

Lilienthal-Kaserne erhält neuen Namen

Umbenennung geplant

Delmenhorst. Die Kaserne in Delmenhorst, benannt nach Feldwebel Dietrich Lilienthal, bekommt einen neuen Namen. Das bestätigte nun das Bundesministerium der Verteidigung. Allerdings ist noch unklar, wie der neue Name lauten wird. Die Auswahl eines neuen Traditionsnamens obliegt den Angehörigen der Dienststellen in der Feldwebel-Lilienthal-Kaserne, teilt eine Sprecherin des Verteidigungsministeriums mit.

Delmenhorst ist nicht die einzige Kaserne, deren Name in jüngster Zeit zur Diskussion stand. Grund für die Umbenennungen einiger Liegenschaften der Bundeswehr sind die im Frühjahr 2018 neu erlassenen Richtlinien zum Traditionsverständnis und zur Traditionspflege, dem sogenannten Traditionserlass. „Die Benennung der Delmenhorster Feldwebel-Lilienthal-Kaserne erfüllt die Voraussetzung des neuen Traditionserlasses nicht“, heißt es dazu aus dem Ministerium.

Angehöriger der Panzerjägertruppe

Bei Feldwebel Dietrich Lilienthal handele es sich um einen Angehörigen der Panzerjägertruppe der Wehrmacht. 1970 wurde aufgrund seiner militärischen Leistungen die Delmenhorster Liegenschaft nach ihm benannt. „Heute aber kann nur ein soldatisches Selbstverständnis mit Wertebindung, das sich nicht allein auf professionelles Können im Gefecht reduziert, sinn- und traditionsstiftend sein, weswegen die Feldwebel-Lilienthal-Kaserne umzubenennen ist“, erklärt die Sprecherin.

Der Delmenhorster Logistik-Kommandeur Torsten Ickert war am Montag für eine Stellungnahme nicht erreichbar. In einem Schreiben vom 12. September, das eine Delmenhorster Zeitung veröffentlicht hatte, teilte er mit, dass die Umbenennung erst im Verlauf des Jahres 2021 erfolgen werde. Welchen Namen die Kaserne künftig tragen wird, ist noch unklar. „Der Ideenfindungsprozess beginnt gerade erst“, heißt es in dem Schreiben. **NOE**

TIERSCHUTZVERSTÖSSE

Entscheidung erwartet

Oldenburg. Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Oldenburg zu Tierschutzverstößen in Schlachthöfen in Oldenburg und Bad Iburg nähern sich dem Ende. Im Herbst vergangenen Jahres hatten Tierschutzorganisationen Videoaufnahmen aus den Betrieben veröffentlicht, wonach in Oldenburg Rinder mit Stromstößen malträtiert oder ohne Betäubung getötet wurden. In Bad Iburg sollen Rinder mit einer Art Seilwinde vom Transporter gezerrt und mit Elektroschockern gequält und geprügelt worden sein. Wahrscheinlich gebe es Ende des Jahres eine Entscheidung zu dem Fall, sagte der Sprecher der Staatsanwaltschaft, Thorsten Stein. **DPA**

STROMSCHLÄGE AN AUTOSCOOTER

Polizei ermittelt gegen Betreiber

Burgdorf. Mehrere Menschen haben wegen eines unter Strom stehenden Geländers an einem Autoscooter in Burgdorf in der Region Hannover Verletzungen erlitten – jetzt ermittelt die Polizei wegen fahrlässiger Körperverletzung gegen den Betreiber. Noch sei allerdings unklar, wie es zu dem Vorfall kommen konnte, sagte ein Polizeisprecher am Montag. Am Freitag hatten sich zwei 13-Jährige und ein 50 Jahre alter Angehöriger des Betriebs leicht verletzt. Der Autoscooter wurde geschlossen. Am nächsten Tag bekam wieder ein 13-Jähriger am Geländer einen elektrischen Schlag und wurde leicht verletzt. Das Geschäft wurde geschlossen und abgesperrt. **DPA**

RUSSISCHER GROSSEGLER

„Mir“ macht in Wilhelmshaven fest

Wilhelmshaven. Der russische Großsegler „Mir“ hat am Montag für einen ungeplanten Aufenthalt in Wilhelmshaven festgemacht. Acht bis zehn Tage werde das Schiff bleiben, sagte eine Sprecherin der Stadt. Es werde in dieser Zeit auch wieder Gelegenheiten geben, die „Mir“ zu besichtigen. Das Schulschiff der russischen Handelsmarine hatte eine Fahrt auf der Nordsee wegen Stürmen unterbrochen. Es legte am Bontekai der Hafenstadt an. Wilhelmshaven ist seit 20 Jahren Partnerstadt der 109 Meter langen „Mir“. **DPA**

WESER KURIER

Eine Auswertung dieser Messfelder ermöglicht es uns, täglich die Druckqualität der Zeitung zu überprüfen.



