

Bischofsnadel

Kleines Beispiel was in Bremen in großem Stil abläuft

5 **Es hört nicht auf. Die Katze läßt das Mäusen nicht und der Senat nicht, uns alle Mäuse aus der Tasche zu ziehen – und uns all dessen zu berauben, was zum guten öffentlichen Leben gehört. Das gilt fast für alle seine Tätigkeiten der letzten Jahre. Manches hat er auf Kredit verschербelt. Das merken wir noch nicht immer – bis die neuen Eigentümer kommen, und ihr Recht fordern, wie jetzt die swb AG bei den Gaspreisen¹. Die meisten Vergeudungen haben riesige Dimensionen. Sie gehen über die unmittelbare Erfahrung eines Bürgers weit hinaus. An der Bischofsnadel ist es überschaubar: Jede Person kann es unmittelbar erleben und beurteilen:**

10 **Am 15.10.04 melden sowohl die Tageszeitung „Weser Kurier“ als auch die Lokalausgabe der taz, daß der Senator für Wirtschaft die Bischofsnadel² erneut umbauen lassen will. Der Anlaß ist das Scheitern des Umbaues von 1999. Der Wirtschaftssenator will - natürlich als Beauftragter des Gesamtse-**
15 **nats -, dem schlechten Geld neues gutes hinterher werfen. Er will die Situation für alle verschlech-**

¹ Siehe Beitrag „Ausbeutung und Heuchelei, Bernd Neumanns CDU und Gaspreiserhöhung 2004“ vom 29.10.04

² **Für Ortsunkundige:** Bischofsnadel heißt eine kurze Wegverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den die Altstadt umschließenden Wallanlagen und dem größten zentralen Platz Bremens, dem Domshof. Diese Wegverbindung unterquert auf etwa 50 Metern die Autostraße Am Wall. Dieser Fußgängertunnel hat nur eine geringe Höhe. Er wird täglich von Tausenden benutzt. Die Bischofsnadel ist das kurze Endstück der kürzesten und schönsten Verbindung zwischen den Wohngebieten Ostertor, Fesenfeld und vorderes Schwachhausen und der City. Diese Verbindung führt über den Wallgraben beim Bischofstor und ein ganzes Stück durch die Wallanlagen, vorbei an wunderschönen Bauensembles und Ausblicken über das Wasser. Gegenwärtig ragt heraus das Ensemble von sich gelb verfärbenden Blättern eines großen Ginkobaumes und dem Rostrot einer Felsenbirne. Viele Menschen lustwandeln nur, beobachten die Vögel auf dem Wasser des Wallgrabens usw.. Für viele andere ist es der tägliche Arbeitsweg, den sie zwar schnell durchmessen, aber dabei sich freuen, in guter Luft (soweit sie und seitdem der Softeisverkäufer in der Ladenzeile endlich weg ist) und ungestört vom Autoverkehr sich bewegen zu können. Die Verkehrsfrequenz zwischen Bischofstor und Bischofsnadel ist so groß, daß trotz der relativ breiten Spazierwege sich die Fußgänger und Radfahrer ständig gegenseitig behindern. Man muß dort schon langsam gehen und fahren und ständig gegenseitig ausweichen.

Fahrradkuriere düsen dort ständig entlang. Es ist sozusagen ihre Rennstrecke. Erstens ist der Sitz vieler Zentralen der Fahrradkurierdienste im Ostertor, zweitens ist der Sitz vieler kleiner Dienstleister, die Fahrradkuriere in Anspruch nehmen, im Ostertor. Sie arbeiten auch noch Geschäftspartnern in der City zu. Und zum Dritten ist dieser Weg zwischen östlicher Vorstadt und City eine Abkürzung gegenüber jedem Weg mit dem Auto, so daß die Fahrradkuriere in dieser Verkehrsbeziehung deutliche Vorteile gegenüber motorisierten Kurierdiensten haben. Sie müssen sozusagen dort lang fahren, um konkurrieren zu können.

Andererseits ist es einer der wenigen Fußwege in Bremen, die breit genug sind, daß Pärchen und Personengruppen auch schon mal nebeneinander gehen können. Sonst sind in zentralen Bereichen in Bremen alle Bürgersteige, Fuß- und Radwege so schmal oder so mit anderen Nutzungen vollgestellt, daß man nur im Gänsemarsch aneinander vorbei kommt. Insbesondere sind die Fahrradwege in Bremen mit wenigen Ausnahmen auf die Bürgersteige gelegt worden, so daß man auch auf den Bürgersteigen nicht sicher ist und insbesondere Eltern mit Kindern ständig auf ihr Sprößlinge aufpassen müssen. Der Radverkehr wird durch dieses System der Fahrradwege auch systematisch verlangsamt.

Die Bremer Verkehrsplanung für Fußgänger kennt nur die Einzelperson, deren einziger Zweck es ist, einzukaufen. Wo Platz wäre, daß eine Person sich nicht an den Schaufenstern entlangschlängelt, da werden ihr Ständer mit Waren in den Weg gestellt.

