



Fotos: Monk Mackenzie Architects; Copenhagenize (2); C. Bruce Forster

Die Wiederentdeckung der Pedale

Der Winter ist schlimm“, sagt Jon Hughes, „dann muss auch ich mich mal geschlagen geben und vom Sattel steigen. Aber jetzt im Frühling, da kommen die Leute in Horden wie noch nie.“

Hughes ist Eigentümer eines Bike-Shops in Ferndale, Detroit, der sich auf den Verkauf von lokal produzierten Fahrrädern spezialisiert hat. Mit Erfolg. Zuerst waren es die Gehaltsgekürzten und Arbeitslosen, die sich ein Auto nicht mehr leisten konnten und gezwungen waren, auf den Drahtesel umzusteigen. Heute ist es eine immer größer werdende Community an vor allem jungen Leuten, die im Radfahren einen neuen Post-Crisis-Lifestyle gefunden hat und damit nun nach und nach die ganze Stadt erobert.

„Im Stadtbild ist die Radkultur heute unübersehbar“, sagt Jon Hughes. „Das wäre früher undenkbar gewesen.“ Auf vielen acht- bis zehnspurigen Avenues, die die einstige, dramatisch verfallende Automobilhauptstadt durchkreuzen, wurden in den letzten Jahren eigene, zum Teil grün markierte Fahrbahnen eingezogen, die ausschließlich von Radfahrern und Skatern benützt werden dürfen.

Die Zahl der Bike-Liker nimmt von Jahr zu Jahr zu. Der 2010 gegründete Verein Wheelhouse bietet sogar Radtouren zu den Themen Architektur, Graffiti-Kunst und Urban Farming an. Detroit ist nur ein Beispiel von vielen. Weltweit erlebt die Fahrradkultur, die 2017 ihr 200-Jahre-Jubiläum feierte, eine Renaissance, die sich nicht nur auf den städtischen Verkehr, sondern letztendlich auch auf das gesamte urbane Erscheinungsbild auswirkt.

Unter den Städten, die in puncto Neuerfindung am kräftigsten in die Pedale treten, finden sich so be-

Fahrradfahren ist in. Welche Auswirkungen hat das auf die Stadtplanung? Wie verändert sich unsere Wahrnehmung? Eine Befahrung anlässlich zweier Ausstellungen in Frankfurt und Wien.

Wojciech Czaja

kannte Beispiele wie Amsterdam, Kopenhagen und das überaus fahrradfreundlich geplante Münster in Nordrhein-Westfalen, aber auch exotische Exempel wie etwa London, Barcelona, Moskau, Portland und die neuseeländische Großstadt Auckland, in der eine in den 1960er-Jahren errichtete und mittlerweile stillgelegte Autobahnabfahrt als in kräftiges Magenta getauchter Radweg zu neuem Leben erweckt wurde (siehe Foto).

Höhere Lebensqualität

Der Erfolg der neuralgisch platzierten Verbindung zwischen drei von Autobahnen wild zerschnittenen Stadtvierteln blieb nicht lange aus: Aufgrund des „Te Ara i Whiti“ – so der offizielle Titel der Anlage, an dessen Bau sich hunderte freiwillige Bürgerinnen und Bürger beteiligt hatten – nahm der Radverkehr in den Zubringerstraßen und angrenzenden Quartieren in kürzester Zeit um mehr als 30 Prozent zu. Allein im ersten Jahr nach Fertigstellung konnten in Auckland rund 200.000 zusätzliche Fahrradfahrten gezählt werden.

„In Städten mit einem deutlichen Anteil an Radverkehr beobachten wir eine höhere Lebensqualität mit weniger Lärm, besserer Luftqualität und einem allgemein höheren Lebens- und Gesundheitsstandard in der Bevölkerung“, erklärt Annette Becker, Kuratorin am Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main, die die an diesem Samstag angeliefene Ausstellung *Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt* mitgestal-



Die meisten Radwege weltweit sind blau oder rot eingefärbt. Aber es gibt Ausnahmen: Mit dem pinkfarbenen Radweg Te Ara i Whiti (großes Foto) hat der Radverkehr in Auckland massiv zugenommen. Die Max Orange Line in Portland, Oregon, wurde bewusst in einem knalligen Grün gestaltet. Auf diese Weise soll die Trendwende in der Verkehrspolitik der Stadt sichtbar gemacht werden.

tete. „Und mit dem steigenden Modal-Split-Anteil von Radfahrern sehen wir, dass plötzlich auch mehr Rollstühle und mehr Rollatoren am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Das ist eine, wie ich meine, sehr erfreuliche Nebenerscheinung im Sinne der Inklusion.“

In Portland, Oregon, wurde 2015 die sogenannte Max Orange Line errichtet, die die Downtown auf 11,7 Kilometern Länge mit der umliegenden Metropolregion verbindet (siehe Foto).

Anders als bei den bisherigen Radwegen, die durch Portland führen, wurde der Stadtraum in diesem Fall bewusst auffallend und identitätsstiftend in ein knalliges Hellgrün getaucht. Besonderes Augenmerk wurde auf die Möblierung entlang des Radwegs sowie auf die Verkehrsanschlüsse an die umliegenden Viertel gelegt.

Mobilitätsdemokratisierung

In New York wird schon seit geraumer Zeit an einer Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs gearbeitet. Ein großer Teil der gewonnenen Flächen fällt dem Radverkehr zu. An den großen Avenues sowie an den Uferstraßen in Manhattan, Brooklyn und der Bronx entstand ein zusammenhängendes Geflecht aus pedalritterlichen Wegen. Im Bereich des „Big U“ – so der offizielle Titel der Hochwasser-Prophylaxe an den Ufern Manhattans – übernehmen die neu angelegten Radwege darüber hinaus die Rolle von Dämmen und kontrollierten Überflutungsflächen.

In London gibt es seit einigen Jahren Pläne für den sogenannten SkyCycle. Dabei soll über den bestehenden Gleisanlagen des Grundstückseigentümers Network Rail – ein bislang ungenutzter, aber überaus wertvoller Luftraum – ein 220 Kilometer langes Radnetz mit radialen und konzentrischen Trassen sowie rund 200 Auf- und Abfahrten entstehen. Das neue Verkehrssystem, ein Kooperationsprojekt von Norman Foster und dem auf Landschaftsplanung spezialisierten Büro Exterior Architecture, soll dabei als schnelle und billige Verkehrsalternative dienen und die stetig wachsende Metropole an der Themse entlasten.

Der größte gemeinsame Nenner dieser Projekte ist die Demokratisierung der Mobilität. Mit Rädern und eigens dafür geschaffenen Verkehrsflächen können auch all jene am Verkehrsgeschehen teilnehmen, die es sich bislang nicht oder nur kaum leisten konnten. „Mit dem Siegeszug des Fahrrads hält endlich wieder eine menschliche Dimension in die europäische Großstadt Einzug“, sagt Florian Lorenz, der sich selbst als Urbanist und interdisziplinärer Stadtplaner bezeichnet. Er ist einer der Kuratoren der Ausstellung *Bicycles! A Love Story*, die kommende Woche in der Wiener Nordbahnhofhalle eröffnet wird.

„Die Distanzen verändern sich, der Stadtraum wird unmittelbarer spürbar, und mit der allmählichen Verdrängung des Autos an der Spitze der tropischen Kaskade werden die Prinzipien der Großstadt neu gemischt und die Privilegien auf der Straße neu vergeben.“ Anfang dieser Woche hat die Uno den 3. Juni zum *World Bicycle Day* erklärt.

www.dam-online.de
www.bicycles-exhibition.com

