

www.taz.de, redaktion@taz-bremen.de, Tel. 960 260, Trägerdienst Tel. 36 71 66 77



Die Parkplatzsituation im Viertel (Symbolfoto) Foto: Ingo Wagner/dpa

## „Mit Stehzeugen vollgestellt“

Mit Preiserhöhungen will das Bündnis für Verkehrswende Parken teurer machen und mehr lebenswerten Stadtraum schaffen. Arme seien durch die überrepräsentierte Autolobby besonders benachteiligt

Interview **Lea Schreckendiek**

taz: **Herr Köhler-Naumann, wieso wollen Sie Autofahrer\*innen die Parkplätze wegnehmen?**

**Wolfgang Köhler-Naumann:** Der öffentliche Raum ist sehr wertvoll für das Zusammenleben. Wir wollen, dass Parken in der Stadt diesem Wert entspricht und etwas kostet. Der Raum, der im Moment mit Stehzeugen vollgestellt ist, könnte für eine lebenswertere Stadt genutzt werden.

**Wieso ist die Stadt so vollgeparkt?**

Die 240.000 in Bremen gemeldeten Fahrzeuge werden ja irgendwo hingestellt, dazu kommen dann noch schätzungsweise 80.000 Pendelnde. Die Parkhäuser sind meist nur zu 60 Prozent ausgelastet, alles parkt auf Straßen und Gehwegen – und das meist kostenfrei.

**Die Debatte um Verkehrspolitik ist ja oft hoch emotional ...**

Gerade die Autolobby arbeitet mit vielen Emotionen, um ihre Produkte zu bewerben. Die Politik macht da mit, etwa die FDP mit ihrem offenen emotionalen Appell für das Auto. Die Wissenschaft, die der Industrie nahe steht, sieht im Auto das Wohnzimmer der Zukunft. Dabei wird Mobilität als Kern der Debatte aus den Augen verloren.

**Innen wird wegen ihres ökologischen Engagements doch sicher auch Emotionalität vorgeworfen?**

Vor allem werfen Menschen uns eine ideologische Diskussionskultur vor. Wir werden als „Öko-Spinner“ bezeichnet. Dabei fragen wir uns, wer wirklich ideologische Ziele verfolgt. Wir geben, anders als die Autoindustrie, immerhin keine 1,6 Milliarden Euro im Jahr für Werbung aus.

**Vielleicht, weil die Gruppe der Autobefürwortenden viel**

**„Es ist utopisch, die Fahrzeuge ganz aus der Stadt zu verbannen“**

**größer ist als die der Ökos?**

Das ist nur ein Gefühl, das eben daher kommt, dass Autos so viel Stadtraum einnehmen. Immerhin 36 Prozent der Haushalte in Bremen leben bereits ohne Auto. In Deutschland wünschen sich laut Umfragen rund 80 Prozent der Menschen weniger Autoverkehr. Die Gruppe der Autobefürwortenden hat aber eine große und finanzgewaltige Lobby.

**Sie sagen, Ihnen gehe es um Mobilität. Geht es in der Verkehrsbearbeitung nicht allen darum?**

Oft geht es viel mehr ums Auto als um Mobilität. Als wäre das Auto die Mitte des Diskurses, von der aus gedacht und debattiert werden müsse. Da spie-

len dann auch Aspekte der Wirtschaft eine Rolle. Und dabei ist doch das Auto auch nur eines von vielen Mitteln in einer Gesamtgestaltung der Mobilität.

**Das Bündnis versteht die Verkehrswende auch als Gerechtigkeitsfrage. Wieso?**

Statistiken ergeben, dass die ärmsten Menschen in unserer Gesellschaft von der Verkehrssituation besonders belastet werden. Sie haben zum Beispiel kein Auto oder zu wenig Geld, um es regelmäßig zu nutzen, und sind deshalb von den Einschränkungen und der Unsicherheit im Rad- und Fußverkehr besonders betroffen. Außerdem wohnen sie meist an Straßen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen, da dort die Mieten am günstigsten sind. Das bedeutet: weniger Bewegungsfreiheit für Familien mit Kindern und gesundheitliche Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung.

**Was würde eine Verkehrswende genau bedeuten?**

Wir wollen möglichst wenig Autos, sowohl parkend als auch fahrend in der Stadt. Ausgebauter Fuß- und Radweg, mehr Platz für alternativen Verkehr. Frei werdende Fläche durch weniger parkendes Blech kann umgenutzt werden.

**Eine autofreie Stadt also?**

Der Begriff ist nicht ganz treffend. Es ist utopisch, die Fahrzeuge ganz aus der Stadt zu verbannen, und das muss auch gar nicht sein – wir wollen intelli-

gente Mobilität. Es braucht ja Taxen und Rettungswagen, Stationen fürs Carsharing und die Möglichkeit, barrierefrei zu allen Orten zu gelangen. Manchmal ist der motorisierte Individualverkehr dafür sinnig. Über seine Form kann aber gestritten werden, etwa darüber, ob jeder Haushalt ein Auto benötigt, oder darüber, ob Verbrennungsmotoren noch zeitgemäß sind.

**Bei dem Stichwort „weniger Autos“ bangen viele um ihre Arbeitsplätze.**

Die Diskussion um Arbeitsplätze wird in diesem Kontext nicht ernsthaft geführt, denn neue Mobilität schafft auch Arbeitsplätze. Natürlich ist die Idee nicht, Menschen aus der Autoindustrie einfach aus der Straße zu setzen. Ich habe aber den Eindruck, dieses Argument wird sehr einseitig genutzt. Immerhin wurden in der Diskussion um autonomes Fahren bislang noch keine Stimmen laut, dass 60.000 Busfahrer\*innen deutschlandweit den Verlust ihrer Arbeit befürchteten.

