www.taz.de, redaktion@taz-bremen.de, Tel. 960 260, Trägerdienst Tel. 36 71 66 77

Pontevedra, seit 20 Jahren autofrei, erlebt einen massiven demografischen und ökonomischen Aufschwung Foto: Luis Miguel Bugallo Sánchez/ Wikimedia

Zögern und Sinnen statt wagen un winnen

Von **Benno Schirrmeister**

Mit dem Auto ist es vorbei. Dafür gibt es seit gestern ein untrügliches Zeichen: Denn mit ihrem Positionspapier „Autoärmere Innenstadt" beginnt selbst die Handelskammer Bremen von ihrer seit Jahrzehnten verfolgten starren PKW-Politik abzurücken. Sie reagiert damit auf die angekündigte Schließung von Parkhäusern und das im Koalitionsvertrag benannte Ziel, ein „verbindliches Stufenkonzept für eine autofreie Innenstadt" zu entwickeln. Diese soll 2030 von der Weser bis zum Wall reichen. Damit, so die Unterstellung, werde aber „der letzte Schritt vor dem ersten getan", sagte Janina Marahrens-Hashagen.

Das „bedeutendere Ziel" sei es, „Bremen als attraktives, lebendiges und gut erreichbares Oberzentrum" zu erhalten, stellte die Präses klar. Daran wolle man mitwirken – durch Forderungen: So müsse zuallererst der Öffentliche Personennahverkehr ausgebaut und preislich attraktiver gestaltet werden. Beispiel: Der Kernbereich der City. „Das muss kostenlos", so der Sprecher der Einzelhändler Stefan Brockmann, „da kann man ruhig mal nach Augsburg schauen."

Eine wohl mit Bedacht gewählte Referenz: Während Bremens „Einsteigen!"-Ini ihr Gratis-ÖPNV-Modell nicht zuletzt per Gewerbesteuer-Erhöhung finanzieren will, übernimmt in Augsburg der Freistaat Bayern die gesamten 860.000 Euro, die für die freie Nutzung der City-Zone veranschlagt werden. Aber immerhin: Die Zeiten, in denen die Handelskammer mit manipulierten Gutachten für die Vierspurigkeit der Concordia-Unterführung kämpften, liegen so lange noch nicht zurück.

Wenn jetzt also „die Kammer ganz klar Ja zu einer fußgängerfreundlichen City" sagt, wie Hauptgeschäftsführer Matthias Fonger es ausdrückt, klingt das fast schon zukunftsorientiert. Man habe auch die Verbesserung des Radverkehrs im Blick, so Fonger weiter. „Damit haben wir uns in der Vergangenheit ja weniger befasst."

> Die Handelskammer präsentiert einen Forderungskatalog, um das Ziel der autofreien Innenstadt doch noch zu verhindern, versucht aber auch, sich ein bisschen an Fahrräder und Fußgänger zu gewöhnen

Doch man bleibt vorsichtig. Auch wenn das Motto „wagen un winnen" überm Haus Schütting eingraviert ist, die Sorge, dass ein Verdrängen des Autoverkehrs aus der Innenstadt die Käuferströme noch mehr als bislang in die Einkaufszentren in Randlage treibt, ist groß. „Dorthin wird erst recht mit dem Auto gefahren", sagt Fonger. „Das bedeutet mehr Autoverkehr."

Das sei ein Risiko, das man im Auge behalten müsse, sagt Malte Halim, Vorsitzender des alternativen Verkehrsclubs VCD. Allerdings, werde das „durch die gestiegene Aufenthalts- und Lebensqualität aus unserer Sicht ausgeglichen". Beispiel dafür sei Kopenhagen, dessen City durch eine konsequente Anti-KfZ-Politik im Laufe der letzten 20 Jahre massiv gewonnen habe.

Kopenhagen hin oder her: Die Studienlage ist unbefriedigend. So gibt es kaum nennenswerte Untersuchungen über die Entwicklung europäischer Städte, die seit längerem den Autoverkehr verbannt haben. Dort wo Zahlen vorliegen, sind sie allerdings ermutigend. Das spanische Pontevedra etwa, das seit 1999 die Innenstadt weiträumig für Autoverkehr gesperrt hat, entwickelt sich prächtig.

