



[http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/282904/  
/%22Verkehrspolitik-nimmt-falsche-Richtung%22.html](http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/282904/%22Verkehrspolitik-nimmt-falsche-Richtung%22.html)

## **Handelskammer-Präses Otto Lamotte: Senator Loske hat kein Verständnis für die Positionen der Wirtschaft**

- 08.12.2010

### **"Verkehrspolitik nimmt falsche Richtung"**

**Am Montagabend hat das Plenum der Handelskammer einstimmig eine Resolution zur Verkehrspolitik verabschiedet, die von allen Anwesenden namentlich unterschrieben wurde, um den Forderungen Nachdruck zu verleihen. Über den Inhalt der Resolution sprach Annemarie Struß-von Poellnitz mit Handelskammer-Präses Otto Lamotte.**

Ihre Resolution ist ein massives Signal der Handelskammer in Richtung Verkehrspolitik. Warum gerade jetzt?

Otto Lamotte: Uns Unternehmern fehlt das Verständnis für diese Verkehrspolitik. Denn jeder kennt doch die verschiedenen Baustellen in Bremen, die dringend in Angriff genommen werden müssen. Erstens haben wir das Urteil zur A281 vom Bundesverwaltungsgericht bekommen. Nun geht es darum, nach Prüfung der Urteilsbegründung schnell und zügig einen störungsfreien Verkehr aus dem Güterverkehrszentrum (GVZ) an die A1 zu führen. Darauf warten die Unternehmen im GVZ seit Jahrzehnten. Zweitens muss dafür gesorgt werden, dass die Hauptschlagadern in die Innenstadt frei sind und bleiben, damit die Versorgung des Zentrums störungsfrei laufen kann. Drittens geht es darum, dass unsere Häfen effizient mit dem Hinterland verbunden werden, auch vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Warenströme der Zukunft.

In der Vergangenheit hat es mehrere Versuche gegeben, große Linien in der Verkehrspolitik zu entwerfen: die Nordtangente, die Südtangente. Das sind, wie der Rembertikreisel oder die Adenauer-Allee in der Vahr, oft Torsi geblieben. Es scheint nicht so ganz einfach zu sein, den Bedarf der Zukunft zu planen und dann auch konsequent umzusetzen.

Das ist sicher so, denn die Anforderungen ändern sich im Zeitverlauf. Trotzdem

muss man deutlich sagen: Die Grundkonzeption muss stimmen, und sie muss flexibel sein, damit sie an neue Anforderungen angepasst werden kann. Wir fordern seit Jahren - und erneut in unserer Resolution - dass es einen Masterplan für die Verkehrsinfrastruktur in Bremen und umzu geben muss. Einen solchen Masterplan vermissen wir aus dem Verkehrsressort nach wie vor.

Verkehrssenator Reinhard Loske hat gesagt, er plane die Mobilität der Zukunft. Fordern Sie die Mobilität der Vergangenheit?

Nein, im Gegenteil: Wir haben in unserer Resolution der Zukunft der Mobilität bewusst eine zentrale Rolle eingeräumt. Aber das erfordert, dass man die Wirtschaft und die Bevölkerung gleichermaßen mitnimmt.

Das hat Stuttgart 21 gezeigt.

Stuttgart 21 hat gezeigt, dass beide Bereiche stark miteinander vernetzt sind. Aber man sollte einen zentralen Aspekt nicht vergessen: Zum Individualverkehr gehört auch, dass die Menschen zu ihren Arbeitsplätzen und wieder nach Hause kommen. Dasselbe gilt für die Kunden. Die Wirtschaft muss in das Infrastrukturnetz so eingebunden sein, dass sie problemlos funktionieren und wachsen kann.

Beispiel Kurfürstenallee: Anwohner arbeiten auf beiden Seiten der Straße, wollen auf beiden Seiten einkaufen, Schulkinder müssen die Straße überqueren. Sind deren Belange nicht auch wichtig? Beide Beiräte haben sich für die von Ihnen kritisierte Ampellösung eingesetzt.

Die Brücken existieren. Es wäre ein Leichtes gewesen, diese Brücken auszubauen und das Geld an anderer Stelle zu sparen. Es ist vollkommen richtig, dass sich Menschen, die zu beiden Seiten einer großen Straße leben, angemessen von einer Seite auf die andere bewegen können müssen. Aber es gibt eben auch Menschen, die über diese Straße zur Arbeit fahren. Eine Frau, die halbtags arbeitet, muss sich, um Beruf und Familie unter einen Hut zu bekommen, individuell nach ihren Bedürfnissen bewegen können. Dieser Zubringer ist wichtig für die gesamte Wirtschaft und den Tourismus, denn auch davon leben wir.

Die teilzeitarbeitende Frau oder der Tourist brauchen bei Tempo 50 auf der

Kurfürstenallee je nach Berechnung drei bis sieben Minuten länger für die Strecke.  
Ist das unzumutbar?

Wenn man die einzelnen Individuen nimmt, klingt das sicherlich relativ wenig.  
Aber wenn man das addiert - was man ehrlicherweise tun muss -, dann kommen  
dabei erhebliche Zeitmengen heraus. Zudem erhöht sich wegen der  
Unterbrechungen durch Ampelstopps der Ausstoß von CO<sub>2</sub>, anders als bei einem  
kontinuierlichen Verkehrsfluss. Und nachweisbar ist, dass bei verlängerten  
Fahrzeiten in die Innenstadt Kundenströme zu Einkaufszentren auf die Grüne  
Wiese abwandern.

