

Velo-City 2012: „Copenhagenize“ your City? Aktuelle Velostrategien in Kopenhagen und Dänemark

An der diesjährigen Konferenz Velo-City Global (26.-29.06.2012) in Vancouver war „Copenhagenize“ in aller Munde. Mit einem Veloanteil von 36% ist Kopenhagen ein Vorbild, dem es nachzueifern gilt. Gemäss dem Copenhagenize-Rating der velofreundlichsten Grossstädte der Welt liegt Kopenhagen nach Amsterdam auf Platz 2, gefolgt von Barcelona. Auch Wien befindet sich unter den Top 20, wo die Konferenz Velo-City 2013 stattfinden wird. Die (kleineren) Schweizer Städte fehlen in dieser Liste. Für die Zukunft haben sich die Kopenhagener weitere ehrgeizige Ziele gesteckt. Die Velostrategie 2011-2025 zielt auf einen Veloanteil von 50%. Mit neuen Radschnellwegen, Brücken und einer Bevorzugung des Veloverkehrs möchte Kopenhagen zur besten Velostadt der Welt werden. Auch der Staat Dänemark setzt sich für die Veloförderung ein. Die „Collection of Cycle Concepts 2012“ der Cycling Embassy of Denmark bietet eine interessante Ideensammlung vorbildlicher Veloförderungsmassnahmen und präsentiert eine gesellschaftlichen Kosten-Nutzen-Berechnung für das Velo und das Auto. (Sprachen: de, en)

Weitere Informationen (en):

Velo-City-Konferenz Vancouver 2012 / Wien 2013: www.velo-city2012.com / www.velo-city2013.com

Blog „Copenhagenize“ / Rating Velostädte www.copenhagenize.com / www.copenhagenize.eu/index

Städte mit höchstem Veloanteil (2009) www.copenhagenize.com/2009/07/worlds-most-bicycle-friendly-cities.html

Velostrategie Kopenhagen 2011-2025 www.kk.dk/cityofcyclists

Cycling Embassy of Denmark www.cycling-embassy.dk

Velo-City 2012: «Copenhagenize» your city? Stratégies vélo actuelles à Copenhague et au Danemark

Cette année, à la conférence Velo-City Global à Vancouver (26 au 29 juin 2012), «Copenhagenize» était sur toutes les lèvres. Avec 36% de part modale pour le vélo, Copenhague est un exemple à suivre. Selon le classement Copenhagenize des grandes villes les plus «cyclophiles» au monde, Copenhague arrive en deuxième position après Amsterdam, suivie par Barcelone. Également dans le top 20, Vienne accueillera la conférence Velo-City 2013. Les (plus petites) villes suisses sont absentes de cette liste. Pour l'avenir, d'autres objectifs ambitieux ont été fixés à Copenhague: la stratégie vélo 2011-2025 vise 50% de part modale pour le vélo. Avec de nouvelles passerelles et pistes cyclables rapides ainsi qu'une priorisation du trafic cycliste, Copenhague veut devenir la meilleure ville cyclable au monde. L'État danois s'engage lui-aussi pour la promotion du vélo. La «collection of cycle concepts 2012» de la Cycling Embassy of Denmark propose un recueil d'idées intéressant regroupant des mesures exemplaires de promotion du vélo, ainsi qu'un calcul coût-bénéfice global pour le vélo et la voiture. (langue: allemand, anglais)

Pour plus d'informations (en anglais):

Velo-City Vancouver 2012 / Vienne 2013: www.velo-city2012.com / www.velo-city2013.com

Blog «Copenhagenize» / Classement villes cyclables www.copenhagenize.com / www.copenhagenize.eu/index

Villes les plus «cyclables» (2009) www.copenhagenize.com/2009/07/worlds-most-bicycle-friendly-cities.html

Stratégie vélo Copenhague 2011-2025 www.kk.dk/cityofcyclists

Cycling Embassy of Denmark www.cycling-embassy.dk

03.09.2012

[Home](#) | [Login für Gremien](#) | [Impressum](#) | [Erweiterte Suche](#) | [Sitemap](#) | [English](#)
[Fahrradportal](#)

[Fahrradportal](#) > [Aktuell](#) > [Neuigkeiten](#) > [Dänemark: Fahrradstrategie Kopenhagen 2011 - 2025](#)

Neuigkeiten

[Aktuelle Neuigkeiten](#) | [Alle Neuigkeiten](#) | [Weitere Anzeigemöglichkeiten](#)

Dänemark: Fahrradstrategie Kopenhagen 2011 - 2025

Die dänische Hauptstadt formuliert in der Strategie ehrgeizige Maßnahmen und Ziele zur Erreichung eines Radverkehrsanteils von 50 Prozent. Kopenhagen will damit zur besten Fahrradstadt der Welt werden.

Quelle: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011 - 2025 / Technical and Environmental Administration, Traffic Department (www.kk.dk/cityofcyclists) am 09.02.2012

[Änderung melden](#)

Die seit Ende Januar 2012 vorliegende englischsprachige Broschüre "[Good, Better, Best - The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011 - 2025](#)" formuliert ehrgeizige Ziele zur Erreichung des Ziels - Verlagerung von 50 Prozent des städtischen Verkehrs auf das Fahrrad - ein Beitrag auf dem Weg zur CO2-neutralen Stadt.

