



Mehr Amsterdam

Die Automobillobby ist mächtig. Trotzdem gelingt es immer mehr Fahrradaktivisten, die Politik auf ihre Seite zu ziehen. Fünf Beispiele aus Europas Metropolen

TEXT Philipp Wurm



Wenn Radfahrer sich ihre Traumstädte ausmalen, brauchen sie gar nicht viel Fantasie. Es gibt diese Sehnsuchtsorte bereits: Amsterdam und Kopenhagen sind Herrschaftsgebiete der Radler, in denen die halbe Stadtgesellschaft das Rad zum bevorzugten Vehikel erklärt hat, ob Hipster mit Fixies oder Rentner mit E-Bikes. Hier thronen Radler in der Verkehrshierarchie an oberster Stelle, hofiert von der Stadtpolitik, mit grünen Wellen, eigenen Parkhäusern und Rad-Highways.

In Resteuropa herrschen dagegen oft noch die Machtverhältnisse des fordistischen Zeitalters. Die Straßen in den Städten sind vor allem für die Autos reserviert. Radfahrer gelten als Randerscheinung, die man vielerorts mit ein paar versprengten Radwegen abspießt. Eine Geringschätzung, die nicht mehr zeitgemäß ist: Allein 2013 wurden 11,7 Millionen Fahrräder in der EU verkauft – 150 000 mehr als im Vorjahr und nur 300 000 weniger als im selben Zeitraum Autos neu zugelassen wurden. Hinzu kommt die Rolle des Rads im Kampf gegen die Klimakatastrophe. Wenn jeder EU-Bürger täglich 2,6 Kilometer mit dem Rad statt mit dem Auto unterwegs wäre, könnte mehr als ein Viertel der angestrebten Emissionsreduzierung im europäischen Verkehr erreicht werden, hat der Europäische Radfahrerverband (ECF) errechnet.

Weil die Automobillobby aber finanzstark und mächtig ist und Stadtregierungen und Bezirksverwaltungen oft eher Erfüllungsgehilfen der Autofahrer sind, füllen vielerorts Radfahraktivisten das politische Vakuum und setzen Lokalpolitiker zwischen London und St. Petersburg unter Druck, veranstalten Flashmobs und Konferenzen oder zetteln Bürgerbegehren an. Fünf Städte, die gerade vorangehen:



Berlin

Volksentscheid Fahrrad

Selbst die Senatsregierung, dieser Klub aus Auto-Männern, die morgens mit dicken Limousinen am Rathaus vorfahren, ist beeindruckt. „Wir können noch vieles besser

Die Geringschätzung des Fahrrads ist nicht mehr zeitgemäß: Bereits 2013 wurden 11,7 Millionen Fahrräder in der EU verkauft – 150 000 mehr als im Vorjahr und nur 300 000 weniger als Autos neu zugelassen wurden

machen“, gesteht Andreas Geisel, Stadtentwicklungssenator der SPD, ein Realpolitiker, der im 5er-BMW unterwegs ist. Versöhnliche Worte, die den lausigen Zustand der Radinfrastruktur in Berlin beschreiben und eine lautstarke Bürgerbewegung besänftigen sollen: Der „Volksentscheid Fahrrad“, eine Initiative um den ehemaligen Greenpeace-Aktivisten Heinrich Strößenreuther, will mit einem Bürgerbegehren die deutsche Hauptstadt in ein Paradies für Radler verwandeln – eine Metamorphose, die viele ersehnen in einer Stadt, in der mittlerweile 13 Prozent der Verkehrsteilnehmer Radler sind, immerhin drei Prozent mehr als im Bundesdurchschnitt. Ein paar Eckpunkte aus dem Forderungskatalog: Fahrradstreifen auf jeder Hauptstraße, 200 000 Stellplätze, Rad-Highways mit 100 Kilometer Gesamtstrecke.

