

Mobilität in unserer Stadt ... in unserer Region

Mobilität und Umweltschutz – beide gehören zusammen: Luft, Lärm, Gesundheit, Flächenverbrauch, Erhalt von Landschaften, Stadtbilder – das sind nur einige Schlagworte, die die Breite und Grundsätzlichkeit des Themas widerspiegeln. Beachtung in der öffentlichen Debatte findet es vermehrt. Wird in Cuxhaven ein Arbeitskreis Radverkehr gegründet, lädt die Stadt ein zur Mobilitätswerkstatt in Cuxhaven unter dem Motto: „Mobilität neu denken“, führte der Landkreis bereits im letzten Jahr zu Mobilität und Daseinsvorsorge Veranstaltungen und Workshops durch – so lässt sich sehen, dass Ideen zusammengetragen werden, Konzepte entwickelt werden und Umsetzungen zum Teil geleistet wurden oder noch anstehen. Die Notwendigkeit ist allemal gegeben: Der Klimawandel erinnert uns tagtäglich.

Je nachdem, der eine wird hervorheben, dass das Nur-Auto-Denken vorbei ist, dass Öffentlicher Nahverkehr, Rad und Gehen nun oben an stehen, den anderen geht es zu langsam voran oder sie verweisen gar auf die immer PS-stärkeren Autos und den zunehmenden LKW-Verkehr.

In der „Grünen Welle“ nehmen wir das Thema auf, indem wir zuerst versuchen einige allgemeine Gedanken zur Entwicklung der Mobilität in kleineren Städten darzulegen, um dann im Folgenden einige Punkte in Cuxhaven und umzu aufzugreifen: Hier gibt es Positives zu berichten, aber auch vieles zu berichten, das unbedingt zu ändern oder zu verbessern ist. Unser Anspruch ist keineswegs, ein Mobilitätskonzept an dieser Stelle zu entwickeln – wir wollen lediglich einen Beitrag zur Diskussion und Konzeptentwicklung leisten.

Kleine Städte – hoffnungslose Fälle bei der Reduzierung des Autoverkehrs?



Fahrradtraumland Niederlande

Erst kam der Krieg. Dann kamen die Autos. Ab den fünfziger Jahren sind die deutschen Städte, durch Bombardierung bereits ganz oder teilweise zerstört, mehr oder weniger systematisch für den Autoverkehr umgebaut worden. Waren die Pläne besonders hochfliegend, aber nicht genug Haushaltsmittel da, so blieben die meisten davon Papiertiger, zum Beispiel in Hamburg, wo Stadtautobahnen die ganze Innenstadt durchqueren sollten. Heute sagen die allermeisten: zum Glück. War genug Geld da, so wurde alte Bausub-

stanz abgebrochen und im großen Stil Stadtautobahnen gebaut, zu besichtigen z. B. in Berlin, Marburg oder Hannover. Über den hier damals federführenden Stadtbaurat Hillebrecht heißt es in einem Filmbeitrag: „Heute gilt Hannover vor allem dort als besonders schön, wo Rudolf Hillebrecht die Stadt nicht umgestaltet hat.“

Das Auto als „Planungsmaßstab“

Doch Straßen begradigt und verbreitert, Häuser dafür abgerissen, Alleen gefällt wurden in wohl jeder großen und kleineren Stadt, um dem Automobil, das Freiheit und Selbstverwirklichung versprach, die Wege zu ebnen. Auch Straßenbahnlinien oder auch ganze Straßenbahnnetze wurden aufgegeben, weil sie den freien Fluss des „Individualverkehrs“ störten. Anschließend standen dann dafür die Busse mit im Stau.

Plätze wurden zu Parkplätzen. Der Radverkehr wurde auf schmale, schlechte Radwege verbannt oder fand gar nicht statt. Kinder und Jugendliche wurden von der Straße auf Spielplätze, in Kitas und Jugendhäuser gelenkt. Die hohen Unfallzahlen – in den sechziger und siebziger Jahren starben auf westdeutschen Straßen jährlich bis zu 20.000 Menschen – wurden nicht durch eine menschlichere Verkehrspolitik gedrückt, sondern indem Reservate geschaffen wurden: Kinder kamen in Kindereinrichtungen, Einkaufende in Fußgängerzonen, später in Einkaufszentren. Der Fernseher tat ein Übriges, um die Straßen leerzufegen, auf denen einst Kinder gespielt, Nachbarn geklönt und Alte abends in der Sonne gesessen hatten.

Die Zahl der Autos stieg mit der Förderung ihrer Infrastruktur. 1953 waren in der BRD 1,16 Millionen Kraftfahrzeuge gemeldet. In diesem Jahr sind es im vereinigten Deutschland 64,8 Millionen. Hubraum und PS-Zahl steigen kontinuierlich.

Innen Fußgängerzone – außen autofreundlich

Kleinere Städte wollten meist mit den größeren mithalten und modern und autogerecht sein. Alte Häuser wurden für Parkplätze geopfert. Bäche und Flüsse wurden zugeschüttet oder mit einer Straße überdeckelt – ein bekanntes Beispiel ist die Naheüberbauung in Idar-Oberstein. Sehr häufig wurden in den kleineren Städten parallel der (mittelalterliche) Stadtkern fuß-

gängerfreundlich, die Randgebiete jedoch autofreundlich ausgebaut. Für die mehr oder weniger konsequente Umsetzung dieser Strategie kann man nahezu jede kleinere deutsche Stadt als Beispiel nehmen: außen breite Zufahrtstraßen, platzfressende Speditionen und Gewerbebetriebe, Discounter mit enormen Asphaltflächen davor, mindestens ein mehrspuriger Straßerring mit Unter- oder Überführungen und eine ständig vergrößerte und trotzdem nie ausreichende Zahl von Parkhäusern und Parkpaletten für die Besucher aus dem Umland; innen ein Fußgängerparadies, Läden, Cafés, ein kleines Kino, liebevoll renovierte Häuser, sorgfältig ausgewähltes Straßenpflaster und gepflegtes Grün.

