# Gute Luft, gefährliche Wege

## Greenpeace-Verkehrsranking bescheinigt Bremen wenig Schadstoffe, aber zu viele Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern

FUSSGÄNGER, RADFAHRER, AUTOS UND STRASSENBAHNEN KOMMEN VIELERORTS IN BREMEN AUF RELATIV ENGEM RAUM ZUSAMMEN – WIE ZUM BEISPIEL HIER IM STEINTOR.

Bremen. Bremen hat die sauberste Luft und besonders viele Radfahrer, dafür aber die unsichersten Verkehrswege und eine relativ schlechte Straßenbahn-Anbindung. Zu diesem Ergebnis kommt ein Verkehrsranking, das die Umweltorganisation Greenpeace beim Hamburger Stadtplanungsbüro Urbanista in Auftrag gegeben hatte. Dabei werden die 14 größten deutschen Städte unter anderem danach bewertet, wie gut öffentliche Verkehrsmittel, Radwege und Carsharing ausgebaut sind. An der Spitze stehen in diesem Umweltranking Berlin, München, Frankfurt und Köln. Bremen landet auf Platz fünf und damit an der Spitze der mittelgroßen Städte, deutlich vor Leipzig und Hannover sowie weit vor Hamburg.

Außer Konkurrenz wird zudem Freiburg betrachtet: Die Stadt gehöre zwar nicht zu den 14 größten Städten, sie gelte aber in Sachen Nachhaltigkeit als Vorreiter, so die Greenpeace-Autoren. Eine Mehrheit der Menschen wünsche sich Innenstädte, die ohne individuellen Autoverkehr auskommen, argumentieren sie. Zudem stünden die Städte in Zeiten überhöhter Schadstoffwerte unter Druck, eine neue, saubere Verkehrspolitik zu entwickeln.

Bremen punktet im Ranking insbesondere mit einer frischen Brise: Die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid sei in keiner der 14 Städte so niedrig wie in der Hansestadt, heißt es in der Studie. Zudem werde in Bremen fast jeder vierte Weg auf dem Fahrrad zurückgelegt: „Die Hansestadt setzt aufs Rad – das toppt nur Freiburg."

Bremen unternehme vergleichsweise viel, um öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen: Es gebe mit elektronischen Tickets wie „Mia" und „Bob" flexible, innovative und unkomplizierte Bezahlsysteme für Bus und Bahn. Dennoch würden vergleichsweise wenig Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel setzen, die Autodichte sei mit einem Schnitt von 425 Autos pro 1000 Einwohner recht hoch und zuletzt gestiegen.

Den Grund für die geringe Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sehen die Autoren des Rankings in einer „verhältnismäßig schlechten Abdeckung des Stadtgebiets" durch Straßenbahnen. „Mit der Straßenbahn hat Bremen einen handfesten Vorteil", sagt Daniel Moser, Verkehrsexperte von Greenpeace. „Diesen Vorteil muss die Stadt offensiv nutzen und das leistungsfähige und vergleichsweise günstige Straßenbahnnetz in bislang schlecht angebundene Stadtteile wie Findorff erweitern." Findorff ans Straßenbahnnetz anzuschließen, wurde in Bremen immer wieder diskutiert und steht ebenso auf dem Wunschzettel der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) wie eine Straßenbahn in die Überstadt und eine nach Bremen-Nord.

Allein, es hakt an der Finanzierung: Denn Bundes- und Landesmittel für große Ausbauprojekte flössen nur, wenn sich nachweisen lasse, dass sich die Erweiterung rentiert und es genug Nutzer dafür gibt, erklärt BSAG-Sprecher Jens-Christian Meyer. „Wir würden gerne weiter ausbauen, aber an manchen Stellen fehlen uns dazu die Möglichkeiten." Fördermittel zugesagt waren für eine Strecke, die nun trotzdem noch nicht gebaut ist: Proteste und politische Debatten in Huchting sorgten dafür, dass die Planung für die Erweiterung der Linie 1 im Bremer Süden nicht umgesetzt werden konnte und nun erneut geprüft werden müsse, daran erinnert Meyer.

Einen Zukunftstrend habe die Fahrradstadt Bremen verpasst, urteilen die Autoren der Studie: Es gebe kein nennenswertes Angebot für Leihräder. Sie stellen zudem fest, dass zu viele Unfälle passieren. Bei der Verkehrssicherheit belegt Bremen den letzten Platz. Die Zahl der Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern sei „in Relation zur geringen Einwohnerzahl sehr hoch". Die veraltete Infrastruktur werde dem wachsenden Radverkehr nicht mehr gerecht und erzeuge Gefahrensituationen.

Doch was macht Bremens Straßen für Radfahrer gefährlich? „Es ist erfreulich, dass so viele Leute in Bremen aufs Rad steigen, aber die guten alten Wege können all die Radfahrer oft nicht mehr fassen“, sagt Albrecht Genzel, Verkehrsreferent beim ADFC Bremen. „Es gibt eine Menge enger Stellen und immer häufiger Unfälle zwischen Radfahrern.“ Wünschenswert seien deutlichere Markierungen der Radwege, sagt Genzel. Zum Beispiel könne es sinnvoll sein, auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, auf deren Seitenstreifen Radfahrer in beide Richtungen fahren dürfen, auch zwei Fahrradspuren zu markieren – damit Radfahrern bewusst werde, dass sie mit Gegenverkehr rechnen müssen.

---