

## Der Siegeszug des Fahrrads in Utrecht: Die Rad-Megacity

Radfahren in Utrecht ist eine Art Besuch im Paradies. Erkenntnisse über die Autorepublik Deutschland gibt es gratis dazu.



Breite rote Bänder überall – die Häuser und Autostraßen scheinen in Utrecht nur dazu da, um den Raum zwischen den endlosen Radwegen auszufüllen

UTRECHT taz | Die gemeinsame Tour geht gleich mit einem Fehler los. „Sie fahren vor?“, frage ich. Ronald Tamse guckt etwas irritiert. Der 55-Jährige ist Utrechts Generalverkehrsplaner und Entwickler der Radinfrastruktur, seit 25 Jahren. **In den Niederlanden, sagt er, fahre man selbstverständlich nebeneinander, „man will sich doch unterhalten, oder?“** Und er zeigt auf die vielen anderen ringsum. Klar, antwortet er, er ist aus dem Fahrrad-Drittweltstaat Deutschland und weiß sogleich, wie konditioniert er ist: Daheim müssen RadlerInnen immer aus dem Weg, auf die Seite, sich klein machen.

Breite rote Bänder überall – die Häuser und Autostraßen scheinen in Utrecht nur dazu da, um den Raum zwischen den endlosen Radwegen auszufüllen. Gleich geht es über einen zentralen Platz, Vredenburg. **35.000 RadfahrerInnen sind hier täglich unterwegs**, erzählt Tamse, „im Durchschnitt“. Können also auch mal über 50.000 sein. Alle Radpisten sind immer sicher abgetrennt, mit eigenen Ampelanlagen, mit intelligenten Wegeführungen an komplexeren Kreuzungen, auch beim Linksabbiegen. Das funktioniert? „Die Schaltungen tüftelt ein Kollege aus. Ich halte ihn für einen Magier.“

[Radwege](#) planen und bauen, sagt Tamse, dürfe „keine Ideologie sein. Radwege sind ein Werkzeug.“ Er zeigt unterwegs mehrere umgebaute Kreuzungen und Wegeführungen, immer anders. Es komme jeweils auf die Gegebenheiten an, auf Fußgängerströme, und wie man Autos leite und weglaufe: Mit anderen Straßenbelägen, weißen Strichen, etwas höher gelegten Parkplätzen neben der Fahrbahn und Begrenzungen, die nicht wie solche wirken. „Manchmal sind es kleine psychologische Tricks. Wir bauen ja alles für die Leute.“

Der weite Platz vor dem Dom ist eine Art shared space geworden. Radler und Fußgänger sind die eine Strömung, die wenigen Autos fahren wie von Geisterhand gelenkt einen Bogen, sehr langsam sowieso, weil ein paar runde, flache Steine in der Mitte stehen. „Man muss immer von den

Menschen her denken, wer verhält sich wie?!“ Wieso hier überhaupt Autos fahren dürfen? Nur Lieferverkehr, Sonderausweise, sagt Tamse. Und grundsätzlich: „Man kommt auch in Utrecht mit dem Auto überall hin.“ Dann zeichnet er mit den Händen eine Art Labyrinth in die Luft. Heißt: Oft halt über verschachtelte Wege. Das ist zu komplex, also lassen es viele bald.

#### Radstadt Utrecht

**Anfahrt** Nach Rotterdam, Amsterdam oder Arnheim ist man von Utrecht per Bahn in rund 30 Minuten (jeweils im 15-Minuten-Takt per IC). Die Städte sind auch mit Überlandradwegen verbunden, weitgehend kreuzungsfrei.

