Exkursionsbericht Niederlande & Deutschland 2018

Nijmegen

Stadt und Verkehr

01609915 – Ertl Magdalena

01615530 – Oberroither Alexander

Inhaltsverzeichnis

1. Geographie und Demographie 3

2. Geschichte und städtebauliche Struktur 3

3. Verkehrsstruktur 5

3.1 Allgemein 5

3.2 Aktive Mobilität - zu Fuß 7

3.3 Aktive Mobilität – mit dem Rad 7

3.3.1 Technische Infrastruktur 7

3.3.2 Fahrradkultur 9

3.3.3 Radverkehrspolitik 10

3.4 Öffentlicher Verkehr 11

3.4.1 Bus 11

3.4.2 Schienengebundener Verkehr 11

4. Aktuelle infrastrukturelle und städtebauliche Projekte 12

4.1 Ruimte voor de Waal 12

4.2 De Oversteek 12

4.3 European Green Capital 2018 12

5. Fazit 13

6. Quellen 14

7. Abbildungsverzeichnis 16

1. Geographie und Demographie

Die Stadt Nijmegen liegt in der Provinz Gelderland an der Grenze zu Deutschland. Die Provinz hat 2 Millionen Einwohner, wovon 175.000 in Nijmegen auf 57 km² leben. Die Stadt steht in einer engen Beziehung mit Arnhem, die zusammen mit 16 anderen Gemeinden die Region Arnhem-Nijmegen bilden. Die Zusammenarbeit in der Region erfolgt auf den Ebenen der Wirtschaft, Wohnen, Nachhaltigkeit und Mobilität. (vgl. Gelderland)

Nijmegen liegt an der Waal, einer der Mündungsarme des Rheins. Weiters fließt durch die Stadt der Waal-Maas-Kanal. Für niederländische Verhältnisse ist die Topografie als hügelig zu bezeichnen.

Die Höhendiffenz von 90 Metern zwischen Tief- und Höchstpunkt wirkt sich in der Realität kaum auf den Verkehr aus (z.B. als Hemmnis für Radfahrer). Das liegt vor allem am meist leichten Anstieg. Einzig der Anstieg vom Fluss zum Stadtzentrum hinauf ist als steil zu bezeichnen.

2. Geschichte und städtebauliche Struktur

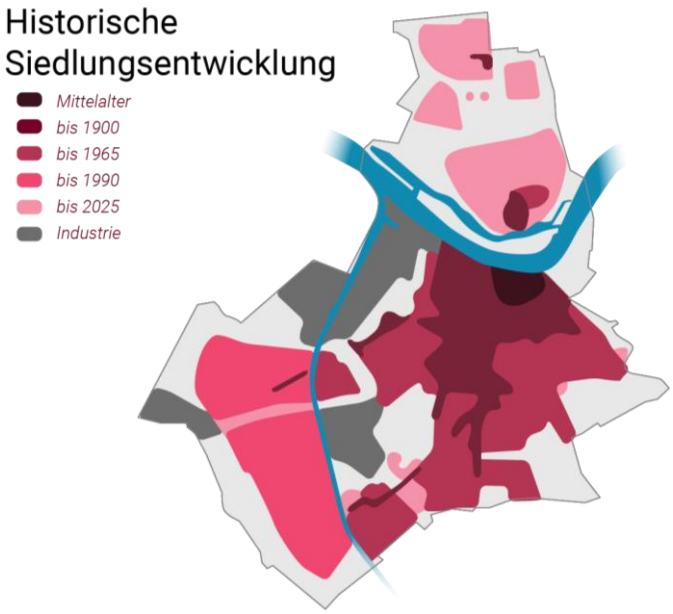

Abbildung 1: Historische Siedlungsentwicklung

Nijmegen bezeichnet sich selbst als die älteste Stadt der Niederlanden. Der Name Nijmegen (bzw. deutsch Nimwegen) leitet sich vom ehemaligen römischen Lager Noviomagus ab. Die Stadt war Teil des fränkischen Reichs und lange Zeit von den eigenen Festungsmauern eingeschlossen, die 1874 abgerissen wurden. Dadurch weist die Innenstadt eine sehr dichte Bebauungsstruktur im Vergleich zu neueren Gebieten auf. (vgl. Hylke 2001, Livius.org 2008)

Seit dem 19. Jahrhundert wurden mehrere Stadterweiterungspläne entwickelt, mit dem Ziel eine grüne geräumige Stadt mit breiten Boulevards, Parks und Villen zu schaffen. Außerdem gab es

Planungen für einen Bau einer Eisenbahnverbindung nach Arnheim und eines Bahnhofs im Westen. (vgl. Hylke 2001)

