



Groningen, die nördlichste Großstadt der Niederlande, ist eine unglaublich leise Stadt. Mit ihren 200.000 EinwohnerInnen hört sie sich an wie ein Provinznest. Überall auf den Straßen lässt es sich fein sitzen, kein Verkehrsgedonner stört die Plauderei in einem der vielen Straßencafés, die Stadt verströmt eine beeindruckende Gelassenheit und Ruhe.

In der Innenstadt werden 60% der Wege mit dem Rad zurückgelegt (links eine der Hauptachsen im Zentrum, *Gedempte Zuiderdiep*), die gesamte Stadt miteingerechnet, sind es immer noch 40%. Die frequentiertesten Straßen verzeichnen pro Tag über 20.000 RadfahrerInnen.

streetfilms.org hat einen tollen, fünfzehnminütigen Dokumentationsfilm über die „Radhauptstadt“ Groningen gemacht, die einen umfassenden Einblick bietet: <https://vimeo.com/76207227>.



In Groningen hat die Stadtregierung bereits in den 1970ern begonnen, verkehrspolitisch einzugreifen, um den Radverkehr zu fördern. Die Innenstadt wurde damals in vier Zonen eingeteilt. Wenn ein Auto von einer in die nächste Zone fahren will, muss es zunächst auf die Ringstraße, die die Innenstadt umgibt, ausfahren und von dieser in die benachbarte Zone wechseln. Für RadfahrerInnen gilt diese Umfahrung nicht. Dadurch wurde das Rad das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel.

Links die Brücke, die in den 1990ern im Zuge der Errichtung des Groninger Museums angelegt wurde und die Innenstadt auf direktem Weg mit dem Hauptbahnhof verbindet. Die Brücke ist nur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zugänglich.



Direkt auf dem Platz vor dem Hauptbahnhof befindet sich ein zweistöckiges Radhaus, das Platz für 5.000 Räder bietet. Hier befindet sich auch eine Radlwerkstatt. Allein schon dass das Radhaus so prominent platziert wurde, erzielt eine Wirkung für sich. Radfahren hat damit schon bei der Ankunft in Groningen optisches Gewicht und einen baulichen Blickfang. Verstärkt wird dies durch den Umstand, dass die Taxistellplätze weiter entfernt angelegt wurden.



Im Straßenraum sind die Markierungen für Fahrradstellplätze oft in den Straßenbelag eingelassen. Das hat den Vorteil, dass es keine Hindernisse gibt (wie bei aufgestellten Fahrradständern) und der Straßenraum dadurch flexibler nutzbar ist.



Viele Straßen sind für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.



Auch an Ampeln wird FahrradfahrerInnen ausreichend Platz eingeräumt.



Die NiederländerInnen haben ihre Radln zu wahren Transportwundern hochgerüstet. Zwei aufgepacktelte Kinder (das vordere sitzt auf einem an der Lenkstange montierten Schalensitz) plus einen großen Korb auf dem Frontgepäckträger sieht man relativ oft.



Topfpflanzen, ...



... Koffer, ...



... Pizzaboten, ...



... Bräute :), ...



... Kinder – alles ist per Rad unterwegs.



Sogar DHL hat umgesattelt. Hier zwei Cargo Bikes.



Wir setzen die 1.500 Kilogramm unseres Autos in Bewegung, um unsere 80 Kilogramm Körpermasse 1 Kilometer weit in den Supermarkt zu bewegen und mit einem Einkauf von 5 Kilogramm wieder heim zu kommen. Bei diesem Rechenbeispiel setzen wir für eine geringe Wegstrecke das 18-fache unseres eigenen Körpergewichts ein. 40 Prozent der Autofahrten in Österreich sind kürzer als fünf Kilometer (Quelle: Verkehrsclub Österreich).

In Groningen werden sogar 20-Kilo-Einkäufe per Rad befördert, das dementsprechenden Stauraum bietet. Damit sie bei voller Beladung nicht umfallen, sind die Räder mit einem weit ausladenden oder mit Doppelständern ausgestattet.



Und wenn's mit dem eigenen Radl mal nicht mehr geht, stehen große „Pritschenradln“ bereit. Sogar IKEA hat so welche angeschafft und bietet sie um eine günstige Tagesmiete von 2,50 Euro an.



Groningen ist eine Studentenstadt. Ein Viertel der Bevölkerung besucht die lokale Universität. Diese verfügt über einen großen Bestand an Leihfahrrädern, die durch ihre blauen Vorderreifen auffallen. Die Jahresgebühr beträgt laut eines Studenten, mit dem ich gesprochen habe, etwa 40 Euro.



Dermaßen viele Fahrräder bringen natürlich auch Probleme mit sich. Immer wieder landen welche in den Kanälen, kommt es zu Diebstählen, zu verstopften Abstellplätzen, werden Geschäfts „zugestellt“. Alles in allem überwiegend die Vorteile aber klar.

Übrigens: Laut Copenhagenize fährt nur 1% der KopenhagenerInnen aus Umweltgedanken Rad, 56% hingegen, weil es schnell ist. Das Unternehmen berät Städte, wie sie fahrradfreundlicher werden können. Ihr Gründer, Mikael Colville-Andersen, sagt, es sei ein Fehler vieler Pro-Rad-Kampagnen, nur Umweltfokus zu setzen.

Quelle: <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/jun/11/copenhagenize-case-urban-cycling-graphs>