



Das WZB in den Medien Nr. 35/2021

19. März 2021

Printmedien

„Unter Strom“

Andreas Knie zitiert in: Berliner Zeitung, 18. März 2021

„Sozialdemokraten leiden wie die CDU“

Wolfgang Schroeder zitiert in: Hessische Allgemeine, 19. März 2021

„Der grüne Zeitgeist schimmert lila“

Wolfgang Schroeder zitiert in: Rhein-Main-Zeitung, 18. März 2021

„Après le ratage des vaccins, l'indispensable sursaut européen“

Michael Zürn zitiert in: L'Express, 18. März 2021

„Die Verheimlichung der Frau“

Jutta Allmendinger zitiert in: Göttinger Tageblatt, 19. März 2021

„Schleswig-Holstein: Beliebt, aber wirtschaftsschwach“

WZB zitiert in: Flensburger Tageblatt, 19. März 2021

„Schnickschnack Stuck“

WZB erwähnt in: Der Freitag, 18. März 2021

Online-Medien

[„Jetzt sind die Männer am Zug!“](#)

Interview mit Jutta Allmendinger bei: Perspective Daily, 15. März 2021

„Halle diskutiert über Für und Wider einer autofreien Altstadt“

Andreas Knie zitiert in: mz-web.de (Mitteldeutsche Zeitung), 18. März 2021

Hörfunk/Fernsehen

[„Corona-Chaos an den Schulen“](#)

Interview mit Jutta Allmendinger bei: Deutschlandfunk Kultur, 18. März 2021



Mediengattung: Online News

Visits (VpD): 0,116 (in Mio.)

Nummer: 4930693603

Weblink: <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/unter-strom-in-berlin-hat-sich-die-zahl-der-elektrofahrzeuge-verdoppelt-li.146704>

Unter Strom: In Berlin hat sich die Zahl der Elektrofahrzeuge verdoppelt

Mehr als 20.000 Batterieautos und Plug-in-Hybride haben Berliner Kennzeichen. Aber auch die Zahl der Benziner steigt. Die Auto-Ära ist noch lange nicht vorbei.

Foto:

imago/Janine Schmitz

Bereit für die nächste Fahrt: Elektroauto an einer Ladesäule in Berlin.

Berlin Sie sind leise, spurtstark – und sie werden immer mehr. Die Zahl der Elektrofahrzeuge in Berlin ist stark gestiegen. Das geht aus einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes hervor, die am Mittwoch veröffentlicht wurde. Danach waren am 1. Januar dieses Jahres 10.558 batterieelektrische Fahrzeuge in Berlin zugelassen. Im Vergleich zum Beginn des vergangenen Jahres, als es noch 5871 dieser Vehikel gab, ein Zuwachs um 80 Prozent. Noch stärker nahm in Berlin die Zahl der Plug-in-Hybride zu. Sie wuchs von 3539 auf 9120, was einem Anstieg um 158 Prozent entspricht. Beide Arten von Elektrofahrzeugen zusammengerechnet, hat sich die Zahl mehr als verdoppelt – auf 19.678. Im Vergleich zur gesamten Berliner Kraftfahrzeugflotte, die um fast 22.000 auf 1,47 Millionen gewachsen ist, sind E-Autos allerdings weiterhin eine kleine Minderheit.

Für Gernot Lobenberg, Leiter der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO), ist der positive Trend entscheidend – und der dauere an, sagt er. „Es ist ein gutes Zeichen für den Klimaschutz, dass im Februar die Gesamtzahl von 20.000 elektrischen Fahrzeugen in Berlin überschritten wurde.“ Unterm Strich ist die Zahl noch höher. Denn eigentlich müsste man die Carsharing-Autos von WeShare, Sixt und anderen Anbietern addieren, die ausschließlich in Berlin unterwegs sind, aber in Weimar, München und anderswo zugelassen wurden. „Das sind dann noch mal um die 2500 Elektrofahrzeuge“, sagt Andreas Knie, Mobilitätsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB).

Im Februar waren erneut knapp 25 Prozent aller neu zugelassenen Pkw in Berlin elektrisch, teilt Lobenberg weiter mit. „Das zeigt, dass der Durchbruch für die Elektromobilität erreicht und unumkehrbar ist.“ Da 60 Prozent der Neuzulassungen gewerblich sind, passe die Förderung der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe gut dazu. Dort bekommen kleine und mittlere Unternehmen Zuschüsse, auch für elektrische Nutzfahrzeuge und leichte elektrische Fahrzeuge unterhalb des Pkw. Die Zahl der in Berlin zugelassenen Elektro-Lkw stieg im vergangenen Jahr von 503 auf 712, die der Berliner Elektrobusse von 35 auf 139. Deutscher Rekordhalter ist Berlin nicht: In Nordrhein-Westfalen gab es Anfang dieses Jahres 140 Busse mit Batterieantrieb. „Für Nutzer von E-Autos muss es Vorteile geben“

In der Tat sind elektrische Fahrzeuge vor allem für Firmen im Einsatz. Anfang Februar hatten lediglich 3782 batterieelektrische Pkw in Berlin private Halter, geht aus der Statistik hervor. Die meisten Fahrzeuge dieser Art, insgesamt 5295, werden gewerblich genutzt – zum Beispiel als Dienstwagen. Hier liegt auch der Grund, warum die Zahl der E-Autos insgesamt so stark gestiegen ist. Dies hat nicht mit den üblichen Umwelt- und Klimaargumenten zu tun. Sondern mit Steuervorteilen, wie Andreas Knie erklärt.

„Die Dienstwagenbesteuerung trägt entscheidend zu dem Zuwachs bei“, sagt er. Wer einen Firmenwagen mit Verbrennungsmotor privat nutzt, muss monatlich ein Prozent des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern. Handelt es sich dagegen um ein batterieelektrisches Auto, das nicht mehr als 60.000 Euro gekostet hat, fällt dieser Satz auf

0,25 Prozent. Bei Plug-In-Hybriden sind es 0,5 Prozent.

Neue Statistik 70 Prozent mehr Elektroautos in Berlin

Auf dem privaten Fahrzeugmarkt spielen E-Autos weiterhin fast keine Rolle. Ein psychologischer Faktor komme hier zum Tragen, erklärt Andreas Knie. Die Zahl der Ladesäulen werde oft als zu niedrig empfunden. Befürchtet werde, dass das Elektrofahrzeug ohne Strom liegen bleibt – auch wenn dies in der Praxis so gut wie nie vorkomme. „Die Zahlen zeigen, dass die Ladeinfrastruktur, vor allem zu Hause und am Arbeitsplatz, weiter ausgebaut werden muss“, folgert Gernot Lobenberg.

