

# Stellungnahme des ADFC Hamm zur Planung der Radhaupttroute nach Herringen

Die Stadt Hamm plant seit 2021 Radhaupttrouten in die Stadtbezirke. Am 24. Mai 2024 wurden dem ADFC Hamm der Entwurf der geplante Radhaupttroute nach Herringen vorgestellt und Vertreter des ADFC hatten die Möglichkeit mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung die Route zu befahren und einzelne Aspekte zu besprechen.

Der von der Stadt Hamm verwendete Begriff Radhaupttrouten beschreibt keine Standards für Radwege. Von der Forschungsstelle für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden Standards für Radvorrangrouten definiert. Radvorrangrouten (RVR) sind hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz und sollen wichtige Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs in Entfernungen von fünf bis über 20 Kilometern erschließen. Der ADFC Hamm wünscht sich grundsätzlich eine Planung der Radhaupttrouten als RVR. Die Stadtverwaltung hat sich bei der Planung der Radhaupttrouten nicht auf diesen Standard festgelegt, was der ADFC Hamm bedauert. Der Mindeststandard sind daher die Vorgaben der ERA 2010 für Radschnellverbindungen IR II und Radhauptverbindungen IR III. In der ERA 2010 sind für Radhauptverbindungen folgende Vorgaben enthalten:

- Radhauptverbindungen verbinden Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren.
- Für innergemeindliche Radhauptverbindungen ist die angestrebte Geschwindigkeit 15 – 20 km/h mit höchstens 45 s Zeitverlust pro km vorgesehen, bei Radschnellverbindungen 15 - 25 km/h mit höchstens 30 s Zeitverlust pro km.
- Die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90% der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen
- Auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs ist **Winterdienst** vorgesehen
- Bei straßenbegleitenden Radhauptverbindungen ist die **gemeinsame Führung** mit dem Fußgängerverkehr ein Ausschlusskriterium.
- Bei wichtigen Radverkehrsverbindungen (Kategorien AR/IR II und III) ist vor allem in Grünbereichen bei starkem Fußgänger- oder Radverkehr eine **Trennung der Verkehre** zu empfehlen.
- Eine spezielle **Beleuchtung von Radverkehrsanlagen** ist auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes insbesondere bei einer straßenunabhängigen Führung aus Gründen der sozialen Sicherheit notwendig, aber auch zur Ausleuchtung von besonderen Problemstellen (z. B. Engstellen, Hindernisse, Kreuzungsstellen, Unterführungen).

Insbesondere sind auch die Radwegbreiten für die Verbindungen IR II und IR III der ERA 2010 zu berücksichtigen.

