

Activist Strößenreuther maakt Berlijn tot fietsstad

Achtergrond - 11 december 2017 - Auteur: Michiel Slütter

Berlijn krijgt wat in de volksmond een *Radgesetz* wordt genoemd. Het stadsbestuur gaat de fiets, het OV en lopen stimuleren. De drijvende kracht achter de nieuwe mobiliteitswet is 'verkeersrebel in pak' Heinrich Strößenreuther.

Een fietspad is in Duitse steden vaak niet meer dan een lijn op het asfalt. Daar moet je het als fietser dan maar mee doen. Automobilisten negeren de lijn naar hartenlust, parkeren op de fietsstrook of komen op hoge snelheid langs geraasd. Fietspaden zoals wij ze kennen, zijn lang geen vanzelfsprekendheid. "Nederland heeft een andere ontwikkeling doorgemaakt", zegt Heinrich Strößenreuther. Van beroep consultant, maar in Berlijn - en inmiddels ook daarbuiten - vooral bekend als fietsactivist. Zijn acties betaalt hij uit eigen zak. De laatste vier jaar heeft hij naar eigen zeggen 500 tot 600 dagen in de strijd voor de fiets gestoken. Die *Zeit* omschreef hem als een verkeersrebel in een zwart pak.

'Voor fietsers is het steeds slechter geworden.'

"Overall in Europa en in de wereld zijn de steden aangepast aan de auto", vertelt Strößenreuther, die uiteraard op de fiets naar de interviewafspraak in een café niet ver van de Rijksdag is gekomen. "In de jaren zeventig ontstond er in Nederland een protestbeweging omdat er zoveel kinderen omkwamen in het verkeer: Stop de Kindermoord. Ik heb daar een film over gezien. Vanaf dat ogenblik is in Nederland meer rekening gehouden met de fietser en zijn er fietspaden aangelegd. In Duitsland en ook in de rest van de wereld is men doorgegaan met de '*Autogerechte*' stad. Voor fietsers is het steeds slechter geworden."

Daar wilde Strößenreuther vanaf. Hij wil "een moderne verkeerspolitiek", eigenlijk dat wat Nederland heeft: veilige fietspaden en heel veel fietsers. Het *Mobilitätsgesetz* moet daar voor gaan zorgen. En dankzij de vasthoudendheid van Strößenreuther en andere fietslobbyisten is zo'n wetsontwerp er gekomen. De grondwet van de deelstaat Berlijn biedt burgers de mogelijkheid om het initiatief tot een wet te nemen via een *Volksentscheid*, een referendum. Voor het aanvragen van een referendum zijn 20.000 handtekeningen nodig.

Het *Volksentscheid Fahrrad* raakte een gevoelige snaar bij de Berlijners. Vorig jaar slaagden gedreven vrijwilligers er in om binnen enkele weken meer dan 100.000 handtekeningen op te halen. Uiteindelijk was dat referendum niet nodig. Na de verkiezingen in 2016 in Berlijn nam de coalitie van SPD, Linke en Groenen de tien eisen van het *Volksentscheid* over in een wetsontwerp. Met tot 200 miljoen extra geld worden de komende regeerperiode onder meer fietspaden aangelegd, kruisingen verbeterd en stallingen gebouwd.

Klimaat

Waarom is Ströbenreuther zo op de fiets gebrand? "De fiets is de snelste manier om de uitstoot van CO2 in het verkeer terug te dringen", verklaart hij zijn motivatie. Maar het is nog niet zo eenvoudig anderen daarvan te overtuigen. Voor lokale politici is het niet zo verstandig om voor de fiets te pleiten, zegt Ströbenreuther. Als je de fiets meer ruimte geeft, gaat dat ten koste van de ruimte voor de auto. Dat levert een "*Flächenkonflikt*" op. De politicus die het waagt de auto in te perken, heeft het volgens Ströbenreuther moeilijk bij de volgende verkiezingen.

Gewoonlijk zijn de hipsters in wereldsteden de wegbereiders van een fietsrenaissance.

