

SPIEGEL ONLINE

15. September 2011, 06:46 Uhr

Stadtverkehr in Deutschland**Wem die Straße wirklich gehören sollte**Von *Holger Dambeck*

Staus, Lärm, zugeparkte Straßen - Deutschlands Metropolen sind die Hölle für Autofahrer, obwohl die Stadtplaner gerade ihnen das Leben leicht machen wollen. Wer dagegen kluge Konzepte für alle Menschen will, schaut ins Ausland- und lernt, dass sogar ein bisschen Spießigkeit helfen kann.

Was ist die ideale Stadt? Der eine träumt von den engen Gassen Roms, der andere fühlt sich im wuseligen Manhattan am wohlsten, der dritte steht auf die prachtvollen Promenaden von Paris oder Budapest. Allen diesen Phantasien ist gemeinsam, dass Städte zuallererst Orte sind, wo sich Menschen treffen. Sie sitzen im Café oder auf öffentlichen Plätzen, bummeln an Geschäften vorbei, beobachten Passanten. Wir sind soziale Wesen - und die Stadt ist unser Revier.

Doch wie sieht die Realität aus? In den Metropolen Deutschlands stößt man auf zugeparkte Straßen, Staus, Lärm. Über Jahrzehnte wurde die Infrastruktur vor allem fürs Auto erweitert und angepasst - entspannt hat sich die Situation dadurch meist nur für kurze Zeit. Die Verkehrsplaner mussten lernen: Breitere Straßen ziehen mehr Autos an, und noch breitere Straßen noch mehr Autos. Kurioserweise gilt der Bau neuer Straßen trotzdem vielerorts immer noch als das Patentrezept für die Lösung der Verkehrsprobleme.

Doch wer Städte wirklich zu Orten machen will, an denen sich Menschen wohl und sicher fühlen, muss die Perspektive wechseln. So wie der **Architekt Jan Gehl** aus Kopenhagen. Seine Maxime lautet: Städte sind für Menschen da. Natürlich müssen Menschen auch mobil sein, aber auf eine Weise, die den übrigen Mitmenschen nicht das Stadtleben verleidet.

Das Auto ist wunderbar praktisch, um die Stadt zu verlassen und längere Distanzen zurückzulegen. Wenn mehrere Leute darin sitzen und der Motor sparsam ist, hat der Pkw sogar eine bessere CO2-Bilanz als die Eisenbahn. In den engen Stadtzentren ist der Raum aber knapp. Hier dürfen Autofahrer kaum eine grüne Welle und einen schnell gefundenen Parkplatz erwarten.

Störenfried oder Problemlösung?

In den Konzepten der Städte von Morgen spielen Autos daher nur eine untergeordnete Rolle: weniger Autospuren auf der Straße, dafür breitere Fußwege, Radspuren und Plätze, die so gestaltet sind, dass sie zum Verweilen einladen. "Wir müssen die Menschen zum Laufen und Radfahren einladen", sagt Gehl. Wenn man ihnen attraktive Angebote mache, ließen sie das Auto von ganz allein stehen.

Kopenhagen hat es vorgemacht. Das Zentrum ist eine riesige Fußgängerzone. Anfangs gab es noch Widerstand der Laden- und Restaurantbesitzer. Bis sie merkten, dass Fußgänger für viel mehr Umsatz sorgen.

Wenn Kopenhagener ins Büro oder zur Uni fahren, tun sie das mehrheitlich auf dem Rad. Kein Wunder, denn die dänische Hauptstadt hat ein exzellentes Radwegenetz. Gehls Architektenbüro berät inzwischen Metropolen weltweit. New York, Sydney, Dublin, Sao Paolo - in die ganze Welt trägt der Architekt mittlerweile seine Ideen von der modernen, menschlichen Großstadt.

In Deutschland sind derartige Konzepte bislang kaum gefragt. In vielen Kommunen und im Bundesverkehrsministerium heißt Mobilität vor allem Auto- und Bahnverkehr. Fußgänger und

Radfahrer sind Störenfriede, die mit roten Klinkerwegen abgeseigt werden.

