

Kopenhagenize! Wer in der dänischen Hauptstadt unterwegs ist, erfährt eine ganz neue, selbstverständliche Welt der Velomobilität. Unser Autor Georg Bleicher erlebte dort die Synthese von Gelassenheit und Verkehrs-Effizienz. Er vergleicht – und stellt Forderungen für die Veränderung der deutschen Verkehrs-Realität.



Das Aha-Erlebnis

Ein früher Montagmittag, Herbst 2010. Wir steigen aus dem Nachtzug Köln – Kopenhagen und schieben unsere Falträder durch das Hauptportal des Bahnhofs. Vor uns liegt eine auf den ersten Blick recht hübsche Großstadt. Keine besonderen Auffälligkeiten, vom integrierten Freizeitpark gleich neben dem Bahnhof und einer hohen Hollandraddichte einmal abgesehen. Auf dem Weg zur Unterkunft gönnen wir uns endlich den wohlverdienten, stärkenden Cappuccino – der Urlaub kann beginnen.

Vor dem Café Phenix in der Sonne sitzend, lassen wir den Reise stress hinter uns zurück. Eindrucksvolle Bilder, die uns auch an den folgenden Tagen begleiten werden, und daraus resultierende Erkenntnisse zur örtlichen Mobilität, begegnen uns schon an diesem ersten Tag in Kopenhagen: Hier herrscht eine Gelassenheit, die uns aus deutschen Großstädten völlig unbekannt ist. Selbst im mittäglich geschäftigen Bahnhofs- und Business-Viertel sind alle stressfrei unterwegs. Alles ist in Bewegung, doch von Hektik oder gar aggressiven Fahrmanövern keine Spur. Stress zwischen Autofahrern und Radlern? Hier nicht.

Gelassen heißt nicht langsam, das merken wir beim Weiterfahren. Werden wir als flotte Alltagsradler zuhause bisher nur von

Bikern im Sportdress überholt, zieht hier auch mal die Mutti mit dem Kleinen im Trailer an uns vorbei. Und trotzdem: Während unseres Kopenhagen-Aufenthalts erleben wir keine einzige bedrohliche Verkehrssituation. Super – aber wie kommt das?

Ganz einfach: Fahrradverkehr ist in Kopenhagen dem Autoverkehr mindestens gleichberechtigt, stellenweise sogar vorrangig. Das zeigt sich schon allein in der Verkehrs-Infrastruktur: Es gibt Fahrradwege – meist auf der Straße – die so breit sind wie die Autospur und separate Spuren für abzweigende Biker; „Fahrradschnellstraßen“ – wie etwa die Norrebrogade, die bald nur noch für Fahrrad- und Busverkehr freigegeben sein soll – tun ihr Übriges. Hier gibt es sogar eine (per Schild angekündigte) grüne Welle für den 20-km/h schnellen Fahrradverkehr. Und viele praktische Fahrrad-Parkmöglichkeiten. Fahrradfahrer sind eindeutig erwünscht. Selbst die Abfallkörbe entlang der größeren Straßen sind schräg aufgestellt: Radler können so im Vorbeifahren ihren Müll einwerfen.



Zeichen für die zahlreichen Nachfolgenden die Hand, Abbiegen wird immer angekündigt und „Sonntagsfahrer“ gibt es hier auch nicht: Alle beherrschen den Umgang mit dem Rad im Straßenverkehr – sie sind's ja gewohnt.

Klar: Radfahren ist die schnellste, praktischste, oft auch bei weitem bequemste Möglichkeit, Kurz- und Mittelstrecken in der City zu überbrücken. Und die gesündeste. Wer im Alltag Fahrrad statt Auto fährt, lebt im Schnitt sogar länger, wie Statistiken zeigen. Vorausgesetzt man fährt in einer fahrradfreundlichen Stadt wie Kopenhagen. Doch damit Radverkehr so reibungslos funktioniert, müssen die verkehrstechnischen Bedingungen und die Einstellungen der Menschen ineinandergreifen.