Unter anderem zu diesem Thema fand am 9. Februar 2012, im Rahmen der dänischen EU-Ratspräsidentschaft, eine [Podiumsdiskussion](#) zur Zukunft der urbanen Mobilität in den nordischen Botschaften in Berlin statt, die demnächst als Mitschnitt ins Internet gestellt werden soll.

Es folgt eine Zusammenfassung der Kopenhagener Fahrradstrategie in deutscher Sprache (ohne Bilder und Statistiken):

- - - -

Vom Ziel zur Realität...

Nachdem im Herbst 2011 die dänischsprachige Version der Kopenhagener Fahrradstrategie 2011 - 2025 veröffentlicht wurde, liegt nun eine Fassung in englischer Sprache vor. Dort wird formuliert, wie das Ziel - bis 2025 zur Welt-Fahrradhauptstadt zu werden - erreicht werden kann. Dieses Ziel ist Teil der Strategie Kopenhagen zur CO2-neutralen Umwelthauptstadt mit einer hervorragenden Lebensqualität zu machen. Außerdem erfolgt die Förderung des Radverkehrs auch im Sinne der offiziellen Gesundheitsstrategie. Mit anderen Worten, so die Kopenhagener Umweltbürgermeisterin Ayfer Baykal, sei Radverkehrsförderung kein Ziel an sich, sondern eher ein sehr wichtiges politisches Werkzeug für die Schaffung einer lebenswerteren Stadt. Die scheinbare Selbstverständlichkeit, mit der in der dänischen Hauptstadt das Fahrrad benutzt wird, fasziniert Journalisten, Wissenschaftler, Politiker und Stadtplaner weltweit, denn seit 1998 nahmen die per Rad zurückgelegten Kilometer um 30 Prozent zu, der Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr stieg sogar um mehr als ein Drittel auf 36 Prozent, womit das Fahrrad zum populärsten Transportmittel im Berufsverkehr aufstieg. Die vorliegende Broschüre fasst nun zusammen, wie Kopenhagen von einer guten, zu einer besseren und schließlich zur besten Fahrradstadt der Welt werden will. Der vorliegende Plan löst die vorherige Fahrradstrategie 2002 - 2012 ab.

2010 wurden werktags (6 bis 18 Uhr) in der Innenstadt rund 180.000 Wege mit dem Fahrrad unternommen, bis 2025 sollen nochmals 60.000 Fahrradfahrten hinzu kommen. Die Stadt

möchte dieses Ziel durch Kapazitätserweiterungen erreichen. Kopenhagener benutzen das Fahrrad, weil sie damit am schnellsten und einfachsten von A nach B kommen. Damit dies auch bei einer enormen Zunahme des Radverkehrs so bleibt, muss die Kommune die fahrradfreundliche Infrastruktur in den Mittelpunkt ihres Handelns stellen. Deshalb gelten zwei zentrale Prinzipien im Fahrradbereich: Priorisierung und Innovation.

Priorisierung

Die Radverkehrsanlagen sind während der Spitzenzeiten permanent überlastet. Deshalb ist es unumgänglich den Radfahrern auf den Haupttrouten mehr Platz einzuräumen. Um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, muss es den Menschen möglich gemacht werden in der von ihnen bevorzugten Geschwindigkeit zu radeln und nicht zuletzt muss das Radfahren für die Menschen attraktiv gemacht werden, die sich momentan noch nicht aufs Rad trauen. Deshalb sollen Radverkehrsanlagen an einigen Stellen erweitert werden und dort - wo es möglich ist - Entlastungsrouten ausgewiesen werden. Der Infrastrukturausbau wird von Kampagnen begleitet werden, die den Fokus auf ein freundlicheren Umgang im Verkehr richten sollen. Weiterhin ist es notwendig die Reisezeiten im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln zu verkürzen. Dafür müssen an vielen Stellen ambitionierte Bauwerke wie Fahrradtunnel, Brücken über Gewässer, Bahnstrecken oder große Straßen entstehen. Dazu kommen viele kleine Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrsgeschwindigkeit wie die Freigabe von Einbahnstraßen, die Erlaubnis große Plätze queren zu dürfen, die Implementierung von mehr grünen Wellen für Radfahrer und so weiter. Letztendlich werden auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen - zum Beispiel auf Straßen in der Nähe von Schulen helfen - wobei immer im Vordergrund stehen soll, dass für den Radverkehr wirkliche Vorteile im Straßenverkehr erreicht werden können.

Innovation

Als einzigartig gelten bisher die Radwege in Kopenhagen. Die Arbeit am Ausbau und der Entwicklung des Radwegenetzes muss weitergeführt werden. Um viele neue Radfahrer gewinnen zu können ist es äußerst wichtig sich neuen Konzepten zu öffnen. Eine Lösung könnte zum Beispiel sein, dass bestimmte Straßen zu Einbahnstraßen für den motorisierten Verkehr umgebaut werden, um mehr Platz für den Radverkehr schaffen zu können. Auch neue Formen des Fahrradparkens, inklusive des Lastenfahrradparkens, können zu Bevorteilung des Radverkehrs beitragen. Die Beseitigung von Kopfsteinpflasterpassagen auf Velorouten werden helfen, diese attraktiver zu machen. Infrastrukturen wie Fußabstellflächen an Ampeln oder Luftpumpen sind praktisch und nicht nur von verkehrlichem Nutzen. Partnerschaften innerhalb der Stadt sollen den Beitrag des Radfahrens für mehr Integration und Gesundheit auf die Tagesordnung setzen. Externe Partnerschaften mit Betrieben, Einkaufsgegenden, ÖPNV - Unternehmen, benachbarten Kommunen tragen zu optimalen Ergebnissen und einer besseren Verankerung der verschiedenen Initiativen bei. Schlussendlich ist es notwendig, systematisch mit gezielten Informationskampagnen alle Nutzergruppenpotenziale auszuschöpfen.

