

Ryanair fliegt jetzt nach Eilat. Der Bremer Airport preist die Stadt am Roten Meer als „Shopping-Paradies“; Sie sei aufgrund fehlender Mehrwertsteuer „wie

ein riesengroßer Duty-Free-Shop“. Herrlich. Und nach Helgoland kommt man ja bei dem stürmischen Wetter eh nicht: **Regen und 14 Grad**



Foto: Nikolai Wolff/Fotothek

Die Freiheit von Erwerbsarbeit

Großer Diskussionsbedarf zum bedingungslosen Grundeinkommen (BGE) vor etwa 60 Zuschauer*innen beim taz.salon: Bereits zu Beginn stellte der Grüne Landesvorsitzende aus Schleswig-Holstein Arfst Wagner heraus, dass Einkommen und Arbeit getrennt gedacht werden sollten. Mit gesicherten 1.000 Euro im Monat werden Menschen von „zweckbedingter Erwerbsarbeit“ befreit und wieder ermächtigt über ihre eigene Arbeitskraft zu bestimmen. Gabriele Schmidt von der Bundesarbeitsgemeinschaft Grundeinkommen der Linken sieht das BGE als „Existenzsicherung“, forderte aber auch, sich intensiv mit den verschiedenen Modellen auseinanderzusetzen. Eine eher kritische Haltung nahm Herbert Thomsen vom Bremer Erwerbslosenverband ein. Laut Thomsen werden Armutsprobleme durch die Einführung eines BGE nicht gelöst, sondern lediglich verschoben. Mit seiner Position überrascht hat vor allem Thore Schäck, Vorsitzender der Bremer Jungen Liberalen. Besonders die Entbürokratisierung sei für ihn als Liberalen reizvoll, weswegen auch die FDP für die Einführung eines „liberalen Bürgergeldes“ einsteht.

PAULINA HEMESATH

IN ALLER KÜRZE

Bremer Fan-Projekt kritisiert Berliner Polizei
Nach den Krawallen beim Fußballspiel Werder gegen Hertha BSC am vergangenen Wochenende in Berlin erhebt das Fan-Projekt Bremen jetzt Vorwürfe gegen die Berliner Polizei. Die habe nach dem Abbrennen von

Pyrotechnik Mitglieder von zwei Bremer Ultra-Gruppen festnehmen wollen, dabei soll es nach Angaben des Fan-Projekts auch zu Beleidigungen seitens der Polizei gekommen sein. Insgesamt 30 Werder-Fans sollen vorübergehend in Gewahrsam genommen worden sein. (taz)

HEUTE IN BREMEN

„Mehr Ehrlichkeit“

GERECHTIGKEIT Ulrich Schneider diskutiert mit BundestagskandidatInnen über Umverteilung

taz: Herr Schneider, was ist für Sie Gerechtigkeit?
Ulrich Schneider: Wenn jeder bekommt, was er wirklich braucht und keiner ungerechtfertigte Privilegien genießt, dann ist das für mich Gerechtigkeit.

Was meinen Sie mit „ungerechtfertigten Privilegien“?
Damit meine ich leistungsfreie Vermögen wie etwa durch Erbschaften oder auch die exorbitanten Gehälter der Dax-Vorstände. Gerechtigkeit herrscht dann, wenn die Reichen den Armen klar machen können, warum sie mehr haben.

Auf dem Podium sitzen ja alle größeren Parteien des demokratischen Spektrums – nur die FDP fehlt. Warum?
Ich weiß gar nicht, ob die FDP dabei ist – ich bin ja nicht der Veranstalter. Aber ich hoffe nicht, dass die AfD auf dem Podium sitzt.

Tut sie nicht. Welche Erwartungen haben Sie an die Parteien und konkret die KandidatInnen, damit künftig mehr Gerechtigkeit in Deutschland herrscht?

Wir haben gerade eine repräsentative Umfrage vorgestellt, nach der sich die Mehrheit der Bevölkerung mehr Umverteilung wünscht, und zwar parteiübergreifend, mit Ausnahme der FDP-Anhänger. Wir brauchen eine stärkere Besteuerung der Superreichen. Wenn sich die Steuer- und Finanzpolitik nicht ändert, fällt Deutschland auseinander.

Was wünschen Sie sich von Ihren MitdiskutantInnen?
Ich wünsche mir in der Diskussion mehr Ehrlichkeit in Bezug auf die Steuer- und Finanzpolitik. Und das werde ich in der Debatte auch einfordern!

INTERVIEW: KMS

■ 18 Uhr, Altes Fundament

Ulrich Schneider

■ **Jahrgang 1958**, ist Hauptgeschäftsführer des Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverbandes und seit 2016 Mitglied der Linken.



Ein blaues Netz für Radler

STADTPLANUNG Um den Radverkehr zu fördern, soll es ein Netz von „Premium“-Routen durch die Stadt geben. Ab 2019 soll die Strecke Vegesack-Hemelingen begonnen werden

VON KLAUS WOLFSCHNER

Bremen will wieder Fahrradgeschichte schreiben, und das mit „Premium-Routen“ durch die Stadt. Auf der grünen Wiese und am Stadtrand werden Fahrrad-Routen sogar durch den Bundesverkehrsminister gefördert, aber an die innerstädtischen Wege traut sich kaum jemand heran.

Acht solcher „Premium-Routen“ soll es am Ende in Bremen geben – bis es so weit ist, wird es aber noch dauern. Gestern legte der Verkehrsminister Joachim Lohse die Pläne für eine zweite Route vor, die immerhin Vegesack mit Hemelingen verbindet und damit rund 40 Kilometer längs durch die Stadt führen soll.

