

# SPD fordert „Masterplan Mobilität“

## Fraktion präsentiert Positionspapier zur Verkehrsentwicklung / Ein Vorschlag: Lkw-Sharing

VON WIGBERT GERLING

**Bremen.** Die SPD-Bürgerschaftsfraktion schlägt für Bremen einen „Masterplan Mobilität“ vor und hat dazu auf der Klausur in Wilhelmshaven eine Reihe von Vorschlägen entwickelt. Demnach sollte beispielsweise Car-Sharing auch im Güterverkehr gefördert werden. Außerdem könnte darüber nachgedacht werden, ob an Einhaltestellen von Bahnen und Bussen demnächst Leihfahrzeuge bereitgestellt sollten.

„Es ist eine Positionsbestimmung der SPD, die dabei die gesamte Stadt im Blick hat“, erklärte gestern der Fraktionsvorsitzende Björn Tschöpe. Bremen spiele dabei als großer Wirtschaftsstandort ebenso eine Rolle wie als lebenswerte Stadt für die Bürgerinnen und Bürger.

„Städte leben vom Verkehr, Städte leiden unter Verkehr, Städte sind auf Verkehr angewiesen.“ Dieses Zitat eines Wissenschaftlers haben die sozialdemokratischen Parlamentarier ihrem Positionspapier vorangestellt, in dem der „Masterplan“ eingefordert wird. Er soll Leitschnur bis zum Jahr 2015 sein. Ziel sei es, ein „ganzheitliches Mobilitätskonzept“ für Bremen und Bremerhaven zu komponieren.

Zu den zentralen Aufgaben gehört nach SPD-Ansicht die „Optimierung der Wirtschaftsverkehr“. Deshalb solle der Senat dafür sorgen, dass die dazugehörigen Planungsverfahren „angemessen beschleunigt werden“. Im Sinne der wirtschaftlichen Entwicklung müssten die notwendigen Verkehrsverbindungen „gewährleistet werden, die jedoch möglichst umwelt- und sozialverträglich zu gestalten sind“. Konkret gehe es darum, den Autobahnring um Bremen möglichst schnell zu schließen oder auch den Hafentunnel in Bremerhaven zeitnah zu bauen.

Die SPD plädiert für „innovative Verkehrs- und Nutzungskonzepte“ beim Gütertransport. So solle geprüft werden, ob sich ein Lkw-Sharing anbiete. Vor allem für kleine und mittlere Betriebe könnten Beratungsangebote gemacht werden, „die über Möglichkeiten des Einsatzes umwelt- und stadtverträglicher Fahrzeuge, der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen und der Optimierung von Verkehrs- und Ladungsketten informieren“.

Zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs müssen aus Sicht der SPD „zusätzliche Anreize geschaffen werden“. Der ÖPNV müsse mit anderen Verkehrsträgern „intelligent verknüpft“ werden. Ein weiterer Vorschlag: Die „Nutzungshürden“ für Menschen mit geringen Einkommen sollten durch ein verbessertes Stadtticket weiter gesenkt werden.

Zu den „zentralen Säulen“ der städtischen Mobilität rechnen die Sozialdemokraten neben dem öffentlichen Personennahverkehr die Fußgänger und Fahrradfahrer. Für beide Verkehrsteilnehmer müssten die Wege ausgebaut werden. „Der Instandsetzung und -haltung ist klarer Vorrang vor dem Neubau von „Expressrouten“ einzuräumen.“ Dies müsse sich auch in der Investitionsplanung spiegeln. Der autofreie Individualverkehr könne unter anderem durch ein Angebot nicht-motorisierter Leihfahrzeuge gefördert werden.

Wolfgang Jägers, verkehrspolitischer Sprecher der sozialdemokratischen Bürgerschaftsfraktion, erklärte, der SPD sei daran gelegen, dass alle Verkehrsträger gleichmäßig behandelt werden: „Ich sage es einmal überspitzt: Wir wollen nicht, dass die Autos an die Kette gelegt und stattdessen überall Fahrradschnellwege gebastelt werden.“ Zudem, so Jägers, sei die Vorschlagsliste so ausgelegt, dass die Projekte auch finanzierbar seien.

Für Verwunderung sorgte gestern im Tagesverlauf bei den Sozialdemokraten eine Erklärung aus dem Haus des grünen Ver-

kehrssenators Joachim Lohse. Er kündigte darin einen Verkehrsentwicklungsplan an. Kommentar des SPD-Abgeordneten Jürgen Pohlmann: „Ich bin überrascht, dass parallel zu unserer Klausurtagung solch ein wichtiges Thema per Presseerklärung zur Kenntnis kommt.“

In dieser Presseerklärung betont Ressortchef Joachim Lohse, es sollten gemeinsame Vorstellungen erarbeitet werden, „wie sich der Verkehr in Bremen entwickelt. Darüber wolle er „sachlich und ernsthaft“ ins Gespräch kommen. Ein Gesamtverkehrsplan, wie er ihm vorschwebte, müsse die unterschiedlichen Bedürfnisse und Funktionen berücksichtigen. Dazu gehöre „die Lebensqualität in der Stadt mit möglichst ungestörtem Wohnen, individueller Mobilität und attraktivem Aufenthalt im öffentlichen Raum für Bewohnerinnen und Bewohner“.

