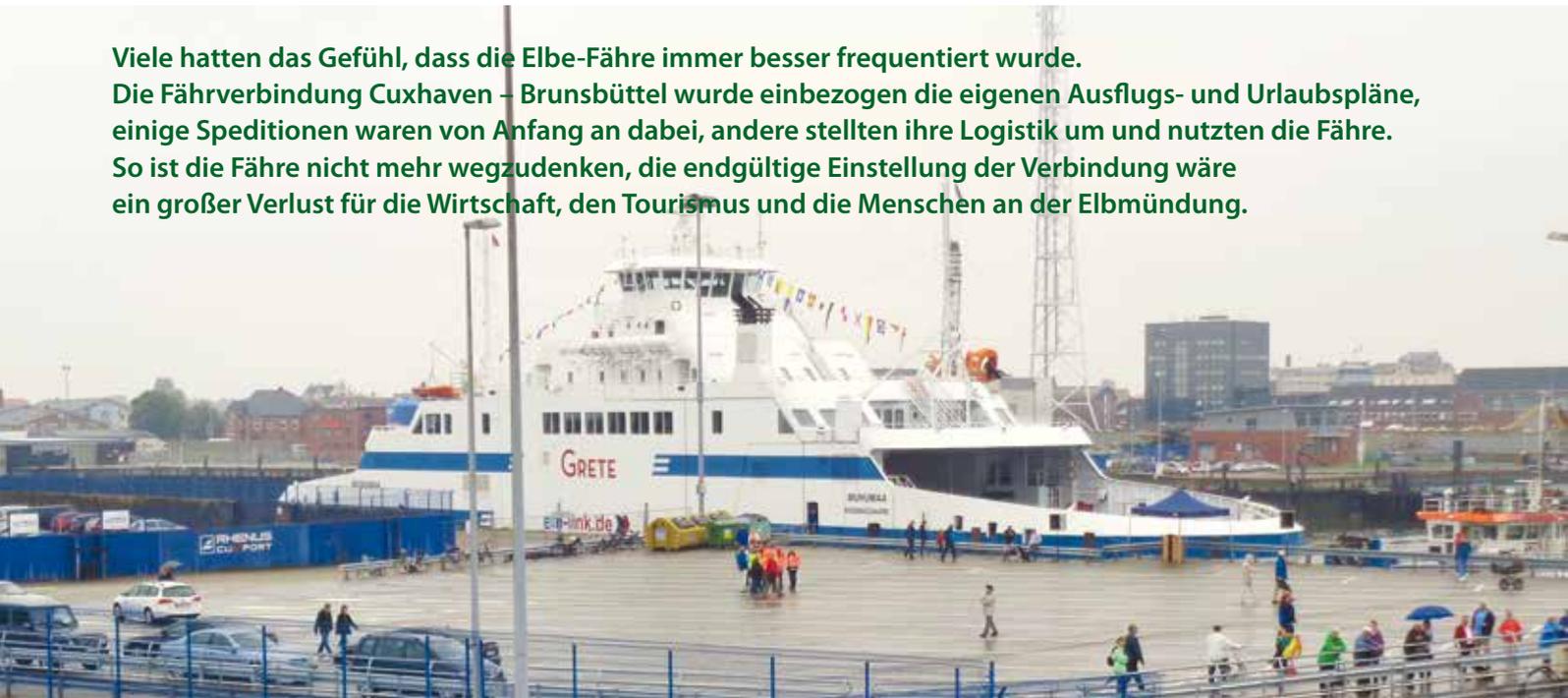


Elbfähre Cuxhaven - Brunsbüttel

Viele hatten das Gefühl, dass die Elbe-Fähre immer besser frequentiert wurde. Die Fährverbindung Cuxhaven - Brunsbüttel wurde einbezogen die eigenen Ausflugs- und Urlaubspläne, einige Speditionen waren von Anfang an dabei, andere stellten ihre Logistik um und nutzten die Fähre. So ist die Fähre nicht mehr wegzudenken, die endgültige Einstellung der Verbindung wäre ein großer Verlust für die Wirtschaft, den Tourismus und die Menschen an der Elbmündung.



