



Neujahrsrede
von Oberbürgermeister Dr. Wolfgang G. Müller
zum Neujahrsempfang der Stadt Lahr
am 14. Januar 2012 in der Stadthalle Lahr

- Es gilt das gesprochene Wort. -

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
wie lange der Abend heute werden wird, wer weiß? Das hängt auch von mir ab! Ich hoffe, der Abend wird nicht langweilig, ich nicht langatmig, vor allem, ich nicht kurzatmig.
Gerade nach der sportlichen Darbietung des TV Lahr, also jetzt weniger Kreislaufbelastung.

Deshalb in diesem Jahr auch keinen anstrengenden Aufstieg auf den Schutterlindenberg, um von dort aus blickend die Neujahrsansprache zu verstehen. Kein tollkühnes Surfen auf Wellenkämmen, auch nicht - wie vor 2 Jahren - Sprüche von meinem Namensvetter Heinrich Müller, Pfarrer in Hugsweier und Lahr. Erst recht keinen Rechenschaftsbericht oder ein Zahlenwerk über das städtische Handeln in 2011.

Heute beginne ich mit einer kleinen Geschichte aus der
Ritterzeit.

Es geht um einen Ritter, der am Abend in einem schrecklichen
Zustand in die Burg zurückkehrt – vielleicht war es die Burg
Geroldseck. Er hatte Blut im Gesicht, sein Speer war verbogen,
der Schild verbogen, sein Streitroß hinkte. Mit letzter Kraft ritt er
in den Burghof. Ein Bild des Elends!

"Was ist Ihnen den zugestoßen, Herr Ritter?" fragt der besorgte
Burgherr. " Herr," antwortet der Ritter, "ich war in Ihren
Diensten unterwegs und habe bei Ihren Feinden im Westen
geplündert, geraubt, und gebrandschatzt." - "Du hast was?"
schrie der Burgherr. "Ich habe überhaupt keine Feinde im
Westen!" - "Oh", sagte der Ritter, "ich glaube jetzt haben Sie
welche."

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
es geht immer wieder um Orientierung, den Wertekanon, die
langfristigen Zielsetzungen. Es geht um das Abgleichen, das
Überprüfen, das Bestätigen, das Nejustieren oder auch das
Ändern! In der Ritterwelt „Schlachtfelder“, bei uns in der Politik

sind es die Handlungsfelder. Dieser Prozess der Reflektion muss auf allen Ebenen erfolgen. So wie ein Ritter sein Lehen verlieren kann, können Politiker ihren Rückhalt verlieren, wenn dieser oben beschriebene Prozeß nicht erfolgreich betrieben wird.

Hier hat offensichtlich jemand die Richtung verloren. Er hat eigentlich gemacht, was ein Ritter so tut, neben Minnelieder singen – Feinde bekämpft -, dabei aber diese Feinde überhaupt erst geschaffen und damit im Prinzip das Gegenteil der Absichten seines Herrn erreicht. Es ist eine Geschichte, die jeden, der in der Politik unterwegs ist, zum Nachdenken bringen kann.

In der Rittergeschichte ging es um Krieg und den Westen. Das hat mir noch etwas ganz Anderes in den Sinn gebracht.

Es ist in diesen Tagen fast genau fünfzig Jahre her. Am 4.2.1962 kam eine Delegation der französischen Stadt Dole nach Lahr und besiegelte eine Städtepartnerschaft zwischen beiden Städten. Ich spreche dieses Ereignis nicht nur deshalb

an, weil wir 2012 ein echtes Jubiläum der Städtepartnerschaft begehen können. Sondern auch deshalb, weil im Abstand von fünf Jahrzehnten - und vielleicht gerade deshalb - das Außergewöhnliche dieses Aktes deutlich wird. Denn ein Blick, der noch weiter zurückgeht, zeigt, dass es sich um alles andere als eine Selbstverständlichkeit handelte.

