

Angebote statt Verbote

Was Gegner und Befürworter von der Mobilitätswende halten

■ Von Burgit Hörtrich

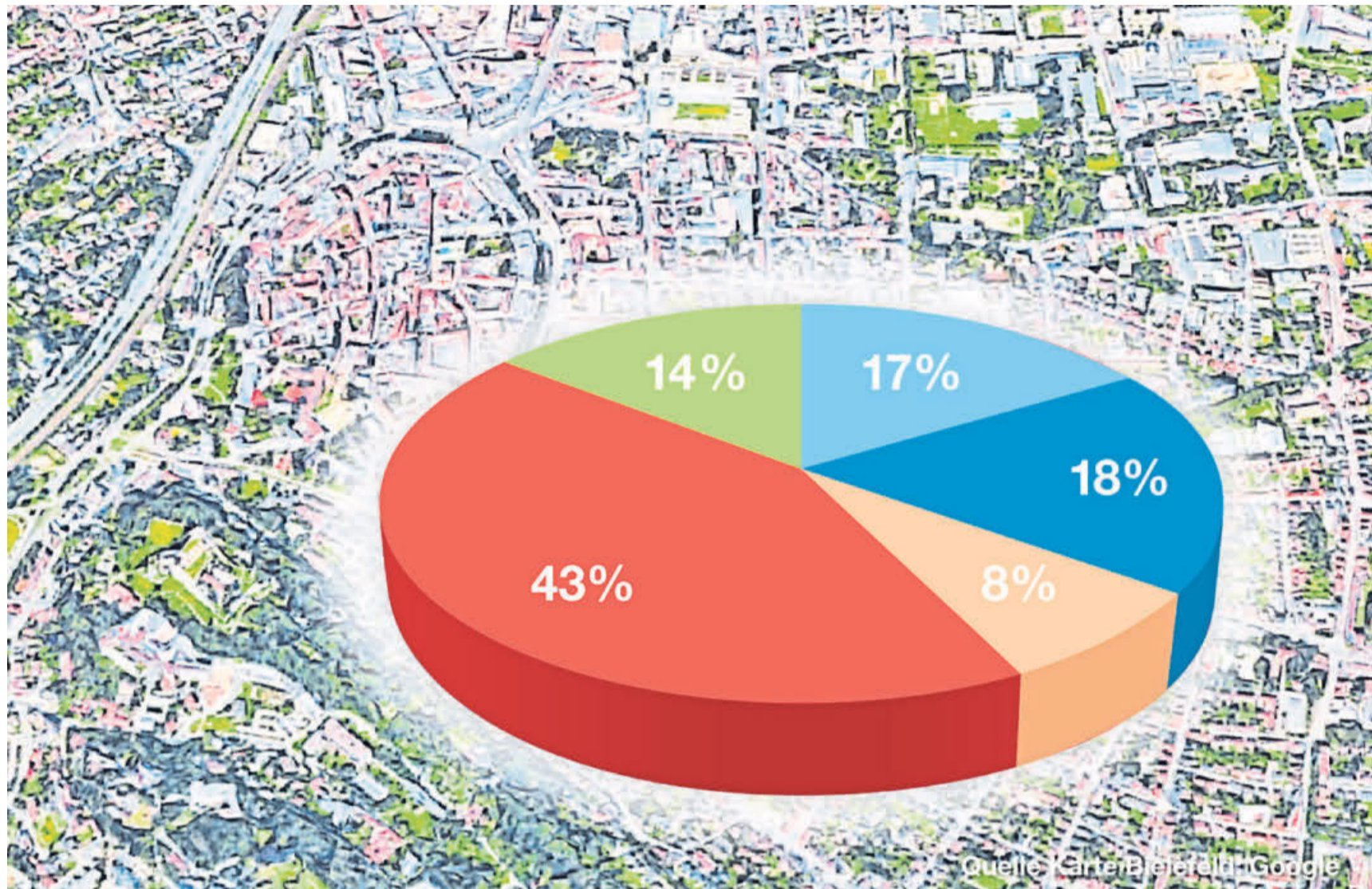
Bielefeld (WB). Die Stadt will die Mobilitätswende – allerdings zurückhaltender als etwa die Grünen und die SPD. Ein Ziel, dass mit deutlich geringerem finanziellen