1879 wurde Nijmegen schließlich als letzte Stadt mit mehr als 20.000 EinwohnerInnen an das nationale Eisenbahnnetz angeschlossen. 1880 kam es zur Fertigstellung der ersten Häuser der Erweiterung und zur Ausführung der Pläne nach Anpassung und Überarbeitung. Dadurch kan es zu einer Bauexplosion und die bebaute Fläche der Stadt wurde zwischen 1878 und 1910 verdreifacht. Die Stadt hatte den Ruf, grün, geräumig und sauber zu sein und übte somit eine Anziehungskraft auf Kaufleute von außerhalb aus. (vgl. Hylke 2001)

Die Umsetzung der Pläne wird als harmonische Gesamtleistung bezeichnet. Die Straßenprofile wurden genau bestimmt, es gibt eine deutliche Grünstruktur und trotz strenger Ordnung ist nirgendwo ein eintöniges Straßenbild vorhanden. Jedoch gibt es einen großen Unterschied zwischen den geräumigen Bezirken und der engen Innenstadt. Außerdem war Nijmegen kein attraktiver Wirtschaftsstandort für Industriebetriebe, mit Ausnahme traditioneller Kleinbetriebe und daher blieb die Stadt wirtschaftlich gesehen noch Jahrzehntelang im Rückstand. (vgl. Hylke 2001)

1920 wurde begonnen, den Maas-Waal-Kanal zu bauen und 1928 eine umstrittenen Verkehrsbrücke als Querung über die Waal, die 1934 eröffnet wurde. Während des 2. Weltkrieges wurde ein großer Teil der Innenstadt zerstört, die nach der Befreiung wieder aufgebaut wurde. Im neu entstandenen Zentrum wurden die Geschäftsstraßen verbreitert und mit den Verkehrsstraßen kombiniert. Dadurch ist eine schnellere Verkehrsabwicklung möglich und eine bessere Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt gegeben. Die Bebauung besteht aus geschlossenen Blöcken mit Innenhöfen als Warenlager. (vgl. Hylke 2001)

In der Nachkriegszeit kam es zu einem enormen Bevölkerungswachstum und damit einhergehend zu großem Wohnungsmangel. Ab den 1950er Jahren wurde der Wohnungsbau vorangetrieben und es entstanden neue Bezirke. Zwischen 1950 und 1960 wurden etwa 10.000 Wohnungen gebaut. Weiters entstand ein Industriegebiet. (vgl. Hylke 2001)

In den 1960er Jahren bestand der Wohnungsbau aus Einfamilienhäusern und Etagenwohnbauten. Ab den 1980er Jahren kam die Idee der kompakten Stadt auf. Ziele sind eine innerstädtische Verdichtung und die Einschränkung des Verkehrsaufkommens. Bis 1990 wurden die neuen Bezirke Dukenburg und Lindenholt im Südwesten der Stadt entwickelt und bis 2020 soll der neue Stadtteil Waalsprong im Norden mit 12.000 Wohnungen entstehen. (vgl. Hylke 2001)

Die Unterschiede in den Qualitäten der Bauperioden sind deutlich sichtbar. Im gesamten Stadtgebiet gleich ist jedoch, dass der öffentliche Raum fair verteilt ist. Auch in den älteren Quartieren gibt es gute Fahrradinfrastruktur. Aber insbesondere die Entwicklungen der letzten Jahre

zeigen eine großzügige Infrastruktur. Es gibt aber zu bedenken, dass teilweise sehr viel Raum dafür aufgewendet wird bei nur niedriger bis mittlerer Dichte. Ebenfalls sind die Planungen nicht auf ein Leben ohne Auto bedacht. Es werden zwar viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, aber das Auto bleibt weiterhin ein wichtiger Bestandteil.

