

Erster Radschnellweg kann gebaut werden

Verkehrssenator stellt Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für die Verbindung Farge-Innenstadt-Mahndorf vor

VON ANTJE STÜRMANN

Bremen. Radfahrer in Bremen könnten ihre Ziele bald schneller erreichen als bisher. Für freie Fahrt soll eine Fahrrad-Premiumroute von Farge quer durch die Innenstadt nach Mahndorf sorgen. Die kann laut Bausenator Joachim Lohse (Grüne) nun gebaut werden. Bestehende Probleme wie zu schmale Straßen oder mögliche Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern lassen sich laut Lohse ohne größeren Aufwand lösen. Umweltschützer hatten vor zwei Wochen angemahnt, das Verkehrsressort solle den Bau der Premiumroute endlich in Auftrag geben.

Am Mittwoch stellte Joachim Lohse die Ergebnisse eines Gutachtens vor, das die Sicht des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) bestätigt: Die Route sei mit relativ geringem Aufwand so zu gestalten, dass Radfahrer künftig sicherer und schneller von A nach B kommen. „Nur 15 Prozent der Strecke müssten noch um- oder ausgebaut werden“, so der Leiter der Projektgruppe im Bauresort, Wilhelm Hamburger. Ein Drittel der Strecke sei für den schnellen Radverkehr jetzt schon gut nutzbar. Auch die Finanzierung könne Bremen wuppen, teilte Lohse mit. Die Trasse vom Bremer Nordwesten in den Südosten ist die längste von acht Routen, die für den schnellen Radverkehr ausgebaut werden sollen. „Wenn diese, mit 43 Kilometern längste Strecke machbar ist, dann sind es auch die anderen Routen mit all ihren Schwierigkeiten“, glaubt Wilhelm Hamburger. Insgesamt haben die Verfasser der Machbarkeitsstudie 300 Kilometer Radweg geprüft. Laut Lohse ist Bremen bundesweit die erste Stadt, die ein flächendeckendes Schnellradwegennetz konzipiert. In anderen Städten seien bislang nur Teilstrecken ausgebaut worden. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie soll nun in den politischen Gremien diskutiert und die Streckenführung konkretisiert werden.

Stadtverkehr entlasten

An diesem Donnerstag will sich die Umwelt- und Verkehrsdeputation mit den Ergebnissen der Studie beschäftigen. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Ralph Saxe, sieht in der Radpremiumroute ein starkes Signal für mehr Klimaschutz und weniger Luftverschmutzung: „Diese Route führt durch bevölkerungsstarke Wohngebiete und kann dem Fahrradverkehr in Bre-



Diskutierten über die Fahrrad-Premiumroute von Farge bis Mahndorf: Wilhelm Hamburger (von links), Gunnar Polzin und Joachim Lohse.

FOTO: KOCH

men weiteren Schwung verleihen.“ Ein hoher Radverkehr-Anteil verhindere, dass Bremen an Auto-Abgasen erstickt. Das sieht auch die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion, Heike Sprehe, so. Saxe: „Wir schaffen mit dem Radschnellweg attraktive Rahmenbedingungen, die noch mehr Menschen zum umweltfreundlichen Umsatteln bewegen können.“ Jede Tour mit dem Fahrrad entlaste den Stadtverkehr, Sorge für bes-

serer Luft und verringere nicht zuletzt auch den Lärm, so der Grünen-Politiker.

