

Gesprächsrunde im Rathaus

Freiburgs OB Horn fordert ein Umdenken beim Bund zum Thema Verkehr



Von **Frank Zimmermann**

Mi, 18. September 2019 um 16:33 Uhr

Südwest | 1 

Ohne die Kommunen ist eine Verkehrswende nicht möglich. Darin sind sich Landesverkehrsminister Hermann und die Rathauschefs der Region einig. Kritik äußern sie am Bund – wegen fehlender Unterstützung.



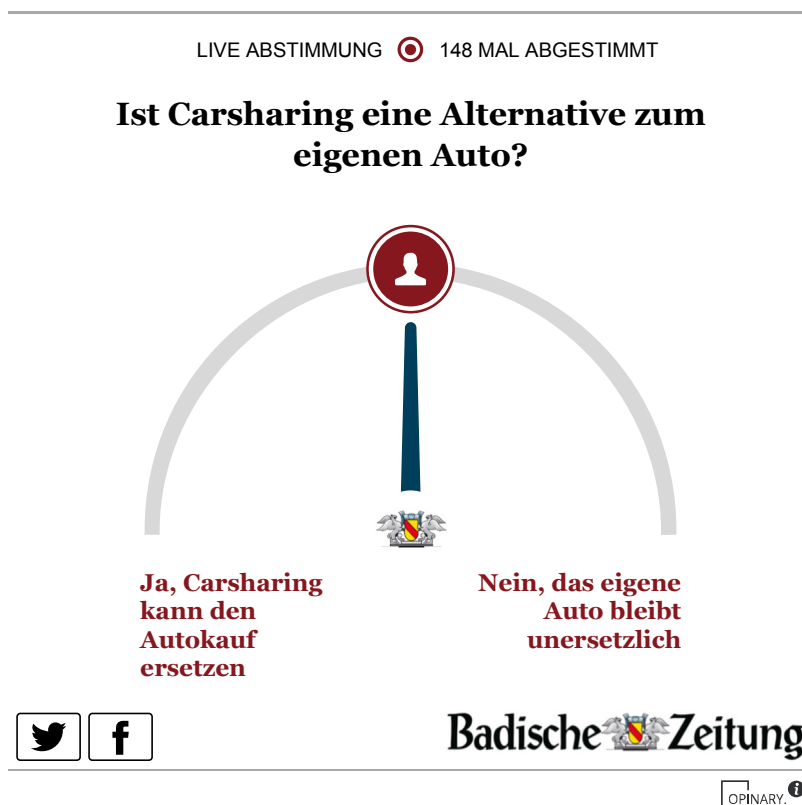
Freiburg hat viele Millionen Euro ins Stadtbahnnetz investiert. Foto: Thomas Kunz

Klima- und Verkehrspolitik gehören zusammen gedacht und grundlegend verändert – es müsse dringend eine "Verkehrswende" eingeleitet werden, sagen Experten wie **Konrad-Otto Zimmermann** von der unabhängigen Denkfabrik "The Urban Idea". Dass vor allem der Bund noch nicht ausreichend mit den Kommunen an einem Strang ziehe und diese nicht ausreichend unterstütze – das war die Kernbotschaft der siebten Ausgabe der "Freiburger Mobilitätsgespräche".

Die Reihe will Freiburg und der Region "zukunftsorientierte Strategien" in Sachen Mobilität an die Hand geben, so Veranstalter Zimmermann, ehemals Generalsekretär von Iclei, einem weltweiten Verband von Städten, Gemeinden und

Landkreisen für Umweltschutz.

Der grüne Landesverkehrsminister **Winfried Hermann** beklagte, dass "extrem viele Altlasten" eine zukunftsorientierte Diskussion über das Thema versperren – von der Luftreinhaltung und dem Dauerthema Stau bis hin zu unpünktlichen Zügen. Gäste des Gesprächs am Montag im Technischen Rathaus in Freiburg waren neben Hermann mehrere Rathauschefs und Experten kommunaler Verwaltungen aus Mannheim, Heidelberg, Offenburg, Singen, Freiburg, Müllheim und Lörrach.



Städte seien "der Nucleus", von dem die Entwicklung ausgehe, die zukunftsweisenden Impulse kämen eher von unten als aus dem Bund, stellte Moderatorin **Anne Klein-Hitpaß** vom Berliner Think Tank "Agora Verkehrswende" fest. Hermann sagte: "Die Kommunen sind für uns als Land sehr wichtig. Ohne sie wird es die Verkehrswende nicht geben." Schließlich seien 80 Prozent aller Radwege kommunal, und 70 bis 75 Prozent alle Straßen seien Kreis- oder Gemeindestraßen. "Das ist ein Hebel."

Doch den Hebel könnten die Kommunen gar nicht in Bewegung setzen, wie sie wollen, wie Freiburgs Oberbürgermeister **Martin Horn** kritisierte: Vieles sei in den Kommunen wegen der Landes- und Bundesgesetzgebung gar nicht umsetzbar. "Ich wünsche mir ein Umdenken auf Bundeseite." Dazu gehöre mehr Mut für eine Förderung vor Ort. Für das Land und den Minister hatte Horn lobende Worte parat: Freiburg habe zig Millionen in den Ausbau des Straßenbahnnetzes investiert – maßgeblich unterstützt aus Stuttgart.