3. Verkehrsstruktur

3.1 Allgemein

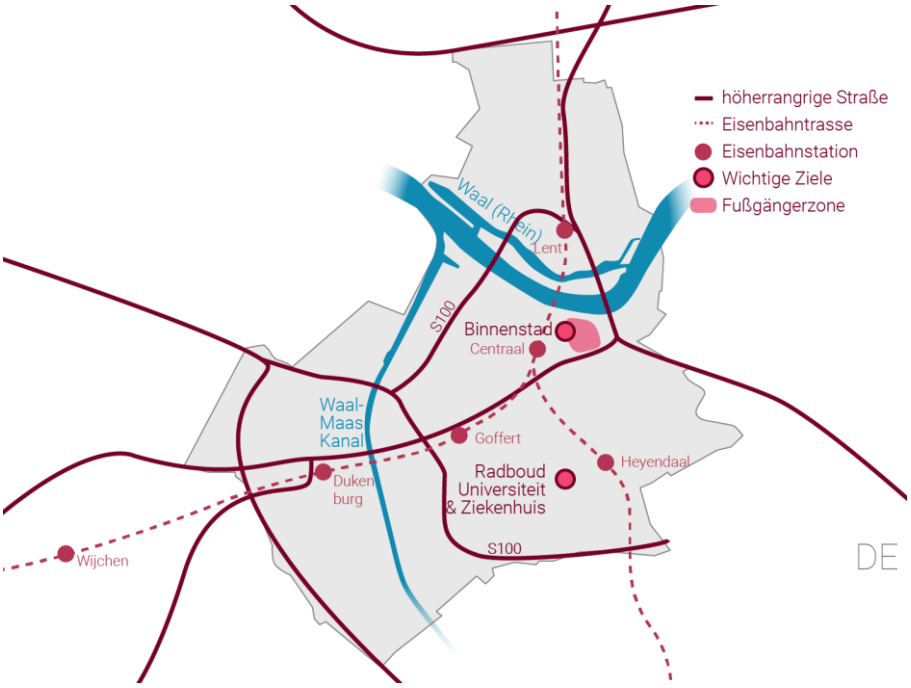

Abbildung 2: Verkehrsstruktur

Das Verkehrsnetz besteht allgemein aus Radialstrukturen ausgehend vom Stadtzentrum. Eine Ringstraße rund um die Stadt (S100) wurde aufgrund eines Naturschutzgebietes nicht komplett fertiggestellt (siehe Abb.2). Die Eisenbahnstrecken dreiteilen das Stadtgebiet und sorgen gemeinsam mit den Buslinien für eine gute Erschließung durch den öffentlichen Verkehr. Die größten Arbeitgeber, Universität und Krankenhaus, sind in die Stadt integriert und hauptsächlich über Straßen mit beschränkter Kapazität erreichbar, das bedeutet, das dadurch das Rad als Transportmittel in den Vordergrund rückt.

Obwohl Nijmegen geographisch gesehen eine Randlage zur Staatsgrenze aufweist, orientiert sich die Verkehrsanbindung eindeutig nach den Niederlanden. Es gibt kaum höherrangige Infrastruktur nach Deutschland.

Der Waal ist einerseits immer noch eine Barriere, aber andererseits hat er als Wassertransportweg für die Fracht eine große Bedeutung. Durch die bereits vorhandene und zukünftige Entwicklung der Waal-Nordseite wird das Stadtzentrum noch mehr ins Zentrum von Nijmegen rücken.

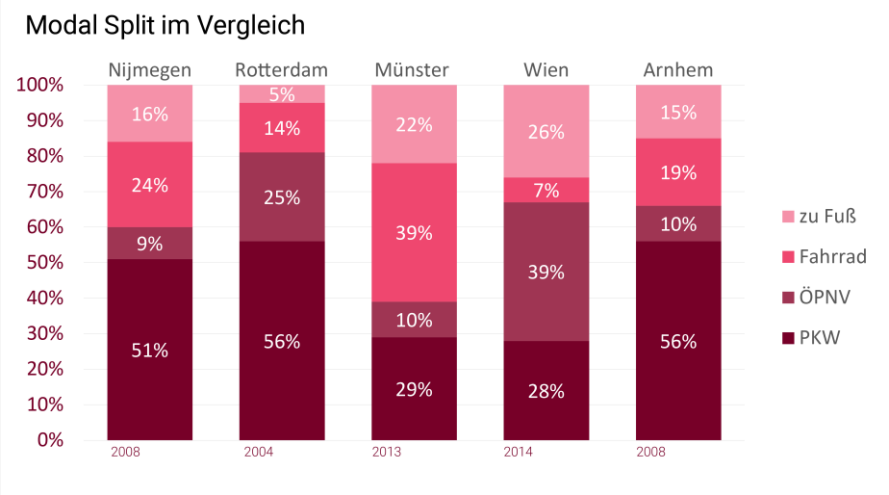

Abbildung 3: Modal Split im Vergleich

Der Modal Split (2008) verteilt sich zu 41% auf PKW, zu 9% ÖPNV, zu 24% Fahrrad und zu 16% auf Zufußgehen. Jedoch fahren 64% der PendlerInnen eine Distanz unter 7,5 km mit dem Fahrrad (2013). (vgl. Randelhoff 2017)

Die Auswahl der Vergleichsstädte erfolgte aufgrund dessen, dass diese im Rahmen der Exkursion ebenfalls besucht wurden. Diese sind vor allem aufgrund ihrer Größe nicht direkt vergleichbar. Auch zu beachten sind die unterschiedlichen Erhebungszeitpunkte. Gut vergleichbar mit Nijmegen ist aber Arnhem mit ca. 150.000 EinwohnerInnen. Auch die politischen und geografischen Voraussetzungen sind ähnlich. Grundsätzlich ist die Verteilung annähernd gleich, auffallend ist aber der um fünf Prozentpunkte größere Rad-Anteil in Nijmegen. Diese scheinen tatsächlich dem Autoverkehr strittig gemacht worden. Ein Anzeichen dafür, dass sich die Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs in Nijmegen gelohnt haben.

