

# Bremen ist reif fürs Kopenhagener Modell

Die stadtplanerische Leistung des hiesigen senatorischen Fachbereichs Bau und Stadtentwicklung lässt zu wünschen übrig. Zwar gibt es eine Reihe privater Investoren, die im Zentrum Um- und Neubauten planen oder schon vorantreiben. Dass deren Aktivitäten aber Teil einer bestehenden stadtplanerischen Vision sind, kann ich nicht erkennen. Mir scheint, Bremen verpasst den Anschluss an eine gute Zukunft. Zur Vision einer lebendigen Wesermetropole gehört der Abschied von der „autogerechten Stadt“. Ob der geplante Abriss des Karstadt-Parkhauses Hand in Hand mit einer Innenstadtplanung erfolgt, die zugleich die bislang extrem vernachlässigten Wegführungen für Fußgänger und Radler im Bereich zwischen Wallgraben und Weser korrigiert, scheint mir zweifelhaft.



Angenehmer geht es in der Innenstadt Kopenhagens zu, wo seit mehreren Jahrzehnten der weltweit hochgeschätzte Stadtplaner Jan Gehl die gleichsam verunfallte traditionelle Bedeutung der Stadt als Raum der Begegnung wieder belebt. Anders als in Bremen sind in der dänischen Hauptstadt inzwischen große Teile der Stadt autoverkehrsberuhigt, lockt die größte Fußgängerzone Europas zum Flanieren, ist die gesamte Infrastruktur gezielt und konsequent für Fußgänger und Radfahrer hergerichtet worden.

2009 beschloss die Stadtverwaltung, im Jahr 2025 als erste kohlenstoffneutrale Hauptstadt der Welt zu glänzen. Kaum zufällig hat sie bereits die Hälfte der Pendler auf den Sattel oder die Füße bekommen und tut viel für die Qualität von Fuß- und Radwegen. Spektakuläre Fahrradbrücken sind so normal wie die grüne Welle auf den dreispurigen Radler-Highways, die die Innenstadt mit den Vororten verbinden. Versteht sich, dass in Kopenhagen einmündende Seitenstraßen auf leicht erhöhten Rampen überquert werden können, wobei die Autofahrer immer Vorfahrt gewähren müssen.

Ist es nicht höchste Zeit, das „Kopenhagener Modell“ zu adaptieren? Die in Kopenhagen betriebene Entmischung der Verkehrsströme sollte für Bremens Planer vorbildlich sein. Schlimm genug, dass hierzulande die Nutzungspflicht von Radwegen aufgegeben worden ist und die Radler zunehmend auf die Autofahrbahnen gedrängt werden. Dabei sind die Kosten für den Ausbau und angemessenen Erhalt des Radwegenetzes deutlich geringer als für so manche andere Verkehrsmaßnahme. Im Übrigen sind Fahrradstraßen wie zum Beispiel die für Radwege ausreichend breite Humboldtstraße nicht gerade „fortschrittlich“. Ganz zu schweigen von den in Bremen allgegenwärtigen und gemeingefährlichen Eisenpfählen und -Rundbögen am Rande von Fuß- und Radwegen, die im Reich der Meerjungfrau längst abgeschafft sind.

Unser Gastautor

schreibt kulturhistorische und politische Bücher sowie Bremensien. 2017 erschien bei Reclam seine umfassende Studie: „Fahrradfahren – Von der Draisine bis zum E-Bike“.

---