

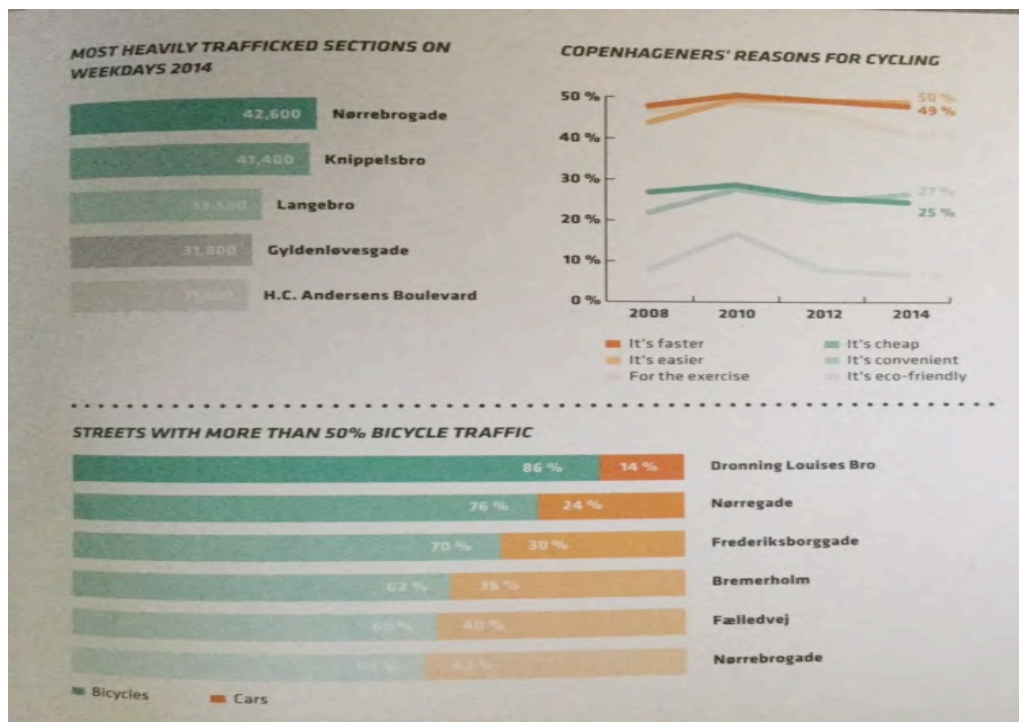
Kopenhagen 23.9.-24.9.2016  
 Delegationsreise von Stadtverwaltung und Gemeinderat.  
 Schwerpunkt: Fahrradverkehr und Städtebau.

**Fahrradverkehr:**

Auf dem 2-km-Fußweg vom Hotel zum Fahrradverleih war das Erstaunliche schon unübersehbar: Ein im Vergleich zum Gewohnten gigantischer Fahrradverkehr. An der am stärksten befahrenen Route, der Nørrebrogade, bis zu 43000 am Tag. Im Vergleich: In Tübingen am stärksten befahren ist die Fahrradstraße „Karlstraße“ mit ca. 6000 am Tag.



Bis zu 43000 am Tag. Der KFZ-Verkehr daneben eher gering.

