

Verkehrspolitik: Kleine rot-grüne Differenzen

SPD-Vorsitzender Bovenschulte und Senator Loske erläutern die Positionen ihrer Parteien

VON ELKE GUNDEL
UND RAINER KABBERT

Bremen. Verkehrspolitik sorgt in Bremen derzeit für heftige Diskussionen. Hellmann World Wide Logistics verlagert Unternehmensteile, auch mit Hinweis auf die Verkehrssituation in der Hansestadt. Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht jüngst die Planung für einen Teil der A 281 gekippt. Und gestern Abend formulierte die Handelskammer Anforderungen der Wirtschaft an die Bremer Verkehrspolitik. Vor diesem Hintergrund skizzieren SPD-Landeschef Andreas Bovenschulte und Verkehrssenator Reinhard Loske (Grüne) die rot-grünen Positionen.

Bei den wichtigsten Bremer Verkehrsprojekten stehe der Ringschluss der Autobahnen, also die Fertigstellung der A 281, ganz oben, sagt Bovenschulte (45). Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bedeute unter Umständen eine erhebliche Verzögerung und sei deshalb „für die Stadt eine ganz bittere Entscheidung“. Bovenschultes Hoffnung: Die neue Planung ergibt eine verbesserte Lösung. „Dabei müssen die Bürgerinnen und Bürger von vornherein einbezogen werden.“ Auch bei der Hafenanbindung in Bremerhaven (Cherbourger Straße) „muss nun endlich eine Einigung erzielt werden. Was wir da jetzt am wenigsten brauchen, ist Störfeuer“, kommentiert der SPD-Chef die jüngsten Äußerungen von Thomas Röwekamp. Der CDU-Vorsitzende hält eine Beteiligung der Seestadt an der Finanzierung des Hafentunnels für unvertretbar. Bovenschulte dagegen mahnt, alle Beteiligten müssten klären, was das Land, was Bremerhaven und was die Hafengewirtschaft zur Finanzierung beitragen.

Handlungsbedarf sieht Bovenschulte überdies beim Bahnverkehr. Der Lärmschutz an den bestehenden Trassen müsse verbessert werden. Zudem sollte – ähnlich wie beim Kfz-Verkehr – über Umgehungsstrecken nachgedacht werden. Das gelte vor allem für den Gütertransport. „Beim Personenverkehr liegt es auf der Hand, dass die Passagiere mitten in die Stadt wollen.“ Beim Güterverkehr sehe das anders aus. Die Bremer SPD setzte sich für eine Machbarkeitsstudie ein. Sie solle klären, ob und wo in der Region Umgehungsstrecken für den schienengebundenen Güterverkehr sinnvoll seien. Wer mehr Güter auf die Schiene bringen wolle, brauche auch die Akzeptanz der Bevölkerung.

„Keine künstlichen Barrieren“

Was die Hansestadt nicht brauche, seien „künstliche Barrieren, die uns als Oberzentrum schaden“, sagt Bovenschulte. Eine City-Maut, wie sie die Grünen in ihrem Wahlprogramm verankert hätten, sei in Bremen überflüssig. „Bremen ist zwar eine Großstadt, aber Bremen ist nicht London.“ Er sei sich sicher, dass es in der Bremer SPD keine Mehrheit für eine City-Maut gebe. Auch einen Abriss der Hochstraße über dem Breitenweg – ein weiterer Punkt aus dem grünen Wahlprogramm – hält der SPD-Vorsitzende „auf absehbare Zeit“ für unrealistisch. Er könne die Idee aus stadtplanerischer Sicht zwar gut verstehen. Erste Voraussetzung wäre jedoch die Fertigstellung der A 281. Aber auch dann stelle sich die Frage der Finanzierung. Solange das Geld fehle, um das bestehende Straßennetz in Schuss zu halten, habe der Abriss der Hochstraße nicht gerade höchste Priorität.

Im Vergleich zu anderen Großstädten, sagt Bovenschulte, habe Bremen keine „übermäßigen“ Verkehrsprobleme. Allerdings sei die Verkehrspolitik wie in jeder Großstadt ein zentrales Thema: „Weil auf

engstem Raum verschiedene Interessen berücksichtigt werden müssen.“ Dabei gelte es, einen vernünftigen Ausgleich zu finden. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten sei richtig, auf Hauptstraßen aber nur in Ausnahmen sinnvoll. Die Innenstadt müsse nicht nur mit Bussen und Bahnen, sondern auch mit dem Auto gut zu erreichen sein.

Und der grüne Koalitionspartner – belebt er den alten Zielkonflikt zwischen Ökonomie und Ökologie auf Bremens Straßen? Immerhin ist das Ziel von Verkehrssenator Reinhard Loske die Vermeidung von Verkehr, während die Wirtschaftsverbände gegen die Einschränkung der (Auto-)Mobilität sind und Gefahren für Unternehmen befürchten. „Nein“, widerspricht Loske, kein Zielkonflikt. Auch die Handelskammer müsse zur Kenntnis nehmen, dass 60 Prozent der Verkehre sich auf Fußgänger, Fahrradfahrer und den Öffentlichen Nahverkehr beziehen. „Wer aus 40 Prozent Autoverkehr 100 Prozent Verkehrspolitik herleitet, der irrt.“ Vielmehr gehe es um das Austarieren der verschiedenen Interessen.

