

Bremen präsentiert seine Pläne

Straßen- und Verkehrskongress erstmalig in Bremen

Von **Kathrin Aldenhoff** - 29.09.2016 - 0 [Kommentare](#)

Das erste Mal findet der Straßen- und Verkehrskongress in Bremen statt. Veranstaltet wird der Kongress von Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, es werden rund 1500 Besucher erwartet.



Rundgang: Joachim Lohse (links) und Rainer Bomba (Mitte) besuchen einige Aussteller an ihren Ständen.
(Jonas Völpel)

Rainer Bomba ist einer, der gerne Hände schüttelt. Mit Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) läuft der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums auf seinem Rundgang durch die Halle 5 der Bremer Messe, macht Fotos mit der mongolischen Delegation, lässt sich die Beschaffenheit eines besonders griffigen Straßenbelags erklären und trinkt beim nächsten Straßenbauunternehmen ein Kölsch.

Er redet mit den Leuten, so ausgiebig, dass Senator Lohse zur Eile mahnen muss. „Herr Bomba“, ruft er, und die Dame mit dem Ablaufplan in der Hand wird auch unruhig: Nur noch fünf Minuten bis zu den Eröffnungsreden, und immer noch liegen drei Stationen vor dem Trupp um Bomba und Lohse.

130 Unternehmen präsentieren ihre Lösungen

Es ist Straßen- und Verkehrskongress, das erste Mal in Bremen. 130 Unternehmen präsentieren Lösungen für schnelle Autobahn-Reparaturen, innovativen Fahrbahnbelag und kleine rollende

Roboter, die nach dem Asphaltieren die Profiltiefe eines Straßenbelags messen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veranstaltet den Kongress, erwartet werden rund 1500 Besucher.



Der Roboter fährt über die Straße und misst die Profiltiefe. (Jonas Völpel)

Ein Unternehmen wirbt an seinem Messestand mit der Bomba-Platte, benannt nach dem Staatssekretär, weil das Verkehrsministerium an der Entwicklung beteiligt war. Mit der Bomba-Platte – rund, eckig wird

gerade getestet – lassen sich Schäden in der Fahrbahn schnell ausbessern.

Joachim Lohse macht ein Foto mit seinem Smartphone, Bomba vor der Bomba-Platte, und freut sich darüber. Einen Stand weiter zeigt ihm der Vorstand eines Straßenbauunternehmens ein Foto auf seinem Smartphone, das den Senator noch mehr interessiert: Ein Bild von einem Radweg am Abend, der leicht bläulich leuchtet.

„Natürlich total umweltfreundlich“, versichert der Mann dem Senator, der nickt, meint, das wäre noch zu prüfen. Aber der Radweg interessiert ihn. Denn es gebe da eine Pendlerstrecke in einem unbebauten Gebiet, wo keine Straßenlaternen stehen sollen, damit das Licht die Frösche nicht stört. Da wäre so ein selbst-leuchtender Radweg eine feine Sache.

Ein selbst-leuchtender Radweg

Der Radweg leuchtet, weil darin fluoreszierender Splitt verarbeitet ist. Der lädt sich bei Tag auf und leuchtet dann in der Nacht. Bisher gibt es den nur auf einer Teststrecke nahe der polnischen Grenze. „Ich hab' dafür eine Verwendung“, sagt der Senator und tauscht Visitenkarten mit dem Unternehmer. Vielleicht darf der ja bald eine Teststrecke in Bremen bauen.

Die Eröffnungsrede der Vorsitzenden der FGSV beginnt dann nur zehn Minuten später als geplant, danach spricht Rainer Bomba von den Herausforderungen, vor denen Deutschland in den Bereichen Digitalisierung und Infrastruktur steht. Deutschland brauche mehr Technik in den Straßen. „Wir müssen das, was wir können, möglichst schnell

auf unseren Straßen umsetzen“, sagt Bomba.

Joachim Lohse spricht von den Verkehrsprojekten, die Bremen plant. Davon, dass der Verkehrsentwicklungsplan 2025 weitgehend im Konsens in der Bürgerschaft beschlossen worden sei, und dass neben Neubauprojekten auch der Erhalt der Infrastruktur eine große Rolle spiele.

Die Infrastruktur auf Schienen

Wichtig sei auch die Infrastruktur auf Schienen: Bremen brauche eine bessere Möglichkeit, den Güterverkehr um den Hauptbahnhof zu leiten. Das Straßenbahnnetz werde verlängert, um den Weg zur Arbeit für Pendler aus dem Bremer Umland ökologischer zu gestalten.

Einen der ersten Vorträge des Kongresses hält Gunnar Polzin. Er leitet die Abteilung Verkehr in der Behörde von Senator Joachim Lohse und spricht über den Verkehrsentwicklungsplan. In allen Phasen der Planung konnten Bürger sich beteiligen, damit habe das Bremer Vorgehen Modellcharakter, nicht nur für Deutschland. „So eine intensive Bürgerbeteiligung im Internet gab es noch nie“, sagt Polzin. Die Texte unten geben einen Überblick über die größten Projekte des Verkehrsentwicklungsplans.

Weitere Artikel aus diesem Ressort

Architektur statt Technik: Ein Haus ohne Haustechnik

Stillschweigen über Kaufpreis: Lürssens schmieden Großwerft

Urteil der Europäischen Kommission: Unterstützung für Jade-Weser-Port rechtens

Finanzierungsnot: Harte Zeiten für Stiftungen

Harms am Wall: Eulenbruch hat saniert, was er angesteckt haben soll

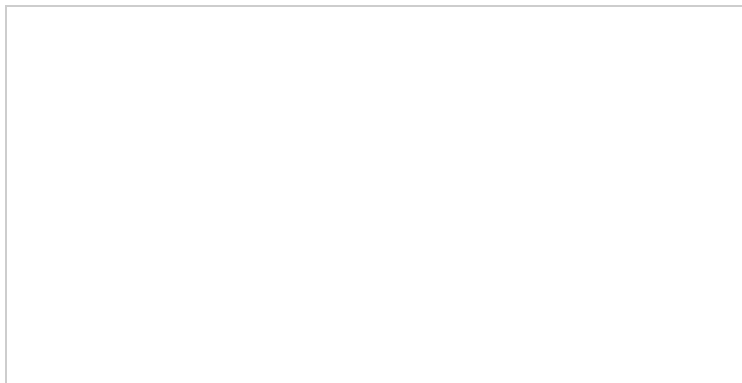
Bisher 0 Kommentare

[Eigenen Kommentar schreiben »](#)

Bitte [loggen Sie sich ein](#), um eigene Kommentare zu verfassen.

Noch nicht registriert? [Jetzt kostenlos registrieren »](#)

Diskutieren Sie über diesen Artikel



Bitte folgen Sie [unseren Community-Regeln](#) »

Abschicken