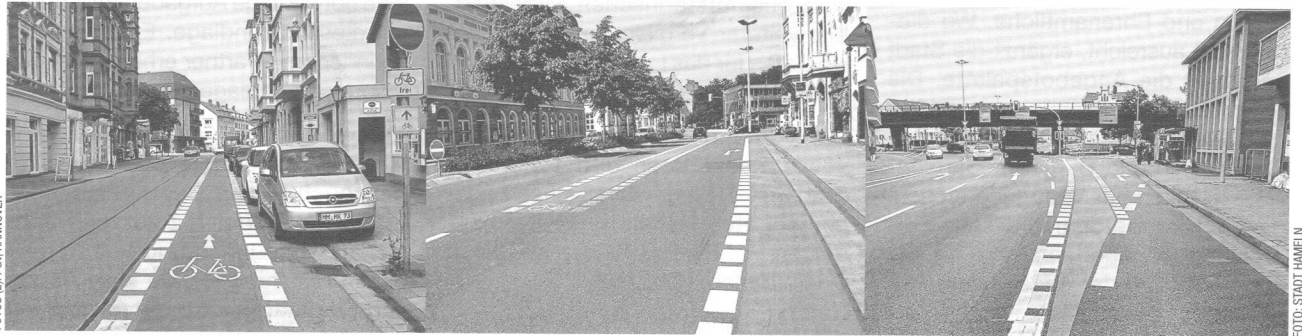


Zwei Wege, ein Ziel – Fahrradförderung und Klimaschutz in Hameln

Von Edzard Hildebrandt und Ralf Wilde¹



Hamelns Potenziale als Radfahrerstadt

Hameln liegt zentral im Naturpark Weserbergland, ist den meisten bekannt durch Weserrenaissance, Weser-Radweg und als „Rattenfänger-Stadt“..., aber als „Fahrradfreundliche Stadt Hameln“? Es scheint an der Zeit, ein Schlaglicht auf die Fahrradförderung der 58 Tsd.-Einwohner-Stadt zu werfen. Und das gleich in zweierlei Hinsicht: Bürger, Politik und Verwaltung Hamelns engagieren sich im Klimaschutz und bei der Förderung einer klimafreundlichen Nahmobilität, also besonders zu Fuß und mit dem Rad.

Hameln kann als Vorbild für andere Kommunen dienen. Hier hat man sich unter nicht optimalen aber für norddeutsche Verhältnisse durchaus „normalen“ Bedingungen auf den Weg gemacht, den Alltagsradverkehr nachhaltig zu fördern. Beispielhaft sind: Projektförderung mit Klimaschutzmitteln des BMU*, Realisierung eines Radverkehrsnetzes mit radialen und tangentialen Haupttrouten unter Ausnutzung autoarmer Nebenstraßen, alltags- und freizeittaugliche Wegweisung, Lösungen für innenstadtnahe Problem-bereiche mit hohen Kfz- und Lkw-Belastungen (Wallring), Wirkungskontrollen. Darüber soll hier berichtet werden.

*) <http://www.klimaschutz.de/de/content/teilkonzept-f%C3%BCr-eine-fahrradfreundliche-stadt-hameln>

¹ Herr Ralf Wilde ist Leiter des Fachbereichs 5, Umwelt und technische Dienste der Stadt Hameln. Herr Edzard Hildebrandt Geschäftsführer der Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Dargel-Hildebrandt GbR.

Hameln ist Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen, hier arbeiten 24 Tsd. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Topografie ist fahrradfreundlich, denn die Stadtbe-reiche steigen nur sanft und das nur am Rande an. In Klein- und Mittelstädten des ländlichen Raumes besitzt der Radverkehr zudem die größten Potenziale (MiD 2008).

Hameln bietet für Radfahrer große Vorteile: Das Auto kann für regelmäßige Fahrten im Nahbereich bis etwa fünf Kilometer in der Garage bleiben. In diesem Entfernungsbereich liegen sämtliche alltäglichen Ziele der Arbeit und Ausbildung, der Versorgung und die für Pendler nach Hannover wichtige, im Halbstundentakt verkehrende S-Bahn. Gute Ansätze sind bereits seit den 90-er Jahren sichtbar. Davon profitieren auch die jährlich 70 Tausend Fahrradtouristen, die Hameln vorwiegend über den beliebten Weser-Radweg erreichen.

Grundlage für die praktische Durchführung der Fahrradförderung in Hameln ist seit drei Jahren das geförderte Teilkonzept zum Klimaschutz „Fahrradfreundliche Stadt Hameln 2010“. Dieses gesamtstädtische Radverkehrskonzept befindet sich seitdem an 300 Problemstellen und Knotenpunkten in der Umsetzung durch die Stadtverwaltung.

Jedoch gibt es derzeit noch immer ein anderes Verkehrsproblem: Hameln wird von drei stark befahrenen Bundesstraßen durchschnitten, unter anderem entlang des die Altstadt umgebenden Wallringes und anderer

wichtiger Fahrradrouen. Unter diesen Umständen stellt die engagierte Förderung des Alltagsradverkehrs eine besondere Herausforderung dar, erscheint aber gleichwohl ein Gebot der Stunde.

Seit 2009 mit BYPAD zum kommunalen Konsens

In der politischen Diskussion und veröffentlichten Meinung vor 2010 konnte man den Eindruck gewinnen: In Hameln gibt es zwar Radverkehr, die Zustände müssen aber chaotisch sein. In Presse und Öffentlichkeit war nicht zu erkennen, dass in Politik und Verwaltung Einigkeit über den hohen Rang der Radverkehrsförderung in Hameln besteht. Nun war es keineswegs so, dass in Hameln bis dato nichts für die Förderung des Radverkehrs getan wurde. Es gab zum Beispiel seit vielen Jahren einen Fahrradbeirat, der regelmäßig Besichtigungen durchführte und als Forum für Radfahrinteressierte diente. Es fehlte jedoch ein gemeinsames Handlungskonzept, an dem alle Akteure mitgearbeitet hatten. Der Blick wurde häufig auf die vorhandenen Schwächen gerichtet, nicht jedoch auf die ebenfalls vorhandenen Stärken.

Dies alles vor dem Hintergrund, dass Hameln Potenziale für eine Radfahrerstadt hat: Gebietsweise hohe Einwohnerdichten, kurze Entfernungen zwischen Wohngebieten und Zielen, überwiegend günstige Topografie, günstige klimatische Bedingungen.

Im Jahr 2010 wurde in einem partizipativen Prozess ein kommunales Klima-