

Dokumente und Materialien zur Osnabrücker Stadtökologie

Eine Stadt
unter Rädern:
Verkehr
in Osnabrück

herausgegeben von Dr. Gerhard Becker
im Auftrag des Vereins für Ökologie und Umweltbildung Osnabrück e. V.

NATUR UND UMWELT IN DER STADT OSNABRÜCK



- Umweltgeschichtliches Archiv
- Städtische Umweltbildung
- Initiative Umweltbildungszentrum

Projektleiter: Dr. Gerhard Becker
wiss. MitarbeiterInnen Vera Lange
Ute Vergin

c/o Verein für Ökologie und Umweltbildung Osnabrück e. V.
Uhlandstr. 13, 49078 Osnabrück ☎ 0541/ 40386 oder 0541/969-4473
FAX 0541/969-1233

c/o Universität Osnabrück, Fachbereich Erziehungs- und Kulturwissenschaften
Luisenstr. 14, 49069 Osnabrück, ☎ 0541/9694826 , ☎ und Fax 0541/969-4762



Inhalt

A	Vorwort	A 1-6
B	Eine Stadt kommt unter die Räder - Verkehrsentwicklung in Osnabrück	B 1-6
	„Hinter der Bahn“	B 1
	Platz für Autos	B 2
	Bedeutender Verkehrsknotenpunkt	B 3
	Bürgerprotest gegen Wallumbau	B 4
	Änderung der Prioritäten	B 6
C	Der Verkehr in Osnabrück — heute	C 1-13
	Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1992	C 1-12
	Bestandsaufnahme und Analyse des Verkehrswegenetzes	C 2-4
	Zur Unfallsituation	C 4-5
	Die Verkehrsnachfrage	C 5-7
	Unverträglichkeiten	C 7-8
	Parkraumsituation	C 8
	Trend-Szenario und Ökologie-Szenario	C 9-10
	Gesamtverkehrskonzept	C 10
	Vorgeschlagene Maßnahmen	C 10-12
	Verkehr in Osnabrück — die aktuelle öffentliche Diskussion	C 12-13
D	Die Geschichte der Eisenbahn in Osnabrück	D 1-50
	Der alte Osnabrücker Handel	D 2-4
	Die Situation im 19. Jahrhundert	D 4-5
	Eisenbahn allgemein	D 5-6
	Die Geschichte der Eisenbahn	D 6-10
	Die Bedeutung der Eisenbahn	D 10-11
	Eine Eisenbahn für Osnabrück	D 12-19
	Die Westbahn (Rheine-Löhne)	D 12-16
	Die Venlo-Hamburger-Eisenbahn	D 16-18
	Die verzwickten Eisenbahn-Zuständigkeitsbereiche	D 18-19
	Die Osnabrücker Bahnhöfe	D 20-39
	Der Hannoversche Bahnhof	D 20-21
	Der Bremer Bahnhof	D 22-23
	Der Centralbahnhof	D 23-27
	Der Hasetorbahnhof	D 27-29
	Der Eversburger Bahnhof	D 29-30

	Lehrerausbildung und Lehrerfortbildung	I 9-10
	Themenbereich „Siedeln und Verkehr“	I 11-14
K	Das Thema „Verkehr“ in der Schule	K 1-15
	Rahmenrichtlinien	K 1-9
	Grundschule	K 2
	Sonderschule für Lernbehinderte	K 3
	Orientierungsstufe	K 4
	Hauptschule	K 5
	Gesamtschule	K 6-7
	Gymnasium	K 8-9
	Das Thema Verkehr in der Schule: Vorschläge für den Unterricht	K 9-13
	Welche Verkehrsmittel gibt es überhaupt?	K 9
	Der Verkehr in seiner historischen Entwicklung	K 10
	Mobilität	K 10
	Verkehr und Umweltverschmutzung	K 10
	Verkehr in Osnabrück/ Lernortekatalog	K 11-12
	Das Umfeld der Schule	K 12-13
	Ideenbörse	K14-15
L	Beispiele aus der Unterrichtspraxis	L 1-12
M	Auswahlbibliographie zum Thema Verkehr und Umweltdidaktik	M 1-10
N	Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern	N 1-9
	Anhang	N 9-10
O	Des Rätsels Lösung	

	Lehrerbildung und Lehrerfortbildung	I 9-10
	Themenbereich „Siedeln und Verkehr“	I 11-14
K	Das Thema „Verkehr“ in der Schule	K 1-15
	Rahmenrichtlinien	K 1-9
	Grundschule	K 2
	Sonderschule für Lernbehinderte	K 3
	Orientierungsstufe	K 4
	Hauptschule	K 5
	Gesamtschule	K 6-7
	Gymnasium	K 8-9
	Das Thema Verkehr in der Schule: Vorschläge für den Unterricht	K 9-13
	Welche Verkehrsmittel gibt es überhaupt?	K 9
	Der Verkehr in seiner historischen Entwicklung	K 10
	Mobilität	K 10
	Verkehr und Umweltverschmutzung	K 10
	Verkehr in Osnabrück/ Lernortekatalog	K 11-12
	Das Umfeld der Schule	K 12-13
	Ideenbörse	K 14-15
L	Beispiele aus der Unterrichtspraxis	L 1-12
M	Auswahlbibliographie zum Thema Verkehr und Umweltdidaktik	M 1-10
N	Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern	N 1-9
	Anhang	N 9-10
O	Des Rätsels Lösung	

Gerhard Becker

Vorwort - Einleitung

Verkehr — es gibt kaum einen anderen Bereich, der in seiner modernen, einseitig auf Automobile konzentrierten Form städtisches Leben und damit auch die Umwelt und Alltagswelt von Kindern und Jugendlichen mehr prägt und darüber hinaus eine schwere Belastung darstellt, ja Gesundheit und Leben gefährdet. Insbesondere ist jede Unterrichtstätigkeit davon tangiert, die im Sinne einer Öffnung der Schule und einer Lernortdidaktik sich mit der Umgebung der Schule, mit dem Stadtteil, mit der Region beschäftigt — ob sie es will oder nicht!

Etliche Gründe sprechen also dafür, daß sich eine moderne Schule diesem Themenbereich widmet und zwar in vielfältiger Weise. Hinsichtlich des bloßen Verhaltens im Verkehr und der Verkehrssicherheit ist dies das Thema der schon traditionell zu nennenden Verkehrserziehung, die eine Pflichtaufgabe der Schule darstellt und die fest institutionalisiert ist. Hinsichtlich des Gesamtproblembereichs Verkehr greift diese Art des schulischen Umgang jedoch zu kurz! Dies haben inzwischen auch die Kultusminister erkannt, die in ihren jüngsten Empfehlungen (1994) den ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Aspekt stärker betonen (vgl. den vollständigen Text des entsprechenden KMK-Beschlusses in Teil I). Auch der nds. Kultusminister will die noch gültigen Rahmenrichtlinien für Verkehrserziehung im Sinne der weitergehenden KMK-Beschlüsse interpretiert wissen. Schließlich enthalten die nds. „Empfehlungen zur Umweltbildung in allgemeinbildenden Schulen (Global denken - lokal handeln)“ als einen von dreizehn vorgeschlagenen Themenbereichen wohl nicht zufällig „Siedlung und Verkehr“ (vollständiger Text in Kap. I). Hier kommt der enge sachliche Zusammenhang zwischen Verkehr und menschlichen Siedlungsformen zum Ausdruck. Freilich wird dieser Zusammenhang in seiner krisenhaften Ausprägung vor allem im (groß)städtischen Bereich und in Ballungszentren deutlich.

Es braucht an dieser Stelle kaum betont zu werden, daß sich das Thema Verkehr, insbesondere im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr, zu einem weltweiten Problemfeld entwickelt hat, das im politischen Raum heftig diskutiert wird. Auch wenn diese globale Dimensionen in unseren bewußt lokal ausgerichteten Materialien nur eine geringe Rolle spielen, kommt Schule letztlich nicht daran vorbei. Unserer Auffassung nach gewinnt die globale Thematisierung auf Basis lokaler, handlungsorientierter

Beschäftigung mit dem Thema Verkehr eine vertiefte und anschaulichere Bedeutung und eine größere Wirkungschance im Umweltbewußtsein und im praktischen Handeln.

Zum Inhalt der Materialien

Wie kaum bei einem anderen stadttökologischen Thema führt die historische Betrachtungsweise die Prägung der Umwelt und der Lebensbedingungen und ihre rasanten Veränderungen in den letzten 100-150 Jahren vor Augen. Deshalb enthält dieser Band didaktischer Materialien mehrere historische Beiträge.

Den Reigen eröffnet **Günter Terhalle**, der sich schon seit Jahren im Rahmen von NUSO immer wieder mit dem Thema Verkehr beschäftigt hatte, mit einer Art **Überblick über Gesamtentwicklung des Verkehrs** in Osnabrück: *Eine Stadt kommt unter die Räder — Verkehrsentwicklung in Osnabrück aus historischer Sicht (Teil B.)*. Die Aufhebung des Festungsgebotes im Jahre 1843, Ausbau der Ausfallstraßen, Bau zweier Eisenbahnverbindungen (1855/56), Bau des Osnabrücker Kanalhafens (1915/16) sind die Stichworte, die für Handels- und Industrieentwicklung zentrale Bedeutung hatten, die jedoch schon bald große innerstädtische Probleme und Widersprüche produzierten. Pferdebahn, dampfgetriebene Tram, elektrische Tram waren die ersten Versuche des innerstädtischen Personennahverkehrs. Nach dem Zweiten Weltkrieg „kam der ungehemmte Ausbau des Straßenverkehrsnetzes zugunsten des motorisierten Individualverkehrs als oberstes Prinzip zum Tragen“ mit dem fatalen Ziel einer „autogerechten Stadt“. Beim Ausbau des Wallrings, der zum langjährigen politischen Konflikt wurde (vgl. Beiträge in unserem NUSO-Buch aus dem Jahre 1991), aber auch bei einigen anderen Straßenbauprojekten wurde dies deutlich.

Das allmähliche Umdenken in der Verkehrspolitik schlägt sich auch in dem **aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** aus dem Jahre 1992 nieder, der mit seiner Bestandsaufnahme, seiner Analyse und seinen vorgeschlagenen Maßnahmen in **Teil C.** vorgestellt wird.

Ute Vergin schließt ihren Beitrag mit einer kurzen Übersicht über die wichtigsten verkehrsbezogenen **Schwerpunkte der öffentlichen Diskussion**, soweit sie sich in der lokalen Presse geführt wurde: Von den derzeit ca. 17.000 Zeitungsartikeln, die NUSO als Kopien in seinem **Archiv** und seiner **Datenbank** hat, handeln ca. 4.500 (!) vom Thema Verkehr oder berühren dieses zumindest. Auch wird die dominante Stellung Bedeutung des Themas Verkehr für die Stadt deutlich. Die über 30 zusammengestellten

Schwerpunkte (von „ADFC“ bis „Wieder eine Straßenbahn in Osnabrück?“) bieten zusammen mit den riesigen Zahl an Artikeln und Bildern eine fast unerschöpfliche Quelle für Unterrichtsprojekte, die sich mit konkreten Themen und ihrer Erkundung vor Ort beschäftigen wollen.

Ein Teil dieser „Verkehrs-Artikel“ wurde gemäß des NUSO-typischen und auch von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten historisch-ökologischen Schwerpunktes in den Teilen B.- H. verarbeitet. Wie auch bei anderen Themen stehen diese **Artikel** als **NUSO-Dienstleistungsangebot** für InteressentInnen gegen einen Unkostenbeitrag zur Verfügung, etwa zur Zusammenstellung von konkretem Unterrichtsmaterial. In einigen Beiträgen wurden zur Illustration **Bilder** verwendet, deren Wiedergabequalität als bloße Kopien natürlich zu wünschen übrig läßt. Sie dienen hier nur zur Illustration, bei Bedarf können auch hier die Originalbilder eingesehen und ggf. ausgeliehen werden — selbstverständlich besitzen wir noch einige große Zahl weiterer Bilder. An dieser Stelle sei auch erwähnt, daß bei Bedarf auch einzelne Texte als **Dateien** zur individuellen Weiterverarbeitung unter Quellenangabe zur Verfügung gestellt werden können.

Weil der motorisierte Individualverkehr als Hauptproblemverursacher heute zu Recht im Vordergrund der Debatte steht, werden andere Verkehrsträger oft vernachlässigt. Dies gilt insbesondere für die **Eisenbahn**, die in Osnabrück etliche spannende Besonderheiten und heute meist vergessene Probleme hervorgerufen hat (Konkurrenz der Eisenbahngesellschaften, Behinderung des innerstädtischen Verkehrs). Da die Entwicklung der Eisenbahn stark von der überregionalen Entwicklung des Handels und politischen Verhältnissen bestimmt wird, wird der Beitrag von Ute Vergin (**Teil D**) mit einer kurzen Skizze der allgemeinen Situation im 19. Jahrhundert eingeleitet.

Im nächsten Teil E geht es um den starken Ausbau der **Straßenfernverkehrsverbindungen** von und nach, durch Osnabrück sowie an Osnabrück vorbei. **Günter Terhalle** setzt seine Rekonstruktionen nach dem Zweiten Weltkrieg ein und behandelt schwerpunktmäßig die lange Geschichte der Ost-West-Verbindung E8 in ihren verschiedenen Planungsvarianten bis zur endgültigen Realisierung als Autobahnen A30/A33 und Teil eines immer noch in Planung befindlichen, aber sehr umstrittenen „äußeren Umgehungsringes“ für Osnabrück. Im weiteren spricht der Beitrag das mit dem Entwurf der Ringe eng verbundene Konzept der Ausfallstraßen und „Zubringer“, gigantische Straßen-/Autobahnkreuze („Kleeblätter“), die Zug um Zug realisiert wurden (Panzerstraße, „Hansalinie“, usw.) an.

Mit einer Rätselfrage an den Leser bzw. die Leserin verbunden wurde ein abgedruckter Zeitungsbericht zum Thema Ausfallstraßen (**Teil F**). Exemplarisch für dieses Thema behandelt Günter Terhalle in **Teil G** die **Iburger Straße**, die in den letzten Jahren Thema von hitzigen Debatten und Gegenstand von rückbauenden Umgestaltungsmaßnahmen war. Zunächst ging es um den komplizierten Zusammenhang von Straße, Eisenbahnlinie und kreuzenden Straßenbahnplanungen, später um die ständigen Straßenverbreiterungen dieser Ausfallstraße, schließlich um das schon erwähnte praktische Umdenken in der Verkehrspolitik.

Den in der Osnabrücker Öffentlichkeit wenig beachteten Verkehr zu Wasser widmet sich **Vera Lange** ausführlich in ihrer Abhandlung über die historische Entstehung und aktuelle Bedeutung des **Hafens** und des **Stichkanals (Teil H)** unter besonderer Berücksichtigung der wechselnden politischen Rahmenbedingungen für den Schiffstransport (im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern). In der Tat könnte der Schiffsverkehr dazu beitragen, daß Osnabrück weniger „unter die Räder“ des Autoverkehrs kommt. Wie der aktuellste Artikel dazu in der NOZ vom 8.2.96 unter der Überschrift „Herzstück des GVZ soll 1997 im Hafen stehen“ zeigt, ist der Hafen und ein Teil des Osnabrücker Güterverkehrs auf engste mit der Entwicklung eines GVZ (Güterverkehrszentrum) und einer KLV-Anlage (Spezialkran für den Kombinierten Ladungs-Verkehr) verbunden. Der Beitrag wird durch einen umfangreichen, illustrierenden Materialteil und einige didaktische Ideen ergänzt.

Nicht thematisiert wurde in diesem Band der natürlich auch existierende Osnabrücker **Luftverkehr** - sei es in Atter, sei es in Greven.

Ab **Teil I** beginnt der **pädagogisch-didaktische Teil** im engeren Sinne dieses sich insgesamt als „Didaktische Materialien“ — primär im Sinne eines Lehrerheftes — verstehenden Bandes. In **Teil I** habe ich selbst einige amtliche Texte bzw. Textauszüge zusammengestellt, einerseits zur **Verkehrserziehung** und ihrer Entwicklung, die ansonsten hier ja nicht behandelt wird und andererseits zum Thema Verkehr in den Nds. Empfehlungen zur Umweltbildung, zu denen unser Materialband inhaltlich und von seiner grundsätzlichen umweltpädagogischen Ausrichtung gut paßt.

In **Teil K** zeigt Ute Vergin, daß die **Rahmenrichtlinien** für verschiedene Fächer und Schularten auch schon jetzt einige Möglichkeiten für das Thema „Verkehr“ bieten, vor allem, wenn man als LehrerIn bereit ist, über den Rand seiner Fächer hinauszuschauen. Ein **systematisierter Lernortekatalog** zeigt Anregungen auf, unter welchen Aspekten

man die Verkehrssituation an einem beliebigen Standort in Osnabrück beobachten und bewerten kann. In der abschließenden **Ideenbörse** findet man einige konkrete Vorschläge und Anregungen.

In **Teil L** hat Ute Vergin einige Unterrichtsbeispiele aus der fachdidaktischen Literatur zusammengestellt.

Die **Auswahlbibliographie** zum Thema und zu einigen umweltdidaktischen Fragestellungen in **Teil M**, die hauptsächlich von Ute Vergin zusammengetragen wurde, kann und sollte nur einen kleinen Teil der vorhandenen Literatur erfassen. Aus Zeitgründen gibt es einen Schwerpunkt im geographischen Bereich, allerdings auch systematische Lücken, z.B. im naturwissenschaftlichen Bereich (soll später nachgeholt werden!). Wie man Literatur für potentielle Nutzer in hervorragender Form aufarbeiten kann, zeigen die ersten 4 Beispiele (M1.-M5), die den schon im 4. Band von Gerhard de Haan herausgegebenen „Berliner Empfehlungen“ Bd. 4, erschienen im Verlag an der Ruhr, entnommen wurden. Diese auch in der kleinen NUSO-Bibliothek enthaltenen Bände, in denen auch Filme und Spiele vorgestellt werden, kann ich jedem ökologisch interessierten Lehrer oder jeder Schule sehr empfehlen!

Unser Materialienband schließt mit einer Art Exzerpt eines ca. 300seitigen Textes mit gleichem Titel (**Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern**) aus einem Forschungsprojekt aus den 80er Jahren, dessen sich auf die Sicht der Kinder beziehenden Fragestellungen und Thesen jedoch pädagogisch noch sehr aktuell sind für eine stadtteilbezogene Unterrichtsarbeit (Öffnung der Schule), insbesondere zu den Themenfeldern „Verkehr“ und „Wohnen“. Damit wird gleichzeitig ein Übergang geschaffen zu dem nächsten Thema von NUSO, das auch Gegenstand einer regionalen Lehrerfortbildung im Mai 96 sein wird. Eine Liste von erprobten Fragen an SchülerInnen schließt den Text (N.9/10).

NUSO: 1996 und folgende Jahre

An dieser Stelle möchte ich kurz für 1995 eine Bilanz ziehen und auf unsere weitere Arbeit als Projekt „Natur und Umweltbildung in der Stadt Osnabrück (NUSO) eingehen: Inhaltlich haben wir uns in den letzten 14 Monaten intensiv mit 4 Themenbereichen beschäftigt und haben dazu 5 Lehrerfortbildungsveranstaltungen durchgeführt. Dies kam in der Herausgabe dieser Materialienreihe zum Ausdruck:

Bd. 1: „Sch..., Müll, Altlasten und was damit zu tun hat“ (Februar 95)

Bd. 2: „Der Schinkel: Frei-/Brachflächen und Stadt(teil)erweiterung“ (Mai 95)

Bd. 3: „Wasser - bis zum letzten Tropfen“ (Nov. 95)

Bd. 4: Eine Stadt unter Rädern — Verkehr in Osnabrück (Febr. 96)

Für 1996 sind als Themen u.a. noch vorgesehen: Wohnen (Mai 96), Wasser/Hase (Sept. 96), Vernetzung (Nov. 96), allerdings wird leider nur Ute Vergin weiterarbeiten können. Für 1996 haben wir weiterhin vorgesehen (wenn wir die finanziellen Mittel zur Verfügung haben), daß alle vorhandenen **Materialienbände** gründlich überarbeitet und in einer etwas größeren Auflage zur Verfügung stehen. Parallel dazu versuchen wir gemeinsam mit dem Museum am Schölerberg (im Rahmen der uns zugestandenen Möglichkeiten), den Aufbau des **Städtischen Umweltbildungszentrums** voranzutreiben und eine Anerkennung durch das Nds. Kultusministerium zu erreichen. Angesichts der Finanzprobleme der Stadt Osnabrück und des Landes gibt es zur Zeit allerdings erhebliche und zunehmende Probleme, die die Fortsetzung unserer Arbeit gefährden!

An dieser Stelle möchten wir als NUSO und im Namen des Städtischen Umweltbildungszentrums an die Osnabrücker Schulen ein **Kooperationsangebot** ankündigen: Nach einem Vorgespräch mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt planen wir, eine mehrjährige Förderung eines größeren Projektes zur lokalen Umweltbildung im Kontext des entstehenden Städtischen Umweltbildungszentrums zu beantragen. Aus Sicht von NUSO sollte ein Schwerpunkt die Weiterentwicklung, Konkretisierung und Praxiserprobung unseres umweltpädagogischen Ansatzes in Osnabrücker Schulen darstellen. Dies kann und soll natürlich nur in enger Kooperation mit interessierten Schulen geschehen. Hier böte sich für Schulen eine große Chance der Entfaltung und externen Unterstützung eines eigenen umweltorientierten Reformansatzes, der sich unter dem bildungspolitisch sehr aktuellen und zukunftsweisenden Begriff „Öffnung der Schulen“ auf den jeweiligen Stadtteil oder die Stadt Osnabrück bezieht. Wir werden in diesem Sinne schon in der Phase der Erstellung eines Förderantrages an die in letzter Zeit, vor allem im Rahmen der Lehrerfortbildungsveranstaltungen entstanden Kontakte anknüpfen ...

Darüber hinaus suchen wir übrigens dringend engagierte LehrerInnen und BürgerInnen, die im Rahmen unseres Vereins für Ökologie und Umweltbildung Osnabrück e.V. mitarbeiten; neben der Unterstützung von NUSO und der Mitarbeit beim Städtischen Umweltbildungszentrum gibt es noch andere Arbeitsfelder, z.B. „Päd. Umweltberatung“ für umweltfreundlichere Schulen, die wir aufbauen wollen oder auch das Schullandheim Mentrup-Hagen, wo wir bereits für ein Jahr eine päd. Arbeitsstelle eingerichtet haben ...

Gerhard Becker, im Februar 1996

Günter Terhalle

Eine Stadt kommt unter die Räder

Verkehrsentwicklung in Osnabrück

Vor allem zwei Ereignisse markieren den Beginn der Entwicklung Osnabrücks von einem mittelalterlich-ländlich geprägten Gemeinwesen mit seinem traditionellen Ackerbürgertum zu einer modernen Großstadt: Einerseits ermöglichte die Aufhebung des Festungsgebotes im Jahre 1843 die flächenmäßige Ausdehnung, wobei die Bebauung zunächst fast ausschließlich an den nach Osnabrück führenden Landstraßen vonstatten ging. Zum anderen hatte der Ausbau zweier Eisenbahnverbindungen¹ einen besonders entscheidenden Anteil an der im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts einsetzenden raschen industriellen Entwicklung und räumlichen Erweiterung Osnabrücks. Entlang der östlichen und südlichen Peripherie der Innenstadt wurden die Strecken Osnabrück-Löhne (1855) und Osnabrück-Emden (1856 mit späterer Verbindung nach den Niederlanden) eröffnet, die zunächst zwei Bahnhöfe, den Hannoverschen und den Bremer, entstehen ließen. Nachdem 1866 die Zollschraken gefallen waren und der preußische Staat den forcierten Eisenbahnbau als staatspolitische Aufgabe zur Förderung der Wirtschafts- und Landesentwicklung erkannt hatte, wurde die Strecke Hamburg-Osnabrück-Köln ausgebaut und 1872 eröffnet; weitere kleinere Bahnlinien folgten. So fehlte der Stadt Osnabrück nur noch der Anschluß an das internationale Wasserwegenetz mit dem Bau des Osnabrücker Kanalhafens, der — bereits 1915 fertiggestellt — im April 1916 den Betrieb aufnahm, um sich mit dieser optimalen Verkehrsanbindung zu einer blühenden Handels- und Industriestadt zu mausern.

„Hinter der Bahn“

War auf der einen Seite der Anschluß an das Fernverkehrsnetz also gelungen, brachten andererseits vor allem die das Stadtgebiet durchschneidenden Eisenbahnlinien für den innerstädtischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr erhebliche Probleme: Durch ihren damals noch ebenerdigen Verlauf behinderten die Gleise den zunehmend lebhaften Austausch zwischen den einzelnen Stadtteilen. Nicht nur das Warten an den stundenlang

¹ s. den Aufsatz von U. Vergin in diesem Band

geschlossenen Schranken sorgte in der Bevölkerung für erheblichen Unmut; auch machte man die Bahnlinien dafür verantwortlich, daß die städtischen Randgebiete jenseits der Bahn zu Stiefkindern der Stadtentwicklung wurden. Trotz der in den ersten zwanzig Jahren dieses Jahrhunderts notwendig gewordenen Gleiskörperhebungen und Straßenerhöhungen — die im übrigen erst nach einer fast endlosen Diskussion um die Finanzierung und nach nervenaufreibendem Kompetenzgerangel zwischen der Eisenbahnverwaltung, der städtischen Administration und den Bürgervereinen geschaffen wurden — sowie der Zusammenlegung der beiden ehemaligen Bahnhöfe zum jetzigen Hauptbahnhof stören die Bahnlinien auch heute noch den städtischen Zusammenhang. So sprechen zum Beispiel auch heute noch viele Osnabrücker bezogen auf den Schinkel von der „Stadt hinter der Bahn“.

Im Gefolge der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch das exponentielle Wirtschaftswachstum bedingten rasanten Stadtentwicklung wurde der Ausbau und die Gestaltung der Innenstadt- und Ausfallstraßen mit Nachdruck vorangetrieben, um gute Verkehrsverbindungen zum näheren Umland zu garantieren. So wurde zum Beispiel 1893 eine Regelung ins Leben gerufen, die die Pflasterung öffentlicher Straßen bei Schaffung von Bürgersteigen vorsah. Weniger erfolgreich hingegen gestaltete sich der Aufbau eines öffentlichen Personennahverkehrssystems, obwohl bei steigender Bevölkerung und flächenmäßiger Zunahme ein dringender Bedarf ausgemacht wurde. Verschiedene Versuche, dieses Problem in den Griff zu bekommen, scheiterten: Nach ersten Versuchen mit einer Pferdebahn, die später durch eine dampfbetriebene Tram abgelöst wurde, setzte sich 1906 endlich die elektrische Straßenbahn als wichtigstes öffentliches Personennahverkehrsmittel durch. Sie nahm ihren Betrieb zunächst jedoch nur im innerstädtischen Bereich auf. Aufgrund dieser offensichtlich unzulänglichen Situation trat ein unerwünschter Nebeneffekt auf: Viele Menschen versuchten, sich möglichst nah an der Kernstadt anzusiedeln, was zu einer stark gedrängten Bebauung mit minimalen städtischen Freiräumen führte.

Platz für Autos

Eine Verkehrszählung im Jahre 1927 ließ erstmals einen Trend zum motorisierten Individualverkehr erkennen: Mit einem Anteil von 55,4% am städtischen Fahrzeugverkehr übertrafen die Kraftfahrzeuge die pferdebespannten Fuhrwerke, die auf 44,6 Prozent kamen. Aufgrund der Ergebnisse dieser Verkehrszählung veröffentlichte das Stadtbauamt im selben Jahr Planungsunterlagen, die einen zukünftigen neuen Stadtgrundriß mit

einem großzügig erweiterten, spinnennetzartigen Verkehrssystem enthielten. So sollte die Innenstadt durch eine Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verkehrsachse sowie durch einen inneren Umgehungsring (den heutigen Wallring) von dem wachsenden Verkehrsaufkommen entlastet werden. Von diesem „inneren Wallring“ sollten dann die Ausfallstraßen sternförmig abzweigen, die dann — wie beispielsweise die Lotter, Natruper, Martini- und Iburger Straße — zu Lasten wertvoller Stadtbäume und Straßengrüns ausgebaut und verbreitert werden sollten. In dieser Planung, welche die heutige Verkehrssituation im Keim enthielt, war sogar daran gedacht, einen zusätzlichen, äußeren Verkehrsring zu bauen.

Bedeutender Verkehrsknotenpunkt

Weitere Planungsvorhaben und -ideen waren: Erweiterung des Straßenbahnnetzes, Ausweitung der Autobuslinien (was eine gewisse Konkurrenz zur Straßenbahn darstellte), Integration des Hafens durch Anschluß an das Straßen- und Eisenbahnnetz (woraufhin später die HansasträÙe entstand) sowie der Bau einer aufwendigen Stadtautobahn und eines Flughafens. Letztere beide wurden — vorwiegend aus finanziellen Gründen — alsbald verworfen. Insgesamt schätzte die Stadtverwaltung Ende der 1920er Jahre die allgemeine, überregionale Verkehrslage von Osnabrück als äußerst vorteilhaft ein, da die Stadt als bedeutender Verkehrsknotenpunkt mittlerweile gute Verbindungen zu allen europäischen Handels- und Industriezentren sowie einen Anschluß an das nationale und damit auch internationale Schifffahrtsnetz besaß und somit günstigste Voraussetzungen für die weitere Stadtentwicklung geschaffen worden waren.

In der Zeit des Nationalsozialismus wurden verschiedentlich StraÙenneu- und -ausbauten sowie -verbreiterungen vorgenommen, um dem weiter ansteigenden motorisierten Individualverkehr immer mehr Raum zu geben. Zwar wurde hierbei das Stadtbild nicht einschneidend verändert, aber in der Regel gingen diese Maßnahmen auf Kosten von ästhetisch wertvollen und stadtklimatisch bedeutsamen Grünbereichen.

Autogerechte Stadt

Dies alles war aber erst ein Vorspiel. Nach dem zweiten Weltkrieg — Osnabrück war zu 70, die Innenstadt gar zu 85 Prozent zerstört und bot somit ein El Dorado für Stadt(neu)planer — kam der ungehemmte Ausbau des StraÙenverkehrsnetzes zugunsten des motorisierten Individualverkehrs als oberstes Prinzip zum Tragen.

Der damalige Stadtbaurat Cromme formulierte Zukunftsperspektiven der Stadtentwicklung, die eine Symbiose zwischen maximaler Verkehrsplanung, optimaler Ausschöpfung räumlicher, wirtschaftlicher und struktureller Gegebenheiten und einer weitgehenden Erhaltung des mittelalterlichen Stadtkerns anstrebte. Wie dies allerdings konkret aussah, wurde nur zu bald deutlich.

Der innerstädtische Straßenausbau geriet zum Einstieg in die utopische Zielmaxime einer „autogerechten Stadt“. Der individuelle Personenkraftverkehr wurde zum richtungsweisenden Planungskriterium. Die Grünelemente hatten jetzt regelmäßig das Nachsehen. Vielleicht war in dieser frühen Phase der Verkehrsplanung das heute offensichtliche Paradoxon noch nicht erkennbar: Je größer das Angebot an Verkehrsflächen, desto höher das Verkehrsaufkommen. Das Problem überlasteter Straßen sollte sich also im Laufe der Zeit immer wieder auf immer höherer Ebene stellen.

Bürgerproteste gegen Wallumbau

Obwohl das großzügige Straßenausbauprogramm sicherlich den Wünschen etlicher Bürgerinnen und Bürger entgegenkam, regte sich doch erheblicher Widerstand, besonders wenn das alte Stadtbild in Gefahr geriet. Ein herausragendes Beispiel ist hier der Wallring, der Ende der 1950er Jahre von einem grünen Promenadengürtel zu einem stadtautobahnähnlichen Hauptverkehrsring umgebaut wurde.



Der Hasetorwall im Jahre 1936...

auf, Teile der alten Festungswerke zu erhalten und mit großzügig angelegten grünen Promenaden zu verbinden, die das Stadtbild aufwerten und der Bevölkerung Erholung bieten sollten. Lange blieb dieses Bild der grünen Wallpromenaden in Osnabrück erhalten — bis eben nach dem zweiten Weltkrieg die Verfechter des motorisierten Individualver-

Der mittelalterliche Befestigungsring wurde in den 1870er Jahren, großzügig durch das von wirtschaftlichen Interessen geleitete Osnabrücker Bürgertum unterstützt, abgetragen. Gegen nicht unerheblichen Widerstand — einige Bürger argwöhnten, die Spazierwege würden zum Müßiggang verführen — einigte man sich dar-

kehrs auf den Plan traten. Der grüne Ring, inzwischen eine sehr beliebte Begegnungs- und Erholungsstätte, sollte zum Hauptverkehrsring umfunktioniert werden! Eine wahre Flut von Bürgerprotesten brach los; die täglichen Presseverlautbarungen lesen sich wie eine Kriegsberichterstattung. Doch die Administration setzte sich über alle Widerstände hinweg. Der Umstand, daß die Gegner des Wallumbaus völlig unorganisiert auftraten, machte es der Stadt auch leicht, ihre Planungen rigoros umzusetzen. Im Jahre 1958 verwandelte sich der grüne Wallring nach einer „Blitzaktion am Wall“ und einem „zweiten Nachtangriff“ (so die Schlagzeilen in der Lokalpresse) endgültig in eine „Stadtautobahn“.

Auf der Grundlage des auf dem Flächennutzungsplan von 1954 basierenden Generalverkehrsplan von 1956 wurden in den 1960er Jahren weitere Projekte begonnen oder realisiert, die wiederum vornehmlich den motorisierten Individualverkehr förderten und dabei das Stadtbild auch weiterhin erheblich veränderten:



... heute...



...und übermorgen?

- Der Neumarkt wurde Verkehrsknotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr.
- 1964 wurde der erste Abschnitt des Neumarkt隧nells eröffnet — die Fußgänger wurden dem Autoverkehr zuliebe unter die Erde verbannt!
- Der innere Ring (Wallring) wurde noch weiter ausgebaut.

- Innerhalb der Stadt wurde erheblicher Parkraum für Personenkraftwagen geschaffen. So wurde zum Beispiel die Hase im innerstädtischen Bereich größtenteils überbaut, um auf diese Weise Verkehrsraum auch für den sogenannten ruhenden Verkehr zu schaffen.
- Der vorgesehene äußere Ring wurde 1968/69 am südlichen Stadtrand begonnen. Später wurde er Teil der Autobahn E 8.
- Mit der Fertigstellung der „Hansalinie“ im Jahre 1968 bekam Osnabrück einen Anschluß an das bundesdeutsche Autobahnnetz.

Die Prioritäten des städtebaulichen Konzepts lagen demnach weiterhin darin, den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs nachzukommen. Zu ergänzen ist in diesem Zusammenhang, daß 1960 der Betrieb der Straßenbahn aus, wie es hieß, Rentabilitätsgründen eingestellt und die Personenbeförderung auf Omnibusse umgestellt wurde. Auch diese Entscheidung beruhte auf dem Generalverkehrsplan von 1956, der die „Erfordernisse und Entwicklungstendenzen des Verkehrs durchleuchtete und das System der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes und seines weiteren Ausbaus“ aufzeigte.

Änderung der Prioritäten

Viel hat sich natürlich seit jener Zeit getan. In der Innenstadt wurden Fußgängerzonen ausgewiesen und gestaltet, Stadtplätze wurden neu hergerichtet, dem städtischen Grün eine neue Bedeutung beigemessen. Trotzdem sind die Stadtplaner bis in die jüngste Zeit dem Prinzip einer „autogerechten Stadt“ verpflichtet geblieben. Erst heute, mit dem Rückbau von Straßen wie etwa Martini-, Iburger oder Bremer Straße, mit der Ausweisung von Busspuren, mit der Verteuerung der Parkgebühren und ähnlichen, dem motorisierten Individualverkehr entgegenwirkenden Maßnahmen, wird eine gegenläufige Tendenz in der Verkehrs- und Stadtplanung erkennbar. Auf diese Weise kann dem Leben in der Stadt möglicherweise wieder mehr Raum gegeben werden. Und sollte es gelingen, solche lokalen Bestrebungen in größere Zusammenhänge wie einer völligen Umstrukturierung überregionaler und internationaler Verkehrsnetze mit dem Ziel einer effektiven Energieeinsparung einzubinden, kann dies — gerade auch für die Entwicklung der Einen Welt — nur förderlich sein.²

² Dieser Text wurde verfaßt für die Broschüre „Osnabrück – Menschen erkunden ihre Stadt“, herausgegeben von der Dritte Welt Bilanz (Stadt Osnabrück, terre des hommes, Aktionszentrum Dritte Welt), Osnabrück 1995

Ute Vergin

Der Verkehr in Osnabrück - heute

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1992

Grundlage der folgenden Äußerungen ist der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Osnabrück aus dem Jahr 1992. Sofern nicht anders gekennzeichnet, stammen alle Aussagen aus dieser Veröffentlichung.

Im folgenden sollen die Informationen des VEP aufgeführt werden, die für die Behandlung des Themas Verkehr im Unterricht geeignet sind. Aus den Angaben des VEP heraus können z.B. Fragestellungen entwickelt oder Verkehrssituationen/ -zustände untersucht und verglichen werden.

Als Anlaß und Ziel des VEP wird genannt: „Der VEP soll den bestehenden Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1977 ablösen und den grundlegend gewandelten Zielen und Anforderungen der städtischen Verkehrsplanung Rechnung tragen.

Die gegenwärtige Verkehrsprobleme in Osnabrück werden durch den massenhaften Gebrauch des Autos verursacht. Der Autorverkehr dominiert die Stadt. Die Folgen sind: Eine überdurchschnittlich hohe Unfallrate, Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, Beeinträchtigungen des Stadtbildes, Behinderungen, Streß, Kosten und zunehmende Beeinträchtigungen der Lebens- und Standortqualitäten. Eine Lösung der Verkehrsprobleme ist nur möglich, wenn die Menge des Autoverkehrs deutlich reduziert wird und der verbleibende notwendige Autoverkehr so umwelt- und stadtverträglich wie möglich abgewickelt wird. Der Verkehrsentwicklungsplan soll dazu geeignete Strategien und Maßnahmen aufzeigen.“¹

¹ VEP, S. 1-1

Bestandsaufnahme und Analyse des Verkehrswegenetzes

Klassifizierung der Straßen in:

- Hauptverkehrs-, Verkehrs- und Sammelstraßen
- Straßen mit Linienführung des ÖPNV
- Erschließungsstraßen im Bereich verkehrsintensiver Nutzungen und besonderer Verkehrserzeuger
- Erschließungsstraßen im Bereich verkehrsempfindlicher Nutzungen
- überörtliche Straßenverbindungen

Bei der Bestandsaufnahme und **Analyse des Verkehrswegenetzes** wurden folgende Merkmale erfaßt:

- Breite der Straßenräume zwischen der Bebauung
- Art und Maß der angrenzenden Flächennutzungen
- Art der angrenzenden Bebauung
- Anzahl der Anwohner
- Sondernutzung wie Schulen, Krankenhäuser ...
- Anzahl der durchgehenden Fahrspuren
- Art der Fuß- und Radwege
- Anlagen des ÖPNV
- Art der Verkehrsregelungen (zulässige Geschwindigkeit, Einbahnstraßen, Tempo-30-Zonen ...)

Für den ÖPNV wurden folgende Merkmale aufgenommen:

- Streckenverläufe und Bedienungshäufigkeiten sämtlicher Stadt- und Regionalbuslinien
- Lage, Einzugsbereich, Erreichbarkeit der Innenstadt sowie Ausstattungsmerkmale sämtlicher Haltestellen
- bauliche und betriebliche Besonderheiten wie Busspuren, Busschleusen, LSA-Vorrangschaltungen

Der VEP stellt dabei fest, daß die räumliche Erschließung des Stadtgebietes durch das ÖPNV-Netz, legt man einen Einzugsradius von 300 m zugrunde, von wenigen Ausnahmen abgesehen (u.a. Westerberg, Widukindland, Sutthausen) als gut zu bezeichnen sei.

Vorschlag für den Unterricht: mit einem Zirkel auf dem Osnabrücker Stadtplan den Einzugsbereich von Bushaltestellen umkreisen. Welche Gebiete liegen außen vor? Ist die Erschließung des Stadtgebietes durch das ÖPNV-Netz tatsächlich so gut, wie behauptet wird?

Ferner erläutert der VEP, daß alle Osnabrücker Stadtteile im 10-Minuten-Takt bedient werden, bei Liniensplittung in der Regel im 20-Minuten-Takt. In den Spitzenstunden fahren Einsatzbusse. Damit sieht der VEP das Fahrtenangebot in der Stadt als ausreichend an; es sei im Vergleich zu anderen Städten sogar überdurchschnittlich.

Verbesserungswürdig sei allerdings die Beförderungsgeschwindigkeit. Wegen der vollen Straßen ergeben sich vor allem im Innenstadtbereich durch Ampelstau Verlustzeiten von bis zu 30 %. Nur an wenigen Stellen gibt es an den Ampeln Vorrangschaltungen für Busse. Die langen Busfahrten sind auch durch die dichten Haltestellenfolgen bedingt.

Verbesserungsbedürftig ist insbesondere der Regionalverkehr in den Stadt-Umland-Beziehungen.

Das Radwegenetz

Zur Beurteilung der Radwege in Osnabrück wurden folgende Merkmale untersucht:

- Netzzusammenhang (bzw. Lücken oder unerschlossene Stadtbereiche)
- Art der vorhandenen Radwege
- Steigungs- und Gefällstrecken
- Ausbaustandard und Qualität der Radwege
- Falschparker auf Radwegen

Der VEP kommt zum Ergebnis, daß:

- das Osnabrücker Radwegenetz lückenhaft ist und ein zusammenhängendes Radwegenetz nicht besteht
- der Ausbaustandard entlang einer Route häufig ohne Grund in Radwegmaterialien, Querschnitt und Art des Radweges wechselt
- der Zustand der Radwege häufig schlecht ist
- viele Radwege als Parkflächen für Pkw's mißbraucht werden
- daß geeignete oder gar überdachte Fahrradabstellplätze fehlen

Fußwege

- Erhoben wurden folgende Merkmale:
- separat verlaufende Fußwege abseits der Straßenräume
- Querungsstellen an den Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen
- Überwege an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage
- durch Fußgängersignalanlagen (Bedarfsampel) gesicherte Überwege
- Fußgängertunnel und -brücken
- sonstige Querungshilfen wie z.B. Mittelinseln
- Fußgängerzonen

Zur Unfallsituation

Aufgeführt wird im VEP eine Statistik über Unfälle im Straßenverkehr mit verletzten oder getöteten Personen. Die Straßen mit hoher Unfallziffer gehören sämtlich zu den radialen Ortseinfallsstraßen. Die Anzahl sämtlicher Unfälle mit Personenschäden im Jahr 1989 ergibt dabei folgende Reihenfolge:

1. Iburger Straße (42)
2. Bohmter Straße (41), davon 12 Unfälle am Ausbauende der A 33
3. Wersener Straße/ Pagenstecherstraße/ Natruper Straße (38)
4. Buersche Straße/ Mindener Straße (37)
5. Rheiner Straße/ Lotter Straße (34)
6. Bramscher Straße/ Hansastrasse (32)
7. Lengericher Landstraße/ Kurt-Schumacher.Damm/ Martinistraße (21)

Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten waren verstärkt in der

- Iburger Straße, insbesondere an Einmündungen und Kreuzungen von Wohnsammelstraßen
- Rheiner Landstraße/ Lotter Straße
- Blumenhaller Weg
- Bramscher Straße

- Heger-Tor-Wall/ Dielinger Straße
- Arndtplatz/ Heinrichstraße
- Wittekindstraße/ Möserstraße
- Hannoversche Straße/ Narupstraße.

Genauere Unfalldaten sind dem VEP nicht zu entnehmen. Dafür beschäftigt sich die Tagespresse aber immer wieder mit dieser traurigen Thematik: Zur Unfallstatistik des Jahres 1991 wird berichtet, daß Osnabrück mit 969 Unfällen pro 100.000 Einwohner an der Spitze der Unfallrangliste in Westdeutschland stand. (Zum Vergleich: „Schlußlicht“ war Herne mit 428 Unfällen je 100.000 Einwohner, für Ostdeutschland Dresden mit 488 Unfällen je 100.000 Einwohnern als unfallträchtigste Stadt, Görlitz mit 254 als verkehrssicherste.)² Acht Menschen verloren 1991 auf Osnabrücker Straßen ihr Leben. Im Jahr 1993 ereigneten sich im Stadtgebiet 5.507 Unfälle mit 14 Getöteten, 158 Schwer- und 1424 Leichtverletzten.³ 20 der 55 Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet lagen auf den Wallkreuzungen.⁴ Das Jahr 1994 schlug mit 4.888 Unfällen zu Buche und zeigte damit einen leichten Rückgang der Unfallzahlen. Elf Menschen starben im Straßenverkehr, 138 wurden schwer- und 1090 leichtverletzt. Hauptunfallursachen waren zu geringer Anstand, Abbiegen/ Wenden, Vorfahrtsmißachtungen und Überholfehler. 1994 wurde erstmals jeder der 52 Unfallschwerpunkte in der Stadt von der Polizei besucht, um Lösungsmöglichkeiten zur Entschärfung zu finden.⁵

Die Verkehrsnachfrage in Osnabrück

Die Ergebnisse im VEP beruhen auf mündliche Passantenbefragungen in der Innenstadt, auf schriftliche Beschäftigten-Befragungen in ausgewählten Betrieben und auf Querschnittszählungen im Kfz-Verkehr an ausgewählten Straßenquerschnitten in Osnabrück. Erfragt wurden die Tätigkeiten in der Innenstadt (Einkaufen, Arbeiten ...), Aufenthaltsdauer, das benutzte Verkehrsmittel, der Herkunftsort und der benutzte Parkplatz. Die

² NOZ, 16.12.1992

³ NOZ, 18.2.1993

⁴ NOZ, 4.3.1993

⁵ NOZ, 23.3.1995

Befragungen der Beschäftigten galten hinsichtlich des benutzten Verkehrsmittels auf dem Weg zur Arbeit, dem Herkunftsort, der Dauer des Weges, der Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz und des benutzten Parkplatzes.

Das Verkehrsaufkommen in Osnabrück wird bestimmt von:

- der Anzahl der Einwohner und der Bevölkerungsstruktur
- der Mobilität (Anzahl der Wege pro Person und Tag)
- der Anzahl der Pendler zwischen Osnabrück und Umland
- dem Durchgangsverkehr

Die Befragungen haben ergeben, daß im Schnitt an Werktagen in Osnabrück 645.000 Ortsveränderungen (mit allen Verkehrsmitteln) stattfinden. Rund zwei Drittel davon sind Binnenverkehr, ein Drittel ist Quell- oder Zielverkehr.

Die nachfolgende Statistik gibt die genaueren Daten bekannt:

Verkehrsmittel Verkehrsart	zu Fuß	Zwei- rad	Pkw- Fahrer	Mit- fahrer	ÖPNV	Summe
Binnenverkehr	108.300	69.200	154.400	25.250	77.850	435.000
Quell- u. Zielv.	0	3.600	157.930	23.500	25.000	210.000
Gesamtverkehr	108.300	72.800	312.300	48.750	102.850	645.000

Verkehrsaufkommen [Wege/Tag] nach Verkehrsmitteln und Verkehrsarten - 1990

Verkehrsmittel Verkehrsart	zu Fuß	Zwei- rad	Pkw- Fahrer	Mit- fahrer	ÖPNV	Summe
Binnenverkehr	24.9	15.9	35.5	5.8	17.9	100.0
Quell- u. Zielv.	0.0	1.7	75.2	11.2	11.9	100.0
Gesamtverkehr	16.8	11.2	48.4	7.6	16.0	100.0

Verkehrsmittelwahl [%] nach Verkehrsarten - 1990

Abbildungen: VEP, S. 3-7, Tabelle 3.2-5 und 3.2-6

Die Verkehrsbelastungen

Sehr aufschlußreich (aber auch ziemlich schwer zu lesen) ist der stilisierte Straßenplan von Osnabrück mit den eingetragenen Zahlen des täglichen Pkw-Aufkommens auf den Hauptstraßen.



Abbildung VEP S. 3-16, Abbildung 3.4-1

Unverträglichkeiten

Der VEP beschäftigt sich ferner mit der Wohnfeldqualität, soweit sie von der Verkehrssituation abhängig ist. Die Wohnfeldsituation an den innerstädtischen Straßen wird geprägt von:

- den Ansprüchen der Randnutzung
- der Intensität der Straßenraumnutzung durch Fußgänger und Radfahrer
- vom Erscheinungsbild der Straße
- und von der Verkehrsbelastung und dem Geschwindigkeitsniveau.

Ferner sind ausschlaggebend für die Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr die Dichte der Wohnungen, der Hausabstand, die Geschlossenheit der Bebauung und der Abstand der Häuser zu den Straßen (Vorgärten, Baumbestand). Es werden fünf Empfindlichkeitsstufen ausdifferenziert, wobei die Stufe „sehr hohe Empfindlichkeit“ sich auf dichte Wohngebiete, geringe Straßenbreite, empfindliche Randnutzung wie Schulen, Krankenhäuser etc. und hohes Fußgänger- bzw. Radleraufkommen bezieht. In diesen Straßen sollten nicht mehr als 22 Kfz/ h fahren. (Verkehrszählungen vor den jeweiligen Schulen könnten die tatsächlichen Daten ermitteln.)

Parkraumsituation

Zum Zeitpunkt des Verfassens des VEP gab es in der Innenstadt und dem nahen Umfeld ca. 10.000 Parkplätze, die durchschnittlich 2,8 mal am Tag frequentiert wurden. 13 % der Beschäftigten, Besucher und Kunden der Innenstadt stellen ihre Autos in den umliegenden Wohngebieten ab und erzeugen hier einen zusätzlichen Parkdruck. Der VEP stellt fest, daß der geschätzte Bedarf an Parkplätzen in der Innenstadt und die tatsächlich vorhandenen Parkplätze nahezu deckungsgleich seien.

Trend-Szenario

Das sogenannte Trend-Szenario geht von der Umsetzung der heute erkennbaren verkehrspolitischen Absichten von EG, Bund, Land und Kommune aus. Im einzelnen läßt sich das Trend-Szenario durch folgende Stichworte beschreiben:

- Ausbau und Beschleunigung des ÖPNV unter den derzeitigen betriebswirtschaftlichen Bedingungen
- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf den Hauptverkehrsstraßen durch ordnungspolitische und gestalterische Maßnahmen
- flächendeckende Verkehrsberuhigung

- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gemäß den Verkehrswegeprogrammen von Land und Bund
- Änderung der Wertvorstellungen der Bevölkerung insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl

Bei dieser Auflistung sind die Widersprüche der Verkehrspolitik allerdings offensichtlich: Schaffung von Parkplätzen im Innenstadtbereich wird keine Änderung der Wertvorstellungen der Bevölkerung erreichen. Im Gegenteil: mehr Parkraum in der Innenstadt bedeutet mehr Individualverkehr. Das gleiche gilt für den Ausbau des Verkehrsnetzes. Man könnte mit den Schülerinnen und Schülern eigene Trend-Szenarien speziell auf Osnabrück abgestimmt entwickeln.

Ökologie-Szenario

Der VEP stellt fest, daß auf die Verkehrsentwicklung in deutlich stärkerem Maße eingewirkt werden kann, als im Rahmen des Trend-Szenarios unterstellt wird. Das Ökologie-Szenario, basierend auf grundlegende veränderte Rahmenbedingungen für den Autoverkehr in EG, Bund, Land und Kommune läßt sich durch folgende Stichworte charakterisieren:

- auf Neubau von Straßen wird weitgehend verzichtet
- veränderte Rahmenbedingungen im Güterverkehr; stärkere Verlagerung auf die Schiene; neue örtliche Güterverteilungskonzepte
- neue Finanzierungsmodelle für den ÖPNV; erhebliche Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen und Komfortsteigerungen
- drastische Verteuerung der Kosten im Autoverkehr
- zeitliche und räumliche Beschränkung der Autonutzung
- deutliche Veränderungen der Wertvorstellungen und Verhaltensweisen der Bevölkerung in Bezug auf die Autonutzung

Das Ökologie-Szenario unterstellt allerdings Maßnahmen, die z.T. nicht in der Zuständigkeit der Stadt Osnabrück liegen. Diese Maßnahmen betreffen alle Städte.

Gesamtverkehrskonzept

Die wichtigsten Maßnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Osnabrück sind laut VEP:

- deutliche Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt und dem Umland
- Beschleunigung des ÖPNV durch die Anlage besonderer Busspuren und/ oder Umweltpuren, durch Vorrangschaltungen an Ampeln, durch den Rückbau von Busbuchten und durch andere verkehrslenkende Maßnahmen
- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und Einführung von Anwohnerparken in der erweiterten Osnabrücker Innenstadt
- Anlage von Park-and-Ride-Plätzen für diejenigen Pendler aus dem Umland, die auch nach Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen über kein ausreichendes ÖPNV-Angebot verfügen
- Ausbau eines geschlossenen Radwegenetzes durch Netzergänzungen und Qualitätsverbesserungen bestehender Radwegeverbindungen
- Neugestaltung der Hauptverkehrsstraßen mit den Zielen Geschwindigkeitsdämpfung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt und Neugestaltung städtebaulich bedeutender Plätze und Straßen
- durch die West- und die Ostumgehung könnten die Stadtteile Schinkel und Westerberg deutlich von nichtquartiersbezogenem Autoverkehr entlastet werden.

Die vom VEP vorgeschlagenen Maßnahmen

Der VEP wurde Anfang der 1990er Jahre erarbeitet, und seitdem hat die Stadt Osnabrück einige der aufgeführten Verbesserungsvorschläge bereits umgesetzt. Man könnte mit den Schülern die einzelnen genannten Orte aufsuchen und erkunden, wo sich was verändert hat, wo Verbesserungen dringst nötig wären oder selber Verbesserungsvorschläge ausarbeiten.

Der VEP schlägt vor:

In einer ersten Stufe:

- Schaffung der Voraussetzungen für eine intensivere Zusammenarbeit der städtischen und regionalen Buslinien

- Schaffung der personellen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für das Anwohnerparken
- Anschaffung und Installation des Verkehrsrechners als Voraussetzung für das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm
- intensive Öffentlichkeitsarbeit für die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes

Nächste Schritte wären:

- vierspuriger Ausbau des Peterburger Walls
- Rückbau von Wittekindstraße und Neuer Graben auf zwei Fahrspuren für den Autoverkehr; Anlage von Busspuren und Radwegen, im Bereich Neumarkt als Umweltspuren
- Sperrung der Kleinen Domsfreiheit für den Autoverkehr
- Neugestaltung der südlichen Johannisstraße
- Umwidmung der Möserstraße in eine Bus- und Fahrradstraße
- Sperrung der Johannisfreiheit in Höhe des Marienhospitals
- Umwidmung der Bier- und Krahnstraße zur Fußgängerzone
- Umwidmung des Marktes zur Fußgängerzone
- Sperrung der Hasestraße für den Autoverkehr an Samstagen in der Zeit von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Anlage von Busspuren auf dem Natruper-Tor-Wall
- Anlage eines ebenerdigen Fußgängerüberweges in Höhe der Hasestraße zum Bahnhof Hasetor
- Anlage von Radfahrstreifen in der nördlichen Möserstraße
- Einführung von Anwohnerparken in den innenstadtnahen Wohngebieten
- Schrittweise Umsetzung des Parkraumkonzeptes in der Innenstadt
- Anlage von Busspuren in der Iburger Straße, Bremer Straße, am Kurt-Schumacher-Damm, in der Sutthausener Straße, Hannoverschen Straße und Natruper Straße
- Rückbau von Busbuchten in Buskaps⁶
- Ausbau von Park-and-Ride-Plätzen
- Ausbau der ÖPNV-Verbindungen in den Stadt-Umland-Relationen
- Einführung einer neuen Ringlinie im Stadtbusnetz

⁶ Buskaps: Die Busse halten auf der Fahrbahn, die Eintrittsbereiche am Buskap sind zu einer Plattform erhöht, damit das Ein- und Aussteigen erleichtert wird. Der Autoverkehr muß hinter dem Bus warten, hat aber anschließend den Vorteil, die vom Verkehrsrechner für die Busse gelenkte „Grüne Welle“ mit ausnutzen zu können

- Ausbau der Radwege entsprechend dem Radwegkonzept, auch in Verbindung mit den Busspuren
- Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung durch Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen

Einige dieser vorgeschlagenen Maßnahmen hat die Stadt bereits umgesetzt, z.B. den vierspürigen Ausbau des Petersburger Walls. Dabei scheint es kein Zufall zu sein, daß die Veränderungsvorschläge, die den individuellen Kraftfahrzeugverkehr fördern, zuerst aufgegriffen wurden ...

Verkehr in Osnabrück - die aktuelle öffentliche Diskussion

Von den derzeit ca. 17.200 erfaßten Zeitungsartikel im NUSO-Archiv beschäftigen sich mehr als 4.500 allein mit dem Thema Verkehr in Osnabrück. Deutlicher kann kaum demonstriert werden, wie dominant das Thema in der Öffentlichkeit behandelt wird. In den letzten fünf Jahren standen folgende Schwerpunkte im Mittelpunkt:⁷

- ADFC
- Amphibienschutz
- Autobahnen
- Baumfällen zugunsten von Straßenerweiterungen
- Behinderte im Straßenverkehr
- Bus- und Umweltpuren
- Einführung einer Öko-Steuer?
- Fahrverbot bei Ozonalarm?
- Fluglärm in Atter
- Frachtzentrum
- Frauenparkplätze
- GVZ
- Haseuferweg
- Kinder im Straßenverkehr
- Mobil ohne Auto

⁷ Wobei die Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann

- Neumarkttunnel: Vertreibung der Fußgänger unter die Erde
- ÖPNV
- Ostumgehung
- Park + Ride
- Parkplatzsituation in der Innenstadt
- Radfahren in Fußgängerzonen
- Radwege
- Ringverbindung des ÖPNV
- „Runder Tisch Verkehr“
- „Stadtautobahn“ Wallring
- Sperrung der Altstadt für den Individualverkehr
- Straßensicherheit im Winter: der Einsatz von Streusalz
- Tempo-30 auf allen Straßen?
- Tourismus in Osnabrück
- VEP
- Verbesserung des Bahnhofsvorplatzes
- Verkehr und Lärm
- Verkehrsberuhigte Zonen
- Verkehrsentlastung auf den Einfallstraßen
- Westumgehung
- Wieder eine Straßenbahn in Osnabrück?

Allein diese Aufzählung bietet eine Fülle von thematischen Schwerpunkten, die ganz konkret am Beispiel der Stadt Osnabrück im Unterricht behandelt und/ oder vor Ort erkundet werden können. Das NUSO-Archiv kann dabei mit zahlreichen Informationen behilflich sein. Einfach fragen.

UTE VERGIN

Die Geschichte der Eisenbahn in Osnabrück

1855 wurde in Osnabrück die erste Eisenbahn eingeweiht.

Damit könnte eine Geschichte der Eisenbahn oder die Darstellung der Eisenbahnentwicklung in Osnabrück beginnen. Allerdings würde man bei diesem Vorgehen mitten in der Stadtgeschichte ansetzen und die Verbindungen und Verknüpfungen der allgemeinen Stadtgeschichte, aber auch die Einbettung der Stadthistorie in die gesamtgesellschaftliche, -politische, -wirtschaftliche und -technische Geschichte und Entwicklung des deutschen Staates unberücksichtigt lassen. Und dabei würden wichtige Informationen und Verbindungen, die für das Verständnis der Osnabrücker Geschichte in der Neuzeit unerlässlich sind, unter den Tisch fallen. Teilbereiche der Stadthistorie müssen immer im Gesamtzusammenhang gesehen werden, da sie sonst mißverstanden werden könnten. Dieser Abhandlung über die Geschichte der Eisenbahn in Osnabrück soll also eine kurze Schilderung des Gesamtzusammenhanges vorangestellt werden, wobei als Schwerpunkt zum einen der Osnabrücker Handel angesprochen werden soll (und in diesem Zusammenhang die Verkehrsanbindungen) und zum anderen die für die Thematik relevante politische und wirtschaftliche Situation in der ersten Hälfte des 19. Jh., also der zeitgenössische Rahmen, in den der Bau der Eisenbahn fiel. Und selbstverständlich soll auch eine kurze Einführung in die Geschichte der Eisenbahn selbst gegeben werden, um das Thema abzurunden.

Der alte Osnabrücker Handel

Handel und Verkehr können nicht voneinander getrennt werden: Ohne Verkehrswege und -mittel kann nicht einmal ein Regionalhandel aufgebaut werden - und ein Fernhandel schon gar nicht. Umgekehrt steht der Ausbau von Verkehrswegen oder die Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln im direkten Zusammenhang mit dem Handel: ohne Regional- und Fernhandel wäre niemals ein Verkehrsnetz entstanden.

Auch wenn man etwas über einen Teilbereich der Geschichte der Stadt Osnabrück schreiben will, bleibt es mitunter unerlässlich, mit Karl d. Gr. zu beginnen, der, wie allseits bekannt, 783 n. Chr. Osnabrück zum Bischofssitz erhob und damit die zukünftigen Weichen für die Bedeutung der Stadt stellte. Der in der Domburg beheimatete Klerus zog unweigerlich weitere Bewohner an, die - mittels Handwerk oder Handel - für die Versorgung der Geistlichkeit mit Gebrauchs- und Luxusgegenständen zuständig war. Da auch diese Gewerbetreibenden versorgt werden mußten, begann ein lebhafter Handel mit dem Umland. Das 100 Jahre später erteilte Stadtrecht (889 n. Chr.) war mit Münz-, Markt- und Zollrecht verbunden, wertete Osnabrück erneut auf, schuf zusätzliche Einnahmequellen über Steuern und Zölle und verstärkte die dominante Position der Stadt im Weser-Ems-Gebiet.¹ Mit dem Recht, das Siedlungsgebiet mittels einer Stadtmauer zu schützen, dem Status einer reichsfreien Stadt und somit nur dem Kaiser untertan zu sein und dem Recht zur niederen Gerichtsbarkeit wuchs die Bedeutung der Stadt im Mittelalter stetig, zog immer mehr Bewohner - vor allem Handwerker und Kaufleute - an und entwickelte sich zu einer wohlhabenden Metropole. Der Einstieg in den überregionalen Handel begann mit den Erzeugnissen der in Osnabrück beheimateten Leinenweber, ein Berufszweig, der seit Jahrhunderten in Osnabrück und Umland angesiedelt war.²

Im Jahre 1253 n. Chr. unterzeichneten Vertreter der Städte Osnabrück, Soest, Lippstadt, Dortmund und Münster den Vertrag zum „Westfälischen Städtebund“, der den Schutz der gemeinsamen Handelsinteressen als Hauptaufgabe hatte. Die Sicherheit der Handelswege konnte erhöht werden, und die Einigung darüber, die Absatzgebiete der Vertragspartner zu akzeptieren - statt in Konkurrenz zu treten - ließen die Absätze der Os-

¹ Schröder, Sven, Die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der Stadt Osnabrück im Wandel der Zeit. Ein Beitrag zum Wettbewerb der Körber-Stiftung „TEMPO, TEMPO ... Mensch und Verkehr in der Geschichte“ um den Preis des Bundespräsidenten, MS Lotte/ Wersen 1991, S. 11 f (in der Stadtbibliothek unter „Deo 00 Sch“ zu finden)

² Vergl.: Schröder, S. 15

nabrücker Kaufleute steigen. Besonderen Aufschwung nahm der Woll- und Leinenhandel.³ Im 14. Jahrhundert trat Osnabrück dem „Bund van der düdeschen hanse“ bei, und die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Stadt war eng mit der gesamten Hanseentwicklung verbunden. Mit dem Beitritt zur Hanse wurden völlig neue Wirtschaftsräume in Europa erschlossen. War bis dahin vor allem das norddeutsche Tiefland Schwerpunkt der Handelsbeziehungen, so entstand nun lebhafter Wagenverkehr auch mit Städten des europäischen Auslandes.⁴

Die weitere Geschichte des Osnabrücker Handels ist wechselvoll: Untergang der Hanse, Kriege und Belagerungen brachten das wirtschaftliche Leben und damit vor allem den Fernhandel zwar immer wieder zum Erliegen, aber Osnabrück fiel nicht, wie so viele andere ehemaligen reichsunmittelbaren und/ oder Hansestädte, in die Bedeutungslosigkeit.

Als die im Jahre 1648 von dem Fürstenhaus von Thurn und Taxis eingerichtete Postverbindung auch die Städte Hamburg, Osnabrück, Köln und Münster miteinander verband und durch Botenlinien mit der Braunschweiger-Lüneburger Post ergänzt wurde, konnte Osnabrück seine verkehrstechnische Bedeutung in Norddeutschland wieder aufbauen.⁵ Verstärkt wurde der Fernhandel durch den Bau des Osnabrücker Schlosses (1667 n. Chr.) und dem Status der Residenzstadt des Bistums Osnabrück, denn die kurfürstliche Hofhaltung zog viele Künstler und Gelehrte an. Immer mehr Gebrauchs-, vor allem aber auch Luxusgegenstände mußten in die Stadt transportiert werden, was besonders den überregionalen Handel und Verkehr ankurbelte.⁶

Mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen 1803/ 1806 gliederte sich Osnabrück in das nun geschaffene Königreich Hannover ein. Der Wegfall der Klein- und Vielstaaterei (nach dem Wiener Kongreß bestand der nun geschaffene Deutsche Bund „nur“ noch aus 32 Einzelstaaten mit 37 Regenten und nicht mehr - wie das Heilige Römische Reich Deutscher Nationen - aus mehr als hundert) förderte den überregionalen Handel, da viele Grenzen und Zölle mit der Aufhebung ehemaliger Territorialstaatsgrenzen abgeschafft worden waren. Außerdem verkürzte sich die Reisezeit. Aber immer noch wurde der Handel wegen der vielen Grenzen und der Frage der Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Handelswegen stark behindert. Preußen, mächtigster Faktor im gesamten nordwestlichen- und -östlichen Raum, regte 1833 die Bildung des Deut-

³ Vergl. Schröder, S. 18

⁴ Vergl. Schröder, S. 20

⁵ Vergl. Schröder, S. 27

⁶ Vergl. Schröder, S. 28

schen Zollvereins an, um über Handels- und Zollabkommen den Fernhandel auszubauen und damit seine wirtschaftliche Entwicklung zu forcieren. Während dieser Jahre litt der Osnabrücker Handel stark unter der Tatsache, daß sich das Königreich Hannover nicht entschließen konnte, dem Deutschen Zollverein beizutreten. Osnabrück war zum größten Teil von Zollvereinsgebiet umschlossen und mußte sich mit verschärften Konkurrenzsituationen und unterschiedlichen Vertragsbedingungen abfinden. Erst 1853 trat das Königshaus Hannover dem Zollverein bei.⁷

Im Laufe der Jahrhunderte hatte sich die Zuständigkeit für den Handel geändert. Waren es im Mittelalter noch vorwiegend Handwerker, die selbst ihre Erzeugnisse auf Märkten oder im eigenen Haus feilboten, so wurde nach und nach die Kaufmannsgilde immer stärker, nicht zuletzt deshalb, weil ihnen 1847 die Königliche Hannoversche Gewerbeordnung gestattete, Waren von auswärts zu beziehen und zu verkaufen, selbst wenn ihre Herstellung in der heimischen Stadt das Vorrecht eines Handwerks war. Bereits einige Jahre zuvor (1843) hatten die Kaufleute in Osnabrück einen Handelsverein gegründet, um besser für ihre Interessen eintreten zu können.

Die Situation im 19. Jahrhundert

Osnabrück hatte seit der Frühen Neuzeit eine wechselvolle politische Geschichte erlebt, die 1802 in die Eingliederung in das Königreich Hannover mündete. Auf dem Wiener Kongreß (1814/ 1815), eine Zusammenkunft der europäischen Monarchen und Staatsmänner zur politischen Neuordnung Europas nach dem Sturz Napoleons, wurden auch die politischen Grenzen der mehr als 30 deutschen souveränen Einzelstaaten (denn zu diesem Zeitpunkt gab es einen deutschen Nationalstaat noch nicht) neu definiert und der Deutsche Bund gegründet. Es bestanden immer noch viele Zollschranken, und der Handel war sehr behindert, außerdem fehlten gut ausgebaute Fernverkehrswege, da sich für deren Instandhaltung, wenn sie die Staatsgrenzen überschritten, niemand zuständig fühlte. Der sehr späte Eintritt Hannovers in den Deutschen Zollverein und schließlich der Untergang des Königshauses Hannover, die Bildung des Norddeutschen Bundes 1866,

⁷ Vergl. Hoffmeyer, Ludwig, Chronik der Stadt Osnabrück, Osnabrück 1985 (5. Auflage), S. 393; Conze, Werner/ Hentschel, Volker, Ploetz - Deutsche Geschichte. Epochen und Daten, Darmstadt 1988 (4. Aufl.), S. 173

die neue Zugehörigkeit Osnabrücks zu Preußen und letztlich die Reichsgründung 1871 zeigen die wechselvolle politische Geschichte Osnabrücks im 19. Jahrhundert auf. Und während dieser langen Phase des politischen Umbruchs veränderten sich Gesellschaft und Wirtschaft ebenso gravierend. Und genau in diese Zeit des politischen Durcheinanders fielen Planung und Bau der ersten Eisenbahn in Osnabrück. Dabei kann die Einführung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn durchaus synonym für die gesamten Umwälzungen und Veränderungen betrachtet werden.

Eisenbahn allgemein

Als erstes erfolgt die lexikalische Definition des Begriffes „Eisenbahn“. Laut Brockhaus ist darunter zu verstehen: „Bezeichnung für Schienenbahnen zum Transport von Personen und Gütern in einem geregelten Eisenbahnbetrieb, für den ein besonderer Bahnkörper mit besonderem Oberbau (Eisenbahnoberbau) und besonderen Eisenbahnsignalanlagen sowie in der Regel Eisenbahnfahrpläne erforderlich sind. Als Fahrzeuge dienen entweder zu Zügen zusammengekuppelte Eisenbahnwagen, die von Lokomotiven gezogen (mitunter auch geschoben) werden, oder Triebwagen, in denen Antriebsmaschinen und Nutzraum in einer Wageneinheit untergebracht sind. Zu den Eisenbahnen rechnen auch S-Bahnen (Stadtschnellbahnen), nicht aber Straßenbahnen, Hoch- oder Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Art (z.B. Standseilbahnen und Magnetschwebebahnen).

