

Abgetaucht



Ralf Michel über Parteien und Polizei

Wenn es um die künftige Personalstärke und Ausrüstung der Polizei geht, überschlagen sich die Bürgerchaftsfraktionen mit Forderungen. Und meistens gibt es dann auch Lobeshymnen für Bremens Ordnungshüter. Wo die doch trotz chronischer Unterbesetzung so unermüdet und engagiert zu Werke gingen. Schöne Worte. Doch immer wenn es mal wirklich wichtig wäre, tauchen die Parteien ab. Zum Beispiel am Dienstag als die Linke in der Bürgerschaft einfach mal so in den Raum stellte, die Polizei würde am Bahnhof Obdachlose schikanieren. Ihnen nachts die Schlafsäcke wegnehmen und tagsüber ohne jeden Grund Platzverweise erteilen. Alles was SPD, CDU und FDP hierzu einfiel, war das politisch korrekte Bekenntnis zu Obdachlosen, vermengt mit unverfänglichen Allgemeinplätzen über Spagete und Balanceakte. Aber ein klares Bekenntnis zur Polizei? Fehlalarm! Allein Björn Fecker von den Grünen watschte die Vorwürfe der Linke als das ab, was sie sind – unangebrachte pauschale Verdächtigungen.

Bremens Polizisten sind oft verärgert und frustriert über die Politik in der Hansestadt. Wer Dienstag die Bürgerschaftsdebatte gehört hat, weiß warum. **Berichte Seite 1 und 9**
ralf.michel@weser-kurier.de



Marian Kamensky

Nimmersatt



Florian Schwiegershausen über McDonald's in Bremen

Mindestens in einem der McDonald's-Restaurants im Bremer Raum sollen Mitarbeiter dazu angehalten gewesen sein, Salat mit abgelaufenem Haltbarkeitsdatum zu verarbeiten. Gleichzeitig werden Mitarbeiter eingeschüchtert und unter Druck gesetzt. Der Bremer McDonald's-Franchisenehmer will davon nichts gewusst haben. Doch da er auch selbst immer mal im Restaurant mitarbeitet, müsste er mit Scheuklappen zwischen Kasse, Küche, Lager und Reste-Tonne herumlaufen, um nichts mitzubekommen.

Das Medienecho schlägt jetzt so weite Kreise, dass zumindest die Verantwortlichen der deutschen McDonald's-Zentrale die Augen nicht mehr davor beschließen können. Die 23 Restaurants in Bremen und umzu gehören nicht mehr McDonald's selbst. Aber würde sich ein McDonald's-eigener Restaurantleiter solche Dinge erlauben, wäre er schon längst gekündigt. Am Ende ist es der Profit des Franchisenehmers auf Kosten der Mitarbeiter, die in der untersten Lohngruppe gerade mal sechs Cent über Mindestlohn erhalten. Sie sind bereit, hart zu arbeiten, und das reicht ihrem Chef wohl immer noch nicht. Das haben sie nicht verdient. **Bericht Seite 15**
florian.schwiegershausen@weser-kurier.de

Klimaschutz nicht über den Verbotsweg



Benjamin Lassive über Tempolimits

Des Deutschen liebstes Spielzeug ist sein Auto, sein liebster Spielplatz ist die Bundesautobahn. Mit diesem im In- und Ausland vielfach wieder gespiegelten Klischee soll nun Schluss sein: Eine Regierungskommission regt an, dass auf Autobahnen nur noch Tempo 130 gefahren werden darf. Die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland sammelt sogar mit einer Online-Petition Unterschriften für eine solche Begrenzung. Die Deutsche Umwelthilfe schlägt in die gleiche Kerbe und fordert ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern.

Auf den ersten Blick ist an den Forderungen viel Wahres dran. Der Klimaschutz ist die wichtigste Aufgabe des 21. Jahrhunderts. Bremen führte als erstes Bundesland schon 2008 Tempo 120 auf Autobahnen ein. Bis zu fünf Millionen Tonnen Kohlendioxid-Ausstoß ließen sich mit dem Limit von 130 Stundenkilometern einsparen, argumentiert die Umwelthilfe. Ganz abgesehen davon, dass teure und spritschluckende Porsches ebenso wie Sportwagen von Audi oder BMW ein Stück überflüssiger werden. Rasante Beschleunigungswerte und hohe Höchstgeschwindigkeiten nutzen nichts, wenn man sie nicht ausfahren kann. Das liebste Spielzeug der Deutschen verschwände in der Mottenkiste. Insofern alles gut?