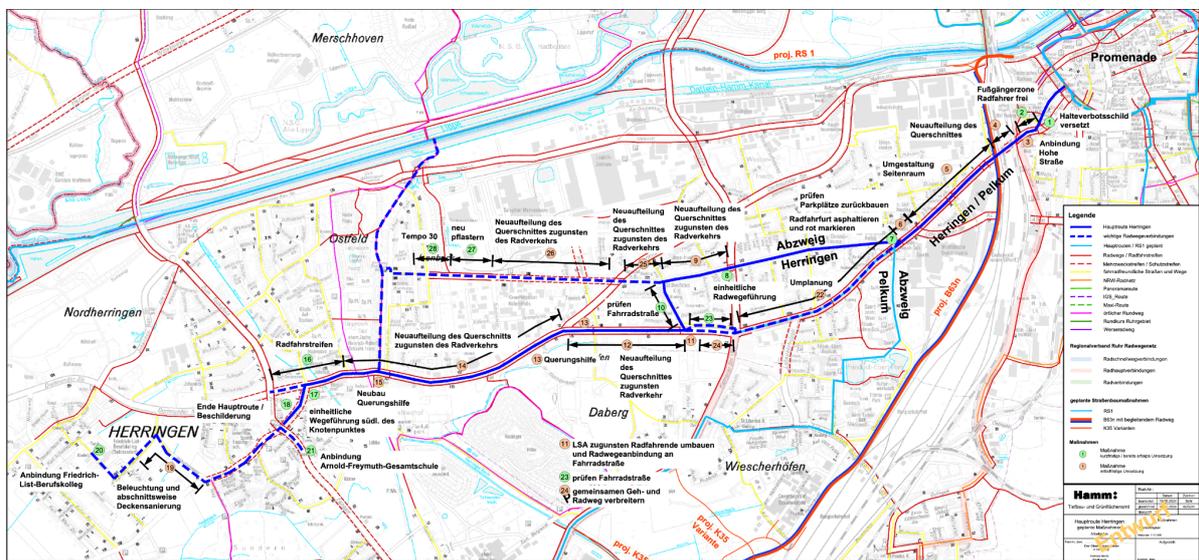
## Radverbindungen nach Herringen

Fast alle Stadtbezirke in Hamm lassen sich durch größtenteils autofreie Verbindungen erreichen. Für Herringen gilt dies leider nicht. Zwar gibt es die Verbindung über den Mitteldamm von der Münsterstraße über die Kanalbrücke am Lippepark, die aber einen Umweg erfordern vor allem zwischen Münsterstraße und Bahnbrücke in einem schlechten Zustand befindet und auch aufgrund der steilen Rampen im Bereich der Bahnbrücken Einschränkungen aufweist.

Außerdem fehlt die Anbindung von Wohngebieten auf dieser Trasse komplett. Dies könnte sich durch den angedachten Brückenbau westlich der Bahnbrücke über Kanal und Lippe deutlich verbessern, da dann der Umweg über die Münsterstraße entfällt.

Aufgrund der unattraktiven Verbindung über den Mitteldamm nutzen die meisten Radfahrenden die direkte Verbindung über die Wilhelmstraße, den Herringer Weg und die Dortmunder Straße. Auf der gesamten Strecke sind straßenbegleitende Radwege vorhanden, die jedoch nicht den Anforderungen der ERA 2010 entsprechen. Teilweise sind kombinierte Geh-/Radwege vorhanden, die für eine Hauptradroute ebenfalls nicht akzeptabel sind. Die Wilhelmstraße weist eine hohe Anzahl von Radverkehrsunfällen auf und ist aufgrund der schmalen Radwege, die ohne Sicherheitsabstand an parkenden Autos vorbeiführen, für Radfahrende fast unzumutbar.

Wegen der Problematik der Wilhelmstraße wird die Radhaupttroute nach Herringen über die Lange Straße geplant. Dies verlängert den Weg nach Herringen um ca. 300 m. Damit Radfahrende diesen Umweg akzeptieren, muss der Weg deutlich stressfreier, bequemer und sicherer sein als der direkte Weg über die Wilhelmstraße.



Nicht alle Maßnahmen zur Umsetzung der nun geplanten Radhaupttrouten sind kurzfristig umsetzbar. Der ADFC wünscht sich jedoch eine möglichst zügige Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere für die Abschnitte, die keine größeren baulichen Maßnahmen (Wegweisung, Radverkehrsanlagen, Markierungen etc.) erfordern. Dies könnte auch bei bereits geplanten Routen noch deutlich schneller umgesetzt werden.

Radfahrer in Richtung Innenstadt müssen sowohl vom Herringer Weg in den Bonifatiusweg als auch von der Lange Straße in die Wilhelmstraße links über die Hauptstraße abbiegen.

Dies kann dazu führen, dass die Hauptroute in Richtung Osten weniger genutzt wird. Auch deshalb bleibt der Ausbau der Wilhelmstraße mit guten Radwegen eine wichtige Aufgabe.

## Westentor bis Knotenpunkt Wilhelmstraße/Lange Straße

Bis zur *Lange Straße* verlaufen die Radhaupttrouten nach Herringen und nach Pelkum auf der gleichen Trasse. Durch die Bahnhofstraße (Fußgängerzone) verläuft die Route auf der *Neue Bahnhofstraße* (Fußgängerzone) und weiter zur Unterführung der Wilhelmstraße unter der Bahn. Es ist zu berücksichtigen, dass in einer für Fahrräder freigegebenen Fußgängerzone nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf. Außerdem hält der ADFC die Führung einer Radhauptroute im Mischverkehr mit zu Fuß Gehenden für nicht wünschenswert.

Der Übergang von der Bahnhofstraße in die Neue Bahnhofstraße ist problematisch, da die Querstraße häufig von Pkw rechtswidrig zugeparkt wird. Der ADFC schlägt vor, den Radverkehr ab Willy-Brandt-Platz nicht durch die Fußgängerzone zu führen, sondern direkt auf den straßenbegleitenden Radweg entlang der Neuen Bahnhofstraße und die Breite des Radwegs auf 2 m zu vergrößern. Für den Übergang müssten die Flächen umgestaltet werden.

