

Das Blech des Stärkeren

Auf deutschen Straßen verrohen die Sitten. Rücksichtslos kämpfen Radfahrer gegen Autofahrer und Fußgänger um ihren Platz auf engem Raum. Schuld an der wachsenden Aggressivität ist auch eine verfehlte Verkehrspolitik.

München, ein Dienstag Ende August, gegen 8.30 Uhr: Zum ersten Mal an diesem Tag rückt ein Krankenwagen aus, um einem verletzten Fahrradfahrer zu helfen.

Ein 43-Jähriger wollte einen entgegenkommenden anderen Radler anhalten, der auf der falschen Seite der Straße unterwegs war. Das hätte er besser nicht getan. Statt anzuhalten, schlägt der Geisterfahrer mit der Faust gegen dessen Arm und rast davon. Sein Opfer bleibt mit einem Knochenbruch zurück.

Ohne Unterbrechung geht es weiter, quer durch die Stadt sind Fahrradfahrer in Unfälle verwickelt. Eine Radlerin prallt gegen eine gerade geöffnete Autotür. Eine andere fährt gegen eine Mülltonne, die ein Anwohner soeben auf den Gehweg schiebt. Der Nächste übersieht eine Frau, die aus einem Linienbus steigt.

Es ist kurz vor halb zehn am Abend, als auf der Nymphenburger Straße ein Auto ausparkt und eine Radfahrerin übersieht. Die 50-Jährige kann nicht mehr ausweichen, stürzt, prellt sich den Arm und muss im Krankenhaus behandelt werden. Insgesamt elf Unfälle, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren, notiert die Polizei für diesen Tag. Ungezählt bleiben Flüche und Schimpftiraden, geballte Fäuste, Rängeleien, für die es keine Zeugen gibt und kein Ermittlungsprotokoll.

Auf deutschen Straßen verrohen die Sitten. Da wird gepöbelt und gedrängt; Autofahrer, Fußgänger und Radler kämpfen um ihren Platz auf engem Raum. Jeder Zentimeter zählt, jedes Mittel ist willkommen, jeder will der Erste sein. Freiwillig zu bremsen oder stehen zu bleiben kommt nur in Frage, wenn es gar nicht mehr anders geht.

Quer durchs Land stürzen sich Menschen in diesen neuen Straßenkampf, in einen Wettlauf der Aggressionen, doch eine Gruppe treibt es besonders wild: Fahrradfahrer. Ampeln scheinen für viele von ihnen nicht zu existieren, Stoppschilder werden gern übersehen, Einbahnstra-

ßen sind nur für die anderen da. Störende Autofahrer werden zur Not mit der flachen Hand durch einen gezielten Schlag aufs Dach ermahnt.

Früher galt der Mercedes-Stern als Symbol der eingebauten Vorfahrt, jetzt ist es der Fahrradlenker. Wer dahinter auf seinem Sattel sitzt, nimmt gern den gesamten Straßenraum für sich in Anspruch. Mal geht es auf dem Bürgersteig ein bisschen schneller voran, mal auf der Busspur oder auch kreuz und quer zwischen den Autos im Stau.

Man muss nur einmal in Berlin Unter den Linden mit dem Auto vor einer Ampel bremsen, die auf Rot springt, wenn Studenten morgens zur Uni und Angestellte ins Büro radeln. Binnen Sekunden ist der Wagen umzingelt, links und rechts schießen die Räder vorbei, die meisten rasen gleich weiter, der Rest sucht vor dem Kühlergrill auf dem Fußgängerüberweg die Poleposition und versperrt nun – Triumph! – zugleich Autofahrern und Passanten den Weg.

Danach geht's für Autos und Busse im Tempo der langsamsten Radler weiter, die demonstrativ nebeneinander fahren und für Überholversuche nur vorwurfsvolle Blicke übrighaben.

Ende August präsentierte das Statistische Bundesamt seine Zahlen über Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Demnach gab es in diesem Jahr von Januar bis Mai bei Unfällen 137 Getötete, ein Zuwachs um 7, 9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Zahl der Schwerverletzten stieg sogar um 43,5 Prozent auf 5045. Solche Zahlen können zwar je nach Wetterlage schwanken, der Trend ist in den vergangenen Jahren insgesamt sogar leicht rückläufig. Doch bleibt ein Befund konstant: Radfahrer sind als Gruppe überproportional betroffen.

Über 500 000 Menschen sind in Berlin bereits täglich mit dem Rad unterwegs, mehr als doppelt so viele wie vor zehn Jahren. In Freiburg legen die Einwohner schon ein Drittel ihrer Wege auf dem Rad



Berufsverkehr in Berlin

NORBERT MICHAELKE / DER SPIEGEL





JULIAN ROEDER / OSTKREUZ / DER SPIEGEL

Risikofaktor Auto: „Verschwinde, verdammt noch mal!“

zurück, bundesweit sind es rund zehn Prozent, bei steigender Tendenz. Bereits jetzt sind die Deutschen Europameister im Fahrradkauf und besitzen fast doppelt so viele Räder wie Autos: über 70 Millionen. Auf der weltgrößten Branchenmesse Eurobike feierten die Hersteller in Friedrichshafen gerade erst ihre jüngsten Erfolge und Erfindungen, als wären sie die neuen Porsches und Daimlers der Mobilität.

Die Machtverhältnisse auf den Straßen ändern sich, zwischen Blechlawinen im Stau windet sich eine Armee von Einzelkämpfern an die Spitze; auf dem Asphalt entwickelt sich eine neue, wilde Gesell-

schaftsordnung, die mit alten Revieransprüchen und Verkehrsregeln kollidiert und zu bissigen Gefühlsausbrüchen führt.