Der Vergleich

Zurück in Köln. Noch auf dem Nachhauseweg vom Bahnhof finden wir alles wie gehabt: Wo der gut 80 Zentimeter breite Radweg am Ring (natürlich ein Bordsteinradweg) über eine Einmündung führt, „übersieht“ mich der erste Rechtsabbieger und fährt ●●●

Über die genannte Fahrrad-Hauptverkehrsader kommen täglich knapp 40.000 Radler in die City. 37 Prozent aller Pendler fahren schon heute mit dem Rad zur Arbeit, bis 2015 sollen es die Hälfte aller Arbeitenden sein. Knapp 60 Prozent aller Wege werden bereits mit dem Rad zurückgelegt! Von der Stadt Kopenhagen wird das alles vorangetrieben – unter anderem auch durch einen übergeordneten, ambitionierten Plan: Die Stadt soll bis 2025 CO2-frei werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu soll die starke Förderung des Radverkehrs leisten.

Aber Rad-Mobilität braucht auch die individuelle Seite: Wer in Kopenhagen mit dem „Cykel“ unterwegs ist, tut das so routiniert wie Zähne putzen. Auch mit Kind und Kegel: Fast jedes sechste Rad ist laut Statistik ein Lastenrad. Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel rundum anerkannt – und umsichtiges Verhalten aller Beteiligten ebenso: Autofahrer behandeln Radfahrer als gleichberechtigt, Radfahrer fahren extrem regelkonform. Bei Rot fährt hier niemand. Wer an der Kreuzung bremsen muss, hebt als



*Damit Radverkehr reibungslos funktioniert,
müssen die verkehrstechnischen Bedingungen und
die Einstellungen der Menschen ineinandergreifen.*

- mich beinahe um. Die Unfallzahlen sprechen eine deutliche Sprache: 381 Fahrradfahrer und 227 Fußgänger wurden 2010 im Straßenverkehr getötet. Auch wenn diese Zahlen insgesamt zurückgehen: Sie sind zu hoch! Ein allgemeines Tempolimit in der Innenstadt, wo mit riesigem Abstand die meisten Menschen zu Schaden kommen, würde nach verschiedenen Untersuchungen die Unfallzahlen deutlich senken.

Aber auch praktische Dinge aus dem Radler-Alltag fallen mir nach meinem Kopenhagen Besuch deutlich ins Auge: Warum müssen Radler in Deutschland eigentlich an jeder Kreuzung Radweg-Bordsteine runter und wieder hoch? Wie viel flüssiger und angenehmer ginge das ohne Stufen! Wieso muss ich, wenn ich in Köln breite Straßen per Radweg überquere, bis zu drei Inseln samt dazugehöriger Ampeln bereisen – natürlich mit roter Welle? Weshalb fragt mich ein Autofahrer, wenn ich mich an der Ampel auf dem gekennzeichneten Wartefeld für Radler positioniere, warum ich mich „in den Weg stelle“? Wieso führen Radwege ins Leere und gefährden sämtliche Beteiligte mit oft nicht einsehbarem, abruptem Ende. Oder warum braucht man auf gekennzeichneten Radrouten in der Innenstadt oft doppelt so viel Zeit von A nach B wie

auf der Straße? Warum werden Radwege ausgeschildert, die laut Gesetz in Punkto Breite oder Belag gar keine sein dürften und eine Gefahrenquelle darstellen?

Aber fragen wir auch andersherum: Warum fahren die Jungs da ohne ersichtlichen Grund auf einem belebten Gehweg Slalom? Wieso nutzen wir immer wieder Fußgängerampeln als Einflugschneise in den Straßenverkehr? Warum machen es sich selbst Radfahrer auf den Radwegen zu einem Pläuschchen bequem? Schließlich fällt bei den Unfallzahlen auch auf: Etwa ein Drittel der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2010 wurde von einem weiteren Radfahrer verursacht.

Und: Warum sind großstädtische Radparkplätze oft nur Bike-Friedhöfe, bzw. gern genutzter „Punchingball“ für Randalierer?

Radmobilität jetzt!

