

**STADT OHNE STAU: WIE SOLL DER VERKEHR DER ZUKUNFT AUSSEHEN?**

# Nächste Ausfahrt: Fahrradweg

Deutschlands Metropolen wachsen – und mit ihnen die Verkehrsprobleme. Zu viele Menschen konkurrieren um den knappen Raum. Versuche der Lokalpolitik, hier umzusteuern, bleiben oft halbherzig und stoßen stets auf Protest. Wie in Hamburg

VON THOMAS HAHN

Anfang November fuhren Männer mit schwerem Gerät vor am Harvestehuder Weg in Hamburg, gleich am Westufer der Alster. Und dann ging es los. Ohne Verzug machten sich die Bauarbeiter über die Straße her, die bisher den Autos gehörte. Sie rissen den Asphalt auf, hoben Bordsteine aus und verlegten eine neue, schöne, schwarze Straße, die sie mit Fahrrad-Piktogrammen und Richtungspfeilen markierten. Fast überfallartig schnell schritten die Arbeiter voran zwischen Alster-Rabenstraße und Anglo German Club. Nach nur 33 Arbeitstagen war die Straße wieder frei, und seither ist Hamburgs Harvestehuder Weg auf 1,25 Kilometern eine andere Straße. Fahrräder haben dort jetzt Vorrang. 1,5 Millionen Euro hat der Umbau gekostet, er ist der Anfang eines Zukunftsprojektes mit dem Titel „Fahrradstraßen für Hamburg“, und es wirkt so, als habe die Hansestadt damit Zeichen gesetzt für ein neues Verständnis von Stadt als Lebens- und Verkehrsraum.

Aber stimmt das auch?  
Die deutschen Städte wachsen, immerzu. Dieser Befund ist ein Symptom des demografischen Wandels, das man erst mal verstehen muss. Denn seit Jahrzehnten heißt es doch, dass Deutschland an Bevölkerung verliere, weil die Zahl der Alten steige und die Zahl der Geburten sinke. Aber je schwächer die ländlichen Räume werden, je mehr Schulen oder Arztpraxen dort schließen, desto mehr ziehen die Menschen dorthin, wo die meisten anderen wohnen und wo deshalb keine Schulen und Arztpraxen schließen. Dazu kommt die Zuwanderung von Menschen aus anderen Ländern. So erklärt es sich, dass eine Stadt wie Hamburg nach Prognosen der Bertelsmann-Stiftung bis 2025 von knapp 1,8 auf knapp 1,9 Millionen Einwohner anwachsen dürfte.

Die Debatte erscheint bisweilen etwas kleinteilig und aufgeregt. Ein großes Streitthema ist zum Beispiel das 259 Millionen Euro teure Programm des SPD-Senats zur sogenannten Busbeschleunigung. Eine Bürgerinitiative hat sich dagegen gegründet, der sich sogleich die FDP anschloss. Auch Grüne und CDU halten wenig von dem Projekt. Sie plädieren für eine Stadtbahn als Ergänzung zu Bus, U- und S-Bahn, was wiederum die SPD wegen der gewachsenen, dichten Hamburger Stadtdichte als ein Ding der Unmöglichkeit sieht. In einem anderen Konflikt klagte im Herbst ein Bürger aus Altona mit der Naturschutzorganisation BUND erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht gegen die Stadt: Hamburg müsse mehr tun gegen die überhöhten Stickstoffdioxid-Werte in manchen Stadtteilen, lautete das Urteil – Die Stadt will es anfechten, weil sie die Vorgabe für „nicht einhaltbar“ hält, wie Bürgermeister Olaf Scholz sagt. Es herrscht viel Gegeneinander in Hamburgs Verkehrsfragen – dabei müsste die Verkehrswende doch eine gemeinsame Anstrengung sein. Die Stadt wächst schließlich für alle gleich.

Hamburgs Bürgermeister Scholz kann fließend und ausführlich über seine Ver-

kehrspläne für die Zukunft sprechen, die insgesamt fünf Millionen Menschen in der Hamburger Metropolregion mobil halten sollen. Er zählt aufwendige Vorhaben zum Ausbau von S- und U-Bahnen auf. Er spricht von mehr Radwegen. Von intermodalen Angeboten fürs Fortkommen im städtischen Raum, Apps zur Fahrplanauskunft, Carsharing, Leihfahrrädern, Taxibestellservice, Umrüstung der Busflotte auf emissionsfreie Technologien. „Meine These ist: Wir müssen den begrenzten Verkehrsraum, den wir haben, klüger als in der Vergangenheit nutzen“, sagt Scholz. Aber wie weit greift die These?