Die Unterführung Bischofsnadel war ursprünglich so breit wie der Fußweg durch die Wallanlagen. Es führten auch Treppen und Rolltreppen seitlich hinauf zu der bebauten Seite der Straße Am Wall. 1999 wurde die Unterführung mit öffentlichen Mitteln umgebaut. Der Querschnitt des Tunnels wurde verschmälert indem an den Wänden entlang Glaskästen als kleine Ladenlokale eingebaut wurden. Statt der „zu teuren“ Rolltreppe wurde ein Aufzug gebaut. Das hat laut taz vom 5.2.2003 3,5 Mio. Euro gekostet. Auch sonst wurde an dieser wichtigen Wegverbindung immer wieder gebaut. Damit wurde der Verkehrsfluß ständig zusätzlich behindert. Jetzt soll es schon wieder eine Baustelle werden. Mal wurde die Brücke über den Wallgraben erneuert, dann wurde die Pflasterung von roten Klinker auf gelben Kies umgestellt, dann wurde der Radfahrstreifen geteert, was zunächst mißlang, dann wurde der Kennedyplatz, der Platz vorm Bischofstor umgebaut etc. pp. In den 20 Jahren, den ich regelmäßig diesen Weg zwischen Ostertor und Innenstadt genommen habe, der insgesamt ein Kilometer lang ist, gab es keine 14 Tage am Stück, in dem ich nicht durch Baumaßnahmen behindert wurde. Und das Ergebnis ist nicht etwa, daß ich die Zeitverluste – oder eben andere – durch Beschleunigung des Weges wieder herein holen. Im Gegenteil: Es bleibt eine dauerhafte Behinderung, die jetzt noch mal verstärkt werden soll.

tern nur um die der Filzfreunde in der „Bremischen Gesellschaft“ zu verbessern, die mit der Verwaltung dieser öffentlichen Fläche auf die Nase gefallen sind. Sie hatte nämlich kalkuliert, mit den Mieteinnahmen aus den Läden die Pflege dieser kleinen öffentlichen Fläche finanzieren zu können und auch noch Gewinn damit zu machen. Selbst die kleinen Mieter der Läden profitieren nicht. Sie sind ja schon raus. Deren Verluste sind ja nicht mehr gut zu machen. Z. T. waren die Läden nur noch Schau-
fenster benachbarter größerer Läden von der Straße Am Wall.

- Der Senat nimmt uns den öffentlichen Raum. Er übereignet ihn zur wirtschaftlichen Nutzung an eine Firma. Wenn es der nicht gelingt, daraus Profit zu schlagen, dann nimmt uns der Senat noch weitere Flächen.³

Die weitere Einengung der Bischofsnadel zu Lasten der Öffentlichkeit und zu Gunsten der Läden nimmt uns Bewegungsraum. Es sollen zusätzlich Flächen der Wallanlagen privatisiert und an eine Gaststätte übergeben werden. Wir werden zusammengepfercht. Vom „Flanieren“ kann unter solchen Bedingungen gar keine Rede sein. Kein Pärchen kann mehr nebeneinander gehen, wenn jemand entgegen kommt. Man muß höllisch aufpassen, daß man sich nicht gegenseitig anrem-pelt. Es wird dort so sein wie auf einem überfüllten Bahnsteig in den gerade ein überfüllter Zug eingelaufen ist, aus dem die eiligen Umsteiger heraus und die Platz Suchenden hinein drängen.

+ Das ist hier im Kleinen wie in Bremen seit Jahren im Großen: Technologiepark Westerweite-
rung zu Lasten der Fahrraderholung ins Blockland und an die Wümme, Bebauung Pauliner
Marsch mit Büros, Osterholzer Feldmark, Hemelinger und Arberger Marsch, Büropark Ober-
neuland, Einengung und Teilbebauung Wallanlagen an verschiedenen Stellen usw. usf.

- Der Senat raubt uns Lebenszeit

Für viele ist der Weg durch die Bischofsnadel täglicher Arbeitsweg. Er wird auch unter dem Ge-sichtspunkt des Verkehrs allgemein eingeschlagen: Möglichst schnell ein Ziel erreichen.

In einer so eingengten Röhre geht es nur langsam voran. Am obigen Beispiel des Bahnsteig weiß man, daß dadurch die Verspätungen entstehen: Die Ein- und Ausstiegsvorgänge dauern eben durch die schmalen Türen an den Waggons zu lange. Das gilt dann - nur in größerem Maße - auch für den Eintritt in die Altstadt. Während der Bauzeit dauert das dann alles noch mal län-ger⁴.

Zusätzlich sollen noch Tische und Stühle für eine Gaststätte dort hin kommen. Also weitere Be-hinderungen über das jetzt schon Unschöne hinaus. Vor den vergrößerten Geschäften, die ja nach draußen verkaufen, werden also Leute stehen und den Menschenstrom weiter behindern⁵. Werden die vergrößerten Läden, wie von den Betreibern erhofft, mehr Umsatz machen, müssen sie auch mehr Ware anliefern und Abfall weg bringen. Da die Läden keinen nennenswerte Hinter-räume oder gar Lager haben, erst Recht keine rückwärtige Anlieferung, muß das über diesen noch mal verkleinerten öffentlichen Raum des Tunnels geschehen. Und das mit Lieferwagen, die dann ständig über die Fußwege entlang der Wallanlagen an- und abfahren und vor der Bischofs-nadel halten, um aus- und einzuladen. Das war schon bisher ein ständiges Ärgernis, solange Lä-den dort betrieben wurden. So wird der Weg durch diese Röhre – gleichgültig welcher Architekt dort seine Vorstellung von einem Schloß verwirklichen darf, zu einem täglichen Ärgernis und Stauerlebnis.

Die Fahrradkuriere, die diesen Weg für ihre Konkurrenzfähigkeit brauchen, werden massiv aus-gebremst - egal mit welch rüpelhaften Methoden sie sich versuchen durchzukämpfen. Diese energiesparende und kostengünstige Form des Wirtschaftsverkehrs wird geschädigt. Die gesamt gesellschaftliche Produktivität wird vermindert. Der Wirtschaftssenator schädigt mit einer Ver-wirklichung dieser Pläne die Wirtschaft.

