

Stadt der kurzen Wege

Experten analysieren Bremer Straßenverkehr: Mehr Radfahrer als anderswo

Wie gut ist Bremens Verkehrsnetz? Könnten mehr Autofahrer auf Bus, Bahn oder Rad umsteigen? Wie viele Kilometer legen die Menschen in der Hansestadt täglich auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit zurück? Antworten auf diese und andere Fragen sowie erste Schlussfolgerungen aus den Antworten stellt Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) morgen in der Deputation vor. Grundlage ist eine Chancen- und Mängel-Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan 2025.

VON FRAUKE FISCHER

Bremen. Viele Bremer fahren auch in der Stadt offenbar immer noch gern Auto. 40 Prozent der Wege an Werktagen legen sie im Wagen zurück, immerhin für ein Viertel aller Wege steigen Bremer aufs Rad. Ein Fünftel erledigen sie zu Fuß. Vor allem kurze Wege lassen sich mit dem Rad am schnellsten zurücklegen.

Bremen ist eine Stadt der kurzen Wege: 36 Prozent sind bis zu zwei Kilometer, zwei von drei Wegen bis zu fünf Kilometer lang. Solche und ähnliche Daten führt der sogenannte Zwischenbericht zur Chancen- und Mängel-Analyse an. Die Ergebnisse sollen zur Erarbeitung eines strategischen Verkehrskonzepts für Bremen beitragen: dem Verkehrsentwicklungsplan 2025. Eine Erkenntnis für ein Szenario zukünftiger Stadt- und Mobilitätsgestaltung: Je weiter die Wege, desto häufiger setzt sich der Bremer ans Steuer seines Autos. Ein noch besseres Angebot von Bus- und Bahnverbindungen könnte zum Umsteigen anregen.

Auf 365 Seiten ist ausgewertet worden, wie der Verkehr auf Bremens Straßen abläuft, welche Verkehrsmittel vorwiegend für welche Entfernungen benutzt werden, welche Rolle der öffentliche Nahverkehr,

seine Taktzeiten und sein Tarifsystem spielen und wo Bremer sich Verbesserungen wünschen. Neben regionalen Bürgerforen und Regionalkonferenzen der Beiräte gab es unter www.bremenbewegen.de im Internet die Möglichkeit, sich zu beteiligen. 127.971 Besucher wurden auf der Seite gezählt, mehr als 4000 Beiträge geschrieben, fast die Hälfte im Bereich Auto/Lkw (42 Prozent), immerhin 36 Prozent zu Themen Fuß/Rad betreffend, 16 Prozent der Beitragsschreiber äußerten sich zu Bus und Bahn, sechs Prozent zu sonstigen Verkehrsbelangen.

Im Vergleich mit Großstädten wie Frankfurt, Düsseldorf oder Dresden fahren in Bremen viele Rad. Der Anteil der Fußgänger sowie der Bus- und Bahnnutzer ist dagegen geringer als anderswo. Aufgeführt sind in dem Zwischenbericht auch die Verteilung der Auto- und Schwerlastverkehre auf das Straßennetz, die vor allem die innerstädtisch verlaufenden Autobahnen 1, 27, 28, 270 und 281) sowie die Straßenzüge B 6 / B

75 prägen. Nur auf den Bundesfernstraßen, heißt es, gibt es demnach Verkehrsstärken von mehr als 40000 Kraftfahrzeugen am Tag. Dass die Auto- und Lastwagen-Verkehre gut gebündelt seien, so eine Schlussfolgerung, bedeute nicht, dass auf etwas weniger befahrenen Straßen keine Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern entstünden und diese sich keine Verbesserungen wünschten.

Als Beispiel führen die Experten die Trennungswirkung von breiten, mehrspurigen Fahrbahnen an, die sich bislang vorwiegend am Autoverkehr orientierten, so die Fachleute. Für Fußgänger und Radfahrer sei oft zu wenig Platz. In Bremen seien das vor allem wichtige Einfallstraßen in Richtung Innenstadt, etwa die Schwachhauser Heerstraße, die Bismarckstraße, der Rembertiring, die Friedrich-Ebert- und die Bürgermeister-Smidt-Straße, aber auch der Breitenweg. Diese Erkenntnisse sollen, so heißt es im Bericht, bei künftigen Neugestaltungen des Straßenraums und bei Rückbauten einfließen.

Für den Blick auf den öffentlichen Nahverkehr – das Netz von Bussen, Straßen- und Regionalbahnen, spiele die Öffentlichkeitsbeteiligung eine wichtige Rolle: „Es wurden vielfältige Mängel in der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln benannt“, heißt es im Bericht. Es geht um den Ausbau der vorhandenen und neue Haltestellen, um bessere Verbindungen einiger Quartiere untereinander, um bessere Taktzeiten von Bussen und Bahnen aus manchen Stadtteilen in die Innenstadt.

Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) verspricht sich einiges von den Daten: „Wir kennen die Lage des Bremer Verkehrs jetzt sehr gut. Wir wissen, wo es gut läuft und wo es holpert. Damit sehe ich eine gute Grundlage, nun einen wirksamen Plan für die nächsten Jahre zu entwickeln“, so Lohse.

SO BEWEGT MAN SICH IN DER STADT

