



Resolution des Plenums der Handelskammer Bremen:

Bremen braucht eine moderne, nachhaltige und standortstärkende Verkehrspolitik

I. Verkehrspolitik ist Standortpolitik

Bremen ist sowohl das lebenswerte Oberzentrum im Nordwesten, Deutschlands siebtgrößter Industriestandort als zugleich auch bedeutende Logistikkreuzung für Nordwesteuropa. Das verarbeitende Gewerbe im Land Bremen bietet 47.000 Menschen Beschäftigung; im Groß- und Einzelhandel sind es 40.000 und in den Kernbereichen der Hafen- und Logistikwirtschaft weitere 20.000 Arbeitsplätze. Diese Kernbranchen stellen das volks- und regionalwirtschaftliche Fundament unserer Stadtgesellschaft dar. Bestand und Zukunftsorientierung dieser wirtschaftlichen Basis setzen eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur voraus. Dies umso mehr, da insbesondere der Wirtschaftsverkehr weiter wachsen wird. So prognostiziert das Bundesverkehrsministerium in seiner aktuellen Bedarfsplanung bis zum Jahr 2025 ein Wachstum der Verkehrsleistung im Straßengüterfernverkehr in Höhe von 84 Prozent. Für den Schienengüterverkehr beträgt dieser Wert beachtliche 65 Prozent. Im Seehafenhinterlandverkehr wird eine Steigerung der Verkehrsleistung von 168 Prozent (über alle Verkehrsträger) vorhergesagt. Für einen Standort, der sich als Logistikkreuzung, Industriestandort und Handelszentrum begreift und aufstellt, bieten sich aus dieser Entwicklung Chancen für Wachstum und Beschäftigung. Für eine solche Partizipation sind jedoch gute Rahmenbedingungen unerlässlich. So zählen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, Transportkosten, Transportqualität, störungsfreie Verkehrsabläufe und ein flexibles Angebot an Transport- und Logistikleistungen zu den bestimmenden Parametern für die Standortwahl von Unternehmen. Verkehrspolitik besitzt daher einen überragenden Stellenwert; sie ist immer auch Wirtschafts- und Standortpolitik. Es wäre jedoch falsch, die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft auf den Warentransport zu reduzieren. Eine gute Erreichbarkeit ist gerade auch für Mitarbeiter, Kunden und Besucher sowie natürlich für die Bewohner der verschiedenen Stadtquartiere selbst von größter Bedeutung. Insofern bleibt auch der Individualverkehr eine unverzichtbare Selbstverständlichkeit.

Damit Bremen seiner Rolle als Oberzentrum in der Nordwestregion gerecht wird, **fordert die Handelskammer** die Sicherstellung der Mobilität mit allen Verkehrsmitteln als Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Stärke und urbane Vitalität.

II. Bremen benötigt eine strategische Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehr und Mobilität stellen für die Stadtgesellschaft der Gegenwart komplexe Themenstellungen dar. Die vielen und mehrschichtigen Anforderungen und Betroffenheiten müssen in eine moderne, ebenso integrative wie strategische Verkehrsentwicklungsplanung einfließen. Siedlungsentwicklung, Demographie und Wirtschaftsverkehr stellen hierbei die zentralen Handlungsfelder dar. Eine moderne Verkehrspolitik basiert auf einem aus diesen Handlungsfeldern abgeleiteten und gemeinsam getragenen Zielsystem, das sich den umweltpolitischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts stellt, auf moderne Technologien setzt und die notwendige Mobilität ermöglicht. Limitierende Verkehrsanordnungen und der simple Rückbau vorhandener Infrastrukturen werden diesem Anspruch nicht gerecht.

Nach Überzeugung der Handelskammer benötigt Bremen eine Verkehrspolitik aus einem Guss; eine Verkehrspolitik, die mehr ist als die Summe einzelner Stadtteilpolitiken, die einem erkennbaren Gesamtkonzept folgt, verlässliche Aussagen für eine strategische Verkehrsentwicklungsplanung trifft, Integrationskraft besitzt und die Verständigung auf ein gemeinsam getragenes verkehrspolitisches Zielsystem erreicht. Um dies zu erreichen, **fordert die Handelskammer**

- eine verlässliche und Perspektiven aufzeigende Rahmgebung, die die besondere Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur als einen elementaren Standortfaktor nachvollzieht und anässigen wie ansiedlungswilligen Unternehmen Planungssicherheit gibt,
- die Sicherstellung der Erreichbarkeit, die Aufrechterhaltung der oberzentralen Funktionen sowie der Erhalt der notwendigen Mobilität für Stadtbewohner, Berufspendler, Umlandbesucher und die Akteure des Wirtschaftsverkehrs,
- Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs sowie
- die diskriminierungsfreie Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel.

