

Jetzt geht es rund

Kaum eine Debatte wird so emotional geführt wie die um Radwege. In einer Straße in Wandsbek zeigt sich nun die gesamte Absurdität des Konflikts

VON FRANK DRIESCHNER

Eine Zeitungsnotiz, das war der Anfang. Versteckt zwischen allerlei Neuigkeiten über Straßenbaupläne in Wandsbek las Jens Kürsten eine Nachricht, die er zunächst kaum verstehen, dann kaum glauben und schließlich nicht fassen konnte. Die Walddörferstraße, seine Walddörferstraße, an der er mit seinen vier Mitarbeitern seit 48 Jahren seinen Kartonhandel betreibt, soll – was werden? Eine Fahrradstraße? Durch einen Anruf in der Hamburger Verkehrsbehörde erfuhr er von der Existenz eines »Fachamts Management des öffentlichen Raums«, dort sei er dann zu sechs oder sieben unterschiedlichen Stellen weitergeleitet worden. »Die meisten haben gesagt, schreiben Sie mir mal eine E-Mail.« Das war kurz vor Weihnachten. Was macht ein Mann, der viel Erfahrungen mit Kartons, aber wenig mit Protest hat, in einer solchen Lage? Er wendet sich an eine Seniorenrunde aus Wirtschaftsberatern im Ruhestand. Er meldet sich bei der Handelskammer, die seien die Ersten gewesen, die ihm überhaupt zugehört hätten, sagt Kürsten. So beginnt ein Streit, der inzwischen der heißeste Konflikt der Hamburger Verkehrspolitik ist. Hamburg wird, so steht es im Koalitionsvertrag der rot-grünen Regierung, eine »Fahrradstadt«, gerade handelt das Land mit unterschiedlichen Behörden ein »Bündnis für den Radverkehr« aus, das dem Bündnis für das Wohnen im Wohnungsbau entsprechen soll. Allein in dem Wort »Fahrradstadt« steckt so viel emotionale Sprengkraft, dass sich die Opposition in Fragen der Verkehrspolitik inzwischen kaum noch äußert, ohne die geistige Gesundheit ihrer politischen Gegner infrage zu stellen. Verkehrspolitik in Hamburg ist seit je ein Kulturkampf, Traditionalisten gegen Modernisierer beziehungsweise, so formuliert es der CDU-Verkehrspolitiker Dennis Thering, Vernunft gegen »Irrsinn«. Der Konflikt polarisiert die Stadt, sagt Thering, ihm macht

das Spaß, und seine Wähler schätzen deutliche Worte. »Klasse, endlich mal eine Fraktion, die dagegenhält«, das höre er an seinen Infoständen immer wieder. Moderater formulieren? Nichts da! »Was die machen, ist irre, dazu stehen wir.« Das Seltsame an diesem Konflikt ist, dass es unter Experten in den wesentlichen Punkten keine zwei Meinungen gibt. Das gilt für die »Fahrradstadt« insgesamt, aber auch für die Planung in der Walddörferstraße. Dass der Fahrradverband ADFC all das richtig findet, liegt auf der Hand. Dass die Kollegen vom ADAC diese Ansichten fast vollständig teilen, wird nur jemanden erstaunen, der sich mit Straßenverkehr nie beschäftigt hat. In der Verkehrsplanung gibt es nur eine Ingenieurwissenschaft, nur eine Sammlung von Richtlinien für die Gestaltung unterschiedlicher Straßen- und Kreuzungstypen und nur eine Verkehrsunfallforschung – worin also sollten sich die Ansichten von Fachleuten unterscheiden? Vor allem aber verbindet ADAC und ADFC ein gemeinsames Interesse: Beide wollen den Radverkehr fördern. Mehr Radfahrer bedeuten: weniger Autofahrer. Und weniger Autofahrer bedeuten: weniger Stau. »Radverkehr ist im Vergleich zu anderen Maßnahmen saugünstig«, sagt der ADAC-Sprecher Christian Hieff. Aber irgendwo müssen die Radfahrer dann eben fahren.

Die Walddörferstraße verläuft wie die Speiche eines Rades aus der Richtung des Stadtzentrums kommend stadtauswärts. Sie beginnt in Wandsbek am Ring 2 und deckt einen Großteil der Strecke zwischen den S- und U-Bahn-Stationen Friedrichsberg und Farmsen ab. Mit ungefähr 7000 Fahrzeugen pro Tag ist sie nicht groß, aber auch nicht ganz klein. Parallel zieht sich im Süden die riesige Verkehrsschneise der B 75 durch den Stadtteil, die hier Ahrensburger Straße heißt, im Norden

