



Radfahrer in Kopenhagen: Sie dürfen zuerst fahren und abbiegen, dann erst erhalten die Autos an der Ampel grünes Licht. FOTO: MWI

Interview: Verkehr

„Diese Städte treiben den Radverkehr voran“



Winfried Hermann (Grüne), Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg

Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich vergangene Woche Verkehrsprojekte und -konzepte in vier Ländern angesehen: in Kopenhagen, Malmö, Amsterdam und London. Dabei ging es um Radverkehr, Elektromobilität, Verkehrslenkung und Infrastrukturprojekte. So unterschiedlich alle Städte waren, hatten sie doch eines gemeinsam: Alle fördern den Ausbau des Radverkehrs und drängen den individuellen Autoverkehr zurück.

Staatsanzeiger: Befürchten Sie nicht, dass Sie – angesichts der Themen bei der Reise – wieder angegriffen werden als ein Minister, der sich für alle Verkehrsmittel außer für das Auto interessiert?

Winfried Hermann: Meine Erfahrung: Reisen weitet den Horizont. Ich bin beeindruckt, wie ambitioniert man in diesen Städten eine andere Verkehrspolitik vorantreibt: vom ÖPNV über Elektroautos bis zum Radverkehr.

Zum Beispiel?

In London gibt es inzwischen eine massive Anti-Auto-Politik. Was wir dort zum Thema Autoverkehr gehört haben, würde ich in Stuttgart noch nicht mal auszusprechen wagen. Beeindruckend war auch, dass es in allen besuchten Städten einen ganzheitlichen Stadtentwicklungsansatz gibt, der darauf zielt, die Lebensqualität und die Mobilität in der Stadt zu verbessern und sie dadurch auch als Wirtschaftsstandort attraktiver zu machen.

Kopenhagen, London und Amsterdam haben unterschiedliche Voraussetzungen. Gibt es bei der Verkehrsplanung trotzdem Gemeinsamkeiten?

Ja, alle treiben den Radverkehr im Vergleich zu hier massiv voran. Kopenhagen zum Beispiel will bis 2025 klimaneutral werden. Kopenhagen hat heute schon weit über 30 Prozent und will in Kürze 50 Prozent Radverkehrsanteil erreichen. London hat noch unter zwei Prozent. Aber es gibt dort einen anspruchsvollen Ausbauplan. Dazu werden mehrstellige Millionenbeträge in Radschnellwege investiert. Zugleich wird in allen besuchten Städten der ÖPNV verbessert, Elektromobilität gefördert und der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt.

Mit welchen Mitteln?

Die Citymaut in London hat den Hauptzweck, den Autoverkehr aus der Innenstadt zu vertreiben beziehungsweise zu reduzieren und den Verkehr, vor allem den Busverkehr, überhaupt am Fließen zu halten. In Amsterdam wird stark über die Parkplätze reguliert. Wer ein Auto hat, muss einen Parkplatz nachweisen. Dort gibt es auch Parkraumbewirtschaftung wie in Stuttgart. Aber mit einem Unterschied: Man bekommt in seinem Wohnviertel nur dann eine Parkgenehmigung, – die übrigens 500 Euro im Jahr kostet –, wenn auch tatsächlich ein freier Parkplatz vorhanden ist. Und den bekommt man nur, wenn ein anderer ihn aufgibt. Die haben inzwischen Wartezeiten von fünf Jahren.

Anders als Baden-Württemberg sind die Niederlande traditionell als Radfahrerland bekannt. Lassen sich Konzepte für den Radverkehr von dort ohne Weiteres an Baden-Württemberg anpassen?

Ohne Weiteres kann man nichts

übernehmen. Aber man kann aus Erfahrungen anderer lernen. Amsterdam und Kopenhagen machen seit mehreren Jahrzehnten eine Politik pro Rad. Diese Städte haben breite, klar von der Straße separierte Radwege. In Kopenhagen ist der Radweg zehn Zentimeter höher als die Straße und der Fußweg nochmal zehn Zentimeter höher als der Radweg. In Amsterdam gibt es Parkhäuser für Fahrräder. Und die haben uns klar gesagt: Wenn ihr Radfahren fördert, dann denkt auch die Infrastruktur weit voraus.

Es gibt auch immer wieder Radfahrer, die meinen, dass Verkehrsregeln für sie nicht gelten. Muss der Fahrradverkehr, wenn man ihn stärker ausbauen will, auch besser überwacht werden?

