

Bedrückende Szenen

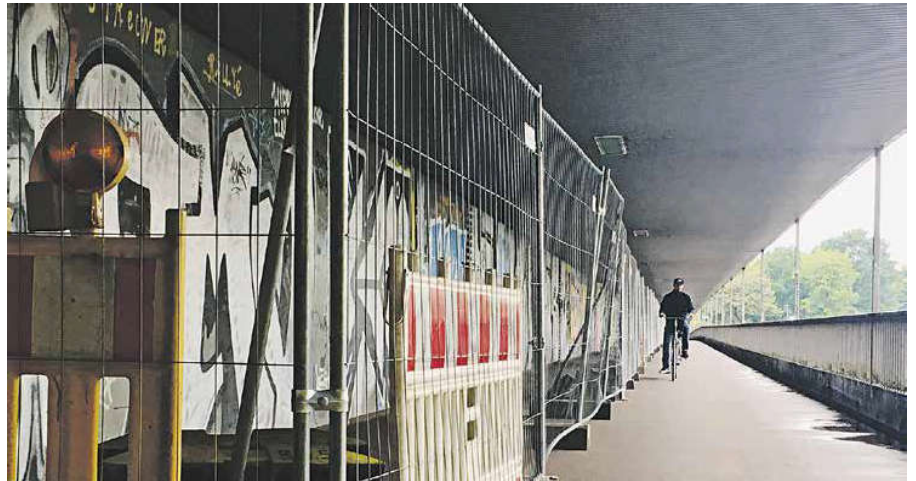
THEATER Die Schauspielertruppe „Das letzte Kleinod“ über ein Leben im syrischen Krieg

Der 19-jährige Rias musste um seine Fassung ringen. Nur stockend konnte er auf Deutsch erzählen, was er vor zwei Jahren in seiner syrischen Heimat hautnah erlebte: Kurz vor einer Moschee stoppte neben einem Trauerzug mit Sarg ein Auto, das einfach explodierte. Die Autobombe hatte verheerende Folgen. Gliedmaßen und Körper flogen durch die Gegend – „und überall war Blut“. Diese Szene verfolgte den Jugendlichen bis heute in seinen Träumen, sagte der Autor und Regisseur Jens-Erwin Siemssen vom Theaterprojekt „Das letzte Kleinod“ am Dienstag in Bremerhaven-Schiffdorf. Er hat die Erlebnisse von Rias und anderen Flüchtlingen zum dokumentarischen Theaterstück „Wir haben die Angst gefressen“ verdichtet. Vom 13. September an ist das Stück auf Bahnhöfen rund um Bremerhaven zu sehen. Aufgeführt wird das Stück in dem ozeanblauen Zug der Theatergruppe inmitten der Zuschauer. 15 jugendliche Flüchtlinge zwischen 15 und 22 Jahren aus Syrien und vier professionelle Schauspieler sind an dem Projekt beteiligt, das Geschichten über den Alltag in Syrien vor und während des Krieges erzählt. In den Medien komme dieser Krieg nur noch am Rande

vor: „Da ist es umso wichtiger, die Gründe zu nennen, warum sie aus ihrer Heimat geflohen sind.“ Erzählt wird von einer fröhlichen Hochzeitsfeier, dem Schulalltag, aber auch von dem Autobomben-Attentat und Folterszenen, die ein damals 14-jähriger erdulden musste. Weil die Szenen teilweise eine sehr bedrückende Wirkung entfalten, sei das Stück für Kinder unter 14 Jahren nicht geeignet, betonte Siemssen. Es werde deutlich, warum die jungen Menschen ihre Heimat verließen und sich auf das Wagnis einer lebensgefährlichen Flucht begaben, um schließlich nach Deutschland zu kommen. Aber auch die Sehnsucht nach der Heimat und den in Syrien verbliebenen Familienangehörigen werde deutlich. Die Theatergruppe aus Schiffdorf ist für ihre ungewöhnlichen Inszenierungen unter freiem Himmel oder im Theaterzug bekannt. Die Vorstellungen werden jeweils nach den Erzählungen von Zeitzeugen gestaltet und an originalen Schauplätzen inszeniert. So wurden bereits eine unbewohnte Insel, ein Tiefkühlhaus, eine leere Kaserne, eine Kirche oder eine Hafenkajette zu Schauplätzen. Die Gruppe verfügt über Deutschlands einzigen Theaterzug. (epd)

VERKEHR Mehr Premiumrouten für RadfahrerInnen fordert der grüne Fraktionsvorsitzende und verkehrspolitische Sprecher Ralf Saxe.