- + Wie hier im Kleinen so seit Jahren im Großen:

Seit über zwanzig Jahren wird der Verkehr, jede Verkehrsart und praktisch jede wichtige Ver-kehrsbeziehung durch ständige Baumaßnahmen behindert. Das gilt für den Fußgängerver-kehr, den Radverkehr, den ÖPNV als auch für den Autoverkehr. Es gibt praktisch keine Be-wegung im öffentlichen Raum, bei der die Verkehrsteilnehmer/innen nicht durch Baustellen

3 Dummer Weise kann er noch nicht wieder den Wegezoll einführen. London hat das zwar getan und die Bremer Politi-ker hätten das gerne nachgeahmt. Aber sie merkten ja wenigstens das, daß das in Bremen nur noch mehr Abwanderung aus der Innenstadt zur Folge hätte.

4 aber dieser Verlust an Lebenszeit wird in Bremen ja sowieso gar nicht beachtet. Seit mehr als 20 Jahren gibt es keine Verkehrsbeziehung mit keinem Verkehrsmittel in Bremen, das nicht durch Bauarbeiten massiv behindert wird.

5 nur die draußen vor dem Laden stehenden Käufer in die vergrößerten Läden hinein zu holen und einen Warte- und Kassenraum zu generieren, für die die Ladenbetreiber dann Miete zahlen müßten, was sie für Außenraum bisher nicht brauchten, kann ja wohl mit der Vergrößerung der Läden nicht gemeint sein.

gebremst oder zu Umwegen gezwungen werden.

Das hat aber im Ergebnis zu „guter letzt“ nicht zur Beschleunigung des Verkehrs geführt. Dabei ist nun mal der Zweck von Investitionen in den Verkehr, die Raumüberwindung schneller und sicherer zu machen. Trotz der massiven Ausgaben haben sich die Verkehrsbeziehungen nicht beschleunigt und Bremen ist auch in Beziehung zu den Unfallzahlen keine besonders sichere Stadt und daher auch bei den Autohaftpflichtversicherungen relativ teuer. Durch Einengung der Fußwege durch Sondernutzungen wie Waren- und Werbeständer, Tische für Gaststätten, aufgesetztes Parken, abmarkierte Fahrradwege, vermehrte Mülltonnen und Abfallberge werden die Fußgänger ständig beim Fortkommen behindert. Am Herdentorsteinweg, wo täglich zigtausend zwischen City und Bahnhof hin und her laufen, hat man den Fußgängern ganze zwei Meter Platz zwischen Hauswand und Fahrradweg gelassen. Es ist ein ständiges Gedrängel. Und diese teure Umbaumaßnahme nur um den Filzokraten Schulenburg mit Platz für sein Contrescarpe Center zu begünstigen.

Die Radfahrer werden auf ihren Radwegen auf den Bürgersteigen ständig durch die Fußgänger, die von ihren schmalen Fußwegen auf die Fahrradwege ausweichen müssen, behindert. Ebenso müssen die Radler auf den Fußweg ausweichen, wenn sie überholen wollen, denn die Radwege sind für zwei Räder nebeneinander in der Regel zu schmal und sie müssen dorthin ausweichen, um den dort aufgesetzt oder ganz auf den Fahrradwegen haltenden oder parkenden Autos auszuweichen. Wo die Fahrradwege mal breiter waren – z.B. in der Schwachhauser Heerstraße -, da werden sie auf schmale Streifen zurück gebaut. Da es für die Radler von den Radwegen auf den Bürgersteigen praktisch kein Linksabbiegen, ohne anzuhalten und abzustiegen, gibt, fahren die Radler mit Zielen auf der linken Straßenseite auch auf dem linken Fahrradweg. Also behindern sie sich auch gegenseitig. Die Radler sollen sich zudem nach den Fußgängerampeln richten, obwohl die für Radler viel zu lange Rotphasen haben. Die Fahrradwege auf den Bürgersteigen haben einen dünnen Untergrund. Er wird schnell holprig und bleibt es dann über Jahrzehnte. Die Straßenbeleuchtung wird nach wie vor auf den Autoverkehr ausgerichtet, der noch durch weiße Leitstreifen auf dem Damm die Voraussicht verbessert. Die Fahrradwege werden überwiegend in Licht schluckendem Rot und ohne weiße Markierungen gebaut. Im Dunkeln sieht man bei der berüchtigt schlechten Beleuchtung der Räder fast nichts - also kann man nicht schnell fahren, ohne sich nicht in ein erhöhtes Risiko zu begeben. So ist der Fahrradverkehr in Bremen viel langsamer als möglich aber keineswegs sicherer als in Städten mit Fahrradwegen, die von den Richtungsspuren der Autostraßen abgetrennt werden. Man verbraucht gezwungener Maßen mehr Lebenszeit als nötig auf den Wegen mit dem Fahrrad und ist dennoch vermehrt gefährdet.

Mit dem ÖPNV erreicht man trotz der riesigen investierten Summen praktisch keine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als vor zwanzig Jahren. Ein Großteil der Investitionsaufwendungen wurden dafür ausgegeben, die Straßenbahngleise weiter auseinander zu legen. Damit gibt man vor, demnächst mit breiteren Waggons durch die Stadt fahren und auf die Geleise der Deutschen Bahn wechseln zu können. Dann fahren die Straßenbahnen natürlich auch seltener, werden die Wartezeiten also länger, weil das Verkehrsaufkommen in der locker besiedelten Stadt Bremen und erst Recht im Umland für häufigere Fahrten ja nicht ausreicht, um bei gleicher Frequenz der Zugfolge diese Großraumwagen zu füllen. Die Wege an den zentralen Haltestellen zum Umsteigen sind weiter oder zeitlich länger geworden (Bahnhofplatz, Domsheide, Brill). Durchgehende Busverbindungen wurden zu Zubringerbussen zu den Straßenbahnen, so daß vermehrt umgestiegen werden muß.

