

IN ALLER KÜRZE

Männer prügeln sich

Nach zwei Schlägereien in der Innenstadt in der Nacht zum Samstag und am Samstagabend mussten vier Männer im Krankenhaus behandelt werden, teilte die Polizei am Sonntag mit. Bei der ersten Auseinandersetzung in der Warteschlange einer Disco am Hillmannplatz kurz nach Mitternacht hätten sich zwei 18-Jährige zunächst verbal gestritten, so die Polizei.

Am Ende musste einer von ihnen mit einer schweren Kopfverletzung in eine Klinik, sein Kontrahent sei ambulant behandelt worden. Am Abend fügte nach Polizeiangaben auf der Discomaille am Rembertiring ein 20-Jähriger einem 23-Jährigen mit einem Messer zwei tiefe Schnittverletzungen im Gesicht und am Hals zu. Ihm wurde daraufhin das Nasenbein gebrochen. (taz)

LESERINNENBRIEFE

taz bremen | Pieperstr. 7 | 28195 Bremen | briefe@taz-bremen.de | www.taz.de

Die Redaktion behält sich Abdruck und Kürzen von Leserbriefen vor. Die veröffentlichten Briefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Permanente Rechtsverdrehung

■ „Zeit, die Angst zu überwinden,“ taz.bremen vom 17. 3. 16

„Es muss eine reine gesundheitliche Diskussion sein“? Aber die Entscheidung ist doch wohl erstmal eine juristische. Wenn die Freiheitsbeschränkung durch das Betäubungsmittelgesetz nicht mit dem Grundgesetz vereinbar ist, dann ist zunächst ein hohes Gericht gefragt. Die Politik muss dann nach den Vorgaben unserer Rechtsordnung angemessene Verfahren entwickeln. Kann doch nicht sein, dass aus dem Unwillen der Konservativen eine permanente Rechtsverdrehung für statthaft erklärt wird. **KAI W. REINSCHMIDT, taz.de**

Jugendliche sind nicht dumm

■ „Ein Verbot vergrößert die Risiken“, taz.bremen vom 5. 3. 16

Es ist richtig, dass man Drogen nicht verharmlosen sollte. Dennoch muss man klar die Vor- und Nachteile der Prohibition abwägen. Ich möchte dies jetzt nicht ausführen, dazu gibt es Bücher und Artikel. Letztlich kommt man jedoch zu dem Schluss, dass die Prohibitionspolitik, wie sie momentan vertreten wird, mehr schadet als nützt. Eine Legalisierung muss ja nicht gleich heißen, dass die Drogen für jedermann, überall und so viel, wie man will, zur Verfügung stehen. Die Politik muss sich zu einer richtigen Abgabe Gedanken machen. Werbung sollte gar nicht gemacht werden; so bin ich auch für ein striktes Werbeverbot von Alkohol und Tabakwaren. Und das Allerwichtigste ist Aufklärung, die aber momentan nicht bzw. falsch stattfindet. Ein bezüglich psychoaktiver Substanzen aufgeklärter Mensch wird wahrscheinlich nicht vorhaben, jemals Heroin zu konsumieren. Zumindest kann ich das von mir behaupten, da ich mich selbständig aufgeklärt habe. Und nein, die Jugendlichen sind nicht dumm und verantwortungslos (okay, ein paar schwarze Schafe gibt es immer). Eine drogenfreie Gesellschaft ist eine Utopie (und meiner Meinung nach auch gar nicht erstrebenswert). **JAKOB ARNO, 17 Jahre, taz.de**

