

# Verkehrskonzept mit Hindernissen

Die Verkehrskonzepte für den Bielefelder Westen werden rege diskutiert. Aber wohl ohne Folgen, hat Bernhard Wagner herausgefunden.

Ab Februar 2023 soll das Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen in den politischen Gremien der Stadt beraten werden. Die Planersocietät aus Dortmund hatte im Auftrag der Stadt gleich drei Varianten erstellt, die nun zur Debatte stehen. Die ersten beiden enthalten zwar einige verkehrsberuhigende Maßnahmen, aber nur die dritte Variante bietet die Chance, den Durchgangsverkehr zumindest teilweise aus dem Viertel herauszuhalten. Neben Temporeduzierungen und dem Wegfall von Parkplätzen würde ein Einbahnstraßensystem dafür sorgen, dass etliche Wohnstraßen nur noch in Schleifen zu befahren wären. Das macht es zwar auch für motorisierte AnwohnerInnen schwierig, bringt aber Ruhe ins Viertel und hilft Fußgängern und dem Fahrradverkehr. Wer mal schnell durch den Westen abkürzen oder die notorischen Staus auf der Stapenhorststraße umfahren will, hat keine Chance mehr. Welches Konzept von den politischen Gremien der Stadt beschlossen wird, steht derzeit noch nicht fest.

## Diskussion ohne Folgen

Ende Oktober wurden die Konzeptvarianten auf einer gut besuchten Veranstaltung im Rathaus vorgestellt. Es war die erste Präsenzveranstaltung zum Thema. Rund 280 Bürgerinnen und Bürger hatten sich eingefunden und beteiligten sich rege an der Diskussion.

lediglich eine Informationsveranstaltung gewesen, heißt es vom Amt für Verkehr. Bestenfalls in der Umsetzung könnten noch Vorschläge berücksichtigt werden.

## Streit um Parkplätze

Unzufrieden mit der Bürgerbeteiligung ist auch die Initiative Lebenswerter Westen, die sich in der Auseinandersetzung um das Verkehrs- und Parkraumkonzept rund um die Liborikirche einen Namen gemacht hat. Ihr gehen die Planungen des Verkehrskonzepts nicht weit genug. Die Initiative fordert eine Umgestaltung »weg von der Dominanz parkender Autos hin zur Straße als Lebensraum«. Ihre Eingaben und Anfragen an die Stadt blieben aber erfolglos. Deshalb hat die Initiative auf eigene Kosten ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben. Fragestellung: Wie kann quartiersfremder Verkehr aus dem Viertel ferngehalten und wie können die Automobile der Anwohner reduziert werden.

Die Parkplatzfrage wurde auch auf der Bürgerversammlung im Rathaus kontrovers diskutiert. Der Bielefelder Westen ist eines der engsten bebauten Quartiere der Stadt. Etwa 10.000 Menschen leben zwischen Bahndamm und Alm. Der sogenannte »Parksuchverkehr« nach dem jetzt schon knappen Parkraum ist immens. Die Verkehrsplaner wollen dem mit Quartiersgaragen und etwas weiter entfernten Parkgelegenheiten entge-



FOTO: UNSPLASH

# Nur Schrumpfen hat Zukunft

Die Journalistin Ulrike Hermann will die Klimakrise mit einer Planwirtschaft in den Griff bekommen. Von Silvia Bose

Nur ein Wunder kann das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens noch retten. Viele glauben noch an den Markt und die Innovationskraft des Kapitalismus. Und wieder andere predigen »grünes Wachstum«. Beides ist für die Autorin und Journalistin Ulrike Hermann keine Lösung. In ihrem Buch »Das Ende des Kapitalismus« führt sie akribisch aus, wie der Kapitalismus zwar enorme Innovationskraft entfaltet und Wohlstand für viele (und für einzelne besonders) generiert. Aber damit das funktioniert, muss die Wirtschaft wachsen – und frisst dabei den Planeten. Daran hat bisher die viel gelobte Innovationskraft nichts geändert – und auch nicht der gepriesene Markt mit seinem Ablasshandel aus CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten.

