



das gut-gefüllte-city-wetter

Verkaufsoffene Sonntage fordert die FDP Bremerhaven, um „das Weihnachtsgeschäft von den vollen Samstagen zu entzerren“. An den prallevollen Sonntagen danach macht das Virus dann wohl Pause. Besser: Spazieren, bei 16 Grad und etwas Sonne

nachrichten

Bremen versucht's nochmal: Keine Demo mit schwarz-weiß-rot

Die Innenbehörde hat eine für Samstag angemeldete Demonstration von rechtsextremen Organisationen verboten. Diese wollten mit schwarz-weiß-roten Fahnen gegen den Bremer Erlass demonstrieren, der das Zeigen von Reichsflaggen als Ordnungswidrigkeit einstuft (die taz berichtete). Für das Demoverbot argumentiert Innensenator Ulrich Mäurer (SPD), die Versammlung habe „einen das friedliche Zusammenleben der Bürger und Bürgerinnen bedrohenden Charakter“. Die Behörde verweist auf die Gefahr von Auseinandersetzungen mit Gegendemonstrant*innen, sowie den Infektionsschutz. „Die Rechte“ will gegen das Verbot klagen. Vergangenes Wochenende war bereits das Verbot einer Reichsflaggen-Demo in Bremerhaven vom Oberverwaltungsgericht gekippt worden. (taz)

Rote Hilfe verliert vor Gericht

Die Rote Hilfe darf weiter als „gewaltorientiert“ bezeichnet werden. Der Verein, der linke Aktivist*innen in Prozessen unterstützt, hatte gegen die Formulierung im Landesverfassungsschutzbericht geklagt. Das Verwaltungsgericht hat die Klage nun abgewiesen: Die Aussage sei über Zitate hinreichend nachvollziehbar belegt. Die Rote Hilfe kann noch Berufung einlegen. (taz)

Aktive Pause von Kita Bremen

Mitarbeiter*innen von Kita Bremen haben am Mittwoch mit einer Plakataktion zwischen Dom und Rathaus demonstriert. So soll laut Ver.di Bremen/Nordniedersachsen auf das Arbeitgeberangebot von nur einem Prozent mehr Entgelt und auf Verschlechterungen bei den Tarifeingruppierungen reagiert werden. Die Beschäftigten wollten von weiteren Kita-Schließungen und Streiks absehen, um Eltern nicht zusätzlich zu belasten. (taz)

Myong-Hee Ki erhält Bremer Atelierstipendium

Der Senator für Kultur vergibt das fünfte Bremer Atelierstipendium an die Künstlerin Myong-Hee Ki. Die Jury lobte besonders den feinen Umgang der Künstlerin mit einfachen Formen und textilen Geweben. Das Stipendium soll der Künstlerin ermöglichen, sich künstlerisch weiterzuentwickeln und sich in Bremen und überregional zu vernetzen. (taz)

Der Kampf gegen die Autobahn verbindet schon seit 13 Jahren die Bürgerinitiative Foto (2008): Ingo Wagner/dpa

Ein langer Kampf gegen die Verwaltung

13 Jahre lang hat die Bürgerinitiative „Für eine menschengerechte A 281“ in der Politik mitgespielt, jetzt löst sie sich auf. Ihr großer Erfolg von 2010 steht auf wackligen Beinen

Von Klaus Wolschner

Eine „menschengerechte Autobahn“ – gibt es so etwas überhaupt? Im Namen der Bürgerinitiative „Für eine menschengerechte A 281“, die seit 2007 die Bremer Politik gescheucht hat, steckt ein Kompromiss: Es gibt Autobahnen, weil Menschen sie benutzen, offenbar also brauchen; andere aber, das wohl soll das merkwürdige Wort „menschengerecht“ ausdrücken, sollen möglichst wenig von Lärm und Abgas betroffen sein. Um das „möglichst wenig“ geht es eigentlich bei jedem Straßenbau.

Als die Planer, die inzwischen unter dem Namen „DEGES“ firmieren und hier einfachheits halber als „Verwaltung“ bezeichnet werden sollen, die Streckenführung der A 281 durch die Bremer Neustadt vorstellten, herrschte bei der „Politik“ (den etablierten Parteien der Bürgerschaft) Freude darüber, dass der Autobahnring endlich geschlossen würde. Der Ringschluss versprach, dass die Unternehmen des GVZ endlich Ruhe geben und die Staus auf der Neuenlander Straße aufhören würden.

Aus Angst vor Lärm und Stau gegen den Beschluss

Negativ betroffene Anwohner der Trassenführung schien es wenige zu geben – an sie dachte zumindest niemand. Ein klares Politikversagen, eigentlich sollte „die Politik“ ja „die Verwaltung“ kontrollieren im Interesse der betroffenen Bürger. In diese Lücke hinein gründeten sich verschiedene Bürgerinitiativen – eben auch Betroffene von den Staus.

Als sie sich im März 2007 zusammenschlossen, regierte noch die große Koalition und das Baureisort lag in der Verantwortung der CDU. Erst im Juni kam Reinhard Loske von den Grünen ins Amt. Als Opposition hatten die Grünen die Planungen abgelehnt, aber Senator Loske entpuppte sich schnell als einer, der den Konflikt mit einer Verwal-

tung mehr als den mit Bürgerinitiativen fürchtet. Und die Grünen als Partei waren so froh, endlich mitregieren zu können, dass sie alles vermieden, was ihren Senator demontieren könnte.

