

## **Kopenhagen – eine Inspektionsreise**

„**Die Fahrradstadt**“ Kopenhagen war für mich ein Anlass, doch mal genauer – mit dem Fahrrad - hinzusehen. Ich war schon mit dem Auto dort und mit dem Bus auf Städtetour – habe von dem Radverkehr dabei aber kaum was mitbekommen. Das wundert mich jetzt nicht mehr, da die Highlights der Radverkehrinfrastruktur abseits der Autostraßen liegen.

Die Struktur Kopenhagens (ca. 570.000 Einwohner) ist geprägt durch Wasser: Häfen, Kanäle, Grachten, Seen, ...

Das macht Probleme für nicht wassergebundene Verkehrsmittel, da diese Hindernisse überwunden werden müssen. In der Vergangenheit wurden Brücken gebaut für den Schienenverkehr, die Autobahn und Hauptstraßen. Diese Brücken sind in der Regel auch dem Radverkehr zugänglich, sie liegen aber weit auseinander. In dem Bestreben den Pendlerverkehr zu reduzieren und Autofahrer zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, hat man sich entschlossen dem Radverkehr kürzere Strecken von A nach B anzubieten. Man hat zusätzliche Brücken gebaut, teils ausschließlich für den Radverkehr, teils auch für Fußgänger auf separatem Streifen zugelassen. Es sind breite gradlinige Brücken mit einem sanften Anstieg. Es gibt keine Wendel oder Zickzackrouten, um nach oben zu kommen, das kostet Zeit und Kraft. Die kürzeste Strecke für das Fahrrad ist das oberste Ziel.

Das Ziel ist natürlich noch nicht überall erreicht, aber es ist der feste Wille vorhanden und erkennbar, Platz eins in der Weltrangliste der fahrradfreundlichen Städte zu erobern. Das sieht man auch. Überall werden neue Radwege angelegt, teils werden alte verbreitert, denn man hat dazugelernt. Hielt man bislang 5m Breite für optimal, geht man jetzt auf 7m über. Der Anteil des Radverkehrs wächst durch diese Maßnahmen von Jahr zu Jahr und liegt inzwischen bei über 50%. 88% der Studenten fahren mit dem Fahrrad zur Uni. Wenn man an einer viel befahrenen Kreuzung den Verkehr beobachtet, so kann man feststellen, dass während einer Ampelphase wesentlich mehr Räder als Autos die Kreuzung passieren.

Generell ist die Einstellung zum Fahrrad eine grundsätzlich andere als in Deutschland. Das konnten wir schon bei der Einreise feststellen: Unser IC von Hamburg nach Fredericia hatte Verspätung, der Anschlusszug nach Kopenhagen wäre fahrplanmäßig schon weg gewesen. Er hat nicht nur gewartet, sondern auf dem Ankunftsbahnsteig stand Personal bereit, um uns zu helfen, die Räder nach unten zu bringen. Im Tunnel zum Abfahrtsgleis winkte uns jemand und hielt uns die Aufzugstüre auf, damit wir schnell in den abfahrtbereiten Zug einsteigen konnten. Wie wir später feststellten, war es der Zugbegleiter unseres Zuges nach Kopenhagen.

Förderung des Radverkehrs muss nicht immer kostenintensiv sein. Einfache Regularien können schon viel bewirken. So gibt es in Kopenhagen die Regel „Im Winter werden als erstes die Radwege geräumt.“ Eigentlich eine sehr stichhaltige Logik, dass der langsamere Verkehrsteilnehmer, der vielleicht auch etwas

länger braucht, daher zu Hause früher starten muss, um zur Arbeit zu kommen, benutzbare Verkehrswege vorfinden muss. Bei uns ist es ja leider so, dass zentrale Radwege wie an der Münchener Strasse selbst mittags noch nicht geräumt sind. Grüne Welle bei Tempo 20 ist auch eine leicht zu realisierende Unterstützung. Oder Sensoren in den Radwegen, die Grün anfordern. Dann gibt es Ampeln – mit 30-Sekunden-Zyklen - an denen sowohl bei Grün als auch bei Rot eine Zahl sichtbar ist, die angibt wie viele Sekunden es noch bis zum nächsten Wechsel sind. Die Regelung beim Linksabbiegen ist für deutsche Radfahrer zunächst etwas gewöhnungsbedürftig: Man darf nur indirekt abbiegen, d.h. auf dem Radweg auf der rechten Seite die Straße queren, um dann auf dem Radweg der anderen Straße nach links abzubiegen, allerdings braucht man nicht erneut auf Grün zu warten, sondern kann nach links abbiegen sobald die Straße frei ist. Vorbildlich sind auch die Baustelleneinrichtungen. Wenn ein Radweg gesperrt werden muss, wird immer eine Alternative eingerichtet. Ein Schild „Radfahrer absteigen“ ist in Kopenhagen undenkbar.

Wie bereits oben erwähnt ist auch die Bahn vorbildlich: In den Bahnhöfen gibt es geräumige Aufzüge, in denen meistens zwei Fahrräder bequem hineinpassen. (Im Düsseldorfer Hauptbahnhof hat man Mühe **ein** Fahrrad in den Aufzug hineinzuquetschen.) In den S-Bahnen gibt es große Fahrradabteile und die Mitnahme von Fahrrädern ist kostenlos.

Bemerkenswert ist auch, dass man unterwegs viele Lasträder sieht.

Ein kleines Manko sollte aber auch erwähnt werden: Das Einrichten von Fahrradparkplätzen hat mit der Flut der Fahrräder nicht Schritt gehalten. Auch ist der ein oder andere Radweg in die Jahre gekommen und bedarf einer Oberflächeninstandsetzung.

Die umliegenden Gemeinden sind mit Supercykelstier (d.h. Radschnellwegen) an Kopenhagen angeschlossen, um den Pendlerverkehr zu reduzieren. Diese Routen sind gut beschildert und in der Regeln abseits von Straßen angelegt. Darüber hinaus gibt es auch touristische Routen, die diverse Highlights (Natur, Kultur, Historie) tangieren.

Diese Form der Radverkehrsförderung bringt unter dem Strich auch einen hohen ökonomischen Nutzen:

- Zeitersparnis
- Fitness (= Gesundheit) der Radfahrenden
- Bessere Luft in der Stadt
- Weniger Unfälle

Weitere aktuelle Informationen gibt es unter [www.kk.dk/cityofcyclists](http://www.kk.dk/cityofcyclists)

Michael Hollstein