**Die Stadtplaner schauen nach Kopenhagen, Helsinki und New York**

An Hamburgs Straßennetz als Lebensraum des Autos kann oder möchte er jedenfalls nicht wirklich ran: „Die Politik, die gegen Autos gerichtet ist, halte ich für absurd in einer Stadt, in der es 700 000 angemeldete Kraftfahrzeuge gibt.“ Scholz sieht sich offenbar als Gefangenen einer Auto-Kultur, die seit den Sechzigern deutsche

Stadtbilder prägte. Scholz schaut auf Dänemark. „Kopenhagen hat mit dem Aufkommen des Autos das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel nicht vergessen“, sagt er, „das haben wir in Deutschland getan. Alle.“  
Kopenhagen gilt als Musterstadt der Verkehrsentwicklung, weil die Einwohner dort nach Auskunft der Stadt 37 Prozent aller Wege mit dem Rad zurücklegen; die Hamburger Grünen wären froh, wenn sie bis 2025 in ihrer Stadt 25 Prozent erreichen könnten. In Science-Fiction-Filmen sehen Städte oft wie bodenlose Betonwüsten aus, in denen Raumscooter die Wolkenkratzer umschwirren. In der Wirklichkeit des 21. Jahrhunderts hingegen ist das Fahrrad das Fortbewegungsmittel der Zukunft. Zumindest in den Vorstellungen des dänischen Architekten Jan Gehl, dessen Firma weltweit als Berater in Fragen des Stadtdesigns tätig ist. Er sieht Städte als offenen Raum der kurzen Wege. Ein billiger, effektiver Stadtverkehr ist für ihn der Schlüssel dafür – und dafür wiederum braucht es mehr Raum für den Menschen, sich aus eigener Kraft fortzubewegen, zu Fuß oder eben mit dem Rad.

Der Hovenring in Eindhoven steht für diese Philosophie: Die Niederländer haben

dort den viel befahrenen Auto-Kreisverkehr mit einem schwebenden Radweg überspannt, der an Stahlseilen von einem Pylon gehalten wird. Gehl selbst nennt gerne New York als Beispiel für nachhaltige Stadtentwicklung mit 6000 Kilometern neuen Radwegen und weniger Autostraßen. Mit Interesse schaut Gehl ins finnische Helsinki, wo die Stadt öffentlichen Nahverkehr und verschiedenste kommunale Leihfahrzeuge unter ein Tarifsysteem bringen will. Gehl glaubt: „Wir können mit Leichtigkeit Städte erschaffen, in denen du kein eigenes Auto mehr brauchst für deine individuelle Fortbewegung.“  
Eine gewisse Konsequenz braucht es dazu aber wohl schon, und mit der tut sich die deutsche Autofahrer-Gesellschaft offensichtlich noch schwer. Die neue Fahrradstraße am Harvestehuder Weg wirkt nach den ersten Wochen ihres Bestehens jedenfalls noch nicht wie der ganz große Wurf. Anlieger mit Auto dürfen dort immer noch fahren, Stadtrundfahrt-Busse auch. Erste Unfälle hat es schon gegeben. Die Fahrradfahrer haben nicht den Eindruck, dass ihnen diese Straße gehört und weichen aus auf den alten Radweg, den es bald nicht mehr geben soll.

**Abschied vom Auto**  
Immer mehr Berliner verzichten auf den eigenen Wagen

**Berlin** – Eine Fahrrad-Magistrale könnte in Pankow beginnen. Südwärts würde sie die Radler abseits der vielspurigen Straßen ins Zentrum von Berlin führen durch den Prenzlauer Berg und über Kreuzberg wieder hinaus bis nach Schöneberg. Die zweite Fahrradstraße wäre eine Ost-West-Route. Autos dürften dort nicht oder nur langsam fahren. Die Routen könnten die Hauptadern eines Netzes von Fahrradstraßen werden – im Zentrum Berlins, wo viele Bürger Autos als absurd gestrigte Erscheinung sehen: lästig, umweltschädigend, im Weg.  
Anfang 2014 starteten die Berliner Grünen einen Aufruf, Ideen für Fahrradstraßen einzureichen. Der Antrag für die Pilotrouten liegt nun beim Landesparlament. Mehrere hundert Vorschläge von Bürgern hatten die Oppositionspartei erreicht. Die Resonanz spiegelt die Entwicklung in der Hauptstadt wider, die in ihrer Mitte zu einem Experimentierfeld für eine neue Verkehrspolitik wird, weil die Bürger Veränderungen durch ihr Verhalten erzwingen: Ständig stauen sich Fahrräder vor den Ampeln, überall fehlen Stellplätze.