„Auf dem Fahrrad wird der Mensch zum Monster“, lästert die Münchner Autorin Annette Zoch in ihrem „Fahrradhasserbuch“. In Berlin wurden schon Plakate mit dem Slogan „Kampf den Kampf radlern“ aufgehängt.

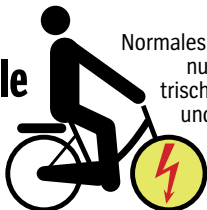
Die unangenehmsten Seiten der deutschen Verkehrsteilnehmer treten nun noch schärfer als in der Vergangenheit hervor, es geht um die Hoheit im Straßenverkehr, um Rechthaben und das Erteilen von Lektionen. Lieber fährt man frontal auf den Gegner zu, als die eigene

Vorfahrt aufzugeben; das Gefühl, moralisch überlegen zu sein, weil Fahrräder gut fürs Klima sind, ermächtigt zum konstanten Regelbruch. Ein neuer Straßen-Darwinismus macht sich breit, in dem das Blech des Stärkeren nicht mehr automatisch überlegen ist.

Jahrzehntelang war das Auto das Maß aller Dinge, war die autogerechte Stadt der schönste Traum der Kommunalpolitik, wurden Architekten und Städteplaner wie Le Corbusier für ihre Highway-trifft-Hochhaus-Visionen als Helden der Moderne gefeiert. Jetzt drängen die Fahrradfahrer nach vorn, selbstbewusst und aggressiv, und verlangen mehr Einfluss, ei-

Fahrräder für alle Fälle

Eine Modellauswahl

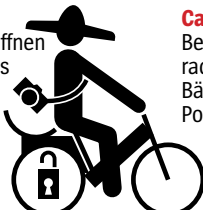


Pedelec

Normales Fahrrad – nur mit elektrischer Anfahr- und Schiebehilfe.

Mietrad

Touristen öffnen das Schloss mit einem Code und erobern fremde Städte im Sattel.



Cargobike

Bekannte Lastenradfahrer sind Bäcker und Postboten.



Liegerad

Wirbelsäulenfreundliche Lage im Schalen Sitz; ganz vorn sind die Pedale.



Fixie

Ursprünglich für Bahnradportler: „fixed gear“ (starrer Gang), keine Bremse und überhaupt: absolut verkehrsuntauglich. Kommt nur gut mit Kuriertasche.

Riksha
Der Menschen-Kraft-Wagen (japanisch: jin-riki-sha) ist die Mutter aller Taxen.



Bierbike

Oben bechern, unten treten. Die rollende Theke ist das einzige Fahrrad mit „Antriebslärm“.



gene, breite Spuren auf den Straßen und genügend Parkplätze für ihre Citybikes – zu Lasten der Autofahrer und anderer Verkehrsteilnehmer. Und immer mit Blick auf eine Neudefinition des öffentlichen Raums.

Deutschland, die Auto-Nation, wandelt sich zur Radl-Republic. Neben der Energiewende findet eine Verkehrswende statt, eine Volksbewegung, die das Leben auf den Straßen verändert.

Und sehr viel bunter macht. Da gibt es Omas, die auf ihrem elektronisch hochgerüsteten Pedelec am gemütlichen Velotaxi vorbeisaußen; Pizzaboten, die sich auf ihrem neuen Cargobike an Müttern mit extrabreitem Kinderanhänger vorbeischlängeln; oder Mountainbiker, die gut gefedert auf dicken Reifen mühelos jeden Bordsteig nehmen und die ganze Stadt als Trekkinggebiet betrachten. Sie haben ja nichts zu verlieren – außer ihren Ketten.

Kein Radweg ist für sie gut oder groß genug. Sogenannte Conferencebikes benötigen mit bis zu sieben im Kreis sitzenden Radlern leicht den Platz eines Kleinwagens, Bierbikes verlagern gleich eine ganze Theke auf die Straße. Wagemutige suchen auf ihrem „Fixie“ zwischen Auto- und Motorbikes einen besonderen Nervenkitzel, obwohl das Berliner Verwaltungsgericht die bremslosen Vehikel (siehe Grafik) als „Gefahr für die öffentliche Sicherheit“ bezeichnet hat.

Veteranen können sich schon an die späten siebziger Jahre erinnern fühlen, als alternative Fahrradschrauber basisdemokratisch an einer ökologischen Verkehrswende bastelten, Manufakturen und Kollektive gründeten und Visionen gegen den motorisierten Individualverkehr entwarfen. Größere Konsequenzen hatte das nicht, das Hollandrad mit dem Anti-AKW-Aufkleber blieb ein eher rührendes Symbol.

Jetzt sehen sie ihre Zeit gekommen. „Wir wissen alle, dass das fossile Zeitalter zu Ende geht, wir wissen, dass wir eine existenzbedrohende CO₂-Problematik haben, wir wissen, dass unsere Gesellschaft



Stefan Schmidt, 44 Jahre, Rikscha-Fahrer aus Berlin:

„Ich versuche, auch bei stärkstem Verkehr immer gelassen zu bleiben. Bei mir geht es sowieso nicht darum, der Schnellste zu sein, sondern meinen Kunden etwas von der Stadt zu zeigen. Deshalb kann ich auch gut den anderen Verkehrsteilnehmern die Vorfahrt überlassen. Mein Traum wäre es, wenn die Strecke Unter den Linden bis Brandenburger Tor komplett autofrei bliebe.“

unter Bewegungsmangel leidet, wir spüren, dass der immer weiter anwachsende Verkehr einen enormen Landschaftsverbrauch mit sich bringt.“ So formuliert es Albert Herresthal, dessen Verbund Service und Fahrrad aus der alternativen Radlerbewegung hervorgegangen ist.