Die Vorteile des Verkehrs auf der Schiene liegen vor allem in der geringen Rollreibung zwischen Rad und Schiene gegenüber Gummireifen auf Asphalt, Beton u.a., weshalb nur geringe Zugkräfte für eine recht hohe Anhängerlast benötigt werden. Aus dem gleichen Grund - verbunden mit der Spurführung durch die Räder - lassen sich lange Zugeinheiten bilden (bei der Dt. Bundesbahn⁸ Reisezüge bis zu 400 m, Güterzüge bis zu 700 m Länge), die wenig Begleitpersonal erfordern. Auch ist eine Automatisierung des Verkehrs recht leicht. Außerdem benötigt der Schienenweg geringeren Raum als die Autobahn und ein Schifffahrtskanal, nämlich 6 m Breite für eine eingleisige, 10 m Breite für

⁸ Und heute bei der Bahn AG; das Lexikon stammt aus dem Jahr 1988, als es die Bahn AG noch nicht gab

eine zweigleisige Strecke, und er ist erheblich weniger witterungsabhängig und damit sicherer als die Straße.⁹

Die **Nachteile** der Eisenbahn sind: Nur an der Strecke liegende Orte können bedient werden; die geringe Radreibung gestattet keine großen Steigungen, verursacht aber einen langen Bremsweg (rd. 1.000 m aus einer Geschwindigkeit von 140 km/h); für den Schnellverkehr sind Strecken mit großen Kurvenhalbmessern und in hügeligen und gebirgigem Gelände viele Brücken, Einschnitte und Tunnel erforderlich (um Steigung und Steigungsänderung möglichst gering zu halten); es sind nur Fahrten zu festgelegten Zeiten (nach Fahrplan) möglich; im Güterverkehr ist das Sammeln und Verteilen der Transporteinheiten auf den Rangierbahnhöfen sehr arbeitsaufwendig. Insgesamt ist daher die Beförderung auf der Schiene nur bei hohem Transportaufkommen und einer Konzentration der Verkehrsströme wirtschaftlich.¹⁰

Die Geschichte der Eisenbahn

Wenn wir heute von Eisenbahnen sprechen, meinen wir eigentlich die Züge, die auf eben diesen Eisenbahnen rollen. Der moderne Eisenbahnverkehr ist gerade etwas älter als 160 Jahre, spurgeführte Bahnen jedoch, und das ist das gleichgebliebene Prinzip, zum Beispiel in Felsboden eingeschlagene Spurrillen für Fuhrwerke, sind bereits - wie sollte es anders sein - aus dem antiken Griechenland bekannt. Seit dem 16. Jahrhundert wurden vor allem im Bergbau der Länge nach aneinandergelegte Holzbohlen als Schienen für Loren verwendet. Diese Bohlen wurden in England, der Wiege der modernen Eisenbahn, 1767 mit Eisen beschlagen (daher Eisenbahn). Zur besseren Spurführung wurden die Räder mit Spurkränzen versehen. 1789 führte W. Jessop die Grundform der heutigen Schiene ein. 1820 gelang das Walzen von Stahlschienen, die die spröderen gußeisernen Schienen ablösten. 1801 erteilte das britische Parlament die Konzession für die erste öffentliche Pferde-Eisenbahn von Wandsworth nach Croydon, deren Spurweg jeder auch

⁹ auf die Umweltfreundlichkeit der Eisenbahn gegenüber Pkw's/ Lkw's wird in dem Artikel nicht verwiesen

¹⁰ in: Brockhaus-Enzyklopädie in 24 Bänden, Band 6, Mannheim 1988, S. 213 f. Die letzte Aussage des Textes (Rentabilität von Gütern auf der Schiene) ist m.E. umstritten und kann sehr unterschiedlich diskutiert werden

mit seinem eigenen Fuhrwerk benutzen konnte. 1825-1832 wurde die erste kontinentale Pferde-Eisenbahn von Linz nach Budweis eingerichtet, 1860 die erste Londoner, 1865 die erste Berliner Pferdebahn.

Die von G. Stephenson gebaute Lokomotive „Locomotion No. 1“ wurde 1825 bei der ersten öffentlichen Dampf-Eisenbahn von Stockton nach Darlington (zunächst nur für Güter) eingesetzt; sie erreichte eine Geschwindigkeit von etwa 15 km/ h. Die erste Personen- Dampf-Eisenbahn verkehrte seit 1830 zwischen Liverpool und Manchester; mit ihr begann das Zeitalter des Eisenbahnverkehrs.

Die erste Dampf-Eisenbahn Deutschlands (mit der Stephenson-Lokomotive „Adler“ und der englischen Spurweite von 1,435 m) befuhr die als Ludwigsbahn am 7.12.1835 eröffnete Strecke von Nürnberg nach Fürth (6 km).



Abb. 1: Nachbildung des historischen „Adlers“, aufgebaut vor dem Osnabrücker Hauptbahnhof¹¹

In Deutschland fiel der Höhepunkt des Eisenbahn-Baus in die Zeit von 1870 bis 1910. Ende des 19. Jahrhunderts waren die wichtigsten Eisenbahnen Deutschlands in neun Länder-Eisenbahnen zusammengefaßt; sie wurden 1921 reichseigen (Deutsche Reichsbahn, in der BRD seit 1951 Deutsche Bundesbahn). Gleich von Beginn an (also seit 1835) wurde ein fahrplanmäßiger Verkehr eingerichtet (auf der Ludwigsbahn stündlich). Neben die bis 1893 unterschiedlichen Ortszeiten setzte man eine besondere, für alle Strecken einheitliche „Eisenbahnzeit“.

Die Fahrgeschwindigkeiten der Eisenbahnen stiegen schon im 19. Jahrhundert auf bis zu 120 km/ h an. Die erste Diesellok wurde 1912 gebaut, sie fuhr bis zu 100 km/ h. Die ersten elektrischen Eisenbahnen fuhren bereits 1903 (Marienfelde - Zossen, Berlin Potsdamer Bahnhof - Lichtenfelde Ost). 1931 erreichte der „Schienenzeppelin“ von F. Kruk-

¹¹ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 49

kenberg zwischen Berlin und Hamburg 230 km/ h Spitzengeschwindigkeit bei einer planmäßigen Reisegeschwindigkeit von 125 km.

Diesel- und Elektrolokomotiven lösten 1977 in der BRD die letzten Dampflokomotiven ab.

Die ersten Personenwagen der Eisenbahnen glichen Kutschen. Sie paßten sich später in Fahrgestell und Aufbauten dem Schienenweg an; ihre Länge vergrößerte sich von rund 4 m bis 1890 auf 18 m.

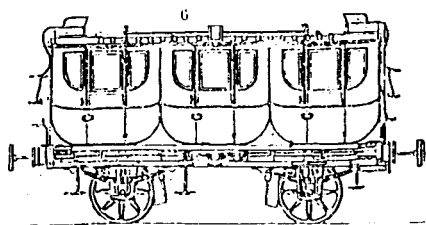


Abb. 2: Eisenbahnkutsche¹²

In Europa zeigte die Innenausstattung der Züge zwischen der 1. und 3. oder gar 4. Klasse krasse

Unterschiede, die das Abteilsystem noch unterstrich. In Nordamerika benutzte man bereits seit 1835 Durchgangswagen mit Mittelgang. Ein Pionier des Wagenbaus wurde 1858 G. M. Pullmann. Auf den Einfluß der Pullmann-Wagen geht die erste Schlafwagenverbindung (Berlin - Ostende 1873) sowie die Einführung der Speisewagen ab 1880 zurück. Der Durchgangszug (D-Zug) mit gedeckter Verbindung zwischen den Wagen ist ebenfalls amerikanischen Ursprungs.¹³

Der Eisenbahnbau in Deutschland verlief in drei Phasen: die Anfänge liegen in isolierten Eisenbahnlinien zwischen nahe gelegenen Städten, die zweite Phase (von ca. 1840-1860) galt dem Zusammenwachsen längerer Strecken und der Entstehung der großen Durchgangsverbindungen, nachdem vorher jeder deutscher Staat für sich die wichtigsten Verbindungen im Nahverkehr gebaut hatte, ohne seine Planung auf einen durchgehenden Fernverkehr abzustellen. In der dritten Periode bis ca. 1880 wurde der Ausbau der bis dahin noch fehlenden Hauptstrecken vollendet. Abschluß der Eisenbahnentwicklung in Deutschland war der Bau zahlreicher Klein- und Nebenbahnen. Ende des 19. Jahrhunderts nahm das deutsche Eisenbahnnetz in West- und Mitteleuropa den ersten Platz ein.

Die ersten Eisenbahnen Deutschlands - bis auf wenige Ausnahmen - verdanken der Privatinitiative ihre Entstehung und ihren schnellen Ausbau. Initiatoren waren Kaufleute und Industrielle (besonders aus der Schwerindustrie). Ohne deren Finanzkraft hätte dieser massive Ausbau nicht gelingen können. Allerdings war man sich über die Frage, ob Pri-

¹² Abbildungsnachweis: Herder Lexikon Bd. 2, Stichwort „Eisenbahn“

¹³ Vergl. Brockhaus-Enzyklopädie in 24 Bänden, Band 6, S. 213 ff

vat- oder Staatsbahn, überhaupt nicht einig. Um 1870 lagen die Hälfte der Eisenbahnen bereits in Besitz der großen Bundesstaaten, und Privatunternehmer brauchten für ihre Bahnen staatliche Genehmigungen. Nach und nach wurden aber - bis auf Kleinbahnen - die Eisenbahngesellschaften verstaatlicht, bis in der Weimarer Republik schließlich die Deutsche Reichsbahn als Staatsbahn gegründet wurde.¹⁴

Wenn man sich das Reisen mit der Eisenbahn im letzten Jahrhundert ein wenig genauer vorstellen will, sollte man eine zeitgenössische Beschreibung zur Hand nehmen. Im Herder-Lexikon aus dem Jahre 1903 ist u.a. zu lesen:

„Die einzelnen Wagenarten (Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen) unterscheiden sich in ihrem Untergestell nur wenig, in ihrem Oberteil dagegen bedeutend voneinander. Die ersten englischen Personenwagen waren den alten Postkutschen nachgebildet und hatten gewöhnlich 3 Abteile, die wie neben einandergesetzte Postwagen aussahen. Auf dem Dach wurde das Reisegepäck, häufig auch Reisende selbst, untergebracht. Reiche Leute zogen es oft vor, zu Bahnfahrten sich ihrer eigenen Wagen zu bedienen, die auf offenen Güterwagen befestigt wurden. Die Wagen 2. Klasse waren vielfach ohne Fenster; bisweilen fehlte auch das Dach. Wagen der 3. Klasse waren regelmäßig unbedeckt [...] Die heute gebräuchlichen Personenwagen¹⁵ [...] sind entweder durch Querwände in einzelne von den Seitenwänden aus zugängliche Abteile getrennt [...] oder sie haben einen oder mehrere grosse Räume mit einem Durchgang in der Längsrichtung und Eingänge an den Stirnseiten. Die Abteilwagen bieten den Vorteil vollständiger Trennung der Reisenden nach Gruppen (Raucher, Nichtraucher, Frauen) und ermöglichen ein schnelles Ein- und Aussteigen, sind aber bei langer Fahrt und starker Benützung für die an ihre Plätze gebundenen Reisenden unbequem und auf Strecken ohne Bahnsteigsperrung für die Schaffner gefährlich.[...] Die Durchgangswagen gestatteten einen freieren Verkehr der Reisenden und zweckmässige Anordnung der Aborte¹⁶ [...] Die neueren Durchgangswagen sind mit versenkbaren breiten Fenstern versehen, die als Notausgänge benutzt werden können.“

Und zur Innenausstattung heißt es:

„Die Abteile 1. und 2. Klasse haben gepolsterte, gewöhnlich ausziehbare Sitze und gepolsterte Rückenlehnen, die Abteile 3. Klasse erhalten in Deutschland keine, in England leichte Polsterung. Die Wagen 4. Klasse, die früher ohne Sitzgelegenheit waren, sind jetzt allgemein mit Sitzplätzen ausgestattet[...]"¹⁷

Das Reisen im letzten Jahrhundert mit der Eisenbahn war zwar gegenüber dem früheren Wander- oder Kutschenbetrieb enorm erleichtert worden: man kam nicht nur wesentlich

¹⁴ Vergl. Rübberdt, Rudolf, Geschichte der Industrialisierung, München 1970, S. 85

¹⁵ um 1900

¹⁶ zu dieser Zeit verfügten nur Fernzüge über Toiletten; waren es reine Abteilwaggons, mußte jeweils zwischen zwei abteilen ein Abort eingebaut sein

¹⁷ in: Herders Konversations Lexikon, Zweiter Band, Freiburg im Breisgau 1903, o. S (Artikel: Eisenbahn)

schneller, sondern auch bequemer ans Ziel. So komfortabel wie heute war das Reisen mit dem Zug allerdings nicht. Die Aufteilung in 4 Reiseklassen erlaubte es wirklich nur den begüterten Reisenden, sich bequem in die Polster sinken zu lassen. Das einfache Volk stand - anfangs sogar auf offenen Wagen - oder saß auf harten Holzpritschen. Geheizt wurde bis zur Jahrhundertwende mit Kanonenöfen (wenn diese überhaupt vorhanden waren), die eine ständige Gefahrenquelle darstellten. Beleuchtet wurden die Wagen mit Rüböl- oder Petroleumlampen; erst zu Beginn dieses Jahrhunderts gelang es, mittels mitgeführter Dynamos eine elektrische Stromversorgung zu erhalten¹⁸ Fahrgäste durften keine feuergefährlichen Gegenstände oder geladene Gewehre mit in den Zug nehmen. Tiere durften ebenfalls nicht mitgeführt werden. Sichtlich Kranke sowie solche Personen, „welche durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden“ durften nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Coupee für sie gelöst wurde.¹⁹

Die Bedeutung der Eisenbahn

Die Entwicklung der modernen Eisenbahn geschah natürlich nicht im luftleeren Raum, sondern muß im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Mit dem Einsetzen von Dampfmaschinen im Kohlenbergbau war gleichzeitig ein verbessertes Transportwesen vonnöten, um die steigende Kohlenförderung auch weiterbefördern zu können. Auf die ersten Schienensysteme mit Pferdewagen ist bereits hingewiesen worden, aber die Konstruktion einer dampfbetriebenen Zugmaschine revolutionierte das gesamte Verkehrswesen. Die durchschnittliche Tagesleistung von Postkutschen (10-15 km) wurde auch mit den anfangs geringen Stundenkilometern (25 bis 30 km/ h) der Dampflokomotiven um ein vielfaches übertroffen. Die Postkutschen hatten ausgedient. Die einsetzende Industrialisierung war auf dieses neue Verkehrssystem angewiesen, umgekehrt forcierte der massive Bau von Eisenbahnstrecken, den Maschinen und Waggons das industrielle Wachstum. Insgesamt wurde der Fernhandel enorm ausgebaut, und trotz der Beschleunigung der Transporte und Abkürzung der Reisezeiten wurden die Beförderungskosten

¹⁸ Vergl. Herder Konversationslexikon, Freiburg i. Breisgau 1903. o.S. (Artikel: „Eisenbahn“)

¹⁹ Hülsmann, Lothar, Die Eisenbahn in Osnabrück, Freiburg 1982, S. 22

erheblich gesenkt. Überall konnten neue Märkte erschlossen und bisherige Absatzgebiete erweitert werden, nachdem die bisherige Produktion größtenteils nur für einen engen lokalen Bereich Bedeutung hatte. Hunderttausende von Arbeitern fanden in der beginnenden Eisenbahnindustrie neue Arbeitsplätze, überall setzte eine massive Landflucht ein, gleichzeitig wuchsen die Arbeitersiedlungen in den Städten. Mit der Aufnahme des Eisenbahnverkehrs wurde die Welt kleiner: Früher in weiter Ferne gedachte Orte lagen plötzlich im Felde der Erreichbarkeit, und das alte, zeitaufwendige Postsystem wurde überholt. Neue Verbreitungs- und Zustellmethoden förderten das gesamte Nachrichten- und Informationswesen und damit auch die allgemeine Bildung und ließen in breitesten Schichten der Bevölkerung allmählich ein neues Bewußtsein von der Verflochtenheit mit allen Teilen des Landes und der Welt draußen entstehen. Daher nennt Rudolf Rübberdt in seiner Abhandlung über die Geschichte der Industrialisierung die Eisenbahn „einen der Geburtshelfer der modernen Zeit.“²⁰

Deutschland - also der Deutsche Bund - fand seinen Weg zur Industrialisierung erst recht spät. Aber die seit den 1840er Jahren immer stärker einsetzende industrielle Entwicklung erhöhte den Bedarf an Kohle und damit den Bedarf an Transportmöglichkeiten. Nicht zuletzt deshalb wurde der Bau von Eisenbahnen in Deutschland plötzlich mit solcher Wichtigkeit vorangetrieben.

²⁰ Rübberdt, S. 50

Eine Eisenbahn für Osnabrück

Der Eisenbahnbau in und um Osnabrück hat sich in vier Etappen vollzogen. Zu Beginn (seit Mitte der 1840er Jahre) standen Planung und Kompetenzgerangel der einzelnen Eisenbahngesellschaften bzw. Länder; die aktive Bauzeit fiel in die drei Jahrzehnte der 1850er, '60er und 70er Jahre. Die dritte Phase (seit ca. 1880) war geprägt von erbitterten Protesten seitens der Osnabrücker Bürger, die mit dem durch die vielen Schienen völlig zerschnittenen Stadtbild nicht mehr einverstanden waren und vehement Unterführungen forderten. Diese Phase dauerte bis zum Ersten Weltkrieg und war gekennzeichnet von unzähligen Baustellen wegen Über- oder Unterführungen aller Bahnstrecken im Stadtgebiet und den damit in Verbindung stehenden Gleishöherlegungen. Eine vierte Bauphase, diesmal als reine Reparaturphase, setzte im Zweiten Weltkrieg nach den ersten Bombardierungen der Stadt ein, als unter der Leitung der Organisation Todt (OT) vorwiegend Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene für Reparaturarbeiten oder den Bau von Umgehungsstrecken eingesetzt worden sind.²¹

Die Westbahn (Rheine-Löhne)

Bereits im Jahre 1844 hatte sich der Osnabrücker Handelsverein mit Plänen beschäftigt, die Stadt an bereits vorhandene, überregionale Gleisverbindungen anzuschließen. Diese Pläne konnten vorerst aber nicht verwirklicht werden. Größtes Ziel eines Eisenbahnanschlusses war die Fernverbindung, dabei standen aber die vielen innerdeutschen Staatsgrenzen, vor allem der mächtige preußische Staat, im Wege. Preußen hatte zu dieser Zeit die Hegemonialstellung in Mitteleuropa inne und war wegen der wirtschaftlichen Vorteile ebenfalls an einem überregionalen Eisenbahnstreckennetz interessiert, bei Grenzüberschreitungen allerdings nach seinen Vorstellungen. 1846 konnte ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Hannover abgeschlossen und endlich mit der Planung von Eisenbahnlinien begonnen werden, wobei es heftige Diskussionen, in denen sich die preußischen Vorstellungen durchsetzen konnten, über den endgültigen Streckenverlauf

²¹ Vergl. Vergin, Ute, „De Hel van Bramsche“. Untersuchung zur Fiktionalität und Historizität eines autobiographischen Romans, MS Osnabrück 1992

gab. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen dann aber erst acht Jahre später, da die meisten Grundstücke, über die die Trasse verlaufen sollte, erst enteignet werden mußten.²² Die Besitzer, zumeist Bauern, wehrten sich gegen die Eisenbahnpläne der Regierung, und bereits zu diesem frühen Zeitpunkt wird eine gewisse Abneigung aus Teilen der Bevölkerung gegen das neue Verkehrsmittel deutlich.²³ Im Stadtgebiet verfolgte die Trasse der Westbahn weitgehend dem Lauf der Hase, die an drei Stellen mit einfachen Holzbrücken überquert wurde.²⁴

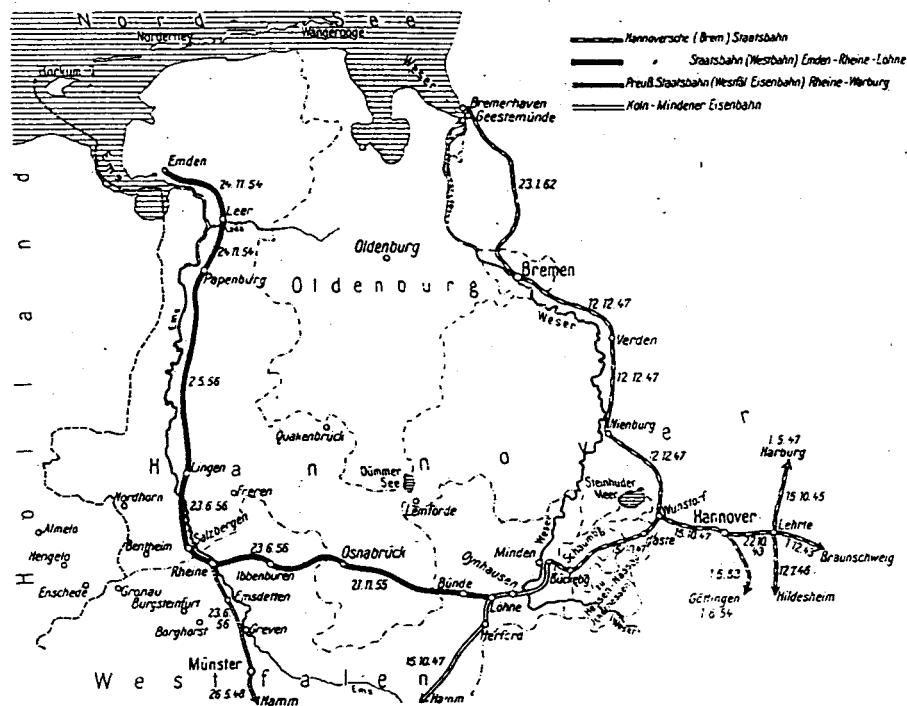


Abb. 3: Aufbau des Eisenbahnnetzes im Weser-Ems-Gebiet mit Eröffnungsdaten²⁵

Dieser erste Bauabschnitt, die Westbahn, verband die Städte Löhne, Bünde, Osnabrück, Ibbenbüren und Rheine, vereinte sich dort mit der preußischen Staatsbahn (Westfälische Eisenbahn) und schuf mit dem Anschluß nach Emden 1856 die direkte Eisenbahnverbindung zur Nordsee.²⁶

²² siehe OA vom 8. und 12.11.1853. Dort werden detaillierte Statistiken über Enteignungsgrundstücke aufgeführt

²³ Vergl.: Schröder, S. 33

²⁴ Vergl. NOZ, 29.6.1985

²⁵ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 13

²⁶ Vergl.: Hülsmann, S. 13

Wie es sich die Stadt gewünscht hatte, wurde die Westbahn an der nördlichen Peripherie der Stadt vorbeigeführt, und damit konnte auch das Kohlebergwerk am Piesberg an das überregionale Netz angeschlossen werden. Auf dem Piesberg wurde in den Jahren 1853-1856 der Hasestollen angelegt, der an der Westseite des Berges - dort, wo die Bahn entlangführte - mündete. Dort wurde auch der Piesberger Bahnhof gebaut. 1857 wurde die Bahn in Betrieb genommen und gab den Anlaß zur Entstehung des Vorortes Eversburg, denn nun siedelten sich dort auch Bergleute an. Andere Pläne, einen Bahnhof am Johannisstor zu bauen und die Gleise durch die Wüste und den Rubbenbruch verlaufen zu lassen, wurden fallengelassen, obwohl die Königliche Hannoversche Eisenbahndirektion die Ostumgehung bevorzugte. Als Zugeständnis für die Westumgehung wurden der Stadt einige Auflagen gemacht: Eine neue Straße (die heutige Wittekindstraße) vom Hannoverschen Bahnhof zum Zuchthaus (am heutigen Neumarkt) mußte wegen der Verbindung zur Neustadt gebaut werden, die Verbindungsbahn zwischen dem Piesberg und der Westbahn mußte auf Kosten der Stadt errichtet werden, und Osnabrück mußte für den Bau der Staatsbahn und des Bahnhofs den erforderlichen Grund und Boden, soweit er in Stadtbesitz war, unentgeltlich zur Verfügung stellen. Notgedrungen mußte die Stadt darauf eingehen, wollte sie ihre Westumgehung verwirklichen. Der bis dahin als recht unordentlich beschriebene Kollegienplatz vor dem Zuchthaus wurde geebnet und bepflastert, die Neumarktsbrücke gebaut und die Bahnhofsstraße angelegt.²⁷

Allerdings waren für den Bau der Eisenbahntrasse tiefgreifende ökologische Eingriffe nötig. Im südlichen Schinkelgebiet, damals noch eine selbständige Landgemeinde, mußte ein Bahndamm angelegt werden, weil die Wiesen zu feucht und zu niedrig waren. Eine Anhöhe im Schinkel, der Burbrink, wurde komplett abgetragen (und sozusagen von der Landkarte gelöscht), um billiges Aufschüttmaterial zu erhalten.²⁸

Außerhalb des bebauten Stadtgebietes wurde, an der Hauptausfallstraße nach Bremen, der sogenannte „Hannoversche Bahnhof“ für die Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs errichtet.

²⁷ Hoffmeyer, S. 395

²⁸ Vergl. Vergin, Ute, Der Schinkel - Teilbereiche seiner Entwicklung in den letzten 100 Jahren; in: Gerhard Becker (Hrsg. im Auftrag des Vereins für Ökologie und Umweltbildung Osnabrück e. V.), Der Schinkel: Frei-/ Brachflächen und Stadt(teil)entwicklung, MS 1995, S. 4



Abb. 4: Die Hannoversche Westbahn vom Gertrudenberg aus gesehen. Links sind die Gebäude der ersten Bahnwerke am Hannoverschen Bahnhof im Bild.²⁹

Wenn auch nach der Osnabrücker Chronik am 5. Mai 1855 der erste mit 37 Fahrgästen besetzte Zug nach Löhne gefahren sein soll, so erfolgte die offizielle Streckeneröffnung erst am 21.11.1855³⁰. Dreimal täglich

(um 3.30 Uhr, 9.20 Uhr und 15.15 Uhr) konnte man von Osnabrück nach Löhne reisen, umgekehrt um 6.00 Uhr, 11.25 Uhr und 17.35 Uhr von Löhne nach Osnabrück. Der Güterbahnhof konnte aber erst im Dezember des gleichen Jahres in Betrieb genommen werden.

Die Eröffnung der Bahn wurde in der Stadt euphorisch begrüßt. Mit Volksfesten entlang der Strecke feierte man dieses Ereignis, und in Osnabrück war eigens ein Festkomitee gegründet worden. Höhepunkt der Feierlichkeiten waren ein Festumzug vom Schloß zum Bahnhof, ein „frugales Souper in Reisekleidung“ im Großen Club und ein Feuerwerk.

Sprunghaft ansteigende Fahrgastzahlen und ein hohes Güterverkehrsaufkommen zeigen an, wie notwendig der Gleisanschluß gewesen war.³¹

Die Verbindung Osnabrück - Löhne war ein erster und damit wichtiger Schritt in Richtung moderner Verkehrsanbahnung. Aber erst mit der Gesamtherstellung der Strecke Hannover - Emden ein Jahr später (1856) wurde die Bedeutung der Eisenbahn in die Realität umgesetzt. Osnabrück hatte dadurch einen direkten Zugang zur Nordsee erhalten, außerdem war Emden für das Königreich Hannover ein überaus wichtiger Überseehafen, der nun von der Landeshauptstadt in einem Tag erreicht werden konnte.

Gleichzeitig mit der Streckeneröffnung nach Emden wurde auch der Betrieb auf der Strecke Rheine-Münster aufgenommen. Über Salzbergen erfolgte im Oktober 1865 der

²⁹ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 32

³⁰ Vergl. OA, 20.11.1855

³¹ Vergl. NOZ, 29.6.1985

Anschluß an die Niederlande, und damit war der Traum der Osnabrücker Kaufleute erfüllt. Bestanden doch seit Jahrhunderten intensive Handelsbeziehungen mit den Niederlanden, die nun auf sehr viel schnellerem Wege abgewickelt werden konnten.

Die Venlo-Hamburger-Eisenbahn

Pläne, Osnabrück auch an eine Nord-Süd-Verbindung anzuschließen, existierten seit Mitte der 1840er Jahre, aber Unstimmigkeiten über die Trassenführung, Zuständigkeitsgerangel und nicht zuletzt die wechselnden politischen Verhältnisse verzögerten den Bau um 25 Jahre. Die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft erhielt 1866 die Konzession zum Bau der Strecke für das preußische, 1868 für das hannoversche Gebiet. Die (inzwischen) preußische Landdrostei Osnabrück veröffentlichte eine Stellungnahme, um letzte Unklarheiten zu beseitigen:

„Nachdem der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft durch die Allerhöchsten Consessions- und Bestätigungsurkunden vom 28. Mai 1866 und 20. Juni 1868 die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Venlo über Wesel und Münster nach Osnabrück und von dort nach Bremen und Hamburg ertheilt worden ist, wird im Auftrage des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach Vorschrift des Artikels 2 im Gesetze vom 8. September 1840 über Veräußerungspflichten behuf Eisenbahnanlagen hierdurch bekannt gemacht, daß nach dem höheren Orts genehmigten Plane die gedachte Eisenbahn innerhalb des Landdrostei-Bezirks Osnabrück folgende Richtung einschlagen wird:

Die Bahn wird unweit der Leedener Mühle die Grenze zwischen den Provinzen Westfalen und Hannover überschreiten, nordwestlich neben dem Gute Haslage vorbeiführen, die Bauerschaft Hasbergen und Hörne durchschneiden und Osnabrück an der Südostseite der Stadt erreichen.

Von hier wird die Linie den Clushügel überschreiten, nordwestlich am Schinkelberge vorbeiführen, darauf das Dorf Belm südöstlich lassend, die Bauerschaft Vehrte durchschneiden, an der Ostseite des Gutes Krebsburg [...] die Grenze zwischen dem Landdrosteibezirk Osnabrück und dem Regierungsbezirk Minden erreichen.

Auf die vorstehend beschriebene Eisenbahn nebst Zubehör finden nach Maßgabe der Königlichen Verordnung vom 17. August 1867, betreffend die Einführung des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 und der Verordnung vom 21. Dezember 1846, betreffend die beim dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handwerker in den neuerworbenen Landestheilen und der dadurch in einigen Beziehungen getroffenen Abänderungen die Bestimmungen des erwähnten Gesetzes vom 8. September 1840 nebst den Zusatz-Bestimmungen des Gesetzes vom 6. August 1844 über die Veräußerungs-Verpflichtungen behuf Eisenbahnanlagen Anwendung und werden die betreffenden Obrigkeiten hierdurch

angewiesen, demgemäß und unter Beachtung der Ausführungsvorschriften des vormaligen Königlich Hannoverschen Ministeriums des Inneren vom 1. Mai 1844 und 15. Februar 1860 zu verfahren und die Ausführung der Bauten innerhalb des Kreises ihrer Zuständigkeit bereitwilligst zu fördern.

Königlich Preußische Landdrostei zu Osnabrück, Bezin³²

Im Jahre 1868 begann der Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn, die Osnabrück zum Verkehrsknotenpunkt zwischen Münster und Bremen machte. Zuständig für diese Eisenbahnlinie war die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft, die nicht gemeinsam mit der Hannoverschen Gesellschaft agierte, sondern ihre Strecke eigenständig plante und baute. Wohin das führte, wird an anderer Stelle³³ erläutert. Der Bau der Strecke erfolgte von Süden aus, so daß die Strecke bis Münster bereits am 1.1.1870 eröffnet werden konnte. Die Teilstrecke Osnabrück-Hasbergen und der Anschluß an die „Hüggel-Eisenbahn“ folgte ein Jahr später. Zu diesem Anlaß wurden 81 Paragraphen der Königlich Preußischen Landdrostei zu Osnabrück über das Bahn-Polizei-Reglement und die Polizeiverordnung für die unter Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft stehenden Eisenbahnen bekanntgegeben. Es wurde u.a. die Geschwindigkeiten bestimmt:

- „a) für Courier- und Schnellzüge, sowie Extrazüge der Höchsten und Allerhöchsten Herrschaften, 6 Minuten/ Meile
- b) für Personenzüge, 8 Minuten/ Meile
- c) für Güterzüge, 13 Minuten/ Meile“

Das waren Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen 34,7 und 75,32 Kilometer pro Stunde.³⁴ Langsamer mußte gefahren werden, wenn sich Tiere oder Menschen auf den Gleisen befanden, an Übergängen oder Kreuzungen, auf Strecken in Reparatur, wenn Langsamfahren von den Bahnwärtern signalisiert wurde.

Im Mai 1874 war die Nord-Süd-Verbindung auf ihrer ganzen Länge befahrbar. Nun war die Stadt Osnabrück mit allen bedeutenden Wirtschaftsräumen in Preußen bzw. Norddeutschland mehr oder weniger direkt verbunden. Im Süden lag das Rhein-Main-Ruhr-Gebiet mit der Schwerindustrie, im Norden die deutsche Küstenregion mit den von alters her sehr wohlhabenden und einflußreichen Städten. Im Osten war die Hauptstadt Preußens, Berlin, erreichbar geworden, im Westen die Niederlande und der Zuweg zum Atlantik.

³² in: Hülsmann, S. 18 f. Der lange letzte Absatz hätte hier natürlich nicht mehr zitiert werden müssen, fand aber trotzdem Eingang in diese Broschüre, weil er so herrlich aufzeigt, wie alt die Tradition des „Beamtendeutsch“ ist

³³ Siehe das Kapitel „Verzwickungen ...“

³⁴ in: Hülsmann, S 21.

Durch die Einrichtung eines Kriegshafens im ehemaligen Heppen, dem späteren Wilhelmshaven, war es für den Nachschub unerlässlich geworden, eine Zugverbindung zum Ruhrgebiet zu erhalten, die über Osnabrück führen und hier an das Gleissystem der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft, also der Nord-Süd-Trasse, angeschlossen werden sollte. 1876 konnte die Strecke durch die „Großherzoglich Oldenburger Eisenbahn“ eröffnet werden.

Das Osnabrücker Hinterland in Richtung Bielefeld war verkehrstechnisch kaum erschlossen. Bereits 1851 begannen Planungen für eine Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden Städten, man einigte sich endlich auf eine Streckenführung zwischen Osnabrück und Brackwede, die im August 1886 eröffnet wurde.

Mit dieser Trasse war der Aufbau des noch heute bestehende Schienennetzes abgeschlossen, es folgte lediglich Anfang des Jahrhunderts die sogenannte Schinkelkurve, die die Nord-Süd- mit der Westtrasse verbindet.

Neben diesen später verstaatlichten Bahnen existierten eine Reihe von Privat- und Kleinbahnen, z.B. der Papierfabrik Schoeller oder des Stahlwerkes, die aber in diesem Aufsatz unberücksichtigt bleiben sollen.

Die verzwickten Eisenbahn-Zuständigkeitsbereiche

Wenn man mit dem Zug zum ersten mal nach Osnabrück reist, wird man über den Turmbahnhof (übrigens der einzige in Europa) erstaunt sein und sich fragen, warum Osnabrück seine Bahngleise doppelstöckig angelegt haben mag. Natürlich gibt es dafür einen Grund, aber einen recht profanen:

Zuständig für Planung und Ausführung der Westbahn war die Königliche Hannoversche Eisenbahndirektion, die - in Absprache mit der Stadt Osnabrück - die Bahn baute. Zu dieser Bahn gehörte der Hannoversche Bahnhof nebst Güterbahnhof.

Eine weitere Eisenbahngesellschaft, die „Köln-Mindener“ engagierte sich ebenfalls in Osnabrück. Als sie im Mai 1866 die Konzession für den Bau einer Eisenbahntrasse zur Verbindung der Städte Venlo und Hamburg durch preußisches Staatsgebiet erhielt, wur-

den wiederum mehrere Streckenvarianten diskutiert, von denen schließlich die über Münster, Osnabrück, Bremen nach Hamburg verwirklicht wurde. Diese zweite (Nord-Süd-) Trasse mußte sich zwangsläufig in Osnabrück mit der Westtrasse kreuzen und ließ damit den Eisenbahnknotenpunkt Osnabrück entstehen. Natürlich wäre es sinnvoll (und sicherlich auch preisgünstiger) gewesen, die neu zu bauenden Gleise in das bestehende Gleisnetz zu integrieren. Aber die beiden Eisenbahngesellschaften standen in Konkurrenz zueinander, ein miteinander Planen und Agieren schien nicht möglich zu sein. Statt dessen baute die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft einen eigenen Bahnhof an der Buerschen Straße, den Bremer Bahnhof. Trotz der Konkurrenzsituation wurde zwischen den beiden Gleissystemen zumindest für den Güterverkehr eine Verbindung geschaffen, die sogenannte Klus- oder Schinkelkurve (wie günstig, daß man sich in Deutschland von vornherein auf eine einheitliche Schienenbreite geeinigt hatte!), die einen Höhenunterschied von etwa 5 Metern überwindet, da sich die beiden Trasse nicht auf gleichem Niveau kreuzten, sondern die Nord-Süd-Strecke durch eine Brücke über die Ost-West-Strecke geleitet wurde.³⁵

Die Eröffnung der „Oldenburger Südbahn“, einem Teil der „Großherzoglichen Oldenburgischen Südbahn“ im Jahre 1876 führte eine dritte Bahngesellschaft nach Osnabrück, was zu einer abermaligen Steigerung des Personen- und Güterverkehrsaufkommens führte, da diese Eisenbahnstrecke die Orte Heppens (heute Wilhelmshaven), Oldenburg, Quakenbrück, Bramsche und Osnabrück miteinander verband und damit die erste Eisenbahnstrecke im mittleren Norddeutschland war, die auch agrarisch orientierten Gebieten den Zugang zu weiter entfernten Märkten ermöglichte. Endstation der Oldenburgischen Eisenbahn war der Hannoversche Bahnhof (es wurde zumindest kein dritter Bahnhof gebaut), der völlig überlastet wurde. Als Ausgleich baute man den Eversburger Bahnhof, der gleichzeitig Endpunkt einer vierten in Osnabrück tätigen Eisenbahngesellschaft, der „Tecklenburger Nordbahn“, war. Vier Eisenbahngesellschaften in einer Stadt, die sich alle etablieren wollten - mit der Folge einer zum Teil verwirrenden Gleisführung im Stadtgebiet und jahrelangen Rechtsstreitigkeiten und Gerangel um Zuständigkeiten, als es zu Beginn dieses Jahrhunderts darum ging, die großen Behinderungen wegen der ebenerdig verlaufenden Gleise in der Stadt aufzuheben.

³⁵ Vergl. Schröder, S. 38

Die Osnabrücker Bahnhöfe

Der Hannoversche Bahnhof

Mit der Aufnahme der Eisenbahnverbindung Osnabrück-Löhne wurde der Hannoversche Bahnhof eingeweiht, der als Hauptbahnhof für Personen- und Güterverkehr galt. Gegenüber diesem Bahnhof entstanden an der Sandbachstraße umfangreiche Betriebsstätten, unter anderem Lokomotivschuppen, Wasserversorgungsanlagen und eine eigene Kokerei zur Befeuerung der Lokomotiven.³⁶ Bei der Befeuerung der Lokomotiven bediente sich die Hannoversche Staatsbahn nicht wie andere Gesellschaften der Kohle, sondern nutzte Koks, da bei der Herstellung dieses Kohleerzeugnisses gleichzeitig Gas entsteht, das damals in Osnabrück für verschiedene Zwecke genutzt wurde, z.B. für die Straßenlampen im innerstädtischen Gebiet.³⁷ Die Anlagen wurden in den folgenden Jahren weiter ausgebaut und erreichten eine recht beachtliche Ausdehnung. Im Laufe dieser Arbeiten mußte der Sandbach und die Sandbachstraße verlegt werden.³⁸

Enteignungsverfahren haben zum damaligen Bahnbau grundsätzlich gehört. Auch das für den Hannoverschen Bahnhof und die Zufahrtswege dorthin benötigte Gelände ist so beschafft worden, denn die Eisenbahnverwaltung hatte ohne Benachrichtigung der Stadt die Bahnhofsgebäude größer bauen lassen, so daß die Stadt weiteres Gelände zur Verfügung stellen mußte. Außerdem wurde westlich des Bahnhofsgebäudes und des Bahnbetriebswerkes ein Güterbahnhof gebaut.

³⁶ Vergl. Bürgerverein Osnabrück-Schinkel von 1912 e.V. (Hg.), Schinkeler Geschichten, Osnabrück 1990, S. 116

³⁷ Vergl. Schröder, S. 35

³⁸ Schinkeler Geschichten, S. 116

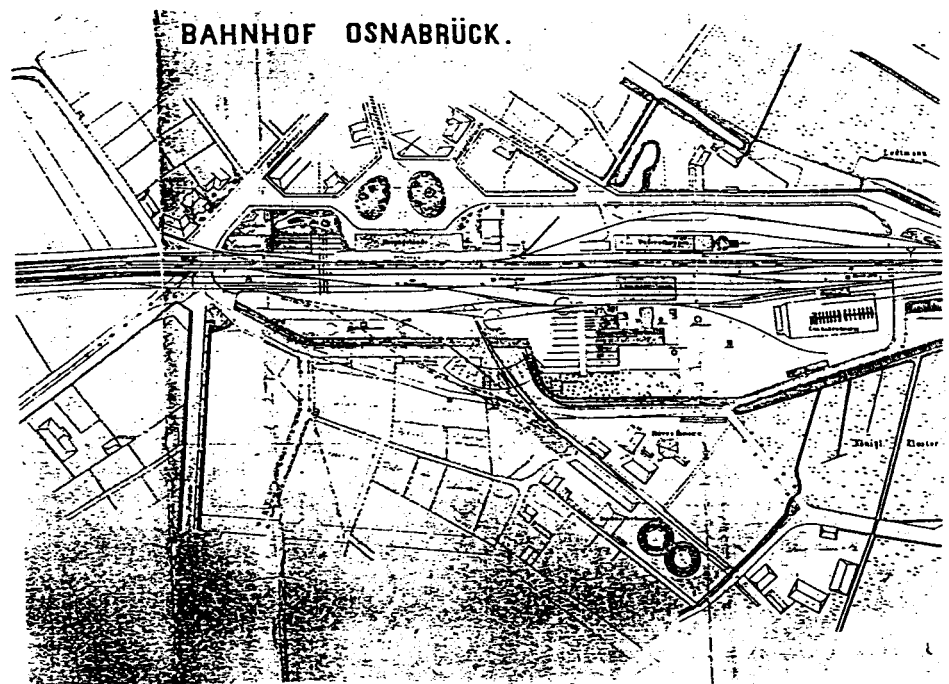


Abb. 5: Plan des Bahnhofs Osnabrück aus dem Jahr 1870: Gut ersichtlich die Lage des Hauptgebäudes, des Güter- und Lokomotivschuppens sowie der Reparaturwerkstatt. Direkt hinter dem Bahnhof lag die „Coaksbrennerei“³⁹

Mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in Osnabrück wurde der Hannoversche Bahnhof, in dem heute die Bahnverwaltung untergebracht ist, zunehmend überlastet. Als der im folgenden beschriebene „Bremer Bahnhof“ gebaut wurde, war sehr schnell ersichtlich, daß die Stadt einen Zentralbahnhof benötigte.

Als Osnabrücks ältester Bahnhof hat der Hannoversche Bahnhof eine ungeahnte städtebauliche Entwicklung zur Folge gehabt. Die Bebauung der Schillerstraße setzte damals ein. Vom Neumarkt her wurde zugleich mit dem Bau der Neumarktbrücke in gerader Linienführung die Bahnhofsstraße angelegt, die später nach der Stilllegung des Hannoverschen Bahnhofs zur Vermeidung von Irreführungen in Wittekindstraße umbenannt wurde. Osnabrück hat seitdem keine Bahnhofsstraße mehr, denn zum Hauptbahnhof führt die Möserstraße. Auch zwei Hotelbauten, Schaumburgs Hotel und Hotel Walther (nachher Dortmunder Hof) entstanden in der Nachbarschaft des alten Bahnhofes. Das im Hannoverschen Bahnhof angelegte Postamt wurde aber bald in die Innenstadt verlegt, da es „zu weit draußen“ war.⁴⁰

³⁹ Abbildungsnachweis: StaOK 62 b Nord Nr. 19 R, Bahnhof Osnabrück, 1870

⁴⁰ Vergl. NTP, 8.4.1953

Der Bremer Bahnhof

Die Nord-Süd-Trasse hatte in Osnabrück keinen Anschluß an den bereits bestehenden Bahnhof, also wurde, aus Gründen, die an anderer Stelle erläutert sind, ein weiterer Bahnhof (samt eigenem Güterbahnhof) gebaut. Es war ein provisorischer Personenbahnhof in Holzbauweise und nur für eine kurze Betriebszeit eingerichtet. Für die Reisenden bedeutete dies, daß sie entweder den recht weiten Weg vom Bremer zum Hannoverschen Bahnhof zu Fuß zurücklegen mußten oder aber den zwischen den beiden Bahnhöfen verkehrenden Pferdeomnibus benutzten. Beides war unbequem und zeitaufwendig. Der Güterverkehr konnte zumindestens über die Klusschleife angebunden werden. War die Gleissituation in der Stadt schon verwirrend genug, so verkomplizierten zwei „Hauptbahnhöfe“ das Problem nur noch. Planungen für die Errichtung eines Zentralbahnhofes begannen, und am 12.2.1895 meldete die OT unter der Überschrift „Lokales und Provinzielles“:

„Bahnhofseröffnung. Im „Reichsanzeiger“ lesen wir folgende Bekanntmachung: Der Hannoversche und der Bremer Bahnhof in Osnabrück werden am 15. März für den Personenverkehr geschlossen. Berlin, den 9. Februar 1895. Der Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes, Schulz.“⁴¹



Abb. 6: Der Bremer Bahnhof im Jahre 1871. Die Aufnahme entstand anlässlich der Betriebseröffnung.⁴²

⁴¹ OT, 12.2.1895.

⁴² Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 67.

Gegenüber dem Güterbahnhof des Bremer Bahnhofs war ein Betriebswerk (Bw) mit einer Lokwerkstatt errichtet worden. Die benötigte Grundfläche war durch Aufschüttung der vom Klushügel abgetragenen Erdmassen gewonnen worden. Bereits 1876 wurde aber mit der Verlegung des Betriebswerkes zum jetzigen Standort an der Bremer Straße begonnen. Das Gelände an der Schinkelstraße wurde nun als Ausbesserungswerk, den sogenannten „Hauptwerkstätten“, genutzt.⁴³

Das Bahnbetriebswerk hatte im Volksmund den Namen „Kamerun“ (so benannt nach der 1884 in deutschen Besitz gelangten Kolonie in Westafrika, die durch Aufstände immer wieder für Aufsehen sorgte). „Kamerun“ deshalb, weil die Arbeiter im Gesicht und an den Händen ewig mit Ruß verschmutzt und schwarz waren. Dieser Ruß war auch für die Anwohner eine recht lästige Angelegenheit.⁴⁴

Der Centralbahnhof

Natürlich war es den Stadtvätern von Anfang an klar, daß die Existenz zweier Personenbahnhöfe in der Stadt dem Publikumsverkehr eher hinderlich war. Gleichzeitig zum Bau des provisorischen Bremer Bahnhofs an der Buersche Straße wurde über die Anlage eines Zentralbahnhofes nachgedacht. Die tatsächlichen Planungen gestalteten sich aber äußerst schwierig, waren doch die beiden großen Eisenbahngesellschaften daran beteiligt, die Stadt Osnabrück, die Provinz Hannover und das Königreich Preußen. Bereits 1875 wurde bestimmt, daß ein

„Centralbahnhof den gesamten Personenverkehr auf der Kluß, in dem Winkel der Venlo-Hamburger [d. i. die Nord-Süd-Trasse, d. V.] und der Staatsbahn, vereinigen“⁴⁵

solle. Fünf Jahre später ist in der Osnabrücker Volkszeitung zu lesen:

„Vom Centralbahnhof, der wohl noch lange nicht da sein wird, hören wir, daß nunmehr ein neues Project, das viel einfacher gehalten ist, als das ursprüngliche, zuständigen Ortes eingereicht ist. Man will sparen - und warum auch nicht? Osnabrück kann es sich gefallen lassen.“⁴⁶

⁴³ Vergl. Hülsmann, S. 87 ff

⁴⁴ davon später mehr

⁴⁵ OVZ, 21.9.1875

⁴⁶ OVZ, 29.9.1980

Geplant war dieser Zentralbahnhof an der Schnittstelle der beiden Gleistrassen, obwohl eine andere Lage bzw. der Ausbau des Hannoverschen Bahnhofs auch denkbar gewesen wäre.

Die ursprüngliche Planung des Zentralbahnhofes sah vor, zwei separate Stationsgebäude (das der Staatsbahn an der Löhner Strecke, rechts davon das andere der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft) zu bauen, beide mit einem eigenen Vorplatz. Es grenzt nahezu an ein Wunder, daß sich die beiden Eisenbahngesellschaften doch noch auf einen Bahnhof einigen konnten ...⁴⁷

Der Plan, an der Schnittstelle der beiden Trassen einen zentralen Bahnhof anzulegen, stieß in der Stadt auf wenig Gegenliebe, denn es gab dort weder Häuser noch Straßen. Dort, wo sich die Gleise in einem Winkel von 96° kreuzten, sagten sich Fuchs und Hase gute Nacht. Engagierte Bürger setzten sich dafür ein, daß der Hannoversche Bahnhof, immerhin eine mittlerweile anerkannte Institution in der Stadt, zum Zentralbahnhof ausgebaut werden sollte. Rein technisch gesehen wäre das auch möglich gewesen, aber, wie die NOZ so anschaulich erläutert, „was sich die preußische Staatsregierung nun einmal in den Kopf gesetzt hatte, das muß auch so kommen.“⁴⁸ Bei dem Projekt „Centralbahnhof“ wird sehr klar ersichtlich, daß der mächtige Staat über den Kopf der Stadt hinweg entschieden hat. Auch die Form des Etagenbahnhofes war nicht unumstritten. Mit dem Hinweis im Osnabrücker Tageblatt:

„Der Etagenbahnhof in Görlitz⁴⁹ wird wieder abgebrochen, so macht man die Osnabrücker graulen. Nein, im Gegenteil, er erfreut sich allgemeiner Beliebtheit“

und einer Aussage eines Abgeordneten v. Schenckendorf aus Görlitz, der diesen Etagenbahnhof ausdrücklich lobte, sollte für diese außergewöhnliche Form geworben werden.⁵⁰

Mit der Planung des Zentralbahnhofes war die Verlegung des sich noch im Schinkel befindlichen Güterbahnhofes verbunden. Damit aber war kaum jemand in der Stadt einverstanden:

„Wie wir hören, soll bei Fertigstellung des Centralbahnhofes der gesamte Güterverkehr (die Güterab- und Zufuhr) vom Westbahnhof (Hannov. Bahnhof) zum rechtsrh.⁵¹ (Bremer) Bahnhof verlegt werden. Dadurch würde der Kaufmannschaft

⁴⁷ Vergl. NOZ, 6.5.1995

⁴⁸ NOZ, 6.5.1995

⁴⁹ in Sachsen

⁵⁰ Vergl. OT, 13.3.1891

⁵¹ nach Umwandlung der Köln-Mindener-Eisenbahndirektion nannte sie sich nun „westrheinische“

der Stadt ein ungeheurer Nachtheil erwachsen und es muß mit aller Kraft darauf hingearbeitet werden, die Maßregel abzuwenden. Dieselbe würde eine Errungenschaft der neuen Bahnhofsanlage und ein Beweis dafür sein, wie bedeutungsvoll und nothwendig die Agitation gegen die stadtbehördlicherseits befürworteten Projecte war. Den Interessenten ist dringend anzurathen, sofort sich in einer Petition an den Herrn Eisenbahnminister zu wenden.“⁵²

1894 war das Gebäude des Hauptbahnhofes fertig⁵³, die Gleisarbeiten allerdings noch nicht, und der Bahnhof konnte erst 1895, 40 Jahre nach dem ersten Eisenbahnanschluß Osnabrücks, in Betrieb genommen werden.

Für den neuen Bahnhof mußten neue Straßenzüge angelegt werden, deren Planung zu heftigen Kontroversen führte. So sollte entweder die Hamburgische Straße weiter bis zur Buerschen Straße, den Bahndamm entlang und unter der großen Eisenbahnbrücke hindurch führen, wobei der erste Brückenbogen die Durchgangsstraße bilden und durch den zweiten die Hase fließen sollte. Oder aber die Hase sollte verlegt werden. Oder die Hamburgische Straße sollte bis zur Mittelstraße führen, ein Zugang zur Meller Straße sollte berücksichtigt werden, die Humboldtstraße überbrückt und die Straße bis zum Goethestraße und der Johannisfreiheit geführt werden. Außerdem sei der Zentralbahnhof an einer völlig ungeeigneten Stelle geplant, und die Trassierung der Hamburgischen Straße würde eine „reine Mördergrube“ werden.⁵⁴ Und nebenbei bemerkt: der Klushügel, in den folgenden Jahren noch weitaus mehr gebeutelt⁵⁵, wurde stellenweise abgetragen, um eine Wiese zwischen dem Zentralbahnhof und der Unterführung und die Trasse der Hamburger Straße aufzuschütten.⁵⁶

Der Zentralbahnhof wurde an einer Stelle gebaut, die städteplanerisch noch überhaupt nicht erschlossen worden war. Vor dem Bau mußte das Gelände des „Westerkampischen Bruchs“⁵⁷ trockengelegt werden. Es dehnte sich von der Eisenbahnunterführung an der Schepelerstraße bis zum Zentralbahnhof aus und besaß ein sehr fischreiches Gewässer, von den Osnabrückern liebevoll „Neustädter Dümmer“ genannt. An diesem großen Teich lagen auch die Bleich- und Trockenwiesen für die Wäsche. Vor Einzug des Bahnhofes tummelten sich dort, wie in romantischen Rückblicken betont wird, wilde Enten und Schwäne, Wasserhühner und Fischotter.⁵⁸

⁵² OT, 3.3.1892

⁵³ mußte aber bereits wenige Monate später komplett umgebaut werden

⁵⁴ Vergl. OVZ, 20.4.1893

⁵⁵ siehe: Vergin, Ute, Der Schinkel ...

⁵⁶ Vergl. OT, 28.6.1894

⁵⁷ heute erinnert nur noch die Bruchstraße daran

⁵⁸ Vergl. OT, 28.6.1950

Bei der Eröffnung des Bahnhofs glänzte der Wappenschild (preußischer Adler mit der Königskrone) in den preußischen Farben Blau und Gold über dem Portal. Damals bestand der Bahnhof aus zwei getrennten Stationen, die über einen Mittelbau verbunden waren. Jeder Flügel hatte seinen eigenen Fahrkartenschalter, Wartesäle (natürlich für die einzelnen Klassen getrennt), Diensträume und Toiletten. Sogar ein Fürstenzimmer stand in jedem Trakt bereit, damit sich die „höheren Herrschaften“ nicht im Wartesaal 1. Klasse - welch eine Zumutung! - aufhalten mußten. Der Hannoversche Flügel lag tiefer als der Bremer Flügel auf der rechten Seite. Reisende nach Hannover oder Rheine stiegen von der zentralen Eingangshalle eine Treppe hinab und gelangten durch einen Gang an die Plattform. Wer zum Gleis nach Münster oder Bremen wollte, wandte sich in der Halle nach rechts, die Treppe hinauf. Die hinteren Bahnsteige waren jeweils nur zu erreichen, indem man die vorderen überquerte. Diese Anordnung war für die Fahrgäste gefährlich und für die Bahn teuer. Noch im Eröffnungsjahr 1895 trat in Preußen ein Gesetz in Kraft, die eine Bahnsteigsperrung zwingend vorschrieb. Bahnbeamte mußten die Reisenden sicher über die Gleise geleiten, was zusätzliches Personal erforderte. Die Personalkosten schwollen an, weil auch die „Controlle der Fahrkarten“ unzweckmäßig angeordnet war.⁵⁹

Mit dem Bau des Centralbahnhofes mußte natürlich auch ein Bahnhofsvorplatz gestaltet werden, der damals ganz anders aussah als heute. Hatten sich die Osnabrücker Bürger endlich an den neuen, prachtvollen Bahnhof gewöhnt (und begeisterten sich schließlich dafür), so gab es aber auch immer wieder Klagen, z.B. darüber, daß auf dem Vorplatz das Unkraut die Kartoffelstauden in den Beeten überwuchere.⁶⁰ Man stelle sich das einmal heute vor: ein Kartoffelfeld anstatt des Busbahnhofes direkt vor dem Hauptbahnhof

...
 Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Bahnhof völlig umgebaut: Die untere Ebene des Hannoverschen Flügels kam auf das Niveau der Eingangshalle, der Weg zu den Bahnsteigen führte nun über schmale Stege. Gleichzeitig erhielt der Bremer Flügel den noch heute vorhandenen Turm. Damit waren zwar die grundsätzlichen Planungsfehler behoben worden, aber der Bahnhof bot immer noch kein ideales Bild. 1925 wurde der linke Flügel entkernt, und die lange Halle entstand. Auch die Treppen zum Gleis 1 und zu den unteren Plattformen stammen aus jener Zeit. Die nächsten Baumaßnahmen wur-

⁵⁹ NOZ, 6.5.1995

⁶⁰ Vergl.: NOZ, 22.7.1995

den mit den starken Zerstörungen während des Zweiten Weltkrieges nötig. Für diese Arbeiten spannte die Organisation Todt Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter ein.

Bis heute hat der Hauptbahnhof zahlreiche Umbauten und Verschönerungsarbeiten erfahren (eigentlich wird seit der Eröffnung ständig gebaut und geändert), aber es wäre müßig, alle diese Arbeiten aufzuzählen.

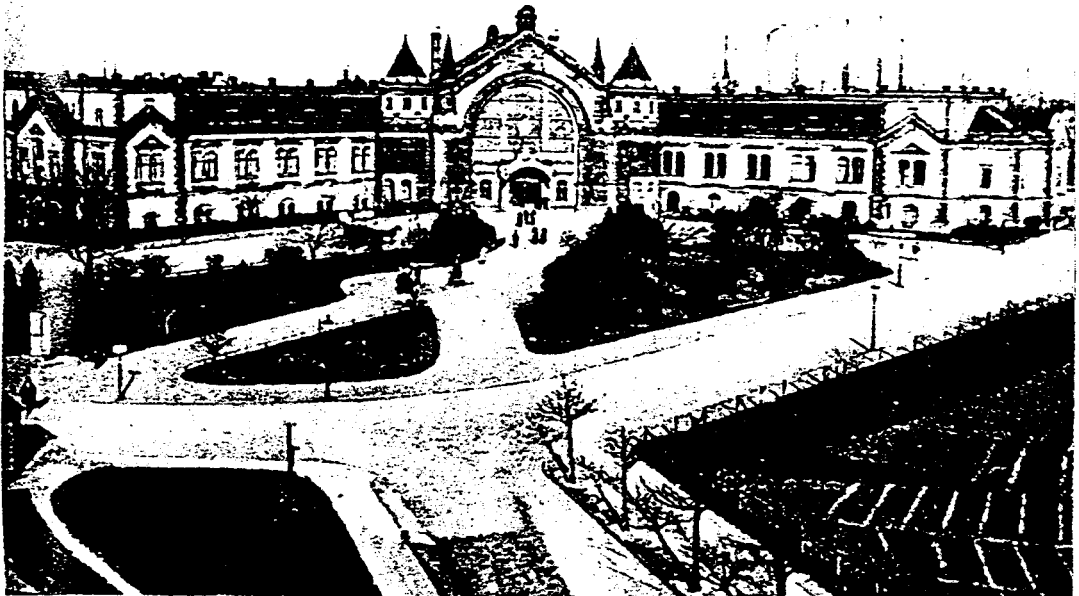


Abb. 7: Der Centralbahnhof noch vor Höherlegung der Bahn⁶¹

Zum Abschluß einiges aus der Statistik der 1990er Jahre: Es halten ca. 200 Züge jeden Tag im Osnabrücker Hauptbahnhof, und rund 20.000 Fahrgäste nutzen dieses Fortbewegungsmittel täglich.⁶²

Der Hasetorbahnhof

Initiatoren des Bahnhofes waren eigentlich die Geschäftsleute der Innenstadt, die sich eine Haltestelle am Hasetor wünschten. Die Hannoversche Eisenbahndirektion war nicht abgeneigt, an der Westtrasse einen Haltepunkt zu genehmigen, stellte aber Bedingungen: Die Interessenten sollten die Baukosten (veranschlagt waren 16.000 Mark) selbst auf-

⁶¹ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 67

⁶² Vergl. NOZ, 2.2.1991

bringen. Noch während der Planung wechselte die Zuständigkeit von der Eisenbahndirektion Hannover nach Münster (aber verzögerte Planung und Ausführung wegen wechselnder Zuständigkeiten scheint ja für die Osnabrücker Eisenbahngeschichte durchaus normal zu sein!), und Münster verlangte keine Haltestelle, sondern einen richtigen Bahnhof, der doppelt so teuer werden sollte.⁶³

Im Volksmund hieß der 1896 eingeweihte Bahnhof sehr schnell „Theaterbahnhof“, weil von hier die Interessierten aus dem Umland zum Domhof flanierten, mitunter wurde er auch spöttisch „katholischer Bahnhof“ genannt, weil er dem Bischof näher war als der Hauptbahnhof.⁶⁴

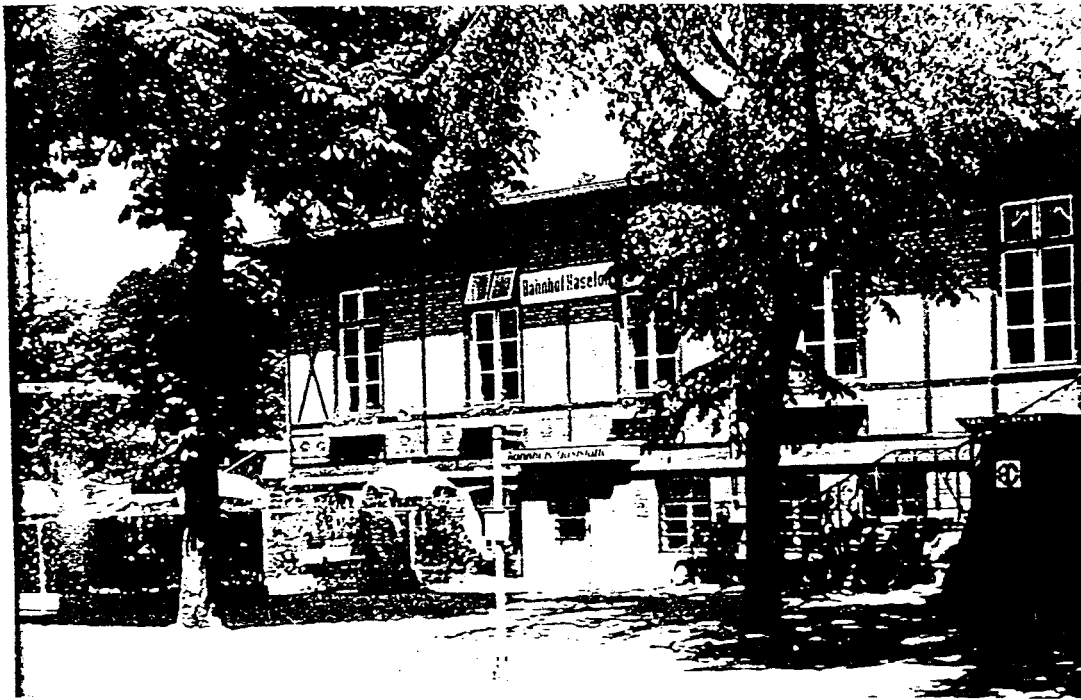


Abb. 8: Der Hasetorbahnhof 1934⁶⁵

Im Laufe der Jahre verlor der Hasetorbahnhof an Bedeutung, und der Reiseverkehr verlagerte sich mehr und mehr zum Hauptbahnhof. In den 1950er Jahren heißt es dazu in einem sehr romantisch-idyllisch abgefaßten Artikel:

„Auf dem großen Bahnhof⁶⁶ fällt nicht mehr die Träne des Abschieds ins Gewicht. Nicht mehr der Mann vom Lande, der sein Essen im Emailletopf mitgebracht hat. Nicht mehr der Schüler, der nach Cloppenburg ins Internat reist. Nicht mehr der Künstler, der mit Malkasten und Staffelei ins Moor fährt [...] Auf dem Hasetor-

⁶³ Vergl. NOZ, 22.5.1991

⁶⁴ Vergl. NOZ, 22.5.1991

⁶⁵ Abbildungsnachweis: Hülsmann, s. 69

⁶⁶ dem Hauptbahnhof

bahnhof kann es geschehen, daß jemand zum ersten Male eine Großstadt sieht, das Gewühl der Aussteigenden erlebt und klopfenden Herzens auf der Treppe verharret, weil ihn der Eindruck zu überwältigen droht. Hier herrscht weder Routine noch Anmaßung, weder Überdruß noch Snobismus. Das Leben gibt sich hier beispielhaft einfach und betont anspruchslos. Es ist fromm im Sinne von Butterbrotpapier und schafswollenen Socken. [...] Über dem Hasetorbahnhof, der sich nicht die geringste Mühe gibt, neuzeitig zu sein, zergeht der Dampf der Lokomotiven, die sich durch ländlich stolze und bezaubernd schöne Landschaften hindurchgeläutet haben.⁶⁷

Weiter geht es in diesem beschaulichen Ton, indem immer wieder die Ruhe, Idylle, Bodenständigkeit des Hasetorbahnhofes mit der Hektik, Kälte, Betriebsamkeit und Weltoffenheit des Hauptbahnhofes verglichen wird.

Verstopfte Straßen und überfüllte Parkplätze in der Innenstadt brachten aber eine günstige Entwicklung für den Hasetorbahnhof: Mit dem Sommerfahrplan 1992 hielten statt der bisherigen 23 Züge nunmehr 56 Züge am Tag auf den Bahnhof, mehr als je zuvor. Die günstige Lage zur Innenstadt bietet sich vor allem für Einaufslustige aus dem Umland an, außerdem halten am Bahnhof drei Buslinien. Alle Eil- und Interregiozüge von Rheine nach Osnabrück halten am Hasetor, und es gibt zahlreiche durchgehende Verbindungen zu anderen Städten.⁶⁸ Mit dem Sommerfahrplan 1995 wurde die Zahl der Züge auf 77 erhöht.⁶⁹

Der Eversburger Bahnhof

Der Eversburger Bahnhof steht eng in Verbindung mit dem Hasestollen am Piesberg. Der Bahnhof wurde 1876 eröffnet.⁷⁰ Die Ankopplung der Oldenburger Südbahn an die Hannoversche Westbahn geschah über den Eversburger Bahnhof, der den Endpunkt der Oldenburger Bahn bildete.⁷¹

Ende der 1980er Jahre hielten nur noch 17 Züge täglich am Eversburger Bahnhof, die mit rund 50 Fahrgästen überdies kaum frequentiert waren. Die Bundesbahn dachte daran,

⁶⁷ NTP, 16.8.1952

⁶⁸ Vergl. NOZ, 22.5.1991

⁶⁹ Vergl. NOZ, 29.3.1995; ON, 30.3.1995

⁷⁰ Vergl. NOZ, 29.6.1985

⁷¹ Vergl. Hülsmann, S. 75

den Bahnhof zu schließen, der Bürgerverein Eversburg jedoch beschäftigte sich mit der Frage, wie der Bahnhof attraktiver gestaltet werden könne.⁷²

⁷² Vergl. NOZ 24.10.1989

Der Bahnhof Lüstringen

Schon die ersten Planungen der Hannoverschen Westbahn sahen eine Haltestelle in dem damals noch selbständigen Ort Lüstringen vor. Da es keine andere Verkehrsverbindung nach Osnabrück oder Melle gab, wurde dieser Bahnhof auch stark frequentiert. Im Umfeld der Bahnanlagen siedelte sich rasch Industrie an. Während des Zweiten Weltkrieges war der Lüstringer Bahnhof oft Endpunkt der Züge, da die weitere Strecke nach Osnabrück und der Hauptbahnhof zerstört waren. Die in den 1960er Jahren einsetzende Tendenz zum Individualverkehr und die Einrichtung einer Buslinie von Lüstringen bzw. Voxtrup nach Osnabrück ließen die Fahrgastzahlen enorm schrumpfen. Dafür verantwortlich war auch, daß der Bahnhof fern der jeweiligen Bebauungszentren lag und die Busverbindungen mit den kürzeren Fußwegen attraktiver wurden. Mit dem Ende Winterfahrplanes 1980/ 81 wurde der Lüstringer Bahnhof stillgelegt.⁷³

Die Haltestelle Sutthausen

Diese Haltestelle war niemals „Bahnhof“, wurde im Volksmund aber so genannt. Sie diente nur dem Personenverkehr und war eingerichtet worden, um von dort aus Wanderungen in das südliche Vorland der Stadt Osnabrück unternehmen zu können. In den 1920er Jahren war die Haltestelle Endpunkt für Ausflugfahrten mit der Eisenbahn in das Osnabrücker Land. Ausgewiesene Wanderwege führten bis nach Hankenberge, von wo dann die Rückfahrt angetreten wurde. Bis zur Einrichtung einer Buslinie stellte dieser Haltepunkt die einzige Verbindung zur Stadt dar. Sogar aus Hagen wanderte man zu Fuß zu dieser Haltestelle, um dann weiter nach Osnabrück fahren zu können. Bereits im Jahre 1951 wurde der Fahrkartenverkauf im Bahnhofsgebäude eingestellt.⁷⁴

⁷³ Vergl. Hülsmann, S. 77 ff

⁷⁴ Vergl. Hülsmann, S. 79

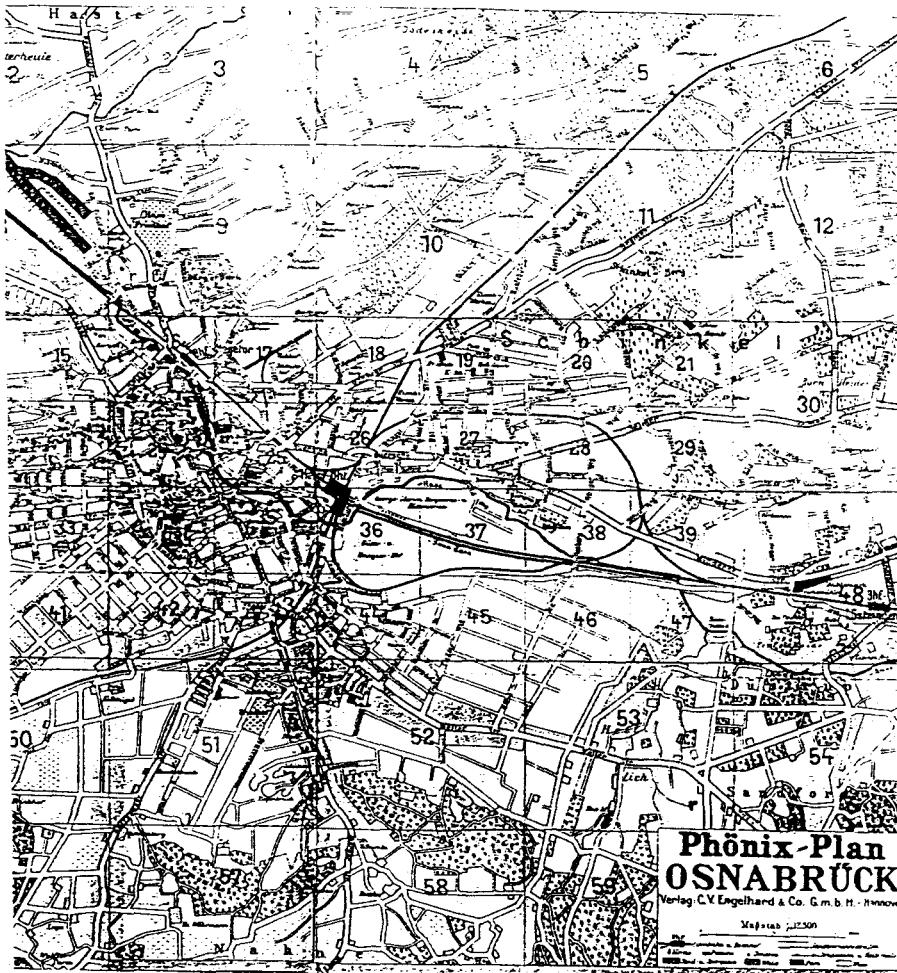
Der Güter- und Rangierbahnhof

Im Jahre 1855 konnte auch der Güterfernverkehr aufgenommen werden, allerdings ein wenig später als der Personenverkehr.