Für die Autos auf den Autobahnen gibt es Dauerbaustellen und ständige Geschwindigkeitsbegrenzungen, die weit über das hinaus gehen, was in Niedersachsen für nötig gehalten wird. In den Stadtstraßen werden mehr Rückbauten als Beschleunigungen gebaut. Die Richtungsfahrbahnen selbst auf Hauptverkehrsstraßen werden inzwischen einspurig zwischen hochgelegten Gleisen für die Straßenbahn und den Bürgersteigkanten so eingezwängt, daß kein nachfolgendes Fahrzeug vorbei kann. Entweder man verursacht einen Stau oder man hält auf dem Fahrradweg und behindert die Radfahrer, oder man hält weit weg vom eigentlichen Ziel und hat dann einen weiteren Fußweg. Das ist für Handwerker und Lieferanten mit Material, Dienstleister mit engen Zeitvorgaben alles nicht leichthin mit dem Hinweis abzutun, Laufen sei gesund. Nur in den leeren Industrie-, Gewerbe- und Bürogebieten hat man freie Fahrt. Da will aber kaum jemand fahren – da sprießt schon das Gras durch die Ritzen in der Fahrbahndecke.

- Der Senat hetzt die Bevölkerungsgruppen aufeinander. Dann moralisiert er rum, man solle doch lieb zueinander sein. Schließlich läßt er die Polizei eingreifen.
Die Konflikte in dem durch die eingebauten Läden eingeengte Bischofsnadelntunnel sind schon groß genug. Am 8.2.03 war mal wieder so ein lancierter Bericht und Kommentar im Weser Kurier

zu lesen. Immer wieder wird die Polizei dort hin gestellt und soll die Verkehrsteilnehmer zu langsamen Vorwärtskommen, die Radfahrer zum Absteigen und zu Rücksicht aufeinander ermahnen. Die Polizei sollte lieber mal beim Wirtschaftssenator protestieren, daß er mit seinen blödsinnigen Planungen die Konflikte erst schafft. Und durch die weiter geplante Einengung verschärft sich das alles noch mehr. Die Einzelhändler und Gaststättenpächter werden dann natürlich mit schimpfen über die drängelnden, rasenden Verkehrsteilnehmer, die einfach nur vorbei und nichts kaufen wollen.

+ **Wie an der Bischofsnadel so überall in der Stadt:**

Überall werden Warenstände, Werbeschilder und Tische für die Gaststätten auf die Fußwege und den Fußgängern in den Weg gestellt. Die Fußgänger und Radfahrer werden aufeinander gehetzt, die Autofahrer wegen der eingezwängten Spuren auf die Fahrradfahrer, weil sie auf deren Wegen halten müssen. Die Fahrradfahrer dürfen gegen die Einbahnstraßen fahren, aber es gibt keine Verkehrsregelungen, wer bei einem rechts entgegen der Fahrtrichtung aus der Einbahnstraße kommenden Radler gegenüber einem von links kommenden Fahrzeug Vorfahrt hat. Die Konflikte sind da und ab und an auch die Unfälle.

- **Der Senat vergeudet unser Geld, man kann das eigentlich nur noch als Veruntreuung interpretieren, da ja offensichtlich ist, wie alles scheitert, was er anfaßt:**

Nach unterschiedlichen Angaben des Weser Kurier und der taz vom selben Tage haben die damaligen Umbauten 0,85 oder 3,5 Mio. Euro gekostet. Einhellig sind sie der Meinung, daß die vorgegebene Absicht mit der damaligen Umbaumaßnahme nicht erreicht wurde. Der jetzt erneut dort einzusetzende Geldbetrag⁶ unterscheidet sich je nach Quelle auch wieder. Laut WK wären es 180.000 Euro, laut taz 300.000. Dafür kann man schön entweder ein oder zwei Eigenheime erwerben.

Nicht erst seit der Karstadt Krise weiß man, daß der Innenstadteinzelhandel kränkelt, daß die großen Kettenläden immer mehr Kundschaft an sich binden und die selbständigen Einzelhändler von der Bildfläche verschwinden. Auch im oberirdischen Teil der Bischofsnadel können sich nur wenige Einzelhändler und Dienstleister dauerhaft halten. Durch solch eine kleine Erweiterung der Ladenflächen zwischen schubsenden und drängelnden Passanten, sich vorwärts kämpfenden Radlern, ist ein auch nur kostendeckender Einzelhandelsbetrieb gar nicht denkbar.⁷ Was hier jeder sieht und weiß und nur der Wirtschaftssenator wegen seiner begünstigenden Beziehungen – zu seiner Klientel leugnet, passiert in Bremen in Dimensionen, die 100 bis 1000 Mal so groß sind seit Jahrzehnten ständig und hat uns in diese Lage des dritten Bankrotts in zehn Jahren geführt.

+ **Alles was der Senat bisher mit Wirtschaftsförderung begründet hat, wurden Katastrophen für die Öffentlichen Finanzen Bremens. Gleichzeitig sind alle hoch subventionierten „wirtschaftlichen“ Aktivitäten auch noch Verlustgeschäfte im betriebswirtschaftlichen Sinne geworden. Einige individuelle Personen haben sicherlich abgesehen – das war auch wohl der jeweilige Zweck dieser Scheinfirmen und Beschäftigungsgesellschaften¹ - immer nach dem gleichen Muster: Ein Flop wird mit noch einem größeren getoppt. So auch hier: Die gescheiterte Version der kleinen Läden wird einfach nicht zur Kenntnis genommen und gesagt, wir machen es einfach eine Nummer größer. Wenn das Geld wieder den Bach runter geht – es zahlen ja die Bürger, und unser Klient der Verwalter bei der „Bremischen Gesellschaft“ hat für ein paar Jahre wieder einen bezahlten Job.**

