

Demokratie und Bürgerbeteiligung – ein Bericht aus dem rotgrün regierten Bremen

„Wir Grünen haben die Vision einer lebendigen Bürgerstadt“, heißt es programmatisch im Bremer Wahlprogramm aus dem Jahre 2011. Die Grünen bekennen sich zu „Transparenz und Öffentlichkeit, Demokratie und Teilhabe“. Zur Begründung werden drei Argumente angeführt. Erstens: „Wir wissen: Je mehr Menschen sich an Entscheidungen beteiligen und diese miteinander diskutieren, desto höher ist in aller Regel die Chance, gute Ergebnisse zu erzielen.“ Zweitens: „Gleichzeitig werden die Resultate der Politik so von mehr Menschen gemeinsam getragen und akzeptiert.“ Drittens: „Auf diese Weise werden Konflikte bereits frühzeitig angegangen und oft konstruktiv gelöst.“ „Gute Ergebnisse“ zielt auf demokratische Beteiligung als Politikberatung. „Mehr Akzeptanz“ betrifft die Legitimationsebene der Politik. „Frühzeitige und oft konstruktive Konfliktlösung“ erhöht die Effizienz politischen Handelns der Exekutive.

Die Grünen wollen „Schritte in Richtung Beteiligungsdemokratie“ gehen - was das aber bedeuten soll im Verhältnis zu den klassisch legitimierten Institutionen und Verfahren der repräsentativen Demokratie, das lässt das Wahlprogramm offen. Vorsichtig tastend formuliert das Wahlprogramm, die neuen Legitimationsformen könnten im Zweifelsfall vorrangig sein: *„Da wir den Willen der BürgerInnen als ein hohes Gut der Demokratie ansehen, können wir uns vorstellen, große Projekte oder zentrale (Gesetzes-) Vorhaben der Bevölkerung zum Volksentscheid vorzulegen.“*

Marie Hoppe ist Bürgerschaftsabgeordnete der Bremer Grünen, 28 Jahre jung und „Sprecherin der Grünen für Bürgerbeteiligung, Bürgerschaftliches Engagement, Beirats- und Petitionsangelegenheiten“. Wir trafen sie im Herbst 2014, die Mitglieder hatten gerade das neue Wahlprogramm für 2015 beraten und beschlossen. Das Thema „Demokratie“ ist darin in einen Abschnitt „Demokratische Teilhabe, Sicherheit, Sport und Justiz“ integriert und deutlich weniger ambitioniert formuliert. Marie Hoppes Änderungsanträge wurden abgelehnt. Die vollmundige Erklärung von 2011: „Wir wollen ... wichtige Entscheidungen zum Volksentscheid vorlegen“, kommt in dem neuen Text nicht mehr vor.

Die großen programmatischen Ansprüche aus dem Wahlprogramm von 2011 sind in der Arbeit der Partei alles andere als selbstverständlich, räumt Marie Hoppe ein. Insbesondere die in langen Jahren der Parteilarbeit erfahrenen Grünen, die die Positionen „in den oberen Etagen“ besetzt haben, seien skeptisch. Ihr Versuch, Überzeugungsarbeit zu leisten, war oft erfolglos.

Klar, räumt Marie Hoppe ein, Proteste können nerven, wenn man mitregieren will: „Die Wutbürger können auch anstrengend sein, ich kann das ja nachvollziehen.“ Wenn die Politik immer einzelnen Protest-Gruppen nachgeben würde, käme das Gemeinwohl unter die Räder. Die gewählten Politiker müssten auch die Interessen der Menschen vertreten,

die sich nicht von sich aus aktiv artikulieren können oder wollen. Wie argumentieren die, die skeptisch sind in Bezug auf mehr Bürgerbeteiligung? „Viele bei den Grünen vertreten die Ansicht, dass die Bürger, die sich engagieren wollen, ja innerhalb einer Partei aktiv werden können“, hat sie festgestellt. Das ist das Argument, mit der die klassische Parteiendemokratie die Forderungen nach mehr demokratischer Beteiligung abbügelt.

Aber es gibt positive Beispiele im Sinne von Marie Hoppe. Etwa den

Verkehrsentwicklungsplan: Bürger konnten im Vorfeld in Bürgerforen oder über das Internet Anregungen und Forderungen formulieren, „nicht nur die Stadtteilbeiräte“, die üblicherweise nach der Stadtverfassung beteiligt werden. Das Ergebnis, in das die Kompetenz der Bürger - beratend - eingeflossen ist, habe „mehr Legitimität“ bei der Abstimmung im Stadtparlament, sagt Hoppe.

Natürlich sind nicht alle zufrieden. Ein Bündnis von 14 „Initiativen für Bremen“ bereitet ein Volksbegehren für ein Gesetz vor, nach dem eine ganze Serie von Freiflächen im Stadtgebiet „von jeglichen Bauten aus dem Hoch- und Straßenbau freizuhalten“ sein sollen.

Ein ausgiebiges Verfahren der Bürgerbeteiligung gab es auch bei der Vorbereitung eines Bebauungsplanes für das „neue **Hulsberg-Viertel**“ auf einem großen Klinik-Gelände im Zentrum der Stadt.

