

"Unsere Stadtwerder-Pläne sind gut"

Bremen. Tempo 30, Stadtwerder, Stern-Umbau – Reinhard Loske, grüner Senator für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr rutscht von einer Problem-Debatte in die nächste. Mit ihm sprachen Elke Gundel und Michael Brandt über Rot-Grün, die Stadtwerder-Diskussion und über Verkehrsprojekte.



© Frank Thomas Koch

Bausenator Reinhard Loske auf der Baustelle am Stadtwerder.

Frage: In den Bewertungen nach der Wahl haben alle von einem Erfolg für die Grünen gesprochen, von einem historischen Hoch. Ist das wirklich so? Hätten nicht Klimawandel und Energiekrise den Grünen viel mehr Wähler zutreiben müssen?

Reinhard Loske: Eigentlich hätte am Montag nach der Wahl Grund zu großer Freude bestehen müssen. Wir sind auf Bundesebene von 8,1 Prozent gekommen und haben jetzt 10,7. Das ist schon etwas zu Zeiten der Wirtschaftskrise, in denen viele versuchen, das Thema Ökologie von der Tagesordnung zu drängen. Aber es herrschte trotzdem eher eine gedrückte Stimmung. Weder haben wir Schwarz-Gelb verhindert, noch sind wir die stärkste der kleinen Parteien geworden. Vielleicht hätten wir die existenzielle Bedrohung durch den Klimawandel noch stärker in den Mittelpunkt unseres Wahlkampfes stellen müssen.

Tritt Ihnen der Regierungspartner SPD in Bremen bei Öko-Projekten zu sehr auf die Bremse?

Ich glaube es wäre eine falsche Strategie für die SPD, ihre großen Verluste an die Nichtwähler und an die Linke dadurch kompensieren zu wollen, dass sie sich von den Themen der Grünen abgrenzt. Rot-grüne Regierungspolitik in Bremen ist mehr als kostenloses Mittagessen, Mindestlohn und Tariftreue. Rot-grüne Regierungspolitik bedeutet auch Klimaschutz, erneuerbare Energien und umweltgerechte Verkehrsentwicklung. All diese Themen fallen weg, wenn man sich nur auf die Agenda der Linken einlässt. Das wäre eine sehr einseitige Interpretation von Rot-Grün, die ich nicht teile.

Aber Sie müssen zum Beispiel bei Tempo 30 oder beim Windrad in Seehausen gegen die SPD ankämpfen.

Die Metropolregion ist Modellregion für Offshore-Windenergie, Modellregion für Klimaschutz und ist auf dem Weg, Modellregion für Elektro-Mobilität zu werden. Man

darf das nicht als ökologische Randthemen sehen, sondern als Wertschöpfungsthemen. Das sind Jobmotoren. Es kommt mir manchmal unzeitgemäß vor, wenn in Umweltthemen reingeprügelt wird, als wären sie ein Luxus, den man sich nicht leisten kann. Das ist aber nicht nur eine Frage von SPD und Grünen. Wenn ich mir etwa die Verlautbarungen der Handelskammer anhöre, dann hört sich das zum Teil an wie aus den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts – und damals schon waren die von gestern, die Ökonomie und Ökologie als Gegensatz sahen.

Würden Sie in Bremen für Rot-Rot-Grün zur Verfügung stehen?

Mir sind von Herrn Erlanson oder Frau Troedel (beide Fraktionsvorsitzende der Linken, Anmerkung d. Redaktion) keine Initiativen bewusst, die mich irgendwie beeindruckt hätten. Wenn die Linken allen das Blaue vom Himmel versprechen, muss man sie hin und wieder mit der Frage konfrontieren, wie das eigentlich bewerkstelligt werden soll. Die Linken vertreten ein Gesellschaftsbild, in dem die Menschen immer nur als Opfer vorkommen und der Staat immer nur schützend seine Hand über sie halten soll. Als Gestalter kommt der Mensch bei den Linken nicht vor. Das finde ich alles sehr, sehr einseitig. Grüne und SPD werden in Bremen wieder eine Mehrheit erreichen.

