „Radverkehrsstrategie“.

Aus den Reihen der Politik kommt die Frage auf, ob der Bauausschuss tatsächlich über jede Kleinmaßnahme informiert werden möchte.

Herr Bündel verweist auf vorhandene stadtinterne Regelungen, als Beispiel wird ein Jahresbericht genannt. Herr Bündel spricht sich für eine Rückmeldung 1-2x pro Jahr aus. Seitens der Politik wird dem Vorschlag zum Teil nur widerwillig zugestimmt, man sollte vermeiden, Themen in Häppchen zu zerlegen.

Regelmäßige Stellungnahmen der Polizei zum Unfallgeschehen bei den Treffen des Fahrradbeirates werden von allen Teilnehmern als sinnvoll angesehen.

### **5.3 Radverkehrsnetz, Radwege**

Das Routennetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1994 weist noch deutliche Lücken auf. Das Ziel ist es, ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu schaffen, das ausgewiesen ist und wichtige Ziele, wie beispielsweise Schulen, einbindet.

Herr Bündel fragt, warum Routen von 1994 nicht umgesetzt wurden. Es ist jetzt wichtig, das Netz von 1994 auf den neuesten Stand zu bringen. Dazu gehört das Festlegen von Prioritäten sowie Maßnahmenvorschläge für Haupt- und Nebenrouten.

Der Vertreter des BUND spricht sich dafür aus, dass auch Maßnahmen bei der Planung berücksichtigt werden, die bereits im Vorfeld als kaum umsetzbar erscheinen, um ein optimales theoretisches Konzept zu bekommen.

Herr Bündel versichert, dass auch solche Maßnahmen Berücksichtigung finden. Allerdings könnten dem Auftraggeber nicht nur schwer durchsetzbare Maßnahmen unterbreitet werden, da dann, aufgrund des hohen Widerstandes, im schlimmsten Fall gar keine Maßnahme umgesetzt würde. Für konkrete Einzelfälle kann jedoch ein „Plan B“ vorgestellt werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen auf den im aktuellen Plan eingezeichneten „Radwegtrassen“, dem 164er-Ring und der Domeierstraße, werden vorgeschlagen. Ein zweiter Ring mit kleineren Lücken könnte um den Wallring ausgewiesen werden. Ein Radwegenetz aus „Schleichwegen“ könnte ein erstes, schnell umsetzbares Angebot sein. Da vieles über Jahre hinweg umgesetzt werden muss, sieht Herr Hermes in einem 2-Stufen-Plan das richtige Mittel. In der ersten Stufe werden „normale“ Maßnahmen erfasst, die zweite Stufe enthält innovative, vorausschauende Aspekte.

Herr Bündel erklärt, dass sich 3-4 Straßen als Fahrradstraßen eignen, die auch kurzfristig ausgewiesen werden könnten. Dazu bedarf es unter anderem Beschilderungen, Markierungen und einer Anwohnergemeinschaft. Problematische

Themen (Schleichverkehr) sollten nach Möglichkeit nicht mit dem Radverkehr in Zusammenhang gebracht werden, damit dieser keine negative Belastung erhält.

Gelegenheitsradfahrer nutzen oft die gleichen Strecken wie Autofahrer. Durch eine „Radschleichwegkarte“ könnten attraktive Strecken bekannter gemacht werden, ein Schwerpunkt sollte im Bereich des Marketings liegen.

Der Umwegfaktor liegt nach Herrn Gündel im Alltagsverkehr bei 1,2 bis 1,4 und ist damit sehr kurz. Fraglich ist jedoch, ob der Faktor in Zeit oder Kilometern zu messen ist. In der Regel ist für den Radfahrer eher der Zeitfaktor von Interesse. Das Radwegnetz sollte möglichst stopp-/ampelfrei sein, zeitlich mindestens der Fahrt entlang von Hauptverkehrsstraßen entsprechen, aber vom Komfort her deutlich besser sein (Bsp. ECE-Kreuzung). Eine Schleichwegkarte wäre für die Öffentlichkeitsarbeit ein guter erster Ansatz. Man könnte zugeben, dass die Routenführung noch nicht optimal ist, aber daran gearbeitet wird und gleichzeitig zeigen, wo man heute schon bequem fahren kann.

Im Klimaschutzkonzept gibt es einen Verweis auf das Radverkehrskonzept, die Erhöhung des Radverkehrsanteils wird thematisiert. Das Radverkehrskonzept und das BYPAD-Verfahren werden vom BMU gefördert.

Der Auditor hält fest, dass statt nach Bedarf zu handeln, der Fokus auf den Routen liegen sollte, da diese fast fertig sind. Das Vorgehen könnte routenweise erfolgen, so dass Maßnahmen eher sichtbar sind. Die Öffnung von Einbahnstraßen ist ein Thema, das sich schnell und am Stück umsetzen und öffentlichkeitswirksam aufbereiten lässt. Seitens der PGV werden Bäckerstraße und Kopmanshof empfohlen.

## 5.4 Finanzierung, Umsetzungsplanung, Regelungen

Ein erster umzusetzender Schritt könnte eine „Radschleichwegkarte“ sein. Öffentlichkeitswirksam könnten in Form eines Flyers Strecken beworben werden, die heute schon angenehm zu befahren und Gelegenheitsradfahrer möglicherweise unbekannt sind. Wichtig ist dabei der Umwegfaktor, der möglichst gering sein sollte. Wichtiger als die Streckenlänge ist für Radfahrer jedoch oft der Zeitfaktor. Das Radwegnetz sollte möglichst unterbrechungsfrei und komfortabel befahren werden können und zeitlich gegenüber der Fahrt entlang von Hauptverkehrsstraßen schneller oder höchstens gleich schnell sein.

Herr Gündel erkundigt sich, ob es denkbar wäre, den Fahrradbeirat als Gremium für konkrete Planungen und einen runden Tisch mit Vertretern aus Politik, Verbänden und Verwaltung, der strategische Aspekte diskutiert, zu unterscheiden. Ist der Fahrradbeirat überhaupt ein Gremium, das konkret plant?

Herr Paschwitz als Mitbegründer erläutert den Fahrradbeirat. Es handelt sich um ein 1984 gegründetes Gremium, das sich zum Ziel gesetzt hat, das Fahrradklima zu verbessern. Eingeladen werden etwa 50 Personen, die Teilnehmerzahl liegt pro Treffen bei 27-28. Die Veranstaltungen sind sehr öffentlich gehalten, die Verwal-

tung nimmt immer teil, oft resultieren Anfragen und Anträge aus den Terminen und es gibt kritische Rückfragen. Außerdem werden Fahrten veranstaltet. Ein Fahrradbeauftragter ist nicht vorhanden, am ehesten nimmt Herr Wilde diese Aufgaben wahr, der dann an Herrn Bode und Herrn Vogel delegiert. Da Hameln eine kleine Stadt ist, kennt man sich und kann sich gut austauschen.

Seitens des BUND wird eine andere Struktur vorgeschlagen. Danach sollte der Fahrradbeirat eher eine Informations- und Marketingfunktion wahrnehmen, als Gruppierung für „Fahrradsympathisanten“ dienen und keine konkreten Planungen durchführen. ProRad wird als Gruppierung für die „Extremradfahrer“ gesehen. Hier würden dann Ortsbegehungen und konkrete Planungen erfolgen. Insgesamt sollte eine Vernetzung angestrebt werden, die Strukturen klar sein und die Polizei in die Arbeit eingebunden werden. Der Beirat wird in seiner bestehenden Form positiv bewertet, ProRad als noch ausbaubar. Die Verknüpfung zur Verwaltung fehlt bislang noch. Der Wunsch nach einem monatlichen Treffen wird geäußert, an dem 3-4x im Jahr Vertreter der Verwaltung teilnehmen können. ProRad stellt dabei eine Facharbeitsgruppe dar, die einen Lagebericht abgibt.