Keinerlei vorausgehende Bürgerbeteiligung dagegen gab es für ein geplantes Neubaugebiet mit dem schönen Namen „**Gartenstadt Werdersee**“. Eine große Wiese im Naherholungsgebiet Werdersee soll mit 550 Wohneinheiten bebaut werden, hat der grüne Bausenator verkündet. Die Anwohner protestieren, insbesondere auch gegen Pläne für 21 Meter hohes „Hochhaus“ in diesem durch Eigenheime geprägten Teil Bremens. Der betroffene Beirat protestiert dagegen, dass er „übergangen“ wurde. Nach dem neuen Beiräte-Gesetz soll es „Planungskonferenzen“ geben, bei denen die Stadtteilbeiräte rechtzeitig im Vorfeld von Planungen informiert und gehört werden – das hatte die Baubehörde offenbar nicht für nötig befunden. „Überrollt“ wurden die Beiräte, findet auch Hoppe.

Sie betrachtet es nicht als ihre Aufgabe, in den konkreten Konflikten zwischen Bürger-Wut und grüner Politik zu vermitteln, sondern arbeitet „auf der Metaebene“, wie sie sagt, an einem Gesamtkonzept für Bürgerbeteiligung. Erster Erfolg: Die Bürgerschaft hat den Senat mit einem „Entwicklungsplan Bürgerbeteiligung“ beauftragt. Der soll bis 2015 - bis zum Wahljahr - vorliegen und die Möglichkeiten von Bürgerbeteiligung im Land Bremen verbindlich und transparent regeln. Um diesen Prozess zu beschleunigen und die Behörden bei Verfahren der Bürgerbeteiligung zu beraten, sollte das „**Büro für Bürgerbeteiligung**“ eingerichtet werden, forderte Marie Hoppe. In Potsdam gibt es so etwas, ausgestattet mit zwei Stellen. Aus dem Entwurf für ein grünes Wahlprogramm 2015 ist diese Forderung von Marie Hoppe aber herausgeflogen.

An vier Beispielen sollen im Folgenden typische kommunale Konflikte unter dem Aspekt der Bürgerbeteiligung vorgestellt werden.

Beispiel 1: Weniger „Demokratie wagen“ - Grüne wollen keinen Volksentscheid zur Müllabfuhr

„Wir wollen prüfen, ob nach Auslaufen der Privatisierungsverträge 2018 eine Rekommunalisierung der Abfallsammlung in Bremen und Bremerhaven Vorteile bieten könnte“, hieß es im grünen Wahlprogramm von 2011. Und, an anderer Stelle: „Da wir den Willen der BürgerInnen als ein hohes Gut der Demokratie ansehen, können wir uns vorstellen, große Projekte oder zentrale (Gesetzes-) Vorhaben der Bevölkerung zum Volksentscheid vorzulegen.“

Man hätte sich vorstellen können, dass die Grünen begeistert zustimmen, als die Gewerkschaft Ver.di diese beiden Gedanken im Herbst 2013 in Verbindung brachte und ankündigte, sie wolle zum Thema der Rekommunalisierung der Müllabfuhr ein Volksbegehren initiieren, wenn die rot-grüne Koalition die Privatisierung von 1998 nicht von sich aus rückgängig machen würde.

Schon im Juni 2013 hatte die Fraktion der Linken die Grünen an ihre Zusagen aus dem Wahlprogramm erinnert und mit einem Bürgerschaftsantrag den Umweltsenator aufgefordert, sich über die „Zukünftigen Strukturen der Abfallentsorgung“ Gedanken zu machen. 1998, als eine Große Koalition aus Bremer SPD und CDU die Müllentsorgung vollständig privatisierte, waren die Grünen strikt dagegen gewesen. Im Jahr 2018 wird die für 20 Jahre erteilte Konzession auslaufen und wenn die Privatisierung rückgängig gemacht werden soll, müssen rechtzeitig die erforderlichen Strukturen für einen kommunalen Müllbetrieb geschaffen werden – es geht um Investitionen, Personaleinstellungen, Verhandlungen zur Übernahme von Sachanlagen und Liegenschaften und vieles mehr. Der Umweltsenator erklärte im Sommer 2013, es gebe eine Arbeitsgruppe. „Was macht die Arbeitsgruppe, die beim Umweltressort über die Zukunft der Bremer Abfallwirtschaft nachdenkt?“ fragte die Fraktion der Linken im Februar 2014 ungeduldig nach – man hatte nichts davon gehört. Es gebe diverse Arbeitsgruppen, teilte der Senat offiziell mit, dem Senat sei es „ein Anliegen, die Öffentlichkeit über den Prozess zu informieren“. In Wirklichkeit war praktisch nichts passiert, nicht einmal ein Gutachten war in Auftrag gegeben worden.

Da kündigte die Gewerkschaft Ver.di an, am 1. Mai die erforderlichen Unterschriften für einen „Bürgerantrag“ und zur Einleitung eines Volksbegehrens zu sammeln. Das brachte Schwung in die Angelegenheit, ein Gutachten wurde in Auftrag gegeben. Noch bevor das aber vorlag, legte sich der Bremer Senat im Juni 2014 fest: Mehr kommunaler Einfluss sollte angestrebt werden, aber nur in Form einer Minderheits-Beteiligung an einem weiterhin privaten Modell der Müllentsorgung. Man wollte der Firma Nehlsen das Geschäft nicht wegnehmen. Ein von der Kommune verantwortetes Management würde nicht so effektiv arbeiten wie das der Privatfirma, so die interne Begründung. Die Forderung der Gewerkschaft Ver.di, der es insbesondere um die Durchsetzung von Tariflöhnen ging, sollte abgelehnt werden. Und eine Volksbefragung sollte vermieden werden – da auch die

SPD den Begriff der „Rekommunalisierung“ in Bremen positiv für sich in Anspruch genommen hatte, wurde befürchtet, dass die Gewerkschaft eine Mehrheit bei einer Volksabstimmung über die Rekommunalisierung erreichen könnte. Eine Empfehlung von Grünen und SPD, bei der Volksabstimmung gegen die Rekommunalisierung zu stimmen, wäre im Wahljahr 2015 zudem schlecht gekommen.

