

## Ewige Baustelle

Ralf Michel  
über die A 281

Müßig darüber zu spekulieren, ob die Auslegung des Gesamtlärmgutachtens für den umstrittenen Bauabschnitt 2.2 der A 281 tatsächlich nur der höheren Rechtssicherheit dient oder von der Baubehörde schlicht verpennt wurde. Die Botschaft, die mit der erneuten Verzögerung einhergeht, ist ohnehin eindeutig: Es geht einfach nicht voran, der Autobahnring wird zur ewigen Baustelle.

Und dies, obwohl doch die zuständigen Behörden nicht müde werden zu betonen, wie eminent wichtig diese 19 Kilometer Autobahn für Bremen sind. Also mindestens so wichtig wie die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8, möchte man hinzufügen. Und dabei versuchen, nicht auch noch an den Offshore-Terminal oder die Innenstadtgestaltung denken.

Es hakt bei den Bremer Großprojekten. Schon seit Jahren. Und selbst wenn ein Anfang gelingt, wie bei der A 281, nimmt das Ganze absurde Züge an. Im Januar 2008 wurden die Teilstücke der A 281 zwischen Airport-Stadt und Strom für den Verkehr freigegeben. Doch mit dem Ringschluss ist frühestens 2023 zu rechnen. Also eineinhalb Jahrzehnte später. Wahrscheinlich müssen die ersten Bauabschnitte dann schon wieder saniert werden.

Bericht Seite 1  
ralf.michel@weser-kurier.de



Klaus Stuttmann

## Unter Zeitdruck

Katrin Pribyl  
über den Brexit

Ausgerechnet jene sonst so lautstarken Brexit-Anhänger, die jahrelang die fehlende Souveränität des britischen Parlaments beklagten und schimpften, Großbritannien werde von ungewählten Vertretern in Brüssel regiert, befürworten nun still und leise den drohenden Machtverlust der Abgeordneten. Mehr noch: Viele von ihnen beschuldigen Kritiker des Gesetzentwurfs, mit ihren Einwänden den Brexit boykottieren zu wollen. Dabei ging es bei der Abstimmung nicht darum zu zeigen, ob man nun die Scheidung von der Gemeinschaft stoppen möchte oder sie unterstützt. Der EU-Ausstieg kommt so sicher wie der nächste Regenguss über Großbritannien. Es geht allein um die Rolle des Parlaments.

Dass es einzelnen Ministern künftig möglich sein soll, politisch relevante Anpassungen am Parlament vorbei zu beschließen, gleicht einer Anmaßung der Mächtigen. Theresa May hat ohne Not im März 2017 Artikel 50 ausgelöst, den auf zwei Jahre befristeten Austrittsprozess in Gang gebracht und die Abgeordneten unter Zeitdruck gesetzt. Auch wenn es mühsam wird: Das Unterhaus und damit das Volk muss die letzte Entscheidungsgewalt haben, sonst wird die Demokratie gefährdet.

Bericht Seite 6  
politik@weser-kurier.de

**WESER KURIER**  
TAGESZEITUNG FÜR BREMEN UND NIEDERSACHSEN  
**Bremer Nachrichten**  
WESER-ZEITUNG - DIE NORDDEUTSCHE  
**Verdener Nachrichten**  
TAGESZEITUNG FÜR STADT UND KREIS VERDEN

Bremer Tageszeitungen AG  
Martinststraße 43, 28195 Bremen  
Chefredaktion: Moritz Döbler (v.i.S.d.P.), Silke Hellwig  
Geschäftsführender Redakteur: Christian Wagner

Chefreporter: Jürgen Hinrichs - Chefreporter Kultur/Medien: Dr. Hendrik Werner - Politik: Joerg Helge Wagner  
Bremen/Niedersachsen: Mathias Sonnenberg - Wirtschaft: Philipp Jaklin - Kultur: Iris Hetscher - Sport: Jörg Niemyer (komm.)  
Regionales: Antje Borstelmann, Michael Brandt, Bernhard Kommesker (komm.) - Leiter Zentralredaktion: Markus Peters  
Leiter Sonderthemen: Stefan Dammann - Art-Direktor: Franz Berding - Büro Berlin: Steven Geyer (Leitung)  
Büro Hannover: Peter Miodoch - Büro Hamburg: Mona Adams

