

Rembertikreisel Planung

Die von der Verwaltung vorgelegte Planung verschlechtert den bestehenden Zustand in jeder Beziehung:

1. **Öffentliche Finanzen**
- 5 2. **Fließender Verkehr**
3. **Ruhender Verkehr**
4. **Nachbarnutzung, Umweltbelastung**
5. **Grün und öffentlicher Raum**

10 Zu 1. Öffentliche Finanzen

Dem erklärten obersten politischen Ziel Bremens, die öffentlichen Finanzen zu sanieren, wird mit der vorgelegten Planung für die Umgestaltung des Rembertikreisels und der Eduard Grunow Straße, Erich Glässel Straße, Am Dobben, Dobbenweg, Schleifmühlenkreisel, entgegengewirkt.

15 Die Umbauarbeiten würden mehr Geld kosten als sie einbringen. Das weiß jeder und das sagte auch der Planer Herr Keune als zuständiger Vertreter des Planungsamtes der Stadt auf der ersten Einwohnerversammlung zu diesem Thema im Hotel Ibis am Rembertikreisel.

20 Die Umbauarbeiten kosten viele Millionen DM / Euro. Durch die Umgestaltung sollen Bauflächen für nicht verkehrliche Nutzungen gewonnen werden. Die so gewonnenen Flächen sollen an private Interessenten verkauft werden. Die nach dem Umbau zu verkaufenden Flächen sollen die Umbaukosten tragen, signalisiert wider besseres Wissen das Mitleid der Bremischen Bürgerschaft Carsten Sieling auf der zweiten Einwohnerversammlung. Diese Hoffnung ist selbst dann eine Illusion, wenn über Jahrzehnte einmal dort die Bauflächen bebaut würden. Bis zu einem lukrativen Verkauf würden so viele Kreditzinsen anfallen, dass daran schon jeder privater Grundstücksspekulant pleite gegangen wäre. Eine Bebauung mit öffentlichen Zuschüssen wäre für das pleite Bremen ein
25 weitere Tat des betrügerischen Bankrotts auf Kosten anderer insbesondere der mit diesen Schulden belasteten jüngeren Generationen. Die planenden Institutionen der Bremer Politik spekulieren wider besseren Wissens und entgegen den für die Bürger leidvollen Erfahrungen auf Kosten der Steuerzahler.¹ Daran beteiligt sich auch Robert Bücking, der auf dem öffentlichem Forum des We-

