



An der Germania-Kreuzung in Wendlingen kann es für Radfahrer ganz schön eng werden

Foto: Jürgen Holzwarth

# So funktioniert das Radeln in Holland

Radler und Fußgänger als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer? Wie das funktioniert, erläutert ADFC-Experte Thomas Gotthardt im Interview am Beispiel der Niederlande.

VON SYLVIA GIERLICH

**WENDLINGEN.** Die Niederlande und Dänemark sind Vorreiter, wenn es mehr und vor allem geschützten Radverkehr geht. So gibt es in Eindhoven sogar einen schwebenden Kreisverkehr für Radler. Doch wie hat unser Nachbarland es geschafft, den Straßenraum so umzugestalten, ohne dass es zu Massenprotesten von Autofahrern kam?

**Herr Gotthardt, Sie waren gerade erst mit einer Delegation von Kommunalpolitikern aus dem Landkreis Göppingen in Utrecht. Die Stadt gilt ja als Paradiestadt, was Radinfrastruktur angeht. Was konnten Ihre Mitreisenden an Anregungen mitnehmen?**

Die Fülle der Anregungen ist enorm und es fällt schwer, dies in wenigen Sätzen zusammenzufassen. Die wichtigste Anregung ist wohl die Erkenntnis, dass Radverkehr ein viel größeres Potenzial hat, als die Teilnehmer sich in der Theorie vorgestellt hatten.

Am häufigsten war in den letzten vier Tagen der Satz zu hören: „Man glaubt es nur, wenn man es mit eigenen Augen gesehen hat“. Das bezieht sich auf die unglaubliche Menge an Fahrrädern und die damit verbundene hohe Lebensqualität: Das Stadtzentrum ist frei von Lärm.

Der geringe Platzbedarf der Fahrräder (ein geparktes Auto braucht den zehnfachen Platz eines Fahrrads, ein fahrendes Auto mit 50 Stundenkilometern braucht den 28-fachen Platz eines Fahrrads mit 15 Stundenkilometern) hat zur Folge, dass infolge der Fahrradförderung Straßenraum zurückgebaut werden konnte. Er steht jetzt zur Verfügung für Parks, Fußgängerbereiche, Gastronomie und sogar zum Bau von Gebäuden, mit denen der Umbau des Straßenraums teils gegenfinanziert werden konnte.

