

Zum Artikel „Parkplätze sollen knapp und teuer werden“ vom 3. Februar:

Noch konsequenter

Eindämmung des privaten Autoverkehrs durch Verknappung und Verteuerung von Parkraum: „Chapeau“ dem Bremer Bündnis für die Verkehrswende! Allerdings könnten die Maßnahmen gegen den Autoverkehr noch konsequenter gedacht werden.

Warum drei teure Fahrradbrücken bauen, wenn man auch die Karl-Carstens-Brücke – Erdbeerbrücke – für den Autoverkehr sperren könnte und zur vierspurigen Fahrradbrücke umwidmet? Das würde einen Teil der im Artikel genannten 80000 Pendler fernhalten, die bisher noch den Bremern die Arbeitsplätze stehlen. So würde sich auch das Steueraufkommen erhöhen.

Und die neuen schönen Einkaufspassagen von Kurt Zech könnten dann problemlos mit dem Rad erreicht werden, Parkplätze im Innenstadtbereich gibt es ohnehin bald nicht mehr. Die Passagen könnten dann mit Läden für Fahrradzubehör, Helmen und Funktionskleidung gefüllt werden.

Ich freue mich auf die wunderbare neue Fahrradwelt!
JÜRGEN WERNER, BREMEN

Lahmgelegte Innenstadt

Carsharing verbessert nicht die Lage. Das Carsharing-Auto benötigt den Platz, wo es „wohnt“, und den Platz, wohin es fährt. Die Belebung der Innenstadt wird nicht verbessert. Die Kaufhäuser der umliegenden Gemeinden bewerben sich mit kostenfreien Parkplätzen. Wenn Herr Zech das Parkhaus Mitte abreißt, bricht er auch einen Großteil seiner Karstadt-Kunden weg. Somit wird die Innenstadt weiter lahmgelegt.
HENRY LIEFING, BREMEN

Dialog beginnen

Wo Radwege zugedockt werden, wird umwelt- und menschenfreundliche Mobilität zum Spießrutenlauf. Wo Kreuzungen blockiert sind, können Kinder und ältere Menschen nicht mehr sicher die Straße überqueren. Wo ganze Straßen durch beidseitiges Parken verstopft sind, kann die Feuerwehr nicht mehr durch. Dennoch wird dreistes und häufig gefährliches Falschparken weitgehend geduldet.

Die kostenfreie Bereitstellung öffentlichen Raums zum Abstellen von Privatfahrzeugen ist nur Symptom, nicht Ursache des Problems. Vielmehr geht es um die Frage, was eine lebenswerte Stadt ausmacht. Zwei Visionen prallen hier aufeinander. Die eine, taufisch aus den 60ern importiert, wird vom ADAC vertreten: Freie Fahrt für freie Bürger! Dass die Handelskammer diese Dystopie unhinterfragt unterstützt, überrascht zwar nicht, ist aber trotzdem tragisch. Die autogerechte Stadt wird im Namen unbegrenzten Shoppens und ewigen Wachstums verteidigt.

Dabei ist diese Argumentation längst widerlegt: Auf autofreien Straßen trauen sich anstelle der Maschinen endlich wieder Menschen auf die Straße. Dieser rückwärts gewandten und polarisierenden Perspektive steht eine lebensbejahende, bunte Zukunftsvision gegenüber. Um das gute Leben für alle Menschen zu realisieren, braucht es Dialog und Austausch. Nur gemeinsam gestalten wir eine gerechte, lebenswerte Stadt. Das erfordert aber echte Teilhabe für alle Menschen – unabhängig von Alter, der finanziellen Situation oder Behinderung. Möglich ist das nur auf Augenhöhe und nicht über SUV-Motorhauben hinweg.

