

Presseerklärung des ADFC Bremerhaven zur Eröffnung der ersten Fahrradstraße in Bremerhaven

Am 25.01.2023 wird die erste Fahrradstraße in Bremerhaven eröffnet. Das stellt eine wenn auch im Vergleich zu anderen Städten späte, aber trotzdem für Bremerhaven erfreuliche, markante und fortschrittliche Veränderung im Bereich der Mobilität Bremerhavens dar.

Zu Historie:

In einer Vorlage vom 13.04.2013 hatte das Stadtplanungsamt auf Bitten des Bau- und Umweltausschusses ein Papier mit 10 Vorschlägen zu Errichtung von Fahrradstraßen gemacht, darunter auch die Prager Straße. Leider folgte der Vorlage keine Umsetzung in die Realität. Am 09.11.2021 machte der ADFC der Politik und dem Magistrat erstmals den Vorschlag, die Strecke Löningsstraße-Prager Straße-Keilstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Sehr bald folgte die Zustimmung von Politik und Magistrat. In nur 14 Monaten ist es gelungen, die Idee nach sorgfältiger baulicher und verkehrsrechtlicher Planung sowie umfangreichen Baumaßnahmen zu realisieren.

Was macht die erste Fahrradstraße in Bremerhaven so besonders?

1. Sie liegt ganz zentral.
 - a) Das fördert den Radverkehr in die und in der Stadt wegen der guten Fahrbedingungen (Vorfahrt, Sicherheit).
 - b) Sie macht viele autofahrende Bürger mit dieser besonderen Verkehrsform vertraut.
 - c) Sie hilft mit, das Stadtbild in bestimmter Weise zu prägen.
2. Hier hat die Stadt (Politik und Verwaltung) Mut gezeigt und erstmals deutlich den Radverkehr an zentraler Stelle gegenüber dem MIV bevorzugt
 - a) durch Reduktion einer größeren Zahl von Parkplätzen zugunsten des Radverkehrs,
 - b) durch eine günstige Verkehrslenkung mit Bevorrangung der Fahrradtrasse an Knotenpunkten,
 - c) aber ohne unverantwortbare Restriktionen für den für den lokal bedeutsamen MIV (Zulieferer und Kunden von Hotels, Einzelhandel, Betrieben, Gastronomie).
3. Die Planung und Umsetzung war insofern besonders als
 - a) sehr schnell Einvernehmlichkeit zwischen Politik, Verwaltung und ADFC erzielt wurde,
 - b) die Zeitspanne zwischen Idee und Umsetzung äußerst kurz war,
 - c) die Planung auch neueste juristische Aspekte einbezogen hat (z.B. 4 m Breite),
 - d) bei der Planung ein sehr gutes und effektives Zusammenspiel der beteiligten Ämter (Stadtplanungsamt, Amt für Straßen- und Brückenbau, Bürger- und Ordnungsamt/Straßenverkehrsbehörde, Ortspolizei und ADFC) vorhanden war.
4. Es wurde eine zukunftsweisende verkehrspolitische Struktur im Stadtzentrum geschaffen durch die Verknüpfung von Fahrradstraße, Fußgängerzone, Bushaltestation, Car-Sharing-Station und künftiger Mobilitätsstation.

Aussichten

Der ADFC weiß, dass die erste Fahrradstraße nur einen einzelnen Schritt in Richtung Verkehrswende und Förderung des Radverkehrs darstellt. Es werden bald weitere Fahrradstraßen folgen, z.B. der Fahr(G)rad 8 in Wulsdorf. Der ADFC Bremerhaven bedankt sich bei allen Beteiligten für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und wird alles dafür tun, mit weiteren Anregungen und verkehrspolitischen Engagement auch künftig ähnliche Projekte zu initiieren und unterstützen und so seinen Beitrag für eine ökologische Verkehrswende zu leisten.

Dr. Hans Joachim Schmeck-Lindenau, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bremerhaven,
Neue Straße 5, 27576 Bremerhaven