Der Radschnellweg könnte fast zur Hälfte durch ruhige Wohnstraßen geführt werden und zu knapp 40 Prozent auf separaten Radwegen – also überwiegend abseits des starken Autoverkehrs, sagen die Grünen zu den Plänen. Die Premiumrouten werden laut Verkehrsbehörde mitten durch die Stadt, also am Bahnhof, an Kindergärten und

Supermärkten vorbei führen, um die Zentren der Stadt zu verbinden. Alle Fahrer von Elektrofahrrädern sollen genug Platz bekommen, um mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 Kilometern pro Stunde unterwegs sein zu können. Die asphaltierten Fahrbahnen werden mit rund vier Meter deutlich breiter sein als herkömmliche Radwege. Eine übersichtliche Streckenführung ist Pflicht – enge Kurven und Engpässe sind tabu. Der Rou-

tenverlauf soll auf der gesamten Strecke durch einheitliche Randmarkierungen und farbige Fahrrad-Piktogramme deutlich gemacht werden. Um den Radfahrern auf einem Großteil der Strecke Vorfahrt einzuräumen, ist die Einrichtung von zusätzlichen Fahrradstraßen ebenso vorgesehen wie der Umbau von Kreuzungsbereichen. Auswirkungen auf den Autoverkehr soll das laut Wilhelm Hamburger nicht haben, außer dass Störungen beseitigt werden.

Umweltschützer machen Druck

Die Kosten für den Bau der Radstrecke von Farge nach Hemelingen beziffern die Planer mit knapp 20 Millionen Euro. Das sei deutlich weniger als bei vergleichbaren Projekten in anderen Städten, heißt es. Im Haushalt seien vorerst 1,4 Millionen Euro für die Planung und den Bau erster Teilstrecken vorgesehen, so Gunnar Polzin vom Bauresort. Zusätzlich bewerbe sich Bremen auf Bundesmittel. Dieser Topf sei mit 25 Millionen Euro allerdings nicht besonders gut gefüllt. Die Arbeiten könnten im Frühjahr 2019 beginnen. Wann der Radschnellweg fertig ist, kann Lohse nicht sagen: „Vielleicht in fünf, sechs oder acht Jahren“, schätzt er. Das hänge von der weiteren Finanzierung ab.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz macht Druck: Seit die Bürgerschaft vor drei Jahren den Verkehrsentwicklungsplan 2025 beschlossen habe, sei in Sachen Premiumrouten bislang kaum etwas passiert. Nach der Ankündigung Lohses drängt der BUND weiter auf eine zügige Detailplanung und Umsetzung: „Vor allem die unproblematischen Abschnitte der Premiumroute und die, die dem Radverkehr die meisten Vorteile bieten, müssen jetzt schnell gebaut werden“, fordert der Bremer Vorsitzende, Dieter Mazur. Der BUND sieht in den Premiumrouten die zentralen Achsen des künftigen innerstädtischen Radverkehrssystems. Zugleich könnten attraktive, die Stadtgrenzen übergreifende Wegeverbindungen geschaffen werden, sodass künftig mehr Pendler aus den Nachbargemeinden mit dem Fahrrad statt mit dem Auto nach Bremen ein- und auspendeln.

Dafür müsse sich Bremen erst noch mit der niedersächsischen Gemeinde Achim abstimmen, sagt Projektgruppenleiter Wilhelm Hamburger. Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 enthält keine Vorgaben für eine Zusammenarbeit. **Kommentar Seite 2**

Beraterhonorare in der Kritik

Verdi und FDP tadeln Umweltbehörde

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Die zusätzlichen Beraterhonorare für die Umstrukturierung der Bremer Abfallwirtschaft stoßen in der Politik und bei der Gewerkschaft Verdi auf Kritik. Wie der WESER-KURIER berichtet hatte, braucht die Umweltbehörde rund eine Million Euro zusätzlich für die fachliche Begleitung des Prozesses durch externe Experten. „Der rasante Anstieg der Kosten für Beratungsleistungen zeigt leider wieder einmal, dass die rot-grüne Bremer Politik mit diesem Projekt heillos überfordert ist“, schimpft der umweltpolitische Sprecher der FDP-Bürgerschaftsfraktion, Rainer W. Buchholz. Er plädiert dafür, die teilweise Rekommunalisierung von Müllabfuhr und Straßenreinigung „umgehend zu beenden“ und diese Leistungen stattdessen für die private Abfallwirtschaft auszuschreiben, wie dies bisher der Fall war.