Was damals eine Nischenposition war, wird gesellschaftsfähig; der Aufschwung der Grünen steht auch für ein Lebensgefühl, in dem die neue 33-Gang-Kettenschaltung mehr Eindruck macht als ein 300-PS-Motor. Der Anteil junger Menschen, die ein eigenes Auto für erste-

benswert halten, sinkt seit Jahren. „Das Rad ist zuweilen das, was früher das Cabrio war: ein Statussymbol!“, räumte im Mai, ungläubig staunend, sogar der ADAC in seiner Zeitschrift „Motorwelt“ ein. Solche Anerkennung haben die Radler vom Klassenfeind bis dahin wohl noch nicht bekommen.

Nur die Politik hat sich noch nicht überall darauf eingestellt, viele Verantwortliche in Bund, Ländern und Gemeinden nehmen den Verkehr immer noch durch die getönten Scheiben ihrer Dienstwagen wahr. Handtuchbreite, schlecht gepflasterte, auf den Bürgersteig gequetschte Fahrradwege stehen bis heute in vielen Städten für eine missratene Verkehrspolitik, die als Hauptgrund für die Probleme auf den Straßen gelten kann.

Der Bund geht mit schlechtem Beispiel voran. Obwohl die insgesamt rund 38 000 Kilometer langen Bundesstraßen in seiner Verantwortung bislang knapp zur Hälfte mit Radwegen ausgestattet sind, kürzte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) die Investitionen dafür dieses Jahr von 100 auf 80 Millionen Euro – für den Straßenbau stehen dagegen 7,1 Milliarden Euro bereit.

Auch grundsätzlich zeigt die konservativ-liberale Regierung wenig spürbares Interesse, ihre autofreundliche Politik mit dem wachsenden Fahrradverkehr in Einklang zu bringen. Zwar will Ramsauer die Interessen von Rad- und Autofahrern berücksichtigen und ruft alle Verkehrsteilnehmer zur Ordnung: „Für Rambos ist auf deutschen Straßen kein Platz – egal ob sie am Steuer eines Autos oder auf einem Fahrrad sitzen.“

Doch der „Nationale Radverkehrsplan“, den Rot-Grün 2002 zur „Förderung des Radverkehrs in Deutschland“ beschlossen hatte, läuft in wenigen Monaten aus. Über einen Nachfolgeplan wird derzeit noch nachgedacht.

Angela Merkel (CDU) könnte ein Beispiel geben. Doch die Kanzlerin setzt auf andere Symbole. Diese Woche wird sie, wie jedes Jahr, die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt eröffnen

Einrad

Für Minimalisten, die auf Vorder- und Hinterrad, Lenker und Bremsen pfeifen.



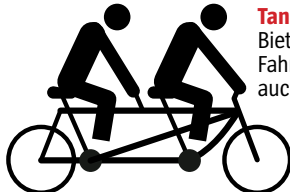
Dreirad für Rentner

Mobilmachung für Senioren. Die kipp-sicheren Drahtesel schaffen mehr Nutzlast als jeder Shopper.



Tandem

Bietet Platz für mindestens zwei Fahrer. Lange Versionen messen auch schon mal 28 Meter.



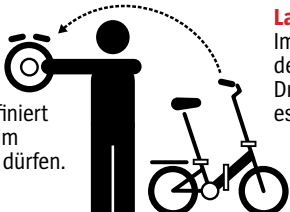
BMX-Rad

Der Freestyler geht damit in die Halfpipe. „E.T.“ brachte es sogar zum Fliegen.



Faltrad

In den Sechzigern als Klapprad berühmt-berüchtigt. Heutige Modelle werden so raffiniert gefaltet, dass sie teils im Handgepäck mitreisen dürfen.



Lauftrad für Kinder

Im Prinzip die Draisine des Freiherrn von Drais. Pedale gibt es nicht.



Kinderanhänger

Moderne Fahrgastzelle: Sicherheitsgurt, Knautschzone und Stauraum für die Babytasche.



Velomobil

Der einzige „Pkw“, der Radwege benutzen darf. Die Vollverkleidung hält Wind, Regen und Schmutz fern.





RETO ZIMPEL

Radfahrer in einer Fußgängerzone: „Für Rambos ist auf deutschen Straßen kein Platz“

und die Branche und ihre neuesten Limousinen feiern. Fahrräder bleiben Fachpolitikern aus den hinteren Reihen überlassen.

„Die meisten Kollegen im Bundestag sehen das Fahrrad nur als Freizeitgerät“, lästert der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Stephan Kühn. „Autos haben immer Vorrang“, sagt seine SPD-Kollegin Kirsten Lühmann. Und für die Union beschreibt der Abgeordnete Gero Storjohann, warum fahrradpolitisch aus seiner Sicht so wenig zu erreichen ist: „Das Geld fehlt.“

Dabei gibt es längst eine Renaissance jener Technik, die Ende des 19. Jahrhunderts schon einmal den Verkehr revolutionierte. Fahrräder wurden damals zum Massenprodukt. Auf der Stanley Bicycle Show in London – ein Vorgänger der heutigen Automessen – führten 1895 mehrere hundert Hersteller dem staunenden Publikum schon 3000 verschiedene Modelle vor. In den USA wurde die Fahrradindustrie zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige des Landes.

Millionen Menschen hatten ein neues Transportmittel zur Verfügung, Mobilität war nicht länger ein Privileg der Oberschicht, Arbeiter konnten nun zur Fabrik pendeln und mussten nicht länger zusammengepfercht in Laufnähe der Schlote wohnen, Vororte breiteten sich aus.

Und auf dem Land setzte sich der Genpool neu zusammen. Familiennamen, die jahrhundertlang an wenige Dörfer gebunden waren, tauchten allmählich in Orten auf, die viele Kilometer entfernt lagen – der Radius für die Brautschau hatte sich, dem Zweirad sei Dank, erweitert.

