

VOR 50 JAHREN

**Mühle bleibt**

Von Erika Thies

**S**oll die Horner Mühle erhalten bleiben? fragt der Bürgerverein Horn-Lehe die Einwohner des Stadtteils auf Flugblättern, die zur Zeit von Rentnern verteilt werden. Die Frage ist rein rhetorisch: Der Beirat des Orsamtes hat schon seine Zustimmung zur Erhaltung der Mühle gegeben, die Bevölkerung ist ebenfalls dafür, und auch das Amt für Denkmalpflege hat die Mühle bereits als ‚förderungswürdig‘, also erhaltenswert, deklariert. Den ersten Schritt zur Renovierung des ziemlich heruntergekommenen Horner Wahrzeichens will nun der Bürgerverein mit einem Spendenaufruf tun... Vereinsvorsitzender Heinz Weihusen und Ortsamtsvorsteher Adolf Könsen sind der Meinung, daß die Initiative zur Erhaltung der Mühle von der Bevölkerung ausgehen müßte. Das heißt: erst wenn die Einwohner von Horn-Lehe einen kleineren oder größeren Anteil an den Renovierungskosten von mindestens 80000 Mark aufzubringen bereit sind, können Deputationen und Bürgerschaft davon überzeugt werden, daß wirklich ein allgemeines Interesse an der Erhaltung der Mühle besteht...“ (25. Januar 1967)

„Die Stadt Bremen beschäftigt 16362 Personen. Von diesen hauptberuflich Vollbeschäftigten, die in einem unmittelbaren Dienstverhältnis zur Stadtgemeinde stehen, sind 6476 Beamte, 5979 Angestellte und 3907 Arbeiter. Die meisten Bediensteten – nämlich 3574 – sind im Schulwesen tätig. Es folgen die haushaltsmäßig abgegrenzten Behörden für das Gesundheitswesen sowie für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Die wenigsten

**Wem ein Fahrverbot für Diesel-Pkw zur Stickoxid-Reduzierung schaden würde – und wer profitieren könnte**

Giftige Abgase: Sollte es zu einer Klage kommen, könnte ein Fahrverbot für ältere Dieselaautos in Bremens Innenstadt eine mögliche Folge sein.

FOTO: DPA

VON NICO SCHNURR

**Bremen.** Bremen könnte verklagt werden. Die Stadtluft ist schmutzig, zu schmutzig – ihr Stickoxid-Gehalt war auch im vergangenen Jahr zu hoch. In anderen Großstädten und Bundesländern zog das Klagen der Deutschen Umwelthilfe nach sich. Sollte Bremen folgen, könnte es zu einem Verbot von Diesel-Pkws im innerstädtischen Bereich kommen.

**Welche Dieselfahrzeuge würde ein Verbot betreffen?**

Momentan ist noch sehr unklar, welche Dieselmotoren von einem Verbot betroffen wären. Bremen hatte sich im Bund für die Einführung einer Blauen Plakette stark gemacht. Die Plakette sah vor, dass all jene Dieselfahrzeuge vom Stadtverkehr ausgeschlossen werden, die der 2015 eingeführten Abgasnorm Euro 6 nicht entsprechen. „Dabei sind auch die Emissionen von vielen Dieselaautos, die den Ansprüchen der Euro 6 genügen, zu hoch“, sagt Ute Dauert vom Umweltbundesamt. Künftig werden die Emissionen von neuen Diesel-Pkw deshalb bei der Zulassungsprüfung unter realen Bedingungen getestet. Die sogenannten „Real Driving Emissions“ taugten laut Dauert deutlich eher als möglicher Richtungsweiser für ein Verbot von Dieselfahrzeugen in Innenstädten.

**Wen würde ein Verbot besonders treffen?** Bremens Taxi-Unternehmer sorgen sich. „Käme ein Dieselverbot, hätten wir ein ganz massives Problem“, sagt Ingo Heuermann,

stellvertretender Vorsitzender der Fachvereinigung Personenverkehr. Rund 85 Prozent aller Bremer Taxen fahren momentan mit Diesel. Zwölf Prozent sind mit Erdgas und Flüssiggas unterwegs, die restlichen drei Prozent setzen auf Hybrid. „Für uns ist es eine Frage der Alternativen“, sagt Heuermann. Elektroautos eigneten sich derzeit noch nicht für die Branche und Benzinmotoren seien wesentlich teurer.