Aufwand zu erreichen wäre als etwa die Steigerung der Wege mit Bus und Bahn von heute 14 auf 25 Prozent, ist die der Erhöhung des Radverkehrs auf 25 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens. Das Fahrradnetz in Bielefeld umfasst

400 Kilometer, das Straßennetz 1200 Kilometer. Dezernent Gregor Moss ist überzeugt, dass das Fahrrad-Potenzial über die angestrebten 25 Prozent hinaus weiter steigbar sei. Das Auto gilt vielen als »Raumfresser«, einig ist man sich

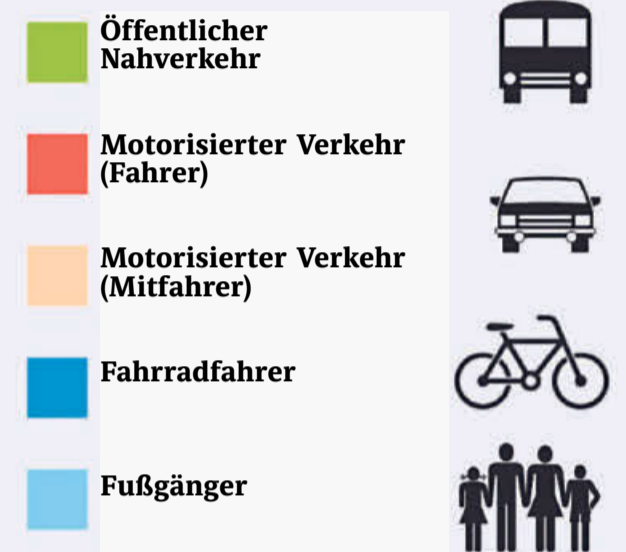
nur in einem: Die Umsetzung auch von Maßnahmen, die von einer breiten Mehrheit begrüßt würden, kosten Zeit und Geld, allein die Realisierungen der Forderungen des »Radentscheids« würde nach Schätzung der Verwal-

tung 137 Millionen Euro kosten – verteilt auf fünf Jahre. Autofreie Innenstadt, größere Fußgängerzonen, der Rückbau von Hauptverkehrsstraßen: Was Gegner und Befürworter dazu sagen, ist hier zusammengestellt.



Anteil der Wege in Bielefeld pro Verkehrsträger

Verkehrsteilnehmer:



Quelle:
Rupprecht Consult, Modal Split 2017

CDU: Ralf Nettelstroth (Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion)

»Bereits das Wort Mobilitätswende halte ich für falsch. Richtig wäre es von der Mobilitätsweiterentwicklung zu sprechen.



Ralf Nettelstroth

Dabei ist zunächst festzustellen, dass wir derzeit sowohl quantitativ als auch qualitativ den höchsten Grad an Mobilität der gesamten Bevölkerung erreicht haben und dieser noch zunehmen wird. Entscheidend ist dabei, wie sich Mobilität organisiert. Insofern stellen wir bereits heute schon fest, dass ein jeder seine Mobilität nach seinen persönlichen Bedürfnis-

sen ausrichtet und dabei Verkehrsmittel nach seinen eigenen Bedürfnissen organisiert. Mit der Bahn nach Berlin, mit dem ÖPNV zur Schüco-Arena, mit dem Fahrrad zum Bäcker, mit dem Auto zur Arbeit und zum Einkauf im Supermarkt sowie zu Fuß durch die Altstadt.

Die individuelle Mobilität bestimmen zu können ist ein hohes Gut. Dabei setzen wir auf technische Innovationen, wie neue effiziente und schadstoffarme Antriebsformen, aber auch auf innovative selbstfahrende Systeme. Diese Innovationen müssen weiterentwickelt und letztlich auch in hohen Stückzahlen produziert werden. Der ÖPNV in Bielefeld wird nur langsam ausgebaut werden können. So gibt es bis heute

keinen deutschen Hersteller, der E-Busse mit ausreichender Reichweite anbietet. Wir brauchen vernetzte Radwegeverbindungen auf eigenen Routen, um auch das Radfahren attraktiver zu machen. Wir müssen Alternativen zum Auto anbieten.