der ebenfalls stark befahrene Friedrich-Ebert-Damm. Irgendwo hier muss eine der Velorouten durch, eine der Hauptverkehrsstrecken für Fahrradfahrer, die das Land seit Ende des vergangenen Jahrhunderts plant und nun endlich bauen will. Auf die Walddörferstraße zu kommen liegt nahe, aber das bedeutet nicht, dass es keine Alternativen gäbe. Auf die Walddörferstraße zu kommen liegt nahe? Jens Kürsten betreibt seinen Kartonhandel in einem Gewerbemischgebiet, an den Straßen stehen Wohnhäuser, dahinter liegen die Betriebe. Als er bei seinen Nachbarn die Runde machte, um Mitstreiter zu gewinnen, begegnete ihm ungläubiges Staunen. Eine Fahrradstraße, hier bei uns? Vor den Ausfahrten des Auto- und Lastwagenvermieters, des Metallveredlers, des Stahlbauers? »Die haben mich erst überhaupt nicht für voll genommen.« Zu Kürsten kommt zweimal im Monat ein 40-Tonner mit Pappe. »Wir haben jetzt schon Probleme, den auf den Hof zu kriegen.« Nebenan werden sechs Meter lange Bauteile für Rolltreppen eloxiert. »Der Stahlbauer verarbeitet 40, 50 Tonnen Stahl im Monat, das geht nicht mit dem Fahrrad.« Der Kartonhändler zählt all das auf, als spreche es für sich. Nun will allerdings niemand die Walddörferstraße sperren, auch wenn Dennis Thering von der CDU das behauptet. Jens Kürsten und seine Mitstreiter wissen es jedenfalls besser. Ihr Lieferverkehr soll zugelassen bleiben, das sehen die Pläne vor – die Geschäftsleute glauben bloß nicht, dass das funktioniert. Andererseits, wer den Verkehr auf der neuen Fahrradstraße an der Alster kennt, wo morgens im Minutentakt die Busse der Sightseeing-Veranstalter durchfahren, den wird die Vorstellung des gelegentlichen Auftauchens eines LKWs auf einer Fahrradstraße nicht schockieren. Was genau ist also das Problem? Wie sich herausstellt, gibt es einen Autohändler, der seinen Transporter auf der Straße entlädt, weil er nicht auf seinen Hof passt. Und wie machen es die Autos jetzt, wenn da der Kfz-Transporter steht? »Na, sie fahren vorbei, wie an einem haltenden Bus.« Und Fahrradfahrer können das nicht? Dies ist der Punkt, an dem Kürstens Mitstreiter Frank Baumann sich in das Gespräch einschaltet. Ihm gehört ein

benachbarter Gewerbehof, einem lokalen Internetsender hat er erklärt: »Ich verstehe nicht, warum man hier die Walddörferstraße vergewaltigen will.« Nun zitiert er die Straßenverkehrsordnung: In einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer »weder gefährdet noch behindert« werden. Angesichts dieser Rechtslage, fürchtet Baumann, sei ein stehender Kfz-Transporter eine Provokation. »Dann ist die Gefahr groß, dass die mit Steinen schmeißen oder was weiß ich.« Radfahrer als Vergewaltiger oder Steinewerfer? Harte Worte in einem eskalierenden Streit, in dem Aussagen häufig härter sind als Argumente. Was am Ende bleibt von den Bedenken der Unternehmer: Einige von ihnen wenden sich an Laufkundschaft, und dass ein Farbenhändler und eine Autowerkstatt Radfahrer nicht für ideale Kunden halten, lässt sich verstehen. Der Weg in eine öffentliche Diskussionsveranstaltung der Grünen wird für Kürsten zur Expedition auf unbekanntes Terrain. Er selbst und Baumann, so erzählt er, hätten sich dort »eingeschlichen«. Die Radfahrer seien dann »ein bisschen erschrocken gewesen, dass wir da saßen«.

Schließlich meldete sich Kürsten auch in der Bezirksversammlung zu Wort. Der Kartonhändler ist klein und lebhaft, er spricht mit der Selbstsicherheit des Unternehmers, der im Geschäftsleben seinen Mann steht. Für diesen öffentlichen Auftritt allerdings hatte er sich zur Sicherheit notiert, was er sagen wollte. Als es dann so weit war, sagt er, habe ihm das Herz bis zum Hals geschlagen, »voll die Pumpe«. Und dann? Dann ergriff ein Vertreter des ADFC das Wort. Kürsten ist in Erinnerung geblieben, dass er als »Ewiggestriger« beschimpft worden sei. Ausgerechnet er, der doch selbst gern Rad fährt! »Ich wusste gar nicht, wie mir geschah.« Da erst habe er begriffen, sagt er und wird nun halblaut, als dürfe niemand mithören: »Es geht um – Politik.« Das ist unbestreitbar. Die »Fahrradstadt« ist ein politisches Projekt, sie sichert den Koalitionsfrieden zwischen SPD und Grünen und darf schon darum nicht zu bescheiden daherkommen. Was sich hinter der Formulierung verbirgt, ließe sich auch als vorsichtige Modernisierung beschreiben: 280