„Es ist schon eine besondere Situation in Berlin“, sagt Burkhard Horn, oberster Verkehrsplaner in der Stadtentwicklungsbehörde. In Berlins Mitte spürt man die Abkehr vom Auto besonders stark, die ganze Stadt weist einen niedrigen Motorisierungsgrad auf. „Das hat auch damit zu tun, dass Berlin eine arme Stadt ist“, erklärt Horn. Aber in den engen Innenstadbezirken ist der Abschied vom eigenen Auto für viele eine bewusste Entscheidung: „Viele sind aufgeschlossen für Neues.“ Von 1998 bis 2008 ging der Anteil des motorisierten Verkehrs in Berlin von 38 auf 32 Prozent zurück. Neuere Zahlen gibt es nicht, aber der Trend habe sich, sagt Horn, seither weiter verstärkt.

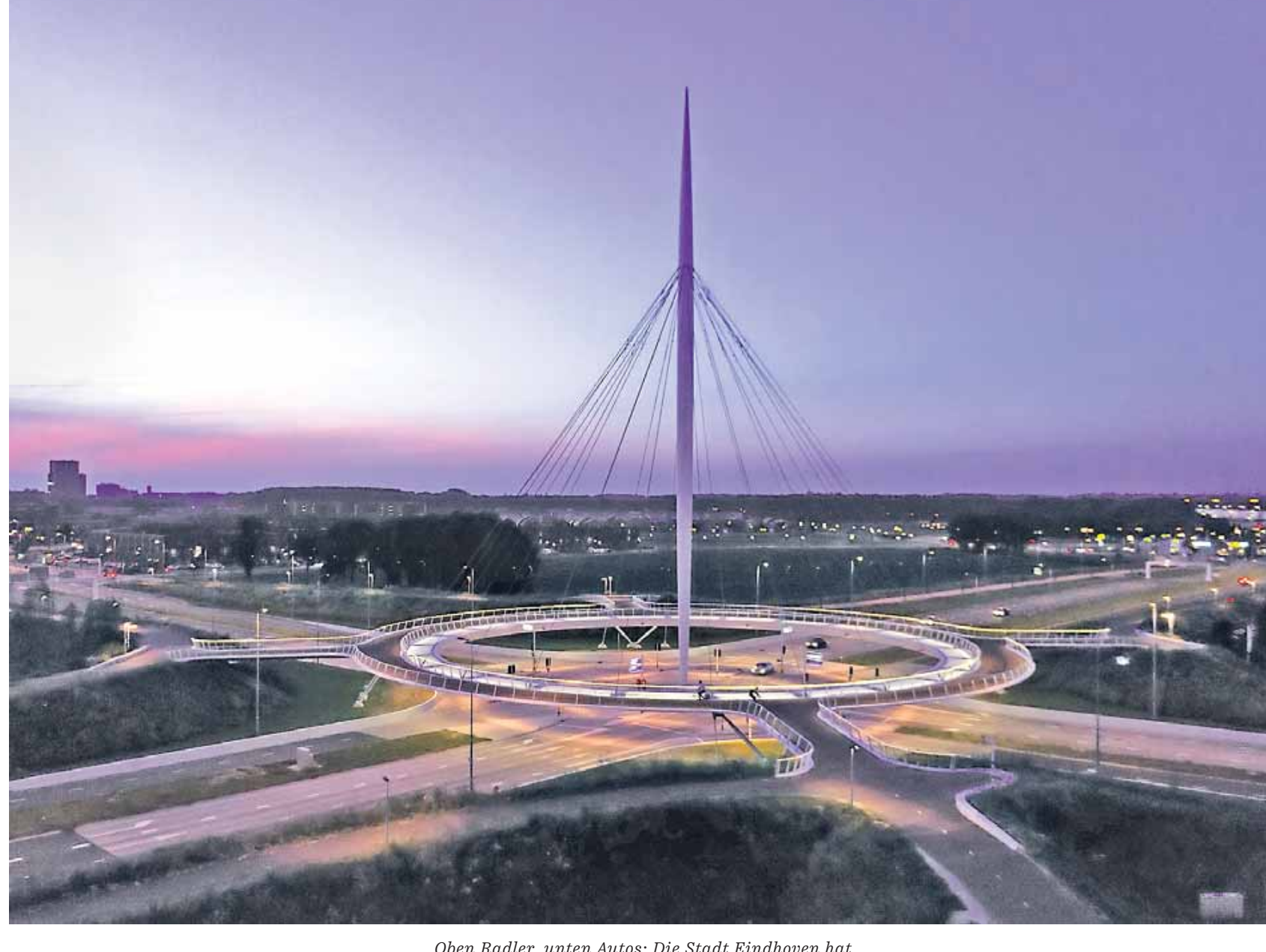
In der Innenstadt hatte 2008 nur jeder Fünfte ein Auto. Der Fahrradanteil bei den zurückgelegten Wegen stieg von 10 auf 13 Prozent. In Friedrichshain-Kreuzberg lag er bei 21. Gerade junge Leute verlieren das Interesse an Autos. „Der Radverkehr entwickelt sich dynamisch, egal wer regiert“, sagt der Grünen-Politiker Stefan Gelbhaar. Er kritisiert, dass der Senat die Entwicklung verschleife.

