

Gent macht „autofrei“ vor

Aus Aachen Bernd Müllender

Wenige Minuten, bevor die Veranstaltung in der Aachener Aula Carolina beginnt, kommt der Kleinwagen einer Immobilienfirma die Fußgängerzone hochgetuckelt und parkt direkt vor dem Hinweisschild auf die Abendveranstaltung „Innenstadtmobilität – Beispiel Gent“. Die FahrerIn zuckt mit den Schultern, sie habe halt einen Termin. Und verschwindet kühl lächelnd im Nachbarhaus.

Drinnen hat Ann Plas ihren Auftritt. Sie ist die Büroleiterin des grünen Mobilitäts-Bürgermeisters Filip Watteuw der belgischen Stadt Gent und ist für die Verkehrswende verantwortlich. Gent ist mit einer viertel Million EinwohnerInnen gleich groß wie Aachen – und ein Vorbild für die Stadt.

2014 begannen die Planungen, erzählte Plas, 2017 legten sie los. Heute ist die Genter Innenstadt autofreie, der motorisierte Verkehr läuft über Schleifen. Videokameras helfen bei der Durchsetzung. Parken am Innenstadtrand: maximal 30 Minuten, Carsharing-Autos zahlen nichts, die Parkhäuser nahe der Innenstadt kosten für 24 Stunden 30 Euro. Kinder bis 15 haben freie Fahrt im ÖPNV – „so lernen sie dessen Vorteile auch früh kennen“, so Plas. Es gibt neue breite Radwege, die Fußgängerzone wurde ausgebaut.

„Die Menschen werden jetzt sozusagen wieder zu Eigentümern ihrer Straßen und Plätze“, sagt Plas. Ja, anfangs habe es auch Proteste gegeben. „Jetzt berichten die Leute ganz begeistert: Wir können mitten in der Stadt wieder Vögel singen hören.“ Und noch etwas wurde besser: Lieferverkehr per Auto ist nur bis 11 Uhr erlaubt, auch für Paketdienste. Der Vorteil: So werden die Menschen in Gent früher als anderswo beliefert. Stadterneuernde Transporte werden vielfach per Lastenrad erledigt, erzählt Plas, es gebe unzählige Modelle, Varianten, Firmen.

Nur eines habe nicht funktioniert: Zwei Jahre lang kreiselten im Viertelstundentakt kleine Elektrobusse mit 10 km/h durch die City, kostenlos, Hop on hop off. „Das wurde weniger genutzt als gehofft und war schließlich zu teuer.“ Ihr Credo für die langsam-bedächtigen Deutschen: „Autos sind wie Gas, das sich verflüchtigt, wenn man bessere Alternativen anbietet.“ In Gent gebe es heute, verglichen mit 2015, gut 25.000 weniger gemeldete Kfz und ein Drittel weniger Unfälle. Der Autoanteil ist von 55 auf 39 Prozent zurückgegangen, der Kadverkehr hat sich fast verdoppelt. „Auf dem Ring kommt es entgegen aller Befürchtungen sogar zu weniger Staus. Und es gibt nicht den leisesten Hinweis, dass die innerstädtische Wirtschaft gelitten hätte. Im Gegenteil: Die Zahl der Leerstände hat sich verringert.“

Ein Vorbild auch für Aachen? „Seid ehrgeizig bei der Planung“, empfiehlt Plas, „man kann kein Omelette backen, ohne ein paar Eier zu zerschlagen.“ Der Spruch bringt ihr einen Extrabeifall. Draußen hat ein Bürger die FahrerIn des Kleinwagens derweil via stadtpate.de mit Foto und ein paar Klicks beim Ordnungsamt angezeigt. Das schmale Bußgeld von höchstens 35 Euro – mehr gibt die Autoversicherung nicht her – wird ihre Firma allerdings verkräften können.

Reicht das Fassungsvermögen? Elektrolastenfahrrad in Aachen  
Foto: Hans-Jürgen Serwe/Imago



Rollt doch

In vielen deutschen Städten setzen sich zunehmend Lastenräder durch: für die Müden Pflegedienst und sogar für Beerdigung

Aus Aachen Bernd Müllender

**A**ls in Aachen kürzlich die ersten 600 Meter Bike Lane nach Radentscheid-Standard feierlich eingeweiht wurden, kaperten auch ein paar NörglerInnen das Mikrofon: Wohin jetzt mit unserem Automobil, Frau Oberbürgermeisterin? Wo soll ich meine Einkäufe ausladen? Wo soll die Pflegerin des alten Nachbarn hin? Der Vorschlag „Fahrrad“ wurde geradezu aggressiv weggeschlagen: „Hah, Pflegedienst mit dem Rad? Unzumutbar. Und bei Regen: Sollen die armen Frauen mit nassen Klamotten kommen? Albern ist das!“

Proteste um gemeuchelte Parkplätze gehören zur Verkehrswende wie die Speichen ins Rad. Oft behaupten die Schimpfer, dass es ihnen dabei nur um das Wohl anderer gehe: Was ist mit den Pizzaboten, der Müllabfuhr, den Paketzustellern, dem Taxi für die gehbehinderte Oma und eben den Pflegediensten? Wo sollen die alle parken?