¹ Die als Hoffnung oder gar Gewissheit verkündeten Spekulationen hat nicht nur auf dem Bahnhofsvorplatz – eine viel bessere Lage als die hier in der Planung befindliche – getrogen. Dort wurden zig Millionen DM ausgegeben, die durch den Verkauf an einen Investor nachträglich wieder herein kommen sollten. Jetzt kosten die ausgegebenen Millionen die öffentliche Hand Bremens Jahr für Jahr Millionen DM Schuldzinsen ohne jeden finanziellen Gegenwert. Das Haushaltsrecht musste umgeschrieben werden, um diesem ungedeckten Scheck auf die Zukunft den Schein der Legalität zu geben. Eine Legitimation ist ausgeblieben und alle den Bremer Haushalt finanzierenden Bürger müssen nun Jahr für Jahr Zwangsabgaben für diese öffentliche Fehlspekulation leisten, wenn sie nicht mit den Gewaltorganen des Staates durchgesetzte Pfändungen konfrontiert werden wollen. Diese Art der Beraubung aller Bürger betreiben die Planer solcher Maßnahmen immer weiter, wenn ihnen die Bürger nicht gemeinsam entgegenreten. Selbst die versprochene kulturpolitische Wirkung im Schowroom des Überseemuseums ist ausgeblieben. Es kommen keine Besucher am Abend und die Öffnungszeiten wurden schon zurück genommen. Der „Promotionpark“ für den Millionen öffentliche Gelder allein für großkotzigen Planung ausgegeben wurde, gammelt weiter vor sich hin. An der Stelle des ehemaligen Zentralbades, das mit seinen Defiziten wenigstens der Volksgesundheit gedient hat, haben inzwischen vier mal Pleiteprojekte der öffentlichen Planer die Finanzen aller Bremen verschlungen, mit denen x – mal ein neues Zentralbad hätte gebaut werden können. Die Zinsen aus diesen Pleiteprojekten belasten die Bürger dauerhaft weiter mit viel höheren Beträgen als es der Betrieb eines öffentlichen Bades kosten würde. Mit den begünstigten Filzokraten, die dann trotz aller öffentlichen Förderung pleite gemacht haben, gingen eine ganze Riege geprellter Handwerker unter. Für das jetzt pleite Musical müssen die Besucher von Veranstaltungen in Bremen an den Filzokraten Klaus Peter Schulenburg und seiner zum Monopolanbieter gemachten Eventim AG Monopolpreise bezahlen. Er baut sich dafür auch noch einen Tempel, das „Contrecarpe Zentrum“. Dafür wird der Herdentorsteinweg umgebaut und alle Verkehrsteilnehmer nicht nur während der Bauzeit sondern dauerhaft belastet und behindert. Die Verkehrskapazität des Herdentorsteinweges wird eingeschränkt, die Radverkehrsstreifen von und zur Contrescarpe aufgehoben. Z.B. wurde die Fahrbahn so weit nach Westen verlegt, daß für die Fußgänger an der Ecke mit der Bahnstraße, wo täglich etwa 50.000 Fußgänger zwischen Altstadt und Bahnhof entlang gehen, noch ganze zwei Meter übrig bleiben. Es wird ein dauerndes Gedrängel, Geschiebe, Kinder hinter sich her Zerren, pass doch auf Ermahnungen usw. und über all dem von ihm selbst angerichteten Chaos die moralisierende Bummeln unseres Kirchensensors geben, sich doch zu vertragen und heiteren Gemütes zur Arbeit und danach zu den Zügen zu bummeln. Nachtrag 2004: Über diese Verschlechterung für die Bürger hinaus, wurde dem Filzokraten Klaus Peter Schulenburg inzwischen auch noch fast 1000 m² in bester Citylage hinzugeschenkt. Dies obwohl er inzwischen den Geschäftssitz seiner Firma nach München verlegt hat und damit das Argument, Bremen hielte damit eine Deutschlandzentrale einer bundesweit agierenden Aktiengesellschaft, zunichte machte. Gebaut wurde bisher nicht. Die Einnahmen für Bremen aus den Arbeitsplätzen trotz der hohen Vorleistungen sind bisher nicht geflossen. Das vorgesehene Gebäude engt die Wallanlagen weiter ein. Der Fahrrad- und

ser Kurier zur Aufstockung des Siemens Hochhauses die Meinung vertrat, den Bedeutungsverlust der Innenstadt abwenden zu können, indem wie im Osten Fassaden mit Steuergeldern und Wechseln auf die Zukunft errichtet werden sollten, obwohl sie auch dort vielfach leer und funktionslos vor sich hin gammeln und die Flucht nicht stoppen. Der Beirat Mitte weigerte sich auf seiner Sitzung zu dem Thema am 28. Mai 01 die Fragen nach den Finanzen, einer Kosten Nutzen Analyse überhaupt in den Fragekatalog aufzunehmen, obwohl das von mir und einer anderen Person der Öffentlichkeit gefordert wurde. Sie wollen lieber bei der Geldvergeudung mitmischen mit dem üblichen Spielchen, Bedenken zu erheben, teilweise „nein“ zu sagen, um sich das „Ja“ abkaufen zu lassen. Die Position, auch die Kosten der Planung zu vermeiden und zu sagen, womit wir in 35 Jahren leben konnten, als wir noch relativ reich waren, damit müssen wir auch weitere Jahre leben können. D.h. Stopp aller weiterer Bemühungen dazu, wird vom Beirat als billigste Lösung gar nicht mehr erwogen geschweige denn gefordert.

