

ERREICHBARKEIT: WIE UTRECHT DIE INNENSTADT VON AUTOS BEFREIEN WILL

Für die Radfahrer nur das Beste



FOTO: JEROEN MUSCH/ARCHITEKTURMUSEUM

Nur für Fahrräder: die Dafne-Schippers-Brücke, benannt nach der bekannten Welt- und Europa-Meisterin in der Leichtathletik.

VON MARC HAGEDORN

Die stellvertretende Bürgermeisterin wartet auf einer Brücke am Bahnhof. Vor ein paar Jahren wäre das an dieser Stelle lebensgefährlich gewesen. Früher hätte Lot van Hooijdonk hier mitten auf dem „Highway“ gestanden, wie sie es nennt. „Utrecht war eine Autostadt“, sagt van Hooijdonk, die seit acht Jahren Stadträtin für Mobilität ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in Utrecht Grachten trockengelegt, damit Autos dort fahren konnten. Jetzt ist der einstige Highway am Bahnhof nur noch zweispurig, und der Asphalt wird von der Farbe rot dominiert. Rot als Zeichen für: Fahrradstraße. Und unter der Brücke fließt kein Verkehr, sondern wieder Wasser in einem Kanal.

Die Politikerin hat diesen Ort für das Treffen mit dem WESER-KURIER nicht zufällig ausgewählt. Der Ort hat für sie Symbolkraft. Auf den Treppenstufen, die hinunter zum Kanal führen, sitzen Menschen in der Sonne. Sie lesen, sie unterhalten sich, einige haben etwas zu essen dabei. „Wir haben die Stadt ursprünglich für Menschen gebaut und nicht für Maschinen“, sagt van Hooijdonk.

Daran haben sie sich in Utrecht vor ein paar Jahren wieder erinnert und einen Plan gefasst, der nichts Geringeres zum Ziel hat, als Utrecht zur

„world class bicycle city“ zu machen, zur Fahrradstadt der Weltklasse. „Dafür werden wir jeden Stein umdrehen“, heißt es in dem dazugehörenden „Action Plan 2015-2020“.

Wie weit Utrecht damit inzwischen gekommen ist? „Wir sind noch nicht fertig“, sagt van Hooijdonk, „aber wir sind schon in der Champions League.“ Ein paar Zahlen dazu: In Utrecht, rund 40 Kilometer südöstlich von Amsterdam gelegen, leben 360.000 Menschen. Etwa 125.000 Fahrradfahrer sind jeden Tag in der Stadt unterwegs. Rund 60 Prozent der Wege im Zentrum legen die Utrechter mit dem Rad zurück. Allein zur Uni fahren tagtäglich 25.000 Menschen mit dem Rad.

Die Stadt hat 2019 ausgerechnet, dass sie innerhalb von vier Jahren 186 Millionen Euro für den Radverkehr ausgegeben hat, rund 130 Euro pro Kopf und Jahr. Zum Vergleich: Laut Greenpeace investierte 2018 keine der sechs größten deutschen Städte mehr als fünf Euro pro Kopf in den Radverkehr.

Am Bahnhof in Utrecht ist dagegen vor wenigen Jahren für 30 Millionen Euro das größte Parkhaus der Welt entstanden, finanziert von der Stadt, dem Staat und dem Unternehmen Pro Rail. Unter der Erde ist auf drei Ebenen

Platz für 12.500 Fahrräder. Für 4,15 Euro kann man sich hier 24 Stunden lang ein Fahrrad ausleihen.

Utrecht rollt dem Besucher, der am Bahnhof ankommt, buchstäblich den roten Teppich aus. Breite Fahrradstraßen überall. An den Ampeln haben Radfahrer längere Grünphasen als Autofahrer. Perspektivisch würden sie die Innenstadt von Utrecht links jeweils zwei Meter ab. Entstanden ist ein breiter Boulevard. Dort haben Cafés und Bars jetzt Tische, Stühle und Bänke aufgestellt, in Pflanzkübeln wachsen Blumen. Platz zum Abstellen der Räder ist auch noch da. Mehrere Läden hätten seit dem Umbau hier eröffnet, sagt Keuning.

Ein paar Meter weiter zeigt sich die Kehrseite des Erfolgs. Neude heißt das Plätzchen an der Stadtbibliothek. Früher war das ein

Autoparkplatz, und auch heute ist hier alles zugesperrt. Aber jetzt mit Fahrrädern. Hunderte davon, viele Klappergestelle darunter, verhindern, dass der Ort seinen ursprünglichen Charme ausspielen kann. „Das passiert, wenn der Erfolg zu groß wird“, sagt Keuning. Oder mit anderen Worten: Das passiert, wenn die Infrastruktur mit dem Radboom nicht Schritt halten kann, obwohl es längst ein Parkleitsystem gibt, mit dessen Hilfe Radfahrer über elektronische Anzeigen überall Abstellplätze finden. Statistisch gesehen hat jeder Niederländer 1,2 Fahrräder.

