

Radschnellwege

Warten auf die Radschnellwege

Umweltschützer fordern vom Verkehrsressort den Ausbau der lange angekündigten Premiumrouten



AN DIE 30 FAHRRADSTRASSEN GIBT ES IN BREMEN. DEM BUND REICHT DAS NICHT, ER FORDERT DEN AUSBAU DER ANGEKÜNDIGTEN RADSCHNELLWEGE.

Bremen. Bei den geplanten Radschnellwegen muss Bremen aus Sicht des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) mehr Tempo machen. Seit drei Jahren sei kaum etwas passiert, kritisieren die Umweltschützer. „Was wenig kostet, hätte längst realisiert werden können“, sagt Dieter Mazur vom Landesvorstand des BUND. Als Beispiel nennt er einen rund 13 Kilometer langen Teilabschnitt zwischen Erdbeerbrücke und Mahndorf.

In Holland und Dänemark sind sie längst umgesetzt: Komfortable Wege auf ausgewählten Achsen sollen Radfahrer zügig zum Ziel bringen, gut 4,50 Meter breit und asphaltiert seien die Routen. Die Bürgerschaft hat solche Premiumrouten vor drei Jahren im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 beschlossen. Nun will das Verkehrsressort in Kürze konkrete Pläne für eine 40-Kilometer-Route präsentieren – diese soll Bremen-Nord mit Hemelingen verbinden.

Der Planungsaufwand für Radschnellwege sei enorm, der Abstimmungsbedarf „gigantisch“, sagt Ressortsprecher Jens Tittmann zur Kritik des BUND. Er hält die Vorwürfe für nicht berechtigt. Der VEP sei ein Riesenprojekt mit unzähligen Maßnahmen, die nicht alle in wenigen Jahren umgesetzt werden könnten. Außerdem habe Bremen bereits einen Routen-Abschnitt realisiert: von der Uni bis zur Innenstadt.

Das sei deutlich zu wenig, kontern die Umweltschützer. Bremen zähle 120 000 Einpendler, die meisten kämen mit dem Auto zur Arbeit, betont Mazur. „Wir brauchen mehr attraktive Pendlerangebote bei Rad und ÖPNV“, sonst ließen sich Bremens Verkehrsprobleme nicht lösen. Und die neuen Schnellwege müssten auch tatsächlich dem Prädikat „Premium“ entsprechen, also kein Flickwerk sein mit unterschiedlicher Gestaltung wie auf der Teilstrecke in Schwachhausen. Wer mit dem normalen Rad, Pedelec oder E-Bike bis zu 20 Kilometer zur Arbeit fahre, brauche sichere, weitgehend kreuzungsfreie Routen, die grundsätzlich frei vom Autoverkehr sein sollten.

Seit Jahren dümpele der Radfahreranteil in Bremen zwischen 22 und 25 Prozent, sagt Beatrix Wupperman vom BUND. Bis 2025 sollten 40 Prozent erreicht werden. Und dafür müsse mehr passieren, als nur zusätzliche Fahrradbügel in der City aufzustellen, betont Verkehrsexperte Georg Wietschorke. So fehle immer noch das angekündigte „Team Nahverkehrsmobilität“ in der Behörde, dafür gebe es kein Personal. Dabei sei dies dringend notwendig, um etwa zu klären, wie Premiumrouten durch die Innenstadt verlaufen können. Als besonders kritisch gilt die Domsheide.

„Die Bibel ist da“, sagt Mazur – und meint den VEP, an dem auch der BUND mitgearbeitet hat. Dass es sich so lange hinziehe mit den Premiumrouten, liege nicht an den Kosten. Diese würden mit mindestens 400 000 Euro pro Kilometer Radschnellweg veranschlagt, deutlich billiger als etwa ein Autobahnkilometer. Es fehle an Planungskapazität – und auch an politischem Mut. Denn es werde wohl nicht nur zu Konflikten mit Autofahrern kommen. Auch Anwohner oder Fußgänger, die schnelle Radler fürchten, könnten protestieren. Laut BUND gibt es Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern im Waller Grünstreifen. Dort müsse man dafür sorgen, dass sie sich nicht in die Quere kämen.

Seit rund drei Jahren widmet die Stadt einzelne Straßen zu Fahrradstraßen um. An die 30 seien es, sagt Wupperman, sie würden zu „bestimmenden Elementen“ der neuen Premiumrouten, hätten aber Mängel: In allen Fahrradstraßen fahren Autos, obwohl dies die Ausnahme sein sollte. Bei Überholmanövern komme es öfter zu gefährlichen Situationen. So würden viele Radfahrer über die Situation in der Rembertistraße klagen. In jeder Fahrradstraße müsse die Behörde prüfen, ob der Autoverkehr unterbunden oder zumindest nur Anliegern erlaubt wird.

Dass Autos auf Fahrradstraßen nur „Gäste“ seien, solle deutlicher werden. Dazu brauche man klar erkennbare Standards, schlägt der BUND vor. Rote Einfärbungen im Asphalt oder Piktogramme gehörten dazu, auch sogenannte Zuleitungstreifen für Radfahrer vor Ampeln, damit sie sich auf die markierte Fläche vor die Wagen stellen könnten. Diese Streifen sollten laut BUND mindestens 1,30 Meter breit sein, weil sie sonst leicht von Autofahrern übersehen würden. Was wiederum Radler dazu verleite, die wartenden Autos links zu überholen – oft zu beobachten in der Humboldtstraße.

„Was wenig kostet,
hätte längst
realisiert werden können.“

Dieter Mazur, BUND
