

Handelskammer lehnt autofreie City ab

Positionspapier soll Grundlage für Dialog mit dem Senat sein – Bereitschaft zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Die Handelskammer wehrt sich gegen ein komplettes Hinausdrängen des motorisierten Individualverkehrs aus der Innenstadt. Ein Mindestmaß an Kfz-Stellplätzen sei auch weiterhin erforderlich.
FOTO: KOCH

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Autoärmer ja, autofrei nein – das ist die Haltung der Handelskammer zur Verkehrspolitik für die Bremer Innenstadt. Die Wirtschaftslobby hat ihre Vorstellungen in einem Positionspapier gebündelt, das am Mittwoch vorgestellt wurde und zum Teil in Kontrast steht zu den Konzepten, die der Senat und das rot-grün-rote Regierungsbündnis verfolgen.

Abgelehnt wird von der Kammer insbesondere die Idee einer komplett autofreien City zwischen Wall und Martinistraße und einer langfristigen, darüber hinausreichenden Ausdehnung von Fahrverbotszonen. Damit würde man nach Ansicht von Hauptgeschäftsführer Matthias Fonger nicht nur der Geschäftswelt der Innenstadt einen schweren Schlag versetzen. Auch die ökologische Steuerungswirkung werde verfehlt, weil sich die Kundenströme dann noch stärker zu den Märkten an der Peripherie verlagern würden, die gut mit dem Auto zu erreichen sind.

Ja sagt die Handelskammer in ihrem Positionspapier zu einem fußgängerfreundlichen Kernbereich zwischen Wall und Martinistraße. Dafür müssten neue Rundläufe geschaffen und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erreicht werden. Die Interessenvertretung der Kaufleute kann auch damit leben, dass der Autoverkehr aus bestimmten Straßen herausgenommen wird. Als Beispiele werden in dem Positionspapier die Carl-Ronning-Straße sowie der Bereich Balgebrückstraße (stadteinwärts) und Dechanatstraße genannt. Wichtig sei dann aber, diese für den Fußgänger- und Radverkehr gewonnenen Bereiche ansprechend zu gestalten. Es reiche nicht, einfach „Zufahrt verboten“-Schilder

der aufzustellen und die Dinge ansonsten so zu lassen, wie sie sind. Für die städtebauliche Aufwertung der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen im Innenstadtbereich veranschlagt die Kammer einen Investitionsaufwand der öffentlichen Hand von rund 200 Millionen Euro. Ein mindestens ebenso hoher Betrag müsse für diverse Einzelkomponenten eines attraktiveren Nahverkehrs mit Straßenbahn, Bus und Schiene angesetzt werden.

Überhaupt, der öffentliche Personennahverkehr. Er ist für die Kammer-Akteure ein Schlüssel für das Gelingen der Verkehrswende in der Innenstadt. Stichworte sind hier unter

„Wir brauchen alternative Mobilitäts-, Routen- und Stellplatzangebote.“

Vizepräsident Joachim Linnemann

anderem die Umgestaltung des Verkehrsknotens Domsheide, ein möglicher Ringbusverkehr um das eigentliche Zentrum sowie eine kostenlose ÖPNV-Nutzung im Dreieck Hauptbahnhof – Brill – Sielwall. Erneut taucht im Maßnahmenkatalog der Handelskammer die Verlagerung der Straßenbahn von der Ober-/Hutfilterstraße in die Martinistraße auf. Von dieser Idee hatte sich Kammer vor einiger Zeit eigentlich verabschiedet.

Bei aller Zustimmung zu mehr ÖPNV und Fahrradnutzung sowie Reduzierung des Autoverkehrs ist für die Kammer jedoch auch klar: Die City muss mit dem Auto erreichbar bleiben, insbesondere für Kundschaft aus dem

Umland, die das Auto bevorzugt. Ein Mindestmaß an zentrumsnahen Kfz-Stellplätzen sei deshalb weiterhin unverzichtbar. Konkret: Die Parkhäuser Violenstraße und Katharinenklosterhof müssen aus Sicht der Kammer erhalten bleiben. Eine vollständig autofreie Innenstadt sei im Übrigen schon deshalb nicht machbar, „weil es weiterhin Lieferverkehre sowie Zufahrtmöglichkeiten für Handwerker und Hotelgäste geben muss“, so Vizepräsident Joachim Linnemann.

Für Janina Marahrens-Hashagen ist entscheidend, dass der Senat „alternative Mobilitäts-, Routen- und Stellplatzangebote“ realisiert, bevor der Individualverkehr aus der Kernstadt verdrängt wird. Die Präses der Handelskammer erwartet, dass ihre Organisation ernsthaft in einen entsprechenden politischen Dialog einbezogen wird.

Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) nahm den Diskussionsbeitrag der Kammer positiv auf. Nach seiner Auffassung bedeuten „weniger Autos nicht nur mehr Aufenthaltsqualität in der City, sondern dadurch auch eine bessere Zukunft für die Geschäftsleute“. Klar sei, „dass an einer besseren Erreichbarkeit der Innenstadt mit Bussen, Bahnen, Fahrrad und zu Fuß gearbeitet werden muss“, auch an besseren Park&Ride-Angeboten. „Ich freue mich, dass die Handelskammer bereit ist, konstruktiv an der Umsetzung des Projektes mitzuarbeiten“, sagte Bovenschulte.