Dabei hat vor allem das Fahrrad ein enormes Potential: Es braucht viel weniger Platz auf der Straße. Je nach Berechnungsgrundlage benötigen Radler nur ein Sechstel bis ein Achtel der Straßenfläche eines Autos. Fahrräder sind zudem auf Kurzstrecken von wenigen Kilometern enorm schnell - und bieten den Vorteil, dass sie direkt bis an ihr Ziel fahren können.

Radwege haben absolute Priorität

Das Velo hat aber unbestritten einen großen Nachteil gegenüber dem Auto: Als Fahrer ist man Wind und Wetter ausgesetzt. Der Blick nach Holland zeigt jedoch, dass Regen passionierte Radler kaum davon abhält, in die Pedale zu treten, egal ob sie Student sind oder Banker. Die Vorteile des Rads sind zu groß, da nimmt der Amsterdamer auch mal eine feuchte Hose in Kauf. Und selbst Schnee und Eis sind für Radler kein Hindernis - zumindest in Kopenhagen. Ihre Wege werden dort morgens zuerst geräumt - noch vor den Autospuren auf der Straße.

Selbst Großeinkäufe und lauffaule Kleinkinder lassen sich mit einem Rad wunderbar chauffieren. Es sollte dann am besten aber drei Räder haben, wie zum Beispiel das legendäre Christiania Bike aus Dänemark. In Kopenhagen gibt es mittlerweile 30.000 derartiger Cargo Bikes. Die Gefährte haben eine große Transportbox mit Regendach, in die bequem zwei, drei Kinder passen oder mehrere Getränkekisten.

Viele deutsche Großstädte bieten ähnlich gute Voraussetzungen fürs Fahrrad wie Kopenhagen oder Amsterdam: Es gibt kaum Berge, die Distanzen sind, außer vielleicht in Berlin, nicht zu lang. Was jedoch fehlt, ist eine konsequente Politik pro Rad - und vor allem ein anderes Miteinander auf der Straße.

Wir Deutschen haben die Mülltrennung perfektioniert - doch ausgerechnet auf dem Weg ins Büro wollen wir von Regeln nichts mehr wissen und werden zu **egoistischen Rüpel**n. Eine rote Ampel ist für viele Radfahrer kein Grund zum Stoppen - sollen doch die Fußgänger und Autos gefälligst aufpassen! Autofahrer sind nicht besser. Sie fahren aus Angst vor Strafen zwar kaum bei Rot, interpretieren die Regeln aber ansonsten gern zu ihren Gunsten, indem sie drängeln, wild parken oder auf der Busspur überholen. Alles nur Notwehr, heißt es dann.

Warum können wir auf der Straße nicht einfach mal so spießig sein wie die Dänen? Die halten wirklich bei rot, akzeptieren die Wege von Fußgängern und Busspuren - und fahren sehr gut damit. Kopenhagen zählt laut dem Ranking des Magazins "Monocle" seit Jahren zu den Top-3-Metropolen weltweit mit der höchsten Lebensqualität - auch und gerade wegen des gut organisierten Radverkehrs.

URL:

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,785915,00.html>

MEHR AUF SPIEGEL ONLINE:

Fotostrecke: Ausflug ins Fahrradparadies

<http://www.spiegel.de/fotostrecke/fotostrecke-72793.html>

Rushhour in Jakarta: Radeln gegen den Verkehrs-Kollaps (14.09.2011)

<http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/0,1518,785946,00.html>

Pedalisten gegen Blechfreunde: "Autofahren bedeutet Krieg" (13.09.2011)

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,785796,00.html>

Fahrradfahren in Kalifornien: Achtung L.A., hier komm ich! (12.09.2011)

<http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/0,1518,776790,00.html>

Themenseite: Die "Pedalritter"-Kolumne

<http://www.spiegel.de/thema/pedalritter/>

Radfahrkurse für Erwachsene: Mathe im Sattel (25.08.2011)

<http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/0,1518,782138,00.html>

MEHR IM INTERNET

Architektenbüro Jan Gehl

<http://www.gehlarchitects.com/>

SPIEGEL ONLINE ist nicht verantwortlich
für die Inhalte externer Internetseiten.

© **SPIEGEL ONLINE 2011**

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH