

## Sparen ist die beste Strategie



Markus Peters  
über den Tankrabatt

Nun wird er also ein weiteres Mal kommen: der Tankrabatt. Ab dem 1. Mai sollen die Preise an Tankstellen in Deutschland für zwei Monate um 17 Cent pro Liter für Benzin und Diesel gesenkt werden. Man darf gespannt sein, ob der zweiten Auflage der Steuererleichterung mehr Erfolg beschieden sein wird als dem Vorgänger im Sommer 2022. Damals wurde die Steuererleichterung bekanntlich nicht in voller Höhe an die Verbraucher weitergegeben.

Es besteht die begründete Hoffnung, dass dies diesmal anders sein dürfte. Erstens dürfte die Öffentlichkeit sehr genau überprüfen, ob die Preise tatsächlich im erwarteten Umfang fallen, zweitens gibt

## Klingbeil sollte das Projekt Übergewinnsteuer zu den Akten legen.

die Beweislastumkehr den Kartellbehörden ein Mittel in die Hand, die Entlastung tatsächlich durchzusetzen.

Eine Übergewinnsteuer, die die SPD für die Mineralölkonzerne fordert, wird es allerdings nicht geben. Dazu fehlt es auf europäischer Ebene an der nötigen Mehrheit. Die Bundesregierung sollte sich hüten, eine solche Abschöpfung auf nationaler Ebene einzuführen. Das dürfte zu verzerrenden Effekten führen und in Zeiten der Treibstoffknappheit dazu verführen, Spritmengen an Deutschland vorbeizuleiten. Zudem liegt auf nationalen Sonderregeln in einem gemeinsamen Markt selten ein Segen. Daher sollte Finanzminister Klingbeil das Projekt zu den Akten legen.

Das mag angesichts der enormen Krisen- und Spekulationsgewinne der Mineralölkonzerne – die in Deutschland bisher noch mal höher als anderswo ausgefallen sind – nicht leichtfallen. Dennoch wären die Risiken deutlich höher als die zu erwartenden Erlöse.

Doch auch wenn der Preis am 1. Mai für Benzin und Diesel sinken sollte, wird das Tanken künftig kein günstiges Vergnügen sein. Das wird auf Sicht so bleiben, weil selbst bei einem schnellen Ende des Irakkriegs es noch Monate dauern dürfte, bis sich die Preise erholt haben. Den Autofahrern wird also nichts anderes übrig bleiben, als auf die bewährten Strategien auszuweichen: unnötige Fahrten vermeiden, Fahrgemeinschaften bilden, soweit es geht auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf Elektromobilität umzusteigen. Denn: Sinkende Nachfrage wird zusätzlich den Druck auf die Mineralölkonzerne erhöhen, die Preise dauerhaft zu senken. Auch ganz ohne Tankrabatt.

markus.peters@weser-kurier.de



Til Mette exklusiv Weitere Karikaturen unter [www.weser-kurier.de/karikaturen](http://www.weser-kurier.de/karikaturen)

# Immer mehr Fahrzeuge verstopfen Bremen



Sara Sundermann  
über das Parkproblem

Es gibt kaum etwas, womit man Menschen so gut auf die Palme bringen kann wie der drohende Verlust von Parkplätzen. Wenn's ums Parken geht, ist Schluss mit lustig. In Bremen soll das Parken neu geordnet werden. Denn Anwohner haben gegen das aufgesetzte Parken geklagt. Gerichtsurteile verpflichten Bremen, ein Stück weit gegen das Parken auf dem Gehweg vorzugehen. Jetzt sollen in manchen Stadtteilen zumindest die Rettungswege freigeräumt werden. Das ist nachvollziehbar. Klar ist aber auch, dass dadurch Parkplätze wegfallen werden – auch wenn derzeit noch niemand sagt, wie viele.

Wer jetzt tief Luft holt, um sich mächtig aufzuregen, sollte erst mal ausatmen. Und einen Blick auf die Autozahlen werfen. Gut 248.000 Pkw gab es Anfang des Jahres in der Stadt Bremen. Das sind fast 15.000 Fahrzeuge mehr als vor zehn Jahren, ein Plus von 6,4 Prozent. Das ist nicht mehr das krasse Wachstum der Sechziger. Aber immer noch Wachstum.

Seit der Erfindung des Autos kennen die Pkw-Zahlen im Grunde nur eine Richtung: nach oben. Bundesweit geht der Trend längst zum Zweit- und Drittwagen. Im Vergleich dazu ist man in Bremen noch moderat unterwegs: Hier kommen im Schnitt 0,8 Pkw auf einen Haushalt. Aber die Einwohnerzahl ist schlicht gestiegen und damit auch die Zahl der Autos.