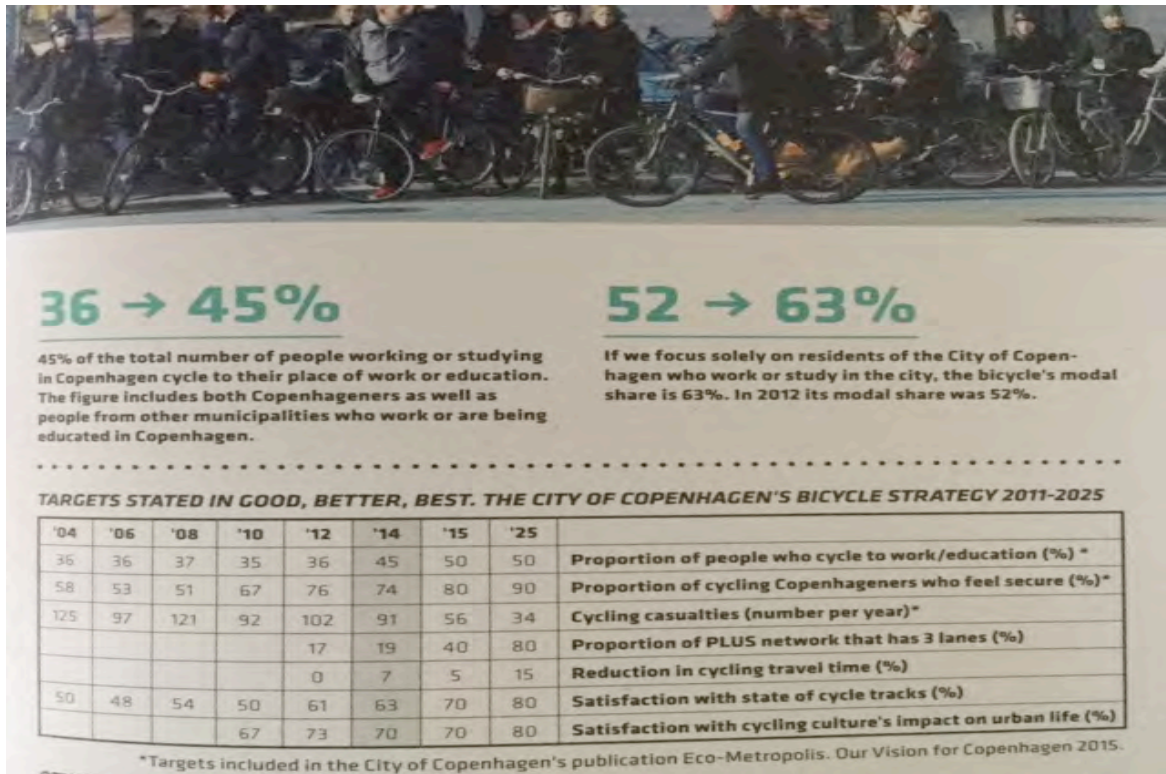


Die Radrouten mit der höchsten Radverkehrsdichte.

Nicht auszudenken, wenn die Radelnden per PKW unterwegs wären. Der Verkehr würde zusammenbrechen.

Interessant: Die Kopenhagener fahren besonders Rad weil es schneller geht, einfacher und billiger ist als mit anderen Verkehrsmitteln!

Die Stadt Kopenhagen hat klare verkehrspolitische Ziele gesetzt: Weiteren Ausbau des Radverkehr auf 50%. Das haben wir im Technischen Rathaus durch den engagierten Vortrag der Chefin des Radverkehrsprogramms, Frau Marie Kästrup und von der Verwaltungsfachfrau für den Ausbau der Cycle Superhighways ins Umland, Frau Anna Garrett, erfahren.

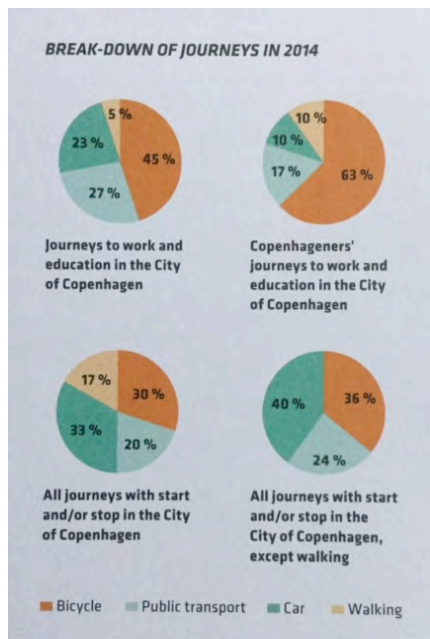


Einige Ziele der Kopenhagener Fahrradverkehrsförderung bis 2025:  
 50 % Radverkehrsanteil im Ausbildungs- und Berufsverkehr.  
 90 % der Radelnden sollen sich dabei sicher fühlen.  
 Reduktion der tödlichen Fahrradunfälle.  
 Ausbau 3-Spuriger Radwege.  
 15% Reduktion der Reisezeit.  
 80% Zufriedene mit dem Zustand der Radwege.  
 80% Zufriedene mit dem Effekt der Radkultur auf das städtische Zusammenleben.



Leihpedelecs mit eingebautem Navi.

Wie in Tübingen ist der Radverkehrsanteil in der City bereits höher. Der Focus der Förderung gilt den Einpendelnden:



Der immer noch hohe KFZ-Anteil von 33 % ist durch Einpendelnde, wenig Durch Auspendelnde verursacht. So gleichen sich die Probleme in Kopenhagen und Tübingen. Auf den Super-Fahrradwegen verkehren inzwischen 20 % ehemalige Autopendler.



Anna Garrett erklärt das System der Super Cyclehighways.

Die Chefin des Fahrradprogramms der Stadt Kopenhagen, Marie Kastrup: „Die Fahrradstrategie wurde im Stadtparlament einstimmig verabschiedet. Der Systemeffekt sorgt für viele Umsteiger vom Auto aufs Fahrrad. Ein Autoparkplatz führt zu 670 Kronen Umsatz im Einzelhandel, 8 Fahrradstellplätze auf gleicher Fläche zu 3040 Kronen!“