Der Beirat als Gremium und all die anwesenden Beiratsmitglieder und der Ortsamtsleiter beteiligen sich damit aktiv am weiteren finanziellen Niedergang Bremens. Sie sind spätestens seitdem keine Opfer mehr sondern Täter. Hinweise auf die „Bremer Erklärung“ wurden anscheinend nur als peinlich empfunden und mit Schweigen übergangen. Offensichtlich hat die politische Klasse schon längst die Sanierung Bremens aufgegeben und versucht nur noch in alter Manier Geld rauszuschmeißen und ihrer jeweiligen Klientel damit etwas zukommen zu lassen. Und die meisten Bremer machen mit nach dem abgewandelten Motto aus den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges „Leute genießt den Krieg, der Friede wird fürchterlich“: „Leute genießt das Sanierungsprogramm, die Sanierung wird fürchterlich“ und „Nach uns die Tilgung“. Man hofft auf so etwas wie eine Marshall – Plan Hilfe, die man bei günstiger Konstellation vielleicht erpressen kann, weil irgend jemandem im Bundesrat mal wieder die Stimmen Bremens fehlen.² Wer so den betrügerischen Bankrott mit betreibt, wird sich persönlich sicher schon finanziell abgesichert haben, wie ein Landowski in Berlin.

Zu 3. Fließender Verkehr

Die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer werden bei Verwirklichung der Planung schlechter. Verkehrsmaßnahmen sind nur dann Investitionen, wenn die Raumüberwindung rationalisiert wird. Und zwar so sehr, daß die aufgewendeten Kosten in die Baumaßnahmen durch verminderten Verkehrsaufwand mehr als eingespart werden. Dies ist hier nicht der Fall, und so wird diese Verkehrsplanung auch gar nicht begründet. Selbst der LKW Verkehr wird bei einer Realisierung der Planung mehr behindert als erleichtert:

Es werden weiterhin vier Fahrstreifen wie schon bisher vorgesehen, und die Spuren werden starr getrennt und nicht nach Verkehrslast unterschiedlich auf die Spuren verteilt. Dies verbessert den Verkehrsfluss nicht. Durch zusätzlichen Anliegerverkehr, Ein- und Ausfahrten, Ein- und Ausparken in die nun vorgesehenen parallelen Parkstreifen, durch Umzüge, Umbauten, Halten in zweiter Reihe bis einer aus der Parklücke herausgefahren ist, usw. usf. werden die Spuren auf der bisher anbaufreien Erich Glässer Straße weniger leistungsfähig als bisher. Die Staus werden schon dadurch mehr. Dafür werden die Stauräume aber kürzer, weil der Schleifmühlenkreisel einen viel größeren Bogen ausformen muss. Selbst die damalige Bausenatorin wendete sich auf der Einwohnerversammlung an das Laienpublikum, mit der Bitte, ihr zu helfen, weil ihre Fachleute ihr nur alternative Katastrophen aufzeichnen könnten.

Die Verkehrsbeziehung in und aus dem Ostertor wird für alle Verkehrsteilnehmer schlechter. Die zentrale ÖPNV Haltestelle, die zu erreichen schon heute ein Graus ist, wird noch schwieriger und noch häufiger werden einem die Bahnen und Busse, die man schon hat kommen sieht, vor der

Fußgängerverkehr wird weiter verschlechtert, verlangsamt und behindert. Ob das Gebäude nicht einfach eine Vermietimmobilie wird, in der gar keine oder nur ganz wenige neue Arbeitsplätze entstehen, ist noch gar nicht ausgemacht. Wieder vergeuden unsere Politiker alle Ressourcen der Bürger, Geld, Zeit, Erholung, gute städtische Ordnung an einen Privaten ohne auch nur einen Hauch von Gegenwert zu erhalten.