Bei der Planung ist die Anbindung an den Hauptbahnhof und die Radstation einzubeziehen.



Regelmäßig versperren geparkte PKW die Durchfahrt.



Eine Verbreiterung des Radwegs ist erforderlich.

Unterführung Wilhelmstraße muss so umgestaltet werden, dass die Regelbreite von 2 m für den straßenbegleitenden Radweg erreicht wird. Gleiches gilt für den restlichen Verlauf der Wilhelmstraße bis zur Lange Straße. **Die Umgestaltung Verkehrsflächen in diesem Abschnitt sollte möglichst hohe Priorität haben, da hier auch die Radhauptroute nach Pelkum verläuft und der Abschnitt eine völlig unzureichende Breite des Radwegs aufweist.** Teilweise verläuft der Radweg zwischen parkenden Autos und einem Grünstreifen, so dass kein Abstand zu den parkenden Autos eingehalten werden kann und die Gefahr von Dooring-Unfällen besonders groß ist.



Parkplätze sollten hier zugunsten des Rad- und Gehweges und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen beseitigt werden.

Knotenpunkt zur Lange Straße. Hier sollte die Furt deutlich und die Radverkehrsführung in die Lange Straße markiert werden

Die Abzweigung von der Wilhelmstraße in Josefstraße wird von Pkws ohne Rücksicht auf den Radverkehr verwendet, hier sollte durch bauliche Maßnahmen wie der Erhöhung des Bordsteins Radfahrende besser geschützt werden.

Der Knotenpunkt Wilhelmstraße/Lange Straße sollte überarbeitet werden, damit er der Sicherheit des Radfahrenden gerecht wird. Im Moment häufen sich kritische Situationen für Radfahrende durch die bei Regen und Dunkelheit kaum erkennbare Radverkehrsfurt. Die Signalisierung sollte für den Radverkehr optimiert werden, da diese im Moment für Radfahrende zu gefährlichen Situationen führen kann. In Richtung Osten müssen sich Radfahrende hinter vorausfahrenden Pkw einreihen. Aufgrund der sehr kurzen Grünphase kann es mehrere Ampelphasen dauern, bis ein Einbiegen in die Wilhelmstraße möglich ist. Hier könnte durch einen Radfahrstreifen und einen Aufstellraum für Fahrräder vor der LSA der Radverkehr bevorzugt werden. Außerdem sollte den Radfahrenden deutlich signalisiert werden, an welcher Stelle sie von der Lange Straße kommend auf den Radweg der Wilhelmstraße fahren können.

## Lange Straße von der Wilhelmstraße bis Radbodstraße

Von der Wilhelmstraße verzweigt die geplante Radhaupttroute in die Lange Straße. Um die Akzeptanz für Radfahrende zu erhöhen und eine möglichst schnelle Verbindung zu schaffen, unterstützt der ADFC die Ausweisung der Radhaupttroute über die Lange Straße nur dann, wenn diese als Fahrradstraße mit Vorfahrtsberechtigung ausgewiesen werden.

Die Gestaltung der Fahrradstraße sollte dem den Leitfaden Fahrradstraße der AGFS<sup>1</sup> entsprechen, der neben vollflächigen Einfärbungen im Bereich der Knotenpunkte auch eine Begleitlinie mit Sicherheitsabstand zu parkenden Autos vorsieht.

Um zu vermeiden, dass durch Änderung der Vorfahrtsregelung die Lange Straße vermehrt vom MIV benutzt wird (rat running), sind Einbahnstraßenregelungen, modale Filter oder Verengungen der Fahrbahn an den Knotenpunkten zur Wilhelmstraße, dem Vorsterhauser Weg und der Radbodstraße vorzusehen. Die Ausweisung der Lange Straße als LKW Route sollte aufgehoben werden.

Der Knotenpunkt zur Radbodstraße ist neu zu gestalten. Derzeit wird der Radverkehr durch farbige Pflasterung in den Seitenbereich geleitet. Hier sollte deutlich werden, dass der Radverkehr die Fahrbahn benutzen soll.



Lange Straße als Fahrradstraße



Änderung der Verkehrsführung. Fahrräder benutzen die Fahrbahn.