Wer dorthin mit dem Bus kommen will, muss die seltenen Fahrtzeiten kennen, mit Schülern um einen Sitzplatz konkurrieren und darf nicht bis zum späteren Abend in der Stadt bleiben wollen.

In Dörfern immer weniger Angebote

Dörfer sterben aus: Der letzte Lebensmittelladen schließt, der Gasthof ist schon seit Jahren zu, die nächste Apotheke ist mit Glück in der Kleinstadt zehn Kilometer weiter. Alte Menschen sind aufs Taxi oder ihre Nachbarn angewiesen, wenn sie zum Arzt oder einkaufen wollen. In manche Dörfer kommt einmal in der Woche der Bäcker auf Rädern.

Proteste mehrten sich

Da verwundert es fast, dass immer noch rund 20 % der Haushalte über kein Auto verfügen. In Großstädten wie Berlin ist der Anteil deutlich größer. Von hier gehen und gingen denn auch die meisten Impulse aus, die in eine entgegengesetzte Richtung weisen. Der Protest begann schon in den achtziger Jahren. Demonstranten fordern bessere Luft und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Massenhafte Fahrradausfahrten wie „Critical Mass“ beanspruchen einmal im Monat den Straßenraum für sich. Mahnwachen gedenken der Unfalltoten. Nachbarschaftsinitiativen kämpfen für Begegnungsstraßen – an vorher festgelegten Nachmittagen erobert dabei Bewohner einer Straße die Fahrbahn als Treffpunkt zurück. Und in vielen Städten stehen Radentscheide an. In Berlin ist daraus das vom Senat verabschiedete Mobilitätsgesetz geworden.

Dazu kommt inzwischen, dass verschiedene Formen des CarSharings, digitale Möglichkeiten und eine wachsende Vielfalt neuer Fahrrad-, Lastenrad- und Rollervarianten den Besitz eines eigenen Pkw zunehmend überflüssig machen.

Viele Möglichkeiten in kleinen Städten und Dörfern

Bis diese Tendenz in kleineren Orten Fuß fasst, wird es sicherlich noch eine Weile dauern. Eine Offensive für einen deutlich besseren öffentlichen Nahverkehr ist unabdingbar: Busse mit einem verlässlichen Takt auch abends, funktionierende Anrufsammeltaxis, Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und Übernahme von Fahrten, die die Bahn nicht durchführen will, durch private Unternehmen sind einige Maßnahmen, die punktuell auch schon umgesetzt worden sind. Liegt der Parkplatz nicht mehr direkt vor der eigenen Haustür, sondern in einer entfernten Sammelgarage, fällt die Entscheidung häufiger für ein alternatives Verkehrsmittel. Aber auch der Radverkehr ist im ländlichen Bereich ausbaufähig – mit guten Radwegen an Landstraßen und Abstell- und Serviceeinrichtungen an Bus- oder Bahnstationen.

Oft würde es schon reichen, die Stadt so umzugestalten, dass ihre Befahrbarkeit mit dem Auto nicht mehr Priorität hat und sich auch psychologisch gar nicht mehr anbietet. Im niederländischen Dorf Houten wurde ein neues großes Baugebiet von Anfang an so geplant, dass es keine gerade Durchfahrtmöglichkeit gibt. Das Gebiet ist in einzelne Zellen unterteilt. Autofahrer, die von einer Siedlung in eine andere wechseln wollen, müssen erst auf einen Rundweg fahren und können nur von diesem aus in ein anderes Viertel hineinfahren. Fahrräder haben Vorrang. So gut wie jeder Houtener und jede Houtenerin fährt Fahrrad – viele ausschließlich.

In bestehenden und älteren Städten könnten Fahrstreifen reduziert und z.B. als Radfahrstreifen oder für Baumpflanzungen umgenutzt, Durchfahrtstraßen könnten abgetrennt oder verschwenkt werden. Wohlgedemerkter begleitet durch weitere Maßnahmen für Fuß, Rad und Nahverkehr, nicht durch Schaffung neuer Auto-Infrastruktur an anderer Stelle.

Übrigens sind Impulse für „weniger Auto“ nicht immer und ausschließlich von Akteuren in der Großstadt ausgegangen. Der Mitbegründer des seit 1998 bestehenden Vereins „autofrei leben e.V.“ Nikolaus Huhn zum Beispiel lebt mit Frau und vier Kindern in einem kleinen thüringischen Dorf. Autofrei – damals wie heute. Und wenn Karin Sager, ebenfalls Mitglied dieses Vereins, in Diskussionen auf die hämische Frage, wo sie denn wohne, „Asendorf“ antwortet, werden die Skeptiker immer ganz still.

Dieser Beitrag wurde von Karin Zickendraht verfasst.



Fietsstalling am Bahnhof Den Haag

In Cuxhaven mit dem Fahrrad unterwegs

... oftmals schwierig, sagen viele. In den folgenden Beiträgen kommt zum Ausdruck, dass auch Geduld und die Hoffnung auf Änderung unterschiedlich gesehen und bewertet werden.

Cuxhaven – Fahrradstadt?

Zu Cuxhaven als Fahrradstadt fällt mir nichts ein – jedenfalls nichts Positives.

Wer viel mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs ist, staunt über – ironisch gesagt – „wunderbar durchdachte“ Fahrradstrecken.

Einige Missstände seien benannt ...

