Quelle: Magazin **MOBIL-DIALOG** - Ausgabe 3 Dezember 2019, Seite 12-13
Beilage Bremer Nachrichten/Weser-Kurier vom 1. Dezember 2019

»Mir fällt kein vernünftiger Grund ein, warum man in einer Großstadt einen SUV fahren muss.«

Ein Interview mit Maike Schaefer

Seit August 2019 ist Maike Schaefer Bremens neue Mobilitätssenatorin. Wir haben die 48-jährige promovierte Biologin gefragt, welche Verkehrsthemen sie angehen möchte und wo es in der Stadt Verbesserungsmöglichkeiten gibt.

Frau Schaefer, an Ihrer Bürotür steht »Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau«. Welche Rolle spielt bei so vielen Aufgaben das Thema Mobilität für Sie?

Maike Schaefer: Das Thema Mobilität ist für mich ein ganz zentraler Punkt. Die Verkehrswende hängt schließlich sehr eng mit Umwelt- und Klimaschutz zusammen. Es gibt viele Dinge, die wir in dieser Legislaturperiode bewegen wollen: den Einstieg in die autofreie Innenstadt, eine Tarifreform für den ÖPNV, den Ausbau des Straßenbahnnetzes mit der Verlängerung der Linien 1 und 8 ins Bremer Umland und der Querverbindung-Ost in die Vahr, die Einführung der neuen BSAG-Straßenbahnen, die Stärkung des Radverkehrs durch Weserbrücken und Fahrradpremiumrouten und nicht zuletzt eine verbesserte Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger.

»Ziel muss es sein, zukünftig nur noch Busse mit umweltfreundlichem Antrieb anzuschaffen.«

Über Sie konnte man in der Zeitung lesen, Sie hätten eine »SUV-Allergie«. Haben Sie inzwischen eine Antwort darauf gefunden, wie viele SUVs Bremen verträgt?

Mir fällt kein vernünftiger Grund ein, warum man als Privatperson in einer Großstadt wie Bremen einen SUV fahren muss. Es mag Berufsgruppen geben, die entsprechende Fahrzeuge benötigen, wie zum Beispiel Förster. Davon haben wir in Bremen aber bei Weitem nicht so viele, wie momentan SUVs herumfahren. Und so ziemlich alle Handwerker, die ich kenne, fahren lieber einen geschlossenen Transporter.

Bremen ist ohne Frage eine Fahrradstadt. Trotzdem ist der Anteil an Autofahrenden im Verkehr nicht geringer als anderswo. Wie könnte sich daran etwas ändern – und wie lange wird das dauern?

Wir haben uns als Koalition das Ziel gesetzt, bis 2030 eine autofreie Innenstadt zu haben. So etwas funktioniert nur, wenn man bis dahin attraktive Alternativen wie einen deutlich günstigeren ÖPNV mit neuen Bussen und Bahnen, sichere Fahrradpremiumrouten und Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger umgesetzt hat. Das führt dann automatisch zu einer höheren Aufenthaltsqualität im Straßenraum. All dies wird den Anteil der Autofahrenden spürbar senken. Da bin ich mir sicher.

Motorisierte Mobilität hat einen großen Anteil am CO_2-Fußabdruck. Sie wollen sich dafür einsetzen, dass CO_2 deutlich teurer wird. Was bedeutet das für die individuelle Mobilität der Bremerinnen und Bremer?

Mit einem deutlich ausgebauten und günstigeren ÖPNV, Carsharing sowie guten Bedingungen für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger würden

Zur Person:

Dr. Maike Schaefer wurde 1971 im hessischen Schwalmstadt geboren. Nach einem Studium der Biologie promovierte sie im Bereich Risikoabschätzung von Umweltchemikalien. Seit 2007 ist sie Mitglied der Bremischen Bürgerschaft. Vor vier Jahren wurde sie Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen in Bremen. Seit August 2019 ist Maike Schaefer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen.

wir die individuelle Mobilität von ganz vielen Menschen verbessern. Zudem muss der verbleibende Autoverkehr mit klimafreundlichen Antrieben erfolgen, dazu gehören neben der Elektromobilität vor allem Wasserstoff oder auch synthetische Kraftstoffe. Wenn dann auch noch die BSAG perspektivisch vollständig elektrisch oder mit Wasserstoff fährt, würden alle Bremerinnen und Bremer davon profitieren.

Auch im ÖPNV sind Emissionen ein Thema. Die BSAG hat Elektrobusse getestet, Sie bevorzugen Wasserstoffantriebe. Wie werden Bremens Busse denn künftig unterwegs sein – und wie soll der Umstieg auf eine andere und teurere Antriebstechnologie finanziert werden?

Ziel muss es sein, zukünftig nur noch Busse mit umweltfreundlichem Antrieb anzuschaffen. Bevor wir uns endgültig festlegen, sollten wir technikoffen bleiben, um das Optimum erzielen zu können. Wasserstoff wird sicherlich der Antrieb der Zukunft sein. Testläufe mit Wasserstoffbussen gab es schon in Hamburg. Ich würde mich freuen, wenn es da eine enge Kooperation gäbe. Gleichwohl gibt es jetzt schon Erfahrungen mit E-Bussen. Es ist sicherlich sinnvoll, erst einmal alte Busse durch neue E-Busse als Zwischenlösung zu ersetzen. Für die Modernisierung der gesamten Flotte tun wir aber gut daran, genau zu prüfen, welche Technologie am besten hierherpasst, denn es geht nicht nur um die Anschaffung der Busse und die Kosten, sondern auch um die entsprechende Infrastruktur wie Betankung, Werkstatt etc. Ich erinnere aber daran, dass die BSAG und Bremen auch für die neuen Straßenbahnen einen Finanzierungsweg gefunden haben.

In einigen Kommunen laufen bereits Tests mit fahrerlosen Kleinbussen. Welches Potenzial haben autonome Fahrzeuge Ihrer Meinung nach künftig in Bremen?

Wenn ich mich daran erinnere, wie mein Handy vor zehn Jahren aussah, denke ich schon, dass es da Potenzial gibt, weil sich die Technik auch in diesem Segment rasant fortentwickelt. Die große Frage ist aber doch: Wann ist die Technik mit absoluter Sicherheit so ausgereift, dass ich einen Bus in einer wuseligen Großstadt fahrerlos einsetzen kann? Für mich ist das darum erst mal etwas, was wir mit Kleinbussen in Randgebieten oder beispielsweise in Gewerbegebieten gründlich testen und gegebenenfalls als sinnvolle Ergänzung einführen können. Alles Weitere sollten wir ergebnisoffen abwarten.

Ein weiteres Trendthema sind E-Scooter. Sie gelten vielen als eine gute Möglichkeit, die »letzte Meile«, zum Beispiel von der Haltestelle nach Hause, zu überwinden. Wann werden wir diese Roller auch in Bremen leihen können?

Mein Haus hat dazu zusammen mit dem Ordnungsamt eine Sondernutzungsgenehmigung erarbeitet, um das Chaos, das viele andere Städte mit den E-Scooter-Verleihern erleben, zu vermeiden. Momentan liegt der Vorgang jedoch beim Innenressort, weil noch geprüft werden soll, ob in die Sondernutzungsgenehmigung auch arbeitsrechtliche Auflagen integriert werden können.

Das Interview führte Andreas Holling