

Eine Fahrspur wird grün, die Leute sehen rot

MOBILITÄT Wie soll die Stadt der Zukunft aussehen? In Leipzig ist eine Debatte über Radwege eskaliert – und das dürfte erst der Anfang sein. Der Fall lehrt einiges über die Tücken der Verkehrswende.

Man muss sich Burkhard Jung als recht besonnenen Mann vorstellen. Der Sozialdemokrat ist Oberbürgermeister von Leipzig, Vizepräsident des Deutschen Städtetags, Berufspolitiker seit fast einem Vierteljahrhundert. Mit Wutausbrüchen erregte der 65-Jährige in all den Jahren keine Aufmerksamkeit. Aber neulich geschah es: Nach sechsstündiger Stadtratssitzung redete sich Jung vor laufender Kamera und vollem Saal in Rage, ruderte mit Armen und Händen durch die Luft, schließlich rief er: »Ich bin dankbar für diesen Versuch – und wir werden ihn *nicht* stoppen!«

Worum es ging? Um einen Radweg.

In Leipzig gibt es derzeit kaum ein Thema, das mehr polarisiert. Seit Monaten zanken Parteien und Medien, Aktivisten und Anwohnerinnen, ob und wo der Autoverkehr ein bisschen Platz abgeben soll für Fahrräder.

Die Debatte flammt auch deshalb regelmäßig neu auf, weil die Stadtverwaltung alle paar Monate irgendwo eine Fahrspur umwidmet und grün übermalen lässt. Nun ist der Konflikt vollends eskaliert – es dürfte der Auftakt eines brisanten Dauerstreits werden.

Jung bezeichnet die Debatte als »provinziell«, aber sie wird in vielen deutschen Großstädten mit großer Emotionalität geführt. Dabei leugnet kaum jemand das Problem: Die CO₂-Emissionen müssen angesichts der Erderwärmung runter, so schnell wie möglich, deshalb sollen unter anderem mehr Fahrräder und weniger Autos unterwegs sein. Wo sollte das gut funktionieren, wenn nicht in einem reichen Industrieland, in einer Metropolregion mit kurzen Wegen und vielfältigen Verkehrsmitteln – und in einer Stadt, in der Grüne und Linke gemeinsam mit der SPD über eine komfortable Ratsmehrheit verfügen?

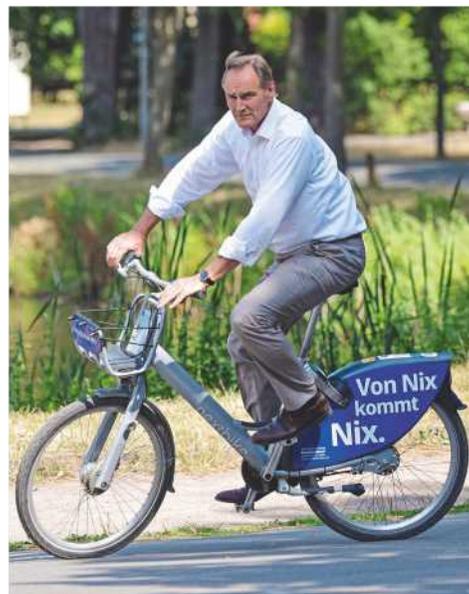
In Leipzig geht es wie in den meisten anderen Städten nicht darum, die komplette Innenstadt für den motorisierten Verkehr zu sperren oder ganze Straßenzüge in Radwege umzuwidmen. Der aktuelle Streit dreht sich um eine bislang vierspurige Straße vor dem Hauptbahnhof. Dort ließ die Stadt einen Streifen grün übermalen und

für Zweiräder freigeben, auf einer Länge von 240 Metern, lediglich in eine Fahrtrichtung.

Für die Mobilitätswende ist das ein lächerlich kleiner Schritt, die Debatte darüber aber offenbart ein gewaltiges Problem: Wie soll der Kampf gegen die Klimakrise gelingen, wenn schon ein grün bemaltes Stück Straße den Volkszorn hochkochen lässt?

Zu denen, die sich nun leidenschaftlich für frustrierte Autofahrerinnen und Autofahrer einsetzen, zählt vor allem die CDU. »Das ist den Menschen in Leipzig nicht zuzumuten«, sagt Stadträtin Sabine Heymann, ihre Prognose: »mehr Stau und ein Ausbremsen des Verkehrs«.

Fraktionschef Frank Tornau erhob die Gelegenheit gar zur »grundlegenden Entscheidung«: Rathauschef Jung nutze die Gewerbesteuermillionen der örtlichen Automobilindustrie – unter anderem BMW hat hier ein Werk mit 5300 Beschäftigten –, »um damit die Stadt in autofeindlicher Art und Weise umzubauen«. Ohnehin sei das Verhalten des Oberbürgermeisters »ungebührlich und beschämend«.



