

## Wie radelt es sich in Kopenhagen?

Das Fahrrad ist der bislang am meisten unterschätzte Schlüssel zu einem nachhaltigen, klimafreundlichen Stadtverkehr. In Kopenhagen wurde die zentrale Rolle des Fahrrads für einen nachhaltigen Stadtverkehr früh erkannt und die gesamte Verkehrspolitik dementsprechend ausgerichtet. So war die Stadt, in der 62 Prozent aller Bürger mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule fahren, im Jahr 2017 erneut die Nummer 1 im weltweiten Ranking der fahrradfreundlichsten Städte. ‚Copenhagenize‘ ist heute der Begriff für eine nachhaltige Verkehrspolitik, bei der das Fahrrad im Mittelpunkt steht. Das wollte sich Dieter Seifried ansehen und erleben – auch um daraus zu lernen, was man in Freiburg besser machen kann. Er verbrachte im Herbst 2018 drei Tage radelnd in Kopenhagen. Und siehe da – Radeln kann sogar in der Großstadt Freude machen!

### Woher kommt die Freude?

Zunächst mal liegt es daran, dass die Standardbreite der gegenüber der Straße und den Gehwegen abgegrenzten Fahrradwege 2,5 Meter beträgt – deutlich mehr als bei den meisten Freiburger Fahrradstreifen. Darüber hinaus sind die Fahrradstraßen in einem sehr guten und sauberen Zustand und das Fahrrad scheint von selbst über den glatten Asphalt zu rollen – sofern nicht gerade der Wind von vorne kommt. Im Vergleich dazu hat Freiburg noch viel nachzuholen, wo es immer noch viele holprige und schmale Radwegen gibt.



### Gut sichtbare Radfurt

Als Fahrradfahrer wird man über gut sichtbare und für die Autofahrer nicht zu übersehende blaue Leitstreifen über Kreuzungen und querende Straßen geleitet – sofern nicht eine Fahrradbrücke eine kreuzungsfreie Querung erlaubt. Absenkungen oder Erhebungen bei seitlichen Einfahrten gibt es für die Radler nicht. Stattdessen müssen die Autos über eine kleine Rampe den Höhenunterschied zwischen Straße und Fahrradweg sowie zwischen Fahrradweg und Bürgersteig überwinden.



**Die „Cykelslangen-Brücke“ – eine 300 m lange Brücke ausschließlich für den Radverkehr**

Einige neue Brücken über die Meeresarme und Kanäle wurden speziell für Radfahrer und Fußgänger gebaut. Dadurch konnten Wege verkürzt und das Radfahren zusätzlich sicherer und attraktiver gemacht werden. Die 300 Meter lange Cykelslangen ist vielleicht die bekannteste und schönste, aber nur eine von 16 Brücken, die bereits gebaut sind oder kurz vor der Fertigstellung stehen. Hier kommt richtig Freude auf - ich spüre die Energie, die für einen besseren Radverkehr eingesetzt wird.

### **Breite Radstreifen, entspanntes Fahren**

Meine Erkundungsfahrt führte mich auch an die Universität in Kopenhagen. Ein Genuss, mit dem Fahrrad auf einem sanft geschwungenen, leicht abschüssigen Fahrradweg direkt unterhalb der Empfangshalle im freundlichen und sauberen Fahrradspeicher anzukommen und ein Stockwerk höher stilvoll empfangen zu werden. Im Einkaufszentrum Fisketorvet ein ähnliches Bild: Auf breitem Fahrradstreifen geht es direkt hinein ins Einkaufszentrum, wo ich mit dem zur Verfügung gestellten Werkzeug selbst Hand anlegen oder die Radwerkstatt nutzen könnte.





**Umverteilung von Verkehrsfläche zugunsten des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs.  
Niveauunterschied zwischen Fahrradweg und Straße/Bürgersteig**

Fahrradfahren in Kopenhagen ist entspannend: keine Autos, die hinter einem drängeln oder mit wenigen Zentimeter Abstand an einem vorbeifahren. Es gibt keinen Kampf um die knapp bemessene Straßenbreite in Einbahnstraßen mit gegenläufiger Fahrradnutzung (siehe z.B. Brombergstraße). Es gibt selten Ärger zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern, weil die Wege klar getrennt sind – nicht durch eine Linie, sondern durch einen Bordstein, der das unterschiedliche Fahrbahniveau trennt.



**Massenverkehrsmittel Fahrrad in Kopenhagen**

Urlaubsgefühle kommen auf, wenn die Fahrradwege getrennt vom Autoverkehr durch Parks, am Meer oder an Kanälen entlangführen und wunderschöne Blicke auf historische Gebäude oder

interessante Architektur zulassen. Doch auch bei Fahrradwegen entlang der Hauptstraßen kommt Fahrspaß auf, wenn man auf der grünen Welle reiten kann. Die Ampeln sind so geschaltet sind, dass man bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h grünes Licht sieht.



### **Fahrradspicher der Universität in Kopenhagen**

Doch der ehemalige Umweltbürgermeister Morten Kabell erklärt, dass die Kopenhagener nicht zum Spaß Fahrrad fahren, sondern sie radeln, weil es die schnellste und bequemste Möglichkeit ist, in Kopenhagen ans Ziel zu kommen. Die Kopenhagener hatten die Nase voll von den Blechstaus und davon, dass ihre Kinder nicht mehr alleine zur Schule gehen konnten. So begannen sie vor rund 25 Jahren systematisch dafür zu sorgen, dass nichts praktischer ist als zu radeln.

Dieter Seifried