Wir müssen aus den Autos aussteigen, unser Mobilitätsverhalten abrüsten, um miteinander reden zu können. Erst wenn wir die motorisierte Individualisierung des Verkehrs und die stumpfe Ausrichtung der Wirtschaftspolitik an Wettbewerb und Wachstum überwinden, können wir in einen respektvollen Dialog eintreten, in dem wir unsere Stadt gemeinsam und demokratisch gerecht und lebensfreundlich gestalten.
LUKAS WARNING, BREMEN

Allen verpflichtet

Ich meine mich zu erinnern, dass in Bremen einmal ein autofreies Neubaugebiet in Planung war, dessen Realisierung mangels Interessenten scheiterte. Wenn ich nun die Forderungen des Bremer Verkehrsverbundes lese, frage ich mich, mit welcher Rechtfertigung diese Denksätze und Argumente erhoben werden. Vordringlich sollen danach Privatfahrzeuge in dicht besiedelten Stadtteilen ausgesperrt werden – Oberneuland, Horn. Dafür werden sozial schwache Bürger, die in Huchting, Vahr und Bremen-Nord wohnen müssen, mit Knöllchen übersät.

Eine Stadt, eine Stadtplanung hat auch Verpflichtungen gegenüber den Steuerzahlern, die nicht von einer Minderheit maßloser, egoistischer Ideologien mit politischer Rückenstärkung vertreten wird und anderen mit ihrer verbohnten Ansicht permanent die eigene Weltanschauung aufzuzwingen versucht.
UDO VOGEL, BREMEN

Nicht nur zum Spaß

Mit radikalen Mitteln soll eine ökologische Verkehrswende sowie eine Parkplatzverknappung und -verteuerung herbeigeführt werden. Gefordert wird das von vier Verbänden mit 10000 Mitgliedern. Naturschützer, Radlerclub, Fußgängerverein und Verkehrsclub meinen, für alle Bewohner einer Stadt sprechen zu können.

Ja, es ist nervig, als Radfahrer und Fußgänger von Kraftfahrzeugen bedrängt zu werden. Und ja, als Autofahrer ärgert man sich über rüpelige Radfahrer und Fußgänger, die ihre Aufmerksamkeit oft mehr dem



Alle Poller (wie hier in der Schmidtstraße), Schwellen, Pfähle wieder weg, meint Leserin Viola Bacher. Dafür viele Kurzparkmöglichkeiten, mehr Busse und Bahnen; der Verkehr müsse fließen, Leben sei Bewegung, schreibt sie.
FOTO: WALTER GERBRACHT

Handy widmen. Zugeparkte und blockierte Geh- und Radwege sind vielen Menschen ein großes Ärgernis. Und ja, man ärgert sich, wenn man keinen Parkplatz findet.

Aber wird daran gedacht, dass nicht jeder, der ein Auto fährt und besitzt, es nur aus Jux und Tollerei hat? Der öffentliche Nahverkehr ist teilweise so schlecht von den Verbindungen, Taktungen und Standorten, dass man gezwungen ist, auf einen eigenen Pkw auszuweichen. Man soll schließlich flexibel sein und pünktlich an seinem Arbeitsplatz erscheinen, der manchmal tatsächlich weiter weg ist, oder Service erledigen.

Parkraum soll verteuert werden und so richtig ans Portemonnaie gehen. Das dürfte vor allem die Geringverdiener freuen. Ich fände es viel sinnvoller, Autos wieder auf eine stadttaugliche Größe zu schrumpfen. Warum braucht man unbedingt einen dicken SUV, der nicht mehr in die vorhandene Garage passt, es sei denn, man wohnt in einem Neubaugebiet und nicht in gewachsenen Innenstadtsstraßen. Aber wer braucht schon Handwerker, Bringe- und Pflegedienste, Möbel- und Heizöltransporter, Gewerke oder Besucher? Die Untersteiner dieser Forderungen können anscheinend gut darauf verzichten.
SIGRID BUBECK, BREMEN

