

Prädikat: Fahrradstraße

Ein Kommentar von Ralph Saxe

Die Fahrradstraßen-Idee startete einst in Bremen. In Findorff wurde schon in den 80er-Jahren die erste Fahrradstraße Deutschlands eröffnet: Die Herbststraße. In den Jahren danach dümpelte diese Bewegung. Die gewählten weiteren Pilotfahrradstraßen in der Graf-Haeseler-Straße, Lothringer Straße oder Glockenstraße hatten kaum eine übergeordnete Netzfunktion für den Radverkehr. Nach einer Kanalbaumaßnahme war die Herbststraße 2004 keine Fahrradstraße mehr. Die Fahrradstraßen-Bewegung bewegte sich nicht mehr.

Die Impulse kamen dann aus anderen Städten. Seit zehn Jahren hat München die Fahrradstraßen entdeckt. In diesem Jahr soll die 47. eingeweiht werden. In Kiel gibt es mittlerweile 18 Fahrradstraßen mit einer Länge von 10 Kilometern. Braunschweig bringt es gar auf 15,4 Kilometer Fahrradstraßen in diesem Jahr. In Berlin ist gerade die Linienstraße auf 1,5 Kilometer zur Fahrradstraße gewidmet worden. Grund dafür ist die Förderung der Fahrradstraßen durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung. Fahrradstraßen können jetzt überall dort eingerichtet werden, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. RadfahrerInnen genießen Vorrang und dürfen dort sogar nebeneinander fahren. Selbst wenn dies Auto- oder MotorradfahrerInnen nervt. Die können als Gäste willkommen sein, müssen den Vorrang aber respektieren. Es gilt eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h, übrigens auch für die RadfahrerInnen.

Und in Bremen? Die Fahrradstraße bewegt sich doch: Sie ist in Mode gekommen. Mit der Humboldtstraße und dem hinteren Teil der Wachmannstraße wird man sogar zwei Fahrradstraßen haben, die eine überragende Bedeutung im Radwegenetz besitzen. Es gibt kaum Fahrradstraßen in Deutschland, die eine dermaßen große Menge an FahrradfahrerInnen und dennoch nennenswerten motorisierten Verkehr bewältigen. 10 Fahrradstraßen in Bremen sind eingeweiht oder projektiert, 3 kleinere jüngst im Stadtteil Borgfeld. Mehrere weitere Vorschläge aus den Beiräten liegen vor. Da muss dann gezählt werden, ob die FahrradfahrerInnen denn schon mehr sind. Ab und zu wird auch mal eine abgelehnt, die es eigentlich verdient hätte, wie die Berckstraße in Horn-Lehe.

Noch sind es also eher vereinzelte Straßen in Bremen, die das Prädikat Fahrradstraße tragen. Eine übergeordnete Konzeption gibt es allenfalls in Ansätzen. Eine einheitliche und deutliche Gestaltung muss schon sein. Die Benquestraße beispielsweise wurde einst satt rot eingefärbt. Die Lothringer Straße präsentiert sich dagegen im Versteck-Modus. Die übergroßen Fahrradpiktogramme wie sie jüngst in der Wachmannstraße, Buchenstraße und der Graf-Haeseler-Straße aufgemalt wurden, sind ein ausgesprochen hilfreiches Element für eine bessere Erkennbarkeit und Akzeptanz durch die anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

Wenn die Strategie heißt, dass wir den Radverkehrsanteil in Bremen weiter erhöhen wollen, dann muss die Qualität des Radverkehrsnetzes kontinuierlich weiterentwickelt werden. Ein hilfreiches Mittel für diesen Zweck heißt Fahrradstraße. Aus dem noch vereinzelt Mittel wird dann ein Trend und schließlich ein Boom der Fahrradstraßen: Für ein besser bewegtes Bremen!