Vom ADFC wird angemerkt, dass es im Beirat kaum Diskussionen und Gespräche gibt, Herr Paschwitz aber eine gute Öffentlichkeitsarbeit macht. Ein Arbeitskreis wäre wünschenswert, ob nun unter dem Namen ProRad oder in anderer Form, ist dabei zweitrangig.

Herr Gündel schlägt eine AG Rad mit Beteiligung von ADFC und ProRad vor, die in den Planungen wie ein Träger öffentlicher Belange behandelt wird. Dadurch wird viel Arbeit verursacht, da zu vielen Vorhaben Stellungnahmen geschrieben werden müssen. Bei Bedarf könnte jemand aus der AG zu Planungsgesprächen hinzukommen oder es gibt alternativ einen gesonderten Termin, bei dem sich alle treffen. Die Stadt muss entscheiden, ob sie einen so einflussreichen Arbeitskreis zulassen möchte und wie die Zusammenarbeit zu gestalten ist.

Von mehreren Seiten kommt der Einwurf, dass die Einflussnahme beim Bau des ECE trotz intensiver Bemühungen nicht geklappt hätte.

Herr Gündel berichtet vom Fahrradforum in Kiel, das als Unterausschuss zum Bauausschuss gegründet wurde. Die Mitglieder kommen aus verschiedensten Bereichen (z. B. Verbände, AStA), das Forum hat sich mittlerweile zu einem Motor der Radverkehrsförderung mit bundesweitem Vorbildcharakter entwickelt. Die Tagungshäufigkeit entspricht etwa der des Bauausschusses (jede 1-2 Monate) und ist bei Bedarf ergänzbar.

Für Hameln wird ein monatliches Treffen als zu häufig angesehen, man sollte höchstens alle zwei Monate zusammenkommen. Wenn die aktuell zu leistenden Anstöße den Prozess in Gang gebracht haben, steht zu befürchten, dass die Treffen sogar im Sande verlaufen.

Herr Güsgen findet die momentane Lösung für Hameln genau richtig, mehr Gremien hätten mehr Treffen zur Folge, der Aufwand würde ausufern.

Der Auditor hält fest, dass für die Zukunft zu klären ist, ob eine Differenzierung in Beirat und eine zweite Variante erfolgen soll und wie die genaue Struktur aussehen könnte. Es gibt nochmals den Hinweis auf die zwei bestehenden Gremien, die enger mit der Verwaltung vernetzt werden sollte. ProRad könnte dabei als Vereinfachung für die Verwaltung dienen.

Herr Gündel überträgt die Klärung der Rolle von ProRad sowie die Frage nach einer AG Rad an Herrn Wilde, Herrn Maler und Herrn Hermes. Die PGV wird über das Ergebnis informiert.

## **5.5 Weitere kurze Hinweise**

Öffentlichkeitsarbeit ist besonders wichtig, so dass sich der Radfahrer wertgeschätzt fühlt. Leuchtturmaßnahmen könnten sichtbar und messbar machen, dass etwas für den Radverkehr getan wird. Aus Sicht der PGV könnte ein Fahrradstadtplan eine gute Möglichkeit sein, das neue Netz zu präsentieren. Weiterhin sind Flyer zu Einzelthemen (Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen) denkbar. Öffentlichkeitsarbeit sollte zu bestimmten Themen gezielt informieren.

## **6 Feedback der Teilnehmer**

### **6.1 Feedback zum ersten Treffen am 18. Januar 2010**

#### **Negative Nennungen**

- Zu geringe Resonanz der Fragebogenteilnehmer
- Zu hohe Abwanderung während der Veranstaltung
- Hoher Zeitaufwand „nur“ für die Justierung wo wir stehen.
- Schlechte Vorbereitung der Teilnehmer
- Zu wenig Rückläufer der Fragebögen
- Leider oft quälende Erklärungen, die nicht abgewürdigt wurden. Deshalb von mir nur ein +/-.

#### **Positive Nennungen**

- Guter Rahmen, gute Atmosphäre
- Gute Gesprächsführung
- Sachlich/ fachlich gut
- Gute Vorbereitung der PGV

### **6.2 Feedback zum zweiten Treffen am 19. April 2010**

#### **Negative Nennungen**

- Absolut negativ! Mangelhafte Resonanz, 16 TN sind zum 2. Treffen nicht erschienen. Warum nicht? Motivations- und Einladungsmethodik verbessern.
- Geringe Beteiligung
- Anzahl Teilnehmer, Vorbereitung der Teilnehmer (teilweise)
- „etwas“ weniger Papier!

#### **Positive Nennungen**

- Gut
- „Inhalt“ von guter Qualität
- Sehr gute Vorbereitung, kompetent, gute Diskussionsleitung, guter Bericht
- Gute Vorbereitung der PGV
- Zwischenbericht ist qualitativ sehr gut!

#### **Weitere Nennungen**

- Die Liste/Landkreis der Teilnehmer im Vorfeld besser festlegen, damit konstantere Teilnahme
- Bestandspflege

- Bitte im Abschlussbericht eine Anlage „Managementfassung“ – „kurz“
- Ziele definieren, Werte festlegen

### **6.3 Problematische und gute Stellen im Radverkehrsnetz Hameln**

(Eintragungen der Teilnehmer am 18.1.2009)

#### **Problemstellen**

- Münsterbrücke/Senior-Schläger-Platz
- Grüner Reiter: Fahrbeziehung Deisterallee → Ostertorwall
- Kastanienwall Querung an Sedanstraße
- Erichstraße ab Gröninger Straße stadtauswärts und Mertensplatz
- Baustraße/Emmernstraße
- Hafenstraße stadtauswärts Zufahrt zur Kaiserstraße
- Tunnelstraße, Bahnunterführung
- Stephanplatz/Guter Ort
- Ohsener Landstraße Höhe Weserberglandstadion stadteinwärts
- Hamel-Grünzug westlich Hastenbecker Weg
- Friedhofquere (Anschluss an beiden Seiten – vermutlich ist die Nachtsperrung und die fehlende Umleitung gemeint?)

#### **Gute Stellen**

- Hafenuquere
- Friedhofquere

## 7 Literatur und Quellen

\* = nicht veröffentlicht

ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club 2004: ADAC-Test Radfahren in Städten. [www.adac.de/Tests/Reisetests/RadfahrenIn\\_Staedten/default.asp?ComponentID=76751&SourcePageID=78525#](http://www.adac.de/Tests/Reisetests/RadfahrenIn_Staedten/default.asp?ComponentID=76751&SourcePageID=78525#), inzwischen nicht mehr online.

ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Fachbegriffe in der Radverkehrsplanung. [www.adfc.de/1725\\_1](http://www.adfc.de/1725_1)

ADFC, Fachgruppe Kartographie: Empfehlungen zur Erstellung von Fahrradstädtplänen, III. Fassung, Entwurf. Stand Juni 2001 \*

ADFC: Die Ergebnisse des Fahrradklimatest 2003.  
[www.adfc-bamberg.de/klimatest.pdf](http://www.adfc-bamberg.de/klimatest.pdf)

ADFC-Bundesverband 2005: [Ergebnisse des] Fahrradklimatest 2005.  
[www.adfc.de/files/2/34/133/Ergebnisse\\_Fahradklimatest\\_2005.pdf](http://www.adfc.de/files/2/34/133/Ergebnisse_Fahradklimatest_2005.pdf)

ADFC-Bundesverband 2009: ADFC-Informationen zur Änderung der StVO: Gegenüberstellung bisherige und neue StVO.  
[www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/47/Info\\_StVONovelle\\_2009.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/47/Info_StVONovelle_2009.pdf)

ALRUTZ, D. et al. 2002: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik 6/2002. [www.pgv-hanno-ver.de/Aktuelles/Artikel\\_Einbahnstrassen\\_mit\\_gegengerichtetem\\_Radverkehr.pdf](http://www.pgv-hanno-ver.de/Aktuelles/Artikel_Einbahnstrassen_mit_gegengerichtetem_Radverkehr.pdf)

BAIER, R. et al. : Anwendung von Sicherheitsaudits auf Stadtstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 126. Bergisch Gladbach 2005

BECKER, U. et al.: Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 250. Bergisch Gladbach 1992

BFU, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung: Sicherheitsdossier Fahrradverkehr. Bern 2005

BKA. Bundeskriminalamt (1998-2009): Polizeiliche Kriminalstatistik. Die Jährlichen Berichte sind Online verfügbar unter: <http://bka.de/> -> Berichte und Statistiken.

BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz, Landkreisgruppe Hameln-Pyrmont: Auswertung der BUND Meinungsumfrage zur Modernisierung der Fußgängerzone. 2008 [www.wesio.de/media/document/2529.pdf](http://www.wesio.de/media/document/2529.pdf)

- BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz, Landkreisgruppe Hameln-Pyrmont  
Fahrradständer – Symbole für clevere Mobilitätsplanung der Stadtentwicklung. 2006 [www.wesio.de/media/document/1327.pdf](http://www.wesio.de/media/document/1327.pdf)
- DIFU, Deutsches Institut für Urbanistik: [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de); u. a.  
Neuigkeiten, Termine, aufbereitete Praxisbeispiele, Newsletter
- ESAS: FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, (Hg.):  
Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen. Köln 2002
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für  
Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA 95). Köln 1995
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für  
Radverkehrsanlagen, Entwurf Ausgabe 2010 (ERA 2010).\*
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt für die  
wegweisende Beschilderung für den Radverkehr. Köln 1998
- GDEV; Europäische Kommission; Generaldirektion Energie und Verkehr: Halbierung der Zahl der Unfallopfer in der EU bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe. Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit. O.J. [http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/memo\\_rsap\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/memo_rsap_de.pdf) inzwischen nicht mehr online
- HAMELN, Stadt: Städtetourismus in Hameln. Situationsanalyse und Vorschläge für ein Tourismuskonzept. Hamelner Schriften zur Stadtentwicklung Heft 4. Hameln 1998.
- HAMELN, Stadt: Stadtentwicklungskonzeption Hameln – Bestandsaufnahme und Stärken-/Schwächenbewertung. Hamelner Schriften zur Stadtentwicklung Heft 5. Hameln 1999.
- HAMELN, Stadt: Stadtentwicklungskonzept. Hamelner Schriften zur Stadtentwicklung Heft 6. Hameln 2000.
- HAMELN, Stadt: Anlage zum Antrag auf Förderung eines Teilkonzeptes zum Klimaschutz „Fahrradfreundliche Stadt Hameln“. 2009a.\*
- HAMELN, Stadt: Ergebnisprotokoll vom 17.11.2009, AG Klimafreundliche Mobilität. 2009b. [www.hameln.de/mediafiles/1411-protokoll.pdf](http://www.hameln.de/mediafiles/1411-protokoll.pdf)
- HAMELN, Stadt: Kommunales Klimaschutzkonzept (Webseite) 2010a. [www.hameln.de/wirtschaft/umwelt/klima/klimaschutzkonzept.htm](http://www.hameln.de/wirtschaft/umwelt/klima/klimaschutzkonzept.htm).
- ICLEI: Wieviel zahlt unsere Kommune für den Autoverkehr? Arbeitsblätter zur Aufdeckung versteckter Subventionen für den motorisierten Individualverkehr Freiburg 2001. Vgl. [www.iclei.org/europe/ccp/subsidies\\_german.htm](http://www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm), [www.iclei.org/europe/ccp/arbeitsblaetter.pdf](http://www.iclei.org/europe/ccp/arbeitsblaetter.pdf)

- ISK; Institut für Straßenverkehr Köln: Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten; Empfehlungen Nr. 12. Köln 1998
- ISK; Institut für Straßenverkehr Köln: Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen - Teil 2. Maßnahmen gegen Unfallhäufungen; Empfehlungen Nr. 13. Köln 2001
- ISEK, Integriertes städtisches Entwicklungskonzept. Stadt Hameln 2006
- LEIPZIG, Ratsversammlung der Stadt: Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs vom 18.9.2002. Drucksache Nr. III 2323.
- LMD, Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr: Richtlinie für die Planung, den Neubau und die Instandsetzung von Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg, Mskr., Stand 11. November 2004. Magdeburg 2004a
- LMD, Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Amt 61, Amt 66: Verfahren zur Qualitätssicherung bei Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Mskr., Stand 11. November 2004. Magdeburg 2004b
- MEEWES, V.: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit. Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung. Köln 1993
- MÜNSTER: Fahrradhauptstadt Münster. Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen. Münster 2004
- NLSV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten. Hannover 2007.  
[http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C34945104\\_L20.pdf](http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C34945104_L20.pdf)
- ORTLEPP, J. et al: Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster. Schlussbericht. Köln 2008.  
[www.udv.de/uploads/tx\\_udvpublications/UDV\\_Uko10\\_Muenster.pdf](http://www.udv.de/uploads/tx_udvpublications/UDV_Uko10_Muenster.pdf)
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr: StVO-Prüfung straßenbegleitender Radverkehrsanlagen in der Stadt Hameln. Schlussbericht. Hannover 1999\*
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr 2004-2009: Berichte zum BYPAD, Audit der Radverkehrspolitik. Schlussberichte der Verfahren in Münster, Marl, Bünde, Kiel, Lüneburg, Karlsruhe, Rostock, Leipzig, Mannheim, Landkreis Borken, Kanton Zürich liegen jeweils unveröffentlicht vor. In Köln, Ettlingen und im Kanton Zürich sind die Verfahren von velo:consult aus Männedorf, Schweiz, in Leipzig von der TU Dresden durchgeführt worden, in Köln, im Kanton Zürich und in Leipzig in Zusammenarbeit mit der PGV. 2004-2009.\*

- PGV/BIS Planungsgemeinschaft Verkehr/ Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V83. Bergisch Gladbach 2001
- PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr/ Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Düsseldorf 2000
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr: Wegweisung für den Radverkehr im Landkreis Hameln-Pyrmont. Gutachten, Hannover 2004.\*
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr: Radverkehrssicherheit in Freiburg. Handlungsempfehlungen. Gutachten im Auftrag der Stadt Freiburg im Breisgau. 2009\*
- ROTERMUND, C.: Die Haftung der Kommunen für die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Leitfaden mit Musteranweisungen zur Organisation der Haftungsvermeidung. 33. Aufl. Berlin 2001
- Ruhr-Uni Bochum/Zeus: Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld. Kurzfassung. 1999. Zur Wirksamkeit: [www.institut.de/pdf/evalu\\_kr\\_99\\_00.pdf](http://www.institut.de/pdf/evalu_kr_99_00.pdf)
- SAUTER, R.: Radfahren in Großstädten. ADAC-motorwelt 4/2004
- UBA, Umweltbundesamt: Least Cost Transportation Planning (LCTP) - Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung [www.umweltbundesamt.de/verkehr/verkehrsplan/lctp/index.htm](http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/verkehrsplan/lctp/index.htm)
- Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung. Leitfaden für die LCTP-Anwendung in Kommunen . o.J. (vgl. <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/lctp.htm>) inzwischen nicht mehr online
- VCD, Verkehrsclub Deutschland; Dortmund, Hg.: Das Fahrradparkhaus vor der Haustür. Dortmund 2003
- VEP, Verkehrsentwicklungsplan Stadt Hameln. Bearbeitung: Südstadt AG/PGV: Band V Radverkehr; Band VII: Integriertes Maßnahmenkonzept für verkehrsbedeutende Straßen mit hohem Problemdruck. Köln, Hannover 1994\*

## 8 Definitionen und Verzeichnisse

### Hinweise

Hinweise zu besonderen Formatierungen:

In Kapitel 4 sind zum Teil zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen des BYPAD-Auditors vermerkt, die über die Ergebnisse des dort dokumentierten ersten Treffens bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinaus gehen. Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen von den Gesprächsergebnissen sind die Hinweise des Auditors *kursiv gedruckt*.