Dass Batterie-Vehikel eine Randerscheinung geblieben sind, habe aber auch mit landespolitischen Rahmenbedingungen zu tun, mahnt Andreas Knie. „Für Nutzer von E-Autos muss es Vorteile geben“ – zum Beispiel, indem die Umweltzone möglichst bald für Benziner und Diesel gesperrt wird.

Immer mehr Autos auf den Straßen von Berlin

Doch hier vermisst der Berliner Mobilitätsforscher einen „klaren Gestaltungswillen“. Zwar hat sich die rot-rot-grüne Koalition darauf verständigt, dass dieser Teil der Innenstadt zur Zero-Emissions-Zone wird, die für Fahrzeuge mit fossilem Antrieb tabu ist. Doch wie berichtet setzten SPD und Linke durch, dass es dafür keine konkrete Zeitvorgabe mehr gibt. War in der Vorlage von Klimaschutzsenatorin Regine Günther (Grüne) von 2030 die Rede, soll die Null-Emissions-Zone nun „mittelfristig“ eingeführt werden. Knie: „Berlin hat die Verkehrswende aufgegeben. Es gibt keine Dynamik.“

Appelle aus der Politik, auf das private Kraftfahrzeug zu verzichten, scheinen

ungehört zu verhalten. Die amtliche Statistik erklärt, warum es auf den Straßen immer noch voll ist. Danach stieg die Zahl der in Berlin zugelassenen Benzi-ner-Pkw um 3127 auf 890.077. Die Zahl der Diesel sank – aber nur leicht um 7886 auf 280.762. Alle Antriebsarten addiert, ist die Zahl der Pkw mit dem „B“ im Kennzeichen von 1.221.433 auf 1.234.645 gestiegen. Auch die Zahl der Lkw hat erneut zugenommen - diesmal um 4912 auf 111.551. Die Ära des Kraftfahrzeugs und des Verbrennungsmotors ist noch lange nicht vorbei.

Wörter: 822

Seite: 5
Ressort: Kassel
Rubrik: KS
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 26.109 (gedruckt) ¹ 24.481 (verkauft) ¹
 24.884 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,089 (in Mio.) ²

¹ von PMG gewichtet 01/2021

² von PMG gewichtet 07/2020

Sozialdemokraten leiden wie die CDU

KASSEL NACH DER KOMMUNALWAHL Der Abstieg der SPD

Kassel - Ingo Groß weiß, wie sich eine politische Niederlage anfühlt. Die Pleite der Sozialdemokraten 1993 hat den einstigen Kasseler Bürgermeister geprägt, sagte er einmal. Damals war die SPD in der Stadt erstmals nicht stärkste Kraft geworden. Vier Jahre später führte Groß die Partei als Spitzenkandidat zurück an die Macht.

Die haben seine Nachfolger mit einem Minus von fast fünf Prozentpunkten nun an die Grünen verloren. Groß ist mittlerweile 73 und längst im Ruhestand, und er sagt: 'Das schmerzt.'

So geht es auch Hans Eichel. Der ehemalige Oberbürgermeister, hessische Ministerpräsident und Bundesfinanzminister verweist auf einen generellen Trend, unter dem die beiden einst großen Volksparteien zu leiden haben. Die CDU habe in den großen Städten schon länger nur noch eine 'schmale Basis', nun komme auch die SPD hier in immer größere Schwierigkeiten.

Eichel will seinen Nachfolgern keine Ratschläge geben. Darum sagt der 79-Jährige lediglich: 'Für Verluste auf lokaler Ebene gibt es immer auch lokale Gründe. Die müssen schonungslos aufgedeckt werden.'

Aber welche Erklärungen gibt es für das

mit 24,6 Prozent schlechteste Ergebnis der Kasseler SPD überhaupt? Patrick Hartmann hat keine. Der Fraktionsvorsitzende lobt den 'wunderbaren Wahlkampf', den die Genossen geführt hätten. Er verweist auf den Hessen-Trend, wonach Kassel keine Ausnahme sei. Tatsächlich haben die Sozialdemokraten in Frankfurt und Wiesbaden noch etwas stärker verloren.

Hartmann betont, dies solle keine Ausrede sein - ebenso wenig wie die Bundespolitik. Alles andere wollte er erst mit den Genossen im Unterbezirksausschuss analysieren.

Wie in anderen Großstädten leiden nun auch die Kasseler Sozialdemokraten unter der politischen Konkurrenz, die ihnen mit den Grünen und den Linken schon vor langer Zeit erwachsen ist. Den einen wird die größte Kompetenz beim wichtigsten Zeitgeistthema Umweltschutz zugeschrieben. Die anderen setzen noch mehr als die SPD auf den Kampf gegen soziale Ungleichheit. Der erfahrene Sozialdemokrat Groß hat trotzdem auch ein Kasseler Problem ausfindig gemacht: 'Wir haben ein Strukturproblem und sind nicht genügend dort, wo unsere klassischen Wähler sind.' Die SPD würde sich zu sehr

auf Stadtteile wie den Vorderen Westen konzentrieren, wo ihnen die Grünen ohnehin das Wasser abgraben, und zu wenig auf ihre alten Hochburgen.

Der Parteivorsitzende Ron-Hendrik Hechelmann will das nicht gelten lassen. Ihm ist aber aufgefallen, dass die Wahlbeteiligung in vielen klassischen SPD-Stadtteilen wie Rothenditmold deutlich niedriger ist als anderswo.

Trotz aller Enttäuschung liest der SPD-Chef aus dem Wahlergebnis etwas Positives raus: Die einstigen rot-grünen Koalitionäre haben eine absolute Mehrheit, fast alle Oppositionsparteien verzeichneten Verluste. Für Hechelmann zeigt das: 'Wir haben die richtigen Inhalte, es aber nicht geschafft, sie auf die Straße zu bringen.'

Das klingt fast wie eine Bewerbungsrrede als Juniorpartner in einer Koalition mit den Grünen. Nicht nur der Kasseler Politikwissenschaftler **Wolfgang Schroeder** hält dieses Bündnis für eine gute Idee, weil es 'eine stabile Stadtregierung' verspricht. Groß sagt: 'Diese Kröte müssen wir jetzt schlucken.'

VON MATTHIAS LOHR

Abbildung: Ein Bild aus guten alten SPD-Zeiten: 1981 erhielt Hans Eichel als wiedergewählter Oberbürgermeister von der Grünen-Stadtverordnete Rhea Thönges (rechts) einen grünen Kaktus mit roter Blüte.