Ab dem 17. Jahrhundert - und da besonders das stadthistorische Trauma des Stadtbrandes von 1677 - war Lahr eine Stadt, die immer wieder unter den verschiedenen Kriegen zwischen deutschen Staaten und Frankreich zu leiden hatte. Vom Dreißigjährigen Krieg bis hin zu den letzten Schlachten im April 1944 war für die Lahrer Frankreich keineswegs nur ein Nachbarland, sondern in der Regel Feindesland. Aber auch die Lahrer waren Feinde, nämlich der Franzosen. Über drei Jahrhunderte war die gegenseitige Feindschaft im Kopf zahlreicher Generationen fest verankert - und dann jenes Ereignis vom 4. Februar 1962, das im Rückblick nicht nur wie ein kleines Wunder erscheint.

Allerdings: Nach 300 Jahren des gegenseitigen Belauerns und Bekriegens fiel man sich auch nicht gleich um den Hals. Die erste gemeinsame Veranstaltung, die Lahr und Dole durchführten, war ein Boxkampf. Erst einmal gab man sich gegenseitig tüchtig eins auf die Nase. Aber nach Regeln und unter Beachtung der sportlichen Fairness.

Natürlich blieb es nicht dabei. Es war lediglich der Beginn einer wunderbaren Erfolgsgeschichte. Schüleraustausch, Vereinsbegegnungen, zahlreiche Kontakte bis hin zu Familiengründungen folgten. Und heute?

Heute stehen wir sicher an einem Wendepunkt. Die Generation, die die Städtepartnerschaft aufgebaut hat, lebt kaum noch. Inzwischen sind zwei Generationen heran gewachsen, für die Frieden in Europa, Freundschaft zu Frankreich und die Sympathie für unsere Nachbarländer etwas Selbstverständliches sind. Wer sich heute für einen Schüleraustausch mit Dole entschließt, tut dies kaum im Bewusstsein, dass er damit eine Erbfeindschaft begräbt. Der Nutzen der französischen Sprache und die Orientierung an

globalisierten Berufsanforderungen stehen heute im Vordergrund. Politischer Idealismus ist kaum noch eine Triebkraft. Pragmatismus und das Denken in Nützlichkeitskategorien bestimmen oft die Entscheidung. Deshalb sind in der Zukunft zwei Entwicklungen möglich: Entweder, die Städtepartnerschaften entpuppen sich als ein Phänomen der Nachkriegszeit und der Vergangenheitsbewältigung. Dann sind sie im 21. Jahrhundert nicht mehr nötig und wir haben Grund, mit Dankbarkeit an die Menschen, die sie mit Leben füllten, zurückzublicken.

Oder aber die Partnerschaften wandeln sich. Werden zu neuen Formen des Zusammenlebens und der Kooperation in einem sich wandelnden Europa und einer sich wandelnden Welt. Dann müssen wir uns Gedanken machen, wie wir sie weiterhin mit Leben füllen. Der Schüleraustausch wird dabei in seiner Bedeutung zurücktreten, die Zusammenarbeit auf politischer, gesellschaftlicher und auch wirtschaftlicher Ebene wird an Bedeutung gewinnen. Die Grundlage wird und muss ein europäisches Bewusstsein sein und wenn wir unsere Partnerschaften mit Belleville und Alajueta mit einbeziehen,

oder auch die Schulkontakte mit China oder USA auch ein globales Bewusstsein. Auch mit Belleville jährt sich unsere Partnerschaft in diesem Jahr zum vierzigsten Mal und auch hier ist nicht zu übersehen, dass diese Beziehung nach dem Abzug der kanadischen Streitkräfte einem Wandel unterliegt. Wenn man keine neuen Grundlagen für Partnerschaftsbeziehungen findet, ist die Situation nicht ungefährlich. Erst jüngst haben zwei englische Städte ihre Partnerschaftsbeziehungen nach Deutschland für beendet erklärt, ein bedenkliches Zeichen gerade in Zeiten der EU-Krise. Der deutsche Städte- und Gemeindebund dagegen hob unlängst hervor, dass gerade in Krisenzeiten Städtepartnerschaften von erhöhtem Wert sein können. Staaten helfen Staaten - Kommunen helfen Kommunen: Das könnte das Motto einer neuen Dimension europäischer, internationaler Solidarität sein. Wo sonst gibt es soviel Alltagsbezug und Lebensrealität und damit auch Verständnis für die Situation des anderen als in Gemeinden? Wenn wir dies konkretisieren können, dann haben unsere Städtepartnerschaften eine große Zukunft.