Die Handelskammer unterstützt in diesem Gesamtzusammenhang auch Bemühungen zur Verringerung der verkehrsinduzierten Umweltbelastungen und zur Vermeidung unnötiger Durchgangsverkehre.

III. Bremens Wirtschaft benötigt eine gute Anbindung an die überregionalen Verkehrswege

Die bremischen Häfen sind der zweitgrößte deutsche Hafenstandort und der viertgrößte Containerhafen Europas. Die Funktion als maritime Drehscheibe internationaler Warenströme macht Bremen nicht nur zu einem bedeutenden Logistikstandort, sondern ist auch Basis für Industrie und Außenhandel. Die bremischen Häfen sind Universalhäfen und Umschlagsplätze für Waren aller Art aus allen Herkunfts- und in sämtliche Bestimmungsländer.

Die Handelskammer fordert, dass der von den Hafenkunden in aller Welt anerkannte und über Jahrhunderte erarbeitete Status als Universalhafen erhalten bleibt. Eine politische Einflussnahme auf den Umschlag bzw. Nicht-Umschlag bestimmter Güter und Warenarten sowie deren Zulaufstrecken ins Hafengebiet darf es daher nicht geben.

Bremen erfüllt als Tor zu den internationalen Märkten eine wichtige Rolle für die deutsche und europäische Volkswirtschaft. Diese besondere Aufgabe ist wesentlicher Teil des Selbstverständnisses Bremens als eigenständiges Bundesland. Allerdings bestehen erhebliche Defizite im Bereich der klein- und großräumigen Verkehrsanbindung von Häfen und Logistikflächen. In den vergangenen Jahren ist es - auch durch das Engagement der Wirtschaft - gelungen, dass über die besondere nationale Bedeutung der Seehäfen und damit über den vorrangigen Ausbau der Hafenhinterlandinfrastruktur auch auf Bundesebene grundsätzlich Konsens herrscht.

Die Handelskammer fordert, dass sich Bremen im Schulterschluss mit den anderen Küstenländern auf Basis der so genannten „Ahrensburger Liste“ bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans für einen nationalen Investitionsschwerpunkt „Hafenhinterlandverkehr“ einsetzt. Dieser muss die aus Bremer Sicht wichtigen Großprojekte, wie beispielsweise Y-Trasse, Schienenanbindung JadeWeserPort, Schienenknoten Bremen, A 1-Ausbau, A 281 sowie Küstenautobahn A 20, beinhalten. Bremen muss sich hierfür noch stärker und auch außerhalb der eigenen Landesgrenzen engagieren. Wichtig ist hierbei der enge Schulterschluss der Küstenländer.

Vor dem Hintergrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. November 2010 **fordert die Handelskammer**, auf Grundlage dieser Entscheidung eine Planung für die A 281 vorzulegen, die politisch durchsetzbar und schnell realisierbar ist.

Die besondere Rolle Bremens als Schienenknoten und die Bedeutung der Schienenverkehre für die bremischen Häfen bedingen einen systematischen stufenweisen Ausbau der Schienenwege. Aktuell geht es darum, kurz- bis mittelfristige Maßnahmen wie die Nutzung von Nebenbahnen zur Umgehung des Knotens Bremen, aber auch langfristige Maßnahmen wie die Y-Trasse Hannover-Hamburg/Bremen voranzubringen.

Die Handelskammer fordert, dass sich Bremen - wie auch Niedersachsen und Hamburg - an den Planungskosten der Y-Trasse beteiligt.

Jedoch geht es nicht nur darum, die steigenden Transportvolumina im Schienengüterverkehr in den Griff zu bekommen. Auch die Lärmproblematik spielt bei der Durchfahrung von Siedlungsgebieten eine wichtige Rolle. Neben den in Bremen ohnehin anstehenden Lärmschutzmaßnahmen muss daher auch über eine Güterumgehungsbahn nachgedacht werden.