Mitnichten. Denn bei Lichte betrachtet würde durch ein Tempolimit wohl kaum ein Auto weniger auf Deutschlands Straßen unterwegs sein. Der Verkehr wäre derselbe wie heute, die Fahrer wären nur langsamer. Und würden die neuen Tem-

polimits nicht konsequent kontrolliert, würde sich ohnehin kaum jemand daran halten. Nein, statt einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen müssten andere Dinge zuerst angegangen werden. Ein Ausbau des Schienenverkehrs zum Beispiel. Seit Jahren leidet die Bahn unter Problemen. Die systematische Vernachlässigung vieler Strecken, notorisch verspätete oder defekte ICEs, kaputte Türen, Klimaanlage und Bordrestaurants – die Liste der Probleme ist lang. Und nennenswerter Wettbewerb im Schienenfernverkehr hat sich in den letzten Jahren nicht ergeben, von

Rede sein. Woran das liegt? An der Unfähigkeit der Politik, die für die ganze Misere verantwortlichen Konzerne spürbar zur Verantwortung zu ziehen. Und am öffentlichen Auftreten der Umwelthilfe, einer kleinen Lobbyorganisation ohne nennenswerte Mitgliederzahlen. Dass der Parteitag der CDU in Hamburg beschlossen hat, die Gemeinnützigkeit dieser Organisation zu überprüfen, ist ein deutliches Signal. Es zeigt, dass die Umwelthilfe in den Augen vieler überzogen hat – und Gefahr läuft, dass weitere, sinnvolle Forderungen allein dadurch entwertet werden, dass sie von der Umwelthilfe kommen.

Deswegen ist es ein riskantes Spiel, dass die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland spielt, wenn sie per Petition ein Tempolimit erwirken will. Ja, es ist wichtig und richtig, dass sich die Kirche zu Wort meldet, wenn es um Grundlagen des menschlichen Lebens geht, etwa in der Debatte zur Sterbehilfe oder zum Verbot von Spätabtreibungen. Und ja, die „Bewahrung der Schöpfung“ ist ein wichtiges Thema der Kirchen. Aber gerade die Evangelische Kirche sollte aufpassen, dass sie nicht auf einen Weg zurückkehrt, den sie längst verlassen hat: Bei den meisten Themen setzt die Kirche mittlerweile völlig zu Recht auf Dialoge statt Verbote. Die liberale Evangelische Kirche des 21. Jahrhunderts zeichnet sich dadurch positiv aus, dass sie die Menschen annimmt, wie sie sind. Damit ist man bislang recht gut gefahren. Dazu passt es irgendwie nicht, wenn man nun vom Staat verlangt, Verbote einzuführen. Man riskiert, in der Öffentlichkeit wieder einmal so dazustehen, wie man es eigentlich gar nicht ist: als Organisation naiver Welverbesserer, mit Jesuitischen, Strickpullis und Wasserdichtgitarre vor der Brust. **Seite 4**
benjamin.lassive@weser-kurier.de

Durch ein Tempolimit wäre kaum ein Auto weniger auf den Straßen.

der Übernahme der Nachtzüge durch die österreichischen Bundesbahnen und einzelnen Flixtrain-Zügen einmal abgesehen. Hier müsste sich die Politik engagieren: Ein gut funktionierendes Verkehrsmittel „Eisenbahn“ würde ganz von selbst und ohne Verbote dazu beitragen, dass der motorisierte Individualverkehr zurückgeht. Doch von diesem Zustand ist der deutsche Schienenverkehr weit entfernt.