Entscheidet man sich z. B., von der Stadtparkasse in Richtung Buttplatz die Rohdestraße entlang zu fahren und nutzt dazu den für Radler farblich abgesetzten Teil des Fußweges, so sieht man sich spätestens auf dem Buttplatz mit sperrigen dicken Metallpfosten konfrontiert, die ein fließendes Radfahren verunmöglichen. In der Gegenrichtung ist es nicht besser: Vor dem früheren Postgebäude kann man einen Teil der Pflasterung ebenfalls als Radweg interpretieren, das Vergnügen endet abrupt vor der Sparkasse: Wo soll man da weiterfahren?

Ach ja, und dann ist da ja noch der tolle Anfangsfahrstreifen, der vorm Amtsgericht beginnt und in Richtung „Alte Liebe“ verläuft: nach nicht mal 200 m abgeteilter Fahrrad-Fahrspur wird man schwungvoll in die freie Autofahrerfläche hinaus komplementiert. Von einem besonderen Vergnügen, dann auf die Straße zu gelangen, kann man gerade nicht sprechen. Oft ist man dann wütendem Hupen einiger Autofahrer*innen oder sogar aggressivem Abdrängen ausgesetzt.

... dies ist bekannt, doch: wann wird es geändert?

Insgesamt fehlt es ganz offensichtlich am politischen Willen, klar zu entscheiden, was man will. Das jedenfalls kann man doch nur glauben, wenn man in der Zeitung liest, wie man sich im „Fahrradrat“ offensichtlich stundenlang um den Karl-Waller-Weg und seine (Nicht-)Sperrung für Autos zankt. Denn grundsätzlich entscheiden muss man sich schon, ob der Fahrradverkehr – zumindest in der Innenstadt- Priorität haben soll oder eben nicht. Das verunglückte Deichstraßenbeispiel ist symptomatisch für das, was offensichtlich als Vorgehen gedacht ist: Mal ein bisschen Radfahrerbevorzugung, dann wieder mal ein bisschen mehr was für die Autos. Genau so geht das nicht, genauso wenig wie man nur ein bisschen schwanger sein kann.

Man muss sich schon entscheiden, was man will. Und grundsätzlich müsste man die Innenstadtbereiche zu Tempo-30-Zonen erklären. Das würde nicht nur dazu beitragen, mehr Ruhe und Entspannung in die Ver-

kehrsabläufe zu bringen, es würde auch dazu beitragen, zu begreifen, dass Fahrräder von ihrem Tempo her auf die Straße und nicht auf die Fußwege gehören, weil dann eben auch das Fahrradtempo dem der Autos (wenn Tempo 30 gilt erst recht) näher ist als dem der Fußgänger*innen.

Und nur dann, wenn man die Fahrräder auf die Straße bringt und sie zügig fließen lässt, wird Fahrradfahren für viele, auch für Berufstätige, richtig attraktiv und für viele Umsteiger vom Auto auf das Fahrrad sorgen.

Das derzeitige Gewürge von Radwegen, die einen in seltsamen Schleifen an Ampeln heranführen, an denen man dann ewig steht und wartet und die ewig lange rot bleiben, weil auf den Autoverkehr abgestimmt sind, und von Radwegen, die vor jeder Auto-Hauszufahrt eine tiefe Verbeugung machen und einen krachend auf die Felge durchhauen lassen, ist doch schlichtweg eine Fahrradverhinderungspolitik. Aber da sind wohl noch viele in Cuxhavens (auch in der Politik), die offensichtlich mehr ihre Audis, BMWs und Mercedesse als ihr Fahrräder lieben, die sie nur dann mal aus der Garage holen, wenn es politisch opportun erscheint, sich damit zu zeigen. Aber das alltägliche, sinnvolle Verkehrsmittel ist es offensichtlich nicht. Schade eigentlich, denn mehr Fahrradverkehr wäre nicht nur ökologisch und gesundheitlich sinnvoll, täte nicht nur dem Klima gut, es wäre eine echte Bereicherung für unsere Stadt, die doch, auch bei den Touristen, mit ihrer Klimafreundlichkeit punkten müsste.

Dieser Beitrag wurde von Rudolf Zimmermann verfasst.

Abruptes Ende des Fahrradweges in der Deichstraße



Verkehrsberuhigter Bereich Schillerstraße: Autos nur in eine Richtung, Fahrräder in beide Richtungen, keine Bordsteine mehr, dazu Schrittgeschwindigkeit für alle: Gutes Beispiel in innerstädtischen Gebieten.



Radfahren aus Unternehmersicht

Wenn ich Kunden besuche oder kleinere Aufträge in der Innenstadt ausliefere, kommt immer häufiger das Fahrrad zum Einsatz. Es ist flexibel, braucht keinen Parkplatz und spart Sprit (und Parkgebühren). Einige Minuten Zeitverlust bei der Fahrt von Duhnen ins Zentrum werden durch gesunde Bewegung an der frischen Luft kompensiert.

Es ist natürlich bequemer, sich auf vier Rädern mit einer Tonne Gewicht in Bewegung zu setzen, aber seit wann ist Komfort ein Argument für Unternehmer? Hinzu kommt, dass im eng getakteten Arbeitstag ohnehin zu wenig Zeit für Bewegung bleibt, so dass davon auszugehen ist, dass der Zeitverlust durch weniger Krankentage über das Jahr gesehen wieder ausgeglichen wird. Außerdem bin ich im Stadtzentrum mit dem Fahrrad überall schneller und kann wesentlich näher an meine Ziele heranfahren als mit dem Auto.



Fahrradstrand Grimmershörn

Was wäre zu wünschen?

