

Freie Fahrt für Bremens Radler

Weitere Fahrradstraßen beschlossen / Grünen-Bürgerschaftsfraktion für einheitliche Gestaltung

Noch ist ihr Anteil am Straßennetz winzig, doch die Zahl der Fahrradstraßen in Bremen soll von derzeit zwölf weiter steigen. Und zwar überall dort, wo der Radverkehr „die vorherrschende Verkehrsart ist“, sagt die Straßenverkehrsordnung. Nicht nur in Bremen liegt das Thema im Trend.

VON FRAUKE FISCHER

Bremen. Was haben die Benquestraße in Schwachhausen, die Rembertstraße zwischen Remberting und Richtweg mit der Glockenstraße in Hemelingen gemeinsam? Die drei gehören zu den derzeit zwölf Fahrradstraßen im Stadtgebiet. Weitere sind auf den Weg gebracht beziehungsweise in Planung. Was eine Fahrradstraße für Verkehrsteilnehmer mit sich bringt, ist längst nicht jedem geläufig. Vor allem aber: Abgesehen von der Beschilderung gibt es keine einheitliche Gestaltung, die dem Nutzer deutlich macht: Achtung Fahrradstraße. Dort sieht die grüne Bürgerschaftsfraktion, namentlich der Abgeordnete Ralph Saxe, Handlungsbedarf. Sie hat dem SPD-Koalitionspartner einen Antrag unterbreitet, in dem vor allem die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen und weitere Einrichtungen gewünscht werden. Und Saxe möchte, dass für die Akzeptanz von Fahrradstraßen geworben wird.

Verkehr im Wandel

Die Benquestraße hat roten Belag, die Glockenstraße zumindest noch in Ansätzen, die Rembertstraße dagegen am Anfang der kurzen Fahrradstraßenzone und an deren Ende jeweils ein großes Symbol. Und die Herbststraße in Findorff, in den 80er-Jahren die älteste Fahrradstraße der Stadt und Pilotprojekt, wurde nach Kanalbauarbeiten gar nicht wieder als solche ausgewiesen.

Für Martin Stellmann, Stabsstelle der Leitung im Amt für Straßen und Verkehr (ASV), ist die Einrichtung von Fahrradstraßen keine spinnerische Idee. „Der Verkehr ist im Wandel. Wir müssen uns mit Fahrrädern auseinandersetzen“, sagt er. Die Verkehrsströme hätten sich verändert, mancherorts – etwa an der Hutfilterstraße – seien morgens im Berufsverkehr mehr Radfahrer auf engen Wegen unterwegs als Autos auf ihren Fahrspuren daneben. „Wir müssen uns darüber Gedanken machen, wo wir die Mengen lassen. Das ist unsere Aufgabe als Verkehrsbehörde“, sagt Stellmann. Schade sei es, „dass es in der Debatte immer nur ein Gegeneinander gibt“. Es gelte, Akzeptanz zu schaffen, der Radverkehr nehme weiter zu. „Durch Pedelecs trauen sich die Menschen auch weitere Wege mit Rädern zu, das ist die Zukunft“, sagt Stellmann. Blicke man in die Niederlande, seien dort schon die Hälfte der Räder Pedelecs; auch in Deutschland gebe es „zweistellige Zuwachsraten“. Stellmann: „Wir haben hier noch eine nahezu autogerechte Stadt. Das ist in kaum einer anderen Stadt über 500.000 Einwohner so“, sagt er. „Andere Städte sind viel weiter“, behauptet auch Ralph Saxe. So hätten Berlin und München deutlich längere Strecken an Fahrradstraßen, in Bonn gebe es sogar ein Fahrrad-



Nur für Radfahrer: Die Fahrradstraße in der Wachmannstraße.

FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

straßenkonzept. „Wir sind also nicht mal Trendsetter, sondern würden uns allenfalls gut einfügen in einen bundesweiten Trend.“

Allerdings hat Bremen nach Saxen Ansicht im Vergleich mit anderen Städten auch Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen, die „große Verkehrsmengen an Autos und Radfahrern bewältigen“. Zum Beispiel die Wachmannstraße, auf deren Fahrradstraßenbereich die Radler per Induktionsschleife gezählt wurden. 1,3 Millionen sind es Saxe zufolge pro Jahr. „Regelungsbedarf“ gebe es noch in der Straßenverkehrsordnung, so sei das Parken in Fahrradstraßen beispielsweise nicht endgültig geklärt.