Sicher, schnell, komfortabel - auf das städtische Leben abgestimmt: Diese Schlüsselbegriffe sollten den Radverkehr in Kopenhagen definieren, wenn die Stadt den Titel "world's best bicycle city" erringen will. Die genannten Schlüsselthemen sind Inhalt der neuen Fahrradstrategie, inklusive politischer Ziele, die am Ende des Papiers vorgestellt werden.

Zahlen und Trends

150.000 Menschen radeln täglich zur Arbeit oder zur Ausbildung. Der Radverkehrsanteil am Verkehr zur Arbeits- oder zur Ausbildungsstätte soll schon 2015 die 50-Prozent-Marke erreichen. 2010 lag der Radverkehrsanteil bei 36 Prozent, ein Anstieg auf 50 Prozent würde bedeuten, dass 55.000 Menschen zusätzlich aufs Rad steigen müssten, bei 45 Prozent 35.000 Menschen. Die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad ist unabhängig von Alter, Einkommen oder Geschlecht. Der Radverkehrsanteil ist dank vieler Maßnahmen seit 5 Jahren stabil, obwohl in diesem Zeitraum der Pkw-Besitz zunahm und eine neue U-Bahn-Linie eröffnet wurde. Kopenhagen begibt sich auf bisher unerforschtes Territorium in der westlichen Welt, denn bisher wurde noch nirgends ein Fahrradpendler-Anteil von über 40 Prozent registriert. Viele Faktoren, die nicht direkt mit dem Radverkehr zu tun haben, üben einen großen Einfluss auf die Erreichung der Ziele aus. Trotz der großen Schwierigkeiten, hat sich die Stadt entschieden, sich solch hohe Ziel zu setzen. Falls bis 2015 hoch gesteckte Etappenziele nicht erreicht werden sollten, gibt es laut Strategie bis 2025 genügend Aufgaben zu lösen.

Momentan fahren rund 45.000 Menschen zwischen 2 - 10 Kilometer weit mit dem Auto zur Arbeit in Kopenhagen, die meisten von ihnen wohnen im Umland. Würde die Hälfte dieser Fahrten sowie ein Drittel der Autofahrten zwischen 10 - 15 Kilometern per Fahrrad zurückgelegt werden, entspräche das bereits einem Radverkehrsanteil von 45 Prozent. Die Verbreiterung von Radwegen an allen Straßen mit mehr als 10.000 Radfahrern pro Tag bzw. die Ausweisung alternativer - vom Autoverkehr separierter - Routen würde den Radverkehrsanteil

schätzungsweise um 3 bis 5 Prozent steigen lassen. Eine Voraussetzung für den Erfolg ist dabei, dass die Maßnahmen in der allgemeinen Öffentlichkeit und an die Zielgruppen geschickt "verkauft" werden. Eine Reduktion der Fahrrad-Reisezeit um 10 Prozent würde zu 1 bis 2 Prozent mehr Fahrrad-Fahrten führen.

Ambitionierte Abkürzungsmöglichkeiten wie die Bryggebroen, die Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Hafen, bringen einen sehr hohen Nutzen. Seit Fertigstellung der Brücke im Jahr 2006 stieg dort die Zahl der erfassten Radfahrer von 3.000 auf nun über 9.000 - nicht verwunderlich - denn dort konnten Wege zwischen Wohnung und Arbeit verkürzt werden, die autofreie Verbindung ist sicher, komfortabel und attraktiv, nicht nur für die Bewohner neuer Stadtentwicklungsgebiete

Zurzeit gibt es keine neue Route, die zu einer Anhebung des Radverkehrsanteils allein führen würde. Eine breite Palette von Initiativen muss deshalb platziert werden - sowohl harte und weiche - als auch teure und preiswerte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Die zentrale Idee hinsichtlich der Infrastruktur, ist der Gedanke an ein zusammenhängendes, hochqualitatives Routennetz ohne Schwachstellen. Wenn nur eine einzige schlecht geplante Kreuzung Unsicherheitsgefühle bei älteren Menschen aufkommen lässt, könnte dadurch verhindert werden, dass diese überhaupt aufs Fahrrad steigen. Wegstrecken ohne Radverkehrsanlagen sind oft Grund genug für Eltern, ihre Kinder nicht zur Schule radeln zu lassen. Nur eine fehlende Duschmöglichkeit am Arbeitsplatz könnte Langdistanzpendler vom Radeln abhalten. Die Radfahrerbrücke Bryggebroen illustriert außerdem, dass es nach wie vor fehlende Verbindungen in Kopenhagens Fahrradrouthenetz gibt. Die Bryggebroen ist Teil einer wichtigen Route von Østerbro/Nordhavn nach Amager. Schwachstellen auf dieser Route sind beispielsweise die fehlenden Østerbrogade- und Åboulevard-Querungen, die Ecke unterhalb des neuen Theaters, mangelhafte Radwege an Gasværksvej und Skelbækgade, eine Rampe von Dybbølsgade zur Nordseite von Fisketorvet, eine gute Verbindung von Bryggebroen nach Axel Heides Gade und über Amager Fælled zum Ørestads Boulevard.