Nicht nur der CO_2-Ausstoß sondern auch die Zahl der Verkehrstoten ging binnen zehn Jahren um rund 70 Prozent zurück, berichtete *The Guardian* kürzlich. Gestiegen ist zudem die Einwohnerzahl um zehn Prozent auf 82.000 – und davon profitiert hat natürlich: der Einzelhandel. Während im Zuge der heftigen Wirtschaftskrise der vergangenen Jahre in ganz Spanien die kleinen Geschäfte in den Citys haben dicht machen müssen, haben sie in Pontevedra überlebt. Ob das ein Effekt der Autofreiheit ist, lasse sich nicht eindeutig feststellen, heißt es in einer von den Städteplanern Jiacheng Jiao, Sheng He und Xiaochen Zeng 2019 vorgestellten Untersuchung über „European car-free development models" bezüglich der galizischen Regionalhauptstadt. Aber das demografische wie auch ökonomische Wachstum seien unbestreitbar.

Die Handelskammer sorgt sich derweil um Menschen mit Behinderung, die, so Marahrens-Hashagen „auf das Auto angewiesen sind, um in die Stadt zu kommen". „Diese Sorge teile ich nicht", sagt allerdings auf Nachfrage Joachim Steinbrück. „Dafür", ist der Landesbehindertenbeauftragte zuversichtlich, „lassen sich Lösungen finden", eine Sonder-Einfahrtserlaubnis zum Beispiel.

Trotz der Zugeständnisse in Richtung „autoarm" scheint der ideologische Vorbehalt der IHK noch immer virulent. So nennt Vizepräses Joachim Linnemann den „Claim einer autofreien Innenstadt abschreckend". Die empirische Basis für die These sind aber lediglich Äußerungen von KundInnen, die den HändlerInnen gegenüber die Sorge ausgedrückt hätten, man komme „gar nicht mehr mit dem Auto in die Stadt".

Zu dieser offenkundigen Fehlwahrnehmung dürften IHK-Äußerungen zum Verkehrsthema mehr beitragen, als die Wirklichkeit. So verweist Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne) darauf, dass „die City momentan strukturelle Probleme" habe, „obwohl ausreichend Parkplätze vorhanden sind". Für die Forderung der IHK einbezogen zu werden, äußerte sie Verständnis: Allerdings ist das Ziel der Autofreiheit mit ihr nicht verhandelbar: Wer über 2030 hinaus noch wie im vergangenen Jahrtausend auf motorisierten Individualverkehr setze, „hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt", so Schaefer.

Deutlicher noch kritisierte der Grünen-Verkehrspolitiker Ralph Saxe das Positionspapier: Es sei „mutlos". Es mache zwar durchaus einen Schritt nach vorne – aber zugleich zwei zurück. „An der autofreien Innenstadt führt kein Weg vorbei", sagte er. „Damit machen wir das Herz unserer Stadt attraktiver."

Der Zehn-Punkte-Plan

Die Handelskammer fordert angesichts der **Verbannung** von Autos aus der City:

1. **Vorher** geeignete Rahmenbedingungen schaffen
2. **Zentralität** erhöhen, Erreichbarkeit garantieren
3. **Fußgängerfreundlichkeit** erhöhen
4. **Stellplätze** vorhalten
5. **ÖPNV** attraktiver gestalten
6. **Anbindung** des Umlands verbessern
7. **Fahrradverkehr** fördern
8. **City-Logistik-Projekte** vorantreiben
9. **Branding,** Marketing, Message
10. **Gemeinsam** ideologiefrei eine fußgängerfreundliche und zugleich autoärmere Innenstadt gestalten

das viva-la-klischee-wetter

Nein, bis August hält das hibbelige Presseteam der Sail nicht mehr aus, schon jetzt trudeln regelmäßig frohe Botschaften in den Redaktionen ein. Von der Bark „Cuauhtémoc" schwärmt man, mit ihr komme „die besondere Lebensfreude Mexikos an die Nordseeküste". Große Aufgabe für ein Schiff. Bis dahin noch Schonzeit bei **nordisch-trüben 6 Grad**

