



RADVERKEHRSKONZEPT 2025

Kurzfassung

Beiträge zur Stadtentwicklung 20

AUFTRAGGEBER

Stadt Hildesheim
Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
Markt 3 | 31134 Hildesheim
info@hildesheim.de
www.hildesheim.de



Stadt Hildesheim

PROJEKTBEARBEITUNG UND KOORDINATION STADT HILDESHEIM

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
Fachbereichsleitung: Dipl.-Ing. und Bauass. Sandra Brouër
Bereichsleiter: Dipl.-Ing. Michael Veenhuis
Verkehrsplaner: Patrick Prause M.Sc.

AUFTRAGNEHMER



SHP Ingenieure

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1 | 30449 Hannover
info@shp-ingenieure.de

Bearbeitung
Dr.-Ing. Wolfgang Haller
Melissa Latzel M.Sc.



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b | 30171 Hannover
info@pgv-alrutz.de

Bearbeitung
Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Dipl.-Geogr. Stefanie Busek



Satz und Layout
Andre Kulbarsch | LSCoDesign.de

GRUSSWORT

Liebe Hildesheimerinnen und Hildesheimer,

ob für den Weg zur Ausbildungs- und Arbeitsstätte oder für Freizeitausflüge – der Radverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Und das ist auch gut so! Das Fahrrad bietet eine gesunde, flexible und individuelle Alternative zum Auto und leistet zudem einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die Voraussetzungen für das Radfahren sind in Hildesheim grundsätzlich sehr gut, bietet die Stadt doch aufgrund der überwiegend flachen Topographie und der häufig relativ kurzen Distanzen zwischen den verschiedenen Zielen ausgezeichnete Bedingungen.

Es gibt also gute Gründe für das Fahrradfahren und somit auch für eine Radverkehrsförderung. Bereits im Jahr 2013 hat der Rat der Stadt Hildesheim den Integrierten Verkehrsentwicklungsplans (IVEP) 2025 beschlossen, der eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen vorsieht. Mit dem Radverkehrskonzept Hildesheim 2025, das intensiv mit Vertretern von ADFC, VCD, ADAC und der Politik abgestimmt wurde, liegen nunmehr die Grundlagen zur zukünftigen Gestaltung der Radverkehrsanlagen in Hildesheim vor.

Bereits während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes konnten erste Maßnahmen umgesetzt werden. Hierzu zählen u.a. die beidseitigen Schutzstreifen in der Bahnhofsallee Nord, der zweiseitige Radweg in der Robert-Bosch-Straße und die Querungen für den Fuß- und Radverkehr am Immengarten und am Zingel.



2018 nahm die Stadt Hildesheim außerdem erstmals an der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“, eine Aktion des Klima-Bündnisses zur Förderung des Radverkehrs, teil. In dem 3-wöchigen Aktionszeitraum erradelten über 1.000 Hildesheimerinnen und Hildesheimer mehr als 200.000 Kilometer und vermieden damit den Ausstoß von über 30 Tonnen CO₂.

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 verspricht, den Radverkehr in der Stadt noch sicherer und attraktiver zu gestalten sowie ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen.

Wir wünschen Ihnen allzeit eine gute und sichere Fahrt und verbleiben

mit besten Grüßen

Andrea Döring
Stadtbaurätin

Dr. Ingo Meyer
Oberbürgermeister der
Stadt Hildesheim



INHALTSVERZEICHNIS

Ziele und Strategien	6 – 7
Rechtliche Rahmenbedingungen	8
Radverkehrsanlagen	9
Unfallgeschehen	10
Radverkehrsnetz	11 – 13
Radrouten	14 – 15
Positive Beispiele aus Hildesheim	16 – 17
Radabstellanlagen	18 – 19
Wegweisung	20
Service, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	21 – 22
Ausblick, was ist zu tun?	23

ZIELE UND STRATEGIEN

Das Leitbild für den Radverkehr in Hildesheim legt die langfristigen Entwicklungslinien fest. Daran orientieren sich die im Handlungskonzept entwickelten Maßnahmen.

STEIGERUNG DES RADVERKEHRSANTEILS

Der Radverkehrsanteil (Modal Split des städtischen Verkehrs) soll bis 2025 auf mindestens 25% ansteigen. Die zusätzlichen Verkehrsanteile sollen im Wesentlichen vom Kraftfahrzeugverkehr verlagert werden.

WENIGER RADVERKEHRSUNFÄLLE TROTZ STEIGENDER RADNUTZUNG

Die Zunahme der Radnutzung geht mit einer Zunahme der Radunfälle einher: von 2012 auf 2014 erfolgte eine Zunahme um fast 18%! Im Jahr 2017 hat die Anzahl an Radverkehrsunfällen wiederum um 10% (vgl. zu 2014) abgenommen. Ziel muss insbesondere ein deutlicher Rückgang der schweren Unfälle sein (Vision Zero).

KONSENS „PRO RADVERKEHR“

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 soll einen Beitrag zu umweltgerechter und stadtverträglicher Mobilität leisten. Dies setzt einen Konsens „pro Radverkehr“ in der Stadtbevölkerung voraus. Die weitere Förderung des Rad-

verkehrs erfordert häufig eine Diskussion über die gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums für die verschiedenen Verkehrsarten. Die Radverkehrsförderung kann nur dann positive Effekte entfalten, wenn sie über den formalen Beschluss zum IVEP oder zum Radverkehrskonzept 2025 hinaus von der Stadtbevölkerung in einem breiten Konsens getragen wird.

Um die drei Oberziele zu erreichen, muss das Radfahren bis zum Jahr 2025 sicher, schnell und komfortabel sein. Zusätzlich sollen sich Radfahrende durch ein gutes Fahrradklima wohl fühlen. Fahrradfreundliches Klima bedeutet, dass Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende wahrgenommen werden. Neben politischem Engagement der Stadt sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer persönlichen und finanziellen Unterstützung.

Die Ziele sollen durch eine Strategie erreicht werden, die Einzelmaßnahmen stärker als bisher bündelt und den Radverkehr als System begreift, bei dem infrastrukturelle Maßnahmen, Serviceaspekte rund ums Rad und Maßnahmen des Marketing zusammenwirken.

EXKURS: AGFK NIEDERSACHSEN/BREMEN e.V.

Die Stadt Hildesheim ist Mitglied der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen) Niedersachsen/Bremen e.V. Die Grafik zeigt die Ziele der AGFK, die mit den Zielen des Radverkehrskonzeptes einhergehen.



RADVERKEHRSNETZ

Ziel ist ein hierarchisch gestuftes Netz für den Alltagsverkehr mit einer guten Erschließungsqualität. Für einige Hauptstrecken des Radverkehrs sind Alternativrouten parallel zum Hauptstraßennetz zu entwickeln. Zwischen den Stadtteilen sowie den Stadtteilen und der Innenstadt sind ebenso attraktive Verbindungen erforderlich wie zwischen dem Hauptbahnhof, den Hochschuleinrichtungen und anderen wichtigen Schulen. Netzlücken und Engstellen sind weitestgehend zu vermeiden - Lücken sollen geschlossen werden und parallele Führungen für Engstellen aufgezeigt werden.

HOHE STRECKENQUALITÄT

Die Radverkehrsführung soll auf der Strecke einen hohen Ausbaustandard aufweisen und den Radfahrenden schnell und komfortabel zum Ziel führen. Folgende Aspekte sind wichtig:

- Regelkonforme Radverkehrsanlagen an allen Hauptstrecken des Radverkehrs und an Hauptverkehrsstraßen.
- Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen nur dann, wenn diese erforderlich ist.
- Bei Flächenkonkurrenz stärker als bisher das Parken, Mittelinseln, Grünstreifen, überbreite Gehwege, Fahrstreifen in Frage stellen: Abwägung zu Gunsten des Radverkehrs, wenn sonst Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird.
- Ausweisung von Fahrradstraßen zur bereichsweisen Bevorrechtigung des Radverkehrs.