Berlijn leek een goede kandidaat om te proberen de strijd om de verdeling van de ruimte aan te gaan. "Ik heb in veel Duitse steden gefietst. In Berlijn wordt veel gefietst. In de stad gaat 18 procent van alle verplaatsingen op de fiets, 17 procent met de auto en 30 procent te voet." Ter vergelijking, in Nederland gaat meer dan een kwart van alle verplaatsingen per fiets. Berlijn begon dus al een klein beetje op Nederland te lijken.

Gewoonlijk zijn de hipsters in wereldsteden de wegbereiders van een fietsrenaissance. Berlijn vormt daarop geen uitzondering. Ook daar laveren hipsters met baard, knotje en fixie-achtige fietsen dapper door de autostromen. Maar de hippe voorhoede fietst niet meer alleen. Bouwvakkers peddelen naar de bouwplaats. En sinds kort wagen volgens Ströbenreuther zelfs mannen in een *Businesskostümchen* zich op een fiets.

Kampfradler

De tijd was volgens Ströbenreuther rijp voor een fietsemancipatie. Het fietsgebruik in Berlijn groeide sterk en de voorzieningen schoten te kort. De fietsers die probeerden een plekje te verwerven tussen de auto's, werden volgens Ströbenreuther beledigd door verkeersminister Ramsauer, die het in 2012 had over *Kampfradler*, vechtfietsers. "Fietsers voelden zich gediscrimineerd. Automobilisten krijgen de ruimte, rijden hard en parkeren waar ze willen. En

tegelijkertijd werden de fietsers *Kampfradler* genoemd."



Strijd hoeft je niet te leveren als fietser in Berlijn, maar even ontspannen is het ook niet overal. 's Avonds op een drukke doorgaande weg door Kreuzberg voel je je als fietser kwetsbaar. Auto's suizen vlak langs je, er is weinig ruimte en je moet maar hopen dat je gezien wordt. Fietzers schieten daarom veelvuldig de stoep op en dat lijkt niemand echt een probleem te vinden. De snelste fietsers pakken bij voorkeur de stoep

als een treuzelende fietser de doorgang op de smalle fietspaden verspert.

Automobilisten

Hoewel Strößenreuther overduidelijk geen moeite heeft met het aangaan van de confrontatie is hij ervan overtuigd dat je juist de mensen die niet fietsen - de automobilisten - voor je ideeën moet zien te winnen. "We hebben eerst aan bevriende autorijders gevraagd wat ze van de tien punten vonden. Toen de reacties positief waren, hebben we een onderzoek gedaan. 62 Procent van de Berlijners ondersteunde onze 10 punten. En 50 procent van de automobilisten."

Toen eenmaal 100.000 handtekeningen binnen waren, ging het bijna vanzelf. "Het was een bom in de politiek. Elke politicus moest zijn positie bepalen over het fietsbeleid. Journalisten gingen er namelijk vragen over stellen. We zeiden grappend: 'Nu doen de journalisten het werk voor ons.' Ineens was de discussie over fietsen veranderd. We kregen zeer veel aandacht in de media. Het was politici duidelijk: je kunt er verkiezingen mee winnen."

Zijn mediagenieke acties en stevige uitspraken roepen in de Berlijnse '*Radszene*' ook weerstand op, schreef *Die Zeit* vorig jaar in een portret. De kritiek is dat pittige krantenkoppen het debat niet veel verder helpen. Maar volgens Strößenreuther moet je juist stevig het debat ingaan. "Het gaat anders dan in Nederland. Nederlanders zijn pragmatisch. Hier worden compromissen door strijd uitgevochten. Als fietsactivist moet je echt een positie opbouwen voor je serieus wordt genomen."

De wet is er nog niet. Na de overwinning kwam het wachten, eerst op de uitkomst van de inspraakprocedure en nu op behandeling in het

deelstaatparlement, de senaat. Volgens Strößenreuther talmen de verantwoordelijke politici met de invoering. Uiteindelijk maakt het niet zoveel uit, denkt hij. "Er verandert al wat, ook al is de wet nog niet van kracht. Je ziet nu al dat er bij de inrichting van wegen over de fietser wordt nagedacht. Op elke hoofdweg is er strijd over het opgeven van parkeerplaatsen en de wet helpt in de strijd voor ruimte voor fietsers. Het is het begin van een moderne verkeerspolitiek."

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel:

<https://duitslandinstituut.nl/artikel/23954/activist-strossenreuther-maakt-berlijn-tot-fietsstad>