Abbildung: Ingo Groß ehemaliger Bürgermeister

Wörter: 494

Urheberinformation: (c) 2021 Hessische Allgemeine Kassel Mitte

Seite: 36
Ressort: Rhein-Main-Zeitung

Nummer: 65
Auflage: 49.737 (gedruckt)¹ 47.855 (verkauft)¹
50.904 (verbreitet)¹

Seitentitel: Rhein-Main
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,231 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 01/2021

² von PMG gewichtet 07/2020

Der grüne Zeitgeist schimmert lila

RHEIN-MAIN Volt hat in Hessens Städten Erfolg / Was will die junge Partei?

Der Zeitgeist ist grün, heißt es nach der Kommunalwahl in Hessen und der Landtagswahl in Baden-Württemberg. Offenbar ist der Zeitgeist aber auch ein bisschen lila, zumindest wenn man den Erfolgen der paneuropäischen Partei Volt Glauben schenken darf. Mit Plakaten wie "Sozialer Wohnungsbau wie in Wien", "Mitmachpolitik wie in Reykjavik" oder "Fahrradfahren wie in Kopenhagen" trifft sie in den Städten einen Nerv. Obwohl Volt in Frankfurt zum ersten Mal in einer Kommunalwahl auf dem Stimmzettel stand, bekam sie laut vorläufigem Ergebnis gleich 3,5 Prozent der Stimmen. Damit zieht sie ziemlich sicher ins Stadtparlament ein und erreicht möglicherweise mit drei Sitzen oder mehr sogar Fraktionsstärke. Das ist aber noch nichts im Vergleich zu Darmstadt: Hier kommen die "Volter", wie sich die Aktiven in der Partei nennen, aus dem Stand auf 6,9 Prozent. Auch in Wiesbaden sind es 3,8 Prozent. "Ich freue mich wahnsinnig", sagt Eileen O'Sullivan, Mitte zwanzig und Spitzenkandidatin in Frankfurt. Hessens größte Stadt ist Vorreiterin: Von hier aus breitete sich das Phänomen Volt ins urbane Hessen aus. Abseits der Städte fallen die Ergebnisse deutlich ab - bislang zumindest.

Volt als Kurzzeit-Hype abzutun wäre ein Fehler. Die Partei ist keine flüchtige Bekanntschaft, die Traumtänzer und Gescheiterte anzieht. Sie sei eine "interessante Neubildung, die sich als europäische Partei versteht", sagt **Wolfgang Schroeder**, Politikwissenschaftler an der Universität Kassel. Es falle auf, "dass die Partei in Universitätsstädten überdurchschnittlich abschneidet". In der Tat: Sie zieht junge Akademiker an, deren Altersdurchschnitt laut Schroeder zuletzt von 28 auf 34 Jahre gestiegen ist. In Universitätsstädten wie Köln, Bonn

oder Münster regiert Volt mit. In Bonn in einer "Traubenkoalition" mit Grünen, SPD und Linken, in Münster mit Grünen und SPD. In Köln kooperiert Grün-Schwarz-Lila - die Ausgangslage ähnelte der von Frankfurt: Die Grünen sind erstarkt, die CDU hat Federn gelassen, und der Newcomer Volt als Zünglein an der Waage verschafft die Mehrheit. Für eine Partei, die eine europäische Regierung fordert und damit in Belgien, Schweden und Wiesbaden die gleichen Ziele formuliert, ist die kommunale Kärnerarbeit Grundlage für die weitere Expansion. Mit Schwerpunkten in der Klima- und Umweltpolitik könnte sie wohl am meisten den Grünen schaden, die nach 40 Jahren Marsch durch die Institutionen mitunter saturiert und zufrieden wirken. Auch wenn O'Sullivan "links" nur ungerne in den Mund nimmt. Der Begriff sei in Osteuropa schwierig, wo die Menschen gleich den Sozialismus-Verdacht hegen. Befindlichkeiten, die anderswo keine Rolle spielen: Bei den niederländischen Parlamentswahlen am Mittwoch erreichte Volt je nach zwei Hochrechnung bis vier Sitze.

Ihre Anfangstage haben das Zeug zum veritablen Gründungsmythos. Drei junge Europäer, darunter der Frankfurter Damian Boeselager, fanden sich 2016 zusammen, um dem wachsenden Rechtspopulismus und der verbreiteten antieuropäischen Stimmung etwas entgegenzusetzen. Im März 2017, als Großbritannien den Austritt aus der EU beantragte, fiel der offizielle Startschuss, ein Jahr später gründete sich Volt in Deutschland als Partei. "Für mich fehlten die positiven Visionen in der Politik", sagt Mitgründer Boeselager, dessen Großvater Philipp von Boeselager einer der Widerstandskämpfer im Kreis um den Hitler-Attentäter Stauffenberg

war. "Nur wenige meiner Freunde fanden Politik überhaupt noch spannend", erzählt der 33 Jahre alte Politiker. Parteien seien ziemlich verpönt gewesen. Aus einer fixen Idee wurde mehr: 2019 zog Volt mit einem Abgeordneten ins Europaparlament ein, mit Boeselager. Mittlerweile hat die Partei 16 000 Mitglieder, davon in Deutschland mehr als 5400, in Hessen 400 und in Frankfurt 167. Nach einer internen Abstimmung hat sich Boeselager der Grünen-Fraktion im EU-Parlament angeschlossen, wo er die Corona-Hilfen mitverhandeln durfte.

Damit gehört der Frankfurter zu den Erfahrenen im Volt-Kosmos. Inwieweit das auch für die künftigen Kommunalpolitiker gilt, lässt sich schwer abschätzen, auch wenn O'Sullivan und Boeselager hervorheben, dass Erfahrung vorhanden sei. Unstrittig ist hingegen, dass Volt straff organisiert ist und die Mechanik erprobter Parteiarbeit mit modernem Campaigning verbindet - sie will Bewegung und Partei sein. Ihre Wahlkampagnen wirken frisch, O'Sullivan glaubt sogar, Volt könne im September bei der Bundestagswahl die Fünf-Prozent-Hürde knacken. Der Politologe Schroeder denkt das nicht, sieht Volt aber durchaus in der Lage, den Grünen Stimmen abzujagen. Die Inhalte, die "Policy"-Teams erarbeiten, zielen auf die akademisch gebildete Großstadtbevölkerung, die Carsharing nutzt und Urban Gardening betreibt. Grün, jung, hip.