Alternativen zur Auto-Mobilität

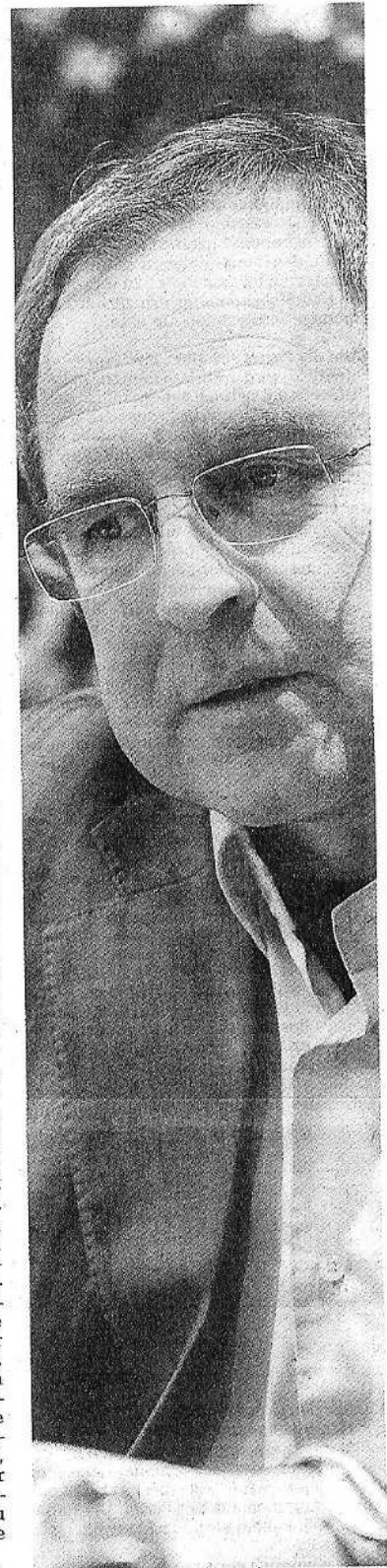
Dazu will der Senator für die Bürger Alternativen zur automobilen Mobilität schaffen. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes um 27 Kilometer gehört dazu, ebenso wie die Einführung der S-Bahn oder die Erhöhung des Radfahreranteils von einem Viertel auf ein Drittel. Der Autoverkehr aber soll umweltverträglicher werden, durch Umweltzonen oder Tempolimits. Auch durch Car-Sharing oder Elektroautos sowie durch neue Modelle wie Shared Space, den gemeinsamen Zonen für alle Verkehrsteilnehmer. „Zu einer modernen Großstadt gehört eine moderne Mobilitätspolitik.“

Logistikwirtschaft und Tourismusbranche setzen dagegen auf flüssige Verkehrsadern. Mobilitätsinfarkte sind schlecht fürs Geschäft. Wie das mit ökologischen Zielen unter einen Hut bringen? Loske kontert mit Hinweis auf Zahlen: Die Einführung der Umweltzone habe nicht zum Zusammenbruch der Reisebranche geführt. „Wir haben das beste Tourismusjahr, das wir jemals hatten. Man kommt sehr gut nach Bremen rein, der Verkehr fließt.“ Gleichzeitig sollten (nicht nur) die Auswärtigen ermutigt werden, mit dem Öffentlichen Nahverkehr in die City zu fahren.

Warum aber – wie an der Kurfürstenallee – Ampeln einweihen, wo früher der Verkehr ungehindert fließen konnte und dazu mit 70 km/h deutlich zügiger als jetzt mit 50 km/h? „Es ist mir schleierhaft, wie man barrierefreie Querungsmöglichkeiten als Maßnahme zur Verhinderung des fließenden Verkehrs bezeichnen kann“, antwortet Loske, „denn man steht ja nur dann an einer roten Ampel, wenn Fußgänger und Radfahrer die Straße überqueren wollen – und die machen knapp die Hälfte des innerstädtischen Verkehrs aus. Ansonsten wollen wir dort für Autofahrer die grüne Welle.“ Ziel: Trennungswirkung der Straße lindern und Lärmschutz verbessern.

Weniger Lärmimmissionen soll auch durch Verbannung des Durchgangsverkehrs erreicht werden. Dazu müsste die Hochstraße am Breitenweg abgerissen werden, erläutert Loske. Ein langfristiges Ziel, das erst realisiert werden kann, wenn der Autobahnring mit der A 281 um Bremen geschlossen ist. „Bei der A 281 hat man zu sehr auf alte Planungen vertraut, statt sie grundsätzlich infrage zu stellen.“

Loske verteidigt auch die Grünen-Forderung nach einer City-Maut. Die müsse geprüft werden, denn im Bereich Mobilität sollten ökologisch ehrliche Preise angestrebt werden. „Da muss man auch eine intelligente Finanzierung suchen.“



Politik für alle Verkehrsteilnehmer: Senator Reinhard Loske (Grüne) will eine Verkehrspolitik nicht nur für Autofahrer: „Zu einer modernen Großstadt gehört eine moderne Mobilitätspolitik.“ FOTO: JOCHEN STOSS



SPD-Landesvorsitzender Andreas Bovenschulte betont die Bedeutung der A 281 für die Stadt. Gleichzeitig plädiert er dafür, auch beim Güterverkehr auf der Schiene über Umgehungsstrecken nachzudenken. FOTO: FRANK T. KOCH