Und es kommen jede Menge Pendler dazu. Wenn man davon ausgeht, dass von etwa 130.000 Einpendlern etwa 70 Prozent mit dem Auto kommen, dann sind werktags zusätzlich gut 91.000 Pendler-Pkw in der Stadt. Autos, die im Schnitt 23 Stunden pro Tag ungenutzt herumstehen und kostbaren öffentlichen Raum einnehmen. Und obendrein sind große Gefährte wie SUVs, Camper und Wohnmobile im Trend.

Zudem sind andere Fahrzeuge hinzugekommen. Die E-Scooter zum Leihen haben Einzug gehalten – eine vierstellige Zahl ist in Bremen zugelassen. Auch einige Lastenräder sind in der Stadt unter-

## Ein Parkfrieden ist angesichts der Fahrzeugflut eine Illusion.

wegs. Und dann sind die Deutschen große E-Bike-Fans: Nirgendwo sonst in Europa werden so viele Elektroräder verkauft wie hier. De facto besitzen viele Leute längst mehrere Fahrräder. Und auch wenn die natürlich viel weniger Raum einnehmen als Autos, brauchen sie doch ein Plätzchen.

Wenn wir alle, die wir gern schnell und bequem in der Stadt unterwegs sein wollen, uns mal ehrlich machen, dann ist klar: Parkplätze fehlen nicht vorrangig, weil Bremen jetzt gegen aufgesetztes Parken vorgehen muss. Sondern Parkplätze fehlen, weil es schlicht zu viele Autos gibt. Der öffentliche Raum besteht eben nicht aus Kaugummi: Er weigert sich beharrlich, mit der enormen Pkw-

Flotte mitzuwachsen.

Es ist so ähnlich wie in einem Kinderzimmer, in dem man vergessen hat, auszumisten. Es kommt immer mehr Zeug dazu. Und keiner will etwas aussortieren. Die Stadt als Messie-Wohnung? Am Ende bleibt jedenfalls immer weniger Platz zum Spielen, Leben und um sich zu bewegen – für alle.

So etwas wie ein Parkfrieden, eine für alle Nutzer des Stadtraumes gute Lösung, ist angesichts der Fahrzeugflut eine Illusion. Aber es gab in Bremen eine gute pragmatische Idee, um für ein bisschen mehr sozialen Frieden beim Parken zu sorgen: nämlich Quartiersgaragen zu bauen.

Prima Idee, denn irgendwo müssen all die Autos ja hin, die nicht mal eben verschwinden. Doch den Plan mit den Quartiersgaragen hat das Bauressort auf Basis eines ziemlich absurden Gutachtens großteils verworfen. Das Fazit: Solche Parkhäuser seien wegen der hohen Baukosten nicht wirtschaftlich zu betreiben – es sei denn, man verlange hohe Parkgebühren, die kaum jemand zahlen wolle.

Eine gewagte These, wenn man überlegt, was für ein extrem begehrtes Gut Parkraum ist. Wenn noch mehr Fahrzeuge dazukommen und zugleich Plätze wegfallen, wird die Nachfrage weiter steigen. Und dann werden in den mit Autos vollgestopften Straßen sicher einige bereit sein, Gebühren für einen Garagenplatz zu zahlen, die sie jetzt als zu hoch bezeichnen. Oder vielleicht doch darüber nachdenken, ob es möglich wäre, ihr Auto abzuschaffen – und dann zum Beispiel auf Carsharing zu setzen. Das übrigens funktioniert in der Stadt richtig gut.

sara.sundermann@weser-kurier.de

## GASTKOMMENTAR

### Gemeinsame Lösungen

Olaf Brandtstaedter  
über Stadtentwicklung  
und das Kaufhof-Gebäude

Im Juni 2024 und im August 2025 traf der Sprecherkreis des Zusammenschlusses Bremer Bürgerinitiativen mit Bausenatorin Ünsal und Umweltsenatorin Moosdorf zusammen. Beim ersten Treffen kritisierte der Sprecherkreis, dass es in Bremen eine Bürgerbeteiligung nach verbindlichen Kriterien und ergebnisoffene Prozesse bei Stadtentwicklungsthemen nicht gebe. Bausenatorin Ünsal fragte uns nach Beispielen für eine gute Bürgerbeteiligung. Beim zweiten Treffen legte der Sprecherkreis solche guten Konzepte aus anderen Städten vor.

Ein hervorzuhebendes Beispiel ist die Entwicklung der Heidelberger Bahnhofsplätze: Online wurden die Bürger zunächst nach künftigen Nutzungen und Gestaltungen befragt. Es folgte ein öffentliches Treffen, bei dem die Ergebnisse vorgestellt wurden und mit Fachleuten ausgelotet wurde, was machbar ist. Sodann erarbeitete man zusammen eine Aufgabenstellung für einen Architektenwettbewerb. Ausgeloste Bürgervertreter waren in allen weiterführenden Gremien anwesend, um darauf zu achten, dass das Besprochene auch eingehalten wird.