**Nazizeit** Historisch erste Wahl ist die Liberation Route mit ihrem Zentrum in der Gegend östlich von Utrecht rund um Arnheim: Wie zäh die Befreiung der Niederlande 1944/45 (anders als Belgien) von den Nazis war, Stichwort: Schlacht von Arnheim. Die Liberation Route, entstanden in Holland, ist eine Ehrenamtler-Initiative der westeuropäischen Länder, Deutschland inklusive [www.liberationroute.com/de](http://www.liberationroute.com/de)

#### Radfahren ist Kultur

Auch die Niederlande waren mal Autoland, auch Utrecht war nach dem Krieg für Blechdosen vielspurig ausgebaut worden und zu asphaltiert. Dann passierte zweierlei fast gleichzeitig: die Ölkrise Anfang der 70er Jahre und heftige Proteste, vor allem in der City von Amsterdam: „Stoppt den Kindermord.“ Über 400 Kinder waren damals durch Autos zu Tode gekommen, jedes Jahr. Die Menschen wollten sichere Städte. Es begann also von unten.

Machen denn alle BürgerInnen heute alles mit? Na ja, sagt Tamse, „Menschen mit Angst vor Veränderung gibt es auch bei uns. Auch wir haben Nimbys.“ Nimby heißt: Not in my backyard. Ja, gerne die Stadt lebenswerter umbauen, aber nicht an Gewohnheiten und Bequemlichkeiten rütteln und meinen Parkplatz vor der Haustür lassen! „Aber das legt sich immer schnell“, sagt Tamse. „Radfahren ist bei uns Kultur, ein Sozialverhalten.“

Das kulturlose Deutschland hat drei schwere Lasten: Es ist Erfinderland des Automobils, hat eine fatale Schumacher-Vergangenheit und immer noch kein Tempolimit (Niederlande: tagsüber Tempo 100 auf Autobahnen). Eine Riege tatenloser deutscher Verkehrsminister tat ihr Übriges. Und es sei auch sonst manchmal seltsam in Deutschland, erzählt Tamse: Im Juli war er als Referent bei der Eurobike-Messe in Frankfurt. „Sie hatten mir ein Hotel ziemlich außerhalb gebucht, aber direkt an einer Autobahn-Auffahrt.“ Echt, die Radmenschen? „Ja, aber wahrscheinlich haben sie es gut gemeint. Und es gab auch eine Straßenbahn.“

In den Niederlanden, erzählt Tamse, radeln auch die Kinder des Königs, Ministerpräsident Rutte kommt zu Terminen auf dem Zweirad. Alle tun es, zumindest zeitweilig. Und weil alle wissen, wie es auf dem Rad ist, wissen auch alle beim Autofahren, wie sich die vor und neben einem fühlen und verhalten. Das macht das Miteinander kooperativer und sicherer. Einen Fahrradhelm trägt hier niemand.

#### Unter Magiern

Utrechts Zahlen sind spektakulär: 94 Prozent der Haushalte haben ein oder mehrere Fahrräder, insgesamt sind es in der 360.000-Einwohner-Stadt mehr als eine Million. Jeder 3. Haushalt hat kein Auto. Auf 1.000 EinwohnerInnen kommen 302 Autos, bei uns sind es 580. Knapp **60 Prozent** der Utrechter fahren **per Rad in die Innenstadt, 51 Prozent nehmen das Rad für den Schulweg oder zur Arbeit** (hierzulande sind schon 15 Prozent *modal split* ein hoher Wert). 132 Euro pro Bürger gibt die Stadt pro Jahr für Radinfrastruktur aus (an die 250 Millionen seit 2015), in Deutschland sind es je nach Gemeinde 2-10 Euro per annum, selten 20.

Und dann ist da Utrechts neues **Fahrradparkhaus, 2019 eröffnet**, gleich am und unter dem Bahnhof. Es hat **12.500 Stellplätze, Weltrekord**. Noch mehr als die Zahl wirkt das Gebäude, wenn man es

durchradelt. Die Stellplätze sind auf drei Stockwerken jeweils in zwei Etagen untergebracht, stellenweise geht es bis zu 250 Meter geradeaus, nichts als Speichengefährte neben einem. Digitale Anzeigen verraten die aktuelle Auslastung und wo freie Plätze sind. **Die ersten 24 Stunden sind umsonst.** Die Ausfahrten führen **gleich zu den Gleisen** oder in die autofreie Innenstadtzone.