Angefangen bei der Umweltzone bis hin zur Sperrung der Kattenturmer Heerstraße für schwere Lastwagen – Öko-Verordnungen werden grundsätzlich als Restriktion wahrgenommen. Ein generelles Dilemma oder ein Kommunikationsproblem Ihres Hauses?

Ich teile diese Analyse nicht. Sämtliche Beiräte stellen Forderungen nach Tempolimits. Deshalb stimmt es nicht grundsätzlich, dass solche Maßnahmen immer nur als Einschränkung wahrgenommen werden. Aber es ist schon richtig, dass Begrenzung ein Element der Umweltpolitik ist. Die Tempobeschränkung für den Autofahrer bedeutet aber mehr Lebensqualität für die Anwohner. Wenn man sich das CO₂-Problem ansieht, da geht es darum, dass wir bis 2050 emissionsfrei sind. Dass das ohne Restriktionen geht, ist ein großer Trugschluss. Aber auf der anderen Seite bietet dieser Wandel auch enorme Chancen für neue Technologien und neue Lebensstile.

Aber was ist mit der Kommunikation Ihres Hauses, zum Beispiel bei der Bebauung des Stadtwerders?

Der Stadtwerder ist ein Sonderfall. Wir haben eine klare Strategie: Wir wollen nicht mehr die grüne Wiese bebauen, sondern wir wollen die Binnenentwicklung der Stadt vorantreiben. Wir wollen das Hollerland, die Ochtum-Niederung oder die Osterholzer Feldmark nicht bebauen. Dieses Ziel haben wir im Rahmen des Leitbild Bremen 2020 entwickelt. Das ist wohl durchdacht, kommuniziert und wird von vielen Menschen, auch bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Neustadt, geteilt. Der Widerstand auf dem Stadtwerder zielt gegen die geplante Sicht- und Wegebeziehung hin zum Buntentor.

Wie wollen Sie den Konflikt lösen?

Wir haben den Rahmenplan im Februar dem Beirat vorgelegt. Er ist vom Beirat bei zwei Gegenstimmen positiv aufgenommen worden. Nachdem vor Ort Protest aufgekommen ist, haben wir den Plan verändert. Wir haben eine der gedachten Sichtachsen aufgehoben, Wegebeziehungen verringert und eine geplante Treppe am Wasser gestrichen. Ich halte unsere Planung, so wie sie jetzt ist, für gut und will sie

umsetzen. Es gibt trotzdem noch Einwände. Am 22. Oktober stimmt der Beirat erneut über die Pläne ab. Wir setzen nichts gegen den Willen des Beirats um. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass der Beirat einer weitergehenden Rahmenplanung mit breiter Mehrheit zugestimmt hat und jetzt gegen unsere modifizierte Variante votiert.

Zu einem anderen aktuellen Thema, Temporeduzierung: Wie viele Tempo-30-Zonen haben Sie seit 2007 eingerichtet?

Bereits heute gibt es in drei Vierteln der Straßen in Wohngebieten Tempo 30. Im Lärmschutzplan, den wir im Oktober der Deputation vorlegen, sind weitere Straßen vorgesehen.

Wenn es sinnvoll ist, weitere Tempo-30-Zonen einzurichten, warum machen Sie das dann nicht einfach?

Wir können nicht einfach Schilder aufstellen und hoffen, dass es keiner merkt. Aber natürlich werden Tempo-30-Zonen in den Bereichen eingeführt, in denen es sinnvoll ist. Dort, wo eine Temporeduzierung nicht möglich ist, liegt es oft daran, dass ein Bus fährt. Denn die BSAG hat ein Interesse daran, attraktive Fahrzeiten anzubieten – das ist ja verständlich.