Exkurs zur Rechtsform: Ver.di fordert, die Müllentsorgung in der Rechtsform einer „Anstalt öffentlichen Rechts“ (AöR) zu organisieren. Das schafft im Vergleich zu einem kommunalen „Eigenbetrieb“ mehr Distanz zu politisch motivierten Eingriffen in die Arbeit der Müllabfuhr, gleichzeitig werden rund fünf Millionen Mehrwertsteuer gespart, die bei einer öffentlichen GmbH anfallen würden. Aber im Kommunalrecht Bremens ist bislang die Gründung einer kommunalen AöR nicht rechtlich geregelt – die Gewerkschaft konnte also zunächst nur Unterschriften für ein Volksbegehren zur Schaffung der Rechtsgrundlage einer AöR-Gründung sammeln, für den Kern der Rekommunalisierung müsste es in der Folge dann eine zweite Volksabstimmung geben. Das Verfahren ist so aufwändig, dass die Zeit bis 2018 knapp werden könnte. Eine spannende Frage in Bremen war also im Sommer 2014, ob die rot-grüne Koalition wenigstens diese juristische Lücke füllt, um der Gewerkschaft die erste Volksbegehren zu ersparen. Der Grünen-Abgeordnete Hermann Kuhn, der sich sehr dafür eingesetzt hatte, dass das Quorum für Volksentscheide in Bremen gesenkt wird, erklärte, er könne sich vorstellen, dass die Koalition die formale Hürde „AöR-Gründung“ beseitigt, um dann den Streit in der Sache zu ermöglichen. Öffentlich diskutiert und offiziell beraten hatte die Koalition das Thema nicht. Der SPD-Umweltpolitiker Arno Gottschalk erklärte gleichzeitig, die Koalition werde diese Rechtslücke füllen, wenn sie selbst das brauche – nicht vorzeitig, um das Ver.di-Volksbegehren zu ermöglichen.

Es geht dabei auch um die Frage, ob es überhaupt ein einziges Volksbegehren in dieser Legislaturperiode und seit der Absenkung der Hürden geben kann. „Wir haben doch für eine lebendige Praxis gestritten“, kommentierte Dirk Schumacher von der Initiative „Mehr Demokratie“ die Situation, „und nicht für schöneres graues Papier.“

Marie Hoppe, die für Bürgerbeteiligung „zuständige“ Abgeordnete der Grünen, hat den Satz aus dem Wahlprogramm über den Volksentscheid „zu *große Projekten*“ öfter zitiert, jedenfalls intern, sagt sie. Intern hat sie sich dafür engagiert, das Instrument Volksentscheid bei diesem Thema auszuprobieren - auch aus taktischen Gründen: Ein von der Koalition initiiertes Volksbegehren könnte drei Alternativen gleichberechtigt nebeneinander zu Abstimmung stellen, also auch die von den Grünen favorisierte Minderheits-Beteiligung. Bei dem Ver.di-Volksbegehren gäbe es nur „Ja“ oder „Nein“ zur (vollständigen) Rekommunalisierung. Aber Marie Hoppe stand in ihrer Partei allein. Es gab nicht einmal eine größere Debatte um das Thema Volksbegehren, weder eine öffentliche noch eine fraktionsinterne, „weggewischt“ wurde das Thema, räumt Marie Hoppe ein.

Merke: Wenn ein „falsches Ergebnis“ droht, entscheiden sich die Grünen im Zweifelsfall gegen demokratische Beteiligung.

Im neuen Wahlprogramm für die Bürgerschaftswahlen 2015 kommt die „Rekommunalisierung“ nicht vor, kein Wort zu der Ver.di-Forderung nach Tariflöhnen für die Müllarbeiter. Bremen solle „wieder mehr Verantwortung für den Bereich Abfallwirtschaft“ übernehmen, heißt es ganz allgemein und unverbindlich. Auch der Gedanke, „große Projekte“ in einem Volksentscheid vorzulegen, taucht nicht mehr auf.

Beispiel 2:

Wie ein grüner Verkehrssenator mit den Plänen seiner Behörde zum Bau der Stadtautobahn A 281 umgeht

Der Bau einer Autobahn und insbesondere der einer Stadtautobahn durch besiedelte Quartiere ist eine langwierige und unter den Gesichtspunkten der Beteiligung Betroffener höchst sensible Angelegenheit.

Schon in den 1970er Jahren wurde in Bremen ein „Güterverkehrszentrum“ (GVZ) geplant und gebaut – ein Umschlagstelle für Güter von Schiff auf die Bahn und die Straße. Für die großen Containerfrachter ist die Weser inzwischen viel zu flach, sie fahren nicht mehr bis Bremen, aber der Umschlag von der Schiene auf die Straße funktioniert. Nur die Straßenanbindung funktionierte nicht. In den 1970er Jahren gab es die nahe liegende Idee, die Autobahn A1 direkt und mit der kürzesten Verbindung mit dem stadtbremischen Hafen und dem „GVZ“ zu verbinden. Das betraf die Anwohner im Stadtteil Huchting, es gab Proteste im Stadtteil. Der Huchtinger SPD-Politiker Konrad Kunick war damals Bundestagsabgeordneter, er sollte später Bausenator werden – insbesondere seinem Einfluss wird zugeschrieben dass der SPD-Landesparteitag 1979 auf Drängen der Sozialdemokraten aus Huchting beschlossen hat, in dem für die Planungen der Autobahn-Anbindung vorgesehenen Bereich „einen Erholungspark zu entwickeln, der durch keinerlei Verkehrsstrassen durchschnitten wird“, den heutigen Park „Links der Weser“.

