

Fahrradstadt Utrecht

"Die Radfahrer führen sich auf wie Könige"

Nicht Amsterdam, nicht Kopenhagen: Die Welthauptstadt des Fahrrads ist Utrecht. Alles ist so sehr aufs Rad fixiert, dass Fußgänger klagen: Uns hat die Stadt vergessen.

Eine Reportage von Kerstin Schweighöfer, Utrecht

7. August 2023, 6:24 Uhr / 147 Kommentare

EXKLUSIV FÜR ABONNENTEN

Wilma de Buck ist wütend. "Hast du seinen vorwurfsvollen Blick gesehen?", ruft sie und schaut dem Radfahrer hinterher, der gerade über den Utrechter Domplatz gerast ist. Ein Tourist, der dem Radfahrer in die Quere kam, hatte nur Augen für den Dom und konnte sich gerade noch durch einen Sprung zur Seite in Sicherheit bringen. "Das passiert hier dauernd", sagt de Buck. "Und glaub mir: Es läuft nicht immer so glimpflich ab!"

Die Verwünschungen, die der Radfahrer dem Fußgänger entgeschleuderte, hat dieser vor Schrecken vermutlich gar nicht wahrgenommen. Dabei habe der arme Mann nichts falsch gemacht, stellt de Buck klar: "Der Domplatz ist *shared space*." Vorfahrt hat hier keiner, die Menschen müssen Rücksicht aufeinander nehmen. Täten sie aber nicht, sagt die 64-Jährige: "Die Radfahrer führen sich auf wie Könige."

Deshalb hat sich de Buck der Fußgängervereinigung angeschlossen. "Fußgänger sind in den Niederlanden zu Stiefkindern des Verkehrs geworden", sagt sie. "In den letzten 50 Jahren galt die Aufmerksamkeit viel zu einseitig den Radfahrern." Ganz besonders in Utrecht [<https://www.zeit.de/thema/utrecht>]: Keine andere niederländische Gemeinde tut so viel für sie wie die Universitätsstadt mit ihren

rund 370.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.



Wilma de Buck setzt sich für die Rechte von Fußgängern ein. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Rad fahren wird in den Niederlanden [<https://www.zeit.de/thema/niederlande>] ohnehin überall gefördert. Für die *fietzers* gibt es eigene Schnellwege und sogar Kreisverkehre. Kommt es dennoch zu einem Unfall, müssen so gut wie immer die motorisierten Verkehrsteilnehmenden für den Schaden aufkommen. Selbst wenn sie keine Schuld trifft, dafür sorgt ein Gesetz. Das macht die Autofahrenden vorsichtig – und manchen Radfahrer übermütig.





In Leidsche Rijn, einem recht neuen Stadtteil, wurden breite Radwege von Anfang an eingeplant. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Mittlerweile radelt gut ein Viertel aller Niederländer zur Arbeit. In großen Unternehmen setzt die Regierung Botschafter ein, die den Angestellten das Radfahren schmackhaft machen sollen: mit Leasingrädern, Radgaragen, Duschen, Umkleidekabinen samt Föhn und Spiegel. Hat man einen Platten, kommt die mobile Fahrradwerkstatt im Dienst des Unternehmens herbeigeeilt. Der Telekommunikationskonzern KPN zahlt seinen Arbeitnehmern neuerdings sogar 40 Cent pro Radkilometer, Autofahrer bekommen nur 23 Cent. Das Utrechter Notariat Everest unterstützt seine Pendler [<https://www.zeit.de/thema/pendler>] bei der Anschaffung eines Fahrrads je nach Entfernung mit bis zu 4.000 Euro.

Autos sind nur zu Gast

Das alles hat zur Folge, dass es selbst auf den breiten Radwegen zu den Stoßzeiten eng wird. Und die Geschwindigkeiten sind durch E-Bikes und Speed-Pedelecs [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-06/s-pedelecs-e-bike-geschwindigkeit-radweg-strassenverkehr>] noch einmal gestiegen. Die meisten Strecken legt Wilma de Buck, bis vor Kurzem eine überzeugte Radfahrerin, inzwischen lieber zu Fuß zurück. "Es ist mir zu gefährlich geworden", sagt sie. Besonders berüchtigt: das letzte Stück zum Utrechter Hauptbahnhof, wo man zwischen Hunderten anderer *fietsers* auf einem mehrspurigen Radweg bei Gegenverkehr irgendwann todesmutig links abbiegen muss.

