Großprojekt steht auf der Kippe

CDU und Handelskammer: Grüne gefährden Verkehrsentwicklungsplan / Streit über Parken am Concordia-Tunnel

Vor dem Concordia-Tunnel wird es regelmäßig eng. Ein Grund sind die parkenden Autos, die den Fahrweg auf eine Spur verengen. FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

Zuspitzung auf der Zielgeraden: In der Debatte über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der jetzt geeint werden soll, ist der Streit eskaliert, ob stadteinwärts auf der Schwachhauser Heerstraße in Höhe Concordia-Tunnel morgens zeitweise das Parken verboten wird. Damit gäbe es für den Berufsverkehr künftig zwei Spuren. Weil es politisch offenbar knallte, kamen die Planer am Montagabend zu einer Sondersitzung zusammen. Sie endete mit einem Kompromiss: Die Strecke wird einige Monate freigegeben, um Daten zu sammeln.

VON WIGBERT GERLING

Bremen. Flaschenhals, Nadelöhr – diese Begriffe fielen am Montag öfter, mal auf die Verkehrslage stadteinwärts auf der Schwachhauser Heerstraße bezogen, mal politisch geprägt. Es ging dann stets um die Frage, ob die Autos kurz hinter der Kreuzung Hollerallee morgens zwischen 7 und 10 Uhr künftig auf zwei Spuren fahren können. Andersherum: Müssen in dieser Zeit die dort parkenden Autos verschwinden?

Um den Konflikt im Vorfeld der Sondersitzung am Montagabend einzudämmen, wurde von Parlamentariern der rot-grünen Regierungskoalition den ganzen Tag über an einem Kompromiss gearbeitet. Demnach werden in einer Testphase von beispielsweise fünf Monaten die parkenden Autos in den Morgenstunden verbannt, so dass der Berufsverkehr die volle Straßenbreite nutzen kann. Es folgt die Phase zwei dieses Versuchs: Die rechte Spur wäre in den folgenden fünf Monaten für den fließenden Verkehr wieder tabu – und dann könnten die Erfahrungen ausgewertet werden, um eine gesicherte Datenbasis für die endgültige Entscheidung zu haben.

Fast alle Vorschläge, die in den Verkehrsentwicklungsplan (VEB) für die Spanne bis zum Jahr 2025 aufgenommen werden sollen, waren in den vergangenen Monaten von den Planern gemeinsam getragen worden. Am Umgang mit diesem letzten Teilstück der Schwachhauser Heerstraße kurz vor dem unmittelbaren Stadtkern aber schieden sich die Geister. Vor dem geplanten Beschluss der Verkehrsdeputation in einer Woche kritisierte am Montag der CDU-Abgeordnete Heiko Strohmann, dass der grüne Parteichef Ralph Saxe betont habe, er werde sich am Votum des Schwachhauser Beirats orientieren – und der sei gegen eine Öffnung der Schwachhauser Heerstraße in Höhe Concordia-Tunnel. Strohmann betonte, das Entscheidungsrecht liege eindeutig auf der Ebene der Parlamentarier in der Deputation und nicht bei den Beiräten. Mit ihrer Haltung „gefährden die Grünen den ganzen VEP".

Die Brisanz der Kontroverse machte am Montag eine Kommentierung der Handelskammer deutlich. Die Öffnung der Schwachhauser Heerstraße stadteinwärts wenigstens morgens für den Berufsverkehr sei für das Haus Schütting „die Zustimmungsbedingung zum gesamten Verkehrsentwicklungsplan", erklärte Olaf Orb, Verkehrsreferent der Handelskammer.

Der SPD-Abgeordnete Jürgen Pohlmann plädierte für einen „Praxistest". Es sei ein guter Weg, wenn nun die Schwachhauser Heerstraße an der Stelle für den fließenden Verkehr geöffnet werde. Damit könne die Wirklichkeit vor Ort besser beobachtet werden als mit einer theoretischen Simulation, die der grünen Parteichef Saxe ins Gespräch gebracht habe.

Ralph Saxe betonte, er habe diese Simulation angeregt, um „eine Brücke zu bauen". Er wandte sich gegen die Bewertung, wonach Beiräte kein Wörtchen mitzureden hätten. Und er verwies auf den Widerstand auch der SPD im Stadtteilparlament. Der Grüne erklärte, er könne einem Probelauf mit Öffnung und Schließung der rechten Spur zustimmen. Es habe ihn überrascht, dass dieses Thema nun „zur Sollbruchstelle" beim Verkehrsentwicklungsplan erklärt werde.

Die Parlamentsfraktionen sind in einem „Projektbeirat" an den Vorbereitungen zum Verkehrsentwicklungsplan ebenso beteiligt wie die Handelskammer, Verkehrs- und Umweltverbände sowie Senatsressorts. Nach einer Klausurtagung vor wenigen Wochen in Farge sah es so aus, als könne der Weg frei gemacht werden, um im Schulterschluss eine Planung bis zum Jahr 2025 präsentieren zu können. Als in der vergangenen Woche dieser Projektbeirat tagte, sollte mit einer gemeinsamen „Empfehlung" die bevorstehende Entscheidung der Parlamentarier in der Deputation vorbereitet werden. Dazu kam es nicht, vielmehr kam es zum Konflikt.

Was ist der Verkehrsentwicklungsplan?

Seit vielen Monaten wird über einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) diskutiert. Er soll unter anderem eine Orientierung bieten, wie sich der Verkehr in Bremen bis zum Jahr 2025 entwickelt. Die Perspektiven für Fußgänger sollen dabei ebenso einbezogen werden wie die für den Radverkehr und die Autofahrer. Und auch die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen sowie der Güterverkehr stehen zur Diskussion. Die Landesregierung hatte den Anspruch formuliert, dass der Verkehrsentwicklungsplan unter möglichst breiter Beteiligung erarbeitet wird. So gibt es unter anderem einen Projektbeirat, in dem Vertreter aus Senatsressorts, den Bürgerschaftsfraktionen, aus Handelskammer, Verkehrs- und Umweltverbänden die Analysen und Vorschläge sichten und diskutieren. Der VEP soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen Verkehrsvorhaben zueinander passen.