Die Handelskammer fordert die kurzfristige Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für eine Güterumgehungsbahn, die möglichst noch im Jahr 2011 eine Bewertung der Thematik zulässt.

Der Bremer Flughafen besitzt mit seinen internationalen Flugzielen und der guten Anbindung an die wichtigsten Drehkreuze eine besondere Gateway-Funktion für Bremen und die gesamte Nordwestregion. Er ist von enormer Bedeutung für den Ferntourismus aus und in die Region. Als immens wichtiger Standortfaktor sorgt er zudem für die notwendige Mobilität von Geschäftsreisenden und eiligen Transportgütern.

Die Handelskammer fordert die Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens und der Airport-Stadt an das Stadt- und Fernstraßennetz sowie die Ausdehnung der Start- und Landebahnkapazitäten.

IV. Mobilität im Stadtverkehr erhalten

Die Einwohner Bremens werden auf ganz verschiedenen Ebenen vom Verkehr, dessen Nutzen wie auch Belastungen berührt. So besteht ein großer Teil der Stadtbevölkerung verständlicherweise darauf, möglichst frei von Schadstoffimmissionen und Lärm zu wohnen. Die Stadtbevölkerung besteht gleichzeitig aber auch aus den Mobilitätsnutzern, die ihre Wege zur Arbeit, zum Einkauf und zur Freizeitgestaltung häufig auch motorisiert zurücklegen. Daneben wiederum stehen die Unternehmen, die schlicht auf eine gute verkehrliche Erreichbarkeit angewiesen sind. Dies gilt insbesondere für den bremischen Einzelhandel. Verkehr ist also weder Selbstzweck noch notwendiges Übel. Verkehr und Mobilität sind integraler Bestandteil unserer modernen Stadtgesellschaft. Mehr noch: Verkehr und Mobilitätserhalt sind sowohl Voraussetzung für Wohlstand und wirtschaftliche Stärke als im selben Atemzug auch Zukunftsherausforderung für Stadtentwicklung und Umweltpolitik. Wer dies verkennt, nimmt Kaufkraftabwanderung ins Umland sowie Umwelt- und Ressourcenbelastungen durch unnötige Staus und Engpässe in Kauf.

Die Handelskammer fordert für Bremen eine vorausschauende integrative Verkehrspolitik, die die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren sowie insbesondere der Innenstadt verbessert und so die Attraktivität der Bremer City stärkt. Für eine bessere Organisation des Stadtverkehrs insgesamt sind daher seitens der Politik und der Verwaltung die nachfolgenden Maßnahmen zu ergreifen:

- Definition einer verbindlichen und verlässlichen Netzhierarchie im Stadtstraßensystem (von Shared-Space bis Schnellstraße), die akzeptiert und angewendet wird
- Fortschreibung eines verlässlichen Lkw-Führungsnetzes, in dem Hauptstraßenabschnitte definiert werden, auf denen Wirtschaftsverkehre in der Stadtdurchführung nicht mit Restriktionen belegt werden
- keine Reduzierung der Zufahrtskapazitäten und Regelgeschwindigkeiten in den Haupttangente (z.B. Kurfürstenallee)
- Anordnung von Halteverboten zur Vermeidung unnötiger Flaschenhalssituationen in wichtigen Innenstadtzufahrten (z.B. Concordia-Tunnel)
- Implementierung einer „Grünen Welle“ auf allen Hauptverkehrsstraßen unter Einbeziehung der vorhandenen Vorrangschaltungen für den ÖPNV
- Anreizsysteme für Pkw und Lkw mit hohen Umweltstandards, zum Beispiel durch Parkbevorzugungen im Innenstadtbereich
- Abschaffung der weitgehend wirkungslosen, aber bürokratischen Umweltzone
- klare Absage an alle Gedankenspiele zur Einführung einer Citymaut
- weitere nutzerfreundliche und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen in zentralen Lagen der Innenstadt
- die Kompetenz- bzw. Ressourcenerweiterung im Baustellenmanagement sowie dauerhafte Bereitstellung ausreichender Mittel für die werterhaltende Sanierung der Verkehrsinfrastrukturen

