

Brief aus Bologna



FOTOS: CHARLOTTE WEITEKEMPER

Bologna ist ruhig so früh — falls viertel vor 9 als früh gelten kann. Ich haste durch die Masse der Studierenden. Wie im Strom bewegen sie sich unter den Arkaden hinweg. Jedes Mal, wenn ich aus dem Schatten einer Säule trete, blinzele ich kurz das Sonnenlicht weg, das zwischen ihnen hindurch scheint. Ich komme an der Piazza Verdi vorbei, wo die Lautsprecher des Theaters heute den »Frühling« aus »Die vier Jahreszeiten« spielen. Auf meinem zehnmütigen Fußweg zur Uni passiere ich gerade einmal zwei größere Straßen. An den »Geschlechtertürmen« spute ich mich, um noch vor dem Bus über die Straße zu hechten. Der Verkehrslärm der hupenden Autos und rasenden Roller treffen mich jeden Morgen erneut wie ein Schlag. Spätestens jetzt bin ich wach. Einige hundert Meter weiter laufe ich über die Piazza Santo Stefano und sprinte über die Via Farini. Dann umschließen mich die dicken Fakultätsmauern.

Dolce Vita allein reicht nicht

Bevor ich nach Bologna kam, dachte ich bei italienischem Verkehr an blitzschnelle Vespas und wild hupende Fiat Cinquecento. Und die gibt es auch. Die Geschichte könnte also hier vorbei sein — ist sie aber nicht. Denn es gibt ein Problem, dem sich die Roller- und Autofahrer*innen stellen müssen. Die Straßen gehören nicht ihnen allein, sie müssen sie teilen.

Denn der Großteil des italienischen Lebens spielt sich auf der Straße ab. Hier wird der morgendliche Kaffee getrunken, mittags die Pizza gegessen und der Aperol Spritz am Nachmittag genossen. Abends wird bei Wein und Zigarette vor und nicht in der Bar gefeiert. Ja zugegeben, auch in Italien ist mittlerweile das Rauchen nur noch draußen gestattet.

Wir brauchen also nur ein bisschen mehr Dolce Vita und der Rest regelt sich von allein? Nicht ganz, denn das mag ein schönes Argument sein, ausreichend ist es aber nicht. Die Stadt Bologna hat sich im Frühjahr 2012 mit einem eigenen Aktionsplan für nachhaltige Energie unter anderem dazu verpflichtet, den Kohlendioxid-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent zu senken. Dabei arbeitet sie mit anderen öffentlichen und privaten Organisationen zusammen.

So weit, so gut. Auch die deutsche Regierung hat den Pariser Vertrag unterschrieben. Na und? Dennoch sprach sich die Union vor einigen Wochen gegen eine »Privilegierung« von Radfahrern aus. Als wäre die Privilegierung von Radfahrern unser Problem. Nichtsdestotrotz kämpft »unser« lieber Andi Scheuer dagegen und will den Toleranzbereich für Feinstaub-Grenzwerte erweitern. Bologna stattdessen, stellt sich ihren Herausforderungen. Mit Erfolg: Die Stadt landete im nationalen Umweltranking 2018 auf Platz drei der zehn grünsten Städte Italiens.

Die norditalienische Stadt bietet Alternativen zum Auto. Davon profitieren die Bewohner*innen, darunter auch Charlotte Weitekemper

Die Zweitplatzierung des Vorjahres musste Bologna übrigens an Florenz abtreten.

Bologna: Nicht für Autos gemacht

Dennoch ist der umweltpolitische Erfolg von »la rossa« nicht zu widerlegen. Das liegt wohl auch daran, dass Bologna eine Stadt mit alter Architektur, doch jungem Charme ist. Die Alma Mater zählt rund 86.500 eingeschriebene Studierende. Das macht fast ein Viertel der Stadtbevölkerung aus. Wie es sich für eine Studienstadt gehört, sind auch nachts die Straßen noch sehr belebt. Trotzdem bin ich kein Fan davon, nachts um vier alleine nach Hause zu gehen (und meine Mutter, wenn sie davon hören würde, noch weniger). Also war ich vor einigen Tagen das erste Mal auf ein Taxi angewiesen. Für den Weg brauche ich zu Fuß sonst 15 Minuten. Das Taxi brauchte 20 Minuten und kostete auch noch Geld. Darüber könnte ich mich jetzt aufregen, tue ich aber nicht. Im Gegenteil. Denn Bologna ist eben nicht für Autos gemacht. Das ist für mich und andere — mal abgesehen vom Taxifahrer, der seine Flüche über die engen Gassen regnen ließ — ein Grund zur Freude.

