

## Entscheidung in Millisekunden

Wer über den Stern fährt, muss auf vieles gefasst sein – und damit rechnen, dass andere gegen die Regeln verstoßen



Karl-Heinz Rogoll (v.l.), Sven Eckert, Alexandra von Rex, Claudia Hallensleben und Michael Kreie beim Ortstermin: Nicht alles am Stern ist eine strahlende Erfolgsgeschichte. FOTOS: KOCH

VON JUSTUS RANDT

**Bremen.** Wie man's macht, macht man's verkehrt. Mit der Befürchtung kann man manchmal zurecht kommen – an Unfallschwerpunkten wie dem Stern nicht. Alexandra von Rex wollte Gewissheit haben. Sie fährt täglich von der Wachmannstraße aus mit dem Rad in den Kreisverkehr und fragt sich, wem sie dann Vorfahrt zu gewähren hat: Den Radfahrern oder auch den Autofahrern, die die Parkallee ansteuern? Leser Karl-Heinz Rogoll hat eine Meinung dazu – will aber auch auf Nummer sicher gehen. Auf Anregung des WESER-KURIER haben sich die beiden am Stern mit drei Fachleuten getroffen: Claudia Hallensleben, Referatsleiterin der polizeilichen Prävention, Michael Kreie, Vorsitzender des Landesfahrrahrerverbandes Bremen, und Sven Eckert, Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) in Bremen.

„Der Stern ist einmalig, er wird nur durch den Utbremer Kreisel getoppt“, sagt Michael Kreie über das Gebilde mit sechs Straßenstrahlen und einem von Straßenbahnen und Bussen durchquerten Zentrum. Der Fahrlehrer versucht, seinen Schülern die „seit Generationen überlieferten Ängste vor dem Stern“

zu nehmen: „Eigentlich ist das relativ einfach zu vermitteln: In den Kreisverkehr Einfahrende müssen warten.“ Voraussetzung ist, dass stets klar ist, wer sich drinnen befindet und wer nicht.

Polizistin Claudia Hallensleben weist auf den äußeren Wege-Ring für Radfahrer hin – den müssen Autos beim Ein- und Ausfahren kreuzen. Auch an der Ausfahrt der Hollerallee in Richtung Findorff. Wer dort den Blinker setzt, muss auf Radler achten, hat aber Vorrang vor der dort wiederum außerhalb der Radzone gelegenen sogenannten Ortsspur. Das ist eine Art Bypass, der den von der Parkallee kommenden Verkehrsfluss schnell in die Hollerallee ableitet. Und eine Ausnahme – wie so manches am Stern.

Die Nachbarsausfahrt in die Hermann-Böse-Straße lässt sich als einzige nicht direkt von der Hollerallee ansteuern, weil der Winkel zu spitz ist, sondern erfordert eine Kreisrunde vor dem Abbiegen, stellt Hallensleben fest. Prompt biegt ein Falschfahrer ab. Eine schwierige Stelle, nicht nur für Autofahrerinnen und Autofahrer. „Überall anders ist der Radweg parallel zur Fahrbahn geführt“, beschreibt Sven Eckert die Situation an der besonders schmalen Ausfahrt. „Hier werden Radfahrer auf die Fahrbahn gelenkt.“ Erst ein

paar Meter weiter setzt der Radweg ein. Wie auf Stichwort zischt ein Radfahrer auf dem nicht minder schmalen Bürgersteig vorbei. „An der Hermann-Böse-Straße wird Radfahren besonders oft die Vorfahrt genommen“, hatte wiederum Karl-Heinz Rogoll behauptet – und ein Kleinwagenfahrer beweist es.