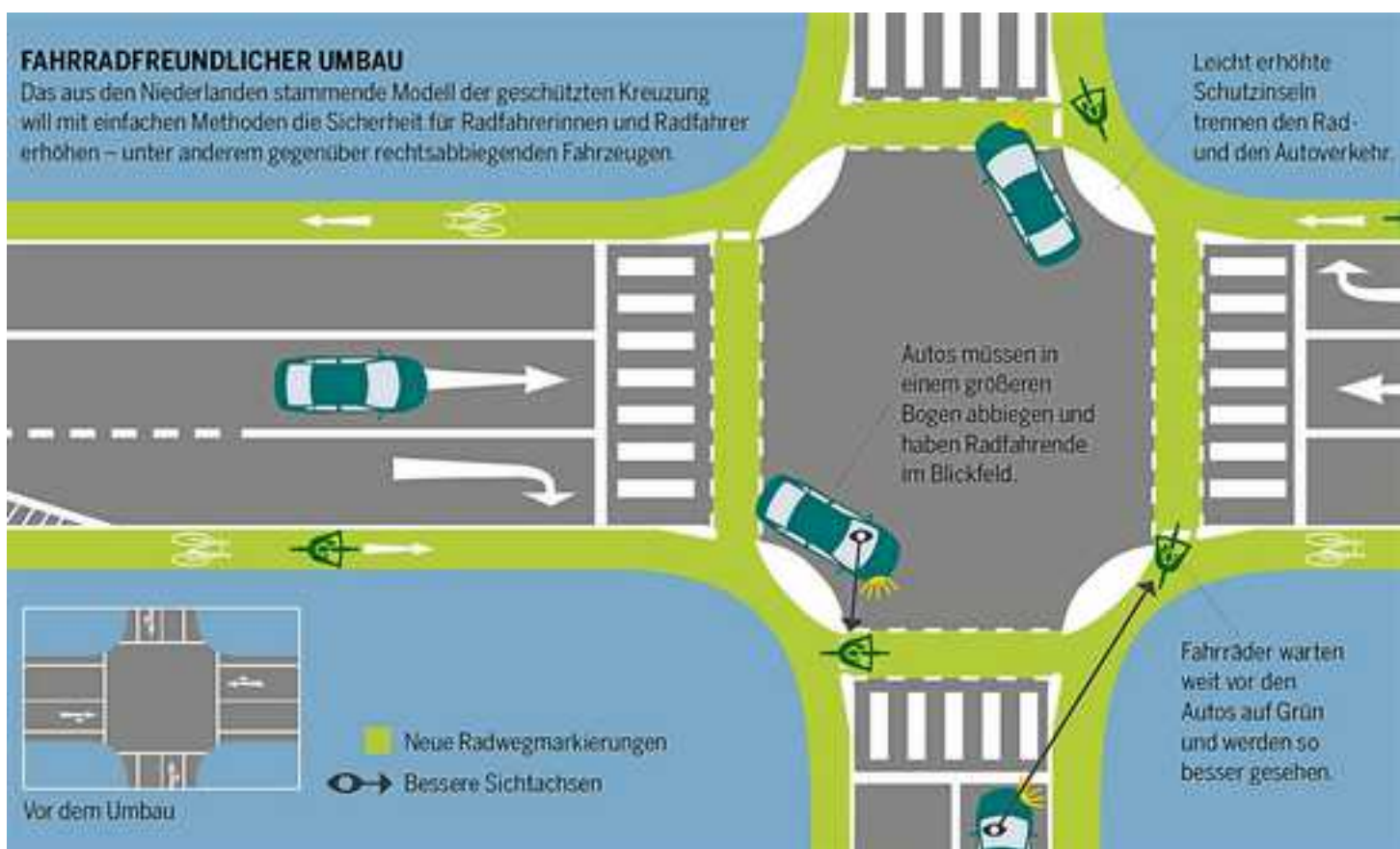
Die Reduzierung des Kfz-Aufkommens in der Innenstadt wirkt sich positiv auf Gastronomie und Einzelhandel aus, weil die Stadt dadurch insgesamt attraktiver wird und mehr Menschen anzieht. Das ist nicht nur in Utrecht zu beobachten, sondern auch in vielen anderen Städten, die diesen Weg gehen.

In Deutschland herrscht insbesondere bei Einzelhändlern oft große Skepsis, der Parkplatz vor der eigenen Ladentür gilt als unverzichtbar. Ich vergleiche das gern mit der jahrzehntelang geführten Diskussion um das Rauchverbot in Gaststätten. Auch dies wurde lange wegen einer diffusen Furcht vor einem massenhaften Gastronomiesterben abgelehnt. Kaum war es eingeführt, konnte und wollte sich fast niemand mehr vorstellen, zum vorherigen Zustand zurückzukehren.

**Wie und warum konnten sich die Niederlande zu einem Paradies für Radfahrerinnen und Radfahrer entwickeln?**

Fälschlicherweise wird oft vermutet, dass die Niederlande eine besonders lange Fahrradtradition haben. Tatsächlich waren aber die Innenstädte in unserem Nachbarland bis in die 1970er-Jahre vom Autoverkehr verstopft und ließen kaum Platz für Fußgänger und Radfahrende. Dann begannen immer mehr Kommunen mit einer konsequenten und dauerhaften Radverkehrsförderung.

Erster Schritt war ein Umdenken bei der Verkehrsplanung. Wird ein neuer Verkehrsraum gebaut oder ein bestehender Raum umge-



Geschützte Kreuzungen erhöhen bei abbiegenden Autofahrern die Wahrnehmung von Radlern.

Foto: Heinrich-Böll-Stiftung

baut, dann werden zuerst die Wege der schwächsten Verkehrsteilnehmer geplant, also der Fußgänger. Danach werden die Radwege geplant. Und der Rest, der dann noch zur Verfügung steht, gehört den Autos. So ist sichergestellt, dass jeder Verkehrsteilnehmer seinen eigenen getrennten und sicheren Raum hat.

Zweiter Schritt ist die Bereitschaft, ein jährliches Budget für Radverkehrsförderung in den städtischen Haushalt einzuplanen. Im den Niederlanden liegt das Budget bei durchschnittlich 30 Euro pro Einwohner und Jahr.

Zum Vergleich: In Deutschland liegt das Budget vielerorts zwischen zwei und fünf Euro pro Einwohner und Jahr. In jüngster Vergangenheit haben aber auch in unserer Region einige Kommunen ihr Budget erhöht. Für viele Maßnahmen gibt es auch hohe Fördermittel von Bund und Land.