„Das erste goldene Zeitalter des Rades begann“, schwärmt der englische Autor

Robert Penn. Er hat diese Entwicklung in seinem Buch „Vom Glück auf zwei Rädern“ beschrieben, für ihn ist das Fahrrad „eine der größten Erfindungen der Menschheit“, gleich neben Druckerpresse, Telefon und Elektromotor.



FRIEDEL ANMANN / DER SPIEGEL

**Christoph Reuss, 46,
Arzt aus Freiburg,
mit Maria, 5, und Jakob, 11:**

„Wir sind jeden Tag mit dem Rad unterwegs. Mein Sohn fährt zur Schule und ich zur Arbeit und zwischendrin rasch zum Mittagessen nach Hause. Das dauert nur 10 Minuten, mit dem Auto brauche ich 20. Denn Freiburg ist an vielen Stellen wirklich autofahrerunfreundlich. Ich fahre überwiegend mit dem Rad, aber man muss den Autofahrern ja nicht Steine in den Weg legen.“

Doch bald setzte auch schon der Niedergang ein. Fahrradhersteller wie Edoardo Bianchi, Adam Opel oder Armand Peugeot und ihre Partner oder Erben nutzten Erfindungen wie Kettenantrieb, Speichen und Differentialgetriebe für ein noch viel größeres Geschäft: den Autobau. Bestehende Fahrradwerkstätten wurden nach und nach durch Autowerkstätten ersetzt, Autofahrer eroberten jene Straßen, deren Ausbau die Fahrradindustrie zuvor energisch gefordert hatte. Der Siegeszug des Autos begann, Fahrräder wurden an den Rand gedrängt oder ganz aus dem Verkehr verbannt.

Anfang dieses Sommers, am 5. Juni in Berlin, schien es zumindest einen Tag lang, als wäre diese Verbannung endgültig abgelaufen, als kehrten die Radler an ihren angestammten Platz zurück. Schließlich waren sie vor den Autos da. 150 000 von ihnen legten auf einer Sternfahrt das Zentrum lahm und forderten „freie Fahrt für freie Räder“. Verdutzte Autofahrer mussten warten, bis der Tross verschwand und die Invasion fürs Erste überstanden war.

Große und kleine Machtdemonstrationen gab es auch in anderen Städten, Mitte August etwa in Frankfurt am Main. Eskortiert von einem stattlichen Polizeiaufgebot, rasten 2000 Fahrradfahrer über die Stadtautobahn, dann eroberten sie – ohne Ampeln beachten zu müssen – alle vier Spuren einer Ausfallstraße und winkten vernügt bis hämisch den zum Warten verdammt BMWs und Porsches der Bankenmetropole zu. Zwischendurch versammelten sie sich vor einem Stützpunkt ihres mächtigen Gegners ADAC, den sie als Relikt der Geschichte, als historisch überholten „Blechkistenverein“ verspotteten.

„In dieser Nacht gehört Frankfurt uns“, rief ihr Anführer in die Menge. Werner Buthe, 51, stand in kurzen Radlerhosen auf einem Fahrradanhänger, er hat die erste Frankfurter „Bike-Night“ organisiert, um noch mehr Menschen aufs Rad zu bekommen und ein friedliches Miteinander im Verkehr einzufordern.

Hinter ihm glomm das schwarz-gelbe Logo der Autolobby, dessen Buchstaben im verregneten Abendhimmel wie eine untergehende Vision zu zerfließen schienen. Und vor ihm drängelten sich seine Radler, die Mitglieder und Anhänger des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC, einige von ihnen sprachen düster von einem „Krieg auf der Straße“.

Könnte es nicht auch etwas friedlicher laufen? Vielerorts hat sich der Ton auf der Straße dramatisch verschärft. Zum Beispiel in Hamburg an einem Spätsommernmorgen im Stadtteil Eimsbüttel. Etwa 20 Schulkinder warten an einer vierspurigen Kreuzung der Osterstraße auf Grün, alle suchen ihren Weg durchs Chaos, die Nerven liegen blank. Es wird gekeift, gehupt und geklingelt. Als sich ein Junge



Fahrradunfall in Dresden: Verkehrspsychologen beobachten fassungslos, was die Straße aus ihren Benutzern macht

auf seinem Rennrad an der Autoschlange vorbeidrängelt, dreht ein Autofahrer seine Fensterscheibe herunter: „Verschwinde, verdammt noch mal!“

In Berlin radelt Ulrike Amthor, 70, von einem Aldi-Markt in Prenzlauer Berg nach Hause. Andere Fahrradfahrer machen ihr Angst. „Viele stoppen nicht mehr an der roten Ampel und rasen ohne Rücksicht durch die Straßen“, schimpft sie. „Ich finde es unverschämte, dass die Verkehrsregeln ständig missachtet werden.“

Besonders bedroht fühlen sich Passanten wie Bernd Irrgang. Er ist Vorsitzender des Bundes der Fußgänger und sieht seine Klientel als bedrohte Spezies. Rüpel im Verkehr will er persönlich zur Vernunft bringen, es kümmert sich ja sonst niemand darum. „Die Radler gelten bei der Politik immer als die Guten“, sagt Irrgang.