Die Entwicklung geht freilich rasend schnell. Eine Verkehrsprognose des Senats für 2025 rechnet damit, dass Radfahrer bis dahin 16 Prozent des Verkehrs ausmachen, während der Anteil der Autos weiter abnimmt. Die Stadt hat Konzepten, aber Verkehrsplanung ist ein zähes Geschäft. „Es geht so schnell, dass wir bei der Infrastruktur für den Radverkehr kaum hinterher kommen“, räumt Verkehrsplaner Horn ein. Man müsse das Wegenetz ausbauen, ein Masterplan für Fahrrad-Parkplätze werde entwickelt.

Fahrradstraßen alleine, sagt Horn, könnten jedoch nicht die große Lösung sein. Nur ein Drittel der Berliner wohnt im Zentrum. Viele müssen über weite Wege pendeln. Viele nehmen das Fahrrad mit in die Bahn. Aber es wird oft eng. Seit dem Herbst gibt es für Pendler ein Modellprojekt mit Elektro-Bikes im Südwesten Berlins. Für 60 Berufstätige in Zehlendorf, Steglitz oder Kleinmachnow wurden gratis E-Bikes angeboten, als Alternative zum Auto. Nach Interessenten musste die Stadt nicht lange suchen. „Die Nachfrage“, sagt Horn, „war viel größer als das Angebot.“  
JENS SCHNEIDER

„Wir können mit Leichtigkeit Städte erschaffen, in denen du kein eigenes Auto mehr brauchst für deine individuelle Fortbewegung.“

Man muss kein Rechenkünstler sein, um zu erfassen, dass dieser Zuwachs die Städte vor Herausforderungen stellt. Zumal die Ansprüche an den urbanen Raum gestiegen sind. Er soll mehr Menschen fassen, gleichzeitig soll er lebenswerter sein, sauberer und barrierefrei. Verkehr ist dabei ein Schlüsselthema. Und Hamburg ist ein gutes Beispiel dafür, wie sehr sich eine Stadt abplagen kann mit der Zukunft ihres Binnenverkehrs. Das Thema ist hoch emotional, praktisch jeder Bürger hat eine Meinung dazu, weil jeder davon betroffen ist. Hamburgs Politik kann hingebungsvoll streiten darüber, wie man die Staus klein kriegen oder den öffentlichen Nahverkehr mit mehr Tempo versehen könnte.



