

Brückenschlag für den Klimaschutz

Der Verkehr gehört zu den größten CO₂-Verursachern, der Ruf nach fahrradfreundlichen Städten wird lauter. Kaum eine Stadt fördert Radler so vorbildlich wie Kopenhagen. Wie sie das macht? Ein Besuch

Von Sonja Frölich

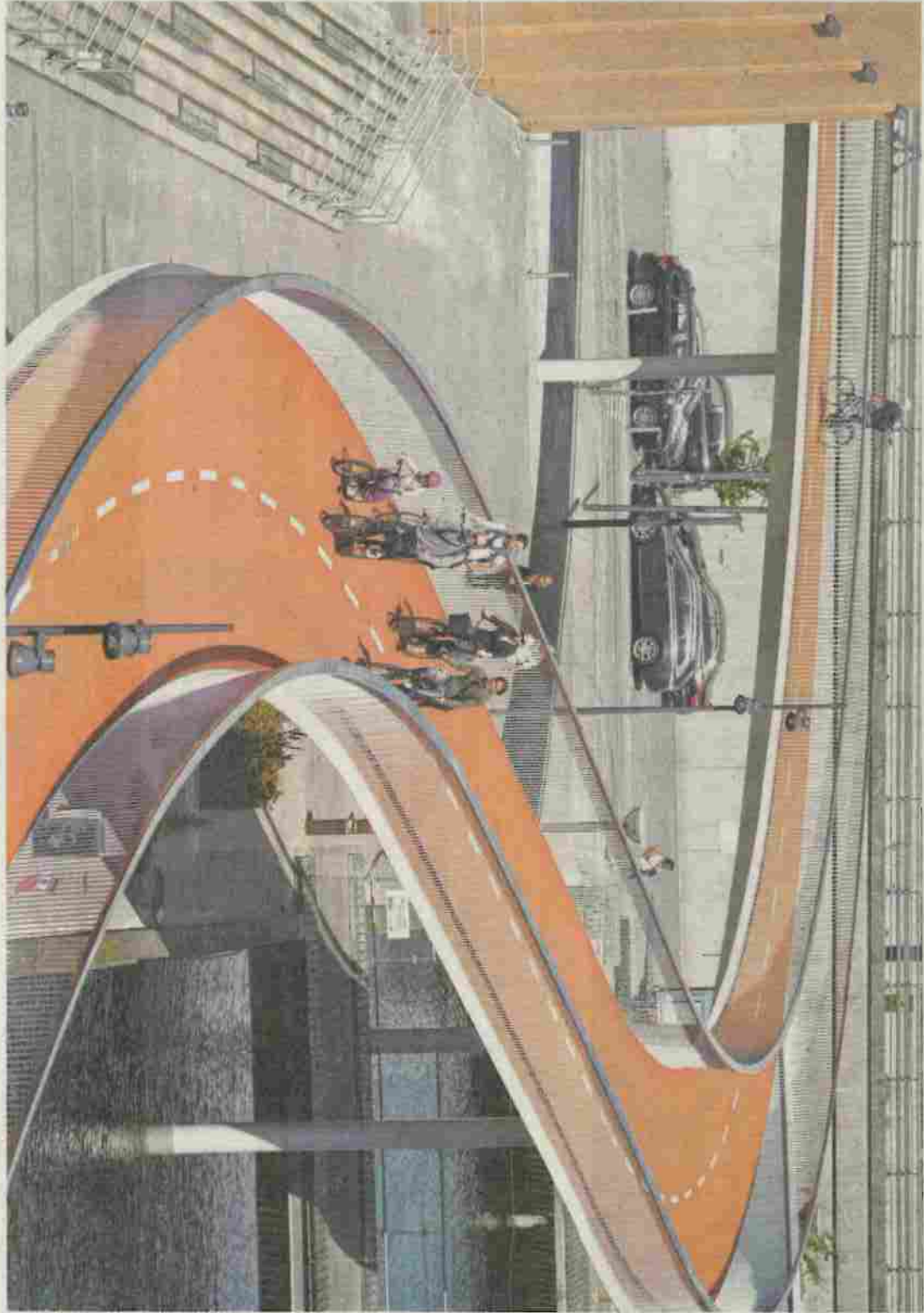
Kopenhagen. Echt schick sieht sie aus, die neue Brücke über dem Kanal im Stadtteil Christianshavn. Mit ihren fünf runden Plattformen, aus denen jeweils ein Mast hervorst, erinnert das Bauwerk des dänischen Künstlers Olafur Eliasson an ein Segelschiff. Jetzt fungiert die „Cirkelbroen“ (zu Deutsch: Bogenbrücke) als Wahrzeichen des Hafens, als Fast- und Aussichtsplattform, als Schwingbrücke für durchfahrende Schiffe, aber vor allem bietet sie erstmals eine durchgängige Verbindung entlang der autofreien Hafenfront – für die geschätzten 5000 Radfahrer und Fußgänger, die dort täglich unterwegs sind.