Ob das für kompetente Kommunalpolitik reicht, bleibt abzuwarten, da wird es sicherlich eine steile Lernkurve geben. Im Kommunalwahlprogramm wird die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region zwar anerkannt, aber fast im gleichen Atemzug gefordert, dass die Stadt Frankfurt "mit ihren

Anteilen an der Fraport AG das klima- Ordnungsgeld erhöhen, wenn jemand zu suchen, ist reizvoll. Aber auch eta-
neutrale und klimaschonende Fliegen eine Zigarettenkippe auf die Straße blierte Parteien schauen gelegentlich
aktiv fördert". Konkreter wird es bei wirft, und damit dem Beispiel Wiesba über den Tellerrand.
anderen Themen, etwa der Sauberkeit dens folgen. Der Ansatz, nach frischen Martin Benninghoff
der Stadt. Volt will beispielsweise das Ideen in anderen Städten und Ländern

Abbildung: Damian Boeselager Foto dpaEileen O'Sullivan Foto Carlos Bafile
Wörter: 791
Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main

Autor: CLÉMENT DANIEZ; CORENTIN PENNARGUEAR; CÉLINE SCHOEN
Seite: 40,41

Druckausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Zeitschrift/Magazin

Après le ratage des vaccins, l'indispensable sursaut européen

UE Le fiasco AstraZeneca vient le rappeler, la stratégie vaccinale patine sur tout le continent. L'UE doit tirer les leçons de ses ratés pour sortir plus forte de la crise.

PAR CLÉMENT DANIEZ ET CORENTIN PENNARGUEAR, AVEC CÉLINE SCHOEN (BRUXELLES)

La traînée de poudre aura été aussi rapide que dévastatrice. Le 8 mars, l'Autriche décidait de suspendre l'administration du vaccin Astra-Zeneca à ses citoyens, par crainte d'effets secondaires mortels. Dans la foulée, quatre pays de l'Est mettaient eux aussi en pause le remède du laboratoire suédo-britannique, avant d'être imités par les pays nordiques le 11 mars, puis par l'Allemagne, la France et l'Italie le 15 mars. En à peine une semaine, l'Europe a sombré dans le doute vaccinal le plus total et c'est toute sa stratégie qui se trouve mise en cause.

Avant même le fiasco AstraZeneca, les chiffres de vaccination sur le continent étalaient les insuffisances européennes. Quand le Royaume-Uni a vacciné un tiers de sa population et les Etats-Unis 20 %, les Vingt-Sept plafonnent à une moyenne de 7 %. Insuffisant pour espérer sortir de la pandémie à court ou moyen terme. L'UE, chargée de commander les vaccins - et de les répartir de manière équitable entre les Etats membres - se voit tout à la fois reprocher d'avoir tardé à les approuver, trop peu dépensé pour accélérer leur production et fait preuve de naïveté envers les laboratoires... Face à l'accumulation d'erreurs, la solidarité européenne craque de tous les côtés.

La faille la plus béante est apparue lors d'un court voyage, dont l'Europe se souviendra longtemps. Rompant les rangs de la coordination, la Première ministre danoise Mette Frederiksen et le chancelier autrichien Sebastian Kurz se sont échappés en solitaire à Jérusalem, le 4 mars. Leur objectif : lancer une coopération inédite avec Israël pour développer et produire des vaccins de nouvelle génération contre le Covid-19.

« Nous ne voulons plus dépendre uniquement de Bruxelles », s'est justifié Kurz, aussi élogieux à l'égard de Benjamin Netanyahu qu'il a pu être cassant envers les institutions de l'Union ces derniers mois.

Le Premier ministre israélien, ravi de cette publicité en pleine campagne électorale (voir page 44), avait déjà proposé à ces deux homologues de faire alliance en mai dernier. Des avances repoussées à l'époque, au moment où s'organisait la solidarité vaccinale européenne. Mais, en cette période délicate pour l'Union, critiquée de toutes parts pour sa livraison trop lente et trop tardive de vaccins, Mette Frederiksen s'est finalement laissée tenter, entraînant avec elle les Autrichiens. « Elle a proposé fin février de relancer les pourparlers, le chancelier s'est très vite montré enthousiaste », expose une source gouvernementale autrichienne. A Bruxelles, Paris et Berlin, ce énième coup de canif à la solidarité européenne a passablement échauffé les esprits.

D'autant qu'à l'Est, certains se tournent aussi vers d'autres puissances... Le 1er mars, le Premier ministre slovaque, Igor Matovic, s'affichait tout sourire (bien que masqué) sur le tarmac de l'aéroport de Kosice. Derrière lui, un avion-cargo déchargeait les 200 000 premières doses du vaccin Sputnik V livrées par la Russie, sur les 2 millions prévus. Comme ses voisins tchèques, qui ont passé commande auprès de Pékin et de Moscou, la Slovaquie subit une vague épidémique terrible depuis le début de l'année, sans parvenir à la stopper. « Difficile de blâmer les Tchèques et les Slovaques, qui cherchent des doses où ils peuvent, afin d'enrayer cette situation catastrophique, fait valoir Isabelle Marchais,

spécialiste santé à l'Institut Jacques Delors. Mais une solution de solidarité ad hoc permettrait d'éviter de succomber aux sirènes russes et chinoises. »

Dans l'Union, la tentation du chacun pour soi se fait chaque jour plus forte. En réponse aux critiques, Bruxelles se décide enfin à riposter. Il y a urgence, alors que le New York Times révèle que 34 millions de vaccins produits sur le sol européen ont été exportés vers des pays tiers le mois dernier, dont 9 millions au Royaume-Uni. L'Italie a donné le premier coup de semonce, fin février, en bloquant une livraison de 250 000 doses d'AstraZeneca en partance pour l'Australie, où l'épidémie est sous contrôle. La raison : le laboratoire anglo-suédois n'a fourni que 10 % des vaccins promis à l'UE au premier trimestre. « L'Italie a eu raison d'agir ainsi, réagit auprès de L'Express Clément Beaune, secrétaire d'Etat aux Affaires européennes. Il est normal que l'Europe défende ses intérêts en contrôlant de telles exportations. » Au-delà des mesures de rétorsion, l'UE s'est donné pour priorité d'augmenter la production de vaccins, afin d'offrir l'espoir d'un été sans restrictions à ses ressortissants. La mission a été confiée au commissaire français Thierry Breton. L'ancien capitaine d'industrie fait le lien entre les laboratoires, les institutions européennes, les pays membres et les usines pour sortir au plus vite de nouvelles doses anti-Covid-19. « Il bouscule les codes, observe Jean-Dominique Giuliani, président de la Fondation Robert-Schuman. S'il assure que dans six mois l'Europe sera l'endroit qui produit le plus de vaccins au monde, c'est qu'il est capable d'y arriver. » Grâce à son action, conjuguée à

l'arrivée de nouveaux antidotes (dont le Johnson & Johnson, approuvé par l'UE le 11 mars) et à une attention de chaque instant aux chaînes de production, l'Union espère recevoir 100 millions de doses par mois à partir d'avril et vacciner 70 % de ses citoyens d'ici à l'été.

