

„Fahrrad-Zählung ist sinnvoll“

Umweltsenator Lohse über Konfrontationen in der Verkehrsdebatte und den Gesamtplan für die Stadt

Die Verkehrspolitik des neuen Umweltsenators sorgt, wie schon bei seinem Vorgänger, für Diskussionen. Fahrradzählung, geplante Fahrrad-Schnellstraßen und die verworrene Vorbereitung auf die nächste Gerichtsverhandlung in Sachen Autobahn 281 führen dazu, dass Verkehrsthemen in Bremen ein emotionsgeladenes Thema bleiben. Mit Joachim Lohse sprach Michael Brandt über den kommenden Gesamtverkehrsplan für die Stadt und über einen der Eckpfeiler der Innenstadtentwicklung – das geplante City-Center.

Herr Lohse, die Fahrradzählstelle auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke ist nach der Inbetriebnahme stark kritisiert worden. Hat Bremen noch Geld für so etwas?

Joachim Lohse: Die Fahrradzählstelle ist ein kleines, sinnvolles Element in einer größeren Strategie, damit mehr Menschen Fahrrad, Bus und Bahn nutzen. Ich sehe das nicht als Geldverschwendung an. Die Kosten der Zählstelle wurden außerdem zu einem Teil von der EU übernommen. Dass die EU das Projekt unterstützt zeigt auch, dass die Fahrradzählung keine bremische Besonderheit ist. Die Förderung des Radverkehrs wird auch auf europäischer Ebene als wichtiger Teil nachhaltiger Mobilität gesehen. Wer mehr Fahrradverkehr möchte, muss dafür auch werben. Und die Zählstelle hat außerdem den Vorteil, dass sie belastbare Zahlen liefert. Wir werden die Fahrradbewegungen auch an sieben weiteren Stellen der Stadt erfassen. Mit großem Aufwand werden an jeder Kreuzung die Automengen erfasst – beim Fahrrad waren wir bisher auf zufällige Befragungen im Abstand von fünf Jahren angewiesen.

Können Sie sich erklären, warum Bürgerinnen und Bürger so alarmiert auf diese Einrichtung reagieren?

Ich habe das so nicht empfunden. Ich bin darauf auch so nicht angesprochen worden. Noch mal: Ich halte die Zählstelle für eine sinnvolle Sache. Zwischen dem Fahrradverkehr und dem Autoverkehr wird häufig ein Scheingegensatz aufgebaut. Was sich die Autofahrer mit Sicherheit nicht wünschen können ist, dass die Mehrzahl der Radfahrer umsteigt und künftig mit dem Auto in die Innenstadt kommt. Dann wäre der Straßenraum endgültig blockiert. Wir müssen von der Konfrontation zu einem partnerschaftlichen Diskurs kommen. Und: Je mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen, desto eher können wir die Umweltzone wieder abschaffen, weil wir die Luftreinheitswerte der EU einhalten.

Wenn der Umweltverbund gestärkt werden soll, müssen aber die Autofahrer letztlich Verkehrsfläche abgeben. Das ist kein Scheingegensatz. Das ist Verkehrsentwicklung zulasten des Autos.

Das ist so nicht richtig. Es geht doch darum, für alle Verkehrsarten die Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die nötig ist. Wir erstellen ein Gesamtverkehrskonzept für Bremen, wie im Koalitionsvertrag angekündigt. In diesem Prozess werden wir Diskussion mit allen Interessengruppen führen. Wir werden im nächsten Jahr, wenn die Haushaltsmittel bereitstehen, diese Gespräche offiziell beginnen.

Wird der Gesamtverkehrsplan in dieser Legislaturperiode vorliegen?

Das ist auf jeden Fall das Ziel. Es wird ein hohes Bedürfnis an Beteiligung geben und das dauert immer seine Zeit. Aber ich gehe davon aus, dass wir 2013 das Ergebnis kennen werden.

Sind die Fahrrad-Schnellstrassen, die die grüne Fraktion fordert, Iester Teil des Konzeptes?

Das ist ein Vorschlag, der mit Sicherheit eingebracht wird. Andere Interessengruppen werden andere Vorschläge machen.

Aber wenn Sie den Anteil des Fahrradverkehrs erhöhen wollen, müsste Ihnen der Vorschlag sehr sympathisch sein.

Fahrradstrassen sind sehr attraktiv, vor allem wenn man an aktuelle Entwicklungen denkt wie zum Beispiel die Elektrofahrräder, die mit höheren Geschwindigkeiten fahren. Man muss schauen, wo die Gegebenheiten so sind, dass man eine Schnell-



Auf dem Fahrrad für das Fahrrad: Joachim Lohse will umweltfreundliche Verkehrsmittel stärken, gleichzeitig aber Polarisierungen vermeiden. FOTO: FRANK THOMAS KODI

trasse einrichten kann.

Stimmt es, dass Sie zwischen Hollerallee und Concordiatunnel das Parken verbieten wollen, im Tunnel selbst sollen aber weiterhin Autos parken dürfen?

Ich habe mir ein Bild gemacht, welche Probleme es am Concordiatunnel tatsächlich gibt. Eines werden wir nicht abstellen können: Über die zweispurige Zuführung über die Kreuzung Hollerallee fahren mehr Fahrzeuge in diesen Streckenabschnitt, als am anderen Ende in Richtung Innenstadt wieder abfließen können. Das ist unabhängig davon, ob ich in der Unterführung das Parken erlaube oder verbiete. Durch das Parken wird jedoch die Einfädelung auf die eine Spur im morgendlichen Berufsverkehr auf die Kreuzung zurückverlagert. Das können wir entschärfen und deshalb gibt es die Überlegung, auf einem bestimmten Streckenabschnitt kein Parken zu erlauben.