Allein im Bahnhofsviertel gibt es 21.000 bewachte Radparkplätze. Trotzdem glauben 47 Prozent der Innenstadtbewohner, dass das noch zu wenig ist.

Wir radeln weiter zum weitläufigen Uni-Campus, wo die Radwege in Regenbogenfarben gestaltet sind. Bald macht sich Enttäuschung breit. Auch hier kein Stau. Also, wo ist mal ein Fahrradstau? Ronald Tamse winkt ab: Jetzt im Sommer seien Ferien, zudem viele Studierende woanders. Auf Youtube, sagt er, finden sich Sequenzen, wie sich RadlerInnen zu vielen Dutzend binnen Sekunden vor einer Ampel zusammenknubbeln und manchmal erst mit der zweiten Grünphase über die Kreuzung kommen.

Tamses Philosophie heißt: Nicht einfach möglichst viele Radkilometer bauen. Sondern intelligent gucken, wo was passt. „**Verkehre trennen, aber immer zusammen denken.** Wir fragen vorher Geschäfte und Anwohner nach ihren Ideen und Wünschen. Wir wissen übrigens schon lange, dass Fußgänger und Radfahrer mehr Geld in die Geschäfte bringen als Autofahrer. Die fahren ja meist durch.“

[Utrecht](#) ist auch jenseits des Daseins als Fahrrad-Megacity eine maximal relaxte Gemeinde. Da ist die nette Altstadt, der gotische Dom und pittoreske Grachten, die keinen Vergleich mit dem völlig überlaufenen und überteuerten Amsterdam scheuen müssen. In den typischen Utrechter Werftkellern sind direkt am Wasser Cafés und Restaurants untergebracht. Und diese Ruhe, plätscherndes Wasser statt Autobrumm! Dennoch: Tourismus-Kampagnen gibt es kaum, man lässt sich lieber entdecken.

### **Selbstbewusste Radler**

Ronald Tamse zeigt mir einen weiten Kreuzungsbereich in einer 30er-Jahre-Siedlung mit viel Platz daneben, auf dessen Umbau er offensichtlich richtig stolz ist. Alles fließt, die Schwärme an Fußgängern, Radlern und langsamen Autos kommen sich nicht ins Gehege. „Das klappt gut. Vielleicht bin ich ja auch ein Magier.“ Um gleich einzuschränken: „Wir haben auch schon so viele Fehler gemacht und mussten nachkorrigieren, sogar hier. Und es gibt auch Stellen, wo wir nicht recht weiterkommen. Ich könnte auch den ganzen Tag herumfahren, nur an Wegen, mit denen ich noch nicht zufrieden bin.“

„**Wie breit sollte denn ein Radweg sein?**“, fragt er dann und antwortet gleich: „**Mindestens drei Meter, zwei fahren nebeneinander und einer kann überholen.**“ Drei Meter! Bei uns kämpfen Radinitiativen für zwei Meter breite Bike Lanes. Und die aufgepinselten „Sicherheitsstreifen“ sind manchmal nur 80 Zentimeter breit. Mit Sicherheit haben diese Malerarbeiten auf Asphalt nichts zu tun: Rechts gehen zack die Autotüren auf, links rasen die Blechdosen eng vorbei. Auf Niederländisch heißen diese hilflosen Streifen übrigens Moordstrookjes: Todesstreifen. In Utrecht: Fehlanzeige. Auch keine Autos, die auf einem Radweg parken, nirgends. Dann hätte, sagt Tamse, „schnell mal ein Radfahrer seinen Schlüsselbund in der Hand“. Und ratsch.