Nicht in Bremen

Wenn Bremen es will, fahren wir zum Einkauf auf die „grüne Wiese“, Einkaufszentren bieten alles, sogar freies Parken. Gibt es weniger und dazu noch teure Parkplätze, werden die Autofahrer sich andere Einkaufsmöglichkeiten anderswo suchen, jedenfalls nicht in Bremen.
ARNO DEMSKE, BREMEN

Leben ist Bewegung

Deutschland ist ein Exportweltmeisterland. Besonders leben wir durch die Autoindustrie. Parkplätze aufzugeben, setzt eine gute Anbindung an Busse und Bahnen voraus. Zum Beispiel das neue Ärztehaus am Lesumpark ist nicht gut angebunden. Wie sollen Patienten dorthin kommen, wenn der Bus nicht vor der Tür hält und viel zu selten fährt?

Die gesamte Parkplatz- und Verkehrssituation in Bremen ist sehr verbesserungswürdig. Viele Straßen sind mit Schwellen, Pfählen, Pollern verunstaltet. Wenn Notarzt-

wagen und Krankenwagen durchfahren müssen oder im Wagen reanimiert wird, ist das nicht gerade förderlich. Die Straßenschilder sind ungewaschen, kaum lesbar, oder zugewachsen. Auch als Hausarzt muss man mal eben vor dem Haus der Patienten kurz parken können. Geschäfte müssen erreichbar sein.

Wie sollen Steuereinnahmen kommen, wenn Läden auf diese Weise totgemacht werden? Unser Bus- und Bahn- und Park-and-Ride-System muss erst mal viel besser und auch sicherer werden. Also: Alle Schwellen, Nasen, Poller, Pfähle wieder weg, viele Kurzparkmöglichkeiten, mehr Busse und Bahnen, kleinere Autos mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb. Der Verkehr muss fließen, sonst läuft das Leben nicht. Leben ist Bewegung!
VIOLA BACHER, BREMEN

Bremen wird unattraktiv

Die verantwortlichen Sprecher der Verbände handeln mit ihren Umweltschutzgedanken fern von jeder Realität. Wenn man die Vorschläge betrachtet, wird jeder sehen, dass die Rechnung nicht aufgeht. Höhere Parkgebühren und eine Verringerung der Stellflächen für Besucher und Anwohner werden dafür sorgen, dass einige Bürger eher ins Umland abwandern und Besucher fernbleiben. Der Wohnraum ist im Umland ohnehin günstiger. Weitere Einschränkungen werden diesen Trend verschärfen. Pendler benötigen Parkflächen, damit sie ihren Arbeitsplatz erreichen können. Höhere Kosten sind daher nicht zumutbar. Auch hier versucht man, Bürger zu schröpfen, die ihren Lebensunterhalt verdienen wollen.

Wie ist es mit der Attraktivität für Touristen und Menschen in und um Bremen, die hier einkaufen möchten? Staus, hohe Parkgebühren, wenn sie einen der wenigen Parkplätze ergattern, oder sie fahren nach ihrem Stauaufenthalt direkt in die Einkaufszentren Waterfront oder Weserpark. Aufgrund der Fülle an den Standorten werden sie wohl eher die Einkaufszentren in Bremen meiden und die Zentren im Umland aufsuchen.

Mit welchen Effekten muss man letztendlich rechnen? Die Innenstadt wird verwaisen, und die Stadt Bremen muss den Gürtel aufgrund reduzierter Steuereinnahmen enger schnallen. Bremen verliert weiter an Attraktivität.
JÖRG FINDEISEN, BREMEN

Moderne Angebote fehlen

Noch wichtiger als restriktive Maßnahmen finde ich attraktive Alternativangebote. Hier vermisste ich bei der rot-grünen Landesregierung nach wie vor ein hinreichendes Engagement. Da werden schnell mal eben Mittel zum Ausbau der Linie 1 in Huchting gestrichen, der Ausbau moderner Mobilitätsangebote – ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß, Carsharing, Vernetzung der Verkehrsmittel – kommt in Bremen kaum voran.