Um die Sicherheit und das zügige Vorankommen zu gewährleisten, ist es wichtig, dass wir Radfahrer uns insbesondere an den Kreuzungen auf den Straßen einordnen können, ohne umständlich auf die Fußgängerampeln auszuweichen. Die oftmals parallel verlaufenden, nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege verleiten zu dem Irrtum, Radfahrer gehörten nach wie vor ausschließlich dort hin. Tatsache ist jedoch, sie dürfen dort fahren, müssen aber nicht. Nachsichtig gehe ich mit jenen um, die mir ihr Unverständnis in Wort und Gestik im laufenden Verkehr zum Ausdruck bringen. Die Erläuterung der vielen – und zugegebenermaßen verwirrenden – Schilder mit Fahrradsymbolen sollten in regelmäßigen Abständen in der Zeitung wiederholt werden. Ziel muss es sein, den Fußgängern verlorengegangenen Raum zurückzugeben und den Radverkehr auf die Straße zu bringen – wo es möglich ist, baulich getrennt, oder mit Hinweisen in Form von Pictogrammen auf der Straße.

Während es noch relativ einfach ist, sich einen Platz am Straßenrand zu „erfahren“, gleicht das Einordnen an der einen oder anderen Kreuzung jedoch einem Wagnis. Hier muss man ansetzen. Wer vom Heinrich-Grube-Weg kommend Richtung Feldweg/Poststraße fährt, sollte sicher in die Lage versetzt werden, an der Kreuzung beim Sportclub Schwarz-Weiß den Linksabbieger zu benutzen, ohne umständlich und zeitraubend über die Fußgängerampel zu fahren.

Wer auf dem Fahrradstreifen die Haydnstraße Richtung Theodor-Heuss-Allee fährt, muss sich an der Kreuzung wieder mit den Fußgängern arrangieren. Warum? Gar nicht zu sprechen von der Deichstraße, wo der Fahrradweg abrupt endet und es Richtung Kaemmererplatz auf Kopfsteinpflaster weiter geht. Die Beispiele zeigen, dass es noch viel zu tun gibt.

Die anzustrebenden Verbesserungen sind aus den Bedürfnissen des Berufs- bzw. Besorgungsverkehr abzuleiten, damit auch in Cuxhaven der Verkehr umweltfreundlicher, gesünder und somit effizienter werden kann.

Die Haushaltslage der Stadt und die politischen Mehrheiten werden verhindern, dass es dabei zu überstürzten Aktionen kommen wird.

Dieser Beitrag wurde von Claus Wöbber verfasst.

Nochmals
Schillerstraße



Das Gezerre um den Karl-Waller-Weg



Erst Sperrung für den Autoverkehr, dann doch nur eine Fahrradstraße- an einer einzigen Straße in Cuxhaven entzündet sich eine mit Leidenschaft geführte Diskussion. Dabei geht es dem Arbeitskreis „Radverkehr“ doch um ein Gesamtkonzept.

Elke Schröder-Roßbach – grüne Ratsfrau und für die Stadtratsfraktion von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN im Arbeitskreis – äußerte sich sofort:

„Im AK Radverkehr habe ich bereits meine Enttäuschung zum Ausdruck gebracht, dass von dem zunächst von der Stadtverwaltung empfohlenen Vorschlag den Karl-Waller-Weg für den Autoverkehr ab Höhe Einmündung Heideelweg zu sperren, abgewichen wird.“

Der AK Radverkehr hatte sich übrigens mit überwiegender Mehrheit für diese Empfehlung ausgesprochen.

Wie bekannt, ist die Junge Union – im Sinne von „Freie Fahrt für freie Bürger“ – gegen dieses Ansinnen bereits Sturm gelaufen. Nun stellte die Verwaltung dem AK Radverkehr die von der Jungen Union favorisierte Ausbauvariante vor.

Die vorgeschlagene Ausbauvariante als Fahrradstraße lehne ich in der Hauptsache aus folgenden Gründen ab:

- Der Verzicht auf die Sperrung dieser nicht notwendigen Straße vergeudet die Gelegenheit, für die neue Mobilität in Cuxhaven ein Zeichen zu setzen.
- Fußgängerinnen und Menschen mit Handicaps werden weiterhin ins unbefestigte Abseits gedrängt, das Laufen ist ausschließlich im Gänsemarsch möglich.

Zum Vorgehen bitte ich zu überlegen, ob es angebracht ist, folgenden Antrag zu stellen: „Die Straße Karl-Waller-Weg wird ab sofort versuchsweise für den Autoverkehr gesperrt. Eine Entscheidung über den Bau einer Fahrradstraße wird im Rahmen der Beschlüsse zum Mobilitätskonzept getroffen.“

Der momentane Stand zum Karl-Waller-Weg: Erst soll das Gesamtkonzept zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet werden. Im Zuge des Gesamtkonzepts wird dann auch über den Karl-Waller-Weg entschieden. (Ein Querverweis zu dieser Grünen Welle: Im Artikel „Kommt neues Groß-Baugebiet in Stickenbüttel? ist einiges u. a. indirekt zum Karl-Waller-Weg zu finden)

Dieser Beitrag wurde von Elke Schröder-Roßbach, Stadtratsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN verfasst.

Je mehr desto weniger?

So überschreibt eine Initiative ihr Anliegen. Worum geht es: Sie nennen sich „Dorfstromer e. V.“ und wollen ein Netz aufbauen, um Carsharing mit E-Autos aufzubauen. „Mit dem Dorfstromer teilen Sie sich Elektroautos mit anderen Mitgliedern und helfen so, eine nachhaltige und unabhängige Mobilität im ländlichen Raum sicherzustellen.“ Erstes Ziel ist, im ländlichen Raum zumindest das Zweitauto durch den Umstieg auf Elektromobilität und „geteilte Autos“ zu ersetzen. Gestartet wird die Initiative momentan im Alten Land und Horneburg.