Der Weg in die Heroinsucht ist lang

■ „Ein Verbot vergrößert die Risiken“, taz.bremen vom 5. 3. 16

Heroin ist bei richtiger Dosierung in reiner Apothekenqualität für den Körper sehr gut verträglich. Man kann trotz der bestehenden Sucht all damit werden und bei richtiger Dosierung sogar arbeiten gehen. Wenn man sich z.B. mal über die positiven Erfahrungen der Schweizer und Niederländer mit Originalstoffvergabe an Schwerstabhängige als Therapieansatz informiert, geht einem schnell ein Licht auf. Methadon als Ersatzdroge ist das reinste Gift im Vergleich zu sauberem Heroin. So gesehen, ist die größte und lebensbedrohlichste Gefahr für Konsumenten von Schwarzmarkt-Heroin tatsächlich der schwankende Reinheitsgrad und die Streckmittel selbst. Außerdem: Keiner, aber auch wirklich keiner, redet bei der Diskussion um die Legalisierung von Drogen davon, Heroin so zugänglich wie Gummibärchen zu machen. Der Weg in die Heroinsucht ist eher lang und wird von harten Lebensumständen begleitet. Kein normaler Mensch kommt am Samstagnachmittag aus einer Laune heraus auf die Idee, sich eine zünftige Heroinsucht als Hobby zuzulegen, und auch im Supermarkt oder nächstem Coffee-Shop wird man den Stoff niemals bekommen. Und falls es doch mal jemand aus Blödsinn probieren möchte: vom örtlichen Schwarzmarkt-Dealer ist momentan gewiss keine Risikoberatung zu erwarten. Bei der Legalisierung von Drogen geht es um Rechtssicherheit, Menschenwürde, Gesundheitsschutz und Therapie. Nicht darum neue Konsumenten harter Drogen zu generieren. **DENKENTUTNICHTWEH, taz.de**



Mitglieder des norddeutschen Velocipedistenbundes in den 1880er Jahren Foto: Staatsarchiv Bremen

Ricardas blaue Flecken

MOBIL Im Steintor befinden sich die ältesten Radwege Deutschlands. Bremen hatte im 19. Jahrhundert eine Pionierrolle bei der Verbreitung der neuen Fortbewegungsmethode

VON HENNING BLEYL

Herzog Tassilo von Baiern soll ganz entzückt gewesen sein, als er im 8. Jahrhundert auf Reste von bairuwarischen Römerstraßen stieß, die sich noch bereiten ließen. Ähnliche Gefühle können BremerInnen haben, wenn sie durch die Linienstraße radeln: Der hellgraue Streifen in der Mitte des Kopfsteinpflastes gehört zum ältesten Radwegnetz Deutschlands. Das belegen Forschungen von Florian Nikolaus Reiß, die kürzlich im „Jahrbuch“ des Staatsarchiv Bremen publiziert wurden.

Der Radweg in der Linienstraße entstand kurz vor der Wende zum 20. Jahrhundert. Doch bevor er gebaut wurde, musste auch in Bremen manches handfeste Akzeptanzproblem beseitigt werden. Noch Mitte der 1880er Jahre gab es Bürgerschaftsabgeordnete, die die „vollkommen nutzlosen Maschinen“ derart erbosten, dass sie vorbeifahrenden Hochradfahrern den Regenschirm in die Speichen zu stecken pflegten.

Junge ausländische Kaufleute, vor allem Engländer und US-Amerikaner, hatten die „neumodische Passion“, wie der „Courier“ vom 15. April 1869 das Radfahren nannte, in die Stadt gebracht – übrigens noch keineswegs auf modernen Hochrädern, sondern noch auf hölzernen „Michaulinen“, die keine Bremsen besaßen. Pierre Michaux hatte seine Erfindung gerade mal zwei Jahre zuvor auf der Pariser Weltausstellung der staunenden Öffentlichkeit präsentiert.

Bremen, so hat es Reiß aus vielerlei Quellen und Archivalien rekonstruiert, zeigte insbesondere in der Frühzeit des Radfahrens „eine erstaunliche

Offenheit und kreative Bereitschaft, das neue Verkehrsmittel auf seinen Straßen und Wegen zu integrieren“.

Bremens allererste Radwege waren ausschließlich spendenfinanzierte temporäre Projekte. Sie wurden aus Anlass des Bundesfestes des Deutschen Radfahrer-Bundes 1897 im Bürgerpark angelegt und bestanden aus einer Schicht fester Kohleschlacke, die mit gestampfter Erde und gewalzttem feinem Kies bedeckt wurden. Anschließend wurden Versuchsstrecken auf öffentlichen Straßen angelegt, die die ideale Platzierung der Radstreifen klären sollten: Während auf der Bismarckstraße zwei mittige, gut 30 Zentimeter breite Streifen gebaut wurden, auf der sich entgegenkommende Radler nicht in die Quere kamen, gab es am Osterdeich Seitenstreifen. Beides funktionierte nur schlecht.