Die Handelskammer erkennt darüber hinaus an, dass auch für den Verkehr in Wohnquartieren Handlungserfordernisse bestehen, und unterstützt daher

- die Förderung von Car-Sharing, bei dem insbesondere Fahrzeuge mit höchsten Umweltstandards eingesetzt werden sollten (Orientierung am Beispiel car2go aus Ulm)
- die Prüfung von weiteren Tempo 30-Abschnitten in Wohnstraßen
- die Instandhaltung und den Ausbau des Radwegenetzes
- die Erprobung von Shared Space-Modellen als sich selbst erklärende Straßenräume (mit entsprechender baulicher Umgestaltung) in definierten Stadtquartieren und Straßenzügen (bei Erhalt der Leistungsfähigkeit wichtiger Straßen)

Der Qualität, Leistungsfähigkeit und Effizienz des Öffentlichen Nahverkehrs kommt in Bremen unter Mobilitätsgesichtspunkten eine besondere Bedeutung zu. Die Handelskammer setzt sich daher auch dafür ein,

- den Netzausbau unter Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten weiter zu fördern,
- den SPNV zu beschleunigen, indem beispielsweise Straßenbahnen alternierend und mit Ausnahme der wichtigsten Knoten nur jede zweite Haltestelle bedienen,
- die Mitbenutzung geeigneter Straßenbahntrassen und Busspuren durch Fahrzeuge mit besonders umweltfreundlichen Antrieben, insbesondere Taxen, zu prüfen,
- die P&R-Kapazitäten an der Peripherie und (unter enger Abstimmung mit der Umlandregion) insbesondere auf den Zulaufstrecken der Regio-S-Bahn auszubauen,
- die verschiedenen Verkehrsmittel durch moderne Informationssysteme zu vernetzen und
- einen wassergebundenen ÖPNV (Weser-Shuttle) zu etablieren.

V. Durch Innovationen den Verkehrsfluss verbessern und die Stadtumwelt entlasten

Die Handelskammer setzt sich seit Jahren für die Einführung neuer Verkehrstechnologien ein. Der Einsatz innovativer Verkehrssteuerungs- und Kommunikationssysteme kann einen ganz erheblichen Beitrag zur Optimierung der Verkehrsflüsse, zum Zusammenspiel der Verkehrsträger sowie zur spürbaren Senkung der mit dem Verkehr verbundenen Belastungen leisten. Ein solcher Technikeinsatz ist mit Investitions- und Betriebskosten verbunden. Andererseits darf der Rückgriff auf Verbote und Restriktionen nicht das erste Mittel der Wahl sein, nur weil dies die kostengünstigere Lösung darstellt und eine bestimmte Klientel bedient.

In diesem Zusammenhang **fordert die Handelskammer** einen technologieorientierten Ausbau des bremischen Verkehrssystems, der die folgenden Elemente berücksichtigt:

- moderne Informations- und Leitsysteme, Aufrüstung der VMZ zu einer integrierten und kooperativen Verkehrleitzentrale mit Werkzeugen zur aktiven Netzbeeinflussung (z.B. durch Fahrstreifensignalisierung und weiteren dynamischen Verkehrsfluss- und Wegweisungselementen) und einer stimmigen Verknüpfung zum Luftmesssystem,
- zielführende Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium für den Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen (insbesondere A 27) sowie Rücknahme der generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf allen bremischen Autobahnabschnitten,
- Förderung und Impulsgebung für betriebliche Mobilitätskonzepte,
- Förderung der Elektromobilität im Rahmen der Metropolregion unter stärkerer Einbindung der Wirtschaft und insbesondere der Bremer Automobilbaukompetenzen,
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Wasserstoffantrieben (Brennstoffzellen) im Rahmen von Pilotprojekten, beispielsweise in öffentlichen Fuhrparks, sowie auch
- Unterstützung der Transporttechnologie EuroCombi („Lang-Lkw“) als technisch, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösung für Transporte von bis zu 44 t zulässigem Gesamtgewicht auf technisch geeigneten Strecken (Punkt-Punkt-Verkehr über die Bundesautobahnen ohne die Berührung von Innenstadtbereichen)

Bremen, den 6. Dezember 2010