Es gilt grundsätzlich: Fahrradfahrer müssen sich an Regeln halten wie Autofahrer auch. Mich ärgert es auch, dass es Radfahrer gibt, die sich nicht an Regeln halten. Die Regelbeachtung wird umso notwendiger, je mehr Radler unterwegs sind. Gerade in solchen Städten, wo es einen hohen Radanteil gibt.

In Kopenhagen sind Ampelschaltungen an die Geschwindigkeit von Radfahrern angepasst. Könnte so etwas auch in Stuttgart umgesetzt werden?

Auf jeden Fall. Aber dort ist es sicher einfacher. Denn sowohl in Kopenhagen als auch in London gibt es eine zentrale Verkehrssteuerung. Die „Transport of London“ steuert zum Beispiel Busse, U-Bahnen, Taxilizenzen. Sie ist zuständig für die Citymaut und kann auch die Fahrpreise für die öffentlichen Verkehrsmittel festlegen. Dadurch

kann sie auch langfristig verkehrslenkend wirken.

Bei uns wird der Verkehr nicht zentral gesteuert. Was lässt sich übertragen?

Dass man mehr gemeinsam steuern muss und nicht nur einzelne Verkehrsmittel, sondern das Gesamtspektrum im Blick behalten muss. Mit dem ÖPNV-Pakt haben wir in der Region Stuttgart eine wichtige Voraussetzung für eine solide Entwicklung geschaffen.

Sie hatten auch mal eine Citymaut für Stuttgart vorgeschlagen, den Vorschlag aber angesichts von Widerständen wieder verworfen. Was kann in Stuttgart mit Blick auf den Verkehr getan werden?

Wenn man den Feinstaub reduzieren will, muss man den Autoverkehr reduzieren, zum Beispiel durch Parkraumbewirtschaftung. Der ÖPNV muss weiter verbessert und Fuß- und Radverkehr ambitioniert gefördert werden.

Thema E-Mobilität: In den Niederlanden ist man da schon ziemlich weit. Was machen die Niederlande anders als wir?

Die sind bei allem früher dran. Es gab in Amsterdam schon früher als bei uns das E-car2go-Modell. Zugleich wurden dort in der Frühphase Elektroautos zum Teil mit bis zu 45 000 Euro Kaufprämie subventioniert. So wurde zum Beispiel eine E-Taxiflotte aufgebaut. Vom Flughafen aus dürfen heute nur noch Elektroautos fahren. Auch gibt es dort schon viele öffentliche Ladepunkte. Und wer zum Beispiel im Innenstadtbereich von Amsterdam ein neues Elektroauto kauft, muss nicht auf eine Parklizenz warten, sondern bekommt sie sofort. Insgesamt bauen sie dort die Infrastruktur aus, bieten finanzielle Förderung und haben zum Teil Restriktionen bei Autos mit Verbrennungsmotor. Die Beispiele zeigen uns: Wir können und müssen bei uns die Elektrifizierung aller Verkehrsmittel stärker vorantreiben.

Das Gespräch führte Stefanie Schlüter

Der Kehler Ortsteil Kork setzt auf Inklusion

Vielfältige Aktivitäten von Schule bis Arbeit

KEHL. „Es gibt Unternehmen, die stellen einfach keine Menschen mit einer Behinderung ein“, sagt Regina Kreft mit Bestimmtheit. „Aber manche würden gerne eben woanders arbeiten“, fügt sie hinzu. Die Mitarbeiterin der Hanauerland Werkstätten für Menschen mit Behinderung im Kehler Ortsteil Kork setzt sich deshalb dafür ein, dass mehr Firmen Bereitschaft zeigen, Arbeitsplätze auf dem ersten Arbeitsmarkt für Menschen zu schaffen, die wie sie selbst eine Behinderung haben. Als Plattform dient ihr die „Politische Gruppe“ der Werkstätten, die sich ein oder zwei Mal im Monat trifft. Die Gruppe ist ein kleiner Baustein dessen, was Kork eines Tages zu einem inklusiven Dorf machen soll.

Die Existenz der Diakonie Kork mit ihrem bundesweit bekannten Epilepsie-Zentrum bildet das Herzstück dieser Planungen. Um das Zentrum herum gibt es weitere Einrichtungen wie die Werkstätten mit rund 300 Mitarbeitern, eine Schule für Körperbehinderte mit etwa 130 Schülern oder zahlreiche Wohnheime und -gruppen. Dies alles macht Kork zu einem besonderen Stadtteil. „Die Mentalität hier ist schon ein bisschen anders als in anderen Ortschaften“, glaubt der Ortsvorsteher von Kork, Patric Jockers (SPD). Naturgemäß leben hier Menschen mit und ohne Behinderung im Sinne der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (siehe Infokasten) schon immer Seite an Seite.