Der Radverkehrsanteil ist außerdem Abhängig von der Qualität anderer Formen des Transports, so hat es einen großen Einfluss auf den Radverkehrsanteil, ob es eine City-Maut für Kfz gibt - oder nicht. Die Qualität und der Preis öffentlicher Verkehrsmittel ist ebensowenig zu vernachlässigen. Diese Aspekte sind auch im Kontext mit dem "Aktionsplan für grüne Mobilität" zu sehen.

PLUSnet

Im Jahr 2025 wird es in Kopenhagen ein sogenanntes PLUSnet(z) für Radfahrer geben, bestehend aus ausgewählten Grünrouten, Radschnellwegen und den meistgenutzten Radrouten. Das PLUSnet garantiert ein hohes Maß an Qualität mit großzügigen Platzverhältnissen, Verknüpfungspunkten und besonderem Unterhalt der Anlagen, damit viele Menschen in den Genuss sicheren und komfortablen Radfahrens in der von ihnen selbstgewählten Geschwindigkeit kommen können.

Konversationsradeln

Auf dem PLUSnet können sich Kopenhagener mit ihren Freunden oder Familienmitgliedern unterhalten, ohne durch das Klingeln eiliger Radfahrer unterbrochen zu werden, denn das Ziel ist es, drei Fahrradspuren pro Richtung auf 80 Prozent der Routen zu realisieren. Bei Zweirichtungsradwegen sollen insgesamt 4 Fahrspuren eingerichtet werden. Die Umsetzung des PLUSnet hat höchste Priorität, zurzeit werden die exakten Routenverläufe und die Kapazitäten aus verkehrs- und stadtentwicklungsplanerischer Sicht entwickelt.

Stadtleben

Das Fahrrad ist ein flexibles und platzsparendes Verkehrsmittel, das maßgeblich zur Lebensqualität, besonders in dichtbesiedelten Bereichen, beiträgt. Je mehr Menschen Fahrrad fahren, desto mehr Platz für städtisches Leben für alle Menschen wird es geben. In der Fahrradstadt des Jahres 2025 wird es mehr Straßen geben, die an den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet sind. Der Umstieg vom Rad auf die eigenen Füße wird leicht und mühelos sein und es wird mehr Platz für Erholung innerhalb der Stadt geben. Auf einem Fahrrad kann die Stadt spontan, direkt und persönlich erfahren werden. Je kürzer die gefühlten Wege beim Stadtradeln sind, desto attraktiver werden sie. Radfahrer schätzen Dinge, die sie betrachten können und können zur Lebensqualität ihren Teil beitragen. Das macht die Stadt sicherer und schöner für jeden, der dort unterwegs ist.

Abstellen von Lastenrädern

17 Prozent der Familien in Kopenhagen besitzen ein Lastenrad. Diese Räder werden meist für den Transport von Kindern oder für Einkäufe genutzt. Ein Viertel der Besitzer sagt, dass das

Lastenrad ein als kompletter Ersatz für das Auto dient. Im Jahr 2025 wird es exzellente Abstellmöglichkeiten außerhalb von Wohnungen, Institutionen und Läden geben. Außerdem werden die Räder ein wichtiger Teil des städtischen Logistik - Systems sein. Pilotprojekte werden Standardlösungen zum Lastenradparken in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, Hausbesitzer - Organisationen entwickeln. Im Jahr 2011 wurden die Anforderungen an das Abstellen von Fahrrädern in Neubauten, inklusive Lastenrädern, in den Stadtentwicklungsplan 2011 eingearbeitet. Es wurde festgeschrieben, dass mehr Lastenradparkplätze in den Jahren 2012 - 2013 entwickelt und eingerichtet werden.

Einkaufen per Rad

34 Prozent aller gemachten Wege in Kopenhagen dienen dem Einkaufen. Im Jahr 2009 lag der Anteil des Radverkehrs an diesen Wegen bei 27 Prozent. Im Jahr 2025 wird es wiederholte und standardisierte Kampagnen geben, die die Menschen anmieren sollen, per Rad einzukaufen. Die Kampagnen werden durch kleinere Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden. In Einkaufsstraßen wird das Fahrradparken von Anfang an integriert sein. Im Jahr 2011 wurde ein Dialog mit großen Laden - Ketten und Einkaufszentren zur Verbesserung des Fahrradparkens gestartet.

Der Rhythmus der Straße

Die Straßen des Jahres 2025 können mit Stoßverkehren, Haupeinkaufs - Spitzen, dem Leben am Abend und in der Nacht umgehen. Durch die Nutzung von Verkehrstelematik (ITS - Intelligent Traffic System) können die Straßen in dynamische Verkehrsadern transformiert werden. LED-Lichter im Asphalt werden anzeigen, welche Transportform zu welcher Zeit Priorität auf der Fahrbahn hat. Einige Strecken werden beispielsweise zeitweise in Einbahnstraßen für Autos umgewandelt werden, damit Radwege gleichzeitig (in Stoßzeiten) erweitert werden können. Bürgersteige könnten so zum Beispiel in der Mittagszeit verbreitert werden. So können Vitalität und angenehmere Räume in der Stadt entstehen. Im Jahr 2011 wurden bereits ITS-Lösungen für Radfahrer entwickelt, die 2012 - 2013 zum Einsatz kommen werden, so werden LED-Markierungen im Straßenbelag an virtuellen Bushaltestellen zum Einsatz kommen.