Derzeit sind in Berlin nur drei Prozent der Verkehrsfläche für Radfahrer bestimmt. In vielen Hauptstraßen von Kreuzberg und Neukölln ist Radeln oft nervtötende Zentimeter-Arbeit am Straßenrand – Radwege sind nur ein Gerücht. Der protzige Fuhrpark der Senatspolitiker: das Sinnbild für die politische Ignoranz gegenüber modernen Verkehrskonzepten. Die Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ will von Mai an die nötigen Unterschriften sammeln, um den Antrag auf ihr Bürgerbegehren stellen zu dürfen. Das Referendum könnte ein Erfolg werden: Berlin ist berüchtigt für eine aufsässige Bürgerschaft, wie schon 2014 am erfolgreichen Referendum gegen die Bebau-

ung des Tempelhofer Felds zu sehen war. Die Senatsregierung um Bürgermeister Michael Müller ist alarmiert. Womöglich will sie ein Begehren verhindern, indem sie mit den Aktivisten einen gemeinsamen Gesetzesentwurf schnürt. Im September wird schließlich ein neues Abgeordnetenhaus gewählt – und der Wahlkampf hat schon begonnen. Strößenreuther, der Sprecher von „Volksentscheid Fahrrad“, ist jedenfalls überzeugt: „Falls unsere Forderungen politisch realisiert werden, findet unser direktdemokratischer Ansatz bestimmt Nachahmung in anderen deutschen Städten – unabhängig davon, wie wir Berlin fahrradfreundlicher gemacht haben, ob durch ein Referendum oder eine gemeinsame Lösung mit dem Senat.“



Prag

Auto*mat

Im Januar 2006 stirbt Jan Bouchal, der Mitgründer des Aktivistenkollektivs „Auto*mat“ nach einem Unfall auf einer Kreuzung am Moldau-Ufer. Ein Skoda hat den 31-Jährigen erfasst, als er mit seinem Fahrrad abbiegen wollte. Ein Märtyrertod in einer Stadt, deren Bürgermeister lieber in Stadtautobahnen investiert als in sichere Radwege. Die verbliebenen Aktivisten von Auto*mat, eine Gruppe, die sich Anfang der Nuller Jahre gegründet hat, fühlen sich in ihrer Mission bestärkt: Sie kämpfen um eine Straßenlandschaft, in der Radler nicht mehr vogelfrei sind.

Das Bündnis will mit öffentlichem Spektakel das Bewusstsein der Betonköpfe im politischen Establishment verändern. Eine Spaß-APO, die Plätze und Gassen mit Events überzieht, um der Bleifuß-Fraktion zu demonstrieren, dass Radler längst keine Minderheit mehr sind. Sie rufen jährlich die „Bike To Work“-Bewegung aus, bei der Büroangestellte in Teams zur Arbeit radeln. Sie laden zum Festival „Lebe die Stadt anders“, das Verkehrswege zu autofreien Zonen erklärt. Und sie sind natürlich die Choreografen der örtlichen „Critical Mass“-Flashmobs.

Mit diesen Massen-Events – sowie mit beharrlicher Lobbyarbeit – gewinnen sie

die Aufmerksamkeit der Lokalpolitiker. Zunehmend kümmert sich die Stadtregierung um Modernisierungen: Radstreifen auf Brücken und ehemaligen Bahntrassen oder Überwege an Verkehrsknotenpunkten. Die großen Summen fließen aber oft noch in Rennstrecken für Benzinschleudern. Das sieht man zum Beispiel am milliardenschweren Bau eines umstrittenen Autotunnels, der den inneren Stadtring schließen soll. Dabei nutzen inzwischen 120 000 der 1,2 Millionen Prager regelmäßig das Rad. „Das Velo ist hip wie nie“, sagt Hana Škodova, eine ehemalige Journalistin und Leiterin von Auto*mat.

An der Unglücksstelle, die einst dem Auto*mat-Mitgründer Jan Bouchal zum Verhängnis wurde, erinnert heute ein Denkmal an die Notwendigkeit einer fahrradfreundlichen Stadt: ein Fahrrad, das in schwindelerregender Höhe an einem Laternenmast klebt. Die Fahrtrichtung: himmelwärts.