Pris de court par la pandémie, les Vingt-Sept se dotent également de nouveaux instruments pour pallier les futures crises sanitaires. Ils viennent ainsi de lancer l'incubateur Hera, qui va rassembler chercheurs, industriels et pouvoirs publics afin d'étudier les variants du Covid-19. Ce programme devrait permettre d'accélérer l'approbation des vaccins, tout comme leur production, sur le modèle de celui de l'agence américaine Barda. « Sous cette nouvelle autorité, les industriels vont se parler et se coordonner, alors qu'ils se tirent habituellement dans les pattes », s'enthousiasme l'eurodéputée et médecin Véronique Trillet-Lenoir (Renew Europe). Prémices d'une future autorité pour la réaction aux urgences sanitaires, l'incubateur est actuellement doté d'un budget de 225 millions d'euros. « Mais il faudra plus de financements si l'Europe veut monter en puissance sur la recherche et le développement de réponses sanitaires innovantes »,

prévient Clément Beaune.

Pour Michael Zürn, directeur de l'unité de recherche « gouvernance globale » du Centre de recherche en sciences sociales de Berlin (WZB), ces réflexions doivent aller de pair avec une meilleure utilisation des nouvelles technologies. « Les Européens ont fait une erreur fondamentale, l'été dernier, en ne poussant pas suffisamment à la numérisation de leurs systèmes de santé, regrette-t-il. Grâce à cette approche, la Corée du Sud et Taïwan sont plus efficaces dans le traçage des cas contacts et vaccinent plus rapidement leurs habitants, ce qui leur permet de mieux juguler l'épidémie. » Encore faut-il résoudre la question de la juste protection des données médicales, une priorité sur le Vieux Continent, où le respect de la vie privée est plus sacré qu'en Asie ou aux Etats-Unis. « De toute façon, si les Européens ne s'emparent pas du sujet, les géants californiens comme Google ou Facebook prendront la main, prévient Michael Zürn. Or je leur fais moins confiance qu'à nos institutions démocratiques pour protéger nos droits. » La crise du Covid oblige aussi l'Union à entrer dans une nouvelle phase, plus politique, de répartition des responsabilités entre Bruxelles et les

Etats membres. La Conférence sur l'avenir de l'Europe, vaste consultation citoyenne qui sera lancée le 9 mai, pourrait être l'occasion d'avancer vers une UE de la santé. Déjà, des députés européens demandent davantage de souveraineté en la matière. La balle est dans le camp des Vingt-Sept, mais il serait étonnant que certains dirigeants, comme le populiste hongrois Viktor Orbán, acceptent de faire de telles concessions. « L'option retenue pourrait être celle d'une Europe à plusieurs niveaux d'intégration en matière de santé, comme pour la monnaie unique », avance Rem Korteweg, chercheur à l'institut néerlandais de relations internationales Clingendael. Une piste parmi d'autres pour répondre avec plus d'efficacité aux prochaines crises, non seulement sanitaires, mais aussi militaires ou diplomatiques. « Cette période remet en cause toutes les vieilles méthodes et souligne le besoin d'un changement d'attitude d'une Europe encore trop administrative et attentiste », estime Jean-Dominique Giuliani. Amorcée par la pandémie de Covid, la quête d'efficacité de l'Union ne fait que commencer. W

Wörter:

1348

Autor: Asja Wortmann [tmt78ongmwi2861e9t8w75p]
Seite: 17

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 22.892 (gedruckt)¹ 21.878 (verkauft)¹
 22.882 (verbreitet)¹

Ressort: Regionale Wirtschaft
Ausgabe: Hauptausgabe

Reichweite: 0,084 (in Mio.)²

¹ IVW 4/2020

² AGMA ma 2020 Tageszeitungen

Homeoffice

Die Verheimlichung der Frau

Online-Fachveranstaltung thematisiert Vor- und Nachteile vom Homeoffice für Frauen

„Digitalisierung der Arbeit: neue Chancen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf?!“ - unter diesem Titel hatten die VHS Göttingen Osterode im Rahmen des Projekts „Perspektive Wiedereinstieg Göttingen“ und die Koordinierungsstelle Frauen und Wirtschaft der Stadt Göttingen zu einer Online-Fachveranstaltung eingeladen. Die zentrale Frage der Veranstaltung: Was bedeutet die neue Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten - insbesondere für Frauen? Ist sie Fluch oder Segen? Oder doch eben beides?

Den Impulsvortrag zum Thema lieferte die Soziologin Prof. **Jutta Allmendinger**, die Moderatorin Sybille Bertram treffend als „preisgekrönte Powerfrau mit Bodenhaftung“ vorstellte. Allmendinger warf zunächst die Frage auf, was die Digitalisierung mit der Gesellschaft mache. „Der Arbeitsmarkt erfährt eine ganz neue Spaltung zwischen denjenigen, die im Homeoffice arbeiten können, und denjenigen, die diese Möglichkeit nicht haben“, sagte die Soziologin. „Es gibt dabei eine starke Abhängigkeit vom Bildungsgrad.“ Je niedriger dieser sei, desto geringer sei die Wahrscheinlichkeit, im Homeoffice arbeiten zu können. Aufgrund der zwingend erforderlichen Präsenz am Arbeitsplatz sei damit auch das gesundheitliche Risiko während der Pandemie höher.

Unbezahlte Arbeit fällt auf Frauen

zurück

Allmendinger plädierte dafür, auf die Zeit vor der Krise zurückzublicken, und konstatierte, dass ein Großteil der unbezahlten Arbeit in Familien auf die Frauen zurückfällt. „Ich würde niemals den Optimismus anbringen, dass die neue Arbeitssituation zum Anlass genommen wird, darüber zu sprechen, wie die Lasten im Haushalt verteilt sind.“ In Bezug auf die Arbeit im Homeoffice sieht sie außerdem bei Frauen und Männern unterschiedliche Beweggründe. Während Frauen das Homeoffice als Chance für eine bessere Vereinbarkeit von Job und Familie wahrnahmen, stünden für Männer die Flexibilität und Ortsunabhängigkeit im Vordergrund. Aufgrund der abnehmenden Sichtbarkeit von Frauen durch die Arbeit im Homeoffice sprach Allmendinger von der „Verheimlichung“ der Frau.

Die zwei Seiten der Medaille

Das anschließende Podiumsgespräch thematisierte die Homeoffice-Erfahrungen aus der Praxis. Yvonne Tauchmann ist beim Landkreis beschäftigt. Positiv sehe sie, dass sie durch das Homeoffice täglich bis zu eineinhalb Stunden Fahrtweg einspart, merkte aber auch an: „Zwei Kinder im Homeoffice zu betreuen ist ein Kraftakt.“ Natalia Hefe, Leiterin der Koordinierungsstelle Frauen und Wirtschaft berichtete,

dass Homeoffice von Unternehmen lange Zeit als Allheilmittel verstanden wurde, sich aber zunehmend ein ambivalentes Verhältnis einstelle.

