WIRTSCHAFT UND ÖKOLOGIE 10.11.2022 | Timo Daum

Farbe ist keine Infrastruktur

Die Einschränkung des privaten Autoverkehrs zugunsten von Fahrradwegen sorgt immer wieder für Unmut. Ein Blick nach Spanien zeigt, wie es gehen kann.

Die spanische Mittelmeermetropole Valencia wurde vergangene Woche zur europäischen grünen Stadt des Jahres gekürt. Prämiert wurden die Anstrengungen der 800 000-Einwohner-Stadt bei nachhaltigem Tourismus, Klimaneutralität sowie einem fairen und integrativen grünen Übergang, so die Begründung. Valencia hat in den letzten Jahren seinen innerstädtischen Verkehr radikal neu organisiert und ein Rahmenkonzept zur Förderung und Stärkung von Fußgängerzonen, mehr Radwegen und einem dichteren ÖPNV-Netz umgesetzt.

Die Altstadt wurde zur Fußgängerzone erklärt, in der nur Anwohner, Busse und Taxis – im Schritttempo – fahren dürfen, mehr als 180 Kilometer Radwege wurden angelegt. Valencia ist auch diejenige spanische Stadt, in der die Luftverschmutzung in den letzten Jahren am stärksten zurückgegangen ist. Das hat das Umweltforschungsinstitut *Observatorio de la Sostenibilidad* festgestellt. Immer wieder erzielen spanische Städte Erfolge bei der Schaffung von Fahrradinfrastrukturen und bringen die Verkehrswende auf den Weg. Woran liegt das und was machen sie anders?

Der Schlüssel zum Erfolg ist die Existenz eines Gesamtplans für eine flächendeckende Infrastruktur gleichbleibender Qualität. Das betont Giuseppe Grezzi, seit 2015 Stadtrat für Mobilität in Valencia, und eine wesentliche Figur bei der Umsetzung des Plans: „Wir verfolgen seit unserem Amtsantritt 2015 ein ganzheitliches Projekt und keine Sammlung von Einzelmaßnahmen." In den sieben Amtsjahren hat die Stadt das Radwegenetz um fast 50 Prozent vergrößert, das heißt auf heute 183 Kilometer ausgebaut, und die Qualität der Strecken entscheidend verbessert. Viele bestehende Radwege wurden abgesenkt beziehungsweise auf die Fahrbahn verlegt, um Platz für Fußgänger zu schaffen.

Der Verkehrsexperte und Kenner der spanischen Verkehrspolitik Miguel Álvarez bestätigt das: „Grezzis Partei wusste bereits vorher, wohin sie

gehen musste.“ Es sei wichtig, bereits zu Beginn einer Legislaturperiode einen fertigen Plan in der Schublade zu haben, der es erlaube, gleich loszulegen. Denn in den ersten Jahren komme es immer zu Widerständen, Kontroversen und Unannehmlichkeiten durch Baumaßnahmen. Am Ende der Wahlperiode könnten dann die Früchte geerntet werden, wenn sich die Maßnahmen etabliert hätten und funktionierten.

Am Ende der Wahlperiode könnten dann die Früchte geerntet werden.

Demgegenüber gibt es in Deutschland zwar meist jahrzehntelangen Vorlauf mit einem Grundstock bestehender Infrastrukturen. Doch wird oft schrittweise verbessert und erweitert, was zu einem Flickenteppich unterschiedlichster Typen und Qualitäten führt. Oft wurden Fahrradwege auch da platziert, wo sie den Autoverkehr am wenigsten störten, und nicht dort, wo sie am dringendsten benötigt wurden. Misst man die Qualität von Fahrradinfrastrukturen an ihrer schwächsten beziehungsweise gefährlichsten Stelle, fällt eine Stadt wie Berlin glatt durch. Anders in Valencia: Hier ist in wenigen Jahren ein relativ lückenloses, schlüssig aufgebautes Netz an Radwegen aufgebaut worden. Die Fahrradnutzung befindet sich seitdem auch in stetem Aufwind.

Seit 2015 ist Joan Ribó vom linksgerichteten Wahlbündnis *Compromis* Bürgermeister in Valencia. Die Stadt wird von einer linksgerichteten Koalition mit Unterstützung der Sozialdemokraten und (bis 2019) von *Valencia en Comú*, so heißt der regionale Ableger von *Podemos*, regiert. Valencia gehört zu den „Städten des Wandels“ in Spanien, in denen als Folge der Finanzkrise linke Sammlungsbewegungen in die Rathäuser vordrangen. An die Spitze gelangten oft engagierte Frauen, wie in Madrid Manuela Carmena und in Barcelona Ada Colau, die auch Vorsitzende der C40 ist, des Zusammenschlusses von Großstädten für Klimaneutralität.

