

# Europa

Was passiert, wenn Autos aus Städten verschwinden – oder gar nicht erst eingeplant werden? Eine Reise nach Ljubljana, Wien und Utrecht zeigt, wie Europa Mobilität neu denkt – und jede Lösung auch neue Konflikte schafft

TEXT — ANJA REITER



Bitte umsteigen!  
Unsere Autorin reist Europas  
Mobilitätswende hinterher – per  
Bus, Nachtzug und Fahrrad

# Wien



# Utrecht

# Ljubljana

An diesem frostigen Wintertag wirkt die Innenstadt von Ljubljana wie ein Freiluftwohnzimmer. Lichterketten spannen sich über die Straßen, Paare schlürfen am Ufer der Ljubljanica Prosecco, Studierende balancieren Pizzakartons durch die Gassen. Ein elektrisch betriebenes Bustaxi kurvt lautlos vorbei. Das Auffälligste ist, was fehlt: Autos. Keine Motorengeräusche, keine hastigen Blicke über die Schulter.

Seit dem EU-Beitritt 2004 hat Sloweniens Hauptstadt eine grüne Transformation vollzogen – schneller und konsequenter als viele westeuropäische Nachbarn. 2016 würdigte die EU-Kommission diesen Kurs mit dem Titel Umwelthauptstadt Europas. Internationale Delegationen reisten nach Ljubljana, um zu studieren, wie der Wandel gelang.

Denn urbane Mobilität ist in vielen europäischen Städten längst zur Machtfrage geworden: Wer bekommt Platz, wer muss weichen? Gehört die Stadt den Fußgängerinnen und Fußgängern, die sie beleben? Denen, die sie lärm- und CO<sub>2</sub>-frei mit dem Rad durchqueren? Oder weiterhin den Autos, die vielerorts noch den Ton angeben? Wie lassen sich Stadträume klima- und menschenfreundlicher gestalten?

Auf meiner Reise durch drei europäische Städte – Ljubljana, Wien und Utrecht – suche ich nach Antworten. Ljubljana zeigt, wie Stadt sich anfühlt, wenn Fußgänger öffentliche Räume zurückerobern. Wien denkt in der neu errichteten Seestadt Aspern Mobilität von Beginn an nachhaltig. Und Utrecht führt vor, was passiert, wenn das Fahrrad zur dominierenden Kraft wird. Dabei wird klar: Europas Städte erfinden die Verkehrswende nicht allein. Sie kopieren, adaptieren und verfeinern sie im ständigen Austausch.

*Ich starte meine Reise im pittoresken Ljubljana, mit knapp 300.000 Einwohnern eine der kleinsten Hauptstädte Europas. Zwischen Steiner Alpen und Karstgebirge schmiegt sich die Universitätsstadt ins Laibacher Becken. Eine knappe Stunde sind es zum Skilift, gut zwei Zugstunden an die Adria.*

Mit dem kostenlosen „Kavalir“-Bus, den ich einfach herbeiwinkte, gleite ich in die autofreie Altstadt und lasse mich dann zu Fuß treiben. Ich streife an klassizistischen Fassaden vorbei, die vom Glanz der k. u. k. Monarchie erzählen. Am Fluss trinke ich meinen Cappuccino, wo in den Siebzigerjahren Autos parkten, wie ich auf einer alten Postkarte entdeckte. Heute ist das Ufer der Ljubljanica eine Promenade – Menschen statt Autos, wie schön! Eine imposante Fußgängerbrücke mit drei Armen fächert sich über den Fluss.

Im Rathaus verantwortet Vita Kontić Bežjak die Abteilung für nachhaltige Mobilität. Auch in Ljubljana habe es Widerstände gegen die autofreie Umgestaltung gegeben, erzählt sie. 2006 habe sich der Bürgermeister auf einer Demonstration sogar eine Ohrfeige eingefangen. Entscheidend für den späteren Erfolg sei die frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung gewesen. Mit Aktionstagen und Fotomontagen, die zeigten, wie die Altstadt einmal aussehen könnte. Viele reagierten erst ungläubig: „Ist das ein Witz? Versteckte Kamera?“ Andere wollten ihren Parkplatz vor der Haustür nicht aufgeben. Doch dann drehte sich die Stimmung.