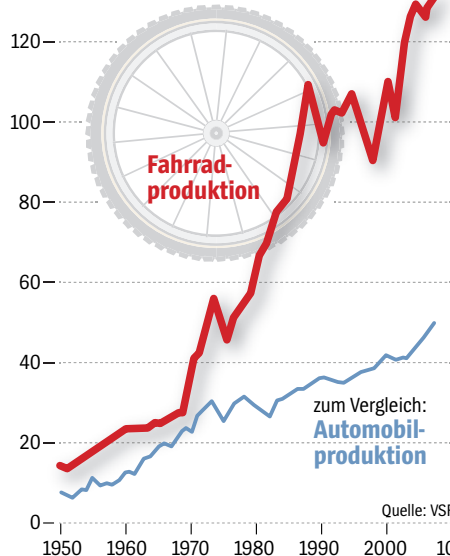
Deshalb lauert er in Frankfurt am Main an der Konrad-Adenauer-Straße auf Fahrradfahrer, die über den Bürgersteig brettern, anstatt zu schieben. Er möchte sie anhalten und ermahnen, aber das ist eine hoffnungslose Mission: „Immer wieder werde ich beschimpft und für blöd erklärt.“

Natürlich sorgt sich auch die Polizei um die Verkehrsmoral. In vielen Städten

beobachtet sie bei Radfahrern ähnlich gefährliche Verhaltensweisen wie bei Autofahrern. Das Telefonieren mit dem Handy gehört ebenso dazu wie das Verschicken von SMS beim Freihändigfahren, am besten noch untermalt durch laute Musik aus voluminösen DJ-Kopfhörern – sollen halt

Fest im Sattel

Weltweite Fahrradproduktion in Millionen



die andern aufpassen, es wird schon nichts passieren. Hinzu kommen Klassiker wie fehlende Beleuchtung oder mangelhafte Bremsen.

Zwar sind häufig rücksichtslose Autofahrer an Unfällen schuld. Ebenso oft verursachen aber unvorsichtige oder aggressive Fahrradfahrer einen Crash.

Radler „überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten“ regelmäßig, heißt es in einer aktuellen Analyse der Berliner Polizei; sie steuern Vehikel, die oft nicht verkehrssicher sind, befahren „verbotswidrig“ Straßenteile und schlängeln sich „ohne ausreichenden Platz“ an Autos vorbei. Und wenn's kracht, rasen sie manchmal einfach davon.

In München, wo die Zahl der Radlerunfälle im ersten Quartal 2011 – auch witterungsbedingt – um über 40 Prozent zunahm, ist die Hälfte aller Zusammenstöße selbstverschuldet. „Wir brauchen eine neue Kultur des Radfahrens“, sagte Robert Kopp, der Vizepräsident der Münchner Polizei. Seine Beamten haben in diesem Sommer 12 500 Fahrradfahrer kontrolliert, 60 Prozent von ihnen hatten Verkehrsregeln missachtet.

Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) hat sich schon vor Jahren persönlich mit dem Problem beschäftigt. Er hat sogar ein kleines Buch über sein Leben

als Radler verfasst. „Im Selbstversuch habe ich festgestellt, dass ich mir *überhaupt nichts* denke, wenn ich munter radelnd gegen die Verkehrsordnung verstoße“, schreibt er in seinem Text („Stadtradeln“); mit Umweltschutz habe es schon mal gar nichts zu tun. Das Fahrrad sei vielmehr „ein Instrument, um aus unserer Rechtsordnung auszubrechen“.

Man solle es auf einer kleinen „Radlfahrt“ nur selbst probieren: „Stimmt es nicht, dass Sie schon auf dem Trottoir starten? Gegen die Einbahnstraße fahren? Bei Rotlicht weiterfahren, wenn kein triftiger Grund entgegensteht?“

Fahrradfahrer erleben wohl so etwas Ähnliches wie der Marlboro-Cowboy auf seinem Pferd, schwärmt der Politiker, den Geschmack von Freiheit und Abenteuer. Wer sich in den Sattel schwingt, könne endlich mal alle Gesetze und Regeln hinter sich lassen, „um kurzzeitig der Anarchie zu frönen“.

David Byrne, Mitbegründer der Band Talking Heads, schwärmt in seinen „Bicycle Diaries“ vom Fahrradfahren sogar als meditativem Vorgang. Das konstante mechanische Treten in die Pedale „beschäftigt das Bewusstsein und lenkt es ab“, schreibt er. „Das fördert einen Geisteszustand, in dem einiges, aber nicht zu viel, aus dem Unterbewusstsein nach oben sprudelt.“

Mobilitätsforscher und Verkehrspsychologen können mit solchen Phantasien wenig anfangen; sie beobachten fassungslos, was die Straße aus ihren Benutzern macht. „Verkehr desozialisiert“, sagt Andreas Knie. Der Soziologieprofessor beschäftigt sich im Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung mit der Frage, wie Mobilität und sozialer Wandel zusammenhängen. Sein Fazit: je ausgeprägter die Ich-Gesellschaft, desto größer die Verkehrsprobleme.

Knie schwebt eine urbane „postfossile Mobilitätskultur“ vor, in der die knappen Ressourcen Energie, Raum und Zeit effizient genutzt werden. In dieser Welt wäre das Fahrrad für einen Großteil der Strecken das vielleicht perfekte Fortbewegungsmittel, nur die Platzfrage muss noch gelöst werden. „Der Kampf um den Raum hat begonnen“, sagt Knie.

Er kann das vor seinem eigenen Büro beobachten. Es liegt an einer der wichtigsten Ost-West-Magistralen der Stadt, Tausende Autos fahren täglich auf vier Spuren über die Uferstraßen des Landwehrkanals, nur für Fahrradfahrer ist kaum Platz vorgesehen. Solche Verhältnisse, sagt Knie, machten Radfahrer zu „Desperados, die jeden Tag mindestens einmal dem Tod ins Auge sehen“.