Mit dem Anlegen der Bahn in Osnabrück entstanden gleichzeitig zwei Güter- und Rangierbahnhöfe, den zum Hannoverschen Bahnhof gehörigen Güterbahnhof an der Sandbachstraße und einen weiteren unterhalb des Klushügels. Auf dem Stadtplan von 1910 sind beide Anlagen deutlich: der Güterbahnhof der Königlichen Westbahn zwischen Bahntrasse und Sandbachstraße und der Güterbahnhof der Nord-Süd-Bahn zwischen Buerscher und Bohmter Straße mit einem Zubringergleis zum Königlichen Bahnhof. Gut läßt sich auf dieser Karte auch der neu angelegte Zentralbahnhof an der Gleiskreuzung und die neu erschlossenen Straßen erkennen

Abb. 9: Stadtplan von Osnabrück von 1910⁷⁵.

Die Industrialisierung Osnabrücks setzte vergleichsweise spät ein, dann allerdings mit aller Macht. Das Güterverkehrsaufkommen stieg stärker als erwartet, vor allem durch die Expansion der Schwerindustrie. Die beiden Güterbahnhöfe erschwerten den Güterumschlag auf der



Schiene natürlich enorm, außerdem behinderten die rangierenden Züge den

⁷⁵ Bildnachweis: StaO K 62 c Nr. 133 H, Plan der Stadt Osnabrück 1910

Straßenverkehr. Spätestens mit Planung und Bau des Zentralbahnhofes mußte man sich Gedanken darüber machen, wie mit den beiden Güterbahnhöfen zu verfahren sei. Der Zentralbahnhof war ausdrücklich als Personenbahnhof konzipiert worden, es stellte sich also die dringende Frage, wie man mit den Güterbahnhöfen verfahren sollte. Wegen der guten Lage zur Innenstadt und der Mitte des Jahrhunderts ausgebauten Infrastruktur plädierten viele für den Ausbau des Güterbahnhofes am Hannoverschen Bahnhof. Dort ließen sich aber kaum Ausbreitungsarbeiten durchführen. Wie prekär die Situation am Hannoverschen Güterbahnhof war, zeigt ein Zeitungsartikel aus dem Jahre 1904:

„Etwas von den Osnabrücker Bahnhofsverhältnissen: Mit der Steigerung des Herbstverkehrs nehmen auch die Unzuträglichkeiten auf unseren Güterbahnhöfen wieder zu. Namentlich wird hiervon der Hannoversche Güterbahnhof betroffen. Seit Wochen ist zur Bewältigung des Herbstverkehrs, besonders aber zur Einschränkung des Wagenmangels die Sonntagsruhe unterbrochen, deren sich die im Betriebs-Dienst beschäftigten Eisenbahnbeamten nur an einigen Sommer-Sonntagen erfreuen können. Durch die Unterbrechung der Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen laufen naturgemäß mit den Sonntags eintreffenden Güterzügen eine Menge Ladungen ein, welche bei voller Sonntagsruhe sonst gewöhnlich erst Montags oder Dienstags eintreffen. So erfreulich im allgemeinen nun ein solch beschleunigter Wagonumlauf für die Staatsbahn sowohl als auch für die Interessenten sein mag, für Osnabrück ist die Einrichtung belanglos, da die Abladeweise, die bis Montag früh eintreffenden Ladungen nicht zu fassen vermögen und, wie es vor ca. 14 Tagen vorkam, sogar 20 Ladungen zum Teil den ganzen Montag über in einem Nebengeleise Austellung finden mußten, bis die sonnabends gestellten Ladungen entladen und durch Ausrangieren der leeren Wagen Platz geschaffen war. Hierbei sei bemerkt, daß Kohlenwagen an solchen Tagen schon grundsätzlich nicht zum Hannoverschen Güterbahnhofs befördert werden, sondern auf Anordnung der Verkehrsinspektion auf dem Bremer Güterbahnhof zu entladen sind. Diese Zustände herrschen schon seit einigen Jahren, von Abhilfe ist indessen nichts zu hören, obgleich sie der Eisenbahnverwaltung genügend bekannt und auch diese hierunter zu leiden hat.

Von den Projecten über Anlage eines neuen Güterbahnhofes im sog. Fledder dringt hier und da etwas in die Öffentlichkeit, obgleich die Sache mit bewunderungswürdiger Ausdauer geheim gehalten wird ...“⁷⁶

Und so begann man, sich nach und nach für einen neuen Güterbahnhof zu entscheiden, der vor den Toren der Stadt, im Fledder, liegen sollte. Wegen dieser Planung hagelte es unaufhörlich Proteste. Man plädierte dafür, Güter- und Rangierbahnhof zu trennen, um die Verkehrsbelästigungen⁷⁷ und die Gleisbelastung zu reduzieren.⁷⁸ Um die Jahrhundertwende wurden die Pläne konkreter: Die Stadt wünschte sich einen Güterbahnhof in

⁷⁶ OT, 31.10.1904

⁷⁷ und bereiste aus diesem Grund zu Anschauung zahlreiche andere Städte, in denen die Güter- und Rangierbahnhöfe bereits getrennt worden waren

⁷⁸ Vergl. OVZ, 17.11.1899

Richtung Hasbergen, ungefähr in Höhe von Moskau, die Staatliche Eisenbahnverwaltung setzte sich für den Fledder ein.⁷⁹ Grundstücke im Fledder wurden aufgekauft, ehe das Ministerium den Magistrat der Stadt Osnabrück offiziell informierte; damit schien die Situation klar zu sein, und wieder einmal mußte sich die Stadt dem Land fügen.⁸⁰ Frühere Pläne der Stadt, den neuen Güterbahnhof auf der Eversheide unmittelbar hinter der Wachsbleiche anzulegen, fanden kein Gehör mehr.⁸¹ Niemand in der Stadt war einverstanden mit einem Güterbahnhof auf dem Fledder, weil der Entwurf der königlichen Eisenbahndirektion Münster (inzwischen zuständig für Osnabrück) bei ihrer Planung die Schaffung schienenfreier Straßen an den Schnittpunkten mit der Bahn und die Herstellung einer genügenden Verbindung zwischen der Meller- und der Buerschen Straße unberücksichtigt ließ. Wenn der Rangierbahnhof in den Fledder verlegt werden würde, damit könne man leben (außerdem würden die Lokomotiven dann nicht mehr stören) aber der Güterbahnhof wäre dann völlig von der Stadt abgetrennt.⁸² Ferner wurde mokiert, daß mit einem Güterbahnhof im Fledder und einem geplanten Hafen und Kanal als Verbindung zum Mittellandkanal eine Distanz von sage und schreibe drei Kilometern zu überbrücken sei, obwohl Güterbahnhof und Kanalhafen in engster wirtschaftlicher Beziehung stehen würden. Es müsse also eine weitere Schienenverbindung zum Kanal gebaut werden, was eine zusätzliche Belastung für das Stadtgebiet (denn das lag zwischen dem geplanten Güterbahnhof und dem geplanten Hafen) bedeuten würde.⁸³ Das Osnabrücker Tageblatt konnte 1906 berichten:

„Die Lösung der Osnabrücker Eisenbahnfragen: Bei den im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin begonnenen Verhandlungen der Vertreter der Stadt mit der Staatsbauverwaltung wegen der Anlage des Kanalhafens und seiner Verbindung mit dem neuen Güterbahnhofe sind den städtischen Vertretern die Pläne der Bauverwaltung eröffnet worden. Darnach ist, wie man mitteilt, eine Lösung der Frage der schienenfreien Uebergänge durch Hebung des Bahnkörpers vom Hauptbahnhof Osnabrück nach Eversburg vorgesehen. Die Bramscherstraße wird ohne wesentliche Senkung der Straße an der Bahn durch Herstellung einer Unterführung überschritten. Unterführung in der Liebigstraße soll durch Erbreiterung und Hebung verbessert werden, so daß dort vor allem die Grundwasserverhältnisse den Verkehr nicht mehr stören können [...] Die Verbindung zwischen Kanalhafen und dem neuen Güterbahnhof ist eine zweckmäßige. Dabei ist vorgesehen eine schienenfreie Verbindungsstraße zwischen Natruper- und Bramscherstraße.“⁸⁴

⁷⁹ Vergl. OT, 15.4.1904

⁸⁰ Vergl. OVZ, 27.4.1904

⁸¹ Vergl. OT, 31.5.1904

⁸² Vergl. OT, 8.11.1905

⁸³ Vergl. OZ, 9.11.1905. Mit der Geschichte des Kanals wird sich ein anderer Aufsatz in dieser Broschüre beschäftigen

⁸⁴ OT, 13.1.1906

Bei den Bauarbeiten an der Unterführung der Bramscher Straße sollte gleichzeitig dort auch das sogenannte Hafengleis von der Hauptstrecke abzweigend angelegt werden.⁸⁵

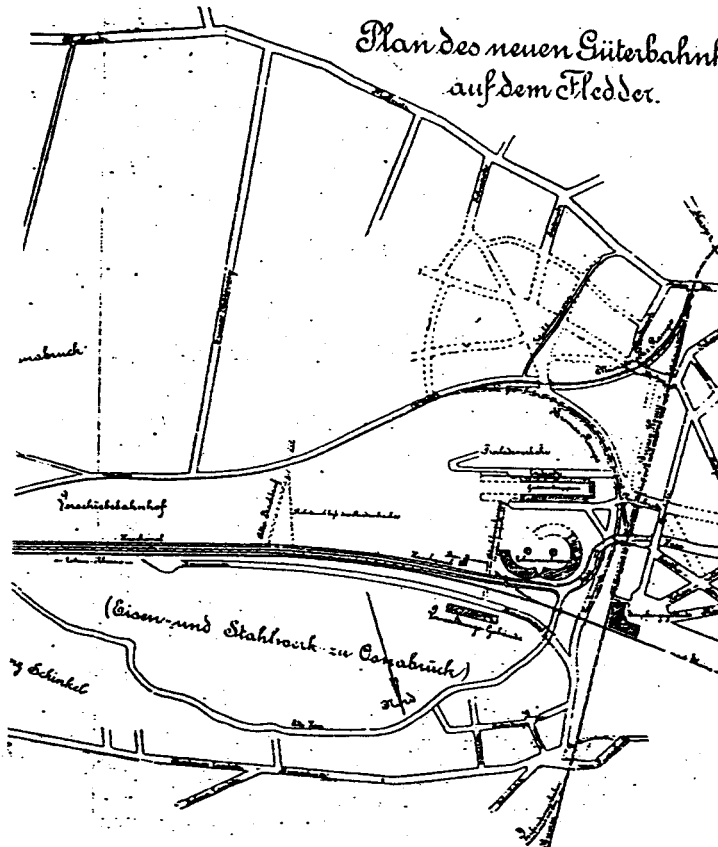


Abb. 10: Plan des Güterbahnhofes⁸⁶

Im Zuge der Bauarbeiten im Fledder wurde eine Verbindungsstraße zwischen Buerscher- und Meller Straße geschaffen,⁸⁷ ferner wurde die Hamburger Straße samt der danebenfließenden Hase verschoben.⁸⁸ Auch für die Anlage des Güterbahnhofes, mit dessen Bau 1910 begonnen wurde, mußte die Hase verlegt werden.⁸⁹ Es erwies sich als überaus „günstig“, daß gleichzeitig zu den Bauarbeiten im Fledder endlich eine Bahnunterführung der Buerschen Straße am Klushügel angegangen

wurde. „Zufällig“ ist dabei die Durchschneidung des Klushügels geplant worden (obwohl auch andere Pläne vorlagen), und „zufällig“ konnte man die abgetragenen Erd- und Felsmassen des Klushügels für die Aufschüttung des Geländes im Fledder benötigen.⁹⁰

1913 konnte der Güter- und Verschiebebahnhof in Betrieb genommen werden. Gegenüber des Geländes des Eisen- und Stahlwerkes Osnabrück befanden sich weite Gleisanlagen, Ladastraßen, Güter- und Lokomotivschuppen. Die Hase war umgeleitet und der Hasekanal gebaut worden. Diese Anlage am Rande des Stadtgebietes zog natürlich Industrie und Gewerbe an. 1927 schreibt das Osnabrücker Tageblatt zum Güterbahnhof Fledder:

„Der Fledder, noch vor 10-15 Jahren ein Gebiet, das, abgesehen von den Eisenbahnanlagen, fast ausschließlich dem ehrsamem Bürger zum Anbauen seines Kohles

⁸⁵ Vergl. OT, 21.8.1992

⁸⁶ Abbildungsnachweis: OT, 26.11.1910

⁸⁷ Vergl. OT, 28.1.1908

⁸⁸ Vergl. OT 5.1.1910

⁸⁹ Vergl. OVZ, 2.9.1910

⁹⁰ Vergl. Vergin, Ute, Der Schinkel ...

diente, hat besonders in den Jahren nach dem Kriege eine Entwicklung angenommen, die ihm immer mehr zum industriellen Neulandgebiet der Stadt stempeln. Gewerbliche und industrielle Unternehmungen haben sich im links und rechts der Neulandstraße, eine ebenso treffende wie zukunftsverheißende Bezeichnung, bis weit in die ehemaligen Sumpf- und Niederungsgebiete vorgeschoben, stattliche private Wohn- und öffentliche Bauten schlossen die Baulücken. Die Ansiedelung der Industrie wurde durch die günstige Verkehrslage in erheblichem Maße gefördert⁹¹, die durch die Gleisanschlüsse am Fledder-Güterbahnhof gegeben ist. Güter- und Rangierbahnhof erstrecken sich mit ihrem breiten Gleisgewirr in der Form einer halbierten Flasche vom Hauptbahnhof bis fast nach Lüstringen, das dicke Ende der geteilten Flasche wird dabei von den Baulichkeiten des Güterbahnhofes und des Lokomotivschuppens begrenzt. Unentwirrbar muten die zahlreichen sich teilenden, kreuzenden und vereinigenden Gleisstränge an. [...] Fast ohne Unterbrechung drückt die Rangierlokomotive am Hauptablaufberg kurz hinter der Schellenberg-Brücke (Fledder-Mitte) die ankommenden, bunt zusammengesetzten Güterzüge auf den Ablaufberg. [...] Insgesamt werden täglich 31 Güterzüge mit 2800 Wagen auf diese Weise behandelt, täglich fahren 45 Güterzüge ein und aus [...] Die Gleislänge des Güterbahnhofes beträgt 70 km; auf dem Güterbahnhof Osnabrück-Fledder werden 98 Beamte und 53 Arbeiter beschäftigt. Es sind 26 Signale, 414 Weichen, 8 Stellwerke und ein Handweichenposten vorhanden. In der erwähnten Güterabfertigung auf dem Fledder werden 102 Beamte und 150 Arbeiter beschäftigt, die täglich etwa 825 Tonnen Gütermasse behandeln [...] Die 318 Meter lange Verladebühne ermöglicht die Be- und Entladung von etwa 170 gleichzeitig auf 6 Gleisen gestellten Güterwagen. [...] Auf Anschlußgleisen werden der städt. Hafenerwaltung täglich 100 und den Klöcknerwerken täglich gleichfalls 100 Wagen zugeführt [...] Abschließend sei noch festgestellt, daß der Verkehr im Osnabrücker Güterbahnhof bereits eine Höhe erreicht hat, die beträchtlich über dem Vorkriegsstand liegt, eine besondere Steigerung hat der Stückgutverkehr erfahren. Die Bedeutung unseres Güterbahnhofes erhellt daraus, daß er an Größe und Verkehr an erster Stelle im Direktionsbezirk Münster steht.“⁹²

In den 1990er Jahren fahren ca. 300 Güterzüge täglich den Güter- und Rangierbahnhof an, die Bedeutung dieser Anlage ist also nach wie vor sehr hoch.⁹³

⁹¹ 1927 machten reine Industrieflächen 8 % der Stadtfläche aus; OT, 19.5.1927

⁹² OT, 19.5.1927

⁹³ Vergl. NOZ, 2.2.1991

Weitere Bahnhöfe

Der Busbahnhof

Bei der Planung des Busbahnhofes sollte berücksichtigt werden, daß seine Lage weder den fließenden Verkehr stören noch zu weit von anderen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Eisenbahn) entfernt liegen dürfe. Nachdem ursprünglich auch ein Gelände südlich der Goethestraße zur Hase hin in Betracht gezogen worden war, entschied man sich für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes. Ferner heißt es zu den Planungen:

„Es gibt viele Leute die nicht eben sonderlich beglückt sind, daß die schönen Grünanlagen des Bahnhofsvorplatzes auf diese Weise auseinandergerissen werden. Aber man sollte erst einmal abwarten, wie sich die moderne und zweckmäßige Anlage des Autobusbahnhofes in die Grünfläche einfügen wird. [...] Und schließlich - irgendein Opfer muß überall gebracht werden, wo man den Autobusbahnhof auch hinlegen würde.“⁹⁴

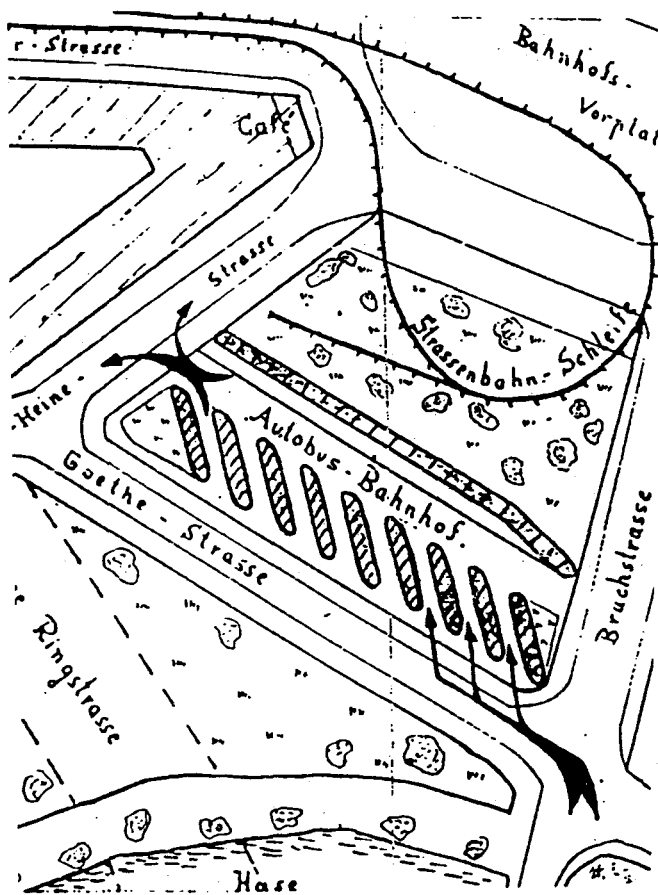


Abb. 11: Plan des Busbahnhofes⁹⁵

Im Januar 1951 konnte der vorläufige Busbahnhof auf dem Bahnhofsvorplatz eingeweiht werden. Diese neueste Errungenschaft im Verkehrswesen wurde mächtig gelobt, mußten sich doch nun die Überlandbusse nicht mehr durch die Innenstadt quälen (die Haltestellen am Neumarkt und Kollegienwall entfielen). Außerdem herrschte vor dem Hauptbahnhof kein Gewirr von Bushaltestellen mehr, bei denen sich die Fahrgäste ohnehin nicht zu recht fanden. Nun war der Omnibusverkehr mit 11 Bahnsteigen wohlgeordnet und übersichtlich. Die Postbusse wurden allerdings

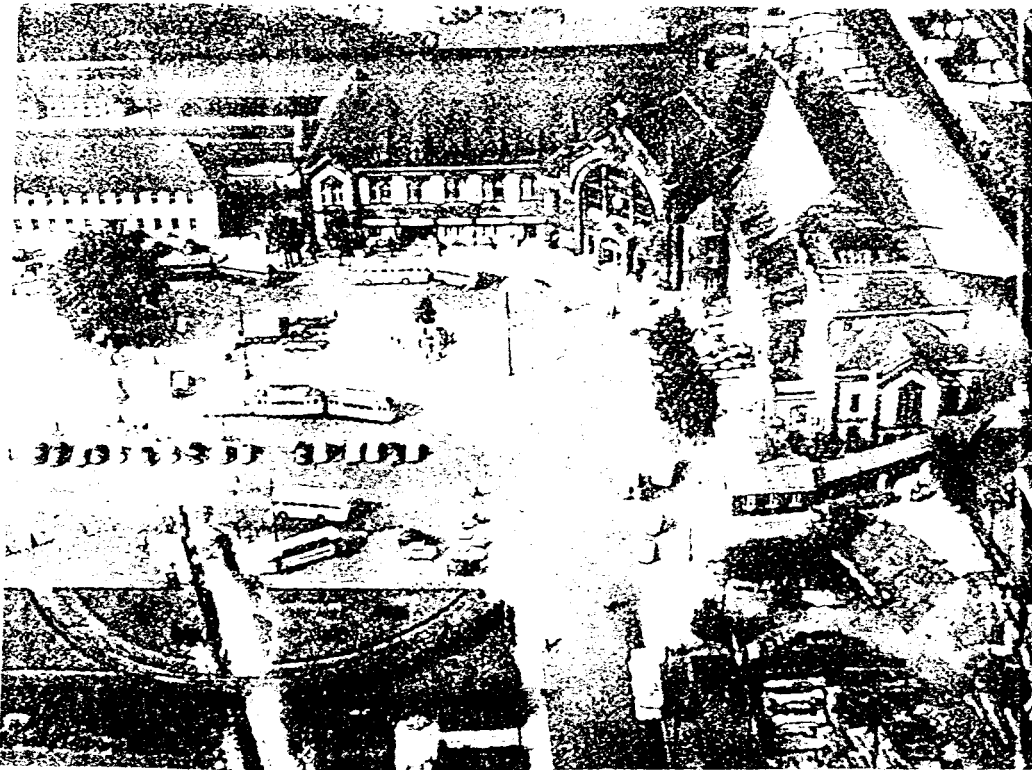
⁹⁴ Vergl. OT, 10.6.1950

⁹⁵ Abbildungsnachweis: OT, 10.6.1950

nicht integriert und erhielten ihre Haltestellen seitab vor dem Bahnpostamt und auf dem Posthof an der Möserstraße. Was bei der Einweihung des Busbahnhofes allerdings noch vermißt wurde, waren Fahrpläne mit Abfahrtszeiten und Bahnsteignummern ...⁹⁶

Der Busbahnhof war ein Teilbereich der gesamten Änderung im Bahnhofsvorplatzbereich (Autodroschkenstände, Parkplätze etc.). Der Vorplatz sollte gänzlich aus dem Straßenverkehr herausgenommen und nur noch von Fahrzeugen benutzt werden, die zum Bahnhof oder zur Post wollten. Für den Busbahnhof sollte eine Ringstraße für angelegt werden.⁹⁷

Abb. 12: Bahnhof,
Bahnhofsvorplatz und
Busbahnhof 1954⁹⁸



⁹⁶ Vergl. OT, 4.1.1951

⁹⁷ Vergl. OT, 24.1.1952

⁹⁸ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 68

Bahnhöfe, die nicht gebaut wurden

Nicht erst heute klagt man über den mitunter mangelhaft ausgebauten öffentlichen Nahverkehr. Bereits 1914 war im Osnabrücker Tageblatt zu lesen, daß die Bürger des südlichen und südwestlichen Stadtgebietes sich von der Bahn vernachlässigt fühlten und eingehend einen Bahnhof an der Strecke Münster-Osnabrück forderten, da der lange Weg zum Hauptbahnhof viel zu weit sei, der Straßenbahnanschluß zu wünschen übrig lasse, und außerdem die Fahrt mit der Straßenbahn zum Hauptbahnhof mit 20 Minuten Fahrzeit viel zu lange dauere. Außerdem habe sich der Hauptbahnhof wegen des wachsenden Verkehrs ohnehin als zu klein und bereits als völlig überlastet erwiesen.⁹⁹

Auch die Neustädter Bürger fühlten sich immer um einen Bahnhof betrogen. Bereits 1894 wollten die Bürger die Errichtung einer Haltestelle erreichen, wurden aber damit getröstet, daß zuerst der bereits in Angriff genommene Bahnhof am Hasetor fertiggestellt werden müsse.¹⁰⁰ Noch 1950 forderte man eine Haltestelle an der Bundesbahn (schließlich hatte die Altstadt mit dem Hasetorbahnhof auch eine). Recht diplomatisch wurden entsprechende Anfragen bei der Bundesbahnverwaltung dahingehend beantwortet, man stehe dieser Überlegung nicht ablehnend gegenüber, aber es müsse erst wieder mehr Geld vorhanden sein ...¹⁰¹

⁹⁹ Vergl. OT, 25.2.1914

¹⁰⁰ Vergl. OZ, 7.5.1894

¹⁰¹ Vergl. NTP 16.5.1950

Einfluß der Eisenbahn auf das Leben in der Stadt

Der Anschluß Osnabrücks an die weite Welt hatte weitreichende Folgen für die Stadt. Die Einwohnerzahl stieg ständig, da der Eisenbahnbetrieb an sich schon viele Arbeitskräfte forderte, hinzu kamen unzählige Arbeiter in die Stadt, die sich Stellen in der entstehenden Industrie - die ihrerseits abhängig war von der Eisenbahnanbindung - versprachen. Handel und Industrie profitierten enorm von der neuen Verkehrsanbindung, für die Industrialisierung war der Eisenbahnanschluß sogar Voraussetzung, und das Speditionsgewerbe - noch heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Stadt - erlebte einen Aufschwung. Nicht nur große industrielle Werke wie das Stahlwerk, sondern auch zahlreiche kleine Fabriken entstanden.¹⁰² Vor dem Bau der Eisenbahn war es das größte Problem der städtischen Kaufleute, daß nur wenige Rohstoffe, abgesehen von geringen Kohlevorkommen, in direkter Nähe vorhanden waren. Nun konnten die Rohstoffe herbeigeschafft werden, außerdem lohnte sich ein intensiverer Kohleabbau im Piesberg, weil die Kohle nun weiter verschickt werden konnte.

Aber die Eisenbahn wirkte sich auch negativ auf die Stadt aus. Die in Verbindung mit dem Eisenbahnbau ausgesprochenen Enteignungen störten den Stadtfrieden erheblich.

Die größte Beeinträchtigung aber war, daß die Gleise - und derer gab es in Osnabrück sehr viele - im ganzen Stadtgebiet ebenerdig angelegt worden waren, also auf Straßenniveau. Dafür verantwortlich waren die Eisenbahngesellschaften, die die Baukosten natürlich so gering wie möglich halten wollten und wenig Rücksicht auf innerstädtische Entwicklungen nahmen. Nicht nur, daß Passanten und Fuhrwerke an den Übergängen immer wieder warten mußten, nein, auch das Vorhandensein zweier Rangier- und Güterbahnhöfe und die immens langen Rangierarbeiten direkt vor dem Innenstadtgebiet zogen die Wartezeiten an den Übergängen ins Unerträgliche. In den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende mehren sich die Artikel in den Osnabrücker Zeitungen, die sich dieses Themas annehmen. Immer wieder werden Beispiele aufgeführt, wie das Privat- aber verstärkt das Geschäftsleben durch die unzumutbaren Wartezeiten an den Übergängen behindert wurde. So heißt es z.B. 1907 vom Stadtteil Eversburg:

¹⁰² 1861 gab es in Osnabrück 1939 größere und kleinere Fabriken

„Die Anwohner der Eversburger Straße befinden sich in derselben Notlage, aber die unhaltbaren Zustände bleiben anscheinend auch hier beim Alten. Von der Atterstraße zur Post braucht man unter Umständen 1/2 Stunde, eine Unterführung beider Bahngleise würde den Weg auf 5 Minuten Dauer abkürzen, aber - gebaut wird nicht!“¹⁰³

Außerdem war das Überqueren der Gleisanlagen nicht ganz ungefährlich, wie das Osnabrücker Tageblatt 1902 berichtete:

„Die Gefahren unserer Eisenbahnübergänge. Gestern Nachmittag wäre um ein Haar auf dem Herrenteichsbahnübergange ein ähnliches Unglück passiert, als seiner Zeit in Steglitz bei Berlin. Etwa 100 Personen, welche sich während des Rangierens auf beiden Seiten der Barrieren angesammelt hatten, überschritten, nachdem der Rangierzug dicht vor dem Bahnübergange still gelegt und die Barrieren halb geöffnet worden waren, den Uebergang in dem Augenblick, als der von Rheine kommende Personenzug um 3.15 heranbrauste und unbedingt durch die Menge hindurchgefahren wäre, wenn nicht der Zugführer des Zuges die Gefahr bemerkt und versucht hätte, den Zug zum Stehen zu bringen. Durch das Langsamfahren des Zuges hatte man Zeit gewonnen, das Geleise frei zu machen. Eine Frau wurde noch rechtzeitig von einem Barrierenwächter vom Geleise gerissen. Dichter Nebel und das Rangieren, welches kurz vor dem Einfahren des fahrplanmäßigen Zuges stattfand, haben das Herannahen des Personenzuges nicht erkennen lassen. Wann wird endlich seitens der königl. Eisenbahn diesem Uebelstande abgeholfen werden, wahrscheinlich nicht eher, als bis ein solch gräßliches Unglück wirklich eingetreten ist.“¹⁰⁴

Man kann sich die Situation deutlich vorstellen: Es ist Anfang Dezember, sehr neblig und damit ungemütlich feucht-kalt. Das Rangieren auf dem Bahnübergang dauert - wie immer - seine Zeit¹⁰⁵, und zu beiden Seiten sammeln sich frierende und trippelnde Menschen, die endlich weiterwollen. Kaum wird die Barriere halb geöffnet, da stürmt die Menge los. Daß sich ein weiterer Zug nähert, fällt niemandem auf ...

Das ganze Stadtgebiet war von Eisenbahngleisen durchschnitten und unterbrochen. Während der Zeit des Eisenbahnbaus hatte sich die Stadt nahezu explosionsartig vergrößert, und die Einwohnerzahl war von 15.000 im Jahre 1859 auf 60.000 im Jahre 1905 angewachsen. Bereits zu dieser frühen Zeit wurden sowohl die Trassenlegungen der West- als auch der Nord-Süd-Bahn als schwerste Fehler und schlimmste Behinderung der Stadtentwicklung angesehen¹⁰⁶ und Überlegungen angestellt, wie man diesem Übel Herr werden könnte. Wenn man sich einen Plan der Stadt Osnabrück aus dem Jahre 1902 anschaut, dann sieht man die unzähligen Schnittpunkte zwischen Bahn und Straße. An der

¹⁰³ OT, 6.8.1907

¹⁰⁴ OT, 2.12.1895

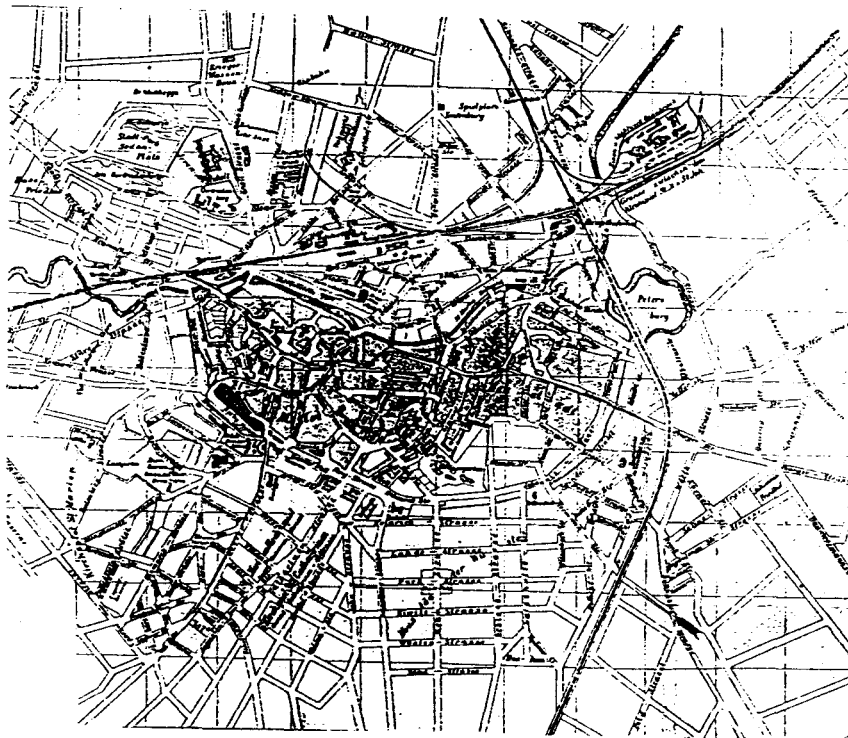
¹⁰⁵ Vom Bahnübergang an der Buerschen Straße ist bekannt, daß er wegen Rangierarbeiten bis zu 45 Minuten geschlossen war!

¹⁰⁶ Vergl. OT, 8.11.1905

West-Trasse waren das z.B. Hamburger Straße, Buersche-, Bohmter- und Schillerstraße, Liebigstraße, Ziegeleistraße oder Bramscher Straße. Bei der Nord-Süd-Trasse waren betroffen die Koksche Straße, Hermann- und Parkstraße, Sutthausen und Iburger Straße, Meller Straße, Petersburg, Hamburger und Buersche Straße. Hinzu kam die Schinkelkurve und diverse Privatbahnen der Osnabrücker Industrie. An all diesen aufgezählten Straßen - und wegen der unglücklichen Streckenführung waren auch die Hauptausfallstraßen davon betroffen - mußten Passanten und Fuhrwerke an Bahnübergängen warten, mitunter bis zu einer halben Stunde oder mehr. Nicht umsonst sprach man von einer „eisernen Umklammerung“ der Stadt. Und gerade in einer Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs mit vermehrtem Warenverkehr und zunehmender Mobilität waren diese Eisenbahnübergänge entsetzliche Störfaktoren im innerstädtischen Leben.

Andere Straßen wurden durch die Trassenführung einfach abgeschnitten und waren fortan Sackgassen.

Abb. 13: Plan der Stadt Osnabrück 1902¹⁰⁷



Die „eisernen Umklammerung“ stand der Stadtentwicklung im Wege. Im Zuge der Vergrößerung der Stadtfläche (z.B. durch die Eingemeindung des Schinkels 1914) und

des großen Bevölkerungszuwachses wurde Anfang des Jahrhunderts die Einrichtung eines öffentlichen Nahverkehrs - zum Beispiel durch den Bau einer Straßenbahn - erforderlich. Wegen der großen Unfallgefahr waren aber Kreuzungen zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnschienen staatlicherseits verboten, andererseits konnten die Straßenbahnlinien nicht über Bahnübergänge geführt werden, da wegen der

¹⁰⁷ Abbildungsnachweis: StaO, K 62 c Nr. 100 H, 1902

unberechenbaren Schließzeiten der Schranken niemals ein fahrplanmäßiger Straßenbahnverkehr hätte aufrecht erhalten werden können. Das hieß für die Stadt Osnabrück, daß die Stadtteile, die wegen der „eisernen Umklammerung“ ohnehin schon gebeutelt waren, auch nicht mit einem Straßenbahnanschluß rechnen konnten.

Die vernünftigste Lösung schien die Höherlegung sämtlicher Gleise im Stadtgebiet zu sein, damit man Unterführungen - und zwar befahrbare - bauen konnte. Allerdings stand die große Frage im Raum: Wer soll das bezahlen? Die Stadt sah - natürlich - nicht ein, daß sie sich finanziell engagieren sollte für Baufehler, die von den Eisenbahngesellschaften durchgeführt worden waren. Die Eisenbahngesellschaften hingegen sahen nicht ein, für die „Bequemlichkeit“ der Osnabrücker Bürger zu zahlen. Es begann das übliche Gerangel um Zuständigkeiten ..., und die Planung und Ausführung der vielen notwendigen Unterführungen zog sich z.T. über Jahrzehnte hin. Erbst wurde festgestellt:

„Eigentümlich berührt es, wenn man sieht, wie bei kleineren Bahnhöfen an Städten und Flecken, die an Einwohner noch nicht soviel Hunderte haben, wie Osnabrück Tausende hat, wo es aber das Verkehrsinteresse erfordert, Unterführungen, Gleisbeseitigungen usw. vorgenommen werden, ohne daß die nächstbeteiligten Gemeinden auch nur einen Finger darum zu rühren oder einen Pfennig an Zuschuß zu leisten brauchten. Wo aber die Entwicklung einer ganzen Stadt durch die eiserne Umklammerung in Mitleidenschaft gezogen wird, ja - das ist ganz was anderes.“¹⁰⁸

Sperrstunden von bis zu fünf oder sechs Stunden täglich wurden vom Magistrat zu recht als unerhörte Mißstände deklariert. Sogar das Preußische Abgeordnetenhaus mußte sich mit dieser Frage beschäftigen.¹⁰⁹

Bereits in den Anfangsjahren der Eisenbahn in Osnabrück wurde die Frage von Eisenbahnunterführungen aufs heftigste geführt. Wollte man einen ausführlichen Bericht über alle Bauprojekte schreiben, so würde er Bände füllen angesichts der vielen Straßen, die durch die Bahn so massiv behindert wurden. Ein Beispiel - die Klusunterführung - wird in der NUSO-Broschüre „Der Schinkel - Frei-/ Brachflächen und Stadt(teil)entwicklung“ bereits ausführlicher behandelt und soll hier noch einmal kurz vorgestellt werden, denn der Klusdurchstich ist ein Musterbeispiel für das in Osnabrück typische Kompetenz- und Zuständigkeitsgerangel:

Durch den Bau der Nord-Süd-Bahn war die damals noch selbständige Landgemeinde Schinkel vom Stadtgebiet abgeschnitten. Die Schienen der Eisenbahn kreuzten die

¹⁰⁸ OT, 22.7.1904

¹⁰⁹ Vergl. OT, 17.3.1897

Hauptzufahrtsstraße nach Osnabrück, die Buersche Straße. Die andere Schinkeler Zufahrtsstraße in die Stadt - die Bohmterstraße - war durch die Nord-Süd-Trasse ebenfalls unterbrochen, zusätzlich die Schillerstraße durch die Westtrasse, und die Schinkelkurve sorgte für Behinderungen an der Belmer- und der Schützenstraße. Die Schinkelaner waren wirklich umzingelt. Wartezeiten von zusammengezählt mehr als sechs Stunden (oder 2/3 der Tageszeit) vor dem Bahnübergang Buersche Straße waren an der Tagesordnung. Und wenn man diesen Übergang tatsächlich gemeistert hatte und weiter in Richtung Stadt ziehen wollte, erwartete einen wenige hundert Meter weiter der Bahnübergang der Westbahn an der Schillerstraße, ebenso stark frequentiert wie die Nord-Süd-Bahn.

Abb. 14:
Bahnübergang
Buersche Straße¹¹⁰



Eine Gleisverlegung um den Klushügel herum verbunden mit der Höherlegung der Gleise wäre eine sinnvolle Maßnahme gewesen, aber auch eine teure, denn es

hätten einige Wohnhäuser dafür aufgekauft und abgerissen werden müssen. Statt dessen setzte die Eisenbahndirektion ihre Vorstellung durch, den Klushügel zu durchschneiden, quasi zu untertunneln, und die Gleise so zu belassen, wie sie waren. Die Verhandlungen um dieses Bauprojekt zogen sich 40 Jahre in die Länge, ehe 1913 die Klusunterführung eingeweiht werden konnte. Wenn man heute die Buersche Straße und durch die „Osnabrücker Schweiz“ fährt, ist man erstaunt über die künstlich geschaffene Felsenlandschaft, die man passiert. Unmengen von Erde und Gestein wurde abgetragen und - wie bereits erwähnt - zur Aufarbeitung des Geländes für den Güterbahnhof im Fledder benutzt (mehr noch: die Eisenbahngesellschaft hatte zugesichert, 500.000 Mark

¹¹⁰ Abbildungsnachweis: Hülsmann, S. 36

der zu erwartenden 570.000 Mark Baukosten für die Klusunterführung zu übernehmen, wenn sie den Güterbahnhof im Fledder bauen würde statt an dem von der Stadt vorgeschlagenen Ort [Eversburg]). Das Taktieren der Bahngesellschaft ist offensichtlich.

Ökologische Bedenken gab es damals nicht, derart in das Landschaftsbild und das Felsenbiotop einzugreifen. Aber es gab zumindestens einige Kritiker, die sich gegen den Klusdurchstich aussprachen, wenn auch aus ästhetischen Gründen. Die Zeitung reagierte auf diese Kritik:

„Man liest in den Zeitungen, das Projekt bedeute eine ‘unglaubliche Verschandelung der Stadt’, war es denn so wunderschön, ehe die Unterführungen waren? Schlechter wird es auf keinen Fall; man warte ab, bis es fertig ist. Wir wollen keine Sehenswürdigkeiten schaffen, wir wollen erreichen, daß das Viertel hinter der Buerschenstraßen-Unterführung näher an die Stadt herangerückt wird.“¹¹¹

Dieser reine Funktionalismus scheint zeitlos zu sein ...

Im Zuge der Klusunterführung mußte die Buersche Straße verlegt werden, andere Straßen endeten plötzlich als Sackgasse. Man kann heute noch den alten Verlauf der Buerschen Straße abgehen, steht aber auf beiden Seiten plötzlich vor der Barriere Eisenbahn und kommt nicht weiter. Allerdings bekommt man, wenn man dort nur einen Meter von der Bahn entfernt steht, einen sehr anschaulichen Eindruck von der damaligen Situation der vorbeirauschenden Züge.

Die Zustände waren wirklich im gesamten Stadtgebiet unhaltbar, und der Beginn des 20. Jahrhunderts war in Osnabrück u.a. dadurch gekennzeichnet, daß überall umfangreiche Umbauarbeiten von statten gingen, um diese Übel auszuschalten. Nach und nach wurden alle großen Bahnübergänge abgeschafft, indem entweder die Gleise höher gelegt oder die Straßen abgesenkt wurden. Heute gibt es nur noch sehr wenige Schranken im Stadtgebiet, die allerdings für Autofahrer immer wieder ein Ärgernis darstellen.¹¹²

Aber die Bürger fühlten sich nicht nur wegen der Zerschneidung des Stadtgebietes von der Bahn gestört. Ein anderer, permanenter Diskussionspunkt war die immense **Belästigung durch den Rauch** der Lokomotiven. Solange die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft ihren eigenen Güter- und Rangierbahnhof betrieben hatte, waren die Anlieger und

¹¹¹ OVZ, 13.12.1912

¹¹² Vergl. Vergin, Ute, Der Schinkel ...

die an den Übergängen wartenden Passanten von der Rauch- und Rußbelästigung betroffen. Zahlreiche Hausbesitzer fürchteten wegen den „dicken Luft“ verminderte Mieteinnahmen.¹¹³ Der VEREIN ZUR WAHRUNG DER INTERESSEN DES STADTBZIRKES HAMBURGERSTRASSE sandte eine Petition an die königliche Eisenbahndirektion Münster

„dahingehend, daß den Locomotivbeamten ein anderer Platz zum 'Stochern' der Maschinen angewiesen wird als jetzt, wo die Bewohner in der Nähe befindlichen Häuser von Qualm arg belästigt werden.“¹¹⁴

Auch die Fußgänger auf der Verbindungsbrücke zwischen Eisenbahnstraße und Humboldtstraße waren es leid, ewig durch dicke Rauch- und Qualmwolken stapfen zu müssen.¹¹⁵ So verständlich die Klage wegen der Rauchbelästigung auch ist, gerade für Osnabrück ist sie ein wenig verwunderlich, denn die hier eingesetzten Lokomotiven - also auch die Rangierloks - fuhren nicht mit Kohle, sondern mit Koks. Und da Koks heißer verbrennt, hätte eigentlich auch weniger Rauch entstehen müssen. Andererseits fuhren natürlich nicht nur Osnabrücker Lokomotiven auf Osnabrücker Gleisen.

Die Rauchentwicklung der Dampflokomotiven - für die es zu diesem Zeitpunkt noch keine praxiserprobten Alternativen gab - stellte eine enorme Luftverschmutzung dar, aber man hätte sie auch mindern können. Ein langer Aufsatz im OSNABRÜCKER TAGEBLATT 1906 beschäftigt sich eingehend mit dieser Problematik. Nachdem das allseits bekannte Übel beklagt wird, muß der Autor feststellen, daß trotz gutem Willen zur Abhilfe

„die tatsächlichen Erfolge sehr gering geblieben sind. Vor allem sind die Eisenbahnen und ihren Versuchen zur Verminderung des Lokomotivrauches seit Jahren kaum vom Fleck gekommen. Die Güterzüge sündigen meist noch mehr, als die Personenzüge. Worin der Grund dafür zu suchen ist, entzieht sich einer sicheren Beurteilung. Möglicherweise wird für erstere gewöhnlich eine minderwertige Kohle benutzt oder, was wahrscheinlicher ist, die Lokomotiven werden weniger sorgsam beheizt.“

Der Artikel erläutert weiter, daß man in England,

„wo überhaupt mit viel mehr Energie und Planmäßigkeit gegen die Rauchplage vorgegangen wird“

auf die Lokomotiven „ziemlich scharf“ geworden sei und öffentlich von den Eisenbahngesellschaften verlangt werde, ihre Züge schärfer zu kontrollieren und das nachlässige Heizen bzw. eine übermäßige Rauchentwicklung den jeweiligen Beamten zur Last legen sollte. Man müsse den deutschen Behörden zwar anerkennen, daß sie sich bemühten,

¹¹³ Vergl. OT, 27.7.1903

¹¹⁴ OVZ, 28.7.1903

¹¹⁵ Vergl. OVZ, 26.9.1903

aber ihre Anstrengungen reichten eben noch nicht aus. „Schadstoffarme“ Lokomotiven wurden mit einem roten Ring am Schornstein gekennzeichnet, aber der Artikel stellt fest:

„Die Lokomotiven mit dem roten Ring um den Schornstein haben sich bisher nicht sonderlich ausgezeichnet, und höchstens kann man sagen, daß bei den anderen Maschinen die Rauchplage noch schlimmer ist. Der Schaden, der durch den Rauch verursacht wird, ist so groß daß gar nicht oft genug davon gesprochen werden kann. Vor allem sind es die Hausbesitzer, die sich darüber zu beklagen haben, daß das äußere Gewand der Gebäude, die in der Nähe einer Eisenbahn liegen, in wenigen Wochen nach einer Reparatur schien wieder völlig verschmutzt ist.“

Des weiteren wird der materielle Schaden an der Bekleidung beklagt, wenn Passanten auf einer Eisenbahnbrücke stehen oder im Sommer mit dem Zug fahren, wenn wegen der Hitze die Fenster geöffnet werden und das Qualm-Ruß-Gemisch ins Waggoninnere gelang:

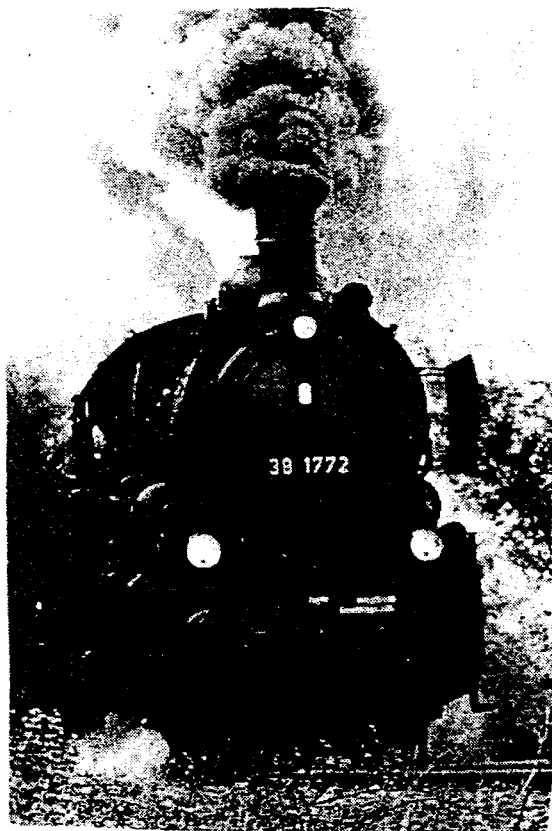
„Es bleibt einem nur die Wahl: bei geschlossenen Fenstern zu schwitzen oder bei geöffneten Rauch und Ruß über sich ergehen zu lassen. Oeffnet man die zur Lüftung oben in den Abteilen angebrachten Schieber, dann wird die Sache noch schlimmer“

An genereller Luftverschmutzung oder gar gesundheitlicher Schädigung wegen der Abgase dachte natürlich noch niemand. Natürlich wurden Verbesserungen wegen der materiellen Schäden angestrebt, aber immerhin dachte man über Verbesserungen nach!

Der Artikel schließt mit den eindringlichen Worten:

„Die Frage, wie bei den Hofzügen die Belästigung durch den Rauch vermieden wird, ist dahin zu beantworten, daß eine möglichst gute Kohle genommen wird und daß zur Beförderung dieser Züge nur tadellose Lokomotiven benutzt werden, auf die man die besten Führer und die tüchtigsten Heizer stellt. Da nun obendrein auf der ersten Lokomotive gewöhnlich ein höherer Beamter, auf der zweiten der Vorsteher der Betriebswerkstätte fahren müssen, so sind alle Bedingungen gegeben, um die Hofzüge nahezu rauchfrei zu befördern.“¹¹⁶

Abb. 15: "Umweltfreundliche" Dampflokomotive. Die Lok stammt zwar nicht mehr aus der Zeit der Jahrhundertwende ... aber auch in den 1930er und 1940er Jahren qualmte und rußte es ... 117



Mit diesen Gedanken soll die Abhandlung über die Entwicklung der Osnabrücker Eisenbahn schließen, nicht aber ohne darauf hinzuweisen, daß auch heute noch die Eisenbahn ständigen Diskussionsstoff liefert, nun aber aus ganz anderer Sicht: Die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene ist ein ständiges Thema, wenn es um Verkehr und Umwelt geht. Daß in den letzten 30 Jahren immer mehr Strecken stillgelegt wurden, verstärkte das Lkw-Aufkommen und den Individualverkehr natürlich immens. Ein anderes Thema ist die Preis-

politik der Bundesbahn bzw. des Nachfolgers, der Deutschen Bahn AG: Zugfahren ist mittlerweile so teuer geworden, daß Fahrten mit dem Pkw, erst recht bei mehreren Insassen oder bei Familien, wesentlich günstiger sind. Preislock-Angebote wie die Bahncard sprechen nur die Bevölkerungsteile an, die häufiger Fernreisen unternehmen; für eine einmalige Urlaubsfahrt ist die Bahncard nicht lukrativ. Andere Angebote wie das sehr billige Wochenendticket (eingangs 15,- DM, nun 30,- DM) entlasten die Umwelt nur geringfügig, weil nicht der Individualverkehr auf den Straßen abgebaut wird, sondern lediglich zusätzliche Bahnreisende angelockt werden. Und wer einmal versucht hat, mit diesem Ticket eine Fernreise am Wochenende zu unternehmen, der wird frustriert erlebt haben, wie lange eine solche Reise dauert (da nur Eil- bzw. Regionalzüge benutzt werden dürfen), und wie unbequem sie wegen des häufigen Umsteigens, den mangelnden Anschlußzügen, den überfüllten Waggons und dem nicht vorhandenem Reisekomfort ist. Wahrlich kein Vergnügen!

117 Abbildungsnachweis: NOZ, 18.5.1995

Für Osnabrück bleibt zu sagen, daß mit der Aufwertung des Hasetorbahnhofes und den guten Busverbindungen am Bahnhof zumindestens versucht wird, den Regional- mit dem Fernverkehr zu verbinden.

Quellen und Literatur

Brockhaus Enzyklopädie in 24 Bänden, Mannheim 1988 ff

Bürgerverein Osnabrück-Schinkel von 1912 e.V. (Hg.), Schinkeler Geschichten, Osnabrück 1990

Conze, Werner/ Hentschel, Volker, Ploetz - Deutsche Geschichte: Epochen und Daten, Darmstadt 1988 (4. Auflage)

Herder Koversations Lexikon, Freiburg im Breisgau 1903

Hoffmeyer, Ludwig, Chronik der Stadt Osnabrück, Osnabrück 1985 (5. Auflage)

Hülsmann, Lothar, Die Eisenbahn in Osnabrück, Freiburg 1982

NOZ = Neue Osnabrücker Zeitung

NTP = Neue Tagespost

OA = Osnabrücker Anzeiger

OT = Osnabrücker Tageblatt

OVZ = Osnabrücker Volkszeitung

OZ = Osnabrücker Zeitung

Rübberdt, Rudolf, Geschichte der Industrialisierung, München 1970

Schröder, Sven, Die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der Stadt Osnabrück im Wandel der Zeit. Ein Beitrag zum Wettbewerb der Körber-Stiftung „TEMPO, TEMPO ... Mensch und Verkehr in der Geschichte“ um den Preis des Bundespräsidenten, MS Lotte/ Wersen 1991 (in der Stadtbibliothek unter „Deo 00 Sch“ zu finden)

StaO (Staatsarchiv Osnabrück) K 62 c Nr. 133 H

StaO (Staatsarchiv Osnabrück) K 62 b Nord Nr. 12 R

StaO (Staatsarchiv Osnabrück) K 62 Nr. 100 H

Vergin, Ute, „De Hel van Bramsche“. Untersuchung zur Fiktionalität und Historizität eines autobiographischen Romans, MS Osnabrück 1992

Vergin, Ute, Der Schinkel - Teilbereiche seiner Entwicklung in den letzten 100 Jahren; in: Becker, Gerhard (hrsg. im Auftrag des Vereins für Ökologie und Umweltbildung e.V.), Der Schinkel: Frei-/ Brachflächen und Stadt(teil)erweiterung, MS Osnabrück 1995

Günter Terhalle

ALLE WEGE FÜHREN NACH...

Osnabrück und das Straßenfernverkehrsnetz

Die Lage nach dem zweiten Weltkrieg

Osnabrück, Kriegsende 1945: Die nordwestdeutsche Großstadt lag in Trümmern, die Versorgungslage der Bevölkerung war schlimm. Mühsam versuchte die britische Militärregierung, das Gemeinwesen wieder aufzubauen und eine Grundversorgung zu gewährleisten, unterstützt von einheimischen, „übriggebliebenen“ Demokraten und „entnazifizierten“ Verwaltungsexperten. Für diese große Aufgabe ging einige Zeit ins Land...

Nach den anfänglichen Schwierigkeiten und Anstrengungen ließ der wirtschaftliche Aufwärtstrend aber nicht mehr lange auf sich warten, denn 1945 war nicht das Jahr 0. Viele Produktionsanlagen hatten den Krieg überdauert. Die Maschine lag sozusagen still, sie brauchte nur noch geschmiert und angelassen zu werden. Die staatliche und wirtschaftliche Reorganisation Deutschlands faßte demnach schnell Fuß und mündete bald in das sogenannte Wirtschaftswunder. Nun drängten junge Stadtplanungsexperten nach vorne. Ihre Vision war ein modernes Deutschland, das Amerika in nichts nachstehen sollte. Sie hatten die Zeichen der Zeit voll erkannt: Die Zukunft war eine Zeit des Automobils. Die Autoindustrie mit ihren Möglichkeiten zur billigen Massenproduktion wurde zu einer Schlüsselindustrie Nachkriegsdeutschlands. Autobau und materieller Wohlstand lasen sich wie eine gut aufgehende Gleichung. Die Motorisierung der Massen zu fördern (ihr Rechnung zu tragen, wie sie sagten), war deshalb das Ziel der jungen Fachleute. Dementsprechend geriet die Stadtplanung zur Verkehrsplanung, die Stadt kam buchstäblich unter die Räder.

Von Verkehrsnetzen und Verkehrsringen war die Rede; was früher Chaussee oder Allee hieß, wurde zur Ausfallstraße degradiert (oder befördert?). Dem Verkehr aber wurde Leben eingehaucht: Er sollte frei fließen wie früher die Hase, und wo dies nicht der Fall

war, mußte er eben „verflüssigt“ werden. Hindernisse mußten abgeräumt, Nadelöhre beseitigt werden. Bäume fielen zu Hunderten und Grünanlagen wurden immer weiter „angeknabbert“, schließlich aufgeessen. Wurde aufgemuckt, zuckten die Verantwortlichen mit den Schultern: Die Moderne ließ sich ja doch nicht aufhalten...

Der Ausbau des Osnabrücker Wallrings im Stadtinneren war kennzeichnend für diese Epoche. Die schonungslose Planierung des grünen Ringes ging planmäßig wie eine militärische Operation vonstatten. Dementsprechend lasen sich die Meldungen in der städtischen Tagespresse, die mit Headlines von Blitzaktionen und Nachtangriffen die Menschen in Atem hielten. Staunend und fassungslos standen Osnabrücker Bürgerinnen und Bürger vor dem neuen Zeitalter des sogenannten motorisierten Individualverkehrs.

Soweit die Lage im Innern der Stadt. Doch auch außerhalb tat sich einiges, um dem Auto Bahn zu brechen. Und dieses geschah größtenteils ohne großes Protestgeschrei, obwohl sich Tausende von Straßenkilometern durch die schönsten Landschaften frästen. Das nahm man für den Wohlstand gern in Kauf. Zu frisch und bedrückend waren noch die Erinnerungen an die Weltwirtschaftskrise und an der kriegsbedingten katastrophalen Unterversorgung mit dem Lebensnotwendigsten...

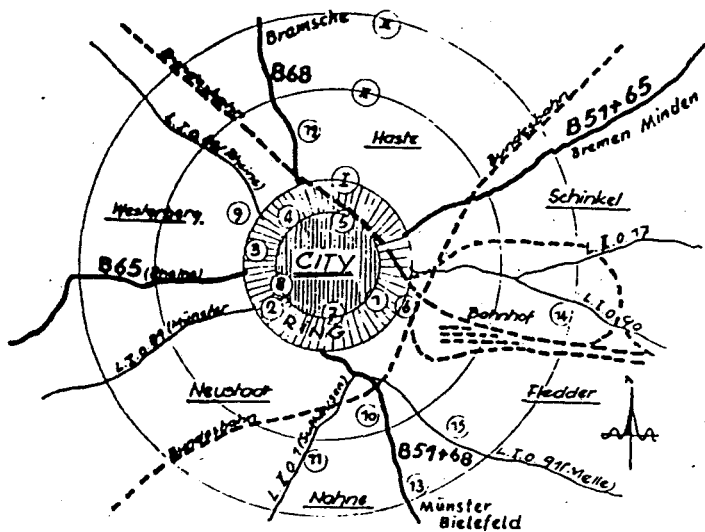


Abb. 1: Die Kreise deuten die Vorstellungen der Planer von möglichen Verkehrsrings an. Neue Tagespost, 24. Juni 1954

Europastraße 8

Den Aufbau und die Konsolidierung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem zweiten Weltkrieg in Europa hatte sich inzwischen die UNO, die neue, institutionalisierte Völkergemeinschaft auf die Fahnen geschrieben. Eine von ihr geschaffene internationale In-

frastruktur sollte zukünftige Nationalismen verhindern. Ein neuer deutscher Wahn sollte auf diesem Wege ein für allemal unmöglich gemacht werden. So wundert es nicht, daß es gerade die UNO mit ihrer Wirtschafts- und Verkehrskommission war, die ein Fernstraßennetz für den Kontinent entwarf und auf die konkrete Umsetzung drängte.

Eine dieser Fernstraßen war die Europastraße 8 — kurz E 8 —, die von den Niederlanden über Berlin nach Osteuropa führen sollte. Diese bedeutende Straße verlief in ihrer Planung über Osnabrück, was die örtlichen Gewerbetreibenden natürlich aufs äußerste begrüßten. Gewisse Ängste, daß die Hasestadt ihre traditionell bedeutende Position als Industrie- und Handelsstadt einbüßen könnte, verloren ihre Schärfe, auch wenn man sich mit nur einer Fernverbindung natürlich noch nicht zufrieden geben konnte.

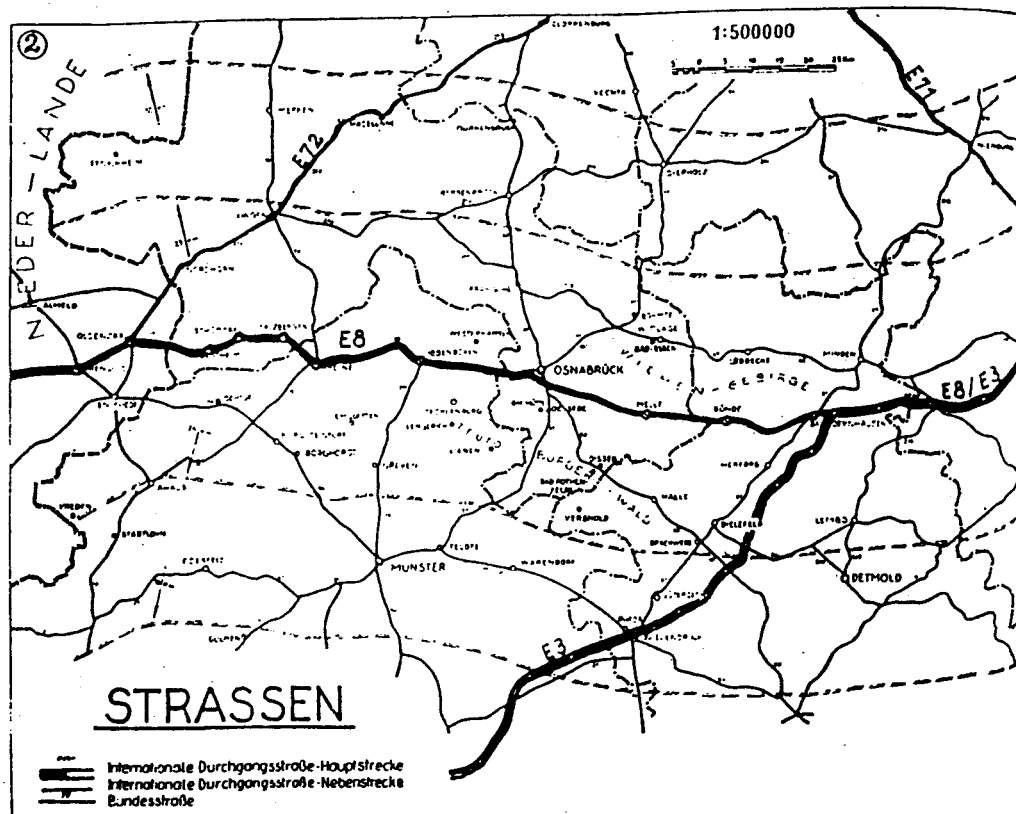


Abb. 2: Die geplante Streckenführung der E 8 1952. Osnabrücker Tageblatt, 2.2.1952

Heute kennen wir die E 8 auch als Autobahn 30 (A 30), die für die europäische West-Ost-Verbindung eine große Bedeutung besitzt. Auf Osnabrücker Terrain tangiert sie die südliche Stadtgrenze bei Voxtrup, Nahne und Sutthausen. Mittlerweile ist sie eingeflochten in ein übergreifendes System bedeutender Fernverkehrsstraßen und Autobahnen, die Osnabrück mit allen wichtigen Industrie- und Handelszentren in ganz Europa und — über die einbezogenen internationalen Flug- und Seehäfen — auch transkontinental verbinden.

Aber soweit waren die Planer Ende der Vierzigerjahre noch nicht. Es ging zunächst um eine allgemeine Verkehrsstraße, die nicht an den Städten vorbei, sondern, wie es zunächst in Osnabrück vorgesehen war, mitten durch sie hindurch führte. Natürlich rechneten die Verantwortlichen mit einem höheren Verkehrsaufkommen, glaubten aber, daß mit Umsetzung der oben kurz geschilderten innerstädtischen Verkehrskonzeption ein reibungsloser „Durchfluß“ fürs erste gewährleistet war. Kurzsichtigkeit kann man den Verkehrsstrategen deshalb nicht unterstellen, weil für sie (durch die Planerbrille gesehen) auf längere Sicht die Notwendigkeit eines äußeren Umgehungsringes, der den Durchgangsverkehr von der Innenstadt fernhalten sollte, feststand. Nur mußten erst die Mittel dafür aufgetrieben werden.

Wie sah nun, zu Beginn der Fünfzigerjahre, die gedachte Streckenführung der E 8 aus? — Von Osten über die Meller Straße kommend sollte sie in Voxtrup abzweigen und einen Schlenker durch den Fledder auf die Straße An der Petersburg (westliche Verlängerung der Hannoverschen Straße) machen. Über diese Straße war sie am Johannistorwall auf den sogenannten Inneren Ring zu führen, der dann als Verteiler fungieren konnte. Über die Lotter- und Rheiner Landstraße sollte die neue Fernverbindung dann das Stadtgebiet nach Westen hin wieder verlassen. Im September 1951 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, einen Durchführungsbeschluß über diese Linienführung vorzubereiten und dem Stadtrat vorzulegen. Es zeigte sich also ganz deutlich, daß der Ausbau des Wallringes für die frühesten Nachkriegsplanungen integraler Bestandteil des entstehenden europaweiten Fernverkehrsnetzes sein sollte und auch auf diesem Wege als absolut vorrangige Maßnahme „verkauft“ werden konnte.

Treibende Kraft hinter allen Verkehrsplanungen war die expandierende Wirtschaft, die darum bangte, daß die öffentliche Infrastruktur mit der ökonomischen Entwicklung nicht Schritt halten könnte. Immer wieder publizierten ihre Organe Beschwörungen, wie z. B. am 26. November 1955 im Osnabrücker Tageblatt, wo es unter anderem hieß:

„Der Straßenbau dient allen Zweigen von Industrie, Handel und Gewerbe sowie der Landwirtschaft. Er steigert durch Verbilligung und Beschleunigung des Güter- und Personentransports die allgemeine Produktivität unserer Volkswirtschaft und mindert die Unfallgefahr auf der Straße. Der Neubau von Verkehrswegen darf daher — im Gegensatz zu manchen anderen Investitionen der öffentlichen Hand — auch aus konjunkturpolitischen Erwägungen in einer hochbeschäf-

tigten Wirtschaft nicht zurückgestellt werden, solange nicht auch auf diesem Gebiet der wichtigste Nachholbedarf gedeckt ist.“

Wie rasant sich die ökonomischen Bedingungen in den Fünfzigerjahren entwickelten, wird daran deutlich, daß an dem Plan, die Europastraße 8 quer durch die Innenstadt zu leiten, nur kurze Zeit festgehalten werden konnte. Schon bald entschied man sich an verantwortlicher Stelle, eine südliche Umgehungsstraße zu bauen, die dann in Teilbereichen mit der E 8 identisch sein sollte.

Verwirklichung mit Hindernissen

Die Planung der Europastraße 8 war Mitte der Fünfzigerjahre zwar weit fortgeschritten, doch letztendliche Klarheit war hinsichtlich der Linienführung noch nicht vollständig gegeben. Hierzu mußten noch intensive Diskussionen geführt werden. Das Osnabrücker Tageblatt schrieb am 15. August 1957:

„In neuerer Zeit sind wieder Bestrebungen im Gange, um endgültige Klarheit über die Linienführung der Europastraße 8 zu gewinnen. Nicht zuletzt deshalb, weil das Zehnjahresprogramm der Landesregierung für den Straßenbau in bestimmten Abschnitten eine programmatische Dringlichkeitsstufe verlangt. In dieses Problem gehört auch die Europastraße 8, die ja bekanntlich westlich des Heger Friedhofs nach Süden ausschwingt und dann über den Blumenhaller Weg, am Hörner Bruch vorbei, südlich des Paradiesweges die Bundesstraße 51 in Nahne quert und dann südlich des Schölerberges auf Voxtrup zugeht.

Diese Europastraße wäre somit zugleich als südlicher Halbkreis um die Stadt Osnabrück eine Umgehungsstraße im wahrsten Sinne des Wortes. Der Teil nun, der sich dem Schölerberg und der immer stärker anwachsenden Gemeinde Voxtrup zeigt, wird noch manchen Änderungen unterworfen sein. Das Thema Ortsdurchfahrt Voxtrup beschäftigt nun schon seit Jahren die Verantwortlichen, zumal ja hier beabsichtigt war, im Zuge der heutigen Landstraße nach Melle auch eine reine Kraftverkehrsstraße durch die Ortschaft zu führen.

