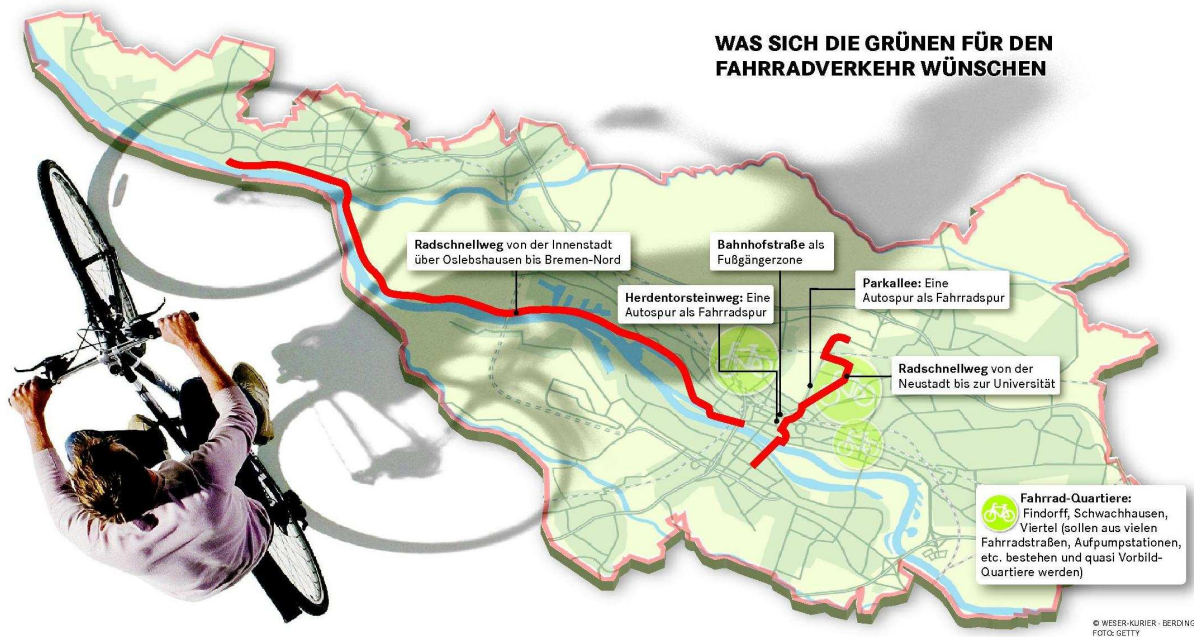




Grüne fordern mehr Geld für Radverkehr

Etat für Fahrrad-Projekte soll verdreifacht werden / Handelskammer, CDU und Linke kritisieren Ausbaupläne

Eigene Fahrspuren für Radfahrer, die Rückkehr von Zebrastreifen und flächen-deckende Tempo-30-Zonen – so stellen sich die Grünen künftig die Verkehrsstruktur in Bremen vor. Gestern präsentierten sie ihr Positionspapier und forderten mehr Geld für den Fahrradverkehr. Das kommt nicht überall gut an.

VON TIMO SCZUPLINSKI

Bremen. Wenn Ralph Saxe an Kopenhagen denkt, dann kommt er ins Schwärmen. Mit einigen Parteikollegen war der verkehrspolitische Sprecher der Grünen vor einigen Monaten erst zu einem Ausflug dort gewesen. Und was er in Europas selbst ernannter Fahrradhauptstadt alles so sah, begeisterte ihn. Über vier Meter breite Fahrradspuren, kaum Gefahrenstellen im Straßenverkehr – sogar schräg gebaute Abfalleimer, damit Vorbeifahrer während der Fahrt ihren Müll loswerden können, hatte er entdeckt. Mit der Inspiration aus Dänemark im Gepäck haben die Grünen gestern nun ihren „Masterplan Fahrradverkehr“ vorgestellt. Der Kern ihrer Botschaft: Sie wollen die Verkehrsstruktur in Bremen gehörig umkrempeln.

