

Handelskammer Bremen
z. Hd. Herrn Präses Lamotte
Am Markt 13
28195 Bremen

Offener Brief,
betr. Interview im Weser-Kurier vom 8.12.2010

Bremen, den 9. 12. 2010

Sehr geehrter Herr Lamotte,

mit Verwunderung und mit Unverständnis habe ich Ihre Ansichten zum Verkehrskonzept Nordost gelesen. Tempo 50 gelten nun auf einem Teil der Richard-Boljahn-Allee/Kurfürstenallee, wo vorher Tempo 70 war. Auf dem anderen Teil galt sowieso schon Tempo 50. Drei ebenerdige Ampeln und Tempo 30 in einem Teil der Bismarckstraße sind ebenfalls Teil des Konzeptes. Dieses Konzept geht ursprünglich auf Beschlüsse der betroffenen Beiräte Schwachhausen und Vahr zurück. Als Beiratssprecher von Schwachhausen habe ich sämtliche Diskussionen und auch die Arbeitsgruppe aktiv begleitet. Ein Mitarbeiter aus Ihrem Hause war dort auch dabei. Um meine direkte Betroffenheit zu verdeutlichen, möchte ich Ihnen sagen, dass ich der Vorsitzende der freiwilligen Standortgemeinschaft Wachmannstraße bin. Mir sind bislang keine Bedenken über die Auswirkungen für diesen direkt betroffenen Standort von den ca. 70 gewerblichen Mitgliedern dieser Vereinigung bekannt. Ich selbst betreibe ein Geschäft in der Wachmannstraße. Ich würde mir nach Ihrer Theorie also selbst schaden durch die Förderung dieses Verkehrskonzeptes Nordost.

Die umgesetzten Maßnahmen in der Richard-Boljahn-Allee/Kurfürstenallee waren zuallerst ein langgehegter Wunsch der Beiräte Vahr und Schwachhausen, den demokratisch legitimierten Vertretern der anliegenden Stadtteile. Und zwar nicht im Sinne einer Autoblockade sondern zwecks Lärminderung, Verkehrsreduzierung, Barrierefreiheit und Minderung der zerschneidenden Wirkung dieser Achse. Dies Anliegen fand offene Ohren beim Ressort von Senator Loske. Dabei wurde natürlich auch ein möglicher Ausbau der Brücken überprüft. Sie haben dazu ausgeführt, ich zitiere „Die Brücken existieren. Es wäre ein Leichtes gewesen, diese Brücken auszubauen und das Geld an anderer Stelle zu sparen.“ Ich setze bei Ihnen einen großen wirtschaftlichen Sachverstand voraus. Deswegen wundert mich diese Aussage. Um eine halbwegs erträgliche Steigung dieser Brücken hinzubekommen, wären dabei viel, viel größere Bauwerke herausgekommen. Enteignungen von privatem Gelände wären notwendig gewesen. Das wäre sehr, sehr teuer geworden. Warum wir dadurch sogar noch Geld gespart hätten: Diese Logik erschließt mich mir nicht. Ganz offen gesagt: Ihr Vorschlag wäre noch teurer als der Vorschlag Ihres Vorgängers, Herrn Peper. Der plädierte für den Einbau von Fahrstühlen. Das hätte vier Millionen gekostet. Nicht enthalten darin: die Kosten für Wartung, Vandalismusschäden und die Frage, wer mit welchem Schlüssel eigentlich die Dinger benutzen darf.

Volkswirtschaftlich möchte ich jetzt den Nutzen durch die Vorteile für Zehntausende Anwohner nicht gegen den Verlust von ein bis drei Minuten von Zehntausenden Autofahrern aufrechnen. In dem Artikel geistern aber diesbezüglich – von Ihnen nicht widersprochen – Zeitverluste von drei bis sieben Minuten herum. Ich weiß von 50 Sekunden bis 3 Minuten. Das war auch Stand der Arbeitsgruppe an dem auch einer Ihrer Vertreter teilgenommen hat. Haben Sie vielleicht nicht bedacht, dass auf einem Teil der Strecke schon längst Tempo 50 gilt? Ich würde mich gerne anbieten, mit Ihnen die Strecke abzufahren, um die Zeit zu stoppen. Da müsste man schon extreme Dinge voraussetzen, um auf die sieben Minuten zu kommen. Ich weiß, dass Ihr Interview auch einen gesamtstädtischen Hintergrund hat und einen atmosphärischen hinzu. Aus meinem dargelegten persönlich betroffenen Hintergrund möchte ich dazu schreiben: Eine Stadt ist ganz entscheidend auch zum Wohnen da. Und damit sind Wirtschaftsinteressen, Verkehre möglichst einvernehmlich zu vereinbaren. Wir sind auch in Bremen mit einem Umwelt-, Bau- und Verkehrssenator Loske noch immer ganz weit von einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten entfernt. Nach einem Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel steht an zweiter Stelle, und das nach meinem Eindruck mit weitem Abstand, das Auto und der LKW-Verkehr. Ich lade Sie gerne in „meinen“ Stadtteil ein, um Sie dafür konkret zu sensibilisieren. Die Zahl sei der guten Ordnung halber noch einmal erwähnt. 40 % der Verkehre in unserer Stadt betreffen den motorisierten Individualverkehr. Wir haben auch die Pflicht, verantwortliche Verkehrspolitik für die anderen 60 % zu machen. Das betrifft in besonderem Maße Alte, Kinder und Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Menschen. Dass solche Sorgfalt im Widerspruch zu einer nachhaltigen Wirtschaftspolitik stünde, sehe ich noch nicht. Selbst wenn, wäre es eigentlich an der Handelskammer solche Widersprüche aufzulösen, wenn es sie gäbe und sie nicht derart zu „befeuern“. Und dies bitte mit seriösen und nicht ideologischen Scheinargumenten wie die Machbarkeit von irgendwelchen Fahrstühlen oder denkwürdigen Brückenbauwerken. Und dann ist es wichtig, den Kontext zu behalten. Der Straßenzug Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee ist vergleichbar mit der Parkallee. Das ist vom Straßenquerschnitt wie der Autobahnanbindung vergleichbar. Tempo 50 klappt dort wunderbar. Die grüne Welle gilt inzwischen als eine vorbildliche.

Mit Senator Loske haben Sie laut Interview vor 10 Tagen gesprochen. Sie fordern zu Recht die heilsame Wirkung des Dialoges ein. Das ist genau auch mein Ansatz. Ich sehe nicht so Recht, dass Sie diese kommunikative Ebene mit Ihren Mitgliedern in den Stadtteilen (da nehme ich durchaus hoffnungsspendende Ansätze im Hause ausdrücklich aus) richtig gut pflegen. Das war beim Concordiatunnel nicht der Fall und hier eben auch nicht. Auch für ein wirklich überzeugendes politisches Mandat für derartige Interviews wäre es vorher äußerst hilfreich, wenn man den wohlwollenden Diskurs mit den betroffenen Mitgliedern in den Stadtteilen vorgeschaltet und gepflegt hätte.

Einen freundlichen Gruß

Ralph Saxe