Was half: Die Stadt beließ es nicht bei Verboten, sie bot Alternativen. Eine Tiefgarage unter der Altstadt für Anrainer, die „Kavalire“ als Angebot für Passagiere mit und ohne Mobilitätsein-

schränkung. Händler erkannten bald, dass Fußgänger mehr kaufen als Autofahrer. „Heute will niemand mehr die Autos zurück“, sagt Kontić Bežjak.

Sichtbarste Veränderung ist der Umbau der Slovenska Cesta nahe des Zentrums. Einst Hauptverkehrsachse, ist sie nun „Shared Space“ für Fußgängerinnen, Radfahrer und Busse. Private Autos wurden verboten, stattdessen Bäume gepflanzt, Gehwege verbreitert, Bänke aufgestellt. Die Durchfahrtsstraße wurde zum „Wohnzimmer der Stadt“.

Man habe sich von niederländischen Experten beraten lassen, erzählt Kontić Bežjak. „Im Shared Space gibt es keine starren Regeln, alle müssen aufeinander achten.“ Mit Blickkontakt, Ausweichen, weniger Tempo. Die Rücksichtnahme auf die Verletzlichsten im Verkehr, die Fußgänger, funktioniere. Mehr Unfälle gebe es nicht, dafür messbare Verbesserungen: Die Abgasbelastung sank um sieben Prozent, der Lärm um sechs Dezibel.

Manche Einwohner stören sich allerdings an der Gentrifizierung. Je mehr



**Menschenfreunde**  
Die kleinen Kavalir-Busse prägen in Ljubljana das Stadtbild (oben). Aidan Cerar (rechts) setzt sich für lebenswerte Quartiere ein



**Geteilter Raum**  
Alenka Korenjak (oben) findet „Zwischenräume“ spannend. Auf dem Prešerenplatz führen früher Autos (rechts)



Fotos: Marijaž Rušič; vorherige Seite: Marijaž Rušič, Fabian Weiss, Jan Mulders

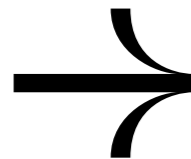
Touristen ins aufgehübschte Zentrum strömen, desto teurer wird der Caffè Latte an der Uferpromenade. Auch die Mieten zogen deutlich an. Manche sagen: „Das ist nicht mehr unsere Stadt.“ Gleichzeitig staut sich jenseits des Zentrums weiter der Verkehr, gerade im Winter halten sich die Abgase hartnäckig im Becken zwischen den Bergen.

Während die Stadt den Rahmen setzt, wird der Umbau auch von zivilgesellschaftlichem Engagement getragen. Die Architektin und Aktivistin Alenka Korenjak vom Designstudio Prostorozj kumpt sich um Orte, die im großen Umbau oft übersehen werden: Innenhöfe, Unterführungen, vergessene Parkanlagen. Sie nennt sie „unloved places“. „Ich interessiere mich weniger für Gebäude“, sagt sie, „als für die Räume dazwischen.“ In der Čufarjeva-Straße pinselte sie mit Kindern für ein temporäres Projekt die Straße an. Wo sonst Autos parken, wurde gemalt, gespielt, gegessen.