Meine Damen und Herren, es wird Sie nicht überraschen,

wenn ich Ihnen sage, dass ich natürlich den zweiten, eben skizzierten Weg der Wandlung unserer Partnerschaft gehen will. Wir werden in diesem Jahr viele Gelegenheiten haben, über unsere Partnerschaft nachzudenken. Ohne das Engagement der Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt wird es aber nicht gehen.

Dieser Blick auf die Geschichte unserer Partnerschaft mit Dole zeigt, wie sehr städtische Politik auf das Mitmachen und Mitwirken der Bürgerschaft angewiesen ist. Wille und Engagement der Bürgerinnen und Bürger sind unverzichtbarer Bestandteil städtischer Politik.

Aber ist dieser Wille da? Ist dieses Engagement vorhanden? Wie steht es in dieser Hinsicht um unsere Stadt? Ich lasse mich gerne auf eine Diskussion mit Ihnen ein!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
2011 war ein Jahr der Kontraste. Auf der einen Seite waren es die globalen Themen, die uns in Atem hielten: Die weiter wirkende Finanzkrise etwa und die Diskussionen um den Euro.

Auf der anderen Seite dominierten landesweit Diskussionen um einen Bahnhof unsere Schlagzeilen, eigentlich ein beinahe lokales Ereignis. In beiden Fällen allerdings geht es um viel Geld, und insofern haben sie doch wieder miteinander zu tun. Es gibt aber noch andere verbindende Elemente. Das, was als sogenannte „Occupy-Bewegung“ sich weltweit zum Widerstand gegen die Dominanz der Finanzmärkte formiert, war in Stuttgart eine breite Bürgerinitiative, die sogar einen Bürgerentscheid initiierte. Beide Ereignisse, obgleich weit voneinander entfernt, zeigen eines ganz deutlich: Der Anspruch, die Bereitschaft und der Wille der Menschen, direkt und unmittelbar bei zahlreichen politischen Fragen mitzusprechen, steigt an.

Der Befund ist widersprüchlich. Es ist viel von einer Krise des „repräsentativen Systems“ die Rede. Die pure Delegation von politischer Macht an Abgeordnete, Gemeinderäte oder Bürgermeister – also das klassische, repräsentative Modell unserer Politik - reicht oft nicht mehr aus, die nötige politische Legitimation zu erzeugen. Der neue Bahnhof in Stuttgart war politisch, rechtlich und planerisch durchaus einwandfrei vorbereitet worden, das ist bekannt, doch genügte das

offensichtlich nicht. Das repräsentative politische System, eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts, ist im 21. Jahrhundert ergänzungsbedürftig. Sinkende Wahlbeteiligung oder nachträgliche Infragestellung von politischen Entscheidungen zeigen dies deutlich, aber wo Gefahr ist, so sagte Friedrich Hölderlin, wächst das Rettende auch.

Das Rettende, das soll in den Augen vieler eine verstärkte Bürgerbeteiligung sein. Und die Gefahr, der es zu begegnen gilt, ist nicht gering. Dabei geht es weniger um die zusätzlichen Kosten, die entstehen können, wenn Planungsprozesse oder Entscheidungen verzögert oder über den Haufen geworfen werden. Schlimmer ist die Gefahr des politischen Populismus, der auf diesem Boden wachsen kann. Dann kommt die Stunde der einfachen Rezepte.

Politik aber ist nicht „einfach“ und Lösungen für eine pluralistische Gesellschaft zu finden, erst recht nicht. Das 21. Jahrhundert wird Formen finden müssen und finden, die das repräsentative System ergänzen. Für uns im lokalen Bereich heißt das zugehörige Stichwort „Bürgerbeteiligung“. Hierunter

sind natürlich eine Fülle von Formen zu verstehen. Klassische Bürgerinitiativen gehören ebenso dazu wie Versammlungen und Bürgerinformationen, Agendagruppen, Zukunftswerkstätten, Bürgerentscheide, Jugendgemeinderäte oder zahlreiche Beteiligungen im Rahmen der Bauleitplanung. Einige dieser Möglichkeiten sind bereits alt, andere sehr jung. Der Überblick zeigt, dass es nicht „die“ Form der Bürgerbeteiligung gibt, sondern die Möglichkeiten und Offenheit einer Stadt von der Kombination dieser Mittel abhängen.