Angefangen hatte vor wenigen Jahren alles mit einer Suche – die Suche nämlich nach einem Übergangsraum für die städtische Krippe in Kork. Die Diakonie erklärte

ministerium Baden-Württemberg sowie von der Stadt Kehl selbst.

Basler kann auf das aufbauen, was die engagierten Menschen in Kork und der Verein in Sachen Inklusion bereits initiiert haben. Da wäre beispielsweise das „Café Mahlzeit“, das gemeinsam von der evangelischen Kirchengemeinde und der Diakonie getragen wird. Immer donnerstags kommen bis zu 60 hungrige Besucher zum Essen zusammen. Dann treffen sich Epileptiker, Senioren und Angestellte, die Mittagspause machen.

Schule für Körperbehinderte will inklusive Schule werden

Eine Handarbeitsgruppe, eine Kochgruppe der Landfrauen, eine Künstlergruppe und der Korcker Sommerspaß für Jugendliche – in dem Kehler Ortsteil bringen sich viele Menschen ein, wenn es um inklusive Angebote geht. Für den Inklusionsbeauftragten geht es darum, Entwicklungen zu unterstützen und Möglichkeiten zu schaffen. Eine davon ist die Platzierung von Carsharing-Autos in Kork. So können zum Beispiel ältere Menschen von ehrenamtlich Aktiven eines Fahrdienstes zum Arzt gefahren werden. An anderer Stelle ist die zu bewältigende Aufgabe deutlich größer: die Oberlin-Schule, eine Ganztagschule für Jugendliche mit körperlichen Beeinträchtigungen, will in einem Modellprojekt zur inklusiven Schule werden.

Das Besondere an diesem Modellprojekt ist, dass Schüler mit und ohne Behinderung nicht allein die Grundschule, sondern auch die weiterführende Schule gemeinsam absolvieren sollen. „Die Sekundar-



Zur Inklusion gehört auch, dass mehr Behinderte Menschen, die nun in entsprechenden Werkstätten arbeiten, eine Stelle im ersten Arbeitsmarkt finden. FOTO: DISCHINGER

sich bereit, die Krippe aufzunehmen und die ersten intensiven Kontakte zwischen Kindern, Eltern und den Menschen mit Behinderung in einem Gebäude der Diakonie gaben den Impuls. Ein Soziales Forum zum Thema Inklusion in Kork und eine offene Diskussionsveranstaltung zum gleichen Thema schlossen sich an, „um die Barrieren im Kopf aufzuweichen“, sagt Nanine Delmas, Fachbereichsleiterin Soziales und Familie bei der Stadt Kehl.

Koordinatorinstelle vom Sozialministerium finanziert

In der Folge wurde im vergangenen Jahr im November der Verein „Vielfältiges Kork“ gegründet. „Die Menschen mit Behinderung sagten, sie wollen nicht, dass das Wort Inklusion im Vereinsname vorkommt, weil viele das nicht verstehen würden“, erinnert sich Sigrid Wesseling, die stellvertretende Vorsitzende des Vereins.

Gleichzeitig schuf die Stadt Kehl eine Stelle für einen Inklusionskoordinator, der vor Ort die Kräfte bündelt und die Akteure zusammenbringt. Daniel Basler heißt er, Anfang Januar hat er sein Domizil in der Korcker Ortsverwaltung bezogen. Finanziert wird die Stelle über eine Förderung durch das Sozial-

Inklusion

Die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen von 2006 schreibt vor, allen Menschen die uneingeschränkte Teilnahme an allen Aktivitäten möglich zu machen. Nicht ein negatives Verständnis von Behinderung soll Normalität sein, sondern ein gemeinsames Leben aller Menschen mit und ohne Behinderungen.

Folglich hat sich nicht der Mensch mit Behinderung anzupassen. Vielmehr muss das gesellschaftliche Leben von vornherein für alle Menschen ermöglicht werden. Deutschland hat die Konvention im Jahr 2009 unterzeichnet.

stufe ist in Baden-Württemberg noch ein unbeschriebenes Blatt“, sagt Schulleiterin Bettina Herr. Und zudem ist Kreativität gefragt, wenn es darum geht, den Träger für die Schule zu finden.

Bislang gibt es im Schulgesetz ausschließlich staatliche oder freie Träger, aber keine gemeinsamen Trägerschaften. Räume jedenfalls stünden zur Verfügung, denn die Korcker Außenstelle einer Werkrealschule läuft aus. Ab dem Schuljahr 2016/17 könnte die erste weiterführende inklusive Modellschule an den Start gehen. (dis)