



Beindruckende Silhouette: Elegante Lineinführung in großer Dimension.

Bristol – Ein Schatz auf vier Rädern

Exotischer Oldtimer startet bei Niederelbe Classics

VON JENS LÜNEBURG

LANDKREIS. Start frei zur 5. Oldtimer-Rallye der Niederelbe-Classics 2011 – die Herzen der Motorsportfreunde schlagen am Sonnabend ab 9.01 Uhr beim Anblick der historischen Fahrzeuge schneller. Mercedes SLC, Porsche 356 Cabrio, Borgward Isabella und Co. wurden für die Veranstaltung herausgeputzt. Mit der Startnummer 78 ist ein ganz besonderes Fahrzeug aus dem Baujahr 1955 dabei: ein Bristol 405 aus England – ein Schatz auf vier Rädern für Mary und Richard Sanderson.

Ein Bristol 405 – die wenigsten haben je von diesem Fabrikat gehört. Kein Wunder, Bristol Cars Ltd. ist



Unverkennbar: Das Cockpit des Bristol 405 hat seine Wurzeln im Flugzeugbau.

eine englische Firma, die nie mehr als drei Autos pro Woche gebaut hat. Seit über 60 Jahren entstehen überwiegend in Handarbeit die exklusiven Automobile – die Firma gibt es heute noch als Edelschmiede extrem hochwertiger Fahrzeuge. Eigentümer Richard Sanderson, der seinen Wohnort nicht verraten mag, pflegt seinen Bristol mit großer Hingabe und englischer Gelassenheit. Sein Wagen wurde 1955 in Wolverhampton zugelassen und ist die Nummer 114 einer Serie von 267 Stück. Nur rund 20 Exemplare existieren heute noch.

Rund 3500 englische Pfund hat der Bristol damals neu gekostet – dafür hätte man vergleichsweise aber auch zwei Jaguar kaufen können. „Es ist schon ein besonderes Auto“, sagt Richard Sanderson. „Vielleicht nur vergleichbar mit einem Rolls Royce...“

Der 70-jährige Oldtimerfan nimmt sich viel Zeit für sein Hobby. „Aber ein richtiger Schrauber bin ich nicht“, sagt Sanderson. „Viel lieber fahre ich mit meiner Frau Mary damit spazieren und genieße die Ausfahrten über Land.“

Wie er zu seinem seltenen Exoten und dem Oldtimer-Hobby gekommen ist, hat eine eigene Geschichte. „Wenn man ein gewisses Alter erreicht hat, hat es etwas mit Nostalgie zu tun“, sagt Richard Sanderson und blickt 50 Jahre zurück. 1959 begann er als 18-Jähriger eine Lehre bei der Aeroplane Company in Bristol um später Flugzeugbau zu studieren.

Nach dem zweiten Weltkrieg lag



Blitzblank für die Niederelbe Classics: Richard Sanderson poliert seinen Bristol 405 fachmännisch auf. Fotos Lüneburg

die Wirtschaft am Boden und weil die ehemalige Flugzeugfabrik noch viel Aluminium zu Verfügung hatte, wurden daraus kurzerhand Autos gebaut. Auf dem Werksgelände, wo zehn Jahre später die Concorde starten und landen würde, bewunderte Sanderson fasziniert die Autos bei ihren ersten Testfahrten. „Diese Eindrücke sind geblieben, aber es war ein unerreichbarer Traum, einen Bristol zu besitzen.“

45 Jahre später, als Sanderson nach dem Berufsleben als Flugzeug-Aerodynamiker bei Airbus in Deutschland ein Projekt für „die Zeit danach“ gesucht hatte, erfüllte er sich als Rentner nun seinen

Traum. 2004 holte er sich seinen Bristol 405 aus England in seine neue Heimat im Landkreis Stade. „Ich habe mir gesagt, wenn ich ihn nicht kaufe, werde ich es bereuen. Aber wenn ich ihn kaufe, würde ich es vielleicht auch bereuen. Ich habe mich für letzteres entschieden.“ Natürlich habe er den klassischen Fehler gemacht und das Budget für die Restauration viel zu niedrig angesetzt. „Trotzdem war es die richtige Entscheidung. Ich habe viel gelernt, nette Leute getroffen und viel Spaß gehabt“, sagt Sanderson. „Ja, ich habe viel weniger auf meinem Bristol-Konto als vorher, aber ich bin begeistert.“

5. Niederelbe Classics

Start der fünften Oldtimerrallye „Niederelbe Classics“ durch den Landkreis Stade ist am Sonnabend, 9. Juli, ab 9.01 Uhr vor dem „team baucenter“ in Stade-Ottenbeck. 120 automobile Schmuckstücke gehen auf die rund 120 Kilometer lange Strecke, vom Veranstalter Classic Club Niederelbe (CCN) genau geplant. Die Strecke führt über Dollern, Fredenbeck Oldendorf/Kuhla, Drochtersen, Krautsand und wieder zurück. Zugelassen sind Fahrzeuge bis Baujahr 1981. Entlang der gesamten Strecke sind Zuschauerpunkte eingerichtet.