„Wir müssen noch einiges tun“, sagt auch Stadträtin van Hooijdonk. Weitere Abstellplätze zählen dazu. Der ÖPNV ist stark ausbaufähig. Und weil noch immer zu viele Autos in der Stadt fahren, soll es noch mehr Radschnellwege für Berufspendler geben, die die umliegenden Ortschaften an Utrecht anbinden.

So wie die Gemeinde Stichtse Vecht. Sie liegt nordwestlich von Utrecht. Von dort ist es über einen breiten Radweg im Grunde nur noch ein Katzensprung, vor allem wenn sich der Radler an den „Fietsflo“ hält. Das ist ein radarbasiertes System, das Radfahrern dabei hilft, die richtige Geschwindigkeit zu halten, um bei grüner Welle in die Stadt zu gelangen. Auf dem Display einer Säule am Straßenrand zeigt eine Schildkröte an: langsamer werden. Ein Hase bedeutet: schneller radeln. Daumen hoch heißt: Tempo passt. Nur die Kuh sieht derjenige nicht gerne, der es eilig hat: Mit Grün an der nächsten Ampel, signalisiert die Kuh, wird es nicht klappen.



FOTO: ROBERT OOSTERBROEK

Lot van Hooijdonk, Stadträtin Mobilität

haben wir Niederländer ein sehr funktionales Verhältnis zum Auto. Wir nutzen es, die Deutschen lieben es.“ Die Fanggemeinde fürs Fahrrad in der Stadt wachse stetig, sagt van Hooijdonk, im Stadtrat stünden zwei Drittel der Parlamentarier hinter den Plänen.

Von strikten Verboten hält van Hooijdonk nicht viel, sie versucht, ihre Ziele lieber auf andere Weise zu erreichen. Wie? Ortswechsel. Matthijs Keuning aus dem Mobilitätsressort wartet an der Voorstraat im Stadtzentrum. Autos dürfen auf der Voorstraat fahren – aber sie tun es kaum. Für sie ist es eine Einbahnstraße, Radfahrer dürfen von beiden



Rampen aus Legosteinen

VON KATIA BACKHAUS

Sieht ein Rollstuhlfahrer vor der Tür und kommt nicht rein? So etwas gibt es beim Getränkelaufen „Brausesyndikat“ und der Bar „Plan B“ nicht. Auch nicht beim Blumengeschäft „Blümchen“ oder dem Secondhandshop „Lokolieschen“. Sie sind Teil des Bielefelder Projekts „Kein Bock auf Barrieren“. Fabian Möller ist bei der Stadt für die Inklusionsplanung und die Koordination der Behindertenhilfe zuständig. 2020 entstand das Bielefelder Aktionsbündnis Inklusion, das Vertreter aus Einzelhandel, Sport, Kultur, Bildung, Soziales und der Finanzwelt zusammenbringt. Sie hatten 2021 die Idee für „Kein Bock auf Barrieren“. Mit Fördergeldern des Landes Nordrhein-Westfalen und der Postbank kaufte das Bündnis mobile Rampen und bringt sie dorthin, wo sie gebraucht werden. Möller erklärt: „Uns war wichtig, dass nicht wir entscheiden, wo die Rampen stehen, sondern die Bürgerinnen und Bürger.“

Um herauszufinden, wo Menschen sich durch Barrieren gestört fühlen, startete das Aktionsbündnis eine Kampagne: über Postkarten, verteilt an öffentlichen Orten, einen Social-Media-Kanal und auch direkt über E-Mails an Trägereinrichtungen, in denen Menschen mit Behinderung leben. Elf Rampen seien bereits

gekauft und kostenlos weitergegeben worden, in diesem Jahr sollen 20 hinzukommen.

Je nach Höhe des Hindernisses gebe es zwei Varianten, erklärt Möller: Um etwa eine zehn Zentimeter hohe Ladenkante zu überbrücken, seien Lego-Rampen gut geeignet. Menschen mit Behinderung hätten sie in einer Bielefelder Tageseinrichtung aus den bunten Spielzeugsteinen gebaut.

