

# „Das ist kein guter Tag für Bremen“

Senator Joachim Lohse fordert Geschlossenheit bei Verkehrsplanung / A1-Ausbau soll Priorität haben

Joachim Lohse ist seit Sommer 2011 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Der 57-Jährige von den Grünen hatte mit dem Verkehrsministerium in Berlin verhandelt, dass der achtspurige Ausbau der Autobahn 1 vordringlich in den Verkehrswegeplan kommt. Das Ministerium stufte aber den Bau der B6n höher ein. Ein „intervenierender Brief“ des CDU-Fraktionsvorsitzenden Thomas Röwekamp an den Bund löste bei ihm und den Grünen Empörung aus.

**Worüber ärgern Sie sich heute am meisten?**  
**Joachim Lohse:** Mich ärgert, dass uns der Oppositionsführer Thomas Röwekamp von der CDU in die Parade gefahren ist. Und das an einem Punkt, an dem wir gerade dabei waren, eine sehr kluge Lösung für Bremen mit dem Bundesverkehrsministerium auszuhandeln. Wie haben eine klare Auftragslage mit einstimmigen Beschlüssen der Bremischen Bürgerschaft aus dem Oktober 2012.

**Darin geht es um die A1 und die B6n.**  
Es geht darum, mehr Lärmschutz an der A1 in den Stadtteilen Arsten, Kattensch und Habenhausen zu realisieren, und wir haben die klare Auftragslage, dass wir die B6n, den Zubringer, nur in der Bremer Vorzugsvariante mit Tunnel unter dem Flughafen hindurch bauen sollen. Das ist damals einstimmig von der Bürgerschaft beschlossen, die Umfahrung des Flughafens hingegen ausdrücklich abgelehnt worden. Auf dieser Basis hat das Ressort seitdem gehandelt. Es hat zudem entsprechende Senatsbeschlüsse gegeben. Wir haben bei der Anmeldung der Länder für den Bundesverkehrswegeplan geschaut, wie wir einen maximalen Infrastrukturvorteil für Bremen bekommen. Das haben wir mit dem Ministerium verhandelt, bevor Thomas Röwekamp da interveniert hat.

## Welche Konsequenz hat das?

Das Ergebnis wird sein, dass wir weniger für die Bürger bekommen und weniger Geld aus dem Bundesverkehrswegeplan nach Bremen holen können. Das Straßennetz verbessert sich somit auch nicht. Das ist kein guter Tag für Bremen.

**Der parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann von der CDU sagt, dass das Bundesverkehrsministerium dem Bremer Wunsch nach einem Ausbau der A1 nicht nachkommt und stattdessen die B6n vorzieht. Hat Bremen kein Mitspracherecht bei solchen Entscheidungen?**

Die Stärke Bremens liegt in der Einstimmigkeit, dass Positionen immer gemeinsam formuliert werden. Man muss doch wohl annehmen, dass der Ausbau der A1 für die gesamtstaatliche Infrastruktur und somit für den Bund wichtiger ist als ein Zubringer zu einer Bremer Umgehungsautobahn. Nicht zuletzt ist die Anregung, die A1 zu priorisieren, vom Bund gekommen. Aber in dem Moment, in dem Bremen dann nicht mehr mit einer Stimme spricht, sondern daraus durch die Intervention Röwekamps eine Kakophonie von unterschiedlichen Wortmeldungen wird, ist es für das Ministerium schwierig, sich zu positionieren.

**Es gibt einen Senatsbeschluss, wonach die Dringlichkeit der beiden Fernstraßenprojekte geändert wird.**

Genau, wir hatten die politischen Aufträge aus der Bürgerschaft und den Beschluss vom 3. Mai. Da ist unser Ressort gebeten worden, die Dringlichkeiten zu ändern. Weil wir sehen, dass die B6n in der Tunnelvariante ein kompliziertes Vorhaben ist und eine langwierige Planung und Verhandlungen nach sich zieht. Es wird schwierig, in den nächsten vier Jahren der Konsolidierungsphase in Bremen das Geld dafür zu finden. Danach stelle ich es mir wieder etwas leichter vor. Bremen wird das Geld aber kurzfristig nicht zur Verfügung haben. Dagegen sind



Joachim Lohse (Grüne) ärgert sich über die Intervention von CDU-Fraktionschef Röwekamp beim Bundesverkehrsministerium. FOTO: FRANK THOMAS KOCH

bei der A1 die Finanzierungsanteile und Interessen klar. Der Ausbau hätte einen unmittelbaren Nutzen für Unternehmen und Bürger gehabt.

## Warum setzt der Bund den Bremer Wunsch nicht um?

Das muss man sich noch mal anschauen. Ich glaube, was Bremen jetzt braucht, ist ein Schulterschluss. Wir haben in der kommenden Woche eine Debatte zu diesem Thema im Parlament, und es wäre gut, wenn das Parlament erklärt, wie die Prioritäten im Interesse Bremens zu setzen sind. Mit einem klaren Votum im Rücken würde ich noch mal das Gespräch mit dem Bund suchen. Wenn man sich die objektive Faktenlage anschaut, welches der beiden Vorhaben eher realisiert werden kann und Nutzen stiftet, müsste klar sein, in welches Projekt das Geld fließen sollte – nämlich in die A1.

## Wie kann es sein, dass das Bundesverkehrsministerium eine Entscheidung trifft, die nicht mit Bremen abgesprochen ist?

Von Bremen ist eine Änderung beantragt worden, und der Bund hat klar gemacht, dass für beide Projekte kein Geld da ist. Deswegen haben wir die ursprüngliche Planung in Gesprächen in Bonn überdacht und die A1 vorgezogen. Wenn nach dieser Änderung erneut eine Intervention aus Bremen kommt, wird man sich in Berlin sicherlich fragen, was Bremen eigentlich will. Noch mal: Wir müssen mit einer Stimme sprechen.

## Sie glauben also, dass es an dem Schreiben von Herrn Röwekamp lag? Staatssekretär Ferlemann sagt, dass es ein rein informeller Austausch war.

Es gab eine Eingabe der Bremer CDU-Fraktion zur Beibehaltung der bisherigen Einstufung, obwohl die Änderung vom Senat

beschlossen worden und kommuniziert war. Es ist offenkundig, dass diese Intervention, die Röwekamp nun kleinreden will, beim Ministerium eine Wirkung erzielt hat. Das ist zum Schaden Bremens. Herr Röwekamp schreibt „Jede B6n ist besser, als keine B6n“, dabei hat die CDU dem damaligen Beschluss mit einer B6n in der Tunnelvariante zugestimmt. Da fragt man sich: Was will die CDU eigentlich? Man könnte auf den Gedanken kommen, dass Herr Röwekamp die Lust am Störfeuer wichtiger war als die Interessen Bremens und der bremischen Wirtschaft.

## Wie hoch ist die Chance, die Dinge noch zu ändern?

ANZEIGE

**VON FEIN**  
BIS

Das vermag ich heute nicht zu sagen. Wir müssen es versuchen. Aus dem Schreiben von Herrn Ferlemann geht ja auch hervor, dass die Entscheidung zum Ausbau der A1 nicht bedeutet hätte, dass es bei der B6n nicht weitergeht. Wir hätten also keine Verschlechterung der Ist-Situation für die B6n gehabt, dafür aber den Ausbau der A1.

## Was bedeutet es, wenn diese Einstufung nicht mehr geändert werden kann?

Das kann bedeuten, dass hier richtig viel Geld, nämlich 150 Millionen Euro, für die Bremer Infrastruktur flöten geht.

Das Gespräch führte Pascal Faltermann.