Von daher lehnen wir es ab, die Bielefelder dazu zu zwingen, auf ihr Auto zu verzichten, indem künstliche Staus durch den Rückbau von großen Einfallstraßen und der völligen Abbindung des Jahnplatzes produziert werden.

Wir brauchen ein umfassendes Verkehrskonzept, welches unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten unserer Stadt ihre Erreichbarkeit als Oberzentrum sicherstellt.

Grüne: Jens Julkowski-Keppler (Ratsfraktions-Vorsitzender)

»Jeden Morgen und Nachmittag der gleiche Horror. Viel zu viele Autos quälen sich morgens in die Stadt und nachmittags wieder hinaus. Und es werden immer mehr.



Jens Julkowski-Keppler

Irgendwo noch ein Unfall und das Chaos ist perfekt. Wenn wir so weitermachen, brauchen wir uns um ein gutes Leben in unserer Stadt keine Gedanken mehr machen. Attraktivität, Erreichbarkeit, Gesundheit und Lebensqualität der Innenstadt ersticken im Verkehr. Vom Klimaschutz ganz zu schwei-

gen. Was also tun? Es reicht nicht mehr, in langwierigen Prozessen hier und da mal etwas für den Fahrradverkehr zu tun und an anderer Stelle mal dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) etwas mehr Vorrang einzuräumen. Wir müssen vielmehr den begrenzten Verkehrsraum neu aufteilen. Das heißt, auf bisher vierspurigen Straßen bekommt der motorisierte Individualverkehr nur noch zwei Spuren und Parkplätze nehmen wir aus dem Straßenraum heraus. Diesen neu gewonnenen Raum schlagen wir dem ÖPNV, den Radverkehr und den Fußgängern zu. Dann wird es viel attraktiver, mit dem Bus zu fahren, weil der eben nicht mehr im Stau steht. Und dann werden

komfortable Fahrradwege als so sicher empfunden, dass auch Eltern ihr Kind bedenkenlos hierauf fahren lassen. Außerdem müssen wir auswärtige Besucher frühzeitig abfangen (Park and Ride), ÖPNV-Verbindungen in die Region stärken und durch Fahrradschnellwege auch längere Strecken für Radler attraktiv machen.

Natürlich ist mir klar, dass dies alles viel Geld, Mut und auch Zeit braucht. Eine jahrzehntelange Stadtplanung für das Auto lässt sich nicht so einfach beseitigen, aber wir müssen jetzt damit anfangen. Der Umbau des Jahnplatzes ist hierfür ein ganz wichtiges Zeichen. Die Altstadt kann ohne großen Aufwand autofrei werden. Versenkbare Pömpel reichen.«

Pro Nahverkehr: Dr. Godehard Franzen (Vorsitzender)

»Die Verkehrswende ist notwendig, zum einen weil der Verkehrsbereich entsprechend dem Pariser Klima-Abkommen endlich einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Die Verkehrswende ist zum anderen notwendig, weil die bisherige Mobilitätsstrategie nicht zukunftsfähig ist.

Wir haben in Bielefeld mittlerweile 170.000 PKW. Würde man sie hintereinander aufreihen, würde die Schlange von Hamburg bis München reichen. Ein Durchschnitts-PKW wiegt heute 1,5 Tonnen. 1,5 Tonnen wertvoller Rohstoffe werden eingesetzt, um pro Tag nur für eine Stunde 1,2 Menschen zu transportieren.

Die Auswirkungen spüren wir alle tagtäglich, vor allem in unseren Innenstädten: Lärm, Abgase, Staus, Flächenfraß. Verkehrswende heißt: weniger Autoverkehr.

Weniger Autoverkehr heißt aber gleichzeitig auch nicht weniger, sondern mehr Lebensqualität. Die Verkehrswende beschränkt sich nach unserem Verständnis nicht auf eine technische oder logistische Lösung der angelegten Mobilitätsprobleme. Die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung und neue Fahrzeugkonzepte allein können die Probleme nicht lösen. Verkehrswende zielt darüber hinaus auch, ja sogar vor allem, auf Verhaltensänderungen ab. Wir



Dr. Godehard Franzen (Pro Nahverkehr)

müssen, davon sind wir überzeugt, unser Mobilitätsverhalten selbstkritisch überprüfen und ändern.