Komfort

Obwohl Kopenhagens Radfahrer generell zufrieden mit der Situation sind, gibt es immer noch Stadtgebiete in denen die Zufriedenheit nachlässt. Beispielsweise sind nur 3 von 10 Menschen mit den Abstellmöglichkeiten und nur 5 von 10 Menschen mit dem Radwegeunterhalt zufrieden. Deshalb soll bis 2025 durch die Kommune das Komfortniveau bis an die oberste Zufriedenheitsgrenze verschoben werden.

Gute Radwege - das ganze Jahr

Ein Radweg ist nicht nur eine asphaltierte Strecke, er kann Traum und Albtraum zugleich sein. Im Jahr 2025 können Kopenhagener komfortabel durch die Stadt fahren, Kinder und Waren transportieren, ohne Angst vor Unebenheiten und Schlaglöchern. Der Winterdienst wird 2025 die höchste Priorität haben, mit einem noch höherem Prioritätslevel auf dem PLUSnet, wo der Schnee weitgehend geräumt sein wird. Im Jahr 2011 wurden für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen 1,3 Millionen Euro mehr ausgegeben. Für die Schneeräumung wurden im Jahr 2012 270.000 Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Neues Öffentliches Fahrradverleihsystem

Im Jahr 2025 werden Leihräder integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems in der Hauptstadtregion sein, gemeinsam mit Bussen, Zügen und U-Bahnen. Die Kombination der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellt einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem motorisiertem Individualverkehr dar.

2011 startete Kopenhagen den Ausschreibungsprozess für ein neues Fahrradverleihsystem, das 2013 in Betrieb gehen soll. Die Räder müssen zuverlässig und komfortabel sein. Mit neuen Technologien wie Smartphone-Apps wird es leicht sein, freie Räder zu lokalisieren, sich die kürzeste Route anzeigen zu lassen und außerdem über das Wetter und Veranstaltungen informiert zu werden.

Fahrradparken

Gute Abstellmöglichkeiten sind nicht nur ein Gewinn für Fußgänger und Radfahrer, sondern auch für das Stadtbild. Im Jahr 2025 wird es mehr Fahrräder als Parklücken geben, durch Neubau und Kooperation mit Händlern, Arbeitgebern und Nahverkehrsanbietern wird sich die Zufriedenheit der Radfahrer erheblich verbessern. 2011 wurden an der Svanemøllen-Station neue Abstellanlagen geschaffen, 2014 soll die Nørreport-Station folgen. Das Fahrrad-Butler-Projekt, bei dem Räder an 6 U-Bahn-Stationen abgestellt und gewartet werden, expandierte 2011. Der Aufwand für die Entfernung herrenloser Räder wurde 2011 intensiviert.

Reisezeit

48 Prozent der Radfahrer in Kopenhagen sagen, dass die Hauptgründe für die Nutzung des Rades die Schnelligkeit und die Unkompliziertheit seien. Um die Fahrradnutzung zu erhöhen, ist dem Radverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln einzuräumen. Mit Reisezeit ist nicht nur die Geschwindigkeit im Straßenverkehr gemeint, sondern auch, ohne Umwege das eigene Tempo fahren zu können. Wenn zu viel kurze Stopps und Umwege in Kauf genommen werden müssen, ist es unmöglich, Reisezeiten zu verkürzen. Zur Verkürzung der Reisezeiten von A nach B ist es deshalb notwendig, das vorhandene Routennetz, mit besonderem Augenmerk auf das PLUSnet inklusive Abkürzungen, auszubauen. Die Neugestaltung von Radverkehrsanlagen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung werden ihren Beitrag zur Reisezeitverkürzung und Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Schneller von A nach B im Jahr 2025

Im Jahr 2025 ist der Radverkehr in den meisten Teilen der Stadt die schnellste Form der Fortbewegung. Die Reisezeit wird um 15 Prozent reduziert sein. Abkürzungen wie Brücken über Gewässer und große Straßen sowie Wege durch grüne Bereiche verschaffen den Radfahrern deutliche Vorteile. Viele große Knotenpunkte werden mit grünen Wellen für Radfahrer ausgestattet sein und in koordinierter Zusammenarbeit mit der Polizei wird es möglich sein, entgegen der meisten Einbahnstraßen des Stadtzentrums sicher zu radeln. Es wird Radverkehrsanlagen an allen Strecken mit hohem Radverkehrsaufkommen geben und an vielen Stellen im Straßennetz, zum Beispiel vor Schulen, wird es Geschwindigkeitsreduzierungen für den Autoverkehr geben. Das alles wird mit dem Einsatz moderner Technologien einhergehen, unter anderem mit der Übermittlung von Verkehrsinformationen in Echtzeit im Rahmen eines Fahrrad-Reiseplaners, was zum Beispiel Langstreckenpendlern mit E-Bikes zugutekommen könnte. Die Radverkehrsdaten werden auf vielen digitalen Geräten wie Smartphones frei empfangbar sein.