Müssten eine oder zwei Stufen überwunden werden, seien mobile Aluminiumrampen eine gute Wahl. Mobil, damit keine neuen Hindernisse entstehen. „An manchen Stellen würde die Rampe drei Viertel des Bordsteins einnehmen“, erklärt Möller. Deshalb kleben die Geschäfte einen Sticker ins Schaufenster, der zeigt: Wir haben eine Rampe, die wir nach Bedarf anlegen. Manche seien skeptisch gewesen. Sie hätten doch gar keine Kundschaft im Rollstuhl, habe es geheißt. Genau, habe er dann gesagt. Weil die Leute nicht reinkommen.

Möller hat neben den Hinweisen auf Stufen auch viele andere Tipps bekommen, wo Barrieren den Alltag behindern und wo zum Beispiel leichte Sprache oder ein Audioguide abhelfen könnten. Derzeit liefen in der Stadt etwa zehn Projekte zu unterschiedlichen Arten von Hindernissen, sagt er. Entscheidend sei für ihn vor allem eins: nicht nur Barrieren zu erkennen, sondern sie auch wirklich abzuschaffen. Und wenn es mit Lego ist.



FOTO: BIELEFELDER AKTIONSBÜNDNIS INKLUSION

Rampe statt Stufen: Benjamin Stücke und Katharina Friesen.

Das Ziel: deutlich weniger Autos

VON JÜRGEN HINRICHS

In der Innenstadt, so will es der Senat, sollen in Zukunft möglichst wenig Autos unterwegs sein. Die Grünen sprechen sogar von einer autofreien City und planen in ihrem Bau- und Verkehrsressort den Rückbau solcher Magistralen wie Martinistraße und Bürgermeister-Smidt-Straße. Der Wall wird bis Mitte kommenden Jahres zur Fahrradstraße umgestaltet. Das sind bislang die wichtigsten Vorhaben zur Eindämmung des Autoverkehrs. Damit die Menschen trotzdem in die Innenstadt gelangen können, muss es sowohl ein gutes ÖPNV-Angebot geben als auch die Möglichkeit, bequem und hinreichend schnell mit dem Fahrrad das Ziel zu erreichen.

Die City wird nach Angaben der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) von sechs Straßenbahnlinien, fünf BSAG-Buslinien und sieben überregionalen VBN-Buslinien erschlossen. Dies ist schon seit vielen Jahren so. Im vergangenen Jahr gab es im Rahmen der Corona-Maßnahmen zusätzlich noch an Sonnabenden die Linie 11 zwischen Hauptbahnhof und City. Geplant ist laut BSAG, ab Ende August das Fahrangebot deutlich zu verbessern. So wird beispielsweise auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25, 26 und 27 zwischen 9 und 15 Uhr statt eines Zehn-Minuten-Taktes ein 7,5-Minuten-Takt angeboten.

Die Knotenpunkte des ÖPNV sind die Haltestellen Domsheide, wo vor Corona an einem durchschnittlichen Werktag etwa 50.000 Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind, und Am Brill, wo es rund 29.000 Fahrgäste waren. Der Schlüsselkorb (13.900 Fahrgäste) und die Obernstraße (8200 Fahrgäste)

werden nach den Zahlen der BSAG ebenfalls sehr gut genutzt.

Auch vor diesem Hintergrund wird derzeit mächtig darum gerungen, wie es auf der Domsheide weitergeht und was mit der Straßenbahn in der Obernstraße passiert. Der zentrale Haltepunkt zwischen Post, Glocke und Landgericht auf der einen und in der Balgebrückstraße auf der anderen Seite muss dringend saniert werden; Schienen und Weichen sind aufgebraucht, außerdem soll der Platz insgesamt ein neues Antlitz bekommen. Der Streit dreht sich darum, ob die Straßenbahnen künftig zentral vor dem Konzerthaus Glocke oder in der Balgebrückstraße halten sollen. Noch nicht entschieden ist ferner, ob die Bahn weiterhin durch die Obernstraße fährt oder künftig den Weg durch die Martinistraße nimmt.

Für die Radfahrer ist die City-Route „Wallring“ geplant. Sie wird an den Wallanlagen entlang ins Stephaniviertel führen, von dort über die Stephanibrücke in die Alte Neustadt und über die Wilhelm-Kaisen-Brücke zurück an den Wall.

SERIE INNENSTADT

- Teil 1: Einzelhandel (23. März)
- Teil 2: Rundläufe (30. März)
- Teil 3: Erreichbarkeit (6. April)
- Teil 4: Wohnen (13. April)
- Teil 5: Aufenthaltsqualität (20. April)
- Teil 6: Ausblick (27. April)