Wir müssen Verhaltensänderungen durch bessere Angebote bei den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterstützen. Wir müssen zugleich unsinnige Anreize für die Nutzung des Autos abbauen. Beides muss Hand in Hand gehen. Der unverzichtbare Autoverkehr für Wirtschaft, Handel und Dienstleistungen soll selbstverständlich nicht behindert werden. Er sollte aber möglichst umweltschonend organisiert werden. Auch im privaten Bereich gibt es mitunter gute Gründe für die Nutzung eines Autos. Das soll natürlich weiterhin möglich bleiben. Wir wollen aber darauf hinwirken, dass Bürger bei kürzeren Strecken zu Fuß gehen oder das Fahrrad, Bus oder Bahn nutzen.«

FDP: J. Wahl-Schwentker

»Den Alltag von Familien, Handwerkern und allen anderen, die aufs Auto angewiesen sind, schwerer zu machen, ist keine Förderung von Radverkehr oder ÖPNV, sondern Schikane. Die FDP will Mobilität einfacher machen – mit Auto, Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß.

Unsere Wege und Straßen sind die Lebensadern unserer Stadt. Politik muss Angebote schaffen und das Leben leichter machen. Wir wollen Rad- und Autoverkehr trennen, wo es sinnvoll und möglich ist. Es müssen leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen erhalten bleiben, die vorrangig für den Autoverkehr nutzbar sind. Parallel dazu wollen wir Fahrradstraßen ausweisen, die vorrangig den Fahrradverkehr aufnehmen sollen. Beispiel: Stapenhorststraße (vorrangig Autos) und Wertherstraße (vorrangig Fahrräder).«



Jasmin Wahl-Schwentker (FDP-Ratsfraktionschefin)

SPD: Sven Frischmeier (Stadtentwicklungsausschuss, Rat)

»Mobilität ist ein soziales Thema. es geht darum, wie und womit wir uns in Zukunft in der Stadt fortbewegen. Das gilt nicht nur für diejenigen, die ein Auto fahren oder sich eines leisten können, sondern für alle. Die Menschen, die am Stadtrand leben, sollen eine Wahl haben, wie ihre Kinder sicher zur Schule kommen und wie sie zur Arbeit oder zum Arzt kommen. Es gibt Stadtteile, da ist das Auto die einzige Option. Das gibt es keine Wahlfreiheit. Erst, wenn der Radweg sicher genug ist, um das eigene Kind darauf zur Schule fahren zu lassen, ist er gut genug und eine Wahl. Erst, wenn Menschen mit Bus und Bahn barrierefrei zum Arzt oder zum Supermarkt kommen, ist das eine Option. Es ist klar: Es gibt Menschen, die brauchen zwingend ein Auto. Wir haben aber nur begrenzt Platz in

der Stadt. Gleichzeitig steigt Jahr für Jahr die Zahl der angemeldeten Autos. Wenn wir es durch bessere Angebote schaffen, die Zahl der Autos zu reduzieren, gibt es weniger Stau und das hilft auch dem Handwerker, um zügig an seine Arbeitsstelle zu kommen. Alle profitieren zudem davon, wenn die Straßen beruhigter sind und schöner gestaltet werden. Eine vierspurige Straße durch die Innenstadt lädt nicht zum Verweilen ein. Erst größere Fußgängerzo-



SPD-Ratsmitglied Sven Frischmeier

nen mit Bars und Kneipen sind doch das, was eine schöne Innenstadt ausmacht. Der Einzelhandel geht dann auch nicht pleite. Andersherum ist es richtig: Die Fußgängerzonen haben den Einzelhandel erst gestärkt. In Zeiten des Online-Handels, in denen sich Produkte in Sekunden per Handy bestellen lassen, müssen Innenstädte schön und attraktiv sein, um zu Einkaufen einzuladen.

Die Angebote im Öffentlichen Nahverkehr müssen ausgebaut werden, Ziel der SPD ist es, die Innenstadt langfristig autofrei zu machen. Das Stadtbahnnetz muss erweitert werden, der Takt von Bussen und Bahnen dichter, Nachtbusse sollten auch während der Woche fahren. Die SPD setzt sich für ein Bildungsticket für Schüler und Azubis ein und für die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn.«