



An nur einem Wochenende wurde ein Radweg auf der Pike Street, sechs Blocks lang, fertiggestellt



Schnelle Umsetzung: Jeder Handgriff sitzt bei den gut eingespielten Bauteams



Pylonen erhöhen die Sicherheit und helfen, das Zuparken der Radwege zu vermeiden

„Ich denke, jeder Ingenieur und Bauplaner sollte selbst ausprobieren, was er entworfen hat.“

Dongho Chang, leitender Verkehrsingenieur Seattle



Bauingenieur Chang kennt Seattle wie seine Westentasche. Er arbeitet seit neun Jahren an der Umsetzung des Bicycle Master Plan

FOTOS: A. HUEFNER (6)

FAHRRAD FOR FUTURE

SEATTLE IST DIE AM ZWEIT-SCHNELLSTEN WACHSENDE STADT DER USA UND LAUT „FORBES“ DIE NUMMER EINS FÜR BERUF UND KARRIERE. IN DER FRÜHER VOM AUTO DOMINIERTEN STADT WERDEN DIE WEICHEN FÜR **MEHR RADVERKEHR** GESTELLT, NICHT ZULETZT MITHILFE VON HIGH-TECH-FIRMEN – UND DEM ÜBERAUS ENGAGIERTEN VERKEHRSPLANER DONGHO CHANG



„The Spheres“: Die drei kugelförmigen tropischen Wintergärten des Amazon-Campus sind Touristenmagnet und Aushängeschild der Firmenzentrale

Wer in Seattle Rad fährt, dem wird sofort klar, warum die Stadt im Autofahrerland USA zu den besten Fahrradstädten zählt. Auf geschützten Wegen, sogenannten Protected Bike Lanes, abgeschirmt durch Betonelemente und schwere Blumenkästen, können Radler quer durch die Innenstadt fahren, von Seattles Wahrzeichen „Space Needle“ bis zum Pioneer Square, ohne mit dem Autoverkehr in Kontakt zu kommen.

Wer an der Ampel warten muss, kann seinen Fuß auf speziellen Anlehnbügel abstützen – so wie auch in Kopenhagen. Der wenige Kilometer entfernte Westlake Cycle Track wurde vom amerikanischen Fahrradverband PeopleForBikes sogar zur besten Fahrradanlage Nordamerikas gewählt.

Zwar sind diese geschützten Fahrradwege nicht überall in Seattle, aber der leitende Verkehrsingenieur Dongho Chang versucht permanent, die von ihm selbst entworfene Infrastruktur zu verbessern. Dabei ist er meist mit seinem schlanken Stahlrenner unterwegs. Das hält den 51-Jährigen fit, was nötig ist, denn die Stadt ist hügelig, und an mancher Rampe ist Klettern angesagt.

„Ich denke, jeder Ingenieur und Bauplaner sollte selbst ausprobieren, was er entworfen hat“, sagt Chang, am besten zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Auto. Man müsse es selbst benutzen, um wirklich zu verstehen, wie es funktioniert. Wie sehr Chang das verinnerlicht hat, merkt man bei einer Tour durch die Stadt. Er scheint in jeder Kreuzung zu lesen wie in einem Buch.

Nichts geht ohne Datenanalyse

Einen wesentlichen Anteil an der sicheren Infrastruktur in Seattle hat eine Studie von 2016. Dafür wurden seit 2009 quasi alle Kreuzungen, auch die, an denen sich nie ein Unfall ereignete, untersucht und Daten von Radfahrern und Fußgängern ausgewertet. Der daraus entwickelte Algorithmus konnte Gefahrenstellen identifizieren, bevor sich ein Unfall ereignete. Die heute verwendeten statistischen Modelle basieren auf dieser Studie.

Oft sind die Änderungen klein, aber zusammen genommen wird klar, dass hier die Weichen gestellt werden, um in einer der am schnellsten wachsenden Städte in den USA zukünftig die Mobilität zu gewährleisten. Da es kaum Platz für neue Straßen gibt, versucht Chang mit Dutzenden Ingenieuren und Technikern vom Department of Transportation, die vorhandenen Straßen funktioneller zu machen, Fahrspuren neu zu definieren und neue Ideen zu entwickeln, um Straßen sicherer zu machen.