KNOTENPUNKTE SICHER & KOMFORTABEL

Radfahrende sind an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten stärker gefährdet als auf der Strecke. Damit der Radverkehr Knotenpunkte möglichst sicher, schnell und komfortabel befahren kann, muss der Radverkehr beim Straßenentwurf und bei der Steuerung an Lichtsignalanlagen stärker als bisher berücksichtigt werden.

- Stadtverträgliche Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Fuß- und Radverkehr.
- Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) und gestaffelte Haltelinien an allen wichtigen Knotenpunkten.
- An Lichtsignalanlagen eigene Lichtzeichen für den Radverkehr.
- Rückbau freier Rechtsabbieger und abgesetzter Furten zur Verbesserung der Sicht.
- Abschaffung von Drucktastern, stattdessen Induktionsschleifen oder Berücksichtigung der Radfahrenden in allen Umläufen.

FLANKIERENDE INFRASTRUKTUR UND SERVICE

Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehören attraktive Fahrradabstellanlagen an den Quellen und Zielen sowie an Umstiegspunkten zu anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus sollen den Radfahrenden Service- und Komfortangebote zur Verfügung gestellt werden.

- Ausreichendes Angebot zum Fahrradparken.
- Förderung der Intermodalität (B+R) an Haltestellen des ÖPNV.
- Förderung der Radnutzung im Berufsverkehr und für Arbeitswege.
- Allwettertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen.
- Wegweisungskonzept für Hildesheim weiterentwickeln.
- Service- und Komfortangebote rund ums Rad anbieten.

FAHRRADKULTUR

Die Radfahrenden in Hildesheim sollen sich als gleichwertige Verkehrsteilnehmende fühlen. Ziel ist es ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, welches in der Öffentlichkeit durch Aktionen und Informationen kommuniziert wird. In der städtischen Arbeitsgruppe Radverkehr (AG Radverkehr) kommen regelmäßig Mitglieder der Stadtverwaltung, Vertreter der Ratsfraktionen, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und des allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zusammen, um die erforderlichen Radverkehrsmaßnahmen auf den Weg zu bringen und die Mittel sinnvoll einzusetzen.

- Imagekampagne zur Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung des Fahrrads und zur Verbesserung der Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenverkehr.
- Vernetzung der Radverkehrsakteure.
- Kontinuierliche Zusammenarbeit der Radverkehrsakteure in der AG Radverkehr.

RAHMENBEDINGUNGEN

Nur mit den entsprechenden Rahmenbedingungen wird eine effektive Radverkehrsförderung erst ermöglicht. Hierzu gehört eine angemessene finanzielle und personelle Ausstattung, die sich perspektivisch am steigenden Radverkehrsanteil orientiert.

- Dem Verkehrsanteil entsprechende Bereitstellung von Mitteln im Investitionshaushalt.
- Bereitstellung von personellen Ressourcen für die Radverkehrsplanung, ggf. mit gesondertem Budget für die Vorbereitung von Maßnahmen.

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

ÜBERSICHT DER RECHTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN

StVO (Straßenverkehrsordnung) bildet als Rechtsverordnung den gesetzlichen Rahmen für die Teilnahme am Straßenverkehr.

VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) regelt als Verwaltungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums die Umsetzung der StVO und die Ausführung von Verkehrseinrichtungen durch die kommunalen Behörden und Ämter.

RiLSA 2010 (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) sind ein Regelwerk der FGSV. Sie enthalten Vorgaben für Planung und Betrieb von Lichtsignalanlagen, die von den Behörden beachtet werden müssen.

RASt o6 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) sind ein Regelwerk der FGSV. Sie gelten als allgemein anerkannte Regel der Technik und sind deshalb bei der Planung von innerörtlichen Verkehrsanlagen zu beachten.

ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind ein Regelwerk der FGSV und geben detaillierte Empfehlungen für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.

RMS (Richtlinien für Markierungen von Straßen) sind ein Regelwerk der FGSV und enthalten verbindliche Vorgaben für Fahrbahnmarkierungen.

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken – vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt o6) – sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrsordnung – StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung – VwV-StVO) dokumentiert.

Eine der wichtigsten Grundaussagen einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung lautet „Radverkehr ist Fahrverkehr und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.“ Für die Einsatzbereiche, bei denen ein Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist, stellen die Regelwerke ein umfangreiches Repertoire an Radverkehrsführung zur Verfügung. Dabei ist insbesondere auf ausreichende Breiten (auch für den Fußverkehr), auf eine durchgängige und intuitive Nutzbarkeit, gute Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander sowie auf ausreichende Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz zu achten.

Auf Hauptverkehrsstraßen herrschen oft vielfältige Nutzungsüberlagerungen. Trotz häufig eingeschränkter Flächenverfügbarkeit sollte die Anlage separater Radverkehrsanlagen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen angestrebt werden. Neben baulichen Radwegen können hier auch markierte Radfahrstreifen oder ausreichend dimensionierte Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Bei geringen Rad- und Fußverkehrsstärken ist auch der Einsatz gemeinsamer Geh- und Radwege möglich.

Im Regelfall kommt aus Sicherheitsgründen innerorts richtungstreue Führung zum Einsatz. Die Wahl der Radverkehrsführung hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab.

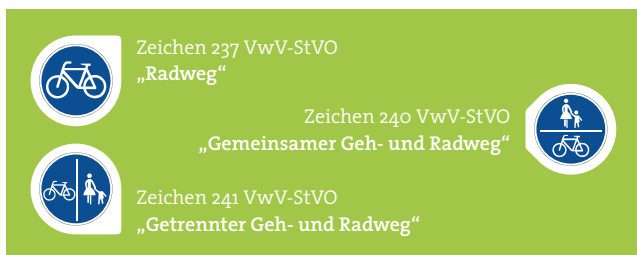
Führung im Seitenraum	Verkehrszeichen	Regelbreite	Breite Sicherheitstrennstreifen		
			Längsparkstände	Schräg-/Senkrecht-parkstände	zur Fahrbahn
Radweg (mit/ohne Benutzungspflicht)	Z 237 oder Z 241	2,00 (1,60*) m	0,25 – 0,50 m	0,75 m	0,50 m – 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	Z 240	2,50 → 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	
Gehweg Radfahrer frei	Z 239 / Z 1022-10	2,50 → 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	
Zweirichtungsradschulter	Z 237, 240, 241 mit 1000-31	2,50 (2,00*) m	0,75 m	1,10 m	
Radfahrstreifen	Z 237	1,85 m (inkl. Breitstrich)	0,50 – 0,75 m	0,75 m	–
Schutzstreifen	–	1,50 m (inkl. Markierung)	0,25 – 0,50 m	0,75 m	–

* bei geringer Radverkehrsbelastung, ** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde

RADVERKEHRSANLAGEN

EXKURS: RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT

Auf straßenbegleitenden Radwegen kann durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 der VwV-StVO eine Benutzungspflicht angezeigt werden. Diese Radwege müssen von allen Radfahrenden genutzt werden, ein Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist nicht zulässig. Einzelne Ausnahmen zu dieser Regelung betreffen die Benutzbarkeit bzw. Zumutbarkeit der Anlagen.



Die Anordnung einer Benutzungspflicht auf Radwegen bzw. auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ist generell an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr.

Radwege ohne Benutzungspflicht müssen als solche entweder über den Belag oder entsprechende Markierungen (z. B. Piktogramme) erkennbar sein. Radfahrende dürfen diese Radwege nutzen, sie müssen es aber nicht. Nicht benutzungspflichtige Radwege können beispielsweise für ungeübte oder unsichere Radfahrende (z. B. Schülerverkehre, Seniorinnen und Senioren) eine gute Alternative zum Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr darstellen. Allerdings müssen auch Radwege ohne Benutzungspflicht den Anforderungen der Regelwerke in Breite und Ausgestaltung entsprechen und dürfen nicht als Radwege 2. Klasse betrachtet werden.