An der von Alexandra von Rex genutzten Radwegmündung aus der Wachmannstraße

„Der Stern ist einmalig, er wird nur durch den Utbremer Kreisel getoppt.“

Michael Kreie, Vorsitzender des Landesfahrrahrerverbandes Bremen

in den Stern sei die Verkehrsführung eigentlich eindeutig, meint Sven Eckert und ist sich darin mit Karl-Heinz Rogoll einig. Wer drin ist, hat Vorfahrt. Aber: Wann ist man drin? „Ich gewähre jedem Vorfahrt, Fahrrad, Auto, von mir aus auch Kaninchen“, sagt Alexandra von Rex. „Autos, die rechts raus wollen in die Parkallee, lasse ich vor – aber die ken-

nen die Regeln oft nicht und winken mich rein – neulich auch ein Polizist ...“

Wenn Autofahrer extra stoppen, sei das erst mal eine eindeutige Geste, gibt Claudia Hallensleben zu bedenken. Ungünstig nur, dass sich der Verkehr schnell staut, wendet von Rex ein, denn gerade morgens gebe es viel Radverkehr in Richtung Innenstadt. Für sie gilt „Vorfahrt achten“, und zwar bezogen auf die Radfahrer, die sich im Kreisel befinden. Sobald Alexandra von Rex in den Stern hineingefahren ist, hat sie Vorfahrt vor ausfahrenden Autofahrern.

„Beim Reinfahren in den Kreisel ist es besser, zwei- statt einmal zu gucken, weil alles sehr schnell geht“, sagt Fahrlehrer Kreie. „Beim Rausfahren ist es wichtig, zu blinken beziehungsweise Handzeichen zu geben“, ergänzt Claudia Hallensleben. Der Abstand zwischen Radwegmündung und Autoausfahrt ist an dieser Stelle extrem klein. „Eine Fahrradlänge, wenn überhaupt.“ Während Hallensleben sich die Stelle ansieht, biegen zwei Autofahrer unerlaubt über die Taxispur der Wachmannstraße in den Stern ein. Ein Sattelschlepper fährt über die Gleise. Und eine Radfahrerin kommt entgegen der Fahrtrichtung durch den Kreisel – direkt auf die Polizistin zu.

Nur eine Fahrradlänge entscheidet also über Vorfahrt gewähren oder Vorfahrt haben. Sven Eckert spricht von einer „Millimeter-Entscheidung innerhalb einer Millisekunde“. Er versteht, dass das zur Verunsicherung beiträgt. Alexandra von Rex sieht sich in ihrer Meinung bestätigt. Dass sie und Karl-Heinz Rogoll sich gemeldet haben, geht auf einen Bericht dieser Zeitung zurück: 2021 haben sich 24 Unfälle am Stern ereignet, davon 19 mit Radfahrern. Seit der Entschärfung des Kreisels haben sich nicht weniger Unfälle ereignet, aber weniger schwere.

Sven Eckert und die beiden anderen Fachleute sind der Überzeugung, dass die Umgestaltung des Kreisverkehrs 2017, „den besten Stern“ hervorgebracht hat, „den wir je hatten“. Man muss ihn zu nehmen wissen oder einen Bogen um dem Kreisel machen.



Gucken und rein in den Kreisverkehr.



Radwegmündungen, wie hier an der Wachmannstraße, erfordern volle Aufmerksamkeit.

## Geteiltes Echo auf Lindner-Pläne

Reaktionen der Landespolitik: Kritik von den Linken, Lob von der FDP

VON BJÖRN STRUSS

**Bremen.** Auf die Steuerpläne von Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) hat die Bremer Landespolitik mit teils deutlicher Kritik reagiert. Für die Linksfraktion ist das vorgestellte Inflationsausgleichsgesetz eine „Steuersenkung für Reiche“. Per Kurznachrichtendienst Twitter verteidigten die FDP-Bürgerschaftsabgeordneten Hauke Hilz und Magnus Buhlert hingegen die geplanten Steuersenkungen, die mit einem Gesamtvolumen von zehn Milliarden Euro der sogenannten kalten Progression entgegenwirken sollen.

Die Linke verwies auf eine Analyse des Deutschen Instituts für Wirtschaftsfor-

schung (DIW). Demnach würden Bürger, die mit ihrem Verdienst in den oberen 30 Prozent der Einkommen liegen, 90 Prozent der Steuervergünstigungen einstreichen. „Deutliche Entlastungen plant Lindner offenbar nur für Spitzenverdienende. Dieser Entwurf ist ein Schlag ins Gesicht für alle Menschen mit niedrigeren Einkommen“, kritisiert Klaus-Rainer Rupp, finanzpolitischer Sprecher der Linksfraktion.

