

Wir machen Städte zu Orten des Lebens

Jahrzehnte wurden unsere Städte für den Autoverkehr optimiert. Der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann will seine Politik in Baden-Württemberg an den Menschen orientieren.

fairkehr: Wir führen dieses Gespräch vor der Volksabstimmung zu Stuttgart 21. Das Heft erscheint danach. S21 spielt also keine Rolle. Fehlt Ihnen da was?

Winfried Hermann: Nein! Ich muss pausenlos über Stuttgart 21 diskutieren. Dabei gibt es viele andere wichtige Themen.

Zum Beispiel? Welche drei Themen stehen auf Ihrer Agenda oben? Was wollen Sie verändern im Autoland Baden-Württemberg? Ich setze für die Zukunft auf neue Technologien fürs Auto, aber auch für den ÖPNV und das Fahrrad. Wir müssen neue, klimafreundliche Antriebstechniken fördern. Wir brauchen zweitens eine nachhaltige Mobilitätskultur, also ein anderes, bewusstes Verkehrsverhalten, eine andere ökologische und soziale Verantwortung. Drittens haben wir einen erheblichen Nachholbedarf beim Umweltverbund – bei der Vernetzung von Fuß, Rad und ÖPNV. Das möchte ich verbessern und diesen Bereich insgesamt stärken.

Unsere Titelgeschichte ist überschrieben mit „Städte für Menschen“. Was muss sich ändern, damit unsere Städte und Dörfer wieder nach den Bedürfnissen der Menschen gestaltet werden?

Wir haben in den letzten 50 Jahren Städte und Gemeinden vor allem für den Autoverkehr optimiert. Den Menschen als Fußgänger, als Radfahrer, den Menschen, der verweilen will in der Stadt, den haben wir auf Restflächen und Fußgängerzonen gedrängt. Aber die Stadt, die Gemeinde als Ganzes ist aus dem Blick geraten. Zukünftig müssen wir Stadt und Gemeinde wieder mehr zum Ort des Lebens und des Zusammenlebens machen. Wir dürfen uns nicht auf die grauen Infrastrukturen fixieren, wie Straßen und Gebäude, sondern müssen auch



Foto: Joachim E. Roettgers/Graffiti

Winfried Hermann, 59, ist seit diesem Mai Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Zuvor leitete er den Bundestagsausschuss für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung. Der ehemalige Lehrer saß seit 1998 für die Grünen im Bundestag. Der Tübinger ist verheiratet und hat eine Tochter.

an die grüne Infrastruktur denken. Die Durchgrünung von Kommunen und die Begrünung von Wegen, wo Menschen gerne zu Fuß gehen, gerne Rad fahren und sicher sind, will ich vorantreiben.

So wie die Städte heute nun mal sind, müssen viele Menschen weite Wege zurücklegen. Viele sind aufs Auto angewiesen.

Das ist das Ergebnis einer autozentrierten Planung. Wichtig ist, dass wir in den kommenden Jahrzehnten die funktionale Mischung wiederherstellen, das heißt dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege folgen. Wir wollen die Innenstädte wie-

der in Funktion setzen und innerstädtische Brachen nutzen. Neubau an den Rändern wollen wir einstellen. Es muss selbstverständlich auch Freiflächen und Grünflächen in der Stadt geben.

Glauben Sie, dass unsere Architekten und Stadtplaner so weit sind?

Architekten wollen oft einzelne Kunstwerke bauen. Aber die Stadt- und Raumplaner sind schon recht weit im Umdenken. Das große Problem ist, dass uns die Infrastruktur leider auf Jahrzehnte bindet. Wir sind buchstäblich einbetoniert. Wir werden lange brauchen, das zu ändern, und es ist auch noch teuer. Aber es hilft nichts, es ist die Herausforderung der nächsten Jahrzehnte, Wege kürzer zu machen. Ein Schlüssel wird sein, auch die Arbeitsplätze, die ja überwiegend keinen Krach mehr machen wie in der industriellen Zeit, in die Städte und Wohnsiedlungen zurückzuholen. Die Arbeit muss wieder näher zu den Menschen.

Wäre das französische Viertel in Tübingen dafür ein Vorzeigebispiel?

Dort ist es sehr gut gelungen, die funktionale Mischung wiederherzustellen. Im Vauban in Freiburg hat man diese Mischung jedoch nicht. Zu viele Ökosiedlungen sind nur öko, aber nicht gemischt. Für Familien mit Kindern ist das noch gut, weil die Kinder überall frei rumlaufen können. Aber dann wird man älter, die Kinder ziehen weg. Und dann will man die Kneipe oder den Laden um die Ecke haben.

Die Bewohner solcher Siedlungen sind oft in einer Altersklasse und auch kulturell ziemlich homogen.

Wir brauchen in allen neuen Siedlungen möglichst eine gute Altersmischung, eine soziale Mischung und wir müssen Migranten aufnehmen. Die klassische

Ökosiedlung ist eher eine deutsche Siedlung des gehobenen Niveaus.

Spätestens hier wird Verkehrs- und Siedlungspolitik auch zu Sozialpolitik. Welche Herausforderungen stellt der demografische Wandel an die Planung?

Sehr große! Wenn immer mehr Menschen immer älter werden, wie lange können wir uns dann noch Pflastersteine leisten, auf denen man nicht mit dem Rollator fahren kann? Wir müssen die Stadt auch barrierefrei und altersgerecht machen.

Sie sind Landesminister und nicht Baubürgermeister einer Kommune. Wie viel Einfluss hat ein Landesminister auf die Verkehrspolitik der Kommunen?