Dennoch wird noch immer ein beträchtlicher Anteil der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Auch der ÖPNV spielt keine allzu bedeutende Rolle in den zwei Städten.

Vor Ort auf der Straße zeigt sich der geringe FußgängerInnenanteil. Abseits vom Zentrum sind die Einheimischen entweder mit dem Auto oder mit dem Fahrrad unterwegs. In den Neubaugebieten kann das auf die eher suburban wirkendende Entwicklung mit Reihenhäusern zurück zu führen sein. Aufgrund der geringen bis mittleren Dichte gibt es kaum gewerblich genutzte Erdgeschoßzonen und die Nahversorgung bzw. Freizeit konzentriert sich auf gewisse Punkte. Die dadurch entstehende Distanz ist zu weit für FußgängerInnen und ideal für RadfahrerInnen.

3.2 Aktive Mobilität - zu Fuß

Die gesamte Innenstadt von Nijmegen ist seit den 1970er Jahren flächendeckend eine Fußgängerzone. Sie wird durch versenkbare Poller begrenzt und somit autofrei gehalten. Die versenkbaren Poller schützen die Fußgängerzone und stellen gleichzeitig die Integrität des autofreien Bereichs sicher (siehe Abb. 4). Bussen, Lieferfahrzeugen zu bestimmten Zeiten und Anwohnern zum Be- und Entladen wird die Einfahrt genehmigt. Die Hezelstraat in der Innenstadt war die wichtigste Handelsroute im Mittelalter und zählt zu den ältesten Einkaufsstraßen der Niederlanden (siehe Abb. 5). (vgl. Randelhoff 2017)

Abbildung 4: Autofreie Zone

Abbildung 5: Einkaufsstraße

3.3 Aktive Mobilität – mit dem Rad

3.3.1 Technische Infrastruktur

Die Stadt besitzt ein breites Netz aus Radschnellwegen. Die sogenannten „snelfietsrouten“ führen durch die ganze Stadt. Dadurch wird ein schnelles Durchkommen erreicht. Diese sind als vier Meter breite Zweirichtungsradwege ausgeführt und besitzen wie im Rest der Niederlande konsequent durchgehend eine rote Oberfläche. (vgl. Randelhoff 2017)

„Radwege mit einem mittleren bis hohen Radverkehrsaufkommen erhalten teilweise Vorfahrt vor dem querenden motorisierten Verkehr. An Stellen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen wird generell eine kreuzungsfreie Radverkehrsführung bevorzugt.“ (Randelhoff 2017) Dadurch wird Kontinuität gewährleistet und der für Radfahrer oft nervige „Stop-and-Go-Takt“ fällt größtenteils weg. Die kreuzungsfreie Radverkehrsführung wird dabei größtenteils durch Tunnels gelöst (siehe Abb. 6). Als Leitsystem werden unter anderem farbige Symbole verwendet, die an den Kreuzungspunkten auf dem Radweg abgebildet sind (siehe Abb. 7)

Abbildung 6: Unterführung (Mopeds erlaubt)

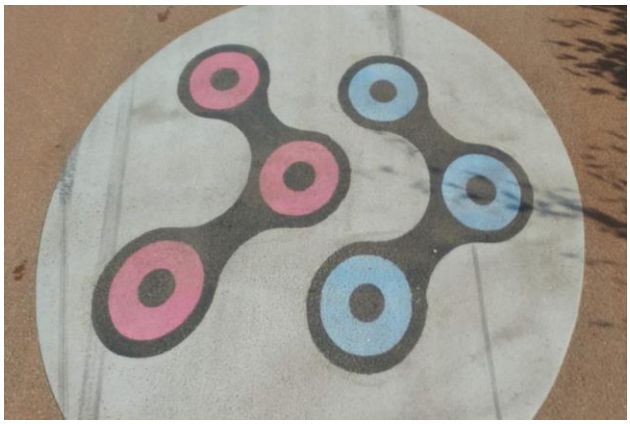

Abbildung 7: Radrouten-Symbolik

Zum Stand Juli 2017 umfasst das Radschnellwegenetz 43 Kilometer. Bis 2020 soll das Netz eine Länge von 79 Kilometer erreicht haben. (vgl. Randelhoff 2017)

