



[http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/284164/
/%22Handelskammer-macht-Lobbypolitik%22.html](http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/284164/%22Handelskammer-macht-Lobbypolitik%22.html)

10.12.2010

"Handelskammer macht Lobbypolitik"

Die Verkehrspolitik des Grünen-Senators Reinhard Loske ist von der Handelskammer und einigen Unternehmen scharf angegriffen worden. Im Gespräch mit Annemarie Struß-von Poellnitz äußert er sich zu den Vorwürfen.

Sie haben gesagt, das Thema Verkehr sei nicht entscheidend für die Standortwahl von Unternehmen. Bleiben Sie dabei?

Reinhard Loske: Das habe ich so nicht gesagt. Unternehmen machen ihre Standortentscheidung von verschiedenen Faktoren abhängig. Die Aussage, dass die Einführung von Tempo 50 auf der Kurfürstenallee zur Abwanderung von Unternehmen führt, halte ich aber für geradezu grotesk. Da stimmen die Maßstäbe nicht mehr. Wir machen Verkehrspolitik für alle Menschen. 60 Prozent aller Wege hier in Bremen werden zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt, 40 Prozent mit dem Auto. Man kann nicht aus 40 Prozent Individualverkehr 100 Prozent Verkehrspolitik ableiten.

Aber die Schnittmengen sind groß. Die meisten von uns gehören mal zu den 60, mal zu den 40 Prozent.

Ja, ich auch.

Für die Gerichtsentscheidung zur A281 sind Sie nicht verantwortlich, aber das Tempolimit auf der Kurfürstenallee sehen zumindest Teile der Wirtschaft nicht als isolierte Maßnahme, sondern als weiteren Punkt einer Politik der Nadelstiche aus Ihrem Ressort, mit denen ihnen das Leben schwer gemacht werden soll.

Das ist ein falscher Eindruck. Die Maßnahmen auf der Kurfürstenallee sind Teil des Verkehrskonzepts Bremer Nordosten. Sie sind gründlich vorbereitet und abgestimmt worden. Beide Beiräte und die Verkehrsdeputation haben dem mit

breiter Mehrheit zugestimmt. Ich mache eine Verkehrspolitik für alle, dazu gehört auch die Wirtschaft. Aber wir können natürlich keine Brummi-Vorrang-Politik machen.

Bremen ist ein Hafen- und Logistikstandort, daran hängen viele Arbeitsplätze. Was bedeutet das für Sie als Verkehrssenator?

Bremen ist ein Logistikstandort, keine Frage. Aber als ich vor dreieinhalb Jahren hierhergekommen bin, habe ich mich schon gewundert, dass man hier ein Güterverkehrszentrum mitten in die Pampa gebaut hat. Andererseits sollten wir das GVZ auch nicht schlecht reden, es ist bekanntlich eines der besten in Europa. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass der Ringschluss zwischen A1 und A27 möglichst schnell kommt. Das wäre gut für die Logistiker und würde zudem die Innenstadt entlasten. Da sind wir uns einig. Ich mache mir nur den Vorwurf, dass ich mich bei meinem Amtsantritt dem Druck vor allem aus der Handelskammer gebeugt habe. Man hätte die ganze Planung zur A281 infrage stellen müssen. Durch den politisch aufgebauten Zeitdruck ist eine Verzögerung entstanden, die möglicherweise vermeidbar gewesen wäre, wenn man das Konzept des runden Tisches mit mehr Ruhe verfolgt hätte.

Wenn das Urteil zur A281 da ist und Sie eine neue Lösung entwickeln müssen, werden dann die Logistiker einbezogen?

Unbedingt, selbstverständlich! Ebenso die Handelskammer. Es gibt keine Institution in Bremen, mit der wir als Senat mehr reden, als mit der Handelskammer. Deshalb verstehe ich die Kritik von Herrn Lamotte auch nicht. Ich wundere mich auch über den Vorwurf, ich habe kein Verständnis für Wirtschaftspolitik. Ich habe möglicherweise ein anderes Verständnis von Wirtschaftspolitik. Was die Handelskammer mit ihrer Resolution vorgelegt hat, ist keine Wirtschaftspolitik, das ist Lobbypolitik. Wir machen aber Politik nicht nur für einen Teil, sondern für das Ganze.

In der Kammer herrscht aber die Ansicht, die Wirtschaft spiele innerhalb dieses Ganzen eine eher untergeordnete Rolle.

Wer ist die Wirtschaft? Ein Großteil der Unternehmen findet die Politik, die ich mache, richtig, gerade da, wo es um die Lebensqualität hier in der Stadt geht. Das

ist wichtig, um gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Stadt zu holen.

