

# Mobilität

## Hurra, es lebe das Konzept!

Welches auch immer, wir wollen eins, wir bezahlen eins, wir stellen es der Öffentlichkeit vor und legen es dann in den Tresor.

Da liegt ja auch schon das Klimakonzept. Ob allerdings das Mobilitäts- und Radwegekonzept jemals dort landen wird, erscheint mehr als fraglich. Nicht weil schon viele der Maßnahmen, die der Arbeitskreis umweltfreundlicher Verkehr, der VCD und der ADFC vorgeschlagen haben, bereits umgesetzt wurden, Politik und Verwaltung die Handlungsnotwendigkeiten erkannt haben, auch und gerade aus Klimaschutzgründen. Nein, der Weg zur politischen Willensbildung und der Öffentlichkeitsarbeit ist noch nicht einmal im Ansatz zu erkennen.

Soll das jetzt noch 9 Monate so weitergehen? Telefon- und Videokonferenzen sind zum medialen Standard geworden und die Stadt unternimmt nichts um Fakten zu präsentieren.

Der AK Radverkehr verfällt in den Tiefschlaf obwohl er ein fester Bestandteil in einem Konzept sein sollte, um aktiv eine Beratungsfunktion zu erfüllen. Keine Haupttrouten für Schüler\*innen, Arbeitnehmer\*innen, Alltagsradler\*innen sowie Touristen und Touristinnen. Kein Verbundsystem für ÖPNV, Sharingsystemen, Fahrrad und Auto. Weiter so, heißt also mit Farbe aufhübschen oder auf EU-Bundes-Landesmittel warten, die einem aufgedrängt werden. Ein Gestaltungswille ist so nicht zu erkennen. Die Fa. energielenker arbeitet an etwa 50 Einzelmaßnahmen, wie lange noch? Welche Grundideen liegen dabei zugrunde? Wie soll das finanziert werden?

Diese Fragen wurden auch schon 2017 gestellt und sogar beantwortet, die Frage nach einem Konzept für das Konzept ist vielleicht auch hilfreich?

Weihnachtsgeschenke fielen aus, vielleicht wird es ja eine Osterüberraschung?

*Mit engagierten Osterhasengrüßen von Ralf Faber – ADFC Vorstand  
Dieser Artikel wurde von Ralf Faber verfasst.*

## Ist der Radstreifen in der Deichstraße ein Mobilitätskonzept?

Seit einigen Wochen dürfen Radfahrende nun geschützt auf einem eigens markierten Radfahrstreifen in der Deichstraße in Cuxhaven Radfahren. Dieser viel diskutierte Radfahrstreifen ist das erste sichtbare Ergebnis des „Arbeitskreises Radverkehr“. Man sollte wissen, dass nicht nur der Streifen, sondern darüber hinaus auch noch für die Deichstraße das Tempo 30 beschlossen wurde. Insgesamt kann man sagen, es handelt sich um eine Erleichterung für Radfahrende und durch die Temporeduzierung wurde sogar eine höhere Sicherheit erreicht. Da allerdings auch diese Lösung nur ein - aus Radfahrer Sicht - schlechter Kompromiss ist, kann man keinesfalls das Mobilitätskonzept dahinter erkennen.

Ein Schritt, der bei einer echten Mobilitätswende in jedem Fall von Anfang an mitgedacht werden muss ist das Ziel. In Cuxhaven haben wir kein Ziel formuliert. Wir wollen weder den Radverkehrsanteil auf 25% steigern, noch wollen wir die MIV Kilometer (Motorisierter Individualverkehr) um x KM senken oder die Unfallzahlen in 5 Jahren auf null reduzieren (Mission Zero). In Cuxhaven ist bisher nur Aktionismus zu erkennen. Niemand hat den Mut dem MIV Platz, Fläche und Vorteile wegzunehmen um Fußgänger\*innen, Radfahrende und den Öffentlichen Verkehrsmitteln mehr Möglichkeiten zu bieten.

Nein, es gibt kein Mobilitätskonzept in Cuxhaven. Ein solches Konzept ist noch in weiter Ferne. Ohne Ziele und ohne Mut ist es auch sinnlos Gutachter und Beraterfirmen mit Konzepten zu beauftragen. Man bekommt dann nur das, was man sich im Geiste getraut hat - und das ist einfach zu wenig.

*Dieser Artikel wurde von Thorsten Larschow verfasst.*



## Klimaschutzgesetz – Grundlagen sind gelegt – konkrete Festlegungen müssen unbedingt folgen

Klimaschutz allgemein zu postulieren – das ist eine Sache. Mittlerweile reden viele davon. – Klimaschutz konkret durchzusetzen – das ist schwieriger. Da geht es schnell los: Warum denn hier den Autoverkehr einschränken? Warum denn den Moorschutz betreiben? Das Klimaschutzkonzept der Stadt zeigt vielerlei Möglichkeiten des Handelns auf – die konkrete Umsetzung und die Festlegung von Maßnahmen, da werden Grüne drauf drängen. „Der lange Weg zum Radstreifen in der Deichstraße“ (eine wirklich kleine Maßnahme) gab da einen Vorgeschmack, der ahnen lässt, wie viel Kraft notwendig ist, Konkretes umzusetzen.

