

"Abriss der Hochstraße ist zwingend"

Senator Reinhard Loske über weniger Autos in der Stadt, weniger Parkhäuser und die Perspektiven für die A 281

Mit der nicht enden wollenden Diskussion über die Umweltzone stellt sich in Bremen auch die Frage, wie die Zukunft des städtischen Verkehrs aussieht. Verkehrssenator Reinhard Loske (Grüne) sprach im Interview mit unseren Redakteuren Elke Gundel und Michael Brandt über eine City-Maut und weitere mögliche Perspektiven.

Frage: Wie bewegen Sie sich durch Bremen?

Reinhard Loske: Ich fahre mit dem Fahrrad zur Arbeit und mit der Straßenbahn. Zu Hause sind wir mit vier Personen und einem Hund und ja: In der Garage steht ein Auto. Aber ich komme sehr gut ohne aus.

Ist die Umweltzone nach all den Kompromissen ein Fall für den Mülleimer?

Loske: Nein. Als guter Ökonom glaube ich, dass die ökologische Lenkungswirkung daraus resultiert, dass über die Umweltzone diskutiert wird. Die Alternativen hätten entweder 'Modell Athen' geheißen, das heißt an einem Tag hätten Fahrzeuge mit gerader Kennzeichen-Endziffer in die Stadt gedurft, am nächsten Tag die ungeraden. Oder die Einführung einer City-Maut.

Kommt die City-Maut?

Loske: Es hätte seinen Reiz, die Pendler an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen. Kurzfristig gibt es dafür mit Sicherheit keine politischen Mehrheiten. Aber ich bin mir sicher, dass das Thema auf die Tagesordnung drängt.

Wird die EU die Abgas-Grenzwerte in absehbarer Zeit weiter verschärfen?

Loske: Grundsätzlich gehe ich von einer weiteren europaweiten Verschärfung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide nach 2010 aus. Dazu werden von der EU Anregungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung, für eine lebenswerte Stadt formuliert werden. Ich glaube aber nicht, dass man dies nur als Restriktion sehen sollte. Es geht dabei um eine Attraktivitätssteigerung von urbanem Leben.

Wie sieht der Verkehr aus, der sich in 15 bis 20 Jahren in Bremen bewegen wird?

Loske: Unser Ziel ist es, den Umweltverbund zu stärken. Das heißt: 25 Prozent des städtischen Verkehrs sollen auf das Fahrrad, 20 Prozent auf Busse und Bahnen entfallen. Das sind realistische Ziele, da wollen wir deutschlandweit ganz vorne mit dabei sein. Es ist wichtig, dass Bremen endlich ein S-Bahn-System erhält, das einer 500 000-Einwohner-Stadt angemessen ist. Ich hatte in der Diskussion manchmal den Eindruck, dass einigen die Interessen eines einzelnen Unternehmens wichtiger sind als die Bremens. Unverzichtbar ist auch eine Straßenbahnlinie in die Überseestadt - spätestens nach 2013 als Weiterführung der Linie 3.

Ist die Einführung eines Billig-Tickets - für zum Beispiel zehn Euro im Monat - ein Mittel, um die Straßenbahn zu stärken?

Loske: Nein. Den Öffentlichen Personennahverkehr superbillig zu machen, ist nicht die richtige Strategie. Es muss eher darum gehen, Attraktivität und Qualität zu steigern und gezielte Angebote für bestimmte Gruppen zu machen, wie dies zum Beispiel mit dem Jobticket schon geschieht.

Mehr Rad und Bus - das erwartet man von einem grünen Verkehrssenator. Aber man erwartet auch weniger Beton.

Loske: Ich hoffe, dass wir einen Großteil der Durchgangsverkehre aus der Stadt heraushalten, wenn der

Autobahnring geschlossen ist. Es ist dann für mich städtebaulich zwingend, die Hochstraße abzureißen. Es war ein Fehler, sie vor den Bahnhof zu setzen. Ab 2015 müssen konkrete Pläne entwickelt werden, die Hochstraße abzutragen und den Breitenweg zu einem Boulevard auszubauen. Das ist schon für die Entwicklung der Bahnhofsvorstadt als ein Tor zu Bremen nötig - wer hier mit der Bahn ankommt, soll auch architektonisch willkommen heißen werden.

Ist die autofreie Innenstadt ein Thema?

Loske: Auf alle Fälle dürfen wir die Autos nicht so weit in die Innenstadt führen. Wir verschenken damit Flächen, die wir anders nutzen könnten. Parkhäuser zum Beispiel gehören an den Rand der Innenstadt, wie das VHS-Parkhaus, und nicht direkt in die City. Das kann langfristig auch bedeuten, Parkhäuser abzureißen.

Stellen Sie sich eine Stadt ohne Autos vor?

Loske: Die autofreie Innenstadt gehört durchaus zu meinen Visionen. Aber das ist nicht das Ziel an sich. Wenn man die Lebensqualität erhöhen will, muss man möglichst viele Autos aus der City heraushalten. Mobilität muss nachhaltig sein.

Wenn Sie 15 oder 20 Jahre weiter denken - ist dann der Autobahnring geschlossen?

Loske: Ja, in jedem Fall. Das ist unerlässlich, um die Stadt vom Verkehr zu entlasten.

Mit allen fünf Bauabschnitten?

Loske: Der fünfte ist nicht zwingend, um den Ring zwischen A 27 und A 1 zu schließen. Aber wir wollen ihn so schnell wie möglich mit dem Bund gemeinsam in Angriff nehmen. Das geht aber nur anwohnerverträglich, also nicht durch oder am Rand der Wolfskuhlensiedlung und nicht ebenerdig.

Eher in 15 Jahren oder eher in 20?

Loske: Ich denke, eher in zehn Jahren. Die Anbindung vom Neuenlander Ring zum Autobahnzubringer Arsten, also der Bauabschnitt 2/2, wird 2012/2013 fertig sein. Der Baubeginn ist für Ende 2009, Anfang 2010 geplant.

Kommt der Wesertunnel bei Seehausen auch, wenn sich kein privater Investor findet und der Bau aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden müsste?

Loske: Jetzt suchen wir nach einem privaten Investor, der den Tunnelbau über seine Mauteinnahmen refinanzieren kann. Wir sind gerade dabei, die Voraussetzungen zu schaffen, damit ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Schließen Sie eine öffentliche Finanzierung des Tunnels aus?

Loske: Diese Frage stellt sich derzeit nicht.

Kommt der Bauabschnitt 5 so, wie im Bundesverkehrswegeplan beschlossen: als Bundesstraße, für die der Bund rund 60 Millionen Euro vorgesehen hat?

Loske: Das wird gerade mit allen Beteiligten erörtert und ist heute noch offen. Ich könnte mir aber gut vorstellen, diesen Bauabschnitt als Autobahn, also vierspurig, umzusetzen, um die volle Entlastungswirkung zu haben.

Wie hoch ist der Bremer Anteil für den Bauabschnitt 5?

Loske: Es geht um Planungskosten von etwa fünf Millionen Euro.