Mehr Menschen werden weiter und schneller radeln

Die Reisezeit ist insbesondere für Langstanzpendler von sehr großer Wichtigkeit. Diese Langstreckenradler haben kein Interesse an ständigen Fahrtunterbrechungen. Mehr Freude am Pendeln könnte aufkommen, wenn Radfahrer auch einmal nebeneinander fahren könnten. Im Jahr 2025 wird es also mehr E-Bikes und ein intelligentes Verkehrssteuerungssystem auf den regionalen Hauptfahrradrouten geben, die grüne Wellen für große Radfahrerströme schalten werden. In den Straßenbelag eingebaute Sensoren erfassen dabei die Radfahrerzahlen und ermöglichen somit abgestimmte Grünzeiten an Ampeln. Schon in den Jahren 2012 - 2013 wird eine grüne Welle für Radfahrer auf der Østerbrogade und von 2011 - 2013 der erste Radschnellweg in Zusammenarbeit mit den anliegenden Nachbargemeinden verwirklicht werden. Dabei werden technische Lösungen wie die exakte Erkennung von Radfahrerströmen sowie deren Bevorteilung im Verkehrsgeschehen getestet.

Weniger Netzlücken

Direkte Verbindungen - ohne überflüssige Stopps - sind von größter Bedeutung für die Verkürzung der Reisezeiten. Deshalb ist es wichtig, diese fehlenden Bindeglieder auf den Hauptradverkehrsadern zu beseitigen. Im Jahr 2025 wird beispielsweise die Route von Østerbro/Nordhavn, entlang des Ufers nach Vesterbro und Amager, keine Lücken mehr aufweisen. Schon 2012 wird eine wichtige Maßnahme vollendet sein: Von Dybbølsbro zur Nordseite von Fisketorvet und nach Bryggebroen wird eine neue Fahrradrampe fertiggestellt. Der Knotenpunkt am Åboulevard/Rosenørns Allé bei den Seen wird 2012 umgebaut und somit ein besseres und schnelleres Fortkommen für viele Menschen, die entlang der Ufer radeln, ermöglichen.

Radfahren in Einbahnstraßen

In Kopenhagen gibt es es noch viele Einbahnstraßen, die Radfahrer nicht in Gegenrichtung benutzen dürfen. Im Jahr 2025 werden die meisten Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung freigegeben sein. Dadurch werden Fahrtzeiten reduziert und lokale Verkehrsströme besser verteilt. Schon heute gibt es gegenläufige Radverkehrsanlagen, weitere kleine Einbahnstraßen werden in den Jahren 2012 - 2013 für den Radverkehr in Gegenrichtung passierbar sein.

Effektive und beeindruckende Abkürzungen

Neue Radrouten über Gewässer, Bahnlinien und Plätze können Reisezeiten bedeutend verkürzen und sie ermöglichen das Erleben der Stadt aus neuen Perspektiven. Im Jahr 2025 wird es viele neue - große und kleine - Abkürzungen für Radfahrer geben. Schon 2012 wird es eine neue Brücke (Cirkelbroen) über den Christianshavns Kanal, gegenüber vom Den Sorte Diamant, geben. Auch die Fußgänger- und Radfahrerbrücke über Lyngbyvej und den zukünftigen Nordhavnsvej wird 2013 fertiggestellt.

Gefühl der Sicherheit

Eine der Voraussetzungen für die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad ist, dass die Einwohner das Gefühl der Sicherheit haben. Eines der Ziele bis 2015 ist es deshalb, 80 Prozent der Radfahrer das Gefühl zu geben, im Verkehr sicher unterwegs zu sein, bis zum Jahr 2025 soll dies bei 90 Prozent der Kopenhagener Radfahrer so sein. Im Jahr 2010 lag diese Zahl noch bei 67 Prozent. In einer sicheren Stadt steigen auch mehr Anfänger, Kinder, Ältere und andere Menschen aufs Rad, die dies heute noch als große Herausforderung sehen. Viele Verkehrsverhaltensweisen werden in jungen Jahren ausgeprägt und die Neigung, auch im Erwachsenenalter das Fahrrad im Verkehr zu benutzen, wächst.

Sicher von A nach B im Jahr 2025

Die Verkehrssicherheit ist in der jüngsten Vergangenheit immer besser geworden. Statistisch gesehen ist das Risiko in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, seit 1996 - pro geradeltem Kilometer - um 72 Prozent gefallen. Um dem wachsendem Verkehrssicherheitsgefühl Rechnung zu tragen, müssen Radwege auch in Zukunft verbreitert und Knotenpunkte sicherer gemacht werden. Begleitend müssen verhaltensändernde Kampagnen durchgeführt werden. Die allgemeine Verkehrssicherheit ist ebenso wichtig, zum Beispiel müssen Geschwindigkeitsbegrenzungen - wo möglich - für den Kfz-Verkehr durchgesetzt werden. Im der Fahrradstadt des Jahres 2025 werden sich Junge und Alte gleichermaßen sicher fühlen. Es wird normal sein, dass Eltern und Kinder während der Hauptverkehrszeit unterwegs sind, dass Menschen nebeneinander radeln und sich unterhalten können. Die Infrastruktur wird es ermöglichen, die eigene Geschwindigkeit individuell festzulegen und Knotenpunkte sicher zu queren. Die Umgangsregeln werden sich etabliert haben und Allgemeingut geworden sein.