Beispiel: Bahnhofsallee Nord „Schutzstreifen“

KURZE GEGENÜBERSTELLUNG DER UNTERSCHIEDLICHEN RADVERKEHRSFÜHRUNGEN:

Bauliche Radwege gewährleisten objektive und subjektive Sicherheit. Konflikte können an Kreuzungen oder Einmündungen entstehen. Der Neu-/Umbau geht häufig mit einem hohen Flächenbedarf sowie hohen Kosten einher.

Zweirichtungsradswege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Eine besondere Kennzeichnung an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich.

Bei **Radfahr- und Schutzstreifen** handelt es sich um Markierungslösung für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Insbesondere durch die guten Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden besitzen sie auch bei hohen Verkehrsstärken eine gute Sicherheitswirkung. Zu parkenden Kfz sind durchgängig Sicherheitsräume nötig.

Radfahrstreifen sind Sonderwege für den Radverkehr und unterliegen den hohen Anforderungen an die Benutzungspflicht. Sie dürfen von Kfz im Längsverkehr nicht überfahren werden.

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen von Kfz bei Bedarf überfahren werden. Auf Schutzstreifen besteht keine Benutzungspflicht, aber es gilt das Rechtsfahrgebot.

Fahrradstraßen tragen im Allgemeinen zur Verkehrsberuhigung bei. Wenn der Kfz-Verkehr auf den Fahrradstraßen zugelassen ist, muss er sich den Radfahrenden unterordnen.



Beispiel: Bahnhofsallee Süd „Getrennter Geh- und Radweg“

UNFALLGESCHEHEN

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung wurden die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Stadt Hildesheim aus den Jahren 2012 bis 2017 detailliert ausgewertet.

Sämtliche Daten wurden von der Polizeidirektion Hildesheim zur Verfügung gestellt, der für ihre tatkräftige Unterstützung des Projektes ausdrücklich zu danken ist.

In der Gesamtunfallentwicklung wurden die Unfallzahlen von 2012 bis 2017 aufgeführt. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 942 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst. Die jährliche Anzahl der Unfälle ist dabei deutlichen Schwankungen unterworfen und liegt im Betrachtungszeitraum zwischen 118 Unfällen in 2013 und 193 Unfällen in 2016. Die zuletzt erfassten Unfälle im Jahr 2017 lagen mit 154 Unfällen deutlich unter dem Vorjahreswert.

Im Vergleich zum Unfallaufkommen anderer Städte lässt sich insgesamt feststellen, dass es in Hildesheim keine Bereiche mit unverhältnismäßig hohem Unfallaufkommen gibt. Die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und ereignen sich sowohl im Zuge von Hauptverkehrsstraßen als auch von Erschließungsstraßen. Darüber hinaus liegen auch keine Informationen über polizeilich definierte Unfallhäufungsbereiche vor.

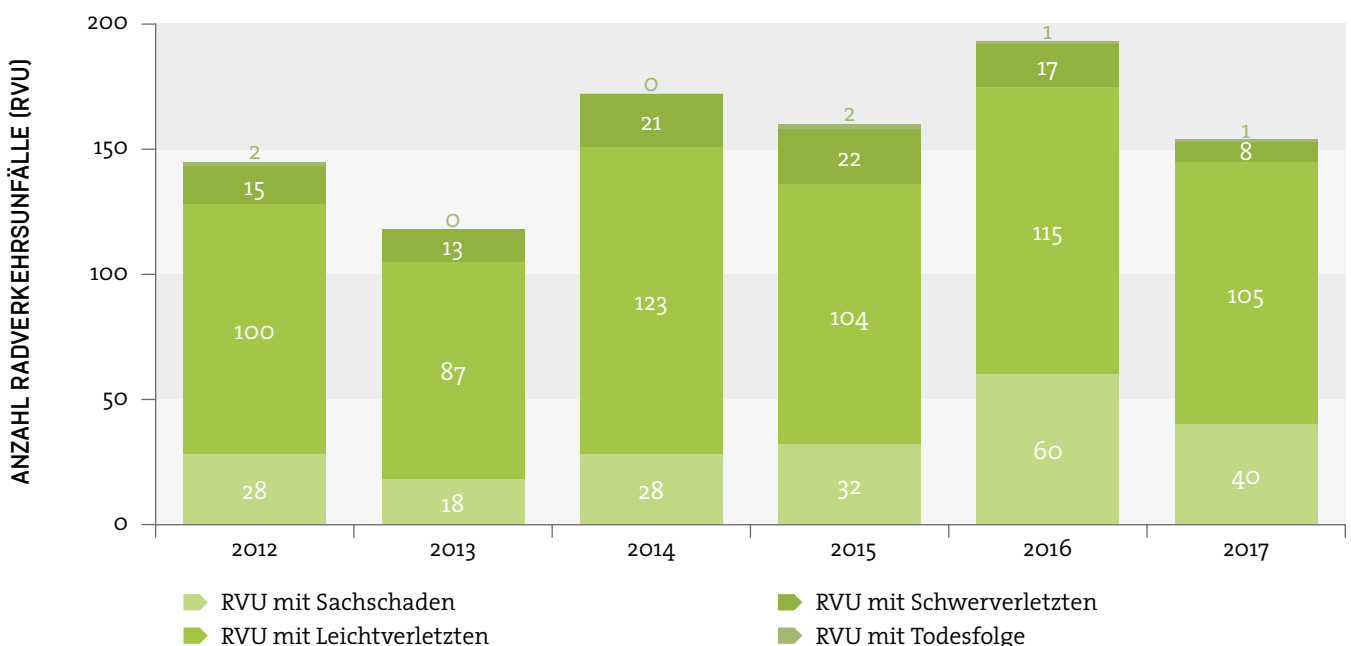
Zur Anlage attraktiver und verkehrssicherer Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Dies kann beispielsweise durch die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr in Einbahnstraßen oder die Durchlässigkeit von Sackgassen erfolgen.



Eine Fahrradstraße als mögliche Maßnahme zur Bevorrechtigung des Radverkehrs

Bewährt hat sich auch die Ausweisung von Fahrradstraßen. Hierbei handelt es sich um eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrende ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem ggf. zugelassenen Kfz-Verkehr. Dieser kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen eignet sich in Hildesheim beispielsweise in der Gartenstraße im Zuge der wichtigen Radverkehrsachse vom Bahnhof zur Universität. Hier ist bereits im Bestand ein hohes Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen – der Radverkehr ist hier die vorherrschende Verkehrsart. Der Vorrang des Radverkehrs soll durch die Einrichtung einer Fahrradstraße verdeutlicht werden.



RADVERKEHRSNETZ

Das Radverkehrsnetz Hildesheim ist überwiegend am Alltagsverkehr orientiert. Radverkehr findet wegen der überwiegend kurzen Wege und der zahlreichen Ziele flächenhaft statt. Trotzdem gibt es viele Strecken, auf denen wegen der Netzfunktion oder der angebotenen Qualität der Radverkehrsanlagen der Radverkehr gebündelt stattfindet. Die Summe dieser Routen ergibt das Radverkehrsnetz. Für die Erstellung des Radverkehrsnetzes wurden sowohl flächenhafte (Stadtteile/ Wohnschwerpunkte, Innenstadt), als auch punktuelle (Schule/Hochschule, Öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte usw.) Quellen und Ziele des Radverkehrs definiert.