Wenn man nun neuerdings wieder von dem Gedanken ausgeht, die Umgehungsstraße der E 8 von Osnabrück an der Südostecke des Schölerberges nicht in Richtung auf die Meller Straße nach Norden zu führen, sondern weiter nach Osten zu leiten, um dadurch gleichzeitig die geschlossene Ortslage von Voxtrup im Osten

zu umgehen, wäre dabei sicherlich trotz höherer finanzieller Aufwendungen in Grunderwerb und Plandurchführung eine zügigere übergeordnete Straße gegeben. Es ist ja mit die Hauptsache einer solchen Straßenplanung, daß sie auch gewisse Sicherheiten gibt.

Außerdem hätte die Europastraße 8 verschiedene Ausfallstraßen und Wohnstraßen zu schneiden, so die Voxtruper Straße, die verlängerte Ertmannstraße oder die Meller Straße. Alles Dinge, die mit einem wirtschaftlichen Straßenausbau und einer guten inneren Verflechtung zusammenhängen. Es sind dies aber alles noch Überlegungen, die noch keinen festen planerischen Niederschlag gefunden haben, aber immerhin zeigen, wie man sich an verantwortlicher Stelle um derartige wichtige Anliegen kümmert.“

In diesem Zeitungsausschnitt klingt es wenigstens an: Von den Straßenbaumaßnahmen waren Menschen in einem erheblichen Maße betroffen. Wer wollte schon, wie es den Voxtrupern bevorstand, eine Fernverkehrsstraße, unter Umständen als reine Kraftverkehrsstraße ausgebaut, mitten durch reine Wohngebiete geführt sehen? Nichts aber erfährt der interessierte Zeitgenosse über ökologisch relevante Sachverhalte. War nicht anzunehmen, daß durch die Streckenführung am Hörner Bruch vorbei und durch die Landschaft des Schölerberges ökologisch äußerst sensible Bereiche tangiert wurden? Doch mit solchen Fragen konnten oder wollten sich die Menschen anscheinend nicht auseinandersetzen — und schon gar nicht die technokratischen Planungsinstanzen oder führende Wirtschaftskräfte. Immerhin ging es ja auch um eine Konkurrenz der Regionen: Eine verkehrlich gut erschlossene Region besaß erheblich bessere Standortvorteile, wie dieses schon damals geläufige Schlagwort deutlich machte. Eine behutsame, Natur und Umwelt angemessene Planung war noch nicht einmal diskussionsfähig. Im Gegenteil: Planer, Politiker und Wirtschaftsbosse „saßen auf heißen Kohlen“; ihnen ging der Straßenneu- und -ausbau nicht schnell genug voran.

Ganz deutlich wurde dies 1961. Vor Ort machten sich alle Betroffene, Planer und Bevölkerung, Politiker und Wirtschaftsleute viele Gedanken, äußerten Befürchtungen und Hoffnungen und harrten gespannt der Dinge, die da kommen sollten. Doch nichts geschah. Nun ist es aber so, daß in den Wochen vor politischen Wahlen die Politiker versuchen, auf Tuchfühlung mit ihrem Wählerklientel zu gehen. So auch 1961 vor der Bundestagswahl. Die Abgeordneten bereisten ihre Wahlkreise. In Osnabrück wurden sie massiv mit der Frage der E 8 konfrontiert. Dabei gerieten die hohen Herren, teilweise in Mini-

sterrang, in erhebliche Erklärungsnot, verwickelten sich in Widersprüche und verwirren in der Folge ihr Publikum derart, daß vor allem bei der Industrie- und Handelskammer, die schon ihre Felle davonschwimmen sah, hellste Aufregung herrschte.

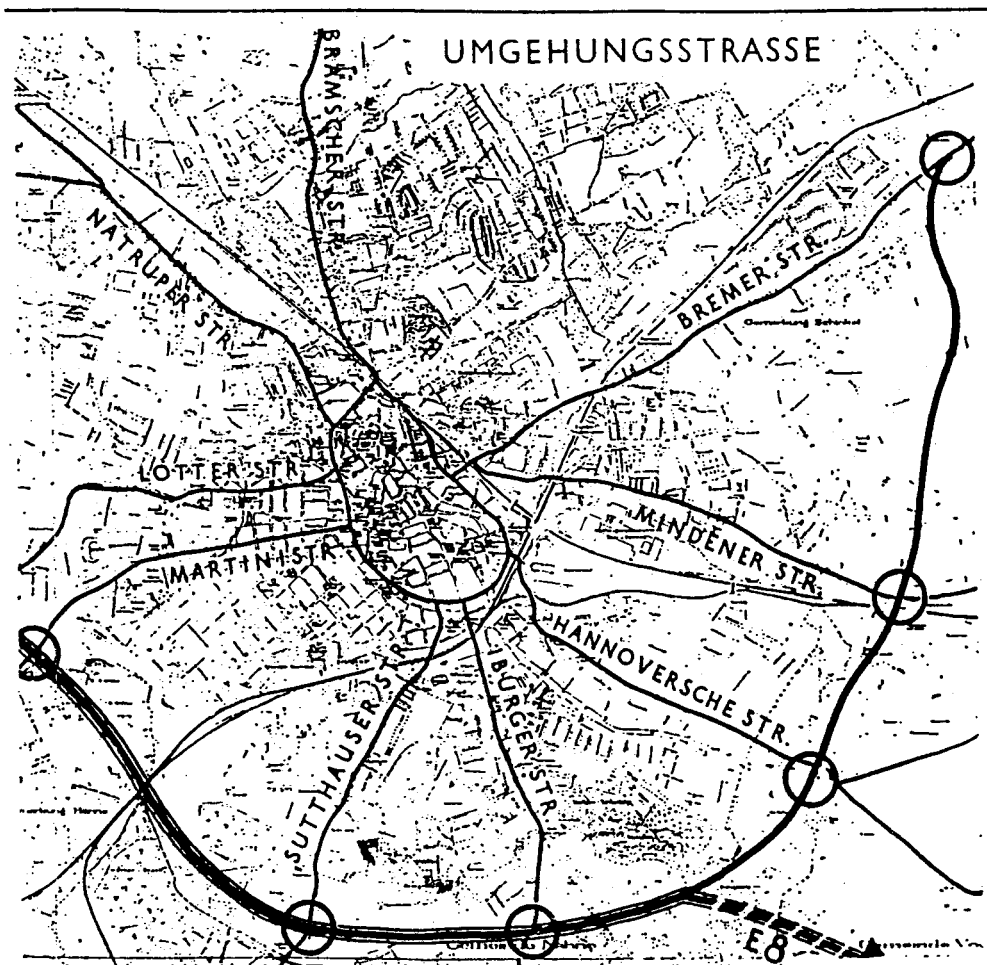


Abb. 3: Die Zeichnung zeigt den Verlauf der Umgehungsstraße, die von der Rheiner Landstraße bis bei der Einmündung Meller Straße gleichzeitig die Funktion der Europastraße 8 übernimmt. Wo die Hauptausfallstraßen in Auffahrtsschleifen auf die Umgehungsstraße münden, sind Kreise eingezeichnet. Neue Tagespost, 25.11.1961

Fieberhaft wurden zwecks Klarstellung Verbindungen in die Landeshauptstadt Hannover aufgefrischt. Vom niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium kamen nun verbindliche Auskünfte, die zur allgemeinen Beruhigung beitragen konnten. Es hieß:

„Drei Vierjahrespläne sind für die Planverwirklichung angesetzt. Der erste Vierjahresplan begann 1959 und endet 1962. Der zweite Vierjahresplan umfaßt die Zeitspanne 1963 bis 1966 und der dritte Vierjahresplan schließlich die Jahre 1967 bis 1970.“¹

¹ Osnabrücker Tageblatt, 29. September 1961

Im ersten Vierjahresplan war vor allem der nordrhein-westfälische Bereich für die Umsetzung vorgesehen. Im zweiten Planabschnitt sollte dann die Osnabrücker Region an die Reihe kommen:

„Das hannoversche Ministerium wußte weiter mitzuteilen, daß der Abschnitt Lotte/Umgehungsstraße Osnabrück mit vier Fahrspuren und einem Mittelstreifen im zweiten Vierjahresplan vollendet werden soll. Weiter sei vorgesehen, innerhalb dieses Teilabschnittes die Umgehungsstraße Osnabrück ebenfalls vierspurig auszubauen, während jedoch die Fortsetzung der Umgehungsstraße nach Norden bis zur B 51 nur zweispurig angelegt werden soll. Die Information des Ministeriums enthält hier keine Zeitangabe. ...“²

Die E 8 sah dann in ihrer neuen Planung auf der Strecke bis Melle einschließlich der Meller Umgehungsstraße einen autobahnähnlichen Ausbau auf ganzer Länge vor. Nach Angaben des Ministeriums stand jedoch bereits fest, daß die erforderlichen Mittel für den Ausbau dieses Teilabschnittes nicht so rechtzeitig zur Verfügung stehen würden, um die Planvollendung noch im zweiten Vierjahresplan durchführen zu können. Doch war definitiv festzuhalten, daß der Autobahnanschluß bei Bad Oeynhausen mit Abschluß des dritten Vierjahresplanes erreicht sein sollte, wenn bis dahin die Gesamtfinanzierung hinkriegen war.

Horst Höweler, Redakteur des Osnabrücker Tageblatts, stellte am 25. November 1961 die endgültige Planung der Europastraße 8, die als südliche Umgehungsstraße gedacht wurde, vor. Weil der Text die Bedeutung der Straße aus damaliger Sicht unter Berücksichtigung verschiedener Perspektiven beleuchtet, sei er hier (aus verschiedenen Gründen vollständig) zitiert:

Die Umgehungsstraße — immer und überall dort als Schlagwort gebraucht, wo von der Verkehrssituation Osnabrücks die Rede war, in ihrer tatsächlichen Bedeutung jedoch nur selten richtig eingeschätzt und in ihren planerischen Zusammenhängen kaum bekannt — ist ein greifbares Objekt geworden! Ihre Trasse ist bereits planerische Wirklichkeit. Tatsache ist auch, daß sich der Rat der Stadt Osnabrück bereit erklärt hat, einen Interessentenzuschuß von 2 Millionen DM bereitzustellen, und eine Tatsache ist fernerhin, daß die erforderlichen Vorverhandlungen mit allen Behörden, deren Interessen bei der Linienführung der Umgehungsstraße berührt

² ebenda

werden, schon von der Stadt geführt worden sind. Wenn auch der erforderliche Grundstückserwerb noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, so darf doch damit gerechnet werden, daß die schon früher für den Fertigstellungstermin genannte Jahreszahl 1965/66 eingehalten werden kann. Das um so mehr, als in der Osnabrücker Umgehungsstraße ja nicht nur eine Entlastungsstraße für den Durchgangsverkehr zu sehen ist, der mit dieser Straße vor den Toren der Stadt abgefangen wird, sondern diese Umgehungsstraße auch in einem sehr engen Zusammenhang mit dem Ausbau des Straßennetzes der Bundesrepublik steht.

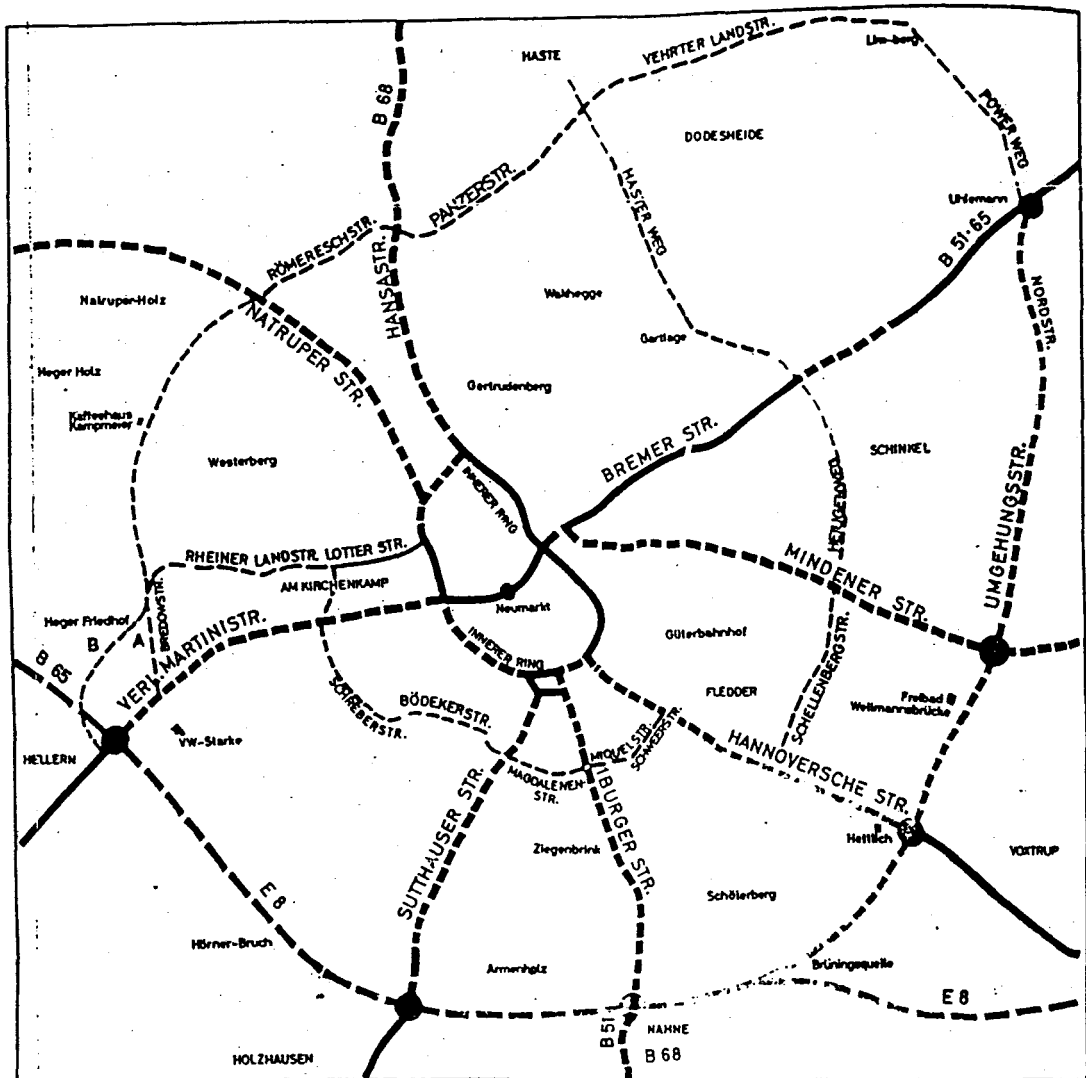


Abb. 4: Osnabrücker Tageblatt, 25. Juli 1964: „Osnabrücks Verkehrsnetz zwischen Heute und Morgen! Ununterbrochene schwarze Linien bezeichnen voll ausgebaute Verkehrswege. Unterbrochene schwarze Linien bezeichnen vorhandene Straßen, die noch ausgebaut werden müssen... Wer genau hinsieht, wird sehr schnell feststellen, daß der Anteil der voll ausgebauten Straßen kaum anders als minimal zu bezeichnen ist. ...

Die Umgehungsstraße dient keineswegs nur den Interessen der Hasestadt, sondern ist Teilstück einer wesentlich umfassenderen Straßenbauplanung. Das wird nicht zuletzt durch die Finanzierung deutlich, bei der ins Auge fällt, daß die Gesamtko-

sten für die Umgehungsstraße etwa zehnmal höher sind als der Osnabrücker Interessenzuschuß. Die restlichen Mittel werden vom Bund und vom Land aufgebracht, und Bund und Land werden bei der Verwirklichung der Umgehungsstraße denn auch ihr Träger sein, da es sich um Bundesstraßen handelt, die durch die Umgehungsstraße um das Osnabrücker Stadtzentrum herumgeführt werden.

Überörtliche Gesichtspunkte

Die wesentlichen überörtlichen Gesichtspunkte für den Bau der Umgehungsstraße sind etwa so zu umreißen: Die Europastraße 8 (E 8), die, von Holland über Rheine kommend, über Osnabrück bei Bad Oeynhausen Anschluß an die Autobahn nach Berlin gewinnen soll, muß südlich um Osnabrück herumgeführt werden, um dann östlich von Osnabrück, zwischen Iburger und Meller Straße, auf die weiter in Richtung Melle führende Trasse der E 8 zu treffen. In diesem Abschnitt, also zwischen Rheiner Landstraße und etwa Meller Straße, ist die Osnabrücker Umgehungsstraße identisch mit der E 8. Über die Meller Straße hinaus erreicht die Umgehungsstraße aber auch weiter nördlich noch die Bremer Straße, so daß sie über den Umgebungsbogen der Stadt für die E 8 hinaus auch noch die für Osnabrück so wesentliche Umgehung der Bundesstraße 51 (Münster-Bremen) von der Iburger Straße zur Bremer Straße einschließt. Schließlich besteht auch noch ein Zusammenhang zwischen der Umgehungsstraße und dem vieldiskutierten Bau der Autobahn (Ruhrgebiet — Bremen). Wie hier die Dinge im Augenblick liegen, muß wohl davon ausgegangen werden, daß zunächst nur mit dem Ausbau des Teilstücks Kamen — Osnabrück gerechnet werden kann. Das würde in der Praxis bedeuten, daß bis zum endgültigen Ausbau Osnabrück — Bremen die Bundesstraße 51 in Osnabrück den vom Ruhrgebiet zu den Nordseehäfen rollenden Verkehr aufnehmen muß. Die Umgehungsstraße würde dann den Zweck erfüllen, den bis an die E 8 (bei Lotte) herangeführten Autobahnverkehr südlich um Osnabrück herumzuschleusen und ihn dann im Nordosten der Stadt auf die Bundesstraße 51 zu bringen, deren Ausbau zwischen Osnabrück und Bremen in letzter Zeit beachtliche Fortschritte gemacht hat.

Leistungsfähige Umgehung

Unter diesen überörtlichen Aspekten gesehen, erscheint die Osnabrücker Umgehungsstraße zweifellos in einem völlig neuen Licht. Entsprechend dieser Bedeutung wird, wie Senator Cromme in einer Pressekonferenz erklärte, auch ihre Ausführung sein. Im Teilabschnitt zwischen der Rheiner Landstraße und etwa der Meller Straße, also im Zuge ihrer Identität mit der E 8, wird sie vierspurig ausgebaut, während der Ausbau im Teilabschnitt zwischen der Meller Straße und der Bremer Straße zunächst zweispurig erfolgt, jedoch eine vierspurige Ausbaumöglichkeit vorsieht. Sämtliche Kreuzungen werden niveaufrei angelegt, also entweder Über- oder Unterführungen. Um starke Steigungen zu vermeiden, erfolgen teilweise erhebliche Aufschüttungen bzw. Einschnitte in die zu überwindenden Höhenzüge. Die Bestrebungen gehen dahin, die Umgehungsstraße so zügig und leistungsfähig zu machen, daß sie unbedingt von den Kraftfahrern, auch von den LKW-Fahrern „angenommen“ wird und nicht die bei Umgehungsstraßen anderer Städte bestehende Neigung eintritt, zu große Steigungen der Umgehungsstraßen dadurch zu vermeiden, daß nach wie vor das Stadtgebiet durchfahren wird. Auf der anderen Seite muß man sich aber auch wohl darüber im klaren sein, daß eine Umgehungsstraße kein „Allheilmittel“ für die Verkehrsdichte ist. Die Osnabrücker Verkehrszählungen haben ergeben, daß der Durchgangsverkehr nur etwa 16 Prozent beträgt, und nur dieser Durchgangsverkehr kann ja von einer Umgehungsstraße abgefangen werden. Immerhin: Die Straßen der Stadt dürften durch die Umgehungsstraße von vielen „dicken Brummern“ befreit werden, und das ist ja auch schon etwas...

Der Weg der Umgehung

Wie soll nun die Umgehungsstraße verlaufen? Von Rheine kommend, kreuzt die E 8 die Bundesstraße 65 (verlängerte Rheiner Landstraße) unmittelbar vor dem Stadtgebiet in südöstlicher Richtung und wird von hier an identisch mit der Osnabrücker Umgehungsstraße. Die Umgehungsstraße kreuzt dann die Straße „An der Blankenburg“ und den Blumenhaller Weg in Höhe der Stadtgrenze. Sie führt dann auf die Eisenbahnlinie Osnabrück — Münster zu, die hinter der Aufschüttung am Hörner Stellwerk gekreuzt wird. Die Trasse führt über den Burenkamp weiter zur Sutthausener Straße, die zwischen dem Wulfter Turm und der Quellenburg überquert

wird. Die Umgehungsstraße verläuft dann weiter östlich und unterquert die Bundesstraße 51 (verlängerte Iburger Straße) außerhalb der Naher Bebauung. Sie führt dann durch die Niederung zwischen Schölerberg und Brüningsquelle und erreicht die Meller Straße hinter Hettlich. Hier endet das Dasein der Umgehungsstraße als E 8, und sie ist fortan „nur“ noch Umgehungsstraße für die Bundesstraßen 51 und 65. Hinter dem Fledder, etwa an der Grenze der Gemeinde Voxtrup verlaufend, erreicht sie hinter dem Freibad Wellmanns Brücke die Bahnlinie nach Hannover, die — einschließlich der Hase — mit einer großen Brücke überquert wird, um dann die Höhe des Kreuzhügels zu gewinnen. Die Umgehungsstraße überquert weiter die Belmer Straße und den Gretescher Weg, um schließlich, etwa im Zuge der Nordstraße, auf die Bremer Straße zu treffen.

Weitere Planungen

Die Gesamtlänge der Umgehungsstraße wird — zwischen Rheiner Landstraße und Bremer Straße — 13,5 Kilometer betragen. Das sind zwar einige Kilometer mehr, als sich bei einer Fahrt quer durch die Stadt ergeben würden, aber bei der Leistungsfähigkeit, die die Umgehungsstraße verspricht, dürfte sie nur eine Fahrtzeit von etwa 10 bis 15 Minuten erfordern — eine Zeitspanne, die wesentlich kürzer ist als der zur Durchquerung des Stadtgebietes erforderliche Zeitraum. Es kann bei allen technischen Schwierigkeiten, die sich mit Sicherheit noch ergeben werden, keinem Zweifel unterliegen, daß der Bau der Umgehungsstraße für die Verkehrssituation der Stadt Osnabrück ein großer Gewinn sein wird, zumal durch ihren Bau auch die Ansatzpunkte zu dringend notwendigen Verkehrsverbesserungen im Innern des Stadtgebietes gegeben sind. Wir wollen hier nur das Verkehrsproblem des neuen Industriegebietes im Fledder anschneiden. Ein Ausbau der Hannoverschen Straße, die doch früher einmal als Zubringer zur E 8 im Gespräch war, bietet sich ebenso an wie sich die Überlegungen einer Verkehrsverbindung zwischen diesem Gebiet und dem Lüstringer Industriekomplex in der Bahnhofsgegend von Lüstringen geradezu aufdrängen. Ganz davon abgesehen, daß schließlich auch die bis zur Bremer Straße führende Umgehungsstraße nach einer Fortsetzung im Norden — bis zur Panzerstraße — verlangt und dann als letzte Etappe des äußeren Stadtringes auch noch die Lücke zwischen Panzerstraße und der Rheiner Landstraße im

Nordwesten zu schließen ist. Aber bis dahin wird vermutlich noch viel Wasser durch die Hase fließen.“

Natürlich ist dieser ausführliche Zeitungsbericht nicht zufällig ausgewählt worden. Nicht nur, daß er sehr anschaulich und detailliert auf die Planungen der Europastraße 8, die nun einen identischen Verlauf mit der heutigen Autobahn A 33 nimmt, eingeht — hier werden weitere für unseren Zusammenhang sehr wichtige Projekte angesprochen, auf die nun im einzelnen näher einzugehen ist.

Die Ostumgehung

Wie in dem Bericht erwähnt, war nur ein Teilstück der neuen Umgehungsstraße gleichzeitig die E 8. Immer schon mitgedacht aber war die östliche Umgehung, die, wie beschrieben und auf dem abgebildeten Plan nachvollziehbar, an der östlichen Peripherie der Stadt nach Norden auf die Bremer Straße führen sollte. Diese Strecke war ein wesentlicher Bestandteil des geplanten äußeren Ringes. Von vornherein ausbaufähig geplant, sollte dieser Abschnitt dann später Teilabschnitt der neuen Autobahn A 33 werden.

Die Ausfallstraßen

Nach den Vorstellungen der Stadt- und Verkehrsplaner sollten, wie schon beschrieben, zwei städtische Verkehrsringe angelegt werden, die zum Teil schon im Stadium der Verwirklichung waren. Doch ohne die sogenannten Ausfallstraßen ergab dieses System keinen Sinn. Erst mit ihnen verwob sich alles zu einem netzartigen System. Nun mußte es aber darum gehen — so dachten die Planer —, die Verkehrsflächen angemessen zu erweitern. Und dies betraf neben dem Wallring alle Ausfallstraßen, d. h. die Straßen, die vom Inneren Ring ausgehend in das Umland führten. Zug um Zug wurden also ausgebaut: die Iburger Straße im Süden, die Meller Straße, Hannoversche Straße und Mindener Straße im Osten, die Bramscher Straße und HansasträÙe im Norden und im Westen Natruper Straße/Pagenstecherstraße, Lotter Straße und Rheiner Landstraße, Martinistraße und Sutthausen Straße. Auch an diesen Straßen wurde viel städtisches Grün dem Moloch Straßenverkehr geopfert.

OT 22.1.1963

Stadt Osnabrück

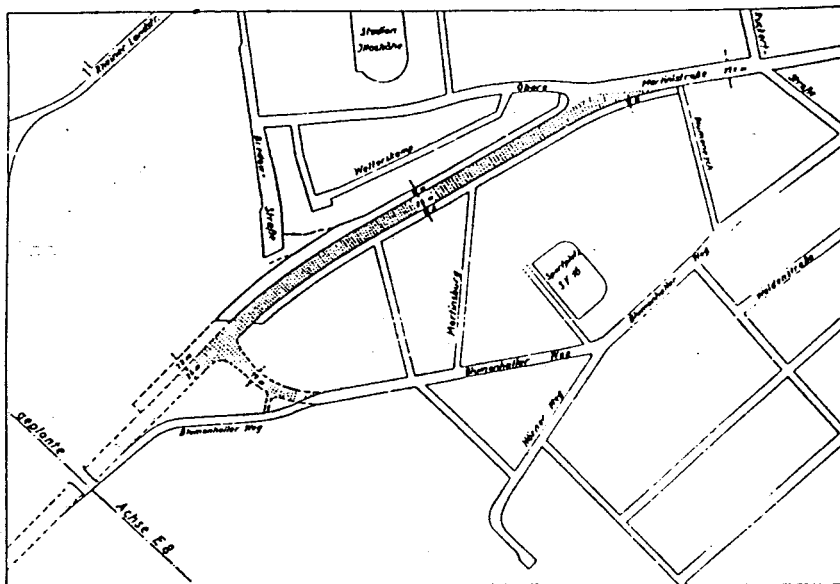
Zweimillionen-Projekt stellt Verbindung zwischen „Europastraße 8“ und der Martinstraße her

Neue Ausfallstraße wird 26 m breit!

Neue Straßenführung zweigt unterhalb des Wetterkamps von der Oberen Martinstraße ab – Rheiner Landstraße und Blumenhaller Weg sind als westliche Ausfallstraßen nichtausbaufähig – Arbeitsbeginn im Jahre 1964/7

Nach Westen besitzt die Stadt Osnabrück zwei Ausfallstraßen, die Rheiner Landstraße und den Blumenhaller Weg. Die dritte größere Straße, die am Städteweg westlich verläuft, ist die Verbindung der Martinstraße; die Obere Martinstraße. Sie hat allerdings nicht den Charakter einer Ausfallstraße, sondern stellt zur Zeit praktisch nur die Haupterschließungsstraße für das Wohngebiet der Hohenhöhe dar. Zukünftige Auto- und noch mehr Einfallstraßen im Westen der Stadt wird aber weder die Rheiner Landstraße noch der Blumenhaller Weg, sondern die Martinstraße/Obere Martinstraße sein. Ihr Ausbau erfolgt im Zusammenhang mit den Straßenbau-Großprojekten „E 1“ bzw. „Umgangstraße und Autobahn „Hannoversäle“. Für beide Projekte wird die Martinstraße/Obere Martinstraße die zentrale Zufahrt in das Osnabrücker Stadtgebiet und zugleich Ausfallstraße für den Osnabrücker Verkehr in Richtung Holland bzw. Autobahn-Zubringer für den Knotenpunkt Lette sein.

Wir haben bereits vor einer Woche an dieser Stelle im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Haster Ostdurchfahrt



UNTERE SKIZZE zeigt den geplanten Verlauf der neuen Ausfallstraße im Westen der Stadt. Sie zweigt unterhalb des Wetterkamps südlich von der Oberen Martinstraße ab, verläuft zunächst etwa parallel zum Wetterkamp und nimmt dann Richtung auf den Blumenhaller Weg, den sie etwa im Mittelteil zwischen VW-Stärke und der Gastwirtschaft „Zur Spitze“ erreicht. Der Blumenhaller Weg erhält stadtauswärts hinter VW-Stärke eine Rechtsbiegung und mündet in Zukunft etwa rechtwinklig in die neue Ausfallstraße ein. Dabei dem Ausbau der Oberen Martinstraße: Über die „E 8“, die - etwa im Abschnitt zwischen dem Martinplatz und

Abb. 5: Osnabrücker Tageblatt, 22.1.1963

Die Panzerstraße

Schon zu Beginn der Fünfzigerjahre sprach man in Osnabrück und Umgebung von der „Panzerstraße“, die die Verbindung von den Kasernen und Werkstätten der britischen Besatzungstruppe in der Dodesheide zu einem in der Venner Egge ausgewiesenen Truppenübungsplatz herstellen sollte. Bemerkenswert ist dieser Vorgang deshalb, weil er anfangs auf heftigen Widerspruch stieß. Zwar war abzusehen, daß mit diesem Straßenprojekt die Bevölkerung vom Lärm der Truppenbewegungen verschont werden konnte; auch sollte diese Straße öffentlich nutzbar gehalten werden, womit eine willkommene Umgehungsmöglichkeit geschaffen wurde. Aber die Art und Weise, wie die britische Besatzungsmacht sich an die Arbeit machte, erregte viele Gemüter. Schonungslos wurde die Trasse durch die Landschaft getrieben. Wertvolles Ackerland wurde durchschnitten, Tausende, zum Teil alte und wertvolle Bäume wurden gefällt. Selbst eine alte Eichenallee wurde für die Bedürfnisse des Militärs einfach „plattgemacht“.

Doch die Aufregung hielt nicht lange an. Zu sehr schätzten die vom starken Durchgangsverkehr betroffenen Bürger die neue Umgehung. Und nicht zuletzt freuten sich die verantwortlichen Verkehrsplaner, daß mit der Panzerstraße ein Teilstück des äußeren Stadtringes realisiert werden konnte, der den nordöstlichen Stadtrand umschloß und an der Bramscher Straße in Höhe der Haster Mühle die nördliche Stadtausfahrt erreichte.

Die „Hansalinie“

Wie wir oben gesehen haben, war die Wirtschaft die treibende Kraft der Straßenbauprogramme, immer besorgt, ob die für die Infrastruktur verantwortliche öffentliche Verwaltung Schritt halten konnte mit der boomenden wirtschaftlichen Entwicklung. So waren Industrie und Handel noch lange nicht zufrieden, als sich die Verwirklichung der Europastraße 8 abzeichnete, sondern nutzten alle Verbindungen — und derer gab es viele — um weitere Projekte auf den Weg zu bringen und voranzutreiben. Eines dieser Projekte war die sogenannte Hansalinie, die Autobahn A 1 Ruhrgebiet — Seehäfen.

1951 gründete sich eine „Arbeitsgemeinschaft Autobahn Ruhrgebiet-Nordsee“ unter dem Vorsitz des Ehrenpräsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Münster Gustav Deiters, an der auch die Osnabrücker Kammer beteiligt war. Die Idee bei dieser Autobahn war, eine gut ausgebaute Anbindung der wichtigsten deutschen Industriezentren im Ruhrgebiet an die Seehäfen zu schaffen, woran auch Osnabrück — neben anderen Städten wie z. B. Münster — mit seiner aufstrebenden Wirtschaft teilhaben wollte. 1954 begannen entsprechende Planungen sich zu konkretisieren. Im April schickte das Osnabrücker Tageblatt ihren Redakteur Alo Schröter in das Bundesverkehrsministerium. Der Journalist brachte folgendes in Erfahrung:

Der Verkehrsminister hatte bei der Autobahnplanung die Prioritäten dergestalt gesetzt, daß die Hansalinie in die zweite Reihe verwiesen wurde. Dies bedeutete, daß die ungedulden Interessenten mindestens noch zehn Jahre warten sollten, bis in die Planung eingetreten werden konnte. Dies bedeutete für die betroffenen Industrie- und Handelskammern eine ihnen unverständliche Herabsetzung ihres Anliegens. Sie waren der Auffassung, daß es durchaus gute Gründe gab, den Minister umzustimmen.

Zum Beispiel war die Hansalinie schon bei Beginn der Planung des Autobahnnetzes im Jahre 1933 aufgeführt. Einerseits war es der Vorrang der von Berlin ausgehenden Autobahnen, der die Ruhr-Nordsee-Verbindung abgesehen vom Teilstück Hamburg-Bremen im Planungsstadium steckenbleiben ließ; andererseits hatten die Autobahnen eine erst-

rangig militärisch-strategische Bedeutung, und diesbezüglich lagen den kriegslüsteren Nationalsozialisten die Ost-West-Verbindungen natürlich erheblich näher. Jetzt aber, nach dem Krieg, wurde die wirtschaftliche Bedeutung ins Zentrum gerückt. Die betroffenen Wirtschaftsunternehmen jedenfalls forderten unumwunden, daß die Hansalinie oberste Priorität genießen sollte. Schröter schrieb dazu:

„Nach 1945 regten sich Bestrebungen, ein dem europäischen Verkehr dienendes übergeordnetes Straßennetz anzulegen. Im Juli 1949 wurde der Öffentlichkeit ein entsprechender Netzentwurf für europäische und internationale Straßen übergeben, in dem die Autobahn Ruhrgebiet-Seehäfen fehlt. Der ganze nordwestdeutsche Raum zwischen der holländischen Grenze und der Eisenbahnlinie Hamburg-Hannover-Göttingen erscheint in diesem Plan lediglich als ein Korridor, gewissermaßen ohne jegliche eigene Wirtschafts- und Verkehrsbedeutung. Man darf annehmen, daß dieser Netzplan auch bei der Nichtberücksichtigung der Hansalinie im Dringlichkeitsprogramm I des Bundesverkehrsministers vom Jahre 1953 Pate gestanden hat. Man hat der Autobahnverbindung Hamburg-Hannover mit Anschluß an die bestehende Ost-West Bahn Ruhrgebiet-Köln den Vorzug gegeben. Für den Verkehr von Bremen, Bremerhaven-Cuxhaven, Oldenburg, Wilhelmshaven und den oldenburgischen Unterweserhäfen ins Ruhrgebiet würde eine solche Führung jedoch riesige Umwege bedingen, ganz abgesehen davon, daß sie die starken und vielfältigen Verflechtungen des Industrie und Wirtschaftsraumes Osnabrück/Münster mit dem Ruhrgebiet außer acht läßt. Das gleiche gilt für den Verkehr Emsland-Ruhrgebiet. Für die Emslanderschließung hat der Bau der Hansalinie besonderes Gewicht.³

Alternativ zum Bau der Hansalinie hatte der Verkehrsminister den Ausbau der Bundesstraße 51 zwischen Osnabrück und dem Ruhrgebiet in die Dringlichkeitsstufe I eingeordnet. Schröter merkte dazu kritisch an:

„Auch der gleichlaufende Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke, die zu den stärkstbefahrenen im ganzen Bundesgebiet gehört, beweist diese Bedeutung. Wenn geltend gemacht wird, daß heute der motorisierte Verkehr auf der B 3 zwischen Hamburg und Göttingen größer sei als auf der B 51 und daß daher die Autobahn Hamburg — Hannover — Göttingen vordringlich ausgebaut werden müsse, so ist

³ Osnabrücker Tageblatt, 23. April 1945

dazu zu bemerken, daß ein beträchtlicher Teil des Kraftverkehrs von den Seehäfen zum Ruhrgebiet heute nicht mehr den Weg Osnabrück — Münster benutzt, sondern über Nienburg — Minden den Ost-West-Autobahnanschluß bei Bad Oeynhausen sucht, oder von Cuxhaven — Bremerhaven, Bremen kommend bei Bassum auf die B 61 übergeht und gleichfalls die Autobahn bei Bad Oeynhausen erreicht.“

Nichtsdestotrotz — so stellten die Befürworter der Hansalinie fest — war die B 51 zwischen Osnabrück und dem Ruhrgebiet zu jener Zeit hoffnungslos überlastet. Dies würde eindrucksvoll durch eine hohe Unfallhäufigkeit belegt. Daß die geringere Auslastung dieser Strecke zwischen Osnabrück und Bremen lediglich die wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit dieses Gebietes manifestierte und eine Erschließung nur mit Hilfe einer Autobahn gelingen könnte und sollte, läßt die Argumentation der Autobahninteressenten doch einigermaßen beliebig erscheinen, auch wenn der hohen Arbeitslosigkeit in der norddeutschen Region wahrscheinlich nur durch infrastrukturelle Entwicklungshilfe beizukommen war.

Ein weiteres wichtiges Motiv für den unverzüglichen Bau der Hansalinie sollte nach Ansicht der Befürworter die endgültige Fertigstellung einer transkontinentalen Verkehrslinie von Skandinavien nach Südwesteuropa sein. Große Abschnitte waren bereits geschaffen. Nun sollte es darum gehen, diese Linie zu endlich vervollständigen.

Die Osnabrücker Industrie- und Handelskammer machte auf ihrer Sitzung im November 1955 ihre Forderung noch einmal deutlich:

„Der nordwestdeutsche Raum zwischen den Niederlanden, den Nordseehäfen, der Weser und dem Ruhrgebiet ist bisher nicht an das Netz der deutschen Autobahnen angeschlossen. Die Bauarbeiten an der „Hansalinie“, die vom Ruhrgebiet über Osnabrück-Bremen und Hamburg verlaufen soll, konnten infolge des Krieges auf dem Teilabschnitt zwischen Kamener Kreuz und Bremen nicht mehr ausgeführt werden. Die Ausfüllung dieser Lücke wurde zunächst auch nicht in den ersten Ausbauplan für die Vervollständigung des Autobahnprogramms aufgenommen. Demgegenüber haben die beteiligten Industrie- und Handelskammern, Behörden und Städte in Westfalen, Niedersachsen und Bremen wiederholt in Gutachten und Eingaben eindringlich die Vordringlichkeit der „Hansalinie“ begründet. Die Autobahnverbindung der wichtigsten deutschen Industriezentren mit Ein- und Ausfuhrhäfen an der Nordsee ist ein notwendiges Glied in der Kette der transkontinentalen Verkehrswege. Osnabrück als Standort vielseitiger und weltbekannter Industrieunterneh-

mungen und als bedeutender Handelsplatz legt im Interesse seiner Zukunft entscheidenden Wert auf einen verkehrsgerechten Anschluß an die Autobahn. Das gleiche gilt für das Emsland, dessen Wirtschaftskraft mit der fortschreitenden Erschließung ständig zunimmt, und für die benachbarten Bezirke des Münsterlandes und Oldenburgs. Die „Hansalinie“ darf auch zeitlich nicht zurückgestellt werden gegenüber dem Bau von Autobahnen, die von Köln nach Rotterdam und Antwerpen laufen, damit das gewachsene Gleichgewicht im Überseeverkehr zwischen den europäischen Häfen nicht gestört wird.“⁴

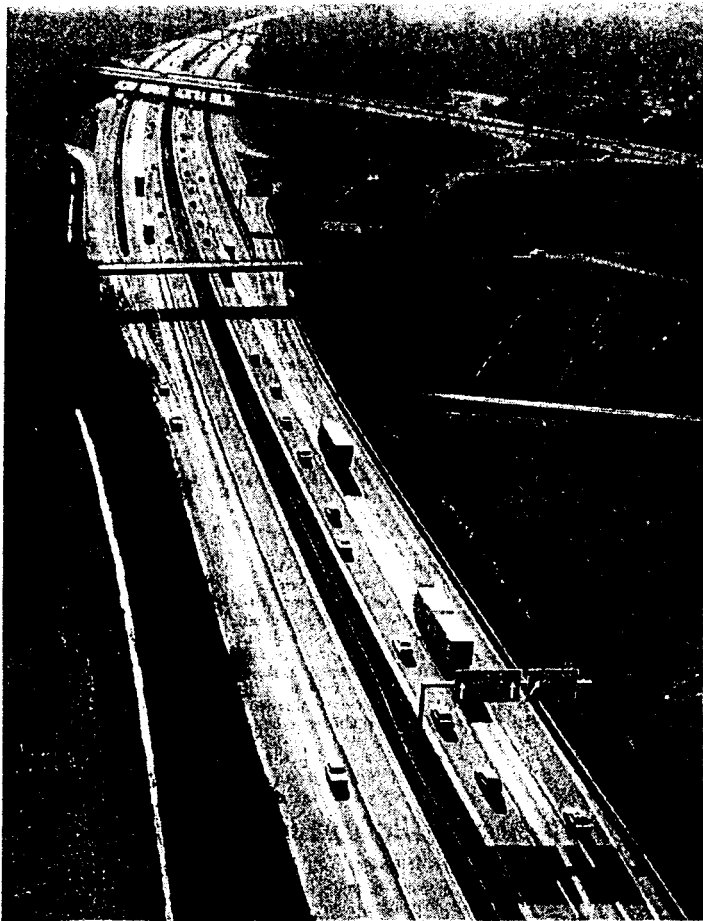


Abb. 6: Die A 1 an der Anschlußstelle Osnabrück Nord. Neue Osnabrücker Zeitung, 18.2.1989

Die Forderungen der nordwestdeutschen Wirtschaft im allgemeinen und von Osnabrücker Industrie und Handel im besonderen sollten nicht ungehört verhallen. Schon bald rang sich das Bundesverkehrsministerium dazu durch, die Hansalinie in der Prioritätenliste nach oben zu schieben. Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Osnabrück begrüßte es deshalb in derselben Sitzung lebhaft, „daß sowohl in Westfalen

⁴ Osnabrücker Tageblatt, 26. November 1955

als auch in Niedersachsen die Planungsarbeiten zugunsten der 'Hansalinie' wieder aufgenommen sind. Sie stimmt den in früheren Verhandlungen vereinbarten Vorschlägen über die Linienführung zu, die im Osnabrücker Gebiet nach Überquerung des Teutoburger Waldes beim Paß von Leeden westlich der Stadtgrenze durch den Kreis Bersenbrück in Richtung Bremen verlaufen soll."

Im Juni 1963 war es dann amtlich: Die Autobahn „Hansalinie“ sollte möglichst zügig gebaut werden. Aus beiden Richtungen, Bremen und Kamen, sollten die Straßenbauer zuschlagen und möglichst bald Lotte, daß das Kreuz zwischen der E 8 und der Hansalinie A 1 auf sich nehmen sollte, „umschwärmen“. Bei soviel Enthusiasmus störten die Spruchbänder Lotter Bäuerinnen und Bauern, auf denen der Bundesverkehrsminister auf seiner Besichtigungstour mit der Vernichtung wertvollen Ackerlandes konfrontiert wurde, keine großen Geister...

Nahne und das „Kleeblatt“

Weil an der Hansalinie erst mal alles seinen geplanten Gang geht, wollen wir Lotte wieder verlassen und uns in östlicher Richtung in die kleine Stadtrandgemeinde Nahne begeben, wo viele Bürger im Sommer 1963 stirnrund den Gang der Arbeiten an der Europastraße verfolgten. Es wurde in zunehmendem Maße deutlich, wie sehr Nahne doch von der neuen Fernverbindung und Umgehungsstraße betroffen wurde. Das Gemeindegebiet war auf ganzer Länge zwischen der Sutthausener Straße im Westen bis über die Meller Straße hinaus im Nordosten von der Trassenführung durchschnitten. Dabei sollte die Straße an den schmalsten Stellen 25 bis 40 Meter, auf langen Strecken sogar 50 bis 60 Meter breit sein. Wenn man sich diesen Sachverhalt vor Augen führte, konnte man ahnen, welche einschneidenden Eingriffe in das Landschaftsbild vollzogen werden sollten. Teilweise lag hier ein bevorzugtes Erholungsgebiet. Nicht auszudenken, wie es hier in Zukunft aussehen sollte.

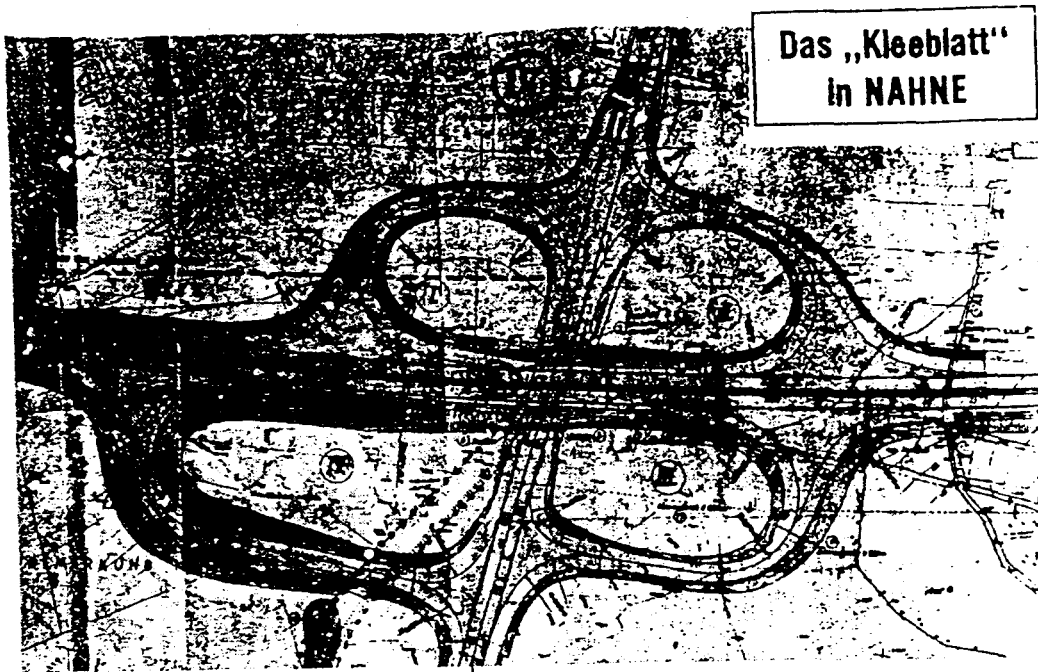


Abb. 7: Landschaftsfresser „Kleeblatt“: Neue Tagespost, 6.8.1963

Natürlich verschlossen sich auch die Nahner nicht ernsthaft den proklamierten Erfordernissen des Straßenverkehrs. Aber daß das geplante Kreuzungswerk, welches mit seinen Auffahrtsschleifen in Form eines Kleeblatts die E 8 mit der Bundesstraße 51 verbinden sollte, 10 bis 11 Hektar Land verschlingen würde, das mußte erst mal verdaut sein. Sollte dieses Unternehmen nicht vielleicht eine Nummer zu groß ausgefallen sein? Die Nahner Bürger jedenfalls glaubten dies. Für sie war eine normale Kreuzung ausreichend, und sie nahmen auch an, daß dies auch in ferner Zukunft der Fall wäre. Hinzu kam, daß für die geplante Trasse sowieso schon 50 bis 60 Hektar Land geopfert wurden, ein Gelände, das ursprünglich als Bauland für eine Wohnbebauung ausgewiesen werden sollte.

Wie wir heute wissen, hatten die Verkehrsplaner schon damals andere, viel weitergehende Zukunftsvorstellungen als viele „Normalbürger“. Deshalb kann es uns nicht wundern, daß die Nahner Bevölkerung mit ihren Sorgen allein blieb und das „Kleeblatt“ in seiner vollen Asphaltpracht geschaffen wurde. Auf diese Weise wurde ja auch die Umwandlung der Europastraße 8 nur wenig später — am 14. Dezember 1970 wurde das letzte Teilstück für den Verkehr freigegeben — in eine Bundesautobahn (A 30) ohne größere Probleme möglich.

Nachdenkliches aus Voxtrup

Am 14. August 1963 versammelten sich bei Rahenkamp in Voxtrup von der Umgehungsstraße betroffene Landwirte, um über ihre Probleme zu diskutieren. Eingeladen hatte der Landvolkverband, der Aufschluß darüber bekommen wollte, inwieweit das Interesse der Bäuerinnen und Bauern berührt würde. Genauso wie in Nahne war man sich a priori darüber im klaren, daß den Bedürfnissen des steigenden motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen war. Eine Alternative zur Umgehungsstraße stand somit gar nicht erst zur Debatte. Somit verlagerte sich die Diskussion schnell auf die Möglichkeiten zur Wahrung der finanziellen Interessen. Wie konnte man ein Höchstmaß an Entschädigung für verlorengegangenes Land erhalten, war das Land als Ackerland oder Bauerwartungsland zu bewerten? Diese und ähnliche Fragen wurden erörtert. Nur am Rande und nur ganz leise waren Töne des Bedauerns über diesen gewaltigen Eingriff in die Landschaft des Osnabrücker Südens zu hören.

Die Hansalinie wird fertiggestellt

Während die Fünfzigerjahre ganz im Zeichen des innerstädtischen Verkehrsausbaus standen, waren die Sechzigerjahre das Jahrzehnt des Anschlusses Osnabrücks an das internationale Fernverkehrsnetz. Am 15. November 1968 konnte die mittlerweile einzige lokale Tageszeitung Neue Osnabrücker Zeitung die Freigabe der Autobahn A 1, der sogenannten Hansalinie, vermelden. Ein Traum war für Industrie und Handel, Planungsinstanzen und Politik in Erfüllung gegangen: Osnabrück konnte seinen Stellenwert als international bedeutendes nordwestdeutsches Industrie- und Handelszentrum behaupten, denn nur wenig später, wie bereits erwähnt, am 14. Dezember 1970 konnte auch das letzte Teilstück der mittlerweile zur Autobahn A 30 ausgebauten E 8 zwischen Nahne und Hellern freigegeben werden.

Die Autobahnzubringer

Die Realisierung der Autobahnen brachte erhebliche Veränderungen für die Verkehrsstraßen in der Stadt Osnabrück mit sich. Schon im Jahre 1966 wurde errechnet, daß die Kommune 52 Millionen Mark berappen mußte, um die sogenannten Zubringer für die Autobahnen auszubauen. Die Neue Tagespost informierte sich genauer und berichtete am 22. April 1966:

„Auf die Frage der Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen angesprochen, sagte Baudirektor Dahrenmöller, die einzelnen Zubringer müßten in folgender Reihenfolge fertiggestellt bzw. in Angriff genommen werden:

1. HansasträÙe/BramschersträÙe bis zur Stadtgrenze
2. Obere MartinisträÙe bis zum Kreuzungspunkt der 'E 8' mit dem Blumenhaller Weg
3. gleichrangig die Hannoversche SträÙe, die Mindener SträÙe und die Natruper SträÙe/PagenstechersträÙe, die sich später zur Wersener SträÙe vereinigen und schließlich
4. der endgültige Ausbau der Iburger SträÙe und der Sutthäuser SträÙe sowie Restarbeiten an der Bremer SträÙe.“

Nach den Worten des Baudirektors gäÙe es keinerlei technische Schwierigkeiten mit dem Ausbau des Nordzubringers. Wenn die Finanzierungsfrage endgültig geklärt wäÙe, könnte man schon bis 1968 mit der Fertigstellung rechnen.

Genauso wichtig wie der Nordzubringer wurde der Westzubringer eingeschätzt. Die Strecke verlief über die MartinisträÙe und Obere MartinisträÙe bis zum Kreuzungspunkt mit der E 8. Dieser Ausbau war mit einer Summe von 12,45 Millionen Mark das teuerste Projekt. Ein Antrag auf Bezuschussung war bereits bei Bund und Land gestellt.

Weiter führte der Baudirektor aus, daß die Mindener SträÙe ebenfalls noch nicht verkehrsgerecht ausgebaut war. Es war nötig, so der Planer, die SträÙe auf vier Fahrspuren zu verbreitern. Die Natruper SträÙe war in ihrer Fluchtlinie festgelegt, an der PagenstechersträÙe wurde bereits gebaut. In dem Bericht hieß es weiter:

„Im Rahmen der SträÙenbaumaßnahmen ist es nach Baudirektor Dahrenmöllers Ansicht ein wesentliches Problem, daß es der Stadt gelingt, den sogenannten Industrieverkehr aus der Stadt herauszubekommen. Angestrebte Verlegungen von Industriebetrieben dürften es realistisch erscheinen lassen, daß dieses Ziel eines Tages erreicht wird. Dann würde ein großer Teil des Ziel- und Quellverkehrs sogenannter Handelsverkehr sein, der das innerstädtische SträÙennetz belastet.

Wenn alle geplanten bzw. in Angriff genommenen Projekte verwirklicht sind, wird Osnabrück über ein Zubringernetz zur 'E 8' und zur Autobahn 'Hansalinie' in einer Gesamtlänge von etwa zwanzig Kilometern verfügen. Diese repräsentativen Ver-

kehrverbindungen werden dann ergänzt sein durch die 16,5 Kilometer lange Umgehungsstraße, an der bereits seit längerer Zeit gebaut wird.“

Im folgenden soll mit einem ausgewählten Zeitungsbericht auf die Osnabrücker Ausfallstraßen eingegangen werden, um anschließend im besonderen die wechselvolle Geschichte der Iburger Straße unter die Lupe zu nehmen.

Zum Thema Ausfallstraßen hier jetzt eine

Rätselfrage:

Wann wurde dieser Zeitungsbericht geschrieben?

DIE STADT IM NETZ ALTER UND NEUER STRASSEN

Fünf große Straßen führen nach Osnabrück hinein und wieder hinaus

Osnabrück, Hauptstadt des Regierungsbezirks gleichen Namens, Stadtkreis, liegt anmutig zwischen dem Teutoburger Wald und dem Wiehengebirge an beiden Ufern der Hase, welche im nahen Teutoburger Wald entspringt. Die mächtig emporblühende Stadt hat den Charakter der Abgeschlossenheit nach Durchbrechung und Niederlegung der alten Befestigungen, von denen noch male- rische Reste stehengeblieben sind, verloren und steigt aus dem Tal auf die umge- benden Höhen mit ihren Straßen empor. Die Stadt macht einen sehr freundli- chen und reinlichen Eindruck und bietet dem Fremden viel Sehenswertes, leb- haften, geselligen Verkehr und geistige Anregung. Die bergige und hügelige, dem Wanderverkehr gut erschlossene Umgebung ist landschaftlich hervorragend schön.

So heißt es in einer Beschreibung der Stadt im Illustrierten Führer durch Osnabrück von 1911. Er war in jenem Jahre ein vielgekauftes Reisehandbuch auf dem Hauptbahnhof, der 1895 eingeweiht wurde und als Knotenpunkt der Eisenbahnlinien Köln (Paris) — Ham- burg (Kopenhagen — Stockholm) und Löhne (Hannover — Berlin) — Rheine (Bentheim — Oldenzaal — Hoek van Holland) Osnabrück in den großen Weltverkehr einbezog, der in jenem imperialistischen Zeitalter der Erde ein neues Gesicht gab und dem Leben neue Horizonte öffnete. Die Eisenbahnlinien übernahmen zwischen 1855 und 1895 auch im Osnabrücker Raum den Personen- und Güterverkehr der uralten Handels- und Heerstraßen, in deren Schnittpunkt sich Osnabrück im Laufe der Jahrhunderte zu einer bedeutenden Stadt entwickelt hatte. In jenen Jahrzehnten siegten die glatten Eisen- bahnschienen und die tausenden Räder der Dampfmaschinen und Lokomotiven über die holprigen Landstraßen und die plumpen Planwagen.

Von der großen Handelsstraße vom Rhein nach Bremen, deren Linienführung sich bis heute in der Iburger Straße (Frankfurter Chaussee) — Große Straße — Hasestraße und Bramscher Straße erhalten hat, zweigten vor der bischöflichen Kanzlei — an deren Stelle früher die Martinskapelle stand — rechtwinklig zwei Straßen ab, die der Westerberg zu einer Gabelung zwang. Die eine Straße, die heutige Heger Straße, führte durch das alte Heger Tor südlich am Westerberg vorbei nach Rheine, Tecklenburg und Holland, die andere nördlich des Westerbergs in das Emsland. Es war dies die alte Natruper Straße, die in einem schwungvollen Bogen vom Markt zum Natruper Tor führte. In diesem Bo- gen nahm sie die Bierstraße auf, die an der Lohstraße endete, an der die frühere Natruper

Straße ihren Anfang nahm, die durch das alte Natruper Tor (Rißmüllerplatz) in die Feldmark hinausführte. Ihr lief die Lotter Straße den Rang ab, die als Rheiner Landstraße den Verkehr nach Holland übernahm, der heute vor dem Waterlooort (Heger Tor) — das ein Denkmal und kein historisches Stadttor ist, obwohl es an der Stelle des alten Heger Torres steht — vom Inneren Ring aufgefangen und den großen Fernstraßen nach Norden, Osten und Süden zugeleitet wird.



Bramscher Straße mit Netzebrücke. Blickrichtung Osnabrück
Rechts: Hester Mühle, Nr. 221
Hintergrund links: Gaststätte Hester Turm der Familie Fleddermann, Nr. 218
Jahr um 1920
Foto: Rudolf Lichtenberg

Das geschichtliche Bild der großen Fernstraßen änderte sich im Wandel des Handels und Verkehrs. Auf dem Markt und auf dem Domhof, auf denen sich die städtische und die kirchlich-landesherrliche Gewalt im Rathaus und Dom repräsentativ gegenüberstehen, wurden die alten Verkehrswege eingeengt, als um 1300 die Marienkirche erweitert, der Friedhof an der Nordseite angelegt und die Turmstraße bebaut wurde. An ihrem Ende wurde 1531 dazu die Stadtwage errichtet, mit deren Bau der Markt, an dessen Westseite von 1487 bis 1512 das neue (heutige) Rathaus erstand, seine ungewöhnliche dreieckige Form erhielt. Er trat mit der Motorisierung hinter dem Neumarkt zurück, auf dem sich heute die uralte Handelsstraße von Köln nach Bremen und die neue Ost-West-Verbindung kreuzen, die aus dem neuen Graben und der früheren Bahnhofsstraße (heute Wittekindstraße) entstanden ist.

Vom Wittekindplatz zweigt heute die Alte Poststraße ab, die in die Bohmter Straße übergeht, die nach Bremen führt, ebenso wie die Buersche Straße, die in die Straße nach Minden übergeht. Hinter der Rosenburg heißt sie auch Mindener Straße, ähnlich wie die Bohmter Straße, die hinter der Eisenbahnüberführung „Bremer Straße“ heißt. Mit dem Ausbau dieser Straßen kam es auch zum Ausbau der Meller Straße, die hinter Melle,

parallel zur Straße nach Dissen — Rothenfelde — Brackwede, Osnabrück mit Herford und Bielefeld verbindet.

Im Netz dieser alten und neueren Straßen wuchs Osnabrück heran von 4800 Einwohnern Anno Domini 1425 bis zu 15418 im Jahre 1858, in dem mit der ersten Industrierevolution auch die alte Bischofsstadt vom Fortschritt jener Zeit erfaßt wurde, die mit den tausenden Rädern der Dampfmaschine das erstaunliche Jahrhundert heraufführte, in dem wir heute leben. Mit 51571 Einwohnern trat Osnabrück in das 20. Jahrhundert ein, in dem nun die Dampfmaschine in das Museum geschickt wird und in dem die Stadt mit den Tentakeln ihrer Straßenzüge längst über die alte Landwehr hinausgegriffen hat in das weite Umland. Und mit dem Siegeszug des Automobils erhielten die alten Handels- und Heerstraßen ihre frühere Bedeutung in ungeahnter Weise zurück. Die Motorisierung erzwang ihre Erbreiterung, ließ neue Trassen entstehen, die sich auf die Gliederung der Stadt auswirkten, deren Einwohnerzahl im Jahre 1940 zum ersten mal die 100000-Grenze überschritt.



OSNABRÜCK

Parthie am Hegerthor mit Kgl. Realgymnasium

Blick vom Heger Tor in die Lotter Straße

Mitte links: Akzisehaus

Mitte hinten: Königliches Realgymnasium, Nr. 6

Mitte rechts: Aufgang der Bergstraße und Anlage vor dem ersten Stadtkrankenhaus,

Bergstraße Nr. 8

Jahr: vor 1906

Foto: Ansichtskarte

Wer sich heute auf den alten und neueren Straßen Osnabrück nähert, fährt nicht mehr durch Bastionen und Tore in die Stadt ein. Weit streckt sie den Automobilisten ihre „Spinnenbeine“ entgegen. Es sind erst einzelne Häuser, die unmerklich, an einigen Straßen schon vor dem Ortsschild, in Häuserzeilen übergehen. Dabei verraten auch in Osnabrück die großen Einfallstraßen — die Iburger, Bremer, Bramscher, Meller Straße und Rheiner Landstraße — nichts vom historischen Charakter der Stadt. Entstanden im Zuge der gleichen Entwicklung und im gleichen Zeitraum, zeigen die Einfallstraßen — die zugleich Ausfallstraßen sind — in allen Städten das gleiche stereotype Bild. Es fällt dabei nicht schwer, an den Fassaden die Zeit abzulesen, in der die Häuser erbaut wurden. Erst am Rande des alten Stadtkerns, den in Osnabrück der Innere Ring markiert, der den früheren Befestigungen folgt, nimmt die Stadt das historische Gesicht an, das ihr die tausend Jahre und mehr, die sie alt ist, gegeben haben.

Die ältesten Häuser an den Straßen, die vor den früheren Toren der Stadt beginnen, stammen aus der Zeit des Biedermeiers. Sie erinnern besonders in Osnabrück an die Akerbürgerstadt, die überrollt wurde von der ersten industriellen Revolution, in der das Geld verdient wurde, mit dem am Anfang der Bramscher Straße jene nachklassischen Häuser erbaut wurden, die mit dem Hannoverschen Bahnhof und den berühmten Hotels am alten Schillerplatz (heute Berliner Platz) baugeschichtlich das „Bahnhofsviertel“ gebildet haben. Und dazwischen stehen an allen Straßen die Häuser, denen die wilhelminische Ära anzusehen ist. Sie haben sich in Osnabrück konserviert an der Martinstraße, in der es, ebenso wie in der Katharinenstraße, zur Entwicklung eines typischen Baustils des gehobenen Osnabrücker Bürgertums kam. Und Jugendstil, das puristische Schema der neuen Sachlichkeit, der Klinker der Jahre nach dem ersten Weltkrieg, die Reihen der Siedlungshäuser und die schweren Kuben der Wohnblocks, die ohne große Zäsuren hinüberleiten zum funktionellen Stil, in dem sich unsere Zeit gefällt. Dabei erinnern in der Meller Straße die noch stehenden Bäume an die alte Landstraße, auf der einst die Bauernwagen mit den Kartoffeln aus Gesmold in die Stadt kamen, behäbig gezogen von trottsenden Pferden.



Osnabrück-Schinkel

Bohmerstr.

Blick in die Bremer Straße, stadteinwärts
Links: Eckhaus Nr. 62, Eingang der Schützenstraße, Eckhaus Nr. 60 mit Gaststätte Wilhelm Tosberg
Rechts: Bahnbetriebswerk Kamerun
Jahr: 1913
Foto: Ansichtskarte

Es ist ein typisches Zeichen der motorisierten Zeit, daß die Bäume überall dort weichen müssen, wo der Verkehr zunimmt. Auch in der Bremer Straße sind jetzt die letzten Bäume gefallen. Damit sind auch an dieser großen Einfall- und Ausfallstraße die Erinnerungen an jene alte Landstraße getilgt, auf der die Osnabrücker hinauswanderten und hinauskuhschierten zur „Schwanenburg“, die unterdessen auch mit der Zeit gegangen ist. Sie ist im Sauseschritt dahergegangen. Das zeigen die Ausführungen, die der verstorbene Senator und Stadtbaurat Lehmann im Jahre 1928 zur Gestaltung des Osnabrücker Verkehrsnetzes machte. „Überall steht der Städtebau unter dem Zeichen des stetig wachsenden Verkehrs auf den Straßen. Brauchen wir auch nicht gleich amerikanische Zustände zu verge-

genwärtigen oder die Verhältnisse einer Metropole zu erwarten, so steht doch selbst die kleinste Gemeinde vor der dringenden Notwendigkeit, rechtzeitig Maßregeln zu treffen für die Zukunft.“

Dabei ist es die Bremer Straße, die unter den großen Fernstraßen Osnabrücks eine Ausnahme macht. Sie ist geologischer Natur. Auf der Höhe des Schinkelberges entfaltet sie ein Panorama, das über rauchende Schornsteine über den Wasserturm und Gasometer hinweg einen Blick in den turmübertagten historischen Stadtkern bietet, in dem vor tausend Jahren und mehr der Grundstein Osnabrücks gelegt wurde.¹

Bernhard O.-Oltmann



Blick in die Sutthausen Straße
Jahr: 1904
Foto: Ansichtskarte, J. H. Evering

Die Auflösung des Rätsels findet sich auf der letzten Seite dieses Bandes!

¹ Die Abbildungen stammen aus: Alt-Osnabrück, Bildarchiv fotografischer Aufnahmen bis 1945, herausgegeben von Wido Spratte

Günter Terhalle

Zur Geschichte der Iburger Straße

Die Iburger Straße führt als die im Süden wichtigste Ausfallstraße aus der Stadt Osnabrück heraus nach Münster / Ruhrgebiet (als Bundesstraße 51) bzw. nach Bielefeld (als Bundesstraße 68), wobei sie sich nur wenige Kilometer nach Verlassen der Stadt teilt.

Eine Besonderheit ist diese ehemalige Landstraße deshalb, weil wir bei ihr ein genaues „Geburtsjahr“ festlegen können, nämlich Anno Domini 1714:

„In jenem Jahre wurde dem Bischofe von Osnabrück, Carl von Lothringen, die Anlegung der jetzigen Chaussee bei Spiegelburg's Hofe vorbei nicht ohne großes Bedenken zu seinem Vergnügen zugestanden. Erst um 1800 ist dann auch der alte Weg nach Dissen vom alten Nahner Thurme weggelegt.“¹

Was sich der hohe Herr dabei gedacht hatte, mag dahingestellt bleiben. Vielleicht suchte er ja den kürzesten Weg nach Rom...



Rosenplatz, Blick in die Iburger Straße, vor Bau der Eisenbahnunterführung für die Strecke Osnabrück-Münster
Jahr: vor 1900
Foto: Wilhelm Piepmeyer

¹ Osnabrücker Volkszeitung, 11. Mai 1874

Obwohl — wie die Zeitungsnotiz besagt — Bedenken vorgetragen wurden, sollte die Zukunft dem geistlichen Würdenträger recht geben, denn im 19. Jahrhundert wurde die Iburger Straße (oder Frankfurter Chaussee, wie sie auch bisweilen hieß), zum bedeutendsten Stadtausgang im Süden, derer es drei gab: Hettlicher Turm (Meller Straße), Wulfter Turm (Sutthausener Straße) und Nahner Turm (Iburger Straße). Die Türme waren Festungswerke für die ehemalige, mittelalterliche Landwehr, die sich als Schutzring um das alte Osnabrück zog.

