

## Exkursionsbericht

Rotterdam, Houten, Nijmegen und Münster  
03.-09.06.2018

# Fahrradstadt Houten 2018

231.043 Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion  
Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien  
Betreuer: Dr. Günter Emberger, DI Tadej Brezina

Thomas Staub  
1226543



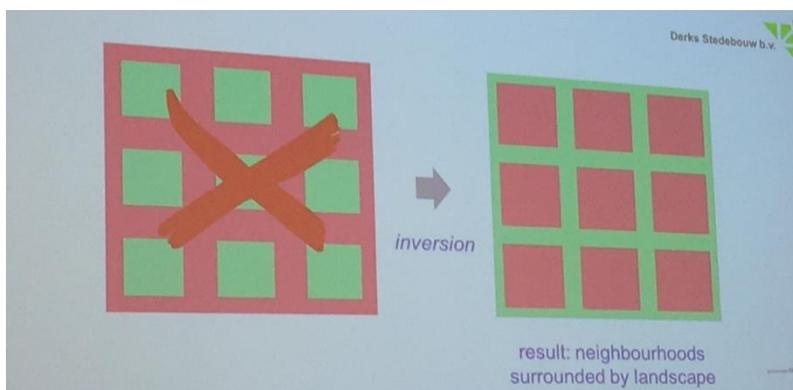
*Stadtteil von Houten Süd*

## Houten:

Am Mittwoch dem 6.6.2018 kamen wir um 7:50 am Bahnhof Houten an. Wir wurden sehr freundlich vom Bürgermeister empfangen und erfuhren bei einem Vortrag im Gemeindeamt über die geschichtliche Entwicklung von Houten.

1909 begann die Fahrradkultur in Holland. Die Holländer erwiesen sich als gute Verkehrsplaner durch ihre planerische Genauigkeit aus der Wasserplanung. Bei der Wasserplanung haben einzelne Fehler große Auswirkungen. Diese Sorgfalt wurde in die Verkehrsplanung übernommen.

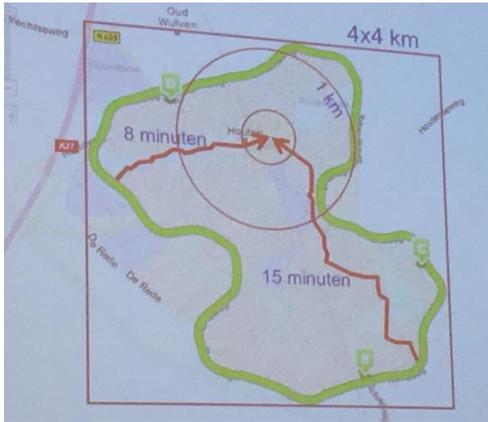
Die Stadt Houten liegt 9 km südöstlich von Utrecht und hat eine Fläche von ca. 55,49km<sup>2</sup>. Im Zuge von zwei Stadterweiterungen ist die Einwohnerzahl von 4.000 (1979) auf 49.466 (2017) angestiegen. Houten ist international für sein städtebauliches Design bekannt geworden. Die Bevölkerung wird dazu ermutigt, mit dem Fahrrad und dem Zug zu reisen. Die erste Stadtentwicklung fand 1966-1998 statt. Houten wurde als Wachstumszentrum für die Bedürfnisse der wachsenden Stadt Utrecht ausgewiesen. Als die Vorgabe zur Stadterweiterung kam, wurde zuerst Widerstand geleistet. Der kleine Ort wollte sich nicht vergrößern, da die Bewohner Angst vor Veränderung hatten. Somit stellten sie die Gegenforderung, dass es maximal 25.000 Personen werden sollen. Zusätzlich wollten sie die Entwicklung selbst in die Hand nehmen um es steuern zu können. Der erste Vorschlag war mit konservativen Planungsansätzen dieser Zeit und wurde abgelehnt. Der zweite Plan kam von Robert Derks und entspricht nahezu der gebauten Stadt von heute. Der damalige Bürgermeister war sehr begeistert für Rad und Fußverkehr. Somit wurde die Stadt um den Zentral liegenden Bahnhof, im Herzen der Stadt, gebaut. Von Westen nach Osten zieht sich ein öffentlicher Raum mit viel Grün, wie eine Lebensader, durch die Stadt.



*gleiche Flächenverteilung von Grün in der Stadt*

Robert Derks verfolgte den städteplanerischen Ansatz der „gefilterten Durchlässigkeit“.