Die logische Folge war, dass die Autobahn dann durch den Nachbar-Stadtteil geführt werden musste – die Genossen der Neustadt waren daher gegen den „Erholungspark“-Antrag und setzten durch, dass die Autobahn auf der Neuenlander Straße unterirdisch durch ihren Stadtteil geführt werden sollte.

Merke: Beteiligungs-Demokratie fand in jenen Jahren in Bremen vorwiegend in der Streitkultur der SPD-Genossen statt und wurde auf SPD-Parteitag entschieden. (So wurden übrigens schon 1973 auch die berüchtigten Planungen für eine „Mozarttrasse“ gekippt.)

Die teure unterirdische Autobahn gab es nicht, 1979 begann dann die Zeit der großen LKW-Staus auf der Neuenlander Straße, über die die Verkehre des GVZ den Weg zur Autobahn A1 suchten, während die Stadtplaner alle möglichen Varianten einer neuen Zubringer-Autobahn zur A1 prüften. Die Anwohner ahnten nichts davon und wurden nicht behelligt durch Debatten, wer durch welche Variante mehr betroffen sein könnte. Die Idee, die Autobahn direkt unter der Rollbahn des Flughafens hindurch als Tunnel zur A 1 nach Brinkum zu bauen, wurde über Jahre diskutiert und wegen der erheblichen Kosten verworfen. Schließlich gab es eine Planung, die Trasse über das Gelände des Großmarktes, der dafür verlegt werden musste, zur A 1 Richtung Arsten zu führen. Vor dem Wohngebiet Huckelriede sollte die „Stelzenautobahn“ in drei Meter Höhe geführt werden und erst dahinter in einem Trog verschwinden. Ein großer Knoten sollte als Anschlussstelle an die neue „A 281“ gebaut werden.

Die Stadtteilbeiräte Neustadt und Obervieland ließen sich offensichtlich durch die Power-Point-Präsentationen der Straßenplaner blenden und erkannten nicht, was auf die Menschen in ihren Ortsteilen zukommen würde.

Die betroffenen Anwohner erfuhren 2006 von den Plänen. Neu gegründete und schon bestehende Bürgerinitiativen sowie drei Kleingärtnervereine schlossen sich dann im März 2007 zu einer Vereinigung zusammen. Zu Sprechern wurden Norbert Breeger aus der Gartenheimsiedlung „Wolfskuhle“ und Jens Körber von der Kattenturmer Heerstraße gewählt. Die Bürgerinitiativen platzierten das Reizwort „Monsterknoten“, das über Jahre als Begriff des Protestes die Debatte prägte, und sie luden Reinhard Loske ein, den grünen Bau- und Verkehrssenator. „Loske in der Wolfskuhle“ war 2007 in der lokalen *taz* die Schlagzeile. Der Senator zeigte sich beeindruckt von dem Protest und kündigte einen „Runden Tisch“ an. Damit löste er allerdings nur eine Zusage seines CDU-Vorgängers Ronald Mike Neumeyer ein, die dieser ebenfalls nach einem Ortstermin gegeben hatte. Der Runde Tisch mit Verwaltung, Planern, Bürgerinitiativen und Ortsämtern/Beiräten tagte auch um den Jahreswechsel 2007/2008, durfte sich allerdings nur im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens bewegen. Damit waren grundlegende Veränderungen der Planungen von vorne herein ausgeschlossen, und auch Loske konnte sich nicht zu klaren Aussagen durchringen – in Bremen regierte offenbar in dieser Frage seine Bauverwaltung und nicht die Politik.

Der lokale *Weser Kurier* berichtete im November 2008, dass im „Behördenumfeld“ der Eindruck von einem „absoluten Chaos“ in der Verkehrspolitik von Rot-Grün herrsche, teure „Wahlgeschenke“ sollten den Anwohnern gemacht werden. Der Senator reagierte nicht, aber der Grünen-Fraktionsvorsitzende Matthias Güldner. „Es gibt Leute in der Verwaltung, die wollen weiterhin Verkehrspolitik machen nach dem Motto: ‚Beton geradeaus!‘“, erklärte er. Ein „Runder Tisch“ sei sehr viel effektiver, wenn dadurch ein langwieriges Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht vermieden wurde. Es gab aber keinen Kompromiss, im April 2009 reichten Anwohner mit Unterstützung der Bürgerinitiativen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss ein. Das Gerichtsverfahren fand im November 2010 statt, Kläger waren Anwohner, Beklagter der Bremer Senat, vertreten durch den grünen Bausenator. Der hatte am Morgen der Urteilsverkündung noch eine Pressemitteilung vorbereiten lassen, in der er sich über ein positives Urteil freuen wollte – das hätte die Niederlage der Bürgerinitiativen und den Bau des „Monsterknotens“ besiegelt. Aber das Gericht entschied anders: Die Straßenplanung des Bremer Senats sei aufgrund von Rechtsfehlern „unvollziehbar“, erklärte das Gericht. Im Hinblick auf den vor allem kritisierten Monster-Autobahnknoten erkannte das Gericht „Bewertungsdefizite“.