Eisenbahnbauten

Geht man heute durch die Osnabrücker Straßen, kann man sich kaum noch vorstellen, wie beherrschend noch um die Jahrhundertwende Gleiskörper der Eisenbahn für das Bild vieler Straßenzüge waren. Die Stadt war Knotenpunkt zweier bedeutender Bahnlinien geworden. Was sich für den Fernhandel als äußerst günstig erwies, war für das innerstädtische Verkehrsgeschehen fatal: Die zahlreichen Kreuzungen von Straßen und Schienen, die meistens durch Schranken gesichert wurden, blieben oft blockiert. Bei der Eisenbahnverwaltung und in den städtischen Entscheidungsgremien war man sich schnell darüber einig, daß mittels Eisenbahnunter- oder -überführungen der Mißstand möglichst schnell zu beseitigen wäre. So war es im Jahre 1905 soweit, daß auch für die Iburger Straße eine Unterführung — und zwar nur ein wenig südlich des Rosenplatzes — nach einer Zusage der Eisenbahnverwaltung in konkrete Planung gehen konnte. In diesem Bereich wurde die Notwendigkeit einer Entflechtung von Straße und Schiene noch besonders dadurch hervorgehoben, daß die Iburger Straße mit Straßenbahngleisen versehen werden sollte. Nach der pauschalen Zusage zeitigten die Verhandlungen zwischen der Osnabrücker Stadtverwaltung und den Eisenbahnchefs schon im Januar 1906 ein definitives Übereinkommen. Dennoch sollte noch mehr als ein Jahr verstreichen, bis der Plan zur Einsichtnahme bei der Polizeidirektion auslag. Diesem Papier war zu entnehmen, daß die Iburger Straße an der vorgesehenen Stelle um 1,10 Meter abzusenken:

„Diese Senkung beginnt an der der Stadt zugekehrten Seite etwa in der Mitte des Polizeigebäudes und reicht auf der anderen Seite bis hinter das Vierte Haus der linken Straßenseite. Im übrigen wird diese Unterführung ebenfalls als Bogenbrücke ausgebaut und mit 15 Metern lichter Breite und 4,40 Meter Lichthöhe auf 6 Meter Breite.“²

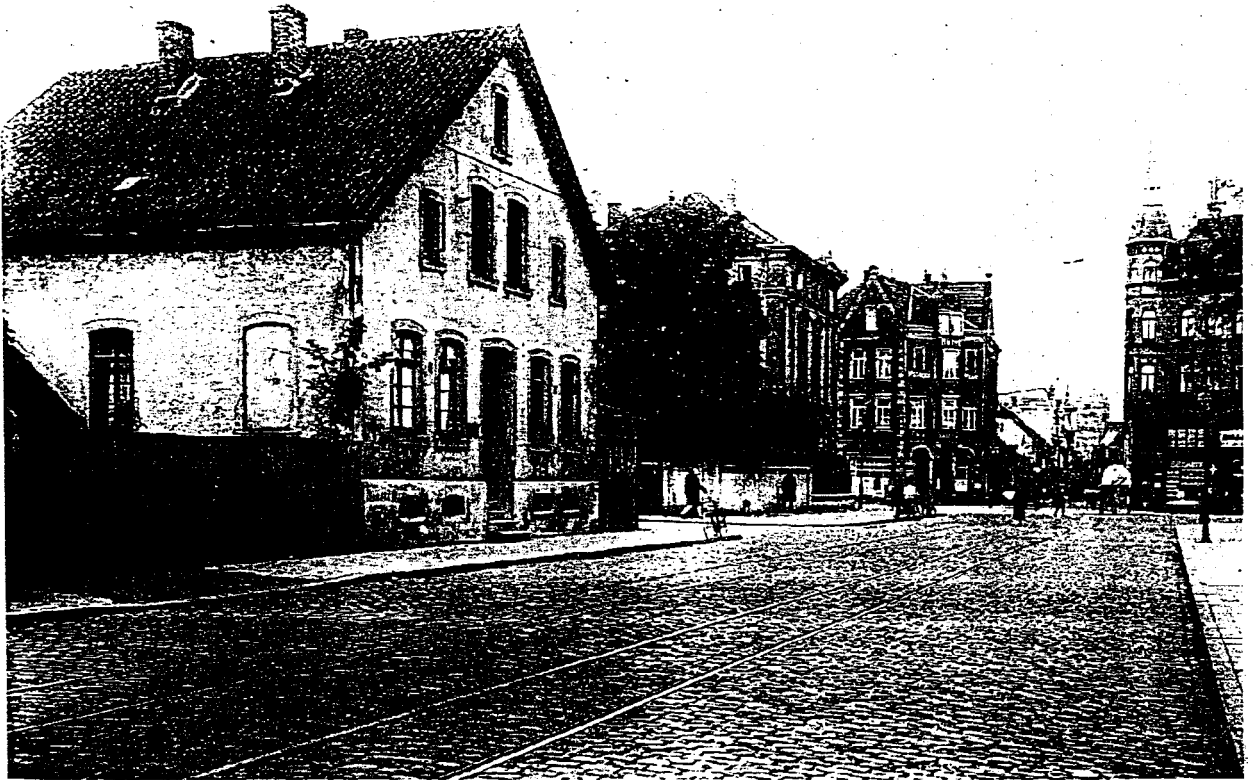
Und noch einmal dauerte es über drei Jahre, bis die Osnabrücker Volkszeitung am 2. August 1910 zur Freude vieler Bürgerinnen und Bürger melden konnte:

„Ein denkwürdiger Tag wird der 2. August 1910 für die Einwohner Osnabrücks bleiben. Heute nachmittag gegen 4 Uhr wird der letzte Eisenbahnzug die Iburger-, Meller- und Sutthausenerstraße passieren. Von nun ab fahren alle Züge von und nach Münster und Bielefeld über die neuen, hochgelegenen Brücken, und es wird keine Eisenbahnschranke mehr nach und von der Außenstadt in diesen Straßenzügen sperren. Hoffentlich erleben wir jetzt auch recht bald die Weiterführung der Straßenbahn in der Richtung nach Iburg.“

Daß das Unternehmen wegen Sonderwünschen der Osnabrücker Stadtverwaltung (die Unterführung sollte größere, zukunftssichere Ausmaße erhalten) einiges mehr gekostet hatte, als die Eisenbahndirektion veranschlagt hatte, und daß die Mehrkosten von immerhin 10900 Mark von der Stadt allein zu tragen waren, störte angesichts der erheblichen Verkehrserleichterungen niemanden besonders.

² Osnabrücker Tageblatt. 5. April 1907

Im Jahre 1911 mußten die Bauarbeiter trotzdem noch einmal ran: Die Unterführung an der Iburger Straße mußte verbreitert werden, weil die Eisenbahn auf der Strecke Bremen — Münster noch ein drittes Gleis benötigte.



Blick aus der Iburger Straße auf den Rosenplatz
Von links nach rechts: Haus Nr. 6, Eingang der Spichernstraße, Haus Nr. 2 (später Rosenplatz Nr. 25)
Hintergrund: Hotel und Café Monopol im linken Eckhaus (Johannisstraße Nr. 135), Eingang der Johannisstraße, Küchengerätehandlung Wilhelm Becker und Drogerie Ludwig Unverfehrt im rechten Eckhaus (Johannisstraße Nr. 136)
Jahr: um 1928
Foto: Rudolf Lichtenberg

Straßenbahnbau

Nun konnte die Stadt auch rasch ihre Pläne hinsichtlich der Erweiterung des Straßenbahnnetzes verwirklichen, die ohne die Lösung des Eisenbahnproblems allein technisch schon schwer zu realisieren gewesen wären. Mitte August 1910 lagen die Pläne zur Einsichtnahme aus, Mitte November 1910 wurde bereits mit der Gleislegung begonnen. Zunächst sollte die neue Linie bis zum Johannisfriedhof fertiggestellt werden und, nach Vollendung der Straßenpflasterung, bis zur Schölerbergstraße fortgesetzt werden:

„Bis zur Schölerbergstraße erfolgt zunächst kein regelmäßiger Betrieb, es ist beabsichtigt, Mittwochs und Sonnabends von 1 Uhr und Sonntags von 10 Uhr an zu fahren. Ob wegen der Wochenmärkte Mittwochs und Sonnabends ev. auch

schon morgens der Betrieb von der Schölerbergstraße einsetzt, bleibt der technischen Kommission auf einem geäußerten Wunsch hin noch überlassen.“³

Straßengestaltung

Im Februar 1911 bewilligten die städtischen Kollegien einstimmig die Anpflanzung von kleinkronigen, jungen Linden an der Meller Straße und Iburger Straße für insgesamt 2295 Mark. Für die Iburger Straße wurden 1100 Mark veranschlagt. In der vorausgegangenen Diskussion wurde deutlich, daß eine zukünftige Verbreiterung der Straße nicht ausgeschlossen wurde:

„Herr Bürgervorsteher Dr. Böger wünschte hierbei eine mögliche Zurücksetzung der Bäume an der Iburgerstraße, da hier die Fahrbahn schmal sei und ev. später erbreitert werden könne. Herr Stadtbaurath Lehmann bemerkte hierbei, daß die Fahrbahn so breit sei, daß eine Erbreiterung niemals in Frage kommen werde, die Bäume würden schon mit Rücksicht auf die Gasrohre von den Bordsteinen entfernt angepflanzt werden.“⁴



Gastwirtschaft Tivoli, Iburger Straße Nr. 88
Jahr: vor 1906
Foto: Ansichtskarte, J. H. Evering

Die Äußerung des Stadtbaurates wies auf ein Problem hin, daß den Stadtgärtnern schon oft zu schaffen gemacht hatte: Das Wurzelwerk der Bäume, so deren Erfahrung, konnte an den Gasleitungen Schaden anrichten. Aus beschädigten Leitungsröhren austretendes Gas wiederum hatte schon so manchem Stadtbaum das Leben gekostet.

³ Osnabrücker Volkszeitung, 17. November 1910

⁴ Osnabrücker Volkszeitung, 7. Februar 1911

Interessant ist aber auch, daß Lehmann davon ausging, daß aufgrund der , wie er im gleichen Zusammenhang formulierte, „außerordentlichen Breite“ der Iburger Straße eine Verbreiterung der Fahrbahn für die Zukunft ausgeschlossen werden konnte.

Diese Ansicht sollte nicht allzu lange Bestand haben. Schon 1927 gab es von den ursprünglich beidseitig angelegten Baumreihen nur noch eine — und der sollte es auch noch an den Kragen gehen!

Als Anlieger im Frühjahr 1927 auf die Verbreiterung der Iburger Straße drängten, gebärdeten sie sich erstaunlich radikal; erstaunlich deshalb, weil es entscheidend um das Bild, den Eindruck ihrer Straße ging. Wie kam es dazu?

Die Stadt beabsichtigte, ein weiteres Gleis für die Straßenbahn zu verlegen. Dadurch wurde natürlich die Fahrbahn verengt. Weil aber der Straßenverkehr unverkennbar anwuchs, befürchteten die Anwohner der Iburger Straße chaotische Verkehrsverhältnisse. Die Lösung, so beharrten die Betroffenen, wäre nur in einer Verbreiterung der Straße zu finden, einer Verbreiterung, die auf Jahrzehnte reichen sollten. Dazu schlugen sie vor:

„Es muß endlich einmal etwas Durchgreifendes, etwas Ganzes, das auf Jahrzehnte hinaus den Ansprüchen genügen wird, geschaffen werden. Mit einem Stückwerk ist weder den Anliegern noch den Interessen der Stadtverwaltung, deren Hauptaufgabe es doch mit ist, den Verkehr der ein- und Ausfallstraßen in geordnete Bahnen zu lenken, gedient. Bei dieser Gelegenheit sei gleichzeitig der Vorschlag gemacht, die Bäume auf der rechten Straßenseite, die nach der Beseitigung der Bäume auf der linken Seite dem Straßenbild nur Abbruch tun, zu fällen, da sie aus diesem Grunde und aus verkehrstechnischen Gründen keine Daseinsberechtigung mehr haben. Denn werden diese Bäume gefällt, so würde gleichzeitig noch einiger Raum für die Straßenerweiterung, wie auch für die Verbreiterung des Bürgersteiges, der jetzt durch die Bäume beengt ist, gewonnen. Die Stadtverwaltung aber sei bei dieser Gelegenheit mit aller Dringlichkeit und Entschiedenheit zugerufen: Schafft ein Ganzes, an dem auch noch spätere Jahrzehnte ihre Freude haben werden!“⁵

Diese zunächst noch unorganisierten Verfechter einer Radikallösung fanden kurz darauf ihren Bündnispartner im Bürgerverein der Neustadt, der den Magistrat mittels einer Eingabe dringend ersuchte, dem Ansinnen der betroffenen Anwohner nachzukommen. Man wollte sich aller verfügbaren Mittel bedienen, um die Forderung restlos durchzusetzen. Die Stadtverwaltung jedoch sperrte sich und bemühte sich in der Folgezeit, das Verkehrsproblem an der Iburger Straße auf andere Weise in den Griff zu bekommen. Dabei wurden zwei Alternativentwürfe entwickelt,

„entweder, wie das ältere Projekt vorsehe, den Fahrdamm in einer Breite von 9 Metern zu belassen und zugleich die Straßenbahn zweigleisig auszubauen, oder aber den Fahrdamm auf 10,50 Meter zu verbreitern und die zwei Straßenbahngleise in die Mitte der Straße zu verlegen, sodaß der Straßenverkehr ungestört rechts und links von der Straßenbahn passiren könne.“⁶

Während sich die Stadtverwaltung, natürlich auch aus Kostengründen für die erste Variante stark machte, entschieden sich die städtischen Kollegien mit großer Mehrheit für das zweite Projekt als der zukunftsfähigeren Variante, auch wenn damit der

⁵ Osnabrücker Tageblatt, 12. April 1927

⁶ Osnabrücker Tageblatt, 29. Juni 1927

Fußgängerverkehr stark eingeeengt wurde. Von dem Fällen der erhaltenen Baumreihe war keine Rede mehr.

Das Hammersenprojekt

Ein besonderes Projekt, daß die Iburger Straße betraf, ist aus dem Jahre 1922 zu vermelden. Die an die Iburger Straße angrenzende Textilfabrik Hammersen wünschte sich eine Anbindung an den neuen Güterbahnhof im Fledder. Auf einer Sitzung der städtischen Kollegien führte Stadtbaumeister Lehmann das Projekt aus:

„Wie Stadtbaumeister Senator Lehmann auseinandersetzte, soll der Gleisanschluß dazu dienen, die Kohlen und Rohstoffe vom Bahnhof nach der im weiteren Ausbau und in der Modernisierung begriffenen Fabrik, die fertigen Fabrikate in umgekehrter Richtung zu befördern. Es haben darüber schon seit längerer Zeit Verhandlungen zwischen der Firma Hammersen und der Eisenbahndirektion stattgefunden; auch die Stadt hat sich daran beteiligt und die Firma unterstützt. Nach dem Scheitern anderer Pläne kam man zu dem Projekt, eine Verbindung zwischen dem Fledder und dem etwa 700 Meter entfernten Fabrikhof durch eine Gleisanlage herzustellen, die vom Fledderplatz über den Stahlwerksweg, Kreuzung Mellerstraße, über die Wörthstraße, Kreuzung Iburgerstraße, führen und zwischen Iburger- Sutthausenstraße in den Fabrikhof einmünden soll... In Betracht kommt, daß jetzt etwa 20 - 30 Fuhren pro Tag über die Wörthstraße nach der Fabrik ihren Weg nehmen, deren Zahl nach Erweiterung der Fabrik auf täglich 30 - 40 steigen wird; diese Transporte bedeuten für die betr. Straßen eine nicht unerhebliche Belästigung und Beeinträchtigung, in welcher Richtung durch die Gleisanlage bedeutende Erleichterungen eintreten würden. Die Transporte auf dem Gleise — täglich etwa 2 - 4 in jeder Richtung — sollen nur in den verkehrsarmen Stunden, morgens oder abends, erfolgen und dürften jedesmal etwa 4 Minuten in Anspruch nehmen, die Erschütterungen würden jedenfalls nicht schwerer sein wie bisher, wenn eine angemessene Geschwindigkeit (6 Kilometer die Stunde) und als Zugmittel eine geräuschlos arbeitende elektrische Akkumulatoren-Lokomotive vorgeschrieben wird. Unter Berücksichtigung dieser Umstände glaubt die Bau- und Finanzkommission den Vorschlag machen zu dürfen, dem Projekt grundsätzlich die Zustimmung zu erteilen. Der mit der Firma Hammersen abzuschließende Vertrag soll u. a. folgende Bestimmungen enthalten: Die Firma hat alle entstehenden Kosten zu übernehmen; es wird die oben bezeichnete Linie ...festgelegt; das Gleise wird auf einer Straßenseite verlegt, sodaß der übrige Verkehr nicht beeinträchtigt wird; die ganze Straßenausführung, die Sicherung der Leitungen, Kanäle usw. wird von der Stadt auf Kosten der Firma gemacht, während letztere die Gleisverlegung selbst auszuführen hat; zur Sicherheit hat die Firma die Gelder vorher zur Verfügung zu stellen; die Fahrgeschwindigkeit darf nicht über 6 Kilometer, die Zuglänge nicht über 50 Meter betragen; als Zugkraft dient eine elektrische Akkumulatoren-Lokomotive; den Anforderungen der Stadt in bezug auf Betriebssicherheit ist nachzukommen; die Firma muß die Straßenunterhaltung innerhalb des Bahnprofils übernehmen; den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs ist Rechnung zu tragen; der Vertrag zwischen Stadt und Firma kann mit sechs Monaten gekündigt werden, außerdem kann die Stadt eine sofortige Beseitigung der Gleisanlage verlangen, wenn die Firma gegen die Betriebs- oder polizeilichen Vorschriften verstoßen sollte; es müßte dann die Straße wieder in den früheren Zustand versetzt werden.“⁷

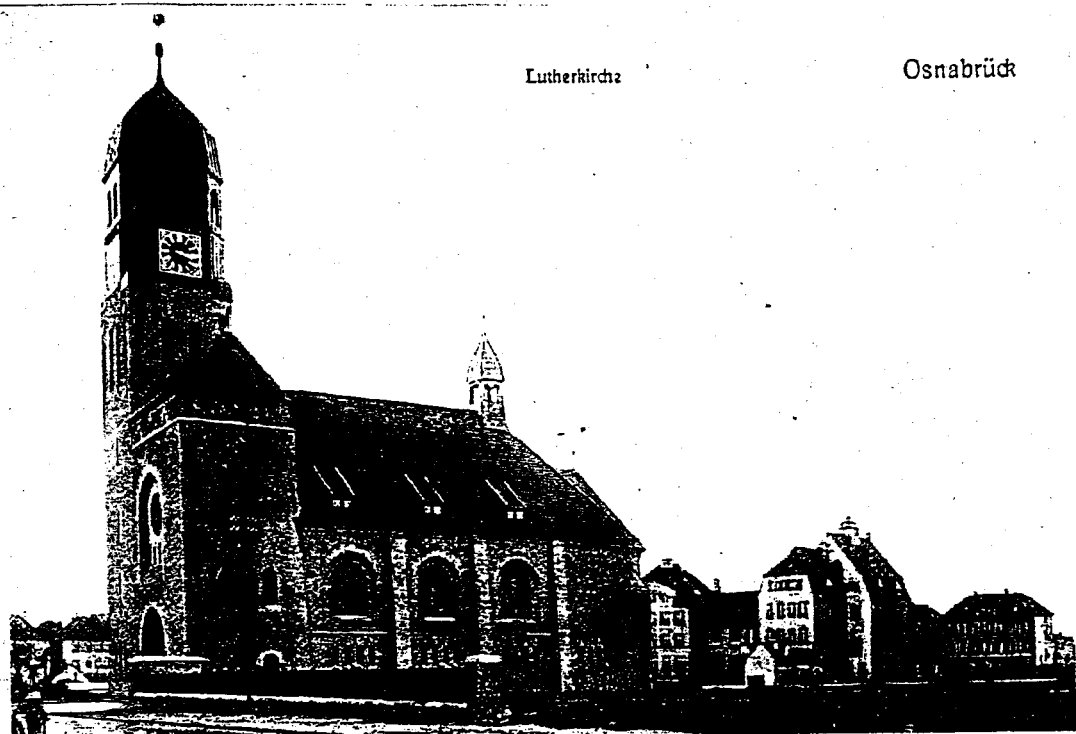
⁷ Osnabrücker Tageblatt, 28. Januar 1922

Dieser Bericht des Stadtbaumeisters hob nur positiven Aspekte hervor, daß es zunächst verwundert, daß die Kollegien mit regem Widerspruch reagierten. Die Wörthstraße, so wurde argumentiert, war schon immer stiefmütterlich behandelt worden und mit der Gleisanlage war nur eine weitere Verschandelung zu befürchten. Es gälte aber, so die Planungsgegner, das Allgemeinwohl über das Interesse einer einzelnen Fabrik zu stellen. Und die Anwohner, das zeigte sich ganz deutlich, stellten sich geschlossen gegen den vorliegenden Plan.

Auch der wirtschaftliche Nutzen für die Stadt wurde kontrovers diskutiert. Eine Mehreinnahme von Gewerbesteuern, so ein Sprecher, könnte das finanzielle Elend der Stadt sowieso nicht mehr abwenden. Dementsprechend wäre dieses Argument gar nicht erst zu berücksichtigen. Ein weiteres Mitglied der Kollegien äußerte erheblichen Zweifel an der angenommenen Zahl von Transporten im Falle einer Bahnanbindung Hammersens. Es wäre zu erwarten, daß der Verkehr sich wesentlich lebhafter entwickeln würde.

Auch wenn die Befürworter des Planes noch einmal alles aufboten, um ein positives Abstimmungsergebnis zu erzielen: Die Planungsgegner ließen sich nicht überzeugen, und die Entscheidung mußte zunächst auf Antrag vertagt werden.

Alte Foto- und Filmdokumente belegen, daß die Fabrik ihren Gleisanschluß wie gewünscht bekam.



Lutherkirche an der Ecke Iburger Straße / Miquelstraße
Hintergrund Mitte: Teutoburger Schule, Teutoburger Straße Nr. 30
Jahr: vor 1907
Foto: Ansichtskarte, Cramer

Die Iburger Straße in der Nazizeit

Der Ausbau der Iburger Straße in den Zwanzigerjahren bezog sich auf den Streckenabschnitt von der Innenstadt bis zur Miquelstraße. In den Dreißigern machte

sich nun ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bemerkbar, daß die Stadt- und Verkehrsplaner zu einem weiteren Ausbau der Hauptverkehrsstraßen bewog. Auch die Iburger Straße als wichtigste südliche Ausfallstraße war davon betroffen. In einem mittlerweile nazipropagandistisch gefärbten Ton berichtete das Osnabrücker Tageblatt:

„Unter den großen Bauvorhaben der Stadt wird die Neugestaltung der Iburger Straße von der Miquelstraße bis zur Stadtgrenze besonderes Interesse finden. Hier wird an einer Stelle angesetzt, wo die unbedingte Notwendigkeit nicht zu bestreiten ist. Der Zustand der Straße, vor allem aber der Straßenbahngleise, verlangt gebieterisch eine gründliche Erneuerung, wenn nicht die Betriebssicherheit leiden soll. Es wird also bei der Straßenneugestaltung das Straßenbahngleis ausgewechselt werden. Die Fahrbahn wird eine Breite von 11 Meter erhalten. Die beiden Geleiszüge der Straßenbahn werden in der Mitte der Straße geführt, rechts und links bleibt ein 3 Meter breiter Fahrbahnstreifen für den anderen Fahrverkehr. Man wird also ein ähnliches Bild der Fahrbahn haben wie gegenwärtig auf der Martinstraße.“⁸

Außerdem wurde die Anlage von Radfahrwegen erwogen, die „von Reichs wegen besonders anempfohlen“ wurden.

Vollzug der Ausbaumaßnahmen — allerdings ohne Radwege — wurde, knapp und kurz, schon im Mai 1936 gemeldet.

Nach dem zweiten Weltkrieg

Dies war in groben Zügen die Geschichte der Iburger Straße, wie sie sich vor dem zweiten Weltkrieg ereignete. Nach dem Krieg bekam der Straßenbau eine für die Stadtentwicklung dominante Bedeutung: Die verkehrliche Entwicklung zielte auf die völlige Durchsetzung des motorisierten Individualverkehrs ab. Dies blieb auch für die Iburger Straße, als bedeutende Ausfallstraße und später als sogenannter Autobahnzubringer nicht ohne Folgen. Hier im Zeitraffer die Ereignisse:

September 1955: An der Stadtgrenze zwischen der Gaststätte Schumla und der Firma Disselkamp wird die Iburger Straße 19 Meter breit.

Mai 1956: Im Bereich des Rosenplatzes wird die Iburger Straße „aus Gründen der Verkehrssicherheit“ auf eine „zeitgemäße Breite“ gebracht.

Juni 1956: Stück für Stück wird die Iburger Straße ausgebaut. Kommentar der Neuen Tagespost:

„Quadratmeterweise wird an der Iburger Straße dem Verkehr freiere Bahn geschaffen. Aber jede noch so geringe Maßnahme, die der Erhöhung der Verkehrskapazität auf dieser wichtigen Ein- und Ausfallstraße dient, ist zu begrüßen, denn hier gibt es Schwierigkeiten genug. Jetzt sind Bauarbeiter damit beschäftigt, ein Stückchen der Fahrbahn hinter der Eisenbahnunterführung in Richtung Stadtgrenze zu verbreitern. Eine ähnliche Maßnahme hatte man kürzlich vor der Unterführung durchgeführt.“⁹

August 1956: Die Veränderungen an der Iburger Straße beunruhigen die Anwohner. Gerade deshalb wünschen sie den Erhalt zweier riesiger Pappeln, die die verkehrsgesichtige Straße ein wenig verschönern.

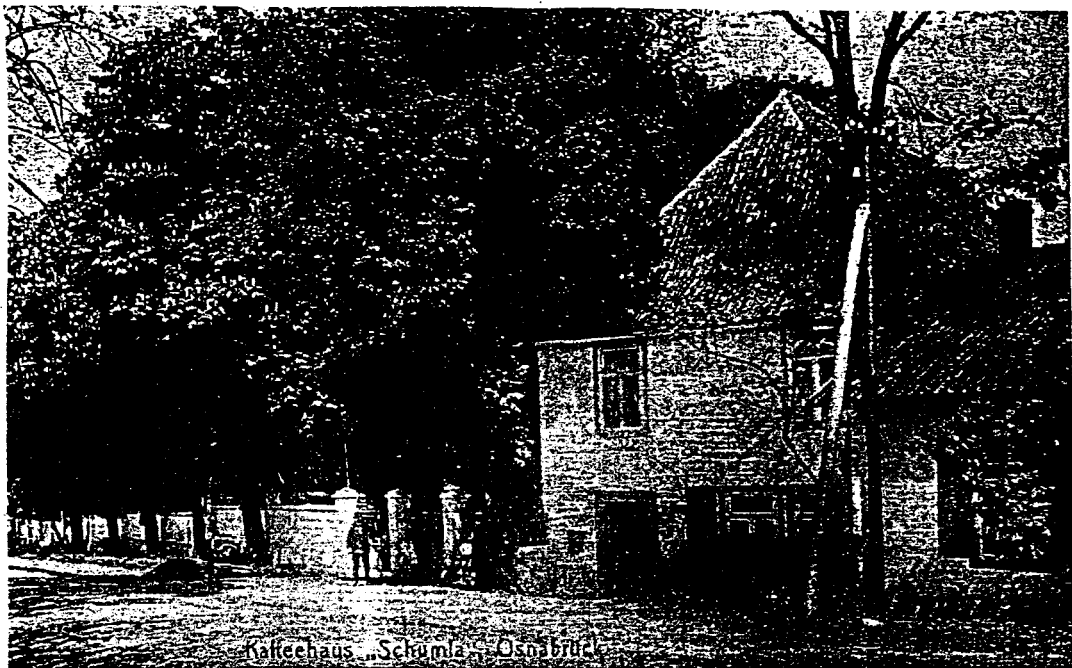
⁸ Osnabrücker Tageblatt, 20. Februar 1936

⁹ Neue Tagespost, 29. Juni 1956

Juli 1958: Die Teilstrecke zwischen der Schölerbergstraße und der Hammersenstraße wird ausgebaut. Die Straße wird verbreitert, die Fahrbahndecke erneuert. Im Wege stehende Bäume werden gefällt.

August 1958: An der Stadtgrenze bei Schumla wird die Iburger Straße begradigt. Hier soll der Verkehr demnächst noch reibungsloser rollen. Die gleichzeitige Verbreiterung findet viel Beifall.

In den Sechzigerjahren wurde der Iburger Straße dann mit weiteren Ausbaumaßnahmen „der Rest gegeben“, aus einem ehemals mit Bäumen gesäumten Weg mit dem Charakter einer Landstraße war eine dem Straßenverkehrsdiiktat unterworfenene Ein- und Ausfallstraße und ein mit einer hohen Verkehrsdichte belasteter Autobahnzubringer geworden.



Kaffeehaus Schumla, Nahne, Verlängerte Iburger Straße Nr. 16

Jahr: 1910

Foto: Ansichtskarte, J. H. Evering

Umdenken in den Siebzigerjahren

Ende der Siebzigerjahre machte sich allmählich ein aufkeimendes Umweltbewußtsein bemerkbar. Dies blieb auch für die Iburger Straße nicht ohne Bedeutung. Nicht nur, daß beidseitig Fahrradwege angelegt wurden; auch das Straßengrün sollte ein neues Denken signalisieren. Zunächst war es eine Gruppe von Ärzten, die sich 1980 mit einer Aktion für Straßenbäume an der Iburger Straße einsetzten. Die Stadt, ganz auf der Höhe der Zeit, begrüßte die Anregung der Ärzteschaft und erklärte sich bereit, Vorschläge für Baumstandorte oder Pflanzkübel zu machen. Und ganz demokratisch sollte es zugehen: Die endgültige Planung sollte erst nach einer Diskussion mit der Ärzteschaft und der Bürgerlichen Vereinigung der Neustadt festgelegt werden.

Das sporadische und in Einzelaktionen verharrende Umdenken in der Verkehrsplanung mündete Ende der Achtzigerjahre in konzeptionelles und systematisches Handeln. Nun wurde endlich das Problem der Iburger Straße auch unter dem Aspekt der

Verkehrssicherheit breit diskutiert. Hatte es in den Fünfziger- und Sechzigerjahren noch geheißen, der Ausbau von Straßen erhöhe die Verkehrssicherheit, war jetzt von Rückbau die Rede. Einspurigkeit für jede Richtung sollte das Rezept sein, um vor allem die Fahrgeschwindigkeiten zu drücken und den Lastkraftwagenverkehr zu reduzieren.

Diesen Vorschlag griffen die Verkehrsplaner auf. Am 1. Juni 1989 informierte Hans-Jürgen Apel vom Stadtplanungsamt die betroffenen Anwohner und Geschäftsleute über die Grundidee der Planung:

„Ausdrücklich wies er darauf hin, daß es sich hierbei um einen Modellversuch mit provisorischem Charakter handele. Eine Entscheidung falle erst dann, wenn erkennbar sei, wie das ausgewählte Konzept in der Praxis funktioniere.“¹⁰

Folgende Veränderungen bzw. Verbesserungen wurden angestrebt:

- „Bessere Möglichkeiten für Fußgänger, da sehr viele außerhalb des Ampelbereichs die Straße überqueren (zwischen den Einmündungen Wulfekamp und Pattbreite sind es zwei bis drei Fußgänger pro Minute)
- Durchgehende Radfahrwege (zwischen Rosenplatz und Wulfekamp)
- Vorteile für den öffentlichen Nahverkehr durch signalisierte Vorlaufphase der Busse im Ampelbereich
- Entschärfung der durch Linksabbieger entstehenden Konfliktpunkte mit einem durchgehenden Mittelstreifen (hier werden Einzelfallentscheidungen zu berücksichtigen sein).“¹¹

Mit dem Beschluß, dies erst alles als Versuchsprojekt zu beginnen, d. h. mit Einschluß der Möglichkeit der Rücknahme, wurden auch jene Skeptiker beruhigt, die bezweifelten, daß nur jeweils eine Fahrspur pro Richtung den Verkehr überhaupt fassen könnte.

Im Juli 1989 wurde das von Apel vorgestellte Konzept im Planungsausschuß gebilligt. Bei Umweltschützern fand das Projekt Unterstützung:

„Der Verkehrsclub Deutschland (VCD, Kreisverband Osnabrück) hat die Pläne zur Umgestaltung der Iburger Straße begrüßt. In einer Presseerklärung heißt es, ein durchgehender Mittelstreifen mit Rasen und Bäumen solle Priorität haben. Statt der derzeitigen Hochbordradwege sollten Radstreifen von der Fahrbahn abgetrennt werden. Zur Entlastung der stark befahrenen Straße wird (zumindest an verkaufsoffenen Samstagen und an den Westfalentagen) ein Park-and-ride-Verkehr vorgeschlagen.“¹²

Nachdem doch einige bauliche Veränderungen für den Modellversuch vorgenommen werden mußten, konnte das Projekt erst 1990 beginnen.

Längst nicht alle waren von den neuen Zuständen auf der Iburger Straße angetan. Es bildeten sich recht häufig Staus, und das nervte vor allem natürlich die Autofahrer. Die Busfahrer wurden bemitleidet, weil sie aufgrund der engen Straßenführung besondere Aufmerksamkeit walten lassen mußten — ein nicht unerheblicher Streß. Ein auswärtiger Besucher beschwerte sich in einem Leserbrief mit heftigen Vorwürfen gegen die Stadt, um schließlich das Modell als „Schwachsinn“ abzuqualifizieren. Doch in einem Punkt waren sich die meisten einig: Man konnte wieder halbwegs gefahrlos die Iburger Straße

¹⁰ Neue Osnabrücker Zeitung, 3. Juni 1989

¹¹ ebenda

¹² Neue Osnabrücker Zeitung, 15. Juli 1989

überqueren. Auch für die Radfahrer hatte sich die Situation entscheidend verbessert: Sie konnten nun einigermaßen sicher in die Stadt gelangen. Und — was besonders wichtig war — an dem Modell konnte weitergearbeitet werden. Es bestand aufgrund der Vorläufigkeit die Möglichkeit, Zug um Zug Verbesserungen zu bewirken und Schwierigkeiten zu beseitigen. Optimisten wie die Aktiven aus Umweltschutzgruppen waren sich sicher, daß die meisten Menschen nach einer Umgewöhnungsphase die Vorzüge (Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität) der neuen Regelung erkennen würden, die nun einmal wichtiger wären als die wenigen Nachteile.

Im April 1991 forderte die Osnabrücker CDU, die Iburger Straße nun möglichst bald endgültig mit beidseitigen Busspuren und Radwegen umzugestalten. Nach der Probephase dürfte man den Anwohnern kein weiteres Provisorium mehr zumuten:

„Nach den Vorstellungen der CDU sollen die Busspuren nicht nur von Bussen und Krankenwagen, sondern auch von Taxen benutzt werden. Durch die Busspuren solle die Fahrtzeit der Busse verringert werden. Nur dann sei die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 2 bis Georgsmarienhütte-Oesede und die Einrichtung eines Park- und Ride-Platzes an der Anschlußstelle Osnabrück-Nahne attraktiv.“¹³

Gegen die Stimmen von SPD und den GRÜNEN wurde dieser Vorschlag von der damaligen Ratsmehrheit von CDU und FDP durchgesetzt. Die Durchführung mußte jedoch noch verschoben werden, weil zunächst einmal das Geld dafür beschafft werden mußte.

Knapp zwei Jahre später — mittlerweile hatten SPD und GRÜNE das Osnabrücker Rathaus erobert, wurde auch von diesen der schnelle Ausbau der Iburger Straße mit zwei Busspuren, zwei Normalspuren und beidseitigen Radwegen gefordert. Haushaltsmittel würden dafür bereitgestellt.

Heute ist in der Tat eine gewisse Gewöhnung festzustellen, und die Grundidee, dem motorisierten Individualverkehr Grenzen zu setzen, damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität zu verbessern, wird bestimmt von den meisten positiv bewertet. Mehr Lebensqualität heißt aber auch, mehr Stadtgrün zu schaffen und dabei vor allem mehr Bäume an die Straßen zu pflanzen. Und hier gibt es noch reichlich zu tun!

Die Abbildungen stammen aus: Alt-Osnabrück, Bildarchiv fotografischer Aufnahmen bis 1945, herausgegeben von Wido Spratte, Osnabrück 1995

¹³ Neue Osnabrücker Zeitung, 10. April 1991

VERA LANGE

Stadthafen und Stichkanal Osnabrück

Der Stadthafen braucht Mitstreiter für einen umweltfreundlicheren Güterverkehr in Osnabrück

Das hochkomplexe Verkehrsgeschehen erfordert eine außergewöhnliche Anpassungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer. Einstellungen und Haltungen der Verkehrsteilnehmer und entsprechend ihr konkretes Verhalten im Verkehr spiegeln sich letzten Endes im Verkehrsfluß wider. Im wesentlichen wird der Verkehrsfluß jedoch durch politische Entscheidungen mitbestimmt, nicht zuletzt durch eine oft schwer zu durchschauende Preispolitik zugunsten oder zuungunsten einzelner Verkehrsträger, wie Eisenbahn, andere öffentliche Verkehrsmittel, Pkw, Lkw, Schiff etc.

Mit dem folgenden Beitrag werden Informationen zur historischen Entwicklung des Stadthafens und des Stichkanals Osnabrück als Träger des Güterverkehrs gegeben. Es wird versucht, die güterverkehrliche Entwicklung des Stadthafens als Ergebnis einer Verkehrspolitik zu beschreiben, bei der der Schiffsverkehr gegenüber dem Eisenbahngüter- und Lkw-Verkehr bisher nicht die intensive Förderung erfahren hat, die ihm in seiner verkehrlichen Bedeutung für Osnabrück und das Umland eigentlich hätte zukommen sollen. Die gegebenen Informationen sind geeignet, neben den oben genannten Zielsetzungen der Verkehrserziehung eine neue Wertschätzung für den Osnabrücker Hafen zu erzeugen.

Das Thema Stadthafen im Rahmen der Verkehrserziehung zu behandeln, d. h., den Stadthafen zum Gegenstand des Fach- und auch fächerübergreifenden Unterrichts zu machen, könnte bedeuten, mit den Schülerinnen und Schülern ein Stück Alltagswirklichkeit aus ihrem unmittelbaren außerschulischen Lebensraum zu reflektieren, u. a. ihnen vor Augen zu führen, wie stark der Hafenverkehr ihren Konsum mitbestimmt und inwieweit ihr Konsumgüterwahlverhalten wiederum den gesamten Güterverkehrsfluß mitbestimmt.

In einer hochaktuellen Diskussion steht der Osnabrücker Stadthafen im Zusammenhang mit dem geplanten Güterverkehrszentrum (GVZ) Osnabrück. Als Teil des kombinierten Ladeverkehrs (KLV) wird der Stadthafen eine zunehmend bedeutende Rolle spielen.¹ Hier liegt für die Stadt Osnabrück eine große Chance, durch gezielte Förderung des Hafenverkehrs in Zusammenhang mit dem KLV bzw. dem GVZ den Anteil der verkehrsbedingten Streßfaktoren² wesentlich herabzusetzen und infolge einer Schwerpunktverlagerung des Schienen- und Lkw-Güterverkehrs zugunsten eines Güterverkehrs auf der Wasserstraße insbesondere CO₂-Emissionen im Sinne der Agenda 21 zu verringern.

Ein stets zukunftsorientiertes Projekt - der Binnenhafen Osnabrück - besonderes Anliegen des Johann Carl Bertram Stüve u. a. m.

In die Reihe unvergeßlicher Namen von Männern, die sich um die verkehrliche Entwicklung der Stadt Osnabrück zur Binnenhafenstadt besonders verdient gemacht haben, wie Geck, Sympher, Lehmann, Reißmüller, ist auch der Name Johann Carl Bertram Stüve³ (1798-1872) einzufügen. Weit vorausschauend hatte Stüve eher unauffällig auf eine Erweiterung des Landverkehrs der Stadt Osnabrück durch eine direkte Anbindung an das gut ausgebaute deutsche Wasserstraßennetz hinzuwirken versucht.

Stüve hat jahrzehntelange heftige Auseinandersetzungen erleben müssen, ohne daß fortschrittliche Ideen, dem wirtschaftlichen Abschwung der Stadt Osnabrück und des Umlandes entgegenzuwirken, in einer befriedigenden Weise umgesetzt worden wären. Eine der nicht ganz unumstrittenen Ideen, für die er auch öffentlich eintrat, war der Bau des Mittellandkanals, der an Osnabrück direkt vorbeiführen und damit der Stadt auf dem Wasserwege einen direkten Verkehr eröffnen sollte mit den großen Wirtschaftszentren

¹ Als ein „Knotenpunkt“ - wie in der ON (Osnabrücker Nachrichten) vom 21.1.1996 formuliert, vgl. Anhang, Seite 43 - des Handelsverkehrs gilt insbesondere auch für Osnabrück: „Die Zukunftschancen des Handels sind hervorragend!“. Nach Tietz bildet die Grundlage des Handelserfolgs in Zukunft die Entscheidung für nutzerorientierte Vertriebssysteme.

² In den USA spricht man längst von „Phonopollution“, von Umweltverschmutzung durch Lärm. Im Februar d. J. wird die Verkehrsministerkonferenz über die Einführung des generellen 30 km/h-Limits innerhalb der Stadt diskutieren.

³ Sein Denkmal, das bisher vorrangig an sein Engagement für die Befreiung von der Leibeigenschaft und die Ordnung des Gemeinwesens erinnern sollte, ist wiederholt im Rahmen verkehrlicher Entwicklungsmaßnahmen der Stadt Osnabrück umgesetzt worden.

Deutschlands, insbesondere mit den Überseehäfen Bremen und Hamburg, von wo aus Schiffe Güter in alle Welt bzw. aus aller Welt anlandeten bzw. verfrachteten. Während man es allgemein für wichtig erachtete, die Reichshauptstadt Berlin mit Wasserstraßen von überregionaler Bedeutung zu verbinden, um den Bedürfnissen der wachsenden Metropole gerecht werden zu können, stellte Stüve besondere Aspekte heraus, um auf die mögliche industrielle Bedeutung eines Verbindungskanals zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin hinzuweisen. Wenn Stüve beispielsweise den geplanten Rhein-Elbe-Kanal zum Harz in Beziehung gesetzt sehen wollte, so dürfte er dabei auch die Piesberger Kohle der Stadt Osnabrück vor Augen gehabt haben und damit die besseren wirtschaftlichen Möglichkeiten, die ein schiffbarer Osnabrücker Wasserweg mit sich bringen würde. In der Zeitung für Norddeutschland von 1864⁴ befürwortete Stüve das Rhein-Elbe-Kanal-Projekt mit Nachdruck und forderte für dieses „nationale Unternehmen“ das, was wir heute staatliche Subvention nennen. In seinem Beitrag hob Stüve hervor, daß der Rhein-Elbe-Kanal zum Harz in Beziehung gebracht werden müsse, um eine „wahrhaft industrielle Bedeutung“ zu erlangen. Stüve sah im Bezug des Kanals zum Harz eine Möglichkeit, „den Überfluß an Eisenerz und den Mangel an Feuerung im Harz dadurch auszugleichen, indem der Eisenstein mit wohlfeiler Steinkohle in Verbindung gebracht“ würde. Zu diesem Zweck sah er es als am vorteilhaftesten an, den Kanal zur Fuhse, dann zur Oker und an dieser hinauf über Braunschweig und Wolfenbüttel zum Einfluß der Ilse, durch den Bruchgraben nach Ochersleben usw. zur Elbe zu führen. Überzeugend argumentierte Stüve, daß auf diese Weise „die bedeutendsten Städte des mittleren Niedersachsens, die reichsten und gewerblich am entwickeltsten Gegenden teils unmittelbar berührt, teils in geringere Entfernung gebracht“ würden.⁵

Nicht unwesentlich für die Bekanntmachung der Pläne zum Bau des Mittellandkanals sowie zum Stichkanal Bramsche-Osnabrück sowie für deren Umsetzung sind auch die Anregungen Stüves zur Vereinsgründung in den Jahren nach 1834 und die eigenen sowie initiierten Veröffentlichungen in den Zeitungen Hannovers und Osnabrücks, auch wenn die Zusammenhänge erst auf den zweiten Blick erkennbar werden.⁶ Mit der späteren

⁴ Nr. 4720 (28. Juni), 4721 (29. Juni), 4722 (30. Juni), 4723 (1. Juli).

⁵ Vgl. Mittheilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück („Historischer Verein“). 23. Band. 1898. Osnabrück 1899. S. 55.

⁶ In dem Bestreben, möglichst viele Bürger zu einer aktiven Mitgestaltung des Gemeindelebens zu bewegen, vor allem aber den Gewerbetreibenden einen geeigneten Rahmen zu schaffen, um den immer härter werdenden wirtschaftlichen Wettbewerb zu bestehen,

Kanalführung ist den Vorstellungen Stüves weitgehend entsprochen worden. Wo keine direkte Anbindung an den Mittellandkanal erfolgte, wurde ein Zubringerkanal gegraben, ein sogenannter Zweigkanal.⁷ Für die Stadt Osnabrück wurde das der 1916 in Betrieb genommene Zweigkanal bzw. Stichkanal Osnabrück, in der Binnenschifffahrt kurz als SKO bezeichnet.

Planungshintergründe des Osnabrücker Stadthafens

Die Planungen für den Osnabrücker Stadthafen hatten zum einen die besonderen geographischen Verhältnisse der Stadt und des Umlandes zu berücksichtigen und zum anderen die mögliche Verkehrsentwicklung der Stadt, von der ganz wesentlich die künftige Preisgestaltung für den Stadthafen- und den Kanalverkehr und damit die Akzeptanz für den Güterverkehr bestimmt werden würden.

regte Stüve die Bildung von Vereinen als Mittel zur Selbsthilfe der Gewerbetreibenden an. Auf Stüves Initiative wurde Anfang 1838 der Osnabrücker Handwerkerverein gegründet, von dem sich 1843 der Technische Verein zunächst abspaltete, um sich 1848 mit dem Handwerkerverein wieder zusammenzuschließen und den Industrieverein zu bilden. Dem Industrieverein gehörten Mitglieder aller Stände an. Er entfaltete eine überaus rege Bildungstätigkeit und nahm sich mit Nachdruck der öffentlichen Interessen an. Auch initiierte er die Bildung weiterer Vereine, in denen die Belange der Bürger Osnabrücks erörtert wurden und in denen mit Eifer an der Umsetzung von Anregungen gearbeitet wurde. Dazu gehörte auch der Arbeiter-Bildungsverein. Erst nach 1888 verlor der Industrieverein mehr und mehr an Bedeutung - andere Vereine, Gewerbeschule und Handwerkskammer lösten fortan die gestellten Aufgaben. Vgl. Hoffmeyer, S. 385 ff.

Etwa 1890 nahmen sich speziell der Aufgaben zur Förderung des Kanalprojektes der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals und der Kanalverein für Niedersachsen an, wie dem OT vom 17.01.1913 zu entnehmen ist. Auch der Arbeiter-Bildungsverein ist lange Zeit sehr rege geblieben und hat über die Entwicklung des Kanalprojektes laufend und umfassend informiert und informieren lassen. Vgl. auch OT vom 28. März 1905 zum Rhein-Weser-Kanal und Stichkanal Bramsche-Osnabrück.

⁷ Nach dem Gesetz, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal, vom 30.4.1913 gehörten im Sinne dieses Gesetzes zum Rhein-Weser-Kanal der Anschluß nach Hannover, die Zweigkanäle nach Herne, Dortmund, Osnabrück, Minden (Weserabstieg) und Linden mit Leineabstieg, derner der Duisburg-Ruhrorter Hafen, dieser jedoch nur bezüglich des durchgehenden Verkehrs zwischen Rhein und Kanal.

Das Schleppmonopol bedeutete, daß Fahrzeuge (Schiffe und Flöße), die nicht von Menschen oder Tieren getreidelt wurden oder nicht mit eigener Kraft fahren (für Motorschiffe mußte eine besondere Genehmigung der Kanalverwaltung vorliegen), auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal nur mit der vom Staate vorzuhaltenden Schleppkraft fortbewegt werden durften. Siehe §§ 1 und 2 des Gesetzes Nr. 11.276, Preußische Gesetzessammlung Nr. 18, S. 217.

Die für den Eisenbahnbau wegen des morastigen Untergrundes ungünstige Tallage Osnabrücks und der dichte halbbohnenförmige Siedlungskern hatten dem neuen Verkehrsträger Eisenbahn⁸ bereits einschränkend vorgegeben, welche der freien Verkehrsflächen für die Schienenführung zu nutzen sein würden. Doch die Ausgangslage für die Planungen eines Schiffsverkehrs Osnabrück war weitaus ungünstiger. Abgesehen davon, daß der Ausbau des Eisenbahnstreckennetzes zunächst absolute Priorität erhalten sollte, war die für einen Stadthafen noch zur Verfügung stehende Verkehrsfläche begrenzt durch Bodenbeschaffenheit, die bereits vorhandenen und noch zu bauenden Eisenbahn- und Straßenbahnschienen⁹, Güterbahnhof¹⁰, Autostraßen¹¹, die Siedlungsfläche¹². Ein weiterer ganz wesentlicher und Grenzen setzender Aspekt bei den Planungen des Stadthafens war die schon vorhandene Eisenbahntarifordnung¹³ für den Güterverkehr. Während die Anlagen für die Eisenbahn sowie ihr Betrieb im wesentlichen staatlich finanziert wurden, fiel die Hauptlast der Kosten für den Stadthafen und anteilmäßig für den Anschlußkanalbau, ausgehend vom Rhein-Weser-Kanal, auf die Bürger der Stadt Osnabrück. Von Anbeginn des Projekts waren die Bürger Osnabrücks gefordert, ihren finanziellen Anteil zu leisten. Selbst eine möglicherweise unzureichende Auslastung der geplanten Wasserstraße mußte von den Bürgern im Rahmen der von der Stadt vorauszuleistenden Kanalgarantie mitgetragen werden. Die den Garantieverbänden des Rhein-Weser-Kanals zuge-

⁸ 1855 wurde die Strecke Osnabrück-Löhne eröffnet und damit die Verbindung nach Hannover geschaffen; 1856 wurde sie über Rheine nach Emden weitergeführt, also eine direkte Verbindung zu einem Seehafen hergestellt.

⁹ Bei der Gleisplanung für den Hafen wurde seinerzeit beschlossen, die vor dem Hafenausbau noch bestehenden niveaugleichen Bahnübergänge Bramscher-, Liebig-, Schiller-, Buersche- und Hamburger Straße an das etwa 5 m höher gelegene Gleisnetz der Staatsbahn anzuschließen. Zu diesem Zweck ist eine Rampe mit einem Gefälle 1:75 zwischen Wachsbleiche und Hasetorbrück angelegt worden. Vgl. Jubiläumsschrift der Stadtwerke Osnabrück zum 50jährigen Bestehen des Hafens. S. 26 f.

¹⁰ Die Lage des Güterbahnhofs war im Hinblick auf den kombinierten Ladeverkehr für die wirtschaftliche Nutzung des Stadthafens von eminenter Bedeutung und fand deshalb, wenn auch nicht immer deutlich erkennbar, in den Planungen zum Hafenausbau und umgekehrt in den Planungen zur Verlegung des Güterbahnhofs Berücksichtigung. Vgl. auch Osnabrücker Tageblatt (OT) zu Beratungen der städtischen Kollegien vom 30.4.1900.

¹¹ Kaum war die Bedeutung der Anbindungen der Autostraßen an den Stadthafen so groß wie zu Zeiten der Hochkonjunktur für Speditionsunternehmen. Viele Speditionen in Osnabrück haben ihre Prosperität in erster Linie den guten Bedingungen zu verdanken, die ihnen als sogenannten Anliegern im Stadthafen geboten werden, worin die Verkehrsverbindungen, heute die sogenannten Autobahnzubringer, inbegriffen sind.

¹² Der Hafen bietet ein hohe Zahl von Arbeitsplätzen und muß auch für die arbeitenden Menschen gut erreichbar sein; andererseits benötigt der Hafen viel Freifläche, um sich der Ausdehnung der Stadt und dem damit verbundenen steigenden Bedarf an Güterverkehr fortlaufend anpassen zu können.

¹³ in Osnabrück seit 1855 mit der Einführung der ersten Eisenbahnstrecke bestehend.

sagte Beteiligung an den Einnahmen und Ausgaben des Schleppbetriebs¹⁴ stellten für Osnabrück absolut keine entlastende Planungsgröße dar.

Befahrungstarife im Schiffsgüterverkehr - bestimmt durch Eisenbahngütertarifordnung und staatliches Schleppmonopol

Dem Entwurf eines Gesetzes zum Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und Lippe-Kanal vom 17. Oktober 1912¹⁵, das dem Wasserverkehrsbetrieb eine vereinheitlichende Ordnung geben sollte, waren zahlreiche und intensive Verhandlungen gefolgt, bis schließlich die Nutzer des geplanten Kanals eine annähernd befriedigende Tarifordnung¹⁶ im Schiffsgüterverkehr anerkennen konnten.

Eine „annähernd befriedigende Tarifordnung“ hieß, daß die entsprechend den Gütertarifsätzen der Eisenbahn eingeführten Güterklassen¹⁷ den Ausschlag geben konnten über Gewinn oder Verlust des Geschäfts mit dem Schiffsverkehr und deshalb bei entsprechenden Anstrengungen für die Stadt Osnabrück die Chance zu gewinnen größer eingeschätzt werden konnte als das Risiko zu verlieren. Mit Blick auf den Osnabrücker Piesberg und

¹⁴ einschließlich Verzinsung und Tilgung der Einrichtungskosten im Verhältnis der Höhe ihrer Garantieverpflichtungen für Verzinsung und Tilgung des auf den Kanalbau verwandten Kapitals (vgl. Drucks. Nr. 393 H. d. A. 1906 S. 17) - Drucksache H. d. A. 1912/ 13 Nr. 625, S. 15.

¹⁵ Drucksache Haus der Abgeordneten, 12. Legislatur, 1912/ 13, Nr. 625, 28 Seiten.

¹⁶ Vgl. die Eingaben an den Minister der öffentlichen Arbeiten

- vom 28.08.1913 der Handelskammer Duisburg,

- vom 20. und 25. Okt. 1913 des Vereins für die gemeinschaftlichen Interessen des Hannoverschen Kalibergbaues,

- vom 31.10.1913 und ihre Ergänzung vom 20.11.1913 „betr. Verfahrungsstarife und -bestimmungen auf dem Rhein-Weser-Kanal“ des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund und der Handelskammer für die Kreise Essen, Mühlheim-Ruhr und Oberhausen zu Essen,

- Bericht der Handelskammer zu Osnabrück vom 21.11.1913 über die Verhandlungen am 25.10.1913 in Hannover betr. Befahrungstarife und Bestimmungen auf dem Rhein-Weser-Kanal unter besonderer Berücksichtigung des Osnabrücker Stichkanals,

- die Zusammenstellung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten über Abgaben und Schlepplöhne

sowie Schleppordnung auf dem Rhein-Weser-Kanal vom November 1913, die als Unterlage für die Begutachtung durch die Wasserstraßenbeiräte für den Rhein-Herne-Kanal und den Dortmund-Ems-Kanal sowie den Finanzbeirat dienen sollte. Stadtwerke AG Osnabrück. Archiv.

¹⁷ Vgl. Anhang, Seite 36.

die im Wachsen begriffene Stahlindustrie, den Mühlen- und Viehhandel, die mögliche Verteilerrolle der Stadt¹⁸ u. a. m. war man davon ausgegangen, daß der Schiffsverkehr gegenüber dem Eisenbahnverkehr sich würde behaupten können, insbesondere durch einen großzügigen Ausbau des Kanals auch für Schiffe mit Euro-Maß¹⁹, daß ein kombinierter Ladeverkehr, in den alle Verkehrsträger der Stadt eingebunden wären, optimal organisiert werden könnte und damit die Attraktivität des Stadthafens erhalten bzw. gesteigert werden könnte. Wie immer die Verkehrsentwicklung der Stadt Osnabrück verlaufen würde, sie wäre im wesentlichen bestimmt durch die auf den Güterverkehr bezogene Preispolitik. Daher waren immer wieder von verschiedenen Seiten Zweifel geäußert worden hinsichtlich der erwarteten Rentabilität des Osnabrücker Schiffsverkehrs.

Die Stadt Osnabrück bemühte sich, insbesondere mit Unterstützung der Osnabrücker Handelskammer, bei der Kanaldirektion Hannover um eine für Osnabrück rentable „Gestaltung der Befahrungstarife“²⁰. Die Argumentation spiegelt einen Teil der erheblichen Schwierigkeiten wieder, die diesbezüglich bis zur Inbetriebnahme des Stadthafens zu überwinden waren und die Einstellung zum Stadthafen bis in die Gegenwart fortwährend mitgeprägt haben.²¹

Mit Schreiben vom 14. September 1914 übersandte der „Chef der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung. Ober-Präsident. Münster i. W.“ an „die Herren Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Wasserstraßenbeirats und des Finanzausschusses für den Rhein-Weser-Kanal ... ergebenst die Tarife für den Rhein-Weser- und Dortmund-Ems-Kanal“. Was in einer Morgenausgabe des Hannoverschen Couriers²² im Frühling desselben Jahres als „fehlerhafte Verkehrspolitik“ hinsichtlich der Tarifordnung bezeichnet worden war, sollte nun die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Osnabrück mitbestimmen:

Osnabrück hatte keinen besonderen Tarif, wie er für den Dortmund-Ems-Kanal galt, erhalten können. Osnabrück gehörte im Sinne des Tarifs für die Schiffsabgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm zum Rhein-Weser-

¹⁸ bereits im Jahre 1762 hatte sich in Osnabrück nach der Verlegung eines hannoverschen Regiments eine Garnisongemeinde gebildet. Vgl. Hoffmeyer, S. 250. Bereits im Ersten Weltkrieg und wiederum im Zweiten Weltkrieg sollte der Osnabrücker Stadthafen eine bedeutende Stellung hinsichtlich des militärischen Nachschubverkehrs erhalten.

¹⁹ Das Europaschiff hat eine Tragfähigkeit von 1350 t, eine Länge von 80 m, eine Breite von 9,5 m und einen Tiefgang von 2,5 m.

²⁰ Handelskammer zu Osnabrück an den Magistrat der Stadt Osnabrück, Schreiben vom 10. Okt. 1913. Briefdokument, Anhang, Seite 19.

²¹ Vgl. Briefdokumente, Anhang, Seite 19 ff.

²² Zeitung für Norddeutschland. Hannoversche Anzeigen. Hannoversche Neueste Nachrichten. Nr. 31.107, vom 1. Mai 1914.

Kanal und hatte sich in einer harten Konkurrenzsituation zu bewähren - nicht nur gegenüber anderen gleichgestellten Häfen, sondern auch gegenüber dem Osnabrücker Eisenbahn- und Straßengüterverkehr.

Traditionelle Konkurrenz im Schiffsgüterverkehr

Der Osnabrücker Stadthafen befand sich von jeher nicht nur in einer ernsten Konkurrenzsituation zum Eisenbahn- und Lkw-Güterverkehr, sondern darüber hinaus zum Güterverkehr anderer Binnenhäfen. In die Konkurrenzsituation der Binnenhäfen wirkte hinein u. a. das Verhältnis der deutschen Seehäfen untereinander und traditionell zu dem nur 30 km von der Nordsee entfernt liegenden niederländischen Rotterdam, dem bis in diese Tage hinein größten europäischen Binnenschiffahrtzentrum²³, denn die relativ starken Auslandsbezüge der Stadt Osnabrück in Produktion und Handel knüpften traditionsgemäß überwiegend bei den Importeuren der deutschen bzw. niederländischen Hafenplätzen an.²⁴

Risikoreiche Investitionen für einen prosperierenden Stadthafen

Eine risikoreiche Investition war das gesamte Projekt des Osnabrücker Stadthafens. Der Grund, auf dem das Hafenbecken entstehen sollte, und der umliegende Bereich trugen

²³ Für Emden wirkte sich die Verpflichtung des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, den Hafen von Emden mit ihren regelmäßigen Linien, die nach Nord- und Südamerika, nach Ostasien und Australien gehen, anzulaufen, besonders in bezug auf den Getreideverkehr, der vorher hauptsächlich über Rotterdam abgewickelt wurde, sehr positiv aus; doch was für den Hafen Emden eindeutig ein Gewinn war, sollte die Binnenhäfen Münster und Osnabrück vor Probleme stellen, wie ein Vertreter der Handelskammer zu Münster über die Frage der Abgrenzung des westlichen Schiffsverkehrs ausführte. Vgl. die bereits oben angeführten Unterlage des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom Nov. 1913, S. 64 f.

Zum Güterbezug und Güterabsatz der Stadt Osnabrück vermittelt W. Kolkmeier ein aufschlußreiches Bild; auch läßt sich anhand seiner Ausführungen die Bedeutung des Getreidetransports für den Osnabrücker Güterverkehr u. a. im Hinblick auf den Umfang der Viehtransporte in Osnabrück ermitteln. - W. Kolkmeier: Die wirtschaftliche Verflechtung der Stadt Osnabrück. Hannover 1931. S. 56 ff.

²⁴ Eine interessante Aufgliederung der Osnabrücker Absatzbedingungen hat W. Kolkmeier vorgenommen, a. a. O., S. 72 ff.

eine ungewöhnlich hohe Moorschicht²⁵. Dann gab es noch die beiden Flüsse, die Hase und die Nette, von denen insbesondere die Hase mit ihren zahlreichen Windungen sich als äußerst konkurrierend, weil raumgreifend, erweisen sollte. Sodann mußte der Stadthafen in eine optimale verkehrliche Lage zu den Eisenbahnlangstrecken sowie zu den vorhandenen und noch zu bauenden Landwegen des übrigen Güterverkehrs gebracht werden. Besonders der letzte Aspekt sollte im Konkurrenzkampf um Anteile im Güterverkehr für die Entwicklung des Stadthafens - aber auch für die Eisenbahn selbst und für den Lastwagenverkehr und später für den Lkw-Verkehr - von überragender Bedeutung werden. Die Freiflächen um das Stadthafenbecken herum mußten so weiträumig gestaltet sein, daß die Lösch- und Ladetätigkeit reibungslos abgewickelt werden konnte, eine anspruchsvolle Lagerung von Massengütern erlaubte und daß vor allem die verkehrliche Anbindung für einen rentablen kombinierten Lade- bzw. Güterverkehr gewährleistet waren - und das alles auf lange Sicht. Der Stadthafen von Osnabrück war einzubinden in ein höchst komplexes Verkehrsgefüge, dessen Einschätzung bei den Entscheidungsträgern wie auch bei den potentiellen Nutzern im engsten wie im weitesten Sinne bestimmt war von verkehrlichen Vorerfahrungen, Risikobereitschaft, Finanzkraft und verfügbarem Know-how.

Know-how und High-tech aus der Stadt und dem Umland für den Stadthafen Osnabrück

Das Stadtbauamt Osnabrück veranlaßte am 23. September 1911 eine öffentliche Ausschreibung zur Ausführung von Erd-, Böschungs- und Dichtungsarbeiten sowie zur Herstellung einer Ufermauer für den Kanalhafen Osnabrück einschließlich Lieferung sämtlicher Materialien. Der Hafen sollte an die vom Königlichen Kanalbauamt Osnabrück ausgeschriebene obere Kanalstrecke anschließen.²⁶

Das Ausmaß der auszuführenden Hafendarbeiten und damit die Kosten läßt sich hinsichtlich der erforderlichen Technik und des Personalbedarfs abschätzen, wenn man sich einige Zahlen vor Augen führt; gemäß der Ausschreibung sollten die Arbeiten etwa umfassen:

²⁵ viel höher als beispielsweise in der Osnabrücker Wüste.

²⁶ Vgl. Anhang, Seite 31.

- 1.) 110.000 m³ Aushubmassen,
- 2.) 233.000 m² Böschungsarbeiten incl. Bekleidung,
- 3.) 270 m Uferbefestigungen,
- 4.) 8.320 m² gepflasterte Böschungen,
- 5.) 1.330 m Fußbefestigung,
- 6.) 46.000 m² Hafenbefestigung,
- 7.) 225 m Ufermauer.

Insbesondere die Ufermauer sollte sich als eine herausragende technische Leistung darstellen, weil sie als Anlegestelle u. a. die Leistungsfähigkeit des Stadthafens mitbestimmte. Die Arbeiten sollten bis zum 1. Juni 1913 abgeschlossen sein.

Unter Anerkennung der vom Magistrat der Stadt Osnabrück aufgestellten Verdingungsordnung vom 24. Oktober 1911 boten die Gebrüder Echterhoff aus Halen i. W. als Unternehmer die Ausführung der Erd- und Dichtungsarbeiten sowie der Kunstbauten zum Kanalhafen der Stadt Osnabrück zu einem Preis von 429.091,00 Mark abzüglich eines von der Stadt ausgehandelten Preisnachlasses von 4½ % in Höhe von 19.309,10 Mark, also für insgesamt 409.781,90 Mark an. Die Gebrüder Echterhoff erhielten den Zuschlag.²⁷

Umbrucharbeiten

Nun galt es, Entwurfshöhe und Geländehöhe der für den Hafenbau vorgesehenen Talfläche und ihrer Umgebung den Plänen gemäß abzustimmen. Das bedeutete: umfangreiche Auftragungen und Abtragungen von Erdmassen, Aufbringen von teilweise steinigem Dichtungsmaterial²⁸ sowie die Verlegung und Veränderung der Flußbetten von Hase und Nette im Planungsgebiet.

Die Arbeiten wurden 1912 aufgenommen und waren 1915 abgeschlossen. Später als geplant, weil teilweise ungünstige Witterungsbedingungen den Fortgang der Bauarbeiten

²⁷ Sie anerkannten die vom Stadtbauamt Osnabrück aufgestellten und von Stadtbaurat Lehmann unterzeichneten Pläne zum Vertrag vom selben Tage am 15. Januar 1912. Stadtwerke AG Osnabrück. Archiv.

²⁸ z. B. vom Piesberg.

erheblich verzögerten und technische Schwierigkeiten zusätzlichen Aufwand erforderlich machten. Nicht zuletzt hatte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges Kräfte gebunden und den Kanalbau beeinträchtigt.

Allen Widerwärtigkeiten zum Trotz konnte ein Jahrhundertwerk der verkehrlichen Entwicklung der Stadt Osnabrück am 3. April 1916 in Betrieb genommen werden und seine Funktionsfähigkeit unter Beweis stellen:

Direkte Wasserwegverbindung zum Seehafen Bremen

Eine direkte Verkehrsverbindung auf dem Wasserwege von dem Seehafen Bremen über Minden nach Osnabrück war geschaffen. Ein beladenes Schiff lief erstmals in den Osnabrücker Stadthafen ein. Hafer und Mais wurden angelandet - Proviant, der durch den Krieg einen besonderen Stellenwert erhielt. Der Magistrat hatte dazu eine knappe Mitteilung an die Presse gegeben:

Der Schleppkahn 'Minden 52' ist mit einer Ladung von 478 Tonnen Hafer und Mais in den hiesigen Hafen eingelaufen.²⁹

„Tarifstation des Stadthafens ist Osnabrück-Güterbahnhof“

Die Königliche Eisenbahndirektion - Konkurrentin und Kooperationspartnerin zugleich - teilte ebenso knapp gehalten am 26. Mai 1915 mit:

Am 1. Juni 1915 wird die Ladestelle Osnabrück-Hafen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Abfertigungsbefugnisse sind beschränkt auf den Frachtgut-Wagenladungsverkehr. Tarifstation ist Osnabrück-Güterbahnhof.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen.³⁰

²⁹ OT, 04.04.1916. Siehe auch OT, 23.10.1926. „Mitten im Ringen, in Not und Tod eines blutigen Weltkrieges“ hatte am 03.04.1916 der erste Schleppkahn 'Minden 52' von Bremen über Minden eine Ladung „Futtermittel für das Proviantdepot“ im Osnabrücker Stadthafen gebracht.

³⁰ OT, 29.05.1915.

In den Folgejahren entwickelte sich der Hafenverkehr zunehmend den Erwartungen gemäß. Die ersten Verträge mit den Hafenanliegern waren am 17./18.4.1913 mit der Klöckner-AG und am 9.4.1914 mit der Osnabrücker Lagerhausgesellschaft abgeschlossen worden.

Auf Europaverkehr eingerichtet

Der etwa 14,5 km lange Zweigkanal ist überwiegend einschiffig befahrbar für 1000-t-Schiffe bei einer zulässigen Abladung von zwei Metern, d. h. für Schiffe mit einer Ladung von 700 bis 900 t. Darauf ist der Lösch- und Ladebetrieb des Hafens gut eingerichtet. Für den gelegentlichen Umschlag von Schwergütern vor allem der Klöckner-Werke-AG und des ehemaligen Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerkes, des heutigen kabelmetal, wurden Mobilkrane der Industrie und Eisenbahnkrane der Bundesbahn eingesetzt, so daß der Hafen sich als nahezu uneingeschränkter, wirtschaftlich attraktiver Umschlagplatz sowohl für Massengüter als auch für Stückgut und Sondergut erwies. Eine Einschränkung allerdings erfuhr im Laufe der Jahre der viel freie Wasserfläche beanspruchende Holzfloßverkehr.

Wirtschafts- und Verkehrsaufschwung des Hafens nach dem Krieg

Die Leistungsstärke des Hafens beruhte u. a. auf einem sich verdichtenden Straßen- und Schienenverkehr, der dringend Entlastung benötigte. Auch durch die Herstellung von Waffen und anderen Kriegsgütern in Osnabrück begünstigte sogar der Erste Weltkrieg einen gewissen Wirtschaftsaufschwung der Stadt und den Verkehrsaufschwung des Hafens. Bereits 1918 konnte von den Stadtwerken Osnabrück eine eigene Lokomotive angeschafft werden, die mit von der Stadt noch selbst erzeugter elektrischer Energie betrieben wurde und sich hervorragend für den Rangierbetrieb eignete. 1919 wurde ein Lokschuppen errichtet, der auch eine zweite Lokomotive aufnehmen konnte, und eine weitere Verladestation, um der fortwährenden Expansion des Hafens genügen zu können. Es gab Einbrüche im Umschlagverkehr des Osnabrücker Hafens. Sie waren u. a. durch landes- und weltweite Wirtschaftskrisen bedingt, wie beispielsweise in den Jahren 1919,

1923 und 1931. In den letzten Kriegstagen des Jahres 1945 - Anfang April - wurde durch Beschädigung der Haster Schleuse der Hafetrieb ganz unterbrochen, bis die ein Jahr dauernden Reparaturarbeiten beendet waren: Die Beschädigung der Schleuse hatte ein Leerlaufen der letzten Haltung oberhalb der Schleuse und damit auch des Hafenbeckens zur Folge; auch die Tondichtung und die Böschungen waren stellenweise stark beschädigt worden. Am Währungsstichtag sah sich die Hafenverwaltung Osnabrück durch Kriegsschäden in Höhe von ca. 1 Million DM belastet. Die Angliederung des Hafens als Eigenbetrieb der Stadtwerke am 1.1.1958 trug mit dazu bei, trotz der schwachen Betriebsverkehr, Wasser und Hafen, die große Schuldenlast des Hafens beschleunigt abzutragen.

Von der Plan- zur Marktwirtschaft

Um vor allem in der dem Ende des Zweiten Weltkrieges folgenden Zeitspanne der Planwirtschaft die Aussicht auf Materialzuteilungen zu erhöhen, hatte Osnabrück nach außen sich mit anderen Binnenhäfen zu einem Verband zusammengeschlossen. Dieser Verband, aus dem der Verband öffentlicher Binnenhäfen e. V. (VöB) hervorgegangen ist, hat auch in den nachfolgenden Zeiten der freien Marktwirtschaft an Bedeutung nicht verloren, da in verstärktem Maße die Interessen seiner Mitglieder gegenüber verschiedenen anderen Interessengruppen zu vertreten sind.

Besonders nach dem Zweiten Weltkrieg war eine Anpassung an sich rasant verändernde wirtschaftliche und gesellschaftliche Verhältnisse notwendig. Materialmangel auf der einen Seite, wachsende Ansprüche einer sich durchsetzenden Konsumgesellschaft auf der anderen Seite erforderten ganz neue Ideen und Maßnahmen für eine rentable Bewirtschaftung des Hafens.

Neufestsetzung der Anliegermieten und Frachttarife

Durch langwierige Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden konnten zunächst die Mieten für die Anlieger des Hafens neu festgesetzt werden, gestaffelt nach Grundstückstiefe und nach Lage. Nach dem Gleichheitsgrundsatz vereinbarte die Hafenverwaltung mit ihren Vertragspartnern Mindesttonnagen für den Schiffs- und den Bahnverkehr, um auch diejenigen Anlieger an den durch Unterhaltung und Betrieb des Hafens entstehen-

den Kosten zu beteiligen, die von den vorgehaltenen Verkehrseinrichtungen des Hafens wenig oder gar keinen Gebrauch machen. Um neue Rahmentarife für Schiffs- und Bahnfrachten auszuhandeln, hatte Osnabrück mit anderen niedersächsischen Hafenstädten zu einer Arbeitsgemeinschaft Mittellandkanalhäfen sich formlos zusammengeschlossen - dazu gehörten Braunschweig, Brink, Hannover, Hildesheim und Misburg - und unter Mitwirkung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover einen bis auf wenige Ausnahmen in der Güterklasse VI übereinstimmenden Hafentarif und einen nahezu übereinstimmenden Rahmentarif für Bahnfrachten und -gebühren geschaffen.