[...] bezeichnet eine Auslassung in einem Zitat oder einen Zusatz durch den Auditor. Unterstreichungen kennzeichnen längere Hervorhebungen, Fettdruck einzelne Worte, um eine Untergliederung zu verdeutlichen. GROSSbuchstaben sind entweder eine Abkürzung (vgl. Abkürzungsverzeichnis nächste Seite) oder verweisen auf Literatur (s. Literaturverzeichnis).

Mit einem Haken ✓ versehen sind abgeschlossene Arbeitsschritte.

### Definitionen

**Radverkehrsanlage(n)** ist der Oberbegriff für alle Arten von Anlagen, die ausdrücklich für den Radverkehr angelegt werden. Im engeren, hier verwendeten Sinn sind Radverkehrsanlagen nur die für den fließenden Radverkehr, also im einzelnen: Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrerfurten oder andere Markierungen für den fließenden Radverkehr wie aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS). Im weiteren Sinne würden dazu auch Fahrradabstellanlagen gehören. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird Radverkehrsanlage in diesem Text nur im engeren Sinne gebraucht.

**Schutzstreifen** [früher: Angebotsstreifen]: „Durch Markierung (Zeichen 340 StVO) [unterbrochener, 12 cm dicker Strich, 1,00 m Farbe, 1,00 m Lücke] hervorgehobener Seitenbereich der Fahrbahn, der bevorzugt den Radfahrern vorbehalten sein soll, aber auch vom Kraftfahrzeugverkehr im Begegnungsverkehr befahren werden darf. Er darf im Unterschied zum Radfahrstreifen nicht als Sonderweg für Radfahrer (Zeichen 237 StVO) ausgewiesen werden. Ruhender Verkehr darf auf dem Schutzstreifen nicht zugelassen werden.“ (ADFC o.J.)

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC .....	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG .....	Arbeitsgemeinschaft
BUND.....	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BYPAD .....	Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung)
DB .....	Deutsche Bahn AG
ERA.....	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV 1995)
FGSV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG .....	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Kap. ....	Kapitel
Kfz .....	Kraftfahrzeug
MIV .....	motorisierter Individualverkehr
PGV.....	Planungsgemeinschaft Verkehr
ÖV, ÖPNV .....	öffentlicher Personennahverkehr
RASt 06 .....	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006
SrV .....	System repräsentativer Verkehrserhebungen (der Universität Dresden)
StVO.....	Straßenverkehrs-Ordnung
VCD.....	Verkehrsclub Deutschland
VwV-StVO .....	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VEP .....	Verkehrsentwicklungsplan
VEP V .....	Verkehrsentwicklungsplan, Baustein V, Radverkehr

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 0-1	Zeit- und Ablaufplan des BYPAD-Verfahrens.....	1
Tabelle 0-2	Einzelergebnisse zu Fragen und Modulen .....	2
Tabelle 3-1	Finanzmittel für den Radverkehr in Hameln und für ausgewählte Städte (aus eigenen Recherchen und PGV/PBS 2000).....	28
Tabelle 4-1	Teilnehmer der BYPAD-Treffen 2010 Hameln .....	51
Tabelle 4-1	Teilnehmer der BYPAD-Treffen 2010 Hameln.....	51

## Verzeichnis der Abbildungen

Bild 3-1	Beschreibung der Radverkehrssituation in der Bestandsaufnahme von 1999 (HAMELN 1999, S.98).....	15
Bild 3-2	Ziele für den Radverkehr im Stadtentwicklungskonzept von 2000 (HAMELN 2000, S.83).....	16
Bild 3-3	Strategien für den Radverkehr im Stadtentwicklungskonzept von 2000 (HAMELN 2000, S.84).....	16
Bild 3-4	Hauptverkehrsstraße, nachgerüstet mit Mittelinseln und Schutzstreifen (Reimerdeskamp, vgl. auch Anhang 6) .....	17
Bild 3-5	Gute Lösung: Radfahrstreifen mit eindeutiger Bevorrechtigung vor rechts abbiegenden Kfz (Brückenkopf Münsterbrücke).....	19
Bild 3-6	Anteile geöffneter Einbahnstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen in verschiedenen Städten (eigene Zusammenstellung nach Angaben der Städte).....	20
Bild 3-7	Netz mit wegweisender Beschilderung in Hameln (Entwurf, Stand 2003) ...	21
Bild 3-8	Mängel-Hotline an der Fahrrad-Wegweisung in Hameln und vorbildhafte Wegweisung am Weserradweg.....	21
Bild 3-9:	Logos von überregionalen touristischen Routen .....	21
Bild 3-10	Ausgewiesene Route mit Schiebe- oder gar Tragestrecke (Elisabeth-Selbert-Schule von Münsterbrücke) .....	22
Bild 3-11	Übersicht Bestandsaufnahme Fahrradparken aus ISEK 2006.....	23
Bild 3-12	Fahrradstellplätze für Mitarbeiter am Rathaus (Sedanstraße) .....	23
Bild 3-13	Flyer zum Felgenfest im Wesertal am 30.05.2010.....	25
Bild 3-14	Logo von Pro Rad Hameln.....	25

Bild 3-15	Radverkehrsanteile in Städten mit Einwohnerzahlen zwischen 40 Tsd. und 80 Tsd. Einwohnern (eigene Recherchen, Daten von Socialdata, zum Teil Daten aus den 90er Jahren und SrV 2008).....	30
Bild 3-16	Zuwachs Radverkehr am Beispiel Karlsruhe .....	31
Bild 3-17	Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung in den Jahren 2007 – 2009 .....	32
Bild 3-18	Schwere der Unfallfolgen bei Unfällen mit Radfahrereteiligung .....	33
Bild 3-19	Schwerste Unfallfolge bei Unfällen mit Radfahrereteiligung .....	33
Bild 3-20	Unfälle je Wochentag.....	34
Bild 3-21	Unfälle je Tagesstunde .....	35
Bild 3-22	Schwerste Unfallfolge je Tagesstunde.....	35
Bild 3-23	Unfallgegner in von Radfahrern verschuldeten Unfällen.....	36
Bild 3-24	Unfallgegner in Unfällen mit Radfahrern als 2. oder 3. Beteiligten.....	36
Bild 3-25	Unfallgegner in von Radfahrern verursachten Unfällen und die Unfallfolgen..	37
Bild 3-26	Unfallgegner in Unfällen mit Radfahrern als 2. oder 3. Beteiligten und die Unfallfolgen .....	37
Bild 3-27	Alter der beteiligten Radfahrer .....	38
Bild 3-28	Geschlecht der beteiligten Radfahrer.....	39
Bild 3-29	Alter und Geschlecht der beteiligten Radfahrer.....	39
Bild 3-30	Langfristige Entwicklung der Zahl unfallbeteiligter Radfahrer im Vergleich Stuttgart und Freiburg (Unfalldaten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg) .....	40
Bild 3-31	Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Verhältnis zum Radverkehrsanteil (Daten Polizei Mannheim; ältere Daten aus ADFC-Städtetest 2004).....	41
Bild 3-32	Schwer verunglückte Radfahrer im Verhältnis zum Radverkehrsanteil (Daten der örtlichen Polizeidienststellen, Angaben der Städte zum Radverkehrsanteil)42	
Bild 3-33	Benotung im ADFC-Fahrrad-Klimatest 2003 für ausgewählte Städte, nach Noten sortiert.....	43
Bild 3-34	Benotungen der Einzelfragen im ADFC-Fahrrad-Klimatest 2003, nach Noten für Hameln sortiert, im Vergleich mit dem Gesamten Mittelwert für Niedersachsen .....	44
Bild 3-35	Vergleich Benotung ADFC-Test 1991, 2003, nach Notensprung sortiert .....	45