Anstatt üblicher Bushaltestellen wurden „Bus-Inseln“ eingerichtet. So müssen Busse nicht mehr auf Radwegen fahren, und aussteigende Fahrgäste und Radfahrer kommen sich nicht mehr in die Quere. Oder auch die sogenannten All-way-walk-Kreuzungen. Hier bekommen alle Fußgänger gleichzeitig grün und können, wo auch immer sie wollen,



Emlyns Bike-Tipp: Rund um Seattle gibt es ein großes Angebot an beeindruckenden Graveltouren

die Kreuzung überqueren. Anschließend seien die Autos dran, so Chang. Durch diese strikte Trennung seien an vorher gefährlichen Kreuzungen seit Jahrzehnten keine Fußgängerunfälle mehr passiert. Außerdem habe man die Geschwindigkeit in der Innenstadt reduziert, um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern zu erhöhen. Alle 300 Ampeln wurden auf 40 km/h getaktet. Ein langsames Tempo, so Chang, könne manchmal wesentlich effizienter sein.

Der Erfolg gibt ihm recht: Seattle ist eine der sichersten Städte des Landes für Fußgänger. Und obwohl in der Innenstadt in den letzten Jahren Zehntausende Arbeitsplätze geschaffen wurden, Tendenz steigend, ist die Zahl der Pendler, die allein mit dem Auto fahren, zurückgegangen. Das liegt zum einen an dem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, zum anderen auch daran, dass der Anteil des Radverkehrs deutlich gesteigert werden konnte.

Ein typischer Radfahrer in Seattle ist Francis. Ursprünglich kommt er aus New York, und seit er in Seattle lebt, freut er sich jeden Tag darauf, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Seit vier Jahren sitzt er jetzt täglich im Sattel und beurteilt die Fahrrad-Infrastruktur jedes Jahr besser.

„Das einzige Problem ist, dass einige Menschen sich fühlen, als würde ihnen wer weiß was weggenommen, dabei sind es doch nur ein paar Parkplätze. Aber das ist gut für uns Radfahrer, weil wir geschützte Fahrradwege durch die Innenstadt bekommen. Seattle ist wirklich eine fahrradtaugliche Stadt.“

Damit sind wir wieder bei Dongho Chang. Während andere Kollegen ihre Nase in Pläne stecken, redet er mit den Menschen vor Ort. Es sei wichtig, deren Sorgen und Ideen ernst zu nehmen. „So geben wir ihnen zu verstehen, dass wir an dem Problem dran sind und alles berücksichtigen.“

Die gesamte Innenstadt ist für Radfahrer sehr gut ausgeschildert



Auf der Second Avenue, der Hauptschlagader durch Downtown, sind inzwischen zwei- bis dreitausend Radler täglich unterwegs. Die Radwege sind vom Autoverkehr abgekoppelt. Zudem gibt es speziell auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen. Links abbiegende Autos bekommen erst grün, wenn die Radfahrer rot haben.

Paradebeispiel Second Avenue

Als hier Anfang 2018 die ersten geschützten Radwege eingerichtet wurden, sei der Widerstand groß gewesen, sagt Dongho Chang. „Die Straße so umzubauen und den Radfahrern Platz zu geben, sorgte für gewaltige Veränderungen für die Menschen in der Innenstadt.“ Aber der Umbau habe die Straße besser organisiert, und die Menschen hätten letztlich erkannt, dass die Dinge für alle besser liefen.

Durch den steten Wandel sei die Atmosphäre unter den Verkehrsteilnehmern manchmal etwas gereizt, sagt Alltagsradler Francis. Das sei allerdings nicht verwunderlich, wenn man bedenke, mit welchem Tempo die Stadt wachse. Erfreulicherweise werde aber auch die Gemeinschaft der Radfahrer rund um Seattle immer größer, so der 36-Jährige. Viele Menschen kämen durch Leihräder auf den Geschmack. Und gerade die mit Elektroantrieb seien in dem hügeligen Terrain extrem hilfreich.