In der Erklärung von Ressortchef Joachim Lohse wird überdies auf die „Sicherung des Hafen- und Logistikstandorts“ verwiesen. Zugleich müssten Themen wie Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz“ beachtet werden. Der grüne Verkehrssenator: „Die Art, wie wir den Verkehr organisieren, beeinflusst das Leben und Arbeiten in der Stadt sehr stark und geht deshalb alle an. Nur wenn wir es schaffen, die Lebensqualität, den Umweltschutz und die Standortsicherung in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen, können wir gemeinsam die Zukunft Bremens gestalten.“



Wolfgang Jägers, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraktion: „Ich sage es einmal überspitzt: Wir wollen nicht, dass die Autos an die Kette gelegt und stattdessen überall Fahrradschnellwege gebastelt werden.“ FOTO: KDCH

# Beirat Schwachhausen will Parken einschränken

## Teilweises Halteverbot auf der Schwachhauser Heerstraße soll Rückstau vermeiden / Kontroverse Diskussion im Stadtteilparlament

Die Verkehrsführung auf der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und dem Concordiatunnel sorgt immer wieder für politischen Zündstoff. Auch für die Autofahrer ist das Einfindeln oft stressig. Um das Teilstück zu entschärfen, plant das Amt für Straßen und Verkehr (ASV), die Parkersituation auf der rechten Spur teilweise aufzuheben. Der Beirat Schwachhausen hat jetzt zugestimmt.

VON ANDREAS BECKER

**Schwachhausen.** Es war eine lange und kontroverse Debatte, und am Ende sah es sogar so aus, als würde sich der Beirat nicht auf einen Mehrheitsbeschluss einigen können. Drei Anträge wurden gestellt, und alle drei wurden zunächst abgelehnt. Erst im zweiten Anlauf und nach einer fünfminütigen

Pause, in der die Beiratsfraktionen verhandelten, wurde schließlich der Vorschlag des ASV doch angenommen. Dieser sieht vor, verkehrswise ein Halteverbot von der Hollerallee bis zum Ende der Landesversicherungsanstalt zu erlassen. „Es geht hier um zehn Meter. Soll der Beteiligungsprozess wirklich damit enden, dass der Beirat keinen Beschluss fassen kann?“, redete Ortsamtsleiterin Karin Mathes den Politikern ins Gewissen. Schließlich votierten doch neun Beiratsmitglieder für den Kompromiss, den Waltraud Osterloh vom ASV vorgelegt hatte. Zwei stimmten dagegen, drei enthielten sich. Das Thema war auf die Tagesordnung des Beirats gekommen, nachdem das ASV eine „teilweise unsichere Situation“ durch die Parkregelung ausgemacht hatte. „Während der Stoßzeiten kommt es stadteinwärts zu Staus. Die

Verflechtung des Verkehrs am Knoten Hollerallee funktioniert nicht“, sagte Waltraud Osterloh. Die Ursache aus ihrer Sicht: Die Autofahrer nutzen die rechte Geradeausspur auf der Schwachhauser Heerstraße nicht ausreichend, da sie offenbar Probleme hätten, sich später einspurig einzufinden. Zudem hätten Autofahrer aus der Hollerallee häufig Schwierigkeiten, rechts in die Schwachhauser Heerstraße einzubiegen. In beiden Fällen seien Rückstau und mitunter brennliche Situationen das Ergebnis. „Wir sehen uns gezwungen, tätig zu werden und einen Teil des Parkens auszuschließen“, sagte Osterloh. Dadurch werde zumindest der Rückstau zu Stoßzeiten etwas vermieden. Hans-Peter Weigel (Grüne) zeigte sich verständnisvoll gegenüber dem Anliegen der Straßenverkehrsbehörde. „Es gibt kriti-

sche Situationen beim Einfindeln in die Einspurigkeit“, sagte er. Aus Sicht der Grünen könne man über einzelne Parkplätze reden. Auf der anderen Seite könnte das ASV den Anwohnern bei ihrem Wunsch nach einem Nachfahrverbot für Lkw entgegenkommen. Stefan Pastoor (SPD) sah die Forderung skeptisch. „Wir haben hier weder einen Unfallschwerpunkt noch ein Fehlverhalten der parkenden Autofahrer“, argumentierte er. Die Gewerbetreibenden seien auf die Parkplätze in dieser Straße angewiesen. Um das Thema ausführlich zu diskutieren, beantragte er eine Verweisung in den Verkehrsausschuss, konnte sich aber letztlich nicht durchsetzen. Auch sein Parteifreund Marcus-André Schlichting wandte sich gegen die Forderung der Behörde. „Die Autofahrer werden auf der Schwachhauser

Heerstraße stadteinwärts weiterhin in der mittleren Spur fahren, damit sie nicht durch Rechtsabbieger blockiert werden“, vermutete er. Für die CDU kritisierte Gerhard Scheerer die Einspurigkeit grundsätzlich und forderte, zu der alten Verkehrsführung, zur durchgehenden Zweispurigkeit, zurückzukehren. Andernfalls könne sich die Fraktion damit anfreunden, das Parken bis zur Hausnummer 30 zu verbieten. Beiratssprecherin Barbara Schneider machte daraufhin die Tendenz aus, „Bassar zu spielen und über Meter zu verhandeln.“ Bürgerschaftsabgeordneter Ralph Saxe (Grüne) räumte ein, dass die Einfindelsituation „nicht optimal“ gelöst sei. Das solle man beheben, aber keinen Ausstieg aus der Einstreifigkeit einleiten. Dietrich Heck (Grüne) forderte die CDU dazu auf, das Problem nicht ideologisch zu betrachten.