Bild v.l.n.r.: Edgar Schmidt, Anna-Katharina Poppe, Hans-Joachim Raydt, Sonja Zinke, Oliver Nickels, Margaret Schindler



Schlechte Note fürs Fahrradklima in Cuxhaven

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) hat die Ergebnisse seiner deutschlandweiten Fahrradklimaumfrage veröffentlicht. Im Vergleich zur letzten Umfrage 2016 ist die Zufriedenheit der Radfahrerinnen und Radfahrer mit der Verkehrssituation in Cuxhaven gesunken. In Schulnoten kommt die Stadt nur auf eine 4,1. Besonders holprige und unebene Radwege, eine schlechte Reinigung der Radwege sowie die wenig attraktive Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln wurden kritisiert. Positiv bewerteten die Befragten hingegen das gute Angebot öffentlicher Leihfahrräder und die gute Wegweisung. Zudem wurde es als positiv empfunden, dass es kaum Fahrraddiebstähle in der Stadt gibt.

Besonders während der Sommersaison sind viele Menschen mit dem Fahrrad in Cuxhaven unterwegs. „Das Fahrrad ist das umwelt- und klimafreundlichste Verkehrsmittel und immer mehr Menschen wollen im Urlaub und im Alltag sicher und umweltschonend unterwegs sein. Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass in Cuxhaven noch einiges passieren muss, um den Radverkehr für Einheimische wie Touristen attraktiver, sicherer und besser zu machen. Hier müssen Stadt, Land und Bundesebene endlich mehr Geld für eine echte Verkehrswende in die Hand nehmen“, so die Landtagsabgeordnete Eva Viehoff (Bündnis 90/Die Grünen) aus Loxstedt.

Grußwort eines Bürgermeisters zur Einweihung des Bürgerbahnhofes

Liebe Genossenschaftler, liebe Leute aus nah und fern,

Was sagt man als Grußwort an so einem Einweihungsfest, das auch noch kurz sein soll? Da kann man einen Schnelldurchlauf über die Chronologie der Bahnhofsgenese vornehmen, wo sich Menschen aufmachten ihren Bahnhof zu retten, diesen Schandfleck -den andere gern mit einem Einkaufszentrum beglücken wollten... In den Zeiten des Werdens, als die Nerven blank lagen, wo sich die Emotionen, Hoffnungen und Enttäuschungen abwechselten. Wo es völlig unterschiedliche Vorstellungen gab, auch in der Politik, in der Verwaltung (können die das?) was mit dem Bahnhof werden sollte. Bis man sich besann:

3 Tage nach dem Amtsantritt des neuen Dezernenten hat auch die Verwaltung, so hört man, den Kontakt zu der Bürgerinitiative gesucht und man/frau begann sich auf gleicher Augenhöhe zu begegnen. Wie ich z.T. miterleben durfte, gab es dann immer wieder Verstimmungen und regelmäßige Treffen. Abstimmungen/Gespräche verhalten, sich besser zu verstehen und Probleme gemeinsam zu lösen... Zähe Verhandlungen mit der DB AG wegen des beabsichtigten Grunderwerbs folgten...Hier könnte man die Geschichte weiter erzählen, z.B. als der Investor ausstieg und die Politik sich hinter das Projekt stellte, wie sich aus einer ökologischen Schwerpunktgeschichte eine Bürgerinitiative gründete, die auf einmal viele Farben miteinander verknüpfte und dann die Gründungsversammlung einer Bürgergenossenschaft ...das war 2013... und dann hat die Stadt das von der DB AG gekaufte Bahnhofsareal 2016 an die Bürgerbahnhofsgenossenschaft verkauft... Und nun steht der Bahnhof im neuen Glanze...

Der Bahnhof wird nach Fertigstellung des Bahnhofumfeldes zum Hauptverkehrsknotenpunkt unserer Stadt avancieren. Moderne Mobilitätsformen werden hier die Schnittstelle haben, um sich gegenseitig zu ergänzen.

straße, das kleine Haus in der Höpkestraße, das Puppenmuseum in Duhnen, das Thumann Haus in der Nordersteinstraße und der Parkplatz hinter dem Bali Kino mit dem Bahnhof zu tun?

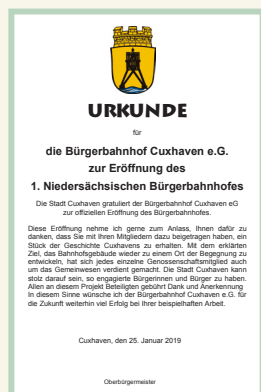
Richtig, diese Häuser sind nicht mehr da. Um manches Haus wurde mehr oder weniger gerungen, Lösungen gesucht/besetzt und dann wurde etwas Neues gebaut, was gefällt oder auch nicht gefällt... Die Sensibilität der Bürgerinnen und Bürger war/ist sehr unterschiedlich...

Frage: Wer setzt sich warum für das eine ein und für das andere nicht?

Welche Bedeutung hat Stadtplanung, Denkmalschutz? Wie werden welche unterschiedliche Interessen wahrgenommen, Deichstraße 12 steht noch und der Bahnhof hat alle Abrissbestrebungen überlebt. Plattgemacht sollte er werden, heute wird er gefeiert, von denen, die ihn gerettet haben und zum Teil auch von denen, die ihn nicht wollten.....

Ich darf Ihnen zu Ihrem Einweihungsfest Bürgerbahnhof Cuxhaven die herzlichen Grüßen der Stadt mit meinen anwesenden Ratsvertretern und Vertreterinnen und der Verwaltung überbringen und Ihnen diese Urkunde unseres Oberbürgermeisters Dr. Getsch überreichen, die hoffentlich sichtbar aufgehängt wird und Zeugnis davon gibt, was diese Bürgergenossenschaft geleistet hat.

Dieser Beitrag ist ein Auszug der Rede des Bürgermeisters Bernd Jothe bei der offiziellen Einweihungsfeier „Bürgerbahnhof“ am 25. Januar 2019



Mit dem sanierten Bahnhofsgebäude ist ein Zeitzeuge dieser Stadt bewahrt worden- auch ohne gesetzliche Hilfsmittel wie Denkmal- und Ensembleschutz.