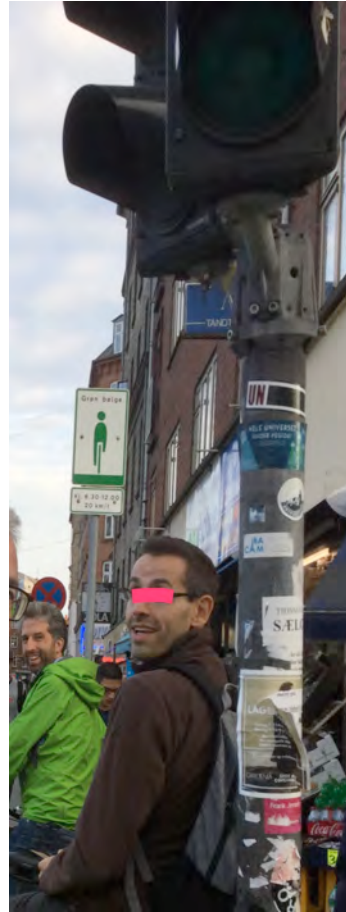


Super-Fahrradweg. Gebaut, um den Anteil der mit dem Rad Einpendelnden zu erhöhen.



Der Praxistest beweist: Auch längere Strecken bis in den komplett neu entstehenden Stadtteil Orestad lassen sich gut bewältigen.





Auf dem Grünen Schild wird eine Grüne Welle für den Radverkehr zwischen 6.30 und 12.00 angezeigt. Gezielte Beschleunigung für Einpendelnde.

Was können wir von Kopenhagen lernen?

Nicht alles. Die Stadt trennt die Verkehrsarten. Das funktioniert nur, weil Kopenhagen sehr breite Straßenräume hat. Es gibt kaum verkehrsberuhigte Bereiche, bei uns ein Erfolgsmodell. Oft gilt Tempo 40, auch in der Kernstadt. Das ist zu gefährlich und nützt nichts für die Verbesserung der Reisezeit im KFZ. Tempo 30 ist besser, denn es sorgt bei stark belasteten innerstädtischen Straßen für mehr Sicherheit bei gleichzeitig weniger Stau. Fahrradstraßen? Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich? Fehlanzeige.

Danach befragt gaben unsere Gesprächspartner an, die Polizei sei sehr konservativ und nicht für Veränderungen zu haben. Schade.

Bei der Bewältigung des Verkehrs aus dem Umland in die Stadt können wir viel lernen: Bevorrechtigte Radrouten, mehrspurig mit dynamischer „Grüne Welle“ Anzeige für Radelnde. Haltegeländer mit Fußruheleiste. Blau eingefärbte Sicherheitsführung über Gefahrenstellen und die Kommunikation per Handzeichen. Man fühlt sich auf dem Rad willkommen. Genug Geld im System zur Verbesserung der Pendlerrouen und die Einsicht von Stadtregierung und Verwaltung, dass sich das lohnt. Das wollen wir auch. Zum Beispiel für die Strecken nach Reutlingen, Unterjesingen, Dusslingen, Rottenburg. So steht es auch in unserem Wahlprogramm.

Und eine grüne Radroute mitten durch die City gibt es in Kopenhagen. Das Pendant wäre der Ammer-Begleitweg!

Als Beispiel für Städtebau radelten wir in den komplett neuen Stadtteil Orestad.  
5 km lang, 600 m breit, gedacht für 20 000 Einwohner und für 60 000 Arbeitsplätze.  
Gut: Zuerst wurde die vollautomatische, Führerlose U-Bahn gebaut, in Orestad fährt sie aufgeständert.



Schlecht: Der Stadtteil wirkt nicht sehr belebt.  
Die U-Bahn hat drei Haltestellen, die durch die Aufständigung umständlich zu erreichen sind. Eine ebenerdige Straßenbahn wäre hier besser mit deutlich mehr Haltestellen.  
Die Architektur ist beeindruckend. Architekten konnten sich selbst verwirklichen, die Wohnungen erzielen Höchstpreise. Durch ein Mega-Einkaufscenter in der Mitte des 5 km langen Stadtteils wird dort der Besucherverkehr konzentriert, der Rest wirkt leider tot. Unsere neue städtebauliche Kultur mit Baugruppen und Erdgeschossen mit öffentlich zugänglichen Nutzungen halte ich für gelungener.

Per Boot ging es dann auf Besichtigungsfahrt:

Ein Highlight der teilweise (30-40%) soziale Wohnungsbau im ehemaligen Hafen: Architekt Soren Nielsen zeigte uns den von ihm entworfenen Wohnkomplex mit abgeteiltem Meerwasserbad, Gemeinschaftshaus und Küche/Grill unter den Arkaden:



Begeistert von Küche (Betontisch hinten links) und Meerwasserbad zeigte sich OB Boris Palmer. Das am Befestigungshaken dünn ausgefranste Seil hielt...

Insgesamt war es eine sehr schöne und aufschlussreiche Reise, die zu später Stunde sogar zu einer geheimen Kopenhagener Erklärung führte, die nicht geheim wäre, wenn darüber berichtet würde...

Christoph Joachim  
Stadtrat AL/Grüne