

# Stiefkind Bahnhofsvorstadt

## Im Verkehrsentwicklungsplan hat Umgestaltung des Breitenwegs keine Priorität

**In der gemeinsamen Sitzung der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen hat es am Mittwoch reichlich Gesprächsstoff und auch einigen Zündstoff gegeben. Hauptthema der zweistündigen Runde war der Verkehrsentwicklungsplan Verkehr 2025. Drei mögliche Finanzierungspfade wurden vorgestellt. Im ungünstigen Fall ist die Umgestaltung des Breitenweges nicht vorgesehen – zur Empörung einiger Beiratsmitglieder.**

VON INA SCHULZE

**Mitte/Östliche Vorstadt.** Wieder einmal hat der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf der Tagesordnung der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen gestanden. Fuß-, Rad-, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personenverkehr sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Einige Bereiche sollen entlastet werden, der motorisierte Verkehr soll abnehmen, Bremens Attraktivität gesteigert werden. Die entsprechenden Vorschläge der Zielszenarien sind unter anderem auf Anregung der Bürger, Beiräte und anderer Träger entstanden.

Die bedeutsamen Projekte für Bremen Mitte sind in einer siebenseitigen Tabelle zusammengefasst. Die Beiräte haben noch bis Freitag, 4. Juli, Zeit, Stellungnahmen dazu abzugeben.

Auf der gemeinsamen Sitzung der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen stellte Sebastian Schröder von der Planersocietät auch die Rahmenbedingungen für drei Finanzierungspfade vor. Zu klären ist, wie bestimmte Mittel aufgestockt, gekürzt oder anders verteilt werden

können – und wie es im Bremer Verkehrs-etat selbst aussieht.

Drei verschiedene Finanzierungspfade sind skizziert worden. Nach Darstellung von Theo Janßen von der Ingenieurgruppe IVV war es bei der Auswahl der jeweiligen Projekte wichtig, dass sie die Maßnahmen des Zielszenarien über verschiedene Finanzierungsphasen ausgewogen berücksichtigen. Es werden bessere Ampelschaltungen auf dem Osterdeich oder der Schwachhauser Heerstraße gefordert, Premium-Fahrradrouten von Bremen-Nord über die Innenstadt nach Hemelingen oder von Huchting nach Lilienthal ausgebaut. Außerdem sollen unter anderem die öffentlichen Verkehrsverbindungen in die Innenstadt und zur Universität erleichtert werden.

### Keine Priorität

Dies sind nur einige wenige Maßnahmen, die über den oberen Finanzierungspfad, also im finanziell komfortablen Szenario, möglich wären. Besonders am Herzen liegen den Beiratsmitgliedern aber beispielsweise die Umgestaltung und Aufwertung des Breitenwegs und des Gustav-Deetjen-Tunnels. Gerade diese Wünsche der Stadtteilpolitiker und der Bürger fallen allerdings vorerst hinten runter.

Alle drei Finanzierungspfade sind nach Darstellung von Gunnar Polzin, dem Leiter der Abteilung Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, gleich wahrscheinlich. Auf Grund verschiedener Finanzierungsmittel fallen bestimmte Maßnahmen nach seiner Einschätzung automatisch raus. „Wenn keine Finanzierung da ist, setzt man vor allem auf die Instandhaltung des Netzes und die Verkehrssicher-

heit“, sagte Gunnar Polzin in der Beiratssitzung. Sicherlich wolle man sich auch der Gestaltung des Breitenwegs widmen, allerdings verlangten neue Projekte auch eine enorme Planungskapazität. „Wir wissen, dass der Breitenweg eine große Bedeutung für die Mobilität der Stadt hat“, versicherte Polzin.

„Wir stellen keine Anforderung dafür, dass die Hochstraße weg soll, sondern dafür, dass die Voraussetzung dafür geschaffen und die Mobilität anders organisiert wird“, sagte Robert Bücking (Bündnis 90/Die Grünen). Den Ortsamtsleiter Mitte/Östliche Vorstadt ärgert vor allem das „Spiel mit Worten“. Auf diese Weise drücke man sich um die Bearbeitung der Frage. Die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt haben eine „vertiefte Untersuchung des Rückbaus der Hochstraße“ gefordert. Diese „vertiefte Untersuchung“ taucht im Maßnahmenkatalog allerdings nicht mehr auf. Der Beirat Mitte und das Ortsamt sind sich darin einig, dass sich die Bahnhofsvorstadt in der momentanen Situation weder entwickeln kann noch mit anderen Stadtteilen verknüpfen lässt. Nach Auffassung von Robert Bücking bedarf es dazu Veränderungen, die eine lange Vorlaufzeit brauchen, und gerade daher müsse man sofort mit den Planungen beginnen.

„Wir sind uns einig, dass man städtebaulich nicht an der Hochstraße festhalten muss“, räumte Gunnar Polzin ein, „aber wir können den VEP auch nicht nur über die Hochstraße definieren.“ Beim Gustav-Deetjen-Tunnel bestehe das Problem, dass man nicht wisse, wie man die Fußwege sinnvoll verbreitern kann. „Wir müssen uns auf ein realistisches Maß einigen.“