

Es ist merkwürdig: Immer mehr Bürger nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt, aber das Gros der Journalisten berichtet immer noch ganz im Sinne der Autolobby. Dabei ist völlig klar, dass das Velo ein annähernd perfektes Vehikel für die urbane Mobilität ist: Es macht keinen Krach und keinen Dreck und es verbraucht ziemlich wenig Platz. Das kann man immer wieder schön miterleben, wenn man einer **Critical-Mass**-Rundfahrt in Düsseldorf teilnimmt – drei Dutzend Radler belegen maximal den Platz, den zwei Pkw im Straßenraum belegen. Und trotzdem: Kaum werden auf der straßenbahnfreien Friedrichstraße zwei gestrichelte Linien gezogen und Fahrradsymbole auf der Fahrbahn angebracht, jaulen die Schreibleute auf. Große Katastrophe! Der Autoverkehr wird behindert! Dabei ist der Autoverkehr in der Stadt die eigentliche Katastrophe.

Umdenken in der Verwaltung

Um das zu erkennen, muss man weder Autohasser, noch Fan des Rades oder es ÖPNV sein. Motorisierter Individualverkehr in der Stadt ist gefährlich, schmutzig, ineffizient und letztlich dumm. Nun haben die Erfinder der Düsseldorfer U-Bahn vor etlichen Jahrzehnten ja noch gedacht, mit der Verbannung der Bahn unter die Erde würde oben mehr Platz fürs Auto geschaffen. Selbst bei der Planung der neuen Wehrhahnlinie war das vorherrschende Meinung. Aber das Wissen um urbane Mobilität hat sich – wenn auch langsam – weiterentwickelt, und in der hiesigen Stadtverwaltung ist es auch dank politischer Impulse aus der Bürgerschaft zu einem ansatzweisen Umdenken gekommen. Neben PR-wirksamen Projekten wie dem **RADschlag** bewegt sich ganz praktisch etwas.

Leider haben die Planer in Düsseldorf wenig Erfahrung damit, die Stadt fahrradfreundlich zu machen, und haben sich bei anderen Kommunen – vor allem in den Niederlanden und Dänemark – nur die Ergebnisse, nicht aber die Methoden abgeguckt. Anders ist die Art und Weise, wie die neue Fahrradspur vom Bilker Bahnhof bis zur Oberkasseler Brücke begonnen wurde, nicht zu erklären. Denn als man die Striche und Bilder malen ließ, war die Friedrichstraße einfach noch nicht bereit für diesen Radweg. Aus den eigenen Erfahrungen mit der völlig verkorksten Radspur an der Luegallee hat anscheinend überhaupt niemand etwas gelernt – und die diente ja den autofreundlichen und konservativen Kräften in der Stadt seinerzeit als Symbol des „grünen Irrsinns“.

Wachsende Gewöhnung

Nun sind wir ein paar Wochen weiter. Die Haltestelleninsel vor der Ex-WestLB am Kirchplatz ist zurückgebaut, und auch Richtung Graf-Adolf-Platz sind die Fahrspuren wieder (fast) ganz frei. Und, siehe da: Die Autofahrer respektieren die Radspur ... die allerdings kaum jemand nutzt. Auch das hat mit der medialen Hysterie rund um die Streifen zu tun. Denn nur wenige Radler können einen tatsächlichen Nutzen dieses Radwegs erkennen, der ja schon am GAP wieder zu Ende ist. Zumal es ja auf der Talstraße einen traditionellen und viel genutzten Radweg von der Bilker Allee bis zum Ende der Kö gibt.

Die Idee, Velos von schmalen Radwegen oder aus der zwangsweisen Koexistenz mit Fußgängern auf die Fahrbahn zu holen, ist absolut richtig. In niederländischen Städten werden sogar zunehmend „**Shared Spaces**“ realisiert, in denen sich alle Verkehrsteilnehmer denselben Raum teilen, ohne dass Pkw, Rad und Fußgängern besondere Bereiche zugeteilt werden. Gleichzeitig wird der Verkehr durch Verzicht auf Ampeln und Schilder drastisch dereguliert. Komischerweise erkennen die Menschen so, dass sie nie nur Auto- oder Radfahrer oder Passant sind, sondern beginnen Rücksicht zu nehmen. Insofern ist das Projekt „Radspuren“ ein wichtiger Baustein eines neuen Mobilitätskonzepts. Ob die Akzeptanz – auch der Journalisten! – wächst, wenn das Gegenstück für die Gegenrichtung auf der Elisabethstraße gemalt wird, bleibt abzuwarten.