Das bestätigen die offiziellen Zahlen, 2018 wurden Leihräder für zwei Millionen Fahrten gebucht. Aber wie auch in anderen Großstädten sehen die Stadtplaner in Seattle Probleme mit kreuz und quer abgestellten Bikes. Deshalb sollen die Verleiher langfristig dazu verpflichtet werden, feste Bügel aufzustellen. Als Anreiz sollen Nutzer weniger bezahlen müssen, wenn sie die Leihräder dort abstellen.

Elliott Bay Trail: zwölf Kilometer lange, abwechslungsreiche Strecke nur für Radfahrer, Läufer und Spaziergänger



Ein Meilenstein, um Downtown attraktiver zu machen, ist der Rückbau einer Autohochbahn aus den 60er-Jahren. Stolz zeigt Dongho Chang auf die letzten Überreste dieses Relikts. Auf ihr donnerten früher täglich hunderttausend Autos durch die City. Es sei so laut gewesen, dass man sich nicht unterhalten hätte können, sagt er. Jetzt sei es wieder ein öffentlicher Raum, der die Menschen einlade, an die Uferpromenade zu kommen. Somit ist auch der Pike Place Market – der Bauern- und Fischmarkt ist eines der meistbesuchten Reiseziele im Staate Washington – wieder wesentlich attraktiver geworden.

Der Autoverkehr wird jetzt durch einen Tunnel unter der Stadt geführt, und es laufen die Vorbereitungen für einen Radweg direkt an der Uferpromenade, der dann in den Elliott Bay Trail mündet. Die Gestaltung des Radwegs mit dem krönenden Abschluss am Ende, dem Elliott Bay Park, zeigt, was es heißt, wenn große Firmen sich einschalten.

Denn genau dorthin, direkt an die Küste, hat der Online-Reisegigant Expedia jüngst sein Hauptquartier verlegt und in nur zweieinhalb Jahren ein riesiges Parkgelände kreiert. Ein ähnliches Tempo

Second Avenue: geschützt von schweren Blumenkästen einmal quer durch die Innenstadt





Seattles Verkehrsplaner legen viel Wert auf auffällige Fahrbahnmarkierungen und deutliche Abbiegehinweise

legte Amazon mit seinem Firmensitz in der Innenstadt Seattles hin.

Große Firmen investieren

Um den Amazon-Campus – optisches Highlight sind drei kugelförmige tropische Wintergärten – leicht für Mitarbeiter erreichbar zu machen, kaufte der Konzern nicht nur eine Straßenbahn und betreibt sie auf eigene Kosten, sondern investierte umgerechnet rund neun Millionen Euro in die Fahrradwege.

Verschönert wurden diese mit Bäumen, und damit deren Wurzeln die Wege nicht in Buckelpisten verwandeln, ließ man sich etwas Besonderes einfallen: Zuerst wurden Gräben ausgehoben und darin Kunststoffröhren verlegt. Aufgefüllt wurde mit hochwertigem Nährboden, und obendrauf kam eine Betonschicht. „Diese Plastikrohre versorgen das Wurzelwerk mit Luft“, erklärt Dongho Chang.



Alki Beach Park: Rad fahren mit Blick auf die Skyline – und mit ein bisschen Glück auch auf Seehunde

Zudem sorgt diese innovative Bauweise dafür, dass der Fahrradweg niemals angehoben werde.

