

Bremen hat Spitzenplatz als Fahrradstadt

Nachhaltige Effekte auch für den Tourismus erwartet

VON SIGRID SCHUER

Bremen. Kopenhagen und Amsterdam haben es vorgemacht, sie sind zu Radfahrermetropolen geworden. Kopenhagen ist eine grüne, klimafreundliche Stadt, in der die Wirtschaft floriert und Familien zurück in die City ziehen. Bremen bringt beste Voraussetzungen mit, solch eine Radfahrer-Metropole zu werden, da sind sich die Landesverbände von BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz) und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) einig.

„Schon jetzt ist Bremen eine Fahrradstadt. Ein Viertel aller Fahrten wird auf 700 Kilometern Radwegen per Fahrrad erledigt. Damit belegt die Hansestadt bundesweit einen Spitzenplatz. Hier gibt es doppelt so viele Fahrräder wie Autos. Außerdem wird bei uns Car Sharing praktiziert, ein Alleinstellungs-Merkmal, das auch in die gewerbliche Nutzung einfließen sollte“, betont Klaus-Peter Land, Geschäftsführer des ADFC Bremen. Allerdings konzentriert sich das Car Sharing immer noch auf einige, wenige Viertel wie das Ostertor, Schwachhausen und die Neustadt. Gestern stellten BUND und ADFC auf einer Pressekonferenz ihr gemeinsames Positionspapier für eine nachhaltige Mobilität in Bremen vor. Ein autozentrierter Verkehr ist aus ihrer Sicht wenig effizient. „Der öffentliche Raum muss neu und für alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt verteilt werden“, so Georg Wietschorke, stellvertretender Geschäftsführer des BUND. „Wir alle wissen, dass die Erdöl-Ressourcen endlich sind. 70 Prozent aller Autofahrten könnten durch andere Verkehrsmittel umweltschonend ersetzt werden, vor allem durch Fahr-

rad oder Elektrorad. Solch eine intelligente Verkehrsmittelwahl bringt Spaß und nützt der Umwelt. Untersuchungen haben zudem ergeben, dass ohnehin nur ganze zehn Prozent der Bremer Bevölkerung per Auto in die City kommt, 60 Prozent nutzen dagegen Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel“, betonten Klaus-Peter Land und Martin Rode, Geschäftsführer des BUND.

„Dagegen tut Bremen viel zu wenig für sein Radwege-Netz. Viele Fahrradwege vorkommen, schnelle Rad-Routen und Abstellmöglichkeiten fehlen. Die Förderung des Fahrrads müsste in der Verkehrspolitik oberste Priorität besitzen. Die Bremer Tourismus Zentrale sollte den lukrativen Fahrradtourismus ausbauen, da ist bislang noch viel zu wenig geschehen“, monierten die Vertreter von ADFC und BUND. Als besondere Brennpunkte für den Rad-Verkehr führten sie die Bürgermeister Smidt Straße, die Bismarckstraße und den Dobben an. „Wenn hier ohnehin Straßenbauarbeiten durchgeführt werden, ist nicht einzusehen, dass es am Dobben weiterhin handtuchschmale Fahrradwege geben soll.“

Die Verfasser des Positionspapiers monierten auch die Defizite in der Überseestadt: „Hier wäre ein intelligentes Management von Verkehrskonzepten nötig“. BUND und ADFC plädieren dafür, dass „Bahn und öffentlicher Nahverkehr noch attraktiver werden. Dass das Park & Ride-System funktioniert, zeigt das Beispiel Westerstadion. Es fehlt aber immer noch an attraktiver Infrastruktur, um noch mehr Bremerinnen und Bremern den Umstieg vom Auto auf Rad schmackhaft zu machen, beispielsweise durch schnelle, breite und glatte Velorouten in die City und zum Bahnhof oder zuverlässiges Bike & Ride mit sicheren Abstellmöglichkeiten“. Beispiele aus anderen Städten zeigten, dass man das Umsteigen vom Auto auf den Umweltverbund etwa durch dynamische Parkraumbewirtschaftung unterstützen könne. In Wien funktioniert das so: Der Parkraum wird immer zu Stoßzeiten verteuert. Eine weitere Forderung von BUND-Vorstandmitglied Beatrix Wupperman: „Bremen sollte sein Potenzial als Pilotstadt für elektrische Fahrräder und insbesondere für leichte E-Fahrzeuge entwickeln und auch den Straßengüter- und Schienenverkehr perspektivisch um die Stadt leiten.“



Martin Rode, BUND Bremen.



Klaus-Peter Land, ADFC. FOTO: SCHEITZ

WK 22.4.2011