- **Erholung in Grün- und Freiräumen wird zerstört**

Jede Großstadt hat ihre Parkanlagen zur Erholung der Bürger und u.a. zur Gliederung der Stadt. Selbst eine Stadt wie New York leistet sich den Central Park – obwohl dessen Fläche, wenn er denn verkauft und mit Hochhäusern bebaut würde, der Stadtkasse Milliarden US Dollar einbrächte. In Bremen haben wir seit 200 Jahren diese wunderschönen Wallanlagen. Aber immer wieder setzen sich diese schrecklich kurzsichtigen Absahner durch, die von „Aufwertung der Wallanla-

⁶ Von Investition kann in keinem Fall die Rede sein. Eine Investition ist eine Aufwendung, die sich rentiert. Das konnte bei den winzigen Ladenflächen mit der geringen Produktivität nie und nimmer gelingen und kann es natürlich auch weiterhin nicht. Im übrigen sind Ausgaben für den Konsum nur für Einzelbetriebe eine Investition. Gesamtwirtschaftlich, und dafür steht die öffentliche Hand, sind es Konsumausgaben. Deswegen können Geldausgaben der öffentlichen Hand in den Einzelhandel und die Gastronomie keine volkswirtschaftlichen Investitionen darstellen – sie sind nach den Förderrichtlinien der EU auch nicht zuschußfähig.

⁶ Der Vorschlag, keine kostendeckende Miete zu nehmen, der aus dem Beirat Mitte kommt, führt im Ergebnis zum Einzelhandel als bezahlte Staffage, zur „Europäischen Stadt“ als Potmkinsches Dorf, das wie die bäuerliche Landwirtschaft oder die Kohlegruben in Deutschland nur noch von Subventionen leben, Beschäftigungsgesellschaften sind, bei denen die größten Mitnahmeeffekte aber bei den Eigentümern verbleiben.

gen durch Bebauung“ faseln. Auf der linken Weserseite sind die Wallanlagen schon fast zur Un-
kenntlichkeit zerstört: Es wurden Polizeikaserne, Schulen, Hochschule, Hallenbad, Krankenhaus
usw. hinein gebaut, dröhnende Schnellstraßen und Schienenstränge drüber weg geführt ..., es
sind nur noch unzusammenhängende Rudimente zu erkennen. Auch auf der rechten Weserseite
hat es solche Attacken auf dieses öffentliche Glück der Wallanlagen gegeben. Die Kunsthalle
steht darin und wuchert mit staatlicher Hilfe immer weiter, das Theater am Theaterberg wurde
nach der Zerstörung glücklicher Weise an anderer Stelle wieder aufgebaut. Jetzt wird überall am
überkommenen Bestand geknabbert. Abgesehen von den Albernheiten, die Wasserflächen im-
mer häufiger für Werbung für Veranstaltungen frei zu geben. Jetzt an der Bischofsnadel ein Kaf-
fee in die Wallanlagen hinein zu bauen, ist eine von diesen unsinnigen Überschreitungen der
bisher gewährten Grenzen. Schon die Eisdiele in der bisherigen Ladenzeile verströmte den Ge-
stank von Softeis der billigsten Marke – ewig dieser Jahrmarktgeruch vom Nepp, den man sich
einmal im Jahr beim Freimarkt antut und der hier das ganze Jahr den Duft der Blüten auslöschte.
Es ist völlig unnötig, daß der Staat auch noch Kaffees errichtet. Abgesehen davon, daß solch eine
Subventionierung eine Schmutzkonkurrenz gegenüber den bestehenden Kaffees wäre. An der
Straße am Wall gibt es genügend, an der Kunsthalle gibt es schon eines, das Kuckuck, 100 Meter
weiter von der Bischofsnadel gibt es am Domshof das öffentlich geförderte Alex, an der Schlach-
te gibt es massenhaft Lokale an dieser mit öffentlichen Mitteln geförderten Lage, der neuen mo-
dischen Kneipenmeile; öffentliche Bediensteten wurde schon das Hal över auf den Leib ge-
schneidert und ein im öffentlichen Dienst abgesicherter Kneipier eingesetzt und mit ABM sub-
ventionierte Fährleute zur Seite gestellt, der dem Restaurant die Kunden mit öffentlichen Subven-
tionen zubaggerte. Die Kleingärtner beschwerten sich über das ständige Remmi Demmi und die
Verschmutzung. Es muß in der Stadt auch Stellen geben, die nicht dem kurzfristigen lauten
Vergnügen und der Ausnutzung durch private Betreiber übereignet werden. Wie gesagt, es sind
für die Staatskasse ja nicht einmal finanzielle Erfolge sondern immer wieder nur Defizitgeschäfte,
an denen sich nur private Günstlinge gesund stoßen können. So vergeudet der Senat auch noch
dieses städtische Kleinod. Das Leben in der Stadt wird schlechter, die Schulden steigen über alle
Grenzen und die gesamtwirtschaftliche Produktivität als entscheidender Standortvorteil
Deutschlands und einer Großstadt wird von den Bremer Politikern weiter untergraben und zer-
stört. Sie bauen sich auf Kredit nur Schlösser für ihre Günstlinge und bauen vor den Bürgern
verbale Luftschlösser, während die Bürger real zurück gestoßen werden in die kleinen Butzen,
die in den 60er Jahren als Zumutbarkeitsgrenzen festgelegt wurden (siehe was nach der Sozial-
gesetzgebung gemäß Hartz IV angemessene Wohnungen sind).