Horns Kollege, Baubürgermeister **Martin Haag**, führte als Beispiel die Landesförderung beim Ausbau der Freiburger Radvorrangrouten an; er wünschte sich ebenfalls mehr Bundesmittel für den Rad- und Fußverkehr – und auch mehr rechtliche Freiheiten: Die Straßenverkehrsordnung sei eben keine Mobilitätsordnung.

Matthias Kassel, Leiter der Stabsstelle Mobilität im Offenburger Rathaus, führte zu den Schwierigkeiten bei der Förderung ein Beispiel an: In der Ortenaustadt habe man sieben an den ÖPNV angebundene Mobilitätsstationen

eingerrichtet mit Car- und Bike-Sharing-Angeboten. Im Moment bekomme die Kommune eine finanzielle F6rderung daf6r jedoch nur 6ber den 6PNV, wenn ein solcher "Transporthub" (Hermann) an eine Haltestelle gekoppelt sei. Diese Stationen auch in den l6ndlichen Raum auszuweiten, sei das Ziel, nur dann k6nne der am Leben im Oberzentrum teilhaben, so Kassel.

Die L6rracher B6rgermeisterin **Monika Neuh6fer-Avdic** bedauerte, dass Mobilit6t noch immer an Grenzen Halt mache; anders als zwischen Kehl und Stra6burg oder Weil am Rhein und Basel endet die Stra6enbahnlinie aus dem schweizerischen Riehen an der L6rracher Stadtgrenze. Sie forderte F6rdergelder vor allem f6r den 6ffentlichen Schienen-Nahverkehr.

Mit Problemen viel grundlegenderer Art hat die Stadt Singen zu k6mpfen, wie deren Oberb6rgermeister **Bernd H6usler** berichtete: Dort sei es sehr schwer, den B6rgern notwendige Einschnitte f6r den Pkw-Verkehr 6berhaupt klarzumachen. Singen, eine nach dem Krieg wiederaufgebaute, dabei ganz aufs Auto ausgerichtete Stadt, sei "das Schlaraffenland des Autofahrers" – mit breiten Stra6en und kostenlosen Parkpl6tzen in der Innenstadt. Wenn nur schon ein Parkplatz wegfalle, sage der Einzelhandel sofort, er stehe vor dem Konkurs, kommentierte H6usler etwas 6berspitzt die Lage.

Minister Hermann benannte f6nf Ziele. Erstens: Wenn man weitermache wie bisher, erreiche man bis 2050 nicht das Ziel Klimaneutralit6t, sondern allenfalls 40 Prozent. Zweitens: Der Anteil des 6PNV m6sse bis 2030 verdoppelt werden – "im l6ndlichen Raum eine echte Herausforderung". Drittens: Jede dritte Tonne m6sse klimaneutral transportiert werden, beispielsweise mit Cargo-Bikes. Viertens: Jedes dritte Auto m6sse bis 2030 klimaneutral fahren. Und f6nftens m6sse es in den St6dten in Zukunft weniger statt immer mehr Autos geben.

Ressort: **S6dwest**

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Mi, 18. September 2019:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: **PDF-Version herunterladen**

» Webversion dieses Zeitungsartikels: **Ohne die Kommunen keine Verkehrswende**

Kommentare (1)

Bitte registrieren Sie sich einmalig bei "Meine BZ", um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu k6nnen. Beachten Sie bitte **unsere Diskussionsregeln**, die **Netiquette**.

Jetzt registrieren

Sie haben bereits einen "Meine BZ"-Zugang?

Jetzt anmelden

Hannes Fischer

🗨 3065 seit 24. Jan 2013

Der gegenw6rtige Zustand ist halt der, dass breiten Bev6lkerungsssschichten auf mehr als 50% der Landesfl6che kein getakteter, Nah.+Regionalverkehr sinnvoll bereit steht und die Bev6lkerung sich mittlerweile 3-geteilt hat in Nichtfahrer, zwangsweise Automobilgemachte und denen mit Freude am Fahren.

Es gibts sie, die suburbanen Gegenden, 15...20km ausserhalb der Ballungszentren, da existiert ein Ausbaugrad des 6V, der sich nicht unterscheidet von ganz abgelegenen

Gebieten dieser Welt (z.B. Outback in Australien, da f6hrt auch morgens ein Bus und nachmittags kommt vielleicht noch Einer...)

Diese Zust6nde sind wohl bekannt, aber dagegen getan wurde bisher herzlich wenig, es ist bisher regionalen Akteueren 6berlassen geblieben, dahingehende Initiativen zu ergreifen.

Ist aber vielfach ein Kampf gegen die ber6hmten don-quixotinischen Windm6hlen: viele Projekte zur Reaktivierung

oder auf gelegentlichen Neubau meist
schienengebundener Verkehrsmittel scheitern oder werden auf die ganz lange Bank verschoben, weil auf Hilfe von
oben grundsätzlich kaum zu gehofft werden kann, allein die
derzeit aufflackernden Klima/CO2/Flug-Problematiken zum Trotz werden allen adversiven Umtrieben mehr
Unterstützung zuteil, halt gegen Reaktivierung von Schienenstrecken zumeist