Für Nachhaltigkeit und Bürgerbeteiligung setzt sich auch der Soziologe Aidan Cerar vom Beratungsbüro IPOp ein. Sein Lieblingsprojekt heißt „Zunaj“: draußen. Bewohner entwickeln eigene Ideen für ihre Wohnquartiere: ein temporäres Kino im Hinterhof, die Wiederbelebung vernachlässigter Plätze. IPOp und die Stadt unterstützen sie organisatorisch und finanziell. „Es geht darum, den Menschen das Gefühl zu geben, dass diese Stadt auch ihnen gehört.“

Was unterscheidet Ljubljana nun von den Fußgängerzonen in Deutschland? Für Cerar erklärt sich vieles mit einem Blick zurück. Während westeuropäische Städte ihre Innenstädte bereits in den Siebzigerjahren umkrepelten, begann dieser Prozess in Osteuropa mit Verzögerung. So konnte Ljubljana auf die Erfahrungen anderer zurückgreifen – und entschied sich nicht für kleine Korrekturen, sondern für einen konsequenten Schnitt.

*Erschöpft falle ich nach diesem Recherchetag ins Bett. Vor meinem Hotelfenster rauscht der Verkehr und erinnert mich daran: Ljubljana ist noch längst nicht autofrei. Was mich dennoch inspiriert: Wandel in einer autozentrierten Stadt ist möglich.*



# Wien

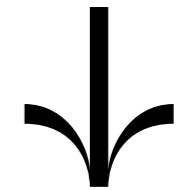
Guter Plan  
Die Seestadt ist ein Viertel der kurzen Wege (rechts). Das genießt auch der überzeugte Seestädter Fritz Oettl (unten)



Fotos: Fabian Weiss



Gut angebunden  
Mobilitätsplaner Andreas Neisen (links) kombiniert Rad und U-Bahn. Das Zentrum der Seestadt gehört Fußgängern, Rädern und Lieferverkehr (unten)



*Am nächsten Morgen sitze ich im Zug nach Wien, lasse den Ballungsraum von Ljubljana hinter mir – es geht entlang kleiner Flüsse, vorbei an Hügeln und Dörfern. Was, wenn man eine neue Stadt auf der grünen Wiese planen könnte? In Wien wartet ein solches Projekt auf mich: die Seestadt Aspern. Die Frage verschiebt sich: nicht mehr, wie man Autos aus der Stadt bekommt, sondern wie man verhindert, dass sie überhaupt zum dominierenden Verkehrsmittel werden.*

In Wien bringt mich die neu gebaute U2 direkt in die Zukunft. 25 Minuten vom Rathaus entfernt wächst auf dem Gelände eines ehemaligen Flugfelds ein neuer Stadtteil heran. Auf der einen Seite der Seestadt-Station türmen sich moderne Wohnbauten. Auf der anderen graben sich Bagger in den Boden, dahinter Brachland, das noch bebaut werden soll. 2014 zogen die ersten Bewohner in die Seestadt ein, bis in die 2030er-Jahre sollen hier rund 25.000 Menschen leben und bis zu 20.000 arbeiten. Es ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas.

Von der Station geht es direkt in eine Fußgängerzone. Eltern schieben Kinderwagen, junge Menschen eilen mit Rucksäcken und Laptopschultern zur U-Bahn. Die neu gebaute Linie fuhr bereits im Zehn-Minuten-Takt, als noch niemand hier wohnte. Das Signal war klar: Wer in die Seestadt zieht, soll kein Auto brauchen – und sich idealerweise auch keines anschaffen.

Dass Wien hier draußen überhaupt einen neuen Stadtteil baut, hat Gründe. Die Metropole wächst seit Jahren schneller als jede andere im deutschsprachigen Raum; zuletzt hat sie die Zwei-Millionen-Marke überschritten, im Ballungsraum leben fast drei Millionen Menschen. Ohne neue Quartiere im Stadtgebiet drohen genau jene Effekte, die man vermeiden will: Zersiedelung, steigender Autoverkehr, immer längere



Pendlerwege aus dem Umland. Die Seestadt ist Wiens Antwort darauf – und ein Testfall. Nicht nur für leistbares Wohnen, sondern für die Frage, wie sich Mobilität von Beginn an menschen- und klimafreundlicher organisieren lässt.