nachricht

Kundgebung gegen rechten Hass

Zu einer Kundgebung „gegen rechten Hass und Terror" ruft der Kreisverband Links der Weser der Linkspartei auf. Anlass ist der dritte Angriff auf das Abgeordnetenbüro in der Bremer Neustadt innerhalb weniger Wochen. Am Montagabend hatte ein Unbekannter unbemerkt während einer Diskussionsveranstaltung ein mit Drohungen und antisemitischen Parolen beschriftetes Kantholz vor dem Büro abgelegt. Anfang Januar war eine Büroscheibe mit einem Gullideckel eingeworfen worden, kurz darauf wurde ein Drohbrief gefunden (*taz* berichtete). Der Staatsschutz der Polizei ermittelt. „Wir sollen offenbar schweigen. Das werden wir nicht", sagte der Bürgerschaftsabgeordnete Olaf Zimmer. *(taz)*

Kundgebung: 17 Uhr, Delmemarkt, Delmestraße 65

heute in bremen

„Verantwortung bei Maschinen ist schwierig"

Interview **Teresa Wolny**

Schauspiel „Grounded" mit Gastvortrag von Norbert Schepers in der Shakespeare Company: 19.30 Uhr, mit anschließendem Publikumsgespräch

taz: Herr Schepers, Sie halten seit 2013 Vorträge über Drohnenkriege. Wie oft mussten Sie die schon überarbeiten?

Norbert Schepers: Ständig. Eine Zäsur war der Wechsel zur Trump-Administration.

Warum?

Trump hat den Militärs freiere Hand gegeben. Kampfdrohnen im Antiterrorkrieg haben sich etabliert. Zwischenbilanzen von NGOs machen deutlich, dass es im Drohnenkrieg seit Trumps Amtsantritt mindestens das Fünffache an zivilen Opfern gab.

Obwohl die gezielten Tötungen das ja gerade verhindern sollen.

Die Einsätze der Kampfdrohnen werden als zivilistenfreundlicher beschrieben als Flächenbombardements. Allerdings würde niemand Bombardements in einer ganzen Stadt einsetzen, um einen Terroristen zu töten. Mit unbemannter Technologie kann das Vorhandensein eines Handys oder einer SIM-Karte ausreichen, um einen Angriff auszulösen. Die Fehlermöglichkeiten bei diesen Systemen sind jedoch spektakulär und werden weiter zunehmen.

Noch werden Drohnen von Menschen gesteuert. Wird der Mensch noch gebraucht?

Die USA haben früh festgelegt, dass Maschinen keine Tötungsentscheidungen treffen dürfen. Autonome Technik kann gut auf Flugzeugträgern landen, aber sie scheitert, wenn es darum geht, zivile von terroristischen Personen zu unterscheiden. Auch Soldat:innen begehen Kriegsverbrechen, allerdings können sie dafür zur Verantwortung gezogen werden. Die Verantwortung bei einer tödlichen Entscheidung ist bei Maschinen aber schwierig. Unsere Rechtsnormen sind dafür nicht ausgelegt.

Das Theaterstück „Grounded" handelt von einer amerikanischen Kampfpilotin. Wie US-zentriert ist das Thema Drohnenkrieg?

Die USA haben diese Technologie am intensivsten eingesetzt. Nach 9/11 gab es dafür grünes Licht. Mittlerweile haben gut 50 Staaten Programme für Kampfdrohnen. Auch in Deutschland ist die Distanzierung zu gezielten Tötungen schwächer geworden, heute heißt es, dass man den Einzelfall betrachten müsse. **Kann Theater Aufklärung für das Thema Drohnenkrieg sein?**

Na klar, Aufklärungsprozesse laufen ganz unterschiedlich. Auch im Kino wird das Thema behandelt. Viele sind heute der Meinung, dass gezielte Tötungsprogramme obszön und eskalativ sind. Die Frage ist, warum sich die Politik dazu nicht ändert. Es ist heute nicht mehr möglich, Drohnen komplett zu verbannen. Aber wir müssen darüber reden, was Antiterrorkriegsführung darf und wo durch verbindliche VerträgeGrenzen gezogen werden müssten.

Foto: privat

Norbert Schepers, 51, ist Politikwissenschaftler und Leiter des Bremer Regionalbüros der Rosa-Luxemburg-Stiftung.