Nach seiner Niederlage vor Gericht erklärte der grüne Senator Reinhard Loske, er wolle nun „eine anwohnerfreundliche Neuplanung des Autobahnknotens“ in Auftrag geben. Der grüne Fraktionschef Matthias Güldner sprach von der „Chance“, bei der anstehenden neuen Planung nun endlich „die jahrelangen Anstrengungen der Anwohner“ zu würdigen. Innerhalb von wenigen Monaten kam nach dem Urteil an einem erneuten runden Tisch, an dem ein verkehrsplanerischer Kompromiss erzielt wurde. Im Wahlprogramm für das Jahr 2015 spiegelt sich die Geschichte dieses Kompromisses in einem „Wir“-Satz, der die Rolle

des von den Grünen verantworteten Verkehrsressorts verschleiert: „Die Zustimmung des Bundes haben wir erlangt und anwohnerverträgliche Lösungen erreicht. Es ist ein Erfolg, dass es keinen Monsterknoten gibt.“

Merke: Die Beteiligung der Grünen an der Landesregierung hat dazu geführt, dass Bürgerbeteiligung nicht mehr ein Thema interner SPD-Debatten ist. In dem machtpolitischen Diskurs spielen auch die grünen Funktionsträger eine wichtige Rolle. Die entscheidende Bühne des machtpolitischen Diskurses ist nicht mehr der SPD-Parteitag, sondern die mediale Berichterstattung.

Im November 2014 haben die Bürgerinitiativen symbolisch den Autobahnzubringer blockiert. Dem grünen Verkehrssenator werfen sie Wortbruch vor: Im Verkehrsentwicklungsplan taucht statt des am Runden Tisch zugesagten Tunnels unter dem Rollfeld des Flughafens hindurch nur noch ein Trog mit Deckel in offener Bauweise auf. Wenn man den Flughafen nicht sperren will für die Bauphase, kann der nur am Rand des Flughafens direkt neben der Wolfskuhlensiedlung gebaut werden. Genau diese Trasse hatte der Verkehrssenator auch beim Bundesverkehrsministerium als „Alternative“ angemeldet. Nun demonstrieren die Anwohner also wieder – gegen das Baustellen-Chaos, das die bremische Verkehrspolitik völlig überflüssigerweise plane. Und für ihre „menschengerechte“ Planungs-Alternative.

Beispiel 3: Grüner Umweltsenator will ein Stück Ökologiestation verkaufen

Ein Beispiel für die Kontinuität in den Konfliktstrukturen der Demokratie ist die „Ökologiestation“ im Stadtteil Schönebeck im Norden Bremens.

Große Flächen dort gehörten einstmals zum „Gut Schönebeck“ und wurde 1682 mit dem Schloss Schönebeck von dem westfälischen Adelsgeschlecht des Barons von der Borch gekauft. Ein Stück des Geländes wurde im 19. Jahrhundert auf 100 Jahre in Erbpacht gegeben an die ortsansässige Kaufmanns-Familie Lamotte gegeben, die nach Ende dieses Vertrages das Interesse an der Pflege des Naturwaldes verloren hatte. Das Waldgut sollte, so die Pläne aus dem Jahre 1978, an ein Frankfurter Wohnungsbauunternehmen verkauft werden, die 70 Stadtvillen im dem idyllischen „Auetal“ plante.

„Ich habe das irgendwie erfahren“, erinnert sich Gertrud Overbeck, damals aktive Biologielehrerin. Sie war hatte in den 1970er Jahren den „Arbeitskreis Stadt und Natur“ gegründet, es war die Zeit der Anti-Atom-Demonstrationen. Innerhalb der SPD bildete sich damals ein umweltpolitisch engagierter Kreis, der 1979 die „Bremer Grüne Liste“ gründete - diese Initiative zog 1979 als erste „grüne“ Gruppe in ein bundesdeutsches Landesparlament ein.

Gertrud Overbeck war engagiert für die Natur, aber parteilich ungebunden. Sie erklärte in einer kleinen Broschüre die Bedeutung der „Bachtäler in Bremen-Nord“, sammelte Protest-Unterschriften und sprach an, wen sie so kannte. Sie konnte den damaligen SPD-Ortsvereinsvorsitzenden und den örtlichen Bauamtsleiter von Bremen-Nord, insbesondere aber auch den Umweltsenator Herbert Brückner als Bündnispartner gewinnen. Bremen war damals eine SPD-Stadt, die Partei hatte die absolute Mehrheit und es gab eigentlich keinen Verein, der ohne ein SPD-Mitglied im Vorstand erfolgreich mit den Behörden verhandeln konnte. Auch die Befürworter eines Verkaufs dieses Naturschutzgebietes gehörten zur SPD – das Bau- und Finanzressort nennt Overbeck vor allem.

Merke: Demokratische „Beteiligung“-Kultur fand im Bremen der 1970er Jahre insbesondere als SPD-interne Debatte statt, entsprechend lebendig waren die örtlichen SPD-Parteitage.

Entscheidend für den Erfolg ihrer Initiative, so sagt Overbeck im Rückblick, war einerseits der „Zeitgeist“ jener Gründungsphase der Grünen: Auch in der Bremer SPD bemühte sich mancher, die Partei als umweltpolitisch sensibel herauszustreichen. Zudem gab es 1980 einen Brief der Gattin des Bundeskanzlers, Loki Schmidt, an den Bremer Bürgermeister Hans Koschnick, der dem „lieben Hans“ nahe legte, auf diesem Gelände nicht Wohnungsbau zuzulassen, sondern eine Ökologiestation einzurichten. Das beschloss der Senat dann auch.

Im Jahre 2010, dreißig Jahre später, ging es wieder um den Verkauf – diesmal „nur“ 5.000 Quadratmeter der Fläche der Ökologiestation – ein so genanntes „Quellwäldchen“ sollte an einen Anwohner verkauft werden, der den Garten vor seinem großen

Wohnzimmerfenster erweitern wollte. Wieder gab es Proteste, Unterschriftensammlungen, es wurden Netzwerke mobilisiert. Der Unterschied: Die 1979 noch geteilten Zuständigkeiten für Umwelt und Bau lagen 2010 in einer Hand, und verantwortlich war der Senator Joachim Loske von der Partei Bündnis90/Grüne.