² Der in der öffentlichen Diskussion herumgeisternde „Kanzlerbrief“ ist solch ein Wechsel, den Bremens Politiker glauben erhalten zu haben für ihre Zustimmung im Bundesrat für die Steuerreform. Bremen taxiert diesen Wechsel, der keine Summe enthält, auf einen Wert von jährlich 500 Mio. Euro Bundeszuschuß zu dem laufenden Haushalt des Landes. Der Bundesfinanzminister sagt, die darin enthaltene Zusage, die Mindereinnahmen Bremens durch die Steuerreform seien durch andere Regelungen schon abgegolten. Der Wert des Briefes also Null.

Nase wegfahren, weil man sie über die vielen breiten Trassen und Ampeln nicht mehr erreichen kann. Die Radler, die wieder mit den Bürgersteinradwegen in den Konflikt mit den Fußgängern gehetzt werden, müssen jedes mal, wenn sie links abbiegen wollen, absteigen und sich genauso wie die Fußgänger zwischen die parkenden Autos aufstellen, um die Straßen zu überqueren. Auf der anderen Straßenseite können sie aber den heranbrausenden Autos nicht weglaufen, weil wieder nur die schmalen Zwischenräume zwischen den parkenden Autos ist - oder sie müssen weite Umwege über weit entfernte Ampeln nehmen – sich also wie Autos benehmen.

Die Autofahrer mit Quell und Ziel im Ostertor haben durch Wegfall des Kreisels eingeschränkte Wegebeziehungen also weitere und zeitlich längere Wege. Die Radler werden wieder jeweils die falsche Seite benutzen, sich gegenseitig behindern und die Fußgänger gefährden und unser oberster Moralprediger wird versuchen, das protestantisch schlechte Gewissen dabei aufrecht zu erhalten.

Das LKW – Führungsnetz, das uns vorgelegt wurde, zeigte zwischen Contrescarpe, St. Jürgen Straße, Bahnhof und Herdentorsteinweg keine besonderen Quellen und Ziele für den Schwerlastverkehr. Dennoch waren nur dort zwei parallele Routen für den LKW Verkehr eingezeichnet. Die eine über Schwachhauser Heerstraße, Erich Glässel bzw. Eduard Grunow Str., Rembertring und die andere über Bismarckstraße, Außer der Schleifmühle, An der Weide. Die genannte Zahl von LKW könnte ohne weiteres allein über den zweiten Weg abgewickelt werden, wenn nicht mit dem zweiten Umbau und Rückbau der Straße An der Weide mit einem breiten Boulevard, modischen Schnurbäumen vor einer leeren Investitionsruine, dem ehemaligen Paketverteilzentrum, die Verkehrskapazität dort nicht völlig unnötigerweise künstlich begrenzt hätte. Entlang der Bahnlinie und einem Geistergebäude mit Briefmarkenfenstern, durch die auch kein Lärm eindringen kann, weil die Geschosse dahinter durch die Fenster gar nicht beleuchtet und belüftet werden, hätte ein zusätzlicher Fahrstreifen auch gar nicht geschadet. Nun gibt es einen breiten Fußweg vor einer Geisterfassade und einen schmalen vor den Geschäften, wo sich Radler und Fußgänger ins Gehege kommen. Die für Bremer Verhältnisse riesige lichte Straßenraumbreite wird verschenkt. Das Güterverteilzentrum und die City Logistik sind mit viel öffentlichen Mitteln konzipiert worden, um den LKW Verkehr stadtverträglich abzuwickeln. Die wenigen Schwerlastwagen, die auch in diesen Stadtbereich Quelle und Ziel haben, brauchen nicht zwei parallele Straßen. Wenn schon umgebaut werden soll – was natürlich unnötig ist, dann sollten die Politiker nicht sich vollmundig über die Bausünden der 60er Jahre erheben, sondern die eigenen Bausünden bereinigen.