Wie sieht es mit der Bürgerbeteiligung in Lahr aus? Unsere unterdurchschnittliche Wahlbeteiligung zeigt an, dass viele Bürger nicht leicht den Weg zur Politik finden. Gleichzeitig hat keine andere Stadt in Südbaden mehr Bürgerentscheide durchgeführt: zwei in neun Jahren -1995 und 2004. Wie kommt die unterdurchschnittliche Wahlbeteiligung zustande? Sie ist besonders im Lahrer Westen und in Wahlkreisen mit einem hohen Anteil von Migranten und Spätaussiedlern besonders niedrig. Eine unserer vordringlichsten Aufgaben im Bereich „Bürgerbeteiligung“ muss also darin bestehen, auch die Migranten für die kommunale Politik zu interessieren und zum

Mitmachen zu bewegen, die noch mit einem anderen Bild von politischer Beteiligung aufgewachsen sind. Das ist im Übrigen nicht nur eine Sache der Stadtverwaltung, sondern auch der anderen politischen Akteure. Besonders die Parteien als klassische Transmissionsriemen zwischen Bevölkerung und Politik können sicher noch mehr machen, als sie in der Vergangenheit bereits geleistet haben.

In diesem Zusammenhang wird auch die Stadtverwaltung einen weiteren Beitrag leisten. Wir führen ein neues Vorlagenmanagement ein, das es den Bürgern erlauben wird, die Gemeinderatsvorlagen über das Internet zu beziehen und einzusehen. Die Möglichkeit, dieselben Informationen wie die Stadträte zu bekommen, ist eine wichtige Voraussetzung zu Meinungsbildung und Entscheidungsfindung. Wir werden auch noch früher die Medien in die Informationspolitik mit einbeziehen. Die Stadtverwaltung und der Oberbürgermeister werden auch noch früher über Projekte und Vorstellungen – wie z.B. das Ärztehaus - die Öffentlichkeit allgemein informieren, um damit eine breite Diskussion zu ermöglichen. Also, wir eröffnen Möglichkeiten. Aktiv werden muss man schon selber.

Zum Ärztehaus habe ich bereits wiederholt erklärt, dass für mich die wesentlichen Kriterien, nach denen es zu beurteilen ist, die Zukunft der Ärzteversorgung, Aspekte der Stadtentwicklung am Doler Platz und der Innenstadt sowie die verkehrliche Situation sind. Das wiederhole ich hier gerne. Selbstverständlich werde ich den Gemeinderat noch ausführlich mit den einzelnen Fragen befassen und Alternativen diskutieren.

Als zusätzliche Form der Bürgerbeteiligung sowie für noch mehr Transparenz öffentlicher Vorgänge, nutzen wir außerdem die neuen Medien und die social networks bzw. prüfen deren gezielten Einsatz, wie zum Beispiel aktuell bei Facebook.

Wer es noch nicht wusste: Schon seit 2010 twittert die Stadt Lahr und informiert ihre Follower mit den aktuellen Neuigkeiten aus der Stadt. - Wer von Ihnen twittert sich denn die neuesten Nachrichten ebenfalls zu - oder ist schon Follower der Stadt Lahr? Vielleicht sind das noch nicht so viele. Aber es ist klar, dass wir künftig manche Bevölkerungsgruppen in der Breite,

und zwar nicht nur die Jugend, kaum anders als über´s virtuelle Netz erreichen.

Unser Anliegen ist es, die einzelnen Zielgruppen in der jeweils gängigsten Kommunikationsform anzusprechen. Das kann eben bei Jugendveranstaltungen anders aussehen als bei den Senioren. Bei den Alteingesessenen anders als bei Zugezogenen aus anderen Kulturkreisen, die uns sehr bereichern.