Nach Erz, Kohle und Baustoffen nun Öl

Erz, Kohle und Baustoffe beherrschten bis 1944 den Umschlag im Hafen Osnabrück. Bis etwa 1955 dominierte die Kohle, um dann von Baustoffen abgelöst zu werden. Mit der Einrichtung des Ölhafens im Jahre 1954 nahm der Ölumschlag bereits drei Jahre später gegenüber den ehemals führenden Umschlaggütern bis 1965 eine überragende Position in der Rangfolge ein. Zahlen verdeutlichen die wachsende Akzeptanz des Hafens.³¹

Ein Blick auf die Reihenfolge der im Jahr 1965 im Hafen umgeschlagenen etwa 760.000 Tonnen Güter aus dem Schiffsverkehr verdeutlicht auch das Produktions- und Handelssystem der Stadt Osnabrück. Die Eisen- und Stahlindustrie erforderte den Massenbezug von Eisenerzen, während das von ihr erzeugte Halbzeug die Stadt teilweise auf dem Wasserwege verließ. Ähnliches galt für die kupferverarbeitende Metallindustrie. Die weiterverarbeitende Metallindustrie bezog Grundstoffe auf dem Wasserwege aus dem Ruhrgebiet; die Papierindustrie bezog über den Hafen Zellulose, die chemische Industrie Öle und Fette.

Die Anteile einzelner Güter am Gesamtschiffsverkehr Osnabrücks betragen:

Heiz- und Dieselöl 51 %; Steine, Kies und Erden 21 %; Kohle und Koks 7 %; Zellstoff³² und Papier 4 %; Eisen 5 %; Schrott 5 %. Der Rest von 7 % verteilte sich auf Getreide,

³¹ Vgl. Anhang, Seite 27 f.

³² Die Umschlagmenge der Firma Kämmerer, die im Hafen über eine eigene Anlegestelle verfügt, lag über Jahre hinweg nahezu unverändert bei etwa 30.000 t Zellstoff. Vgl. Stadtwerke Osnabrück AG (Hrsg.): 50 Jahre Hafen Osnabrück. Osnabrück 1966. S. 13.

Nahrungsmittel, Holz, NE-Metall, Erz, Glas, Futtermittel, chemische Erzeugnisse und Abwrackschiffe³³.

Neue Dimensionen der Güterverkehrsströme

Der Bahn- und Schiffsgüterverkehr hatte seit Ende des Zweiten Weltkrieges einen dritten wesentlichen Verkehrsträger zur Seite bekommen, zum Teil als Konkurrenten, zum Teil als Partner, dessen Anteil am gesamten Verkehrsgeschehen mit dem Ausbau und der Verbesserung des Landstraßen- und Autobahnnetzes rasch anstieg - den Lkw-Verkehr. Mit dem zusätzlichen Lkw-Verkehr erhielten die Güterverkehrsströme neue Dimensionen. Güter schienen nach Belieben produziert, transportiert und verbraucht werden zu können. Eine Wegwerfgesellschaft hatte ein neues Bild des Verbrauchers in einer beinahe grenzenlosen Welt erzeugt. Der Kampf der Verkehrsträger um den Transportauftrag wurde zugunsten desjenigen entschieden, der den niedrigsten Preis kalkulieren konnte. Kurzfristig. Mögliche hohe Folgekosten blieben in der Regel außer Ansatz. Die Folgekosten hatten andere zu tragen.

Der steigende Konsum und die Wegwerfmentalität der Gesellschaft u. a. trugen dazu bei, daß zusätzlich bedeutende Speditions-, Rohstoffhandels- und Recyclingunternehmen in Osnabrück gegründet wurden, die zu den Anliegern des Osnabrücker Hafens gehören. Durch ihre Ansiedlung im Hafen ist die Innenstadt weitgehend entlastet von ihrem Verkehr sowie von den mit ihren Aktionen verbundenen Schadstoffen, beispielsweise von Lärm, Abgasen, Gestank. Anders als die Nachbarn eines Schrotthändlers im Hafen bleiben die Innenstädter verschont von Fliegen, die im Sommer durch Tausende von Restkonservendosen angelockt werden. Dennoch klagen Bewohner der Innenstadt über belastenden Lkw-Verkehr und teilweise über den störenden nächtlichen Güterzugverkehr. Es gibt nur wenige geräuscharme Lkw. Und der Rangierbetrieb der Bahn während der Nacht scheint durch die schon bei Tage hohe Frequentierung des Schienennetzes unverzichtbar zu sein. Nicht zuletzt aber verdankt die Stadt den starken Lkw- und Güterbahnverkehr einer Verkehrspolitik, die den Schiffsgüterverkehr benachteiligt, vor allem über den Preis der Mitbewerber Lkw und Bahn im Güterverkehrswettbewerb.

³³ Vgl. Stadtwerke Osnabrück AG. a.a.O., S. 39.

Nach der Wende - Erschließung des Ostens

Mit dem Einigungsvertrag ist als vordringliche Verkehrsaufgabe die Erschließung des Ostens formuliert worden. Das hat zur Folge, daß durch vereinfachte Genehmigungsverfahren gegen solche wie das Verkehrsprojekt 17³⁴ kaum Widerspruchsmöglichkeit besteht und der Ausbau der bestehenden Kanäle mit Blick auf das Großmotorgüterschiff mit einer Abladung von 2,80 m, einer Länge von 90 m und einer Tragfähigkeit bis 2000 t beschleunigt vorgenommen werden kann - teilweise ohne Rücksichtnahme auf bestehende Ökosysteme.

Der Hafen Osnabrück sucht auf diese aktuelle Situation angemessen zu reagieren durch ein neues Verkehrs- und auch Ökologiekonzept³⁵ im Zusammenhang mit der Errichtung des Güterverteilzentrums. Durch ein wohldurchorganisiertes Logistiksystem soll der Güterverkehr gebündelt werden und im Nachtsprung die Abwicklung des Güterverkehrs beschleunigt werden. Der kombinierte Ladeverkehr unter Einbeziehung von Straße und Schiene soll dem Verkehrsträger Hafen rentable Umschlagraten sichern helfen. Eine erste Halle des GVZ steht. Eine hohe Anzahl von Vertragspartnern erhofft man sich. Der Hafen hat seinen Partnern viel zu bieten: Ca. 100 ha Fläche und moderne Nutzseinrichtungen für den Güterabsatz, für den Umschlag, für die Lagerung. Hochqualifiziertes Personal. Günstige Mieten. Hervorragende Auto- und Eisenbahnanbindungen. Und einen guten Namen - Osnabrück.

³⁴ vorrangiger Ausbau des Wasserstraßennetzes in Richtung Osten. Von diesem Projekt ist auch die Stadt Hannover als Anliegerin des Mittellandkanals direkt betroffen.

³⁵ beispielsweise durch Aufforstung bzw. Wiederaufforstung im Hafengelände.

Quellen und Literatur

- Hoffmeyer, Ludwig: Chronik der Stadt Osnabrück. Osnabrück 1995. Sechste Auflage.
- Kolkmeier, Walter: Die wirtschaftliche Verflechtung der Stadt Osnabrück. Hannover 1931.
- Mittheilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück („Historischer Verein“). 23. Band. 1898. Osnabrück 1899.
- NUSO-Archiv des Vereins für Ökologie und Umweltbildung Osnabrück e. V.
- Preußische Gesetzessammlung.
- Spilker, Rolf: Industriekultur. Fotodokumente aus drei Jahrzehnten städtischer Entwicklung. Osnabrück 1900-1930. Bramsche 1989.
- Stadtwerke AG Osnabrück: Archiv. / Jubiläumsschrift 50 Jahre Hafen Osnabrück. 1966.

Anhang

Historische und aktuelle Dokumente 1916-1996³⁶

³⁶Eine große Anzahl von Zeitungsartikeln und anderen Dokumenten zur Unterrichtsgestaltung liegen vor.

Mitteilungen des Zweiten Blattes der Osnabrücker Zeitung vom 17.4.1919³⁷

„Der Osnabrücker Kanalhafen.

Ein Ausblick angesichts der Eisenbahneinschränkungen.

Ein scharfer Frühlingswind streicht über den Hafen dahin, als wolle er die Fesseln sprengen, die der Krieg dieser jüngsten unserer Verkehrsschöpfungen geschlagen hat. Im Kriege vollendet, haben die Hafenanlagen bisher vornehmlich militärischen Zwecken dienen müssen und werden auch heute noch von der Militärverwaltung, die dort Proviant- usw. -Depots unterhält, in großem Umfang in Anspruch genommen. [...]"

Streiklage im Ruhrgebiet dämpft Kanal- und Hafenbetrieb

„Zur Zeit liegt der Verkehr im Hafen noch ziemlich still. Die Streiklage im Ruhrgebiet macht auch hier ihren unheilvollen Einfluß geltend; ist es doch gerade die Kohlenförderung, die nach der Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs fast ausschließlich auf dem Wasserwege wird erfolgen müssen. [...] Der Hafen wie überhaupt die Kanalschiffahrt können die ihnen zufallenden großen Verkehrsaufgaben indessen nur dann erfüllen, wenn produktive Arbeit, Ruhe und Ordnung sich wieder einstellen, denn ohne Waren und Güter verfehlen alle Beförderungsmittel ihren Zweck. [...]"

Kohle, Holz und Torf, Getreide, Kali sowie amerikanische Lebensmittel u. a. für die Zwischenlager im Osnabrücker Hafen

„Auch während des Krieges hat unser Hafen einen ziemlich regen Verkehr gehabt, da die überlasteten Eisenbahnen den Kohlenverkehr für die Industrie nicht bewältigen konnten. Ein weiterer Gegenstand des Verkehrs ist zur Zeit das Holz, Schnittholz, wie Bretter usw. Dann ist die Beförderung von Torf zu nennen, der aus den großen Mooren des Emslandes und darüber hinaus auf dem Wasserwege billiger als sonst zu uns gebracht werden kann. Die Verschiffung von Getreide, Kali und sonstigen Kunstdüngermitteln wird weiter eine Rolle spielen. Auch hinsichtlich der amerikanischen Lebensmitteltransporte, die in holländischen Seehäfen in Schleppkähne umgeladen werden und dann über Duisburg erfolgen, wird der Osnabrücker Hafen bei der Heranbringung zu den Binnenla-

³⁷ Stadtwerke AG Osnabrück. Archiv.

gerstellten Anteil haben. Alles soll auf großen Hauptplätzen gelagert werden und von dort an die Bedarfsstellen gelangen. [...]"

Nur geringe Auslastung der Schiffskapazität

„Die Schiffe fahren jetzt noch zumeist leer zurück, weil die Industrieprodukte infolge des wirtschaftlichen Niederganges noch nicht die für Schiffsladungen nötigen Mengen herstellen. [...] In kleinerem Umfange finden schon jetzt Verschiffungen nach Holland usw. von hier aus statt.“

Fast jeden Tag ein Schiff

„Was den Schiffsverkehr im Osnabrücker Hafen angeht, so treffen monatlich 25-30 Schiffe ein, also fast täglich eins. In den Monaten Dezember und Januar war diese Zahl auf das Doppelte gestiegen, weil der Wasserweg nach Hannover infolge eines Dammbrochs gesperrt war und die Schiffe deshalb in Osnabrück löschen mußten. Die Schiffe sind mit 400 bis 600 Tonnen groß, doch würde die Kanaltiefe von 2,50 Meter auch für Kähne bis 800 Tonnen genügen. [...]"

Die Frachtpreispolitik muß geändert werden! Wasserstraßen sind nicht Konkurrenz, sondern eine Entlastung!

„Die bisherige Frachtpreispolitik muß allerdings von Grund auf einen Umschwung erfahren. War bisher doch, so merkwürdig es klingt, die Eisenbahn teilweise billiger als der Wasserweg. Der Preistarif gestattet es, Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Bremen und Hamburg billiger mit der Bahn als mit Schiffen zu liefern. Begründet war diese Maßnahme mit dem Konkurrenzkampf gegen die englische Bunkerkohle. Hier muß sich der Gedanke Bahn brechen, daß die Wasserstraßen keine unliebsame Konkurrenz, sondern vielmehr eine wesentliche Entlastung der Eisenbahn darstellen.“

Briefdokument

Schreiben des Vorsitzenden der Handelskammer zu Osnabrück an den Magistrat der Stadt Osnabrück vom 10.10.1913

„[...] In der Tagung der Handelskammer vom 26. d. Mts. hat - wie die anliegende Niederschrift der Verhandlungen auf S. 8 erkennen läßt - die Kammer die Überzeugung ge-

wonnen, daß die neue Wasserstraße nach Lage der Verhältnisse für Osnabrücks Umschlagverkehr keine sehr günstigen Aussichten mit sich bringt. Der Hafen Saerbeck z. B. wird bezüglich aller von Emden kommenden Güter wesentlich günstiger gestellt sein als Osnabrück, und damit dürfte, wenigstens für die Dauer der Befreiung des Dortmund-Ems-Kanals von dem Schleppmonopol, sich auch der hiesige Großhandel in einem Teile seiner Absatzgebiete ernstlich bedroht sehen.

Eine der nächstliegenden Sorgen ist demnach die, Osnabrück in tarifischer Hinsicht den Hafentplätzen am Dortmund-Ems-Kanal möglichst gleichgestellt³⁸ zu sehen. - Gelegenheit, zuständigen Orts ein solches Anliegen vorzubringen, bietet die auf den 25. ds. Mts. nach Hannover einberufene Sitzung der Kanalbaudirektion Hannover, zu der wir, wie wohl auch der Magistrat, eine Einladung erhalten haben. Die Kammer wird bei den Beratungen in Hannover durch ihr Mitglied, Herrn Georg Wolf hierselbst vertreten sein. Vor Entsendung der Vertreter zu jener Sitzung dürfte es als wünschenswert zu erachten sein, daß diese sich über die im Interesse Osnabrücks vorzubringenden Wünsche verständigen. Wir bitten daher um gefällige Mitteilung, wer für die Stadt nach Hannover gehen wird und wann eine bezügliche Besprechung stattfinden könnte.“

³⁸ durch besondere, d. h. niedrigere Tarife weniger belastet.

Briefdokument

Antwortschreiben des Magistrats der Stadt Osnabrück an die Handelskammer zu Osnabrück vom 14. Oktober 1913

„Der Handelskammer erwidern wir auf das gefällige Schreiben vom 10. d. Mts. - Geschäftsnummer 1441/ 13 - ergebenst, daß nach den Beschlüssen des Herrenhauses vor Festsetzung der Tarife gehört werden sollen „geeignete Vertretungen des Handels und des Schiffahrtsgewerbes“ und dementsprechend der Magistrat zu einer gutachtlichen Äußerung oder zur Teilnahme an einer Sitzung der Kanalbaudirektion Hannover nicht aufgefordert worden ist.

Wir sind der Handelskammer sehr dankbar, daß sie mit Nachdruck den Standpunkt vertreten will, Osnabrück in tarifischer Hinsicht den Hafenplätzen am Dortmund-Ems-Kanal gleichgestellt zu sehen.

Zu einer Besprechung mit dem Vertreter der Handelskammer ist der unterzeichnete Oberbürgermeister gern bereit.“

D. M. d. St. O.

R.³⁹

Briefdokument

Bericht von Georg Wolf an den Oberbürgermeister Reißmüller vom 4. November 1913

„In der Kanalbaudirektion zum 25/10 einberufenen Versammlung ist der Osnabrücker Antrag⁴⁰ abgelehnt und zwar mit folgender Begründung:

- 1.) Die Stadt habe keinen Grund zu Befürchtungen, da allein durch den Vertrag mit dem Georgs-Marien-Hüttenverein dem Hafen eine Verkehrsziffer garantiert sei, die größer wäre als der gesamte Verkehr in Münster.
- 2.) Die Osnabrücker Kaufmannschaft müsse berücksichtigen, daß durch den neuen Wasserweg doch zweifellos die Verkehrsverhältnisse gebessert würden. Es müsse deshalb

³⁹ Dr. Julius Reißmüller - Oberbürgermeister 1901-1927.

⁴⁰ auf Gleichstellung mit Häfen, die niedrigere Tarife zahlen.

ruhig abgewartet werden, wie sich solche gegen die Konkurrenz der Häfen des Dortmund-Ems-Kanals demnächst stellen würden.

3.) Es sei wohl der Stadt als auch den Handelskreisen die exponierte Lage des Hafens von vornherein bekannt gewesen, und beide Kreise hätten trotzdem der Anlage des Hafens bedingungslos zugestimmt.

Diese Ausführungen sind natürlich sehr oberflächlich und mehr als Ausrede zu betrachten, da die Herren, welche die Schwierigkeiten der Osnabrücker Verhältnisse offen anerkannten, unsere berechtigten Ausführungen eben nicht widerlegen konnten.

Aus den eingehenden Besprechungen, welche ich speziell noch nach der offiziellen Versammlung mit den Regierungsvertretern hatte, schließe ich, daß ein weiteres Vorgehen in unserer Sache nicht aussichtslos ist. Ich empfehle deshalb, nochmals in einer Zusammenkunft die weiteren Schritte zu überlegen und sich nicht auf das in Aussicht gestellte Wohlwollen der Behörde zu verlassen.“

Bescheiden, beschaulich und durch die Eisenbahn stark eingeschränkt - der Gütertransportverkehr vor 1930

Die frühen Lkw und die Pferdefuhrwerke mit ihren 1-2 PS erreichten je nach Verkehrslage nur geringe Durchschnittsgeschwindigkeiten, wie sie heute kaum vorstellbar sind. Durch die Niveaugleichheit des Eisenbahnschienenweges mit der Straße wurde der schnellen Eisenbahn gegenüber jeglichem anderen Verkehr die Vorfahrt gesichert und infolgedessen die Verkehrsfreiheit der anderen Verkehrsteilnehmer erheblich eingeschränkt. Dadurch wäre auch der Umladeverkehr des Stadthafens beeinträchtigt worden. Ungehinderte Zufahrten zum Stadthafen waren aber für den Straßenverkehr als Verkehrspartner von Eisenbahn und Schiff unabdingbar. Die Stadt fand diesbezüglich hervorragende technische Lösungen, beispielsweise durch die Überbrückung der Straße im Kreuzungsbereich Hasetor-Ziegelstraße-Bramscher Straße mit den Eisenbahnschienen sowie durch die Anlage ganz neuer Zufahrtsstraßen vom Hasetor und von der Bramscher Straße aus.



Abb. 1. Kombiniertes Ladeverkehr (KLV) vor 1920:

Versand von Lebensmittelprodukten per Pferdefuhrwerk und Eisenbahnwaggon.

Fri-Ho-Di-Produkte der Homann-Lebensmittelwerke GmbH & Co KG, Dissen.

Foto aus Industriekultur.

Abb. 2.

Verladung eines von den Georgsmarienerwerken AG gefertigten Reaktorkesselunterteils durch zwei Eisenbahnkräne.

Foto aus 50 Jahre Hafen Osnabrück.

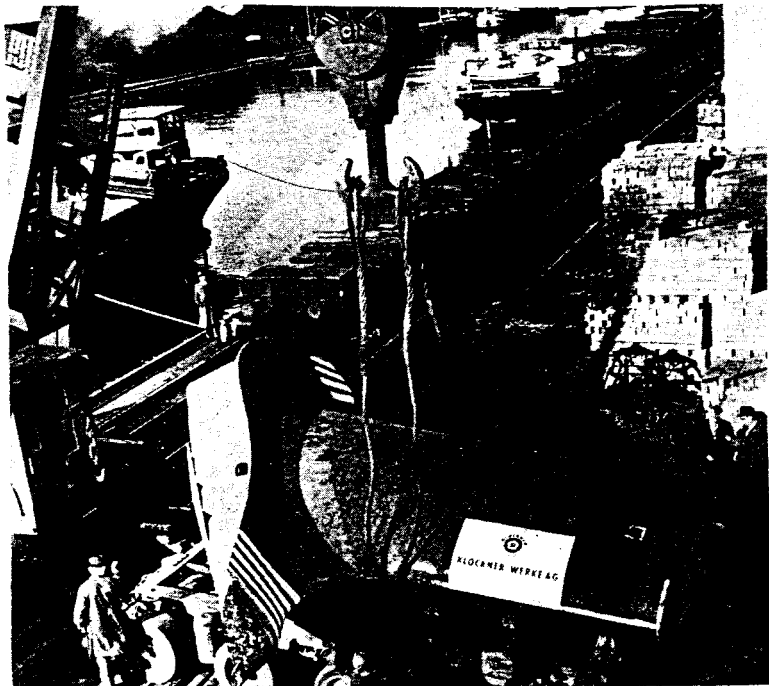
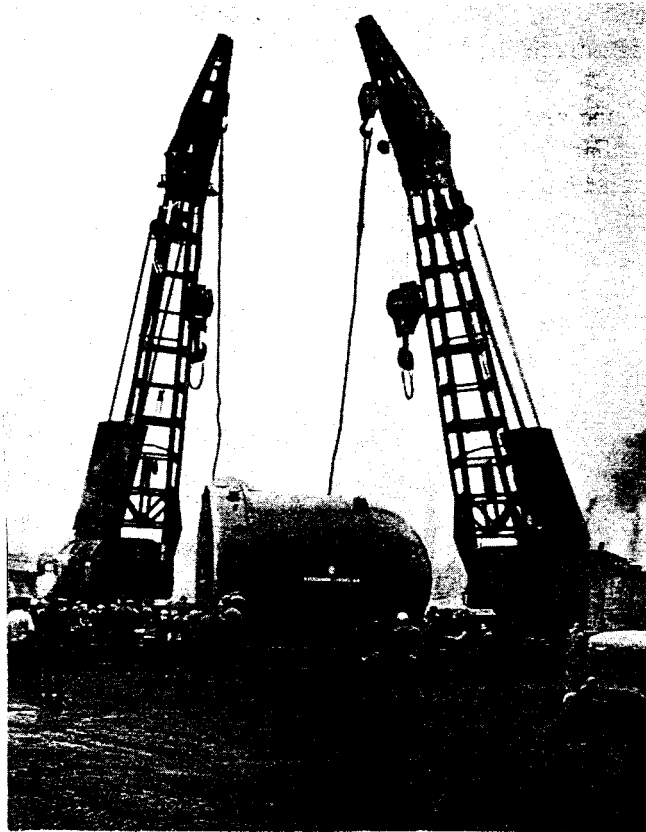


Abb. 3. Verladung eines 97 t schweren Schiffsstevens, der von den Kockner-Werken AG gefertigt worden ist, durch einen Eisenbahnkran. Foto aus 50 Jahre Hafen Osnabrück.

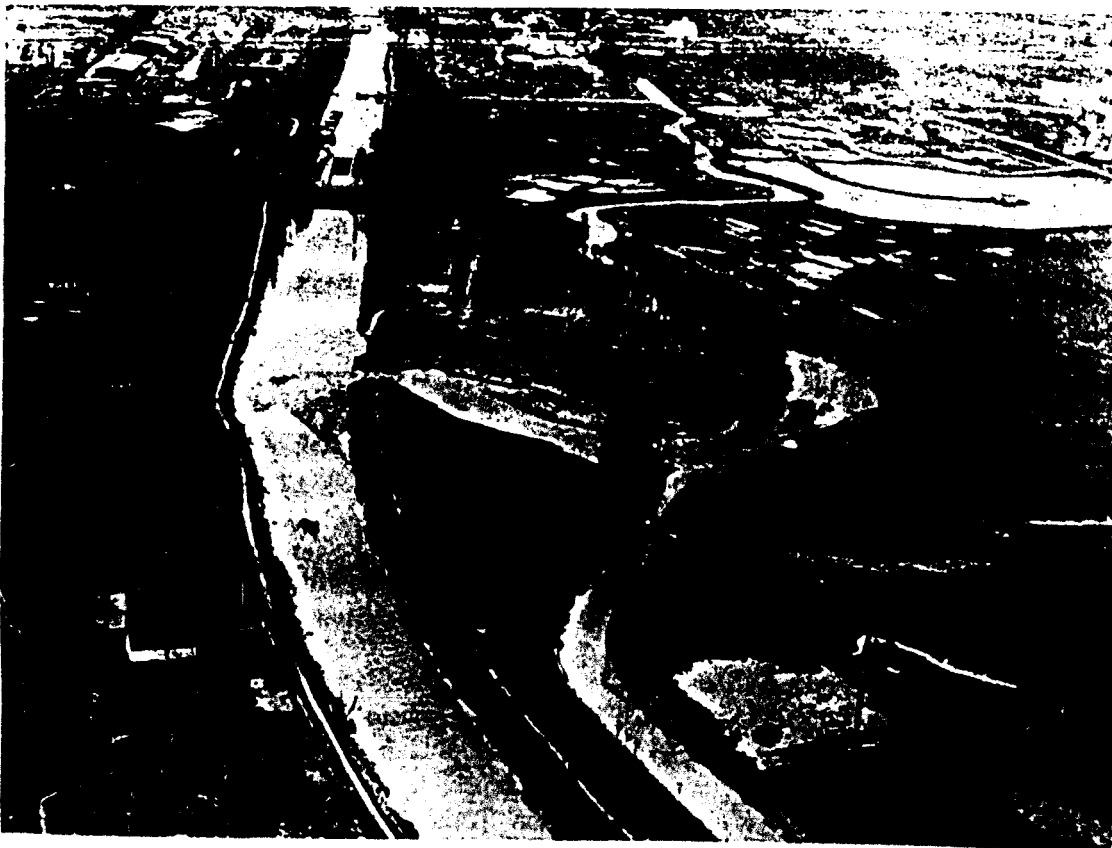
Abb. 4

**Große Kupferschale des Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerkes (OKD) - heute
kabelmetal. Verladung im Stadthafen Osnabrück 1936.**

Foto aus Industriekultur.



Abb. 5.



Nach Inbetriebnahme des Zweigkanals Osnabrück im Jahre 1915 gab es noch keine Motorschifffahrt. Der Verkehr verlief sehr langsam.

Die für Osnabrück bestimmten Lastkähne wurden noch bis 1927 gemäß Gesetz zum staatlichen Schleppmonopol mit Dampfern zum Hafen Osnabrück gebracht und von dort wieder abgeholt.

Nach und nach steigerte sich der Verkehr, und für den Zweigkanal Osnabrück wurden besondere Schleppmöglichkeiten erforderlich. Von 1927 bis 1930 wurden zunächst zwei, später drei Raupenschlepper eingesetzt, die auf einem Leinpfad fuhren und die Schiffe treidelten.

Beladene Schiffe ließen sich leichter treideln als leere Schiffe, die weniger einfach zu steuern waren und auch durch Seitenwind leicht abgetrieben wurden.

Ab 1931 wurde das Treideln eingestellt und der Schleppdienst ausschließlich von im Zweigkanal ständig stationierten Schleppbooten von je 50 PS ausgeführt. Ein Boot betreute die Strecke zwischen Pente und der Hollager Schleuse, die anderen Boote waren im Einsatz auf den Haltungen zwischen den beiden Schleusen Hollage und Haste und dem Stadthafen Osnabrück.

Seit den späten 60er Jahren ist die Schleppfahrt zunehmend zurückgegangen. Heute erfolgt der Wassergütertransport zum und vom Osnabrücker Hafen fast ausschließlich mit selbstfahrenden Motorgüterschiffen.

Das Luftbild zeigt den am 5. Dezember 1960 unterhalb der Schleuse Haste vom Hasehochwasser durchbrochenen Leinpfaddamm. Foto aus 50 Jahre Hafen Osnabrück.

Statistische Jahresszahlen (Stadtwerke AG Osnabrück)

Abb. 6.

1916-1965 - Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr im Hafen Osnabrück.

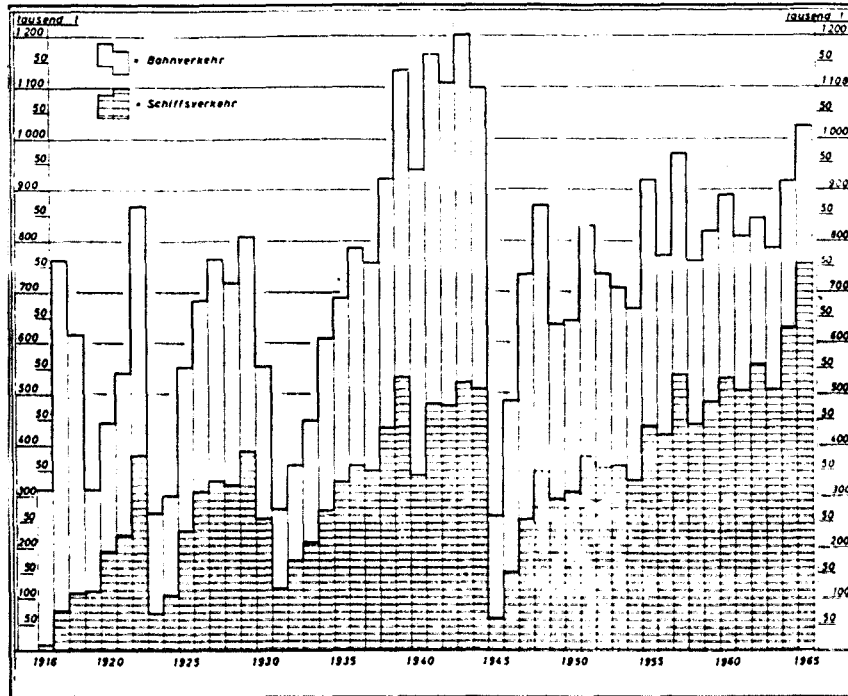


Abb. 7.

1939-1965 zum Schiffsgüterverkehr - Hauptumschlagsgüter - im Hafen Osnabrück.

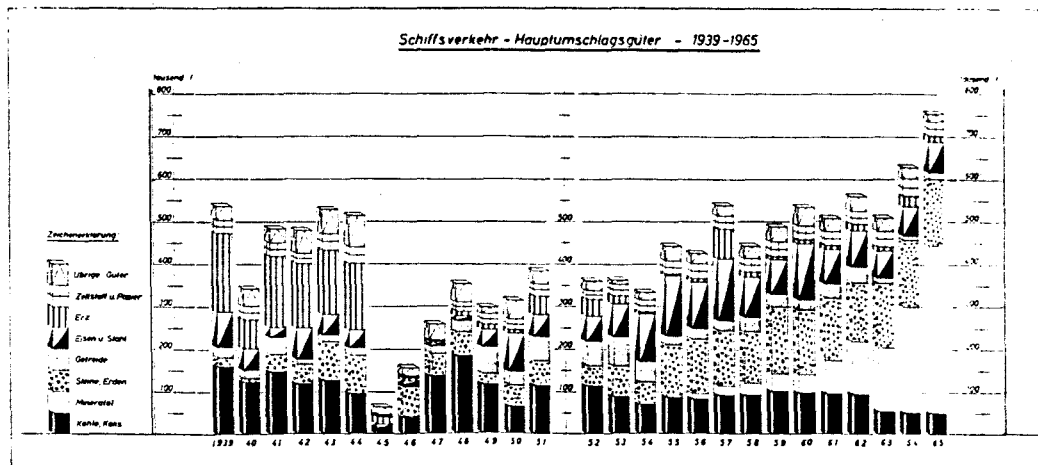


Abb. 8.

1925-1965 - Anzahl der Schleusenfüllungen am Zweigkanal Osnabrück
in Hollage und Haste.



Die höhere Belastung der Schleuse Hollage gegenüber der Schleuse Haste ist auf die werkseigene Uferladestelle der Klöckner-Werke AG, der Piesberger Steinindustrie, in km 11,3 des Osnabrücker Zweigkanals zurückzuführen. Diese Umschlagstelle dient ausschließlich Gütern, die aus dem Werk kommen bzw. für dessen Betrieb bestimmt sind.

Statistische Jahreszahlen 1991-1993
zum Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr im Hafen Osnabrück.
 (Stadtwerke AG Osnabrück)

Abb. 9.

EISENBAHN GÜTERVERKEHR IM HAFEN (Stadtwerke AG)				
Beförderte Güter des Eisenbahnverkehrs				
- im Eingang (t)	85.024	124.779	96.341	
- im Ausgang (t)	16.087	48.388	18.920	
Lokalverkehr innerhalb des Hafens (t)				
	4.080	1.600	1.200	
Z u s a m m e n	125.191	177.264	115.461	
Anzahl der Waggons				
- im Eingang	1.693	4.215	3.199	
- im Ausgang	1.317	1.549	1.142	
Lokalverkehr innerhalb des Hafens				
	102	90	80	
Z u s a m m e n	5.112	5.854	4.421	
SCHIFFSGÜTERVERKEHR IM HAFEN (Stadtwerke AG)				
Jahreszahlen				
	1991	1992	1993	
Güterumschlag des Wasserstraßenverkehrs (t)				
- im Eingang	513.148	484.592	538.666	
- im Ausgang	151.317	165.887	194.238	
I n s g e s a m t	664.465	650.479	732.904	
Anzahl der beladenen Schiffe				
- im Eingang	835	722	688	
- im Ausgang	208	229	264	
I n s g e s a m t	1.043	951	952	
Beförderte Güter in t				
	1992 zusammen	1993 Empfang	1993 Versand	zusammen
Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse	2.429	849	-	849
Andere Nahrungs- und Futtermittel	40.226	-	-	-
Mineralölerzeugnisse	174.671	211.515	-	211.515
Eisenschrott	172.469	8.662	194.238	202.900
Eisen und Stahl	3.631	3.879	-	3.879
NE-Metalle	11.791	15.365	-	15.365
Steine und Erde	154.485	211.164	-	211.164
Düngemittel	21.362	19.838	-	19.838
Zellstoff und Papier	66.159	67.394	-	67.394
Schwergut	56	-	-	-
I n s g e s a m t	650.479	538.666	194.238	732.904

Technische Daten (Stadtwerke AG Osnabrück)

Abb. 10.

Längsschnitt des Zweigkanals Osnabrück

vom Mittellandkanal km 0,0 bis zum Stadthafenende km 14,528.

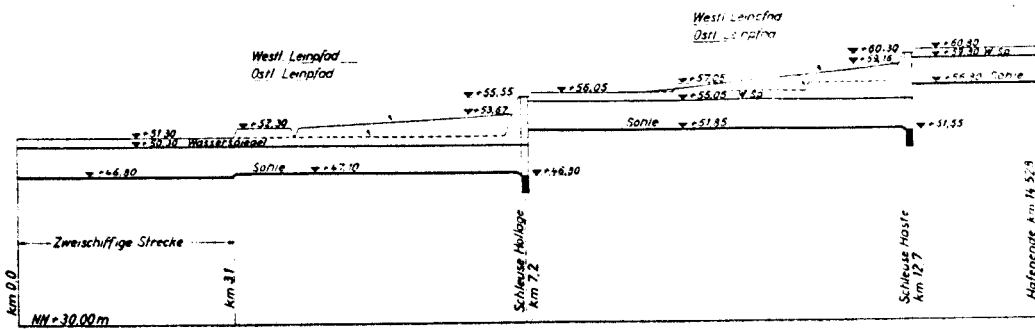


Abb. 11.

- Regelquerschnitt der zweischiffigen Strecke (km 0,0-3,1).

- Regelquerschnitt der einschiffigen Strecke.

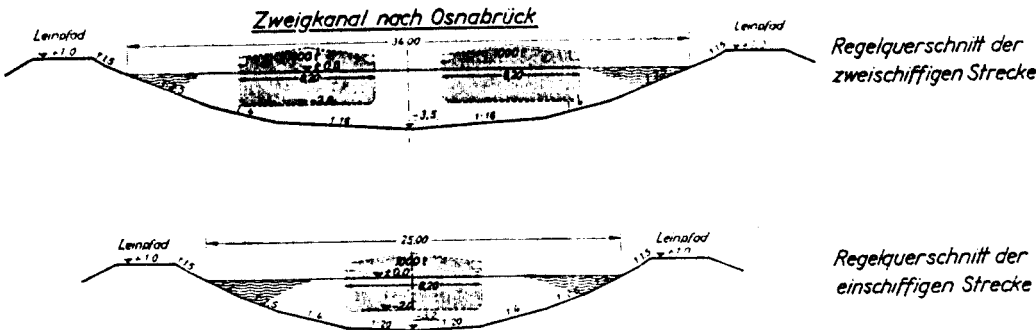
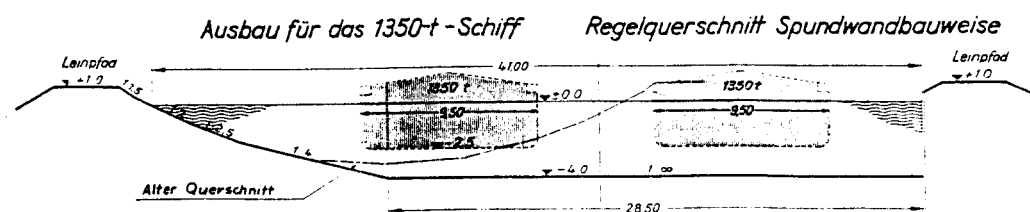


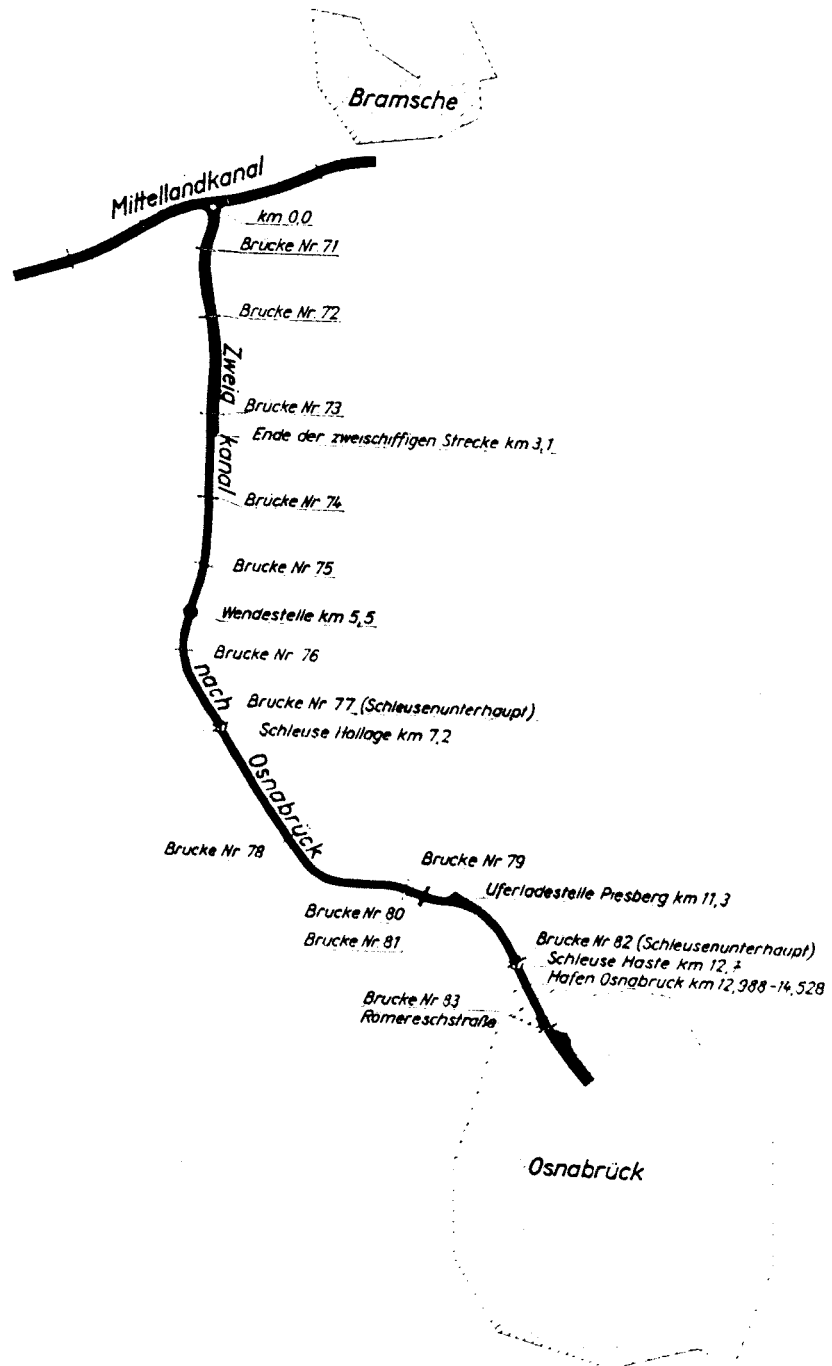
Abb. 12.

Regelquerschnitt der Ausbaustrecke für das Europaschiff (1350 t).



Übersichtsplan des Zweigkanals vom Mittellandkanal zum Stadthafen Osnabrück.

Abb. 13.

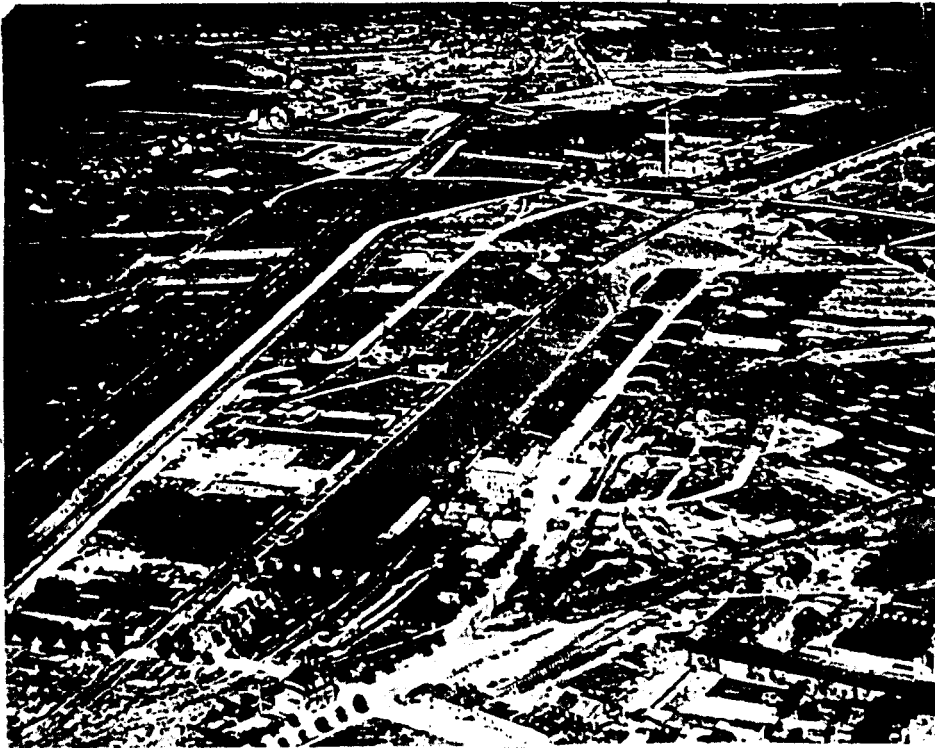


Mit den Vorarbeiten für den Zweigkanal Osnabrück (heute eher Stichkanal Osnabrück bzw. kurz SKO genannt) war in den Jahren 1910/11 begonnen worden. Am 1. November 1915 war der SKO fertiggestellt worden. Seine gesamte Länge beträgt rund 14,5 km. Er wird von 12 Brücken und 6 Dükern gekreuzt und nimmt 9 Einlässe auf. (Stadtwerke AG Osnabrück)

Das Endstück des Zweigkanals Osnabrück - der Stadthafen mit seiner Ausbuchtung vor der Römereschstraße.

Luftaufnahme vom Althafen 1930 - aus 50 Jahre Hafen Osnabrück.

Abb. 14.



Die Umschlaganlagen des Hafens sind ursprünglich von der Stadt Osnabrück gebaut und in der Folge an Unternehmen zum Gebrauch vermietet worden. Die Anliegerfirmen übernahmen die Unterhaltung, Erneuerung sowie die Erweiterung der Betriebsanlagen und hatten das Löschen und Laden selbst durchzuführen. Die Gleisanschlüsse des Hafens wurden je nach Bedarf durch die Rangierabteilung des Hafens bedient.

Das erste im Hafen errichtete Gebäude war das Verwaltungsgebäude. In dem Hafen und Bundesbahn in enger Zusammenarbeit die Geschäfte der Güterabfertigung abwickelten.

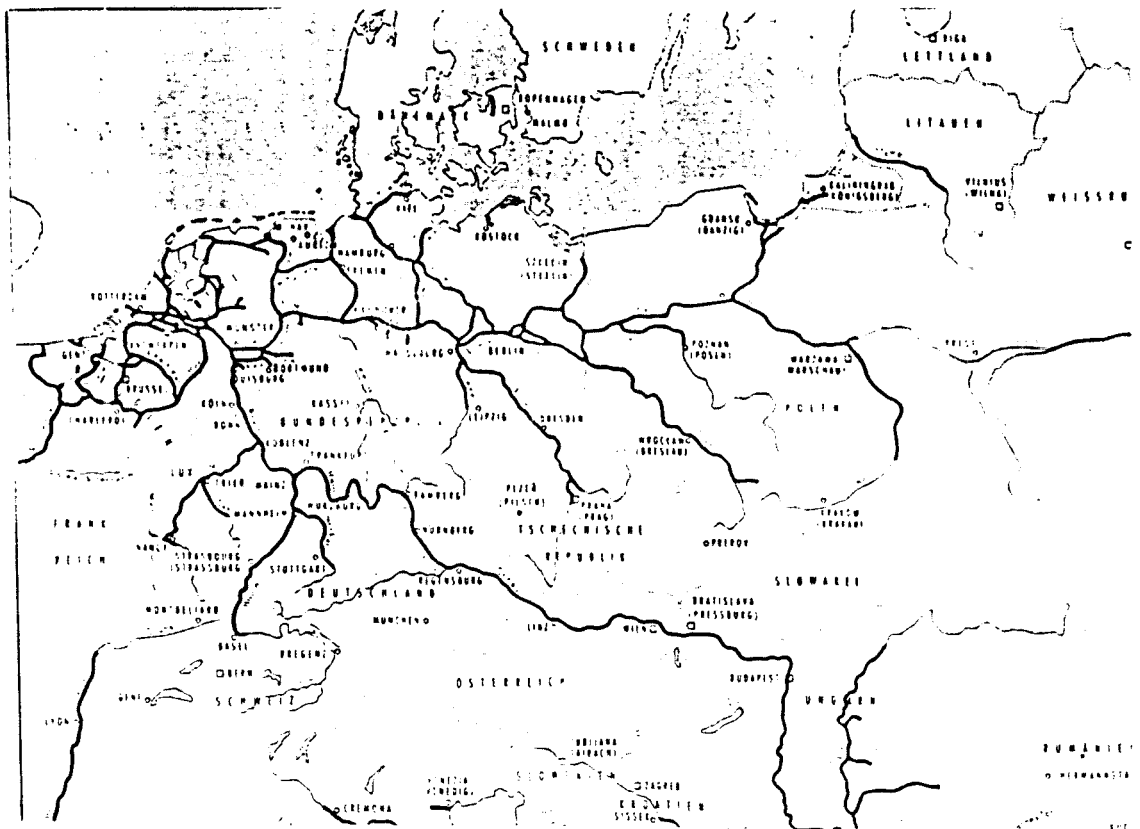
Aus dem während der Jahre 1928 bis 1939 geschlossenen Gesellschaftsvertrag mit der 1913 gegründeten Lagerhausgesellschaft (OLG) schied die Stadt Osnabrück aus wirtschaftspolitischen Gründen wieder aus. Die als Sacheinlagen von der Stadt eingebrachten Umschlaganlagen wurden an die OLG verkauft.

1965 wurde der stadtwerkeeigene Hafenbetrieb in eine Aktiengesellschaft umgegründet, eine Maßnahme zur wirtschaftlichen Stärkung des Betriebes.

Heute setzt der Hafen Osnabrück auf eine neue wirtschaftliche Strategie durch Entwicklung eines zukunftsorientierten Güterverteilsentrums (GVZ): Durch kombinierten Ladeverkehr (KLV) sollen die drei Güterverkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw im harten europäischen Wettbewerb um Transportaufträge zugunsten des Standortes Osnabrück ihren Bestand sichern und ausbauen.

**Übersichtsplan des europäischen Wasserstraßennetzes.
(Stadtwerke AG Osnabrück)**

Abb. 15.



Dokument zur Kostenrechnung

Kosten im Schiffsgüterverkehr

Die **Rentabilität des Stadthafens Osnabrück** stand von Anfang an in engstem Zusammenhang mit der Tarifgestaltung für den Schiffsgütertransport und den Eisenbahngütertransport. Der ausgehandelte Preis für den Gütertransport und den Umschlag sowie die Qualität hinsichtlich Zuverlässigkeit und Schnelligkeit bei der Abwicklung der Transport-Umschlaggeschäfte waren Entscheidungskriterien für die Akzeptanz des Hafens durch auswärtige Nutzer und Anlieger gleichermaßen.

Die ein halbes Jahrhundert länger bestehenden und bewährten Dienstleistungen der Eisenbahn sollten für den neu errichteten Stadthafen Osnabrück einerseits eine sichere Grundlage beim kombinierten Gütertransportverkehr und Güterumschlag darstellen, andererseits konnte die Eisenbahn durch die sie begünstigende Verkehrspolitik niedrigere Preise veranschlagen als die Hafenverwaltung. Entsprechend war die Eisenbahn bis in die Gegenwart hinein Verkehrspartnerin und zugleich Konkurrentin des Schiffsgüterverkehrs. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten beide einen Verkehrspartner und Konkurrenten dazu - den Lkw-Verkehr. Auf die Preise für Leistungen im Lkw-Transportgüterverkehr soll hier nicht weiter eingegangen werden, um nicht den Rahmen dieses Beitrages zu sprengen.

Das Ergebnis langwieriger und intensiver Tarifverhandlungen waren die Sätze der Kanalabgaben und des Schlepplohns sowie die ergänzenden Sonderbestimmungen für die Nutzung des Kanalsystems, mit dem der Stadthafen Osnabrück verbunden war. Sie sind im folgenden aufgeführt.

Ein Preisvergleich für Leistungen der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn sowie für Leistungen aus dem kombinierten Verkehr unterstreicht die besonders in den Anfangszeiten der Entwicklung des Osnabrücker Stadthafens, aber bis in diese Tage gültige Aussage aller Beteiligten: **„Bei Transporten ist nicht der Preis das Wichtigste. Qualität spielt die Hauptrolle.“**

Unausgesprochen bleibt in der Regel, daß hohe Qualität eben auch ihren ganz bestimmten Preis hat ...

Kosten eines 1000-t-Schiffes

(nach Angaben des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund und der Handelskammer zu Essen vom 31. Okt. 1913)

Mindestgesamtkosten:

50 Mark bzw. 51,50 Mark für den Kalendertag eines Betriebsjahres von etwa 310 Tagen, d. h. einschließlich der Sonntage, ohne Verdienst des Schiffers

Einzelkosten:

- Unterhaltung des Schiffes einschließlich der Ausrüstung 3 % des Anschaffungswertes
- Versicherungsprämie nicht weniger als $3 \frac{7}{8}$ %
- Lohnsumme 5000 Mark p. a. einschließlich Überstunden und Reiseprämien

Durchschnittliche Zeitwerte:

- gewöhnliche Liegezeit 18 Tage
- Geschwindigkeit eines beladenen Schiffes 4 km/h (maximal 5 km/h, minimal 3 km/h)
- Löschleistung in den östlichen Häfen 50 t p. d. - in Abhängigkeit von der Absetzgeschwindigkeit
- Beladen eines Kahnens mit 720 t Kohle mit Warten auf den Kran 4 Tage

Kanalabgaben

Den für die Nutzung der künstlichen Wasserwege geforderten Kanalabgaben wurden fünf **Güterklassen** zugrunde gelegt:

Klasse I (schätzungsweise 10 % des Gesamtverkehrs)

Getreide, Stückgüter, Mühlenfabrikate, Kolonialwaren, Petroleum, Maschinen und Instrumente.

Klasse II (5 % vom Gesamtverkehr)

Eisen und Stahl in Stangen, Blechen, Platten, Fassoneisen, grobe Gußwaren, Schienen und Schwellen.

Klasse III (5 % vom Gesamtverkehr)

Roheisen, festes Holz und grobe Tonwaren.

Klasse IV (5 % vom Gesamtverkehr)

weiches Holz, Zelluloseholz, Grubenholz, künstliche Steine und Steinwaren sowie Zement.

Klasse V (75 % vom Gesamtverkehr)

Erze, Kohlen, Futter- und Düngemittel sowie Abfälle und natürliche Steine.

Innerhalb der Güterklassen wurde die Höhe der Abgaben **nach dem benutzten Teil des Kanals differenziert:**

Für den Rhein-Herne-Kanal wurden die höchsten Abgaben (mit Rücksicht auf seine erheblich höheren Bau- und Betriebskosten),

für den Dortmund-Ems-Kanal wesentlich niedrigere Abgaben (mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Rheinhäfen),

für die übrigen Kanalstrecken Abgaben in Höhe der Hälfte der Rhein-Herne-Kanal-Abgaben festgesetzt.

Die Sätze der Kanalabgaben pro Tonne Ladung und Kilometer in Pfennigen:

Klasse	Dortmund-Ems-Kanal+	Rheine-Herne-Kanal*	Übriger Kanalverkehr°
I	0,35	2,00	1,00
II	0,275	1,75	0,875
III	0,20	1,50	0,75
IV	0,125	1,25	0,625
V	0,05	1,00	0,50

* westlicher Verkehr

° östlicher Verkehr

Schlepplohn

Der Schlepplohn setzte sich zusammen aus **Kanalabgabe + Zuschlag + Gebühr:**

- für den Dortmund-Ems-Kanal-Verkehr (+) 60 % Zuschlag,

- für den westlichen und östlichen Kanalverkehr (* / °) 10 % Zuschlag.

Die Gebühr richtete sich nach der *Tragfähigkeit der Fahrzeuge pro Tonne und Kilometer* in Pfennigen:

- für den westlichen Verkehr (*) auf dem Rhein-Herne-Kanal 0,18,

- für den ganzen übrigen Kanalverkehr 0,09.

Extratarife

Zu zahlen war

- *mindestens ein Schlepplohn für 30 km* (tatsächlich nicht gefahrene Kilometer sollten dabei, wenn die Schleppleistung nur auf der Strecke Rhein-Herne erfolgte, mit 0,18 Pfennigen, in allen übrigen Fällen mit 0,09 Pfennigen berechnet werden) -

1. für einen auf Antrag besonders gestellten Dampfer und für Schleppleistungen außerhalb der festgelegten Betriebsstunden neben den Normalabgaben ein Zuschlag von 50 %,

2. für besondere Leerfahrt des Dampfers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfangspunkte der Schleppfahrt eine Abgabe von 30 Pfennigen pro Kilometer,

3. für Fischerkähne, Gondeln, Sportfahrzeuge und ähnliche kleine Schiffe mit höchstens drei Tonnen Tragfähigkeit pro Kilometer 20 Pfennige, mindestens zwei Mark,

4. für alle übrigen Schwimmkörper und nicht geeichten Fahrzeuge, wenn die Schleppkraft eines Dampfers erforderlich ist, pro Kilometer eine Mark, jedoch mindestens zehn Mark - wenn dies nicht der Fall ist, die Hälfte.

Ausnahme: Handkähne, die zu einem abgabenpflichtigen Lastfahrzeug gehörten, waren abgabenfrei.

Zusätzliche Bestimmungen

1. Bei Berechnung der Entfernungen wurden angefangene fünf Kilometer für voll gerechnet. Im übrigen galten angefangene Tarifeinheiten für voll.

2. Die Abgabenbeträge wurden auf volle zehn Pfennige nach oben gerundet.

Befreiungen

Vom Schlepplohn waren befreit:

1. Fahrzeuge, welche sich beim Ablassen oder Füllen der Kanäle an einen von der Verwaltung angewiesenen Platz legten und demnächst an den früheren Liegeplatz zurückkehren würden,

2. Leichterfahrzeuge, wenn sie auf dem Kanal von anderen Schiffen, welche den Schlepplohn entrichtet haben, in Fällen der Not oder wegen niedrigen Wasserstandes die Ladung übernehmen mußten,

3. Fahrzeuge und Ladungen des Staates, soweit sie Aufsichts-, Strombau- oder ähnlichen Zwecken dienen.

Grundsätze der Schleppfahrt

Auf den Hauptkanalstrecken sollten Schleppzüge aus Dampfer und in der Regel zwei Normalkähnen bestehen, auf den einschiffigen Kanälen nach Lippstadt und Osnabrück nur Dampfer mit einem Kahn.

Kostenbeispiele**Schiffsgüter- und Eisenbahngütertransporttarife im Vergleich****Kostenbeispiel A**

nach Angaben des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund und der Handelskammer zu Essen vom 31. Oktober 1913

Versand von Kohle von der Zeche Zollverein I/II nach den östlichen Hafenplätzen des Rhein-Hannover-Kanals Osnabrück und Hannover

Bestimmungsort	Eisenbahnfracht Zeche Zollverein— Staatsbahnhof Vogelheim einschließlich Anschlußgebühren	Eisenbahnfracht Vogelheim-Hafen— Essen (Kleinbahn)	Ufergeld	Kanalentfernungen		Versicherung*
	M/10 t	M/10 t		wirkliche Entfernung km	Anzahl der Betriebskilometer	
Osnabrück	7,9	3,5	1	169	169+7×3=194	0,2
Hannover	7,9	3,5	1	291	291-5×3,5=309	0,2

Bestimmungsort	Kanalabgaben	Schleppgebühren unter Berücksichtigung von 1/5 Rückfracht	Kahnmiete
	M/10 t	M/10 t	M/10 t
Osnabrück	169×0,5×10/100=8,45	(169×0,09×1,8×1000):720×10/100 -0,845=4,65	194×0,6×10/100=11,64
Hannover	291×0,5×10/100=14,55	(291×0,09×1,8×1000):720×10/100 -1,455=8,00	309×0,6×10/100=18,54

Bestimmungsort	Verladung ins Schiff M/10 t	Gesamtkosten		Eisenbahn abzüglich 15 % M/10 t
		Wasserweg	Eisenbahn	
Osnabrück	2	39,34	36,90	31,36
Hannover	2	55,69	60,90	51,76

* Auf dem Dortmund-Ems-Kanal erfolgt die Versicherung für den Verkehr zwischen Dortmund und Emden z. B. zu einem Satz von 1 Promille von dem Wert des Gutes.

Kostenbeispiel B

Erstellt von der Handelskammer Osnabrück anhand *angenommener* Schiffsgüterverkehrstarife und Tarife des kombinierten Verkehrs am 21. November 1913

Transportkosten für *Getreide*

von Bevergern nach Osnabrück Entfernung
+ 2 Schleusen zu 3,5 km

45 km
7 km
52 km.

Der 1000-t-Kahn mit 720 t Ladung angenommen

Kanalabgabe 720 t auf 45 km × 1

M 324,00

10% Zuschlag

M 32,40

Schlepplohn für 100 t auf 45 km × 0,09

M 40,50

Kahnmiete für 720 t auf 52 km × 0,6

M 224,64

M 621,54

macht für 1 t 86,3 Pf = 10 t M 8,63.

Die Wasserfracht nach Bevergern und Saerbeck ist gleich.

Nun kosten 10 t von Saerbeck nach Lotte an Bahnfracht M 20.

Beim Bezuge über Osnabrück ergibt sich folgende Rechnung:

Wasserfracht 10 t	M 8,63
Anschlußgebühr	M 1,00
Bahnfracht bis Lotte	<u>M 10,00</u>
	M 19,63.

Die Bahnfracht von Saerbeck nach Hasbergen beträgt M 21,00.

Dagegen kostet der Bezug über Osnabrück

an Wasserfracht	M 8,63
an Anschlußgebühr	M 1,00
an Bahnfracht	<u>M 11,00</u>
	M 20,63.

Bei Herabsetzung der Anschlußgebühr auf M 0,50 würde sich der Unterschied zugunsten Osnabrücks für diese beiden nächstgelegenen Stationen von 37 Pf. auf 87 Pf. erhöhen.

Nach allen anderen südlich und westlich von Osnabrück gelegenen Stationen wäre ein Bezug über Osnabrück völlig ausgeschlossen.

Transportkosten für Kohlen

von Bevergern nach Osnabrück

Kanalabgabe 720 t × 45 km × 0,5 Pf	M 162,00
10% Zuschlag	M 16,20
Schlepplohn 1000 × 45 × 0,09	M 40,50
Kahnmiete 720 × 52 × 0,6	<u>M 224,64</u>
	M 443,34

macht für 1 t 61,5 Pf ≠ 10 t M 6,15.

Die Bahnfracht von Saerbeck nach Lotte und Hasbergen beträgt M 14,00.

Der Bezug über Osnabrück berechnet sich wie folgt:

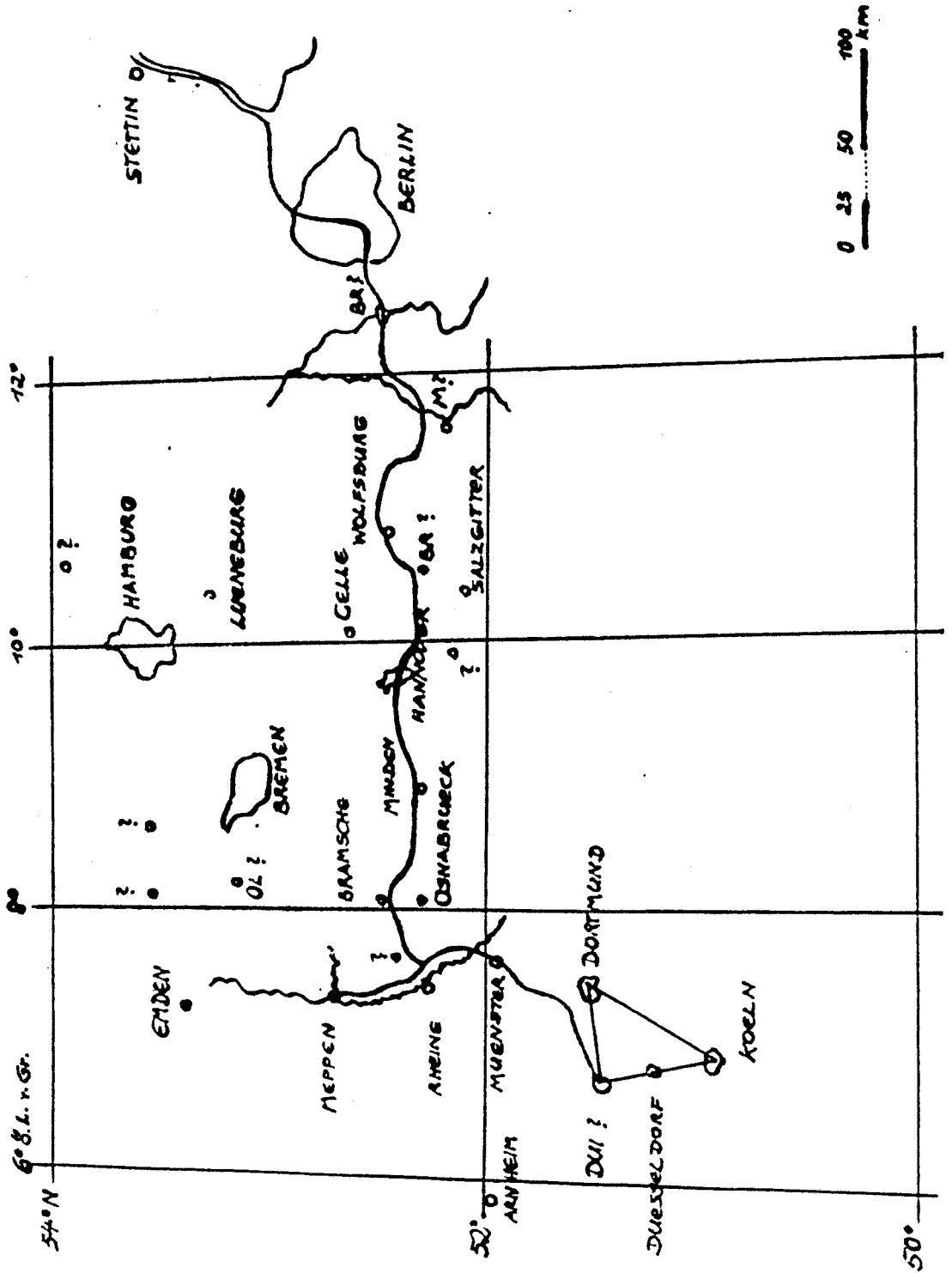
Wasserfracht	M 6,15
Anschlußfracht	M 1,00
Bahnfracht	<u>M 9,00</u>
	M 16,15

Unterschied M 1,85 bzw. 1,35

M 2,15 bzw. 1,65.

Arbeitsblatt
Der Mittellandkanal - Teil des europäischen Wasserstraßennetzes.

Abb. 18.



Beispiele möglicher Aufgabenstellungen zum Thema

Stadthafen Osnabrück und Zweig- bzw. Stichkanal Osnabrück

unter Einsatz des Arbeitsblattes **Abbildung 18**:

1. Zeichne ein
 - a) den Stichkanal Osnabrück (SKO)
 - b) die schiffbaren Flüsse, mit denen der Mittellandkanal (MLK) verbunden ist
 - c) die Staatsgrenze Nordrhein-Westfalen (NRW)-Niederlande (NL) und Niedersachsen (NDS)-Niederlande (NL) im Bereich 52° - 54° N
 - d) die Landesgrenze NDS-NRW im Bereich 6° - 10° O und 52° - 53° N
 - e) die Namen der mit ? versehenen Städte

2. Markiere wie angegeben die folgenden Kanalabschnitte:
 - a) Dortmund-Ems-Kanal //////////////
 - b) Ems-Weser-Kanal ooooo
 - c) Stichkanal Osnabrück + + + + +
 - d) Weser-Elbe-Kanal - - - - -
 - e) Elbe-Havel-Kanal
 - f) Kanal Berlin-Mitte-Stettin *****

3. Der MLK durchfließt mehrere Bundesländer.
Ergänze vollständig von West nach Ost die unten angegebenen Landesgrenzen:
 1. NRW-NDS
 2. NDS-NRWetc.

4. Erkläre die folgenden historischen Bezeichnungen für den MLK:
 - a) Rhein-Leine-Kanal
 - b) Rhein-Weser-Kanal

Hafen und Güterverteilzentrum (GVZ) in verkehrlich bevorzugter Lage durch

- Hansastraße - Ausfallstraße zur Hansalinie Autobahn A1 in nördlicher Richtung
- Anschlußverbindungen zum überregionalen Schienennetz

Zeitungsdokument

Hansastraße, Bramscher Straße, Bramstraße und Hafen. OZ Nr. 5/4.2.1996, S. 11.

Hansastraße, Bramscher Straße, Bramstraße und Hafen: OZ Nr. 5, 4. 2. 1996, S. 11

Heimische Wirtschaft vom Besten

Im Aufwärtstrend innerhalb der Wirtschaft Osnabrücks befindet sich die Hansastraße und der benachbarte Betriebsstandort Hafen. Die herausragende verkehrliche Lage des Hafens und der Hansastraße als wichtige Ausfallstraße zur Hansalinie Autobahn A 1 in nördlicher Richtung sowie die günstigen Anschlußverbindungen zum überregionalen Schienennetz machen ihn zum vorzüglichen Standort für das geplante Güterverkehrszentrum.

An der Spitze der Binnenhäfen Niedersachsens liegt der

Osnabrücker Hafen mit einer Güter-Umschlagmenge von rund 700 000 Tonnen pro Jahr. Der projektierte weitere Ausbau des Stichkanals als Verbindungstück zum Mittel-landkanal im Europaschiff-Format verhilft dem Hafen zu einem gerüttelten Anteil bei der Bedeutungszunahme der deutschen Binnenhäfen überhaupt.

Angesichts einer sich ständig verschärfenden Situation auf den Straßen und eines immens zunehmenden Güterverkehrs per Lkw sagen überregionale Wirtschaftsprognosen eine Re-

naissance der Häfen beim Massengüter- und Containertransport voraus. Die zeitgemäße Bündelung der Verkehrsströme auf Wasser, Schiene und Straße im geplanten Güterverkehrszentrum kann wesentlich zur Steigerung des Wirtschaftsstandortes Osnabrück beitragen. Besonders die leistungsfähigen Betriebe im Hafen und an der Hansastraße dürften von dieser Entwicklung insgesamt in großem Maße profitieren.

Die Bramscher Straße - parallel verlaufend zur Hansa-

straße und ihr eigentlicher Vorgänger - hat sich heute zu einem reizvoll eigenständigen Einzelhandelsstandort herausgemacht. Hier mischen sich urbane Tradition mit einer Reihe interessanter Betriebe vom Autohaus und Uhrmacher bis zum Elektrofachgeschäft. Aber auch so unterschiedliche Einrichtungen wie die Nachbar und die Handwerkskammer haben hier ihr Domizil.

Wohnen und Einkaufen vor Ort verzeichnen sich zum Vorteil der Bürger. Bequemes Parken ist ein besonderer „Joker“.



Der Hafen ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort der Stadt wird bald ein leistungsfähiges Güterverkehrszentrum beherbergen. Zur Zeit ruht der Schiffsverkehr wegen des starken Eisganges. Fotos: Falke



Unverwechselbarer Charakter in der Osnabrücker Nordstadt: die Bramscher Straße mit der Handwerkskammer Osnabrück-Emsland.

Zeitungsdokument

„Knotenpunkt Osnabrück“. Das Projekt GVZ. OS Nr. 3/21.1.1996, S. 1/2.

Mr. 3, 27.1.1996, S. 1/2

OS exklusiv



Dr. Alexander Fischer.
Foto: Striedelmeyer

„Knotenpunkt Osnabrück“

Das Projekt Güterverkehrszentrum (GVZ) im Osnabrücker Hafen geht in die „heiße Phase“.