Bezugspreis bei Zustellung im Bremer Wirtschaftsraum monatlich 34,90 € einschließlich 7% USt.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: David Koopmann, Tanja Bittner  
Anzeigenpreise und -bedingungen nach Preisliste Nr. 71.  
Öffnungszeiten Kundenzentrum im Pressehaus Bremen: montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr, sonnabends von 9.30 bis 14 Uhr. Telefonisch erreichen Sie uns montags bis freitags von 6.30 bis 18 Uhr, sonnabends von 7 bis 12 Uhr und sonntags von 9 bis 12 Uhr. Öffnungszeiten unserer regionalen Zeitungshäuser entnehmen Sie bitte Ihrer beigefügten Regionalausgabe.

Verlag: Telefon: 04 21 / 36 71 0 Telefax: 04 21 / 36 71 10 00

Abonnenten-Service: Telefon: 04 21 / 36 71 66 77 Telefax: 04 21 / 36 71 10 20  
E-Mail: abonnentenservice@weser-kurier.de  
abonnentenservice@bremer-nachrichten.de

Nachliefer-Service: (bis 11 Uhr): Telefon: 0800 / 36 71 222  
\*Kostenlos aus dem Festnetz, Mobilfunktarife können abweichen

Redaktion: Telefon: 04 21 / 36 71 0 Telefax: 04 21 / 36 71 10 00  
E-Mail: redaktion@weser-kurier.de  
redaktion@bremer-nachrichten.de

Anzeigenannahme: Telefon: 04 21 / 36 71 66 55  
Telefax: 04 21 / 36 71 11 00 (Anzeigen)  
Telefax: 04 21 / 36 71 10 10 (Kleinanzeigen)  
E-Mail: anzeigen@weser-kurier.de  
anzeigen@bremer-nachrichten.de

## Machtwille macht beweglich

Norbert Holst  
über mögliche Koalitionen

Deutschland steuert nach der Bundestagswahl auf eine schwierige Regierungsbildung zu. Laut aktuellen Umfragen wären gegenwärtig nur die Fortsetzung der Großen Koalition oder ein Jamaika-Bündnis aus Union, FDP und Grüne möglich. Für Schwarz-Grün würde es nicht reichen, weil die Union leicht auf rund 37 Prozent zurückgefallen ist und die Grünen bei acht Prozent verharren. Auch eine schwarz-gelbe Koalition hätte keine Mehrheit im Bundestag. Weit weg von einer realistischen Option ist auch ein SPD-geführtes Linksbündnis. Die Sozialdemokraten kommen mit ihrem Spitzenkandidaten Martin Schulz nicht aus dem Umfragetief und werden je nach Umfrage zwischen 21 und 24 Prozent gehandelt.

Von einer Fortsetzung der Großen Koalition in Berlin ist niemand wirklich begeistert. Die SPD erlebt gerade erneut ihr Trauma aus den Jahren 2005 bis 2009. Im Zusammenwirken mit CDU und CSU wird der Partei zwar eine gute Regierungsarbeit nachgesagt, doch die schlägt sich nicht in Stimmen nieder. Eine dritte Auflage einer Großen Koalition nach 2005 und 2013 dürfte der Basis nur sehr schwer zu vermitteln sein. Schon nach der vergangenen Bundestagswahl war es dem damaligen Parteichef Sigmar Gabriel enorm schwergefallen, die Genossen an der Parteibasis und in der Bundestagsfraktion auf die Groko einzuschwören.

Doch prinzipiell wollen Schulz und Gabriel sich einer Neuaufgabe nicht verschließen. Auffallend: Noch im August hatte sich der Außenminister

von einer erneuten großkoalitionären Lösung distanziert. In jüngsten Aussagen mag er diese Option nicht mehr kategorisch ausschließen. Allerdings gibt es zwischen SPD und Union erhebliche Differenzen in Zukunftsfragen. Dazu gehören die Rüstungs-, die Renten- und die Gesundheitspolitik. Eine Neuaufgabe der Koalition wäre also auch kein Selbstgänger.