Bonn, München, Berlin

Tatsächlich markiert die Stadt Bonn allein in diesem Jahr 17 neue Fahrradstraßen und propagiert auf ihrer Verwaltungsseite im Internet: „Die Förderung des Radverkehrs hat in der Bundesstadt Bonn schon seit vielen Jahren einen hohen verkehrs- und umweltpolitischen Stellenwert. Ziel der Radverkehrspolitik ist es, möglichst viele Autofahrten im Kurz- und Mittelstreckenbereich durch Fahrradfahrten zu ersetzen.“

Und unter www.radhauptstadt.muenchen.de findet sich nicht nur eine längere Liste der Fahrradstraßen in der bayrischen Hauptstadt. Die Stadtverwaltung erläutert dort auch Konzeption und Zielsetzung der Fahrradstraßen. Auch in Berlin gibt es Fahrradstraßen. Ein Fahrradstraßennetz für die

Hauptstadt ist erklärtes Ziel der dortigen Grünen – allerdings bislang mit Gegenwind vom Berliner Senat.

Was nach Saxen Ansicht für weitere Fahrradstraßen spricht, ist die Möglichkeit, sie in die Netzfunktion der Hauptfahrradrouen einzubinden. „Das wäre ein hilfreiches Instrument“, meint der Grünen-Politiker. Und: Fahrradstraßen sind kostengünstig einzurichten: Straßenschilder an den Ein- und Ausfahrten, vielleicht zusätzlich noch Baken zur Kenntlichmachung, dazu Piktogramme auf dem Belag – fast fertig ist die Fahrradstraße. Dass die Ausweisung damit günstiger ist als die Sanierung oder gar Einrichtung eines Radweges liegt auf der Hand. Doch Saxe gibt auch zu: „Viele Menschen fühlen sich auf dem Radweg sicher.“

gramme auf dem Belag – fast fertig ist die Fahrradstraße. Dass die Ausweisung damit günstiger ist als die Sanierung oder gar Einrichtung eines Radweges liegt auf der Hand. Doch Saxe gibt auch zu: „Viele Menschen fühlen sich auf dem Radweg sicher.“



Scannen Sie das Bild, um eine Karte zu den Fahrradstraßen zu sehen. Sie finden die Grafik auch unter www.weser-kurier/bremen

Nicht schneller als Tempo 30

Bremen (wk). „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, Paragraph 41, Zeichen 244 Fahrradstraße. „Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr ausgeschlossen.“

Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und die Vorfahrt.“

Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Bremen (fis). Folgende Fahrradstraßen sind derzeit ausgewiesen: Benquestraße, Lothringer Straße, Wachmannstraße, Buchenstraße (alle Schwachhausen), Albrechtstraße, Weberstraße, Rembertstraße (bisher zwischen Präsident-Kennedy-Platz und Remberting, alle drei in Mitte), Graf-Haeseler-Straße (Östliche Vorstadt), Glockenstraße (Hemelingen), Kiebitzbrink, Hamfhofsweg (beide Borgfeld), Stralsunder Straße (Schwachhausen) und die Rembertstraße (zwischen Remberting und An der Weide) sowie die Humboldtstraße (Östliche Vorstadt) kommen in diesem Jahr dazu. Weitere Fahrradstraßen befinden sich zurzeit „in der Trägerbefassung“, heißt es vom Amt für Straßen und Verkehr.

Knochenmarkspender gesucht

23-jährige Mutter an Blutkrebs erkrankt / Aktion am Pulverberg

Bremen (skw). Für eine 23-jährige Mutter aus Bremen, die an Blutkrebs erkrankt ist, findet heute eine Typisierungsaktion statt. Um ihr und anderen Patienten zu helfen, veranstaltet die Deutsche Knochenmarkspenderdatei (DKMS) eine Registrierungsaktion. Wer gesund und zwischen 18 und 55 Jahre alt ist, kann sich als Knochenmarkspender registrieren lassen.