**Wolfgang Köhler-Naumann,**

66, setzt sich beim Bündnis für Verkehrswende für Öko-Mobilität und Gerechtigkeit ein.



Foto: privat

### das sonne-von-gestern-wetter

Das wärmste deutsche Bundesland der Welt war Bremen im Oktober laut deutschem Wetterdienst. 160 Sonnenstunden, im Schnitt 11,9 Grad, furztrockene Dürre. Ach. Nur leider nutzt das gar nichts an verregneten Novembertagen bei 11 Grad

### nachricht

#### Weniger Energiesperren

Die Zahl der Energiesperren ist 2018 in Bremen im Vergleich zum Vorjahr um zehn Prozent zurückgegangen. In Bremerhaven ist sie nahezu gleich geblieben. Das geht aus Zahlen hervor, welche die Grünen in der Sozialdeputation angefordert hatten. Bei der Reduzierung habe die Kampagne „Zappenduster“ von Behörden, Beratungsstellen und SWB geholfen. Das sei ein Anfang, aber noch keine Trendwende, so Sahhanim Görgü-Philipp (Grüne). Es gebe immer noch zu viele Energiesperren. 2017 gab es 6.369 Energiesperren. (taz)

Anzeige

CLUB

## JAZZAHEAD! FEAT. ED MOTTA

The Colossus of Rio  
Criterion Of The Senses-Tour 2018

Fr 2. November, 21 Uhr  
im Kleinen Haus

**THEATERBREMEN**

### taz salon bremen

## Das Netzwerk der Identitären

Sie besetzen öffentliche Gebäude, steigen auf das Brandenburger Tor und führen Flashmobs auf.

Die Identitäre Bewegung (IB) hat sich in den letzten Jahren fest in der politischen Landschaft verankert. Zentrales Thema: die angebliche Islamisierung des Abendlandes.

Ein Gespräch über das Netzwerk mit:

**Andrea Röpke**, Rechtsextremismusexpertin, freie Journalistin, Buch- und taz-Autorin

**Andreas Speit**, taz-Autor, Herausgeber des Sammelbandes „Das Netzwerk der Identitären, Ideologie und Aktionen der Neuen Rechten“

Moderation:

**Jean-Philipp Baeck**, taz-Redakteur und Autor

Dienstag, 06. November, 19 Uhr, Eintritt frei  
KIOTO im Kulturzentrum Lagerhaus  
Schildstraße 12-19, 28203 Bremen

## Luisa hilft auf dem Freimarkt

Sieben Fälle sexueller Belästigung zählt die Polizei gegen Ende des Freimarktes. Fahrgeschäfte und Schausteller\*innen beteiligen sich am Projekt „Luisa“, um Betroffene vor Übergriffen zu schützen

Von **Lea Schreckendiek**

Zum Ende des Freimarktes zieht die Polizei Bremen eine erste Bilanz – sieben Fälle sexueller Belästigung wurden ihr in den vergangenen zwei Wochen gemeldet. Frauen seien im Umfeld des Jahrmarktes „unsittlich“ an Brüste und Po berührt worden, teilte die Polizei mit.

Damit bei solchen Übergriffen nicht nur die Täter gefasst und bestraft werden, sondern auch den Opfern Unterstützung und Hilfe zukommt, hat das Projekt „Ist Luisa da?“ nun auch Einzug auf dem Freimarkt gehalten. Initiator ist der Notruf zur psychologischen Beratung bei sexueller Gewalt Bremen, der das Codewort „Luisa“ seit etwa zwei Jahren in mittlerweile 27 Bremer Kneipen, Discos und öffentlichen Räumen etabliert hat.

Ursprünglich kommt die Idee aus England und wird bereits in vielen deutschen Städten praktiziert. Die Frage „Ist Luisa da?“ am Tresen oder eben an der Kasse des Fahrgeschäfts ist ein Code, der zu unmittelbarer Hilfe führen soll. „Die Schausteller\*innen auf dem Freimarkt wurden geschult und für die besondere Situation der Betroffenen sensibilisiert“, sagt Sonja Schenk vom Notruf. In diesem Rahmen habe man überlegt, wie bedrohten Frauen am Besten geholfen werden könne.

Gemeinsam mit den betroffenen Frauen suchten die Schausteller\*innen nach der situativ besten Lösung – einem Rückzugsort, einem Taxi oder einer Begleitung auf dem Weg nach Hause. „Die Frauen können erwarten, dass ihnen geglaubt wird, ohne dass weitere Erklärungen notwendig sind“, sagt Schenk. Am Projekt Luisa beteiligt seien alle

Fahrgeschäfte und Festzelte, in denen ein gut sichtbarer pinker Aushang zu finden ist.

Auch die Polizei, die während des Freimarktes alle gemeldeten Straftäter durch Unterstützung der Anwesenden fasste, kooperiert mit Luisa. Die Polizei habe zwar eher ein Interesse an der Aufklärung begangener Straftaten, so Schenk, beides sei aber in der Kooperation gut vereinbar. „Uns geht es darum, Betroffenen schnelle Unterstützung und Hilfe zu bieten“, sagt Schenk.

Während in diesem Jahr sexuelle Übergriffe ein wachsendes Thema auf dem Freimarkt zu sein scheinen, tauchten Zahlen zu sexueller Belästigung in der Polizeibilanz des vergangenen Freimarktjahres gar nicht erst auf. Die Bilanz, so eine Sprecherin der Polizeipressstelle, habe sich vor allem auf körperliche Angriffe und Gewaltdelikte konzentriert.