Bei einer Jamaika-Koalition wären die inhaltlichen Differenzen noch gravierender. Vor allem FDP und Grüne haben Probleme miteinander. In der Einwanderungspolitik und bei der Energiewende liegen die Positionen weit auseinander. Beispiel Kohleaus-

Von einer Fortsetzung der Großen Koalition ist niemand begeistert.

stieg: Die Grünen wollen das Aus bis 2030, die FDP hält generell nichts von Technologie-Verboten. Die Spitzenkandidatin der Grünen, Katrin Göring-Eckardt, sieht auch die Jamaika-Koalition in Kiel nicht als Vorbild für Berlin. Zu unterschiedlich seien die Aufgaben einer Landes- und einer Bundesregierung. In der FDP wiederum halten manche eine Regierungsbeteiligung für verfrüht. Tatsächlich könnten die Liberalen nach gelungenem Comeback in der Opposition besser an ihrem Profil feilen als auf der Regierungsbank.

Auch die Variante Schwarz-Grün wird durch den Hader von zwei Parteien getrübt. Die Beziehungen zwischen der CSU und den Grünen sind traditionell schlecht - darin sind sich beide Seiten einig. Die CSU reibt sich beson-

ders an dem geplanten Verbot von Verbrennungsmotoren. CSU-Mann Peter Ramsauer, der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses im Bundestag, spricht von „industriefeindlichen Verboten“, deshalb seien die Grünen für seine Partei „nicht koalitionsfähig“. Ramsauer soll eine Jamaika-Koalition sogar als „Albtraum“ bezeichnet haben. Andererseits: Parteichef Horst Seehofer hat oft genug vorgemacht, wie flexibel er im Falle eines Falles sein kann.

Eine Regierung unter Führung der SPD geben die Zahlen gegenwärtig nicht her. Doch selbst wenn den Sozialdemokraten noch eine Aufholjagd gegen die Union gelingen sollte: Die Stimmung für Rot-Rot-Grün war schon mal besser. Nach Darstellung von Linke-Parteichefin Katja Kipping haben sich SPD und Grüne längst vom „Ziel eines Politikwechsels“ verabschiedet. Zudem fremdeln einflussreiche Kräfte in der SPD und bei den Grünen ganz erheblich mit dem Flügel um Spitzenkandidatin Sahra Wagenknecht.

Immerhin haben die vergangenen Landtagswahlen vorgemacht, dass man auch unter schwierigen Bedingungen eine Regierungsfindung pragmatisch angehen kann. Im Saarland wird die Große Koalition weitergeführt, Nordrhein-Westfalen wird jetzt von Schwarz-Gelb regiert, in Schleswig-Holstein funktioniert das Jamaika-Bündnis. Und auffallend ist es schon, dass in diesem Wahlkampf die lange Zeit gepflegte „Ausschließertis“ weitgehend der Vergangenheit angehört. „Geht nicht“ gibt es nicht mehr. Einzige Ausnahme: Nur mit der AfD will keine der anderen Parteien zusammenarbeiten. Für die anderen Farbspiele gilt, sofern sie sich denn am 24. September als realistisch herausstellen, eine alte Faustregel: Machtwille macht beweglich.

norbert.holst@weser-kurier.de

## Süddeutsche Zeitung

über Air Berlin: „Diese Streikenden sind dabei, grundsätzlich die Sitten zu verderben, im schlimmsten Fall über die Luftfahrtbranche hinaus. Wilde Streiks oder ähnliche Kampfarten wie Besetzungen und Blockaden sind eigentlich typisch für Länder, denen eine Kultur des sozialen Dialogs fehlt. Es sind Formen der Selbstjustiz, welche hier bisher tabu sind. Braucht es demnächst allen Ernstes einen Grundkurs über den Wert von Regeln im Rechtsstaat? Ausgelöst nicht von Altenpflegern in prekären Verhältnissen, sondern von Flugzeugkapitänen?“