Die Bürgerinitiative befürchtet, dass durch den Bau drei Jahre Stau in der Neustadt drohen

Die Bürgerinitiativen konfrontierten alle Parteien mit einem gemeinsamen Nenner ihrer Kritik, die sie unter dem Schlagwort „Monsterknoten“ popularisierten. Der Kopf der BI, Norbert Breeger, entwickelte sich zum Spezialisten in Sachen Verwaltungsplanung, den die Grünen in ihren Reihen gut hätten gebrauchen können – wenn sie nicht in seinem Kernanliegen durch „ihren“ Senator festgelegt gewesen wären.

Breeger und seine Mitstreiter überzeugten mit fachlichen Argumenten nicht nur die Stadtplaner der Grünen, sondern bis hin zur SPD und der CDU – der „Monsterknoten“ hatte zwei Jahre nach Gründung der BI keine politische Mehrheit mehr in der Stadt. Aber niemand hatte den Mut, die „Verwaltung“ unter Kontrolle zu nehmen, die mit dem Bundesministerium für Verkehr in Berlin über Bande spielte – und von daher sollte immerhin das Geld für den Ringschluss kommen.

Die Bürgerinitiative musste vor das Bundesverwaltungsgericht ziehen – und das beschloss am 10.11.2010: „Der Planfeststellungsbeschluss vom 7.4.2009 ist rechtswidrig und darf nicht vollzogen werden.“ Das Ressort des grünen Senators Loske hatte nicht mit einer derart schallenden Ohrfeige vor Gericht gerechnet, es hatte eine Pressemitteilung vorbereitet, die die Niederlage der BI als Er-

folg für Bremen feierte. Der Entwurf verschwand im Papierkorb. Das Urteil wurde von der „Politik“ zum Anlass für Verhandlungen mit den Vertretern der Bürgerinitiativen genommen, ein „Runder Tisch“ wurde eingerichtet, an dem „die Verwaltung“ sich den kritischen Fragen der BI stellen musste.

Man einigte sich auf eine neue Trassenführung ohne „Monsterknoten“ und darauf, dass die Abzweigung Richtung Brinkum auf jeden Fall als „Tunnel“ unter der Landebahn hindurch in größerer Entfernung zur lärmgeplagten Wolfskuhlen-Siedlung geführt werden sollte. „Bremer Vorzugsvariante“ heißt das seitdem. Auch die CDU stimmte damals zu.

Lösung ohne Geldgeber

Dieser lokale Kompromiss war jedoch ohne den Wirt, der bezahlen muss, gemacht worden – vor allem das Verkehrsministerium in Berlin. Eine Chance gehabt hätte die Lösung nur, wenn auch die Bremer Verwaltung gegenüber Berlin signalisiert hätte: Entweder das oder nichts. Aber der grüne Verkehrsminister – inzwischen mit Namen Joachim Lohse – ließ zu, dass die Bremer Verwaltung auch die Berliner Vorzugsvariante beim Bundesverkehrswegeplan anmeldete.

Die BI also trat ein zweites Mal den Weg zum Bundesverwaltungsgericht ein, um die Schließung des Autobahnring zwischen Neuenlander Ring und Autobahnauffahrt Arsten an der Kattenturmer Heerstraße zu verhindern. In der Neustadt führt das fertige Teilstück der A 281 Autofahrer aktuell zwar runter auf die Neuenlander Straße – eine Autobahnauffahrt in Richtung Innenstadt gibt es aber nicht. Zwei Spuren enden im Nichts.

Das Problem, das die BI mit der Fertigstellung hat: Um die Autobahnstücke zwischen Arsten und Neustadt zu errichten, müsste der Tunnel-Trog der Neuenlander Straße erneuert werden. Für ein bis drei Jahre

würde dort eine vierspurige Autobahnzubringertrasse mehr oder weniger gesperrt. 40.000 Autos fahren dort jeden Tag – für die Stadtteile Neustadt und Obervieland drohe ein Verkehrschaos, so das Argument der BI.

Sie hätte es deshalb vorgezogen, wenn zunächst die unterirdische Abzweigung nach Brinkum, die sogenannte B6n gebaut würde, bevor die Neuenlander Straße gesperrt wird und zwar über den beschlossenen Tunnelkompromiss. Das würde später einen Teil des Verkehrs umleiten – und zugleich sicherstellen, dass die Vorzugsvariante tatsächlich gebaut würde. Eine Sorge der Bürgerinitiative ist nämlich, dass nach Bau des teuren Teilstücks nach Arsten das Geld für diese Variante endgültig fehlt. Klagerecht dafür hatte aber nicht die Bürgerinitiative, sondern nur ein betroffener alter Bauer, von dessen Garten ein Streifen enteignet werden soll.

Das Bundesverwaltungsgericht zeigte im Juli 2020 nun die kalte Schulter: Der Abzweig nach Brinkum, die sogenannte „B6n“, hat planungsrechtlich nichts mit der A 281 zu tun, stellten die Richter fest. Und bestätigten so den Trick der Verwaltung, den die Bremer Politiker nicht verhindert hatten: Zwei Straßen, die verkehrstechnisch unmittelbar zusammen hängen, werden planerisch getrennt. Damit hatte die Bremer Politik den Faustpfand aus der Hand gegeben. Es ist damit wahrscheinlicher geworden, dass Berlin die Bremer Politik künftig unter Druck setzt, die Trasse an der Wohnsiedlung entlang doch zu genehmigen.

Dass vom absehbaren Verkehrschaos nicht nur Anwohner betroffen sind, sondern der gesamte Stadtbereich links der Weser, wird „die Politik“ ernst nehmen, wenn es zu spät ist. Die Unterschriften der Politiker unter die Bremer Vorzugsvariante kann man dann wohl vergessen: Alles spricht dafür, dass „die Verwaltung“ sich durchsetzen wird.

Anzeige

TANZ
FUTURALGIA

von Núria Guiu Sagarra/
Unusual Symptoms
Premiere 23. Oktober
im Kleinen Haus

THEATER BREMEN