

Der Concordia-Tunnel ist zu groß

AUTO Die BI „Keine Stadtautobahn durch Bremen“ kritisiert die Kampagne der Auto-Lobby: Eine Spur reicht für die Schwachhauser Heerstraße

„Sollte das Parken im Tunnel verboten werden?“ fragt der *Weser-Kurier* online seine LeserInnen. und gibt folgende Antworten vor: „Auf jeden Fall, das führt nur zu weiteren Staus dort.“ Oder: „Nein, das ist doch eine gute Idee.“ Auf diesem Niveau heizt das Blatt die von der Handelskammer vom Zaun gebrochene Diskussion an – und berichtet dann unter der Überschrift „Streit um Parkfläche verschärft sich“. Das Foto vom Tatort zeigt übrigens parkende Autos und kein einziges Auto auf der völlig freien Fahrspur.

„Das ist Wahlkampf gegen den Bausenator“, sagt der Sprecher der BI „Keine Stadtautobahn durch Schwachhausen“, Günter Knebel. Wenn es gelegentlich zu Rückstaus komme, dann an der Kreuzung Hollerallee/Schwachhauser Heerstraße. Und über die Bismarckstraße strömen täglich 40.000 Autos Richtung Innenstadt – von der Schwachhauser Heerstraße kommen nur 20.000, die sich hinter dem Concordia-Tunnel einfädeln müssen. „Rückstaus vor dieser Ampelkreuzung Bismarckstraße sind unvermeidbar, selbst

wenn die Zuwegung drei- oder vierspurig wäre“, sagt Knebel. Der neue Concordia-Tunnel ist seit zwei Monaten für den Verkehr geöffnet – „bislang läuft aber alles gut“, sagt Verkehrslenker Reinhard Loske.

Dass die Kosten für den Tunnel auf 20 Millionen Euro angewachsen seien, so Knebel, liege zudem daran, dass die Planung vollkommen „überdimensioniert“ gewesen sei. Für 20.000 Fahrzeuge am Tag wäre eine „einspurige Verkehrsführung pro Fahrtrichtung völlig ausreichend“ gewesen, die Beiräte hätten damals „einstimmig über alle Fraktionsgrenzen hinweg unter Berufung auf verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse und Studien für die schmalere Trassenführung votiert“. Die große

Die parkenden Autos am Concordia-Tunnel seien kein Problem, sagt die BI. Der Tunnel sei sowieso zu groß gebaut worden

Koalition habe aber die rücksichtslosen Stadtautobahn-Pläne weiterverfolgt, die übrigens eine „Hinterlassenschaft“ von Planungen aus der Nazizeit seien.

Die Handelskammer spricht von einer „Posse um das Parken im Concordia“, Bremens Wirtschaftssenator Martin Günthner (SPD) lenkt schon ein und findet es „einfach nicht nachzuvollziehen, warum auf einer Haupteinfallstraße in der Stadt auf dem rechten Fahrstreifen Autos parken dürfen“. Die BI empfiehlt – neben einem Blick auf die Vorgeschichte dieser Planung – ein Gespräch mit den anliegenden Geschäften, die heilfroh seien, dass es in ihrer Nähe Parkraum gebe.

Für die Bevölkerung, so Knebel, sei die überfällige „Entdröhnung“ das Problem, also Schallschutzmaßnahmen. Die müssten dringend realisiert werden, weil Bremens Hauptbahnhof ab dem Jahr 2012 zum „Güterdurchgangsbahnhof“ werde: Die Gütertransporte aus Bremerhaven und dem künftigen Jade-Weser-Port würden Tag und Nacht durch Bremen donnern, solange die Bahn keine Umfahrungsstrecke gebaut habe.

KAWE