Oben Radler, unten Autos: Die Stadt Eindhoven hat ein besonders spektakuläres Zeichen für umweltfreundliche Fortbewegung gesetzt. FOTO: HENK SNATERSE

## Aus die Maut

Stuttgarts Grüne fügen sich der Logik des Auto-Ländles

**Stuttgart** – Grün ist die Landesregierung, grün der Oberbürgermeister, und dann das: Stuttgart ist nach wie vor Feinstaub-Hauptstadt Deutschlands und damit ein deutscher Schandfleck in Europa. Nun hat die EU-Kommission schon zum zweiten Mal mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof gedroht. Seit 2005 gilt die Regel, dass der Grenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nur an 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf. Stuttgart kommt diesem Ziel nicht einmal nahe. Das Neckartor steht symbolisch für den deutschen Wahnsinn ums Auto: Dort werden die Feinstaub-Rekordwerte gemessen, auf einer Bundesstraße, auf der täglich bis zu 80 000 Fahrzeuge an Jungendstilhäusern vorbei durch die Innenstadt rauschen. Oder im Stau stehen.  
Aber auch die Grünen fügen sich den Grenzen des Machbaren in der Daimler-Porsche-Stadt. Hier ist die Liebe zum Auto so unverrückbar wie die Hügel rundherum, die verhindern, dass der Wind den Feinstaub davon trägt. Umweltzone und Durchfahrverbot für Lkw haben für Linderung gesorgt, doch die schlichte Wahrheit ist: Es fahren viel zu viele Autos im Stuttgarter Kessel.  
Wenn es eine deutsche Stadt gibt, in der man eine Innenstadtmaut erproben sollte, um Autofahrer abzuschrecken und Mittel zu sammeln für den öffentlichen Personennahverkehr, dann ist das Stuttgart. Tatsächlich brachte Verkehrsminister Winfried Hermann kurz nach seinem Amtsantritt 2011 die City-Maut ins Gespräch. Das Echo: gefühlter Volksaufrühr.  
Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München  
Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

stand. Hermann wird diesen Vorschlag nicht noch einmal machen, mit solchen Ideen verliert man Wahlen im Autobauer-Ländle. OB Fritz Kuhn sagt, die City-Maut sei derzeit so realistisch wie „Häuser bauen auf der Rückseite des Mondes“.  
Was sie diesseits des Mondes vorhaben, müssen sie der EU bis Ende Januar erklären. Kuhn setzt auf kleine Schritte: Dosierte Tempolimits, Parkraummanagement, Ausbau von Rad- und Fußwegen, Förderung von Carsharing und E-Mobilität. Und natürlich: Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Doch bis solche Konzepte wirken, werden die Stuttgarter noch viel Feinstaub einatmen. Eben wurden in der City zwei große Shoppingcenter eröffnet, genehmigt unter Kuhns Vorgänger. Sie locken noch mehr Autos nach Stuttgart.  
JOSEF KELNBERGER



Die Umweltzone hat die Feinstaub-Belastung im Stuttgarter Kessel gelindert – aber bei weitem nicht genug.

## Grün nach Bedarf

Dresden setzt auf viele intelligente Ampeln

**Dresden** – In Verkehrsfragen ist Dresden eine normalverrückte Stadt, allerdings mit gelegentlichen Ausbrüchen in der Kategorie Brücken. Beim Streit über den Bau jener am Waldschlösschen war vom „Brücken-Dschihadismus“ die Rede. Die Sanierung der Albertbrücke wiederum führte die FDP in Versuchung, ihre Einflussphären vor Ort (Stadttrat) und im Land (Wirtschaftsministerium) zu vermissen. Ergebnis: Die Brücke wird saniert, die FDP ist es noch lange nicht.  
Einzigartig in jeglicher Hinsicht aber ist Dresden in der Kategorie Lichtsignalanlagen. Die Stadt hält, erstens, einen traurigen Rekord: Seit 1987 zeigt eine Ampel an der Ziegelstraße keine andere Farbe als Rot, daneben pappt ein grüner Pfeil. Botschaft: Unbedingt anhalten, weiter nur als Rechtsabbieger! Die Stadt begründet das Nicht-Abschalten der roten allen Ampeln mit der Rechtslage. Der angeschlossene Güntzplatz ist mit Ampeln geregelt, deswegen müsste dies auch für die Zufahrt Ziegelstraße gelten. Die Folgen dieser Rechtslage sind beträchtliche Betriebskosten, 5500 Euro im Jahr.  
Dresden verfügt also über die sturste Ampel des Landes, es arbeitet aber zugleich an ihrem Gegenteil. Stadt und Technische Universität sind bei der Vernetzung und Steuerung des Verkehrs eng miteinander verflochten, unter dem Missionstitel Vamos arbeitet die Uni an einem System, das den Verkehr im Großraum analysieren, anleiten und optimieren soll. Das Verkehrsleitsystem der Stadt ist an der Uni dafür komplett gespie-