Da stellte sich für mich auf einmal die Frage:

Was haben das Hotel Dölle, das Haus in der Marien-

Festschrift



Kinofilm

Gedanken eines Läufers

Wir sind ein Volk von Läufern, habe ich mal gelesen. Auf der Straße sieht es anders aus. Die meisten fahren auf 2, 4 oder mehr Rädern. Seit 60 Jahren laufe ich hier rum, in meiner Heimatstadt. Dabei werden die Menschen immer weniger, die Fahrzeuge immer mehr. Doch eigentlich sind es ja Stehzeuge, wird der deutsche Privat-PKW doch nur eine Stunde am Tag bewegt. Die übrige Zeit steht er rum – auf versiegelten Plätzen, auf Grünflächen, am Straßenrand und zunehmend auf Fußwegen. Er verbraucht also nicht nur die für ihn vorgesehenen Flächen, sondern zerstört auch meine Wege und meine Beweglichkeit. Er kann ja nichts dafür, sitzt er doch in seinem rollenden Wohnzimmer sicher und trocken und zahlt auch so viel Steuern. Da muss das doch erlaubt sein. Ist es natürlich nicht! Interessiert nur scheinbar keinen!



Catharinenstraße

Als Beispiel empfehle ich einen Spaziergang durch Poststraße (regelmäßiges Zuparken der Gehwege zwischen Stresemann- und Karl-

Olfers-Platz), Elfenweg (Radfahren auf Gehwegen erlaubt, was in 30 km/h-Zonen grundsätzlich verboten ist – Gehwegparken wird seit 30 Jahren toleriert) und Delftstraße (einst eine ruhige Wohnstraße, heute „verkehrsberuhigt“ ausgebaut, wird sie von PKWs als Abkürzung und Parkfläche missbraucht).

Die Laufenden können sich ja nicht wehren. In Bayern wurde einst ein Mann, der konsequent über falsch geparkte Fahrzeuge lief, für psychisch krank erklärt. Wer sind hier eigentlich sie Kranken? Laufende Menschen sind eher gesund. Es sind die Motorisierten, die ständig die Regeln brechen, und selten etwas zu befürchten haben (s. o.). Da wundert es nicht, wenn die zweitgesündesten – also die Radfahrenden – sich auch nicht an die Vorgaben halten und für sie passende Wege einfach zu Radwege erklären. Laufende Menschen werden endgültig an den Rand gedrängt. Das sollten wir uns nicht gefallen lassen. Ich wünsche mir, dass Fußgänger*innen einfach mal konsequent ihre Rechte einfordern – in Theorie und Praxis. Damit ich nicht mehr so alleine bin. Damit der Mensch im Mittelpunkt steht. Damit das Klima besser wird. Und alle besser denken können – die Gedanken eines Läufers.

Dieser Beitrag wurde von Frank Schünemann verfasst.

Lufttaxi

Hartmut Behrens (Kultur auf dem Lande e. V.) hat einen neuen Film ins Netz gestellt. Er sagt dazu: „Darin geht es um die absurden Pläne des Bundesverkehrsministeriums für Lufttaxis. Während die Schüler*innen gegen den Klimawandel demonstrieren, fällt dem Minister nichts Besseres ein als enorm gesteigerter Ressourcenverbrauch für den Individualverkehr der Besserverdienenden!“

Der Titel des Kurzfilms: Lufttaxi – grandiose Idee! von Hartmut Behrens – der Link: <https://www.youtube.com/watch?v=wr5a3flVnBM>

Etwas mehr Bodenhaftung

Das größte Potenzial von Flugtaxen ist mit Sicherheit deren Lärmpotenzial. Um vier bis fünf Personen in einem ausreichend stabilen Luftgefährt mittels Rotoren emporzuheben, müssen entsprechende Luftmassen verdrängt werden, was immer mächtig laut sein wird. Bevor also zig Millionen in die Erforschung von Flugtaxen investiert werden, sollte man vielleicht zunächst einen Geräuschsimulationsraum bauen, in dem sich diejenigen tageweise aufhalten dürfen, die von Flugtaxi-Armden über unseren Städten träumen. Dies könnte zu mehr Bodenhaftung verhelfen.
Richard Geist, München

Auszug aus Leserbriefen,
Süddeutsche Zeitung,
20.03.2019

Luxus für Betuchte und Eilige

Um auch nur eine Fahrt zum Beispiel in München vom Innsbrucker Ring zum Odeonsplatz (die 7 Minuten dauert!) zu ersetzen, bräuchte man 250 von diesen immerhin schon viersitzigen Flugtaxis. Von den gut 800 000 zugelassenen Fahrzeugen in München wollen wir erst gar nicht auch noch reden. Die Flugtaxis werden mal eine Nische für gut betuchte und sehr eilige Gäste wie etwa unseren Verkehrsminister Scheuer, der sich dann womöglich einen schon einmal diskutierten Landeplatz auf dem Münchner Hauptbahnhof bauen lässt. Die Verkehrsprobleme einer Großstadt wird das Flugtaxi aber nicht lösen. Dazu brauchen wir einen massiven Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, zum Beispiel mit der zweiten Stammstrecke, Verlängerungen der U-Bahnlinien, Querverbindungen sowie einen durchgehenden Fünf-Minuten-Takt. Gott sei Dank sind viele dieser Projekte in München schon im Bau oder geplant. Peter Mohr, Aschau im Chiemgau

Am Bahnhof und im Bahnhofsumfeld

... Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Die Sanierung des Bahnhofsgebäudes und die von der Stadt Cuxhaven geplanten Veränderungen im Bahnhofsumfeld bringen für Fußgänger und Radfahrer*innen positive Veränderungen.