Menschen im Verkehr fühlen sich, wie im Internet, anonym; das verleitet zu zügellosem Verhalten. Und zum bedenkenlosen Rollenwechsel. Wer morgens am Steuer über vorbeifahrende Radler



**Barbara Ruf, 69,
Taxifahrerin aus Freiburg:**

„Ich fahre seit 37 Jahren Taxi in Freiburg – und ich versuche täglich zu verhindern, dass ich einen Radfahrer auf die Haube kriege. Bislang hat das geklappt, aber mir haben sie schon mal den Außenspiegel im Vorbeifahren abgehauen. Viele fahren wirklich sehr rigoros – aber das behaupten die von uns sicherlich auch. Und auch da ist was dran.“

schimpft, lästert womöglich am Nachmittag auf dem Sattel über einen rücksichtslosen Porsche und springt abends fluchend zur Seite, weil ein Mountainbiker über den Bürgersteig rast.

Viele, wenn nicht die meisten Verkehrsteilnehmer verhalten sich auf der Straße schizophoren und haben, je nach aktueller Fortbewegungsart, keine Probleme damit, andere mal eben vom Kampfgenossen zum Klassenfeind zu erklären. Das Verkehrsmittel wechselt, aber die Perspektive bleibt – die anderen sind im Weg.

Burkhard Horn ist der oberste Verkehrsplaner im Land Berlin, er hat sich mit den Interessenkonflikten auf dem Berliner Asphalt beschäftigt. „Der Trend zur Individualisierung macht vor unseren Straßen nicht halt. Gemeinsinn und Rücksichtnahme stehen nicht mehr hoch im Kurs“, sagt er. „Unterm Strich zähl ich“, das sei für viele die wichtigste Verkehrsregel.

Lange haben Horn und seine Beamten zuletzt an einem neuen Verkehrskonzept gearbeitet, das die oft fahrradfeindliche Grundhaltung der Hauptstadt revidieren und letztlich eine „Umverteilung des Straßenraums“ erreichen soll. „Das Auto hat an Image verloren, das Fahrrad gewonnen. Diese Chance gilt es zu nutzen“, heißt es in dem Papier, das unter anderem

Radschnellwege, grüne Wellen für Radler und die „Umnutzung von Kfz-Stellplätzen“ für Räder verspricht.

Der Nachholbedarf ist enorm. Berlin investiert gerade mal zwei Euro pro Jahr und Einwohner in die Fahrradinfrastruktur, insgesamt rund sieben Millionen Euro. Die drei Opernhäuser der Stadt bekommen pro Jahr 18-mal so viel.

Horns Pläne sind zum großen Teil noch gar nicht umgesetzt, da tobt bereits ein Verteilungskampf um die begehrten Flächen, der vor allem eines beweist: Fahrradfahrer sind eigentlich nirgends erwünscht.

Werden Auto- durch Radspuren ersetzt, schimpft die Lokalpresse schnell über „Fehlplanung“ und unnötige Staus. Bleiben dagegen die Radwege auf dem Bürgersteig, protestieren Fußgänger-Lobbyisten. „Der Gehweg ist der letzte verbliebene Freiraum für die Bürger der Stadt“, sagt Stefan Lieb von Fuß e.V. Radler sollten endlich ganz auf die Straße verschwinden: „Nach oben buckeln, nach unten treten“, so könne es nicht weitergehen.

Aber auch auf den Busspuren sind sie nicht erwünscht. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) wiesen ihre Busfahrer zwischenzeitlich sogar an, Fotos von besonders auffälligen Störenfriedern zu schießen. „Der Senat muss sich entscheiden, wen er bevorzugen will – den öffentlichen Nahverkehr oder die Radfahrer“, sagt eine Sprecherin der BVG.

Horn hat die Hoffnung noch nicht aufgegeben, aber er hat auch verstanden, dass seine Verkehrswende noch am Anfang steht, dass die Menschen auf seinen Straßen sich noch aneinander gewöhnen müssen. „Autofahrer müssen erst mal lernen, Radler zu akzeptieren“, sagt er. In seiner Not lässt er jetzt zusammen mit seinen Kollegen aus Freiburg eine öffentliche Kampagne zum Konfliktabbau entwickeln. Sie soll das Verkehrsklima verbessern.

Ebenso mühsam dürfte der Umgewöhnungsprozess in der Kommunalpolitik werden. Generationen von Stadt- und Regionalplanern haben vom kleinsten Dorf bis zur Metropole über die Jahrzehnte Milliardensummen verbaut, um Autofahrern ein schnelles Durchkommen bis in den hintersten Zipfel der Republik zu ermöglichen. Alte Gassen und Plätze, mitunter ganze Straßenzüge mussten deshalb weichen. Und weil neue Straßen meist neuen Verkehr erzeugen, folgte eine Baustelle der anderen.

So ist es zum Beispiel Frankfurt am Main ergangen. Die Stadt ist eigentlich für Fahrradfahrer ideal. Sie ist kompakt, die Entfernungen zwischen den Vierteln sind gering, die wenigen Hügel im Stadtgebiet steigen nur sanft an.

Doch im vergangenen Jahrhundert, nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, haben die Lokalpolitiker alles ge-

tan, um Frankfurt mit viel Asphalt und Beton zum Inbild einer autogerechten Stadt zu machen. Autobahnen wurden weit ins Stadtgebiet hineingeführt, große Parkhäuser aus dem Boden gestampft, neue Straßenschneisen in die enge Innenstadt gehauen.

Um ihre Vision perfekt zu machen, ließen die Planer in den achtziger Jahren sogar haufenweise Straßenbahngleise aus den Fahrbahnen reißen – das Leitbild hieß „schienenfreie Innenstadt“. Auch im Umland wurde möglichst viel fürs Auto getan. Mit dem Programm „Staufreies Hessen“ setzte und setzt die hessische Landesregierung schon lange auf einen kontinuierlichen Ausbau der Autobahnen rund um Frankfurt, dadurch kommen Pendler mit ihren Autos noch schneller in die Stadt.