De Buck hat die Entwicklung der letzten Jahrzehnte miterlebt: Als sie Ende der Siebzigerjahre mit 19 nach Utrecht kam, war die Domstadt noch fest in der Hand der Autofahrer. Dann begann die Wende. Das ging nicht nur auf Kosten der Autos, die inzwischen nur noch geduldet werden, sondern auch der Fußgängerinnen.





Viel Verkehr an einer Kreuzung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

De Buck ist an diesem Tag ausnahmsweise per Rad unterwegs. Sie will möglichst viele Orte zeigen, an denen die Fußgänger vergessen wurden oder, so wie auf dem Domplatz, ihres Lebens nicht mehr sicher sind.

Zum Thema

Fahrradstädte

Wo viel Rad gefahren wird, bleibt das Auto noch lang nicht stehen

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-07/fahrradstaedte-verkehrswende-auto-nutzung>]

An diesem späten Vormittag ist es ruhig, die morgendliche Rushhour vorbei. Ein paar Hundert Meter auf der Voorstraat reichen, und auch Neulinge unter Utrechts Radlern fühlen sich wie Königinnen. Was für eine himmlisch breite Fahrbahn! Sie ist rot asphaltiert, das bedeutet: Die Voorstraat ist eine *fietsstraat*, hier sind Autos nur zu Gast [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-11/radverkehr-niederlande-fahrrad-auto-infrastruktur-verkehrsplanung-verkehrspolitik>] und müssen ihr Tempo anpassen. Hier kann man ganz entspannt nebeneinander radeln. Was die Niederländer grundsätzlich immer tun. Kein Auto, das drängelt oder schulternah vorbeirast. Helm? Wofür denn? Willkommen in der Hauptstadt des Königreichs der *fietzers*!

Utrecht – Fahrradstadt der Superlative





Hier bitte kein Fahrrad parken. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Die Bewohnerinnen und Bewohner setzen gerne noch eins drauf und nennen sich "Welthauptstadt der Radfahrer." Weil immer wieder Utrecht und nicht etwa Amsterdam [<https://www.zeit.de/thema/amsterdam>] oder Kopenhagen zur fahrradfreundlichsten Stadt der Welt gekürt wird. Zuletzt Ende 2022 im globalen Fahrradindex des Versicherungsunternehmens Luko [<https://de.luko.eu/service/tipps/fahrrad-index/#internationale%2%A0ergebnisse>]. Die Bedingungen für Radler seien nirgendwo auf der Welt besser, der Anteil der Menschen, die regelmäßig Rad führen, mit 51 Prozent nirgendwo so hoch. Zum Vergleich: In Amsterdam sind es nur 32 Prozent. Als beste deutsche Stadt landete Münster [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-07/fahrradstaedte-verkehrswende-auto-nutzung>] diesmal auf Platz zwei, vor Antwerpen und Kopenhagen. Amsterdam folgt erst an fünfter Stelle.

Was Utrecht so attraktiv macht: In der mittelalterlichen Bischofsstadt mit ihrem pittoresken Grachtengürtel stehen den *fietsers* rund 420 Kilometer moderne Radwege zur Verfügung, schätzt die Stadtverwaltung, darunter mehr als 20 Fahrradstraßen wie die Voorstraat. In Utrecht werden Brücken eigens für Radfahrer gebaut, so wie die Dafne Schippersbrug über den Amsterdam-Rhein-Kanal. Hier müssen ihnen sogar Stadtautobahnen weichen: Die Catharijnebaan, eine in den Siebzigerjahren für den Autoverkehr zugeschüttete Gracht, wurde wieder ausgegraben und mit viel Grün und breiten Radwegen an ihren Ufern versehen. Unterm Hauptbahnhof liegt die angeblich weltgrößte Fahrradtiefgarage mit Platz für 12.500 Räder.