Am Osterdeich stürten sie die vor den Häusern abgestellten Kutschen, die Radwege auf der Bismarckstraße waren bald durch die Räder von Fuhrwerken zerplüßt, die die Straßen als willkommenen Spurennutzer. Im Ergebnis entschied sich die Stadt für das Modell einer einzigen mittleren Spur, wie sie in der Berliner Straße, der Tauben- und der Linienstraße oder „Im Winkel“ noch heute erhalten sind: Sie wurden 1898/99 gebaut und „gelten als die frühesten in Deutschland“, schreibt Reiß. Das erregte reichsweit und darüber hinaus Aufsehen. Anfragen aus Leipzig, Brandenburg und Linz trafen in Bremen ein.

Die Stadt hatte sich nicht lumpen lassen und besonders glatte, aber auch teure Mansfelder Kupferschlackesteine verwendet. Die entsprechenden Kosten tauchen erstmals 1899

im städtischen Haushalt auf und führten zu regen Diskussionen über eine Sondersteuer für Radfahrer. Der Senat beschloss zunächst eine Abgabe von sechs Mark pro Rad, was im Vergleich

zu einem Pferd (je nach Verwendungszweck zwischen zehn und 40 Mark) oder einem „Lustfuhrwerk (ebenfalls bis zu 40 Mark) recht moderat war – in Kraft trat sie ohnehin nicht.

Reiß ordnet Bremen im Vergleich zu anderen Städten als ausgesprochen fahrradfreundlich ein, was der Stadt „einen wichtigen Platz innerhalb einer nationalen Fahrradgeschichte“ sichere. Während andernorts das Radfahren komplett verboten wurde, erlaubte Bremen seinen BürgerInnen ausdrücklich das Beradeln der Bürgersteige, bevor eigene Radwege gebaut wurden. 1979 wurde in Bremen der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) gegründet, was Reiß als Wiederaufleben einer Bedeutung interpretiert, die die Stadt als Schauplatz des Bundesfestes von 1897 gehabt habe. Damals wurde proklamiert: „Wohl in keiner anderen Stadt Deutschlands sind die Radfahrer so human behandelt worden wie hier in Bremen“

FLORIAN NIKOLAUS REISS

zu einem Pferd (je nach Verwendungszweck zwischen zehn und 40 Mark) oder einem „Lustfuhrwerk (ebenfalls bis zu 40 Mark) recht moderat war – in Kraft trat sie ohnehin nicht.

Reiß ordnet Bremen im Vergleich zu anderen Städten als ausgesprochen fahrradfreundlich ein, was der Stadt „einen wichtigen Platz innerhalb einer nationalen Fahrradgeschichte“ sichere. Während andernorts das Radfahren komplett verboten wurde, erlaubte Bremen seinen BürgerInnen ausdrücklich das Beradeln der Bürgersteige, bevor eigene Radwege gebaut wurden. 1979 wurde in Bremen der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) gegründet, was Reiß als Wiederaufleben einer Bedeutung interpretiert, die die Stadt als Schauplatz des Bundesfestes von 1897 gehabt habe. Damals wurde proklamiert: „Wohl in keiner anderen Stadt Deutschlands sind die Radfahrer so human behandelt worden wie hier in Bremen.“ Nur die Pflege des historischen Radwege-Erbes hat zwischenzeitlich arg gelitten.

„Ich glaube, wenn alle Deutschen Rad führen, würden sie ihre dumpfe Sinnlichkeit verlieren und schöner und glücklicher werden“, schrieb Ricarda Huch 1897, nachdem sie in Bremen mit einiger Mühe – „mein hübscher weißer Körper ist ganz voller blauer Flecke“ – das Radfahren gelernt hatte. Fünf Jahre später beschloss die Bremer Polizeidirektion, dass alle Schutzleute das Hochradfahren zu erlernen hätten. Schöner sind sie dadurch nicht geworden – aber immerhin verzichtete die Polizei wenig später, nun selbst betroffen, auf die bis dahin gültige Nummernschildpflicht für Fahrräder.