Martina Fischer, Personalleiterin bei Novelis, beschrieb, dass Mitarbeiter die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, als positive Erfahrungen beschreiben. In Hinblick auf die Sichtbarkeit betonte sie, dass diese auch durch Arbeitsergebnisse entstünde. Allmendinger warf in diesem Zusammenhang jedoch die Frage nach dem Aufbau von Netzwerken auf, welcher durch das Arbeiten im Homeoffice nicht möglich ist.

Forderungen an Politik und Gesellschaft Damit das Homeoffice für Frauen nicht zur „Karrierefalle“ wird, wie Fischer es formulierte, richten sich die Appelle der beteiligten Frauen an Männer, aber auch an die Politik. „Männer sind in der Pflicht, mehr zu tun“, sagte Allmendinger. Fischer ergänzte, dass die Akzeptanz für Männer, die zugunsten von mehr Care-Arbeit zu Hause blieben, noch zu gering sei. Die zentrale Forderung an die Politik brachte Angelika Böttcher, Fachbereichsleiterin an der VHS, auf den Punkt: „Das Homeoffice darf nicht dazu genutzt werden, dass sich der Staat in Hinblick auf das Kinderbetreuungsangebot aus der Verantwortung zieht.“

Abbildung: Prof. Jutta Allmendinger spricht in ihrem Impulsvortrag über die besonderen Risiken für Frauen bei der Arbeit im Homeoffice.

Fotograf: Foto_Natalia Hefe

Wörter: 525

Seite: SEITE 3
Ressort: Die Seite 3
Ausgabe: Hauptausgabe

¹ IVW 4/2020

² AGMA ma 2020 Tageszeitungen

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 24.613 (gedruckt)¹ 22.497 (verkauft)¹
 22.978 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,077 (in Mio.)²

Schleswig-Holstein: Beliebt, aber wirtschaftsschwach

Was der neue „Datenreport 2021“ von Statistikern und Sozialforscherinnen über das nördlichste Bundesland verrät

Henning Baethge

leine Quizfrage: Welches unter den westdeutschen Bundesländern hatte zuletzt fast jedes Jahr die meisten Zuzügler aus dem Rest der Republik und ist trotzdem noch immer das am zweitdünnsten besiedelte? Richtig: Das ist Schleswig-Holstein.

Das Land zwischen Nord- und Ostsee ist nicht nur als Sehnsuchtsort für den Urlaub sehr beliebt, sondern wird in Deutschland auch als fester Wohnort immer populärer: Zuletzt sind aus den anderen Bundesländern innerhalb eines Jahres gut 7200 Menschen mehr hergezogen als weggezogen (siehe Karte). Größer war dieser sogenannte „Wanderungssaldo“ in keinem westdeutschen Land – und im Osten nur in Brandenburg mit gut 16 300, wohin es viele Berliner zieht. Dagegen war der Saldo in gleich neun der sechzehn Bundesländer sogar negativ. Die Zahlen gehen aus dem neuen, 530 Seiten starken „Datenreport“ hervor, den das Statistische Bundesamt alle drei Jahre gemeinsam mit dem **Wissenschaftszentrum Berlin**, dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und diesmal auch mit dem Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung veröffentlicht.

Zurückzuführen seien die „hohen Zuwanderungsüberschüsse“ in Schleswig-Holstein und Brandenburg demnach „insbesondere auf Zuzüge von Deutschen“, heißt es in dem Report. So habe der positive Wanderungssaldo unter deutschen Staatsbürgern nach Schleswig-Holstein bei 7100 Personen gelegen, unter ausländischen nur bei gut 100. Die Zahlen sind die von 2019 – die aktuellsten, die für die Umzüge zwischen den Bundesländern vorliegen. Im Ressort des Kieler Wirtschaftsministers Bernd Buchholz freut man sich über die Beliebtheit des Landes. „Schleswig-Holstein kann mit einer

höheren Lebensqualität und attraktiven Wohnlagen auch außerhalb der Städte punkten“, erklärt Buchholz’ Staatssekretär und FDP-Parteifreund Thilo Rohlf den Erfolg. Nicht zuletzt aus Hamburg kämen viele Leute wegen des dort „knappen und sehr teuren Wohnraums“ in den „echten Norden“. Hinzu komme, dass etliche Menschen auch wegen der sehr guten Breitbandversorgung nach Schleswig-Holstein um- oder sogar zurückziehen „Das können wir gerade jetzt in der Pandemie beobachten“, berichtet Rohlf.

35 Auto-Minuten bis ins nächste Oberzentrum

Obwohl die Bevölkerungszahl in Schleswig-Holstein so dank des seit Jahren positiven Wanderungssaldos inzwischen auf etwas mehr als 2,9 Millionen Einwohner gestiegen ist und sich der Drei-Millionen-Schwelle nähert, ist das 15 800 Quadratkilometer große Land noch immer das am zweitdünnsten besiedelte im Westen. Auf einem Quadratkilometer leben hier lediglich 184 Menschen. Nur in Niedersachsen mit 168 und den ostdeutschen Ländern außer Sachsen sind es noch weniger. Aus der lockeren Besiedlung in Schleswig-Holstein ergibt sich auch, dass für viele Menschen der Weg zum nächsten Oberzentrum, also der nächsten kreisfreien Stadt, lang ist: Durchschnittlich 35 Auto-Minuten sind dazu nötig, in Dithmarschen gar 65. Länger als in Schleswig-Holstein dauert der Weg nur im benachbarten Niedersachsen mit 36 Minuten und in fast allen ostdeutschen Ländern. Am längsten braucht man laut Datenreport in Brandenburg mit 46 Minuten. In Bayern sind es dagegen nur 20 Minuten – obwohl das Land fast genauso dünn besiedelt ist wie Schleswig-Holstein.

Nicht so rosig sind auch die Zahlen, die der Datenreport über Schleswig-Hol-

steins Wirtschaftskraft offenbart. So erarbeiten die Erwerbstätigen im Land pro Job ein Bruttoinlandsprodukt von 66 800 Euro – das ist der kleinste Wert in den alten Ländern. Der Bundesschnitt liegt bei 74 000 Euro, Spitzenreiter ist Hamburg mit 93 500. Nicht besser sieht es beim durchschnittlichen Bruttostundenlohn aus: Auch hier ist das nördlichste Bundesland mit 20,65 Euro Schlusslicht im Westen. Im Bundesschnitt werden 22,60 Euro verdient, am meisten auch hier in Hamburg mit 25,11 Euro. Staatssekretär Rohlf führt die Wirtschaftsschwäche des Landes vor allem auf „strukturelle Gründe“ zurück: „Schleswig-Holstein verfügt nur über wenige und auch nur kleine Zentren, so dass es wenig Großunternehmen aus der Industrie und Finanzdienstleistungsbranche gibt“, erläutert er. Dagegen sei der Anteil der weniger gut zahlenden Wirtschaftszweige Tourismus und Landwirtschaft höher als in anderen Ländern. „Das wirkt sich zusätzlich negativ auf die Bruttostundenlöhne aus“, sagt Rohlf. Ziel der Landesregierung sei aber, „die Zahl der Unternehmen aus wissensbasierten Branchen und damit die Zahl der gut bezahlten Arbeitsplätze zu erhöhen“.