ⁱ Nur ein paar Beispiele:

- + **Bremer Vulkan**: Erst mit Subventionen erhalten, damit die AG „Weser“ Belegschaft isoliert bleibt, dann noch die **Deutsche Seereederei / Senator Linie** mit „round the world“ Service dazu kaufen, die die zu teuren Schiffe des Vulkan auf Staatskosten – natürlich auf verbürgte Kredite – abkauft, dann Dr. Hennemann als Senatsverwalter einsetzen, der ein noch größeres verbales Wolkenkuckucksheim – genannt Vision vom **maritimen Weltkonzern** – an den Himmel der Illusionen schreibt und dafür Millionen verpulvert. Dann betrügerischer Bankrott, in dem selbst die Ostsubventionen verbrannt worden sind.
- + Nach der Pleite der **AG „Weser“**: Erst Gelände verpachten an den Anstreichermeister **Grunau** für ´n Appel und ´n Ei, so daß der mit Untervermietung der Hallen noch Geld verdient und selber großkotzig von Beschichtungsbetrieb für Großanlagen faselt – schließlich verschluckt er sich an den Subventionen im deutschen Osten. Nach der Pleite, aus dem der Senat wieder nicht ohne Verlust heraus kommt, beginnt die Grotteske mit dem **Space Park**, der immer größer von der Politik aufgeblasen wird, obwohl alle anfänglich genannten Voraussetzungen wegbrechen. Über diesen Quatsch hatte der spätere Oscar Preisträger Michel Moore in seinem Dokumentarfilm über den Niedergang der Autostadt Flint „Roger and Me“ schon zum dortigen Vergnügungspark der Stadtoberhäupter jede Unklarheit beseitigt. Es werden trotzdem über ca. 400 Mio. DM öffentliches Geld reingepumpt. Dann die schnelle Pleite. Dann war das auf einmal alles ein Projekt der Dresdner Bank. Und die öffentlichen Mittel werde auf einmal klein gerechnet. Sie werden in „sowieso Kosten“ versteckt, in Sanierung Gröpelingen, in Sofortprogramm Innenstadt etc.. Für die Steuerzahler ist es egal, wie die Kosten genannt und in welchen Haushaltstiteln der kreativen Buchführung sie versteckt werden. Sie müssen für den Größenwahn aufkommen – mit Zins und Zinseszins.
- + **Industriepark West**. Riesige Flächen, die der Stadt zum früheren Kaufpreis von 0,5 DM je m² zustanden, werden den Stahlwerken für etwa das Zehnfache abgekauft. Dann mit wilden Konzepten über städtische Mischnutzungen

überplant und erschlossen. Er bleibt weitgehend Brache mit teurer ungenutzter Infrastruktur, obwohl die Flächen an Unternehmen fast verschenkt werden. Das reicht nicht an unsinnig verbuddeltes Geld. Es wird wieder ein noch größeres Rad gedreht. Es kommen **Hemlinger und Arberger Marsch** hinzu. Seit 1982 gibt es Gewerbeflächenpläne. Seitdem weiß auch der Senat, daß zum Kostpreis ihm nur ein Bruchteil der erschlossenen Gewerbeflächen abgenommen würde. Praktisch der gesamte gewerbliche Bodenmarkt wird verstaatlicht. Die Gewerbeflächen werden unterhalb der Erschließungskosten abgegeben. Aber selbst so halb geschenkt werden die Flächen nicht abgenommen. Mehr als zwanzig Jahre später sagen die Verantwortlichen, sie seien über die schlechte Nachfrage überrascht.