Die Radschnellwege werden nicht nur auf baulich getrennten Radwegen geführt sondern verlaufen auch über die sogenannten „Fietsstraaten“ (Deutsch: Fahrradstraße). Hier sind die Autos nur „zu Gast“. Es wird daher der Fahrradverkehr priorisiert. Um das zu erreichen, können eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt werden. Es gibt dazu in den Niederlanden keinen einheitlichen Standard. (vgl. VVN – Fietsstraat)
Üblich ist eine Oberfläche aus roten Pflastersteinen, eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h, Beschilderung mit „Fietsstraat – Auto te gast“ und das Gebot, dass AutofahrerInnen sich der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen müssen. Die Ausgestaltung obliegt aber im Endeffekt der Gemeinde. Die „Fietsstraaten“ in Nijmegen weisen die eben beschriebenen üblichen Charakteristika auf. (vgl. Zwolle – Fietsstraaten)

Eine besondere Barriere stellt der Fluss Waal dar. Aus ursprünglich nur einer Querungsmöglichkeit für den Radverkehr sind mittlerweile drei geworden. Gewisse Bekanntheit hat der „Snelbinder“ erlangt. Diese Brücke wurde nachträglich an die bereits bestehende Eisenbahnbrücke angebaut. Die grundsätzliche Thematik des Ausbaus der Querungsmöglichkeiten steht vor allem in Verbindung mit dem wachsenden nördlichen Teil der Stadt auf der anderen Seite des Zentrums. Auch für den regionalen Radverkehr zwischen den Städten sind die Querungsmöglichkeiten von hoher Bedeutung.
Die bekannteste dieser regionalen Radwegverbindungen ist der „Rijnwaalpad“ von Arnhem nach Nijmegen. Die 18 km lange Strecke wurde von 2010 bis 2014 für insgesamt 17 Millionen Euro ausgebaut. (vgl. Snelle Fietsroutes)

Abbildung 8: Fietsstraat

Abbildung 9: Rijnwaalpad

Die Reisezeit beträgt dadurch in etwa 45 Minuten. Wobei der Rijnwaalpad an allen Kreuzungen Vorrang bekommt. Als besonderes Identifikationsmerkmal dient die Straßenbeleuchtung mit einer Kette als Symbol. Auch die Kunstinstallation in der Autobahnunterführung sticht hervor. Diese beleuchtet den Tunnel in der vom Smartphone-Nutzer gewünschten Farbe, sobald dieser den Tunnel passiert. (vgl. BicycleDutch 2015)

Die Anzahl der Fahrradabstellanlagen wurden in den letzten Jahren massiv erhöht. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Bahnhof. Von den täglich 45.000 Fahrgästen der Bahn kommen ca. 43 % mit dem Rad. (vgl. Randelhoff 2017)
Dafür wurde in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs die Abstellanlage „Fietstransferium Doornroosje“ errichtet. Diese bietet 4.000 Fahrrädern rund um die Uhr kostenlos Platz. Die maximale Parkdauer beträgt 28 Tage.(vgl. Nijmegen – Fiets stallen)
Die Garage wird vom Personal 24 Stunden am Tag überwacht. Es kommen die für die Niederlande üblichen Doppelstockparker zum Einsatz. Diese verfügen über Sensoren und daher gibt es in der Anlage ein Leitsystem zum nächsten freien Platz. Für Lastenräder gibt es gesonderte Plätze. E-Bikes können in der Station während des Parkens geladen werden.

3.3.2 Fahrradkultur

Neben der guten Ausstattung mit technischer Infrastruktur, ist auch die Fahrradkultur ein wichtiger Faktor. Gefördert wird diese dadurch, dass Nijmegen eine Universitätsstadt ist und viele kreative UnternehmerInnen in der Stadt arbeiten bzw. wohnen. Aktive Unterstützung leisten Institutionen wie z.B. Fahrradkaffees. Ein großer Inkubator ist das „Dutch Bicycle Centre“. Dieses befindet sich zusammen mit anderen Institutionen und kreativen Unternehmungen im ehemaligen Fabriksgebäude „Honigcomplex“. Selbstverständlich ist auch dieses an eine „snelfietsroute“ angebunden. Das „Dutch Bicycle Centre“ selbst bietet kleinen Betrieben in der Fahrradbranche

Platz. Es dient aber auch vor allem als sozialer Treffpunkt für die Fahrradszene der Stadt. Es werden regelmäßig Weiterbildungskurse, gemeinsame Ausfahrten und Konferenzen organisiert.