Im Hinblick auf die Wahlbeteiligung möchte die Stadtverwaltung gemeinsam mit der Städtischen Wohnungsbaugesellschaft im Kanadaring ein Pilotprojekt durchführen, wie wir dort das Engagement für Politik und die Wahlbeteiligung erhöhen können. Wir wollen testen, ob wir mit gezielter persönlicher Ansprache und mit Aktionen deutlich mehr Leute als bisher zur Stimmabgabe motivieren können

Gestatten Sie mir an dieser Stelle noch eine Bemerkung zum Thema „Bürgerentscheid“. In vielen Diskussionen wird der Bürgerentscheid als eine Art „Allheilmittel“ gehandelt. Ob er das

aber immer ist, erscheint doch zweifelhaft. Die Frage ist: Stimmt die Dimension zwischen dem strittigen Punkt und dem Bürgerentscheid als Lösungsmittel. Oft greift man zu ihm ja wie zu einem letzten Mittel, wenn das Kind schon fast im Brunnen ist. Wenn er dann durchgeführt wird, kochen die Emotionen noch einmal hoch. Am Ende steht immer ein Ergebnis, aber nicht immer eine Entscheidung. Denn ob zum Beispiel die Unterlegenen der Volksabstimmung zu Stuttgart 21 das Ergebnis akzeptieren und der Bau des Bahnhofs nun ohne Einsatz von Polizei und Zwangsmitteln möglich ist, ist noch nicht raus. Es gibt ja auch aktuell wieder Polizeieinsätze. Auch bei unserer letzten Bürgerentscheid in Lahr 2004 zur Gestaltung des Rathausplatzes kam ein rechtlich einwandfreies Ergebnis heraus: Das Solitärgebäude kann gebaut werden. Es wurde dann aber doch nicht gebaut, weil der Widerstand anhielt und der Bauherr dann das Projekt abblies.

Es ist eine der schwierigen Aufgaben der politisch Verantwortlichen, die Spuren bürgerschaftlicher Unzufriedenheit, wie sie sich etwa in Leserbriefen oder Kommentaren äußern, zu lesen und zu deuten. Was ist real?

Was ist aufgebauscht? Ist es nur eine verschwindende Minderheit, die sich hier äußert? Ist es nur der Stammtisch? Oder haben wir ein echtes Problem, eine wirkliche Krise der Repräsentanz in Politik und Gemeinderat? Die Antwort fällt umso leichter, je stärker die Tradition bürgerschaftlicher Beteiligung in einer Stadt ist. Die also müssen wir stärken, wenn wir tatsächlich wissen wollen, wie viel Druck jeweils im Kessel ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
eine Stadt lebt - auch im 21. Jahrhundert - in einem eigenartigen Zwiespalt. Sie ist - einerseits - Inbegriff des Immobilien. Eine Stadt befindet sich immer an derselben Stelle. Troja, eine der ältesten Städte der Menschheit, besteht aus zahlreichen Schichten, die übereinander angeordnet sind. Rom befindet sich seit zweieinhalb Jahrtausenden wenige Kilometer entfernt von der Mündung des Tibers. Wenn Städte tatsächlich einmal verlegt werden - meistens nach Naturkatastrophen oder etwa vor dem Bau des großen Drei-Schluchten-Staudamms in China, in Lahr kennen wir die Umsiedlung von Langenwinkel - gilt dies als die große Ausnahme, die nur bestätigt: Städte sind

ortsfest. Andererseits aber gilt gerade deshalb, dass Städte paradoxerweise lebensnotwendig an Mobilität gebunden sind. Stadt und Verkehr - das ist untrennbar miteinander verbunden. Als unsere Stadt Lahr 1471 ein kaiserliches Wegzollprivileg bekam, wurde sie damit erst zu einer eigentlichen Stadt. Die Waren und Menschen, die in die Stadt kamen und im Umland zirkulierten, wurden nun von Lahr aus kontrolliert. Verkehr wurde zur Lebensader der Stadt und das ist seitdem so geblieben.

Ihre Lage im Oberrheintal und ihre Verbindungen in die Niederlande wurden für unsere Stadt im 18. Jahrhundert Grundlage ihres Aufschwungs. Und auch das 19. Jahrhundert machte deutlich, wie sehr Lahr eine Stadt ist, die nicht nur von ihrem „Industriefleiß“ - wie es früher hieß - abhängig war, sondern auch von den Verkehrsverbindungen. Der Bau des Bahnhofs in Dinglingen erzeugte nicht nur tiefgreifende Folgen für Städtebau, Politik und Mentalität in Lahr. Er hat auch Fakten geschaffen für Jahrhunderte in Fragen der Erreichbarkeit und Mobilität von Lahr.