Tiny-House-Siedlung geplant

Hannover reserviert dafür 50 000 Quadratmeter – Bremer Projekt ist weiter auf der Suche nach einer Fläche

VON CINDY RIECHAU
UND LISA BOEKHOFF

Hannover/Bremen. Europas größte Kleinstwohnungsanlage könnte in Niedersachsen entstehen. Die Vorbereitungen dafür laufen zumindest: In Hannover diskutieren mehrere Hundert Interessierte den Aufbau einer Siedlung aus Minihäusern mit nur rund 25 Quadratmeter Wohnfläche pro Person. Bislang findet man diese so genannten Tiny Houses nur vereinzelt in Deutschland. Hannover reserviert nun für ein riesiges Tiny-House-Projekt am Rande der Stadt 50 000 Quadratmeter Land. Das Projekt Ecovillage könne viel günstigen Wohnraum schaffen, sagte ein Sprecher der Stadt. Im Schnitt sind solche Zwerghäuser 20 bis 25 Quadratmeter groß.

Die Idee für eine Tiny-House-Siedlung in Bremen gibt es schon länger. Doch fehlt weiter eine passende Fläche für das Projekt von Mark Christiansen. Eigentlich war ein Standort für die Häuschen schon gefunden: Im Kleingarten des Vereins Union in Walle wollte die Gruppe ihre Tiny Houses auf einer nicht mehr genutzten Fläche aufstellen. „Der Kleingartenverein sagte uns: Wir brauchen genau euch“, erinnert sich Christiansen an den Zuspruch. Doch das Bundeskleingartengesetz schließt das Wohnen auf der Parzelle aus, und vorerst gibt es keine Ausnahmeregelung für die Idee. „Das ist das Problem. Nur für die Kleinhäuser gibt es ein Hauswohnrecht“, sagt Klaus Bode, Vorsitzender der Gartenfreunde. Die Kleingärtner bedauern, dass die Pläne für den Moment damit ausgebremst sind und wollen weiter bei der Suche nach einer Fläche helfen: „Es ist tolles Projekt.“

Mark Christiansen vermisst den politischen Willen, eine Siedlung als Leuchtturmprojekt anzugehen: „Damit könnte sich Bremen schmücken. Doch es fehlt der Mut.“ Rahmenbedingungen für Tiny Houses gebe es eben noch nicht. Dabei sei das Interesse groß: Eine Gruppe von 100 Menschen warte darauf, dass es endlich losgehe. Der Sprecher des Bremer Baurechtsvereins Jens Tittmann widerspricht der Kritik: „Der politische Wille ist da.“ Doch planungsrechtlich sei das Thema schwierig und habe zudem nicht oberste Priorität. In diesen Zeiten sei es wichtiger, günstigen Wohnraum zu schaffen, Geschosswohnungen sowie Einfamilienhäuser zu bauen.

Ein Tiny-House-Pilot im Kleingarten sei aber weiter im Gespräch, sagt Tittmann. Dieses Experiment müsse aber begleitet werden, um herauszufinden, wie groß und dauerhaft das Interesse an der Wohnform überhaupt ist, ob die Erschließung des Gebiets und Umwandlung in ein Wohngebiet Sinn macht. „Wir können nicht wie Hannover einfach eine große Fläche ausweisen“, weist Tittmann auf die rare Fläche in der Stadt hin. In der Behörde sei in der Vergangenheit auch diskutiert worden, ob Tiny Houses auf der ehemaligen Rennbahn entstehen können. Diese Ideen haben sich jedoch mit dem Volksentscheid gegen eine Wohnbebauung erledigt.

In Hannover sollen auf dem von der Stadt für das Projekt reservierten Gelände am Kronsberg neben einigen frei stehenden Miniaturhäuschen auch mehrgeschossige Gebäude mit kleinen Wohnungen entstehen – so zumindest plant es der Trägerverein Transition Town. Geplant seien 500 Appartements für 800 Menschen, davon 40 Prozent Sozialwohnungen. „Der Freiheitsgedanke wird dichter gepackt“, sagt Thomas Köhler von Transi-



In einem Tiny House, dessen Wohnfläche maximal 28 Quadratmeter beträgt, wird die Leiter zum Hochbett festgeschraubt. **FOTO: BÜTTNER/DPA**

tion Town. In der Siedlung soll es zudem Gemeinschaftseinrichtungen wie eine Mensa, eine Bibliothek und eine Kita geben. Außerdem soll das Quartier in der Nähe der früheren Weltausstellung Expo 2000 vollständig klimaneutral und autofrei werden. Ein Sprecher der Stadt Hannover sagt, die Stadtverwaltung stehe innovativen und ressourcenschonenden Wohnmodellen traditionell offen gegenüber. Die Initiatoren müssten der Stadt nun darlegen, ob und wie sie ihr Projekt in der Realität umsetzen können. Auf Initiative des Trägervereins entwickeln derzeit mehr als 100 Interessierte Ideen für die Tiny-House-Siedlung in Hannover.

Die Verkleinerung der eigenen Lebensverhältnisse – das sogenannte Downsizing – und die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks sind derzeit viel diskutierte Themen. Tiny Houses, was so viel wie Mini-Häuser bedeutet, scheinen diesen Wunsch zu erfüllen. Eine wachsende Zahl Hersteller steht bereit, bei der Erfüllung dieses Traumes zu helfen. Zu ihnen gehört das Unternehmen Tiny House Wendland. Die Brüder Benjamin und Finn Glowatzki sind seit eineinhalb Jahren auf dem

Markt und produzieren in Ludwigslust, auf halbem Weg zwischen Hamburg und Berlin. Noch sind sie ein kleiner Anbieter, doch sie wollen wachsen. „Bisher haben wir neun Tiny Houses produziert“, sagt Finn Glowatzki. Das Interesse ziehe stark an. Vor allem Ferienvermieter fragten an, zunehmend aber auch Menschen, die dauerhaft in einem Tiny House leben wollten. An Rändern von Großstädten gebe es Pläne für Tiny-House-Dörfer.

Die Glowatzkis bauen Mini-Häuser zwischen 7,20 und neun Metern Länge und mit 2,55 Metern Breite. Sie sind vorschiffmäßig wärmedämmend, auf einen Trailer montiert, nicht schwerer als 3,5 Tonnen und können auch von PS-starken Pkw gezogen werden. Um die 35 000 Euro kostet so ein fertig möbliertes Tiny House. Und dann? Dann beginnen unter Umständen die Probleme. Denn in Deutschland kann man sein Tiny House nicht einfach hinstellen, wo es einem gefällt. Es gibt Campingplätze, auf denen Betreiber und Gemeinde die Anmeldung eines Wohnsitzes zulassen, sagt Beraterin Isabella Bosler. Wer sein Häuschen auf einem anderen Grundstück aufstellen und dauerhaft bewohnen möchte,

müsse in jedem Fall einen Bauantrag stellen. Bosler hat sich im bayerischen Schleching auf die Beratung rund um Tiny Houses spezialisiert. Sie weiß: Der geplante Stellplatz muss voll erschlossen sein, mit Wasser- und Abwasserentsorgung, Strom und verkehrsgerechter Anbindung an eine Straße. Es genüge nicht, dass bereits ein Wohngebäude auf dem Grundstück steht – auch dann brauche es eine Genehmigung.

Weil der Trend noch jung ist, sei vieles noch nicht abschließend geregelt. Was wird nach ihrer Einschätzung aus dem aktuellen Tiny-House-Hype? „Es besteht auf jeden Fall Bedarf für kleine Wohneinheiten“, sagt Bosler und nennt die Schlagworte Single-Wohnen, hohe Mietpreise und Umweltbewusstsein. Eine Umfrage auf ihrer Webseite mit rund 1200 Teilnehmern habe ergeben, dass viele Menschen naturnah, günstig und ressourcenschonend leben wollen. „Aber Tiny Houses sind nicht wirklich platzsparend“, sagt sie. „Man will ja auch den Raum drum herum haben und dann möglichst am Waldrand.“ Das Baurecht mit seinen vielfältigen Vorschriften und Einschränkungen habe schon seinen Sinn.

Paketlieferungen per Drohne

Vor fünf Jahren wurden zum ersten Mal Medikamente vom Festland zur Insel Juist transportiert

Juist. Vor fünf Jahren flog die Zukunft über Juist: Zwischen dem Festland und der Apotheke „Seehund“ auf der Nordseeinsel wurden im Herbst 2014 zum ersten Mal regelmäßig Medikamente per Drohne transportiert. Von einem weltweit einzigartigen Projekt sprach damals der Paketzusteller Deutsche Post DHL, der die zwölf Kilometer langen Flüge ausgeführt hatte.