Bild 3-36	Ergebnisse des ADFC Klimatests 2003 für ausgewählte Städte (Nutzerbefragung, links) und der ADAC-Untersuchung „Rad fahren in Städten 2004“ (Experten-Bewertung, rechts) .....46
Bild 4-1	Ergebnisse für die BYPAD Module 2010 in Hameln.....52
Bild 4-2	Ergebnisse für die 30 BYPAD-Fragen 2010 in Hameln (nur tlw. textlich benannt).....53
Bild 4-3	Schlecht aufeinander abgestimmte Markierung und baulicher Zustand mit Sturzgefahr (L 433, Klütstraße). .....57
Bild 4-4	Unzureichende Bordabsenkung (Invalidenstraße zu An der Weser am Krankenhaus).....58
Bild 4-5	Das Radverkehrsnetz nach Baustein Radverkehr VEP 1994 (PGV 1994, Änderungen und Umsetzungsstand noch nicht eingearbeitet, siehe dazu Anhang 1 und 2).....63
Bild 4-6	Das Lkw-Führungsnetz im Internet.....64
Bild 4-7	Positivbeispiel: direkte Führung Radverkehr am Knotenpunkt Kastanienwall/Erichstraße.....68
Bild 4-8	Hafenquere: aufwändige Überwindung einer Barriere.....69
Bild 4-9	Positivbeispiel: Winterräumung für Radverkehr in Dänemark (für den Kfz- oder Fußverkehr mag dies nicht die optimale Räumung sein ...) (www.bypad.org)69
Bild 4-10	Teil der Foto- und Plakatserie zum Flächenverbrauch der Verkehrsmittel (Stadt Münster).....76
Bild 4-11	Radfahrer-Unfallbelastung vor und nach Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr, bei in der Regel deutlich gestiegenem Radverkehrsaufkommen gegen die Einbahnrichtung nach der Öffnung (ALRUTZ et al. 2002) .....82
Bild 5-1	Überreichen der BYPAD-Urkunde.....85

## Anhang

### Anhang 1

### Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP, Baustein Radverkehr 1994

(nach Angaben der Stadtverwaltung)

#### VEP 1994 Radverkehr Band V

##### Auflistung ausgeführter Maßnahmen :

##### 5.2.1 Anbindung nördl. Wohngebiete – Fischbeckerstraße bis Zentrum

- Mertensplatz – Schutzstreifen (Teilmarkierungen)
- Süntelstraße – Übergang Hochbordradweg auf Fbniveau
- Mertensplatz – Gehwege Rad frei, Verbreiterung Fußgängerbrücke (Hameln) Rad frei
- 164er Ring - Rad frei - Schutz- u. Radfahrstreifen
- Gröninger Straße – ab östl. Nebenfb. Erichstr. bis Wettorstr. Rad frei
- Schutzstreifen westl. Nebenfb Erichstr.(stadteinwärts)

##### 5.2.2 Anbindung der nordöstl. Wohngebiete – Süntelstraße bis Zentrum

- Knoten Kastanienwall/Wettorstr./Emmernstr. für sicheren Zweirichtungsverkehr mit Schutzstreifen u. Aufstellflächen mit Signalgebern ausgestattet

##### 5.2.3 Anbindung des Basbergviertels - Hammelstein bis Zentrum

- Bahn-/Friedhofsquere
- Rathausplatz Rad frei,
- Radweg Kastanienwall
- Stich Baustr. Rad frei

##### 5.2.4 Anbindung Afferde u. Hastenbeck – Hamelner Straße bis Zentrum

- Teilstück Hamelner Str. beidseitig RFS
- Hastenbecker Weg stadteinwärts Radweg ab Fluthamelstr. bis Tunnelstr.(Radsignal), stadtauswärts ab Stüvestr. Gehweg Rad frei bis Fluthamelstr.
- Hastenbecker Weg beidseitige Radwege ab Tunnel-/Stüvestr. bis Bahnhofplatz
- Aufweitung Bahnunterführung Hastenbecker Weg
- Kaiserstr.- beidseitige Schutzstreifen
- Wilhelmsplatz/Wilhelmstr. Rad frei
- Mittelinsel Ostertorwall/Alte Marktstr.

##### 5.2.5 Anbindung der südl. Wohngebiete - Am Hastebach bis Zentrum

- Ohsener Str.(nördl. Guter Ort) bis Nebenfb. Mühlenstr. Rad frei
- Mühlenstr./Hafenstr. bis Ruthenstr. Rad frei

##### 5.2.6 Anbindung über die Weserbrücken

- Münsterbrücke – beidseitige Radwege (Hbord u. RFS), östl. Unterquerung über Rampen (Weserpromenade/Langer Wall)
- Brückenkopf – Schutzstreifen Richtung Klütstr. u. diagonal mit Signal (Breiter Weg/Richt. Schleuse)

### 5.2.7 Radverkehrsführung auf den Wallstraßen

- Münsterwall – beidseitige Hochbordradwege
- Ostertorwall – beidseitige Hochbordradwege,  
Wilhelmstr. bis Deisterallee beidseitige Schutzstreifen
- Kastanienwall – einseitiger Hbordradweg ab Nebenfb Deisterallee(Nord) bis Wettorstr.  
u. Schutzstreifen Wettorstr. bis Thiewall u. Ende Nebenfb bis Ostertorwall
- Thiewall – Radweg Erichstr. bis Domeierstr.

### 5.3.1 Radverkehrsführung innerhalb der Altstadt

- Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung in der Baustr./Emmernstr./Stubenstr./  
Platzstr./Hummenstr./Kupferschmiedestr./Fischpfortenstr.
- Radabstellanlagen – Weserpromenade, Pfortmühle, Stadtgalerie, Zehnhofstr.,  
Ritterstr., Emmernstr., Sedanstr., Am Posthof, Info Center, Parkhaus Kopmanshof,  
Kleine Straße, Senior Schläger Platz, Münsterkirchhof

### 5.3.2 Radfernweg Weser

- Beschilderung, Info Kästen (Stadtpläne)
- Hafenbrücke (Fuß-/Radweg),
- Weserpromenade (Hafenbrücke bis Thiewallbrücke)
- südl. Hafen – Fuß-/Radwegspange

### 5.3.3 Maßnahmen im Netz

- Kreuzstraße – Schutzstreifen Richtung Bahnhof
- Reimerdeskamp – beidseitige Schutzstreifen

## 6. Sofortmaßnahmen (s. Kopie Seite 105)

**Sofortmaßnahmen**, der Umsetzungsstand ist nach Angaben der Stadtverwaltung durch den Auditor in [ ] eingegeben worden. (Originaltext aus dem VEP Hameln, Band V Radverkehr, S. 105).

✓ bedeutet umgesetzt, ggf. mit Anmerkungen, z. B. zu *kursiven* Textabschnitten in [ ].