Überrascht Sie das hohe Maß an Emotionen, mit denen in Bremen Verkehrsdebatten geführt werden?

Ich kann aus meiner Erfahrung in Kassel sagen, dass es dort durchaus vergleichbar ist. Auch woanders werden manche Dinge sehr aufgeregt diskutiert. Wenn man neu in eine Stadt kommt, wie ich hier nach Bremen, dann wundert es einen manchmal ein bisschen, mit welcher Intensität bestimmte, eigentlich nachrangige Fragen diskutiert werden. Ich meine, dass diejenigen Städte bessere Ergebnisse erzielen, denen es gelingt, die Themen aus der Polarisierung herauszuhalten. Mein Ziel wäre es, dass uns das mit dem Gesamtverkehrsplan gelingt.

Sie wollen sich nicht am Gialiner-Modellversuch beteiligen. Wäre das nicht ein erster Konsens ausgerichtet gewesen, sich erstmal an dem Versuch zu beteiligen und dann ein Urteil zu fällen?

Die Reflexhaftigkeit der Reaktionen hat mich erstaunt. Ich habe nichts anderes verkündet als die abgestimmte Senatsmeinung Bremens, die 2010 so auch klar veröffentlicht worden ist. Einen derartigen Versuch muss man nicht flächendeckend in al-

len 16 Bundesländern mit einer Laufzeit von fünf Jahren durchführen, um am Ende festzustellen, dass das keine gute Idee war. Unser Straßennetz ist schlicht nicht ausgerichtet für Gialiner. Es werden zum Beispiel gerade für viele Millionen Euro Rastplätze an den Autobahnen ausgebaut, die alle nicht für Gialiner geeignet sind. Die Straßenbaumittel reichen ja heute schon nicht. Wenn wir jetzt für diese wenigen extra langen Fahrzeuge neue Infrastruktur schaffen müssen, können wir weniger Geld für Straßenreparaturen für alle anderen ausgeben und müssen zum Beispiel die Reparatur von Winterschäden über einen längeren Zeitraum strecken. Da haben wir als Haushaltsnotlagefeld wirklich keinen Grund vorzusprechen. Es gibt im Übrigen gewichtige Vertreter der Hafenlogistik hier in Bremen, die an mich herangetreten sind und mich gebeten haben, diese Position beizubehalten.

Thema Autobahn 281. Seitdem der Kunde Tisch in Kattenburg Ende April/Anfang Mai sein Ergebnis präsentiert hat, ist nichts mehr geschehen. Wird mit dem Bund noch darüber verhandelt, wer die Mehrkosten beim Basabschnitt Z2 trägt? Die Einigung, die gefunden worden ist, hat den Nachteil, dass ein ungedeckter Scheck auf dem Tisch liegt über einen Betrag von 25 bis 30 Millionen Euro. Noch hat sich kein Freiwilliger gefunden, der diesen Betrag übernehmen möchte. Im Hintergrund wird darüber verhandelt. Wir sind guter Dinge, dass wir eine Lösung finden werden, zum jetzigen Zeitpunkt haben wir sie noch nicht.

Am 9. November wird vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über den Westertunnel verhandelt. Die Vorbereitung der Behörde mutet verworren an. Es ist nichts schiefgelaufen. Die Öffentlichkeit erwartet, dass das Haus mit einer klaren einheitlichen Linie agiert. Dessen Anforderungen konnten wir momentan nicht entsprechen, weil die Abteilungen des Hauses unterschiedliche Aufgaben haben. Unsere Verkehrsabteilung ist quasi Bauherr im Auftrag des Bundes und befindet sich in einer ganz anderen Rolle als der Teil der Behörde, der die Anhörungen organisiert und neutral abwägen muss. Wir müssen die klare Trennung dieser Aufgaben sicherstellen.

Um das geplante City-Center im Bereich des Ansparkirchhofs ist es ruhig geworden. Wird an dem Projekt weiter gearbeitet?

Daran sind neben meinem Haus die Senatskanzlei und der Wirtschaftssenator beteiligt. Wegen der unübersichtlichen Eigentümerstruktur werden momentan verschiedene Lösungen erwogen. Das Projekt wird weiter verfolgt, aber den Verhandlungen tut eine gewisse Vertraulichkeit gut.

Gibt es für das Vorhaben einen Zeitrahmen?

Nein. Das haben wir nicht allein in der Hand, weil zum Beispiel private Eigentümer beteiligt sind. Wir können niemandem zwingen, zu verkaufen.

Können Sie Einfluss darauf nehmen, dass dies kein austauschbares Center wird, das so auch in anderen Städten entstehen könnte?

Wenn wir im Senat gemeinsam vertreten, dass kein Komplex errichtet wird, der sich nach außen abkapselt. Dann werden wir das auch erreichen. Die Struktur muss sich in die angrenzenden Quartiere öffnen. Und es muss klar sein, dass wir in dem Center nicht nur Filialgeschäfte großer Ketten haben wollen. Dafür gibt es hinreichend Beispiele.

Zur Person: Joachim Lohse ist promovierter Naturwissenschaftler (Diplom-Chemiker und Geowissenschaftler) und war sechs Jahre lang Geschäftsführer des Freiburger Öko-Instituts. Anschließend war er seit März 2010 Baudirektor in Kassel. Im Juni dieses Jahres ist Lohse zum Umweltsenator der rot-grünen Koalition in Bremen gewählt worden.