Wir setzen Rahmenbedingungen. Zum Beispiel denken wir über die Landesbauordnung nach. Etwa über die Frage: Wie viele Stellplätze muss ein Bauherr ausweisen? Wir wollen die Menschen nicht zum Auto drängen, es muss auch Stellplätze für Fahrräder geben. Als Landesverkehrsminister treibe ich auch eine Beschaffungsinitiative für E-Mobilität und nachhaltige Mobilität voran. Landesbehörden können auch mit Carsharing-Autos statt mit Dienstwagen fahren oder mit Fahrrädern. Überall, wo die öffentliche Hand Verkehrsmittel beschafft, wollen wir bewusst klimafreundliche Technologie einsetzen. Wir wollen Vorbild sein und den Kommunen helfen, dass sie auch Vorbild werden.

Und sind die Kommunen kooperativ. Immerhin hat die CDU 58 Jahre das Land regiert?

Aber nicht in den Kommunen. Dort spielen schon seit langem eher Freie Wähler, parteilose Bürgermeister, Bürgerlisten oder die Grünen eine starke Rolle. Aber egal, ob Grün, Rot oder Schwarz regiert, Veränderungen, wie wir sie wollen, gelingen nur kooperativ mit den Kommunen, von oben herab geht da gar nichts.

Wie kann das Land weitere Zeichen setzen? Es gibt einen Koalitionsvertrag. Baden-Württemberg hat ein Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gemacht, mit dem wir die sogenannten Entflech-

tungsmittel des Bundes verteilen. Und da hat die grün-rote Koalition geregelt, dass es 60 Prozent der Mittel für Fuß-, Rad- und den öffentlichen Verkehr gibt. Wir schaffen das aber nicht sofort, weil die alte Landesregierung noch so viele Straßenbauprojekte genehmigt hat, dass wir zwei, drei Jahre brauchen, um das umzudrehen. Wir werden rund 100 Millionen für den Umweltverbund haben und rund 66 Millionen für den kommunalen Straßenverkehr.

Der klassische Straßenbauer hat keine Probleme jetzt auf einmal Fuß- und Radverkehr zu bearbeiten?

Nein. Es gibt eine große Loyalität in der Verwaltung. Es gibt eine neue Regierung und einen Koalitionsvertrag, der für alle gilt. Im Übrigen fahren auch viele, die Straßen gebaut haben, Rad. Alle, die sich seit Jahren professionell mit Straßenbau und Stadtgestaltung beschäftigen, haben längst eingesehen, dass wir nicht ewig weiter die autogerechte Stadt bauen können.

Sie sprechen oft vom Umweltverbund. Oft ist der Verbund noch Stückwerk. Wer soll Fuß, Rad, ÖV und Carsharing koordinieren?

Wir haben als Land vorgesehen, ein Netzwerk zu entwickeln und den Kommunen zu helfen. Ich sehe Koordination und Information als Landesaufgabe, um das Thema multimodale Vernetzung voranzutreiben. Es gibt schon gute Beispiele im Land, wo Verkehrsbetriebe auch Fahrräder verleihen. Aber wir müssen hier noch Überzeugungsarbeit leisten.

Angeblich löst die E-Mobilität ja viele Probleme. Ist sie auch der Schlüssel zu menschlicheren Städten?

Absolut. Weil die Autos leiser, sauberer und angepasster sind. Aber wenn wir gleich viele Autos mit Elektromotor haben, wie vorher mit Verbrennungsmotor, dann ist räumlich nichts gewonnen.

Also frei nach Ministerpräsident Winfried Kretschmann: Weniger Autos sind schon besser als mehr?

In der Stadt in jedem Fall. Global gesehen wollen wir natürlich möglichst viele umweltfreundliche Autos aus Baden-Württemberg verkaufen. E-Mobilität ist für mich übrigens nicht gleich Automobilität. E-Mobilität eröffnet neue Chancen für alle Mobilitätsbereiche für Räder, Roller und für ÖV.

Die Städte geben viel Geld für Autoverkehr oder teure U-Bahn-Projekte aus. Wenn man aber 100 000 Euro für den Radverkehr braucht, heben alle die Hände und stöhnen über leere Kassen. Woher kommt das Geld für die Umgestaltung der Nahmobilität?

Wir wollen den Radverkehr mit eigenem Etat ausstatten, um ihn sichtbar zu machen. Wir wollen auch ein eigenständiges Referat schaffen für Fuß- und Radverkehr.

Städte können das auch. Gerade in Zeiten knapper Kassen muss ich doch feststellen, dass ich mit ein paar Millionen im Straßenverkehr wenig ausrichten kann. Aber mit ein paar Millionen kann ich sehr viel Gutes tun für Radfahrer. Ich bin für ein preiswertes Um- und Ausbauen. Und Fuß- und Radverkehr kosten deutlich weniger als Autoverkehr.

Ich bin für ein preiswertes Um- und Ausbauen. Und Fuß- und Radverkehr kosten deutlich weniger als Autoverkehr.

Woran erkennt man in fünf Jahren, dass ein Grüner Verkehrsminister in Baden-Württemberg war?

Wir brauchen sichtbare Schritte in Richtung nachhaltige Mobilität. Dass es deutlich mehr Elektrofahrzeuge aller Art in unseren Straßen gibt, ist ein Ziel. Dass Baden-Württemberg sich einen Namen erworben hat als fußgänger- und fahrradfreundliches Land, ein zweites. Der ÖPNV wird kundenfreundlicher zum Beispiel durch Echtzeitinformationskampagnen. Und wir wollen in der Politik etwas verändern. Politik beginnt im Kopf. Menschen können umdenken, ihr Verhalten ändern. Ich will gerne meinen Beitrag in der Geschichte sehen, dass die Menschen in Baden-Württemberg während meiner Amtszeit in der Mobilität umgedacht haben.

INTERVIEW: MICHAEL ADLER