Ich treffe Fritz Oettl, Seestädter der ersten Generation. Er empfängt mich in der Gemeinschaftsküche seines Wohnhauses, direkt am Hauptplatz. Während die Kaffeemaschine brummt, erzählt er, wie er hier gelandet ist. In der Seestadt realisierte der ehemalige Architekt seine erste Immobilie als Projektentwickler: ein Passivhaus mit 18 Wohnungen, fertiggestellt 2014. Damals lebte er noch im Altbau im 8. Wiener Bezirk, nahe Rathaus und Burgtheater. „Sehr zentral“, sagt Oettl, „aber eng und grau.“

Die Seestadt gefiel ihm: grün, weit, anders. Er blieb. Die Entwicklungsgesellschaft bot ihm ein Grundstück an. Oettl wurde selbst Bauträger und entwickelte das Konzept für ein Haus mit gemischter Nutzung: Unten Geschäfte und Büroräume, oben Eigentumswohnungen. Dazwischen großzügige Gemeinschaftsräume wie die Küche, in der wir stehen, eine Sauna im Keller und eine Dachterrasse. Mit dem Aufzug fahren wir in seine Wohnung, hohe Räume, weiter Blick. Vom Balkon sieht man über den künstlich angelegten See, Herz der Seestadt. Im Sommer kann Oettl dort baden, genauso wie im hauseigenen Teich.

Oettl ist mittlerweile „Teilzeit-Pensionist“, wie er sagt. In der Seestadt genießt er die kurzen Wege: Das meiste erledigt er zu Fuß. Mit dem E-Bike fährt er zu Ausflügen ins nahe Marchfeld, mit dem geteilten Lastenrad der Hausgemeinschaft zu Ikea, mit der U-Bahn zu Kulturveranstaltungen in der Wiener Innenstadt. Ein Wermutstropfen bleibt. Oettls Idee, Wohnen und Coworking zu verbinden, ging nicht auf. Viele der Büroflächen im Haus stehen noch leer.

Am Infopoint beuge ich mich mit Andreas Neisen und Sebastian Zenz von der Entwicklungsgesellschaft über ein imposantes Modell der Seestadt, das die „Partitur des öffentlichen Raums“ zeigen soll: Die Autos werden über eine Ringstraße um das Areal geführt. Sie sollen möglichst nicht in die Wohnquartiere vordringen. Parken am Straßenrand ist in den neuen Quartieren nahe-

zu ausgeschlossen. Stattdessen stehen Sammelgaragen zur Verfügung – fast immer weiter entfernt als die nächste Haltestelle des dichten Öffi-Netzes. Die Hochgaragen sind rückbau- oder unnutzbar. In ihren Erdgeschossen sitzen Lokale, Ateliers, ein Kulturzentrum, ein Trampolinpark oder, wie hier, der Infopoint selbst.

Besonders wichtig: „Wir setzen auf eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit“, sagt Neisen. Statt eines Einkaufszentrums am Stadtrand gibt es in allen Quartieren Supermärkte, Arztpraxen, Apotheken. Auch soziale Durchmischung ist wichtig: Mietende wohnen Tür an Tür mit Eigentümerinnen und geförderten Gemeindebau-Bewohnern. „Wir wollen einen lebendigen und funktional durchmischten Stadtteil schaffen – eine Art Gegenentwurf zur autozentrierten Stadtplanung der Siebzigerjahre“, so Zenz.

An diesem Dezembertag feiert der Wiener Wind durch die breiten Straßen, kalt und böig treibt er Staub und Blätter über die weitläufigen Plätze. Beim Aussteigen aus der U-Bahn hatte die Seestadt noch recht kühl und grau auf mich gewirkt, viel Asphalt, wenig Grün. Doch beim Rundgang sehe ich, was der Stadtteil seit Baubeginn dazugelernt hat. In den neueren Quartieren dominieren Grünflächen, Bäume, helles Pflaster. Auf breiten Boulevards kommen sich Radfahrer, Fußgängerinnen und Lieferfahrzeuge nicht in die Quere.