Fahrradfahrer waren in dieser Welt nur marginal vorgesehen, die Stadt spendierte ihnen hier und da einige schmale Streifen am Straßenrand oder auf dem Bürgersteig. Sie waren so unbequem wie gefährlich, weil Radler entweder mit Passanten aneinandergerieten oder von abbiegenden Autos leicht übersehen wurden.

Es wird wohl das Geheimnis der damaligen Verkehrsdezernenten Frankfurts (und vieler anderer Städte) bleiben, was sie mit solchen Plänen bezweckten – außer vielleicht ein gigantisches Konjunkturprogramm für die Hersteller jener meist roten, rechteckigen oder rautenförmigen und stets holprigen Pflastersteine, die bis heute das Fahrradfahren auf solchen Wegen erschweren.

„So dusselig würde das heute keiner mehr bauen“, sagt Stefan Majer, 53, der aktuelle Verkehrsdezernent der Stadt. Er ist seit Mitte Juni im Amt, Mitglied der Grünen und sagt, dass er fast all seine Amtstermine mit dem Rad erledige. Er hat sich vorgenommen, den innerstädtischen Radverkehr von 15 auf 20 Prozent zu steigern. Leicht wird das nicht. Die CDU, die in Frankfurt mit den Grünen koalitiert, hat ihm gleich zum Amtsantritt mitfühlend eine Fahrradpumpe geschenkt. Damit ihm „die Luft nicht ausgeht“.

Bundesweit mühen sich nun, wie Majer in Frankfurt, zahlreiche Verkehrsdezernenten, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. So soll im Ruhrgebiet eine rund 85 Kilometer lange und sechs Meter breite „Rad-B1“ entstehen, die Städte wie Essen, Duisburg, Gelsenkirchen und den Kreis Unna miteinander verbinden soll.

Die Planer hoffen, dass künftig auf dieser Strecke bis zu zwei Millionen Menschen zur Arbeit radeln und so die ständig überfüllte Autobahn A40 entlasten. Elektroräder, deren Verbreitung rasant wächst, sollen auch Arbeitswege von 10 bis 20 Kilometern möglich machen.

Auch in den Stadtzentren werden neue Prioritäten gesetzt, viele Kommunen ei-

fern dem Vorbild der Fahrradhochburg Münster nach. So hat sich Aachen eine „konsequente radverkehrsfreundliche Auslegung der Straßenverkehrsordnung“ verschrieben. Die Kommune richtete in den Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen ein, erklärte auf über hundert Kilometern alte Wirtschaftswege zu Radrouten und nutzte eine stillgelegte Bahnstrecke für einen Radweg, der das Umland anbindet.

In Nürnberg hält Oberbürgermeister Ulrich Maly (SPD) mobile Bürgerversammlungen auf der Straße ab. Mit dem Fahrrad oder zu Fuß geht es dann quer durch die Stadt, um vor Ort Verbesserungsvorschläge zu diskutieren. Die Kreisverwaltung Düren wurde derweil als erster „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ Nordrhein-Westfalens ausgezeichnet, weil sie Autoparkplätze für Fahrräder freiräumte, Duschen für verschwitzte Pendler einbaute und künftig 25 Prozent des Dienstverkehrs erstrampeln lassen will.

Dennoch werden weiterhin zwei Denkschulen die Debatte über den Straßenverkehr prägen. Die eine geht vom Fahrradfahrer aus und entwickelt Lösungsansätze vor allem aus seiner Perspektive. Anhänger dieser Richtung können sich noch gut an Zeiten erinnern, in denen sie als ver-

bohrte „Öko-Freaks“ verspottet wurden, als Spinner, die von einer autofreien Gesellschaft phantasierten.

Dass sie jetzt mit ihren Vorstellungen in mehr und mehr Rathäusern und Ministerien wenigstens gehört werden, ist für sie eine neue Erfahrung. „Das Fahrrad hat keine politischen Feinde mehr“, sagt Albert Herresthal, der Sprecher des Verbundes Service und Fahrrad.

Herresthal hatte in den siebziger Jahren in Berlin-Kreuzberg mit Gleichgesinnten das „Kollektiv Rostige Speiche“ gegründet, mit Fahrrad-Demos wollten sie damals den „Langsamverkehr“ in die Tat umsetzen. Jetzt sieht er sich seinen Zielen ein gutes Stück näher. Anstelle von Autobahnen sollten grundsätzlich lieber „Fahrrad-Highways“ wie im Ruhrgebiet gebaut werden, fordert er. Und niemand solle noch auf ein eigenes Auto angewiesen sein, sein Ideal ist das Ineinandergreifen verschiedener Verkehrsträger – mit möglichst niedrigem Pkw-Anteil: „Künftig muss im Verkehr folgende Regel gelten: Nutzen statt besitzen.“

Die andere Denkschule stellt nach wie vor das Kraftfahrzeug in den Mittelpunkt. Dahinter stehen die milliarden schweren Interessen der Autoindustrie, Hunderttausende Arbeitsplätze, der umsatzstärkste Teil der deutschen Volkswirtschaft.

Reflexhaft kämpfen ihre Lobbyisten von jeher für neue Straßen und mehr Parkplätze. „Städte müssen weiterhin mit dem Pkw erreichbar bleiben“, fordert beispielsweise der ADAC mit Blick auf Umweltzonen und drohende Fahrverbote in Stadtzentren; Radfahrer dürften sich „ihre Verkehrsregeln nicht selbst stricken“.