### Diskussion per Twitter

Per Twitter nutzte auch der SPD-Abgeordnete Arno Gottschalk die Expertise des DIW, um die Freidemokraten zu attackieren: „Liebe FDP-Kollegen in der Bürgerschaft, warum sollen in diesen Zeiten Spitzenverdiener

um 1011 Euro entlastet werden, Normalverdiener um 322 Euro und Geringverdiener um 194 Euro?“

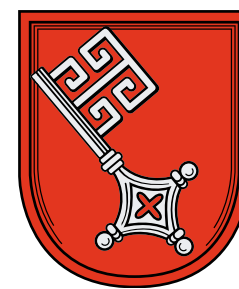


Klaus-Rainer Rupp  
FOTO: KUHAUT



Hauke Hilz  
FOTO: KOCH

Eine Reaktion der angesprochenen Kollegen ließ nicht lange auf sich warten. Hauke Hilz nutzte eine Berechnung seiner FDP, die die Entlastungen in einen Prozentsatz der bisherigen Steuerlast umrechnet. Demnach müssten Geringverdiener 10,8 Prozent weniger Steuern zahlen, für Spitzenverdiener wären es 1,4 Prozent weniger. „Deutliche Entlastung der niedrigen Einkommen über Inflation, bei höheren Einkommen Entlastung deutlich unter Inflation. Wo ist das Problem?“, argumentierte Hilz. Auch FDP-Politiker Magnus Buhlert schaltete sich in die Debatte ein: „Es wird Zeit, dass nicht mehr jeder seinen Vorschlag anschaut, sondern ein Gesamtpaket daraus wird.“ **Bericht Seite 4**



Ach, das ist das Schöne an der Jugend, dass sie mit ebenso viel Hoffnungen operiert wie das Alter mit Erinnerungen.

BERTHA VON SUTTNER (1843 - 1914)

## Taxifahren wird deutlich teurer

Neue Fahrpreise ab September

VON SASKIA HASSINK

**Bremen.** Taxifahren in Bremen wird deutlich teurer. Grund für die Preissteigerung sind die gestiegenen Betriebskosten der Unternehmen sowie die explodierenden Dieselpreise. Das hatte die Bremer Verkehrsdeputation bereits im Juni beschlossen. Ab dem 1. September wird demnach sowohl der Mindestfahrpreis als auch der Kilometerpreis angehoben.

So müssen Fahrgäste für eine Taxifahrt künftig mindestens 4,60 Euro zahlen. Bisher lag der Mindestfahrpreis bei 3,60 Euro. Für die ersten zehn Kilometer werden 2,50 Euro fällig – 30 Cent mehr als zuvor. Ab zehn Kilometer Fahrt steigt der Kilometerpreis von 1,70 Euro auf 1,90 Euro. Das Frauentaxi soll von den Erhöhungen nicht betroffen sein.

### Letzte Erhöhung war im Jahr 2020

Begründet wird die Preissteigerung mit den hohen Betriebskosten der Taxiunternehmen. So sei der Dieselpreis

ANZEIGE

**GENUSSWELTEN –**  
Das neue Magazin des WESER-KURIER

„Wir wussten immer nur, dass wir zusammen arbeiten wollen.“  
Denis und Elvis Behljuljevic (Brüder),  
Due Fratelli

Was steckt drin im neuen Magazin? Blättern Sie um auf Seite 24!

kontinuierlich gestiegen. Auch die Personalkosten durch den höheren Mindestlohn von zwölf Euro ab Oktober sowie höhere Preise bei Werkstätten und Versicherungen schlagen bei den Betreibern zu Buche. 2020 waren die Taxipreise in Bremen zuletzt angehoben worden.

ANZEIGE

**KOCHEN, ESSEN, ENTDECKEN!**  
GENUSSWELTEN –  
Das neue Magazin des WESER-KURIER

### POLIZEI

## Vermisster Mann aus Kirchweyhe wieder da

**Bremen.** Die Polizei hatte am Mittwoch mit einer Öffentlichkeitsfahndung um Mithilfe bei der Suche nach Firas A. gebeten. Der 35 Jahre alte Mann aus Kirchweyhe war seit Dienstag vermisst worden. Nun die gute Nachricht: Wie die Polizei mitteilt, konnte Firas A. am Donnerstagvormittag im niedersächsischen Schiffdorf angetroffen werden. Hinweise auf eine Straftat liegen demnach nicht vor. **MIB**