Fahrradbrücken gibt es in Dänemarks Hauptstadt viele – und für Radler oft mehr Platz als für Autos. Kopenhagen gilt als fahrradfreundlichste Stadt der Welt, inzwischen sogar vor Amsterdam. Sich auf zwei Rädern fortzubewegen, ist hier selbstverständlich. Nach Angaben der Stadt pendelt täglich die Hälfte der Menschen mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Ausbildung. In Deutschland sind das im bundesweiten Durchschnitt lediglich neun Prozent, wie das Statistische Bundesamt erhoben hat. Auch die Fahrradhauptstadt Münster liegt mit gut 30 Prozent Radpendlern noch weit hinter dem Radweltmeister Kopenhagen.

Die Zahlen können sich sehen lassen: In Kopenhagen gibt es fünfmal mehr Fahrräder als Autos, gut ein Viertel der Familien mit zwei Kindern nutzt ein Lastenrad. Alle Kopenhagener zusammen radeln täglich 1,4 Millionen Kilometer. Nur 14 Prozent fahren täglich Auto. Die „Erfolgsschichte“ würde die dänische Hauptstadt gern auf andere große Städte in der Welt übertragen sehen. Mittlerweile ist sogar ein eigener Terminus entstanden: „copenhagennize“. Soll heißen: Mach's wie Kopenhagen und setz aufs Rad.

Skandinavien setzt auf Verkehrswende

Die Weichenstellung der dänischen Hauptstadt ist Teil eines strengen Klimaschutzprogramms, das sich die skandinavischen Länder bis 2025 beziehungsweise 2030 auferlegt haben. Neben dem konsequenten Ausbau alternativer Ener-



Radfahrerparadies Kopenhagen: Durch die dänische Hauptstadt schlängeln sich zahlreiche autofreie Brücken.

Foto: Ursula Bach/City of Copenhagen

gien steht vor allem die „Verkehrswende“ auf der To-do-Liste – weg von klimaschädlichen Verbrennungsmotoren, hin zu Elektromobilität, Bio-Treibstoffen und Fahrradfahren. Innerhalb stammt fast ein Viertel des weltweit ausgestoßenen Kohlendioxids von Autos, Schiffen und Flugzeugen – nach den Prognosen des Weltklimarats IPCC könnte sich der Anteil bis 2050 sogar verdoppeln. Dabei ließen sich gerade die Emissionen des Verkehrssektors deutlich senken, wie zahlreiche Studien zeigen. Neben der Verbreitung von E-Autos und Carsharing sind den Forschern zufolge vor allem Investitionen in die Infrastruktur für Biker nötig. In den skandinavischen Ländern ist vieles davon schon längst in die Tat umgesetzt worden. Tritt Kopenhagen weiter so in die Pedale, werde dies bis 2030 gut 37 Millionen Tonnen CO₂ einsparen, so das erklärte Ziel der dänischen Regierung.

