

Wie Kopenhagen seine Bevölkerung zum Radeln brachte

N22
21. Juli 2013

Acht Uhr morgens in der Kopenhagener Innenstadt. Die Welle rollt, ein Gewimmel aus Berufspendlern, Studierenden, Senioren und Eltern mit Kindern im dreirädrigen Transportrad. Täglich fahren an dieser Stelle 40 000 Velos auf fünf Meter breiten Radwegen durch. In den Stosszeiten ist der Verkehrsfluss auf die Velofahrer abgestimmt: Wer Tempo 20 fährt, hat eine grüne Welle; er muss an keinem Rotlicht anhalten.

«Velofahren ist so beliebt, weil man schnell von A nach B kommt. Erst in zweiter Linie sagen die Leute, dass es billig und umweltfreundlich ist und fit hält», sagt Mikael Colville-Andersen, Berater für Stadtplanung und eine Art Velo-Botschafter von Kopenhagen. Er erklärt in Frankreich, Kanada oder Brasilien, wie seine Stadt zum internationalen Vorbild wurde; eine Stadt, in der 52 Prozent der Einwohner auf zwei Rädern zur Arbeit oder zur Ausbildung fahren.

In der dänischen Hauptstadt hat das Velo nach der Erdölkrise in den siebziger Jahren viel Platz erhalten. In fast jeder Strasse wurden breite Radwege geschaffen. «Überall, auch in Zürich, höre ich, das sei nicht möglich», sagt Colville-Andersen. Sein

Credo ist: Wer will, findet Platz für Velos – auf Kosten des motorisierten Verkehrs. Städte seien im 20. Jahrhundert auf Autos ausgerichtet worden, geplant von Ingenieuren nach Computermodellen. Das Resultat: Staus, Lärm und Verschmutzung. Stattdessen, sagt er, müsse man die Stadtbewohner in den Fokus rücken. Und Raum fürs Velo schaffen.

Es brauche – ganz dänisch – gutes Design. «Designer denken an Konsumenten, an Benutzerfreundlichkeit, an Spass», sagt Colville-Andersen. Komme man schnell, einfach und sicher vorwärts, motiviere das die Leute. Deshalb haben die Velofahrer in Kopenhagen Priorität und eine ausgezeichnete Infrastruktur. Dazu gehören eine optimierte Linienführung und teure Velobrücken – dass das Gelände topfeben ist, hilft zusätzlich.

Gutes Design bedeutet eine grüne Welle, von der Strasse getrennte Wege, eigene Ampeln für Velos – sie erhalten vor den Autos Grün. Das Tempo ist gemächlich, man fährt Seite an Seite, um miteinander schwatzen zu können. An den Hauptachsen finden sich gar «Plauder-Streifen»: Sie sind so breit, dass mehrere Velos nebeneinander Platz haben. «Gemüt-

lich», nennt Martin Blemsted das Velofahren, «man erlebt die Stadt und die Leute intensiver.» Der 39-Jährige fährt wenn immer möglich Velo, mit dem Nachwuchs in den Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen, wobei er eines der 50 000 Transport-Velos in Kopenhagen benutzt. Auto fährt Blemsted vor allem ausserhalb der Stadt; im Zentrum sei es zu mühsam und zu langsam.

Mikael Colville-Andersen: «Auf der ganzen Welt sagt man, Velofahrer seien Rowdys, sie missachteten die Regeln.» Das Problem sei aber, dass diesen Velofahrern eine adäquate Infrastruktur fehle. In der Tat wird in Kopenhagen sehr regelkonform gefahren. Das Design machen auch Details aus. Vor gewissen Ampeln zeigen am Boden LED-Lämpchen von weitem an, wie lange die Grünphase noch dauert.

Entlang der Radwege stehen schräge Abfalleimer mit grosser Öffnung, die man auch bei voller Fahrt trifft.

Andere Bodenlampen warnen rechts-abbiegende Autos, wenn sich Velofahrer von hinten nähern.

Entlang der Radwege stehen schräge Abfalleimer mit grosser Öffnung, die man auch bei voller Fahrt trifft. Es gibt Stationen mit Pumpen auf den Routen und an Kreuzungen Fussstützen, die ein Warten ohne Absteigen erlauben. Jede S-Bahn verfügt über ein ebenerdig zugängliches, grosses Veloabteil. Die Mitnahme ist gratis.

Der Unterhalt der Velowege geniesst hohe Priorität. Die meisten Beläge sind in gutem Zustand. Wer Schäden oder Behinderungen sieht, kann diese der Stadt per Smartphone melden. Im Winter werden die Velowege noch vor den Strassen geräumt und gesalzen. Bei Baustellen darf der Veloweg nicht beeinträchtigt werden, eine abgetrennte Umleitung ist zwingend.

Es ist hohe Qualität und gleichzeitig Innovation, die Kopenhagen auszeichnen. Trotz allem macht Colville-Andersen noch Verbesserungspotenzial aus. Mehr Abstellplätze, mehr extra breite Velowege, das könnte die Zufriedenheit der Kopenhagener mit ihrer Velostadt noch erhöhen. Im Moment liegt diese Zufriedenheit bei 95 Prozent. Niels Anner, Kopenhagen



Das neue Mietvelo wird im August in Kopenhagen eingeführt.