

**Beitrag der BBC News London: `Mayor urged by cyclists to look to the Netherlands`. (Bürgermeister von den Radfahrern gedrängt, Richtung Niederlande zu schauen) 10.06.2012. Sie können ihn ansehen unter <http://www.bbc.com/news/uk-england-london-18386917> ).**

Hier die Übersetzung des gesprochenen Texts (mit Angabe der Dauer des Berichts in Minuten)

**0:00** Die Niederlande haben die weltweit größte Anzahl von Radfahrern, aber sie sind gleichzeitig auch der zum Radfahren sicherste Ort der Welt.

**0:20** Das liegt hauptsächlich an der perfekten Radfahr-Infrastruktur, die im gesamten Land zu finden ist. Wie kamen die Niederländer zu diesem Netzwerk von qualitativ hochwertigen Fahrradwegen?

Einige, auch viele Niederländer, denken, die Fahrradwege gäbe es schon immer. Das ist nur zum Teil richtig. Ja, es gab einige Fahrradwege, aber die waren von völlig anderer Art als heute: schmal, mit schlechtem Belag, gefährlich, oder an Kreuzungen einfach nicht vorhanden und nicht mit einander verbunden. Fahrradwege waren auch nicht wirklich nötig. Es gab sehr vielmehr Fahrradfahrer als anderen Verkehr.

Nach dem 2. Weltkrieg änderte sich alles.

**1:00** Die Niederländer mussten ihr Land wieder aufbauen und sie wurden unglaublich wohlhabend. Von 1948 bis 1960 stieg das Durchschnittseinkommen um 44 % und bis 1970 lag es um erstaunliche 222% höher.

Die Menschen konnten sich jetzt teure Dinge leisten und ab 1957 führte das zu erheblich mehr Autos auf den Straßen, Straßen in meist älteren Städten, die nicht für Autos gebaut waren.

**1:30** Deshalb wurden Gebäude abgerissen, um mehr Platz für das Auto zu schaffen und auch einiges der alten Fahrrad-Infrastruktur verschwand. Städtische Plätze wurden zu Autoparkplätzen und neue Entwicklungen führten zu riesigen Straßen für den motorisierten Verkehr. Die täglich zurück gelegten Entfernungen stiegen von 3,9 km im Jahr 1957 auf 23,2 km im Jahr 1975.

**2:00** Der Fortschritt forderte einen schrecklichen Preis. Radfahren verlor seine Bedeutung und ging jährlich um 6% zurück. Und allein in 1972 kostete er 3300 Menschenleben. Mehr als 400 von ihnen waren Kinder unter 14 Jahren.

**2:25** Der Mord an den Kindern trieb die Menschen im Protest auf die Straßen. „Schluss mit dem Kindermord“ forderte sicherere Straßen für Kinder als Fußgänger und Radfahrer. Die Forderungen wurden gehört. Besonders, als im Jahr 1973 die erste Ölkrise das Land heimsuchte. Der damalige Ministerpräsident sagte den Menschen in den Niederlanden, dass sie ihre Gewohnheiten ändern

**3:00** mussten und weniger von Energie abhängig werden müssten und dass das möglich war ohne Einbußen in der Lebensqualität. Eine Politik, die das Radfahren förderte, passte perfekt in dieses Bild. Die zum Ölsparen autofreien Sonntage erinnerte die Menschen daran, wie die Städte ausgesehen

**3:25** hatten. Zu dieser Zeit wurden die ersten Stadtzentren zu dauerhaft autofreien Zonen und die Proteste gingen weiter. Massenhafte Motorisierung tötet Menschen, Städte und die Umwelt. Massenhafte Radtouren durch die niederländischen Städte und auch kleinere Protestaktionen für den Ausbau von Vorrichtungen für Radfahrer förderten das Bewusstsein und führten zu allmählichem Umdenken in der Verkehrspolitik.

**3:50** Mitte der 70er Jahre startete Ministerpräsident Biesheuvel Versuche mit völlig eigenständigen und sicheren Fahrradwegen mit Abstand zum restlichen Verkehr. Die Landesregierung finanzierte die ersten Radfahrwege, die in Tilburg und Den Haag gleich vom Zeichentisch weg gebaut wurden. Im Rückblick könnte man sie als den Anfang der modernen Fahrradpolitik bezeichnen. Das Radfahren nahm spektakulär zu, in Den Haag um 30 – 60%, in Tilburg um 75%.

**4:25** Der Slogan „Bau es und sie werden es annehmen“ bestätigte sich in den Niederlanden.

Fassen wir zusammen: Wo liegt die Ursache für die Veränderungen in den Niederlanden?

Städte hatten Probleme, weil sie mit dem ständig zunehmenden Verkehr überfordert waren, was zu Abriss führte und zu öffentlicher Entrüstung darüber, wie viel Platz dem Motorisierten Verkehr eingeräumt wurde.

**4:50** Es gab eine unerträglich hohe Zahl von Verkehrstoten, was ebenfalls zu öffentliche Massenprotesten führte.

Eine Ölkrise und eine Wirtschaftskrise, die zu Benzinknappheit und hohen Energiekosten führte.

**5:00** Die Lösung fand sich aus dem Willen der Öffentlichkeit heraus, dass auf nationaler politischer und regionaler Ebene sowohl von den Entscheidungsträger als auch von den Planern ein Wandel der

Verhältnisse erreicht werden musste, weg von der autozentrierten Politik hin zu alternativen Verkehrssystemen wie dem Fahrrad. Radfahren ist heute ein fester Bestandteil der Verkehrspolitik.  
**5:25** Und welche Erfolge hatten die Proteste? Die Zahl der im Verkehr getöteten Kinder ging von 400 zurück auf 14 im Jahr 2010.

Diese Straße erhielt einen Fahrradweg.

Die Brücke hat jetzt keinen Fahrradstreifen mehr sondern einen Radweg.

Der aufgemalte Fahrradstreifen wurde zu einem dauerhaften Radweg und Autos wurden von hier völlig verbannt.

Dies ist die berühmteste Stelle der „I Amsterdam“ Aktion – in der Vergangenheit ebenfalls einer der Orte von Massenprotesten. Die Protestler würden es sehr viel bequemer finden, wenn sie sich heute hier niederlegen wollten.

Die Probleme der Niederlande waren nicht und sind nicht einzigartig, die Lösungen müssten das auch nicht sein.