## Frankfurter Allgemeine

über den NSU-Prozess: „Eine kleine Zelle von Mördern erschließt wahllos dunkelhäutige Menschen und Polizisten – ein Roman mit dieser Handlung fand sich auf den Computern fast aller Angeklagten im NSU-Prozess. Ursprünglich wollte die Bundesanwaltschaft dieses Stück gar nicht als Beweismittel einführen, nannte es nun aber gar eine ‚Blaupause für das Vorgehen des Nationalsozialistischen Untergrunds‘. Die Anklage erkennt in den Untaten insbesondere der Hauptangeklagten Beate Zschäpe ‚einen Abgrund an Menschen- und Staatsfeindlichkeit‘, der die schärfste Sanktion fordere: lebenslange Freiheitsstrafe mit anschließender Sicherungsverwahrung.“

## Berliner Zeitung

über die AfD und Wutbürger: „Der Bundestagswahlkampf hat den Hass auf die Straße gebracht, er hängt als Trillerpfeifenschreiben über Merkel-Auftritten zwischen AfD- und NPD-Plakaten. Es ist eine Minderheit, die wütet. Gefährlich wird die Entwicklung, weil sie an eine Partei andockt, die sich aufmacht, nach der Wahl ins Parlament einzuziehen. Und auch wenn diese Partei nicht die Regierung stellen wird: Es ist eine gefährliche Entwicklung, weil die Protagonisten die Demokratie in Frage stellen. Die Demokratie hat Kraft, sie hat schon einigem widerstanden. Aber sie hat nur Kraft, wenn ihre Protagonisten – Bürger wie Parteien – sich um sie bemühen. Nicht lachen, nicht den Kopf einziehen und nicht einfach so tun, als wäre nichts.“

## Verkehrsvermeidung sollte oberstes Ziel sein

Dobrindt in seinem „Masterplan Schienen-güterverkehr“ die Trassenpreise für Güterzüge ab Januar 2018 halbieren will. Die Einnahmeausfälle in Höhe von 350 Millionen Euro sollen durch Steuermittel ausgeglichen werden. Durch die Verbilligung der Transporte „soll der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland deutlich steigen.“ Damit verstößt die Bundesregierung gegen einen zentralen Grundsatz der Umweltpolitik, denn der Preis soll die wahren Kosten widerspiegeln. Das heißt externe Kosten sollen in das Produkt oder die Dienstleistung integriert werden.

Die angekündigte Senkung der Schienenmaut freut Dirk Flege, denn er ist der Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“, einem Lobbyverband der Bahnbranche. Eisenbahnunternehmen, Bahntechnikproduzenten und Gleisbaufirmen bilden das finanzielle Rückgrat des

Verkehrsbündnisses. Die 139 Unternehmen stehen für einen Schienen-Umsatz von jährlich 30 Milliarden Euro, das ist eine Menge Schotter.

Wenn Flege schreibt, „im Güterverkehr kämpfen die Bahnen gegen unfaire Wettbewerbsbedingungen zwischen Lkw und Güterzug“, so blendet er wesentliche Privilegien der Bahn aus, die zum Teil Ursache der Belastung der Bahnanwohner durch Lärm und Erschütterungen sind, denn kein Lkw darf mit 100 Stundenkilometern durch geschlossene Ortschaften donnern, der Güterzug darf. Für Lkw gibt es ein Sonntagsfahrverbot, für Güterzüge nicht. Nachts stehen die meisten Lkw auf Autobahnparkplätzen, während die Güterzüge freie Bahn haben, unbehelligt vom Personenverkehr.

Falls es eine finanzielle Schiefelage zwischen dem Gütertransport per Lkw und per Güterzug geben sollte, könnte

man gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellen, indem man den Gütertransport auf der Autobahn verteuern würde. Eine Verbilligung von Transporten führt zu mehr Transporten, das ist niemandem zuzumuten. Eine Verkehrsvermeidung sollte das oberste Ziel der Verkehrspolitik sein.

Unser Gastautor  
ist Mitbegründer der Bahn-lärm-Initiative Bremen, hat 25 Jahre lang als Lehrer gearbeitet, dann als freier Künstler. Der 68-Jährige war von 1991 bis 1995 für die Grünen Abgeordneter in der Bremischen Bürgerschaft.

Namentlich gekennzeichnete Kommentare geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.