

Warum nicht?



Marc Hagedorn
über Werder und Europa

Nein, man muss jetzt nicht durchdrehen, nur weil Werder nach Jahren des Überlebenskampfes gerade mal eine fabelhafte Serie hinlegt. Auszuflippen hat schließlich noch nie zur Natur des Bremers und erst recht nicht zur DNA des örtlichen Fußballvereins Werder gehört.

Es ist angenehm und sympathisch, dass die Werder-Verantwortlichen und Profis bescheiden, ja beinahe demütig bleiben. Sie wissen nur zu gut, dass alles auch ganz anders hätte laufen können. Schließlich drohte vor wenigen Wochen noch eine Zukunft in der zweiten Liga. Und jetzt soll der Europapokal möglich sein?

Darauf ein klares: Ja. Was spricht dagegen, sich ambitionierte Ziele zu setzen? Zumal, wenn die Fakten eindeutig sind. Werder spielt guten und erfolgreichen Fußball, die unmittelbare Konkurrenz tut es zurzeit nicht – warum soll das nicht belohnt werden?

Bei Werder haben viele lange genug (und zurecht) klein gedacht. Aber jetzt hat Werder doch nichts zu verlieren. Diese Saison, egal, ob sie auf Platz sechs, acht, zehn oder zwölf endet, ist nach dem total vermurksten Start dank Kruse, Delaney, Gnabry und all den anderen schon jetzt die schönste Erfahrung seit den Jahren unter Thomas Schaaf.

Bericht Seite 23
marc.hagedorn@weser-kurier.de

Ohne Rezept



Peter Mlodoch
über Niedersachsens Grüne

Die niedersächsischen Grünen stecken in der Zwickmühle. Mit ihren starken 13,7 Prozent bei der Landtagswahl 2013 und den dadurch gewonnenen 20 Sitzen im Parlament sorgten sie angesichts eines eher dürftigen Ergebnisses für die Niedersachsen-SPD (32,6 Prozent) maßgeblich für den Regierungswechsel auf Rot-Grün. Jetzt, ein Dreivierteljahr vor dem nächsten Urnengang, rauschen ihre Umfragewerte in den Keller, während der große Partner Oberwasser spürt und selbst entsprechend selbstbewusst agiert.

Ein Rezept, um den Sog zu stoppen oder gar umzukehren, haben die Grünen bisher nicht gefunden. Das Schielen auf die CDU, wie es die Parteispitze im Bund unverhohlen probiert hat, kam und kommt für die Niedersachsen-Ökos nicht in Betracht. Zu tief sind immer noch die Gräben etwa auf den Feldern Agrarwende, Atomenergie oder Autobahnausbau.

Um weiter mitregieren zu können, sind die Grünen also auf Gedeih und Verderb auf ihren bisherigen Koalitionspartner angewiesen. Lassen sie diesem alles durchgehen, stehen sie als Weicheier da. Mucken sie dagegen zu sehr auf, gelten sie nicht nur als Streithansel. Sondern sie gefährden auch eine Fortsetzung des rot-grünen Bündnisses.

Bericht Seite 14
hannover@weser-kurier.de



ERL¹⁷

Martin Erl

Da wird gewagt, aber nicht gewonnen



Jürgen Hinrichs
über Regieren in Bremen

Den neuen Hafen wird es erst einmal nicht geben. Baustopp für den geplanten Offshore-Terminal in Bremerhaven (OTB), wie vom Gericht in zweiter Instanz bestätigt wurde. Wahrscheinlich gehen noch Jahre ins Land, bevor für das 180-Millionen-Euro-Projekt auch nur ein Spaten in die Hand genommen wird. Wenn das überhaupt passiert. Gut möglich nämlich, dass die Umweltschützer mit ihrer Klage bis zuletzt recht bekommen. Und dann? Dann hat der Senat für die Vorbereitungen viel Geld ausgegeben, bis heute sind es rund 25 Millionen Euro, und nichts dafür bekommen. Im Gegenteil: Er hat etwas verloren, mehr als das Geld. Für den OTB ist der Flugplatz Luneort geschlossen worden. Bremerhaven hat das damals sehr bedauert. Kein Hafen in Sicht, kein Flugverkehr mehr: ein doppelt schlechtes Geschäft, aber nicht das einzige dieser Art im Land Bremen.