Rad- und Fußweg bei der Meyerstraße stark verbessert

Diese sind zum Teil schon verwirklicht. So konnte die gefährliche Verkehrssituation an der Meyerstraße in Höhe des Bahnhofsrestaurants, dem ehemaligen Nadelöhr für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, durch den Abriss eines Anbaus für Fußgänger und Radfahrer*innen entschärft werden. Mit einer Gesamtbreite von ca. 3 Metern bietet der z. Z. noch provisorisch gepflasterte, kombinierte Fuß- und Radweg nun ausreichend Platz.

Zusammenarbeit Auto- und Fahrradvermietung

Durch die Zusammenarbeit der Firmen Sixt und Rad&Tour besteht für Reisende und Cuxhavener Bürger/innen ab Frühsommer 2019 die Möglichkeit, direkt am Bahnhof ein Fahrrad zu mieten. Auch Elektroräder werden im Angebot sein.

Geplant wird von der Genossenschaft, im Keller des Bahnhofsgebäudes einen Raum für eine Selbsthilfe-Werkstatt für Fahrradfahrer an den Verkehrsclub Deutschland zu vermieten. Ankommende und abreisende Fahrradfahrer könnten dann an ihren Fahrrädern kleinere Reparaturen selbst durchführen.

Wohin mit den Fahrrädern?

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder haben sich im Vergleich zur Situation Anfang des Jahres 2018 verbessert. So wurden von der Stadt gleisseitig insgesamt 43 Fahrradbügel aufgestellt. Benötigt werden jedoch weit mehr, was schon jetzt sichtbar ist. Viele Fahrräder werden am Gelände rund um die Gleise angekettet. Im Sommer wurden bis zu 70 Fahrräder dort gezählt. In Aussicht gestellt werden von der Stadt überdachte und einfache Abstellmöglichkeiten.

Nach Ansicht der Bürgerbahnhofs Cuxhaven eG wäre es außerdem wünschenswert, bereits jetzt auf dem Bahnhofsvorplatz Fahrradbügel zu errichten, da viele Fahrräder dort ungeordnet herumstehen und bei Sturm umgeweht werden.

Barrierefreiheit

Viele Rollstuhlfahrer*innen vermissen eine Rampe am Vordereingang des Bahnhofsgebäudes. Da wegen des starken Gefälles zur Meyerstraße eine Rampe nur in Richtung Real möglich gewesen wäre und somit nur 10 Meter vom barrierefreien Seiteneingang Richtung Hafen entfernt, wurde in Absprache mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen auf die Rampe am Vordereingang des Bahnhofs verzichtet. Hinweisschilder im Innern des Bahnhofsgebäudes werden in Kürze angebracht werden.

Mit den Bauarbeiten rund um den neuen ZOB soll in diesem Frühjahr begonnen werden. Vorgesehen ist ein breiter, durch besondere Pflasterung hervorgehobener Rad- und Fußweg, der von der Innenstadt entlang der Vorderfront des Bahnhofsgebäudes am Zentralen Omnibusbahnhof vorbei in Richtung Real geführt wird, so dass Fußgänger und Radfahrer/innen gefahrlos von der Innenstadt bis zur Straße „Am Bahnhof“ vor Real passieren können.

Ins Hafengebiet – wie zu Fuß oder per Rad? Einige Vorschläge

Wenig attraktiv ist der Fußweg ins Hafengebiet. Hier dominieren die LKWs und PKWs, die wegen der Breite der Straße „Am Bahnhof“ oft mit überhöhter Geschwindigkeit fahren. Fußgänger haben einen langen Weg, z. B. zum Museum „Windstärke 10“ oder zum Havenhotel, müssen sie doch das gesamte Realgebäude einschließlich der Lagerzufahrten umrunden. Entspanntes Spazieren ist hier nicht möglich. Auch der Weg über den Real-Parkplatz bietet keine gute Alternative. Eine Aufwertung der Wege könnte durch das Pflanzen von Bäumen erfolgen.

Für Fahrräder würde auf der Straße „Am Bahnhof“ ein farblich deutlich abgesetzter Fahrradstreifen mit relativ geringem Aufwand eine deutliche Verbesserung bringen. Gut angenommen wird so ein Fahrradstreifen auf der Fahrbahn in Cuxhaven z. B. schon auf dem Bäderring Höhe Kreishaus. In Fahrradstädten wie Münster sind solche in die Fahrbahn integrierten Fahrradstreifen auf vielen Kilometern eingerichtet und gehören zum Stadtbild.

Seit der Teilspernung der Kapitän-Alexander-Straße benutzen viel Autofahrer*innen die Straße am Alten Fischereihafen (Nordseekai). Fußgänger- und Fahrradfahrer*innen, die zuvor gemütlich promenieren konnten, müssen sich jetzt den Quai mit vielen Autos teilen, was natürlich zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen geht. Es gibt keine Abgrenzungen und durch häufige Querung der Schienen wird die Gelegenheit für Fahrradfahrer*innen gefährlich. Ein Vorschlag für die sicherlich länger andauernde Bauphase und auch die Phase nach Fertigstellung des Nordseekais ist hier die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Abgrenzung eines Fußgängerstreifens.

Meiner Meinung nach sind diese relativ kostengünstigen Veränderungen rund um Bahnhof und Hafen für den Tourismus und Cuxhavener Bürgerinnen und Bürger sehr lohnenswert. Denn viele Menschen nutzen dieses Gebiet bevorzugt mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Cuxhaven käme auf dem Weg zu einer Fahrradstadt ein gutes Stück voran.

Dieser Beitrag wurde von Gabi Grubel verfasst.

