

30. Dezember 2019, 18:43 Uhr Verkehrswende

Rauf aufs Rad

Bremen will bis zum Jahr 2030 alle Autos aus der Innenstadt verbannen, die nicht dringend benötigt werden. Sogar der lokale Handel hat inzwischen erkannt, dass die Attraktivität der Innenstadt nicht nur davon abhängt, dass man vor dem Geschäft parken kann.

Von Ralf Wiegand

Es ist ja nicht so, dass es das alles nicht schon längst gäbe. Lamu zum Beispiel, 120 Kilometer vor der Küste Kenias gelegen, ist eine Insel. Die Hauptstadt Lamu Town zählt 25 000 Einwohner - und angeblich mehr als 2000 Esel. Diese Esel und ihre blutleeren Freunde, die Drahtesel, ersetzen dort die Autos. Lamu Town ist schon seit fast fünf Jahren autofrei.

Oder Fes el Bali, ältestes Stadtviertel der marokkanischen Millionenstadt Fes: Kein Auto fährt hier durch die hügeligen alten Straßen und Gassen, obwohl 160 000 Menschen im Quartier leben, als Fußgänger. Wenn es etwas zu transportieren gibt, nutzen sie gelegentlich Packesel.

In Bremen gibt es zumindest einen berühmten Esel, er trägt Hund, Katze und Hahn auf seinem Rücken und steht neben dem Rathaus, in einer verkehrsberuhigten Zone zwar, spielt im Verkehrskonzept des Bremer Senats allerdings dennoch keine Rolle. Man muss also offenbar nicht zwingend zurück zur Eselskarre, um die Innenstadt autofrei zu bekommen. Bremen setzt bei seinen ehrgeizigen Plänen vor allem auf das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft und auf einen günstigen Nahverkehr.

Verkehrssenatorin Schaefer hofft auf die Vernunft der Bremer Bürgerschaft

Bis 2030 soll kein Auto mehr in der Innenstadt fahren, das dort nicht dringend benötigt wird. Die autofreie City ist als Ziel im Koalitionsvertrag der rot-grün-roten Landesregierung verankert. "Wir machen uns auf den Weg", sagt Maike Schaefer von den Grünen, Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Sie sagt auch: "Wir wollen und

werden das schaffen." Die Stadt ohne Auto soll keine Utopie bleiben, sie ist erklärter politischer Wille.

Das ist leichter gesagt als getan in einem Land, das über Jahrzehnte eher die autofreundliche als die autofreie Stadt als Konzept verfolgt hat. Nach dem Krieg, in den Wirtschaftswunderzeiten, war das Auto als Statussymbol und als individuelles, Freiheit symbolisierendes Fortbewegungsmittel das Maß aller Dinge in der Städteplanung. Einfallstraßen breit wie Einflugschneisen zerschneiden seither viele Städte, für Fahrräder und Fußgänger bleiben die Randstreifen. Bremen will das nun ändern, in aller Konsequenz.

In vielen deutschen Städten ist schon länger die Erkenntnis gereift, dass der Platz für Autos in keinem vernünftigen Verhältnis mehr steht zum Platz fürs Leben - aber erst die aktuelle Klimakrise hat die Debatte, wem die Straße gehören soll, befeuert. So kämpfen die Bremer Grünen schon lange für eine Verkehrswende, erst jetzt scheint die Zeit dafür reif zu sein.

Maike Schaefer, die zuständige Senatorin, hofft dabei auf die Vernunft und die Aufgeschlossenheit ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürger. "Bremer sind da heute schon eher sehr modern unterwegs", sagt sie, viele hätten gar kein eigenes Auto mehr. Carsharing gibt es an der Weser schon seit fast 30 Jahren, und immerhin jeder Vierte fährt bereits mit dem Fahrrad in die Stadt. Nach dem Vorbild Kopenhagens soll sich diese Quote mindestens verdoppeln: Die dänische Hauptstadt ist der Trendsetter bei den Alternativen zum eigenen Auto, dort gibt es heute schon Fahrrad-Highways. 26 solcher Schnellstrecken sollen Vorstädte mit der City verbinden. Kopenhagen gilt als die Fahrrad-Hauptstadt Europas. Jan Gehl, 83, der als Architekt und Stadtplaner nicht nur Kopenhagens Innenstadt menschenfreundlicher gestaltet hat, sondern auch zum Beispiel die City von New York umkremelte, war schon in Bremen zu Gast, die grüne Fraktion und eine Delegation der Bürgerschaft reisten nach Kopenhagen.

Bei der Finanzierung hofft das notorisch klamme Bremen auf viele Mittel vom Bund, auch hier füllt der Zeitgeist die Geldtöpfe leichter als früher. Konkret geplant werden derzeit drei Fahrradbrücken; die großen, mehrspurigen Autotrassen in die Stadt sollen zurückgebaut und dadurch bisher zerschnittene Quartiere zusammengeführt werden. Dass die Bremer schon in der Vergangenheit klug genug waren, nicht wie andere Großstädte ihre Straßenbahnschienen abzubauen, könnte bei der Verkehrswende helfen: Der Ausbau der Straßenbahn ist die zweite Säule der geplanten Verkehrswende, zu der auch eine neue Preispolitik im öffentlichen Nahverkehr gehört: Bremen schaut sich sehr genau an, wie sich das 365-Euro-Ticket in Wien schlägt.

Letztlich, sagt Maïke Schaefer, gehe es bei dieser Art von Verkehrswende nicht darum, ein paar Schilder aufzustellen, um Autos die Zufahrt in die Stadt zu verbieten, "sondern um ein Stadtentwicklungskonzept". Inzwischen habe auch der Handel erkannt, dass die Attraktivität der Innenstadt nicht von der Erreichbarkeit mit dem Auto abhängt, sondern von einer Art Erlebnismix: Shoppen, Flanieren, Essengehen, Kultur. Menschen müssten davon überzeugt sein, dass sie etwas gewinnen, wenn sie auf das Auto verzichten, nämlich mehr Lebensqualität in der Innenstadt. Das gefiele auch den Bremer Stadtmusikanten, die ja zeitlebens etwas Besseres als den Tod suchten.

Bestens informiert mit SZ Plus – 14 Tage kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/1.4723598

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 31.12.2019

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.