

Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen,

unser gemeinsam mit „Die Fraktion“ vorgelegter Änderungsantrag zum MEP liegt ihnen vor. Wir haben darin konkrete Maßnahmen vorgeschlagen.

Ich betone hier ausdrücklich, dass wir als BIBS-Fraktion selbstverständlich einen sehr guten und inhaltlich konkret ausgearbeiteten MEP für natürlich zwingend notwendig und für unbedingt unterstützenswert halten.

Aber in der ausreichenden Konkretisierung sehen wir eben die große Schwachstelle des vorgelegten MEP.

Es gibt keine Deadlines. Es gibt keine Überprüfung ob Maßnahmen eingehalten werden

Die Vorschläge sind sehr weit weg von den Zielen, die hier mal beschlossen wurden, und sie bleiben zum überwiegenden Teil vage und nebulös.

Die Berechnungen entsprechen in vielen Teilen nicht den Tatsachen, ich erinnere hier an den Neubau bzw. Ausbau der Radwege. Gemessen an der bis Ende 2024 erreichten Marke von nur 1,75 km ist es sehr unwahrscheinlich, dass bis 2035 die anvisierten 35 Km Strecke an Radwegen umgesetzt sein werden, aber dennoch wurde damit gerechnet.

Die Berechnungen im MEP scheinen sehr konkret, und sie setzen voraus, dass 2035 alles soweit fertig sein wird, aber das kann man Stand jetzt nur als Illusion bezeichnen. Und dies ist nicht das einzige Beispiel.

Diese Kritik kommt im übrigen nicht nur von uns, auch z.B. das Jugendparlament hat dazu in seiner Stellungnahme deutliche Verbesserungswünsche geäußert und teilweise auch unsere Kritikpunkte bestätigt.

Wenn wir also sehen, dass Maßnahmen nicht erreichbar sind, müssen wir nachschärfen.

Dafür haben wir in unserem Ä-Antrag konkrete Vorschläge gemacht.

Es macht Sinn, neben der bereits anvisierten Durchfahrtsbeschränkung am Bohlweg , weitere Maßnahmen zu konkretisieren. Wir schlagen daher in unserem Antrag u.a. vor, auch die Durchfahrt der Güldenstrasse einzuschränken, hier nur die Zu- und Abfahrten zum Parkhaus Eiermarkt zu belassen, auch eine Wendemöglichkeit zu belassen, aber die Durchfahrt für den MIV zu kappen.

Weitere derartige Potentiale sehen wir im Bereich Breite Straße und im Bereich Altstadtmarkt, jeweils mit Durchlass für den öffentlichen Personennahverkehr und natürlich für Radfahrende. Alle diese Bereiche sollen auch immer mit PKW erreicht werden können, aber eine Durchfahrt ist nicht mehr möglich. Die resultierende Verkehrsberuhigung würde zusätzlich die Anbindung der Wallanlagen an die Innenstadt fördern. Derartige Maßnahmen der Sackgassenbildung wurden in anderen Städten bereits mit hohem Mehrwert für die Menschen umgesetzt. Es gibt gute Beispiele aus der Stadt Gent und aus den Niederlanden.

Die Stadt ist durch das Klimaschutzgesetz verpflichtet, eine Reduktion ihrer Emissionen von 65% bis 2035 zu erreichen.

Deutschlandweit hat der Verkehrssektor in der zu Ende gehenden Legislaturperiode seine ursprünglichen Zielvorgaben schon mal deutlich verfehlt, weil er sich aus bekannten Gründen komplett verweigert hat, selbst einfachste Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung umzusetzen.

Wir dürfen jetzt auf Kommunalebene nicht die gleichen Versäumnisse begehen.

Ich werbe bei Ihnen um die Zustimmung zu unserem Änderungsantrag, und damit für eine Nachschärfung des MEP auf Grundlage unserer konkreten Vorschläge

Die Klimakrise ist derzeit im öffentlichen Konsens kaum Thema , aber sie ist weiterhin unser drängendes Problem. Nur mit einem leistungsfähigen und mit guten und konkreten Maßnahmen ausgestatteten MEP können wir der Klimakrise hier auf kommunaler Ebene begegnen.