

Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr

Rot-Grün ein Erfolgsmodell?

Martin Rode

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Bremen e.V.

Der rot-grüne Senat hat ohne Zweifel in den vergangenen vier Jahren einiges in der Umwelt- und Stadtentwicklungspolitik voran gebracht. Wenn der anfängliche Streit um den Neubau eines Kohlekraftwerks sich noch ohne großes eigenes Zutun zum Guten gewendet hat, so hat der Senat mit der Verabschiedung des Klima- und Energieprogramm 2020 (KEP) den Weg zur Verringerung des bremischen CO₂-Ausstoßes um 40 % in den kommenden zehn Jahren konkret entworfen. Dennoch bleibt es eine Herkulesaufgabe, das Ziel auch zu erreichen. Ganz zu schweigen von den Herausforderungen für die Zeit danach. Die Ansätze, wie in Bremen bis 2050 90% CO₂-Reduktion erreicht werden kann, liegen noch in weiter Ferne und werden einen radikalen Systemwechsel bei Energiegewinnung und Verbrauch gleichermaßen bedeuten.

Weiterer Erfolg rot-grüner Umweltpolitik ist die klare Umsteuerung der großkoalitionären Politik des Flächenfraßes für Wohnbau und Gewerbe hin zu einem eindeutigen Primat der Innenentwicklung mit Schwerpunkt Überseestadt. Obwohl einige Projekte im Detail strittig gewesen sind, ist es tatsächlich gelungen, den Flächenverbrauch mehr als zu halbieren. Dennoch flammt der Streit um Flächennutzungen immer wieder auf und ging sogar soweit, das Hafenplaner beim Streit um den neuen Schwerlasthafen in der Weser vor Bremerhaven ohne Skrupel das größte bremische Naturareal, die Luneplate opfern wollten, so wie ehemals Henning Scherf das Hollerland.

Die ökofair-soziale Neuausrichtung des bremischen Beschaffungswesens ist auf den Weg gebracht; ebenfalls ein echter Erfolg, wenngleich die Umsetzung noch in den Kinderschuhen steckt. Gerade im gezielten Einsatz der Marktmacht der öffentlichen Hand liegt ein Schlüsselinstrument zur Förderung ökologischer Innovationen. Altpapierverwendung in den Amtsstuben, energiesparende Elektrogeräte, Ökostrom für bremischen Verwaltungen... alles keine Selbstverständlichkeiten und noch lange nicht durchgehende Praxis.

Weiterhin ist es gelungen, die Bremer Naturschätze an Wümme, Lesum und Ochtum abzusichern, die Weserufer an einigen Stellen wieder für Mensch und Natur zugänglich zu machen und alte, Stadtbild prägende Bäume besser zu schützen.

Aber in der Verkehrspolitik - zentrales Handlungsfeld für eine lebenswerte Stadt - scheiden sich die Geister. Bremens Verkehrsprobleme sind nicht etwa Staus und mangelnde Erreichbarkeit für Autofahrer, wie manche Interessengruppen uns glauben machen wollen, sondern vielmehr die allgegenwärtige Dominanz rollender und stehender Benzinkutschen und Dieselschlucker. Dennoch können drei neue Ampeln auf der Kurfürstenallee oder zwanzig Meter Parkstreifen im Concordiatunnel einen medialen Proteststurm auslösen. Da ist die Verhältnismäßigkeit nicht mehr gewahrt.

In naher Zukunft wird es nicht mehr nur um die Umweltzone und hie und da ein Tempolimit gehen. Die rot-grüne Koalition hat sich bis hierhin weitgehend einig und standhaft gezeigt hat. Thema wird zukünftig aber die Neuaufteilung des Verkehrsraums

sein; denn das ist notwendig, wenn der Anteil des Fahrrad-, Fuß- und Nahverkehrs deutlich nach oben gehen soll. Daraus ergeben sich vor allem auch große Chancen zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt mit Rückkopplungseffekten auf Wirtschaft und Innovationskraft. Das geht aber nur zulasten des Platzes für das Auto in unseren Straßen. Der Konflikt innerhalb der Koalition scheint vorprogrammiert.

Am Ende der Legislaturperiode treten mit der Weservertiefung nun auch alte Konfliktlinien wieder zutage. Die Weservertiefung ist ein Synonym für ungebrochenes Güterverkehrswachstum im exponentiellen Maßstab. Wer die Augen nicht verschließt, erkennt hieran den Widersinn angesichts der erfrischenden wachstumskritischen Diskussion der letzten Wochen und der offenkundig fehlenden Antwort auf die Mobilitätsfrage für die Zeit nach dem Öl in der „Autostadt“ Bremen.