Der Taxi-Markt ist in Bremen besonders fragmentiert: Auf 540 Autos kommen 210 Unternehmen. Vielen Mini-Firmen drohe bei einem Dieselverbot der Ruin, sagt Heuermann. „Sich einfach eben zwei neue Wagen zuzulegen, ist für sie unmöglich.“ Heuermann glaubt deswegen, dass sich ein Dieselverbot „ganz extrem mit unserem öffentlichen Beförderungsauftrag beißt“.

Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) stellt sich gegen einen möglichen Bann von Dieselfahrzeugen aus deutschen Innenstädten. „Menschen, die noch im Jahr 2015 mit gutem Gewissen Dieselfahrzeuge mit Euro-5-Auflagen gekauft haben, wären die ganz großen Verlierer so einer Klage“, sagt VDA-Sprecher Eckehart Rotter. Ein schlagartiges Verbot aller Dieselaautos unterhalb der Euro-6-Norm käme aufgrund des dann drohenden Wertverlusts der Fahrzeuge einer „faktischen Enteignung“ gleich. „So kann die Politik nicht mit ihren Bürgern umgehen“, findet Rotter.

Das Vorhaben, Kohlenstoffdioxid zu reduzieren, würde durch ein Dieselverbot gefährdet, glaubt Rotter. Denn Benzinler hätten höhere Kohlenstoffdioxid-Emissionen als Dieselfahrzeuge. „Es kann nicht der Sinn

sein, unsere Klima-Ziele durch so ein Verbot zu gefährden“, sagt der VDA-Sprecher.

Rotter glaubt, dass „wir die Baustelle Stickoxide schon in ein paar Jahren schließen können“. Die Erneuerung des derzeitigen Bestands von 14 Millionen Dieselfahrzeugen im Land schreite durch die neuen Richtlinien bei der Zulassung bereits voran. Darüber hinaus würden „grüne Wellen“ und ein flüssigerer Stadtverkehr das Problem im Groben auch ohne Verbot lösen können, sagt Rotter.

**Wo genau wird in Bremen eigentlich gemessen?**

Insgesamt gibt es im Bundesland Bremen acht Messstationen, die den Stickoxid-Gehalt der Luft kontrollieren. Zwei von ihnen befinden sich in Bremerhaven. Von den übrigen sechs Messstation dokumentiert laut Umweltbundesamt nur die am Dobbenweg die unmittelbaren Auswirkungen des Bremer Stadtverkehrs auf den Luftgehalt. Die Station in Hasenbüren soll vor allem Aufschluss über die Stickoxid-Konzentration in einem Industriegebiet geben. Die restlichen Messstationen in Bremen-Nord, Oslebshausen, Mitte und Ost werden vom Umweltbundesamt aufgrund des weniger starken Verkehrsaufkommens als Stationen im städtischen Hintergebiet, sprich Wohngebiet, kategorisiert.

Gegenstand der öffentlichen Diskussion sind immer wieder vor allem die Messwerte vom Dobbenweg. Hier ist der Stickoxid-Gehalt regelmäßig am höchsten. Auch im vergangenen Jahr überschritt die dortige Konzentration im Jahresdurchschnitt den

Grenzwert. „Bremen fügt sich damit ins deutsche Gesamtbild ein“, sagt Ute Dauert vom Umweltbundesamt. „Da, wo besonders viel Stadtverkehr herrscht, ist die Stickoxid-Belastung ein großes Problem. In ruhigeren Gebieten mit weniger Verkehr steht Bremen dagegen vergleichsweise gut dar.“

Dauert betont auch, dass Bremen mit seiner Anzahl an Messstationen im Bundesvergleich durchaus gut abschneide. „In Bremen wird immer so getan, als existiere dieses Problem nur am Dobben, dabei stimmt das nicht“, findet Georg Wietschorke vom BUND Bremen. Bei einem Screening, das bereits einige Jahre zurückliege, habe der BUND mindestens 20 bis 30 Straßen ausgemacht, an denen die Luft schlecht und die Stickoxid-Konzentration zu hoch gewesen seien. Nur würde da eben nicht gemessen werden, sagt Wietschorke. „Die Stickoxid-Belastung ist kein punktuell, sondern flächiges Problem an allen Stellen in dieser Stadt, an denen viel Verkehr herrscht.“

**Wer würde von einem Verbot profitieren?**

„Alle würden profitieren“, glaubt Ute Dauert vom Umweltbundesamt. Aus ihrer Sicht würde ein Verbot von Dieselfahrzeugen „der Luft im Stadtverkehr und der Gesundheit aller Menschen guttun“. Es könnte das Risiko minimieren, aufgrund des Stadtverkehrs an Kopfschmerzen, Schwindel und Atemnot zu leiden.