3.3.3 Radverkehrspolitik

Nijmegen erhielt die Auszeichnung „Fietsstad 2016“ und darf sich als Fahrradstadt 2016 bezeichnen. Die Vergabe erfolgte nach mehreren Kategorien. Unter anderem wurden Netzwerk, Infrastruktur und Instandhaltung bewertet. (vgl. Fietsersbond 2016a)
Auf die Jury haben die bereits erwähnten Radschnellwege innerhalb der Stadt und in die umliegenden Gemeinden Eindruck gemacht. Weiters wird der Stadt zu Gute gehalten, dass das Fahrrad ein integraler Bestandteil in der Stadtentwicklung ist. So wird der Fokus auf den Fahrradverkehr auch ökonomisch argumentiert. Ein Beispiel für die Anwendung von „Bikenomics“ ist das städtische Krankenhaus. Da die Arbeitnehmer größtenteils mit dem Fahrrad in die Arbeit fahren, bleiben die Investitionen von ca. 15 Millionen Euro in eine Autoparkgarage erspart. (vgl. Fietserbond 2016b)
Die „Bikenomics“ sind aber nicht nur in so einem direkt messbaren Beispiel präsent. Allein das regelmäßige Radfahren spart Gesundheitskosten. Insgesamt wird der Mehrwert für die Gesellschaft durch jeden Radfahrkilometer auf 68 Cent geschätzt. Währenddessen kostet ein Autokilometer 37 Cent. Der Gemeinde selbst fallen im Vergleich zwischen Fahrrad und Auto jährlich pro Kilometer ein Drittel der Infrastrukturkosten an. (vgl. Harms 2018)

2017 waren Arnhem und Nijmegen die Austragungsorte der internationalen Konferenz zum Fahrradverkehr „Velocity“. Die zwei Städte wurden aufgrund der integralen Herangehensweise ausgewählt. Die Politik, die Fahrradcommunity (Fietserbond), die Wissenschaft und die Fahrradindustrie waren direkt involviert. (vgl. Velo-City 2017)

Das bisherige Gesamtpaket und die konsequente Herangehensweise hinterlassen einen guten Eindruck. Insbesondere die Durchgängigkeit ist für das Radfahren sehr angenehm. Es scheint keinen „Fleckerlteppich“ mit gravierenden Lücken wie z.B. in Wien zu geben. Die Politik sowie die Gesellschaft erkennen den Mehrwert der Investitionen. Zwar ist das für die Niederlande allgemein gültig, aber in Nijmegen wird dann doch noch ein Stück mehr dafür getan. Man setzt sich hohe Ziele, die größtenteils auch eingehalten werden.
Dennoch gibt es so die eine oder andere Maßnahme kritisch zu hinterfragen. Zum Beispiel wird der RijnWaalPad die ambitionierten Erwartungen wohl nicht erfüllen. Es wird vermutlich eher die Freizeitnutzung überwiegen und nur Teilstücke werden wirklich intensiv durch Pendler genutzt.

3.4 Öffentlicher Verkehr

3.4.1 Bus

Der ÖPNV in der Stadsregio Arnhem-Nijmegen wird unter der Marke „Breng“ betrieben. Das betrifft auch den städtischen Busverkehr in Nijmegen. Das Netz umfasst 24 reguläre Linien und 8 Linien für den Nachtverkehr. Zusätzlich werden ausgehend von zwei Park&Ride-Anlagen außerhalb der Stadt die Schnellbuslinien „Waalsprinter“ betrieben. Ihr Ziel ist die Universität bzw. das Krankenhaus. (vgl. Breng)

Eine weitere Schnellbuslinie ist während des Lehrbetriebs zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität im Einsatz (vgl. Radboud University – how to get here by bus). Zur Beschleunigung der Linie verkehrt über die Hälfte der Strecke der Bus auf einer eigens dafür geschaffene Straße.

Für die Benutzung der Verkehrsdienstleistungen ist eine „OV-Chipkaart“ notwendig. Diese Karten werden für das Bezahlen des öffentlichen Verkehrs in den Niederlanden verwendet. (vgl. Radboud University – how to get here by bus).

Die Schnellbuslinien sind eine sinnvolle Maßnahmen bei einer Stadt die zwei große Institutionen und damit auch Wegziele hat. Abseits davon ist das System zwar solide, aber nicht überragend.

3.4.2 Schienengebundener Verkehr

Die Stadt verfügt über fünf Stationen für Lokalzüge und über einen Hauptbahnhof, wo InterCity-Züge halten.

Bis 1955 gab es in Nijmegen mehrere elektrifizierte Straßenbahnlinien. Sie wurde durch O-Bus-Linien und später durch reguläre Busse ersetzt. (vgl. Gemeente Tram Nijmegen)

Seit einigen Jahren gibt es Gespräche und Konzepte über die Wiedereinführung der Straßenbahn. Unteranderem gibt es Planungen eine Stadt-Regionalbahn zwischen Kleve und Nijmegen einzuführen. (vgl. Gebbink 2011)