Von solch einem Verfahren ist Bremen weit entfernt. Man macht – wieder einmal – den dritten Schritt vor dem ersten. Ergebnisoffenheit ist der wichtigste Punkt. Die gibt es hier nicht. Die SPD legte sich früh und unbegründet fest, das Horten-Gebäude abzubreisen. Dabei zeigen die Architekten Ute Dechantsreiter und Ulrike Pophanken in ihren Petitionen eindrucksvoll auf, wie sinnvoll es aus fachlichen und klimaschützerischen Gründen ist, das Gebäude zu erhalten und umzubauen.

Transparenz gibt es auch nicht. Sieburg veröffentlichte eine Machbarkeitsstudie zum dortigen Galeria-Gebäude. In Bremen hält man diese Studie streng geheim, veröffentlicht sie nicht.

Es besteht die Chance, mit dem Galeria-Projekt ein Vorbildprojekt in zweifacher Hinsicht zu entwickeln: mit Erhalt statt Neubau und ergebnisoffener, verbindlicher Bürgerbeteiligung. Probleme der Stadtentwicklung werden immer komplexer. Dem wird Bremen nur dadurch gerecht, dass zunächst eingehend debattiert wird, auch kontrovers. Und vor allem: ergebnisoffen. Das beginnt mit der Frage: Das Galeria-Gebäude abreißen oder erhalten?



Unser Gastautor ist Mitglied des Sprecherkreises des Zusammenschlusses Bremer Bürgerinitiativen und Sprecher der Bremer Bahnhofsplatz-Initiative.

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

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

Bremer Tageszeitungen AG  
Martinstraße 43, 28195 Bremen  
Chefredakteur: Benjamin Piel (V.i.S.d.P.)  
Chef vom Dienst: Bastian Angenendt-Eisenbeck - Art-Direktor: Franz Berding - Chefredakteur: Jürgen Hinrichs, Jean-Julien Beer  
Bremen/Niedersachsen, DIE NORDDEUTSCHE und Wirtschaft: Maren Beneke, Mathias Sonnenberg - Kommunal- und Landespolitik: Jürgen Theiner - Stadtteile: Antje Borstelmann - Leiter Zentralredaktion und Politik: Thorsten Waterkamp (Stellvertretung) Kultur: Iris Hetscher - Sport: Olaf Dorow  
WÜMMER-ZEITUNG: André Fesser - OSTERHOLZER KREISBLATT: Lars Fischer - DELMENHORSTER KURIER: Gerwin Möller\*  
ACHIMER KURIER/Verden Stadt und Land: Felix Gutschmidt\*  
SYKER KURIER/REGIONALE RUNDSCHAU: Wolfgang Sembritzki\*  
Büro Berlin: Markus Peters - Büro Brüssel: Katrin Pribyl  
Büro London: Susanne Ebner - Büro Paris: Birgit Holzer  
Büro Washington: Thomas Spang \*Pressedienst Nord GmbH  
Der Abdruck einzelner Artikel, auch auszugsweise, ist unzulässig; ausgenommen sind die durch § 49 UrhG geregelten Fälle. Bezugspreis bei Zustellung im Bremer Wirtschaftsraum monatlich 53,90 € einschließlich 7% USt.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Tanja Bittner  
Anzeigenpreise und -bedingungen nach Preisliste Nr. 80.  
Öffnungszeiten Kundenzentrum im Pressehaus Bremen:  
Mo. bis Fr.: 9:30 bis 17 Uhr.  
Telefonisch Mo. bis Fr. von 7 bis 17 Uhr und Sa. von 7 bis 12 Uhr.  
Öffnungszeiten unserer regionalen Zeitungshäuser entnehmen Sie bitte Ihrer beigelegten Regionalausgabe.

Verlag:  
Telefon: 04 21/36 71 0      Telefax: 04 21/36 71 10 00  
Abonnenten-Service:  
Telefon: 04 21/36 71 66 77      Telefax: 04 21/36 71 10 20  
E-Mail: abo@weser-kurier.de  
Online: weser-kurier.de/kundenservice sowie über die WK News-App

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

Anzeigenannahme:  
Telefon: 04 21/36 71 66 55  
Telefax: 04 21/36 71 42 21 (Anzeigen)  
Telefax: 04 21/36 71 10 10 (Kleinanzeigen)  
E-Mail: anzeigen@weser-kurier.de

Druck: Druckhaus Delmenhorst GmbH



FOTO: ROLAND SCHEITZ

Zuletzt klagte eine Findorffer Familie gegen das aufgesetzte Parken. Kinder könnten auf dem Gehweg oft kaum noch Laufrad fahren, so die Argumentation.