„Die empfohlenen Maßnahmen sind (...) soweit möglich unter der Prämisse der zügigen Umsetzungsmöglichkeit erarbeitet worden. Um erkannte Problemstellen zu entschärfen und durch einfache und schnellgreifende Maßnahmen umgehend ein Zeichen für die Radnutzung in Hameln zu setzen, erfolgt eine Zusammenstellung kurzfristig realisierbarer Maßnahmen [(.)]:

- Verbesserung der Route Süntelstraße - Altstadt *mit der Einrichtung der durchgängigen Fahrradstraße* in der Achse Gartenstraße - Feuergraben - Wettorstraße - Emmernstraße (unter Beibehaltung der Kfz-Führung) unter Berücksichtigung der Querung des Kastanienwalles.  
✓ [Fahrradstraße nicht umgesetzt]
- Realisierung der Route Afferde - Bahnhof - Altstadt
  - Radfahrstreifen im Hastenbecker Weg / Hamelner Straße [Radweg im Hastenbecker Weg, Teilstück Hamelner Straße mit Radfahrstreifen]

- Angebotsstreifen in der Kaiserstraße ✓ [heute Schutzstreifen genannt]
- Unechte Einbahnstraße in der Wilhelmstraße ✓
- Querungsstelle Wilhelmstraße / Kopmanshof ✓ [statt dessen aber in Höhe Alte Marktstraße]
- Verbesserung der Radverkehrsführung innerhalb der Altstadt durch die Einrichtung unechter Einbahnstraßen [statt dessen: Freigabe Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung] in
  - *Kopmanshof* [nicht umgesetzt]
  - Baustraße ✓
  - Thietorstraße ✓
  - Verlängerung Sedanstraße ✓
- Verbesserung der Durchlässigkeit der altstadtnahen Wohngebiete durch die Einrichtung unechter Einbahnstraßen [statt dessen: Freigabe Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung]
  - in der Grütterstraße ✓
  - in der Gröninger Straße ✓
  - im 164-er Ring ✓
  - *in der Bahnhofstraße* [nicht umgesetzt]
- Einrichten fehlender Radverkehrsführungen auf Hauptverkehrsstraßen
  - Radfahrstreifen im Ostertorwall ✓ [statt dessen: Radwege]
  - *Einrichten eines Radfahrstreifens in der Klütstraße (Fahrtrichtung Süden)* [2007 abgelehnt]
  - Einrichten eines Radfahrstreifens in der Fischbecker Straße (Fahrtrichtung stadtauswärts) zwischen Mertensplatz und der Lichtsignalanlage Forster Weg [nicht umgesetzt]

## Anhang 2 Radverkehrsmaßnahmen ab 2004

\* Umbau im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung finanziert

\*\* Baumaßnahme im Rahmen des Straßenausbaues finanziert

2004	Münsterbrücke - Radfahrstreifenmarkierung Brückenkopf - Querung mit Signalanlage*, Schutzstreifenmarkierung, Inselumbau Reimerdeskamp - beidseitige Pflasterungen für Gehweg/Rad frei Neue Radwegtrassen: Lohstr./ LSA Deisterstr.*, Falkestr., Scharnhorstgelände bis Steigerturm, Zum Casino bis 164er Ring
2005	Reimerdeskamp - beidseitige Schutzstreifenmarkierungen Kastanienwall - Hochbordanlage**/ Markierungen Mertensplatz - Markierungen mit Fahrbahnaufweitungen Süntelstraße - Umbau Hochbordradweg (Mertensplatz) Hafenquere mit Anbindung an Weserpromenade(Sumpflume)
2006	Südlich Hafen - sichere Weserradwegführung (Spange) Torbayufer - Pflasterung Rampe (Thiewallbrücke) Radwanderwege - Rund um den Klüt, Süntel - Weser-Tour
2007	Eugen-Reintjes-Straße, Absenkungen, Markierungen, Sperrgitter Weserradweg - Bereich Realverband Tündern Bordabsenkungen: Brückenkopf Nebenfahrbahn, Kerschensteiner Str., Adolfstr., Stephansplatz, Grothstr., Wilhelm-Raabe-Str., Hastenbecker Weg/Bahnhof, Breslauer Allee
2008	Münsterbrücke Ost - Sicherung Treppenausgänge (Unterführung) Weserradweg - Knochenhauereck bis Ruderverein - wassergeb. Decke Markierungen - (Schutzstreifen) Ostertorwall , Hafenstr., Torbayufer., Bahnhofskreisel, Kreuzstr., Deisterstr., Weserpromenade, Basbergstr., Wilhelmstr., Mertensplatz, Kastanienwall Radbügel - Am Posthof, Baustr., Sedanstr., Schläger Platz, Münsterkirchhof, Am Anleger, ECE, Pfortmühle
2009	Weserpromenade - Radabstellanlage u. Promenadenweg Bahnhofplatz – neue Radparker mit Überdachungen

(nach Angaben der Stadtverwaltung)

### Anhang 3 Hinweise aus der Wegweisungs-Konzeption für den Landkreis Hameln-Pyrmont

Mit Anmerkungen zur Umsetzung der Vorschläge vom Landkreis Hameln-Pyrmont.

#### Wegweisung für den Radverkehr im Landkreis Hameln-Pyrmont - bauliche und sicherheitsrelevante Mängel im Routenverlauf - - sonstige Hinweise zum Routenverlauf -

1	<p><b>Hameln:</b> Im Bereich der Altstadt zwischen Standorten 179 und 184 ist die Strecke FGZ und nicht ganztags für Radfahrer freigegeben (nur temporär); es wird angeregt, Führung ab Standort 177 über „164er Ring“ bis Standort 185 weiter zu führen (Anbindung an Route nach Holtensen); Anbindung aus Rtg. Osten an Weserradweg dann nur über südl. der FGZ befindlichen Route; der Bereich FGZ sollte also ganz aus dem Konzept heraus genommen werden, Abzweigungen in das Zentrum sind natürlich jederzeit möglich (alternativ: FGZ freigeben)</p>	<p>Die Führung der Radfahrer durch die Fußgängerzone ist beabsichtigt. Eine Freigabe für Radfahrer ist nicht angedacht.</p>
2	<p><b>Hameln:</b> bei Standort 179 (Osterstr./Kastanienwall) keine sichere ebenerdige Querung der Bundesstraße möglich, nach vorhandenem Konzept unklare u. gefährliche Führung; in Unterführung Radfahren verboten; Querungshilfe bereitstellen bzw. Signal installieren, alternativ Unterführung aus Rtg. FGZ für Radfahrer freigeben (in Verbindung mit Hinweise unter Punkt 1 zu sehen, d.h. falls Führung über FGZ entfallen kann, entfällt auch dieser Problempunkt)</p>	<p>Radfahrer sollen die Unterführung nutzen. Eine andere, sichere Wegführung ist nicht realisierbar. Eine Freigabe der Unterführung für Radfahrer ist nicht angedacht.</p>
3	<p><b>Hameln:</b> Weg über Friedhof zwischen Koppenstr. und Sandstr. geschlossen zwischen 22h-6h (Standort 176)</p>	<p>Der Weg wird kaum noch gesperrt. Ggf wird eine „Umleitung“ ausgeschildert werden.</p>
4	<p><b>Verbindung Hameln – Klein Berkel:</b> Routenführung über B83 unattraktiv und Querung B83 umständlich; es wird angeregt, zwischen Standorten 370 und 376 die Route entlang der Weser und dann über Ohrsche Landstraße (Unterführung unter der B83) zu führen</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt</p>

## Anhang 4 Fragebogen des ADFC-Klimatests 2003

(Der Fragebogen für den ADFC-Klimatest 2005 ist geringfügig verändert worden.)

Umfrage  
**Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt?**

Meine Antworten betreffen die Stadt:

PLZ \_\_\_\_\_ Stadt \_\_\_\_\_ Bundesland \_\_\_\_\_

Bitte bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 6, welche Aussage auf Ihre Stadt am ehesten zutrifft.