4. Aktuelle infrastrukturelle und städtebauliche Projekte

4.1 Ruimte voor de Waal

Dieses Projekt hat zum Ziel, dem Fluss mehr Raum zu geben, um gegen Hochwasserereignisse besser gewappnet zu sein. Die Realisierung erfolgte im Rahmen des Regierungsprogramms „Ruimte voor de Rivier“. Dieses Hochwasserschutzprogramm war zwischen 2005 und 2016 in Kraft und umfasste ca. 30 größere Einzelprojekte an verschiedenen Flüssen. (vgl. Ruimtevoorderivier)

Im Fall von Nijmegen wurde der Deich (Dijk) versetzt und somit eine neue Retentionsfläche geschaffen. Dadurch entstand ebenfalls eine längliche Insel in der Mitte, vergleichbar mit der Donauinsel in Wien. Im Rahmen dieses Projekts mussten einzelne Gebäude weichen und neue Brücken geschaffen werden. Der Bevölkerung stehen auf der Insel neue Naherholungsgebiete zur Verfügung. Das Projekt wurde 2016 vollendet und in Zukunft ist geplant neue dichte Wohnquartiere entlang der Waal zu schaffen. (vgl. Ruimtevoordewaal)

4.2 De Oversteek

Diese Brücke ist die neueste der drei Brücken über die Waal in Nijmegen. Sie wurde 2013 eröffnet und soll die Waalbrug entlasten. Außerdem komplettiert die Brücke als Teil der S100 den Straßenring rund um Nijmegen. Neben einer regulären Fahrbahn für den MIV verfügt die Brücke auch über einen Radschnellweg. (vgl. Brueckenweb)

4.3 European Green Capital 2018

Die „European Green Capital“ ist eine Initative der EU-Komission. Sie zeichnet besonders nachhaltige Städte aus und bietet Ihnen eine Plattform ihre Methoden und Erkenntnisse zu teilen. Nijmegen hat sich zum Ziel gesetzt eine motivierte Modellstadt für mittelgroße Städte zu sein. (vgl. Greencapital2018)

Abbildung 10: Ruimte voor de Waal

Abbildung 11: De Oversteek

5. **Fazit**

Es ist beachtlich wie konsequent und zielgerichtet die Stadt Nijmegen die Verkehrsinfrastruktur verbessert. Es macht den Eindruck, das gerade die mittlere Größe der wachsenden Stadt mit einer relativ jungen und offenen Bevölkerung eine gute Ausgangssituation bietet, um all diese Vorhaben zu realisieren. Innerhalb kurzer Zeit konnte man sich als eine der Modellstädte für Fahrradverkehr in den Niederlanden etablieren. Man merkt es in der Realität an der kompromisslos durchgehenden Infrastruktur, die kaum zu Umwegen oder unklaren Verläufen führt. Die vier Meter Standardbreite ist sehr angenehm, auch bei größerem Verkehrsaufkommen. Obwohl man sich als Ortsfremder am Anfang vielleicht etwas überrumpelt fühlt. Fahrräder sind aber nicht nur bei den Verkehrsplanern ein wichtiges Thema, sondern auch bei städtebaulichen Vorhaben sind sie bereits in den Planungen voll integriert.

Bei all der Euphorie für die Fahrradinfrastruktur darf man die Maßnahmen für andere Formen der Fortbewegung nicht ignorieren. Eine durchgehend autofreie Zone von ca. 20 ha ist zumindest für österreichische Maßstäbe außergewöhnlich. Jedoch wie schon im Bericht erwähnt, ist die Attraktivität des Zufußgehens abseits der Innenstadt gering. Die neuesten Entwicklungen sind nicht als „urban“ (in diesem Fall: belebter öffentlicher und privater Raum mit verschiedensten Nutzungen und Aktivitäten) zu definieren.

Der öffentliche Verkehr ist abseits der Schnellbuslinien kein besonders hervorstechendes Merkmal. Die Vermutung liegt nahe, dass der Radverkehr in einer gewissen Konkurrenz dazu steht. Andererseits könnten wiederum Rückschlüsse auf die Größe der Stadt genommen werden. Es gibt ähnliche Städte dieser Größe, die damit kämpfen ein leistungsfähiges und attraktives ÖV-Netz aufzubauen.

Die Kombination all dieser Maßnahmen, die bereits getätigt wurden, und der Ziele, die man sich gesetzt hat, macht den Eindruck einer durchdachten und zukunftsorientierten Planung. Es hinterlässt das Bild von gemeinsamer Anstrengung verschiedenster Akteure, die alle an einem Strang ziehen.

Am Ende bleibt dennoch ein Gefühl, dass das nicht die nachhaltige Zukunft von Mobilität ist die wir uns erhoffen bzw. die man sich vielleicht erwartet. Dem Auto kann man auch hier nicht wirklich lossagen. Dennoch erhalten alle Verkehrsteilnehmer hier zumindest den Platz, der ihnen zusteht. Es wird sozusagen eine gewisse Chancengleichheit eingeführt.