„Der Zaun muss weg“



Zum Glück nur einer: Fahrradfahrer auf der Stephanibrücke Foto: Karolina Meyer-Schiff

INTERVIEW **KLAUS WOLSCHNER**

taz: Herr Saxe, wenn man mit der Handelskammer über Fahrrad-Verkehrspolitik redet und den Namen Ralph Saxe erwähnt, dann verdrehen da einige die Augen ...

Ralph Saxe: Das verstehe ich nicht. Wir haben im Verkehrsentwicklungsplan einen Konsens erzielt, auch bei der Frage, dass es für eine Stadt wie Bremen ein Vorteil ist, wenn viel für den Fahrradverkehr getan wird. Als es dann um Fahrrad-Premiumrouten ging, die die Handelskammer vor vier, fünf Jahren noch vehement abgelehnt hatte, habe ich mich gefreut, dass aus der Kammer am Ende weitere Premiumrouten vorgeschlagen wurden.

Was sind Premiumrouten und wo gibt es die?

Das sind Routen, auf denen der Fahrradverkehr schnell und bevorzugt durch die Stadt kommen soll. Realisiert ist zum Beispiel die Route von der Uni bis zum Kennedy-Platz. Geplant wird gerade eine Strecke Bremen-Nord bis Hemelingen, also längs durch Bremen. Die haben wir übrigens im Einklang mit der Handelskammer vereinbart. **Auf welcher Höhe quert sie die Innenstadt?**

Die Machbarkeit des Fly-over an der AOK parallel zu den Wallanlagen als eine Möglichkeit wird meines Wissens geprüft. **Spannend wird es bei längeren Radstrecken immer, wenn es um die Frage geht, wer an Kreuzungspunkten Vorrang haben soll.**

Ich bin gespannt, wie die Machbarkeitsstudie Lösungen für diese Probleme vorschlägt. Damit steht und fällt die Akzeptanz solch einer Rad-Premiumroute. **Unter der Stephanibrücke gab es schöne breite Radwege, die nun aber mit Bauzäunen halbiert sind. Was ist dabei die verkehrspolitische Logik?**

Die Brücke hat ein Last-Problem. Man hat daher den LKW-Verkehr oben eingeschränkt durch ein Überholverbot und

die Vorschrift, dass die LKWs 50 Meter Abstand halten sollen. Und dann hat man ausgerechnet, dass es eine Überlastung geben könnte, wenn es unten eine Demonstration gibt von mehr als 2.700 Menschen. 234 Tonnen wären die kritische Grenze und das Amt für Straßen und Verkehr hat gesagt, diesen Fall müsse man grundsätzlich durch Absperrungen ausschließen. **Wann waren denn zuletzt 2.700 Menschen unter der Brücke?** Als ich die Berechnung gehört habe, habe ich mir auch die Augen gerieben, weil dieser Fall nicht eintreten wird. Selbst wenn die Hochstraßen-Tour am Sonntag um 10.30 Uhr ab der Messe Bremen überraschend unten durchfahren würde, was keinen Sinn macht, käme das Gewicht nicht zustande. **Oben fahren 100.000 Fahrzeuge am Tag, allein sechs schwere LKW bringen 234 Tonnen auf die Pfeiler.**

Ich begreife nicht, wie man oben auf der Straße davon ausgeht, dass eine Beschilderung ausreicht, und unten, wo in der Regel kaum einmal mehr als zehn Menschen gleichzeitig die Brücke belasten, eine Beschilderung für den absurden Ausnahmefall nicht reichen würde, um die Vorschriften zu erfüllen. Das ist eine Ungleichbehandlung von verschiedenen Verkehrsteilnehmern, die wir auch an anderer Stelle kritisieren. Es mag sein, dass man der Meinung war, so kurzfristig die Sicherheit zu gewährleisten. Dieser Zaun muss so schnell wie möglich weg.

Hat der grüne Verkehrslenker eine Meinung dazu?

