

Der Ring um die Innenstadt schließt sich

Rückbau: Nach Wall und Martinstraße könnte die Bürgermeister-Smidt-Straße an der Reihe sein

JÜRGEN HINRICHS

Bremen. Auf dem Osterdeich durchgängig Tempo 30 oder 40, die Martinstraße zweispurig, die Bürgermeister-Smidt-Straße ebenfalls, und der Wall kennt für die Autofahrer nur noch eine Richtung – er wird zur Einbahnstraße. Dieses Szenario ist teils bereits Wirklichkeit, teils steht es bevor. Noch ringt die Koalition um Details, zuletzt bei einem Spitzentreffen der Fraktionen mit Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne), die Richtung steht fest: Weniger Autos in der Innenstadt, am besten keine, sagen die Grünen. Bis zum Sommer soll es dazu entsprechende Festlegungen geben.

„Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans befinden wir uns innerhalb der Koalition auf der Zielgeraden“, erklärt SPD-Fraktionschef Mustafa Güngör. Insgesamt sehe seine Partei hohe Übereinstimmung, ein paar offene Fragen gebe es allerdings noch. Güngör wird in seiner Stellungnahme nicht konkret, deutet aber an, wo nach wie vor Meinungsverschiedenheiten bestehen: "Wir sind guter Hoffnung, dass wir auch bei den strittigen Fragen im innerstädtischen Bereich eine gemeinsame Vorgehensweise finden."

Wall

Die Straße Am Wall wird ab Anfang Juni vom Tiefer bis zum Doventor zur Fahrradroute umgebaut und bleibt für Autofahrer Einbahnstraße. Die Poller sollen entfernt werden, um mehr Platz für Fußgänger und Geschäftseingänge zu schaffen. Nach Plänen der Bau- und Verkehrsbehörde werden neue Lieferzonen eingerichtet und Freiräume für Gastronomie geschaffen, zulasten von Parkplätzen. Das Glasdach soll bis zum Herdentor verlängert werden. Außerdem ist eine Passage von den Wallanlagen durch das Wallkontor in die Museumstraße und zum Schüsselkorb geplant. Hinzu kommen könnten weitere Durchstiche an anderen Stellen.

Martinstraße

Die vierspurige 800 Meter lange Magistrale vom Tiefer bis zur Brillkreuzung unterliegt seit 24. Juli vergangenen Jahres einem Verkehrsversuch, der am 18. April endet. In verschiedenen Phasen wurden Szenarien wie eine Vollsperrung und eine Einbahnstraßenregelung für einen Teil der Verbindung erprobt, begleitet von einem Aktions- und Unterhaltungsprogramm. Nach Auswertung des Versuchs werden die parlamentarischen Gremien über die Neugestaltung entscheiden. Als hochwahrscheinlich gilt, dass zunächst keine Einbahnstraße kommt, wohl aber der endgültige Rückbau auf zwei Fahrbahnen und Tempo 30. "Die Zweispurigkeit hat am besten funktioniert", sagt Ralph Saxe, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion. Wie meist bei verkehrspolitischen Fragen sollte auch hier der stadtplanerische Zusammenhang bedacht werden: Die Anbindung der City an Weser und Schlachte. "Der Rückbau der Martinstraße muss deshalb von starken Querungen ergänzt werden", fordert der Abgeordnete.

Bürgermeister-Smidt-Straße

Das nächste Projekt für ein Band nur noch schmaler Fahrbahnen rund um die Innenstadt wäre die Bürgermeister-Smidt-Straße. Die Grünen können sich nach eigener Aussage vorstellen, zunächst eine sogenannte Protected Bike Lane einzuführen, also Fahrbahnen für den Autoverkehr zu sperren, um sie allein den Radfahrern zur Verfügung zu stellen. Die SPD zögert dem Vernehmen nach noch, diesen Weg mitzugehen. "Der Autoverkehrsraum in der Bürgermeister-Smidt-Straße ist aberwitzig überdimensioniert", sagt Grünen-Mann Saxe. Er verweist auf den bestehenden Verkehrsentwicklungsplan, der nicht nur die Neugestaltung der Straße beinhaltet, die zur Brillkreuzung führt, sondern auch die Fortsetzung des Rückbaus über die Weserbrücke bis in die Langemarkstraße hinein. Zu den noch vagen Plänen für die Bürgermeister-Smidt-Straße gehört auch eine neue Straßenbahnhaltestelle in Höhe Wand-schneiderstraße, einer Gasse, die zum Ansgarikirchhof führt.

Osterdeich

Die zweispurige Straße entlang der Weser ist ein Flickenteppich, mal Tempo 50, mal Tempo 30, je nachdem, wo es mit Kindergarten, Schule oder Seniorenheim eine besonders schützenswerte Einrichtung gibt. Schwierig für Autofahrer, den Überblick zu behalten. Die Beiräte fordern seit Langem, Tempo 30 durchgängig zur Regel werden zu lassen. Für die Grünen passt das in ihr Konzept, große Bereiche der Stadt mit dieser Obergrenze zu belegen und Tempo 50 nur ausnahmsweise und auf den Ausfallstraßen zu erlauben. Von der SPD, ist zu hören, kommt ein anderer Vorschlag: Tempo 40, wie es zum Beispiel in der Frankfurter Innenstadt seit einem Jahr die Regel ist. Am Main war dafür die Luftqualität ausschlaggebend.