Beim Dazulernen hilft auch das aspern.mobil LAB. In diesem Reallabor untersucht ein interdisziplinäres Team, wie sich nachhaltige Mobilität im Alltag der Seestädter etabliert. Koordiniert wird das Projekt von Jakob Holzer, Raumplaner an der Technischen Universität Wien. Auf einem Tisch im Café der Hochgarage breitet er Pläne und Grafiken aus: die neuesten Ergebnisse der Mobilitätsforschung in der Seestadt.

Seestadt-Bewohner haben wiederholt eine Woche lang mit einer App all ihre Wege getrackt. Die Ergebnisse sind eindeutig. 2023 legten sie rund 40 Prozent ihrer Wege zu Fuß zurück, 32 Prozent

mit öffentlichen Verkehrsmitteln – und nur jeden fünften Weg motorisiert. „Damit sind wir schon sehr nah an unseren Zielwerten“, sagt Holzer.

Ein weiterer Schwerpunkt des Labs ist Mobilitätsberatung. Der Ansatz: Wer in die Seestadt zieht, erlebt oft einen biografischen Umbruch. Alte Routinen können hinterfragt, neue eingeübt werden. Genau hier setzt die Beratung an – bei der Frage, wie sich tägliche Wege umweltfreundlicher, sicherer oder kostengünstiger organisieren lassen. „Wir wollen nicht nur dem Klima, sondern auch dem Geldbörsel helfen.“

Holzers Grundsatz als Raumplaner: Bedingungen verändern, um Verhalten zu verändern. „In unserem Fokus stehen die Menschen. Uns interessiert, was deren Motive und Beweggründe sind, mit dem ein oder anderen Verkehrsmittel unterwegs zu sein.“

Dass dieser Ansatz an Grenzen stößt, zeigen aktuelle Pläne für eine neue Verkehrsachse – einen Autobahnzubringer, der das Viertel an überregionale Schnellstraßen anschließen soll. Jahrelang von den Grünen blockiert, wurde das Projekt im Herbst von der neuen SPÖ-geführten Stadtregierung genehmigt. Zum Anspruch, Autofahrten überflüssig zu machen, passt das nicht wirklich.

*In einer halben Stunde bin ich am Wiener Hauptbahnhof, steige in den Nachtzug Richtung Niederlande. Mein Abteil ist eine der neuen Mini Cabins der ÖBB: futuristisch, ein wenig klausrophobisch und zugleich erstaunlich bequem. Steckdosen, Licht, Stauraum – alles gefinkelt durchdacht, auf wenig mehr als einem Quadratmeter. Im Nachtzug reise ich nicht zum ersten Mal, doch hier fühlt es sich an, als hätte man diese alte Idee weitergedacht und entstaubt. Auch die Seestadt Aspern baut auf jahrzehntealten Ideen einer Reißbrettstadt auf. Mein erster Eindruck war zwar noch etwas ernüchternd. Je länger ich mich dort aber bewegte, desto klarer wurde mir: Hier wird Stadt konsequent vom Menschen her gedacht, auch wenn das Leben noch hineinwachsen muss.*

# Utrecht



*Am nächsten Morgen wartet die mittelalterliche Domstadt Utrecht auf mich, die sich noch in den Siebzigerjahren ganz dem Autoverkehr hingeegeben hatte. Eine Stadt, die nicht den Luxus hatte, ihre Verkehrswende der letzten Jahrzehnte auf der grünen Wiese entwerfen zu können. Mit größter Konsequenz und Hartnäckigkeit optimiert Utrecht sein Mobilitätskonzept, nicht nur für Touristen, sondern vor allem für Einheimische und Berufspendlerinnen. Seit fast vier Jahrzehnten im Zentrum der Verkehrs- und Stadtpolitik: das Fahrrad.*