## Lange Straße von Radbodstraße bis Bonifatiusweg

Auf dem Abschnitt ab der Radbodstraße befindet sich derzeit Richtung Herringen ein Fahrradschutzstreifen. Richtung Innenstadt wird der Schutzstreifen ab Hausnummer 191 bis zur Radbodstraße in einen benutzungspflichtigen Radweg übergeführt, der den Anforderungen an eine Radhauptverbindung in keinsten Weise entspricht.

Der ADFC schlägt vor, die Lange Straße in diesem Bereich in eine Fahrradstraße umzuwandeln und diese als solche **deutlich** (Leitfaden der AGFS) zu markieren. Die Schutzstreifen sollten entfernt werden. Der zurzeit benutzungspflichtige Radweg sollte zurückgebaut werden.



<sup>1</sup> [https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung\\_Fahrradstrassen\\_RZ\\_Einzel\\_01.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf)

## Bonifatiusweg (Lange Straße bis Herringer Weg)

Der Bonifatiusweg liegt in einer Tempo 30-Zone. Zur Geschwindigkeitsreduzierung wurden Schwellen verbaut, an denen der Radverkehr vorbeifahren kann. Dies gelingt allerdings nur, wenn auf den Schwellen keine Pkws parken. Die Umfahrung der Schwellen sollte ermöglicht werden oder die Schwellen umgebaut werden. Der ADFC schlägt vor, auch den Bonifatiusweg in eine Fahrradstraße umzuwandeln.

**Alternativroute:** Es ist zu prüfen, ob die Radhaupttroute über die Holstenstraße und Kissinger Weg auf den Herringer Weg geleitet werden kann. Die Haupttroute würde dann durch verkehrsarme Nebenstraßen führen, die als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollten. Lediglich die Rampe vom Kissinger Weg zum Herringer Weg müsste erneuert werden. Für den Radverkehr Richtung Osten sollte die Überquerungshilfe verlegt werden, um einen Zugang ohne Umwege zum Kissinger Weg zu ermöglichen.

## Herringer Weg

Der Knotenpunkt Herringer Weg und Bonifatiusweg muss vor allem für den Radverkehr Richtung Osten für Radfahrende deutlich verbessert werden. Die Maßnahme (24) sollte einen getrennten Geh- und Radweg ermöglichen.



Engstelle am Herringer Weg. Durch Verlegung der Querungshilfe könnte mehr Platz geschaffen werden.



## Dortmunder Straße (Herringer Weg bis Neufchateaustraße)

Zwischen Herringer Weg und Lippepark gibt es sowohl getrennte als auch gemeinsame Rad- und Gehwege. Insgesamt befindet sich der Radweg in einem schlechten Zustand, der Radweg ist teilweise nicht erkennbar, was inzwischen durch Markierungen verbessert wurde. Es gibt mehrere Engstellen. Hier ist eine Neuaufteilung des Querschnitts zugunsten der Radverkehrs geplant. Ohne Detailplanung ist eine Stellungnahme nicht möglich.





Hier wird der Radweg nicht rot markiert und ist als solcher nicht erkennbar. Wenn man schon aus gestalterischen Gründen auf rote Flächen verzichtet, sollte durch große Fahrradpiktogramme auf den Radweg hingewiesen werden.

**Zwischen Schachtstraße und Neufchateaustraße bzw. Zum Torksfeld/Fangstraße** wird derzeit ein Radfahrstreifen markiert. Die Stadtverwaltung will hier die beschlossene Protected Bike Lane nicht realisieren, was der ADFC ausdrücklich bedauert (Antrag 0222/21 BV Herringen). Da ein Radfahrstreifen formal nicht zur Fahrbahn gehört, gilt hier §5 Abs. 4 StVO nicht. Der ADFC vertritt die Rechtsauffassung, dass auch hier nach §1 Abs. 2 StVO ein ausreichender Abstand zu halten ist<sup>2</sup>. Auch die Unfallforschung der Versicherer kommt in einem Rechtsgutachten zum gleichen Ergebnis. "Der Gutachter kommt zu folgendem Ergebnis: Im Einklang mit der bislang einschlägig ergangenen Rechtsprechung sowie dem Grundprinzip der Verkehrssicherheit als oberster Auslegungsmaxime sämtlicher Verhaltensvorschriften der StVO bedarf es bei Überholvorgängen sowie Vorgängen des Vorbeifahrens an Radfahrenden unabhängig von der angeordneten Art der Radverkehrsführung eines Mindestseitenabstandes von 1,5 m. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein sogenanntes *faktisches Überholverbot*"<sup>3</sup>.