Auch das Argument, man solle das Geld anstelle in die moderne Verkehrsinfrastruktur in Bildung investieren, halte ich für Unfug. Denn auch Schüler sollten für ihren Weg auf attraktive und nachhaltige Mobilität zurückgreifen können, um mit deren Nutzung vertraut zu werden.

Der drohende Klimawandel fordert von allen ein stärkeres Umdenken und Investitionen in den Umweltverbund. Straßenbau fördert hingegen den motorisierten Individualverkehr und schadet dem Klimaschutz. Der Initiative wünsche ich viel Erfolg und hoffe auf ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Bremen und dessen konsequente Umsetzung. Die Bedenkenträger einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind wichtig, sollten aber nicht mehr im Vordergrund stehen.
HEINER BRÜNJES, BREMEN

Nötige Verkehrswende

Dass die Handelskammer und der ADAC nicht von der Autofahrerperspektive lassen können, überrascht nicht. Jeder Schüler sollte leicht ausrechnen können, dass bei den Grundstückspreisen in der Innenstadt die jetzigen Parkgebühren keineswegs kostendeckend sind. Und die Forderung nach Durchsetzung der Verkehrsregeln alsmaßend zu bezeichnen, lässt doch Fragen zum Rechtsstaatsverständnis des ADAC aufkommen.

Auch wenn es Leute gibt, deren Fantasie nicht dafür reicht: Die Lebensqualität in Stadt würde durch weniger Autos deutlich besser. Die Stadt wird nicht durch mehr Autos, sondern mehr Menschen belebt. Und es sollte sich allmählich herumgesprochen haben, dass der Klimawandel eine Energiewende und Verkehrswende fordert.
MALTE HALIM, BREMEN

Parkplätze sind schon knapp

Die Parkplätze brauchen nicht knapper gemacht werden, sie sind bereits knapp. Dafür verantwortlich ist der grüne Verkehrsplaner Lohse. Es wurden Parkplätze und Fahrbahnen eingeschränkt oder beseitigt. Es wurden Radwege geschaffen, die teilweise, wenn nicht sogar überwiegend ignoriert werden. Ich bin Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Mit dem Auto fahre ich rund 7000 Kilometer im Jahr, weil die Kinder und Enkel in Niedersachsen wohnen und auch mal besucht werden wollen. Sie sind schon aus Bremen „geflichtet“. Es wurden von unserer jetzigen Regierung, wobei ich die SPD noch grüner als die Grünen bezeichne, nur Katastrophen geschaffen. Warum soll Bremen auch einmal bei Umfragen und Statistiken oben stehen? Wir stehen doch immer unten.
DIETER ZIEHLKE, BREMEN

Ich bin diese Strecken mit dem Fahrrad gefahren und mich als Anwohner in der H.-H.-Meier-Allee zu Fuß in Gefahr gebracht. Ich bin Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Mit dem Auto fahre ich rund 7000 Kilometer im Jahr, weil die Kinder und Enkel in Niedersachsen wohnen und auch mal besucht werden wollen. Sie sind schon aus Bremen „geflichtet“. Es wurden von unserer jetzigen Regierung, wobei ich die SPD noch grüner als die Grünen bezeichne, nur Katastrophen geschaffen. Warum soll Bremen auch einmal bei Umfragen und Statistiken oben stehen? Wir stehen doch immer unten.
DIETER ZIEHLKE, BREMEN

Radfahrer sollen zahlen

Ich kann die Milchmädchenrechnung der 10000 Befürworter für Parkplatzgebühren nicht nachvollziehen. Damit, dass Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Kfz-Versicherung bezahlt werden, bevor man sich auf die Straße begibt, dürfte der Parkplatz wohl teuer genug bezahlt sein, während ein Fahrradfahrer einfach nur auf der Straße fährt, die noch möglichst wie eine Flugbahn beschaffen sein soll und dann auch noch umsonst.