„Wir wollen einen Verkehrswandel in Bremen“, sagt Saxe. Das sei unbedingt notwendig. Der Schwerpunkt liege dabei gerade auf der Förderung des Radverkehrs. Der Plan sei im Vorfeld gemeinsam mit dem Koalitionspartner SPD diskutiert worden. „Wir bewegen uns mit unseren Plänen innerhalb des Koalitionsvertrages“, sagt Saxe. Viele Maßnahmen würden bereits von den Sozialdemokraten mitgetragen, hieß es.

Der zentrale Punkt in dieser Wunschliste ist der Bau von sogenannten Fahrrad-Schnellwegen. Breite Fahrbahnen, auf denen Radfahrer schneller vom Stadtrand ins Zentrum gelangen sollen. Eine geplante Route soll dabei etwa von der Neustadt zum Domschhof und von dort durch die Wallanlagen, über Parkallee und Wachmannstraße bis zur Uni reichen. Eine Überlegung sei es, einen Teil der Remberti-straße in eine komplette Fahrradstraße umzuwandeln. Auch eine Fahrspur der Parkallee könnte nach Saxes Vorstellung künftig als Fahrstreifen für Radler genutzt werden.

Veränderungen möchten die Grünen vor allem auch im Bereich Herdentor – eine der

Problemstellen, an der es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern komme. Die angrenzende Bahnhofstraße soll in eine Fußgängerzone umgewandelt werden. Eine Fahrspur des Herdentorsteinwegs – etwa die Rechtsabbiegerspur zur Straße Am Wall – könnte künftig ein breiter Fahrstreifen für Radfahrer werden. Außerdem soll es sogenannte Fahrrad-Quartiere geben – Stadtteile, die mit Fahrradstraßen, Servicestationen und Abstellmöglichkeiten Vorbilder sein sollen. Findorff, Schwachhausen oder das Viertel kämen nach Meinung der Grünen dafür in Frage – sofern die Bewohner das wollen.

Die Pläne sollten insgesamt nicht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer führen, sagt Saxe. Zudem wünschten sich die Grünen ein gemeinsames Sicherheitskonzept für den Bremer Straßenverkehr. „So etwas gibt es bisher nicht“, sagt Saxe. Um die Sicherheit zu erhöhen, seien künftig zahlreiche Piktogramme auf den Straßen und das Einfahren von Kreuzungsbereichen nötig. Ziel sei es auch, in großen Teilen der Stadt Tempo-30-Zonen einzuführen. Somit würde man als erste Stadt die Empfehlung des EU-Parlaments umsetzen, wonach Tempo-Limits in allen Wohnbereichen und

auf Straßen ohne getrennte Fahrbahn für Radfahrer Sinn ergäben. Auch Zebrastreifen sollen, wie in Woltmershausen und Osterholz bereits geschehen, zukünftig wieder häufiger im Stadtbild vorkommen.

Damit diese Wünsche eine Chance auf eine Umsetzung haben, fordern die Grünen eine Verdreifachung des Etats für den Fahrradverkehr von derzeit 950 000 Euro auf künftig drei Millionen Euro. Dies soll durch Umschichtungen innerhalb des Ressorts, nicht aber durch eine Erhöhung der Eckwerte im Haushaltsplan erfolgen.

Organisationen und Parteien kritisierten gestern den Plan der Grünen. Die Handels-

kammer wies darauf hin, dass es keinesfalls zu einer Umwandlung von Auto- in reine Fahrradspuren kommen dürfe. „Das würde den Verkehr vor allem in der Innenstadt strangulieren“, sagte Andreas Otto, Sprecher des Ausschusses für Häfen, Verkehr und Logistik.

