

Utrecht: Auf dem Weg zur „Zehn-Minuten-Stadt“

Die niederländische Stadt Utrecht setzt bei der Stadtentwicklung ganz aufs Fahrrad. Die Fahrradfreundlichkeit und damit die Radkultur bezieht sich auf die Infrastruktur, Stadtplanung, Politik, Verkehrserziehung, den ÖPNV und die Gesundheitsprävention.

› Dr. Rainer Mühlnickel

Als bundesweit tätiger Radverkehrsplaner fahre ich regelmäßig in die Niederlande, um Anregungen und Motivationen für meine Arbeit in Deutschland zu bekommen. Aber immer wieder stelle ich fest, dass die Ausgangsbedingungen in den Niederlanden derzeit noch so unterschiedlich zu den deutschen Verhältnissen mit der hier herrschenden ausgeprägten Autokultur sind. Besonders interessant ist hier z. B. die Stadt Utrecht. Mit rund 360 000 Einwohner*innen und ca. 600 000 Menschen im umgebenden Ballungsraum ist Utrecht die viertgrößte Stadt in den Niederlanden. Die Metropole ist aus dem Schatten von Amsterdam herausgetreten, setzt voll auf das Rad

und investiert kräftig in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Transformation zu einer lebenswerten Stadt

In Utrecht sind täglich 125 000 Menschen per Rad in der Innenstadt unterwegs. Utrecht ist die Stadt mit dem weltweit höchsten Anteil fahrradnutzender Personen, über 50 % der Einwohner*innen nutzen das Fahrrad. Nach dem *Copenhagenize Index*, der die fahrradfreundlichsten Städte der Welt misst (copenhagenizeindex.eu), ist Utrecht die drittfahrradfreundlichste Stadt weltweit, hinter Kopenhagen und Amsterdam. Der Grund hierfür liegt in den weltweit füh-



Fahrradbrücke



Fahrradparkhaus Utrecht

renden Ausgaben der Stadt für Radverkehr, die Stadt gibt jährlich 132 Euro pro Einwohner*in für Fahrradwege einschließlich deren Unterhaltung aus. Resultat dieser Wertschätzung sind z. B. die gepflegten Fahrraddecken. In Berlin sind es dagegen jährlich 4,70 Euro pro Einwohner*in und in Hamburg 2,90 Euro. Im größten Parkhaus der Welt am Utrechter Hauptbahnhof Centraal finden 12 500 Fahrräder Platz. Der Umstieg vom Rad in den Zug und umgekehrt ist sehr komfortabel. Die Kosten beliefen sich auf 30 Millionen Euro, getragen von der Stadt Utrecht, dem Land sowie der Niederländischen Staatsbahn und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Pro-Rail. Entlang der gut ausgebauten Radwege stehen elektronische Anzeigen für freie Stellplätze in den 16 Fahrradgaragen der Innenstadt mit rund 22 500 Stellplätzen. Praktisch ist es zudem, dass durch das Parkhaus eine Fahrradrouten verläuft.

Auch die Fahrradstraßen, -brücken und breite Radwege laden zum Radfahren

ein. Die Ampeln wurden fahrradfreundlicher geschaltet. Die Stadt zählte 2019 über 245 Kilometer geschützter Radwege, 90 Kilometer Radfahrstreifen und 18 Kilometer Fahrradstraßen. Utrecht durchzieht ein durchgängiges Netz von Radwegen, das deutlich ausgeschildert, gut gepflegt und beleuchtet ist. An Kreuzungen von Straße und Radweg wird den Radfahrer*innen Vorrang gewährt. Zunehmend werden auch *Fietsstraats* (Fahrradstraßen) ausgewiesen, auf denen Fahrräder als primäres und bevorzugtes Verkehrsmittel gelten und auf denen Autos nur „als Gäste“ erlaubt sind. Auf diesen *Fietsstraats* gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h oder weniger, ferner sind sie in der Regel wie die Radwege eingefärbt.

Imposant sind auch einige Fahrradbrücken, die nicht nur funktional sind, sondern künstlerisch die Quartiere aufwerten. Die Dafine Schippersbrug ist eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Amsterdam-Rhein-Kanal in der Stadt und wird charakterisiert durch eine



Fietsstraat (Fahrradstraße)

Brückenrampe in elegantem Schwung, die mitten über eine Schule verläuft. Die komfortable und steigungsarme Auffahrt für Radfahrende zur Brücke umschließt als Schleife einen kleinen Spielplatz. Die Teile der Brücke bilden gleichzeitig das Dach einer Schule, die zum dahinterliegenden Park ausgerichtet ist. So entstand ein außergewöhnlicher Ort, der verschiedene Funktionen erfüllt.