Das wohl größte Fahrradparkhaus der Welt erstreckt sich über drei Stockwerke. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE



Ein paar Plätze sind noch frei. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Das alles ist nicht allein darauf zurückzuführen, dass in Utrecht seit Jahrzehnten die Grünen Teil der Stadtregierung sind. Sondern auch und vor allem auf die zahllosen Organisationen, mit denen Stadt und Provinz eng zusammenarbeiten. Zum Beispiel die Utrecht Bike Community, ein Netzwerk aus 500 Unternehmen, die in irgendeiner Form mit *fietsen* zu tun haben. Direktor Ernest van den Bemd sagt am Telefon, diese Zusammenarbeit sei das Geheimnis von Utrecht. Er hat unter anderem eine Initiative gegründet, die mit Radkursen das Selbstvertrauen von Seniorinnen und Senioren auf dem Sattel stärken will. Und einen Club, der die größten Radsportereignisse der Welt nach Utrecht geholt hat – ja, sogar die Tour de France. In Utrecht hat natürlich auch die Dutch Cycling Embassy ihren Sitz. Sie will die niederländische Radbegeisterung mit dem Rest der Welt teilen.

Gehwege sind oft zugestellt

In Utrecht wurde schon 1885 an der Maliebaan der erste niederländische Radweg angelegt und 2008 die erste Radschnellstraße für Pendler. Inzwischen hat die Stadt zusammen mit der Provinz neun solcher *snelfietsroutes* eingerichtet. Die zwischen Utrecht und Amersfoort wurde gerade vollendet. Am Beginn der 21 Kilometer langen Strecke hat Wilma de Buck an einer Ampel angehalten und fragt: "Fällt dir was auf?" Der Radweg geht dort weiter und wird zur Radschnellstraße. Aber wo ist der Gehweg geblieben? Die Ampel für die Fußgänger steht noch, führt aber ins Leere: Den Weg gibt es nicht mehr. "Die *snelfietsroute* hat ihn verschluckt", sagt de Buck und steigt kopfschüttelnd wieder auf ihr Rad.

Ihr Verein hat ein Manifest mit neun Aktionspunkten aufgestellt. Punkt eins: Fußgänger und nicht *fietzers* haben als schwächste Verkehrsteilnehmer an erster Stelle zu stehen. Punkt zwei: Der öffentliche Raum ist nicht nur für Menschen da, die möglichst schnell von A nach B kommen wollen, sondern auch zum Verweilen und Spielen.



Die Dafne Schippersbrug über den Amsterdam-Rhein-Kanal verbindet die Altstadt mit den neuen Stadtteilen Leidsche Rijn und Vleuten-De Meern. In fünf bis zehn Minuten ist man von hier ins Zentrum geradelt.
© Tom Janssen für ZEIT ONLINE





Ein Radweg führt durch den Beatrix-Park. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE



Wenn vor Cafés nicht genug Platz für Fußgänger ist, müssen sie mit Kinderwagen auf der Straße laufen. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Die Vereinigung fordert mehr Spielplätze, Zebrastreifen und ausreichend breite Gehwege, "am besten mit Abstellstreifen", ergänzt de Buck, die nun an der Monseigneur van de Weteringstraat angehalten hat. "Guck dir das nur an! Mit Kinderwagen oder Gehhilfe kommt hier keiner durch." Auf den ohnehin schon schmalen Trottoirs versperren abgestellte Räder und Blumenkübel den Weg. "Das gehört alles auf den Abstellstreifen." Und was, wenn eine Straße dafür so wie diese hier zu schmal ist? Dann müsse man sie zur Gehstraße machen, in der die Radler nur noch zu Gast sind. So wie die ihre *fietsstraten* haben, wo die Autos nur zu Gast sind.

De Buck ist inzwischen an die Kreuzung vorgelaufen, bis zur Nachtegaalstraat. Zufrieden schaut sie sich um. Beim Bau dieser jüngsten *fietsstraat* wurden die Fußgängerinnen nicht vergessen. Zwar gibt es keinen Abstellstreifen, aber dafür extra breite Trottoirs, auf denen Fußgänger sogar trotz zahlreicher Caféterrassen freie Bahn haben.

Sogar die Fahrradbürgermeisterin sieht ein Problem

Zwei Wochen später regnet es in Strömen. Grund genug, sich die wohl größte

Radgarage der Welt unterm Bahnhof genauer anzusehen. An den Ein- und Ausfahrten herrscht trotz des Wetters emsiges Kommen und Gehen. Breite rot asphaltierte Radbahnen winden sich in die Tiefe und verbinden die drei Stockwerke.