Bauarbeiten: B 73 wird zur Einbahnstraße

HIMMELPFORTEN. Ab Dienstag nächster Woche müssen Autofahrer auf der B 73 mit Behinderungen rechnen: Die Fahrbahn der Bundesstraße wird zwischen Düdenbüttel und Himmelporten vom 12. Juli an abgefräst und neu wieder hergestellt. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich bis 22. Juli andauern.

In Richtung Cuxhaven wird die Strecke im Zuge der Baustelle zur Einbahnstraße.

Der Verkehr in Richtung Stade wird gänzlich von der B 73 verwiesen und umgeleitet. Lkw wird ab Himmelporten (Neu Kuhla) über die L 114 bis Elm zur B 74 geleitet. Hier teilt sich der Verkehr in Richtung Bremerhaven und Stade/ Hamburg.

Der Pkw-Verkehr wird parallel zum Lkw-Verkehr bei Neu Kuhla auf die L 114 geleitet. Weiter verläuft die Umleitung dann aber ab Oldendorf über die K 72 nach Heinbockel und über die K 57 wieder zur B 73 nach Düdenbüttel.

Der Radweg im Baustellenbereich ist durchgängig befahrbar.

Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Stade bittet Autofahrer und Anlieger um Verständnis für die erforderlichen Bauarbeiten. (st)

Ein Blick auf Kultur und Demografie

Ausstellung im Freiburger Kornspeicher stellt soziokulturelle Zentren in Niedersachsen vor

VON SUSANNE HELFFERICH

FREIBURG. Der demografische Wandel birgt Chancen. Das vermittelt die Wanderausstellung „Demografie und kulturelle Orte – Mit Soziokultur den Wandel gestalten“, mit der die Landesarbeitsgemeinschaft Soziokultur (LAGS), derzeit in Freiburg Station macht. 40 soziokulturelle Zentren in Niedersachsen präsentieren sich und ihre Kulturangebote auf Stellafeln. Mit dabei auch der Historische Kornspeicher in Freiburg, der Mitglied der LAGS ist.

Wie anhand der Ausstellung zu erkennen ist, verbergen sich hinter dem sperrigen Begriff „soziokulturelles Zentrum“ Kultur- und Begegnungsorten, meist getragen von Fördervereinen oder Privatinitiativen. Viele davon im ländlichen Raum und damit mit einem hohen Stellenwert für die Lebensqualität im Dorf. Sie machen das Leben auf dem Land attraktiv und können dem demografischen Wandel etwas entgegensetzen. Sie geben sozialen Gruppen Raum, vernetzen Angebote vor Ort und binden Menschen mit ein.

Der Kulturberater der Landesarbeitsgemeinschaft, Dieter Hinrichs, berichtete, dass inzwischen 70 dieser soziokulturellen Zentren in der LAGS organisiert sind. Sie würden pro Jahr mehr als 11 000 Veranstaltungen auf die Beine stellen. Dazu kämen

mehr als 2000 Gruppen – vom Chor bis zur Selbsthilfegruppe – die in diesen Einrichtungen untergebracht seien, und deren Räume und Technik nutzen könnten. Über 2,3 Millionen Niedersachsen würden die Angebote dieser Kulturzentren nutzen, dabei sei jeder Fünfte unter 20 Jahre alt, so Hinrichs. Ermöglicht werde dies durch die Arbeit von 100 Vollzeit-, 180 Teilzeitkräften und von mehr als 1800 Ehrenamtlichen. Manche der soziokulturellen Zentren bildeten sogar aus oder böten Stellen für ein freiwilliges soziales Jahr oder für Praktikanten.

Gemessen an diesen Zahlen ist die finanzielle Situation der Initiativen ernüchternd. Wie Hinrichs weiter ausführte, verfügen die 70 Zentren über einen Gesamtwert von 18 Millionen Euro. Sechs Millionen Euro setzten sie für Kulturveranstaltungen ein, aber nur ein Viertel ihres

Etats sei ihnen sicher. Landesweit würden die Kommunen die Initiativen nur mit 4,5 Millionen Euro unterstützen. Die Hälfte ihres Etats müssten die Kulturträger selbst erarbeiten, durch Eintritte, Kursgebühren, Vermietungen, Gastronomie- und Pachteinnahmen, Spenden und Mitgliedsbeiträge. „Keine andere Kultursparte erwirtschaftet einen so hohen Anteil selbst“, betont Hinrichs. Die fehlenden 4,5 Millionen Euro

müssten die Vereine mühsam bei verschiedenen Geldgebern einreiben, etwa bei Sponsoren oder Stiftungen.