London

London Cycling Campaign

Das Prunkstück, das den Aufbruch symbolisiert, könnte auch für Touristen interessant sein. Der Fahrrad-Highway, der derzeit gebaut wird, führt am Hyde Park entlang und am Buckingham Palace, am House of Parliament und an den Docklands vorbei. Eine 15-Meilen-Schneise quer durch die Innenstadt, von West nach Ost, eine der längsten Pisten ihrer Art in Europa. Und damit nicht genug: Ein zweiter solcher Highway soll vom Norden in den Süden führen. Beschlossen hat diese Schnellstraßen der Bürgermeister Londons, Boris Johnson, der mit City-Bike, Helm und zerzausten Haaren selbst eine radelnde Ikone ist.

Die Vorarbeit hat zu einem guten Teil die London Cycling Campaign geleistet. Die Lobby-Organisation ist die Mutter aller Aktivistengruppen: seit knapp 30 Jahren dabei, 12 000 Mitglieder groß, 15 Angestellte. 2012 haben die Routiniers eine Kampagne entwickelt, die den Highways den Weg geebnet hat: „Love London – Go Dutch“. Die Vision: die Verwandlung ihrer Heimatstadt in ein Arkadien der Radfah-

rer. Bis dato war Radeln in London wegen fehlender Infrastruktur eine hochriskante Angelegenheit: Allein zwischen 2009 und 2013 passierten 23 000 Unfälle mit Radfahrern. 40 000 Unterschriften kamen zusammen, 10 000 Aktivisten trafen sich zu einer Demo. Auf die Protestaktionen folgten politische Taten. Die Fahrrad-Highways sind bloß das prominenteste Beispiel. Außerdem ist der Ausbau bereits bestehender Radwege und die Ernennung einzelner Bezirke zu „Mini Hollands“ geplant. 1,3 Milliarden Euro wollen die Stadtoberen für das neue, postfossile Lebensgefühl springen lassen.

Weitere Ausrufezeichen der London Cycling Campaign nach diesem Coup: Sie veröffentlicht etwa den Entwurf eines Lkws, von dessen Bock der Fahrer bessere Sicht auf die Straße hat – um das Risiko jenes toten Winkels zu reduzieren, der schon so vielen Radlern zur lebensgefährlichen Falle geworden ist. Sie erstellt ein Förderprogramm, das Frauen und Einwanderern ein Jahr lang zu nahezu kostenlosen Fahrrädern verhilft, damit nicht nur weiße Männer über die Straßen strampeln. Und sie finden mit solchen Ideen zuverlässig den Weg in die Spalten der Leitmedien. Weil die Gruppe um den Chef Ashok Sinha, der seine Doktorarbeit über erneuerbare Energien geschrieben hat, ein Gespür für gute Geschichten hat. Öffentliche Aufmerksamkeit braucht das Radfahren allemal: Selbst im progressiven London steigen nur 2,5 Prozent der Einwohner regelmäßig aufs Fahrrad. Noch.

An der Stelle, die Jan Bouchal zum Verhängnis wurde, erinnert ein Denkmal an die Notwendigkeit einer fahrradfreundlichen Stadt: ein Fahrrad klebt an einem Laternenmast, Fahrtrichtung: himmelwärts.