Da ist das Lankenauer Höft. Der Pächter im Ausflugslokal am Neustädter Hafen hätte gerne weitergemacht. Er durfte nicht. Bremenports will das Gebiet neu entwickeln und hatte einen Investor an der Hand. Nur dass der auf einmal nicht mehr mitzog und auch nicht musste, es gibt keinen Vertrag. Pech gehabt und dumm gelaufen. Die Ausflügler haben ein Ziel verloren, der Gastwirt und seine Angestellten ihre Arbeit und den Verdienst. Für die Fläche und das Gebäude wird jetzt händeringend nach Provisoren gesucht. In Bremen gibt es ein Zauberwort dafür: Zwischennutzung.

Zwischengenutzt wird seit einiger Zeit auch der Lloydhof in der Innenstadt. Im Geiste war er bereits abgerissen. Der Senat plante ein großes Einkaufszentrum. Er hat den Lloydhof gekauft, damit der Investor ihn für den Neubau plattmachen kann. Leider fand sich aber niemand, der investieren wollte. Das City-Center blieb ein Traum. Nichts gewonnen, viel verloren, denn der Lloydhof war teuer. Mit annähernd 25 Millionen Euro hat die Stadt deutlich mehr als den Marktwert bezahlt. Der Verkäufer konnte seine Verhandlungsposition ausnutzen. Die Stadt brauchte das Gebäude oder dachte, es zu brauchen, um die hoch-

kann man mit so ersichtlich schlechten und unausgereiften Expertisen in ein wichtiges Planverfahren gehen? Bei den Gutachtern wurden Wahrheiten bestellt, und sie wurden geliefert. Nur dass sie keinen Bestand haben konnten.

Beim Lankenauer Höft muss man sich fragen, warum der Pächter nicht so lange in seinem Lokal bleiben durfte, bis für das Gebiet eine vertraglich abgesicherte neue Lösung gefunden wurde. Und beim City-Center war es ein geradezu investorenfeindliches Verhalten, das zum Scheitern geführt hat. Die Ausschreibung war überladen mit Auflagen, jede Behörde und natürlich auch der Beirat stellten Ansprüche. Ein absurdes Verfahren mit kläglichem Ausgang, das freilich nicht nur von Günthner zu verantworten ist, sondern vom gesamten Senat.

Das vorerst letzte Beispiel für Putsch der Regierung ist die Galopprennbahn. Dem Rennverein ist gekündigt worden, obwohl man noch nicht absehen kann, wann mit dem Bau von Wohnungen auf dem Gelände begonnen werden kann. Neben dem Widerstand der Beiräte und dem Protest der Anwohner gibt es ein weiteres, entscheidendes Hindernis: Der Golfclub will nicht weichen. Er betreibt im Oval des Geläufs eine Neun-Loch-Anlage und besitzt einen Pachtvertrag bis zum Jahr 2034. Anders als beim Rennverein ist dieser Vertrag unkündbar.

Dem Wirtschaftssenator ist das natürlich bekannt. Doch statt das Gespräch zu suchen, hat er großspurig verkündet, den Golfclub aus dem Vertrag herauskaufen zu wollen. So wie er es mit den Privatfliegern in Bremerhaven getan hat, die eine grotesk hohe Entschädigung erhalten haben. Günthner haut das Geld nur so raus. Er wagt etwas, gewinnt aber nicht.

juergen.hinrichs@weser-kurier.de

Die Galopprennbahn ist das vorerst letzte Beispiel für Putsch der Regierung.

fliegenden Pläne Wirklichkeit werden zu lassen. Da zahlt man dann schon mal jeden Preis.

Buten un binnen – wagen un winnen, steht am Portal des Schüttings. Es ist der Wahlspruch der Bremer Kaufleute, und sie haben recht: Ohne Mut geht nichts voran, das muss auch der Senat beherzigen. Doch was sind das immer für haarsträubende handwerkliche Fehler, die insbesondere dem Wirtschaftssenator unterlaufen. Martin Günthner ist ein frohgemuter Mann, der frisch ans Werk geht, dabei aber die Gründlichkeit vergisst. Beim OTB zum Beispiel wurde mit Gutachten gearbeitet, die bei der Wirtschaftlichkeit des Projekts mehr die Hoffnung watten lassen als eine fundierte Einschätzung der tatsächlichen Lage. Die Richter haben das deutlich zum Ausdruck gebracht. Wie

Nürnberger Nachrichten

über das Türkei-Referendum: „Erdogan hat das Referendum über die Einführung eines Präsidialsystems in der Türkei gewonnen, doch möglicherweise die Zukunft verloren. Das knappe Ergebnis stellt bei weitem nicht jene starke Unterstützung dar, die sich der 63-Jährige gewünscht hätte. Nur unter Aufbietung und demokratischer Methoden hat er sich eine dünne Mehrheit für sein Vorhaben sichern können. Besonders die wachsende urbane Bevölkerung in dem 80-Millionen-Staat hat sich Erdogan verweigert – das könnte Folgen für künftige Wahlen haben.“

Süddeutsche Zeitung

über dasselbe Thema: „Die Türkei ist tief gespalten, ähnlich wie Trumps Amerika. So klar konnte man das bisher noch nie sehen. Solange die vielen Wahlbetrugsvorwürfe nicht aus der Welt geschafft sind, haftet an diesem Sieg auch noch der Geruch eines Staatsstreichs. Genau genommen hätte die Abstimmung unter Ausnahmezustandrecht gar nicht stattfinden dürfen, mit geknebelter Presse, inhaftierten Oppositionspolitikern, der Einschüchterung aller Gegner des Präsidenten. Mit der Verfassungsänderung und Erdogans totalitärem Machtanspruch reiht sich die Türkei ein in nahöstliche und kaukasische Herrschaftsmuster.“

Kölner Stadt-Anzeiger

über dasselbe Thema: „Das Verhältnis zur EU ist nach Erdogans europafeindlichen Wahlkampftrüben schwer beschädigt. Wie es repariert werden kann, ist nicht zu erkennen, zumal Erdogan auch noch die Todesstrafe wieder einführen will – eines seiner Lieblingsthemen seit dem Putschversuch. Macht er damit Ernst, wäre die Türkei nicht nur ihren Status als EU-Beitrittskandidat los, sondern auch ihren Sitz im Europarat.“



Dieses Symbol kennzeichnet **Augmented-Reality-Effekte**. Mit Ihrem Smartphone, Tablet und der App **WESER-KURIER Live** können Sie digitale Inhalte abrufen.

WESER KURIER
TAGESZEITUNG FÜR BREMEN UND NIEDERSACHSEN

Bremer Nachrichten
WESER-ZEITUNG · DIE NORDDEUTSCHE

Verdener Nachrichten
TAGESZEITUNG FÜR STADT UND KREIS VERDEN

Bremer Tageszeitungen AG
Martinststraße 43, 28195 Bremen

Chefredaktion: Moritz Döbler (v.i.S.d.P.), Silke Hellwig
Geschäftsführender Redakteur: Christian Wagner

Chefreporter: Jürgen Hinrichs · Chefreporter Kultur/Medien:
Dr. Hendrik Werner · Politik: Joerg Helge Wagner

Bremen/Niedersachsen: Mathias Sonnenberg · Wirtschaft:
Philipp Jaklin · Kultur: Iris Hetscher · Sport: Jörg Niemyer (komm.)

Regionales: Antje Borstelmann, Michael Brandt,
Bernhard Komesker (komm.) · Leiter Zentralredaktion:
Leiter Sonderthemen: Stefan Dammann · Art-Direktor:
Franz Berding · Büro Berlin: Steven Geyer (Leitung)

Büro Hannover: Peter Mlodoch · Büro Hamburg: Mona Adams

Bezugspreis bei Zustellung im Bremer Wirtschaftsraum
monatlich 33,40 € einschließlich 7% USt.

Für den Anzeigenteil verantwortlich:
David Koopmann, Tanja Bittner

Anzeigenpreise und -bedingungen nach Preisliste Nr. 71.

Öffnungszeiten Kundenzentrum im Pressehaus Bremen:
montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr, sonnabends von 9.30 bis
14 Uhr. Telefonisch erreichen Sie uns montags bis freitags von
6.30 bis 18 Uhr, sonnabends von 7 bis 12 Uhr und sonntags von
9 bis 12 Uhr. Öffnungszeiten unserer regionalen Zeitungshäuser
entnehmen Sie bitte Ihrer beigefügten Regionalausgabe.

