www.taz.de, redaktion@taz-bremen.de, Tel. 960 260, Trägerdienst Tel. 36 71 66 77

Radler sicher in die Spur

Die Koalition plant sichere Fahrradwege auf großen Straßen, Autofahrer müssen dafür Platz machen. Die Umsetzung hängt deshalb auch an Verteilungskämpfen in den Beiräten

Statt durch Farbe sollen Radwege durch Poller geschützt werden Foto: Uli Deck/dpa

Von **Lotta Drügemöller**

Fahrradfahrer*innen sollen auf großen Bremer Straßen ihre eigenen Wege bekommen – geschützte Spuren von mindestens zwei Meter Breite, die nicht nur durch etwas Farbe markiert sind, sondern durch Poller, Blumenkübel oder ähnliche Hindernisse tatsächlich vom Autoverkehr getrennt. Das sieht ein Antrag der rot-grün-roten Koalition in der Bürgerschaft vor.

Autofahrer*innen müssten dafür in einigen Fällen eine Spur oder Parkplätze abgeben. Fußgänger*innen sollen aber profitieren: Vielerorts würden alte Fahrradwege den Fußwegen zugeschlagen.

Bisher sei die Infrastruktur in der Stadt ungerecht zugunsten der Autos verteilt, meint Ralph Saxe, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. „Wir brauchen eine Debatte um Flächengerechtigkeit." Das sieht auch Albrecht Genzel vom Bremer ADFC so. „Die Platzsparsamkeit von Fußgängern und Radfahrern wurde immer damit belohnt, dass sie die Räume bekommen haben, die noch übrig waren", erklärt er. Doch heute werden in Bremen immerhin 25 Prozent der Strecken mit dem Rad zurückgelegt – mehr als in jeder anderen deutschen Großstadt ab 500.000 Einwohnern. Der Platzbedarf ist schlicht gestiegen.

Wie schnell ein erster geschützter Fahrradweg Realität wird, mag keiner sagen. Bisher hat sich Bremen nicht immer mit der schnellen Umsetzung seiner Pläne hervorgetan. „Wir sind sehr enttäuscht, dass in den letzten vier Jahren kein Meter der geplanten Premiumrouten umgesetzt wurde", bemängelt etwa Genzel. Es hapert nicht nur am Geld, sondern auch an Personal für die Planung. Immerhin: Saxe glaubt, dass der Planungsaufwand für die sicheren Fahrradspuren geringer ist als bei anderen Vorhaben: „Wir

> „Wir müssen uns klar machen, wie sehr Autos uns belasten"
>
> **Ralf Schumann**, verkehrspolitischer Sprecher der Linksfraktion

müssen nicht so viel Infrastruktur schaffen, wir müssen sie nur umwidmen."

Eine große Hürde sind Konflikte mit Autofahrern, die programmiert scheinen – entweder es verschwinden Fahrspuren oder Parkplätze. Der Antrag der Koalitionäre ist dementsprechend zurückhaltend formuliert. Man wolle Autospuren umwandeln, „dort, wo die Flächen für den motorisierten Individualverkehr überproportioniert sind". Wo das sein könnte, verriet eine alte Version des Antrags – die aber hat es nicht durch die koalitionsinterne Abstimmung geschafft.

Saxe nennt dennoch schon mal Straßen, die er für geeignet hält: Die Martinistraße zwischen Brill und Wilhelm-Kaisen-Brücke und die Friedrich-Ebert-Straße in der Neustadt etwa. Wenn erst einmal die A281 fertig sei, könne auch die Neuenlander Straße eine Autospur an Radler*innen abgeben.

Alle drei liegen in Stadtteilen, die schon heute einen hohen Radverkehrsanteil haben. Mehr Platz dafür ist hier besonders nötig. Genauso wichtig: Auch die Akzeptanz für das Vorhaben könnte hier gegeben sein. In beiden Stadtteilen gibt es eher fahrradfreundliche Beiräte; in der Neustadt wurde erst vor Kurzem das erste Fahrradmodellquartier Deutschlands eingeweiht. Und in Bremens Mitte plant man bis 2030 ohnehin eine autofreie Innenstadt – die Martinistraße soll den Rand dieser Zone bilden.

Die neuen Radwege aber sollen eben nicht nur in der Innenstadt entstehen. „Wir wollen, dass das gesamte Stadtgebiet dabei ist", so Anja Schiemann, verkehrspolitische Sprecherin der SPD. Das heißt, dass man sich überall zunächst mit den Beiräten einigen muss, mit all ihren unterschiedlichen politischen Mehrheiten. Die Stadtteilparlamente sind bei Verkehrsprojekten in ihren Gebieten zu beteiligen – und könnten so zum Nadelöhr für den Ausbau werden.