- Die **Hauptrouuten** des Radverkehrs sind häufig identisch mit den Hauptachsen des Straßennetzes, daher sind hier in der Regel Radverkehrsanlagen erforderlich. Sie müssen auch in den Abend- und Nachtstunden sowie ganzjährig sicher und komfortabel nutzbar sein. Sie verbinden die Quartiere mit der Innenstadt und wichtigen Einzelzielen. In der Regel weisen die Hauptrouuten relativ hohe Radverkehrsstärken auf. In Hildesheim besteht das Netz der Hauptrouuten vorwiegend aus Radialrouuten und den vier, das unmittelbare Stadtzentrum mit der Fußgängerzone begrenzenden Straßen.
- Die **Nebenrouuten** sind Parallelrouuten zu Hauptrouuten, die durch verkehrsarme Nebenstraßen, durch Grünzüge oder entlang von Gewässern verlaufen. Diese Rouuten können am Tage und bei guter Witterung trotz zumeist größerer Streckenlänge die attraktivere Alternative zu den Hauptrouuten sein. Weiterhin finden sich hier

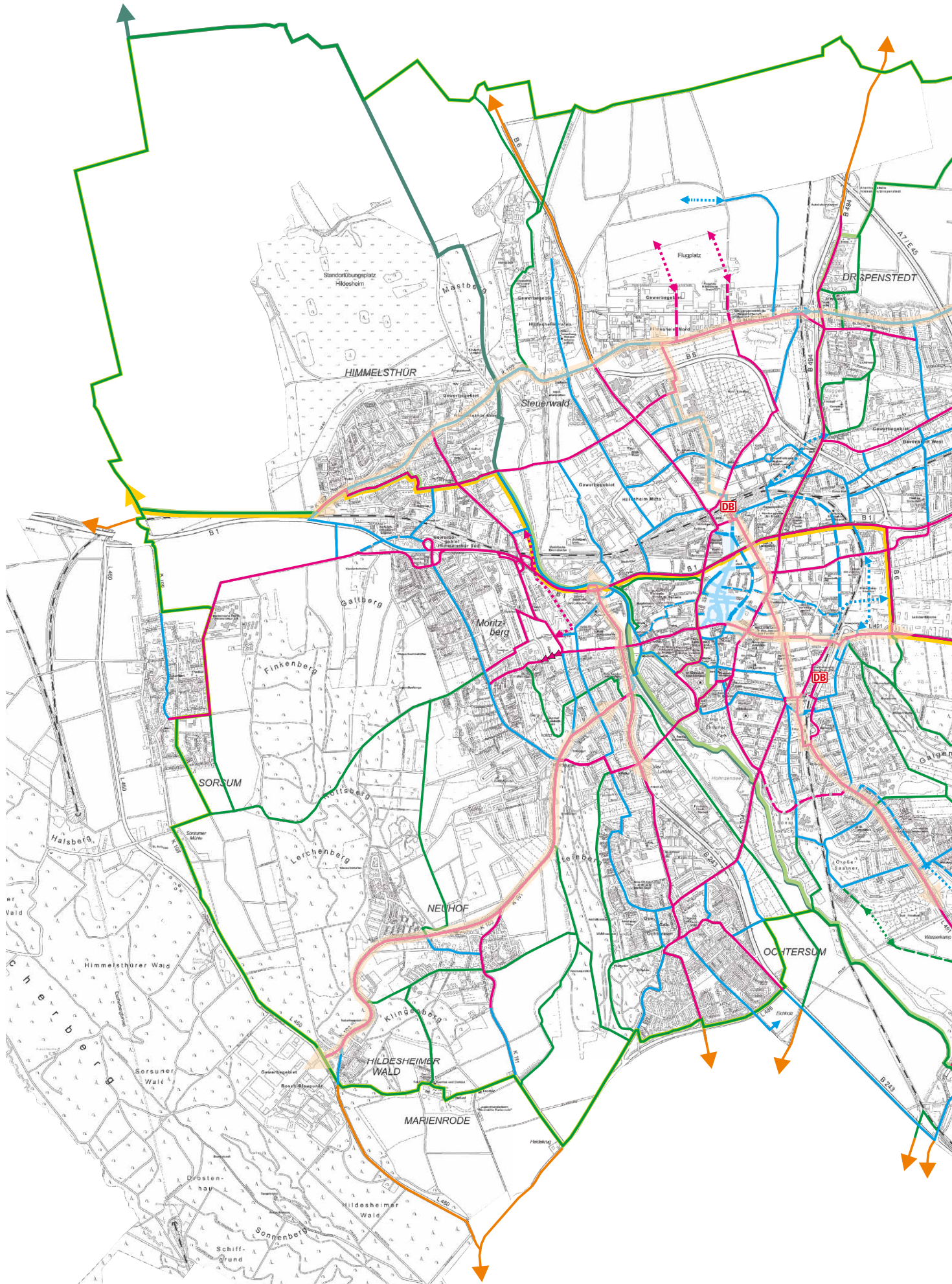
Tangentialbeziehungen zwischen außerhalb des inneren Stadtbereiches gelegenen Stadtteilen oder zu weniger bedeutenden bzw. abgelegenen Zielen.

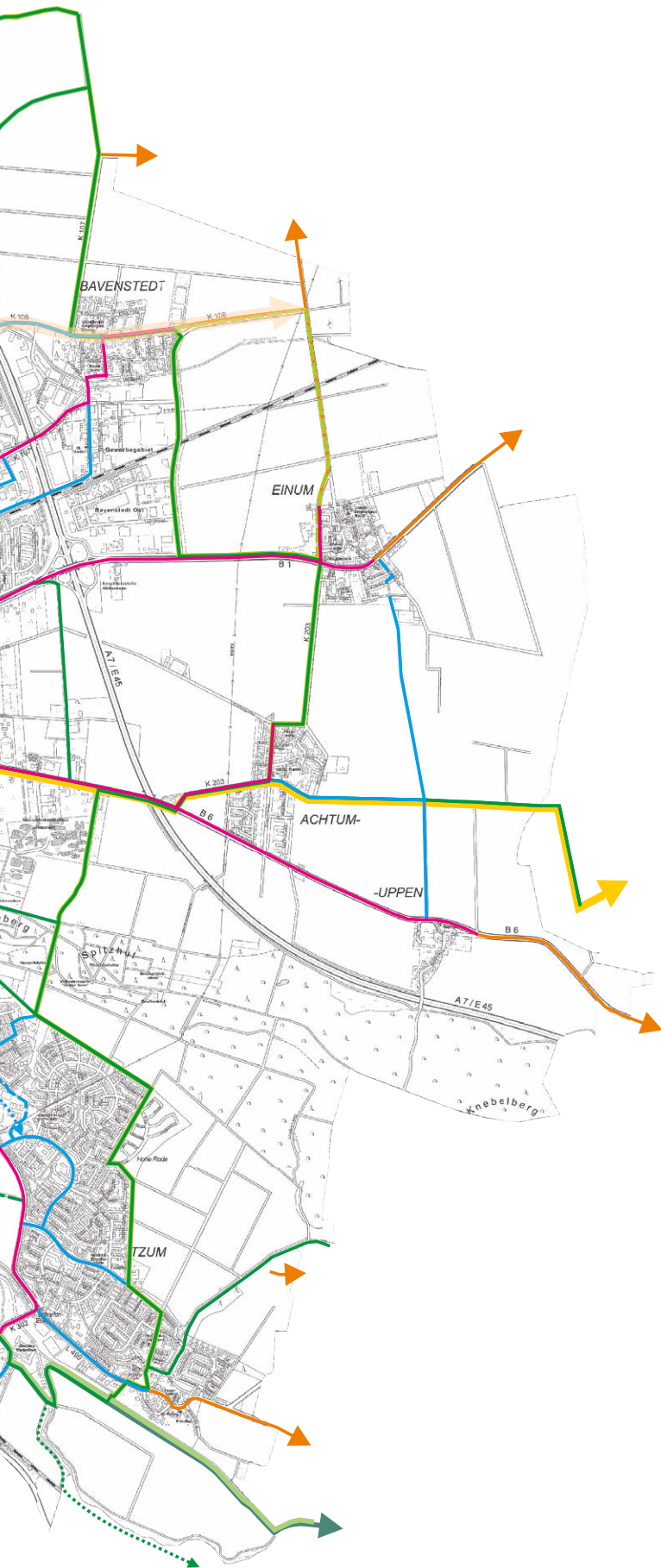
- Die **Freizeitrouuten** sind die zumeist abseits des Kraftfahrzeugverkehrs verlaufenden Rouuten und dienen eher dem bewegungsorientierten Freizeitverkehr als dem zielorientierten Alltagsradverkehr. Im Stadtgebiet kommt es hier zu Überlagerungen mit den Nebenrouuten. In Ergänzung der Freizeitrouuten sind die Fernradwege Börderadweg, Radweg zur Kunst, der HI-Ring und der Innerste Radweg im Radverkehrsnetz dargestellt. Ebenfalls dargestellt ist die im Jahr 2015 eröffnete Kulturrouute, welche sich teilweise mit dem Radweg zur Kunst überschneidet.