Sie plädieren auch für Tempo 30 in der Innenstadt. Die Knochenhauer Straße böte sich dafür an: Sie ist eine Einbahnstraße, gehört fast noch zur Fußgängerzone. Warum stehen da noch keine Tempo-30- oder gar Tempo-20-Schilder?

Wie gesagt, 75 Prozent in Wohngebieten sind schon Tempo-30-Zonen, durch den Lärmschutzaktionsplan werden eine Menge Straßen hinzukommen. Es muss aber auch eine rechtssichere Begründung für Geschwindigkeitsbegrenzungen geben, ob dies in der Knochenhauer Straße gegeben ist, lassen wir prüfen. Grundsätzlich halte ich Tempo 30 in Wohngebieten aus Gründen der Sicherheit, des Lärmschutzes und der Schadstoffverringerung für sinnvoll. Eine moderne Stadt wie Bremen ist nicht für den Verkehr da, sondern für die Menschen und ihre Mobilitäts- und Ruhebedürfnisse.

Um eine Tempo-30-Zone auszuweisen, brauchen Sie keinen Lärmschutzplan.

Der Vorwurf, wir würden zu wenig tun, ist falsch: Das Lkw-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße kommt. Wir schieben das Verkehrskonzept Nordost an, das zum Beispiel Tempo 50 auf der Kurfürstenallee und der Richard-Boljahn-Allee vorsieht. Und wir bemühen uns um eine Temporeduzierung in den Nachtstunden für die Autobahnabschnitte, die nicht mit Lärmschutzwänden ausgestattet sind. Das ist aber nicht so einfach, weil es um Straßen des Bundes geht.

Stichwort Autobahn. Die Bürgerinitiative Lückenloser Lärmschutz aus Hemelingen fordert schon seit geraumer Zeit eine Temporeduzierung auf der A1 – und kritisiert, dass es anderthalb Jahre dauerte, bis ein Bürgerantrag dazu überhaupt beschieden wurde.

Es ist, wie schon gesagt, nicht so einfach, Lärmschutzwände oder ein Tempolimit auf einer Autobahn zu erreichen. Da ist immer der Bund zu beteiligen. Und es braucht nicht nur unseren politischen Willen hier in Bremen, um das durchzusetzen. Ich hoffe, dass unser Koalitionspartner mitzieht.

Aber es wäre einfach gewesen, schneller auf die vier Anträge aus den Reihen der Bürgerinitiative zu reagieren.

Der Vorwurf, wir würden uns nicht um das Anliegen dieser Bürgerinitiative kümmern,

ist falsch. Der Staatsrat war vor Ort und hat mit Vertretern der Initiative gesprochen.

Noch ein Beispiel: Der Fahrrad-Club ADFC bemängelt, dass das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sehr zögerlich ist, Fahrradparkplätze auf der Straße einzurichten.

Ich spreche regelmäßig mit dem ADFC. Wenn es darum geht, den Fahrradverkehr zu stärken, setzen wir auf enge Zusammenarbeit. Bisher ist mir eher vorgeworfen worden, dass ich Bremen zu einer Fahrradfahrer-Stadt machen will und den Verkehr zu stark drossle. Es gibt Gerichtsurteile, die verhindern, dass wir an bestimmten Stellen Fahrradparkplätze auf der Straße genehmigen. Trotzdem ist gerade das ASV bemüht, gemeinsam mit Beiratsvertretern und Anwohnern Lösungen zu finden.

Das empfinden die Betroffenen offenbar nicht so. Auch bei den Plänen, den Stern umzubauen, hat das ASV eine andere Position als Sie. Woran liegt das?

Es ist klar: Ein Amt setzt das um, was sachlich geboten und politisch gewollt ist. Das macht das ASV selbstverständlich, auch wenn meine politische Grundorientierung vielleicht nicht von jedem Mitarbeiter geteilt wird. Was den Stern angeht: Ich denke, dass es dort ohne Fahrradweg nicht geht. Aber die Argumente des ASV hören wir uns selbstverständlich erst mal an.