„Knotenpunkt Osnabrück“

27.1.1996
Fortsetzung von Seite 1

können, bilanziert Dr. Fischer. „Schon jetzt liegen uns erste Anfragen von Unternehmen vor, die Interesse an dem GVZ-Standort Osnabrück-Hafen geäußert haben, obwohl die aktive Vermarktung dieser Flächen erst mit der Fertigstellung der Erschließungsplanung erfolgen kann“, freut sich der WFO-Geschäftsführer. Für die dort anzusiedelnden Betriebe bietet das neue Güterverkehrszentrum zahlreiche Vorteile, wie ein schneller Zugang zum Umschlagsterminal, die Nutzung geplanter Gemeinschaftseinrichtungen und die Eröffnung von Kooperationen mit anderen Unternehmen. Zur Frage nach dem bisher

zögerlichen Verhalten der Deutschen Bahn AG bezüglich der Errichtung eines Umschlagterminals äußerte der Wirtschaftsförderer die Erwartung, daß durch die Bereitschaft der BahnTrans, im Hafen ein Frachtzentrum zu bauen, auch für die Bahn selbst der Druck für die schnelle Bereitstellung einer leistungsfähigen Umschlaganlage verstärkt werde. Die Strategie der Stadt sei es von Anfang an gewesen, durch eine schnelle Einigung aller Beteiligten auf einen endgültigen Standort und durch eine zügige Planung beste Voraussetzungen für den Stückgutverkehr der Bahn im Hafen zu schaffen. Dem Verkehrsausschuß der Industrie- und Handelskammer hatte der WFO-Geschäftsführer bereits mitge-

teilt, daß die Stadt zunächst eine eigene mobile Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr in Betrieb nehmen wolle, um unnötige Wartezeit zu vermeiden und die Deutsche Bahn AG unter Druck zu setzen, bald mit dem Bau ihres Umschlagterminals zu beginnen. Zur wirtschaftlichen Bedeutung unterstreicht Dr. Fischer, das Güterverkehrszentrum OS-Hafen mit der integrierten Umschlaganlage für den Kombinierten Ladungsverkehr Schiene-Straße und dem Anschluß an das europäische Binnenwasserstraßennetz sei für die gesamte Region Osnabrück ein vorrangiges und besonders wichtiges Infrastrukturprojekt. „Osnabrück ist ein logistischer Knotenpunkt mit einem

hohen Besatz von Unternehmen der Verkehrswirtschaft“, erläutert der WFO-Manager, „für diese Firmen sind funktionsfähige Transportverbindungen lebensnotwendig.“ Schon heute zeige sich durch die starke Belastung der Autobahnen, daß bereits in naher Zukunft mit gravierenden Engpässen im Straßengüterverkehr gerechnet werden müsse. Fischer: „Daher werden die Standorte im internationalen Wettbewerb im Vorteil sein, die für den Transport von Gütern über funktionierende Alternativen, wie leistungsfähige Schienen- und Wasserstraßenverbindungen, verfügen.“ Hierfür werde das GVZ Osnabrück künftig ein bedeutender Verknüpfungspunkt sein. us

Jetzt kann die ingenieurmäßige Erschließungsplanung für das Gelände des neuen Güterverkehrszentrums im Hafen beginnen. Die Verwirklichung des Projekts werde dadurch erleichtert, so Dr. Alexander Fischer, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Osnabrück (WFO), im Sonntagsblatt-Gespräch, daß sich das Land Niedersachsen bereit erklärt habe, das Vorhaben mit einem Zuschuß von rund 18 Millionen DM in das Förderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes zu übernehmen. Dank einer hervorragenden Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft in der Region sowie mit den britischen Streitkräften hätten die Planungen für das Gelände in außerordentlich kurzer Zeit durchgeführt und im wesentlichen inzwischen abgeschlossen werden

Fortsetzung Seite 2

OS Nr. 3, S. 2

Gerhard Becker

I. Von der traditionellen Verkehrserziehung zum umwelt- pädagogischen Themenfeld Verkehr - amtliche Dokumente -

Anmerkungen und Kommentar: Rahmen und Orientierung für die schulische Behandlung von „Verkehr“ geben in Niedersachsen von amtlicher Seite her derzeit vor allem drei Dokumente:

- Die gültigen **Rahmenrichtlinien zur Verkehrserziehung** für Nds. aus dem Jahre 1985, die hier nur in kleinen Ausschnitten wiedergegeben werden sollen.
- Die **KMK-Beschlüsse zur Verkehrserziehung** vom 15.12.94, die lt. Bekanntmachung durch das Nds. Kultusministerium im Sinne einer neuen Interpretation der noch gültigen Rahmenrichtlinien verwendet werden sollen, vor allem im Hinblick auf Umweltbildung. Sie räumen neben der Umweltbildung der Sozialerziehung und der bildungspolitisch ebenfalls aktuellen Gesundheitserziehung einen größeren Raum ein
- Die „**Empfehlungen zur Umweltbildung an allgemeinbildenden Schulen** (Global denken - lokal handeln)“, die sich als umweltpädagogisches Rahmenkonzept und als Informationsmaterial verstehen. Eines von 13 Themenfeldern heißt „**Siedlung und Verkehr**“, es wird hier als Kopie des Originaltextes wiedergegeben.

Richtlinien zur Verkehrserziehung (1985).....	1
Neue KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung (1994).....	5
1. Aufgaben und Ziele	5
Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheitserziehung.....	6
Verkehrserziehung als Beitrag zur Sozialerziehung	6
Verkehrserziehung als Beitrag zur Umwelterziehung.....	7
Verkehrserziehung als Beitrag zur Gesundheitserziehung.....	7
2. Schulstufenspezifische Schwerpunkte, Methoden und Umfang	7
3. Lehrerausbildung und Lehrerfortbildung	9
4. Zusammenarbeit der Schule mit außerschulischen Einrichtungen	10
Themenbereich „Siedlung und Verkehr“ (Nds. Empfehlungen...).....	11
Problemzusammenhang:.....	11
Mögliche Fragestellungen:.....	12
Was Schülerinnen und Schüler fragen könnten:.....	13
Mögliche inhaltliche Aspekte:	13
Übergreifende Zusammenhänge:.....	14

Richtlinien zur Verkehrserziehung (1985)

Die traditionelle und in den Schulen fest etablierte Verkehrserziehung ist im Kern eine auf Verkehrssicherheit abzielende, lernzielorientierte Verkehrsverhaltenserziehung, deren Charakter deutlich in über 200 Grob- und Feinlernzielen zum Ausdruck kommt (s.u.), die erst für den Bereich Sekundarstufe II bescheidene Umweltgesichtspunkte aufweisen:

„Aufgabe der schulischen Verkehrserziehung, die im Rahmen des Pflichtunterrichts stattfindet, ist es, den Schüler zu einem mündigen und sicheren Verkehrsteilnehmer werden zu lassen. Mit dem Zuwachs von Kenntnissen und Wissen um das Verkehrsgeschehen, seinen Ablauf und mögliche Gefahren, müssen situationsgerechte Verhaltensweisen im Straßenverkehr eingeübt werden.“

Im Bereich Grundschule:

„den sichersten Schulweg kennen und ihn verkehrsgerecht zurücklegen können

- den täglichen Schulweg beschreiben und die Gefahrenstellen kennen
- Stellen nennen, an denen man die Fahrbahn mit geringerer Gefährdung überqueren kann
- die Fahrbahn umsichtig, zügig und verkehrsgerecht überqueren
- verkehrsgerechtes Verhalten als einzelner oder in der Gruppe kennen und einüben
- Verhalten an Fußgängerüberwegen mit und ohne Lichtzeichenanlagen beschreiben und einüben
- die Ausrüstung des Schülerlotsen beschreiben und die Funktion einzelner Ausrüstungsgegenstände erläutern
- sich nach Weisung und Zeichen des Schülerlotsen richtig verhalten
- Verhalten gegenüber Polizeibeamten, die den Verkehr an Fußgängerüberwegen regeln, beschreiben, einüben und erläutern, daß die Regelung durch Polizeibeamte nicht von der eigenen Sorgfaltspflicht entbindet
- die besonderen Gefahren bei Nebel, Regen, Dämmerung und anderen derartigen Bedingungen kennen
- über Veränderungen auf dem Schulweg berichten und die Gefahren erkennen (z. B. Baustellen, Straßensperren)“

Im Bereich Sekundarstufe I:

„sich bei Unfällen situationsgerecht verhalten können

- die Notwendigkeit unverzüglicher Hilfe am Unfallort begründen
- beschreiben, wie eine Unfallstelle verkehrsgerecht abzusichern ist
- darstellen, wie ärztliche und polizeiliche Hilfe herbeigerufen wird
- die für den Unfallhergang wichtige Spuren- und Beweissicherung unterstützen
- die menschliche und juristische Tragweite der Unfallflucht beurteilen

- als Beteiligter oder Zeuge eines Unfalls den Hergang beschreiben können (nach einem simulierten Unfall eine Zeugenaussage mündlich formulieren)“

Im Bereich Sekundarstufe II:

„Vorrangige Aufgabe der Verkehrserziehung im Sekundarbereich II ist neben der Weiterführung seiner Ausbildung zum mündigen und verantwortungsbewußten Verkehrsteilnehmer die Vorbereitung des Schülers auf seine Rolle als Führer eines Kraftfahrzeuges. Der Schüler soll sich der vielfältigen Möglichkeiten, aber auch der Risiken heutiger Technik bewußt werden und lernen, Beispiele und Formen verkehrsgemessenen Verhaltens im Straßenverkehr zu entwickeln und zu praktizieren. Dabei ist das Verkehrsgeschehen in seinen vielfältigen und unterschiedlichen Erscheinungsformen in den Unterricht einzubeziehen.

[...] Der Schüler soll die physikalisch-technischen Grundlagen der Bewegungsvorgänge erarbeiten, Konsequenzen und Gefahren einer Mißachtung physikalischer Gesetze kennen sowie Schlüsse für das eigene Verkehrsverhalten ziehen

- die physikalischen Größen beschreiben, die beim Fahren eines Kraftfahrzeuges wirksam werden (Beschleunigung, Verzögerung, Fliehkraft, Bewegungsenergie, Fahrbahnneigung) und ihre Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit kennen
- mit Hilfe des Kräftecks (Kräftepolygon) zeigen, daß Naturkräfte sich gegenseitig verstärken oder abschwächen können
- die Abhängigkeit des Kurvenverhaltens von der Schwerpunkthöhe kennen
- die Abhängigkeit aller Bewegungsvorgänge eines Fahrzeuges von der Windstärke und der Windrichtung beschreiben
- die Abhängigkeit aller Bewegungsvorgänge eines Fahrzeuges von der Haftreibung zwischen Berührungsflächen von Reifen und Straßenoberfläche beschreiben
- die Bedeutung des Reifenprofils erläutern (Haftreibung, Wasserabfluß)
- die Bremsweglänge unter verschiedenen Bedingungen berechnen
- die durch den Wechsel von Tageszeit, Jahreszeit und Witterung bedingten Beeinflussungen von Sicht und Fahrbahnbeschaffenheit erläutern (Nebel, Schneefall, verminderte Bodenhaftung durch Aquaplaning, Glatteis, Laub)
- die Bedeutung technischer Maßnahmen an Verkehrsmitteln und Verkehrswegen für die Sicherheit beurteilen (z. B. passive Sicherheitssysteme: Sicherheitsgurte, Nackenstütze, Knautschzone; aktive Sicherheitssysteme: Bremsen, Beleuchtung und Straßenführung)

[...] Probleme des modernen Massenverkehrs darlegen und sich mit ihnen auseinandersetzen

- Bedeutung, Möglichkeiten und Grenzen verschiedener privater und öffentlicher Verkehrsmittel vergleichen und beurteilen
- die Zusammenhänge zwischen Massenverkehr und Umweltbelastung erkennen
- Umweltschutzmaßnahmen aufzeigen (z. B. bezüglich Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsschutz)

- energiesparende Maßnahmen erläutern (z. B. alternative Antriebsarten und Brennstoffe, Fahrverhalten)
- Möglichkeiten der Gestaltung des Verkehrsraumes aufzeigen und begründen (z. B. Verkehrsberuhigte Bereiche)

die Verflechtung von wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen am Verkehr und seinen Mitteln darstellen und beurteilen

- die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie beurteilen
- die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie beurteilen (z. B. Import, Export, Zuliefererindustrie)
- den Einfluß von Gruppeninteressen auf Verkehrskonzeptionen darstellen (z. B. Kommunen, Parteien, Verbände)
- die Möglichkeiten und Grenzen verschiedener Transportsysteme beurteilen (z. B. Schiene, Straße, Luft, Wasser)
- Auswirkungen aufgrund von Änderungen im Konsum- und Sozialverhalten auf das Verkehrssystem erklären (z. B. Trennung von Wohn- und Arbeitsbereich, Ballungszentren, Urlaubsreisen).“

Diese Rahmenrichtlinien aus dem Jahre sind dabei nicht die ersten in Niedersachsen. Seine Vorgänger aus dem Jahre 1972, die ebenfalls schon den Geist der Lernzielorientierung atmen, lösen ihrerseits eine noch frühere Fassung aus den Jahren 1966/1969 ab. Schon die Fassung von 1972 beansprucht über das „einseitige Sicherheitsdenken“ seiner Vorgänger hinauszuführen und die Verkehrserziehung mehr als allgemeine Erziehungsaufgabe der Schule aufzufassen:

„Der Lehrer soll

- von einem curricularen Ansatz ausgehen, der das Phänomen Verkehr in seinem Bezügen zum Individuum, zur Gesellschaft und Technik umfaßt
- die Verkehrserziehung mit anderen Ausbildungs- und Erziehungsaufgaben verknüpfen
- [...]
- eingeübte Verhaltensweisen und Kenntnisse der Schüler durch Lernzielkontrollen überprüfen“

Neue KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung (1994)

(aus SVBI 1/95 AMTLICHER TEIL, *Bek. d. MK v. 15. 12. 1994 - 304 - 82 112 KMK*)

Nachstehend gebe ich die Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung in der Schule bekannt. Die Rahmenrichtlinien für die Verkehrserziehung (Erl. v. 15. 7. 198 5 - 201-82 112/1) gelten weiter. Sie sollten jedoch im Sinne der neuen Empfehlungen der Kultusministerkonferenz interpretiert werden, vor allem im Blick auf die Berücksichtigung der Umwelterziehung.

"Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule"

(Beschluß der Kultusministerkonferenz vom 7. Juli 1972 i.d.F. vom 17. Juni 1994)

Vorbemerkung

Verkehrserziehung ist der Schule als Teil ihres Unterrichts und Erziehungsauftrags zugewiesen.

Die Ausweitung und Verdichtung des Straßenverkehrs hat sich zu einem zentralen gesellschaftlichen Problembereich entwickelt, der das alltägliche Leben und das Verhalten der Menschen immer stärker beeinflusst. Mobilität im Straßenverkehr ist mit hohen Unfallzahlen und zunehmender Aggressivität von Verkehrsteilnehmern ebenso verbunden wie mit Luftverschmutzung, Lärm und wachsendem Flächenverbrauch.

Für ein generelles Umdenken und zur Entwicklung von Alternativen sind Einstellungen und Verhaltensweisen erforderlich, die auch das schulische Lernen betreffen. Die Kultusministerkonferenz hat daher ihre "Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule" aus dem Jahr 1972 neu akzentuiert.

1. Aufgaben und Ziele

Schülerinnen und Schüler nehmen - mit zunehmendem Alter umso intensiver und differenzierter - am Verkehrsgeschehen teil. Die Schule muß es sich daher zur Aufgabe machen, verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die für reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein.

Verkehrserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umweltverziehung und Gesundheitserziehung.

Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheitserziehung

Sicherheitserziehung, umfaßt alle pädagogischen Maßnahmen, die Kinder und Jugendliche in die Lage versetzen, mit Gefahren in ihrer Lebensumwelt umzugehen und sich für Unfallverhütung einzusetzen.

Aufgabe der schulischen Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung ist es daher, Schülerinnen und Schülern alle jene Qualifikationen zu vermitteln, die sie für ein sicherheitsbewußtes Verhalten im Straßenverkehr benötigen.

Um sicherheitsbewußt handeln zu können, müssen Schülerinnen und Schüler motiviert und befähigt werden, Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen und zu beurteilen, zu bewältigen oder zu meiden, für deren Beseitigung zu sorgen sowie sich nach Verkehrsunfällen angemessen zu verhalten.

Dies geschieht u. a. durch Erwerb von Erfahrungen in Übungssituationen, Anwenden von Regeln, Förderung der Psychomotorik und des Reaktionsvermögens sowie durch Aufbau eines flexiblen, situationsbezogenen und vorausschauenden Verhaltens.

Verkehrserziehung als Beitrag zur Sozialerziehung

Schülerinnen und Schüler erleben häufig das vermeintliche Recht des Stärkeren im Verkehr, rücksichtsloses und aggressives Verhalten auf der Straße und die Dominanz motorisierter Verkehrsteilnehmer. Die Schülerinnen und Schüler sollen die Teilnahme am Straßenverkehr jedoch als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln verstehen lernen. Soziales Miteinander im Verkehr kann nicht auf das Befolgen von "Verkehrsregeln" reduziert werden, es erfordert vielmehr situationsorientiertes flexibles Verhalten, Mitverantwortung, Rücksichtnahme und Verzicht auf Vorrechte sowie die Antizipation der Handlungen anderer.

Auch die Kenntnis psychischer Faktoren bei der Teilnahme am Straßenverkehr ist wichtig. Die Schülerinnen und Schüler sollen sich u.a. mit Aggression, Streß, Raserei, Drängerei, Regelverletzungen und Rücksichtslosigkeit auseinandersetzen.

Ziel der Verkehrserziehung als Sozialerziehung ist es, daß sich Schülerinnen und Schüler mitverantwortlich und rücksichtsvoll verhalten und auf diese Weise auch zu einer Humanisierung des Straßenverkehrs beitragen.

Verkehrserziehung als Beitrag zur Umwelterziehung

Wegen der Bedeutung von Umweltfragen und eines veränderten Umweltbewußtseins bei Schülerinnen und Schülern muß die Schule die Thematik "Umwelt und Verkehr" aufgreifen.

Die Schülerinnen und Schüler sollen verschiedene Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen, sie sollen sich mit ihrem eigenen Verhalten und dem der Erwachsenen als Verkehrsteilnehmer kritisch auseinandersetzen und Alternativen zum bestehenden Verkehrsverhalten und zur Verkehrsgestaltung entwickeln. Dies bedeutet z. B., begründete Entscheidungen bei der Wahl der Verkehrsmittel zu treffen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, konkrete Vorschläge zur Gestaltung der Verkehrssituation im unmittelbaren Wohn- und Schulumfeld zu machen und Fragen der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik zu erörtern.

Verkehrserziehung als Beitrag zur Gesundheitserziehung

Gesundheitserziehung zielt generell auf eine gesundheitsbewußte Lebensführung von Schülerinnen und Schülern. In Teilbereichen ergeben sich Berührungspunkte zwischen Gesundheitserziehung und Verkehrserziehung, z. B. Lärm und Streßvermeidung im Straßenverkehr, Streßbewältigung, Schulweg ohne Auto oder Radfahren als Bewegungstraining.

2. Schulstufenspezifische Schwerpunkte, Methoden und Umfang

Verkehrserziehung als schulische Aufgabe erfordert, in allen Schulstufen und -arten Themen aus dem Gegenstandsbereich Verkehr in die Lehrpläne aufzunehmen; dafür kommen zahlreiche Unterrichtsfächer in Betracht.

Über den Fachunterricht hinaus sollen weitere Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation (z. B. Projekte) praktiziert werden, um fächerübergreifende Lerninhalte der Verkehrserziehung zu vermitteln.

Im Primarbereich ist Verkehrserziehung weitgehend durch personale Beziehungen und die unmittelbare Verkehrsumgebung der Schülerinnen und Schüler bestimmt.

Der inhaltliche Rahmen wird durch die Anforderungen umrissen, die an Schülerinnen und Schüler als Fußgänger und Radfahrer, bei der Benutzung des Schulbusses und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie als Mitfahrer im privaten Personenkraftwagen gestellt werden.

Die Grundlage der Verkehrserziehung im Primarbereich ist eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wähmehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen fördert.

Am Schulanfang steht ein Schulwegtraining, bei dem die Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Lehrern und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung im Primarbereich ist die Radfahrausbildung.

Neben dem Unterricht in der Klasse - besonders im Sachunterricht und im Sport - sind u. a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation möglich: Übungen zur Wahrnehmung und Motorik, Verkehrsbeobachtung, Besichtigung und Erkundung, Besuch von / bei Fachleuten, Fahrrad-Parcours, Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Lemorte sind folglich Klassenraum, Sportstätten, Schulhof, Jugendverkehrsschule und besonders auch die realen Verkehrssituationen im Umfeld von Schule und Wohnung.

Die Verkehrserziehung im Primarbereich benötigt die Zusammenarbeit mit Eltern und Polizei.

In den Jahrgangsstufen 1 und 4 sollen etwa je 20 Stunden im Jahr, in den Jahrgangsstufen 2 und 3 etwa je 10 Stunden im Jahr vorgesehen werden.

Im Sekundarbereich 1 wendet sich Verkehrserziehung an Schülerinnen und Schüler in einer Altersstufe, in der die Lebensgestaltung in erheblichem Umfang von der Teilnahme am Straßenverkehr geprägt ist. Sie nehmen häufig über weitere Entfernungen am Verkehr teil; die Wahl der Verkehrsmittel wird zunehmend differenzierter. Eine entwicklungsbedingte Neigung zu Regelverletzungen und riskanten Verhaltensweisen zeigt sich auch im Straßenverkehr. Bei Kindern und Jugendlichen wächst zugleich auch das Interesse an sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Problemen.

Der inhaltliche Rahmen wird durch Themen umrissen, die auf ein sicheres und verantwortungsbewußtes Rad- und Mofafahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen, auf eine möglichst rational geleitete Auswahl der Verkehrsmittel und -wege, auf die für die Teilnahme am Verkehr notwendigen rechtlichen, medizinischen, psychologischen und technischen Kenntnisse und auf Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen zielen.

Die Schule, deren Unterricht in dieser Altersstufe überwiegend fachlich strukturiert ist, muß in der Verkehrserziehung auch fachübergreifende Aufgabenstellungen anbieten. Neben dem Fachunterricht kommen deshalb u. a. folgende Formen der Lern- und Unter-

richtsorganisation in Betracht: fächerübergreifendes Projekt, Projekttag und -woche, Jahresarbeit, Planung und Durchführung einer Fahrt, Lehrgang, Erkundung, Expertenbefragung, Wettbewerb, Schülerlotsendienst, Partnerschaft z.B. mit Seniorenheim / Behinderteneinrichtung. Lernorte sind neben dem Klassen und Fachraum z.B. auch der öffentliche Verkehrsraum, Verkehrsgericht, Polizeirevier, Verkehrsbetrieb oder Gemeinderat.

In den Jahrgangsstufen 5 und 9 sollen etwa 20 Stunden im Jahr, in den Jahrgangsstufen 6, 7, 8 und 10 etwa je 10 Stunden im Jahr vorgesehen werden.

Im Sekundarbereich II richtet sich Verkehrserziehung an Jugendliche und junge Erwachsene, von denen viele neben dem Fahrrad auch ein motorisiertes Fahrzeug benutzen. Fahrten mehrerer Personen in einem Personenwagen und Gruppenfahrten mit mehreren Fahrzeugen gehören verbreitet zum Gemeinschaftsleben dieser Altersstufe, die generell die Verkehrsteilnahme als Teil einer individuellen freien Lebensgestaltung sieht.

Der inhaltliche Rahmen wird durch Themen bestimmt, die über ein vertieftes Verständnis für verkehrswissenschaftliche Fragestellungen den Jugendlichen und den jungen Erwachsenen helfen, eigenverantwortlich, umweltbewußt und sicherheitsbewußt am Straßenverkehr teilzunehmen. Dazu eignen sich u. a. folgende Fragestellungen: physikalisch-technische (Brems- und Anhalteweg, Fliehkräfte, Aquaplaning), verkehrsmedizinische (Alkohol, Drogen), psychologische (Aggressionen, Imponiergehabe), ökologische (Schadstoffe, Tempolimit), ökonomische (Güterverkehr, Transportmittel), rechtliche (Haftung, Versicherung) und philosophische (Verantwortung, Leben) Themen.

In allen beruflichen Schulen sind Verkehrserziehung und Unfallverhütung Bestandteil der allgemeinen Erziehung zur Arbeitssicherheit.

Neben dem Fachunterricht bieten sich u. a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation an: Projekt, Studienfahrt, Wettbewerb. Lernorte sind neben dem Klassen- und Fachraum z. B. auch Beratungsstellen, wissenschaftliche Labore, Werkstätten, Gerichte, Polizeidienststellen, Reha-Kliniken und Verkehrsübungsplätze.

3. Lehrerausbildung und Lehrerfortbildung

Qualifizierter Unterricht in Verkehrserziehung erfordert die Aufnahme entsprechender Inhalte in der Lehrerausbildung. Im Laufe ihrer Ausbildung sollen die Lehramtsstudierenden die Möglichkeit erhalten, an mindestens einer verkehrspädagogischen Veranstaltung teilzunehmen. Im Vorbereitungsdienst sind Themen der Verkehrserziehung ver-

pflichtend zu behandeln. Verkehrserziehung kann insoweit Gegenstand der Zweiten Staatsprüfung sein.

Lehrerfortbildung hat vorrangig die Aufgabe, das Verständnis für den integrativen Ansatz der Verkehrserziehung im Sinne von Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung zu vermitteln, neue Erkenntnisse und Entwicklungen vorzustellen und geeignete Methoden und Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation für die Verkehrserziehung aufzuzeigen.

Zentrale Fortbildungsseminare richten sich primär an jene Lehrerinnen und Lehrer, die als Multiplikatoren (Fachberater, Verkehrserziehungsbeauftragte an Schulen) in der regionalen Lehrerfortbildung tätig sind und die ihrerseits Lehrerinnen und Lehrer in allen Schularten erreichen. Ferner werden Schulaufsichtsbeamte, Schulleiter und Klassenlehrer mit Aufgaben und Zielen der Verkehrserziehung sowie mit Methoden und Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation vertraut gemacht.

4. Zusammenarbeit der Schule mit außerschulischen Einrichtungen

Zur Ausgestaltung der Verkehrserziehung bieten außerschulische Einrichtungen (z. B. Behörden, Verbände, Vereine und Firmen), die größtenteils im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) zusammengeschlossen sind, Hilfen an. Mit der Deutschen Verkehrswacht und ihren Untergliederungen besteht eine enge Zusammenarbeit (Schülerlotsen, Unterhaltung von Jugendverkehrsschulen, Herausgabe von Unterrichtsmaterialien). Unfallhilfsdienste vermitteln Kurse in Erster Hilfe und zu Sofortmaßnahmen bei Unfällen.

Die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei bezieht sich in der Regel auf die Schwerpunkte Schulwegplanung, Schulwegsicherheit, Radfahrausbildung und die Ausbildung von Schülerlotsen. Sie erstreckt sich darüber hinaus auf verkehrspolizeiliche Beratung bei Unterrichtsvorhaben und auf die Zusammenarbeit mit Fachberatern; sie ist in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen.“

8. Themenbereich „Siedlung und Verkehr“

(Auszug aus den Nds. Empfehlungen zur Umweltbildung, S. 34/35)

Problemzusammenhang:

Geschichte und Entwicklung von Siedlung und Verkehr gehen einher mit der Veränderung natürlicher Lebensräume und menschlicher Umweltbedingungen.

In Wohnungen und Siedlungen sind Menschen mit einer Umwelt konfrontiert, die Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden hat, die zudem (zumindest teilweise) von jedem Einzelnen mitgestaltet werden kann. Dabei wird die *Lebensqualität* dieses eigentlichen Lebensraumes der Menschen auch zunehmend durch die Verkehrsverhältnisse mitbestimmt.

Dieser Aspekt, die umwelt- und gesundheitsverträgliche Gestaltung des unmittelbaren menschlichen Lebensraumes, steht im Mittelpunkt des Themenbereichs. Es geht also primär um die Fragen der Dorf- und Stadtentwicklung, des Bauens und Wohnens, der Verkehrsmittelnutzung und kommunaler bzw. überregionaler Verkehrskonzepte - im weiteren Sinn um Fragen und Probleme der Stadtökologie und der *Ökologie von Ballungsräumen*.

Siedlungen und Verkehr haben inzwischen umweltverändernde und -belastende Folgewirkungen, die den lokalen Raum überschreiten. Insbesondere die klimarelevanten Emissionen unserer Wohnkultur und des Verkehrs bewegen die öffentliche Diskussion.

Die menschliche *Siedlungsgeschichte* hat die natürliche Umwelt verändert. Ursprüngliche Lebensräume wurden vernichtet, neue entstanden: Stadtbiootope. Mit den Siedlungen schufen sich Menschen zugleich eigene Umweltbedingungen von höchst unterschiedlicher Qualität und mit Auswirkungen auf das Zusammenleben, das Wohlbefinden und die Gesundheit. In den Ballungsräumen wurde der Höhepunkt dieser Entwicklung erreicht.

In diesem Themenbereich kann verdeutlicht werden, daß es beim Umweltschutz wesentlich auch um die verantwortliche und aktive Mitgestaltung der eigenen unmittelbaren Lebenswelt (Haus und Garten, Schule, Stadtteil und Gemeinde) geht.

Möglich sind die konstruktive Beteiligung an kommunalen Planungen, die Entwicklung eigener Modellplanungen - z. B. zugleich phantasievolle und realistische Modelle einer Stadt der Zukunft -, die planerische Umgestaltung des eigenen Umfeldes und z. T. auch

die Realisierung beispielhafter Maßnahmen und Verhaltensweisen: Verwendung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, zugleich ökologische, ästhetische und bedürfnisgerechte Gestaltung von Innen- und Außenräumen, ökologisches Bauen usw.

Der *motorisierte Verkehr* (insbesondere PKW-, aber auch LKW- und Flugverkehr) spielt eine zentrale Rolle im Hinblick auf Umwelt- und Lebensqualität.

Gilt er einerseits als Rückgrat der Wirtschaft der Industriestaaten und spiegelt ökonomische und persönliche Ansprüche an Mobilität wider, ist er andererseits zu einem der Hauptverursacher ökologischer Probleme geworden: durch enormen Energie- und Rohstoffverbrauch, durch klimagefährdende, gesundheits- und umweltbelastende Schadstoff- bzw. Lärmemissionen, durch Versiegelung und Flächenverbrauch.

Dieser Themenbereich kann demnach auch in eine um soziale und ökologische Aspekte erweiterte Verkehrserziehung eingebunden werden.

Alle Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer sind Verkehrsteilnehmer und stehen vor der Aufgabe, eine zugleich zumutbare, umweltverträgliche und sicherheitsbietende Verkehrsmittelwahl zu treffen. Daß gerade bei dieser Frage auch Kosten, Bequemlichkeit und Prestige eine wichtige Rolle spielen, muß Bestandteil einer umweltpädagogischen Bearbeitung sein.

Mögliche Fragestellungen:

- Wie wohnen wir jetzt und wie möchten wir wohnen?
- Wie hat sich die Stadt/das Dorf in den letzten Jahren/Jahrzehnten verändert?
- Unter welchen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen leiden Menschen in den Städten und Wohnungen (Lärm, Luftverschmutzung, Schadstoffemission von Baumaterialien, Holzschutzmitteln u. a.)?
- Welche Grenzwerte bestehen und wie sind sie zu bewerten?
- Wie kann eine umweltverträgliche Stadt- und Dorfentwicklung mit entsprechenden Verkehrskonzepten entwickelt und durchgesetzt werden?
- Welche Möglichkeiten für energiesparendes, sozial- und gesundheitsverträgliches Bauen und Wohnen sind vorhanden?
- Wie sollte die Stadt der Zukunft aussehen?
- Was macht die Attraktivität des Autos aus?
- Welche Gesundheits- und Umweltbelastungen und welche ökonomischen, ökologischen und sozialen Folgekosten gehen mit dem Autoverkehr einher?
- Wie können Ansprüche an Mobilität und Umweltschutz versöhnt werden?
- Wodurch wird das individuelle Verkehrsmittelwahlverfahren bestimmt?
- Wie kann es beeinflußt und verändert werden?

Was Schülerinnen und Schüler fragen könnten:

Welche Tiere und Pflanzen leben in unserer Stadt?

- Wieso fragt und beteiligt uns niemand bei der Planung und Gestaltung von Schulhöfen, Spielplätzen, Straßen und Parkanlagen?
- Werden durch Autos Tiere ausgerottet?
- Kann man durch Autoabgase vergiftet werden; durch Verkehrslärm krank werden?
- Brauchen wir wirklich immer mehr Straßen und Parkplätze?
- Wieso ist Bus- und Bahnfahren so teuer (und unbequem)?
- Müssen Umweltschützer auf Autos und Reisen verzichten?
- Wieso wird das Autofahren nicht verteuert?
- Wie sollen Pendler ohne Auto zur Arbeit kommen?

Mögliche inhaltliche Aspekte:

Dorf-, Stadt- und Regionalentwicklung:

- Umweltgeschichte eines Dorfes/Stadtteils an Beispielen (Abfall, Wasserversorgung, Luftverschmutzung u. a.)
- Stadt-Umland-Verhältnis im Laufe der Geschichte
- umweltverträgliche und bedürfnisgerechte Dorf- und Stadtplanung
- Stadt der Zukunft
- umweltverträgliche Regionalentwicklung; Raumordnung

Ökologie der Städte und Ballungsräume:

- Stadt/Dorf als Lebensraum; Stadtbiotop; Stadtklima
- Pflanzengesellschaften, Bäume, Grünanlagen in der Stadt
- Tiere in der Stadt (Einwanderung und Anpassung)
- Umweltprobleme der Ballungsräume
- Bioindikatoren für Umweltqualität

Umweltfreundliches Bauen und Wohnen:

- umweltfreundliche Schule: Innen- und Außenraumgestaltung
- umweltfreundliche Baumaterialien u. a.
- Energiesparmöglichkeiten beim Bauen; Niedrigenergiehaus

Umwelt und Verkehr:

- kommunale Verkehrskonzepte und -projekte
- Konflikte um Verkehrsplanungen: autofreie Innenstadt; Verkehrsberuhigung im Wohngebiet; Radwegenetz; Umgehungsstraße; Neu- und Ausbau von Straßen, Kanälen, Flughäfen u. a.; Streusalzeinsatz; Tempolimit
- Untersuchung von Verkehrsströmen in der Stadt
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Benutzung, Bewertung, Verbesserung
- Umweltbelastungen durch motorisierten Individualverkehr und Verkehrsanlagen: Abgase, Flächenverbrauch, Lärm, Lebensraumzerschneidung u. a.; ökologische und soziale Kosten
- Autoabgase (z. B. Stickoxide, Kohlenmonoxid, Benzol) und ihre Wirkung auf Gesundheit und Umwelt
- Verkehrslärm und Lärmschutz
- Umweltfreundliche Autos? (Kat-Technik, schadstoffarme Autos, Elektro- und Solarfahrzeuge u.a.)
- Werbung und Verkehrsmittelwahl

- Radwege zur Schule
- Fahrrad - PKW - ÖPNV: Versuch einer Ökobilanz
- Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung
- Güterverkehr: Straße, Wasserstraße oder Schiene?

Übergreifende Zusammenhänge:

Ballungsräume/Verkehr und

- Klimaveränderung
- Luftverschmutzung
- saurer Regen
- Bodenversiegelung, -verschmutzung
- Natur- und Landschaftsschutz
- Entwicklung von Handel und Produktion
- Freizeitverhalten
- Schadstoffbelastung, Abfallvermeidung
- Energie- und Rohstoffverbrauch
- Folgen für Gesundheit und Alltagsleben
- Folgen für die Zukunft des Planeten
- Verkehrskonzepte und neue Technologien
- Verkehrserziehung (soziale, ökologische, Sicherheitsaspekte)

Ute Vergin

Das Thema „Verkehr“ in der Schule

Der folgende Aufsatz wird sich mit der Frage beschäftigen, wie und mit welchen Inhalten man „Verkehr“ im Unterricht behandeln kann. Als erstes soll daher vorgestellt werden, welche Möglichkeiten die Rahmenrichtlinien bieten, sich mit der Thematik zu befassen. Es folgt eine Ausdifferenzierung des Themas in spezielle Teilbereiche, die in den unterschiedlichen Fächern (oder Fächerkombinationen) behandelt werden können. Dann wird ein systematisierter Lernortekatalog vorgestellt, der hilfreiche Anregungen aufzeigt, unter welchen Aspekten man die Verkehrssituation an einem beliebigen Standort in Osnabrück beobachten und bewerten kann. Den Abschluß bildet eine Ideenbörse, in der einige konkrete Vorschläge und Anregungen zu finden sind.

Rahmenrichtlinien

In den EMPFEHLUNGEN ZUR UMWELTBILDUNG IN ALLGEMEINEN SCHULEN „Global denken - lokal handeln“ des Niedersächsischen Umweltministeriums wird das Thema Verkehr im Themenbereich „Siedlung und Verkehr“ vorgeschlagen.

Zur Begründung für diese Thematik im Unterricht heißt es, daß Geschichte und Entwicklung von Siedlung und Verkehr einhergehen mit der Veränderung der natürlichen Lebensräume und menschlicher Umweltbedingungen. In Wohnungen und Siedlungen sind Menschen mit einer Umwelt konfrontiert, die Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden hat, und die zudem (zumindest teilweise) von jedem Einzelnen mitgestaltet werden kann. Die Lebensqualität wird dabei zunehmend durch die Verkehrsverhältnisse mitbestimmt.

Die Empfehlungen schlagen vor, das Thema Verkehr (und Siedlung) in folgenden Fächern zu behandeln (dabei ist zu beachten, daß eine solche Aufzählung niemals den Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann. Außerdem: „Über den Rand schauen“ ist ausgesprochen erwünscht):

Grundschule

Sachunterricht:

- Wo Kinder spielen
- Wir kaufen ein
- Ich finde mich in meiner Schule zurecht
- verschiedene Schulwege im Wohnort
- Lebens- und Freizeitgestaltung
- Post und öffentliche Verkehrsmittel verbinden Menschen
- Unser Wohnort und seine Umgebung
- Verkehrswege schaffen Verbindungen - Energie- und Umweltfragen
- Wir beobachten, messen und erklären Wettererscheinungen (Ozon)
- Arbeitsplätze in unserer Umgebung
- Warenangebot und Einkauf auf dem Wochenmarkt
- Freizeiteinrichtungen - Naherholungsgebiete
- Unser Wohnort früher und heute
- Die weitere Umgebung des Wohnortes und Niedersachsen

Weitere Anknüpfungspunkte:

Deutsch:

- Mitteilen und Zuhören: Die eigene Meinung (z.B. Tempo-30-Zone vor der Schule) in einfacher Form begründen
- Umgang mit Texten: Sachtexte aus Zeitungen, Handeln auf Textanweisungen, Umweltgeschichten lesen, Texte verfassen, Plakate malen

Sonderschule für Lernbehinderte

Sachunterricht:

- Unser Schulort

Erdkunden:

- Stadt - Land: Räume unterscheiden sich

Sozialkunde:

- Öffentlicher Nahverkehr

Werken:

- Herstellen eines Modelles im Bereich Wohnen
- Fahrrad AG

Mechanik:

- Geschwindigkeit
- Geschwindigkeit und Umweltschutz

Geschichte:

- Verkehrsmittel früher und heute

Deutsch

- Sprache als Kommunikation

Orientierungsstufe

Biologie:

- Wechselbeziehungen zwischen Lebewesen - Der Mensch als wichtiger ökologischer Faktor

Welt- und Umweltkunde:

- Erkunden des Wohnraumes
- Menschen versorgen sich
- Menschen gestalten ihre Lebensbedingungen
- Menschen nutzen ihre Freizeit: umweltschonendes Freizeitverhalten, Mobilität und Massentourismus, Tourisuskonzentration in Fremdenverkehrsgebieten

Werte und Normen

- Persönliches Leben: Pflicht - Freizeit - Freizeitgestaltung
- Verantwortung für sich und die Welt

Deutsch:

- Lebensräume, Lebensbedingungen und Lebensqualität bei uns und anderen (weltweit)

Vorschläge für AG's/ Projektunterricht:

- Erkundung der Schulumgebung, der Stadt, des Dorfes
- Dokumentation in Wort und Bild

Hauptschule

Biologie:

- Verantwortung des Menschen für seinen Lebensraum: Ökosystem Stadt
- Intakte Lebensräume sichern die Lebensqualität des Menschen

Chemie:

- Säuren, Laugen und Salze in unserer Umwelt
- Kohlenstoff: Umweltbelastung durch Brennstoffe
- Erdöl, Treibstoffe

Erdkunde:

- Industrieproduktion in der BRD
- Umgestaltung von Räumen durch den Fremdenverkehr
- Erhaltung und Erneuerung des ländlichen und städtischen Siedlungs- und Kulturraumes

Sozialkunde:

- Bemühungen um den Erhalt der Umwelt
- Sich angemessen informieren

Werte und Normen:

- Von der Bedeutung der Region
- Mitverantwortung für den Lebensraum

Deutsch:

- Berichte über Ereignisse und Vorgänge
- Sammeln und geordnetes Vermitteln von Informationen
- Vorbringen von Anliegen

Integrierte Gesamtschule

Naturwissenschaften:

- Merkmale und Verhalten von Stoffen: Umweltschäden und -schutz am Beispiel von Luft, Wasser, Boden
- Atmung
- umweltbedingte Gesundheitsrisiken
- Lärm als Streßfaktor
- Lebensgemeinschaften: Umweltschutzprobleme, Eingriffe in ökologische Kreisläufe
- Verbrennung als chemische Reaktion: Luftverschmutzung
- Säuren und Laugen: Saurer Regen, Streusalz
- Mechanik: Kraft - Arbeit - Energie am Beispiel von Fortbewegungsmitteln
- Akustik: Lärm
- Gesundheit und Umwelt des Menschen
- Kohle, Erdgas, Erdöl als Energieträger und Rohstoffe
- Elektromagnetismus: Elektromotor
- Einfache Bewegung: Verkehrssituationen einschätzen
- Energie: fossile und regenerative Energieträger

Gesellschaft:

- Wieviel Stille braucht der Mensch?
- Es liegt was in der Luft - Gift in jedem Atemzug
- Ich will Spaß - Freizeitbedürfnisse und Freizeiterwartungen
- (K)ein Platz für Kinder - unser Wohnort
- Auto und Zukunft - Zukunft ohne Auto?
- Verkehrsprobleme heute und morgen

Deutsch:

- aus den vier Bereichen „Mündliche Kommunikation; Schriftliche Kommunikation; Umgang mit Texten; Reflexion über Sprache“:
- Informationen beschaffen, ordnen und weitergeben
- einen Standpunkt begründen
- Referate
- eigene Meinung schriftlich begründen
- Anträge formulieren

- literarische und journalistische Texte untersuchen und gestalten etc.

Werte und Normen:

- Pflicht - Freizeit - Freizeitgestaltung
- Verantwortung für die eigene Umwelt
- Mitverantwortung für den Lebensraum
- Zukunft als Chance oder Bedrohung

Gymnasium:

Biologie

- Ökologie: Standortfaktoren/ Ökofaktoren, Wechselbeziehungen im Ökosystem, Nutzung und Gefährdung der Umwelt, verantwortliche Gestaltung der Umwelt

Chemie:

- Zu den fünf Themenbereichen, die in den Kursen bzw. in der Kursfolge zu berücksichtigen sind, gehören:
- Umwelt-, Lebens-, Anwendungsbezug der Chemie
- Rohstoffgewinnung
- chemische Probleme der Umweltbelastung und des Umweltschutzes

Erdkunde:

Anknüpfungspunkte bieten alle fünf Themenbereiche, z.B.:

- Deutschland im europäischen Zusammenhang; z.B. städtische Verdichtungsräume, Raumordnung, Stadt-Großraumplanung
- Stadt und Land: Raumordnung, Regionalpolitik
- Naturgeographie und Landschaftsökologie als Grundlage rationaler Auseinandersetzung mit Umweltfragen

Geschichte:

- Der Industriekapitalismus: Sicherung des Überlebens einer wachsenden Bevölkerung und gleichzeitige Bedrohung ihrer Lebensbasis
- Die Entwicklung der Lebenskultur in Westeuropa nach 1945

Gemeinschaftskunde:

- Vorgesehen sind sechs Rahmenthemen, die durch Schlüsselprobleme, z.B. Ökologie und Umwelt, Technischer Wandel etc. didaktisch strukturiert und für die beispielhafte Unterrichts- bzw. Kursthemen angegeben werden, z.B.:
- Modernisierungsprozesse in Gesellschaften
- Zukunftsentwürfe

Deutsch:

- Anknüpfungspunkte sind in allen drei Aufgabenbereichen (Mündliche und schriftliche Kommunikation, Umgang mit Texten, Reflexion über Sprache) sowie in verschiedenen Unterrichtsinhalten gegeben, z.B.:
- Methoden der Texterschließung

- Darlegen, Argumentieren, Stellungnehmen
- Protokoll, Referat, Diskussion
- journalistische Texte¹

Das Thema Verkehr in der Schule: Vorschläge für den Unterricht

Das Thema Verkehr bietet vielfältige Umsetzungsmöglichkeiten im Unterricht an, da es im Prinzip keinen Lebensbereich gibt, der nicht direkt oder indirekt mit Verkehr zu tun hat. Dabei können ganz unterschiedliche Aspekte angesprochen werden.

So könnten z.B. im Unterricht die Themenbereiche erörtert werden:

- Welche Verkehrsmittel gibt es überhaupt (auf der Erde, zu Wasser und in der Luft?)
- Der Verkehr in seiner historischen Entwicklung
- Wie sähe heute die Mobilität ohne technische Verkehrsmittel aus?
- Verkehr und Umwelt
- Verkehr in Osnabrück
- Der tagtägliche Umgang mit Verkehr
- Verkehr und Freizeitverhalten

Welche Verkehrsmittel gibt es überhaupt?

Berichte und Erfahrungen, die man mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln gemacht hat (Auto-, Zug-, Flug- oder Schiffsreisen)

Information: technische Entwicklung der modernen Verkehrsmittel (wann führen das erste Auto, die erste Eisenbahn, der erste Fesselballon, das erste Dampfschiff, seit wann gibt es Flugzeuge), welche Folgen hatten diese Erfindungen für das Leben?

In Illustrierten, Werbematerialien etc. alte und neue Verkehrsmittel finden, Collagen erstellen etc.

¹ Siehe: Niedersächsisches Kultusministerium, Global denken - lokal handeln. Empfehlungen zur Umweltbildung in allgemeinbildenden Schulen, Teil I: Rahmenkonzept und Informationsmaterial, Hannover 1993

Der Verkehr in seiner historischen Entwicklung

Reiseberichte von früher lesen: wie reiste man damals, als es noch keine Autos, Eisenbahnen, Flugzeuge oder Dampfschiffe gab?

Wie lange würde man heute mit den alten Verkehrsmitteln von Osnabrück in die Orte des Umlandes brauchen? Oder in weiter entfernt liegende Städte oder gar ins Ausland?

Wie sind Schülerinnen und Schüler früher zur Schule gekommen? Was, wenn man in einem Dorf wohnte, aber in Osnabrück ein Gymnasium besuchen wollte?

Mobilität

Welche Lebensbereiche sind direkt oder indirekt von technischen Verkehrsmitteln abhängig? Wie sähe das Leben der Schülerinnen und Schüler aus, wenn die Eltern keine Autos besäßen, sie keine Fahrräder hätten, wenn keine Busse fahren, wenn es keine Passagierflugzeuge oder -schiffe gäbe?

Welchen Aktionsradius würden die Schülerinnen und Schüler besitzen, wenn sie alles zu Fuß erledigen müßten, mit dem Fahrrad?

Verkehr und Umweltverschmutzung

- Luftverschmutzung durch Auto- und Flugzeugabgase
- Gesundheitliche Schädigungen
- Schäden an Gebäuden
- Ozon
- Landschaftversiegelung durch Straßenbau
- Zerstörung von naturnahen Räumen und Biotopen
- Massentourismus und seine Folgen für die Umwelt
- Autofreie Gemeinden: z.B. die Insel Norderney

Verkehr in Osnabrück/ Lernortekatalog

Diese Thematik betrifft das unmittelbare Leben der Schüler. Ein konkreter Lernortekatalog zum Thema Verkehr läßt sich nicht aufstellen, allenfalls systematisieren. Überall in der Stadt bieten sich Möglichkeiten, Lernorte zum Thema Verkehr aufzusuchen, man muß nur vor die Tür gehen und sich die Verkehrssituation unter den folgenden Aspekten betrachten:

Straßen	<ul style="list-style-type: none"> • Charakterisierung der Straße (Einfalls- oder Durchgangsstraße, verkehrsberuhigte Zone, Tempo-30-Zone, Einbahnstraße, Sackgasse etc. • Zustand der Straße: wie breit, zwei- oder mehrspurig? • Mit oder ohne Rad- und Fußweg? • Wie schnell darf dort gefahren werden? • Wie schnell wird dort gefahren? • Wie stark wird die Straße frequentiert?
Charakterisierung des Umfeldes	<ul style="list-style-type: none"> • Schulen, Geschäfte, Wohnviertel, Gewerbeviertel, gemischte Bebauung, Grünflächen, Spiel-/ Sportanlagen etc.
Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhanden? Wenn ja, zu Lasten des fließenden Verkehrs oder von Rad-/ Fußwegen? • Versiegelte Parkflächen? • Parkhäuser? • Welche Fassungskapazität? • Wie lang sind zu Spitzenzeiten die wartenden Autoschlangen (mit laufendem Motor) davor? • Wie teuer ist das Parken?
Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> • Wo gibt es Radwege, wo nicht? • Zustand der Radwege (Glasscherben, abgesenkte Bordsteine etc.) • Sicherheit auf den Radwegen • kombinierte Rad-/ Fußwege • Integration des Radlerverkehrs in den motorisierten Verkehr
Radlersicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Ist der Radweg markiert oder deutlich von dem Fahrdamm hervorgehoben? • Ist die Haltelinie an Ampeln vorgezogen? • Beginnt „Radlergrün“ früher als „Autogrün“? • Wie sicher ist das Linksabbiegen?

Fußgängersicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Fußwege • Gibt es eine Ampel? • Wie lange muß man dort warten? • Wie lang ist die Grünphase? • Gibt es Zebrastreifen?
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Wo ist die nächste Bushaltestelle? • In welchem Minutentakt verkehren die Busse? • Gibt es ein (beleuchtetes) Wartehäuschen?

Das Umfeld der Schule

Folgende Beobachtungen können mit kleinen Gruppen im direkten Schulumfeld unternommen werden. Die Ergebnisse kann man in einer Positiv-/ Negativliste festhalten und Verbesserungsmöglichkeiten bzw. Alternativen ausarbeiten.

- Sind die Straßen rings herum verkehrsberuhigt, gibt es Tempo-30-Zonen? Wie ist es und wie sollte/ könnte es sein? Wunschliste aufstellen, versuchen, in Zeichnungen oder Modellen umzusetzen.
- Wie ist die Beschaffenheit der Parkplätze an den Schulen? Reichen sie aus, oder parken Lehrer auch auf dem Schulhof? Ist die Fläche versiegelt oder niederschlagsdurchlässig gestaltet?
- Gibt es überdachte Fahrradständer, in denen man sein Rad sicher anketten kann?
- Wie breit ist der Fußweg vor der Schule?
- Gibt es Sicherheitsmaßnahmen (Ampel, Zebrastreifen, Schülerlotzen?) Wie lange muß man an der Ampel warten? Wie lang ist die Grünphase, reicht sie aus, um ruhig die Straße überqueren zu können? Wird die Ampel von allen genutzt?
- Gibt es vor der Schule eine Bushaltestelle?
- Fahren zusätzliche Einsatzbusse während der Stoßzeiten?
- Sind im Umfeld der Schule bereits Unfälle mit Schülerinnen und Schülern passiert?
- Gibt es Radwege? In welchem Zustand sind sie (z.B. ständig voller Glasscherben), verlaufen sie auf dem Fahrdamm oder gibt es eine Sicherheitszone zum fließenden Verkehr?
- Wie stark wird die Straße frequentiert? Wie schnell fahren die Autos, wie ist die Lärmbelastung?
- Wer hat auf dem Weg zur Schule schon unangenehme Erfahrungen mit dem Verkehr gemacht? Wann und wo, wer war daran beteiligt?

In einem **Fragebogen**, der die Klasse, die Jahrgangsstufe, die Lehrer oder auch das Elternhaus mit umfaßt, könnten Daten erhoben werden über:

- wie groß ist die Entfernung von Zuhause bis zur Schule/ zur Arbeit (Wegstrecke)?
- wie lange dauert der Weg (Zeitfaktor)?
- wie bewältigt man diesen Weg (zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto, dem Bus, mit der Mofa, dem Zug)?
- warum benutzt man die jeweiligen Fortbewegungsmittel?
- gibt es Alternativen?
- ist man mit der Wahl seiner Fortbewegungsmittels zufrieden?
- wenn nein: warum nicht; Verbesserungsmöglichkeiten?
- welche Verkehrsmittel nutzt man in der Freizeit, um Erholungsgebiete, Vereine, kulturelle Stätten, Freunde etc. aufzusuchen?

Die Wegstrecken können auf einem Stadtplan eingetragen werden. Es wird ersichtlich, daß auch Schülerinnen und Schüler mitunter einen recht weiten Weg haben (z.B. Schülerinnen und Schüler aus Lüstringen, die wegen der akzeptablen Busverbindungen das Gymnasium In der Wüste besuchen, Schülerinnen und Schüler der Kooperativen Gesamtschule Schinkel, weil es die einzige dieser Schulform in der Stadt ist).

Mängel im ÖPNV könnten entdeckt, thematisiert und eventuelle Verbesserungsvorschläge den Stadtwerken unterbreitet werden.

In Gesprächen mit Eltern, Lehrern etc. könnten Alternativmöglichkeiten für deren Mobilität erörtert werden. Die Schülerinnen und Schüler können ihr eigenes Verhalten überdenken.

Ideenbörse

Z.B. zum Thema Lärm

Eine Umfrage unter Eltern und Mitschülern machen, welche Geräusche sie am meisten stören. Lassen sich die Lärmquellen beseitigen?

Eine „Schallwanderung“ unternehmen, um das Gehör zu schärfen. Unterschiedliche Straßen entlanglaufen und auf einer Umrisskarte vermerken, wo welche Geräusche wahrgenommen wurden.

Mit einem Meßgerät unterschiedliche Lärmquellen (Verkehr, Vögel, Schwimmbad, Musik, Schrittgeräusche etc.) messen. Wie kommt es, daß bei gleichem Lärmpegel Geräusche sowohl angenehm als auch unangenehm empfunden werden können?

Straßenlärm messen und aufnehmen: direkt an der Straße stehen, einige Meter zurück, hinter einem Baum, hinter einer Hecke, in einem Hof etc. Wie nimmt die Lautstärke ab? Mischen sich andere Geräusche dazu?

Geräuschemessen an der Straße: was sind natürliche Geräusche (Vögel, vorbeigehender Bach, was sind künstliche)?

Z.B. zum Thema Luftverschmutzung

Luftverschmutzung „auffangen“: Mit einem weißen Tuch von außen über die Fenster des Klassenzimmers wischen - woher kommt der Dreck auf den Scheiben?

Im Winter: Schnee von einer „sauberen“ Stelle holen (z.B. einer Wiese) und schmelzen lassen. Das Wasser durch einen Filter (Kaffeefilter mit weißer Filtertüte) gießen.

In einem abgedunkelten Raum einen Diaprojektor einschalten: bald tanzen die Staubpartikelchen im Lichtstrahl.

Kresse aussähen: auf Filterpapier oder Watte und auf Erde, die direkt vom Straßenrand geholt wurde. Nach einigen Tagen die Keimlinge vergleichen: zeigen sich Unterschiede?

Noch einmal Kresse: In einem Schälchen Kresse aussähen und abdecken. Ein zweites Schälchen mit ausgesähter Kresse in einen größeren Plastikbeutel stellen, z.B. einen 6-l-Müllbeutel. Mit einem Erwachsenen zu dessen Auto gehen, die Luft anhalten, die

Plastiktüte vor den Auspuff halten und den Erwachsenen das Auto starten lassen. Die in den Beutel strömenden Abgase verdrängen die Luft (den Wagen einige Sekunden laufen lassen). Dann die Beutelöffnung zusammendrücken und schnell zubinden. Weiteratmen! Zwei oder drei Tage später kann man die Entwicklung der Kresse beobachten und kommentieren. Je eine gekeimte und eine nichtgekeimte Kresse zwischen Diarähmchen legen und betrachten bzw. die Auswirkung von Autoabgasen anderen demonstrieren. Außerdem kann man die Abgase von Benzinern und Dieselaautos vergleichen.

Was sonst noch?

Ein Schülerfrühstück organisieren und recherchieren, woher die einzelnen Produkte kommen (Joghurt aus Bayern, Apfelsinen aus Spanien, Käse aus Holland, Gurken und Tomaten aus Italien, Kaffee aus Brasilien, Tee aus Sri Lanka etc.). Ausrechnen, wieviel Kilometer ein Schülerfrühstück hinter sich hat. Alternativen suchen!

Aus Werbematerial der Autoindustrie die Aussagen herausuchen, mit denen geworben wird (Benzinverbrauch, Spitzengeschwindigkeit, PS/ KW etc.)

Collagen erstellen: Autogerechte Landschaft - natürliche Landschaft

Klassenfahrt planen, bei der auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet wird (Wanderungen ins Umland, Radtouren, Zugfahrten etc.)

Einen Ausflugskatalog für Osnabrück und Umgebung erstellen; Orte erkunden, die man ohne Auto erreichen kann, ungefährliche und angenehme Schleichwege für Radfahrer erkunden und kartieren

Ute Vergin

Beispiele aus der Unterrichtspraxis

Im folgenden sollen einige Unterrichtsbeispiele zum Thema Verkehr vorgestellt werden, die der Fachliteratur entnommen wurden.

In „nli - Niedersächsisches Landesinstitut für Lehrerfortbildung, Lehrerweiterbildung und Unterrichtsforschung, Lokale Umwelterziehung - Beispiel Osnabrück, Teil 5: Verkehr und Wohnen“ ist ein Vorschlag und ein Erfahrungsbericht zum Thema „**Immer mehr Autos in Osnabrück**“ abgedruckt.

Der Unterrichtsentwurf wurde an der Orientierungsstufe der Gesamtschule Schinkel von zwei Lehrkräften zum Rahmenthema „**Menschen gestalten und nutzen den Verkehr**“ für den WUK-Unterricht erarbeitet. Unterrichtsinhalte waren:

- Fragebogenaktion der Schüler über die individuelle Wohn- und Verkehrssituation für sich und ihre Familien als Grundlage einer graphischen Umsetzung (individuelle Aktionsraumkarten, klassenbezogene Aktionsraumkarten)
- Entwicklung des Pkw-Verkehrs in Osnabrück
- Probleme der heutigen Verkehrssituation in Osnabrück
- Wie werden wir mit den Verkehrsproblemen fertig?

An Arbeitsmaterialien standen zur Verfügung: Fragebogen mit Angaben der Familienmitglieder, den Aktivitäten und den Freizeitzielen der einzelnen Familienmitglieder, eine Statistik über die Bevölkerungsentwicklung in Osnabrück von 1800 bis 1985, Statistik über die Einwohnerzahl und Anzahl der zugelassenen Pkw's in Osnabrück von 1950 bis 1985, Balkendiagramm der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes (Pkw, Lkw und sonstige Kfz, Krafträder) in Osnabrück, Stadtplan mit Angaben der Einwohnerverteilung, Stadtplan mit Angaben der Beschäftigungsverteilung, Fließdiagramm mit Angaben über den Pendelverkehr, Bevölkerungszahlen in den einzelnen Osnabrücker Stadtteilen 1975

und 1985, Balkendiagramm mit Angaben über Verletzte und Getötete bei Verkehrsunfällen in den Jahren 1977-1983 sowie einige Arbeitsblätter.

Im Erfahrungsbericht ist zu lesen, daß sich die Schüler lebhaft an den Diskussionen beteiligten und vor allem schwächere Schüler angesichts ihrer erfolgreichen Mitarbeit bei der graphischen Umsetzung eine selten hohe Motivation zeigten. Besonderes Interesse fanden die Verkehrszählungen, die von vielen Schülerinnen und Schülern mit großer Bereitwilligkeit auch in der Freizeit durchgeführt wurden, so daß z.B. bei der Mindener Straße ein Tagesprofil erstellt werden konnte. Die Ergebnisse lösten sowohl bei den Schülern als auch bei den Lehrkräften ungläubiges Erstaunen aus. Aus Zeitgründen wurde die Untersuchung zur Lärmbelastung nicht mehr durchgeführt. Insgesamt wurde die Unterrichtseinheit positiv bewertet.

Auto, Verkehr und Umwelt - Beispiele für Projekte zum handlungsorientierten Erdkundeunterricht¹

Durchgeführt wurde dieses Projekt in der Orientierungsstufe und in der Sek. I. Neben der Kenntnisvermittlung über einfache Mensch-Raum-Beziehungen standen die Leitgedanken

- Bewußtsein für Gefahren und Risiken im Straßenverkehr wecken und das verkehrssichere Verhalten von Schülern zu fördern, wobei die individuelle Verantwortlichkeit für die Teilnahme im Straßenverkehr sensibilisiert werden sollte
 - die Sensibilisierung für die Notwendigkeit eines umweltgerechten Verhaltens bei der Teilnahme im Straßenverkehr
 - die selbständige Arbeitsweise der Schüler
- im Vordergrund des Projektes.

Die Schüler der Orientierungsstufe sollten mit den Auswirkungen des täglichen Verkehrs vertraut gemacht werden. Als Methode wurde eine Verkehrszählung zur Erfassung von Verkehrsströmen gewählt.

¹ Abgedruckt in: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, Bd. 45/ 1993, S. 316-319

Zu beachten war: der genaue Zählmodus und der genaue Zeitraum mußten abgesprochen werden, sicheres Verhalten im Straßenverkehr und während der Verkehrszählung wurden angesprochen. Der Projektleiter erkundigte sich im Vorfeld der Verkehrszählung über die Relevanz der jeweiligen Standorte.

Durchführung: Gezählt wurde in Kleingruppen jeweils in der Zeit von 8.10 - 8.40 Uhr und von 11.00 - 11.30 Uhr, wobei ein einzelner Zählraum 10 Minuten umfaßte. Es wurden per Strichliste Pkw, Lkw, Busse, Motorräder und Fahrräder ermittelt. Die Ergebnisse wurden anschließend auf großem Papier in ein Fließdiagramm umgesetzt, wobei 1 cm = 5 Fahrzeuge galt. Die Verkehrsströme wurden anschließend farbig ausgemalt und präsentiert.

In der Sek. I bot ein in einer Zeitschrift abgedrucktes Interview mit einer Landrätin über den öffentlichen Personenverkehr die Möglichkeit einer Podiumsdiskussion. Anschließend wurde ein Interview mit dieser Landrätin geplant und vorbereitet. Jede Schülerin/jeder Schüler überlegte sich eine Anfangsfrage, es wurde gemeinsam die interessantesten Themenblöcke ausgewählt.

Umwelt und Verkehr - Ergebnisse einer Schüleruntersuchung zur Umweltbelastung durch Verkehr in Leipzig²

Konkreter Anlaß für diese Untersuchung war die direkte Verkehrssituation vor der Schule: eine stark frequentierte Straßenkreuzung ohne Fußgängerampel. Forderungen von Eltern und Lehrern nach einer Ampel wurden von der Stadt immer wieder verzögert. Ein Ziel des Projektes sollte es sein, mit konkreten Zahlen über die Verkehrsbelastung dieser Forderung Nachdruck zu verleihen. Gleichzeitig sollten weitere Erkenntnisse gewonnen werden. Dafür wurden weitere Arbeitskreise gebildet:

² Abgedruckt in: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, Bd. 44/ 1992, S. 433-437

Chemie	Untersuchung der Abgase hinsichtlich bestimmter Verbindungen	Klasse 5-9
Biologie	Einfluß der Abgase auf das Wachstum der Pflanzen	5-9
Deutsch	Befragungen der Wohnbevölkerung im Kreuzungsbereich, Befragungen in den zuständigen Ämtern der Stadt. Erstellen einer Projektzeitung etc.	7-9
Fremdsprachen	Erstellen eines Artikels zum Thema für eine ausländische Zeitung	7-9
Kunsterziehung	Künstlerische Umsetzung des Themas, Gestaltung der Ausstellungsräume	5-9
Geographie	Verkehrszählung	5 und 6
Mathematik	Computergestützte Erfassung und Auswertung der Daten der Verkehrszählung	8 und 9
Physik	Lärmmessung im Bereich der Kreuzung	7-9

Die Verkehrszählung, durchgeführt jeweils von zwei Schülerinnen/ Schülern, fand an zwei Tagen im Zeitraum von 6 - 18 Uhr statt. Gezählt wurden Pkw und Lkw in 3 Kreuzungsrichtungen (die letzte Kreuzungsrichtung ist eine Sackgasse). Gezählt wurde im Viertelstundentakt; die Zählgruppen wechselten sich stündlich ab, jede Gruppe hatte zwei Zähltermine pro Tag. Die Zählergebnisse wurden in Balken- und Fließdiagrammen dargestellt - es ergab sich im Durchschnitt eine stündliche Belastung von ca. 1.100 Fahrzeugen und 28 Straßenbahnen, ein Ergebnis, mit dem weder Lehrer noch Schüler gerechnet hatten.

Abschluß des Projektes bildete die Vorstellung der Ergebnisse und die Ausarbeitung eines Planes, wie die Zielvorstellung realisiert werden könne. Die Arbeitsgruppe Geographie erarbeitete eine Dokumentation der Verkehrszählung und reichte sie dem zuständigen Tiefbauamt ein. Mittlerweile ist die Zusage einer Ampelanlage erfolgt.

Sommersmog¹

Anknüpfungspunkt waren Schlagzeilen aus der Tagespresse wie z.B. „Los-Angeles-Smog auch in Europa“, „Ätzender Sommersmog“ oder „Bayern Urlaubsorte als Ozonfallen?“

Den Schülerinnen und Schülern wurden unterschiedliche Materialien zur Verfügung gestellt (Zeitungsausschnitte, Informationsblätter über das Zustandekommen und Auftreten von Ozon, unterschiedliche Meinungen und Stellungnahmen zum Ozonproblem [z.B. von Greenpeace, vom ADAC]), die gemeinsam erarbeitet wurden. In einem Aufgabenteil konnte das Erfahrene umgesetzt werden:

- Auswertung von Zeitungsausschnitten: Wann tritt Sommersmog auf? Welcher Schadstoff verursacht Sommersmog? Wie wirkt der Sommersmog auf Menschen? Welche Gebiete sind gefährdet? Welche Spitzenwerte wurden in welchen Gebieten erreicht? Welche Grenzwerte halten Behörden für gefährlich? Welche Maßnahmen werden ergriffen?
- Wie kommt es zur Bildung von Sommersmog?
- Nenne die Hauptverursacher für die Entstehung des bodennahen Ozons
- Vergleiche den Ozongehalt der Luft in Reinluftgebieten und in Verdichtungsgebieten während eines Jahres
- Vergleiche den Ozongehalt der Luft in Reinluftgebieten und Verdichtungsgebieten während einer Sommerwoche
- etc.

¹ aus: Praxis Geographic 7-8/ 1992, S. 72-75

Wiederentdeckung der Straßenbahn - nicht nur in Braunschweig⁴

Das Thema wurde im Leistungskurs Erdkunde während eines Semesters behandelt. Arbeitsschwerpunkte waren:

- Aktuelles Problem: drohender Verkehrsinfarkt. Presseberichte wurden ausgewertet
- Aktueller Anlaß: Die Reaktivierung der Straßenbahn in Braunschweig
- Genese einer straßenbahnfreundlichen Stadt
- Straßenbahnen in europäischen Zentren
- Untersuchung von Straßenbahnlinien
- Auswertung der Untersuchungen
- Entwurf einer Modellstadt
- Diskussion mit Experten
- Ausstellung

Motorisierter Individualverkehr - ein Thema der Umwelterziehung⁵

Einstieg in das Thema mit fünf verschiedenen Schulklassen bildete eine Abgasmessung mit der sogenannten Gasspürpumpe. Die Ergebnisse dienten als weitere Arbeitsgrundlage. Anhand von Stadtplänen und Arbeitsblättern wurde anschließend erarbeitet, wieviele Kilometer ihre Eltern täglich zur Arbeit (hin und zurück) fahren. Mit den Ergebnissen der Abgasmessung konnte grob errechnet werden, wieviel Luft diejenigen Eltern, die für ihre Fahrten einen Pkw benutzen, verbrauchen und wieviele Abgase diejenigen Eltern, die den ÖPNV oder das Fahrrad benutzen, „einsparen“.

Weiter wurden Schallpegel gemessen: An einer stark befahrenen Straße wurde mit den Schülern über einen Zeitraum von 5 Minuten die Zahl der Kraftfahrzeuge ermittelt und daraus der mittlere Schallpegel als Maß für den Verkehrslärm bestimmt (siehe Tabelle). Mit einem zusätzlich eingesetzten Schallpegelmessgerät konnten die Geräuschwankungen festgehalten werden.