Grüne und blaue Radwegeverbindungen

Autofreie Fahrradverbindungen an Ufern (blaue Routen) und durch Grünflächen (grüne Routen) sorgen für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eröffnen neue Erlebnisse. Bis 2013 werden die Svanemølle-Route von der Østerport-Station zur Ryparken-Station, die Promenade in Havnegade sowie die Radroute entlang der alten Amager-Bahnlinie hergerichtet.

Raum für Vielfalt

Staus auf Radwegen sind eine signifikante Ursache für Unsicherheitsgefühle beim Radeln. Je mehr Menschen radeln, desto mehr unterschiedliche Radfahrertypen müssen sich den vorhandenen Raum teilen. Menschen fahren unterschiedlich und die Radwege in Kopenhagen sollten sich diesen unterschiedlichen Bedürfnissen anpassen. Sie sollten breit genug sein, damit langsame Radflaneure den Eiligen nicht im Weg sind. So werden im Zeitraum von 2011 - 2013 im Rahmen eines Pilotprojekts Radverkehrsanlagen auf der Nørrebrogade und Kongensgade mithilfe von zusätzlichen Spurmarkierungen verbreitert.

Mehr Radwege

Einer der effektivsten Wege, das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, ist der Bau von Radwegen oder die Markierung von Radspuren. Es gibt in der Innenstadt immer noch Straßen, die keinerlei Radverkehrsanlagen aufweisen. Im Jahr 2025 wird es Radverkehrsanlagen in viel mehr Straßen geben. Es wird dann Standard sein, Radwege oder Radspuren über Knotenpunkte fortzuführen. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Radweg auf dem H.C. Andersens Boulevard entlang Rådhushaven auf Teilen der Røvsingsgade (nahe am Hans Knudsens Plads) und Radspuren auf der Njalsgade (die bis 2013 realisiert werden).

Kleine Maßnahmen - Großer Effekt

Mit gezielten Einzelmaßnahmen ist es möglich, die Sichtbarkeit von Radfahrern im Verkehrsgeschehen markant zu erhöhen. Zum Beispiel kann mit der Markierung von blauen Radspuren über Knotenpunkte, oder durch die Einrichtung von aufgeblasenen Radfahreraufstellflächen (vor Kfz) an Kreuzungen, viel zum Vorteil des Radverkehrs getan werden. Diese Art der Maßnahmen wird in den nächsten Jahren kontinuierlich fortgesetzt werden.

Eine Großbaustelle

Zwischen 2011 - 2018 wird in Kopenhagen der Ausbau des Metro-City-Rings fortgesetzt. Viele Bereiche werden von den Bauarbeiten betroffen sein. Dadurch wird es zu beengten Verkehrsverhältnissen kommen. Mit dem eingeschränkten Verkehrsraum muss verantwortungsvoll umgegangen werden. Das Fahrrad spielt dabei eine zentrale Rolle. In der Fahrradstadt Kopenhagen wird auch während der Bauzeit keine Hauptstraße für Pedalisten und Fußgänger geschlossen werden. Ambitionierte, temporäre Maßnahmen werden die umweltfreundlichen Transportformen flexibel unterstützen. Eine Metro-Station wird unter anderem unter dem Platz an der Stadthalle entstehen, dafür wird die Vester Volgade für den

Autoverkehr gesperrt, jedoch für Radfahrer und Fußgänger die ganze Zeit passierbar bleiben. Da während der Bauzeit viele Bahnhöfe eingeschränkt nutzbar sein werden, wird die Hellerup-Station mit einem Fahrradverleihsystem ausgestattet und somit als Start- und Zielort für viele - von der Schiene aufs Leihfahrrad umsteigende - Berufspendler dienen.

Kopenhagen - Stadt der Radfahrer - Gut, besser, am besten - das Rezept zum Erfolg:

Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr (Modal Split)

- Anteil aller Wege per Fahrrad zur Arbeit und zur Schule in Kopenhagen (2010: 35 Prozent)
2015 - 50 Prozent
2020 - 50 Prozent
2025 - 50 Prozent

Qualität

- Teil des Radverkehrsnetzes mit drei Radspuren pro Richtung (2010: 25 Prozent)
2015 - 40 Prozent
2020 - 60 Prozent
2025 - 80 Prozent
- Reduzierung der Reisezeit im Vergleich zum Jahr 2010
2015 - 5 Prozent
2020 - 10 Prozent
2025 - 15 Prozent
- Prozentsatz der Kopenhagener, die sich beim Radfahren sicher fühlen (2010: 67 Prozent)
2015 - 80 Prozent
2020 - 85 Prozent
2025 - 90 Prozent
- Rückgang der Zahl der bei Unfällen schwerverletzten Radfahrer im Vergleich zum Jahr 2005
2015 - 50 Prozent
2020 - 60 Prozent
2025 - 70 Prozent
- Prozentsatz der Kopenhagener, die Radwege als gut gepflegt empfinden (2010: 50 Prozent)
2015 - 70 Prozent
2020 - 75 Prozent
2025 - 80 Prozent
- Anteil der Kopenhagener, die glauben, dass die Fahrradkultur positive Auswirkungen auf die städtische Atmosphäre hat (2010: 67 Prozent)
2015 - 70 Prozent
2020 - 75 Prozent
2025 - 80 Prozent

Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeit

- Anlage von Fahrrad-'[Superhighways](#)' (Routennetz in der Hauptstadtregion).
- 'Kleine' Abkürzungen (200 - 400 insgesamt, inclusive Freigabe von Einbahnstraßen, Anschlüsse, etc.).
- 'Große' Abkürzungen (5 - 8 Brücken/Unterführungen).
- Einsatz von Verkehrstelematik (ITS - Intelligent Transport Systems) zum Beispiel auf Routen mit grüner Welle für Radfahrer.
- E-Bikes (Infrastruktur und Förderung).
- Informationen über die besten Routen (Beschilderung, GPS - Lösungen).
- Geschwindigkeitsreduzierungen für Autos, wo möglich, zum Beispiel in der Nähe von Schulen.
- Bessere Vernetzung von Metro/Bahn/Bus und Fahrrädern, inklusive Verleihsystemen und bessere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen.
- Erhöhung der Bevölkerungsdichte.
- Verhaltens-Kampagnen mit dem Fokus auf Zeichengebung und Überholen mit Vorsicht.
- Kooperation mit der Polizei hinsichtlich der Änderung von Verkehrsregeln, unter anderem bei der Einführung des gegenläufigen Radverkehrs in Einbahnstraßen oder bei der Einführung von Lösungen, die es ermöglichen sollen, an roten Ampeln rechts abbiegen zu dürfen.

Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens

- Grüne Radrouten.
- Umbau von Knotenpunkten (inklusive der Fortführung von Radwegmarkierungen über die Kreuzungen und Einführung aufgeblasener Radfahreraufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr).
- Aufweitung von Radverkehrsanlagen an Engstellen (sog. Flaschenhalse).
- Neue Radwege und Radstreifen (30 - 40 km).
- Generelle Verbreiterung von Radwegen (10 - 30 km).
- Aufbringung von zusätzlichen Radstreifenmarkierungen zur Verbreiterung auf stark frequentierten Streckenabschnitten.
- Fahrrad- und Busstraßen.
- Rücksichts- und Verhaltens-Kampagnen.
- Sichere Schulwege.
- Verkehrsunterricht an verschiedenen Schulen in Kopenhagen.

Maßnahmen zur Erhöhung des Komforts

- Glatterer Asphalt auf Radwegen.
- Verbesserte Schneeräumung und Radwegesäuberung.
- Effektive Abstellmöglichkeiten (Infrastruktur, Partnerschaften, Entfernung herrenloser Räder).
- Service (Luftpumpen, Trinkstellen, Fahrradbuddy-Applikationen, Wetterberichte, etc.).
- Partnerschaften mit Arbeitsstätten und Bildungseinrichtungen hinsichtlich Fahrradserviceeinrichtungen und Informationsangeboten.
- Bessere Bedingungen für in der Stadt Beschäftigte (Abstellmöglichkeiten, Umkleideräume, Fahrradreparaturen, etc.).
- Entwicklung neuer Produkte (bewachtes Fahrradparken, Oberflächenbehandlung von Holperstrecken, etc.).

Zwei extra Zutaten

Das Rezept hat zwei weitere Zutaten mit begleitenden Aktivitäten, die nicht klassisch den bereits vorgestellten Maßnahmen zuzuordnen - aber von größter Bedeutung für die Erlangung des Titels "world's best bicycle city" - sind und mehr Menschen aufs Rad bringen sollen:

Lebensart und Image

- Image-Marketing, Lifestyle-Kampagnen, Erläuterung der Vorteile des Radfahrens.
- Kampagnen, ausgerichtet auf spezielle Zielgruppen, bei denen ein größeres Radfahrerpotenzial zu vermuten ist, inklusive Anfängern und Älteren sowie Menschen, die für kurze Wege immer noch das Auto benutzen.
- Sinn für Eigentum, zum Beispiel Kampagnen wie "Liebe deine Fahrradstadt" oder "Fahrradstadt deiner Mutter".
- Online – Ein Portal für alle Dinge des Radfahrens.

Erlebnisse

- Beachtung des Erlebens von Wind und Wetter bei der Radweg-Gestaltung.
- Kommunikation positiver Fahrraderlebnisse (zum Beispiel Aktionen wie "Deine Lieblingsroute", "Deine Lieblingsabkürzung", usw.).

- - - -

Quelle: [Good, Better, Best - The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011 - 2025](#)
(pdf, 16 Seiten, 6,6 MB)

Weitere Informationen: www.kk.dk/cityofcyclists

COPEN
HAGEN
IZE
EU

THE COPENHAGENIZE INDEX BICYCLE-FRIENDLY CITIES 2011

HOME
CRITERIA
ABOUT

AMSTERDAM 54
COPENHAGEN 52
BARCELONA 45
TOKYO 41
BERLIN 41
MUNICH 40
PARIS 39
MONTREAL 38
DUBLIN 37
BUDAPEST 36
PORTLAND 36
GUADALAJARA 36
HAMBURG 36
STOCKHOLM 33
HELSINKI 31
LONDON 31
SAN FRANCISCO 30
RIO DE JANEIRO 30
VIENNA 30
NEWYORK 29