Nicht zuletzt die Mieter in Schleswig-Holstein sind im Nachteil: Sie müssen im Schnitt 29 Prozent ihres Netto-Einkommens für die Kaltmiete ihrer Wohnung inklusive kalte Nebenkosten aufbringen – noch mehr ist es nur in Hamburg und Bremen mit 30 Prozent. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 27 Prozent. Womöglich auch deshalb ist die Eigentumsquote im Norden die vierthöchste in Deutschland: Mit 53 Prozent werden mehr als die Hälfte der Wohnungen von ihren Besitzern bewohnt. Bundesweit sind es nur 47 Prozent.

Autor: Michael Suckow
Seite: 19
Ressort: Kultur

Jahrgang: 2021
Nummer: 11
Auflage: 30.427 (gedruckt)¹ 25.041 (verkauft)¹
26.682 (verbreitet)¹

Mediengattung: Wochenzeitung

¹ IVW 4/2020

Schnickschnack Stuck

Städtebau Megazeichen und neue Möglichkeiten fürs schöne Leben: Eine Schau zeigt Berlins Architektur der 80er Jahre in Ost und West

Michael Suckow

Vielleicht ist das die beste Art, Stadt zu erleben: Gehen Sie bei nasskaltem Märzwetter, wenn möglich im Nieselregen, die Audio-Walks dieser Ausstellung über Ost- und Westberliner Architekturen der 1980er Jahre. Jede Beschönigung, jede Ablenkung durch Grün, Vogelzwitschern und Sonnenschein entfällt. Sie sehen die unverfälschte Substanz der Gebäude und Wohnareale. Lockdown heißt auch: Man ist mehr zu Hause – drinnen statt draußen. Dem Spaziergänger kommt der Gedanke, dass den Leuten Wärme und Licht in ihren Häusern wichtiger sein könnten als deren äußerer Anblick. Das ist das Manko solcher Führungen: Man kriegt nur das Außen, im besten Fall zu dem Davor noch das Dahinter, zu sehen. Kann eine Ausstellung mehr leisten? *Anything goes?* heißt die Präsentation in der Berlinischen Galerie, und sie versucht es an vielen Stellen. Es gibt natürlich eine Vielzahl an Plänen, Fotografien und Modellen zu sehen. Sie bieten sich aber nicht als Gesamtbild an, sondern als Fragmente zum Selbercollagieren. Man kann zuhören, wie Bewohnerinnen des Wohnhofs Lima in Kreuzberg oder der Siedlung Ernst-Thälmann-Park in Prenzlauer Berg vom Leben in ihren Häusern erzählen. Es zeigt sich eine überraschend ähnliche Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld auf beiden Seiten der verschwundenen Mauer.

Die Filme im Kinoraum artikulieren eine sehr viel kritischere Sicht auf das Leben im Berliner Stadtraum der 1980er Jahre. *Stadtbild*, ein Film von Haroun Farocki, frischt im Westberlin des Jahres 1981 die konservative Stadtkritik eines Wolf Jobst Siedler (*Die gemordete Stadt*, 1964) noch einmal auf. Von einem Linken wie Farocki hätte man das nicht erwartet. Sein Film besteht aus

skeptischen Kommentaren zu Fotos der Nachkriegsmoderne und ehrfürchtigen Blicken auf wilhelminische Stadtvillen. *Insel der Schwäne* von Hermann Zschoche (1983) ist ein Film, der laut Katalog die „Trostlosigkeit und Baufälligigkeit der Plattenbauten“ in Ostberlin zeige und damit die Wohnungsbaupolitik der DDR kritisiere. Eine recht klischeehafte Sicht. Eigentlich erzählt der Film davon, wie Jugendliche darum kämpfen, an der Gestaltung ihres Lebensraums beteiligt zu werden. Und scheitern.

Kollektive Bauherren

Demokratisch Bauen – das war ein Anliegen der 1980er Jahre und ist ein Grundmotiv der Ausstellung. Ein Bauen, bei dem die künftigen Bewohnerinnen als kollektiver Bauherr auftreten. Wo nach ihren Bedürfnissen gebaut wird. Wo nicht mehr das Aneinanderreihen und Übereinanderstapeln von kleinen Wohnungen für Kernfamilien als Lösung des Wohnungsproblems angesehen wird. Sondern Räume, in denen sehr divers zusammengelebt werden kann. Wo zwischen privat und öffentlich Übergangsräume geschaffen werden. In Ostberlin herrscht eher noch der Paternalismus einer staatlichen Autorität, die die Sozialpolitik und damit auch den Wohnungs- und Gesellschaftsbau als zentralistisch konzipierte und ausagierte Aufgabe ansieht. Die direkte Mitbestimmung ist nicht vorgesehen, aber wird manchmal erkämpft.

Für die Internationale Bauausstellung 1987 in Westberlin wurden folgende Grundsätze des Planens formuliert: Mitentscheidung, neue Formen der Trägerschaft, Substanzerhaltung statt Abriss, Erhaltung der örtlichen Eigenart, neue Wohnformen ermöglichen, Begrünung von Innenhöfen, Fassadengestaltung. Was dann von Architektinnen wie Hans Kollhoff, Imken und Hinrich Baller,

Frei Otto, John Hejduk, Oswald M. Ungers und anderen gebaut wurde, waren Ausnahmeprojekte, die diese Grundsätze mehr oder weniger umsetzten. Von den über Jahrzehnte tragfähigen Qualitäten dieser Gebäude und Quartiere erzählt die Ausstellung. In den 1980ern fährt aber auch der gemeinnützige Baukonzern Neue Heimat an die Wand, der soziale Wohnungsbau wird zurückgefahren. Und es ist die Zeit der „Wiedereinsetzung der Architektur als Sprache“, wie der ostdeutsche Architekturprofessor Gerd Zimmermann im Katalog schwärmt. Was letztlich nichts anderes bedeutet, als dass der Bau in erster Linie als Megazeichen wahrgenommen wird. Damit sind wir bei einem Begriff, der sich durch alle Bereiche der Ausstellung zieht: Postmoderne. Ausstellung und Katalog bleiben allerdings eine scharfe Definition schuldig. Ihr Begriff dreht sich um die Frage, welche Rolle die Zeichen des Historischen beim Bauen spielen. Zimmermann fährt eine lange Reihe exklusiver Bauten auf, bei denen man die Primärfunktion des Bedeutungstragens noch nachvollziehen kann. James Stirlings **Wissenschaftszentrum Berlin** (1979) etwa, das Schinkels Altes Museum ironisch zitiert. Armando Kaczmarczyk, ein zeitgenössischer Kritiker, nannte dieses bedeutungsvolle Styling der neuen Bauten damals die „christdemokratische Postmoderne“, eine Architektur also, die auf politischen Imagegewinn aus ist.