Einzelne Personen können den Unterschied ausmachen für eine erfolgreiche Verkehrswende, im Falle Valencias ist dies jemand aus der zweiten Reihe: der aus Italien stammende Guiseppe Grezzi. Als passionierter Fahrradfahrer mit einer Vision sei er glaubwürdig. „Ich würde sogar so weit gehen, zu sagen, ihm ist die Wiederwahl schnuppe. Hauptsache, Valencia bekommt eine vernünftige Fahrradinfrastruktur“, meint Miguel Álvarez, der Leiter der spanischen Abteilung des *Mobility*

Instituts Berlin (MIB).

Was in der Verkehrswissenschaft mittlerweile *common sense* ist, bestätigt sich in Valencia: Erfolgreich sind Maßnahmen, wenn sie dem Auto Platz, Geschwindigkeit und Privilegien nehmen. Immer wieder sind ähnliche Widerstände, Befürchtungen und Debatten rund um Maßnahmen zu beobachten, die aktive Mobilität fördern und den privaten PKW-Verkehr begrenzen.

Der Einzelhandel fürchtet überall auf der Welt Umsatzeinbußen als Folge von Einschränkungen für den privaten Autoverkehr. Wie anderswo hatten die Händler auch in Valencia zunächst gegen die Räumung der Autos protestiert. Und immer wieder, so auch in Valencia, erweisen sich diese als unbegründet. Das Problem beim Einzelhandel in der Altstadt seien eher die vielen großen Einkaufszentren im Umland, sagt Grezzi. „Wir haben die Innenstadt jetzt zu einem sehr attraktiven Ort zum Verweilen und Einkaufen gemacht“, so der ehemalige Umweltaktivist.

Erfolgreich sind Maßnahmen, wenn sie dem Auto Platz, Geschwindigkeit und Privilegien nehmen.

Eine Verlagerung des Autoverkehrs auf benachbarte und Nebenstraßen – eine weitere häufig geäußerte Befürchtung – fand auch in Valencia nicht statt. Eine aktuelle Studie kommt zu dem Schluss, dass „der Verkehr nicht auf nahe gelegene Alternativstraßen umgeleitet wurde und dass zwei erwünschte Effekte eintreten könnten: die Reduzierung unnötiger Fahrten [mit dem privaten PKW] und der Wechsel von diesen hin zu nachhaltigen Verkehrsträgern“.

„Farbe ist keine Infrastruktur“ lautet der häufig zitierte Spruch des kanadischen Stadtplaners Brent Toderian. Farbmarkierungen auf Autostraßen allein, bei uns gerne als „Schutzstreifen“ bezeichnet, verdienten es nicht, als Fahrradinfrastrukturen bezeichnet zu werden. Unter den Konservativen, die das Rathaus in Valencia mehr als zwei Jahrzehnte lang regierten, wurden die Radwege hauptsächlich auf dem Bürgersteig eingerichtet. Valencias neue Radwege sind hingegen meist separate Flächen zu Lasten der Autospuren. Als Folge nahmen Unfälle mit Personenschäden signifikant ab. In diesem Zusammenhang weist die Studie darauf hin, dass „die in den letzten Jahren für den Bau von Radwegen gewählten Formate hervorragend sind, wobei der ausreichende Abschnitt, die Eignung der ausgeführten Trennelemente und die Lösungen an Kreuzungen, insbesondere an Kreisverkehren, hervorgehoben werden“.

Wenn Frauen und Ältere die Infrastrukturen für aktive Mobilität nutzen, dann ist das meist ein gutes Zeichen für Inklusivität und gutes Design. Valencias Fahrradmobilitätsbericht aus dem Jahr 2019 bestätigt, dass 39 Prozent der Fahrradnutzer Frauen sind, was auf eine hohe Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur hinweist. Der Bericht bringt eine weitere Tatsache ans Licht: 15 Prozent der Personen, die das Fahrrad nutzen, sind über 55 Jahre alt, „viele dieser Personen sind Erstnutzer – dank einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur".

Auch Valencia hat mit Flaschenhälsen in der Verwaltung zu kämpfen. Die Behörde muss mit nur zwei Signaltechnikern auskommen, die für die Auszeichnung von Verkehrsflächen zuständig sind. „Unsere begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen hindern uns daran, schneller voranzukommen", beklagt Grezzi und plädiert für ein „ein öffentliches Unternehmen, um diese Projekte zu rationalisieren, die jetzt den Verfahren und Genehmigungen verschiedener Verwaltungen entsprechen müssen, die nicht nur die Mobilität betreffen".

Eine ganze Reihe an Faktoren spielen in Valencia also eine Rolle: Die Bewegungsdynamik rund um die Städte des Wandels und eine nationale Regierung, die mit diesen bei ökologischer und Verkehrspolitik an einem Strang zieht. Vor allem aber hat Valencia einen Gesamtplan für ein vollständiges Fahrradwegenetz und eine langfristige Vision für die Umsetzung. Vielen deutschen Städten würde es vielleicht auch guttun, noch einmal ganz von vorne anzufangen.



Timo Daum

Timo Daum ist Sachbuchautor und Gast der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung" am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).