Die senatorische Behörde erklärte den protestierenden Bürgern ihre Begründung für den Verkauf: Wegen eines „Rotfäulebefalls der Fichten“ auf diesem Gelände sei die Umweltbehörde „gezwungen, den Bestand in einen verkehrssicheren Zustand zu bringen und dies ist mit Kosten verbunden“. Diese Kosten würde der private Anwohner übernehmen und die (umweltpolitisch störenden) Fichten fällen, wenn er die Fläche kaufen könne. „Ich hoffe, dass ich ihre Bedenken gegen den Verkauf der Fläche damit zerstreut habe und die Motivation meines Hauses erläutert habe“, schließt das Schreiben der Umweltbehörde.

Keines der Bedenken war zerstreut, die engagierten Anwohner fürchteten eine „Salamitaktik“: Es ging um wenig Geld und um ein großes Prinzip. Sprecher der Grünen in Bremen-Nord war Thomas Pörschke. „Wir wollen erreichen, dass der Umweltsenator seine Einstellung zu dem Verkauf korrigiert“, sagte Thomas Pörschke, und: „In der Stadt wird verkannt, welche symbolische Bedeutung dieses Wäldchen und die Ökologiestation in Bremen Nord haben.“

Der zuständige Ortsteil-Beirat schloss sich dem Protest an, über alle Fraktionen hinweg. Der Streit spitzte sich damit zu auf die Frage, ob die zentrale bremische Politik die vorstädtische Kultur des Ortsteils Schönebeck respektiert und ob die Grünen „ihren“ Umweltsenator dazu bringen können, sich innerhalb seiner eigenen Behörde durchzusetzen.

Merke: Bürgerbeteiligung wird schwierig, wenn die Politiker nicht die Richtlinien der Politik bestimmen, sondern nur ihre Verwaltung repräsentieren.

In einer erregten Bürgerschaftsdebatte formulierte der damals gerade von den Grünen zur SPD übergetretene Bürgerschaftsabgeordnete Klaus Möhle an die Adresse seiner alten Parteifreunde: „So etwas finde ich nicht mehr grün. Mich ärgert auch, wie wenig sich die Stadtgrünen für Bremen-Nord interessieren“.

Auf einer ersten Fraktionssitzung der Grünen gab es keine Einigung. Eine zweite Sitzung wurde notwendig, das Ergebnis trug die Abgeordnete Maike Schaefer im März 2010 in der Stadtbürgerschaft vor: Die Grünen teilten die fachliche Einschätzung „ihrer“ Behörde, dass man das Quellwäldchen ohne umweltpolitisches Risiko verkaufen könne. Aber die rot-grüne Koalition habe gerade die Rechte der kommunalen Stadteilbeiräte gestärkt – eine Missachtung des Beiratsbeschlusses würde nicht in die politische Landschaft passen: „Ohne die Akzeptanz und Zustimmung vor Ort durch Beirat und Bevölkerung“ sei ein Verkauf der Fläche nicht möglich.

Merke: Die Idee der Bürgerbeteiligung hat gute Chancen, wenn es in der Sache um kleinere Entscheidungsalternativen geht. Von sich aus beteiligen Behörden die Bürger allerdings normalerweise nicht.

Beispiel 4: Ölsee auf Grundwasser zu verkaufen - der Kampf um das Tanklager Farge

Der 17. Oktober 2014 war ein großer Tag für die „Bürgerinitiative Tanklager Farge“: Zum ersten Mal hatte sie ein offizielles Schreiben in der Hand, in dem die Entscheidung zur Schließung des Tanklagers förmlich und mit Behörden-Briefkopf mitgeteilt wurde. Jahre lang hatten Anwohner gegen den weiteren Betrieb der riesigen unterirdischen Tanks protestiert. Das gigantische Tanklager, das die Nazis bauen ließen und bei dessen Bau durch die Firma Gottlieb Tesch Hunderte von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern ums Leben gekommen waren, liegt bei dem Ortsteil Blumenthal an der Landesgrenze zwischen Bremen und Niedersachsen. Ein militärischer Sperrzaun schützt 320 Hektar Fläche, man sieht also nichts außer dem Wald, der dort weitgehend unberührt wächst. Militärisch genutzt wird das Gelände aber schon seit Jahrzehnten nicht mehr.

Der militärische Zaun schützt eine umweltpolitische Zeitbombe gegen das bürgerliche Recht. Unter rund sechs Metern Erdoberfläche liegen da 78 Behälter mit je 4.000 Kubikmetern Fassungsvermögen, das entspricht der Ladung von 10.000 Tankwagen. 125 Kilometer unterirdische Treibstoffleitungen (einwandig) verbinden diese Tanks. Nach heutigen Umwelt-Standards dürfte das nicht gebaut werden, es gibt keine baurechtliche Grundlage für die Industrie-Anlage – „Sonderbaufläche Bund“ steht in den Akten der Baubehörde. Das bedeutet: Da, wo das Militär regiert, gilt das bürgerliche Baurecht nicht mehr. Die Kommunen haben das vornehme Recht, in „Flächennutzungsplänen“ zu regeln, was auf ihren Flächen passieren darf und was nicht – am Zaun einer „Sonderbaufläche Bund“ endet dieses Recht.