Das hat er bestimmt. Sein Pressesprecher hat ja versucht, die Argumente des ASV zu klären. **Wenn die Stephanibrücke saniert und dafür gesperrt werden muss, ist das Verkehrschaos ja perfekt.**

Im Haushalt gibt es schon Planungsgelder für die Sanierung, gebaut wird da aber vom Bund und vielleicht dann von der geplanten Autobahngesellschaft. Aber die Sanierung wird ge-

Fahrrad-Termine

■ **Im Rahmen der „Europäischen Woche der Mobilität“** gibt es in Bremen ein umfangreiches Programm des Vereins „Autofreier Stadtraum e. V.“, das Anstöße geben soll, die Stadt neu zu denken.

■ **Am Sonntag um 10.30 Uhr** startet die „Hochstraßen-Tour“ von der Bürgerweide zum „Fest der Mobilität“ am Leibnizplatz (ab 11 Uhr).

■ **Am Montag um 17 Uhr** wird die Ausstellung „200 Jahre Fahrrad“ im Siemens-Hochhaus eröffnet.

■ **Am Mittwoch** gibt es auch noch eine Straßenbahnfahrt mit Bundestagskandidatinnen zu ihren verkehrspolitischen Zielen.

■ **Mehr zum Programm** auf www.autofreierstadtraum.de

Ralph Saxe

■ Jahrgang 1959, ist Fraktionsvorsitzender der Grünen in der Bürgerschaft und ihr verkehrspolitischer Sprecher.



nauso wie die der Autobahnbrücke über die Weser im Bereich Arsten mit mehreren Maßnahmen realisiert. Bei der A1-Brücke ist man schon auf einem guten Weg. Man muss also den Verkehr nicht sperren. Das soll dann erst mal reichen für gut 15 Jahre. Klar sind unsere Brücken alt, auch die Eisenbahnbrücken der Deutschen Bahn haben übrigens erhebliche Probleme.

Welche Bedeutung hat das Fahrrad-Modell-Quartier Alte Neustadt?

Wir knüpfen da an eine Tradition an, die es in Bremen schon einmal gab, nämlich mit Innovationen bundesweit Zeichen zu setzen. Bremen war mal bekannt für die roten Fahrradwege, die Herbststraße in Findorff war bundesweit die erste Fahrradstraße, in Bremen gab es zuerst die Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung für Fahrräder. In der Neustadt soll nun der Fahrradverkehr in einer ganzen Zone der Stadt Vorrang haben. Wir bekommen dafür 2,4 Millionen Euro an Bundesmitteln, die durch eine erfolgreiche Beteiligung an einem Bundeswettbewerb durch die Hochschule Bremen und die Stadt eingeworben wurden.

Eine Engstelle für den Fahrradverkehr besteht auf dem Deich an der Kleinen Weser zwischen Piepe und Friedrich-Ebert-Brücke.

Das wird im Rahmen der Deicharbeiten für den Hochwasserschutz erheblich breiter neu gestaltet. Dies wird die Bedingungen dort für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessern. Zudem soll es ja eine Fahrradbrücke von der Innenstadt in die Neustadt unter anderem auch zu dem neuen Wohnquartier auf dem Stadtweg geben. Das hat sich übrigens die Handelskammer sehr gewünscht. Die zehn Millionen dafür hat Bremen aber nur, wenn es erheblich Bundeszuschüsse gibt. Das kann bis zu 90 Prozent der Baukosten betragen und wäre dann sehr attraktiv für Bremen als Fahrradhauptstadt.

IN ALLER KÜRZE

Alte Meister für die Kunstthalle

Der Bremer Sammler Carl Schünnemann schenkt seine Altmeister-Sammlung dem Kunstverein. Den Kern bilden 32 Gemälde niederländischer Meister des 17. Jahrhunderts, außerdem eine toskanische Madonnenafel aus

der Zeit um 1400, eine Venedig-Ansicht aus dem 18. Jahrhundert von Michele Marieschi und ein Seestück von Hans Frederik Gude. Es ist die bedeutendste Gruppe von Werken Alter Meister, die der Kunstverein seit seiner Gründung im Jahr 1823 erhalten hat. (taz)

ANZEIGE

LIFE ON THE BORDER

12. September | 20 Uhr
City46, Birkenstr. 1

- Eintritt frei -

Filmvorführung und anschließendes Gespräch mit Regisseur Sami Hossein

www.gruene-bremen.de