



## Wenn der Frühling kommt

Heute ist kalendrischer Frühlingsanfang. Schon am Samstag konnte man endlich den Wintermantel im Schrank lassen. Wenn auch sonst nicht so wahnsinnig viel aufwärts geht, so doch zumindest mit den Temperaturen. Und wenn wir am kommenden Sonntag die Welt durch einen Klimavolksentscheid retten, wird es abends auch wieder länger hell bleiben. Längst sollte sie abgeschafft werden, die Sommerzeit, aber in Europa geht's nicht so schnell, es sei denn, wenn Waffen geliefert werden müssen.

Ich hatte das große Vergnügen, in der letzten Woche drei Tage in **Amsterdam** sein zu können. Meine letzten Besuche in der Grachtenstadt liegen über fünfzig Jahre zurück. An die Bootsfahrt durch die Kanäle und die schönen Häuser links und rechts davon, kann ich mich noch gut erinnern.



Schiefe Häuser gehören zum Stadtbild, was soll's? Mit meinem Sohn Oliver wanderte ich die halbe Innenstadt ab. Was für eine wunderschöne Stadt. Zwar hat Amsterdam auch eine U-Bahn, die sollte man aber nur nutzen, wenn man es wirklich eilig hat, denn zu sehen gibt's nur was an der Oberfläche. Die U-Bahn, wie alle anderen Verkehrsmittel auch, fallen durch eine in Berlin weitestgehend unbekannte Sauberkeit auf, das bezieht sich auch auf die Bahnsteige. In alle Bahnhöfe, das gilt auch für den Zugverkehr innerhalb des Landes und ins Ausland, gelangt man nur mit einem Ticket. Die Sperren am Eingang öffnen

sich nur, wenn man das Ticket oder den QR-Code an den Scanner hält. Durchsagen wie am Hauptbahnhof in Berlin: „*Es sind organisierte Bettlerbanden unterwegs!*“ hört man in Amsterdam nicht.



Amsterdam Centraal, der Hauptbahnhof, ist ein Schmuckstück. Er liegt direkt am Eingang zur Innenstadt, ein Bahnhof mit Infrastruktur, wovon unser Hauptbahnhof nur träumen kann.

Mit sechseinhalb Stunden ist die Bahnfahrt nach Amsterdam zwar ziemlich lang, aber nicht langweilig. Der Zug hält unter anderem in Wolfsburg mit dem riesigen VW-Gelände und dem fast ebenso großen Designer-Outlet-Center, in dem weniger spektakulären Hannover, in dem schönen Städtchen Minden mit Blick auf die Porta Westfalica, und überquert die Grenze bei Bad Bentheim. Auch ohne Durchsage im Zug, merkt man sofort an den Häusern und dem Stadtbild, dass man in den Niederlanden ist. Wie kriegen die es nur hin, dass alles so viel ordentlicher aussieht. Über Apeldoorn, Amersfoort und Hilversum gelangt man ausgeruht nach Amsterdam. Den Bahnhof verlassen kann man übrigens auch nur mit seinem Ticket.



Wie gesagt, Amsterdam muss man erlaufen, immer an den Grachten lang, einfach wunderschön. Der Nieuwmarkt ist einer der zentralen Plätze in der Innenstadt, hier tobt das Leben, auch wenn es in der letzten Woche noch ziemlich frisch war. Kleine Gasen, in denen sich ein Geschäft und Restaurant an





das andere reiht, und alles in den Erdgeschossen von Wohnhäusern. Die Touristenströme wandern durch die Gassen, irgendwo findet sich aber immer ein Platz in einem Restaurant zum Abendessen.