Rom

Velolove

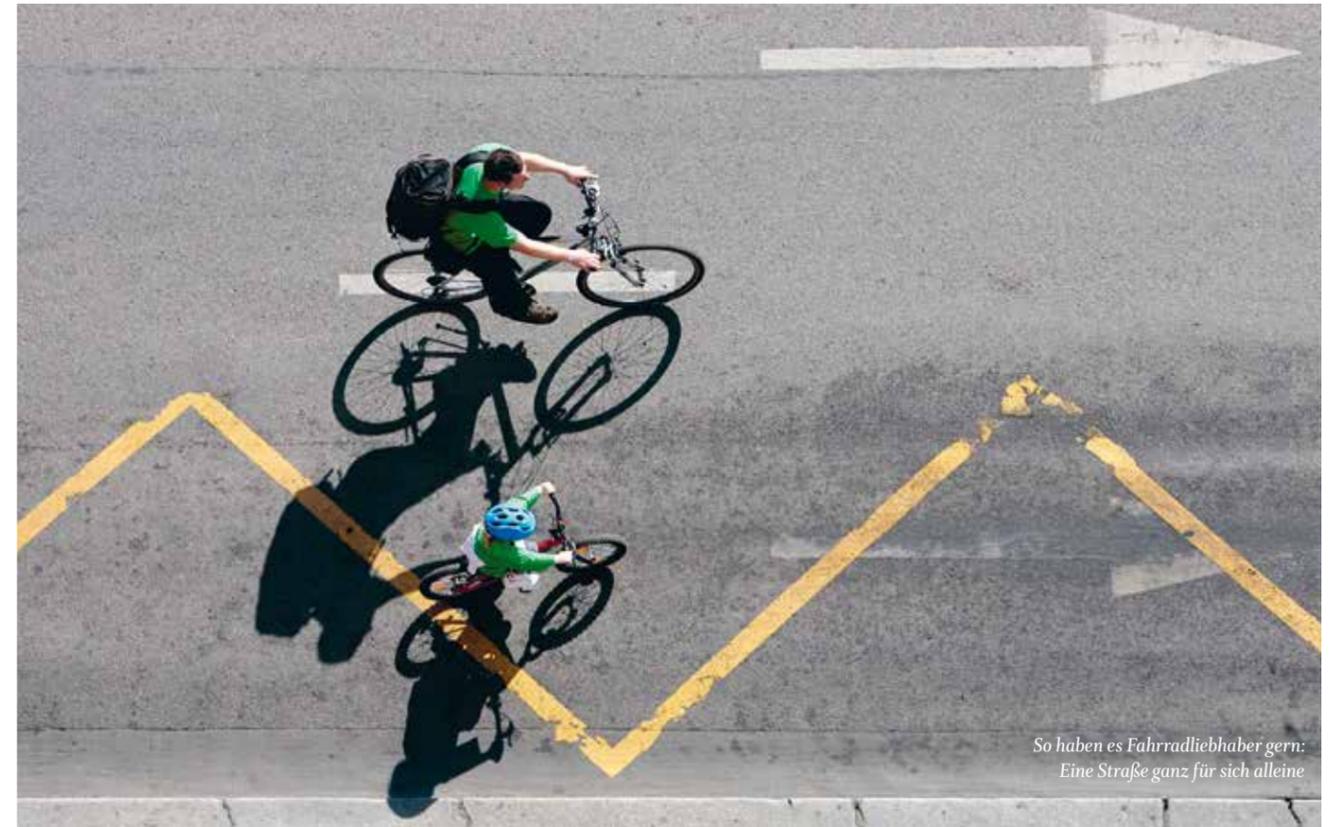
Die heilige Stadt, seit der Antike die Residenz von 269 Päpsten, ist am Tag des Messias die Hölle. Am Weihnachtsabend ist die Luft durchtränkt von beißendem Smog. Die Festkulisse: Fahrverbote, Atemschutzmasken, missmutige Menschen.

In Rom kommen 70 Autos auf hundert Einwohner, eine außergewöhnlich hohe Quote wie der Vergleich zu Berlin zeigt: In der deutschen Hauptstadt sind es nicht einmal 30 Autos pro hundert Einwohner. In Rom versuppt der Feinstaub schnell zu einem Schleier, wenn länger kein Wind weht. Solcher Dreck, aber auch der Lärm und die verstopften Straßen vermiesen die Lebensqualität in der rastlosen Stadt.

Die Idealisten um die Initiative „Velolove“ wollen den Moloch wieder vorzeigbar machen. Die Römer sollen morgens Fahrräder statt abgaslastige Karossen aus der Garage holen. Ein verwegener Plan: Nur jeder 200. Römer steigt regelmäßig auf den Sattel. „Wir brauchen mehr Flächen für den Radverkehr, damit die Römer aufs Radfahren Lust bekommen“, findet Isabella Vecchiarelli, eine Sprecherin von „Velolove“. Tatsächlich existieren in der Stadt, abgesehen von einer Asphaltspiste am Tiber, kaum Radwege.