**Wie kann man Menschen davon überzeugen, vor allem die kleinen Wege zur Schule, zum Sport, zum Einkaufen mit dem Rad zurückzulegen?**

Die Menschen müssen sich auf dem Rad sicher fühlen: Objektiv, durch tatsächlich geringe Unfallzahlen; und auch subjektiv, indem sie keine Angstgefühle entwickeln. Da-



Thomas Gotthardt

Foto: ADFC Göppingen

zu braucht es eine konsequente bauliche Trennung von Straße und Radweg. Außerdem muss Radfahren Spaß machen. Man muss auf möglichst direktem Weg und ohne Hindernisse von A nach B kommen.

Das niederländische Prinzip lautet: Die Wege müssen so gestaltet sein, dass man keine Bedenken hat, Kinder allein mit dem Rad loszuschicken. Was für Kinder funktioniert, das funktioniert auch für Erwachsene, die sich mangels Erfahrung bisher nicht mit dem Rad in den Stadtverkehr wagen.

**Muss denn die ganze Stadt umgekrempelt werden, um mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen?**

Ja und nein. Man kann eine Stadt nicht in kurzer Zeit umkrempeln. Das ist ein Prozess, der Jahrzehnte dauert. Die niederländischen Städte haben Ende der 1970er-Jahre angefangen umzukrempeln, und sie sind bis heute noch nicht fertig damit. Aber jede einzelne Maßnahme führt zu ersten Erfolgen. Und deswegen stellt sich ein hoher Radverkehrsanteil nicht von heute auf morgen ein, sondern Schritt für Schritt.

Wenn man aber mit dem Umkrempeln begonnen hat und positive Ergebnisse sieht, fällt der nächste Schritt leichter. Und wir können hier von den Erfahrungen der Niederländer lernen. Wir müssen also das Rad nicht neu erfinden, sondern können deren Erfolgskonzepte aufgreifen. So wie dies inzwischen auch schon andere europäische Kommunen machen.

**Manchmal ist es ja auch gefährlich, gemeinsam mit Autos und Lkws an einer Kreuzung zu stehen. Wie ist denn der Kreuzungsverkehr in den Niederlanden geregelt?**

Hier gibt es keine Patentlösung, sondern eine große Palette von verschiedenen Möglichkeiten, je nach den örtlichen Gegeben-

heiten wird die individuell beste Lösung gewählt. Das hängt von der Kreuzungsgröße, dem Verkehrsaufkommen pro Tag oder zu Stoßzeiten und weiteren Faktoren ab. Mögliche Lösungen sind zum Beispiel sogenannte Schutzinseln, Kreisverkehre und Aufpflasterungen. Weitere Einzelheiten dazu findet man auf der Website des ADFC-Bundesverbands.

**Finanziert wurde das Anlegen des neuen Radwegenetzes unter anderem durch Parkgebühren. Ist das ein Weg, auch in Wendlingen in Sachen Radverkehr ein bisschen vorwärts zu kommen?**

Parkgebühren sind sicherlich nicht schädlich für das Ziel der Verkehrsberuhigung. Ob sie einen spürbaren Beitrag zur Finanzierung des Radwegenetzes leisten können, kann ich aus dem Stegreif nicht bewerten. Grundsätzlich gibt es zurzeit im hohen Maß Fördermittel von Bund und Land, die mir als Finanzierungsquelle geeigneter erscheinen. Zielführender wäre allerdings, an neuralgischen Stellen die Parkplätze generell zu reduzieren – insbesondere Längsparkplätze am Straßenrand, die einem Radweg sprichwörtlich im Weg stehen. Und die für vorbeifahrende Radler eine Gefahr wegen des sogenannten Doorings darstellen, also Unfälle wegen plötzlich aufgerissener Autotüren. Anstelle der omnipräsenten Längsparkplätze am Straßenrand sollte auf zentrale Parkplätze oder Parkhäuser gesetzt werden. Die Parkgebühren dürfen dann gern für die Refinanzierung dieser Parkplätze oder -häuser verwendet werden.

■ Die Wendlinger Initiative Radel-In lädt am Samstag, 22. April, um 14 Uhr ein, sich den Vortrag zum Radverkehr in den Niederlanden von Thomas Gotthardt im Treffpunkt Stadtmitte anzuhören.