Was ich in ähnlicher Form nur in New York erlebt habe, ist, dass die Hausbewohner und Geschäfte ihre Abfallsäcke und Kartons an den Straßenrand stellen, wo ihn die Müllmänner aufnehmen und in das langsam durchfahrende Fahrzeug werfen. Es folgt nach kurzer Zeit ein zweites Fahrzeug, zuständig für die Pappkartons. Danach ein weiteres, das die liegengeliebenen Reste aufsammelt. Und letztlich kommt das Reinigungsfahrzeug mit großen Bürsten, das die Straße endgültig sauber macht. Eine konzertierte Reinigungs-Aktion, vorbildlich.



Und Mitten im Chinaviertel, wo die Peking-Enten traurig aus den Schaufenstern der kleinen Lokale schauen, steht ein gewaltiger Tempel.



Keine Ahnung, wie es gelingen kann, aus dem Knäuel an Fahrrädern sein eigenes wiederzufinden. Amsterdam: Fahrräder ohne Ende. Autos ohne Ende. Fußgänger ohne Ende. Und alle scheinen sich nach unseren Beobachtungen gut zu verstehen. Viele Fahrbahnen teilen sich Fahrräder und Autos, wobei sich beide oft sehr nahekommen. Kein Fahrradfahrer zeigt dem Autofahrer den Mittelfinger, keiner nennt den anderen ein Arschloch, alles läuft friedlich,

geradezu harmonisch ab. Es gibt gemeinsame Fahrbahnen, aber auch getrennte. Von den Lösungen, die man in Amsterdam gefunden hat, sind wir weit entfernt.



Gut, der Streifen zwischen Fahrradweg und Fahrbahn sieht sicherlich im sommerlichen Grün freundlicher aus. Auch eignet sich nicht jede Straße zu so einer Konstruktion, dass die Lichtmasten zwischen den Fahrbahnen stehen. Aber: **An keiner Stelle in der Stadt, die wir erwanderten, haben wir auch nur einen rot-weißen Poller** gesehen, mit dem die Grünen in Berlin exemplarisch den Tempelhofer Damm vollgestellt und verschandelt haben, um Fahrrad- von Autofahrern zu trennen.

„Radfahren ist in den Niederlanden ein weit verbreitetes Verkehrsmittel. 36 Prozent der Bevölkerung geben das Fahrrad als ihr häufigstes Verkehrsmittel an einem typischen Tag an, im Vergleich zum Auto mit 45 und den öffentlichen Verkehrsmitteln mit 11 Prozent. Der Radverkehr hat landesweit einen Anteil von 27 Prozent an allen Fahrten (in der Stadt und auf dem Land), in den Städten ist dieser Anteil sogar noch höher, wie z. B. in Amsterdam mit 38 Prozent. Diese hohe Anzahl an Radfahrten wird durch eine hervorragende Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht, wie z. B. Radwege, Radspuren, geschützte Kreuzun-



gen, ausreichend Fahrradabstellplätze und dadurch, dass die Radrouten kürzer, schneller und direkter sind als die Autorouten.



Wenn genügend Platz vorhanden ist, werden größere Straßen mit einem parallelen Fietspad (Radweg) ausgestattet, der räumlich – zum Beispiel durch einen Grünstreifen, eine Hecke oder eine Parkspur – von der Fahrbahn getrennt ist. In den meisten Fällen sind diese Radwege auch räumlich von einem angrenzenden Fußweg getrennt." *Quelle: Wikipedia*

Auch wenn unser Eindruck der war, dass alles entspannt abläuft und sich alle gut verstehen, scheint die Wirklichkeit doch etwas anders auszusehen. So hat sich eine Vorstudie „auf Basis des Jahres 2017 die Anzahl der verletzten und getöteten Radfahrer in Deutschland, Dänemark und den Niederlanden vorgenommen. Einer Zahl von 14.124 Schwerverletzten stehen in Deutschland im Bezugsjahr 382 getötete Radfahrer entgegen. In den Niederlanden sind es 13.100 Schwerverletzte und 206 Tote.“

