

Sevilla – auch für Verkehrspolitiker eine spannende Stadt

Sevilla (Rüdiger Herzog). Sevilla ist nicht nur wegen des Flamencos oder der weltweit größten gotischen Kathedrale erlebenswert. Erlebenswert ist auch, wie hier Verkehr gelenkt wird. Wie wir eine ökologisch und sozial verträgliche Mobilität in den Kommunen sichern können, wissen wir. Woran es mangelt, ist die konsequente Umsetzung. Es fehlen Mehrheiten, es fehlt das Geld. Allenfalls einzelne Maßnahmen werden umgesetzt, verkehrsökologische Konzepte sind nicht oder kaum erkennbar.

In Sevilla, der mit etwa 700.000 Einwohnern viertgrößten spanischen Stadt, kann man hingehen in den vergangenen Jahren eine erfreuliche Entwicklung erkennen. Ein Bündel von Maßnahmen setzt auf einen umwelt-, sozial- und stadtverträglicheren Verkehr, insbesondere in der Innenstadt, die im Durchmesser immerhin etwa 2 bis 2,5 km groß ist. Getreu dem „push-and-pull“-Prinzip wird der Verkehrsteilnehmer aus dem motorisierten Individualverkehr „geholt“ und zu den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern „gelockt“.

Einige Straßenabschnitte in den Altstadtbezirken Centro, Santa Cruz, Macarena und Triana sind neuerdings für den Autoverkehr gesperrt. Besonders augenfällig ist die vor wenigen Jahren noch stark belastete Avenida de la Constitución, die die Innenstadt direkt an der weltberühmten Kathedrale quert und nun dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Sie wird als Boulevard gern angenommen. Auf dieser Straße fährt seit Kurzem die wieder installierte Straßenbahn (sie war wie etwa in Hamburg abgeschafft worden). Derzeit gibt es erst vier Haltestellen, so dass die Tram eher eine symbolische Bedeutung hat – aber die ist nicht zu übersehen. Künftig soll die Linie an nahe Knoten wie den Vorortbahnhof San Bernardo und den Hauptbahnhof Santa Justa anknüpfen und den Boulevard Alameda de Hercules einbinden. Seit 2009 existiert auch eine erste U-Bahnlinie.

Sevilla hat kleine Elektrobusse („microbus electrico“) angeschafft, die leicht

durch die engen Altstadtgassen finden, ohne die Straßenschluchten mit Abgasen zu belasten. Ein Fahrradleihsystem ergänzt den Umweltverbund. An zahlreichen zentralen Plätzen gibt es entsprechende Stationen. Diese Fahrräder prägen mittlerweile das Straßenbild Sevillas, nicht nur auf dem langsam engmaschiger werdenden Radwegenetz.



Shared Space "clásico"

Foto: *sxc.hu / Sue Anna Joe*

Selbstverständlich sind die Entwicklungen in Sevilla nur bedingt auf deutsche Städte übertragbar. Die aktuellen Maßnahmen setzen an einem im Vergleich mit hiesigen Großstädten geringeren Entwicklungsniveau des öffentlichen Personennahverkehrs an. Bis vor kurzem gab es weder ein Straßenbahn- noch ein Schnellbahnnetz. Andererseits ist die Innenstadt dicht bebaut, zahlreiche Straßen sind extrem eng. Begegnungsverkehr ist da ohnehin nicht möglich, zumeist teilen sich alle Verkehrsteilnehmer zwangsläufig den Straßenraum. Sevilla hat also unfreiwillig „shared spaces“ oder Gemeinschaftsstraßen über weite innerstädtische Areale. Anregend dürfte diese Verkehrsplanung und -entwicklung für deutsche KommunalpolitikerInnen allemal sein.

Rüdiger Herzog ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des verkehrspolitischen Sprechers der grünen Bundestagsfraktion, Toni Hofreiter, und Vorsitzender der Naturfreunde Brandenburg.

Alternative
Kommunalpolitik,
Ausgabe 3/2010
www.akp-redaktion.de