Bei gleicher Entfernung werden Wege für den Fuß und Radverkehr kürzer gestaltet als für den MIV. Dies wurde mit einer Ringstraße um die Stadt und Stichstraßen zu den Wohnsiedlungen verwirklicht. Es ist kein Durchzugsverkehr für den MIV möglich. Die maximale Geschwindigkeit auf der Ringstraße liegt bei 70km/h und ist direkt an das niederländische Autobahnnetz angeschlossen. Diese Strukturen versuchen innerstädtisch den nichtmotorisierten Verkehr zu bevorzugen. In einer von der Stadt verteilten Informationsbroschüre wird Houten auch als autofreundliche Stadt beschrieben. Für Besucher des Zentrums gibt es die Möglichkeit zwei Stunden gratis im Parkhaus zu parken. Um die Stadt wurde eine Straße gezogen. Innerhalb dieser Ringstraße benötigt man maximal 15 Minuten mit dem Fahrrad zum Bahnhof.



*Stadtgröße von Houten*

Somit wurde das Fahrrad zum dominierenden Verkehrsmittel innerhalb der Stadt. Wenige Arbeitsplätze sind außerhalb der Ringstraße im Norden und Süden vorhanden. Die meisten jedoch pendeln mit dem Auto oder Zug in die nahe gelegene Stadt Utrecht. Der Alte Ortskern liegt südwestlich vom heutigen Bahnhof Houten. Rund um diesen wurden jeweils mehrere hunderte Häuser von einem Architekten geplant und anschließend verkauft.



*Einfahrt Ringstraße*

Nachdem die geplante Stadterweiterung gut funktionierte wurde beschlossen dieses Konzept weiterzuführen. Die zweite Ausbauphase wurde der bestehende Teil wie ein Schmetterling aufgefaltet und in den Süden gespiegelt. Dies geschah in den Jahren 1992-2015. Es wurden 7.000 neue Häuser gebaut, nach den gleichen städtebaulichen Prinzipien wie im ersten Teil. Die Grünzone verläuft durch die gesamte Stadt und es wurden noch größere Wasserkörper im neuen Teil verwirklicht. Dieser Bereich wurde ebenfalls von Robert Derks und seinem Büro für Städtebau entworfen.

Im alten wie auch im neuen Stadtteil ist die Stadt jeweils um einen zentral positionierten Bahnhof aufgebaut. Der alte Bahnhof von Houten wurde 1935 geschlossen und 1982 an einem anderen Ort wiedereröffnet. 2010 wurde er umstrukturiert und modernisiert. Die später errichtete Haltestelle Houten Castellum wurde 2010 eröffnet. Von dort fahren viele Nahverkehrszügen nach Utrecht (Richtung Norden). Die Eisenbahnstrecke wurde von zwei auf vier Spuren verdoppelt. Somit können vier Züge pro Stunde in jeder Richtung fahren.

Houten besaß einmal die kürzeste Stadtbahn Europas mit nur 1,9 km Länge. Die Stadtbahn wurde am 8. Januar 2001 eröffnet und verband den neuen Stadtteil *Castellum* im Süden Houtens. Sie verlief parallel zur Bahnstrecke Utrecht-Boxtel. 2008 wurde sie wegen des Baus des Regionalbahnhofs Houten-Castellum stillgelegt.

Der Modal Split der Stadt liegt bei 40% Radanteil. Jedoch gibt es in Houten auch mehr Autos als im holländischen Durchschnitt. Der Anteil der Fußgänger liegt bei 23%. Die Anzahl der Pendler im Auto ist sehr hoch. Jeden Tag sind Staus auf der Ringstraße zur nächsten Autobahnauffahrt zu beobachten.

Uns wurde erklärt, dass die Stadtplaner es geschafft haben ein gutes Leben in Houten zu ermöglichen. Die Verkehrsplanung ist eine andere Aufgabe, die nicht im Mittelpunkt dieser geplanten Stadt steht.

Die gesamte Stadt kann mit einem Quadrat der Größe 4x4 Kilometer umschlossen werden. Somit werden die Wege für die Einwohner sehr kurz gehalten. Radwege wurden mit einer Breite von 3,5 Meter ausgeführt. Es gibt leider keinen öffentlichen Bus innerhalb der Ringstraße. Für alte Menschen gibt es das Angebot mit einem Golfwagen für nur 2,5€ zu einem gewünschten Ort gebracht zu werden. In den Niederlanden ist das Befahren von Radwegen mit Mopeds grundsätzlich verboten, jedoch wurde es in einigen Städten erlaubt. Auch so in Houten. Temposchwellen am Radweg sollen die Geschwindigkeit der Mopeds an gefährlichen Stellen reduzieren. Die Temposchwellen sind meist als Wannen ausgeführt. Aktuell läuft jedoch eine politische Debatte darüber, ob diese Regel aufgehoben werden sollte.