Foto: Jan Mulders



Um zehn Uhr morgens – mit mehr als einer Stunde Verspätung – rollt mein Zug in Utrecht Centraal ein. Ich hetze direkt zum ersten Interview. Praktisch: Die Stadtverwaltung sitzt gleich über den Gleisen. Herbert Tiemens, Mobilitätsstrategie der Stadt, empfängt mich. In den Siebzigern war Utrecht noch fest in Autofahrerhand, erzählt er, heute gilt es als Hauptstadt der „Fietsers“. Laut „Copenhagen Index“ ist es auch 2025 fahrradfreundlichste Stadt der Welt.

Die Zahlen sind spektakulär: 94 Prozent der Menschen haben ein oder mehrere Fahrräder, 56 Prozent fahren mit dem Rad in die Innenstadt. „Wichtig für die Transformation waren keine ikonischen Umbauten“, sagt Tiemens. „Es waren die kleinen Dinge.“ Ampeln, die Radfahrer über Sensoren erkennen und auf Grün schalten, sobald sie sich nähern. Kreuzungen ohne Signale – Utrecht habe 15 Prozent seiner Ampeln entfernt. Die Folge: langsamere Autos, weniger schwere Unfälle.

Ohne Investitionen geht es aber auch in Utrecht nicht. 132 Euro pro Bürger

und Jahr gibt die Stadt für Radinfrastruktur aus, in Deutschland kommt kaum eine Kommune auf die empfohlenen dreißig Euro. Für Fahrräder wurden eigene, teils beheizte Brücken und gesicherte Kreisverkehre gebaut. „In Utrecht müssen Straßen wegen des sumpfigen Bodens oft saniert werden“, erklärt Tiemens. Ein Vorteil für die Verkehrswende: So könne das Straßendesign stetig neu gedacht werden. Heute gibt es rund 420 Kilometer moderne Radwege – in einer Stadt, in der 376.000 Menschen leben.

Nach dem Interview geht es in den Untergrund. Unterm Hauptbahnhof liegt die größte Fahrradtiefgarage der Welt – mit Platz für 12.500 Fietsen auf drei Etagen. Digitale Anzeigen zeigen die Auslastung und freie Plätze an wie in einem modernen Autoparkhaus. Die Ausfahrten führen direkt zu den Gleisen oder in die autofreie Innenstadt. Berufspendler, die Zug und Rad nutzen, sollen es möglichst bequem haben.

Nun will ich die Fahrradstadt selbst erleben. Schon nach ein paar Hundert Metern mit dem Leihrad fühle ich mich wie eine Königin. Was für majestätisch breite Fahrbahnen! Sind sie rot asphaltiert, bedeutet das: „Fietsstraat!“ Hier sind Autos nur zu Gast und müssen ihr Tempo anpassen. Entspannt radle ich in der Herde neben den Einheimischen. Helme sichte ich kaum, alle fühlen sich sicher. Kein Auto, das drängelt oder bedrohlich nah vorbeirast.

Nachmittags füllen sich die Straßen. „Zur Rushhour wird es voll“, hatte Tiemens gewarnt und grinsend hinzugefügt: „Dann gilt: Survival of the fittest.“ Neben den gemächlichen Holländern sind Berufspendler mit E-Bikes, Jugendliche auf motorisierten Fatbikes und Eltern mit Lastenrädern unterwegs. Nicht nur die Fülle, auch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten machen das Navigieren herausfordernder. Berühmt-berüchtigt ist der Schlusspurt zum Hauptbahnhof: Inmitten von Hunderten Fietsers wird das Linksabbiegen auf einem mehrspurigen Radweg mit Gegenverkehr zur Mutprobe.