⁴ Abgedruckt in: Praxis Geographie, 7-8/ 1992, S. 50-54

⁵ Abgedruckt in: Praxis Geographie, 3/ 1992, S. 39-43

Annähernde Richtwerte für Verkehrslärm

Kfz/ h	ca. dB	Kfz/ h	ca. dB	Kfz/ h	ca. dB	Kfz/ h	ca. dB
0	40	9-10	50	82-100	60	853-1000	70
0	41	11-13	51	101-128	61	1001-1347	71
1	42	14-16	52	129-171	62	1348-1697	72
2	43	17-21	53	172-213	63	1698-2048	73
3	44	22-26	54	214-256	64	2049-2730	74
4	45	27-32	55	257-341	65	2731-3412	75
5	46	33-42	56	342-428	66	3413-4096	76
6	47	43-53	57	429-512	67	4097-5461	77
7	48	54-64	58	513-681	68	5462-6826	78
8	49	65-81	59	682-852	69	6827-8192	79

In den Lärmschutzverordnungen heißt es dazu:

Umgebung	dB/ Tag	dB/ Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinstsiedelgebieten	59	49
in Gewerbegebieten	69	59

Für jedes Auto einen Strich - Eine fünfte Klasse führt eine Verkehrszählung durch⁶

Zu beachten: Die Zählung sollte nicht gleich am Anfang der Stundensequenz stehen. Vielmehr sollte zuerst die Verkehrssituation am Schulort erarbeitet werden. Sehr häufig kommen dabei bereits stark emotional geprägte Aussagen: Schüler, die an den Hauptverkehrsstraßen wohnen, äußern sich über die fast täglich erfolgende Belastung durch Lärm und Abgase, während sich in den Außenbezirken wohnende Schüler über den zähen Verkehrsfluß im Stadtzentrum beklagen. Diese emotionalen Aussagen bieten gute Diskussionsgrundlagen über den Gegensatz Individual-/ Öffentlicher Personenverkehr bzw. über die Relevanz eines umweltgerechten Verkehrsverhaltens, denn die Verkehrszählung soll nicht nur eine rein mechanische Auflistung der unterschiedlich starken Verkehrsströme darstellen, sondern die Schüler sollen sich mit Ausmaß und Ursachen des Verkehrs eingehender beschäftigen. Während der Zählung sind sie von ihrer sonst subjektiv beeinflussten aktiven Teilnahme am Verkehrsgeschehen befreit und können daher den Verkehr objektiv beobachten. Mittels dieser Beobachtungen können bei der Auswertung der Verkehrszählung folgende Fragestellungen behandelt werden:

- Verhalte ich mich auf dem täglichen Weg zur Schule umweltgerecht?
- Gibt es Möglichkeiten, in meiner Familie auf ein umweltgerechteres Verhalten hinzuwirken?
- Wo ergeben sich auf Grund der derzeitigen Konstellationen der Verkehrsströme Gefahrenquellen und wie kann ich diese umgehen?

Zur Vorbereitung und Durchführung

Vor der Verteilung der einzelnen Zählstellen sollte sich der Kursleiter davon überzeugen, ob die jeweiligen Zählstellen für die Untersuchung auch wirklich aussagekräftig ist. Gezählt wird mit den üblichen Strichlisten, deren Einteilung und das Ausfüllen genau mit den Schülern besprochen werden muß (z.B. ab welcher Größe erfolgt ein Eintrag für Lkw's oder unter welche Rubrik fällt ein Traktor?).

In höheren Klassen bietet sich auch die Möglichkeit zur fächerübergreifenden Kooperationen (z.B. in Physik durch den Aufbau einer Lichtschranke).

⁶ Abgedruckt in: Praxis Geographie 3/ 1992, S. 21-23

Nach der Zählung werden die Ergebnisse in ein Fließdiagramm übertragen (1 cm = 5 Autos). Es empfiehlt sich, sowohl während Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr) als auch zu „normalen“ Zeiten zu zählen.

Die hier vorgestellte Zählung wurde den anderen Klassen, den Eltern und dem zuständigen Referent aus der Stadtverwaltung präsentiert.

Eine Umfrage unter den teilnehmenden Schülerinnen und Schülern wenige Wochen nach der Zählung ergab, daß 92 % der Teilnehmer eine solche Verkehrszählung als sinnvollen Beitrag im Erdkundeunterricht sahen. Ferner sprachen sie sich für Wiederholungen aus. 64 % der Teilnehmer sagten aus, sie seien durch die Zählung zu umweltbewußterem Verhalten im Verkehr angeregt worden.

Sinnvoll wäre es, regelmäßige Zählungen über einen längeren Zeitraum hinweg (mehrere Jahre) durchzuführen, um Veränderungen aufzuzeigen.

Ohne Auto leben - Ein Unterrichtsprojekt ab Klasse 9⁷

Über einen festgelegten Zeitraum - maximal einen Monat lang - notieren die Schülerinnen und Schüler alle Fahrten, die innerhalb der eigenen Familie durchgeführt werden, untergliedert nach verschiedenen Fahrtzwecken wie Beruf, Einkauf, Freizeit usw. Für alle anfallenden Wege werden Überlegungen angestellt, wie sie zu Fuß oder mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden können. Um auch Zeit- und Kostenvergleiche zu ermöglichen, müssen Fahrpläne sowie Tabellen mit den Betriebskosten der einzelnen Fahrzeugtypen (bei Automobilclubs erhältlich) beschafft und ausgewertet werden. Bei der Suche nach Alternativen wird sich herausstellen, daß viele Lebensbereiche wie Einkaufsverhalten, Besuch von Freunden, Freizeitgestaltung einer völlig anderen Organisation und Absprache bedürfen.

⁷ Abgedruckt in : Praxis Geographie 3/ 1992, S. 16-19

Die Planung eines autofreien Wochenendes oder Urlaubes kann auch zum Gegenstand von Gruppenarbeit gemacht werden. Auf jeden Fall ist eine Menge Phantasie erforderlich.

Verkehr und Umwelt im Unterricht - Allgemeines und Rückblick⁸

Kennzeichen und Möglichkeiten eines umweltorientierten verkehrsgeographischen Unterrichts

- Informationsvermittlung über die Lebensnotwendigkeit des Verkehrs und funktionierender Verkehrsanlagen für die Versorgung mit Gütern und seine entscheidende Bedeutung für die berufliche und private Mobilität von Menschen
- Darstellung der unterschiedlichen Leistungskraft, Umwelt- und Sozialbelastung von Verkehrsträgern und der Diskrepanz zwischen den Erfordernissen des Umwelt- und Menschenschutzes und der dominierenden wachsenden Bedeutung des Kraftfahrzeuges
- Untersuchung der positiven und negativen Seiten von Kfz und Flugzeug, der für sie günstigen Rahmenbedingungen und der Möglichkeiten einer Gegensteuerung zugunsten von Bahn, Schiff, Rad und ÖPNV

Fertigkeiten vermitteln: z.B. Bahn- und Busfahrpläne lesen, Fahrten zu bestimmten Zielen ausarbeiten Verkehrszählungen durchführen und Ergebnisse (graphisch) darstellen, Kartieren der Fuß- und Radwegesituation, versiegelter Plätze etc., Dokumentieren früherer und heutiger Verkehrswege anhand von Karten und Luftbildern verschiedenen Alters, Anfertigen photographischer Belege, Lärm- und Abgasmessungen etc.

Fähigkeiten fördern: Briefe an Verantwortliche schreiben, Gespräche mit ihnen führen, Verbesserungsvorschläge für die Verkehrssituation im Schulgelände, für Radwege, Schüler betreffende Bus- und Bahnfahrpläne ausarbeiten, Sachkundigmachen und beurteilen von vorgesehenen Verkehrsberuhigungs- und ausbaumaßnahmen etc.

Verhaltensveränderungen anstreben: Verzicht auf wenig ergebnisreiche, unnötig weite und problematische Schulfahrten, Bevorzugung regionaler Produkte am Schulkiosk und daheim, eventuell Mithilfe beim Retten straßenbaugefährdeter Pflanzen, beim Amphibien-schutz und Begrünen entsiegelter Flächen, Verzicht auf unnötiges Chauffierenlassen,

⁸ Abgedruckt in: Praxis Geographie 3/ 1992, S. 10-11

⁸ Abgedruckt in: Praxis Geographie 3/ 1992, S. 10-11

möglichst Rad- und Busbenutzung, nüchternes Verhältnis zum Auto, Nutzung entlastungsreduzierender Technik, Bereitschaft zum Autoverzicht.

Fächerübergreifende Vielfalt: Umweltorientierter verkehrsgeographischer Unterricht geht über die Geographie hinaus und umfaßt politische, physikalisch-technische, biologische und psychologische Aspekte. Mancher Erdkundelehrer mag sich angesichts dieser Fülle überfordert fühlen, aber es wäre wünschenswert, diese Spannbreite zu einer fächerübergreifenden Unterrichtseinheit zusammenzufügen.

Die Fahrt ins Wochenende - ein Problem für die Umwelt⁹

Während Schüler keinen oder nur einen sehr geringen Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl beim Berufsverkehr, Geschäftsreiseverkehr und Einkaufsverkehr ihrer Eltern haben, sind sie bei den Wochenendfahrten Teilnehmer und damit mehr oder weniger in die Planung einbezogen. Hier können auch jüngere Schülerinnen und Schüler Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl ihrer Eltern nehmen.

Das hier vorgestellte Programm wurde mit einer 7. Klasse durchgeführt.

Vorlauf: Die Schülerinnen und Schüler schrieben einen Monat lang auf, wohin sie mit welchen Verkehrsmitteln am Wochenende gefahren sind. Die Ergebnisse wurden graphisch dargestellt mit dem Wohnort als Mittelpunkt und den Zielorten mit Kilometerangaben. Es wurde ausdifferenziert in „Familie Durchschnitt“ (10 Familien fuhren an 4 Wochenenden 29 mal mit dem Auto weg, Kilometerzahl gesamt, Kilometerzahl im Durchschnitt), „Familie Umweltfreundlich“ (2 Familien fuhren im genannten Zeitraum 6 mal ohne Pkw weg, insgesamt 24 km ...) und „Familie Fernfahrer“ (5 Familien fuhren im genannten Zeitraum 22 mal mit dem Pkw weg, insgesamt 3.138 km ...)

Im Unterricht wurde der Wochenendfahrplan und der Umfang des Freizeitverkehrs ausgewertet, die Wirkung von Autoabgasen auf Kressesamen geprüft und nach 2 bis 3 Tagen die Ergebnisse ausgewertet, über sauren Regen diskutiert und eine umweltfreundliche Wochenendtour geplant.

⁹ Abgedruckt in: Praxis Geographie 7-8/ 1994, S. 40-43

Die genannten Beispiele zeigen, daß zu Beginn des Themas Verkehr eine Verkehrszählung - wie immer sie auch gestaltet sein mag - sinnvoll ist, um den gegenwärtigen Zustand festzuhalten. Darauf aufbauend können die verschiedensten Thematiken angesprochen werden. In allen Beiträgen wird betont, daß Schülerinnen und Schüler die Arbeit vor Ort als angenehm und spannend empfunden haben. Es ist allerdings zu bezweifeln, daß die Einflußmöglichkeit der Schülerinnen und Schüler auf das Verkehrsverhalten ihrer Eltern groß ist.

Gerhard Becker

Ute Vergin

Auswahlbibliographie zum Thema Verkehr und Umweltdidaktik

Die Zahl der Bücher und Aufsätze zum Thema Verkehr ist unüberschaubar groß. Allein in der Universitätsbibliothek findet man unter diesem Stichwort mehr als 800 Veröffentlichungen. Die im folgenden aufgeführte Liste stellt eine kleine Auswahl von Büchern und Zeitschriftenaufsätzen vor, die sich speziell mit dem Themenbereich Verkehr in der Schule oder mit allgemeiner Umweltdidaktik (und darin eingebunden das Thema Verkehr) beschäftigen. Noch ein Hinweis, die Signatur „geo z ...“ bezieht sich auf die Zeitschriftenliteratur, die in der Universitätsbibliothek Alte Münze vorhanden ist (im Zeitungsarchiv im Keller). Vorangestellt werden einige kommentierte Literaturbeispiele.

Matthias Bergmann, Willi Loose und Ame Lüers. Verkehr ohne Ozon. Konsequenzen für eine einfache Mobilität in Stadtregionen. Ökoinstitut, Freiburg 1994

Schwerpunkt: Alternative Verkehrskonzepte, Ozon

Zielgruppe: Fachpublikum

Umfang: 196 Seiten

Preis: 38.00 DM

Kurzbeschreibung:

Mit dieser Studie legt das Ökoinstitut Freiburg e.V. den Abschlußbericht einer über Mitgliedsspenden finanzierten Untersuchung zum Thema Verkehr und Ozon vor.

Neben einer naturwissenschaftlichen Bestandsaufnahme der Ozonproblematik (Verursacher, chemische Reaktionen, Entstehung von Ozon, Leidtragende des Ozons) und den Möglichkeiten rechtlicher Handlungen, wie Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, Verkehrsbeschränkungen oder Immissionsschutzrecht wird in dieser Studie auch sozialwissenschaftlichen Problemstellungen ein hoher Stellenwert beigemessen. Fragen der Mobilität werden sowohl auf der Basis bereits bestehender Studien als auch aufgrund von Ergebnissen eigener Forschung behandelt; empirische Daten werden genannt und an entsprechenden Stellen wird Forschungsbedarf aufgezeigt. Attraktiv ist etwa eine vom Ökoinstitut durchgeführte Befra-

gung nach Gründen für die Autonutzung. Am Beispiel von Freiburg können aufgrund der Ergebnisse Defizite im öffentlichen Personennahverkehr konkret benannt werden.

Die Studie ist im Ganzen handlungsorientiert angelegt. Dieser Bericht liefert nicht nur einen hervorragenden Überblick über den derzeitigen Stand der Forschung, sondern auch Ideen und Perspektiven für einen konkreten Umbau der Verkehrssituation in Kommunen, um die enorme Ozonbelastung an heißen Sommertagen einzudämmen, vielleicht sogar zu beseitigen. Zu kritisieren wäre an dieser Studie allerdings, daß im sozialwissenschaftlichen Teil zu den persönlichen Hemmnissen eines veränderten Mobilitätsverhaltens eine zu große Hoffnung auf die Effekte von Erziehung und Bildung gesetzt wird. Erfolgversprechender wäre wohl der Weg, mit den vorhandenen Bereitschaften der Bevölkerung zu operieren.

Zielsetzung: Perspektiven und Handlungsmöglichkeiten zu einem Verkehrskonzept ohne Ozonproblematik vorstellen

Inhaltliche Qualität: Interdisziplinär angelegt und sehr ausgewogen

Methodische Qualität: Der Aufbau der Kapitel ist gut strukturiert; am Ende jedes Kapitels werden die wichtigsten Punkte zusammengefaßt

Ästhetische Qualität: s/w-Fotos und Grafiken, aber sehr viel eng gedruckter Text

Gesamtwertung: Empfehlenswert

Dietmar Klenke, "Freier Stau für freie Bürger". Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994

Verlag/Jahr: Wissenschaftliche Buchgesellschaft,

Schwerpunkt: Verkehr, ökologische Folgen des motorisierten Individualverkehrs, Geschichte

Zielgruppe: Fachpublikum, interessierte Laien

Umfang: 189 Seiten

Preis: 19,90 DM

Kurzbeschreibung:

Der Titel dieses Bandes läßt eine zynisch-politische Schrift vermuten. Stattdessen verbirgt sich hinter dieser Überschrift eine sorgfältig durchgeführte Studie über die bundesdeutsche Verkehrspolitik seit 1949, angereichert mit schlußreichen politischen Hintergrundinformationen. Die Parteinahme gegen den motorisierten Individualverkehr wird dabei offensichtlich und mit Argumenten begründet, die als bekannt gelten dürften.

Mit dem Wiederaufbau der Bundesrepublik Deutschland entstand eine Verkehrskrise, die in den frühen fünfziger Jahren in den "Schiene-Straße-Konflikt" führten. Zwei vollkommen

unterschiedliche verkehrs- und ordnungspolitische Systeme prallten hier aufeinander - der Konflikt wurde zugunsten der Straße entschieden.

Die enge assoziative Verbindung zwischen Wiederaufbau und Straße (und das heißt motorisierter Individualverkehr) läßt die verkehrspolitische Situation symbolisch auf. Neben wirtschafts- und konjunkturpolitischem Kalkül sind hier auch kulturelle Wertigkeiten verankert. Der Autor stellt plastisch dar, wie aufkommende Zweifel an der Massenmotorisierung wieder verebbten. Güterverkehr auf den Straßen, ein aufkommendes umweltpolitisches Kostenbewußtsein, Verkehrsoffer und Straßenüberlastung wurden zwar als verkehrspolitische Herausforderung erkannt, ihr wurde aber immer nur halbherzig und zugunsten des Automobils begegnet. Erst für die 90er Jahre attestiert Klenke eine neue Qualität der verkehrspolitischen Situation. Ob sie allerdings Erfolge zeitigen wird, darüber kann wohl nur die Geschichte entscheiden.

Ein interessantes Buch, das die kulturellen Wertigkeiten des Individualverkehrs aus historischer Perspektive verständlich macht. Insgesamt fällt angenehm auf, daß der Autor trotz seiner eindeutigen Parteinahme einen positiven Trend aufzuzeigen vermag.

Zielsetzung: Geschichte der Verkehrspolitik aufschreiben

Inhaltliche Qualität: Die kulturellen Phänomene werden aus historisch-politischer Perspektive sehr deutlich.

Methodische Qualität: Kurze Kapitel, gut lesbar

Ästhetische Qualität: Ohne Abbildungen; das Papier ist säurefrei und daher alterungsbeständig

Gesamtwertung: Ausgezeichnet

Georg Furger, Verkehr. Kein Klima für Autos

Verlag/Jahr: Verlag Die Werkstatt, Göttingen 1995

Schwerpunkt: Verkehr, Mobilität, Stadt

Zielgruppe: Fachlehrer Sek. II

Umfang: 128 Seiten mit Kopiervorlagen

Preis: 48.00 DM

Kurzbeschreibung:

Dieses Unterrichtsmaterial für die Sek. II wurde von Greenpeace herausgegeben, um Lehrern ein gut durchdachtes Konzept an die Hand zu geben und ihnen die Behandlung des Themas im Unterricht zu erleichtern.

Projektorientiert und thematisch breit angelegt liegt hier attraktives Material mit unterschiedlichsten Vorschlägen vor: Seine eigene Verkehrsbilanz aufstellen, die nähere Umgebung erkunden, Fotoreportagen fertigen, Alternativen im Verkehr ausprobieren oder einen autofreien Projekttag an der Schule veranstalten. Auch inhaltlich hat das Material interessante Aspekte vorzuweisen: Historisch, politisch, geographisch, wirtschaftlich, aber auch technisch-naturwissenschaftlich aufbereitet, bietet es die Möglichkeit, in vielen Unterrichtsbereichen eingesetzt zu werden.

Gelocht in einem Hefter zusammengehalten, sind die einzelnen Blätter nach Lehrer- und Schülerseiten gegliedert. So können ihm die Arbeitsblätter ohne Aufwand als Kopiervorlage entnommen werden. In einem Anhang werden zu jedem Kapitel ausführliche Hintergrundinformationen angeboten, wichtige Adressen und weiterführende Literatur genannt.

Insgesamt ist das Material ausgesprochen attraktiv, sowohl von seiner Gestaltung und seinem Inhalt her als auch wegen seiner guten Handhabbarkeit und Serviceleistungen. Schade ist nur, daß ein ganz wesentlicher Aspekt innerhalb der Themen fehlt, nämlich die Frage nach den Bedürfnissen der Schüler. Sicherlich sind Schüler in der Regel noch die Leidtragenden des Verkehrs, aber häufig steht das eigene Auto auf ihrer Wunschliste an erster Stelle, wenn sie dann ihren Führerschein haben. Und gute Argumente werden sie von diesem Wunsch wohl kaum abbringen können. Hier läge die Chance, mit den Schülern neue Zukunftsperspektiven zu entwickeln, die mit ihren Wünschen vereinbar sind.

Zielsetzung: Unterrichtsmaterial zum Thema Verkehr anbieten

Inhaltliche Qualität: Sehr breit und thematisch interessant angelegt; leider fehlt die Dimension der individuellen Wünsche

Methodische Qualität: Ausgesprochen gut handhabbar

Asthetische Qualität: Zahlreiche Bilder und grafische Abbildungen

Gesamtwertung: Empfehlenswert

Reinhold Fischenich, Uwe Franke und Gabriele Stursberg, Alternativen im Verkehr

Verlag/Jahr: Hessisches Kultusministerium, Wiesbaden 1993

Schwerpunkt: Verkehr, Auto, Fahrrad, ÖPNV

Zielgruppe: Lehrende in Berufsschulen und der Sek. 11

Umfang: 104 Seiten

Preis: Zusammen mit dem Filmmaterial erhältlich

Kurzbeschreibung:

Das Unterrichtsmaterial "Alternativen zum Verkehr" soll die gleichnamige Schulfemsehreihe didaktisch und inhaltlich ergänzen, aber nicht ersetzen. Dennoch lohnt eine gesonderte Besprechung, da hier eine gute Informationssammlung mit anregenden Unterrichtsvorschlägen vorliegt.

Im ersten Teil werden die 4 Teilsendungen -"Sind wir aufs Auto angewiesen?", „Das Rad ist schon erfunden", eine Sendung über das Fahrrad, "Ein Leben ohne (eigenes) Auto" und "Sonnige Zeiten", hier geht es um das Solarauto - vorgestellt und anschließend Fragen formuliert. Hier fällt schon angenehm auf, daß es nicht nur darum geht, Fakten zu reproduzieren und Aussagen zu interpretieren, sondern auch die persönlichen Bedenken, Vorlieben und Gewohnheiten der Lernenden in die Diskussionen einfließen sollen. Hier wird also eine auf Reflexion ausgerichtete Umweltbildung vertreten.

Der zweite Teil besteht aus vier ergänzenden Materialsammlungen, jeweils für eine Sendung zusammengestellt. Zeitungsausschnitte, Programme unterschiedlicher Parteien, erklärende Texte zu Begriffen wie Mobilität, Hintergrundinformationen mit Zahlen und Grafiken sind nur einige der hier genutzten Quellen.

Eine weitere, filmübergreifende Materialsammlung beschäftigt sich mit unterschiedlichen Verkehrskonzepten. Möglichkeiten veränderter Stadtplanung werden hier am Beispiel von Lübeck und Freiburg aufgezeigt.

Im letzten Kapitel werden Projekte für den nicht-naturwissenschaftlichen Unterricht zum Thema Mobilität vorgeschlagen. Originell ist etwa die Idee, mit den Schülern eine Soziologie des Fahrrades zu erstellen.

Eine ausführliche Literatur- und Materialliste zu den verschiedenen Themenkomplexen befindet sich am Ende der Broschüre.

Zielsetzung: Unterrichtsmaterial zum Thema Verkehr und Mobilität anbieten

Inhaltliche Qualität: Vier verschiedene Themenkomplexe werden sehr ausgewogen und detailliert behandelt

Methodische Qualität: Reflexiv, auf die Vorstellungen der Schüler eingehend

Ästhetische Qualität: Sehr viel Bildmaterial, vorwiegend in s/w

Gesamtwertung: Ausgezeichnet

Abelshäuser, Werner: Saarhafen Saarlouis-Dillingen. Deutschlands modernster Binnenhafen. In: Praxis Geographie, H. 1 (1993), S. 26 ff, geo z 3370

Berg-Laase, Günter; Berning, Maria, Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern. Eine sozialökologische Studie zur Aneignung städtischer Umwelt am Beispiel ausgewählter Wohngebiete in Berlin (West). Pfaffenweiler 1985

Brameier, Ulrich: Die Zukunft liegt im Container. Der Boom des Container-Verkehrs, aufgezeigt am Beispiel des Container-Zentrums Hamburg-Waltershof. In: Praxis Geographie, H. 1 (1990), S. 19 ff, geo z 3370

Buchhofer, Ekkehard: Schiene oder Straße? Grundfragen der künftigen Verkehrspolitik in den baltischen Republiken. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 47) H. 3 (1995), S. 92-98, geo z 298

Buder, Margret: Neue Wege braucht das Land. Verkehr in Brandenburg. In: Praxis Geographie, (Jg. 25) H. 10 (1995), S. 34-38, geo z 3370

Daum, Egbert: Hier fällt ein Haus, dort ein Baum ... In: Die Grundschule, H. 2 (1986), S.30-34

Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung (DGU) (Hg.): "Umwelt - Verkehr - Mobilität" in Mecklenburg-Vorpommern. Dokumentation der 8. Kommunalen Umweltgespräche. Hamburg 1994

Ernst, Michael: Binnenschifffahrt als Rettungsanker? Der vergessene Verkehrsträger. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994) S. 22 ff, geo z 3370

Friedrich, Gudrun; Isensee, Wolf (Hg.): Praxis der Umweltbildung. Neue Ansätze für die Sekundarstufe II. Band II, Unterrichtsbeispiele und Erfahrungen. Bielefeld 1994

Gaebe, W.: Entwicklungstendenzen der Verdichtungsräume in der Bundesrepublik am Beispiel von München. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 43), H. 9 (1991), S. 298-303, geo z 298

Gärtner, Helmut; Hoebel-Mävers, Martin (Hg.): Umwelterziehung - Ökologisches Handeln in Ballungsräumen. Hamburg 1991

Geiger, Martin: Sommersmog. In: Praxis Geographie, H. 7/ 8 (1992), S. 72, geo z 3370

Geiger, Michael: Hauptsache: auto-mobil. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 34 ff, geo z 3370

Geiger, Michael: Transitverkehr über die Alpen (mit Folie). In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 18 ff, geo z 3370

Geiger, Michael: Transrapid in der Diskussion. Eine Zusammenstellung. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 36 ff, geo z 3370

Geiger, Michael: Verkehr in der Stadt. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 30 ff, geo z 3370

Geiger, Michael: Verkehr in Europa. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 4 ff, geo z 3370

Gellert, J.F.: Der Treibhauseffekt - ein aktuelles Problem für Menschheit und Umwelt. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 44), H. 12 (1992), S. 402-410, geo z 298

Gesing, Harald; Lob, Reinhold E.: Umwelterziehung. Ganzheitlicher und umfassender Bildungsauftrag für die Grundschule. In: Gesing, Harald; Lob, Reinhold E. (Hg.): Umwelterzie-

- hung in der Primarstufe. Grundlinien eines umfassenden Bildungskonzepts. Heinsberg 1991, S. 7-31
- Glanz, Frieder; Götz, Frank: Das Volkswagenwerk Mosel bei Zwickau. Fallbeispiel für eine Standortdiskussion. In: Praxis Geographie, H. 9 (1994), S. 34 ff, geo z 3370
- Haan, Gerhard: Ökologie-Handbuch Grundschule. Sieben Themen mit über 100 praktischen Vorschlägen für den Unterricht. Weinheim 1989
- Hagen, Dietrich: Natürliche Landschaft - Landschaft als Natur? Über anthropogene Veränderungen des Reliefs am Beispiel des Autobahnbaus im Stadtgebiet von Oldenburg. In: Praxis Geographie, H. 2 (1992), S. 9 ff, geo z 3370
- Härle, Josef: Verkehr und Umwelt im Unterricht. Allgemeines und Rückblick. In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 10 ff, geo z 3370
- Härle, Josef: Wieviel Verkehr verträgt die Natur? In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 4 ff, geo z 3370
- Hufnagel, Cornelia: Das oberrheinische Tiefland - zentrale Durchgangslandschaft im Herzen Europas. Eine europäische Verkehrsachse. In: Praxis Geographie, H. 5 (1992), S. 16 ff, geo z 3370
- Huntemann, V.: Auto, Verkehr und Umwelt. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 45), H. 9 (1993), S. 316-320, geo z 298
- Huntemann, Volker: Für jedes Auto einen Strich. Eine fünfte Klasse führt eine Verkehrszählung durch. In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 20 ff, geo z 3370
- Hutt, Dieter: Ohne Auto leben. In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 16 ff, geo z 3370
- Hutt, Dieter: Zur Problematik von Ortsumfahrungen in Verdichtungsräumen. Auto fahren alle, aber keiner will den Verkehr. In: Geographie und Schule, H. 74 (1991), S. 39-43, geo z 2766
- Informationszentrum Raum&Bau d. Fraunhofer Gesellschaft (Hg.): Ökologie und Verkehr. Stuttgart 1987
- Jacob, Joachim: Umwelt, Spiel, Ökologie. Beiträge ökologischer Sozialisationsforschung zur Raumeignung von Stadtkindern. In: Zacharias, Wolfgang (Hg.): Spielraum für Spielräume. Zur Ökologie des Spiels 2. Reader. München 1987, S.43-48
- Joachim, J.: Umwelt und Verkehr. Praxisbericht einer Schüleruntersuchung zur Umweltbelastung durch Verkehr in Leipzig. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht (Jg. 44), H. 12 (1992), S. 43-437, geo z 298
- Juchelka, Rudolf: Höchste Eisenbahn. Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa. In: Geographie heute, (Jg. 16), H. 127 (1995), S. 8-14, geo z 4304
- Just, Eberhard; Woest, Volker: Umwelterziehung in der Sekundarstufe 1. Handreichungen zu den Unterrichtseinheiten "Verkehr in unserem Stadtteil" und "Getränkeverpackungen". Bremen 1994
- Keipert, C.; Spaniol, H.: Verkehrsprobleme im denkmalgeschützten Jockgrim/ Pfalz. In: Geographie und ihre Didaktik (mit Darstellung der Unterrichtsmaterialien). (Jg. 19), H. 2 (1991), S. 96-107, geo z 1909

Kolle, Hanns-Joachim: München-Erding: Raumänderung durch ein Verkehrsprojekt. In: *Geographie und Schule*, H. 86 (1993), S. 12-17, geo z 2766

Krüger, Rolf: Das Meer als Verkehrsraum. In: *Praxis Geographie*, H. 10 (1990), S. 34 ff, geo z 3370

Ladwig, Rolf: Flughafen Frankfurt. In: *Praxis Geographie*, H. 9 (1990), S. 20 ff, geo z 3370

Löttgers, Rolf: Parkplatz Strand. Eine mögliche Alternative. In: *Praxis Geographie*, H. 3 (1993), S. 42 ff, geo z 3370

Löttgers, Rolf: Kanäle. Einführung in ein unterschätztes Unterrichtsthema. In: *Praxis Geographie*, H. 1 (1993), S. 4 ff, geo z 3370

Löttgers, Rolf: Kanalstatistik der Bundesrepublik Deutschland. In: *Praxis Geographie*, H. 1 (1993), S. 41 ff, geo z 3370

Maciey, Uwe: Standort Deutschland - (k)ein Standort für die deutsche Automobilindustrie? Eine Debatte auch für den Erdkundeunterricht. In: *Geographie und Schule*, H. 90 (1994), S. 30-40, geo z 2766

Marek, Regina (Hg.): *Praxisnahe Umwelterziehung. Handreichungen für Schule und Lehrerfortbildung*, Hamburg 1993

Marzinik, Jürgen: Verkehrsraum Ostsee. Eine Fährlinie wirbt mit dem Slogan "Das schönste Stück Autobahn über die Ostsee". Wie wird dem immensen Verkehrsaufkommen begegnet? In: *Praxis Geographie*, H. 5 (1990), S. 38 ff, geo z 3370

Meier, Gerhard: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland bis zum Jahr 2000 (1. Teil). In: *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht*, (Jg. 47), H. 9 (1995), S. 349-358, geo z 298

Meier, Gerhard: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland bis zum Jahr 2000 (2. Teil). In: *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht*, (Jg. 47), H. 10 (1995), S. 389-418, geo z 298

Meier-Hilbert, Gerhard: Ein netter Zug der Bahn - auch für die Umwelt? Bundesbahnneubaustrecke Hannover-Würzburg. In: *Praxis Geographie*, H. 3 (1992), S. 34 ff, geo z 3370

Meincke, Rolf: Auf dem Oder-Havel-Kanal zum Schiffshebewerk Niederfinow. In: *Praxis Geographie*, H. 1 (1993), S. 14 ff, geo z 3370

Meurer, Manfred: Immer höher, immer schneller - Massentourismus - eine Gefahr für Hochgebirgslandschaften. In: *Praxis Geographie*, H. 11 (1992), S. 34 ff, geo z 3370

Mittelstädt, Fritz-Gerd: Stadtentwicklung und regionale Mobilität in Industrie- und Entwicklungsländern. In: *Geographie und Schule*, H. 78 (1992), S. 36-40, geo z 2766

Neumann, Rainer: *Ökologie und Verkehr*. Berlin 1980

Niedersächsisches Landesinstitut für Lehrerfortbildung, Lehrerweiterbildung und Unterrichtsforschung (Hg.): *Lokale Umwelterziehung - Beispiel Osnabrück. Teil 5, Verkehr und Wohnen in Osnabrück*. Hildesheim 1989

o. V.: Graphik des Intercity-Netzes. In: *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht*, (Jg. 44), H. 7/8 (1992), S. 275, geo z 298

Ökopäd. Unabhängige Zeitschrift für Ökologie und Pädagogik, H. 2 (1986), Verkehr - Fahrrad, Werbung mit der Natur.

Ökopäd. Unabhängige Zeitschrift für Ökologie und Pädagogik, H. 2 (1982), Arbeitsmaterialien, Wohnen und Verkehr. Unterrichtsmodell, Raucher kriegen kurze Beine.; Beiträge, Umwelt und Medien - Das Funkkolleg "Mensch und Umwelt"; Ökologisches Museum, Werkstatt für Kinder.

Pädagogische Arbeitsstelle des Deutschen Volkshochschulverbandes (Hg.), Freie Fahrt - Wohin? Materialien zur Umweltbelastung durch Verkehr, zu Waldsterben, Katalysator und Tempolimit. Frankfurt/ M. 1984

Palmen, Paul: Luftverkehr in Europa. In: Praxis Geographie, H. 6 (1994), S. 26 ff, geo z 3370

Richter, Dieter: Auswirkungen der ehemaligen innerdeutschen Grenze auf den Eisenbahn-Personenverkehr. In: Praxis Geographie, H. 1 (1991), S. 47 ff, geo z 3370

Rösler Michael; Weidling, Bernd: Umwelt und Verkehr - höhere Anforderungen und neue Wege zu ökologischem Handeln. In: Gärtner, Helmut; Hoebel-Mävers, Martin (Hg.): Umwelterziehung - Ökologisches Handeln in Ballungsräumen. Hamburg 1991, S. 183-188

Rühse, Hans-Werner: Hafenstädte der Hanse. In: Praxis Geographie, H. 5 (1990), S. 32 ff, geo z 3370

Schill, Wolfgang; Winter, Klaus: Flughafen - perspektivische Untersuchungen eines Erfahrungsbereiches. In: Hemmer, Klaus Peter (Hg.), Praxis u. Theorie d. Unterrichtens, Sachunterricht Gesellschaft 1-4, München-Wien-Baltimore 1982, S. 209-234

Schmidt-Walther, Peter: Auf Kontrollfahrt mit der Schifffahrtspolizei. An Bord der "Mellum" - Umwelt- und Verkehrssündern auf der Spur. In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 12 ff, geo z 3370

Schmidt-Walther, Peter: 98,7 km quer durch Schleswig-Holstein. Eindrücke von einer Schiffsreise durch den Nord-Ostsee-Kanal. In: Praxis Geographie, H. 1 (1993), S. 12 ff, geo z 3370

Schöpke, Henning: Der Elbe-Seitenkanal. "Heidesuez - ja". "Pleitenkanal - nein". In: Praxis Geographie, H. 1 (1993), S. 18 ff, geo z 3370

Schöpke, Henning: Wiederentdeckung der Straßenbahn - nicht nur in Braunschweig. In: Praxis Geographie, H. 7/ 8 (1992), S. 50 ff, geo z 3370

Schöpke, Henning: Wohnen ohne (eigenes) Auto. In: Praxis Geographie, (Jg. 25), H. 1 (1995), S. 34-38, geo z 3370

Schulze, Hartmut: Ehemalige Drehscheibe mit neuer Funktion. Kassels Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt. In: Praxis Geographie, H. 9 (1990), S. 36 ff, geo z 3370

Seifried, Dieter: Gute Argumente, Verkehr. München 1991

Stein, Christoph: Dicke Luft im Auto. In: Praxis Geographie, H. 7/ 8 (1994), S. 44 ff, geo z 3370

Stein, Christoph: Die Fahrt ins Wochenende - ein Problem für die Umwelt. In: Praxis Geographie, H. 7/ 8 (1994), S. 40 ff, geo z 3370

Stein, Christoph: Motorisierter Individualverkehr - ein Thema der Umwelterziehung. In: Praxis Geographie, H. 3 (1992), S. 39 ff, geo z 3370

Steinhäuser, Karin: Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg. Strukturwandel im größten Binnenhafen der Welt. In: Praxis Geographie, H. 5 (1990), S. 50 ff, geo z 3370

Stratmann, F: Verkehrspolitik - Städtebau - Landschaftsplanung - einführende Bemerkung zur Diskussion. In: Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW)/ Niedersachsen (Hg.): Ökologie in der Schule. Berichte von einer Tagung der GEW und der Evangelischen Akademie Loccum vom 17.-19. Sep. 1980. Hannover 1981, S.63-76

Stratmann, Friedrich: Ökologie in der Schule. Materialien. 1980

Strepel, K. D.: "Motor, Reifen, Karosserie ... - Auto" Industrielle Verflechtungen am Beispiel des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 44), H. 6 (1992), S. 240, geo z 298

Verkehr in der Sackgasse - Kritik und Alternativen. Reinbek 1979

Voigt, Hartmut: Probleme innerstädtischer Verkehrsplanung. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, (Jg. 47), H. 1(1995), S. 34-40, geo z 298

Zaretski, Michael: S-Bahn in Berlin (West). In: Geographie und Schule, H. 65 (1990), S. 34-40, geo z 2766

Gerhard Becker (Red.)

N. Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern

Fragestellungen, Thesen in Auszügen aus einer gleichnamigen sozialökologischen Studie (von Berg-Laase u.a. Centaurus-Verlagsgesellschaft, Pfaffenweiler 1985)

Fragestellungen (Kap.1):	1
1. Das Wohnumfeld als Aufenthaltsraum für Kinder	2
2. Benachteiligungen im Verkehr	2
3. Einstellung zur Automobilisierung	2
4. Das Wohnumfeld als Raum gegenständlicher, sozialer und naturbezogener Erfahrungen	2
5. Erfahrungsverluste / Verinselung	3
6. Umweltaneignung durch Umfunktionieren	3
7. Verkehrsberuhigung als Element der Revitalisierung des Straßenraums	3
Kap. 12 (Schlußfolgerungen)	4
Themenbereich: WOHNUMFELD	4
Themenbereich: AUTO UND VERKEHR	5
Themenbereich: NATUR	6
Themenbereich: FAHRRAD	6
Themenbereich: VERKEHRSBERUHIGUNG	6
Anhang (Fragebogen, Auflistung der Fragen)	9

Vorbemerkung: Die hier in Ausschnitten, besonders im Hinblick auf Fragestellungen und Forschungsergebnisse wiedergegebene Studie ist meiner Meinung nach von hoher (umwelt)pädagogischer Bedeutung, denn es wird einerseits die Subjektseite betont: Umwelt(aneignung) wird stärker aus der Wahrnehmung von Kindern thematisiert und Kinder werden in ihrem gesamten alltäglichen Handlungskontext ernstgenommen und nicht nur als Fernsehkonsumenten, Spielplatzbesucher oder Verkehrsteilnehmer. Andererseits wird auch der gesellschaftlich-historischen Dimension des Gegenstandsbereichs berücksichtigt, der im Rahmen dieser Materialien jedoch weggelassen werden kann, da dort genügend gesellschaftlich-historischer Hintergrund präsentiert wird.

So weit wie möglich wird auf den folgenden Seiten wörtlich zitiert oder wenigstens dem Sinne nach.

Fragestellungen (Kap.1):

Unter Berücksichtigung der Veränderungen des Schulwesens und der Familienstrukturen hat sich auch die konkrete Umwelt für Kinder sowie die Formen der Umweltaneignung in immer kürzeren Zeitabständen 'drinnen' und 'draußen' verändert:

„Das nähere Wohnumfeld als Teil des Lebensraumes 'Stadt' ist heute wesentlich geprägt durch die Trennung und Zentralisierung gesellschaftlicher Funktionen, durch die Auseinanderentwicklung von Wohnen und Arbeiten. Einkaufen, Erholen und durch den damit einhergehenden Zwang zur Automobilisierung. Für Kinder folgt daraus nicht nur die dauernde Transportabhängigkeit von Erwachsenen, sondern vor allem die tägliche Unfallgefahr. Darüber hinaus bewirkt die Dominanz des motorisierten Verkehr Ausgren-

zung in pädagogische Schonräume, Disziplinierung und ständige Benachteiligung von Kindern in ihren elementaren Lebensbedürfnissen.“

Fragen nach der realen Bedeutung des Wohnumfeldes heute:

1. Das Wohnumfeld als Aufenthaltsraum für Kinder

- Halten sich Kinder heute überhaupt noch im nennenswerten Umfang draußen auf?
- Wie nutzen Kinder ihr Wohnumfeld in verschiedenen Wohngebieten?
- Worin unterscheidet sich die sozialräumliche Umwelt 'draußen' von der familiären und schulischen Umwelt?“

Die Bedeutung der Umfeldes von Wohngebieten und Schule wurde in der öffentlichen Diskussion nur unter dem Verkehrs- und dem (in der Tat sehr wichtigen) Unfallaspekt aufgegriffen. So ging es der Verkehrserziehung und anderen Bemühungen primär um die Anpassung der Kinder an den motorisierten Teil der Erwachsenenwelt! (These, die abgeschwächt vermutlich immer noch zutrifft!?)

2. Benachteiligungen im Verkehr

- Welche Basiserfahrungen machen Kinder heute im Verkehr und wie wird dieser wahrgenommen?
- Ist bei Kindern überhaupt ein Bewußtsein ihrer prinzipiellen Benachteiligung im Straßenverkehr vorhanden?
- Gibt es Vorstellungen über deren Ursachen?
- Wodurch wird der Aktionsraum von Kindern bestimmt?“

Für viele Kinder ist der Straßenverkehr und insbesondere das Auto (als Symbol der modernen Leistungs- und Industriegesellschaft) jedoch auch eine Welt der Faszination und eines Erlebnisreichtums — mit tatkräftiger Unterstützung der Werbung und Spielzeugindustrie!

3. Einstellung zur Automobilität

- Inwieweit erscheint das Auto als gesellschaftlicher Ideologieträger im kindlichen Erfahrungshorizont?
- Sind bei Kindern schon bzw. noch geschlechtsspezifische Vorurteile zum Autofahren vorhanden?
- Gibt es ein Bedürfnis nach zukünftiger eigener Motorisierung?“

Das Wohnumfeld, die 'Straße' ist jedoch nicht nur Verkehrsraum, sondern auch öffentlicher Raum, Interaktionsraum, in dem Kinder andere Kinder treffen, miteinander reden, spielen, umherstreifen, fremden Menschen begegnen, Konflikte austragen, in dem sie unter unterschiedlichen Bedingungen Naturerfahrungen machen...

4. Das Wohnumfeld als Raum gegenständlicher, sozialer und naturbezogener Erfahrungen.

- Wie verteilen sich die Aktivitäten von Kindern draußen?
- Was sind ihre Lieblingsspiele?
- Sind die Bedingungen für soziale Integration zwischen verschiedenen Kindergruppen draußen günstiger als in sog. pädagogischen Räumen?
- Welche Formen der Vermittlung zwischen Kinder- und Erwachsenenwelt gibt es draußen?
- Welches Verhältnis haben Kinder in zubetonierten Wohnsiedlungen zur natürlichen Umwelt?
- Gibt es so etwas wie ein ökologisches Bewußtsein bei Kindern?“

Vor dem Hintergrund sozialwissenschaftlicher Thesen zum Problemfeld (die inzwischen auch in der Pädagogik rezipiert werden) und meist kritischen und pessimistischen Grundtenor haben, lassen sich weitere Fragen entwickeln:

5. Erfahrungsverluste / Verinselung

- Welche Basiserfahrungen können Kinder heute in verschiedenen städtischen Umwelten machen?
- Haben sich für Kinder zusammenhängende Lebensbereiche so weit aufgelöst, daß sie immer mehr den Charakter isolierter Inseln annehmen?
- Gibt es zu den verschiedenen Wohngebieten unterschiedliche Identitätsbezüge?

In Anknüpfung an Untersuchungen an Großstadtkindern von Martha Muchow (1935!) läßt sich auch fragen:

6. Umweltaneignung durch Umfunktionieren

- Welche Konsequenzen ergeben sich - unter den Bedingungen moderner Verstädterung - aus dem Widerspruch zwischen den städtischen 'Raumfunktionen' und der tatsächlichen Nutzung seitens der Kinder?
- Auf welche Formen des 'Umfunktionierens' von Räumen und Gegenständen, auf welche Abwehr- und Widerstandsformen treffen wir heute?

Angesichts moderner, ökologisch motivierter, sich auf den Verkehr beziehender Maßnahmen in vielen Kommunen, stellen sich folgende Fragen:

7. Verkehrsberuhigung als Element der Revitalisierung des Straßenraums.

- Wie nutzen Kinder verkehrsberuhigte Bereiche?
- Fördern Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ein verändertes Bewußtsein gegenüber dem Verkehr?
- Welche Vorstellungen haben Kinder über die zukünftige Gestaltung von Verkehr und Wohnumfeld?

...

Die Studie umfaßt in ihrem **Hauptteil** folgende Kapitel:

- Kap. 2: Verkehr und Wohnumfeld aus historischer Sicht
- Kap. 3: Die Aneignung städtischer Umwelt

- **Kap. 4: Das Wohnumfeld als Mobilitäts- und Aufenthaltsraum**

Das Individuum lernt seine Umwelt räumlich und sozial kennen. Dabei wird der Aktionsradius heutiger Großstadtkinder weniger durch direkte Verbote als durch strukturelle Veränderungen bestimmt, die bewirken, daß sich der von den Kindern genutzte Raum erheblich vergrößert hat und doch zugleich eingeschränkt worden ist. Ein Teil der zunehmenden Mobilität hat erzwungenen Charakter ...

- **Kap. 5 Verkehr und Wohnumfeld in der Wahrnehmung von Kindern**
 - **Kap. 6 Die Bedeutung des Wohnumfeldes im Vergleich zu anderen Sozialisationsumwelten**
 - **Kap. 7.-11. Empirischer Teil (S.114-306)**
-

Kap. 12 (Schlußfolgerungen)

Als ein wesentliches Resultat dieser Untersuchung kann zunächst einmal festgehalten werden, daß die unmittelbare Wohnumgebung trotz Überformung des städtischen Wohnumfeldes durch den motorisierten Straßenverkehr wichtige Funktionen für den Sozialisationsverlauf von Stadtkindern hat. Diese Relevanz besteht

- in der Bedeutung des Wohnumfeldes als Bewegungsraum für die motorische Entwicklung des Kindes; d.h. dem Kind bieten sich allein von den räumlichen Dimensionen her erweiterte Möglichkeiten des körperlichen Ausagierens als innerhalb der beengten Wohnverhältnisse, und viele Spiele sind nur außerhalb der Wohnung möglich;
- in der Bedeutung des Wohnumfeldes als Raum für gemeinsame Aktivitäten (bzw. Konflikte) mit Erwachsenen und anderen Kindern, die nicht den Regeln institutioneller Betreuung unterliegen;
- in der Bedeutung des Wohnumfeldes als Ort für kindliche Primärerfahrungen (z.B. mit dem Warenverkauf, dem Transport oder mit Naturelementen) und somit als Gegengewicht für die zunehmende Mediatisierung der kindlichen Lebenswelt.

Auf diesem Hintergrund ist die These von der Erfahrungsverarmung bzw. dem Erfahrungsverlust unserer Einschätzung nach bezogen auf die heutige städtische Umwelt stark zu relativieren. Zwar gehen mit der Herausbildung gesellschaftlicher Arbeitsteilung und der funktionellen Ausdifferenzierung von Lebensbereichen bestimmte Sphären gesellschaftlichen Lebens der Primärerfahrung verloren, zugleich hat sich aber im Prozeß der Verstädterung die Vielfalt sozialräumlicher Umwelt, das Aneignungspotential, aber auch die Bedürfnisvielfalt und Erfahrungsfähigkeit mitentwickelt - bei gleichzeitiger gravierender Einschränkung der Bedürfnisrealisation. Es haben sich neue Aneignungs- und Wahrnehmungsgrenzen herausgebildet.

Im Bereich von Verkehr und Wohnumfeld läßt sich diese widersprüchliche Entwicklung von Umwelterfahrung und Umweltwahrnehmung deutlich nachweisen. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Themenbereich: WOHNUMFELD

1. Kinder halten sich auch heute noch in einem erheblichen Umfang draußen auf. Dies gilt unabhängig von den besonderen lokalen Bedingungen, die sie in ihrem Wohnumfeld vorfinden. Für den Aufenthalt draußen ist offenbar zweierlei entscheidend: erstens die Möglichkeit, mit anderen Kindern zusammen sein zu können, und zweitens geeignete räumliche Bedingungen für gemeinsame Aktivitäten vorzufinden.
2. Während die Gesamtanzahl der Kinder, die sich draußen aufhalten, in allen drei Gebieten wesentlich die gleiche war, unterscheidet sich die Nutzung von Teilräumen (Straße, Spielplatz, Grünflächen) oder die geschlechtsspezifische Zusammensetzung der Kinder erheblich.
3. Die Wünsche und der tatsächliche Aufenthalt von Kindern liegen weit auseinander. Die beliebteste Tätigkeit der Mädchen ist das Radfahren, bei den Jungen steht das Fußballspielen an erster, das Radfahren an zweiter Stelle. Insgesamt sind die Interessen der Mädchen vielseitiger als die der Jungen.
4. Bei der Nutzung des Wohnumfeldes dominieren bei den älteren Kindern Bewegungsspiele, bei den jüngeren Konstruktionsspiele. Innerhalb dieser Aktivitäten leben viele historische Spiele auch heute noch fort (Verstecken, Murmeln, Hüpf-Kästchen usw.). Dagegen hat der Straßenverkehr bestimmte 'raumgreifende' Spiele, insbesondere Ballspiele (z.B. Völkerball, Abwerfen) von der Straße verdrängt oder ganz beseitigt - je nach den Raumverhältnissen. Andere Spiele und Aktivitäten konnten sich erst unter den Bedingungen der Asphaltierung von Straßen entwickeln, insbesondere jene, die auf 'rollender' Fortbewegung beruhen (roller skates, Kett-car, Dreirad usw.).
5. Im Rahmen unserer Untersuchung lassen sich deutlicher gebietsspezifische als schichtenspezifische Kinder-Subkulturen identifizieren. Die Trennung verläuft eher zwischen Kindern und Erwachsenen als zwischen Kindern verschiedener sozialer Herkunft.
6. Unter den Kindern dominieren dagegen eindeutig geschlechtsspezifische Unterschiede - sowohl hinsichtlich der Gruppenbildung als auch der Tätigkeitsmuster. Diese Unterschiede sind bei den ausländischen Kindern am deutlichsten ausgeprägt. Gleiche Interessen zwischen Jungen und Mädchen finden sich am ehesten noch im Radfahren als übergreifender Tätigkeit, während das Crossradfahren wiederum eine Domäne der Jungen darstellt.
7. Bei den Erwachsenen in der Nachbarschaft treffen die Kinder am häufigsten auf ablehnende Haltung, sofern hier offenbar prinzipielle Interessenkonflikte zwischen Alt und Jung bestehen: das auf Ruhe ausgerichtete und auf Ästhetik reduzierte Verhältnis der Älteren und das auf tätige Aneignung und Veränderung ausgerichtete Verhältnis der Kinder zu derselben Wohnumwelt.
8. Die generell positive Bewertung des Wohnumfeldes durch die Kinder ergibt sich vor allem aus den meist restriktiven Bedingungen von Umweltaneignung in der Familie und in der Schule. Die Identifikation bzw. Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld hängt offenbar in erster Linie von den Kontaktmöglichkeiten mit anderen Kindern ab und davon, daß genügend Bewegungsraum zur Verfügung steht. Von daher erhält das Neubaugebiet eine bessere Bewertung als das dicht bebaute Mischgebiet.

Themenbereich: AUTO UND VERKEHR

1. Der motorisierte Straßenverkehr wird von den Kindern einerseits als bedrohlicher Faktor wahrgenommen: Unfallerrfahrung und Unfallangst sind bei den Kindern weit verbreitet. Verbesserungsvorschläge richten sich überwiegend an das eigene Verhalten und auf die Forderung nach rücksichtsvollerem Fahrverhalten der Autofahrer.

Andererseits gehört das Auto bei den meisten Kindern von Anfang an zur vertrauten familiären Umwelt. Es ist zu einem wichtigen Bestandteil im kindlichen Lebensalltag geworden - besonders in dem am Stadtrand liegenden Neubaugebiet.

2. Der motorisierte Straßenverkehr ist zugleich eine Welt, in der die Kinder entweder von Erwachsenen transportabhängig sind, soweit sie an der motorisierten Fortbewegung partizipieren, oder in der sie durch die Erwachsenen unfallgefährdet sind, soweit sie selbständig an dieser Verkehrswelt teilnehmen. Beides führt bei den meisten Kindern schon sehr früh dazu, den Wunsch nach Selbständigkeit mit dem Wunsch nach individueller Motorisierung gleichzusetzen. Der von gut zwei Dritteln geäußerte spätere Autowunsch resultiert allerdings insgesamt weniger aus traditionellen ideologischen Denkmustern, als vielmehr aus der Funktion des Autos als Familienauto. So ist das traditionelle Verhältnis von Männlichkeit und Motorisierung in der Wahrnehmung von Stadtkindern - zumindest hinsichtlich der Fahrkompetenz - aufgebrochen.
3. Neben dem Gefahren- und Unfallaspekt wird das Auto von Kindern vor allem im Zusammenhang mit der Belastung der Umwelt gesehen. Dies resultiert sowohl aus übernommenem Wissen von Erwachsenen als auch aus täglicher eigener Erfahrung draußen. Andererseits vermittelt sich jedoch auch über das Auto Umwelt- und Naturbewußtsein im Rahmen familiärer Wochenend- und Urlaubsfahrten in nähere und fernere Erholungsgebiete.

Themenbereich: NATUR

1. Kinder haben ein starkes Bedürfnis nach Naturerfahrungen. Es gibt kaum ein Kind, das nicht mehr Grün, mehr Wiesen und mehr Bäume in seiner Wohnumgebung haben will.
2. Natur wird von Kindern zu allererst unter dem praktisch-nützlichen Aspekt für die Bewegungs- und Spielbedürfnisse und weniger unter dem ästhetisch-anschaulichen Aspekt Erwachsener beurteilt.
3. Der deutlich empfundene Mangel an 'natürlicher' Umgebung wird von Kindern ursächlich in Bezug zum übermäßigen Autoverkehr und den entsprechenden baulichen Einrichtungen gesetzt. Überhaupt werden das Wohnen, das Spielen, der Verkehr und die Natur sehr stark im Zusammenhang gesehen und bewertet.

Themenbereich: FAHRRAD

1. Heutige Stadtkinder sind in hohem Maße mobil; dabei werden die Verkehrsarten häufig gewechselt. Eine besonders wichtige Rolle spielt unter diesem Gesichtspunkt das Fahrrad.
2. Oberhaupt zeigt sich die Widersprüchlichkeit heutiger kindlicher Umweltaneignung am Fahrrad besonders prägnant: es erweitert den Aktionsradius, die Erfahrungsvielfalt und die Kontaktmöglichkeiten zu Kindern, schränkt aber auf der anderen Seite zugleich diese Möglichkeiten durch die ständige Gefährdung im Wohnumfeld aufgrund der gegenwärtigen Straßenverkehrsverhältnisse wieder ein.

Themenbereich: VERKEHRSBERUHIGUNG

1. Kinder halten sich in verkehrsberuhigten Bereiche nicht häufiger auf als in anderen Straßen. Auch unterscheidet sich dort die Art der Aktivitäten nicht wesentlich. Dennoch beurteilen Kinder solche Maßnahmen insgesamt sehr positiv in Bezug auf die eigene Sicherheit und die besseren Spielmöglichkeiten. Kritik üben sie vor allem daran, daß diese Maßnahmen nicht ausreichen.
2. Die Wirkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist in den einzelnen Wohngebieten sehr unterschiedlich zu beurteilen. Dort, wo fast nur Anliegerverkehr besteht und

viele Grünflächen und Spielplätze zur Verfügung stehen (im Neubaugebiet), hat Verkehrsberuhigung 'nur' indirekte Wirkungen, indem sie die Straße überquerbar macht; dort, wo starker Anlieger- und Durchfahrtsverkehr herrscht, kann sie unmittelbar für Kinder Platz und Sicherheit schaffen.

Für die einzelnen Ergebnisse dieser Studie gilt, daß bei der Gewichtung sozialer und ökologischer Faktoren zu differenzieren ist. Bezogen auf das Verhalten von Kindern überwiegen vor allem gebiets- und geschlechtsspezifische Unterschiede, während bei dem Wahrnehmungsaspekt allein die gebietsspezifischen Unterschiede dominieren. Allerdings ist es oft schwierig, sozio-ökonomische von ökologischen Ursachenfaktoren zu trennen.

Die Konsequenzen, die sich aus unserer Studie ziehen lassen, können in stadtplanerisch / verkehrspolitische und in pädagogische Aspekte unterschieden werden.

[...] Die sichtbar gewordene Relevanz des städtischen Wohnumfeldes für die kindliche Sozialisation und die gleichzeitig bestehenden existentiellen Probleme der Kinder im Wohnumfeld unter den gegenwärtigen Bedingungen zwingen zu einer prinzipiellen Abkehr von der bisherigen Entwicklungslogik industrieller Verstädterung. Aus der sozialräumlichen Perspektive bedeutet das, daß jede weitere Funktionsentmischung mit ihren fatalen direkten und indirekten Auswirkungen auf das soziale Leben in der Stadt vermieden werden muß. Sie führt zwar - in Gestalt von dicht bewohnten Hochhaussiedlungen und dem dazugehörigen Abstandsgrün - zu einem Wohnumfeld, das für Kinder attraktiver ist als die engen innerstädtischen Wohnbereiche, aber nur um den Preis der strikten Ausgrenzung aus der Lebenswelt der Erwachsenen und der Sphäre der Öffentlichkeit.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die schlichte Formel von der Funktionsmischung einer genaueren Differenzierung bedarf, wenn damit eine sinnvolle Perspektive angestrebt werden soll. Es kann kein Zurück zur bornierten Dorf-Idylle geben. Es geht vielmehr um die Förderung vielfältiger kleinräumiger Infrastrukturen, um die Schaffung überschaubarer Lebensbereiche auf dem entwickelten Niveau der Vergesellschaftung. Dazu sind politische und planerische Bemühungen auf den verschiedensten Ebenen erforderlich.

[...] Die qualitative Verbesserung des Wohnumfeldes findet aber auch darin ihre Grenzen, daß auf dem gegenwärtigen Niveau der Vergesellschaftung und Verstädterung immer nur Teilbereiche sozialen und kulturellen Lebens in räumlich überschaubarer Nähe rückintegrierbar sind. Es kann keine sinnvolle Perspektive sein, Kinder auf ihren Stadtteil oder gar ihr Wohngebiet einengen zu wollen selbst bei optimaler Funktionsmischung. Das heißt, individuelle Mobilität wird auch weiterhin zum unabdingbaren Moment im Lebensalltag von Stadtkindern gehören.

Mehr noch: um eine wirkliche Mobilität für alle und damit auch für Kinder zu gewährleisten, hat eine alternative Verkehrspolitik der nicht-motorisierten Fortbewegung absoluten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu geben. Neben dem forderten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystem ist vor allem das Fahrrad in den Mittelpunkt einer solchen Entwicklung zu stellen. Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß in den letzten Jahren das Radfahren selbst unter den gegenwärtigen lebensgefährlichen Bedingungen in der Stadt und im Wohnumfeld zu den beliebtesten Aktivitäten von Kindern geworden ist. Seine Bedeutung - vor allem als Verkehrsmittel - könnte noch erheblich steigen, wenn nicht der schnelle Autoverkehr ihm den zur Verfügung stehenden Raum streitig machen würde.

Beide Aspekte (Verkehr und Wohnumfeld) verweisen darauf, daß Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, so wie wir sie bisher kennen, ein ganz wesentlicher Ansatzpunkt zur Verbesserung des unmittelbaren Wohnumfeldes sind, daß aber zur Erhöhung der Mobilität für alle eine prinzipielle, flächendeckende Beruhigung des motorisierten Verkehrs stattfinden muß: eine Verringerung des notwendigen Autoverkehrs und eine strikte Einschränkung der Geschwindigkeiten. Erst eine solche Entwicklung wurde auch den Kinder eine wirkliche Aneignung ihrer näheren und fernerer Umwelt ermöglichen.

In diesem Sinne sind Bedingungen zu schaffen,

- unter denen sich alle Kinder wieder auf die Straße trauen, bzw. von ihren Eltern ohne Angst auf die Straße gelassen werden können;
- unter denen sich so etwas wie eine eigenständige 'Kinderöffentlichkeit' (NEGT) entwickeln kann;
- unter denen eine Balance zwischen 'unabhängiger Weltaneignung einerseits und programmierter Welterfahrung andererseits' (SACHS) möglich ist;
- unter denen eine 'Vermittlung zwischen Kinder-Teilkulturen und Erwachsenen-Teilkulturen' (BAHRDT) gelingen kann.

Selbst wenn die These von ZINNECKER leicht überzogen ist, daß der 'Lernort Straße' in seiner Bedeutung der Familie und Schule gleichzusetzen sei, bleibt es erstaunlich, wie wenig die Pädagogik bisher diesen Bereich berücksichtigt hat.

Dies gilt vor allem für die Schule, bei der die Trennung vom Lebensalltag der Kinder zunehmend kritisiert wird. Wenn Schule bisher diesen Lernort überhaupt thematisiert hat, dann spaltet sie dies in der Regel strikt in Umwelterziehung auf der einen und Verkehrserziehung auf der anderen Seite auf.

Während im Bereich der Umwelterziehung sich in der letzten Zeit Ansatzpunkte zur Berücksichtigung der lokalen Umwelt mehrten (teils unter Bezug auf Vorstellungen der Reformpädagogik), kann die Verkehrserziehung immer noch als Negativbeispiel dafür gelten, wie existentielle Probleme von Kindern in Verkehr und Wohnumfeld in der Schule nicht aufgegriffen werden sollten. Die vorherrschende Verkehrserziehung abstrahiert von realen Situationen im Stadtteil, sie reduziert Kinder auf ihre Rolle als Verkehrsteilnehmer und richtet sich vor allem an dem einseitigen Ziel aus, Kinder unter dem Schlagwort der Erziehung zum 'verkehrsgerechten Verhalten' an die bestehenden Verkehrsverhältnisse anzupassen (vgl. JACOB 1982).

[...] Gerade hinsichtlich des 'öffentlichen Lebens' im Wohnumfeld liegt es nahe, den historischen Verlust von Erlebnis- und Erfahrungsbereichen zu beklagen. Dieser Prozeß ist jedoch nicht einfach umkehrbar. Auch eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs fährt nicht zwangsläufig 'zu einer Zunahme von 'Lebensqualität' für Kinder. Viele Bedürfnisse und Fähigkeiten sind 'verlernt' worden, so daß hier pädagogische Hilfen durchaus notwendig sind. Zu Recht fordern daher HARMS u.a. (1982, S.36) die Herstellung 'handlungsorientierter Bedingungen' im Wohnumfeld. An wichtigen Themen mangelt es hierbei nicht. Um nur einige Beispiele zu nennen:

- Angesichts der vielfältigen Möglichkeiten, die das Fahrrad für Kinder bietet (nicht nur zur Fortbewegung sondern auch zum Basteln) könnten offene Fahrradläden, in denen Kinder selbst reparieren können, zu kleinen Kommunikationszentren werden, wo Kinder sich treffen, gemeinsam arbeiten und sich zu Ausflügen verabreden. Dabei wäre allerdings darauf zu achten, daß nicht nur Jungen angesprochen werden.
- Aus den Schilderungen der Kinder wird immer wieder deutlich, wie groß das Unverständnis und die Konflikte zwischen Kindern und alten Menschen sind. Hier könnten

Pädagogen Konfliktpotentiale und -ursachen gemeinsam mit Kindern und alten Menschen aufarbeiten. Ältere könnten erzählen, wie sie früher gespielt haben, wie der Stadtteil früher aussah, aber auch unmittelbare Hilfen wären hier möglich.

- Unter dem Stichwort 'Wohnumfeldverbesserungen' werden zunehmend bauliche Maßnahmen realisiert, ohne daß Ränder hier ihre Bedürfnisse entsprechend artikulieren und durchsetzen können. Pädagogen können hier Initiativen wecken und Hilfen geben, die sich nicht nur in einer veränderten Planung niederschlagen würden, sondern auch dazu beitragen könnten, kommunale Interessen und kommunale Politik für Kinder durchschaubarer und kritisierbarer zu machen.

In Hinblick auf eine 'umweltorientierte Verkehrserziehung' fordert SCHLAG (1989 S.449/450) zu Recht:

"Die Beteiligung der Umweltnutzer, einschließlich der Kinder, an der Verkehrs- und Umweltplanung könnte jedoch auch zu einem wesentlichen Aspekt einer neu verstandenen Verkehrserziehung werden. Verkehrserziehung würde in diesem Sinne zu einer Umwelterziehung. Indem sie dazu beiträgt, die Beziehungen zwischen den Menschen und ihrer Umgebung zu harmonisieren und die Übereinstimmung und Identifikation der Menschen mit ihrer sozialen und materiellen Umwelt zu verbessern, ist eine so verstandene Umwelterziehung nicht mehr durch die Vermeidung von etwas Nicht-Erwünschtem (dem Unfall) gekennzeichnet, sondern kann positive Lebensperspektiven in einer menschlichen Umwelt entwickeln und verwirklichen helfen. Damit ist Verkehrserziehung nicht mehr nur eine 'prothetische Erziehung', die Stützen zum Umgang mit Mißständen gibt, sondern sie gewinnt eine allgemeinere, zukunftsorientierte Zielsetzung."

Allerdings darf die Befähigung zur Mitwirkung an der Planung nicht überbewertet werden. Wir brauchen keine kleinen Architekten, sondern Kinder, die sich mit den unmittelbaren Lebensverhältnissen vor Ort vertraut machen, denen Gelegenheiten dazu geboten werden. Das erfordert vor allem soziale Teilnahme und Auseinandersetzung und erst in diesem Zusammenhang werden planerisch-gestaltende Fähigkeiten relevant.

Unsere Erfahrung, daß für Kinder an ihrem Wohnumfeld die geringe Kontrolle und Einflußnahme durch Erwachsene besonders wichtig ist, zeigt aber auch Gefahren und notwendige Grenzen pädagogischer Arbeit auf:

"Sieht man Jugendliche im Stadtteil vorwiegend als wehrlose Opfer der 'Gefahren der Straße', dann wird der Stadtteil leicht zum Tummelfeld für alle Arten von 'Jugendschützern'. Dann müßten gerade sozialpädagogisch engagierte Streetworker aufpassen, daß sie dieses Milieu 'nicht pädagogisch kolonialisieren, daß sie Gruppenkulturen nicht zu Räumen entmündigter Sozialisation machen, in denen Entwicklungsprozesse nicht um so genauer beobachtet, eingegrenzt, umhegt und nach eigenen Vorstellungen planmäßig aufgebaut werden können" (GUDJONS 1984, S.6).

Anhang (Fragebogen, Auflistung der Fragen):

1. Schreib doch bitte mal ganz schnell auf, was Dir zum Wort AUTO einfällt
2. Mit welchen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad, Bus, U-Bahn, S-Bahn) machst Du Deine täglichen Wege? (zur Schule, zum Einkaufen, zum Sportplatz, zu Freunden, ins Kino, Sonstiges)?
3. Hast Du selber schon mal Angst vor einem Verkehrsunfall oder glaubst Du, daß Dir eigentlich nichts passieren kann?

4. Es ist bekannt, daß der Straßenverkehr für Kinde besonders gefährlich ist. Woran liegt das Deiner Meinung nach? (an den Kindern, an den Autofahrern, an den Kindern und an den Autofahrern, an den Verkehrsregeln, an den Straßen) Warum?
5. Was kann man Deiner Meinung nach gegen Kinderverkehrsunfälle tun? (Bitte nur drei Antworten!): gar nichts, besser aufpassen, Zuhause bleiben, mehr Ampeln aufstellen, weniger autofahren, langsamer autofahren, die Autofahrer besser erziehen, die Kinder besser erziehen, mehr Polizei einsetzen, Kinder von der Straße fernhalten
6. Falls Ihr ein Auto Zuhause habt, wer fährt meistens damit? (Wenn nicht, weiter bei Frage 8)
7. Wenn ihr auf euer Auto ganz verzichten müßtet würdest Du das: gut finden, überhaupt nicht gut finden, wäre mir egal, kommt darauf an? Warum?
8. Wenn bei euch Zuhause ein Auto angeschafft werden sollte, was wäre für Dich dabei das Wichtigste? (viele PS, der Benzinverbrauch, die Farbe, die Kofferraumgröße, daß es andere Leute toll finden, die Bequemlichkeit, Chrom und Ralleystreifen, daß man damit gut in Parklücken kommt, schickes Aussehen, daß es nicht so teuer ist, Sportlichkeit, daß es vielseitig verwendbar ist, daß man damit gut überholen kann, daß man mit Schuhen mal auf die Sitze kann)
9. Welche Autotypen kennst Du?
10. Willst Du später mal ein Auto haben? (Ja, nein). Warum?
11. Fährst Du gerne Fahrrad? (Ja, nein). Warum? Nenne Vorteile und Nachteile!
12. Was könnte man tun, damit das Radfahren im Straßenverkehr sicherer wird und mehr Spaß macht?
13. Darfst Du Freunde/Freundinnen mit nach Hause bringen?
14. Gehst Du öfter mal mit zu Deinem Freund/ Deiner Freundin nach Hause? (Ja, nein)
15. Wo bist Du nachmittags um liebsten? Warum?
16. Wenn Du draußen bist, wo gehst Du/ geht ihr dann am liebsten hin? (Garten, Hof, Spielplatz, Straße, Park, Wald, Sportplatz, Schwimmbad, Kaufhaus, sonstiges)
17. Was machst Du gern, wenn Du draußen bist? Bitte genauere Angaben!
18. Gib an, welche Läden, Geschäfte, Werkstätten, Betriebe usw. es in Deiner Wohn- gegend gibt.
19. Wie gefällt Dir eigentlich die Gegend in der Du wohnst? (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend)
20. Wo wurdest Du später am liebsten wohnen? (in einer Großstadt, in einer Kleinstadt, am Stadtrand, auf dem Land)
21. Stören Dich eigentlich die Autos in der Straße, in der Du jetzt wohnst? (Ja, nein) Wenn ja, warum?
22. In Berlin gibt es inzwischen verkehrsberuhigte Straßen. Was soll wohl damit erreicht werden?
23. Möchtest Du in einer solchen verkehrsberuhigten Straße wohnen? (Ja, nein)
24. In welcher Straße wohnst Du? Bitte keine Hausnummer angeben!
25. Zu welcher Altersgruppe gehörst Du? (7 - 9 Jahre 10 -12 Jahre 13 -15 Jahre)
26. Bist Du ein Mädchen oder ein Junge?
27. Welche Nationalität hast Du? (deutsch, andere Nationalität)

**Hier ist die Lösung des Rätsels:
Neue Tagespost, 26. Juli 1963**