"Auf denen kann man superschnelle Runden drehen", sagt Belle de Gast, lacht und schüttelt sich wie ein nasser Hund. Die ehemalige Profiradsportlerin ist seit Juli ehrenamtliche Fahrradbürgermeisterin von Utrecht. Erste Frage an die nasse Frau: Wieso gibt es in der radfreundlichsten Stadt der Welt eigentlich noch keine überdachten Radwege? Immer noch lachend deutet die 32-Jährige auf ihren zweiteiligen Regenanzug und sagt: "Der tut's doch genauso gut."



Belle de Gast, Fahrradbürgermeisterin von Utrecht, will sich auch für die Sicherheit von Fußgängern einsetzen. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Als Radbürgermeisterin wurde de Gast von den Behörden und Initiativen eingesetzt, die das *fietsen* voranbringen wollen. Sie soll die Vernetzung vorantreiben und Ansprechpartnerin für die Bürgerinnen und Bürger sein. Wie also steht sie zu den Vorwürfen, dass Rad fahren gefährlich geworden sei und

insbesondere Fußgänger sich nicht mehr sicher fühlten?

Tatsächlich findet auch de Gast, dass mehr Rücksicht angebracht sei. Sie wolle sich für die friedliche Koexistenz mit den Fußgängern einsetzen und deren Sicherheit, sagt de Gast, die mittlerweile in einem Café Platz genommen hat. "Da zeichnet sich zum Glück eine Wende ab, bei immer mehr Straßenbauprojekten werden sie berücksichtigt." Als Beispiel nennt sie die Renovierung der Maliebaan, des ersten Radwegs der Niederlande. Aus ihr soll eine breite Flaniermeile mit viel Grün werden, auf denen die *fietzers* nur zu Gast sind.

Wie gelingt die friedliche Koexistenz?

Damit sich auch Radfahrer wieder sicherer fühlten, seien bereits Radwege mit Spuren für verschiedene Geschwindigkeiten in Planung, sagt de Gast. "Wie auf den Autobahnen: die Schnelleren links." Die Stadtregierung von Amsterdam erwägt sogar, ein Tempolimit von 20 auf den Radwegen einzuführen [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-05/schnelles-radfahren-fahrrad-geschwindigkeit-tempolimit-e-bike-tuning>]. Nicht ausgeschlossen, dass Utrecht dem Beispiel folgt. Auch eine Helmpflicht sei eine Option, zumindest für E-Bikes, sagt de Gast, die selbst heute keinen Helm trägt. Als Physiotherapeutin behandle sie häufig verunglückte E-Biker [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-03/e-bikes-roller-strassenverkehr-unfall>].



Die Nachtegaalstraat ist eine Fahrradstraße – aber mit genug Platz für Fußgängerinnen. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE

Friedliche Koexistenz, das klingt gut. Aber müsste sich dafür nicht nur auf den Straßen etwas ändern, sondern auch in den Köpfen? Man denke nur an den armen Touristen auf dem Domplatz. "Stimmt", sagt de Gast. "Und das ist viel schwerer."

Auch sie sei leider schon einmal zu schnell über den Domplatz gefahren. Und auf der neu geschaffenen Fußgängerstraße, die zum Domplatz führt, würden viele Radfahrer eine Geldbuße in Kauf nehmen und einfach weiterradeln.

Zum Thema

Schnelles Radfahren

Das Problem mit den rasenden Radlern

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-05/schnelles-radfahren-fahrrad-geschwindigkeit-tempolimit-e-bike-tuning>]

Was nicht damit zu entschuldigen ist, dass ausgerechnet diese Straße Zadelstraat heißt, Sattelstraße. Offensichtlich versuchen Menschen, sobald sie auf dem Sattel sitzen, unter allen Umständen zu vermeiden, sich wieder auf Augenhöhe mit dem Fußvolk zu begeben. Ein Drang, gegen den in der Welthauptstadt der Radfahrer selbst Fußgängeraktivisten nicht gefeit sind. Sogar Wilma de Buck hat beim Einbiegen in die Zadelstraat mit dem Anhalten einen Moment zu lange gezögert. Sie besann sich gerade noch rechtzeitig und stieg ab. Auf den Lippen ein kleines schuldbewusstes Lächeln.





Selbst in Utrecht geht es manchmal für Radfahrende nicht weiter – wie hier an der Auffahrt zur Straße Dichtersbaan, die zum Hauptbahnhof führt. © Tom Janssen für ZEIT ONLINE