

Kleinstädte drängen Pkw zurück

6+ **Aufruhr im Autoland**

Nicht nur in Berlin oder Hamburg gibt es Streit um autofreie Straßen und Verkehrsberuhigungen: In kleineren Städten und Dörfern geht es mitunter noch heftiger zur Sache.

Von **Lukas Kissel**

28.05.2023, 17:51 Uhr



Rudersberg: Fahrbahn der Ortsdurchfahrt verengt, Fußwege verbreitert. Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg / CC BY-ND

Auf den ersten Blick haben [Berlin](#) und Neukirchen-Vluyn wenig gemeinsam. Hier die Metropole, dort die 27.900-Einwohner-Stadt in Nordrhein-Westfalen. Doch in beiden wird gerade heftig über die Zukunft einer Straße im Stadtzentrum gestritten.

In Berlin ist die Friedrichstraße zum Politikum geworden, in Neukirchen-Vluyn geht es um die Niederrheinallee. Es ist die zentrale Ortsstraße, mit Supermärkten, einem Dönerladen, einer Apotheke, einer Sparkasse – und vielen Autos. Ab September will die Stadt dort ein Halteverbot umsetzen, faktisch würden damit die Parkmöglichkeiten in der Straße wegfallen. Radfahrer sollen nicht mehr überholt werden dürfen – beides zunächst zeitlich befristet, als einjähriger Versuch.

Der parteilose Bürgermeister Ralf Köpke beschwichtigt schon: »Wir wollen niemanden unnötig gängeln. Allerdings sollen Rad- und Fußverkehr in der Stadt künftig stärker gleichberechtigt zum Auto behandelt werden.« Doch die örtliche [CDU](#) wehrt sich: Ein »Hirngespinnst« seien die Pläne, die Verwaltung lege die Axt an die Hauptschlagader vom Zentrum in Vluyn, sagte der stellvertretende Fraktionsvorsitzende Heiko Haaz der Regionalzeitung.

Klingt vertraut? Wann immer es um verkehrsberuhigte Innenstädte, mehr Fußgängerzonen, weniger Parkplätze geht, wird vielerorts erbittert gestritten. Das fing in den Metropolen an und geht nun in den Kleinstädten und Dörfern weiter – also dort, wo der private Pkw noch viel stärker dominiert, wo die Wege weiter sind und wo die Städte entsprechend autogerecht gebaut sind. Und wo verkehrsberuhigte Straßen deshalb, mehr noch als in den Großstädten, zum Pulverfass werden können. »Man merkt häufig: Je kleiner die Stadt ist, desto zäher lassen sich solche Ideen umsetzen, weil anders als in der Großstadt häufig die politischen Mehrheiten fehlen«, beobachtet Verkehrsplaner Emanuel Selz, der selbst solche Konzepte umsetzt.

Die Friedrichstraße ist nur noch ein Zankapfel

Vorreiter in Sachen Verkehrswende waren in Europa die Metropolen: Barcelona, das viele Straßen für den Autoverkehr weitgehend sperrt. Paris, das Bürgermeisterin Anne Hidalgo mehr und mehr zum Radparadies macht.

In deutschen Großstädten sind solche Verkehrsprojekte regelmäßig umstritten.

In Hamburg etwa, wo eine neue fußgängerfreundliche Zone im Stadtteil Ottensen von Anwohnern erfolgreich beklagt wurde. Das prominenteste Beispiel liefert Berlin: die Friedrichstraße im Bezirk Mitte. Sie wirkt inzwischen wie der Zankapfel derjenigen, die dort wahlweise eine blühende »Flaniermeile« oder eine öde Asphaltwüste sehen.

Die Poller und Sitzmöbel kommen und gehen mit Gerichtsbeschlüssen und politischen Machtwechseln: Im August 2020 wurde ein Abschnitt zuerst für den Autoverkehr gesperrt, im November 2022 nach einer Klage wieder freigegeben, im Januar 2023 erneut gesperrt – diese Woche erklärte die neue Verkehrssenatorin von der CDU, dass ab Juli die Autos fahren dürfen.

Dabei finden viele Menschen die autofreien Straßen gut – nicht nur in der Großstadt. In Berlin und Hamburg-Ottensen lag die Zustimmung jeweils bei etwa drei Viertel der befragten Passanten.

Doch auch in Baden-Württemberg sagten laut einer Umfrage des Verkehrsministeriums vor einigen Jahren 88 Prozent, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden sollen. Und 77 Prozent wünschen sich, dass der Autoverkehr insgesamt zurückgeht.

