

Neuer Streit um Verkehrspolitik

Handelskammer fordert Regierung zum Handeln auf

VON RAINER KABBERT

Bremen. Die Handelskammer Bremen kritisiert die Verkehrspolitik des neuen Senators Joachim Lohse (Grüne). Sie fordert mehr Engagement. Verkehrspolitik finde im Senat gar nicht statt, Grünen-Abgeordnete bestimmten stattdessen die Debatte, meint Andreas Otto, in der Kammer zuständig für Haien- und Verkehrspolitik. Für Express-Trassen für Fahrräder gebe es keinen Bedarf. Die Haltung zum Gialiner sei schwer nachvollziehbar.

Dabei sind Politik und Wirtschaft offenbar gut im Gespräch. Auf Arbeitsebene wie auch zwischen Handelskammer-Präsident Otto Lamotte und Senator Joachim Lohse gebe es konstruktive Gespräche, beschreibt Otto das Verhältnis zu den politischen Entscheidungsträgern im Bremer Senat. Doch vermisst die Handelskammer Taten. „Die ersten hundert Tage von Lohse sind nicht so, dass wir jubilieren würden“, kritisiert Otto.

Die Kritikpunkte: Das angekündigte Verkehrskonzept für Bremen ist nicht in Sicht, enttäuschend sind die Konsequenzen aus den 16 Sitzungen des Runden Tisches zur A281, es gibt kein Wort von Lohse zum Concordia-Tunnel, in dem parkende Autos den Verkehrsfluss behindern, kein Statement zum Ausbau der Oldenburger (Bahn-)Kurve, keine Stellungnahme zu den Gialinern. „Da herrscht eine merkwürdige Stille, der Senator lässt sich von der Regierungsfraktion treiben“, so Otto.

Dabei wäre der Gialiner, der 25-Meter-Lkw, nach Ansicht der Handelskammer ein umweltschonendes Transportmittel. Ein wichtiges Puzzlestück für bestimmte Verkehre wie dem Transport großvolumiger Güter. „Es ist irrwitzig, an einem Logistikstandort wie Bremen einen Versuch mit Gialinern zu blockieren.“ Wirtschaftsminister Martin Günthner (SPD) hat sich bereits für einen Gialiner-Test ausgesprochen. Auch der ADAC plädiert für einen Versuch: Stefan Moeller, Leiter der Verkehrsabteilung im Weser-Ems-Verband, hält frühere Bedenken gegen die Gialiner für überholt, denn die jetzigen Exemplare seien ja nicht mehr 60 Tonnen schwer, sondern nur länger, und stellen also kein Problem für die Straßenbrücken dar.

Dagegen lehnt der Fahrrad-Verband ADFC die Riesen-Laster weiter ab und spricht sich gegen das Testprojekt aus, an dem andere norddeutsche Länder teilnehmen wollen: „Probleme zwischen Fahrradfahrern und Lkws gibt es schon jetzt genug“, meint Klaus-Peter Land, Geschäftsführer des ADFC-Landesverbands Bre-

men. „besser wäre es, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.“ Auch die passionierte Fahrradfahrerin und Bremer DGB-Vorsitzende der Region Bremen-Elbe-Weser, Annette Düring, hält nichts von den Gialinern.

Die Konkurrenz zwischen motorisiertem Verkehr und den Fahrradfahrern spiegelt sich auch in der aktuellen Debatte um Express-Trassen für Zweiräder wider. „Da gibt es doch keinen Bedarf“, sagt Andreas Otto. Er habe ja nichts dagegen, die Qualität des Fahrradverkehrs zu steigern, etwa durch mehr Radwege. Aber dies müsse im Rahmen eines Verkehrskonzepts passieren – und das sei nicht zu erkennen.

Der ADAC befürwortet ebenfalls, den Fahrradverkehr zu fördern, und kann sich auch Express-Trassen vom Marktplatz zur Universität vorstellen. Allerdings nicht, gibt Moeller zu bedenken, wenn es dadurch zu Staus und Verdrängung des Autoverkehrs kommen würde. „Das ist ein Abwägungsprozess“, sagt er. Würden Parkplätze für die Trassen wegfallen, wäre das Projekt in Ordnung, nicht aber, wenn Fahrbahnen verschwinden. Und so sieht er auch in der geforderten Steigerung des Fahrradverkehrs auf 50 Prozent eine „utopische, irrsinnige Zahl“.

Auch die DGB-Vorsitzende Düring glaubt nicht daran, dass der Bremer Verkehr in ferner Zukunft zur Hälfte auf Fahrrädern lastet: „Unsere Gesellschaft wird doch immer älter, viele werden bald nicht mehr aufs Rad steigen.“ Allerdings würde sie den Bau von durchgehenden Express-Trassen begrüßen, auf denen Fahrräder zum bevorrechtigten Verkehrsmittel würden: „Das sollte man angehen.“ Wobei sie jedoch finanzielle Probleme für die Umsetzung dieser Projekte sieht.

Solche Trassen, meint Land vom ADFC, müssten sorgfältig vorbereitet und „nicht mit der Brechstange durchgesetzt werden“. Auf jeden Fall müsse der Fahrradverkehr ausgeweitet werden, wenn Bremen seine Klimaschutzvorhaben erreichen will. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, die Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Auch durch Ausweitung der Tempo-30-Zonen? „Wenn wir die Grundgeschwindigkeit in der Stadt reduzieren, kommen wir alle besser zurecht“, argumentiert der ADFC. Überall sollte Tempo 30 gelten – wo nicht, sollten Schilder darauf hinweisen. Keine gute Idee, meint der ADAC. Mit der Tempo-30-Zone in der Bismarckstraße hat sich der Auto-Verband arrangiert, spricht sich aber gegen eine Ausweitung in die Stresemann-Straße aus.