Wie wäre es, wenn in Zukunft Ausbesserungsarbeiten oder Neuzuwegungen an Fahrradwegen, ähnlich wie Anliegerkosten, auf die Fahrradfahrer umgelegt werden? Eine sogenannte Maut für Fahrradwegnutzung. Auch sollten Fahrradfahrer höher zur Kasse gebeten werden bei Fehlverhalten. Davon gibt es täglich mehr als genug zu sehen, man darf nur nicht wegsehen. Das wäre doch auch eine Möglichkeit, die Staatskasse mehr als zu füllen.

Und wer nicht nur Singen und Klatschen in der Schule hatte, der weiß, dass Bremen viel mehr als eine Fahrradstadt ist: In den Hansetagen 1629 und 1641 wurde Bremen damit beauftragt, das Beste zum Wohle der Hanse zu wahren. Wir wissen auch, dass damit der Handel, die Schifffahrt und der Verkehr gemeint ist. CHRISTIANE WUPPENHAAS, BREMEN

Fern der Realität

Das Autofahren in Bremen soll möglichst behindert werden. Ich war anlässlich der Classic-Car-Ausstellung in Bremen und konnte feststellen, dass die Maßnahmen bereits recht gut eingeleitet werden. Ein interessantes Erlebnis für Fahrer von außerhalb ist schon einmal der Stern – früher eine schwierige Kreuzung. Jetzt empfand ich die Durchfahrt nach dem Umbau als richtig nervig und auch gefährlich. Dann: Das Parkhaus und die Durchfahrt von der Hollerallee durch den Tunnel auf den Parkplatz Bürgerweide war gesperrt. Nachdem ich dann um die Bürgerweide herum zum Parkplatz fahren wollte, stand ich dann vor einer weiteren Absperrung. Also wenden und einen anderen Weg auf den Parkplatz suchen. Kurz bevor ich den Besuch der Ausstellung aufgab, fand ich dann doch noch einen Weg auf den Parkplatz.

Diese Planung hatte nun bereits zu unnötiger Fahrerei geführt und trotz sparsamer Hybridtechnik unnötig die Umwelt belastet. Die Parkgebühr von neun Euro bedeuten 80 Prozent mehr als voriges Jahr. Mein Fazit: Ich werde mir den Besuch wohl nächstes Jahr nicht mehr antun. Wir haben dort 140,30 Euro für den Besuch in Bremen gelassen. Das wird Bremen sicher nicht retten, aber wie viele Leute denken wohl ebenso wie ich? Der finanziellen Situation Bremens wird die Einstellung, dass man Autofahrer nachdrücklich bekämpfen muss, sicher nicht nützen. Es würde den Verantwortlichen in Bremen gut anstehen, etwas mehr Realitätsinn zu entwickeln. Für den Einkauf in der Bremer Innenstadt gilt das in gleichem Maße.
PETER STELLMACHER, SÖTTRUM

Leerstände folgen

Ein neuer Versuch, die Kunden, die gerne mit dem Auto zum Einkaufen in die Stadt fahren möchten, aus der City fernzuhalten. Wie schon mal am 16. November 2016, als es hieß: Autos raus aus der guten Stube. Der Bremer Einzelhandel wird sich „freuen“. Dann werden die vielen Butenbremer wie ich bald nur noch zum Einkauf zum Weserpark oder zu Dudenhof fahren. Dort gibt es viele kostenlose Parkplätze, wie jeder weiß. Es folgen Leerstände und eine schöne Stadt mit weniger Publikum. Dann haben die vier Verbände ihr Ziel erreicht. „Glückwunsch“.
WERNER MEINZEN, LILIENTHAL

REDAKTION LESERMEINUNG
Anschrift: Bremer Tageszeitungen AG
Lesermeinung • 28189 Bremen
Mail: lesermeinung@weser-kurier.de

Leserbriefe sind keine Meinungsäußerung der Redaktion. Die Redaktion behält sich Auswahl und Kürzungen vor. Anonyme Briefe werden nicht veröffentlicht. Postadresse und Telefonnummer nicht vergessen, auch bei E-Mails.