Die Haupt- und Nebenrouuten können durch Radwege mit einem höheren Standard überlagert werden. Dies können Radschnellverbindungen oder sogenannte Velorouuten sein. Auf Radschnellwegen gelten die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur und dort lassen sich die größten Reisegeschwindigkeiten erzielen. Mögliche Korridore sind die Verbindung von Diekholzen, Harsum oder Groß Dünge nach Hildesheim. Aber auch die Verbindung von Giesen nach Hildesheim als potenzielle Verlängerung eines Radschnellweges von Hildesheim nach Hannover ist von großer Bedeutung. Velorouuten liegen in ihren Qualitätsanforderungen zwischen den Hauptrouuten und Radschnellverbindungen. Die geplante Velorouute zwischen der Domäne Marienburg und dem Gut Steuerwald verläuft auf dem Innerste Radweg und soll zeitnah ausgebaut werden.

ORDNUNGSSYSTEM RADROUTEN			
Route	Hauptrouuten	Nebenrouuten	Freizeitrouuten
Nutzung	Alltag	Alltag/Freizeit	Freizeit
Funktion	Verbindung	Erschließung	Aufenthalt/Erleben
Führung	vorwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen	parallel als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen	Wirtschafts- und Freizeitwege
	hohe Verkehrsstärken	kurzwegig/verkehrsarm/-frei	verkehrsarm/-frei
Reisegeschwindigkeiten	hoch	mittel	gering
Typische Elemente	<ul style="list-style-type: none"> Fahrbahnbegleitende Radwege Radfahrstreifen Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> i. d. R. keine Radverkehrsanlagen (T30-Zonen) Fahrradstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenunabhängig geführte Radwege i. d. R. keine Radverkehrsanlagen
Priorisierung an LSA	teilweise	nein	nein
Beleuchtung	ja	ja/nein	nein
Winterdienst	ja	ja/nein	nein

Anforderung an die Haupt- und Nebenrouuten





Routen

Alltagswegenetz:

- HAUPTROUTE
- Hauptroute Ergänzungsvorschlag
- ⋯ - neue Strecke erforderlich
- - - - Streckenabschnitt vorhanden
- NEBENROUTE
- Nebenroute Ergänzungsvorschlag
- ⋯ - neue Strecke erforderlich
- - - - Streckenabschnitt vorhanden

Freizeitwegenetz:

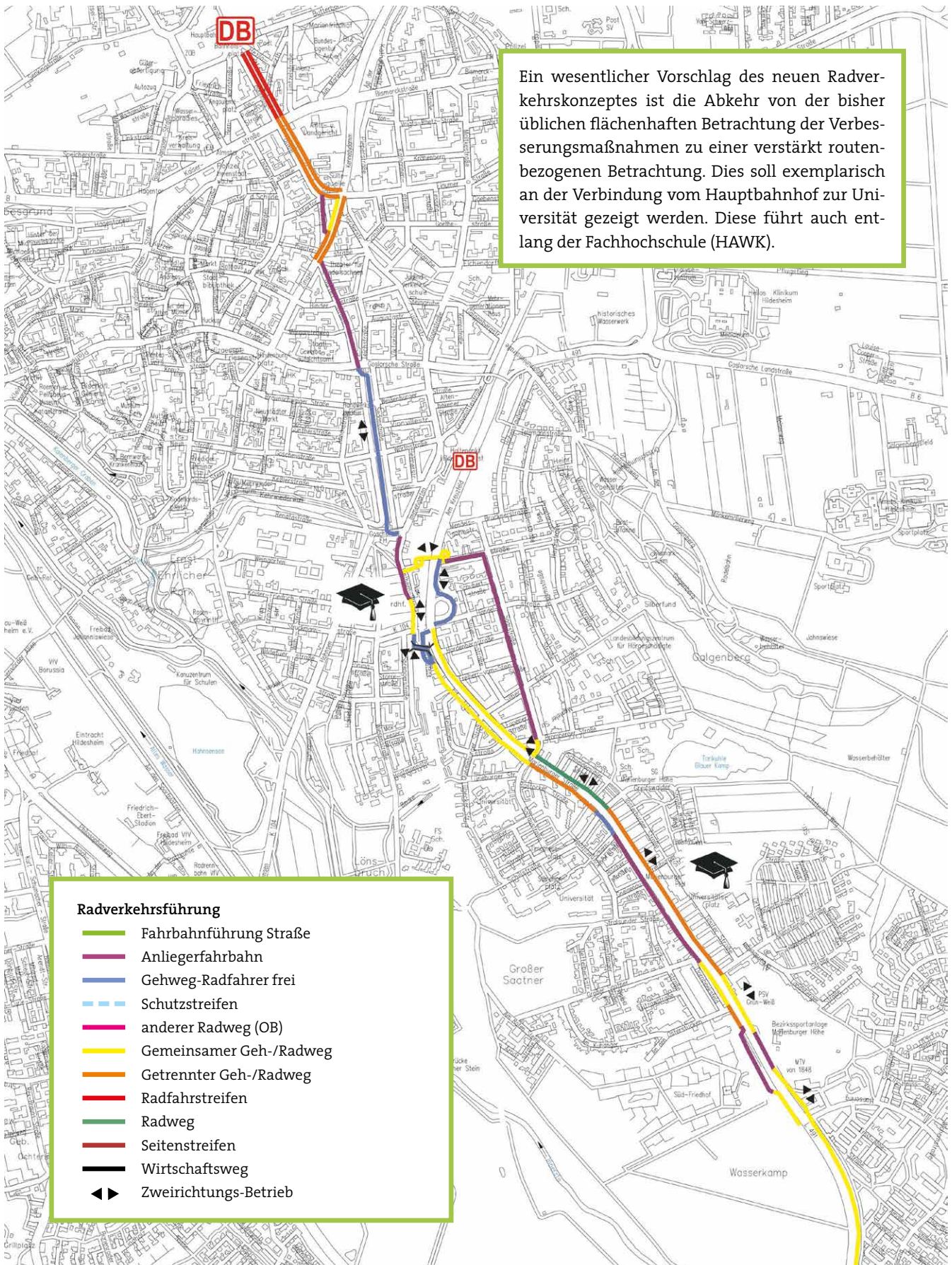
- FREIZEITROUTE
- Freizeitroute Ergänzungsvorschlag
- ⋯ - neue Strecke erforderlich
- - - - Streckenabschnitt vorhanden

- HI-RING
- RADWEG ZUR KUNST
- KULTURROUTE
- BÖRDE-RADWEG (HAMELN - BERLIN)

weitere Symbole

- ➔ ÜBERGANG IN ANDERE GEMEINDE
- UNTERSUCHTE ROUTEN
- FUSSGÄNGERZONE
- DB BAHNHOF

RADROUTEN



Fahrradroute vom Hauptbahnhof bis zur Universität

Die im Radverkehrskonzept empfohlene Radverkehrsführung in der **Bahnhofsallee Nord** wurde während der Bearbeitung bereits umgesetzt. Die Schutzstreifen ermöglichen eine sichere und komfortable Verbindung.