Fast überall zeigt sich aber auch: Sobald es konkret wird, stehen doch viele auf der Bremse, bei mehr Tempo 30 etwa, das eine Mehrheit ablehnt. »Es ist ein bisschen so, als ob man duschen will, ohne nass zu werden«, sagt Verkehrsplaner Selz. »Natürlich wollen alle klimafreundlicheren Verkehr, aber das geht oft nur so weit, bis das eigene Tun eingeschränkt wird.«



Friedrichstraße in Berlin: Flaniermeile oder Asphaltwüste? Foto: Stefan Zeitz / IMAGO

»Wenn die Leute nicht mehr parken können, fahren sie weiter«

In der Debatte über autofreie Straßen haben die Metropolen den Ton gesetzt. In den Kleinstädten wird nicht weniger erbittert gerungen – ganz im Gegenteil.

In Bad Münstereifel zum Beispiel, wo der Stadtrat Ende März ein ganzes Maßnahmenpaket für die Innenstadt beschloss – im Kern soll die Fußgängerzone ausgeweitet, umliegende Straßen also für den Autoverkehr gesperrt werden und Parkplätze wegfallen. Die »Interessengemeinschaft Kernstadt« findet, die Interessen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden seien nicht ausreichend berücksichtigt. Sie hat ein Bürgerbegehren dagegen eingeleitet.

Es ist eben was anderes, wenn sie in Berlin eine Straße sperren oder hier an den zentralen Knotenpunkt gehen.

Heiko Haaz, CDU Neukirchen-Vluyn

Oder eben in Neukirchen-Vluyn. Die Stadt liegt neben zwei Autobahnen, am Rande des Ruhrgebiets. Im Westen wird es ländlich – eine Region, wo man Auto fährt, wenn man schnell wohin kommen will. In der Niederrheinallee, der zentralen Ortsdurchfahrt von Vluyn, wird um ein paar Hundert Meter gerungen, wo sich Autos, Radfahrende und Busse besonders eng drängen.

Schreckt es nun die Kundschaft ab, wenn es mehr Platz fürs Fahrrad und weniger fürs Auto gibt? Oder kommt sie umso lieber in die Stadt?

Heiko Haaz von der örtlichen CDU zeigt im Videotelefonat eine Luftbildansicht der Stadt: Hier der Vluynner Platz, dort habe man schon eine Fußgängerzone in direkter Nachbarschaft. Hier zwei Alternativrouten, über die man den Radverkehr umleiten könne. Halteverbot in der Niederrheinallee? Davon hält er wenig, dann werde noch schneller gefahren, was es für die Radfahrer noch gefährlicher mache.



Luftbildansicht von Neukirchen-Vluyn: Wo man Auto fährt, wenn man schnell wohin kommen will Foto: Hans Blossey / IMAGO

»Das ist klimaschädlich, was wir hier machen. Wenn die Leute aus den umliegenden Dörfern hier nicht mehr parken können, fahren die nicht mehr die drei Kilometer nach Vluyn, sondern noch ein paar Kilometer weiter nach Moers, um da einzukaufen«, sagt er. »Was habe ich fürs Klima gewonnen, wenn wir die Parkplätze wegnehmen? Nichts.« Dass es im Umfeld der Niederrheinallee immer noch Parkplätze gibt, überzeugt ihn nicht, die reichten jetzt schon nicht aus.

Friedrichstraße sei nicht gleich Niederrheinallee. »Es ist eben was anderes, wenn Sie in Berlin eine Straße sperren oder hier an den zentralen Knotenpunkt gehen«, sagt Haaz.

Schaden autofreie Straßen den Läden?

Der größte Kritikpunkt der örtlichen CDU: Wird der Autoverkehr eingeschränkt, litten am stärksten die ansässigen Gewerbetreibenden – wie etwa der Bäcker, bei dem man schnell anhält und in dessen Namen die **FDP** im Bund gerade für die **Brötchentaste auf Parkautomaten** kämpft.

Es ist vielleicht das Klassikerargument gegen autofreie Straßen: Ohne Parkplätze würden Gastronomen und Händlerinnen ihre Kunden verlieren. So wird in den Großstädten argumentiert, in Berlin und Hamburg, wo die Gewerbetreibenden die Verkehrsversuche vor ihrer

Tür mehrheitlich negativ bewertet. Und in den Kleinstädten umso mehr.

Mehr zum Thema

Umbau der Berliner Friedrichstraße: Sieben Schritte zur autofreien Innenstadt Von Lena Frommeyer



Autofreie Stadtviertel: Erst sind alle dagegen - und dann dafür Von Jürgen Pander



6+ **Franziska Giffey und Bettina Jarasch: Berliner Straßenkampf** Von Tim Neumann und Hannes Schrader



Ortsmitten in weniger als einem Jahrzehnt, das ist eine Hausnummer. Hält die Landesregierung dieses Ziel ein, könnte eine klimafreundlichere Mobilität auch in vielen Ortschaften abseits der Großstädte ankommen.