Die Kreuzungen der Radwege werden auf zwei Ebenen geführt. Langgezogene Unterführungen für Radfahrer wurden gebaut. An den Hauptfahrradrouten sieht man sehr wenige Autos. An Stellen an denen die Radwege den Kfz-Verkehr kreuzen haben die Radfahrer Vorrang. Die Hauptfahrradrouten haben alle einen einheitlichen roten Bodenbelag. Es existieren auch viele Fahrradstraßen. Diese sind ebenfalls rot gekennzeichnet und gut beschildert. Das Auto wird innerhalb der Ringstraße nur als Gast gesehen. Diese strikte Trennung von Rad und Auto Fahrbahnen wurde ebenso bei den Fußgängern angewendet. Dadurch ist die Sicherheit sehr hoch. Durch die fokussierte Planung für das Rad sind die Distanzen für Fußgänger Großteils uninteressant. Alltagswege können nur selten zu Fuß zurückgelegt werden. Durch die großzügige Trennung aller Fahrzeuge mit eigenen Fahrweg sind die benötigten Straßenquerschnitte und auch erforderlichen Umwege für Fußgeher um vielfaches vergrößert als bei uns bekannten Querschnitten. Mein Eindruck war es, dass die Anzahl der Fußgänger durch diese Planungsstruktur stark verringert wurde und diese Gruppe aufs Rad umgestiegen ist. Personen mit eingeschränkter Mobilität hingegen, die nicht mit dem Fahrrad unterwegs sein können, sind dadurch sogar auf das Auto angewiesen, da kein öffentlicher Verkehr innerhalb von Houten existiert. Die oft erhoffte Wirkung, Autofahrer zum Umstieg auf das Rad zu bringen, wurde meiner Meinung nach mit dieser Planungsstruktur auch nicht geschafft. Die Ruhe, Schönheit und Sicherheit innerhalb der Ringstraße ist jedoch nicht bestreitbar und schafft eine hohe Wohnqualität.

Der Bahnhof ist durch seine Gestaltung mit 4.000 Radabstellplätzen in unmittelbarer Nähe unter dem Bahnsteig sehr gut gelungen. Der Bahnhof in Utrecht ist sogar mit 24.000 Radabstellplätzen ausgestattet. Die Bike and Ride Anlagen an beiden Bahnhöfen sind überwacht und stehen den Fahrradfahrern kostenlos zur Verfügung. Durch diese sehr gute Qualität der Abstellanlagen wurde die hohe Quote der Fahrraddiebstähle in den Bahnhofsumgebungen stark gesenkt. In der Stadt werden auch spezielle Parkplätze für Lastenräder, mit denen auch Kinder befördert werden können, angeboten.



*Bahnhof Houten mit 4.000 Radabstellplätzen*

Am 29. Oktober 2008 wurde Houten als Fietstad 2008 - die beste BikeCity der Niederlande für 2008 – ausgewählt. Zehn Jahre später wurde sie erneut dafür vorgeschlagen. Auch 2018 schaffte sie es zum zweiten Mal als Fietstad von Holland ausgezeichnet zu werden.

Viele öffentliche Einrichtungen wie das Feuerwehrhaus, Kindergärten, die Polizei und ähnliche wurden an der Ringstraße situiert. Im Ernstfall dürfen die Blaulichtorganisationen die Radwege benützen. Innerhalb der Ringstraße sind bis heute keine schweren Unfälle zwischen Radfahrenden und PKWs bekannt.

Zusätzlich zu Alltagsverkehr wird auch das Radfahren als Erholung am Wochenende beworben. Zahlreiche Fahrradrouten mit verschiedensten Themen und Schwerpunkten können rund um Houten erkundet werden.

Anschließend an den Vortag bekamen wir alle ein Leihrad von der Verleihstation im Bahnhof zu Verfügung gestellt. Dies war unser erster Kontakt mit den einfachen Rädern die es in Holland gibt. Die Räder besaßen keine Vorderbremse, nur eine Rücktrittbremse und keine Gangschaltung. Wir fuhren mit dem Bürgermeister eine Erkundungstour durch die Stadt und auch ein Stück außerhalb der Ringstraße. Schon gegen Mittag mussten wir die Räder zurückbringen, um rechtzeitig unseren Zug zu erwischen.



*Bahnhofsvorplatz mit holländischem Fahrrad ohne Gangschaltung und nur mit Rücktrittbremse ausgestattet*

Einige Eindrücke von der Fahrt durch die Fietstad:



*Radwege mit sehr viel natürlicher Beschattung*



*Radweg aus dem Stadtkern*

Verkehrsschilder und Verkehrslösungen:



*Fahrrad abstellen verboten*



*Fahrradstraße*



*Temposchwelle*



*Poller auf dem Radweg*



*Kreisverkehr für Radfahrer unter der Ringstraße*