Ökologisch gedacht

Was aber schaffen die äußeren Zeichen für ein Surplus, wenn Leute in den Gebäuden wohnen müssen? Das „Wohnregal“ in der Kreuzberger Admiralstraße ist nicht als Megazeichen subversiv, sondern als Möglichkeitsraum für schönes Leben. Postmodern ist

daran nichts. Auch die ökologisch gedachten Frei-Otto-Entwürfe unterlaufen diese banale Dichotomie von Zeichenhaftigkeit und praktischer Funktionalität.

Das berühmte Sibylle-Bergemann-Foto mit dem schwebenden Engels – man könnte es als postmodern-ironisches Barlach-Zitat interpretieren – scheint zunächst irgendwie deplatziert in dieser

Ausstellung. Aber dann fallen einem Friedrich Engels' Gedanken zur Wohnungsfrage des Proletariats ein. Die Eigentumswohnung oder das Eigenheim, meinte Engels, sind kein Weg für die lohnabhängigen Arbeiterinnen. Die 1980er Jahre zeigen im Osten unter der Schicht neohistoristischen Zierrats die Versuche, rationelles Bauen flexibler zu machen, im Westen bei allem postmo-

dernen Schnickschnack ein paar konkret utopische Stadtentwicklungsansätze. Mit diesem Gedanken kann man die Ausstellung verlassen und wieder in die Stadt von heute gehen, sich kritisch umzuschauen.

Anything goes? Berliner Architekturen der 1980er Jahre Berlinische Galerie, bis 16. August

Wörter:

830

Mediengattung: Online News**Visits (VpD):** 2,57 (in Mio.)¹**Nummer:** 4932504171**Weblink:** <https://www.mz-web.de/halle-saale/chance-oder-bedrohung--halle-diskutiert-ueber-fuer-und-wider-einer-autofreien-altstadt-38197876>¹ von PMG gewichtet 01-2021

Halle diskutiert über Für und Wider einer autofreien Altstadt

Halle (Saale) - Ist eine weitgehend autofreie Altstadt eine Chance oder eine Bedrohung für Halle?

Darüber wurde am Donnerstagabend knapp zwei Stunden lang in einer Online-Konferenz diskutiert, die live auf Youtube übertragen wurde. So umstritten wie das Thema ist, war es doch erstaunlich zu sehen, dass alle Teilnehmer um Konsens bemüht waren.

Die größten Bedenken äußerte Daniel Loeschke als Vertreter der IHK Halle-Dessau. Loeschke verwies auf eine Umfrage der IHK unter rund 500 Gastronomen und Händlern in der Altstadt. Die Hälfte von ihnen habe dabei die Befürchtung geäußert, dass die Verbannung des Verkehrs aus der Altstadt ihrem Geschäft eher schaden wird.

Lutz Spallek, der Filialleiter von Peek und Cloppenburg, widersprach sogar der Annahme, dass die City-Gemeinschaft gegen eine autoarme Altstadt ist. „Wir haben keine Bedenken“, sagte er. Was die City Gemeinschaft allerdings ärgert, sei vielmehr, dass sie nicht aktiv einbezogen wurde in das Konzept und darin auch gar nicht weiter auf den Handel eingegangen wird. Stattdessen sollen offene Fragen erst in einem späteren Workshop geklärt werden. „Die Fragen müssen aber nicht nachher sondern vorher geklärt werden“, sagte Spallek.

Rebenstorf: Es geht um den Bereich

innerhalb des Stadtrings

René Rebenstorf, der das Konzept der weitgehend autofreien Altstadt als Beigeordneter für Stadtentwicklung in Halle erstellt hat, fasste die insgesamt 13 darin enthaltenen Maßnahmen nochmals in aller Kürze zusammen. Er betonte, dass es nicht um die ganze Innenstadt sondern nur um die Altstadt geht, also den Bereich innerhalb des Stadtrings. Er verwies darauf, dass es zwar mehr Radverkehr geben soll, die Parkhäuser in der Altstadt aber weiterhin zur Verfügung stehen. Rebenstorf erklärte zudem, dass es Lieferverkehr sowie Fahrten mit dem Auto bis zur Arztpraxis weiterhin geben wird. Und dass ein Anwohnerparkhaus gebaut werden könnte.

Der Beigeordnete war sichtlich bemüht, die Kritik und die Ängste angesichts der autoarmen Altstadt zu entkräften. In Richtung der Befürworter sagte er allerdings auch: „Ich stelle den öffentlichen Raum zur Verfügung. Aber die Anwohner müssen ihn dann für sich zurückerobern.“ Er jedenfalls werde in Halles Altstadt keine Postkarten-Idylle schaffen. Heißt: Den neuen Platz, der ohne Autos entsteht, müssen die Einwohner schon selbst beleben.

Halle: Eine autofreie Altstadt muss auch belebt werden

Mut zur Umsetzung der autoarmen Altstadt machten indes die beiden Mobilitätsforscher, die sich an der Diskussion beteiligten. Einer von ihnen, Christoph Hupfer, erklärte: „Wir müssen sorgsam sein mit den Flächen in der Stadt.“ Autos in der Stadt würden vor allem Platz kosten. Sie seien zudem „dramatisch ineffizient“ für die städtische Mobilität. Anders, als wenn Menschen zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Und **Andreas Knie** sprach davon, dass mit mehr Platz auch wieder mehr Leben einzieht, dass von einem urbanen Flair alle profitieren. Die Gefahr sinkender Umsätze wollte er den Skeptikern nehmen. Direkt zu Lutz Spallek sagte der Mobilitätsforscher Knie: „Leute können sich an die neue Situation gewöhnen.“ Veranstaltet wurde die Online-Podiumsdiskussion vom Verein Halle Zero. Desse Ziel ist es, Halle bis 2030 klimaneutral zu gestalten. Der angekündigte „konstruktive Austausch“ – er hat an diesem Abend stattgefunden. (mz)

Wörter:

496