Wer sich in Kopenhagen aufs Rad setzt, fühlt sich tatsächlich wie auf dem roten Teppich. Knapp 400 Kilometer Radwege, einige so breit wie Landstraßen, zum großen Teil durch Bordsteine sowohl von der Straße als auch vom Gehweg ge-

Zu Besuch bei den Stadtplanern in Kopenhagen. Ihr Statement: In nur fünf Jahren können auch Städte wie Berlin und Hamburg genau so eine Fahrradstadt sein wie heute Kopenhagen. „Es braucht aber den Mut und die Entschlossenheit der zuständigen Verantwortlichen“, sagt Marie Kastrup, Leiterin des kommunalen Fahrradprogramms Kopenhagen. Das Wichtigste sei, konsequent Prioritäten für den Fahrradverkehr zu setzen – und zwar, was Platz, Investitionen und Regularien angeht, erklärt Kastrup. Ziel sei es, dem Radfahrer sowohl Sicherheit als auch Komfort zu bieten. „Für eine Mainstream-Fahrradkultur brauchen Sie breite Spuren, auf denen sich jeder sicher fühlt, aber nicht zu sicher, denn dann fehlt die nötige Aufmerksamkeit“, sagt sie. Sie weiß auch: „Dieses Maß zu finden, ist nicht einfach.“

Wer sich in Kopenhagen aufs Rad setzt, fühlt sich tatsächlich wie auf dem roten Teppich. Knapp 400 Kilometer Radwege, einige so breit wie Landstraßen, zum großen Teil durch Bordsteine sowohl von der Straße als auch vom Gehweg ge-

trennt. Grüne Welle für Radfahrer, mit der sich ungebremst über große Straßen schütten lässt. Und muss man doch mal bei Rot halten, sortieren Fußstüben und Geländer für Halt, ohne sich aus dem Sattel erheben zu müssen. Dazu riesige Abstellanlagen, Pumpstationen, selbst kleine Müllimer neigen sich den Radfahrern entgegen. An Brennpunkten sind die Spuren für Radler leuchtend blau markiert. Und um Unfälle durch den toten Winkel zu vermeiden, blinken an gefährlichen Kreuzungen LED-Leuchten auf, sobald sich ein Radfahrer nähert.

Schnellstraßen für Radfahrer verbinden die Stadt mit dem Umland

Billing ist das nicht. 150 Millionen Euro hat Kopenhagen in den letzten zehn Jahren in seine Fahrradinfrastruktur gesteckt. Langfristig soll das dem Ballungsraum mit einer Bevölkerungsdichte von 6862 Menschen pro Quadratkilometer (Berlin: 3891) jedoch Geld einsparen. Die Stadt habe nicht viel Platz, und auf Radwegen könnten mehr Menschen fahren als auf teuren neuen Straßen, so das Argument, mit dem

sich Politiker sämtlicher Couleur überzeugen ließen.

Sorgenkind sei das Umland, sagt Stadtplanerin Sidsel Birk Hjulter und skizziert die wichtigsten Pendlerstrecken auf einer Landkarte. „Von dort fahren immer mehr Menschen mit dem Auto in die Stadt.“ Um dem zu begegnen, arbeitet Kopenhagen mit Hochdruck am Ausbau der „Cycle Superhighways“ – Autobahnen für Fahrradfahrer. Im Ruhrgebiet übrigens heißt das „Radschnellweg Ruhr“, der das schnelle Pendeln ermöglichen soll.

In Dänemark gilt es, 23 Regionen zu vernetzen, 167 Kilometer Strecke sind geschafft, 467 Kilometer das Ziel. Über Verbindungswege sollen Pendler „den ganzen Weg von der Haustür bis zur Arbeit in einem Rutsch fahren können“, wie Stadtplanerin Hjulter sagt. Allerdings wird auch im Zentrum Kopenhagens der Platz für die vielen Radler langsam knapp.

Serie: Zur UN-Klimakonferenz in Bonn vom 6. bis 17. November erklärt die Redaktion die wichtigsten Themen der Verhandlungen.

Seit im Sta durch in d. B. M