In einzelnen Beiräten stand das Thema zumindest schon mal auf der Tagesordnung. So hat der Verkehrsausschuss Schwachhausen kürzlich beim Amt für Straßen und Verkehr angefragt, welche Straßen im Beiratsgebiet für die neuen Fahrradspuren infrage kämen. „Sicher sagen kann ich es nicht", meint Beiratssprecherin Gudrun Eickelberg (Grüne), „aber ich könnte mir vorstellen, dass wir in Schwachhausen einen Beschluss für eine geschützte Fahrradspur fassen könnten." In der nördlichen Parkallee etwa könne eventuell noch Raum von der Fahrbahn abgezwackt werden.

Diese zumindest theoretische Bereitschaft bezieht sich auf Straßen mit mehreren Spuren. Die Alternative, auch Parkflächen zu Fahrradstreifen umzuwandeln, wird es dagegen schwer haben: „Der Parkdruck hier ist real. Ich denke nicht, dass es dafür eine Mehrheit gäbe", so die grüne Stadtteilpolitikerin.

Zusätzliche Infrastruktur für Autofahrer*innen – etwa Park-and-Ride-Plätze weiter außerhalb – könnte die Konflikte entschärfen. Ohne eine geänderte Einstellung aber werde es am Ende nicht gehen, glaubt Ralf Schumann. „Meine Generation ist sehr autoaffin durchs Leben gegangen", so der 63-jährige verkehrspolitische Sprecher der Linken. „Wir müssen uns klar machen, wie sehr Autos uns belasten. Wir müssen für Gerechtigkeit auf den Straßen sorgen."

das süs-ist-süß-wetter

Die Polizei Bremerhaven feiert 90 Tage SÜS. Klingt ja auch putziger als die Langfassung „Systematische Überwachung des Straßenverkehrs", nahezu niedlich, um nicht zu sagen: süß. Das glatte Gegenteil von niedlich: grau in grau bei 3 bis 8 Grad

leserInnenbrief

taz bremen
Pieperstr. 7
28195 Bremen
briefe@taz-bremen.de
www.taz.de

Die Redaktion behält sich Abdruck und Kürzen von Leserbriefen vor. Die veröffentlichten Briefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Klima als Ausrede

„Aus der Baum",
taz Bremen vom 15. 11. 19

Es ist nicht nur das Klima als alleiniger Faktor für das Absterben von Straßenbäumen. Das ist oft nur eine Ausrede fürs Nichtstun. Der Nabu schreibt auf seiner Homepage: „Auto-Abgase, Hunde-Urin, versiegelte Böden und winterliches Streusalz nehmen einen Stadtbaum tagtäglich hart ran. Sind die Bäume zusätzlich durch anhaltende Trockenheit geschwächt, haben Schädlinge oft leichtes Spiel." Die Stadt Bremen hat es in der Hand, die Faktoren zu minimieren, beispielsweise durch Entsiegelungen (von Parkraum?) Sind da seitens des rot-rot-grünen Senats Maßnahmen angedacht oder hat das Auto wieder einmal Vorrang in Bremen?
Rudolf Fissner, taz.de

heute in bremen

„Windenergie ist ein bedrohtes Feld"

Interview **David Siegmund-Schultze**

Vortrag zur Klimaforschung im Rahmen der Klima-Aktionswoche der Students for Future. 10 Uhr, Großer Hörsaal, Uni Bremen

taz: Herr Hoffmeister, welche politischen Maßnahmen sollten gegen die Klimakrise getroffen werden?

Thomas Hoffmeister: Ich als Konrektor für Lehre und Studium sehe mich nicht primär in der Rolle, der Politik zu sagen, was gemacht werden muss. Im Rahmen des IPCC-Berichts haben unsere Wissenschaftler*innen aber klare Empfehlungen gegeben, welche Schritte jetzt getan werden müssen. Es ist klar, dass politisch mehr gemacht werden muss.

Was sollte konkret getan werden?

Im Hinblick auf die CO_2-Bepreisung sollte sich Deutschland stärker an fortschrittlicheren EU-Staaten orientieren. Außerdem sollten wir bessere Anreize für die regenerativen Energien schaffen. Die Windenergie ist mittlerweile in Deutschland ein bedrohtes Feld. Deswegen sollte die Politik unter anderem noch einmal die Abstandsregelungen für Windräder überdenken.

