Radschnellwege lösen Probleme

Welche bedeutsame Rolle das Fahrrad einnehmen kann, zeigen wieder einmal unsere europäischen Nachbarn Niederlande und Dänemark. Der klassische Ansatz, dass das Fahrrad auf Strecken bis fünf Kilometer ein sinnvolles Verkehrsmittel ist, wurde dort deutlich erweitert. Durch die deutlich gestiegene Fitness der Menschen, erhebliche Verbesserungen bei der Qualität der Fahrräder und durch die stark wachsende Verbreitung des Pedelecs sind heute wesentlich größere Entfernungen mit dem Fahrrad sinnvoll zu bewältigen.

Das bietet enorme Potenziale, um den wachsenden Autoverkehr in unseren Städten durch mehr Radverkehr zu ersetzen. Da die vorhandenen Konzepte für Radwege nicht mehr ausreichen, wurde in den Niederlanden und in Dänemark das Modell der Radschnellwege entwickelt. Vier Meter breite und weitgehende kreuzungsfreie Radwege verbinden wichtige Quell- und Zielgebiete, die bisher nur durch das Auto als Verkehrsmittel verbunden wurden.

Zwar ziehen immer mehr Menschen nach Bremen, aber dennoch ist auch der Trend ungebrochen, von Bremen ins Umland zu ziehen. Einer der Gründe besteht darin, dem wachsenden Autoverkehr in der Stadt zu entrinnen. Da diese Menschen dennoch in Bremen arbeiten, einkaufen oder studieren, wächst der Ruf nach besser ausgebauten Straßen vom Umland in die Stadt. Dieser vermehrte Straßenbau und der wachsende Verkehr macht Bremen unattraktiver, was wieder mehr Menschen ins Umland ziehen lässt. Es offensichtlich, dass das nicht die Lösung sein kann.

Aber auch innerstädtisch sind viele Stadtteile nur schlecht mit der City oder untereinander verbunden. Die Menschen, die nach Bremen ziehen, wollen bevorzugt in der citynahen Lage wohnen, was exorbitant wachsende Immobilienpreise nach sich zieht. Dieser Trend lässt sich nur durch eine Aufwertung der Stadtteile und Quartiere erreichen. Ein Baustein ist eine gute Vernetzung aller Stadtteile untereinander und mit der City. Dieses lässt sich mit dem Auto nicht erreichen.

Radschnellwege sind dabei eine hervorragende Möglichkeit, um zusammen mit dem ÖPNV diese verkehrlichen Aufgaben zu erfüllen. Nur durch eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils – insbesondere im Pendlerbereich – lässt sich sowohl ein flüssiger Verkehr als auch eine lebenswerte Stadt Bremen erhalten.

Und wer mehr Radverkehr will, muss Radschnellwege bauen. Dadurch werden die Straßen vom Autoverkehr entlastet. Deshalb gilt ironischerweise auch: Wer einen besseren Autoverkehr in Bremen will, muss nicht mehr Straßen, sondern mehr Rad(schnell)wege bauen.

Unser Gastautor

ist Diplom-Sozialarbeiter und als stellvertretender Bundesvorsitzender des ADFC dort zuständig für den Bereich Verkehr. Von 2005 bis 2010 war Koopmann Vorsitzender des ADFC-Landesverbands Bremen.