Welchen Stellenwert die Arbeit dieser Vereine bei der Politik hat, ist an anderen Zahlen abzulesen, die Hinrichs lieferte. Vom Gesamtwert des Landes von 25 Milliarden Euro mache der Kulturertrag nicht einmal ein Prozent aus. Von diesen 180 Millionen Euro stehen 800 000 Euro für die Soziokultur zur Verfügung, also nur 0,5 Prozent. Jeder Besuch einer Veranstaltung in einem dieser vom Land geförderten soziokulturellen Zentren werde mit vier Euro bezuschusst. Vorstellungen in staatlichen Theatern dagegen mit 100 Euro pro Besuch.

Für die Interessen der soziokulturellen Zentren und eine bessere finanzielle Ausstattung tritt die Landesarbeitsgemeinschaft Soziokultur ein. Die Ausstellung soll dem Nachdruck verleihen. „Diese Ausstellung regt zum Nachdenken und Nachmachen an“, sagte Herbert Bruns, der Vorsitzende des Fördervereins Historischer Kornspeicher. Er hat sich mit seinen Mitstreitern in Freiburg bereits auf den Weg gemacht, im Kornspeicher ein soziokulturelles Zentrum zu schaffen, „als Trittstein für ganz Kedingen“. Die Ausstellung ist bis zum 5. August im Freiburger Rathaus zu sehen.



Herbert Bruns (links) und Dieter Hinrichs eröffneten die Ausstellung zur Soziokultur. Foto Helfferich

Studie erklärt A 20 für teuer und nutzlos

VON STEFAN ALGERMISSEN

LANDKREIS. Ein „Mega-Luxus-Projekt“, das ebenso teuer wie nutzlos ist – so sehen die Gegner die geplante Autobahn A 20. Diese Meinung sehen sie jetzt belegt. Am Donnerstag haben Vertreter des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 im Bremervörder Hotel Daub das Ergebnis einer „hauseigenen“ Untersuchung vorgestellt. Anderthalb Jahre lang versuchten die A 20-Gegner zu ermitteln, welchen Nutzen die derzeitige A 20-Trasse für die Hinterlandanbindung der Seehäfen hätte. Ihr Ergebnis lautet: so gut wie keinen.

In der öffentlichen und politischen Diskussion sowie in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren werde die Küstenautobahn A 20 unter anderem mit ihrer Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen begründet, erläuterten die Autobahngegner die Motivation für die Untersuchung. Sie sei das Ergebnis eines rund 15-köpfigen Arbeitsteams, darunter Ingenieure, Wissenschaftler, Lehrer und Wirtschaftsfachleute. Die hätten überprüft, inwiefern die A 20 den Hafenhinterlandverkehr entlasten könne und nenne Alternativen zur A 20. Auch deshalb werde das Argumentationspapier bald den regionalen Kommunen sowie den für die Verkehrspolitik zuständigen Stellen bei Bund und Ländern zugeschickt werden.

„Nur ein verschwindend geringer Anteil von rund vier Prozent der Güterströme könnte überhaupt über die A 20 abgewickelt werden“, heißt es im Papier. Und von diesem Anteil würde es mit der A 20 nur auf einem Teil der Strecken schneller gehen als auf den schon bestehenden Autobahnen haben Fahrtstrecken-Berechnungen ergeben.

Auch eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen ins deutsche, südeuropäische und südosteuropäische Hinterland, also auf den viel genutzten Warenstrom-Wegen, ergebe sich durch die A 20 nicht, so die Untersuchung. Vielfach würden sich die Wege gar verlängern. Außerdem würden 70 bis 80 Prozent des Warenverkehrs aus dem Jade-Weser-Port in Richtung Süd-Osten laufen. Kritik der Gegner: „Die Trasse der A 20 verläuft quasi quer zum realen Warenverkehr.“

„Verkürzen würde sich die Verbindung zwischen den Seehäfen Rotterdam und Wilhelmshaven/Bremerhaven, zwischen Skandinavien und Wilhelmshaven/Bremerhaven sowie zwischen Bremerhaven und Hamburg“, berichtet Manfred Schuster. „Die A 20 würde aber auch eine Rollbahn zu den Häfen Amsterdam, Rotterdam Antwerpen sein, damit die Konkurrenz für die norddeutschen Häfen verstärkt und vermutlich viel Verkehr auf die Straßen locken, statt auf das ökologischere Schiff.“

Die Autobahngegner fordern statt in den Bau einer Autobahn in bestehende Verkehrsinfrastruktur zu investieren.

„Eisenbahn statt BAB“

Rund um uns herum in Europa investiere man in den Ausbau von Häfen und Bahnlagen, ärgert sich Manfred Schuster von der Initiative gegen die BAB 22/20. „Nur bei uns, im Autoland Deutschland, werden weiter fleißig Autobahnen geplant. Wir produzieren eben Lkw, und die müssen ja irgendwo fahren“, spielt der Projektberater der Interessengemeinschaft „ESA“ (Eisenbahn statt Autobahn) auf den Lobbyismus in der Bundesregierung den CO₂-Ausstoß verringernd, stattdessen steigt er weiter“, sagt Schuster. Die Kanzlerin schwinde Reden, packe das Problem aber nicht an.