gelt worden, es soll die Algorithmen seines realwirksamen Vorbilds verbessern. Noch bevor Google begann, den Verkehrsfuss über Bewegungsdaten zum Beispiel von Mobiltelefonen zu schätzen, hatten in Dresden die Taxen der Stadt ihre Werte in eine Zentrale gefunkt. Später rüsteten die Verkehrsbetriebe ihre Fahrzeuge um, weiter dem Ziel folgend, über möglichst viele Bewegungsdaten den Verkehr besser zu steuern. Im Süden Dresdens zum Beispiel passen Ampeln ihre Schaltphasen bereits der Verkehrslage an, Ausweitung folgt. Autofahrer der Stadt dürfen sich künftig auch wieder ein Wort abgewöhnen, das sie einst leidvoll gelernt hatten: Vorrangautomatik. Denn Straßenbahnen sollen nur noch dann bevorzugt Grün erhalten, wenn sie im Fahrplan zurückliegen.  
CORNELIUS POLLMER



Welche Farbe eine Ampel den Autofahrern zeigt, hängt an vielen Kreuzungen Dresdens von der Verkehrslage ab.

## Raus mit allen Rädern

München streitet darüber, wem der Marienplatz gehört

**München** – Der Unfall passierte im Sommer 2007: Ein Radfahrer knallt in der Dienerstraße nahe dem Marienplatz nachts ohne Licht gegen einen anderen Radler – und verletzt sich schwer. Seither wird gestritten in der bayerischen Landeshauptstadt: über vermeintliche „Radl-Rambos“. Und darüber, wie die Stadt ihren zentralen Platz und dessen Umgebung neu ordnen kann. Wie lässt sich verhindern, dass sich Fußgänger, Radler, Taxis, Busse, Rikschafahrer und Liefer-Lastwagen ständig in die Quere kommen?  
Jahrelang tüftelten Fachleute an einer Lösung. Der öffentliche Raum ist begrenzt, insbesondere in einer eng bebauten Altstadt. Entsprechend umkämpft sind die vorhandenen Verkehrswege. Das zeigte sich im Kommunalwahlkampf: Während Grüne und Linke den Radfahrern neue Expresswege und den Fußgängern breite Boulevards spendieren wollten, plädierten CSU und SPD für neue Straßentunnel. Allerdings wissen auch die Röhrenbefürworter, dass sich am Marienplatz beim besten Willen kein neuer Tunnel graben lässt. Daher rang sich die neue schwarz-rote Stadtregierung zu einer Radikallösung durch: Der Marienplatz soll nun komplett zur Fußgängerzone werden. Alles was Räder hat, soll nun raus.  
Doch was als Befreiungsschlag gedacht war, führt nun zu heftigem Streit. Keine Gruppe, die vom Marienplatz verschwinden soll, will ihren Platz räumen. Die Taxis müssten erreichbar sein, etwa für Ältere, die zum Ritz wollen, sagen Branchenvertreter. Die Rikschafahrer wiederum be-

nötigten den Kontakt zu den Touristen. Und die Verkehrsbetriebe argumentieren, der zentrale Knotenpunkt von U- und S-Bahnen brauche eine direkte Anbindung an das Busnetz. Auch viele Geschäftsleute wollen, dass die Kunden weiter mit dem Auto zu ihnen fahren können.  
Vor allem aber sind es die Radfahrer, die weiterhin die Innenstadt über den zentralen Platz queren möchten. Zwar schlagen CSU und SPD eine Umfahrung über den nahen Viktualienmarkt vor – dort aber geht es jetzt schon ähnlich chaotisch zu wie am Marienplatz. Auch dort müssen sich Fußgänger den selten Platz teilen mit Taxis, Bussen und Radfahrern. Der Radfahrerverband ADCF sieht das Problem nur verlagert: „In einigen Monaten wird um das Durcheinander am Viktualienmarkt gestritten.“  
MARCO VÖLKLEIN



Auf Münchens Marienplatz kommen sich Fußgänger und Radfahrer regelmäßig ins Gehege. FOTOS: OH