Kilometer gut benutzbarer Velorouten sollen ein Netz von 1700 Kilometern teilweise verfallener und fast durchweg nicht mehr genehmigungsfähiger Radwege ergänzen. Und 50 Kilometer Radweg jährlich sollen in Zukunft saniert werden, deutlich mehr als bisher. Alles große Fortschritte – aber ist das ein »Paradigmenwechsel«, wie die Fahrradbeauftragte der Stadt, Kirsten Pfaue, es ausdrückt? Es liegt, bei allen Fortschritten, auch viel Symbolpolitik in der Formulierung von der »Fahrradstadt«. Und sie bietet eine willkommene Angriffsfläche. In Wandsbek hatte die CDU an den Plänen für die Walddörferstraße nichts auszusetzen – bis die Bild-Zeitung die Parole vom »Fahrrad-Irrsinn« ausgab, die dann der Bürgerschaftsabgeordnete Dennis Thering aufgriff. Für Thering ist die »Fahrradstadt« ein Mobilisierungsthema, mit Details hält er sich nicht auf. Radfahren in Hamburg sei gefährlicher geworden, seit die Planer Fahrradstreifen auf den Straßen einrichteten, behauptet der Abgeordnete. Die Unfallforscher der Polizei-Verkehrsdirektion sehen das völlig anders. Die zusätzlichen Fahrradstreifen erzeugten Staus, versichert Thering und nennt als Beispiel die gerade umgebaute Fuhlsbüttler Straße. Darauf gebe es nicht den kleinsten Hinweis, entgegnet der ADAC-Verkehrsexperte Carsten Willms. Ihn rufen ständig Hamburger an, wenn echte oder vermeintliche Verkehrsprobleme vor ihren Haustüren sie ärgern. »In der Fuhlsbüttler Straße ist die Beschwerdelage null.«Aber die Planungsrichtlinien! Immer wieder würden sie missachtet, um neue Radwege auf die Fahrbahn zu verlegen, erklärt Thering. Immer wieder werde das behauptet, entgegnet Willms, es treffe aber nicht zu. Irritiert es den Abgeordneten nicht, dass die weithin anerkannten Experten von ADAC und Polizei fast jede Sachfrage anders beurteilen als er? Wie sich zeigt, hat Thering eigene Informationsquellen: Anwohner, die ihn ansprächen, Polizisten auf der Straße, die anderer Ansicht seien als die Unfallstatistiker aus der Verkehrsdirektion. Gefühlte Tatsachen, die tatsächlichen Gefühlen entsprechen: Denn Wut gibt es ja wirklich, über Baustellen und Staus, über Andersdenkende, Anderswählende,

Andersfahrende. Es gilt, sie politisch nutzbar zu machen.

Für Wandsbek allerdings hat Dennis Thering einen Vorschlag, über den zu reden lohnt. Nahe der Walddörferstraße schlängelt sich die Wandse, an ihrem Ufer ein ungepflasterter Pfad für Spaziergänger, den auch Radfahrer vereinzelt nutzen. Warum nicht die neue Veloroute dort entlangführen? Diesen Weg empfehlen auch Kürsten und seine Mitstreiter. »Es ist ausreichend Platz vorhanden, um ihn zu einem der schnellsten, sichersten und schönsten Fahrradwege Hamburgs zu machen«, schreiben sie in einem Flyer für ihre Nachbarn. Wer mit den Fachleuten von ADFC und ADAC über diese Alternative spricht, wird allerdings auch die Bedenken schnell nachvollziehen. Velorouten sollen den Radverkehr ganzer Stadtteile bündeln, es geht hier nicht um einzelne Sonntagsradler, sondern um einen Strom von Radfahrern, viele von ihnen dank zunehmender Elektrifizierung im Rennradtempo unterwegs. Zwei Spuren Asphalt quer durch den Park, beleuchtet und mit Kanalisation für das salzhaltige Schmelzwasser im Winter, all das lässt sich bauen. Die Frage ist, ob die Wandsbeker es wollen – und ob das Land es bezahlt. Wer weiß. Denn der Streit um die Walddörferstraße hat eine kuriose Pointe: Die Kampagne der Bürgerschaftsopposition ist längst im Gange, Jens Kürsten und seine Mitstreiter haben Faltblätter gedruckt und sogar schon einen Anwalt beauftragt – den aus dem Streit um Flüchtlingsunterkünfte bekannten Gero Tuttlewski, der das ganze Vorhaben für rechtswidrig hält. In der Wandsbeker Bezirksversammlung aber, die über das Konzept entscheiden wird, hat die Meinungsbildung gerade erst begonnen. Bislang ist die Idee von den Fahrern in der Walddörferstraße nicht mehr als das: ein Vorschlag eines Planungsbüros.

Illustration: Jochen Schievink für DIE ZEIT