Dass Amazon sich die Infrastruktur einiges kosten lässt, hat laut Seattles Chefingenieur schlicht und ergreifend den Hintergrund, dass sich junge, hoch qualifizierte Mitarbeiter bei Amazon wohlfühlen sollen: „Sie wollten eine Umgebung schaffen, die vor allem jüngere Mitarbeiter anzieht, die auch überall anders in der Welt Arbeit finden würden. Frei nach dem Motto: Hier könnt ihr arbeiten, mit dem Bus, dem Fahrrad oder der Straßenbahn nach Hause fahren und müsst nicht ewig lang und nervenaufreibend in die Vororte pendeln. Denn gerade die heiß begehrten jüngeren Mitarbeiter wollen das nicht mehr.“

Die Stadt Seattle nimmt die Geldspritzen für die Infrastruktur dankbar entgegen – und es werden noch einige folgen, denn viele weitere Big Player wollen sich in der Innenstadt niederlassen, weshalb Seattle zukünftig vor allem wegen Platzmangels in die Höhe gebaut werden wird. Laut offiziellen Schätzungen soll die Stadt in den nächsten 20 Jahren um 115 000 Arbeitsplätze und 120 000 Menschen anwachsen.

Dongho Chang geht aber davon aus, dass die Zahlen verdoppelt werden. Man wolle ausgewogen steuern. Autofahrer würden nach wie vor über die unterirdischen Highways in die Stadt kommen. „Aber wir wollen vor allem die einfachste, effektivste und verantwortungsvollste Art und Weise fördern, sich in der Stadt zu bewegen. Und das ist der öffentliche Nahverkehr mit Bussen, Bahnen, dem Stadtbahnsystem und natürlich mit Fahrrädern.“

Beeindruckend ist vor allem das Tempo, mit dem die Projekte umgesetzt werden. An einem Wochenende wird ein Fahrradweg entlang von sechs Blöcken markiert. Bis dann die Änderungen aber permanent umgesetzt werden, wird Dongho Chang noch so einige Testrunden drehen und viele Gespräche mit Anwohnern führen. Auch mit Stadtplanern und Verkehrsingenieuren anderer Städte tauscht Chang sich regelmäßig aus. „Wir lernen viel von unseren Partnerstädten und profitieren gegenseitig von unseren Erfahrungen, um Dinge zu verbessern.“ Oft greift er deshalb auch mal schnell zum Telefon, um Designherausforderungen mit seinen Kollegen in Portland und San Francisco zu besprechen. „Damit wir nicht immer wieder die gleichen Lektionen lernen müssen“, sagt Chang.

Die Erkenntnisse nordamerikanischer Städte fließen ein in den „Urban Street Design Guide“, der inzwischen weltweit von Städten aktualisiert wird, um gute Lösungen für einen sicheren Radverkehr überall umzusetzen. Bei Verkehrskonferenzen ist Dongho Chang übrigens schon früh aufgefallen. Während seine Kollegen im Anzug teilnahmen, war Chang von Kopf bis Fuß in Fahrradkleidung gehüllt – um schnell rauszukommen und die Straßenlandschaft erkunden zu können. **Henrik Barth**



„In den letzten zehn Jahren wuchs zwar der Autoverkehr, aber es gibt eben auch viel mehr Fahrradwege. Damit steigt das Bewusstsein, Rücksicht aufeinander zu nehmen.“

Paul Dana, 37, Mechaniker Peloton Cafe

Peloton Cafe, 1220 E. Jefferson St: Treffpunkt mit Wohnzimmer-Atmosphäre, gutem Essen, Schrauberservice und Übertragung größerer Radsport-Events

FOTOS: A. HUEFNER (3)

1/3 der 730 000 Einwohner fährt regelmäßig mit dem Rad.



16 % DER HAUSHALTE IN SEATTLE VERFÜGEN NICHT ÜBER EIN EIGENES AUTO.



69 Mio. €

will Seattles Bürgermeisterin Jenny Durkan bis 2024 in die Fahrradinfrastruktur investieren. Damit sollen vor allem Lücken im Radwegenetz geschlossen werden. Unter anderem sollen 80 Kilometer neue Fahrradwege entstehen und auch Verbindungen zu geplanten Stadtbahnhöfen verbessert werden.

Von 2018 bis Mitte 2019 investierte Seattle umgerechnet über **19 Millionen Euro** in die **Fahrradinfrastruktur**. Dabei entstanden **33 Kilometer neue Radwege** und über **800 neue Fahrradparkplätze**.