Erfahrungsgemäß geschieht das aber nicht. Pkw und Lkw fahren hier mit wenig Abstand an Radfahrenden vorbei, mit den Folgen von Sogwirkung, Erschrecken und Verunsicherung. Das entspricht nicht einer sicheren Radinfrastruktur und der ADFC lehnt dies als Bestandteil einer Hauptroute ab.

---

<sup>2</sup> <https://www.adfc.de/artikel/schutzstreifen-und-radfahrstreifen>

<sup>3</sup> <https://www.udv.de/resource/blob/79540/bd421281d32d465c0149ff3c52165cb7/34-rechtsgutachten-markierte-radverkehrsanlagen-data.pdf>



Neue Radfahrstreifen an der Dortmunder Straße ohne Schutz für Radfahrende

## Neufchateaustraße

Der Übergang von der Dortmunder Straße in die Neufchateaustraße ist im Moment für Radfahrende unzureichend geregelt. Überquert man die Fritz-Husemann-Straße auf der inzwischen rot markierten Furt, hat man keinen Aufstellbereich für die Überquerung der Dortmunder Straße. Die dort vorhandene Fußgängerfurt führt auf den Gehweg, der für Fahrräder nicht freigegeben ist. Der Radfahrende erkennt nicht, wo er fahren soll. Der Knotenpunkt entspricht in keiner Weise den Anforderungen der Radverkehrs und sollte komplett neu gestaltet werden.

Die Neufchateaustraße verfügt über einen Schutzstreifen teilweise ohne Sicherheitsabstand zu parkenden Autos. Der Schutzstreifen wird von motorisierten Verkehrsteilnehmern ständig überfahren, Abstände beim Überholen werden nicht eingehalten.

Aus Sicht des ADFC sollen innerorts Schutzstreifen nur auf Straßen mit geringem Verkehr, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und in Verbindung mit der konsequenten Überwachung eines Halteverbots und von Überholabständen eingesetzt werden. Im Grunde sind Schutzstreifen **keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur**, da sie legal vom Kraftverkehr mitgenutzt werden dürfen.

Eine weitere Problematik ergibt sich dadurch, dass die Bushaltestellen auf den Neufchateaustraße einen Endpunkt von Buslinien darstellen und Busse dort längere Aufenthalte bis zum nächsten Abfahrtermin haben. Radfahrende müssen dann über die Gegenspur an den Bussen vorbeifahren.





## Nebenstrecken

### Herringer Weg zwischen Kamener Straße und Bonifatiusweg

Von der Kamener Straße verläuft der Radweg auf der Einwohnerstraße. Der ADFC begrüßt die Planung, diesen Bereich als Fahrradstraße auszuweisen und den jetzt vorhandenen Gehweg für den Radverkehr auszubauen. Der Bonifatiusweg sollte dann eine Radverkehrsfurt erhalten.

In Richtung Osten weist der Herringer Weg einen kombinierten Geh-/Radweg mit einer Breite von unter 2 m auf. Der ADFC hat schon vor längerer Zeit vorgeschlagen, hier den Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr zu öffnen, was von der Stadtverwaltung abgelehnt wurde. Die Planung sieht jetzt vor, den gemeinsamen Geh- und Radweg zu verbreitern. Dabei sollten die Vorgaben der kommenden ERA (Regelbreite) berücksichtigt werden.



Umgestaltung Nebenstraße und Gehweg  
Herringer Weg



Unzureichender gemeinsamer Geh- und  
Radweg trotz fünf Fahrstreifen für Pkw/ÖPNV

## Wilhelmstraße zwischen Lange Straße und Radbodstraße/Kamener Straße

Der Radweg entlang der Wilhelmstraße bleibt eine wichtige Radverbindung, auch wenn die Lange Straße als Radhauptverbindung ausgewiesen wird. Hier befinden sich viele Geschäfte und ein großes Einkaufszentrum. Im vorliegenden Entwurf ist eine Umplanung vorgesehen. Der ADFC begrüßt eine Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern und wünscht die entsprechenden Regelbreiten zu berücksichtigen.

Aufgrund der Unfalllage fordert der ADFC Hamm bereits jetzt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die gesamte Wilhelmstraße<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> <https://hamm.adfc.de/pressemitteilung/adfc-fordert-tempo-30-auf-der-wilhelmstrasse>