Denn in dieser Welt gelten Radler häufig noch als wildgewordene Eindringlinge, die am besten mit neuen Vorschriften und scharfen Kontrollen zu bekämpfen sind. Im Gespräch ist beispielsweise ein – wie auch immer umzusetzendes – Tempolimit für Radler, die kombinierte Geh- und Fahrradwege benutzen („Innerorts gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h“). Ebenfalls diskutiert werden eine Helmpflicht, eine Warnwestenpflicht, eine Nummernschild-, Führerschein- und Versicherungspflicht sowie das Verbot von Alkohol auf dem Sattel. Fehlt nur noch eine verpflichtende Spaßbremse für alle.

Für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr und mehr Sicherheit für Fahrradfahrer empfehlen die Autokonzerne nicht etwa den freiwilligen Rückzug auf weniger Pkw-Spuren und Parkplätze oder gar zusätzliche Tempolimits für den motorisierten Verkehr, sondern raffinierte technische Lösungen für noch mehr Freude am Fahren.

So würde BMW Radler und Passanten gern mit einem Transponder ausstatten, der Signale an Wagen in unmittelbarer



**Rhami El-Dirin, 16,
Schüler aus Bielefeld:**

„Wenn es mal eng wird und die Autofahrer dicht auffahren, dann fahr ich auf den Bürgersteig. Wenn die Straße leer ist, ich in Eile bin oder keine Lust habe zu bremsen, fahre ich über rote Ampeln – das passiert oft. Aber keiner interessiert sich dafür.“

MARK MÜLLHAUS / ATTENZIONE / DER SPIEGEL



JULIAN ROEDER / DER SPIEGEL

Gefahrenzone Straßenkreuzung: Sind Fahrradfahrer bald nur noch ein Störfall für den Bordcomputer?

Umgebung sendet. Elektronische Systeme würden dann Position und Bewegung verletzlicher Verkehrsteilnehmer ins Cockpit melden und den Fahrer vor Gefahren warnen, die erst hinter der nächsten Ecke lauern.

Mercedes arbeitet an einem Algorithmus, der Echtzeitbilder aus Bordkameras verarbeitet. Das System soll in zwei Jahren in Serie gehen und dafür sorgen, dass damit ausgestattete Limousinen automatisch ausweichen oder bremsen, wenn ein Radfahrer unerwartet ihren Weg kreuzt.

Ist das die Zukunft? Werden bald technisch hochgerüstete Autos ein Straßenbild dominieren, in dem Fahrradfahrer nur noch ein Störfall für den Bordcomputer sind?

In Freiburg macht sich Georg Herffs für eine andere Lösung stark. Sie ist technisch konventionell, aber dafür verkehrspolitisch radikal.

Um sie zu verstehen, muss man nur einmal an einem Spätsommertag mit ihm durch die Stadt radeln. Die Sonne scheint, die Eisverkäufer machen bereits am frühen Vormittag ein gutes Geschäft, und Herffs, der in Freiburg die Verkehrsplanung leitet, präsentiert vom Sattel aus die Stadt wie ein ökologisches Wunderland.

Am Hauptbahnhof, wo andernorts ein wuchtiges Parkhaus stünde, ragt „Mobile“ neben den Gleisen auf, ein zweigeschossiges Gewirr aus Stahl und Holz, das Platz für tausend Räder bietet. Weiter geht es über eine Brücke, die nur für Radfahrer und Fußgänger offen steht, entgegen der Fahrtrichtung durch Einbahnstraßen, dann folgt eine „Fahrradstraße“ mit großem blauem Piktogramm auf der Straße, in der sich Autos dem Radverkehr unterordnen müssen.

Fast 30 Prozent des Verkehrs in der grünen Uni-Stadt entfallen auf Radfahrer, weil Herffs Vorgänger schon seit den siebziger Jahren an sie gedacht haben. Trotzdem ist das System inzwischen überfordert, fast droht schon ein Verkehrsinfarkt der besonderen Art. Manche Altstadtgasen sind so sehr mit Fahrrädern zugestellt, dass die Fußgänger nur schwer an ihnen vorbeikommen. An einigen Stellen musste die Stadtverwaltung schon Parkverbote für Räder verhängen, damit die Leute wenigstens aus der Straßenbahn aussteigen können.

Beschwerden gibt es auch über die vielen Raser unter den Radlern. „Das Tempo wird immer höher“, sagt Herffs.

Abhilfe soll jetzt ein neues System an Radschnellwegen schaffen. Eine dieser

Schnellstraßen führt schon heute an der Dreisam entlang über einen Uferweg ins Zentrum. 10 000 Radler pro Tag nutzen diese Strecke, morgens und am späten Nachmittag wird es regelmäßig eng. Wie auf der Autobahn drängeln dann die Sportfahrer nach vorn, Berufspendler halten stur ihr Tempo, dazwischen bummeln Familien auf dem Weg ins Freibad. „Im Berufsverkehr ist es manchmal die Hölle“, sagt Herffs, der täglich auf dem Uferweg ins Technische Rathaus fährt.

Vielleicht stellen Radfahrer in gar nicht so ferner Zeit die Mehrheit im Freiburger Stadtverkehr. Je zahlreicher sie werden, desto mehr gleichen sie sich offenbar den ungeliebten Autofahrern an; siehe Parkplatznot, Staus und rücksichtslose Raser.

Ein bisschen ist es wie mit den unterdrückten Schweinen in George Orwells „Farm der Tiere“. Nachdem sie sich befreit hatten, übernahmen sie alle schlechten Eigenschaften des zuvor herrschenden Bauern.

Einen ziemlich überzeugenden Unterschied allerdings gibt es: Fahrräder stinken nicht.

MATTHIAS BARTSCH, STEFAN BERG, SIMON BOOK, MARKUS DEGGERICH, LAURA GITSCHIER, MANUEL HECKEL, FRANK HORNIG, GUIDO KLEINHUBBERT, PETER MÜLLER, MICHAEL SONTHEIMER