In diesen deutschen Städten wurden die höchsten Stickoxidwerte gemessen. Anleitung zur Live-App auf Seite 2.

**Bürgerpark-Tombola**je Los  
2 €1. Februar bis  
7. Mai 2017Pressehaus Bremen,  
Martinstr. 43

WESER-KURIER SHOP

städtischen Bediensteten entfallen dagegen auf den Verwaltungssektor ‚Finanzen und Steuern‘: Es sind nur 135. Die Mehrzahl der bei der Finanzverwaltung beschäftigten Beamten und Angestellten untersteht nämlich dem Land.“ (28. Januar 1967)

„Die Landespressekonferenz Bremen, die vor fünf Jahren gebildet wurde, und der inzwischen 26 publizistische Organe, in und außerhalb Bremens erscheinende Zeitungen sowie Nachrichtenagenturen und Rundfunk- und Fernsehanstalten, angehören, wählte am Sonnabend in ihrer Jahresmitgliederversammlung den Vorstand unverändert wieder. Ihm gehören als 1. Vorsitzender Dietrich Wieland sowie Lothar Bagemihl und Werner Schmidt an. In ihren wöchentlichen Arbeitssitzungen läßt sich die Konferenz über aktuelle Probleme unterrichten. In mehreren Auslandsreisen hat sie Informationen über die wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Beziehungen der Hansestadt zu Nachbarländern gesammelt.“ (30. Januar 1967)

„Für den Bau von Schulen aller Art sind in Bremen, der kinderreichsten Stadt der Bundesrepublik, in den zehn Jahren von 1955 bis 1965 insgesamt 136,8 Millionen Mark aufgebracht worden... Als wichtigste Ergebnisse dieses Jahrzehnts sieht Senator Moritz Thape nicht nur die in Zahlen meßbaren Verbesserungen im Schulwesen, sondern auch die ‚Auflösung der ideologischen Verhärtungen‘ im Bereich der Schulpolitik an. Was bei der Einführung umstritten war, wie beispielsweise die Koedukation, die Lernmittelfreiheit oder die Ausstattung der Schulen (Vorwurf: Luxusbauten), werde heute allgemein anerkannt...“ (1. Februar 1967)

**Vorschläge für lebendiges Parlament stoßen auf Skepsis**

Fraktionsvorsitzende machen Vorbehalte geltend, Grüne regen Zukunftswerkstatt mit Bürgerbeteiligung an

VON JÜRGEN THEINER

**Bremen.** Enthusiasmus klingt anders – die Vorschläge für ein bürgernäheres Parlament sind von den Spitzen der Bürgerschaftsfraktionen überwiegend mit Zurückhaltung aufgenommen worden, vereinzelt wird auch Kritik laut. Offenbar hat nur ein kleinerer Teil der Ideen eine Chance auf Realisierung. Wie der WESER-KURIER berichtete, hatte die von Bürgerschaftspräsident Christian Weber (SPD) berufene Arbeitsgruppe „Lebendiges Parlament“ eine Reformagenda für das Stadt- und Landesparlament entworfen. Kernbestandteile sind mehr Einfluss der Bürger auf die Gestaltung der Tagesordnung, mehr Dynamik in den Debatten durch kürzere Redezeiten und eine Veränderung des Sitzungsturnus der Bürgerschaft. Angeregt werden außerdem Sitzungen der Bürgerschaft und ihrer Gremien außerhalb des Parlamentssitzes am Marktplatz.