Noch mal zum Thema Mobilität der Zukunft: Welche Akzente wollen Sie setzen?

Wir wollen Konzepte unterstützen und mitentwickeln wie das Car-Sharing, den  
Ausbau der Elektromobilität oder IT-gestützte Verkehrsleitsysteme, die sich  
flexibel an den jeweiligen Verkehrsfluss anpassen. In unserer Resolution schlagen  
wir auch vor, den Lkw-Verkehr anders zu nutzen und zu leiten. Lang-Lkws können  
dabei eine wichtige Rolle spielen.

Sie fordern, dass die bremischen Häfen weiter Universalhäfen bleiben müssen. Das  
ist allgemein formuliert, bezieht sich konkret aber auf die geplanten  
Castortransporte. Sind Sie dafür, dass in den bremischen Häfen weiter Brennstäbe  
aus Atomkraftwerken umgeschlagen werden?

Wir sind dafür, dass der Begriff Universalhafen im richtigen Zusammenhang  
gesehen wird. Ein Universalhafen zeichnet sich dadurch aus, dass die für ihn  
vereinbarten rechtlichen Bedingungen und die Sicherheitsbestimmungen von allen  
Seiten voll eingehalten werden. Innerhalb dieses Rahmens darf nicht zwischen  
einzelnen Waren, Güterströmen oder Ländern diskriminiert werden.

Die Ablehnung bezieht sich ausschließlich auf den Umschlag von Brennstäben, mit  
dem Argument, die Sicherheitsauflagen seien sehr hoch und Bremen könne sich  
den Polizeieinsatz nicht leisten. Können Sie diese Argumentation nachvollziehen?

Man muss bei dieser Diskussion aufpassen, dass man nicht die verschiedenen  
Ebenen miteinander vermischt. Noch einmal: Wir plädieren dafür, dass die  
rechtlichen Bestimmungen und die Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

Wenn diese Voraussetzungen erfüllt werden, muss sich die Exekutive dafür einsetzen, dass der Verkehr auch störungsfrei fließen kann.

Bremen soll sich nach Meinung der Kammer stärker für die Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung engagieren, im Schulterschluss mit den norddeutschen Küstenländern. Nun ist ja die Ahrensburger Liste, ein Katalog von vorrangigen Forderungen, im Verbund der norddeutschen Küstenländer entstanden. Dass sie jetzt erneut überprüft wird, hängt mit dem Regierungswechsel in Berlin zusammen. CSU-Verkehrsminister Ramsauer sieht einiges anders als SPD-Verkehrsminister Tiefensee. Wo sehen Sie Versäumnisse Bremens?

Wir stellen fest, dass die Bekenntnisse zur Ahrensburger Liste von Bremen weiter getragen werden. Aber wenn es konkret wird, ist für uns nicht erkennbar, wie weit der Bremer Verkehrssenator die Richtung bestimmt oder der Senat als Ganzes. Das betrifft zum Beispiel die Y-Trasse. Bremen steht offiziell zwar zur Y-Trasse, ist aber anders als Niedersachsen und Hamburg bisher nicht bereit, sich an den Planungskosten zu beteiligen. Dazu muss es jetzt eindeutige Zusagen zur Mitfinanzierung aus Bremen geben. Die Zeit drängt.

An wen wendet sich diese Resolution?

An die Politik, die Verbände und ganz allgemein an die Öffentlichkeit. Wir werden aus dieser Resolution heraus eine längerfristige Initiative entwickeln, mit den Verbänden sprechen, mit der Politik, die Öffentlichkeit informieren, auch über konkrete Ergebnisse, die sich daraus ergeben.

Wird Verkehr nach Bremen 2020 der neue Schwerpunkt der Handelskammer?

Das passt als operatives Element hervorragend in unsere Initiative "Perspektive Bremen 2020". Die Resolution gehört auch zu den Wahlprüfsteinen der Kammer.

Die Wahl des Zeitpunkts der Veröffentlichung der Resolution hat also auch mit der bevorstehenden Wahl zu tun?

Den Zeitpunkt für die Veröffentlichung haben wir gewählt, weil die Wirtschaft gerade in den letzten Monaten den Eindruck gewonnen hat, dass die Verkehrspolitik in Bremen in vielen Punkten eine falsche Richtung eingenommen

hat. Wir erwarten zu den konkreten Aussagen unserer Resolution vom Senat jetzt auch eine eindeutige Stellungnahme. Wenn diese nicht kommt, müssen wir davon ausgehen, dass sich die Ansicht des Verkehrssenators mit der Haltung des gesamten Senats deckt. Wir haben kein reines Forderungspapier vorgelegt, sondern ganz bewusst auch in Richtung Einbeziehung der Bevölkerung, in Richtung Zukunftskonzepte argumentiert.

Wann haben Sie zuletzt mit Herrn Loske gesprochen?

Vor etwa zehn Tagen.

Haben Sie eine gemeinsame Gesprächsebene?

Leider zu wenig. Wir fordern ihn immer wieder auf, mit uns in den Dialog zu treten. Aber wir vermissen bei ihm vielfach das grundsätzliche Verständnis für die Positionen der Wirtschaft.