Große Investitionen waren notwendig

Erklärtes Ziel Utrechts ist es, dem Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang einzuräumen, um die Transformation zu einer lebenswerten und klimaneutralen Stadt zu forcieren. Mehr als die Hälfte aller Wege werden in Utrecht mit dem Rad bestritten, in Berlin sind es z. B. nur etwa dreizehn Prozent. Ein Erfolg, den sich die Stadt viel kosten lässt: Allein zwischen 2015 und 2020 investierte sie rund 168 Millionen Euro in den Ausbau der Rad-

infrastruktur und Stellplätze, finanziert aus Steuermitteln. Der Wandel hin zum Rad ist auch wirtschaftlich auf lange Sicht profitabel. Die Innenstadt profitiert und ist belebt. Zum Restaurant oder zur Bar kann direkt mit dem Rad gefahren werden. Das spart Zeit. Durch den Fahrrad-Boom wird ein ganz neuer Markt, von Fahrradverkauf bis Werkstatt, eröffnet. Dass die Innenstadt mit dem Rad schnell und unkompliziert zu erreichen ist,

führte nicht zuletzt auch zu einem Umsatzanstieg beim Einzelhandel.

Dafür nehmen die Geschäftsinhaber*innen Einschränkungen in Kauf. So können Waren beispielsweise nur in den frühen Morgenstunden angeliefert werden – eben nur dann, wenn die Flächen vor den Läden noch nicht durch Räder zugeparkt sind. Dienstleister*innen wie Handwerker*innen oder Kuriere fahren vermehrt mit dem Lastenrad zur Kundschaft, um die Parkplatzsuche gänzlich zu umgehen.

Vision einer Zehn-Minuten-Stadt

Voraussichtlich wird die Kernstadt von Utrecht 2030 mehr als 400 000 Einwohner*innen haben, für die eine zukunftsweisende Infrastruktur geschaffen werden muss. Der Mobilitätsplan 2040 sieht eine Stadt der kurzen Wege vor, in der Wohnen, Einkaufen und andere wichtige Einrichtungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs angesiedelt sind, um sie bequem zu Fuß, per Rad oder mit

dem ÖPNV erreichen zu können. Auf Verwaltungsebene wurde hierzu in einem Change-Management-Prozess eine Verschiebung des Verkehrsschwerpunktes zu Gunsten des Radverkehrs eingeleitet, es gab Beteiligungsverfahren und mehr Kommunikation, Projekte wurden evaluiert. Ähnlich wie in Kopenhagen planen die Mitarbeiter*innen in der Verwaltung „grüne“ Routen, die entlang des Grachtenrings um den historischen Kern der Stadt herumführen, um den Fahrrad-durchgangsverkehr zu entlasten.

Übertragung auf deutsche Verhältnisse möglich?

Warum sind solche Entwicklungen in einer niederländischen Großstadt offenbar einfacher umzusetzen als in Deutschland? Das Radfahren ist ein Symbol der niederländischen Kultur. Es gilt seit 1920 als nationales Symbol und seit 1938 als ein sehr patriotisches Fortbewegungsmittel. Das Fahrradfahren wird mit niederländischen Eigenschaften und bürgerlichen Tugenden wie Unabhängigkeit, Selbstbeherrschung, Bescheidenheit und Stabilität dargestellt. Außerdem gilt Radfahren bei den Niederländer*innen als gesundheitsfördernd.

Niederländische Autofahrer*innen werden z. B. im Rahmen ihrer Fahrausbildung auch für den Umgang mit Radfahrer*innen geschult. So werden sie darauf trainiert, ihre rechte Seite auf Radfahrer*innen zweimal zu überprüfen, bevor sie nach rechts abbiegen. Es besteht keine Fahrradhelmpflicht, das Tragen von Fahrradhelmen ist nicht üblich. Nur kleine Kinder und sportliche Radfahrer*innen schützen sich entsprechend.



Omafiet

Die langjährige Fahrradkultur in Utrecht hat dazu geführt, dass die meisten Fahrräder eher Nutzfahrräder als Sportfahrräder sind – obwohl alle Arten von Fahrrädern zu sehen sind, von Rennrädern über Liegerädern bis hin zu Velomobilen. Die Niederländer*innen fahren hauptsächlich Roadster-Fahrräder, wie die allgegenwärtigen *Omafiets* (Hollandräder), die praktisch, wartungsarm und zum Tragen von Lasten geeignet sind. Fahrradkörbe, Päcktaschen und Lastenanhänger sind üblich, um Gegenstände zur Schule oder zur Arbeit zu transportieren oder um Einkäufe von den Geschäften nach Hause zu bringen.

Grundsätzlich unterscheidet sich die niederländische Radkultur somit deutlich von der derzeitigen deutschen Kultur. Ein Blick und eine Fahrt durch unser Nachbarland und nach Utrecht lohnt sich aber immer, um die dort bereits gemachten Erfahrungen in einer zukunftsorientierten deutschen Radkultur zu berücksichtigen.