Und welcher Beitrag muss angesichts des Klimawandels von der Universität Bremen ausgehen?

In der Wissenschaft werden schon seit Jahren wichtige Beiträge geleistet, etwa was die Folgen klimatischer Veränderungen angeht. Da geht es zum Beispiel um Meeresströmungen, die Rolle der Sedimente und bedrohte Korallenriffe. Das große Problem ist jedoch die Lücke, die zwischen den wissenschaftlichen Ergebnissen und deren Wahrnehmung in der Politik klafft. Deshalb müssen wir noch mehr Veranstaltungen anbieten, die sich an die Öffentlichkeit richten.

Muss sich die Universität also noch mehr in gesellschaftliche Debatten einbringen?

Ja, das ist richtig, aber aus meiner Sicht tun wir das schon mit Wissenschaftler*innen, die an der öffentlichen Debatte teilnehmen. In den letzten Jahren ist viel in der Kommunikation von Wissenschaft passiert.

Was denn zum Beispiel?

Nehmen sie die Aktionswoche mit öffentlichen Veranstaltungen, die ja am heutigen Montag startet. Das ist ein wichtiger Schritt, um die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimawandel in die Breite der Gesellschaft zu bringen.

Fridays for Future hat für Freitag zum globalen Klimastreik aufgerufen. Werden wir auch sie auf der Straße sehen?

Ich denke, es ist sehr wichtig, dem Protest auch auf der Straße Ausdruck zu verleihen. Ich werde versuchen, dabei zu sein. Ich muss jedoch sehr wichtige Termine verschieben, deswegen kann ich nichts versprechen.

Foto: Uni Bremen

Thomas Hoffmeister, 61, ist Biologie-Professor und Konrektor für Lehre und Studium an der Universität Bremen.

Es braucht mehr als eine Fahne

Anlässlich des heutigen Tages gegen Gewalt an Frauen hat die Bürgerschaft eine Flagge für Bremen beschlossen, die Gewalt an Frauen ächtet. Taten seien wichtiger, sagt indes die Landesfrauenbeauftragte

Bremen soll eine eigenen Flagge bekommen, mit der Gewalt gegen Frauen geächtet wird. Das hat am Donnerstag die Bürgerschaft auf Antrag der Grünen beschlossen. Anlass ist der heutige, internationale Tag gegen Gewalt an Frauen.

Die neue Fahne soll die Ziele der Istanbul-Konvention sowie die Ächtung jeder Form von Gewalt an Frauen vermitteln. Mit der Realisierung der Flagge ist der Senat in Zusammenarbeit mit der bremischen Zentralstelle für die Verwirklichung der Gleichberechtigung der Frau beauftragt.

Bremens Landesfrauenbeauftragte Bettina Wilhelm begrüßt das Vorhaben, sagt aber auch: „Symbole sind wichtig, noch wichtiger aber sind Taten." Sie fordert die schnelle Umsetzung des Landesaktionsplans gegen Gewalt, den die Bürgerschaft im Frühjahr beschlossen hatte.

Dazu sei, so Wilhelm, eine Koordinierungsstelle mit Personalstellen und Kompetenzen notwendig: „Sie im kommenden Haushalt zu berücksichtigen und schnell einzurichten, ist nun drängende nächste Aufgabe." Die Istanbul-Konvention, das Übereinkommen des Europarats zur Verhütung und Bekämpfung von Gewalt gegen Frauen und häuslicher Gewalt, gibt strukturelle Maßnahmen vor, um Frauen und ihre Kinder vor Gewalt zu schützen. Bundesländer müssen demnach eine Gesamtstrategie entwickeln, umsetzen und überwachen.

> Bremens Frauenbeauftragte fordert die Umsetzung des Aktionsplans gegen Gewalt

Im Jahr 2018 hat die Polizei in der Stadt Bremen insgesamt 1.767 Fälle häuslicher Gewalt erfasst, 1.526 der Opfer waren weiblich, das sind 86 Prozent. In Bremerhaven waren es 364 Fälle, davon waren 319 Opfer weiblich – das sind 87 Prozent. Das ist allerdings nur ein Teil: Das Bundesfamilienministerium geht davon aus, dass 80 Prozent der Taten im Dunkelfeld stattfinden.

Anlässlich des Tags gegen Gewalt an Frauen veranstaltet die Bremer Stadtfrauenkonferenz heute ab 17 Uhr eine Kundgebung in der Sögestraße. *(taz)*