Die Bremerin kann überleben, wenn es einen Menschen mit fast gleichen Gewebemerkmalen im Blut gibt, der zur Stammzellspende bereit ist. Jeder, der sich als potenzieller Stammzellspender in die DKMS aufnehmen lässt, kann zum Lebensretter werden. Die Aktion läuft von 10 bis 16 Uhr in der Grundschule am Pulverberg, Schleswiger Straße 10.

KLARE KANTE

Pausen-Parlament

VON WIGBERT GERLING

Was können eigentlich Abgeordnete? Manche können besonders bedeutend gucken, anderen gelingt es, sich der Lektüre sperriger politischer Unterlagen zu verweigern, einige sind fachlich fit, manche können nicht nur Manuskripte ablesen, sondern sogar frei sprechen. Bemerkenswert genug. Aber man darf auch die kollektive Kunst der Pausenplanung nicht vergessen. Diese Fähigkeit ist phänomenal, wenn man darunter vorrangig versteht, dass es hier um ein besonders peinliches Phänomen geht.

Ein Beispiel für diese parlamentarische Kompetenz bot nicht zum ersten Mal die Planung für den jüngsten Jahreswechsel. Die letzte Landtagsdebatte war bereits am 12. Dezember – die erste im neuen Jahr aber folgte nicht etwa Anfang Januar oder eine Woche später, sondern am 21. des Monats. Ein Abgeordneter, der nicht irgendwelche unaufschiebbaren speziellen Sitzungen zwischen durch hatte, verfügte also über Freizeit satt. So hält man wahrscheinlich jetzt noch gerade die Plenarsitzungen im Februar und März einigermaßen gut erholt aus – dann ist ja schon wie-

der Zeit zum Entspannen: Im April tagen weder Stadtbürgerschaft, noch Landtag. Pause im Plenarsaal.

Geradezu verlockend – aus Sicht von Abgeordneten wohlgehemmt, nicht von politisch anspruchsvollen Wählern – ist der Terminplan für die Jahresmitte komponiert. Vorweg: Im ganzen August ist sowieso ... korrekt geraten: Pause. Aber dann kommt es erst richtig gut. Die letzte Plenarsitzung ist bereits Mitte Juli, die nächste dann erst Ende September. Dazwischen liegen rund neun Wochen. Das eröffnet Perspektiven für ausgiebige Freizeitgestaltung.

Zu den Fähigkeiten von Abgeordneten gehört auch die Fähigkeit zum stressge- steuerten Stöhnen. Motto: So viele Debatten auf der Tagesordnung, mal 50 oder gar 60 – es ist einfach nicht zu schaffen! Und dann der Effekt, dass für manche Themen über Monate keine Zeit ist und sich bald kaum noch jemand erinnert, weshalb sie einmal wichtig gewesen sein sollen.

Fazit: Besser gelingt es den parlamentarischen Planern, Freizeit bei vollem Lohnausgleich aus der Steuerkasse herauszuschinden. Nichts ist unmöglich? Manches nicht, manches eben doch.

BIS 19.04.2014

real-minis

Die kleine Welt der großen Marken

59 Minis zum Sammeln und Spielen!

1 Mini gratis pro 15€ Einkaufswert!*

MIT DIESEM UND WEITEREN TOLLEN ZUSATZ-ARTIKELN.

GAME

Jetzt auf real.de/minis

Das neue Familienspiel: Erstellen Sie Ihren eigenen Mini-Laden, kaufen und verkaufen, expandieren und verschönern – und machen Sie Ihre Kunden glücklich!

Machen Sie exklusiv Spielzeuge zum 50 Cent und viele tolle Geschenke!
 *Tabelle auf real.de/minis anzeigen
 20 Exklusive Spielzeuge freischalten
 10 Ausstattungs- und Gewinnaufschlag freischalten

1,99

Sammelkoffer

* 1 real-, Mini gratis pro 15€ Einkaufswert. Ausgenommen sind Tabakwaren, Zeitungen, Zeitschriften, Bücher, Pfand, Guthabekarten (Telefon-, iTunes-Karten usw.), Präsentkörbe und Service-Dienstleistungen. Maximal 10 real-, Minis pro Einkauf. Mehr Infos am Service-Center in den teilnehmenden real-, Märkten und unter real.de/minis. Nur solange der Vorrat reicht.

Impressum: real-, SB-Warenhaus GmbH, Sitz: Alzey, Friedrichstraße 12 • Ihren nächsten real-, Markt finden Sie unter real.de