Nachdem die beiden Fährschiffe erst einmal ihren Dienst einstellen und das Unternehmen Insolvenz beantragte, sind Stimmen zu hören, die sagen „Haben wir ja schon immer gewusst, trägt sich nicht wirtschaftlich“ bis „war ja immer ne Spinnerei“.

Wir als Grüne haben uns immer für die hiesige Fährverbindung stark gemacht, deswegen fühlen wir uns jetzt auch besonders angesprochen, wenn es um die Situation des Fährpersonals geht und das weitere Bestehen der Cuxhaven-Brunsbüttel-Fährverbindung.

Am 07. März tagte auf Betreiben der grünen Stadtratsfraktion der Verwaltungsausschuss, beriet die Situation zur Elbe-Fähre und fasste einstimmig folgenden Beschluss:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich aktiv in die Gespräche zum Erhalt der Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel (Fortführung/Neugründung der Gesellschaft) einzubringen und den Verwaltungsausschuss zeitnah über den Sachstand zu unterrichten.“

Das sagt noch nichts über das „Wie“ – deswegen hier einige Gedanken von Michael Glenz dazu:

Infrastruktur zum Transport von Menschen und Waren wird mit öffentlichem Geld gefördert, wenn es ein öffentliches Interesse gibt. So werden Tunnel, Straßen- und Bahnverbindungen aus Steuergeldern finanziert. Wir Grüne sehen die Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel ebenso – sie ist im öffentlichen Interesse. Sie verbindet die Menschen auf beiden Seiten der Elbe und befördert den Austausch (nicht nur den Warenaustausch).

Für die Fährverbindung könnte das Verfahren angewendet werden, wie es bei der Vergabe der Bahnstrecken gehandhabt wird: Bei der Bahn schreiben die Bundesländer die Leistung aus und vergeben diese nach VOL an den günstigsten Anbieter.

Mit diesem Verfahren kann es auch für die Fährverbindung gelingen, Anbieter zu finden, die den Betrieb dauerhaft sichern können, ohne dass der Bedarf an öffentlicher Förderung ausufert. Vorher müssen zahlreiche Fragen geklärt werden, wie der Betrieb ausgestattet werden soll: die Größe der Schiffe, deren Geschwindigkeit, die Fahrttaktungen, die arbeitsrechtliche Situation des Personals, die Akquisition von Speditionen, anderen Nutzer/innen und Liniendienstes sowie etliche rechtliche Fragen. Überlegenswert wäre auch, ob es Möglichkeiten gäbe, wie bei der Bahn zu verfahren, wo es einen Fahrzeugpool gibt, aus dem heraus die Streckenbetreiber die Züge leasen.

Damit die Aufbauarbeit, die durch Elb-Link jetzt geleistet wurde, nicht vergebens war, sollte für die Übergangszeit eine Lösung für einen Weiterbetrieb geschaffen werden, sonst verschwindet die Verbindung wieder aus den Navigationskarten und dem Bewusstsein der Spediteure.

Uns ist selbstverständlich wichtig, dass die Elbfähre Wischhafen-Glückstadt weiterhin erhalten bleibt und für sie keine (Konkurrenz)Nachteile entstehen. Das muss bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden. Beide Fährverbindungen sind wichtig und notwendig!



In den Grünen Wellen Nr. 2 und Nr. 3 vom letzten Jahr widmeten wir uns den Namensgebern der Wißmann-, Lettow-Vorbeck-, Lüderitz- und Leutweinstraße in Cuxhaven – ein Erbe aus der Zeit der Verherrlichung der deutschen Kolonialzeit – drei dieser vier Straßen wurden 1938 so benannt.