Klimaschutz über den Verbotsweg durchsetzen zu wollen, wird dagegen wohl nicht funktionieren. Klimaschutz braucht in der Gesellschaft Akzeptanz – und keine lautstark protestierenden Gegenbewegungen von Betroffenen. Doch schon der Streit um die Dieselfahrverbote zeigt: Von einer gesellschaftlichen Akzeptanz dieser durchaus notwendigen Maßnahmen kann derzeit keine

Frankfurter Allgemeine Zeitung

über den Aachener Vertrag. „Die EU erlebt die schwierigste Phase seit ihrer Gründung, da ist es hilfreich, wenn die beiden wichtigsten Mitgliedstaaten ihren Willen zur Zusammenarbeit noch einmal bekräftigen: Die Folgen des Brexits werden Europa noch lange beschäftigen und behindern (Großbritannien freilich am meisten). Es gibt eine neue Spaltung zwischen West und Ost in der EU, die sich allmählich zu einem weltanschaulichen Schisma ausweitet. Italien wird als Partner für gemeinsame Vorhaben auf absehbare Zeit ausfallen. Um in so einer Lage überhaupt noch zu Ergebnissen in Brüssel zu kommen, müssen wenigstens Berlin und Paris an einem Strang ziehen. Die Alleingänge, von denen jetzt wieder so viele träumen, führen meist nur zu Blockaden, nicht etwa zur Lösung von Problemen.“

Neue Westfälische

über Steuervermeidung: „Durch die entgangenen Steuern fehlen Gelder, die dazu genutzt werden könnten, die Sozialsysteme auszubauen oder die Steuerlast auf Arbeitseinkommen zu senken. Gelder, die in Afrika dabei helfen könnten, den Menschen eine Perspektive zu geben. So ist das in einer globalisierten Welt: Ob Ikea Steuern bezahlt, kann durchaus mit darüber entscheiden, ob sich ein Mann aus dem 'Ischad' auf den Weg macht. Warum lassen sich die Regierungen von den Konzernen auf der Nase herumtanzen? Der Steuerwettbewerb nach unten führt dazu, dass sich die Ungleichgewichte weiter verschärfen, auch in Deutschland. Die Abwärtsspirale muss unbedingt gestoppt werden.“

Berliner Morgenpost

über die „Gorch Fock“: „Was irritiert, sind die hohen Kosten für die Sanierung, ihr unvermittelter, exorbitanter Anstieg. Wenn sie denn ihr ganzer Stolz ist, hätte die Marine das Schiff auch so behandeln müssen, nämlich hegen und pflegen, statt es jahrzehntelang nur oberflächlich in Schuss zu halten. Das musste sich irgendwann rächen. Der politischen Führung wurde das Ausmaß der Missmanagements verschleiert.“

Scharfes Schwert darf keine stumpfe Klinge werden

Annela Oelmann über die Musterfeststellungsklage

Auch Bremer Verbraucherinnen und Verbraucher wurden durch einen der größten Automobilkonzerne der Welt arglistig und vorsätzlich getäuscht. Die Volkswagen AG täuschte nachweislich mit einer Manipulationssoftware tausende Autokäufer über die Abgaswerte ihrer Fahrzeuge. Die abgasmanipulierten Dieselfahrzeuge hätten niemals in den Verkehr gebracht werden dürfen, in vielen Städten ist es nun den Verbraucherinnen und Verbrauchern per Gesetz untersagt, ihr Fahrzeug zu nutzen. Existenzen stehen auf dem Spiel.

Der Umgang mit diesem Skandal durch

sonen diesen Global Playern hilflos ausgeliefert sind: David gegen Goliath. Doch David bekommt seine Steinschleuder – in Form der von der deutschen Bundesregierung beschlossenen Musterfeststellungsklage – in die Hand. Mit Hilfe der Musterfeststellungsklage verklagt der Verbraucherzentrale Bundesverband, der Dachverband der Verbraucherschutzzentren, im Namen der sich anschließenden Geschädigten die Volkswagen AG auf Schadensersatz.