Die Niederlande seien „ein gefährliches Pflaster.“ „Wirklich aussagekräftig sind die Zahlen aber erst, wenn sie in ein Verhältnis zur Einwohnerzahl oder zur jährlichen Kilometerleistung gesetzt werden. In Deutschland kamen im Jahr 2017 auf eine Million Einwohner 4,6 getötete Radfahrer. Mit 12,1 tödlich verunglückten Radfahrern pro einer Million Einwohner übernehmen die Niederlande die traurige Spitze.“

„Die Studie deckte ebenfalls auf, dass ein Großteil aller Unfälle mit verletzten oder tödlich verunglückten Radlerinnen und Radlern an Verkehrsknotenpunkten stattfand. In Dänemark und den Niederlanden lag diese Quote bei jeweils 60 Prozent. In Deutschland bei 66 Prozent. Auch wenn die Daten aufgrund der niedrigen Datenqualität aus den Niederlanden nicht zu 100 Prozent mit Deutschland und den Niederlanden zu vergleichen sind, sind zwei

Trends erkennbar. Einerseits, dass das Radfahren in den Niederlanden überraschenderweise gefährlicher ist. Andererseits, dass rund zwei Drittel aller schweren Unfälle länderübergreifend an Knotenpunkten stattfinden. Die Handlungsanweisungen für einen sichereren Radverkehr sind daher klar: die Entschärfung von Knotenpunkten durch geeignete Radverkehrsinfrastruktur. Unfallzahl und Aggression im Verkehr steigen. Die Politik will gegensteuern – mit noch mehr Radwegen. Denn man rechnet damit, dass das Radleraufkommen in Amsterdam weiter steigen wird.“ *Quelle: Velomotion 2020*

Schon in einem Artikel in der Printausgabe der Zeitschrift „Die Presse“ vom 24.11.2012, heißt es: „In den Niederlanden gibt es mehr Fahrräder als Einwohner. Es sind schätzungsweise 22 Millionen, die auf eine Bevölkerung von (aktuell) 17,8 Millionen Einwohnern kommen. Die niederländische Hauptstadt Amsterdam gilt als das Dorado der Radfahrer, als Prototyp für eine fahrradfreundliche Stadt. Aber die Fahrräder sind inzwischen auch eine Plage, nicht nur in Amsterdam, aber besonders dort: wegen der hohen Fahrraddichte und wegen der vielen Rad-Rowdys, die sich nicht an Verkehrsregeln halten. Sie negieren rot leuchtende Ampeln (wie in Berlin) oder rasen wie Radrennfahrer über die rot asphaltierten Fahrradwege. Folge: Immer häufiger kommt es zu Unfällen mit Radfahrern. In 56 Prozent aller Unfälle in Amsterdam sind heute Radfahrer verwickelt, ein Anstieg von acht Prozent gegenüber dem Jahr 2000.“

„Fußgänger müssen oft auf die Seite springen, wenn Radler mit hohem Tempo Zebrastreifen benutzen. Immer häufiger kommt es zu Rangeleien zwischen Radfahrern und Fußgängern, aber auch zur ‚Kraftprobe‘ zwischen Radlern und Autofahrern, bei der die Radler in der Regel den Kürzeren ziehen. Überhaupt hat die Aggressivität im Straßenverkehr in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.“

Also doch keine Reise wert? Wir müssen ja nicht mit dem Fahrrad fahren. Amsterdam lohnt sich! Und **Femke Halsema**, die Grüne Bürgermeisterin von Amsterdam, wird alles für unsere Sicherheit tun. Ihre Partei, die GroenLinks, ist ein Zusammenschluss, wie ihn sich die Berliner Grünen wünschen würden. Die Parteienamen muss man nicht übersetzen: Communistische Partij van Nederland, Pacifistisch Socialistische Partij, Politieke Partij Radikalen und der Evangelische Volkspartij. Da ist für (fast) jeden etwas dabei. Und alles klappt ohne rot-weiße Poller.

**Ed Koch**  
(auch Fotos)