---

**A. Fragen zum Fahrradklima in Ihrer Stadt**

1. Radfahren macht Spaß ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Radfahren ist Stress

2. In jüngster Zeit hat unsere Stadt besonders viel für den Radverkehr getan ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ In jüngster Zeit hat unsere Stadt kaum etwas für den Radverkehr getan

3. Bei uns ist das Fahrrad vollwertiges Freizeit- und Alltagsverkehrsmittel ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Bei uns wird das Fahrrad selten als Verkehrsmittel für Freizeit und Alltag benutzt

4. Bei uns fahren alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Bei uns ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät

---

**B. Fragen zur Sicherheit beim Radfahren**

5. Als Radfahrer/in fühlt man sich sicher ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Als Radfahrer/in fühlt man sich unsicher

6. Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind selten ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen gibt es häufig

7. Nur wenige Autos fahren zu schnell ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Die meisten Autos fahren zu schnell

8. Die Stadt überwacht streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken oder Radfahrer/innen behindern ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Die Stadt duldet es großzügig, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken oder Radfahrer/innen behindern

9. An Baustellen werden Radfahrer/innen bequem und sicher vorbeigeführt ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ An Baustellen werden Radfahrer/innen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen

---

**C. Fragen zum Komfort des Radfahrens**

10. Bei uns ist auch das Stadtzentrum gut mit dem Fahrrad zu erreichen ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Bei uns ist das Stadtzentrum schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen

11. Bei uns kann man zügig und direkt Rad fahren ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Bei uns wird man behindert und muß Umwege fahren

12. Unsere Strecken für Radfahrer/-innen sind angenehm breit ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind zu schmal

13. Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind bequem und komfortabel ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind unbequem und wenig komfortabel



## Anhang 5 Beispielhaftes Mängelhinweisformular Karlsruhe

<b>Bauliche Mängel :</b> <input type="checkbox"/> starke Unebenheiten / Holperstrecke <input type="checkbox"/> Gehweg / Radweg zu schmal <input type="checkbox"/> Behinderung durch Pfosten, Mast, Kette <input type="checkbox"/> fehlende, beschädigte Fahrradabstellanlagen <input type="checkbox"/> mit Rollstuhl Kinderwagen nicht benutzbar <input type="checkbox"/> Bordstein zu hoch <input type="checkbox"/> Bordsteinabsenkung zu schmal <input type="checkbox"/> Verkehrsführung an Baustellen unklar <input type="checkbox"/> fehlende, schlechte Sitzgelegenheiten an Haltestellen und Grünanlagen	<b>Sicherheitsmängel :</b> <input type="checkbox"/> Konflikt mit Radfahrer wegen <input type="checkbox"/> bitte begründen <input type="checkbox"/> Konflikt mit Fussgänger wegen <input type="checkbox"/> bitte begründen <input type="checkbox"/> Radweg nicht erkennbar (z.B. zugeparkt) <input type="checkbox"/> Vorfahrtsmissachtung durch Autofahrer <input type="checkbox"/> unklare Vorfahrtslage <input type="checkbox"/> Querungsmöglichkeit fehlt <input type="checkbox"/> ungesichertes Radwegende unklare Radwegführung (z.B. bei Baustellen) <input type="checkbox"/> Radweg / Gehweg oft zugeparkt <input type="checkbox"/> Bewuchs ragt in Gehweg / Radweg	<b>Ampeln und Beschilderung :</b> <input type="checkbox"/> Grünphase zu kurz <input type="checkbox"/> Wartezeit zu lang <input type="checkbox"/> Bedarfsampel reagiert zu langsam <input type="checkbox"/> Druckknopfanlage ist defekt <input type="checkbox"/> Ampeln nicht aufeinander abgestimmt <input type="checkbox"/> Induktionsschleife reagiert nicht <input type="checkbox"/> Ampel überflüssig <input type="checkbox"/> Radwegsausschilderung falsch /schlecht <input type="checkbox"/> Sackgasse ohne Hinweis auf weiterführenden Radwege <input type="checkbox"/> <b>Einbahnstrasse</b> <input type="checkbox"/> Radweg freigeben in Gegenrichtung <input type="checkbox"/> Radweg aufheben / fahren auf der Strasse erlauben
<b>Bemerkungen / Ortsangaben</b> <input type="text"/>	<b>Bei Scherben, starke Verschmutzungen bitte 0721/133-7082 anrufen.</b>	
Anschrift Telefon e-Mail	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	
		

## Anhang 6 Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen

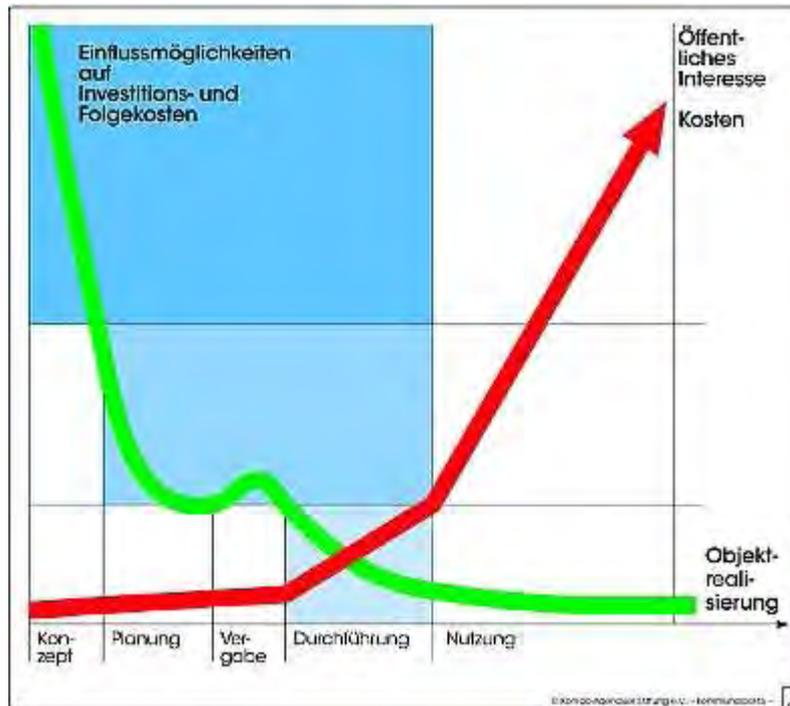


Abbildung 2.18

“Der Zeitpunkt, zu dem die *Beteiligten* am Planen und Bauen ihre Ziele und Vorstellungen einbringen sollten, ist je nach Stadium unterschiedlich. Für das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren gilt, dass am Beginn die Beeinflussungs- und Steuermöglichkeiten am größten sind. Mit fortschreitender Objektrealisierung nehmen die Mitsprache- und Einflußmöglichkeiten schnell ab. Das **öffentliche Interesse** an Planungs- und Bauaufgaben verhält sich meist *entgegengesetzt* dazu: Der Planungsbeginn wird nur schwach wahrgenommen. Erst eine fortgeschrittene Planung bzw. Ausführung weckt zunehmend das öffentliche Interesse und wirkt u. U. über politische Einflußnahme kostentreibend.“

Quelle: eLearning Kommunalpolitik der Konrad-Adenauer-Stiftung (<http://www.kas.de/kommunal/e-learning/detail.php?graf=57>)

Hervorhebungen **Fett** und *kursiv* im Original; unterstrichen durch Auditor

## Anhang 7 Auszug aus „Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten“

Aus NLSV 2007, S. 28, 29

Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten – Beispiel 5 Hameln

**Hameln (Kreis Hameln-Pyrmont)**

**K 1 (Reimerdeskamp)**

DTV: 15.402 Kfz/24 h  
 Schwerverkehr: 1.658 Kfz/24 h  
 Radverkehr: 500 R/24 h  
*(Stand: 2002)*