Sind diese Unternehmen denn in der Handelskammer nicht vertreten?

Die Handelskammer ist eine Organisation, in der Zwangsmitgliedschaft herrscht. Ich bezweifle, dass alle Unternehmen - oder auch nur die Mehrheit der Unternehmen - sich die Welt so einfach zusammenbackt wie die Handelskammer. Wenn man sich dieses Papier ansieht: Monstertrucks, Flughafenausbau, Vorrang für Autos, weg mit dem Tempolimits. Das ist eine Vorstellung von Politik, die auch von großen Teilen der Unternehmen nicht getragen wird. Das ist eine sehr traditionelle, nach hinten gerichtete Industriepolitik.

Gibt es in Ihrem Ressort einen Masterplan für den Güterverkehr?

Für die Verkehrspolitik insgesamt gibt es in unserem Haus eine ganz klare Linie: Wir wollen nachhaltige, innovative Verkehrskonzepte weiterentwickeln. Was den Güterverkehr betrifft: Wir haben ein Lkw-Führungsnetz für einen möglichst fließenden Verkehr, wir brauchen die schnelle Anbindung des GVZ an die A1. Natürlich ist die ganze Logistikbranche für Bremen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, die Arbeitsplätze schafft. Aber auch sie muss sich Kriterien wie Nachhaltigkeit stellen, Stichwort Green Logistics.

Die Resolution der Handelskammer enthält auch Ansätze, die ein grüner Verkehrssenator aufgreifen kann, oder?

Auf jeden Fall, da sind Punkte, die sind auch ein bisschen grün, aber insgesamt trägt das Papier eine Grundorientierung, die nicht zukunftsfähig ist. Wir sind gegen diese Monstertrucks, weil die unsere Straßen kaputt machen. Wir sind auch nicht der Meinung, dass das Tempolimit auf der Autobahn aufgehoben werden muss. Wir sind auch nicht für die Aufhebung der Umweltzone oder den Rückbau der Maßnahmen in der Kurfürstenallee. Das Papier berücksichtigt noch zu wenig, dass moderne Unternehmen - und Logistiker sind moderne Unternehmen in einer arbeitsteiligen Ökonomie - auch gesellschaftliche Akzeptanz brauchen. Was wir machen in Richtung Lärmschutz und Emissionsschutz, machen wir ja, weil Lärm und Abgase viele Menschen in ihrem Leben beeinträchtigen, viele Menschen das auch so sehen. Die Handelskammer wäre sicher gut beraten, an das Thema ein bisschen dialogischer heranzugehen.

Sie vielleicht auch?

Von meiner Grundhaltung her habe ich großen Respekt vor der Handelskammer. Aber inhaltlich gibt es da eben deutliche Kontroversen. Der Geist, den dieses Papier atmet, entspricht nicht meinem Verständnis einer modernen Verkehrspolitik.

Wird Verkehrspolitik zwischen Ihnen und Ihrem Koalitionspartner SPD zum Wahlkampfthema: Stichwort City-Maut?

Projekte wie die Kurfürstenallee und die Bismarckstraße, das ganze Konzept Bremer Nordosten, das alles ist in großem Konsens gemacht worden. Aber wenn der Bürgermeister sagt, das Papier der Handelskammer decke sich in weiten Teilen mit den Eckpunkten des Senats, dann kann ich dem nicht zustimmen. Ich hoffe, die Auseinandersetzungen mit der SPD zu diesem Thema werden sich in Grenzen halten. Wir haben eine Menge zusammen hinbekommen und können noch eine Menge zusammen hinbekommen.

Aber die City-Maut nicht.

Überall denkt man über City-Maut-Konzepte nach und hier in Bremen werden Denkverbote ausgesprochen. Im Programm der Grünen steht: Wir wollen das prüfen, aus zwei Gründen: einmal, um den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren, aber zum zweiten auch, weil wir aus Steuermitteln mit der Instandhaltung des Straßennetzes nicht mehr hinterherkommen. Wir schieben eine Bugwelle von 90 Millionen Euro vor uns her. Auch deshalb muss ich mir Gedanken darüber machen, wie das zu finanzieren ist. Das kann die City-Maut sein, das können Betreibermodelle sein. Deshalb prüfen wir auch die City-Maut. Es gibt Argumente, die in Bremen dagegen sprechen, weil es hier nicht ein einziges Zentrum gibt, sondern mehrere Nebenzentren. Aber es gibt auch Gründe, die dafür sprechen. Ich bin für eine vorurteilsfreie Prüfung.