▸ trifft sich die offene Gruppe jeden ersten Freitag im Monat um 19 Uhr an der Haltestelle Kluse/Schauspielhaus, um gemäß dem Motto "Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr" gemeinsam durch die Stadt zu radeln. In diesem Monat hat es so mit 257 Teilnehmern einen neuen Rekord gegeben.

Julian Busch, ebenfalls CM-begeistert, rät Einsteigern, sich der Gruppe anzuschließen: "Mit so vielen zu fahren, gibt Selbstbewusstsein." Er ist der Meinung, Radfahrer sollten sich auf der Straße breit machen, statt geduckt so weit wie möglich rechts zu fahren. "Erst dann wird man als vollwertiger Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und respektiert."

Mit Rainer Widmann hat die Stadt seit 1996 den deutschlandweit ersten Beauftragten für nicht motorisierten Verkehr. Er setzt sich dafür ein, dass die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und umgesetzt werden. Sein Ziel ist, dass die Verkehrsteilnehmer aufhören, sich gegeneinander auszuspielen. "Im Straßenverkehr sind alle gleichberechtigt. Hier hilft nur der Appell an alle: Seid gelassen und nehmt Rücksicht."

Obwohl die Stadt nicht nur seit der Besetzung von Widmann bereits einiges getan hat, um die Situation der Radfahrer zu verbessern, gibt es noch Arbeit, sagt Hoffmann-Glaubig. "Auf jeden Fall muss die Talachse ausgebaut werden. Denn die B7 hat als Verbindungsstrecke zwischen Vohwinkel und Barmen großes Potenzial." Auch die Vernetzung der Radwege müsse verbessert werden, und zwar "besonders an neuralgischen Punkten wie dem Alten Markt". Hoffmann-Glaubig hat die Erfahrung gemacht, dass sich viele Radfahrer an solch unübersichtliche Verkehrspunkte nicht herantrauen. Außerdem plädiert er für eine bessere Beschilderung der Nordbahntrasse mit mehr Ein- und Ausfahrten. "Und an vielen Geschäften fehlen Stellplätze für Fahrräder."

Trotz aller Hindernisse: Wuppertals Verkehrswelt wandelt sich. Wenn es nach Julian Busch geht, ist die Stadt insgeheim schon jetzt eine Fahrradstadt. Immerhin hat sie die Gesamtlänge der vorhandenen Radstrecken durch den Ausbau der Nordbahn- und Sambatrasse und andere neue Wege, unter anderem am Otto-Hausmann-Ring und in der Kohlstraße, auf 210 Kilometer erweitert. Geplant ist eine Gesamtlänge von 265 Kilometern. Der Rat hat das Projekt "Fahrradstadt 20/25" beschlossen und Widmann hofft, dass diese Kilometer bis spätestens 2025 realisiert werden. "Das alles kann aber nur klappen, wenn die Politik mitwirkt." Außerdem wurden bereits 114 Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. 15 weitere Anträge werden derzeit geprüft.

Julian Busch

Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Wuppertaler Verkehr beträgt derzeit zwei Prozent. Immerhin. Um die Jahrtausendwende waren es nur 0,7 Prozent. Zwar ist das im Vergleich zu Städten wie Bochum (sechs Prozent) und Dortmund (zehn Prozent) immer noch wenig, doch Hoffmann-Glaubig ist der Überzeugung, dass sich der Trend "zurück aufs Rad" auch in Wuppertal durchsetzen wird. Eine Triebfeder sei die Nordbahntrasse. Der Betrieb dort wird seiner Meinung nach zu mehr Radverkehr in der gesamten Stadt führen. Er prophezeit eine weitere Steigerung, sobald die Trasse voll befahrbar ist. Ende des Jahres sollen nahezu alle Bauarbeiten erledigt sein. In den kommenden Jahren hält Hoffmann-Glaubig deshalb einen Radverkehrsanteil von fünf Prozent für realistisch.

Hoffmann-Glaubig wünscht sich für die Zukunft vor allem mehr Geld von der Stadt, um mehr Ideen umzusetzen. "Die Stadt muss Hindernisse abbauen." Wenn so die Fahrt mit dem Rad einfacher wird, trauen sich auch Fahrradskeptiker wie Anna auf den Sattel. Denn eines ist unstrittig: Radfahren macht Spaß, ist gut für die Gesundheit, für die Umwelt und für den Verkehr. Julian Busch ist sich sicher, dass mehr Radwege auch die Wirtschaft ankurbeln würden. "Denn wer mit dem Rad unterwegs ist, steigt eher mal ab und kauft sich ein Eis." Vorausgesetzt, die Eisdiele verfügt über einen Fahrradständer. ◂

Text: Saskia Stiefeling
Fotos: Johannes Rothenhagen

Fanatismus auf der Straße

Wie es sich in Wuppertal ohne Auto lebt. Eine Polemik.

Heute ist es schon wieder passiert. Am Telefon sagte eine Mutter zu mir: "Ach ihr könnt euren Sohn ja gar nicht abholen, ihr habt ja kein Auto." Stimmt. Meine Frau hatte noch nie ein Auto, und ich, 42 Jahre alt, habe seit 21 Jahren kein Auto mehr. Erstaunlicherweise haben wir trotzdem überall überlebt und mussten uns auch nirgendwo einschränken. Dass ein Leben ohne Auto in Wuppertal eine größere Herausforderung sein könnte als in Berlin, ahnten wir allerdings, als wir vor fünf Jahren hierhin zogen.