Im alten Zingel (Anliegerstraße) kann der Radverkehr problemlos auf der Fahrbahn geführt werden. Am **Zingel** muss dagegen eine ausreichend breite Radverkehrsanlage geschaffen werden. Um eine direkte Querungsmöglichkeit in die Gartenstraße zu ermöglichen, wurden zwei diagonale Radverkehrsquerungen über den Knotenpunkt markiert.

Die **Gartenstraße** (Tempo 30-Zone) ist eine Anliegerstraße und gleichzeitig eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen der Goslarschen Straße und dem Zingel. Sie bietet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße mit zugelassenem Anliegerverkehr geradezu an. Eine Deckensanierung kann die Funktion der Fahrradstraße wesentlich verbessern.

Für die Radverkehrsführung in der **Sedanstraße/Sedanallee** werden zwei Varianten vorgeschlagen. In der ersten Variante wird der Radverkehr in der Sedanallee geführt, die zweite Variante bevorzugt eine Führung auf der westlichen Sedanstraße. Um die Sedanallee für die Fußgängerinnen und Fußgänger als Verweilraum zu wahren und Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, wird empfohlen die parallel verlaufende Sedanstraße als Fahrradstraße auszubauen.

Die Überquerung der Bahnlinie ist sowohl durch den **Klingeltunnel**, als auch über das Spiralenbauwerk derzeit keine attraktive Verbindung für den Radverkehr. Zur Steigerung des sozialen Sicherheitsempfindens der Radfahrenden, sollte der Klingeltunnel als Sofortmaßnahme besser beleuchtet werden. Als langfristige Alternative für den Klingeltunnel kommen zwei Möglichkeiten in Betracht. Zum einen könnte ein niveaugleicher Übergang mit Schranke eine attraktive Alternative darstellen oder der Neubau des Klingeltunnels. Sofern ein Umbau in bestehender Lage erfolgt, muss die Weiterführung ans bestehende Netz der Marienburger Straße ebenfalls neu gestaltet werden.

Die Radwege entlang der **Marienburger Straße** sind zu schmal und sollten aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens verbreitert werden. Um den Unfallschwerpunkt an der Einmündung Greifswalder Straße/Marienburger Straße entgegenzuwirken, sollte die Radfahrerfurt vor der Einmündung fahrbahnnahe geführt werden. Der Umbau kann zu Lasten des Grünstreifens problemlos umgesetzt werden.



Knotenpunkt Bahnhofsallee / Ostertor



Sedanallee



Marienburger Straße

POSITIVE BEISPIELE AUS HILDESHEIM

Hildesheim hat sich mit dem Radverkehrskonzept 2025 auf den Weg gemacht, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern. Während der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes sind bauliche Maßnahmen, Ummarkierungen und dergleichen realisiert worden, die beispielhaft sind.

INFRASTRUKUR AN STRECKEN

In der **Steinbergstraße** wurden auf der Radroute nach Neu-
hof/Hildesheimer Wald (Bosch/Blaupunkt) Schutzstreifen
markiert, die sehr gut angenommen werden. Unsichere
Radfahrende können auf dem parallel freigegebenen Geh-
weg fahren.

Am **Zingel** quert die Radroute vom Hauptbahnhof zur Uni-
versität. Vom alten Zingel kommend führt die Route in die
Gartenstraße (künftige Fahrradstraße). Um die Wartezeiten
für den Radverkehr zu minimieren, wurde über die Haupt-
verkehrsstraße Zingel zusätzlich eine diagonale Furt einge-
richtet und signalisiert.

In der **Bahnhofsallee (Nord)** konnten Schutzstreifen mar-
kiert werden, nachdem die Anzahl der Fahrstreifen von drei
auf zwei reduziert wurde. Durch einen Minikreisverkehr
an der Einmündung in den Bahnhofplatz ist der Verkehr
flüssiger geworden, sodass auf den früher vorhandenen
Busstreifen verzichtet werden konnte. Zur besseren Über-
sichtlichkeit werden die Einmündungsbereiche durch An-
lehnbügel von parkenden Fahrzeugen frei gehalten.

FLANKIERENDE INFRASTRUKTUR UND SERVICE

Als Serviceangebot geht 2019 das **Hilde-Lastenrad** an den
Start. Insgesamt stehen ab März sechs Lasteräder (drei mit
E-Antrieb, zwei mit Kinderequipment) zum Verleih zu Ver-
fügung. Das Projekt wird im Rahmen der Nationalen Klima-
schutzinitiative (NKI) für zwei Jahre finanziert.



Lastenrad Hilde



Schutzstreifen auf der Steinbergstraße



Umbau Zingel



Umbau Parkfläche zu Fahrradabstellanlage



Radabstellanlage am Hauptbahnhof



Fahrzeug für den Winterdienst



Ampelgriffe an der Bahnhofsallee

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde die Anzahl der **Radabstellanlagen** bereits deutlich erhöht. Der Bedarf ist aber immer noch größer als das Angebot, weil erfreulicherweise immer mehr Hildesheimerinnen und Hildesheimer das Rad nutzen.

Förderung des alltäglichen Radverkehrs heißt auch, den Radverkehr bei weniger guter Witterung sicher und bequem zu ermöglichen. Hierzu gehört ein funktionierender Winterdienst, der die Hauptbeziehungen im Winter schnell von Eis und Schnee befreit. Die Stadt Hildesheim hat hierzu ein **Fahrzeug für den Winterdienst** beschafft, das speziell zum Räumen der Radwege eingesetzt wird.

INFRASTRUKTUR KNOTENPUNKTE

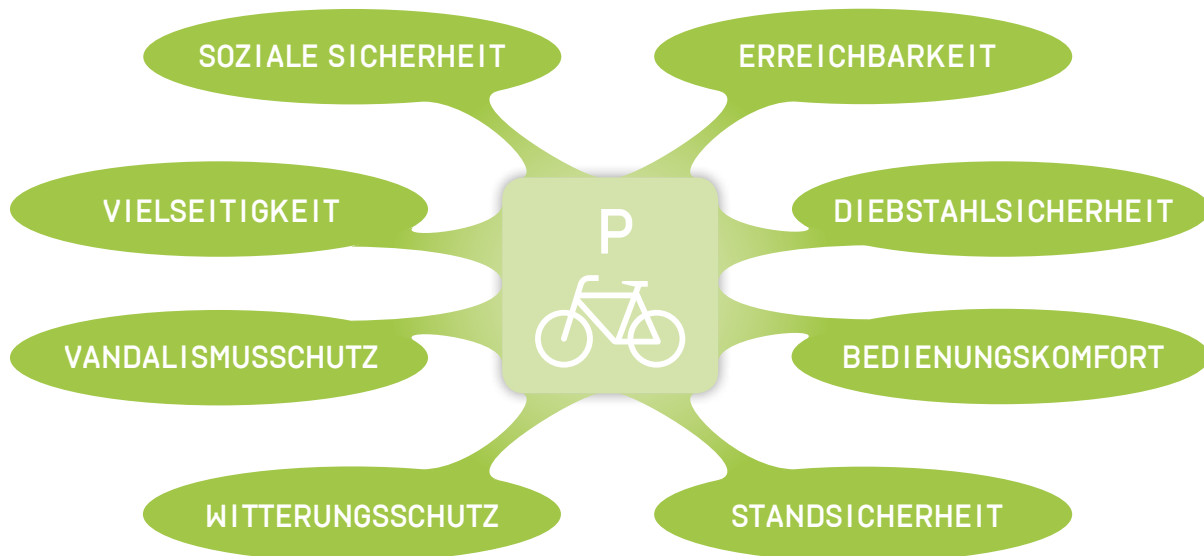
Für die einen ist es nur ein Gag, für die anderen eine wesentliche Komfortsteigerung beim Radfahren: **der Ampelgriff**. An der Ampel können sich Radfahrende bei Rot am Ampelmast bequem festhalten ohne vom Rad absteigen zu müssen.