Bevor sich geschädigte Bremerinnen und Bremer in das Klagergister eintragen, suchen sie Beratung in der Bremer Verbraucherzentrale und fanden dort professionelle Beratung durch unsere Rechtsexpertinnen und -experten. Die Anzahl derer, die sich deutschlandweit bisher in das Klagergister des Bundesamtes für Justiz eintragen, überstieg mit fast 400 000 Betroffenen ein Vielfaches des Erwarteten. Die Musterfeststellungsklage ist ein mächtiges Instrument, um die Rechte der Bürgerinnen und Bürger durchsetzen zu können. Dieses scharfe Schwert würde stumpf bleiben, wenn der Gebrauch beziehungsweise der Zugang erschwert wird. Verbraucherinnen und Verbraucher stehen den Konzernen, die auf enorme Ressourcen und perfide Marketingtricks zurückgreifen, oftmals chancenlos gegenüber. Die Verbraucherzentralen bieten die Möglichkeit, das für das Funktionieren einer sozialen Marktwirtschaft unabdingbar wichtige Gleichgewicht zwischen Konzernen und Konsumenten wiederherzustellen.

Die Verbraucherzentrale Bremen muss deshalb vom Senat mit Personal- und Sachmitteln in die Lage versetzt werden, diese zeitaufwendige und personalintensive Beratung leisten zu können. Der Senat sollte

dafür Sorge tragen, dass die Bremerinnen und Bremer die Möglichkeit bekommen, Schaden, der ihnen durch unseries Verhalten entstanden ist, abzuwenden. Die Verbraucherzentrale Bremen sollte in die Lage versetzt werden, durch eine Aufstockung institutioneller Mittel proaktiv verbraucher-schädigendes Verhalten zu verhindern.



Foto: VZ Bremen

Unsere Gastautorin ist seit April 2016 Vorsitzende der Verbraucherzentrale Bremen. Zuvor leitete sie sieben Jahre lang außerdem die Gruppe Finanzen und Versicherungen der VZ Nordrhein-Westfalen.

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

WESER KURIER
TAGESZEITUNG FÜR BREMEN UND NIEDERSACHSEN
Bremer Nachrichten
WESERZEITUNG - DIE NORDDEUTSCHE
Verdener Nachrichten
TAGESZEITUNG FÜR STADT UND UMGEBUNG

Bremer Tageszeitungen AG
Marktstraße 10 28195 Bremen

Chefredakteur: Moritz Döbler (v.i.S.d.P.), Silke Hellwig
Stellvertretender Chefredakteur: Marcel Auermann
Geschäftsführender Redakteur: Christian Wagner

Art-Direktor: Franz Berding

Chefreporter: Jürgen Hinrichs • **Chefreporter Kultur/Medien:** Dr. Hendrik Werner • **Politik:** Joerg Helge Wagner
Bremen/Niedersachsen: Marcel Auermann • **Wirtschaft:** Philipp Jaklin • **Kultur:** Iris Hetscher • **Sport:** Matthias Sonnenberg
Leiter Zentralschicht: Markus Peters • **Leiter Sonderthemen:** Stefan Dammann • **Büro Ullenthal:** André Fessler • **Büro Osterholz-Scharmbeck:** Antje Borschmann • **Büro Negeack:** Michael Brandt
Büro Berlin: Stephan Haselberger und Antje Sileschtoff (Leitung)
Büro Hannover: Peter Miodoch • **Büro Hamburg:** Nadine Wendlich
Büro Britsch: Detlef Dreves • **Leiter London:** Karin Pflüß
Büro Paris: Birgit Holzer • **Büro Washington:** Thomas Spang

Bezugspreis bei Zustellung im Bremer Wirtschaftsraum monatlich 36,90 € einschließlich 7% USt.

Für den Anzeigenanteil verantwortlich: Janja Bittner
Anzeigenpreise und -bedingungen nach Preisliste Nr. 73.
Öffnungszeiten Kundenzentrum im Pressehaus Bremen:
montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr, samstags von 9.30 bis 14 Uhr, telefonisch erreichen Sie uns montags bis freitags von 6.30 bis 18 Uhr, samstags von 7 bis 12 Uhr und sonntags von 9 bis 12 Uhr. Öffnungszeiten unserer regionalen Zeitungsläuser entnehmen Sie bitte ihrer beigefügten Regionalausgabe.

Verlag: Telefon: 04 21/36 71 0 Telefax: 04 21/36 71 100
E-Mail: redaktion@weser-kurier.de

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

Redaktion: Telefon: 04 21/36 71 0 Telefax: 04 21/36 71 100
E-Mail: redaktion@weser-kurier.de
redaktion@bremen-nachrichten.de

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