Altenwalde – Erfreuliches und Ärgerliches

Prima: Bahnübergang

Es gibt erfreuliche Nachrichten über den Fußweg beim Bahnübergang Franzenburg: Seit geraumer Zeit ist dieser fertiggestellt worden. Man kann diesen nun bequem auf beiden Straßenseiten der Robert-Koch-Straße queren. Eine Querungshilfe an der Mündung Schedelbergweg -Robert-Koch-Straße steht noch aus, ist aber in Planung.

Bahnhaltepunkt Altenwalde – wann kommt die Umsetzung?

Eine "Never-Ending- Story" ist jedoch leider der Bahnhaltepunkt in Altenwalde. Seit vielen, vielen Jahren wird hier heftig gestritten, gerungen debattiert, dass er nun endlich kommt, oder auch nicht.

Dies wäre vor allem für die Bewohner*innen, die in Franzenburg und umzu wohnen, eine Bereicherung. Denn wer nur auf öffentliche Verkehrsmittel angewie-

sen ist, hat ein großes Problem, da die Busverbindungen sehr spärlich sind oder man nur mit vollgestopften Schulbussen in die Stadt kommt. Deshalb wäre ein Bahnhaltepunkt, der im Stundentakt fahren würde eine große Bereicherung. Insofern wäre es schön, wenn die Planungen nun konkrete Formen annehmen.

... genauso: wann wird der Fahrradweg nach Holte-Spangen gebaut?

Als nächstes unendliches Thema ist der Fahrradweg Altenwalde-Holte-Spangen zu nennen. Schon seit Jahren macht sich der Ortsrat Altenwalde für eine solche Verbindung stark. Die Hoffnung ist nicht unbegründet, dass es nun zu einer Umsetzung kommen könnte, jedoch müsste man mit dem Bau bis 2021 beginnen um Mittel aus der LEADER-Förderung der Europäischen Union einzuwerben. Der Landkreis müsste eine entsprechende Kofinanzierung sicherstellen.

Dieser Beitrag wurde von Christine Babacé verfasst.

Gelungen:
Bahnübergang
Franzenburg



Gegen den Bau einer Autobahn – für den Ausbau der Bahnstrecken

Die Autobahn soll – geht es nach den Plänen des Bundesverkehrsministers und vieler, vieler Auto(bahn)unterstützer*innen gebaut werden. Initiativen diesseits und jenseits der Weser haben sich gegen den Bau gegründet.

Georg Pape, der Sprecher „Ost“ des Schutz- und Klagefonds äußert sich: „Unsere langjährigen Aktivitäten zeichnen sich dadurch aus, dass wir uns nicht starrsinnig gegen die geplante Autobahn 20 zwischen Drochtersen und Westerstede aussprechen. Für uns steht die Ertüchtigung umweltschonender verkehrlicher Alternativen ganz oben, die nebenbei noch weniger Kosten verursachen als eine Moorautobahn. Im Elbe-Weser-Dreieck benötigt die bessere Nutzung der EVB-Bahnstrecke einen weiteren Impuls.“

Und so lud die „Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V.“ Ende März zu einer Veranstaltung „Bahnpolitik im Elbe-Weser-Raum“ ein. In der Einladung wurde folgendes betont: „Betrachten wir die Bahnpolitik der letzten 15 Jahre, speziell hier im Elbe-Weser-Dreieck, können wir feststellen, dass nach einem schwungvollen Beginn mit der Ertüchtigung der EVB-Strecke (allein 50 Millionen EU-Mittel 2008-2011) und wortreichen Bekundungen der Bedeutung dieser Strecke als Bypass für den Knoten Bremen... ein Stillstand eingetreten ist. Während der Seehafen Bremerhaven verstärkt in die Eisenbahninfrastruktur investiert, ist das Nadelöhr Hbf Bremen immer noch vorhanden und der seit 2013 geforderte Bypass über die EVB-Strecke Bremervörde-Rotenburg in die Südtrasse Richtung Hannover dümpelt vor sich hin.“

„Um die ehrgeizigen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor zu erreichen, brauchen wir als Gesellschaft und Staat den Verkehrsträger Schiene. Nur die Eisenbahn kann signifikant zur Senkung der CO2-Emissionen im Güterverkehr beitragen.“ (Prof. Dr. Uwe Höft, FH Brandenburg, Forschungsschwerpunkt Schienengüterverkehr) Er verweist darauf, dass die Maßstäbe, die durch das Eisenbahnbundesamt an die Eisenbahn gelegt werden, wesentlich höher sind, als die dem Straßenverkehr zugrunde liegen. U. Höft weist darauf hin, dass die Infrastruktur leistungsfähiger werden muss, das Bahnwissen inklusive Ausbildung und Forschung erhalten und ausgebaut gehören und die Grenzübergänge in Europa auch für die Bahnverkehre vereinfacht werden müssen: so sind zum Beispiel unterschiedliche Signalsysteme ein Hemmnis. Er sieht „Wasserstoffzüge“



Güterzug, Foto von Manfred Schuster



Personenzug, Foto von Manfred Schuster

als Brückentechnologie: „Für den Güterverkehr sind die Wasserstoff-Loks nicht stark genug – langfristig hilft nur eine durchgehende Elektrifizierung. Das erspart auch Umkoppelungen im Personenverkehr.“

Die Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V. setzt sich für folgendes ein:

- Ausbau Nord-Süd-Korridore für Güterverkehr
- Beseitigung der Engpässe Hamburg-Bremen-Oldenburg-Hannover
- Elektrifizierung des gesamten Netzes
- Lärmschutz
- Ausstattung der Züge nach den neuesten technischen Vorgaben: leise Räder – leise Bremsen – automatische Kupplungen

**21. Mai im südlichen Landkreis Cuxhaven
Cem Özdemir „A20 und Mobilität“
Veranstaltung des Ortsverbandes Loxstedt**