An mehreren Stellen konnten **aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** markiert werden (Bild: Alfelder Straße/ Kurt-Schumacher-Straße). Dadurch wird den Radfahrenden ermöglicht, bis zur Signalanlage vorzufahren und sich als Abbiegende vor den Kraftfahrzeugverkehr zu setzen. Die Maßnahme unterstreicht die Präsenz des Radverkehrs auf der Straße und ist ein wichtiges Signal zur Radverkehrsförderung.



Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

RADABSTELLANLAGEN



Anforderungen an Radabstellanlagen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen sind im Einzelnen u. a. von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig.

ABSTELLANLAGEN IN HILDESHEIM

Insgesamt sind Fahrräder im Hildesheimer Stadtgebiet sehr präsent. Im Innenstadtbereich sind an zahlreichen Standorten überwiegend anforderungsgerechte Abstellanlagen (meist Anlehnbügel) vorhanden. An den wichtigen innerstädtischen Bushaltestellen sind überwiegend Anlehnbügel für Räder in ausreichender Anzahl vorhanden. Im Hinblick auf die steigende Radnutzung sollte das Angebot im Innenstadtbereich ausgeweitet werden.

An den beiden Bahnhöfen im Stadtgebiet wurde in den letzten Jahren deutlich nachgebessert, was die Anzahl und Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder betrifft. Beispielsweise wurde im Zuge des Umbaus des Hauptbahnhofes (Südseite) eine neue überdachte Anlage auf dem Bahnhofs-



Neue Anlage am Ostbahnhof



Neue Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof

vorplatz eingerichtet. Allerdings deckt das Angebot noch nicht die aktuelle Nachfrage nach Abstellplätzen. Mittelfristig ist die Einrichtung einer Fahrradstation mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten sowie weiteren Serviceelementen geplant.

EMPFEHLUNGEN

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird insgesamt empfohlen an ausgewählten, stark frequentierten Bahnhöfen und Haltestellen im Stadtgebiet auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken einzurichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z.B. Arbeitstag, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen. Auch an ausgewählten Bereichen in der Innenstadt, z.B. mit touristischer Bedeutung, ist das Angebot an weiteren Serviceangeboten zum längerfristigen sicheren Abstellen von Rädern (wie am Rathaus) zu prüfen (z.B. Fahrradboxen zur Gepäckaufbewahrung, Abstellanlagen für Räder mit Hänger).

Neben den Angeboten im öffentlichen Raum sind auch anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden ein wesentlicher Faktor für die Nutzung von Fahrrädern und damit ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Radverkehrs in Hildesheim. Dies kommt insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten mit Abstellplatzdefiziten auf den Grundstücken in Betracht, wo abgestellte Fahrräder auf dem Gehweg den Fußverkehr behindern.

Insgesamt besteht in Hildesheim noch Handlungsbedarf, vor allem an den DB-Haltestellen, um den vorhandenen sowie den wachsenden Bedarf und die Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z.B. Pedelecs) abzudecken. Durch eine Fahrradstellplatzsatzung kann darüber hinaus auch generell eine Vergrößerung des Angebots an Fahrradabstellplätzen für Kunden, Einwohnerinnen und Einwohner sowie für Mitarbeitende erreicht werden. Ziel ist die Stärkung der Nahmobilität, hier besonders bezüglich einer verbesserten Nutzungsmöglichkeit von Fahrrädern.

Weiterhin sollten ausreichend mobile Abstellanlagen für Veranstaltungen vorgehalten werden.

VISUALISIERUNG DER NEU GEPLANTEN RADSTATION AM HAUPTBAHNHOF



BEISPIELE GUT IN DEN STRASSENRAUM INTEGRIERTER RADABSTELLANLAGEN



WEGWEISUNG

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Umsetzung des für Hildesheim neu entwickelten Radverkehrsnetzes aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- ▶ Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- ▶ Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- ▶ Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- ▶ Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- ▶ Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.



Beschilderungsbeispiele aus Hildesheim

Die vorgefundene Wegweisung in Hildesheim entspricht in der Ausgestaltung der Beschilderung größtenteils den Anforderungen des FGSV-Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung. Derzeit sind im Stadtgebiet Hildesheim jedoch nur einzelne Radrouten im Zuge des Kreisnetzes ausgewiesen. Hierzu zählen u. a. der Hildesheimer Ring sowie der Innerste-Radweg. Neben den entsprechenden Tabellen- bzw. Zielwegweisern sind die jeweiligen Radrouten als Routenlogo angehängt. Bezüglich der Schildergröße und -inhalte bestehen kleinere Abweichungen zum FGSV-Standard.

Dokumentiert ist die Wegweisung im Kataster des Landkreises Hildesheim. Die Pflege und Kontrolle der Wegweisung erfolgt durch den Landkreis Hildesheim in Zusammenarbeit mit dem ADFC Hildesheim. Bei Neuplanung oder Änderung der Beschilderung werden die Schilder zentral durch den Landkreis bestellt. Die Mängelmeldung geht an die Kommunen des Landkreises, die Mängelbehebung erfolgt durch die kommunalen Bauhöfe.

Im Stadtgebiet Hildesheim soll zukünftig das städtische (Haupt-) Routennetz mit einer anforderungsgerechten Wegweisung ausgestattet werden. Hierfür ist derzeit ein neues Wegweisungskonzept in Planung, das in 2019 umgesetzt werden soll.

Standardelemente Wegweisung:

- ▶ **Zielwegweiser** (Pfeil- oder Tabellenwegweiser) haben zwei Zeilen für die Ziel- und Entfernungsangaben. Die obere Zeile verweist auf das Hauptziel, die untere auf ein Unterziel. Auf einem Schild sind grundsätzlich nur die Ziele einer Fahrtrichtung enthalten.
- ▶ **Zwischenwegweiser** enthalten keine Zielangabe und keine zusätzlichen Routenplaketten. Sie kennzeichnen den Verlauf einer Route und dokumentieren, dass alle am letzten Zielwegweiser aufgeführten Ziele und Routen weiter in der ausgewiesenen Richtung verlaufen.
- ▶ **Routenplaketten** (Logo, Schriftzug, etc.) kennzeichnen eine touristische Themenroute (Radfernweg, regionale Themenroute etc.). Sie werden als Einschub der Zielwegweiser der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung zugeordnet.

SERVICE, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND BETEILIGUNG

Das Thema Öffentlichkeitsarbeit besitzt einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen zum Radverkehr. Dabei sollen alle Zielgruppen angesprochen und zum Radfahren motiviert werden.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z.B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, anstatt ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

AKTIVITÄTEN IN HILDESHEIM

Neben der AG Radverkehr, die sich um die strategische Radverkehrsförderung in Hildesheim kümmert und bereits einzelne Aktionen angeschoben hat, ist auch der ADFC mit Aktionen und Informationen rund um den Radverkehr in Hildesheim aktiv. Neben einer regelmäßigen Pressearbeit, in der über Neuerungen berichtet wird, sind als Serviceelemente die Fahrradboxen für Touristen am Rathaus oder die Radkarte Hildesheim (Fahrradstadtplan) zu nennen.

Seit 2016 ist Hildesheim Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK).

2018 nahm die Stadt zum ersten Mal an der bundesweiten Aktion „**Stadtradeln**“ teil. Dabei fuhren im dreiwöchigen Aktionszeitraum über 1.000 aktive Hildesheimer und Hildesheimerinnen über 200.000 km mit dem Rad.

Der ADFC organisiert jedes Jahr die Fahrradmesse in Hildesheim, die gut besucht wird. Als Aussteller werden regionale Fahrradgeschäfte sowie Tourismusverbände eingeladen.