Trotz dieser Vorahnung war ich verblüfft, weil wirklich jeder Wuppertaler, den ich kennen lernte, ein Auto für vollkommen unverzichtbar zu halten schien. In den ersten Monaten glaubte ich sogar, Halluzinationen zu haben, als ich, aus dem Fenster meines Arbeitszimmer blickend, die Bewohner unseres Hauses ständig in irgendein Auto steigen sah. Am Samstagmorgen kamen sie dann zehn Minuten später zurück. Mit einer Brötchentüte in der Hand.

In unserem Haus leben zehn Erwachsene. Und acht Autos. Wobei das eine Paar gleich drei hat, das andere nur eins und wir keins. Ich bin mir ziemlich sicher, dass die meisten Bewohner unsere Straße, die ungefähr 800 Meter lang ist, diese noch nie vom Anfang bis zum Ende zu Fuß gegangen sind.

Dieser fast fanatische Gebrauch des eigenen Automobils hatte für mich in meinem ersten Wuppertaler Jahr zum Teil erhebliche soziale Folgen. Ich kannte niemanden und hatte auch keine Kollegen, weil mich keine Schule brauchte. Mein sozialer Kontakt beschränkte sich auf die Eltern, vor allem auf die Mütter, die ihre Kinder in den Kindergarten beziehungsweise zum Turnen brachten. Nur: In Berlin trafen wir – die Mütter und ich – uns auf dem Weg, holten die Kinder oft gemeinsam ab und machten dann eine Pause auf einem Spielplatz. Und in Wuppertal? Die Kinder wurden wo auch immer ausgeladen und anschließend zehn Meter vom jeweiligen Eingang entfernt wieder auf dem Rücksitz verstaut, gut angeschnallt, Bewegungsfreiheit gleich null. Dann wurde der Motor angelassen und weg waren Mutter und Kind. Ich habe nie verstanden, wie Eltern ihren Kindern nicht gönnen, sich einfach mal 20 Minuten an der "frischen" Luft bewegen zu dürfen – dafür sind Hin- und Rückweg doch optimal. Beim ▸

▸ Turnen war es noch seltsamer. Die Kinder wurden nicht nur vor den Eingang gekarrt, sondern sie hatten meistens schon die Turnsachen an. Mein Sohn macht Taekwondo. Dort werden zum Teil zwölfjährige Jungs im Taekwondo-Anzug mehr oder weniger in die Halle gefahren. Und anschließend setzen sich die verschwitzten Kinder auf die Rückbank.

Mein Sohn ist ein ganz normales zehnjähriges Kind. Aber selbstständig am Robert-Daum-Platz umsteigen, das kann er, seitdem er acht ist. Ich höre dazu immer: "Toll. Mein Kind könnte das nicht." Blödsinn. Das können (und wollen auch) alle Kinder. Man muss es ihnen nur zutrauen.

Seitdem sich herumgesprochen hat, dass wir uns ebenfalls zwei Autos leisten könnten, bekommen auch wir zu hören: "Toll. Wir könnten das nicht. Wir brauchen unser Auto." Früher habe ich oft die Gegenfrage gestellt: "Habt ihr es denn schon mal ohne versucht?" Antwort war fast immer: "Nein. Allein für Getränkekästen brauchen wir ja ein Auto! Und für Ikea."

Natürlich heißt es auch regelmäßig: "Wollt ihr euch denn nicht endlich mal ein Auto kaufen?" Die Gegenfrage habe ich mich noch nie zu stellen getraut. Sie würde lauten: "Wollt ihr nicht wenigstens ein Auto abschaffen?" Ist doch wahr. Am liebsten würde ich die Autofahrer mal an eine Ampel direkt auf dem Robert-Daum-Platz fesseln. Nach sechs Stunden würde ich sie fragen, wie sie denn den Verkehr finden. Und ich würde fragen, ob es ihnen eigentlich vollkommen egal ist, wenn die Auspuffgase Kindern direkt in die Nase wehen? Ach, ich könnte noch weitere Fragen stellen, aber was müsste ich mir dann an Rechtfertigungen anhören?

◂ Einkaufen? Kein Problem. Ich ziehe halt einen Trolley hinter mir her, unseren Hackenporsche.

Nun, wie lebt es sich denn ohne Auto in einer Stadt, in der man als Familie schon als alternativ betrachtet wird, wenn man nur ein Auto hat? Eigentlich ganz gut. Man fährt halt ständig Schwebebahn und Bus. Wir haben zwei Tickets 2000 und beide Kinder haben Schokotickets. Und vier Bahncards haben wir auch. Busse sind wie große Taxis. Meist kann man in Bussen Zeitung lesen. Wir fahren auch viel Rad. Fahrradfahren ist in Wuppertal auch immer Sport. Konditionstraining. Das spricht aber eher für das Rad als dagegen.

Einkaufen? Kein Problem. Ich ziehe halt so einen Trolley hinter mir her, unseren Hackenporsche. Da passt unglaublich viel rein. Ein Getränkekasten aber nicht. Deshalb beteiligen wir uns am Carsharing. Ja, ja – die Lästermäuler werden jetzt aufschreien –, es stimmt: ganz ohne Auto leben wir nicht. Im Schnitt leihen wir einmal pro Monat ein Auto. Häufiger brauchen wir es nicht. Und mit dem Taxi fahren wir manchmal abends vom Bahnhof nach Hause. Zugegebenermaßen ausschließlich aus Bequemlichkeit. Man gönnt sich ja sonst nichts. Zumindest kein Auto.

Wuppertal ohne Auto – kein Problem. Bringt sogar oft Spaß. Allein, weil man nie allein und einsam in einer Blechkiste sitzt. Und dass die B7 gesperrt worden ist, ist uns vollkommen egal. Wir merken davon praktisch nichts. ◂

Text: Lehrer und Buchautor Arne Ulbricht
Foto: Manfred Görgens