



Fließen

In Zeiten des Klimawandels wird Trinkwasser auch in Bielefeld kostbarer und die Konflikte darum zunehmen. **Seite 3**



Erhellen

Das Museum Huelmann hat die Herkunft seiner Objekte erforscht und NS-Raubkunst gefunden. **Seite 4**



Strahlen

Die Theater-Inszenierung »Die Jagd« braucht einen großen Chor. Unser Autor ist zum ersten Mal dabei. **Seite 5**

Vierteil

Schon bezahlt

Zeitung für Stadtteilkultur und mehr

Nr.42 | Frühjahr 2020

Jetzt bitte wenden!

Die autogerechte Stadt steht im Stau. Das müssen wir ändern.
Eine Polemik von Matthias Harre



FOTO: MARTIN SPECKMANN

»Wie soll ich denn zur Arbeit?« »Und wenn es regnet?« »Der ÖPNV funktioniert nie!« »Ist auch viel zu teuer!« »Ich will selbst bestimmen, wann ich wo bin!« »Ich lebe auf dem Land.«

Um Ausreden nicht verlegen, stehen sie täglich in ihrer selbst verursachten Verstopfung, lärmern und stinken die Anwohnerschaft voll. Ärgern sich, dass nichts mehr geht. Fantasielos, bequem und egoistisch. Jeden Tag aufs Neue: Elterntaxis, Parkplatzcruiser, Alleinfahrer*innen, hupende Hochzeitskorsos, röhrende Auspuffjunkies in 30er-Zonen. Autos nerven.

Warum ignorieren wir diese Belästigung so konsequent? Die Problematik beständigen Wachstums ist doch offensichtlich. Auf einem endlichen Planeten ist endloses Wachstum nicht möglich. Ist eigentlich leicht zu verstehen. Begrenzter Raum ist begrenzt.

Trotzdem wird das gerade vorgestellte »Verkehrskonzept Bielefelder Westen«, das mit nachdenklichen Vorschlägen für eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs plädiert, umgehend zertrümmert. Werden die leider zaghaften, beileibe nicht radikalen Umbaupläne zu Jahnplatz und Innenstadt schlecht geredet. Von den üblichen Bedenkenträgern: Teile der Tagespresse, sich »bürgerlich« nennende Parteien und Teile der Kaufmannschaft. Die sich

schon in den 1960er Jahren gegen die Umgestaltung der Altstadt zur Fußgängerzone gewehrt hatten.

Autos nerven

Überhaupt, die 60er. Da fing er an, der Mobilitätswahn. 1959 erschien »Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos«. Autor war Hans Bernhard Reichow. NSDAP-Mitglied, Mitarbeiter am »Generalplan Ost«, der die Ansiedlung von »arischen« Siedlern in den besetzten Gebieten Osteuropas organisierte. Beratendes Mitglied des von Albert Speer geleiteten »Arbeitsstabs für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte« und nach Kriegsende Planer der Sennestadt. Reichow plädierte zwar für Entschleunigung und eine Entschärfung von Konfliktpunkten im Straßenverkehr, allein war der Buchtitel »Die autogerechte Stadt« der perfekte Dekkel, um den frisch aufgesetzten Wachstumstopf am köcheln zu halten.

Der ungehinderte Verkehrsfluss wurde Maß aller Dinge, in vielen Städten schlugen Abrissbirnen größere Lücken als die alliierten Bomberverbände bis 1945. Autoschnitten zerschnitten Quartiere, walzten Stadtteile platt. Die zunehmende Motorisierung beförderte weiteren Straßenbau. Ortsumgehungen, Bundesstraßen, Autobahnen wurden vier-, sechs-, achtpurigen. Um Staus zu ver-

meiden. Ganz im Sinne der neuen Wachstums- und Konsumreligion, äh, -ideologie: Mehr Straßen, mehr Autos, mehr Staus, mehr Straßen, mehr Autos, mehr ... Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge steigt noch immer beständig. In Bielefeld in den vergangenen 6 Jahren zuverlässig so um die 3000 Autos pro Jahr. Stand 2018: 165.841 PKW. Etwas mehr als ein Fahrzeug auf zwei erwachsene Einwohner*innen, knapp ein PKW pro Haushalt.