Die Bundesregierung, die Gemeinden, alle wollen den Radverkehr fördern. Er ist umweltfreundlich, spart Energie, führt zu mehr Gesundheit in der Bevölkerung... und unterm Strich zu deutlich mehr Lebensqualität. Doch fördern heißt unterstützen; und wenn man etwas unterstützen will, muss etwas anderes



**ZEIT FÜR EINEN
PERSPEKTIVEN
WECHSEL**

HP Velotechnik
www.hpvelotechnik.com

Pedersen

Manufaktur



www.pedersen.info
post@pedersen.info



NORWID

Räder für Velosophen

Trekkingräder
Rennräder
Mountainbikes
und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH
Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf
Tel.: (041 21) 246 58
www.norwid.de · info@norwid.de

abfahren... erscheint drei Mal im Jahr und liegt bei Ihrem VSF-Fachhändler kostenlos für Sie bereit.

Radmobilität jetzt!

weniger werden. In diesem Fall: Der Autoverkehr. Hat jemand etwas dagegen? Klappt doch in Kopenhagen auch! Nur am Rande: Kennen Sie drei dänische Automarken? Nein? Drei deutsche aber sind kein Problem? Ach!

Doch das nur am Rande: Statt alte Feindbilder neu aufzubauschen, sollten wir klar einfordern, was wir für eine auch künftig funktionierende Mobilität benötigten (siehe Kasten).

Eines ist aber wohl ganz falsch: Wer heute auf Bike-Anarchie und Aggression setzt, weil „die anderen“ es ohnehin nie lernen, sollte sich fragen: Wie kann der Fahrradfahrer als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer anerkannt werden, wenn er sich selbst nicht als Teil des Systems Verkehr versteht? Setzen wir darauf, dass im Endeffekt doch alle besser leben wollen: Das Londoner Magazin Monocle hat Kopenhagen schon 2008 zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt – unter anderem wegen seiner Fahrradfreundlichkeit. Da wollen auch wir hinkommen • *Georg Bleicher*

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

für eine zukunftsorientierte Infrastruktur in Deutschland

- Einführung von kreuzungsarmen und großzügig angelegten Schnelltrassen für Radler
- innerorts breite und sichere Wege für Radfahrer im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs
- Verkehrssicherheitskampagne, die beim Hauptunfallverursacher ansetzt (Kfz-Verkehr)
- effektive Geschwindigkeitskontrollen des motorisierten Verkehrs zur Senkung des Unfallrisikos
- mehr Raum für den Langsamverkehr bis 30km/h in Städten und Ortschaften
- Verbesserung des Verkehrsklimas: Für das Recht des Schwächeren!
- Vorrang für Lebensqualität statt ungezügelmtem Verkehrswachstum
- mehr finanzielle Mittel für eine effektive Förderung des Radverkehrs
- bessere Parkmöglichkeiten/Abstellvorrichtungen für Radler und natürlich von uns allen: nordische Gelassenheit

Rückenwind fürs Reiserad

Das Reiserad

*Individuell in
Rahmenbau und Ausstattung*

- 9 Modelle für unterschiedliche Fahrwünsche.
- 34 Rahmenhöhen mit angepasster Rahmengenometrie.
- Utopia-Velo Rahmen sind aus Chrom-Molybdän-Stahl.
- Breit-Reifen für hohe Dämpfung.
- Langer Radstand für hohe Laufruhe, auch mit Gepäck.
- Alle Modelle GS-Velotech.de geprüft, für Vielfahrer geeignet.

Der RadRatgeber

*Alles über den
modernen Rahmenbau*



E-Support Rückenwind

*Einzigartig
und nachrüstbar*

- Ein Elektroantrieb, der sich individuell Ihrem Fahrstil anpasst.
- Ideal für lange Strecken, für runden Tritt und hohe Trittfrequenz.
- Mit Schnelllader für unbegrenzte Reichweite.
- Mit E-Support Träger von Tubus, für Ortlieb Taschen optimal.
- Alle Utopia Modelle sind mit und ohne E-Support lieferbar.
- Einzigartig: Für zulässiges Gesamtgewicht bis 180kg.



utopia-velo.de