Und heute hat die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur weiter zugenommen – das ist unstrittig. Ein Beispiel: Seit 2003 ist die Zahl der Menschen, die nach Lahr zum Arbeiten fahren konstant und beträgt rund 11500. Im selben Zeitraum stieg aber die Zahl der Lahrer, die einen Arbeitsplatz außerhalb der Stadt aufsuchten von 6000 auf 7300. Das heißt, Tag für Tag suchen 7300 Menschen den Weg aus der Stadt Richtung Bahnhof und Rheintal, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Zu ihnen stoßen zahlreiche Menschen aus dem Schuttertal und alle begegnen sie jenen, die in Lahr Arbeit finden.

Jene Auspendler leben in Lahr, weil sie abwägen. Eine schöne Wohnlage, günstige Mieten und Immobilien, ein ausgebautes, vielfältiges und leistungsfähiges Bildungsnetz - all das stellen sie gegen die Mühen und Zeitkosten des Pendelns. Gerade die besonders Qualifizierten und die Spezialisten sind oft unter den Pendlern zu finden. Sie bleiben Lahr treu wegen der hohen Lebensqualität – solange die täglichen Bewegungen nicht zu mühsam und teuer werden.

Aus dieser Situation der Stadt ergeben sich bestimmte politische Imperative. Einer davon lautet: Stärker als in den Jahrzehnten zuvor ist heute Stadtentwicklungspolitik immer auch Verkehrspolitik. Und dies in zweierlei Hinsicht.

Zum einen hängt unsere Prosperität entscheidend ab vom Ausbau der Verkehrswege im Rheintal, einer Haupttransversale des europäischen Verkehrs Die sechsspurige Autobahn spielt ebenso ihre Rolle wie der Ausbau der Bahnverbindungen und künftig der Anschluss der Stadt an ein Ortenauer S-Bahn-Netz. Der Wohlstand unserer Stadt ist abhängig von unseren Verbindungen in das Rheintal zwischen Freiburg und Karlsruhe. Aber ich will ergänzen, auch die Verbindung nach Westen, ins Elsass z.B. nach Erstein und Obernai sind für uns wichtig und elementar.

Über die Fernverbindungen darf aber nicht übersehen werden, dass wir Lahrer, aber auch die Menschen im Schuttertal - bevor wir die Vorberge überhaupt hinter uns lassen - immer auch durch die Stadt müssen. Und hier liegt wie ein Riegel unsere Altstadt, deren Attraktivität viele auch mit der verkehrsgünstigen

Lage an der Bundesstraße 415 in Verbindung bringen. Das ist sehr erfreulich, denn Erreichbarkeit und Mobilität –so meine Rede- spielen immer eine wichtige Rolle.

Gleichzeitig ist die Leistungsfähigkeit der B 415 beschränkt.

Für dieses Problem der Stadt gibt es keine einfache Lösung.

Ich denke, eines sollten wir ganz deutlich aussprechen:

Die Schutterparallele ist tot! Wer etwas anderes behauptet vertröstet auf den St. Nimmerleinstags!

Es gibt zahlreiche finanzielle sowie politische Schwachpunkte dieses Konzepts. Und sie löst nicht unsere innenstadtnahen Verkehrsprobleme. Trotzdem bleiben Autos wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Mobilität bis ins hohe Alter, Unabhängigkeit und alltägliche Spontaneität sind Lebensqualität.

Die Frage ist doch: Wie sehr hängt moderne Mobilität vom Auto ab? Der Elektromotor im Auto jedenfalls, ist zwar lärm- und umweltfreundlich, aber noch nicht unsere Lösung. Denn er

erhöht nicht die Leistungsfähigkeit unserer Ost-West-
Verbindung!

Aber wie so oft, ist der Individualverkehr eine Frage des Maßes und des Angebotes. Zahlreiche Fahrten mit dem Auto könnten eingespart werden, wenn die Alternativen attraktiver werden. Eine Diskussion, die alt ist, und doch: Sie muss immer wieder geführt werden! Wo könnten Lösungen liegen?