6. **Quellen**

BicycleDutch (2015): The F325 Fast Cycle Route Arnhem – Nijmegen: https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/29/the-f325-fast-cycle-route-arnhem-nijmegen/ (24.09.2018)

Brueckenweb: Stadsbrug de Oversteek. http://www.brueckenweb.de/2content/datenbank/bruecken/3brueckenblatt.php?bas=4957 (25.09.2018)

Dutchbicyclecentre.nl: http://dutchbicyclecentre.nl/ (24.09.2018)

EPOMM (2008a): Nijmegen. http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=81 (19.09.2018)

EPOMM (2008b): Rotterdam. http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=82 (19.09.2018)

EPOMM (2008c): Arnhem. http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=69 (27.09.2018)

Fietsersbond (2016a): Fietsstad 2016. https://www.fietsersbond.nl/nieuws/gemeente-nijmegen-uitgeroepen-tot-fietsstad-2016/ (19.09.2018)

Fietersbond (2016b): Juryrapport Fietsstad 2016. Utrecht

Gebbink, Andreas (2011): Gute Chancen für Bahnstrecke zwischen Kleve und Nimwegen. https://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-kleve-und-der-region/gute-chancen-fuer-bahnstrecke-zwischen-kleve-und-nimwegen-id4367259.html (25.09.2018)

Gelderland: https://www.gelderland.nl/Over-Gelderland (24.09.2018)

Gemeente Tram Nijmegen: http://www.gemeentetramnijmegen.nl/gtn-einde.html (25.09.2018)

GreenCapital2018: https://greencapital2018.nl/en/ (25.09.2018)

Harms, Lucas (2018): Trens in Bicycle Use in the Netherlands. Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung „Aktive Mobilität“ an der TU Wien

Livius.org (2008): Noviomagus (Nijmegen). http://www.livius.org/articles/place/noviomagus/ (19.09.2018)

Nijmegen: Fiets stallen. https://www.nijmegen.nl/diensten/parkeren-verkeer-en-vervoer/fiets-stallen/ (24.09.2018)

Randelhoff, Martin (2017): Radverkehr in Nijmegen. https://www.zukunft-mobilitaet.net/165247/urbane-mobilitaet/nijmegen-radverkehr-niederlande-nimwegen-fahrradstadt-dokumentation/ (19.09.2018)

Roodenburg, Hylke (2001): Städtebauliche Geschichte. https://www.noviomagus.nl/Rx.php?Url=Historie/HistorieDuits.htm (19.09.2018)

Ruimtevoorderivier: https://www.ruimtevoorderivier.nl/ (25.09.2018)

Ruimtevoordewaal: Projectinformatie. http://www.ruimtevoordewaal.nl/nl/het-project/projectinformatie (25.09.2018)

Snelfietsroutesgelderland.nl: https://www.snelfietsroutesgelderland.nl/RijnWaalpad (24.09.2018)

Stadt Münster (2013): Verkehr in Zahlen. https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html (19.09.2018)

Stadt Wien (2014): Modal Split 2014. Radfahren in Wien immer beliebter. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20150210_OTS0091/modal-split-2014-radfahren-in-wien-immer-beliebter (19.09.2018)

VVN: Fietsstraat. https://vvn.nl/fietsstraat (24.09.2018)

Velo-City 2017: https://www.velo-city2017.com/learn-more/velo-city-series/ (25.09.2018)

Zwolle: Fietsstraaten. https://www.zwolle.nl/fietsstraten (24.09.2018)

7. **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Historische Siedlungsentwicklung – eigene Abbildung

Abbildung 2: Verkehrsstruktur – eigene Abbildung

Abbildung 3: Modal Split im Vergleich – eigene Abbildung – Datengrundlage: EPOMM, Stadt Münster 2013, Stadt Wien 2014

Abbildung 4: Autofreie Zone – https://www.zukunft-mobilitaet.net/165247/urbane-mobilitaet/nijmegen-radverkehr-niederlande-nimwegen-fahrradstadt-dokumentation/

Abbildung 5: Einkaufsstraße – eigene Abbildung

Abbildung 6: Unterführung (Mopeds erlaubt) – eigene Abbildung

Abbildung 7: Radroutensymbolik – eigene Abbildung

Abbildung 8: Fietsstraat – eigene Abbildung

Abbildung 9: Rijnwaalpad – eigene Abbildung

Abbildung 10: Ruimte voor de Waal – https://c1.staticflickr.com/2/1674/23856645479_ae0bbdac4b_b.jpg

Abbildung 11: De Oversteek - https://i1.wp.com/www.stadsleven.nu/wp-content/uploads/2018/01/Ruimte-voor-de-Waal-nevengeul-stroomt.jpg?fit=2048%2C1365&ssl=1