Das Vorzeigeprojekt ist ein 44,2 Kilometer langer Radring um die Stadt, vorbei am Circus Maximus und anderen Monumenten. Das Wegenetz wäre größtenteils schon vorhanden, bloß die Appia Antica, die 2300 Jahre alte Römerstraße im Südosten der Stadt, müsste man herrichten. Roms Bürgermeister hat in seinem Finanzplan schon einen Geldtopf einkalkuliert – ein gutes Zeichen.

Die Aktivisten von „Velolove“ klopfen die verkrustete Lokalpolitik weich – im Schulterschluss mit anderen Gruppen. Sie stammen aus dem Kreis von Organisationen wie dem „Touring Club Italiano“, einer Lobbygruppe der italienischen Tourismusbranche, oder „Legambiente“, einem einflussreichen Umweltschutzverband. Und sie vernetzen sich mit lokalen Initiativen. In einem Land, in dem die Zivilgesellschaft träger ist als in Mittel- und Nordeuropa, muss man eben breit streuen. Das nächste politische Ziel



So haben es Fahrradliebhaber gern:
Eine Straße ganz für sich alleine

von „Velolove“: Tempo 30 für Autofahrer in Wohngebieten. Kleine Anfänge in einer autovernarnten Stadt.



St. Petersburg

Velosipedization

Topographisch betrachtet ist die russische Stadt, auf deren Boulevards Radler selten sind, ideal. In St. Petersburg herrschen niederländische Verhältnisse: Die nördlichste Millionenstadt der Welt, nur ein paar Meter über dem Meeresspiegel errichtet, ist flach wie ein Küstenstreifen am Wattenmeer. Trotzdem bedeutet Fahrradaktivismus im Schatten von Katharinenpalast und Auferstehungskirche noch Entwicklungsarbeit. „Wir hinken der Entwicklung in Europa um einige Jahrzehnte hinterher“, sagt Olga Mnishko. Sie spricht für die Aktivistengruppe „Velosipedization“,

die 2012 ins Leben gerufen wurde und nun bereits mehr als 160 Mitstreiter stark ist. Die Gruppe veranstaltet Fachkonferenzen, um Verkehrsplaner von der Attraktivität einer umweltfreundlichen Stadtentwicklung zu überzeugen; sie betreibt in Kooperation mit der Stadtverwaltung einen Watchblog, in dem man Missstände anprangern kann; sie organisiert eine Fahrradschule, um Novizen in die Funktionsweisen jenes Fortbewegungsmittels einzuführen, um das sich all diese Lektionen drehen. Und manchmal steigen Straßenfeste, die für die Befreiung des öffentlichen Raums von Blechlawinen werben.

„Mit unserem Engagement haben wir die öffentliche Meinung beeinflusst“, findet Olga Mnishko. Besonders die junge, urbane Bohème hat das Rad als Distinktionsmerkmal entdeckt. In der Innenstadt, rund um den Newski-Prospekt, historische Prachtstraße und kultureller Pulsgeber zugleich, hat sich der Radverkehr zwischen

2012 und 2015 versechsfacht. Ein Schub, der die Automobilisten in der Stadtexekutive in Zugzwang bringt: 2014 wurde der Bau von 16 neuen Radwegen verkündet. In einer Metropole, deren Straßenfläche nur zu einem Prozent für Radler reserviert ist, fast schon ein Quantensprung.

Der jüngste Erfolg ist eine Personalie: Seit 2015 berät Daria Tabachnikova, Ökonomin und Sprachrohr von Velosipedization, den Vize-Gouverneur von St. Petersburg bei Fragen rund ums Radfahren – ein Draht in die Machtzentrale der Stadtadministration. Ein Jahr zuvor hatte der Bürgermeister Georgi Sergejewitsch Poltawtschenko bereits gesagt: „Das Fahrrad wird nun erstmals eine Alternative zum privaten Auto und zu öffentlichen Verkehrsmitteln.“ Damals waren 29 Leihstationen mit 170 Rädern eingeweiht worden. Ob seine Worte wirklich mehr sind als wohlfeile Rhetorik, muss sich noch erweisen. ☐