Quer durch die Stadt nämlich gibt es schon eine – von der Universität bis zum Kennedyplatz. Der fehlt aber vieles

Endstation Ampel: Die Phantasie der Trassen-Planer reicht bis zum Doventor

von dem, was eine richtige „Premiumstrecke“ ausmachen soll. Vor allem endet sie an den Toren der Innenstadt, dann müssen die Radfahrer durch die Bischofsnadel und über den Marktplatz schieben. Und die Radwege über die Weserbrücke sind für „Premium“ viel zu eng. Aber selbst das Stück von der Uni zum Kennedyplatz ist nur für Eingeweihte erkennbar.

Richtige Premium-Routen sollen ein sichtbares „Design“ haben, bundesweit sind die meisten an ihrem blauen Asphalt erkennbar.

Das Bundesprogramm sieht zudem eine Breite von vier Metern vor: „Das ist aber in einer bebauten Stadt nicht immer realisierbar“, sagt Wilhelm Hamburger, der in der Verkehrsbehörde für die Machbarkeitsstudie zuständig ist. Die Premium-Routen sollen beleuchtet sein und bei Schneefall vom Winterdienst wie Durchgangsstraßen behandelt werden.

In Vegesack soll die blaue Rad-Route durch die Aumunder Heide gehen und die Anwohnerstraße „Am Wasser“, in Gröpelingen durch den „Grünzug West“. Sie stößt dann auf die Straßen Lange Reihe und Steffensweg. Am Doventor endet die Phantasie der Trassenplaner – die Ampelanlage dort wird bleiben, vielleicht etwas vorteilhafter für die Radler geschaltet. Weiter soll es dann über den Wall gehen. Das hat den Vorteil, dass zumindest die Bürgermeister-Smidt-Straße auf dem Fly-Over ampelfrei überquert werden kann. Am Herdentor ist im Zweifelsfall wieder rot. „Am Wall“ geht es weiter, der vorhandene Fahrradweg muss nur ausgebaut werden. Die Linienführung soll am Osterdeich weitergehen auf dem bisherigen Radweg, der ausgebaut würde – bis zur Erdbeerbrücke. Für eine richtige „Premium“-Route müsste dort eine Untertunnelung der Habenhauser Landstraße gebaut werden, das wäre der teuerste Abschnitt der gan-

zen blauen Route und wird vermutlich auch bis zum Jahre 2025 nicht realisiert.

Die Bedingungen für Radfahrer wechseln alle paar hundert Meter auf dieser Strecke, die die Planer bei ihren Probefahrten erkundet haben. Ohne größere Baumaßnahmen ist das nicht zu ändern, soll also so bleiben: Während an der einen Stelle der Ausbau vorhandener Radwege ausreicht, müsste an anderer

Fahrrad-Geschichte

- **1881:** Kaufleute aus England und Amerika bringen das Hochrad nach Bremen
- **1884:** Der Bremer Bürger Richard Nagel bekommt von der Polizeidirektion eine schriftliche „Erlaubnisakte“ zum „Befahren des Bürgerparks mit seinem Velozipede“
- **1888:** Der schottische Tierarzt John Dunlop erfindet die Gummireifen
- **1890:** Die Bremer Polizeidirektion ersetzt das Wort „Velociped“ durch das deutsche Wort „Fahrrad“
- **1897:** Erste Fahrradwege an der Parkallee, der Hollerallee und am Osterdeich
- **1898:** Wegfall der Nummernschilder, Einführung des Rechtsfahrgebots für Radfahrer
- **1900:** Ernst Sachs erfindet die Rücktrittbremse
- **1930:** Erfindung der Ketten-schaltung
- **1933:** Bremen hat doppelt so viele Radwege wie andere deutsche Städte
- **1978:** Die Findorffer „Herbststraße“ wird zur Fahrradstraße

Stelle eine Straße zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Manchmal teilen sich die Radfahrer den Weg mit Fußgängern – das sei nur zumutbar, wenn das Teilstück von Fußgängern kaum benutzt werde, sagen die Planer. Was die verschiedenen Formen der Premium-Route verbindet, wäre dann also das Design des blauen Asphalts – die Radfahrer selbst, aber auch Fußgänger und Autofahrer wüssten bei „blau“ immer, dass da die Radler rasen.

Während die Route Vegesack-Hemelingen über die Jahre insgesamt um die 20 Millionen Euro kosten wird, soll die Radstrecke links der Weser, die von Woltmershausen bis Habenhausen führt, zum großen Teil zusammen mit den Hochwasserschutz-Planungen und den entsprechenden Deichbau-Maßnahmen finanziert werden. Da die „Kleine Weser“ zur Neustädter Seite hin eine Spundwand bekommen soll, werden die Deichkronen breiter und damit wird Platz für breitere Wege gewonnen. Eine offizielle Premium-Route soll auf der Deichkrone aber nicht entlangführen.

Ebenfalls nicht „Premium“ ist auch der beideseitige Fahrradweg unter der Stephani-Brücke, der durch zwei Bauzäune seit Mitte Juli halbiert ist. Das Amt für Straßen- und Brückenbau (ASB) hatte die Zäune aufgestellt, ohne die senatorische Verkehrsbehörde zu kontaktieren. Am heutigen Donnerstag ist Amlsleiterin Brigitte Pieper beim Senator einbestellt, um über die Frage zu reden, ob auch andere Lösungen als die Zäune denkbar wären.