Verlag:
Telefon: 0421/36710 Telefax: 0421/36711000

Abonnenten-Service:
Telefon: 0421/36716677 Telefax: 0421/36711020
E-Mail: abonnentenservice@weser-kurier.de
abonnentenservice@bremer-nachrichten.de

Nachliefer-Service: (bis 11 Uhr):
Telefon: 0800/3671222*
*Kostenlos aus dem Festnetz, Mobilfunktarife können abweichen

Redaktion
Telefon: 0421/36710 Telefax: 0421/36711000
E-Mail: redaktion@weser-kurier.de
redaktion@bremer-nachrichten.de

Anzeigenannahme:
Telefon: 0421/36716655
Telefax: 0421/36711100 (Anzeigen)
Telefax: 0421/36711010 (Kleinanzeigen)

E-Mail: anzeigen@weser-kurier.de
anzeigen@bremer-nachrichten.de

Johann-Günther König über die Geburtsstunde des Rades

Was dieses Jahr nicht ausreichend genug gewürdigt werden kann, ist das von Karl Drais im Sommer 1817 in die Welt gesetzte anthropomobile Zweiradprinzip. Nun meinen viele Experten, Drais hätte die Laufmaschine als Reaktion auf die nach dem Ausbruch des Tambora-Vulkans in Indonesien entstandenen Klimakapriolen erfunden. Tatsächlich waren 1816 in unseren Breitengraden Ernteschäden eingetreten und die Pferdehaltung empfindlich teurer geworden. Ein – damals undenkbarer – Pferdeersatz schwebte Drais den überlieferten Selbstzeugnissen nach jedoch nicht vor. Wie die zündende Idee für ein von

tierischer Muskelkraft unabhängiges Fortbewegungsmittel zustande kam, bei dem sich der Erfinder nicht an Vorbildern in der Natur orientieren konnte, wissen wir nicht. Fest steht, dass Drais die Laufmaschine als individuelles Verkehrsmittel anpries, das insbesondere dann, wenn die Pferde „auf dem Felde gebraucht werden und die Reiselust am größten ist“, zum Einsatz kommen sollte.

Noch irreführender ist die von zahlreichen Fahrradexperten vertretene Auffassung, das Zweirad sei der „Vater des Automobils“ (Hans-Erhard Lessing). Das erste funktionale Automobil fuhr längst, ehe Karl Drais 1817 die Laufmaschine präsentierte: Es absolvierte 1801 in England erfolgreich eine längere Straßenfahrt. Dampfmaschinen trieben in der Folgezeit, noch bevor die ersten pedalgetriebenen Räder in Fahrt kamen, zahlreiche Omnibusse mit weit entwickelter

Fahrzeugmechanik an (Differenzial, Zweigang-Kettengetriebe, Vollenkpfedern usw.). Und längst bevor das uns vertraute Niederrad ab den 1880er-Jahren das Radfahren revolutionierte, fuhr in Frankreich das erste in Serie hergestellte Automodell, der Dampf-Pkw „Mancelle“.

An der Erfindung und Weiterentwicklung des Dampftrains hatten Fahrradmechaniker keinerlei Anteil und an dem seit 1884 in Fahrt kommenden Benzinmotorwagen grundlegend ebenfalls nicht. Im Übrigen sollten sie Benz und Daimler zufolge mit „der eleganten Droschke in Wettbewerb treten“ und taten das bald auch, als die Pferdestärken höher und die Fahrzeuge schwerer wurden.

Die von Drais ausgetüftelte Basisinnovation ist alles andere als ein „Vater“ oder technik- und kulturgeschichtlicher Wegbereiter des brachial Raum und Leben fordernden sowie klimaschädlichen

Automobils. Seine Draisine ist gleichsam die Mutter einzigartig postfossiler Fortbewegungsmittel, deren jüngstes Kind das beste heute hergestellte Fahrradmodell ist. Das klassische Zweirad ermöglicht neben dem Zufußgehen die natürlichste und raumschonendste Art, vom Fleck zu kommen, wobei ein Cyclist ausschließlich das körpereigene Fett verbrennt.



Unser Gastautor schreibt kulturhistorische und politische Bücher sowie Bremensien. Soeben erschien bei Reclam seine umfassende Studie: „Fahrradfahren. Von der Draisine bis zum E-Bike“.

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

200 Jahre Zweirad – aber bitte ohne Legenden