Aus dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Cuxhaven von 2019, hier Punkt 2.3.8 MOBILITÄTSWENDE: Zukunftsweisende Mobilitätsentwicklung, S. 75 [erwartete projektbezogene Ergebnisse in 3-5 Jahren]

- Erhöhter Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split

- Flüssiger, sicherer und barrierefreier Rad- und Fußverkehr
- Ausgebaute Radinfrastruktur (Radabstellanlagen)

Die Mobilitätsentwicklung zählt zu einem Leitprojekt und ist auf Seite 15 des Klimaschutzkonzeptes in sechs Feldern mit Zeithorizonten hinterlegt. Hier folgen allgemeine Beschreibungen im „6. Handlungsfeld“: Mobilitätswende M 1 Aktiv Mobil in der Stadt – zu Fuß und mit dem Rad M 2 Mobiler ländlicher Raum M 3 Mobilität für Alle M 4 Mobil im Job und in der Schule M 5 Klimafreundliche Antriebe M 6 Nachhaltig Reisen.“ Konkrete Festlegungen auf Ziele (wie zum Beispiel Thorsten Larschow in seinem Beitrag anmahnt) sind nicht enthalten. Eine ausführliche Darstellung der möglichen Controlling- und Managementsysteme (S. 100 ff.) gibt einen fundierten Überblick – Entscheidungen auf Stadtebene stehen dazu aus – da wird es noch viele Auseinandersetzungen geben.

*Dieser Artikel wurde von Elke Roskosch-Buntemeyer verfasst*

# Tempo 30 – das macht alles einfacher

Kennen Sie das? Sie fahren mit dem Auto in Cuxhaven und dann taucht die Frage auf: bin ich jetzt auf einer 50er Straße oder ist hier 30 Stundenkilometer angesagt? Manche lösen das, indem sie gleich lieber 50 fahren – zum Beispiel in der Südersteinstraße. Das können wir da gut und leider öfter beobachten, denn da ist das Grüne Büro. Deswegen: Alles auf 30, in einigen Wohngebieten noch langsamer mit Spielstraßentempo (hier gilt Schrittgeschwindigkeit, also 7 km/h).

Erster Vorteil: weniger Schilder. Und Klarheit. Ein Beispiel: Nachdem in der Deichstraße nun der Fahrradstreifen gemalt und 30 gilt, endet diese Geschwindigkeitsbegrenzung mit dem Fahrradstreifen. Warum? Weil das jetzt dann sicherer für den Radverkehr ist? Nein er ist unsicherer!

Und trotz dieser Kritik: In den letzten Jahren ist schon eine Menge passiert in Cuxhaven – zum Teil auch, weil Anwohner\*innen sich dafür einsetzten. Zum Beispiel beim Strichweg, das war 2003, als Unterschriften gesammelt wurden.

## Alle anderen Vorteile:

- weniger Lärm
- weniger Schadstoffe
- mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende. Höhere Geschwindigkeiten machen Unfälle wahrscheinlicher und schlimmer.
- die „Reisezeit“ wird um 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter verlängert. Frage: Merkt man das?
- der Verkehrsfluss ist nicht so sehr von der geltenden Geschwindigkeit – 50 oder 30 Stundenkilometer – beeinflusst, mehr von Ampelschaltungen und ein-/ausparkenden Fahrzeugen



Der Fahrradstreifen endet – nun darf 50 gefahren werden – wie das denn? Sicherheit sieht anders aus!

Diese Argumente haben wir uns nicht selbst ausgedacht, das geht auf Studien des Umweltbundesamtes zurück (Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.)



- WIR FORDERN TEMPOLIMIT AUF 30 km/h!  
- VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN AM STRICHWEG !

Wie schwer es aber ist, im Autoland Deutschland Geschwindigkeitsreduzierungen durchzusetzen, sehen wir immer wieder, wenn es um 130 km/h auf der Autobahn geht. Und als im Ortsrat Altenwalde über einen Beschilderungsantrag der CDU diskutiert wurde, wurde dann klar, worum es ging bei einer 70er Straße. „Wir befürchten, dass es als nächstes dort Tempo 50 gibt.“ (Hoffmann, CDU). Robert Babacé kommentierte, es ginge wohl nur um „Freie Fahrt für freie Bürger\*innen“ und plädierte dafür, mal für ganz Altenwalde 30 auszuprobieren (CN vom 05.10.2020).

Aber: wir wollen uns nicht an den Schwierigkeiten aufhalten: Klimaschutz, mehr Sicherheit für alle – das steht an. Deswegen veröffentlichen wir die nebenstehende Karte und fragen: wie verändern?

*Dieser Artikel wurde von Elke Roskosch-Buntemeyer verfasst.*

**Wenn jemand von einem Auto mit 30 km/h angefahren wird, hat er oder sie eine 90-prozentige Überlebenschance. Bei einem Aufprall mit 60 km/h - und das ist die De-facto-Geschwindigkeit in vielen Städten - sinkt sie auf zehn Prozent (Süddeutsche Zeitung vom 03.08.2020)**



Fundort: Pastor Dräger Weg.....