„Das ist kein Tanklager, sondern Monstrum der Nazizeit“, sagt Hartmut Schurr, Vorsitzender der Grünen in Farge - ähnlich wie der U-Boot-Bunker Valentin, wenige Kilometer weiter, der längst zu einem öffentlichen Erinnerungsort an die Zwangsarbeiter in der NS-Zeit gemacht geworden ist.

Ältere Anwohner haben davon erzählt, wie im Krieg bei Bombenalarm bei vollgeladenen Tankwagen einfach die Ventile geöffnet wurden – damit die Waggons nicht von Bomben getroffen und schlicht explodieren würden. Das Oberflächenwasser wurde über Fleete in die Weser abgeleitet – die brannten damals nach einem Fliegeralarm tagelang, ein Schauspiel für die Anwohner.

1948 hat ein Anwohner - Wasserleitungen gab es damals am Rande von Blumenthal noch nicht – Öl auf seinem Trinkwasserbrunnen gefunden. Jahrelang stritt er mit der Gesundheitsbehörde, bis die einlenkte – und eine Wasserleitung zu seinem Haus legte.

1950 war die „Verunreinigung des Grundwassers im Bezirk Farge-Blumenthal“ durch ein internes US-Gutachten bestätigt worden. Dieses Gutachten findet sich in den Behördenakten nicht, zufällig ist die Bürgerinitiative darauf gestoßen. Das alte Tanklager wurde von den US-Truppen und dann von der Bundeswehr weiter verwendet - Mitte der

1960er Jahre wurde das Tanklager noch durch den Bau einer NATO-Pipeline Farge-Oldenburg „ertüchtigt“. Schon 1968 wurden im Löschhafen an der Weser eine starke Kraftstoffkontaminationen gemessen, seit 1990 gibt es Behördenakten über die Verunreinigungen des Grundwassers.

2006 waren die inzwischen umweltbewussteren Anwohner durch Untersuchungen aufgeschreckt worden, die ergeben hatten, dass die Ölschicht, die beim „Verladebahnhof 2“ auf den Grundwasser schwimmt, bis zu zwei Metern dick ist. 2012 erfolgte die Gründung der „Bürgerinitiative zur Aufklärung von Verseuchung von Grund, Wasser und Boden durch das Tanklager Farge“. Der Stadtteil-Beirat war damals noch dafür, dass das Lager weiter betrieben wird – „es ging uns um die Sicherung der Arbeitsplätze“, sagte der zuständige Ortsamtleiter Peter Nowack rückblickend.

Auf einer Karte ist die Öl-Fahne im Grundwasser farbig gekennzeichnet, sie zieht sich unter dem militärischen Sperrzaun hinweg bis ins Blumenthaler Wohngebiet. „Ich empfehle, Wasser aus Gartenbrunnen bis auf weiteres nicht mehr zum Spielen, Befüllen von Planschbecken sowie als Gießwasser zu nutzen“, hat Bremens Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne) den Anwohnern im April 2013 auf einem unadressierten Flyer mitgeteilt. Wenn man das Grundwasser nicht nutzt, besteht keine Gefahr, beruhigte die Sprecherin des Umweltsenators.

Hinter dem Sperrzaun sind bisher 119 Stellen mit Bodenverseuchung identifiziert worden, übrigens auch das seit der Erfindung des bleifreien Benzins gern verwendete hochgiftige und krebserregende MTBE. Auch beim Ölhafen unten an der Weser ist Öl im Boden, „das suppt natürlich in die Weser“, sagt der Ingenieur Henning Leber von der „Bürgerinitiative Tanklager Farge“. Und die Gutachter haben festgestellt, dass das Öl nicht nur Richtung Wohngebiet, sondern in die Richtung der nahe gelegenen Blumenthaler Trinkwasser-Quellen unterirdisch „weilersuppt“.

Die Bundeswehr hat unter der Aufsicht der Bremer Umweltverwaltung mit der Sanierung begonnen: Mehrere Pumpen saugen Öl ab. „Das kann zehn Jahre dauern“, sagt die Umweltbehörde und verweist drauf, dass das Krebsregister keine auffallenden Befunde in den Wohngebieten rund um den militärischen Sperrzaun zeige. Wenn weiter so wenig intensiv an dem Problem gearbeitet wird wie in den letzten drei Jahren, „dann dauert die Sanierung eher hundert als zehn Jahre“, sagt der Ingenieur Leber. Der Sog des Öls in die Richtung des großen Bremer Trinkwasserbrunnen wird nicht gestoppt, sondern nur durch die Stadtwerke mit Messstellen kontrolliert.

Dabei schützte diese „Sonderbaufläche Bund“ nur den privaten Tanklager-Betreiber TanQuid, die das Tanklager in den letzten Jahren betrieb – die Firma ist ein Derivat des Reichswehrministeriums. TanQuid hat sich auf „strategische Treibstoffbevorratung“ von EU-Staaten spezialisiert, die Mutterfirma sitzt auf den Bermudas. Das Farger Tanklager machte rund 10 Prozent der Lagerkapazitäten der TanQuid aus. Ende Mai 2013 hat TanQuid das Gelände verlassen, die Tanks sind leer. Bundeswehr erklärte damals, sie wolle das gesamte Gelände an einen neuen privaten Nutzer verkaufen.

Das hat die Anwohner erst recht alarmiert. Will die Bundeswehr das Problem vom Hals haben mit einer Privatisierung? Darf ein privater Betrieb die Anlage, die ohne Baugenehmigung errichtet wurde – also ein „Schwarzbau“ ist nach bürgerlichem Recht – überhaupt nutzen?