- + **Bürogebäude.** Zu einer Großstadt gehören ja Bürodienstleistungen. Nur in Bremen ist die Nachfrage kaum vorhanden, weil alle oberzentralen Funktionen abwandern oder sich gar nicht erst bilden. Egal! Man baut hochtrabend ein „**World Trade Centrum**“ in der Innenstadt. Man vermietet es quasi zu null DM je m² an Unternehmen aus Asien. Es sind China Restaurants, die ihre Reissäcke dort lagern oder Importhändler, die ihre billigen Rattan Stühle dort stapeln. Als die mietfreie Zeit abläuft, sind die Unternehmen weg und das teure Gebäude steht weitgehend leer und wird eigentlich nur von bremischen Gesellschaften genutzt. Der Flop führt nur dazu, daß nicht nur ein immer größeres Rad gedreht wird sondern gleich mehrere. Eine Steinwurf baut man den ganzen Bahnhofsvorplatz mit allen Verkehrsbeziehungen um, um Platz für ein Bürohochhaus zu gewinnen. Die Umbaukosten und die Schausammlung „Übermax“ des Überseemuseums wollte man mit dem Verkaufspreis für das so herauspräparierte Grundstück finanzieren. Es wollte aber niemand den Grundstückspreis bezahlen bzw. fand in Bremen an so zentraler Lage nicht genügend Mieter. Aber Bremen hatte das Geld schon ausgegeben, die Verkehrsteilnehmer an dieser zentralen Kreuzung jahrelang behindert und hatte nun nichts als zusätzliche Schulden. Also die Nachfrage nach Büroraum zu kostendeckenden Preisen ist in Bremen mau. Also Angebote von der Stadt zu nicht kosten deckenden Preisen: So **Technologiepark**. Dulle Gebäude aber alle unter Kostpreis vermietet → Dauersubventionen. Trotzdem werden sie nicht voll. Und wo Firmen selber investiert haben, wie Siemens, da sind ihnen neben den subventionierten Grundstückskosten und GRW Zuschüssen auch noch die Baukosten fast geschenkt worden, indem die Stadt günstige Preise für die Schrottimobilie an Siemens zahlte. Oder es sitzen in den Palästen bremische Gesellschaften, wie auch das BAW, das all das schön rechnet. Egal, es muß eine Erweiterung her. Es wird die Westerweiterung – zu Lasten der liebsten Erholung der Bremer: Das Radeln durchs Grüne ins Blockland und an die Wümme. Diese Grenze zwischen Bebauung und Erholungsgebiet wird damit überschritten. Alle Grundsätze einer guten Stadtentwicklung werden dabei mit Füßen getreten. Zusätzlich wird noch **Airport Stadt** als Büropark entwickelt. In edelste Gebäude am Flughafen ködert man u.a. mit nicht kostendeckenden Billigmieten Call Center Unternehmen und Krankenversicherungsabrechnungsbüros, die so schnell weg sind, wenn die Mietpreise steigen, wie sie gekommen sind. Trotzdem kriegt man diese Büropaläste nicht voll. Die Täter wie z.B. die Entwickler und Vermittler müssen schon selber einziehen, um die Leerstände zu verringern – wie gegenwärtig die DEKA Immobilienfonds in die selbst hochgezogenen Gebäude, die sie ihren Anlegern als profitabel verkauft hat. Ein in sich geschlossener Belegungskreislauf, der so lange fortbesteht, wie frisches Geld - in unserem Falle vom Steuerzahler – nachgeschossen wird. Das reicht immer noch nicht. Es wird noch ein Zahn zugelegt: **Büropark Oberneuland**. Wieder werden Grün- und Freiräume, die der Erholung der Bewohner der dicht besiedelten Ortsteile in der Nachbarschaft dienen, zerstört. Da kann man zwar die Erschließung noch darstellen, dann reicht es aber nicht mehr für potemkinsche Bauwerke, die wirtschaftliche Aktivitäten nur noch vorspiegeln, während sie in den anderen Gebieten Monat für Monat öffentliche Finanzen verbrennen.
- + Das **Zentralbad** aus den 50er Jahren, für das keine Abschreibungen und Instandhaltungsrücklagen getätigt wurden, muß nach dreißig Jahren tatsächlich einmal repariert werden. Das trifft die Politiker natürlich ganz unvorbereitet. Das ist zu teuer für die Gesundheit der Bevölkerung, obwohl es das best besuchte Hallenbad in der Stadt ist. Man muß ja sparen. Also läßt man es zu einem Freßtempel umbauen – Markthalle und kulinarische Gaststätten. In Hanovers Pasarelle ist das doch auch so schön gewesen und in den Ferienstädten des Mittelmeeres. Nur liegt das Schwimmbad in Bremen jenseits jeder Laufrichtung. Die Händler und Gastronomen sind schnell pleite. Nichts da mit Zurückverwandlung in ein Schwimmbad. Jetzt kommt der Showpark. Eine riesen Dico. Schließlich hat in den 50er Jahren ja auch ein Kabarett so gut geklappt. Der öffentlich geförderte Discoinvestor verbaut Millionen von DM aber bezahlt seine Handwerker nicht. Die gehen dann schnell mit ihm pleite und die Stadt erhält ihre Subventionen natürlich auch nicht zurück. Noch 'ne größere Nummer muß her: Umbau zum **Musical** Theater. Haben doch alle Städte, die etwas auf sich halten. Die nächtse Pleite mit all ihren Folgekosten ist ja exemplarisch für die Vernichtung von öffentlichen Geldern und Begünstigung von Filzokraten, die zur Hinauszögern und Verdecken der Pleite noch mal zusätzliche Gratifikationen der Stadt erhalten.
- + Düsseldorf ist ja die Zentrale der Japanischen Unternehmen in Deutschland geworden. Ob man denen das nicht abjagen kann? Also **japanische Schule** in der ehemaligen Lungenheilstätte Holthelm eingerichtet. Die in Düsseldorf etablierten Japaner werden schon ihren Kindern an die Schule in Bremen folgen. Quatsch mit Sauce. Pleite. Nächst größeres Rad: **Internationale Universität Bremen, IUB**. Natürlich privat finanziert. Jetzt ist nicht mehr Japan Mode sondern wieder die USA. Also schmückt man sich mit dem Namen „Rice Universität“. Eine Repräsentantin für Bremen ist natürlich auch vonnöten. Die ehemalige Schulsenatorin Bringfriede Kahrs – die mit die Schulmisere in Bremen zu verantworten hat. Also hat sie etwas gut zu machen. Das ist doch eine wichtige Voraus-

setzung, um ihr einen gut dotierten Berater Vertrag aus öffentlichen Mitteln zu geben. So privat sollten die Anstrengungen denn doch nicht sein. Nur die Kleinigkeit von 250 Mio. DM Stiftungskapital sind von Bremen aufzubringen. Alles andere tragen die Elitestudenten und die Sponsoren – wenigstens in der Theorie. Keine weiteren öffentlichen Mittel. Als ob Zinsen auf 250 Mio. DM mehr Staatsschulden nicht auch Ausgaben wären. Alles ein Fake: Die Stadt zweigt aus Verträge mit Privatunternehmen, die dem öffentlichen Haushalt zufließen müßten, einfach Millionen ab und läßt sie als Spende an die IUB gehen. Aber das reicht nicht. Die Wissenselite aus Osteuropa kann nicht das zahlen, was die Uni braucht und die Stiftungsgelder kommen trotz der Umwegfinanzierung des Senats nicht im entferntesten in ausreichendem Maße herein. Demnächst wird der Senat wahrscheinlich Verträge zu Preisen abschließen, die über dem Marktpreis liegen – siehe schon Wartungsvertrag mit Siemens über Ampelanlagen. Die Differenz wird die beauftragte Firma dann als steuerlich begünstigte Einzahlung in die Stiftung leisten und sich mit Benennung ganzer Häuser nach ihrem Firmennamen feiern lassen. Diese Art der Umlenkung von öffentlichen Geldern kennt man zur Genüge aus Korruptionsfällen. Also zahlt die Kosten der „Privatuni“ bisher ganz überwiegend die öffentliche Hand und wird es auch weiter tun, dann aber unter dem neuen Modewort PPP, public private partnership.