Am besten gar nicht mehr. Viele DienstleisterInnen haben, Tendenz steigend, längst aufs Rad umgestellt, in Aachen und anderswo. Damit geht es in den zugestauten Citys schneller, stressfreier und allemal besser planbar. Nachhaltiger, leiser und anwohnerfreundlicher sowieso. Ohne Suche nach einem Zwischenlagerplatz und ohne Parkgebühren, ohne Bußgeld und der Angst davor. Und sie sind mittlerweile überall, fallen nur nicht auf wie Automobile: Die Ärztin auf Hausbesuch per Bike, der Buchhändler mit dem Lesefutter im Rucksack, die Floristin mit ihren blühenden Gebinden im Lastenrad. EssenslieferantInnen cruisen ohnehin überall herum. Der Aachener Caterer „PetermachtPause“ liefert rund um den Unicampus Mittagessen per massivem vierrädrigen Cargobike.

Und auch Musik macht mobil: Ein Cellist des Sinfonieorchesters durchquert die Stadt immer per Lastenbikie, ein Saxofonist radelt zu Konzerten und Kursen mit den Instrumenten im leuchtend blauen Lasten-Trumm. Woanders gibt es sogar Pianobikes.

Die gemeinnützige Freie Alten- und Nachbarschaftshilfe Aachen Fauna e. V. ist mit 15 MitarbeiterInnen in der Pflege unterwegs, „die meisten mit dem Fahrrad“, wie Mitarbeiterin Irene Krebs berichtet, „manche mit dem eigenen, andere mit einem Dienst-Pedelec“. In der Stadt, sagt sie, „spricht doch alles dafür.“ Obwohl, ein Problem gibt es: Viele Azubis kämen aus Ländern, in denen Radfahren nicht üblich sei und müssten erst radeln lernen. Andererseits sind die Einstellungskriterien niedrigschwelliger als anderswo, weil man keinen Auto-Führerschein braucht. Altenpflege per Zweirad: ein Mosaiksteinchen gegen den Fachkräftemangel.

„Als einige Kinder nicht mehr konnten, haben sie sich auf den Sarg gesetzt“

Michael Olsen entwickelt Räder für Hochzeiten und Beerdigungen

Auch die Caritas hat bundesweit viele Hundert PflegerInnen radelnd im Einsatz, allein in Berlin seien es 54, sagt Sprecherin Christina Köppl. „Uns ist viel daran gelegen, klimafreundlich unterwegs zu sein und die Gesundheit unserer Mitarbeitenden zu fördern.“ Wirtschaftlicher ist es auch: „Wir können so die Wegzeiten minimieren, Pünktlichkeit gewährleisten und die Kosten senken.“ Regenfeste Bekleidung werde überall zur Verfügung gestellt.

Das Fahrradkurierunternehmen CLAC Citylogistik ist in Aachen mit 15 Radkurierern unterwegs. Kunden sind etwa Druckereien, Bildungsinstitute, Ausrüster für Arbeitskleidung und die Stadtverwaltung. Die Lieferung kommt binnen wenigen Stunden, bei der Option „express“ sogar sofort – bis 100 Kilogramm Gewicht, 200 Liter Volumen und in der ganzen Stadt. Das können selbst im mittelgroßen Aachen bis zu 25 Kilometer Strecke sein.

Auch der Gesundheitssektor hat ständig Aufträge: Gewebepfeifen fix vom Arzt ins Labor, tief-

gekühlte Medikamente aus der Klinik-Apotheke in die Arztpraxis im Vorort. Früher machte das ein Taxi. Das mehrheitlich grün-rote Aachen unterstützt solch nachhaltigen Transport – dachte man bis Oktober.

In diese Illusion platzte die Meldung, Lieferdienste wie CLAC müssten ab sofort für ein halbes Dutzend Einkaufsstraßen in der Innenstadt Sondernutzungsgebühren entrichten – anders als Autos, die dort zu bestimmten Zeiten einfach liefern dürfen. 240 Euro pro Jahr stand auf der Rechnung, pro Rad und pro Straße. Auf Nachfrage sprach das Amt von einem „Irrtum“ – meinte aber nicht die neuen Gebühren, sondern die versehentlich jahrelang kostenlose Nutzung. Die Empörung war groß und das Gelächter auch: „Extra 3“ im NDR widmete der Posse einen Dreiminutenfilm. Zwei Wochen später bremste die Stadtbaurätin Frauke Burgdorff ihre überfertigen Verwaltungsmenschen und stoppte die Groteske: Die Verwaltung werde „den gesperrten Bereich während der angeordneten Ladezeiten für Lastenfahrräder freigeben.“

Die Stadt designte ebenfalls zudem ein eigenes Verkehrsschild und schraubte es unter die Rad-Verbotsschilder: Lastenbikes frei. Putzig, aber unklar: Was, wenn man per einfachem Elektrobike etwas liefert? Was, wenn der junge Mann vom städtischen Touristen-service mit seiner Pedelec-Sänfte gehbehinderte BesucherInnen hier herfährt? Ist das eine Lieferfähigkeit? Sanktioniert sich die Stadt dann selbst mit einem Bußgeld? „Extras 3“ kann wohl bald wiederkommen.

Seit 2014 sind die CLAC-Räder mit ihren leuchtend gelben Ladeboxen in Aachen unterwegs, das Auftragsvolumen steige stetig, so Geschäftsführer Jörg Albrecht. Der Kern seines Unternehmens sei, „die komplexe Software, die wir über die Jahre gebastelt haben“. Eine Telefonhotline gibt es nur für angemeldete KundInnen, die einen Pin eingeben müssen, erklärt Albrecht. Die Buchungen laufen digitalisiert und automatisiert: Die Software trackt die aktuellen Standorte der Kurier, weist ihnen unterwegs neue Aufträge zu und bestätigt den KundInnen die Lieferzeit. Das Logistiksystem habe mittlerweile mehr als eine Million Euro gekostet und sei zu Teilen schon in an-