Oberbürgermeister Jung

Damit spielte Tornau auf Jungs Tirade im Stadtrat an. Dort hatte er den nörgelnden Ratsmitgliedern vorgeworfen, »den europäischen Zusammenhang« und die angestrebte CO₂-Neutralität aus den Augen verloren zu haben. »Ich finde es nicht normal«, so Jung, »dass wir eine vierspurige Autobahn vor dem Bahnhof haben«. Wer mit dem Zug nach Leipzig komme, werde von Emissionen erschlagen und müsse fürchten, überfahren zu werden. »Wir«, und diesen Satz brüllte der SPD-Politiker beinahe, »bauen diese Stadt für Menschen um!«

Jung, gelernter Deutsch- und Religionslehrer, ähnelt eher einem Finanzfachwirt als einem Umweltaktivisten. Aber er ist Mitinitiator der Initiative »Lebenswerte Städte und Gemeinden«, deren Mitglieder selbst über Tempo-30-Zonen entscheiden wollen. In seiner Stadt forciert er noch weitere ambitionierte Ziele, sie ist inzwischen EU-Modellkommune und will mittelfristig klimaneutral werden. Schon bis 2030 soll der CO₂-Ausstoß von Leipzig mit seinen 625.000 Einwohnerinnen und Einwohnern um fast zwei Drittel reduziert werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll bis 2030 um ein Viertel schrumpfen, nachhaltige Mobilität dann 70 Prozent ausmachen.

Ein realitätsfernes Ökohirngespinnst? Wissenschaftliche Expertisen deuten in eine andere Richtung: Das Umweltbundesamt etwa hat ausgerechnet, dass sich mit Fahrrädern fast jede dritte Autofahrt in Städten problemlos ersetzen ließe und man die Zahl der Fahrzeuge drastisch reduzieren könnte. Eine Greenpeace-Analyse auf Grundlage von Daten aus 30 deutschen Städten kommt zu dem Ergebnis, dass 2747 Kilometer geschützte Radwege entstehen könnten, und zwar für vergleichsweise wenig Geld.

Mit Gesetzen und Analysen allein wird sich dieser gesellschaftliche Großkonflikt aber sicher nicht befrieden lassen – denn es geht auch um Emotionen. Jana Kühl, 38, ist Deutschlands erste Professorin für Radverkehrsmanagement, die Leipziger Radwegdebatte bezeichnet sie als »idealtypisch im schlechtesten Sinne«. Der Streit sei das Ergebnis einer Politik, die lange auf mit Autos erreichbare Wohngebiete gesetzt habe. »Daran haben sich sehr viele Menschen gewöhnt«, sagt Kühl, »sie halten die Abhängigkeit vom Auto für die alternativlose Normalität.« Der laute Protest aber verhindert demnach ernsthafte Debatten über Lösungen: »Wer CO₂-neutral werden will, kann halt nicht alles beim Alten belassen.«

Leipzig ist nicht die erste Stadt, in der Bürger und Politik im Kampf um den öffentlichen Raum aneinandergeraten. In Berlin beispielsweise hat die Umwandlung der zentral gelegenen Friedrichstraße in eine Fußgängerzone einen bizarren Streit entfacht, die neue Regierung lässt dort künftig wieder Autos fahren. In Hamburg sind Opposition und Regierung aneinandergera-



Hendrik Schmidt / dpa

ten, weil die Behörden rote Radstreifen mitten auf der Straße aufmalen ließen. Ähnliche Episoden gab es in Mannheim und München, in Darmstadt, Düsseldorf, Kassel, Frankfurt am Main. In Bremen brachte die grüne Klimaschutzsenatorin Maike Schaefer mit ihrer forschenden Verkehrspolitik sogar so viele Leute gegen sich auf, dass ihre Partei auch deshalb ein Wahldebakel erlebte. Über all diesen Konflikten steht eine grundsätzliche Frage: Wollen die Menschen überhaupt eine fahrradfreundlichere Stadt?

In Leipzig verweist das Lager der Radweggegner auf eine von mehr als 25.000 Menschen unterzeichnete Petition, die vom Oberbürgermeister fordert, »die Bauarbeiten zu stoppen« sowie »ein tragfähiges und abgeschlossenes Konzept zu entwickeln«. Beliebt ist auch der Hinweis auf eine Umfrage der »Leipziger Volkszeitung«, wonach sich eine Zweidrittelmehrheit gegen die Reduzierung der Autospuren am Hauptbahnhof ausspricht. Allerdings sind weder die Umfrage noch die Petition repräsentativ, jede und jeder konnte online daran teilnehmen – und das einflussreichste Medium der Stadt hat ohnehin keinen sonderlich fahrradfreundlichen Ruf, das Blatt wird schon mal als »Leipziger Verkehrszeitung« oder »Leipziger Volkswagenzeitung« verspottet.