Weil die Stadt Fahrräder priorisiert, fühlt sich eine Gruppe mitunter ver-



**Mit Weitsicht**  
Mobilitätsstrategie Herbert Tiemens (oben) denkt das Rad in der Stadtplanung stets mit. Utrecht hat das weltgrößte Fahrradparkhaus (ganz oben)



**Mit Frostschutz**  
Die Rad- und Fußgängerbrücke Dafne Schippersbrug über den Amsterdam-Rhein-Kanal wird in den Wintermonaten etwas beheizt, damit sich kein Eis bildet (links)

Fotos: Jan Mulders

gessen: die Fußgänger. Wie sich Utrecht zu Fuß anfühlt, erfahre ich tags darauf bei einem Spaziergang mit Wilma de Buck und Patty Muller von der Fußgängervereinigung. Die zwei charmanten, streitfreudigen Damen bleiben an fast jeder Ecke stehen, um mich auf gefährliche Stellen aufmerksam zu machen: „Aufpassen!“, ruft Patty Muller an einer großen Kreuzung. Das Ampelsignal gilt hier nur für die Autospur, nicht aber für die Fahrräder, die weiter an uns vorbeirasen, als wir die Straße kreuzen wollen. „Unglaublich gefährlich“, ärgert sie sich. „Das ist Cyclo-Zentrismus.“

In der Altstadt, zwischen Grachten und Gassen, wird es enger. Räder parken auf Gehwegen, Fußgänger müssen Slalom laufen. „Stopp!“, ruft Patty Muller, und stellt sich einem jungen Mann in den Weg, der es besonders eilig hat. Er weicht aus und fährt einfach weiter.

#### Mit Kampfgeist

In der Radstadt Utrecht verteidigen Patty Muller und Wilma de Buck die Fußgängerrechte (unten)



Bei Kaffee und frittierten Äpfeln werden die beiden Frauen grundsätzlicher. „Die Fußgängerbewegung ist die letzte Emanzipationsbewegung“, sagt Vereinsgründerin Patty Muller. Dass sie benachteiligt sind, müssten viele aber erst realisieren. „Auch Frauen haben lange nicht bemerkt, dass sie unterdrückt werden.“ Immerhin hat Utrecht inzwischen nicht nur eine Fahrradbürgermeisterin, sondern auch eine Fußgängerkommission.

Zum Ende meiner Reise spreche ich mit Chris Bruntlett von der Dutch Cycling Embassy. Seine Aufgabe: niederländisches Fahrradwissen in die Welt tragen. Die Sorgen der Fußgänger versteht er, der Boom der E-Bikes sei die größte Herausforderung für ein früher erstaunlich harmonisches System. Und doch bleibt er gelassen. „Das sind Champagnerprobleme“, sagt er. Probleme, von denen viele Städte nur träumen.

Was andere von Utrecht lernen können? Neben der Investition in Fahrradgaragen und Leihradangebote könnten Kommunen mit kleinen Schritten starten – schon morgen: Tempolimits, Verkehrsberuhigung, gemischte Nutzung. Widerstand, so Bruntlett, werde oft überschätzt. „Wir verwechseln die Lautstärke des Protests mit seiner Größe und unterschätzen, wie sehr sich Menschen lebenswerte Städte wünschen.“

*Am Abend radle ich ein letztes Mal durch Utrecht. Es ist kalt geworden, doch auch im Dezemberfrost lassen die Niederländer ihre Fietsen nicht stehen. Ich reihe mich wieder in den Strom der Radfahrenden ein. Mein Blick hat sich verändert. Fußgänger, Radlerinnen, Lieferverkehr: Ich sehe, wie sich die Interessen kreuzen, wie fragil die Balance ist. Was bleibt, ist die Erkenntnis: Städte sind nie fertig. Dem Auto Platz zu entziehen, eröffnet neue Qualitäten – für Klima, Gesundheit, den öffentlichen Raum. Reibungen gehören bei dieser Transformation dazu. Wir müssen immer wieder neu verhandeln, in welcher Stadt wir leben wollen. Städte bleiben Baustellen – im besten Sinne.*