Der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Heiko Strohmann, forderte die Grünen auf, dem Fahrradverkehrsplan nun schnell auch ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr folgen zu lassen. „Eine Mobilitätswende lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrspolitik in ihrer Gesamtheit betrachtet wird“, sagt Strohmann. Er unterstütze das Ziel, Rad- und Schulwege sicherer zu machen. Die Bedürfnisse der Autofahrer und Unternehmen sollten aber genauso berücksichtigt werden.

Kritik gab es auch von den Linken. Das Positionspapier stehe im Widerspruch mit Konzepten, die derzeit in der Bürgerschaft diskutiert würden, sagte der verkehrspolitische Sprecher, Klaus-Rainer Rupp. Er ärgere sich zudem darüber, dass die Grünen „einerseits die Schuldenbremse übererfüllen, andererseits mehr Geld für Fahrradverkehr haben wollen.“ Das passe nicht zusammen.

Kommentar Seite 2



Ralph Saxe (Grüne) wünscht sich bessere Bedingungen für Radfahrer. Gestern stellte er ein Positionspapier seiner Partei vor. FOTO: KOCH

Viele Lkw und Staus im Bremer Nordosten

Bürgerforum zum Verkehrsentwicklungsplan in der Vahr / Gutes Liniennetz für Bus und Bahn

VON GESA WICKE

Bremen (gwi). Es begann mit Verspätung, das dritte Bürgerforum zum Verkehrsplan 2025 gestern Abend im Bürgerzentrum Neue Vahr. Denn einer der Hauptreferenten traf erst gut eine Viertelstunde nach angekündigtem Veranstaltungsbeginn ein – ob das wohl am Verkehr lag? Denkbar war zumindest wäre es, denn Staus sind im Bremer Nordosten keine Seltenheit. Besonders häufig kommt es an Knotenpunkten wie dem Hasledter Osterdeich, der Habenhauser Brückenstraße oder der Lilienthaler Heerstraße zu Stockungen. Das liegt auch daran, dass in diesen Gebieten besonders viele Lkw unterwegs sind.

Das war eines der Ergebnisse, die die Gutachter des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadtteile Borgfeld, Hemelingen,

Horn-Lehe, Oberneuland, Osterholz, und Vahr den Bürgern präsentierten. Gekommen waren etwa 90 Gäste, ein Großteil davon allerdings Vertreter der Behörden – für sie zählte der Abend sozusagen zum Pflichtprogramm. Dennoch, so Michael Flassig aus der Verkehrsbehörde: „Wir freuen uns, dass sich insgesamt so viele Menschen bewegen, um Bremen zu bewegen.“

Neben Staus und Stockungen wurden die bevorzugten Verkehrsmittel der Bewohner des Nordostens diskutiert. Fast die Hälfte der Wege legen die Menschen dort mit dem Auto zurück, das Fahrrad kommt im Vergleich zu anderen Stadtteilen nur relativ selten zum Einsatz. „Das liegt sicher auch an fehlenden Radwegen oder unzulänglichen Abstellmöglichkeiten“, sagte Michael Frehn von der Planerssozialität Dortmund. Seit September ist Frehn als Gutach-

ter für den Senat unterwegs, um Mängel und Probleme, aber auch Positives auf Bremens Straßen zu bewerten. Als positiv ist laut Frehn im Nordosten vor allem das gute Bus- und Straßenbahnnetz zu nennen, so dass die Innenstadt bis auf wenige Ausnahmen einfach und schnell zu erreichen ist.

Erfreut zeigten sich die Veranstalter zudem über die rege Beteiligung auf der zum Verkehrsplan gehörenden Online-Plattform. Über 23000 Besucher hat die Seite www.bremen-bewegen.de seit November bereits verzeichnet.

Die weiteren Bürgerforen: Dienstag, 22. Januar, Nachbarschaftshaus Helene Kaisen. Donnerstag, 24. Januar, Tagungszentrum Forum K am Rotes Kreuz-Krankenhaus. Beide Veranstaltungen beginnen um 18.30 Uhr.