Zu 3. Ruhender Verkehr

Zusätzliche Nutzungen bringen auch zusätzlichen ruhenden Verkehr. Tiefgaragen sind teuer und überdies unbequem. Die Politiker verhandeln gerne über Ablösebeträge. Kurzzeitparker, die nur schnell etwas erledigen wollen, nutzen solche zeitaufwändigen Abstellmöglichkeiten ungern. Wo es geht wird geparkt, unabhängig davon, ob es erlaubt ist. Also werden die Parkstreifen immer voll sein. Dort sollen nicht mehr Kurzzeitparkplätze angeboten werden als gegenwärtig auf dem Dreieck zwischen Am Dobben, Erich Glässel und Eduard Grunow Straße. Das führt zu wachsendem Parksuchverkehr in den angrenzenden Straßen. Der Parkraum entspricht schon jetzt bei weitem nicht der Nachfrage an Werktagen. Diese Situation wird sich also verschlechtern.

Die Busparkplätze für das Musicaltheater, die erst vor kurzem für viel öffentliches Geld und mit langen Behinderungen für die Verkehrsteilnehmer gebaut wurden, sollen schon wieder abgerissen werden. Sie müßten anderswo neu gebaut werden, wenn es nicht eine Lüge mit kurzen Beinen ist, daß das Musicaltheater weiter bespielt werden soll.

Die Gaststätten und Veranstaltungen sind abends und an Wochenenden Ziel aus dem ganzen Stadtgebiet und dem Umland sowie von Bremen Touristen. Bei weitem nicht allen kann zugemutet werden, mit dem ÖPNV zu kommen. Ohne die Gäste hätte das Viertel nicht den Charakter, den es von Habenhausen oder sonstigen Wohnstadtteilen unterscheidet und für viele von uns den Grund darstellt, hier zu leben. Das Viertel hat eine gesamtstädtische Funktion. Für die mit dem privaten PKW Anreisenden fehlen auch Parkplätze und der Parksuchverkehr, das An- und Abfahren belästigt die Anwohner in ruhigen Nebenstraßen. Die kaum genutzten Abstandsflächen zwischen der Eduard Grunow und der Erich Glässelstraße könnten wie das Dreieck an der Straße Am Dobben

zu Parkplätzen umgewandelt werden, um den Mangel an Parkflächen zu vermindern. Mit entsprechenden Parkuhren könnten sich solche Entlastungen der Parkplatznot auch selbst finanzieren.

Zu 4. Nachbarnutzung, Umweltbelastung

5 Der einzige uns genannte Vorteil der neuen Planung ist die Abschirmung der Gärten der Häuser an der Ostseite des Fedelhöfen und der westlichen Eduard Grunow Straße. Sie würden diesen Lärmschutz mit Verschattung bezahlen. Aber erst einmal wird selbst deren Lärmsituation schlechter. Die geplanten Häuserzeilen werden ja nicht in einem Zuge und als geschlossener Lärmschutzwall errichtet, wenn die Planung beschlossen würde. So lange nur eine kleine Lücke bleibt, ist die Lärmimmission störender als ganz ohne Lärmschutz: Eine dauernd hoher Lärmpegel läßt sich besser ertragen, als ein stark anschwellender und abrupt wieder verschluckter Lärm, wie er hinter Baulücken zu vernehmen ist. Da ein Baugebot kaum vorgesehen ist, das schließlich die Stadt auch gegen sich gelten lassen müßte, und eine besonders drängende Nachfrage nach Büro- oder Handelsimmobilien nicht zu erkennen ist – sonst brauchte Bremen ja nicht fast jeden Büro- und Geschäftsbau zu subventionieren – muß damit gerechnet werden, daß die durch Planung geschaffene Baumöglichkeit über Jahre und Jahrzehnte nicht ausgenutzt wird (Im Faulenviertel gibt es ja auch seit 56 Jahren Baulücken und Bremen will mit Subventionen dort Nutzungen hinbringen). Wenn also Bremen zugunsten seiner durch Bausünden der Verkehrsplanung der 60er Jahre begangenen Untaten und Belastungen an den betroffenen Bürgern wieder gut machen und dafür Geld ausgeben will, dann braucht es nur an den Grundstücksgrenzen zur Erich Glässel und Eduard Grunow Straße gläserne Lärmschutzwände zu errichten. Damit könnten schnell eine geschlossene Lärmschutzwand entstehen, die Gärten erhielten weiterhin mehr Licht und Sonne, das berühmte Pärchen, das als Wandbild auf den Kreisel schaut und Bremen als Stadt der Wandbilder einst einen spezifischen Tourismus beschert hat, bliebe sichtbar und alles wäre weit billiger als der große Straßenumbau.