Linken-Fraktionschefin Kristina Vogt nennt schon die Auswahl der Arbeitsgruppenmitglieder „skurril“. Neben Vertretern der Bürgerschaftsverwaltung hatte Weber vor allem Wissenschaftler eingeladen, außerdem Ex-Staatsrat Christoph Hoppensack. „Für ein lebendiges Parlament hätte es wohl eine lebendigere Arbeitsgruppe gebraucht“, ätzt Vogt. Sie glaubt auch nicht, dass die Ratschläge des Gremiums dazu angetan sind, bei denjenigen wieder Interesse für die Bürgerschaft zu wecken, die sich generell von der Politik abgewendet haben und Wahlabstinenz üben. „Das sind insbesondere arme Menschen. Die sagen sich: Für

mich bringen Wahlen sowieso nichts. Und diese Leute werden den demokratietheoretischen Überlegungen, die in der Arbeitsgruppe angestellt wurden, nichts abgewinnen können“, ist Kristina Vogt überzeugt.

Nicht ganz so schroff, aber bestenfalls höflich-reserviert fällt die Reaktion der Vorsitzenden der beiden größten Parlamentsfraktionen SPD und CDU aus. Björn Tschöpe (SPD): „Dass sich da Leute Gedanken gemacht haben, ist positiv.“ Es sei aber beispielsweise nicht so, dass Bürger außerhalb der Wahlen bisher keinen Einfluss auf die Landespolitik nehmen können. Tschöpe erinnert an das Instrument des Bürgerantrags.

Wer 5000 Unterschriften von Gleichgesinnten zusammenbringt, kann erzwingen, dass die Bürgerschaft sich mit einem bestimmten Gegenstand beschäftigt und einen Beschluss dazu fasst. „Ich würde nicht dazu raten, solche bewährten Instrumente in den Orkus zu gießen“, sagt Tschöpe. Auch die Vorschläge der Weber-Kommission zu kürzeren Redezeitkontingenten könnten sich als zweischneidig erweisen. „Als Vorsitzender der größten Parlamentsfraktion würde ich entspannt damit umgehen. Aber ob dann beispielsweise für kleinere Parteien wie die FDP noch viel übrig bliebe, wage ich zu bezweifeln.“

Thomas Röwekamp (CDU) findet, dass die Arbeitsgruppe „Lebendiges Parlament“ durchaus richtige Frage gestellt hat. „Man kann sich zurecht überlegen, bei welchen Sachfragen öffentliche Debatten lohnen und wann es vielleicht besser wäre, Redebeiträge lediglich zu Protokoll zu geben, wie das im Bundestag üblich ist“, sagt der Christdemokrat. Bei allem Bemühen um mehr Bürgernähe und dynamischere Debatten dürfe die Ernsthaftigkeit des Politikbetriebs jedoch nicht infrage gestellt werden. „Wir sind hier keine Politshow und keine Casting-Veranstaltung“, mahnt Röwekamp.

Am geeignetsten zeigen sich die Grünen. „Generell finde ich den Vorstoß gut“, lobt Maike Schaefer die Vorschläge der Arbeitsgruppe. Sie regt eine „Zukunftswerkstatt“ an, in der Parlamentarier, Bürger und die Mitglieder der Weber-Kommission gemeinsam nach innovativen Ansätzen für den Parlamentsbetrieb suchen. Das jetzt vorgelegte Thesenpapier sei eine geeignete Diskussionsgrundlage.

FDP-Fraktionsvize Magnus Buhlert zeigt sich offen für die Überlegung, den Sitzungsturnus der Bürgerschaft zu verändern. Die Arbeitsgruppe hatte angeregt, statt einer dreitägigen Sitzungswoche pro Monat künftig zwei zweitägige anzusetzen. Allerdings sei ein solcher Wechsel nicht von heute auf morgen möglich. Dass die Bürgerschaft mehr Impulse von Bürgern über das Internet aufnehmen sollte, begrüßt Buhlert uneingeschränkt. Die FDP-Fraktion gehe auf diesem Gebiet schon länger mit gutem Beispiel voran.



Wie lässt sich die Arbeit des Parlaments spannender gestalten? Eine Arbeitsgruppe von Bürgerschaftspräsident Christian Weber hat dazu einige Vorschläge erarbeitet. FOTO: FRANK KOCH

REDAKTION BREMEN

Telefon 0421/36713690

Fax 0421/36711006

Mail: lokales@weser-kurier.de