Sie darf, sagen die Bremer Baurechtsexperten. Denn ein riesiges Tanklager dieser Dimension ist quasi immer ein militärisch-strategischer Bau und steht außerhalb des demokratischen Baurechts. Zudem hätte jeder möglicher Käufer im Sinne von Bestandsschutz das Recht, die Anlage weiter zu betreiben. Für die Altlasten im Boden wäre weiterhin der Bundeswehr zuständig. Aber was sind „alte“ Altlasten, wer kontrolliert mögliche neue illegale „Entsorgungen“ hinter dem militärischen Zaun?

In Dutzenden von Gesprächen hat die Bürgerinitiative die Stadtteil-Vertreter informiert und aufgeklärt. „Wir haben die Politik vor uns hergetrieben“, beschreibt BI-Mitglied Leber diesen Prozess. Anke Krohne, Beiratsmitglied der Linken und selbst Kind aus einer alteingesessenen Blumenthaler Familie, hat einmal angeregt, ein Volksbegehren über die Schließung des Tanklagers zu initiieren. Das geht aber rein juristisch nicht – selbst ein erfolgreiches Volksbegehren berührt die Sonderrechte der Bundeswehr nicht.

Im Oktober 2013 gab es einen wichtigen Ortstermin: Der zuständige Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne) war zu einer Ausschusssitzung gekommen, wo ihn die Bürgerinitiative mit der Forderung nach Stilllegung des Tanklagers konfrontierte. Die Antwort des grünen Politikers schockierte die Anwohner, obwohl sie nicht mehr erwartet hatten: „Die Stilllegung des Tanklagers steht für mich nicht an erster Stelle“, sagte Lohse klipp und klar. Seine Begründung: Der technische Zustand des Tanklagers trage nicht zur Vergrößerung des Schadens bei, jedenfalls „gibt es keinen Grund, das zu vermuten.“ Andererseits würden die laufenden Sanierungsarbeiten einem Betrieb nicht im Wege stehen. Die Mitglieder des Stadtteil-Beirates und die „Öffentlichkeit“ der Anwohner lieferten sich heftige Wortgefechte mit dem Grünen-Politiker. Der warf der Bürgerinitiative vor, sie habe durch „Halbheiten und Halbwahrheiten“ eine Verunsicherung in der Bevölkerung erzeugt. Er sei, so teilte der Senator schließlich mit, der Letzte, der sich querstelle, sollte der Bund das Tanklager schließen wollen.

Nach dieser Debatte kippte die Stimmung im der Beirat Blumenthal – er beschloss eine Resolution, in der die Stilllegung des Tanklagers gefordert wurde. Im Januar 2014 schloss sich die Bremer Bürgerschaft einstimmig an – das war machtpolitisch schon bedeutsamer. Mehrere Monate später signalisierte die Bundeswehr, sie habe ihr Interesse, das Gelände zu verkaufen, aufgegeben.

Die Anwohner haben Glück gehabt. Warum? Fand sich kein Kauf-Interessent, weil die Wartung der unterirdischen Tanks für industrielle Nutzung unwirtschaftlich wäre? Heutzutage wird Öl jedenfalls überirdisch gespeichert. Die Bürgerinitiative traut dem Frieden nicht. Bisher hat sie nur einen Brief der Bremer Gewerbeaufsicht, nach dem „seitens der Bundeswehr“ mitgeteilt wurde, das Lager solle nicht verkauft, sondern

stillgelegt werden. Die Bundeswehr selbst sagt offiziell nichts, ihre Entscheidungsgründe sind nicht transparent.

Es bleibt die Frage, wie das Gelände saniert werden soll. Seit Jahren kämpft die Bürgerinitiative um jede kleine Information dazu. „Bürgerbeteiligung“ beim Sanierungsverfahren gibt es nicht. Und „verunsichert“ die Bevölkerung durch solche Informationen: Hundert Meter Abstand sind der internationale Standard für Wohngebiete bei unterirdischen Ölleitungen. In Farge wurde ein Kindergarten praktisch direkt auf der Ölleitung gebaut. Durch den Zaun blicken die Kinder auf eine Art Deckel, das Dach eines unterirdischen Raumes. „EX“ steht da auf einem dreieckigen Schild mit gelber Fläche. Was das bedeutet, weiß doch niemand im Kindergarten, sagt Olaf Rehnisch von der Bürgerinitiative, von Beruf Ingenieur. Er kennt solche Zeichen: „EX“ steht für Explosionsgefahr. Wenn da jemand eine Zigarette darauf wirft, könnte es knallen.

Wenn heute jemand umzieht in die Gebiete des versuchten Grundwassers rund um das Tanklager oder gar ein Haus kauft, erfährt er von der Bremer Gesundheitsbehörde nichts. 201 sei ja ein Zettel verteilt worden, sagt die Behörde.

Merke: Die Diskussion um „Bürgerbeteiligung“ bezieht sich meist auf die Entscheidungsspielräume von demokratisch gewählten Repräsentanten. In kommunalen Konflikten ist aber die Macht der Verwaltung oft größer als der Mut der repräsentierenden Politiker.

„Ich habe viel Grundvertrauen in die Politiker verloren“, sagt Olaf Rehnisch. Nicht nur, dass die von komplizierten fachlichen Zusammenhängen keine Ahnung hätten – „sie geben sich auch wenig Mühe, die Probleme zu begreifen, wenn man sie ihnen erklärt.“ Heidrun Pörtner, die Gründerin der Bürgerinitiative, formuliert dieselbe Erfahrung positiv: „Wenn man sich die Mühe macht, zu überzeugen, dann kann man viel bewegen“, sagt sie, „aber das ist eine sehr, sehr zeitaufwändige Arbeit.“ Sie wünschte sich, dass Politiker „von sich aus auf Bürgerinitiativen zukommen“.