

Kleiner Peitschenhieb



Arnold Voß ist Stadt- und Raumplaner und hat als Professor in Aachen, Berlin und New York gelehrt. Foto: privat

Stadtplaner Arnold Voß glaubt, dass die City-Maut den Radverkehr fördert.

Mangelt es an Radwegen in den Städten?

Da bin ich mir nicht mehr so sicher. Natürlich ist es gut, an einer stark befahrenen Straße einen eigenen Weg zu haben. Aber es gibt Straßen, wo es Radwege gibt, die eigentlich nicht nötig wären, wenn die Autofahrer nur ein bisschen Rücksicht nähmen.

Wie schneiden deutsche Städte im Vergleich mit New York ab?

In New York ist das Radfahren von unten entwickelt worden, während in Deutschland meistens alles von oben organisiert wird. In New York ist eine Bewegung entstanden, die gesagt hat, auch in einer großen Stadt muss man sich mit dem Rad bewegen können.

Inzwischen hat sich New York dafür geöffnet. In Deutschland ist alles durchstrukturiert, es gibt 1000 Regeln. Wenn ich mir nur diese Diskussion über Einbahnstraßen in Deutschland anhöre. Die meisten Einbahnstraßen sind so, dass man sich gut sehen kann, wenn man sich entgegenkommt. In New York fährt jeder Radler gegen die Einbahnstraße und niemand hupt.

Kann ich als Radler gefahrlos die 5th Avenue runterfahren?

Aber sicher. Das macht hier jeder Radler. Die gehen auf eine der Spuren und fahren los. Gerade am Sonntag kommen viele aus Harlem und fahren nebeneinander mit ihren Superrädern die 5th Avenue runter. Das ist ein Showlauf.

Gehen die New Yorker anders miteinander um?

Sie haben eine andere Kooperationskultur, die Rücksichtnahme im öffentlichen Raum ist viel größer. Ich kenne keine andere Stadt, wo sich Menschen immer freundlich entschuldigen, auch wenn sie sich auf dem Gehweg gar nicht berührt haben. Es gehört zum Prinzip und erleichtert das tägliche Leben. Die Bereitschaft zu sagen, da gibt es Leute, die wollen anders fahren, anders mobil sein, also werden wir ihnen Platz schaffen und Rücksicht nehmen, diese Bereitschaft ist größer. In Deutschland ist diese Bereitschaft grundsätzlich geringer, weil man sagt, ich habe hier Rechte, das ist meine Straße, da ist die Ampel und da müssen sie sich an die Regeln halten.

Nehmen New Yorker Regelverstöße von Radlern leichter hin?

Ich habe hier Situationen erlebt, wo Radler aus Versehen über die rote Ampel gefahren sind. Die Autofahrer warten, sowohl sie Grün haben, bis die Radler vorbeigefahren sind. Die Autofahrer rasen nicht drauf zu, die hupen nicht mal. Man wartet und fährt dann einfach drei Sekunden später über die Kreuzung, obwohl man Grün hatte.

Ist das Rad als Verkehrsmittel auch in anderen großen europäischen Städten im Kommen?

Es ist absolut im Kommen, ob in Paris oder London, weil diese Städte nachgefragt sind, weil viele Menschen diese Urbanität und Dichte haben wollen, aber auch die Mobilität. Irgendwann fragt man sich, ob es angesichts der Maut und der U-Bahn in London nicht auch anders geht. Auf einmal haben sie Menschen, die gegen jede Prognose Rad fahren. Es gibt viele jüngere Leute, die einfach kein Geld für ein Auto haben, die nennt man hier Lofibos, Low Finance Bohemians, im Gegensatz zu den Bourgeois Bohemians, den Bobos. Die Lofibos fangen weltweit in den großen Städten an, Rad zu fahren und entwickeln eine ganze Kultur. Das können sie in Berliner, New Yorker und Pariser Stadtteilen sehen.

Sind das Bewegungen, die von unten kommen oder ist das ein Ergebnis von Stadtpolitik?

In London wird das gerade unter dem neuen Bürgermeister Ken Livingstone gefördert, weil er sagt, das ist die Lösung. Es ist unausweichlich, dass die Verantwortlichen nach Lösungen suchen, die ihnen die Luft weniger verpestet, die den Verkehrsfluss effektiver macht. Da ist ein Fahrrad wesentlich flexibler, einfach smarter und wesentlich ökologischer als das Auto.

Hat die Londoner City-Maut den Radverkehr begünstigt?

In der City-Maut ist ein Zusatzeffekt drin für Autofahrer, die sagen, aus Bequemlichkeit will ich nicht umsteigen. Aber dieser kleine Peitschenhieb, die City-Maut, hat diesen Sprungeffekt zur Folge. Immer dann, wenn so etwas passiert, gibt es mehr Radfahrer, weil die Leute sagen, jetzt probier' ich das mal aus. Der Effekt ist: Sie lernen und viele bleiben auf dem Rad.

Müssen deutsche Städte sich häufiger die Peitsche schwingen?

Der Deutsche ist ja im Peitschenschwingen hochbegabt, aber bislang haben sie die Peitsche immer gegen die Radfahrer geschwungen. Sie könnten die Peitsche auch mal gegen andere schwingen, das fände ich sehr fair.

Interview: Jürgen Schultheis

Zur Person

Arnold Voß ist Stadt- und Raumplaner und hat als Professor in Aachen, Berlin und New York gelehrt.

Während eines Studentenaustausches hat Voß New York kennen und lieben gelernt. Seit zehn Jahren bietet Voß geführte Radtouren durch die US-Metropole an.