Sicher, Fahrradverkehr ist eine Option. Und wir sollten ihn nicht aus den Augen verlieren. Wir haben im September einen Verkehrsworkshop mit dem Gemeinderat durchgeführt und wir haben ein neues Radwegekonzept ausgearbeitet. Die Radwegeverbindung nach Westen werden wir voraussichtlich in 2013 durchgängig fertig stellen können und hierfür noch einmal in einer Größenordnung von über 500.000 Euro investieren. Wir sollten aber nicht vergessen, dass Lahr keine Studentenstadt ist. Der Fahrradverkehr in Lahr wird sich immer in Grenzen halten. Doch wenn auch der Radverkehr im modal split der Verkehrsträger weit hinter dem Auto zurückbleiben wird: Ich will mich auch um die Verbesserung selbst eines

geringen Prozentsatz der täglichen Fahrten kümmern, die mit Fahrrädern anstatt mit Autos unternommen werden: Auch das schafft Entlastung. Weitere Elemente, die wir erneut prüfen müssen, sind spezielle Busspuren mit privilegierten Ampelschaltungen und eine kürzere Taktung der Bahnhofsanbindungen. Darüberhinaus geht es um die Entzerrung der einzelnen Stoßzeiten.

Tatsächlich aber gilt: Große Lösungen sehen anders aus. Wenn die Schutterparallele tot ist, dann sollten wir die Idee der Straßenbahn neu überlegen! Eine Straßenbahnverbindung wäre tatsächlich der große Wurf! Einer, über den freilich schon oft nachgedacht wurde. Und der dann immer wieder verworfen wurde. Doch die Technik ändert sich, die Kosten der Autos, des Straßenbaus, des Sprits haben sich erhöht. Was hilft es uns, wenn wir an das Ortenauer S-Bahnnetz angeschlossen sind, aber weiterhin mit dem Auto an den Bahnhof fahren?

Das alte Bähnle wurde eingestellt, weil es nicht mit dem entstehenden Individualverkehr konkurrenzfähig war.

Doch es geht nicht darum, ob man für oder gegen das Auto ist. Es geht um attraktive Mobilität für unsere Stadt! Was wir brauchen, sind kluge und zukunftsfähige Kombinationen verschiedener Verkehrsträger und Verkehrswege.

Ich weiß nicht, wie viele von Ihnen mich jetzt für blauäugig oder einen Phantasten halten. Nun. Ich sehe diese Möglichkeit freilich auch nicht kurzfristig. Bis 2018 gibt es eine klare erste Priorität der Stadtpolitik und die heißt Landesgartenschau. Aber es sollte schon vorher einen Einstieg geben, um langfristige Ziele vorzubereiten und dabei auch die Gemeinden Seelbach und Schuttertal einzubinden. Mein Ziel jedenfalls ist es, die Schienenverbindung ins Tal neu zu prüfen und eine neue Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
im Zen-Buddhismus gibt es eine kleine Parabel. Vor langer Zeit trafen sich dort die Weisen in einem an einem Flussufer gelegenen Kloster, um über die alte Streitfrage zu beraten, ob es die Wirklichkeit eigentlich gebe oder ob sie nur ein Trugbild und Einbildung ist. Während sie noch berieten und die

Argumente austauschten, kam ein Hochwasser und spülte das Kloster fort. So kam es, dass die Frage, ob es die Wirklichkeit gebe oder nicht, bis heute nicht beantwortet wurde.

Die Frage der besten Ost-West-Verbindung von Lahr ist uralte.

Manche Fehler wurden schon bei ihrer Beantwortung gemacht, andere Antworten erwiesen sich als tragfähig.

Die Topografie jedenfalls können wir nicht verändern.

Wir müssen aufpassen, dass wir alle – auch die

innerstädtischen - Verkehrsdiskussionen nicht zu ideologisch

und voreingenommen führen. Sonst passiert es uns wie den

buddhistischen Mönchen, dass uns die Wirklichkeit einholt und

die mögliche Antwort wegspült.

Die Bewegung der Menschen im politischen Raum, ihr

Engagement und Interesse und die Bewegung der Menschen

im geographischen Raum - das sind zentrale Zukunftsfragen für

Lahr. Mobilität im übertragenen und unmittelbaren Sinn. Es ist

jene Mobilität, die die Lahrer und die Doler im Februar 1962

zeigten. Die Mobilität, die Europa baute und auch Lahr

weiterbauen wird.

Ich lade Sie alle ein, an diesem Bauwerk mit Herz und Hand mit
zu wirken.