Ebenso erfolgreich findet jährlich der Radwandertag statt. Dieser wird ebenfalls vom ADFC organisiert und führt motivierte Radfahrende entlang des Hi-Rings rund um Hildesheim an vielen schönen Stationen vorbei.



Auftaktveranstaltung Stadtradeln



Fahrradmesse des ADFC in Hildesheim



Plakat Stadtradeln am Hauptbahnhof



EMPFEHLUNGEN FÜR HILDESHEIM

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist sehr vielfältig. Als grundlegende Ziele der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit in Hildesheim gilt es, das positive Fahrradklima auszuweiten, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Das Repertoire an Instrumenten ist dabei vielfältig. Anregungen und Beispiele:

- Im **Aufbau einer übersichtlichen Internetseite** mit Themen rund um den Radverkehr ist ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z. B. in einem Flyer informiert werden. Es können kurzfristig detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug veröffentlicht werden. Auch die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen sollte gegeben sein. Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden.
- Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, sind einzelne **Aktionstage oder Fahrradfeste**. Solche Aktionen vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist. Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern. So könnten beispielsweise die Eröffnung der ersten Fahrradstraße oder auch Verbesserungen oder geänderte Radverkehrsführungen im Zuge der Hauptachsen auf entsprechenden Events thematisiert werden. Darüber hinaus können solche Events auch mit Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe stattfinden, die damit für sich und das Fahrradfahren in Hildesheim werben. Aktionstage und Fahrradfeste sollten eine feste Rolle im Fahrradkalender der Stadt spielen.

- Eine gute Möglichkeit auch die neuen Mitbürgerinnen und Mitbürger auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen ist die Ergänzung des städtischen „Begrüßungspaketes für Neubürger“ durch Informationen rund um das Radfahren in Hildesheim oder durch Gutscheine mit Radbezug. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.
- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von Scherbentelefonen bewährt. Dabei ist zu gewährleisten, dass die Meldungen zeitnah bearbeitet und die gemeldeten Schäden schnellstmöglich behoben werden.

Zusammenfassend lassen sich folgende Handlungsempfehlungen für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit rund um den Radverkehr in Hildesheim aufzeigen:

- Informationsstand zum Radverkehr insgesamt verbessern.
- Ausbau der Serviceangebote (bspw. Hilde-Lastenrad).
- Förderung des Radtourismus.
- Kooperation mit weiteren Akteuren.
- Festes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit.

Das Ziel einer aktiven Radverkehrsförderung zur Steigerung der Fahrradnutzung sollte die Schaffung eines positiven Fahrradklimas in Hildesheim sein. Hierzu sollten alle Akteure „an einem Strang ziehen“. Insgesamt gilt jedoch zu beachten, dass Öffentlichkeitsarbeit eine verlässliche personelle und finanzielle Ausstattung und einen „langen Atem“ braucht.



Fahrradmesse des ADFC in Hildesheim

AUSBLICK, WAS IST ZU TUN?

Das Radverkehrskonzept Hildesheim 2025 verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil an den Wegen in Hildesheim zu steigern. Der höhere Radverkehrsanteil darf nicht mit steigenden Unfallzahlen einhergehen. Die gezielte Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ist deshalb das zweite wichtige Ziel des Radverkehrskonzeptes.

Durch einen von der Stadtgesellschaft getragenen Konsens „Pro Rad“ kann die Förderung des Radverkehrs über die formalen Beschlüsse zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplan (IVEP) oder zum Radverkehrskonzept 2025 hinaus getragen und gefördert werden. Durch die strategische Ausrichtung der künftigen Radverkehrsplanung wird das Radfahren in Hildesheim bis zum Jahr 2025 sicher, schnell und komfortabel. Radfahrende finden ein gutes Fahrradklima vor und werden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen. Neben politischem Engagement der Stadt sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer personellen und finanziellen Unterstützung.

► Möglichkeiten der StVO nutzen

Die Straßenverkehrsordnung bietet eine Reihe von Möglichkeiten den Radverkehr zu fördern. Signalwirkung ist von der Ausweisung von Fahrradstraßen zu erwarten.

► Standards der Regelwerke einhalten

Im Radverkehrskonzept werden Standards abgeleitet, die bei der künftigen Radverkehrsplanung in Hildesheim zur Anwendung kommen sollen. Durch regelkonforme Radverkehrsanlagen ist eine stärkere Nutzung und vor allem mehr Verkehrssicherheit zu erwarten.

► Radfahren muss sicherer werden

Die Unfallanalyse zeigt, dass die Anzahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren leicht angestiegen ist. Zudem konnten unfallauffällige Streckenabschnitte und Knotenpunkte identifiziert werden. Besonders auffällig ist in Hildesheim das „Rechtswidrige Linksfahren“ als häufigste Unfallursache. Durch klare Regelungen, intuitive Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen sowie u.U. durch regelmäßige Ahndungen an entsprechenden Stellen kann dies vermieden werden. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit kann ebenfalls dazu beitragen, Unfälle durch falsche Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu vermeiden.

► Radverkehrsnetz deutlich herausarbeiten

Das Radverkehrsnetz muss hierarchisch gegliedert und intuitiv begreifbar sein. Wichtig sind gute Radverbindungen der einzelnen Stadtteile untereinander und der Stadtteile mit der Innenstadt. Wichtige Routen, wie die Verbindung vom Hauptbahnhof zu den umliegenden Schulen und den Universitätsstandorten, sind prioritär zu verbessern.

► Radabstellanlagen verbessern

In Hildesheim sind in den letzten Jahren gute Radabstellanlagen entstanden, z.B. am Hauptbahnhof und am Ostbahnhof. Trotzdem besteht noch erheblicher Handlungsbedarf, vor allem an wichtigen ÖPNV Haltestellen und in der Innenstadt. Dabei geht es zum einen um den wachsenden Bedarf und zum anderen um die Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z.B. Pedelecs).

► Wegweisung ist trotz Navigations-Apps erforderlich

Die Wegweisung unterstreicht die Bedeutung des Radverkehrs und fördert die zweckmäßige Routenwahl. Ziel ist die Ausweisung eines städtischen (Haupt-) Routennetzes unter Berücksichtigung der Integration der vorhandenen Wegweisung des Landkreises. Im Stadtgebiet sollen mindestens die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes bzw. die Hauptverbindungen für den Radverkehr mit einer den aktuellen Regelwerken entsprechenden Wegweisung versehen werden.

► Abwägung häufiger zu Gunsten des Radverkehrs

Der Radverkehr steht in Konkurrenz zu den Ansprüchen der anderen Verkehrsteilnehmenden. Man wird auch künftig nicht immer zu Gunsten des Radverkehrs abwägen können. Aber es sollte immer öfter erfolgen. Radverkehrsförderung heißt andere Ansprüche, z.B. des Parkens oder der Flüssigkeit des Autoverkehrs im Einzelfall zu Gunsten des Radverkehrs zurückzustellen.

► Kontinuierliche und auskömmliche Finanzierung erforderlich

Radverkehrsförderung bedeutet in Hildesheim einen Umbau des Verkehrssystems. Dies erfordert Finanzmittel, die über das bisher Übliche hinausgehen. Aktive Radverkehrsförderung erfordert einen Mitteleinsatz von mindestens 10€/Einwohner und Jahr. In Hildesheim sind das ca. 1 Mio. € pro Jahr, die im Wesentlichen durch Umschichtungen im Etat bereitgestellt werden müssen.

► Tue Gutes und rede darüber

Intensive Öffentlichkeitsarbeit rund um den Radverkehr in Hildesheim verbessert den Informationsstand zum Radverkehr, macht Radfahren zum Thema und bewirbt das Serviceangebot. Hierzu sind eine breite Kooperation aller wesentlichen Akteure und ein festes Budget erforderlich. Das Ziel einer aktiven Radverkehrsförderung sollte die Schaffung eines positiven Fahrradklimas in Hildesheim sein.

