

A 281 soll 2023 fertig sein

Verkehrssenator stellt sich Leserfragen zu Infrastruktur-Projekten

VON ALICE ECHTERMANN

Bremen. Wenn es um Infrastruktur und Verkehrsentwicklung in Bremen geht, kochen die Diskussionen in den sozialen Medien hoch. Kaum ein Thema erhitzt die Gemüter so sehr wie Straßenverkehr oder Radwege. Am Dienstag stellte sich Verkehrs- und Bau-senator Joachim Lohse (Grüne) deshalb den Fragen der Bremerinnen und Bremer in einem Live-Interview auf Facebook.

Während des Gesprächs vor der Kamera konnten die Zuschauer direkt mitdiskutieren – und viele stellten Fragen zu aktuellen Projekten. „Wann wird endlich mal die A281 komplett fertiggestellt?“, fragte Jan Spangenberg. Lohses Antwort: Im Jahr 2022 oder 2023 rechnet er mit dem Ringschluss der Autobahn. „Wir werden dieses Jahr den Baubeginn der beiden noch fehlenden Bauabschnitte sehen“, sagte er.

Vorrang für Radwege?

Den oft geäußerten Vorwurf, er bevorzuge Projekte für den Ausbau von Radwegen und verzögere Verbesserungen für Autofahrer, bestritt der Verkehrssenator. Im Bremer Haushalt mache die Förderung des Fahrradverkehrs nur einen kleinen Prozentsatz aus. Viel mehr Geld fließe in die Straßenbahn, die Reparatur von Straßen und Brücken, oder eben die A281.

Es gebe auch keine gewollte „rote Welle“, um die Autofahrer von der Straße zu vergraulen. Dieses Problem, von Thore Ibbson auf Facebook angesprochen, besteht laut Lohse auch für Fahrradfahrer und Fußgänger. Die Ursache: In Bremen genießen Busse bei grünen Ampeln eine Vorrangschaltung.

Der Senator warb aber auch für seine Themen: „Die Leute, die finden, es müsste mehr fürs Auto getan werden, die sollen sich mal

vorstellen, wie es auf den Straßen aussähe, wenn alle Straßenbahn- und Radfahrer auch im Auto sitzen würden.“

Auch die marode Stephanibrücke sprachen die Zuschauer auf Facebook an. Lohse räumte ein, die halbseitige Sperrung des Radwegs dort sei „mit gesundem Menschenverstand nicht ganz nachzuvollziehen“. Doch die Brücke sei Eigentum des Bundes, und der habe vorgeschrieben, den Radweg zu verschmälern, um das Bauwerk zu entlasten. Die Alternative sei gewesen, eine Fahrspur zu sperren – und das sei eine „Horrorvorstellung“. Wann genau die Sanierung komme, könne er nicht sagen. Aber: „Ich rechne damit, dass wir 2020 oder 2021 baulich etwas machen.“ Dann könne die Absperrung entfernt werden.

Eine andere, häufig gestellte Frage war, wieso Bremen Geld in neue Fahrradbrücken oder -premiumrouten stecke, anstatt bestehende Radwege zu sanieren. Darauf hat Joachim Lohse eine klare Antwort: Es nütze nichts, die alten Wege zu reparieren. Denn in Bremen seien die Straßen oft zu schmal, um die Radwege ausreichend verbreitern zu können. Ohne diese Standards könne man aber niemanden zwingen, den roten Streifen zu benutzen. Aktuell sei es auf 90 Prozent der Bremer Straßen zulässig, mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn zu fahren – trotz Radwegen.

Die Diskussion auf Facebook zeigte: Der Straßenverkehr birgt in Bremen Konfliktpotenzial. So beschwerten sich viele Leser, Radfahrer würden sich nicht an die Regeln halten. Auch er nehme das oft wahr, sagte Lohse. Natürlich gelte für alle die Straßenverkehrsordnung, auch auf den geplanten Radschnellwegen. Verantwortung sieht er jedoch auch bei der Polizei: „Da ist in Bremen noch einiges zu tun.“