



Die City-Maut ist in Bremen ein überflüssiges Ärgernis

VON MARTIN GÜNTNER (SPD)
SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN

Die Diskussion um die Verkehrspolitik in Bremen ist überfällig, hilfreich und gut. Und es ist überfällig, hilfreich und gut, dass Wirtschaftsunternehmen und die Kammer ihre Positionen in aller Deutlichkeit öffentlich vortragen. Die Debatte wird wesentlich aus dem Güterverkehrszentrum heraus geführt. Dies ist nur zu verständlich: Dort sitzt die Enttäuschung besonders tief, dass sich die Fertigstellung des Autobahnringes um Bremen weiter verzögern wird. Gerade bei der A 281 hat sich gezeigt, wie problematisch es sein kann, wenn die Debatte um ein für die ganze Region bedeutendes Infrastrukturprojekt zu eng geführt wird.

Natürlich geht es darum, Anwohnerinnen und Anwohner bei den Planungen einer Autobahn umfassend zu beteiligen. Darüber hinaus darf aber nicht ausgeblendet werden, dass es sich bei einem solchen Projekt um eine Maßnahme für die Gesamtstadt handelt, die massiv die Interessen des Wirtschafts- und Logistikstandorts berührt. Das sind nicht nur Unternehmensinteressen, das sind auch Interessen von vielen tausend Pendlern, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im GVZ, in der Airportstadt, bei den Stahlwerken, bei EADS Astrium, Airbus und Hellmann. Es ist ein

herausragendes Interesse des Bremer Senats, diesen Unternehmen eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur zu bieten, die weitere Entwicklungsperspektiven eröffnet.

Wenn nach Vorliegen des Urteils zur A 281 zu entscheiden ist, wie der Planungsprozess möglichst zügig abgeschlossen und mit dem Bau begonnen werden kann, dann müssen diese Stimmen aus den Unternehmen in den weiteren Beratungsprozess mit einbezogen werden. Dies ist bei der Bürgerbeteiligung, wie sie bislang praktiziert worden ist, nicht ausreichend geschehen. Zwei Runde Tische haben den Fokus ausschließlich auf die durchaus nachvollziehbaren Interessen der örtlichen Anrainer gelegt. Die gesamtstädtischen Interessen, die sich auch im Interesse der Unternehmen und der Arbeitnehmer dort abbilden, sind dabei zu kurz gekommen.

Neben diesem überragenden Thema der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik fallen die anderen in den öffentlichen Fokus geratenen Kritikpunkte in ihrer tatsächlichen Bedeutung deutlich ab. Doch an Diskussionen über Fußgängerbedarfs-Druckampeln, Tempo-30-Zonen und Parken auf Hauptverkehrsstraßen kann sich das öffentliche Klima in einer Stadt polarisieren.

Der Koalitionsvertrag hat dem Senat aufgegeben, eine integrative Verkehrspolitik zu betreiben, die allen Verkehrsträgern gute Bedingungen schafft. Straßenbahnli-

nien sollen verlängert und Eisenbahnangebote verbessert werden. Wichtige Straßenverbindungen sollen ausgebaut und neue Mobilitätsangebote populär gemacht werden. Wer sich die Bilanz der vergangenen Jahre ansieht, muss erkennen, dass die rot-grüne Koalition gerade bei der Verbesserung des Angebots für die Autofahrer eine beachtliche Bilanz vorzulegen hat. Farge und Blumenthal sind über die B 74 ans überregionale Netz angeschlossen, die A 281 ist in einem Teilstück fertiggestellt, ein weiterer Bauabschnitt befindet sich in der Umsetzung. Die Staus auf der Neuenlander Straße haben sich erheblich reduziert, die Staufalle auf dem Autobahnzubringer Arsten ist durch die Ortsumgehung Dreye beseitigt. Die Ortsumgehung Lilienthal schafft bessere Erreichbarkeit aus dem östlichen Umland.

Woher dann die teils empörten Reaktionen aus der jüngsten Zeit? Möglicherweise erklärt sich die kommunikative Disharmonie aus dem schlichten Sachverhalt, dass sich Sinn und Nutzen einzelner Verkehrsbehördlicher Anordnungen dem unvoreingenommenen Beobachter nicht vermitteln können. Oder anders: Wenn die Stadt nach langen öffentlichen Debatten beschließt, die Schwachhauser Heerstraße auszubauen und den Concordia-Tunnel zu erneuern, ist es nicht einfach nachzuvollziehen, warum auf einer Haupteinfall-

straße in die Stadt auf dem rechten Fahrstreifen Autos parken dürfen. Wer dort morgens auf dem Weg zur Arbeit in einer auf diese Weise erzeugten Stau steht, bekommt sehr schnell schlechte Laune.

Auch in der Debatte um die Umweltzone zeigt sich diese kommunikative Problematik. Natürlich muss sich Politik des Themas Luftreinhaltung annehmen. Und natürlich kann auch eine Umweltzone einen Beitrag für bessere Umweltbedingungen in der Stadt leisten. Wobei schnell vergessen wird, dass die effektivste Maßnahme für bessere Luft in der südlichen Neustadt die Inbetriebnahme der A 281 gewesen ist. Fakt ist auch, dass die Unternehmen in Bremen konstruktiv mit der Umweltzone umgegangen sind. Schadstoffarme Lkws sind inzwischen im GVZ die Regel. Das Thema „Green Logistics“ spielt bei Unternehmen wie Kieserling oder Heumann längst eine wesentliche Rolle. Restriktionen wie eine Umweltzone sind aber kein Selbstzweck. Vielmehr müssen sie immer wieder auf Notwendigkeit und Effektivität überprüft werden.

Wenn stattdessen Diskussionen über eine weitergehende Einführung einer City-Maut vom Zaun gebrochen werden, stößt dies all diejenigen vor den Kopf, die ihrerseits vielfältige Anstrengungen unternehmen, das Thema Umwelt in ihren Betrieben voranzubringen. Was in einer Me-

gestadt wie London Sinn macht, ist in Bremen schlicht ein überflüssiges Ärgernis.

Senatspolitik, egal in welchem Ressort, sollte immer darauf abzielen, die vielfältigen Interessenlagen in einer Stadt zu integrieren. Neben der konkreten Politik kann Kommunikation hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Bei allem Streit über Details bin ich überzeugt, dass die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre im Kern diesen integrativen Ansatz verfolgt hat. Die derzeitige Debatte zeigt aber auch, dass dies vielerorts so nicht wahrgenommen worden ist.

Das Positionspapier der Handelskammer zeigt, dass die bremische Wirtschaft einen umweltorientierten breit aufgestellten Ansatz verfolgt. Das ist ein guter Ansatzpunkt, um mit den richtigen Maßnahmen und Botschaften die kommunikativen Dissonanzen zu beseitigen. Bremen lebt von Industrie, Logistik und Verkehr – und Bremen ist eine lebenswerte grüne Stadt. Wer das aus ideologischen Gründen in Frontstellung bringt, der spielt fahrlässig mit den Chancen Bremens.

Zur Person: Martin Günthner, geboren 1976 in Bremerhaven, wurde im Februar dieses Jahres als Nachfolger von Ralf Nagel zum Senator für Wirtschaft und Häfen und zum Senator für Justiz und Verfassung gewählt.