Auf ein eher verhaltenes Echo traf das Positionspapier der Handelskammer bei den Grünen. Ihr Verkehrspolitiker Ralph Saxe bezeichnete es als „mutlos“. Die Kammer mache „einen Schritt nach vorne und zwei Schritte zurück“. Dabei müsse jedem klar sein, dass an einer autofreien Innenstadt kein Weg vorbeiführe. Sie bringe einen „bedeutenden Gewinn

für die Aufenthaltsqualität und damit Attraktivität der Innenstadt in Zeiten des zunehmenden Online-Handels“. Saxe begrüßte allerdings auch Übereinstimmungen zwischen seiner Partei und der Wirtschaftslobby. So sei klar: Vor jedem Schritt auf dem Weg zur autofreien Innenstadt müssen zunächst die Rahmenbedingungen verbessert werden.

ANZEIGE



Ihre Schmerzmedizin für Bremen und umzu

Ob ambulant oder stationär – bei uns sind Sie in guten Händen

• Stationäre multimodale Schmerztherapie
Dr. Hubertus Kayser, Chefarzt
Annette Semsroth, Fachärztin für Orthopädie

• Schmerzambulanz
Eva Maria Hoffmann, Chefarztin
Johanne Gesink-Lentz, Fachärztin für Anästhesie

Adresse

Paracelsus-Klinik Bremen
In der Vahr 65
28329 Bremen
T 0421 4683-6421
schmerzmedizin@bremen.pkd.de
www.paracelsus-kliniken.de/bremen

Nachdenken über den Nahverkehr

Mark Wege und Wolfgang Geißler engagieren sich seit einem Jahr für „Einfach einsteigen“

VON NINA WILLBORN

Bremen. Wie soll der öffentliche Bremer Nahverkehr, seine Organisation, seine Verbindungen und seine finanzielle Struktur in Zukunft aussehen? Anders als bisher, so viel zumindest steht fest. Im Koalitionsvertrag haben SPD, Grüne und Linke festgeschrieben, drei Varianten „ergebnisoffen“ zu prüfen. Bis Ende des Jahres will das Verkehrsressort von Senatorin Maika Schaefer (Grüne) die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zu den Varianten des kostenfreien und des ticketlosen ÖPNV sowie von Jahrestickets für 365 Euro vorlegen.

Für Mark Wege und Wolfgang Geißler ist das ihr bislang größter Erfolg. Seit einem Jahr werben sie als „Einfach einsteigen“ für die ticketlose Variante, bei der die bisherige Mischfinanzierung der Bremer Straßenbahn AG (rund 100 Millionen Euro Ticketerlöse und rund 60 Millionen Steuergelder) abgelöst würde von einer paritätischen Finanzierung durch Unternehmensabgaben und einem festen Betrag von allen volljährigen Bürgerinnen und Bürgern (circa 20 Euro). „Dass das Ressort unseren Vorschlag mit prüfen lässt, sehen wir als Erfolg“, erklärt Wege, der den Verein „Einfach einsteigen“ im Jahr 2017 gegründet hatte.

Der Wermutstropfen: Dass eben drei Vorschläge geprüft würden und nicht nur ihrer. Wege: „Das zeigt, dass noch nicht anerkannt wird, dass unser Konzept besser ist als zum Beispiel das 365-Euro-Ticket, weil es auch den Ausbau des Netzes beinhaltet.“ Dieser würde bei „Einfach einsteigen“ durch die öffentliche Förderung bezahlt, die durch das Umlage-Prinzip frei würde.

Ganz so einfach ist die ganze Sache trotz allen Zuspruchs fürs Fachliche, den die „Einfach Einsteiger“ nach eigener Aussage von allen Seiten erhalten, jedoch nicht: Es gibt einige verwaltungsrechtliche Hürden. Und auch den Aspekt, dass der Ausbau des ÖPNV nach dem „Einfach einsteigen“-Konzept eine Art Vorleistung wäre, die aber alleine nicht ausreichen würde. Rad- und Fußverkehr müssten gleichsam gefördert werden. Die Logik dahinter: Je unattraktiver und teurer es wird, Auto zu fahren oder es irgendwo zu parken, desto mehr Menschen entscheiden sich für die umwelt- und klimafreundlichen Varianten, zumal wenn sie gut ausgebaut sind. „Wir sind mit der Behörde im Gespräch und versuchen, darauf hinzuwirken, dass in der Machbarkeitsstudie auch solche Fragen geprüft werden“, sagt Geißler, „und nicht nur die Auswirkungen von

Preissenkungen für Tickets.“

Wege und Geißler verstehen sich aber nicht nur als Botschafter ihres Nahverkehrsmodells, sondern bei Gesprächen mit Vertretern der Beiräte, Ortsämter oder Parteien als Botschafter der Idee, dass die Verkehrswende wichtig und richtig ist. „Hinter dem Thema ist im Moment richtig Druck“, sagt Wege. „Schnellschüsse“ seien allerdings auch problematisch. „Die funktionieren dann nicht richtig, weil es eben Schnellschüsse sind, und dann wird das Ganze in Frage gestellt.“ Geißler ergänzt: „Unser Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr als etwas Positives in den Köpfen zu verankern.“

Darum geht es auch bei den Plänen von „Einfach einsteigen“ für die nächste Zeit. Am 15. Februar sollen Interessierte beim „Barcamp Nahverkehr“, einem offenen Konferenzformat, im Kraftwerk City Accelerator ihre Ideen und Vorschläge rund um den Nahverkehr diskutieren. Ab dem Sommersemester ist im Fachbereich Sozialwissenschaften auch eine interdisziplinäre Veranstaltung an der Uni geplant: ein „Public Transport Lab“ für Studierende, die dort kleinere Projekte zu Aspekten des Nahverkehrs, ökologisch, wirtschaftlich oder sozial, erarbeiten können.