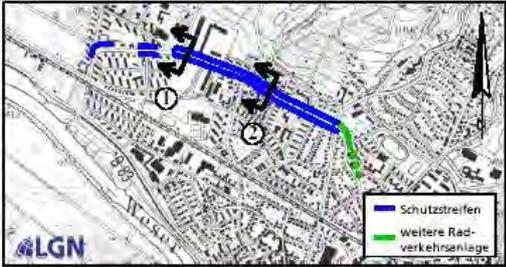
Fertigstellung: 2005  
 Länge der Maßnahme: ca. 1.500 m

**Beschreibung**

Die Kreisstraße hat die Funktion einer innerörtlichen Umfahrung der Innenstadt und besitzt wegen anliegender Schulen eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Die beidseitig vorhandenen schmalen und in schlechtem baulichen Zustand befindlichen Radwege unterschreiten die Mindestanforderungen der StVO und konnten deshalb nicht benutzungspflichtig bleiben. Zudem kam es wegen de neben dem Radweg liegenden ebenfalls sehr schmalen Gehweges zu Behinderungen und Gefährdungen zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Mit der beidseitigen Markierung von Schutzstreifen sollen die Radfahrer, die jetzt legal die Fahrbahn benutzen, gegenüber dem starken Kfz-Verkehr geschützt werden. Die mit rotem Belag gepflasterten Radwege im Seitenbereich werden weiterhin als nicht benutzungspflichtige Radwege (ohne Beschilderung) vorgehalten.

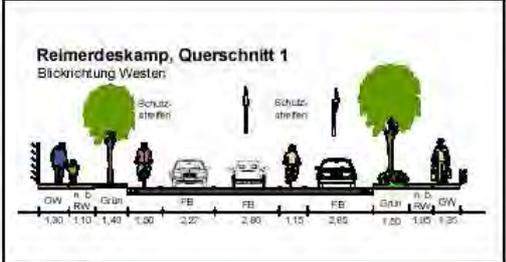
An Knotenpunkten verläuft der Schutzstreifen zwischen dem Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen (s. Querschnitt 1). Aufgrund des breiten Straßenquerschnitts war die Anlage der meist 1,50 m breiten Schutzstreifen auch im Bereich der vorhandenen Mittelinseln möglich (s. Querschnitt 2).



Lageplan



Querschnitt 1



Reimerdeskamp, Querschnitt 1  
Blickrichtung Westen

Querschnitt 1

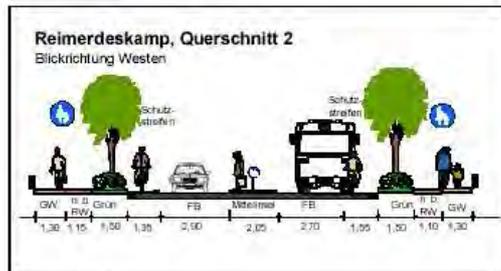


Nicht benutzungspflichtiger Radweg im Seitenbereich

Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten – Beispiel 5 Hameln



Querschnitt 2



Querschnitt 2



Beginn des Schutzstreifens (stadtauswärts)



Unterbrechung des Schutzstreifens im Bereich mit Parkstreifen

Der Schutzstreifen wird in Teilbereichen unterbrochen, um am Fahrbahnrand das Parken zu ermöglichen. Die verbleibende Restbreite der Fahrbahn lässt dann keine Schutzstreifen zu.

**Erfahrungen**

Die Akzeptanz der Schutzstreifen ist nach Erfahrungen der Stadt Hameln bisher nur mäßig. Häufig nutzen Radfahrer trotz der Mängel den alten, nicht benutzungspflichtigen Radweg, z.T. sogar in falscher Richtung, weil sie sich auf der stark belasteten Straße unsicher fühlen. Dadurch ergeben sich insbesondere an der Zufahrt zu einer Kaserne Konfliktsituationen mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen.

**Bewertung**

Der planerische Ansatz, den Radfahrern sowohl eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn als auch eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum anzubieten, entspricht den gesetzlichen Vorgaben und den Regelwerken. Da der vorhandene Radweg mit vertretbarem Aufwand nicht zu verbreitern war (Baumbestand, Anliegergrundstücke), kann eine für die hohe Kfz-Verkehrsstärke prinzipiell anzustrebende benutzungspflichtige Führung ohne größeren Aufwand nicht erreicht werden. Die nach wie vor überwiegende Nutzung des „nicht benutzungspflichtigen“ Radweges entspricht generell den Erfahrungen mit derartigen Anlagen. Sollte das Gefährdungspotenzial für Fußgänger in Zusammenhang mit dem Radweg weiterhin bestehen, ist auch zu erwägen, den Radweg durch Umpflasterung des Seitenraums ganz aufzuheben.

Für die Anlage der Schutzstreifen spricht neben der Sicherung des Radverkehrs auch, dass damit die überbreite Fahrbahn optisch schmaler wirkt. Dies kann sich dämpfend auf die Kfz-Geschwindigkeiten auswirken.

## **Anhang 8      Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder**

### **1 Mitbenutzung von Busspuren (5 Punkte)**

- Mitbenutzung von Busspuren
- Mitbenutzung der Busspuren für Radfahrer
- Freigabe der Busspuren für Radverkehr

### **2 Radfahren in Einbahnstraßen (4 Punkte)**

- Öffnung Einbahnstraßen
- Radfahren in Einbahnstraßen, Markierungen an Knoten

### **3 Radverkehrsnetz, Radwege (15 Punkte)**

- Bessere Vernetzung der Radwege, Lückenschluss
- Schulen und Radfahren, Bedarf-Wegenetz
- Durchgängiges Radwegenetz
- Durchgängige Radrouten definieren und realisieren
- Vernetzung
- Netzkonzeption
- Zusammenhängendes Radwegenetz
- Wegweisung innerorts/ überörtlich

### **4 Sicherheit (20 Punkte)**

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sichere Radwege
- Sichere Radwegtrassen bis ins Zentrum

### **5 Öffentlichkeitsarbeit (4 Punkte)**

- Marketing, Öffentlichkeitsarbeit: Fahrradstadtplan (als Beispiel)
- Offensive Öffentlichkeitsarbeit: Privilegierungsbeispiele pro Rad, sichtbare Präsenz von Maßnahmen

## **6 Fahrradparken (2 Punkte)**

- Fahrradkonzept Fußgängerzone: Abstellanlagen, Einkaufen mit dem Rad
- Abstellanlage Bahnhof

## **7 Finanzierung, Umsetzungsplanung, Regelungen (10 Punkte)**

- Fahrradbeauftragter
- Klare Finanzierungsplanung (Rad-Budget), klare Umsetzungsplanung (verbindlich-messbar)
- Aktivitäten koordinieren (Runder Tisch oder Fahrradbeauftragter)
- Workshop Rad-Regelungen

## **8 Konkrete Nennungen (insgesamt 8 Punkte)**

- Knotenpunkte: Mertensplatz; Hafenstraße (3 Punkte)
- Radfahrerführung „Grüner Reiter“
- Radweg Südumgehung (4 Punkte)
- Deisterstraße stadtauswärts (1 Punkt)
- Radwege Ohsener Straße mit Fluthamelbrücke
- Bahnunterführung Tunnelstraße
- Schlechte Lösungen:
  - Knoten Hastenbecker Weg/Hefehof
  - Ostertorwall Geradeausfahrt Richtung Kastanienwall
  - Bahnhofstraße/ Kopmanshof
  - Weserbrücke Süddurchfahrung ohne Rad