Die Ergebnisse sind in Kommunen zu sehen, die schon in den vergangenen Jahren ihre Marktplätze umgestalteten – wie Weil der Stadt, wo Autoparkplätze neuen Linden, Radständern und einer E-Bike-Ladestation Platz machen mussten.



Der Marktplatz im baden-württembergischen Weil der Stadt ist seit Oktober 2021 autofrei Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg / [CC BY-ND](#) / Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg / [CC BY-ND](#)

Denn während in Berlin – dank gutem Nahverkehr – in typischen Einkaufstraßen laut einer Umfrage 93 Prozent der Kundschaft ohne Auto kommt, unterscheidet sich die Lage in Kleinstädten und auf dem Land oft sehr davon.

»Jede Stadt hat hier andere Voraussetzungen«, sagt etwa Ocke Hamann von der Industrie- und Handelskammer NRW. Natürlich gäbe es Orte, wo die Aufenthaltsqualität steige, weil weniger Autos da sind. »In der Innenstadt von [Aachen](#) sind die Menschen vielleicht bereit, weiter zu laufen, anders als vielleicht die Menschen auf dem Land am Niederrhein, wo das Auto einen anderen Stellenwert hat.«

Baden-Württemberg will 500 Ortsmitten umgestalten

Da wirkt umso ambitionierter, was sich die baden-württembergische Landesregierung vorgenommen hat: Bis Ende des Jahrzehnts will sie 500 verkehrsberuhigte Ortsmitten im Ländle schaffen. Ziel sei, so formuliert es der grüne Verkehrsminister [Winfried Hermann](#), dass sich die Bürger ihre Ortsmitte »zurückerobern«. Und zwar vom Auto, so lässt sich das verstehen.

Das ist bemerkenswert, in vielerlei Hinsicht: Ist Baden-Württemberg doch das Land der Autobauer, lange konservativ regiert, inzwischen aber grün. Und wegen des politischen Ziels: 500 umgestaltete

500 Ortsmitten – das bedeutet 500 potenzielle Niederrheinalleen und die Kämpfe darum. Staatssekretärin Elke Zimmer aus dem Verkehrsministerium will es lieber diplomatischer formulieren. »Was wünschen wir uns denn von unseren Ortsmitten? Natürlich erst mal, dass sie attraktiv sind und zur Lebensqualität beitragen. Und dort, wo in Städten und Gemeinden Veränderungsbedarf gesehen wird, wollen wir mit solchen Projekten unterstützen.«

Wie sehr die Leute mitmachen, hängt wohl auch davon ab, wie weit die Maßnahmen in ihrer eigenen Ortschaft gehen. Nicht überall dürften ein paar Dutzend Parkplätze wegfallen – mancherorts aber schon.

Werden hier Fakten geschaffen?

Weshalb der Widerstand gegen solche Projekte häufig so laut ausfällt, erklärt Verkehrsplaner Selz so: »Viele Menschen denken, sie könnten die Folgen von so einer Maßnahme leicht vorhersagen. Da wird zum Beispiel eine Straße für Autos gesperrt, und die Anwohner befürchten, dass die nun alle durch die Parallelstraße fahren. Das ist aber häufig gar nicht so.« Studien zeigen, dass solche Umgestaltungen den Autoverkehr nicht in derselben Menge verlagert, sondern dass der Autoverkehr eher weniger wird.

Insofern plädiert der Verkehrsplaner dafür, es einfach auszuprobieren. »Häufig nimmt man die Menschen durch Pilotversuche mit und man stellt fest, dass sich im Laufe der Zeit die Zustimmungswerte ins Positive drehen.« Das ist die Methode in Baden-Württemberg, wo Ortsmitten erst mal zeitweise umgestaltet werden sollen, bevor sie endgültig umgebaut werden.

Diesen Weg beschreitet auch Neukirchen-Vluyn, wo der Verkehrsversuch in der Niederrheinallee erst mal für ein Jahr gilt. Doch die CDU befürchtet offenbar, dass es nicht bei diesem Jahr bleibt. »Eine einjährige Versuchszeit ist kein Versuch, sondern das Schaffen und Vorbereiten von Fakten.«

Und das zeigen Niederrheinallee und Friedrichstraße dann doch beide, jeweils auf ihre Weise: Schnell oder gar einvernehmlich lässt sich der Streit über die Straße nur äußerst selten lösen. **5**