- + **Veranstaltungszentrum Bürgerweide.** Als Bremen reich wer in den 60er Jahren, da hat es sich eine Stadthalle geleistet mit symbolträchtiger Architektur für einen Hafen und Schiffbaustandort. Das reichte für die Großveranstaltungen im Einzugsbereich – die auch schon fast alle subventioniert wurden. Aber man hatte es ja. Dann begann der wirtschaftliche und finanzielle Verfall. Und nun wurden die Schlösser gebaut. Erst nur die Eislaufhalle – schließlich hatte ja Delmenhorst auch eine. Von einer Kleinstadt darf man sich doch nicht lumpen lassen. Nach acht Jahren wird sie schon wieder abgerissen. Zu kleinstädtisch! Paßt auch nicht zum postmodernen Kongreßzentrum. Kostenpunkt: Über 150 Mio. DM. Denn die Manager lassen ja nur beim Besuch eines Kongresses ihre Investitionsmillionen fallen. Aber nur wenn sie vom Intercity aus über einen „**Klangbogen**“ mit typisch japanische Bachgeplätscher zum Kongreß schreiten können –denn Japan ist gerade noch Mode. Der internationale Jetset nächtigt natürlich auch nur in Hotels einer internationalen Kette. Da reicht das Parkhotel, das auch der Stadt gehört, nicht aus. Wenn aber keine internationale Hotelkette in Bremen ein Hotel errichten will. Dann kaufen wir die. Also wird nach mehreren Absagen die Hotelkette Maritim mit Gewinngarantie über Jahrzehnte geködert – und entsprechend dem eigenen Hotel vis á vis eine subventionierte Konkurrenz gegenüber gestellt. Die dürfen das Congresszentrum Bremen CCB, das natürlich mit allem drum und dran dann auch doppelt so viel gekostet hat wie vorher angegeben, ohne Mietzahlungen an die Stadt mit nutzen und vermarkten. Praktisch jeder Kongreß wird zusätzlich von der Stadt subventioniert. Das reicht aber nicht an Verlusten. Jetzt muß noch ´ne Messe her. Schließlich werden ja alle Messen in Deutschland subventioniert, warum dann nicht auch eine in Bremen. Und überhaupt, Kongresse und Messen werden immer mehr zusammen veranstaltet. Auch das reicht nicht, Bremen muß sich die Messen und die Veranstaltungsgesellschaften wie z.B. die Fischmesse noch kaufen. Reicht ´s endlich? Mit Nichten! Jetzt haben doch andere tatsächlich größere Veranstaltungshallen. Keep up with the Johnsons! Die anderen werden zwar auch nicht mit Gewinn betrieben. Aber das Renommee! Also wegen ein oder zwei mal im Jahr eine gekaufte Massenveranstaltung wird für zig Millionen die Stadthalle umgebaut – und für ein paar hundert Tausend Euro in AWD Dome umbenannt. Bei den Bauten handelt es sich jeweils um Ausgaben in der Größenordnung über 100 Mio. DM. Aber solche Schloßbauten reichen ja bei weitem nicht. Bremen kauft sich über die HVG auch noch seine Veranstalter.
- + Die behaupten dabei sie könnten das besser als die Unternehmen, die die Finger davon lassen. Sie verweisen auf das **Universum**, ein Wissenschaftsmuseum hauptsächlich für Schüler. Pädagogisch ist das sicher sehr wertvoll. Lehrer gehen gern mit ihren Klassen dort hin. Aber finanziell ist es eben doch auch ein Zuschußbetrieb: Gerade mal die laufenden Kosten seines Betriebes kann es durch Eintrittskarten decken. Schon die Zinsen und Abschreibungen für das Gebäude nicht mehr. Trotzdem wird das Universum als Erfolg einer Tourismus orientierten Wirtschaft gefeiert. Ein Schaugewächshaus beim Rhododendron Park, das „**Botanika**“ mit einem ähnlich wissenschaftlichen Anspruch wie das Universum, nur für die Pflanzenwelt der Rhododendren, fällt auch bei den Besucherzahlen und damit den Einnahmen weit hinter den Erwartungen zurück. Jetzt sollen wieder die Erholungssuchenden im Rhododendronpark das Defizit vermindern, indem sie für den bisher öffentlichen und eintrittsfreien Park Eintritt zahlen sollen. Das schloße dann natürlich Rentner, Arbeitslose, Eltern mit Kindern und sonstige mit niedrigem Pro Kopf Einkommen vom täglichen Spaziergang dort aus.
- + Was der Klangbogen einst für das Kongreßzentrum war, das ist mit der entsprechend größeren Dimension der **Flughafen** selber für die Airport Stadt. Er wurde so luxuriös oder so durch Filz bestimmte Verträge teuer ausgebaut, daß seine Kosten auch durch gestiegene Passagierzahlen, die die Flughafengebühren ja zahlen sollen, nicht gedeckt werden. Die Billigflieger sind auch nicht bereit, für solchen Luxus kostendeckende Preise zu bezahlen. Selbst Architekten nicht, die ja gemein hin für ein schönes Ambiente besonders sensibel sein sollen. Für Preise sind sie aber noch feinfühlicher. So ist auch dieser Schloßbau schon entwertet und schreibt nur noch Verluste.
- + Egal, wie man sich irrt. Der einzige Mangel war für die Senatsriege die noch immer zu kleine Dimension, in der die Politiker auf Kosten der Bürger denken. Jetzt muß man noch größer denken als die drei mal so große Millionenstadt Hamburg. Deren Hafencity ist ca. 100 Hektar groß. Bremen entwickelt gleich 300 Hektar. Siehe Beitrag **Überseestadt - Space Park im Quadrat.**