Eine hohe neue Häuserzeile würde durch Echowirkung den Lärm in der Straßenschlucht erhöhen und in den Wohnblocks an der Eduard Grunow Straße zusätzlich belasten.

Einer der größten Wertstoffsammelplätze auf dem Parkplatz im Dreieck Am Dobben würde wegfallen. Wo soll dieser viele Müll hin?

30 Zu 5. Grün und öffentlicher Raum

Die als beispielhaft genannte Straße für den vorgesehenen Alleecharakter durch Bäume, der Herdentorsteinweg, ist sicher Geschmackssache. Der Herdentorsteinweg ist seit Ende der Modernisierungseuphorie der 60er Jahre jedenfalls nie mehr als attraktive Lage bezeichnet worden. Die Planer wollen in Wirklichkeit kein Grün, sondern nur den „Architektentrost“ für ihre verfehlte Planung. Sonst hätten sie die natürliche Aufwaldung auf dem Rembertikreisel und den grünen Streifen zwischen den beiden Straßen ja wuchern lassen können.

40 Zusammengefaßt: Man kann die Bausünden des Teufels der 60er Jahre nicht durch den Subventions- und Begünstigungsbeelzebub der ersten Jahre dieses Jahrhunderts austreiben. Der gegenwärtige Zustand ist nicht gut aber besser als der geplante und viel besser als die jahrelangen erneuten Behinderungen und Verslummungen im Zuge der unendlichen Baumaßnahmen.

Warum tun „die“ das?

Allein die Vergabe von Bauaufträgen stellt schon eine attraktive Machtfaktor für die Politiker dar. Ihre Klientel wie „kamü“, „Reiners“, „Zechbau“ oder wie sie heißen mögen zu beschäftigen, ist ihnen Grund genug. Weil der Umbau auf Kredit finanziert werden kann, verfügen die Politiker plötzlich aktuell über Geld, mit dem sie ihre Klientel begünstigen können. Die Bürger müssen dann über Jahrzehnte mit Zins und Zinseszins ein Mehrfaches davon bezahlen.

Die Diskussion um Ziele und Endzustände ist sowieso nur Ideologie, mit der die „dumme“ Bevölkerung geleimt wird³. Während die über Ziele diskutieren und sich so darüber zerstreiten, daß sie

³ In der kommenden Woche veranstaltet die Arbeitnehmerkammer mal wieder solch eine ideologische Veranstaltung.
Erstelldatum 09.05.2001 Letzte Änderung 07.03.04

gespalten sind, entziehen die Politiker den Bürgern alles, was sie haben: Lebenszeit, Gesundheit, Geld, Platz etc. und verpfänden es auf Jahrzehnte an ihre Klientel.

5 Wenn die Pleite dann kommt wie z.B. beim Musical, World Trade Center oder Expo 2000, sagen sie „Tut uns leid, war ja nur so ein Versuch“, oder „man muß auch Risiken eingehen“ aber natürlich sie haben die Vorteile auch noch nach der Pleite mit ihrem „ehrlich“ erworbenen Geld, die Risiken tragen die Steuerzahler, oder „das konnte man nicht ahnen“, oder „der Hennemann“, „der Landowski“ – oder wie der Sündenbock dann heisst „war schuld, er hat uns alle getäuscht“ oder, es war doch schön, „jetzt müssen wir den Gürtel enger schnallen“ meinen aber natürlich die anderen.

10 Und sie machen fröhlich weiter und vergeben Monopole und Pfründen, z. B. an KPS, wenn der nur für einige Zeit den Politikern die unmittelbare Verantwortung für die Pleite des Musicals verwischen hilft.