## Weniger hilft mehr

Grünes Wachstum gilt vielen als Lösung. Für Hermann ist dieser Ansatz aber eine Illusion. Denn die erneuerbaren Energien können die fossilen Brennstoffe nicht so ohne weiteres ersetzen. Der Klimaschutz mit dem Umbau der Energieversorgung wird teuer und er wird den Hunger auf Rohstoffe sogar noch steigern. Schon heute verschlingt das Leben eines jeden Bundesbürgers laut Wuppertal Institut jährlich 30 Tonnen Ressourcen. Um die Umwelt nicht zu überlasten, dürften es aber nur noch acht Tonnen sein. Mit diesen 25 Prozent des Materials ist aber kein Wachstum mehr möglich. Wenn das dauerhaft fehlt, nicht mehr investiert wird, die Arbeitslosigkeit steigt und Menschen weniger konsumieren – kommt es zum chaotischen Zusammenbruch der Wirtschaft. Und natürlich kann der Staat bei sinkenden Steuern den grünen Umbau nicht mehr finanzieren.

Dieses Dilemma will Ulrike Hermann lösen mit einer ökologischen Kreislaufwirtschaft, in der nur so viel produziert wird, wie sich recyceln lässt. Damit dieser Rückbau des Kapitalismus geordnet vonstattengeht, soll der Staat steuern und rationieren. Als Vorbild empfiehlt Hermann die britische Kriegswirtschaft ab 1939. In dieser Planwirtschaft blieben die Fabriken, Unternehmen, Läden und Restaurants in privater Hand. Der Staat steuerte über Rohstoffe, Kredite, Arbeitskräfte, Normierungen und ein ausgeklügeltes Punktesystem. Jeder Kunde konnte selbst entscheiden, für was er seine Punkte ausgab – ob nun Süßigkeiten, einen Küchentisch oder Kleider. Damals sank der Konsum um ein Drittel, weil die Wirtschaft auf Rüstung getrimmt wurde. Ähnlich drastisch müsse auch der Konsum in Deutschland sinken, wenn das Klima gerettet werden soll.

## Aus für Energiefresser

Richtig ist sicher, dass schon viel Konsumkritik betrieben, aber kaum gangbarer Weg aufgezeigt und volkswirtschaftlich durchdrungen wurde: »Um sich dieses grüne Schrumpfen vorzustellen, hilft es vom Ende her zu denken. Wenn Ökostrom knapp bleibt, sind Flugreisen und private Autos nicht mehr möglich«, schreibt Hermann in der taz. »In einer klimaneutralen Wirtschaft würde niemand hungern – aber Millionen Arbeitnehmer müssten sich umorientieren.«

Fraglich ist, ob Hermanns Weg zum klimaneutralen Wirtschaften in einer viel stärker vernetzten und globalisierten Welt noch so tragfähig ist wie vor gut 80 Jahren. Auffällig ist, dass sie viel Aufwand für die Binsenweisheit betreibt, dass die Menschheit über ihre Verhältnisse lebt, aber ihren Königsweg aus der Klimakrise kaum mehr als zehn Seiten widmet. Viele Fragen bleiben offen. Das Buch endet da, wo es spannend wird. Schade! Aber vielleicht arbeitet Ulrike Hermann ja schon am zweiten Band. Hoffentlich.

»Info« »Das Ende des Kapitalismus. Warum Wachstum und Klimaschutz nicht vereinbar sind – und wie wir in Zukunft leben werden«, Köln, (Kiepenheuer & Witsch) 2022, 24,- Euro



FOTO: STADT BIELEFELD

Dabei wurde auch auf Schwachstellen der Verkehrsplanung hingewiesen. So waren zwar der Durchgangsverkehr zwischen Jölenbecker- und Stapenhorststraße gemessen worden, nicht aber auf der Schloßhofstraße. Viele nutzen diese Route als Abkürzung zur Universität und in die westlichen Wohngebiete. Auch nach dem neuen Konzept ist dieser Durchgangsverkehr noch möglich und betrifft die AnwohnerInnen von Schloßhof-, West-, und Melanctonstraße. Doch die sachkundigen Anregungen der AnwohnerInnen werden wohl nicht mehr in die Planungen einfließen. Die Bürgerbeteiligung sei bereits abgeschlossen und die Versammlung

genwirken. Wo dafür noch Platz sein soll, ist schwer vorstellbar. Konkrete Planungen gibt es noch nicht.

Selbst wenn die städtischen Gremien den großen Wurf wagen, werden die Umbaumaßnahmen aber noch auf sich warten lassen. Vor dem Jahr 2024 rechnet im Amt für Verkehr niemand mit dem ersten Spatenstich. Bis dahin wird die Sperrung der Stapenhorststraße dazu führen, dass der Verkehrs- und Problemdruck im Viertel noch einmal erheblich steigt.