Die Gewerkschaft Verdi befürwortet – ganz im Gegenteil – die vollständige Überführung der Abfallwirtschaft in die Hände der Kommune. Beschlusslage der Bürgerschaft ist allerdings, eine Art Zwitter zwischen privater und öffentlicher Abfallwirtschaft zu schaffen, nämlich zwei privat dominierte Betreibergesellschaften unter dem Dach einer Anstalt öffentlichen Rechts. Dass eine solche Konstruktion zu „komplizierten Vertragsgestaltungen“ und damit zu erhöhtem juristischen Beratungsaufwand führt, ist für Verdi-Fachbereichsleiter Immo Schlepper nicht weiter verwunderlich. „Aber das hätte insgesamt vermieden werden können“, so Schlepper.

Schüler für Workshops zur Demokratie gesucht

Bremen. Die Konrad-Adenauer-Stiftung Bremen sucht Schulklassen für ihren Demokratiekongress „Demokratie und umzu“ am Donnerstag, 19. Oktober. Er findet von 10 bis 16.30 Uhr im Maritim-Hotel Bremen statt. Die Schüler arbeiten in vier Workshops zu den Themen „Direkte Demokratie als Ersatz der repräsentativen Demokratie?“, „Populismus als Korrektiv der Demokratie?“, „Extremismus als Feind der Demokratie?“ und „Soziale Medien als Jungbrunnen der Demokratie?“. In den Workshops sollen die Jugendlichen ihr Verständnis für demokratische Prozesse und Merkmale demokratischer Gesellschaften vertiefen. Die Teilnahme (inklusive Mittagessen) am Demokratiekongress „Demokratie und umzu“ ist kostenlos. Anmeldungen bis spätestens 15. September unter der Telefonnummer 0421/1630090 oder per E-Mail an kas-bremen@kas.de. **KWK**

CDU kritisiert Passus zur Enteignung

Bauresort legt geändertes Landesstraßengesetz vor

VON FRANK HETHEY

Bremen. Scharfe Kritik übt die CDU an einem Entwurf zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes, der am Donnerstag der Deputation für Umwelt, Bau und Verkehr vorgelegt werden soll. Der Stein des Anstoßes: das darin festgeschriebene Recht, Flächen für den Bau von Fuß- und Wanderwegen notfalls enteignen zu können. Damit schieße Bremen einmal mehr weit über das Ziel hinaus, schimpft der Bürgerschaftsabgeordnete Frank Imhoff. „Wir haben es wieder mal mit einer typischen Bevormundungspolitik der Grünen zu tun, die einfach keinen Respekt vor Privateigentum haben.“

Das Bauresort hält indessen dagegen. „Es geht schlicht und einfach darum, eine Rechtsgrundlage zu schaffen, wenn man mit dem Bebauungsplan nicht vorankommt und die Planfeststellung nicht ausreichend ist“, sagt Gunnar Polzin, Abteilungsleiter Verkehr der Behörde.

Als Hintergrund für die geplante Gesetzesänderung führt die Vorlage des Bauresorts eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts und EU-Vorgaben an. Zwar kennt das geltende Landesstraßengesetz schon jetzt die Möglichkeit, privates Eigentum zu enteignen. Allerdings ohne die vom obersten Gericht aufgestellten Anforderungen zu erfüllen. Diese sehen vor, dass eine Enteignung nur durch ein sogenanntes Gemeinwohlziel zu rechtfertigen ist. Und auch nur dann, wenn die fragliche Fläche unverzichtbar für die Verwirklichung des Vorhabens ist. Dieser Passus soll nun im Landesstraßengesetz ergänzt werden.