Wie waren die Erfahrungen mit den Lieferdrohnen auf Juist?

Erich Hrdina ist der Apotheker von Juist – und selbst passionierter Hobbyflieger. Er sagt: „Für uns war das mit der Drohne perfekt.“ Da das DHL-Modell damals nur 1,2 Kilogramm tragen konnte, habe damit zwar nicht die komplette Medikamentenversorgung der Insel geklappt. Aber in Ausnahmesituationen waren die autonomen Fluggeräte seiner Meinung nach wichtig: „Wir hatten einen Notfall an einem Sonnabend bei Nacht und Nebel. Da hätte kein Hubschrauber mehr fliegen können, da war die Drohne dann schon toll“, erinnert sich der Apotheker.

Wird regelmäßig per Drohne geliefert?

Nein. Die Deutsche Post DHL hat zwar weitere Testläufe unter anderem in Bonn und im Alpenort Reit im Winkel unternommen. Im regulären Lieferbetrieb setzt das Unternehmen die Drohnen in Deutschland jedoch noch nicht ein. „Bis auf Weiteres ist das für uns ein

reines Forschungsprojekt“, erklärt Sprecherin Sarah Preuß. In China hingegen hat die DHL-Schwester DHL Express im Mai die erste innerstädtische Route eröffnet. In der Metropole Guangzhou transportieren Drohnen zweimal täglich Express-Sendungen zwischen zwei Packstationen – und das, ohne von Menschenhand gesteuert zu werden.

Welchen Nutzen könnten Paketdrohnen haben?

Insel-Apotheker Hrdina ist seit der Erfahrung auf Juist ein Drohnen-Fan. „Für die Notfallversorgung sollte man die auf jeden Fall einsetzen“, erklärt er. Doch auch in der regulären Paketzustellung können Drohnen sinnvoll

sein. Sie erreichen auch abgelegene Orte, etwa auf Inseln oder in eher wenig besiedelten Bergregionen. „Da ist das Konzept auf jeden Fall zu begrüßen“, sagt eine Sprecherin des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik.

Und welche Nachteile sind damit verbunden?

Für den Massensendungen eignen sie sich nicht, da sind sich die Beteiligten einig. Bei mehr als drei Milliarden Paketen pro Jahr wäre der Luftraum vollkommen überlastet. „Stellen Sie sich mal vor, da würden Millionen Drohnen in der Luft fliegen“, sagt Anne Putz vom Logistikunternehmen GLS: „Da wäre der Himmel ja schwarz.“ Auf Juist habe es vor allem Sicher-

heitsbedenken gegeben, erzählt Erich Hrdina. Keiner wollte unbemannte Fluggeräte über seinem Kopf schwirren haben. Hinzu kommt, dass die Regeln für Drohnenflüge in Deutschland bisher sehr streng sind. Bei dem Versuch auf Juist musste jeder der insgesamt 40 Flüge einzeln genehmigt werden.

Wie steht die Logistikbranche zu dem Thema?

In der Zustellerbranche ist von einem Drohnen-Hype nicht viel zu spüren. Die Sprecherin des Bundesverbands sagt: „Drohnen sind ein Randthema bei der Zustellung von Paketen.“ Auch Unternehmen wie Hermes oder GLS stehen dem Thema eher skeptisch gegenüber und haben keine Entwicklungsprojekte mit Drohnen laufen. „Ein schönes PR-Thema“, meint Anne Putz, „aber keines für GLS.“

Werden Drohnen bald den Lieferverkehr in den Innenstädten entzerren?

Eher nein. Fünf Jahre nach dem Testflug auf Juist setzen die Logistiker auf E-Fahrzeuge oder Lastenräder. „Das sind alles Dinge, die für uns in Richtung Emissionsfreiheit auch einfacher umzusetzen sind“, sagt Sebastian Kaltfofen vom Paketzusteller Hermes. Das sieht auch der Bundesverband so. Statt über Drohnen zu reden, könne man den Stadtverkehr ganz konkret entzerren, indem man beispielsweise mehr Packstationen einrichten würde, heißt es dort.

Eine DHL Paketdrohne startet mit Medikamenten an Bord zu einem Überflug auf die Ostfriesische Insel Juist. **FOTO: WAGNER/DPA**