Wie kann es weitergehen? Wir berieten bei Grüns und Elke Roßbach-Schröder brachte in den Kultur-ausschuss einen Antrag ein, der folgendermaßen im Protokoll wiedergegeben wird: „...Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fordert, dass Straßennamen durch Erklärungen ergänzt werden. Sie beantragt außerdem, die Straßennamen im sog. Afrika-Viertel aufzuarbeiten, da diese durch die koloniale Vergangenheit mitunter bedenklich seien. Dafür solle eine Arbeitsgruppe, bestehend aus einem Historiker, einem Mitarbeiter des Stadtarchivs, je einem Vertreter aus den Fraktion sowie Anwohnern der betreffenden Straßen, gewählt auf einer Anwohnerversammlung, gebildet werden.“

Dies war bereits auf der Sitzung am 27.09.2016, geeinigt hatten sich die Ausschussmitglieder erst einmal darauf, dass in den jeweiligen Fraktionen beraten werde. Und nun? Bislang nix.

Weiterhin geht es darum, eine öffentliche Auseinandersetzung um den (deutschen) Kolonialismus und – ein ganz wichtiges Motiv – das Menschenbild, mit dem fremde Völker „bedacht“ wurden zu führen. Somit ist dies ein Beitrag, um sich heute mit Rassismus, Menschenrechten und Globalisierung auseinanderzusetzen.

Wie sieht es in anderen Städten aus?

Hannover: Dort wurde in den 90er Jahren eine Richtlinie beschlossen, die festlegte, dass Straßenbenennungen eine Ehre darstellen. Daraus ergab sich u. a., dass die Lettow-Vorbeck-Straße umbenannt werden sollte. Die Klage von Anwohnern und den Töchtern Lettow-Vorbecks (Tenor: ihr Vater werde verunglimpft) hatte keinen Erfolg. – Insgesamt empfahl ein Beirat die Umbenennung von 10 Straßen, unter ihnen auch Hinrich-Wilhelm-Kopf und Ferdinand-Sauerbruch.

Berlin:

Im Wedding existiert ein sogenanntes „afrikanisches Viertel“. Hier hat es bereits vor Jahren Initiativen gegeben, um eine Erinnerungskultur (die z.B. die Aufstellung einer bebilderten Tafel erreichte und die Straßenumbenennung auf den Weg brachte – siehe Artikel rechts).

Von Berlin ausgehend hat die Initiative „postkolonial“ bundesweite Strahlkraft entwickelt (www.berlin-postkolonial.de). Dort heißt es auf der einleitenden Internetseite: „Der europäische und der deutsche Kolonialismus hatten nicht nur auf die kolonisierten Gesellschaften, sondern auch auf die hiesigen Denk- und Gesellschaftsstrukturen weitreichende Auswirkungen. Bis heute prägt der Kolonialrassismus das Zusammenleben der Menschen weltweit. Dennoch und gerade deshalb finden die Themen Kolonialismus und Kolonialrassismus in Europa und den USA wenig Beachtung: Nicht gern spricht der Westen über die Zeit seiner gewalttätigen Expansion, über Versklavungshandel und Genozid – schon gar nicht mit den Nachfahren der Kolonisierten selbst.“

Bremen:

Ausgehend von dem Bündnis „Decolonize Bremen“ wird das Ziel verfolgt: „den kolonialen Einfluss im Alltag sichtbar zu machen“: seien es nun die Edeka Märkte (als Einkaufsgenossenschaft der Kolonialwarenhändler 1898 gegründet), die Lüderitzstraße in Schwachhausen oder das Überseemuseum. Letzteres erhielt nun den Auftrag der Stadtbürgerschaft, einen Ausstellungsschwerpunkt Kolonialismus zu erarbeiten.

Dieser Artikel wurde von Elke Roskosch-Buntemeyer verfasst.

Zeitungsartikel zum Thema