Auf der anderen Seite machen die Zweiradfans mobil: Anfang Mai

demonstrierten Hunderte Menschen für sicherere Radwege, wenige Tage später nahmen an einer »Bike-Parade« sogar ein paar Tausend Fahrradfans teil.

Fahrradforscherin Kühl diagnostiziert eine »Polarisierung zwischen Umland und Stadt, zwischen Auto und Rad«, Daten bestätigen diesen Befund: Am Leipziger Stadtrand werden nur acht Prozent aller Wege per Rad zurückgelegt – das sind genau jene Gegenden, in denen viele Anhänger von AfD und CDU leben. Im Zentrum hingegen, wo vor allem Grüne und Linke gewählt werden, liegt dieser Wert bei fast einem Viertel. Kühl spricht von Parallelwelten, die durch die bisherige Politik entstanden seien: »Hier die Menschen, die den Komfort des Autofahrens schätzen und diesen für alternativlos halten – und dort jene, die all die Belastungen und Gefahren durch den Verkehr in ihren Städten und Vierteln nicht mehr hinnehmen wollen.«

Wie sich diese emotionale Gemengelage auflösen lässt? Nur mit einer Strategie, die kurzfristig riskant sei, sagt Kühl. Sie fordert eine forcierte Verkehrswende, »und zwar zulasten des Autoverkehrs«, etwa über höhere Parkgebühren und autofreie Zonen in den Städten. Nur so sei vermittelbar, dass kein Verkehrsmittel unersetzbar ist, langfristig müssten nachhaltige Verkehrsmittel aber auch deutlich komfortabler werden. »Bis es so weit ist, wird die Polarisierung

Fahrradwegausbau in Leipzig: Bedroht der klimaneutrale Stadtbau am Ende die Demokratie?

massiv fortschreiten«, sagt Kühl, mehr noch: »Es besteht die Gefahr, dass die Stimmung irgendwann wie in anderen Ländern kippt und neue politische Mehrheiten die Mobilitätswende komplett stoppen.«

Bedroht der klimaneutrale Stadtbau am Ende die Demokratie?

Nicht zwingend. »Um das zu verhindern, muss es überzeugende Angebote für jene geben, die sich einer Verkehrswende nicht völlig verweigern«, sagt die Forscherin. »Wer im Zentrum einen Radweg schafft, sollte auch ein Angebot fürs Umland machen.« Zum Beispiel durch neue Schnellbusse.

Was all das bedeutet? Vor allem viel Streit. In Leipzig drohen Handwerkskammer und CDU mit rechtlichen Schritten, der Oberbürgermeister blockte indes den Vorstoß einiger Kritiker ab, die den Rückbau des Radwegs am Hauptbahnhof in einer Sondersitzung durchsetzen wollten: Die Volksvertretung habe bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen gar kein Mitspracherecht, teilte die Stadtverwaltung mit.

Jung ließ die Ratsversammlung zwar noch einmal über das Thema diskutieren, nutzte diese Debatte in der vergangenen Woche dann aber auch selbst für eine Kampfansage: 100 Jahre der Autofokussierung hätten die Menschen »buchstäblich an den Rand gedrängt«, es gehe nun um die »Zukunftsfähigkeit der Stadt«. Er stellte eine »Flanieroffensive« in Aussicht, konsequente Sanktionen für Gehwegparker, ein großzügiges Radwegenetz, sogar einen neuen S-Bahn-Tunnel unterm Stadtzentrum. »Wir brauchen mehr Freiheit vom Diktat des Autos, mehr leise statt laut«, so Jung. »Lasst uns doch gemeinsam den Menschen die Stadt zurückgeben!«

Wer will, kann diesen Politikwechsel längst überall in Leipzig sehen: Knapp 50 Kilometer Radfahr- und Schutzstreifen sind zwischen 2018 und 2022 neu entstanden, allein in den vergangenen Wochen sind an mehreren großen Straßen weitere dazugekommen, und die Stadtverwaltung will diesen Ausbau in den kommenden Jahren mit hohem Tempo fortsetzen.

Am Hauptbahnhof lässt sich derweil beobachten, dass 240 Meter Radweg die Stadt nicht ins Chaos gestürzt haben – denn der Plan, mit einer intelligenteren Ampelschaltung neue Unfälle und viel Stau zu verhindern, ist offenbar aufgegangen: Der Verkehr rollt wie eh und je.

Peter Maxwill

»Es besteht die Gefahr, dass die Stimmung irgendwann kippt.«

Jana Kühl, Mobilitätsforscherin