Für Imhoff handelt es sich um eine rein politische Entscheidung. Nichts weiter als vorgeschoben ist in seinen Augen die amtliche Begründung, nur einen Richterspruch des Bundesverfassungsgerichts und EU-Richtlinien umzusetzen. Seine Interpretation ist klar: „Die Vorlage ist ein verkappter Versuch, die Vorgaben aus dem Landschaftsprogramm umzusetzen.“ Ein Dorn im Auge ist dem 48-Jährigen vor allem, dass

das Instrument der Enteignung bei Fuß- und Wanderwegen im Landesstraßengesetz zu finden sein soll. „Wenn man diese Überschrift liest, denkt man doch niemals daran, dass es in diesem Gesetz um die Enteignung bei der Anlage von Wanderwegen gehen könnte.“

Das Landschaftsprogramm hat die Bürgerschaft im April 2015 gegen die Stimmen der Union verabschiedet. „Weil wir wussten, dass da noch irgendetwas nachkommt“, sagt Imhoff. Das Programm verfolgt das Ziel, den Stadt- und Landschaftsraum im Land Bremen besser zu verzahnen. Innerhalb von 15 bis 20 Jahren sollen Freiräume für die Stadtbewohner eröffnet und für die Erholung besser nutzbar gemacht werden. Im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan soll das Landschaftsprogramm den Leitfaden für die Weiterentwicklung Bremens abgeben. Zum Programm gehört auch, das Fuß- und Radwegennetz zu ergänzen.

Allenfalls für Zwangsmaßnahmen beim Bau von Premiumrouten für den Radverkehr kann Imhoff Verständnis aufbringen. Seine Partei unterstütze schnellere Radfahrverbindungen. „Jedenfalls solange der Individualverkehr und die großen Achsen nicht eingeschränkt werden.“

Anders jedoch bei Wanderwegen: „Da hört es bei mir auf.“ Zwar kann er Wanderwegen durchaus etwas abgewinnen, schließlich müsse Natur erlebbar sein. Mit Enteignungen im Ernstfall aber auch neuen Wanderwegen einen Weg zu bahnen, hält er für politisch fragwürdig. Zumal bei der Verabschiedung des Landschaftsprogramms von Zwangsmaßnahmen keine Rede gewesen sei. „Damals hat man uns versprochen, wenn Privatgrundstück betroffen sei, würde nichts ohne Zustimmung der Besitzer unternommen. Jetzt erleben wir das Gegenteil.“ Der richtige Weg beim Bau von Wanderwegen sei, das Gespräch zu suchen. „Man muss mit den Beiräten vor Ort eine Einigung erzielen. Und mit den Leuten sprechen, über deren Privatbesitz neue Wege führen sollen. Und nicht gleich mit einem Enteignungsgesetz kommen, nur damit man eine Drohbärde hat.“

Polzin hat Verständnis für Imhoffs Sorgen. „Aus unserer Sicht sind sie aber unbegründet“, sagt er. Im Falle des Radverkehrs seien Enteignungen nur als ultimates Mittel vorgesehen, wenn es bei einem wichtigen Lückenschluss nicht weitergehe. Denn: „Der Radverkehr wird in Zukunft eine deutlich höhere Bedeutung haben.“ Doch Enteignungen seien ohnehin nur der letzte Weg, den man gehe. „Und sie sind nicht der Weg, den man gerne geht.“ Gültliche Einigungen seien immer besser – auch für diejenigen, die Fläche abgeben müssten.

Kritisiert eine „typische Bevormundungspolitik der Grünen“: der CDU-Bürgerschaftsabgeordnete Frank Imhoff.

FOTO: ROLAND SCHEITZ



ANZEIGE

BREMEN ERLEBEN!

HanseLife
MESSE BREMEN
09. bis 17. Sept.

Bremens große Einkaufs- und Erlebnismesse erwartet Sie!

Die Themenvielfalt: **Sonderveranstaltungen:**

- Marktplatz Bremen
- Land & Natur
- Haus, Wohnen & Einrichten
- Wellness, Gesundheit, Sport & Leben
- Beauty, Styling & More
- Kunsthandwerkermarkt
- Auto & Zubehör
- Küche & Haushalt

KreativZeit: 15. – 17.9.

Die Messe rund ums Basteln, Handarbeiten und Handwerken

MESSE BREMEN

hanselife.de

Medienpartner: WESER KURIER **Qeims**