Unter dem Motto »Befreien wir die Luft« wird der historische Stadtkern am Wochenende für jegliche motorisierte Fahrzeuge gesperrt. Und auch unter der Woche geht es motorisiert nur mit einer Sondergenehmigung in die Innenstadt. Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln haben eine solche Genehmigung vor allem Angestellte, Lieferanten und Anwohner. Wer dagegen verstößt, kann mit einer Strafe von 2.000 bis 3.000 Euro rechnen. Als Alternative zum Auto bietet es sich daher an, für 1,50 Euro in einen der Elektrobusse zu steigen oder sich für 30 Cent die Stunde ein Fahrrad zu leihen.

Prämien für umweltfreundliche Fortbewegung

Dafür bietet auch die Bologneser Stadtverwaltung seit vergangenem Jahr Anreize über die App »Bella Mossa«, was im übertragenen Sinne »gut gemacht« bedeutet. Das System funktioniert wie Payback-Punkte zu sammeln, nur dass wir uns keine Supermarkt-Prämien verdienen, sondern Umweltbewusstsein. Je mehr Strecken zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, desto mehr Punkte werden gutgeschrieben. Und je nach Kontingent der gesammelten Punkte kommen die Nutzer*innen in den Genuss von Freibier oder Gratis-Eis. Mal ehrlich: Wer könnte jemals genug vom italienischen Gelato bekommen?

Vor ein paar Jahren hörte ich ein Lied der österreichischen Band »Wanda«. Sie sangen ein Lied von einer italienischen Stadt, die ich bisher nur vom Namen kannte. »Wenn jemand fragt, wohin du gehst, sag nach Bologna«. Gehen ist hier das Stichwort. Fünf Jahre nach Erscheinen des Liedes kann auch ich sagen: ich gehe nach und vor allem in Bologna. Wenn ich abends nach Hause komme, ist es nicht der Verkehrslärm, der in mein Zimmer strömt. Es ist das Stimmengewirr von der Straße, der Saxophon-Spieler aus der Nachbarschaft, die Melodie, die von den Kirchturmglöckchen jeden Abend pünktlich um halb acht gespielt wird. Umwelt auf Italienisch heißt »ambiente«. Das ist der Inbegriff von Umweltbewusstsein. Denn ein Ambiente kann man sich nicht zu eigen machen, man selbst kann nur versuchen, Teil dessen zu werden. Es tut nicht weh, versprochen.

■ Im Jahr 2007 lag die Rate der Verkehrsunfälle in Bologna laut Statistik der Polizei bei fast 5.200 Fällen. 2017 war die Zahl auf rund 2.800 Fälle zurückgegangen.

■ »Bella Mossa« arbeitet mit dem App-Host »Better Points«. Diese ist kostenlos auf das eigene Smartphone herunterzuladen und nicht nur für Bologna, sondern auch für weitere europäische Großstädte verfügbar. Wermutstropfen: die App erfordert eine Standortfreigabe.

■ Auch der Städtische Plan für nachhaltige Mobilität hat 2016 ambitionierte Ziele gesetzt. Unter anderem sollen bis 2020 nur noch Elektrofahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr und für Taxifahrten eingesetzt werden.

■ Auch über Bologna hinaus setzen private und öffentliche Unternehmen auf grünes Engagement: die Zugunternehmen Italo und Trenitalia (das italienische Äquivalent zur Deutschen Bahn) verschafft Studierenden, die zur Europawahl nach Hause fahren, 60 bis 70 Prozent Rabatt auf die Ticketpreise. Die Tickets für Flüge innerhalb Italiens sind vergleichsweise sehr viel teurer.



» Info »

Charlotte Weitekemper arbeitet sonst in der »KaffeeWirtschaft« der Bürgerwache. Derzeit studiert sie Geschichtswissenschaft in Bologna. Das binationale Master-Studium in Kooperation mit der Uni Bielefeld bietet Studierenden auch interkulturelle Einblicke.

Impressum

Viertel - Zeitung für Stadtteilkultur und mehr

Redaktion:

Silvia Bose, Birgit Gärtner, Matthias Harre, Bernd Kegel, Aiga Kornemann, Martin Speckmann, Bernhard Wagner, Conny Wallrabenstein, Ulrich Zucht (Vi.S.d.P.)(Vi.S.d.P.)

AutorInnen:

Andreas Beune, Klaus Feurich, Ruth Kordbarlag, Hans-Georg Pütz

Gestaltung und Layout: Manfred Horn

Druck: Druckerei Matz, Bielefeld

Kontakt, Anzeigen

Viertel - Zeitung für Stadtteilkultur und mehr

c/o BI Bürgerwache e.V. | Rolandstr. 16

33615 Bielefeld

E-Mail: post@die-viertel.de

Internet: www.die-viertel.de

Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft

DE80 3702 0500 0007 2120 00

Stichwort: Spende »Viertel«