

Mobilitätskonzept für Syke vorgestellt: Was kommt nach dem Auto?

Aktualisiert: 20.05.2021 18:45



±

© Bürgerbus Syke

Ein Bürgerbus sei eine gute und sinnvolle Ergänzung für den ÖPNV, betonen die Experten. Allerdings stehe und falle die Verlässlichkeit mit dem ehrenamtlichen Engagement der Fahrer – ein Problem, mit dem sich auch der Syker Bürgerbus-Verein seit Längerem auseinandersetzt.

Syke – Das Auto spielt im Syke der Zukunft keine Rolle. Oder höchstens als etwas, das als störend empfunden wird und das ersetzt gehört. Durch mehr Fahrräder, durch besseren ÖPNV und durch Bindeglieder wie Bürgerbus, Bürgerauto und Anrufsammeltaxis. Das ist die Botschaft aus dem Bürgerdialog zum Mobilitätskonzept der Stadt Syke. Zwischen 30 und 35 Personen nahmen am Mittwochabend an dieser virtuellen Veranstaltung teil.

Die Stadt lässt das Mobilitätskonzept auf Beschluss der Syker Politik erstellen. Den Auftrag dazu hat die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Alrutz aus Hannover bekommen. Elke Willhaus und Linn Schröder von PGV sowie Felix Bögert vom mit PGV kooperierenden Büro Zacharias Verkehrsplanung stellten jetzt die Ergebnisse vor.

Das Konzept gliedert sich dabei in drei Teilbereiche: Innenstadt, Pendler und ländlicher Raum. Ziel war laut Elke Willhaus, überall mindestens eine Alternative zum Auto anzubieten. Durch den Ausbau von Radverkehr und den Aufbau von Mobilitätsstationen, die mehrere Verkehrsarten miteinander verknüpfen. Park&Ride wäre ein Beispiel, das unter diesen Oberbegriff fällt. Genauso aber auch der Bürgerbus, der an einem Bahnhof hält, an dem es auch Fahrradabstellplätze gibt.

Zum Teilbereich Pendler skizzierte Linn Schröder ein Netz von Schnellverbindungen für Radfahrer „auf gut ausgebauten, breiten Schnell-Routen“. Bis in die Bremer Innenstadt seien es von Syke aus 20 Kilometer. Das sei eine für Radfahrer akzeptable Strecke. Schröder schlug zwei Trassen für solche Schnell-Routen vor. Beide folgen den heutigen Haupteinfallstraßen nach Bremen: Der B6 über Barrien und Brinkum und der Landstraße über Sudweyhe und Dreye. Linn Schröder betonte ausdrücklich: „Wir liefern keine Machbarkeitsstudie!“

Den Teilbereich ländlicher Raum stellte Elke Willhaus vor. Der ÖPNV könne da immer nur eine Grundversorgung leisten, erklärte sie. Kleine Ortschaften und Bauernschaften sieben Tage die Woche rund um die Uhr mit kurzfristigen Takten zu erschließen sei wirtschaftlich schlicht nicht machbar. Ein Bürgerbus sei eine gute und sinnvolle Ergänzung dazu. Die Verlässlichkeit stehe und falle aber mit dem ehrenamtlichen Engagement der Fahrer. In jedem Fall gelte es, „Angebote für die letzte Meile“, zu schaffen. Sprich: Von der Haustür bis zur Haltestelle und umgekehrt. „Dorfmobile“ und Bürgerautos auf Vereinsbasis könnten da eine Lösung sein. Außerdem empfahl sie, das Anrufsammeltaxi wieder einzurichten, das Syke vor Jahrzehnten schon mal hatte und aus Kostengründen wieder aufgegeben hat. Ebenso empfahl sie Sharing-Angebote. Zum Beispiel könnten Sportvereine ihre Vereinsbusse unter der Woche für Privatpersonen zur Verfügung stellen.

„Der Blumenstrauß der Möglichkeiten ist sehr groß“, fasste Elke Willhaus zusammen. „Aber egal, was Sie machen: Es wird entweder sehr teuer oder funktioniert nur mit dem Engagement der Bevölkerung.“

Von den Zuhörern merkte Roman Wohlgemuth an: Die Planer denken die Anbindung des ländlichen Raums immer als Stern mit Syke in der Mitte. „Aber Barrien und Heiligenfelde bilden sich immer mehr als Sub-Centren heraus.“ Mit Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten und mehr. Auch diese Anbindungen müssten mitgedacht werden. Etwa von Okel nach Barrien oder von Wachendorf nach Heiligenfelde.

Birthe Wigger stellte fest: „Die Busse fahren parallel zur Bahn. Die Querverbindungen sind schwierig.“ So brauche man etwa nach Achim mit dem Bus eine Stunde, während man die Strecke mit dem Auto in einer halben schaffe. Elke Willhaus räumte ein: „Wir wissen, wie viele Pendler es gibt und wo es wie viel Arbeitsplätze gibt. Aber wir wissen nicht, wer von wo nach wo fährt.“

Felix Böger widmete sich dem Teilbereich Innenstadt/Hauptstraße. Die Einbahnstraßenregelung zu ändern, „das war unsere Idee“, erklärte er. Ziel sei es, den Durchgangs- und Schleichverkehr aus der Innenstadt zu bekommen. Und „eigentlich wollen wir eine Flaniermeile vom Mühlendamm bis zur Z-Kreuzung.“ Allerdings nicht als reine Fußgängerzone. „Zielverkehr muss immer möglich bleiben“, unterstrich Böger. Und ganz ohne Autos funktioniere das nun mal nicht.

Die von Böger erwähnte Flaniermeile würde von der Z-Kreuzung komplett abgeriegelt werden. Für den Anliegerverkehr würde das bedeuten: von der Schloßweide rein und zur Schloßweide wieder raus.

„Ich könnte Sie küssen“, erhielt Böger Lob von Roman Wohlgemuth, der genau das – selbst Unternehmer mit Sitz an der Hauptstraße – schon seit Jahren predige. „Aufenthaltsqualität und motorisierter Verkehr schließen sich gegenseitig aus.“ Und an die Kaufmannschaft: „Man darf keine Angst haben, Verkehr rauszunehmen! Das Wenigste ist echter Zielverkehr!“

Wohlgemuth wies allerdings auch darauf hin: Zwar gebe es entlang der Hauptstraße reichlich Parkplätze auf den rückwärtigen Grundstücken, allerdings seien die kaum zu finden, wenn man sich im Ort nicht auskennt. Er sehe eine wichtige Aufgabe für die Planer darin, den externen Verkehr unkompliziert dorthin zu lenken. Wohlgemuth appellierte außerdem an die Planer, die Bahnhofstraße unbedingt in das Konzept mit einzubeziehen und als gemeinsamen Bereich mit der Hauptstraße zu entwickeln. „Hinter Neseemann hört das eigentlich erst auf.“



- Autor Michael Walter