Massenindividualismus

Die Idee der »autogerechten Stadt« war auch darum so erfolgreich, weil ihr Konzept hervorragend zur von Wirtschaft und Politik angestrebten Amerikanisierung, also zur Kapitalisierung der Gesellschaft passte. Schneller, höher, weiter. Windhund, Leder, Kruppstahl. Anything goes. Patriarchale Allmachtsfantasien kennen nur den aufs eigene Ego beschränkten Blick. Massenindividualismus.

Mein Auto ist Symbol meiner Potenz, seine Qualität unterscheidet mich von meinen Nachbarn. Ein Instrument der Abgrenzung, das paradoxerweise Freiheit bringen soll. My car is my castle, in dem ich die Regeln bestimme.

Problematisch wird es, wenn sich diese »individuellen Räume« im öffentlichen Raum begegnen. Und den eigentlich für alle, eben auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende verfügbaren Platz, für sich beanspruchen. Dann wird es, und zwar mit zunehmender Sicherheitstechnologie der Fahrzeuge, toxisch für die, die ungeschützt am Verkehr teilnehmen. Zeigen die Unfallstatistiken. NOx, CO2 und Feinstaub betreffen allerdings alle.

Es bleibt schizophoren. Diejenigen, die sich am meisten über Staus ärgern sind die, die drin stehen. Die, die sie verursachen. Auch E-Mobilität ändert daran nichts. Verzicht auf fossile Brennstoffe ändert die Stau-, Platz- und Unfallproblematik nicht. Einzig massiver Abbau des motorisierten Individualverkehrs kann eine Lösung für bessere Lebensqualität in wachsenden Städten sein. Autofreie Innenstädte mit praktikablen Shuttle- und Park&Ride-Systemen, Reduzierung und Verteuerung von Anwohnerparkplätzen, massiver Ausbau des ÖPNV wären ein Anfang. Ökodiktatur? Nicht unbedingt, aber unbedingt ein Ausstieg aus der Autodiktatur.

► wörter davor

Dies ist die Nummer 42 der »Viertel«. 42! In Worten: Zweiundvierzig! Schon klar, die Erwartungen an diese Ausgabe steigen. Schließlich ist »42« die Antwort auf alles oder auch die Frage »nach dem Leben, dem Universum und dem ganzen Rest«, wie es Douglas Adams in »Per Anhalter durch die Galaxis« formuliert. Da sucht ein Supercomputer nach der Antwort und verkündet nach einigen Millionen Jahren Rechenzeit: »42«.



Auch wir geben Antworten auf Fragen des Lebens im Allgemeinen und im Besonderen. Und zwar im Gegensatz zum Supercomputer verständliche: Zum Beispiel auf Seite 2, was unter »Solidarischer Landwirtschaft« zu verstehen ist und worum es den Lebensmittelretter*innen von »Restlos« geht. Auf Seite 4 sagen wir, was die Menschen im »Kulturhaus Ostblock« so machen. Auch auf die Fragen, wer bitte schön »DiEM25« ist (Seite 6) und was die Arminia so im Nationalsozialismus getrieben hat (Seite 7), geben wir Antworten. Das ist schon mal was. Als Antwort auf die Frage aller Fragen aber ähnlich unbefriedigend wie die »42« des Supercomputers.

Der baut übrigens bei Douglas Adams einen noch größeren Computer und lässt ihn rechnen. Dieser Computer ist die Erde. Fünf Minuten bevor das Rechenprogramm abgelaufen ist, wird er von einem kosmischen Bauraup ins All gesprengt – für eine Hyperraum-Umgehungsstraße. Science Fiction. Ja. Aber warum kommt uns das so bekannt vor?

Eine Idee? Vom Planeten B zum Beispiel. Wir freuen uns auf Ihre Antworten. Die besten Zuschriften zeichnen wir beim Stadtteilstück mit einem Preis aus. Viel Spaß mit der »Viertel«.

Für die Redaktion, Silvia Bose

► vorlaut

Wervirte Welt

Eigentlich hat das Virus kein Interesse, seinen Wirt zu eliminieren. Leider denkt das Virus aber nicht, der Wirt jedoch schon. Die Wirtin natürlich auch. Die wäscht sich die Hände. Er mittlerweile auch. Was das Wir beruhigt, den Virus aber nicht beunruhigt. Sondern nur den Aufenthalt verwehrt, sozusagen. Wie das die Wirtschaft verwirrt, wird sich weisen.