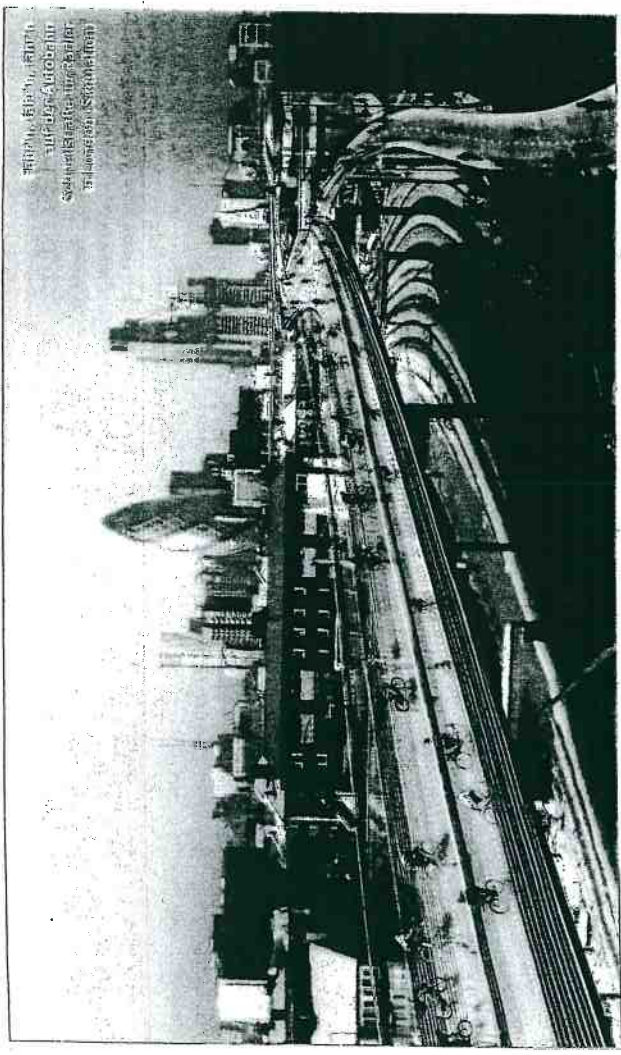


Wirtschaftswache  
30.4.15



# Grüne Welle im Asphalt

**RADEWERKEHRE** | Europas Metropolen entdecken das Zweirad. Und erhoffen sich mehr Lebensqualität und weniger Staus. Der Beginn einer neuen Ära in der urbanen Mobilität.

**B**oris Johnson liebt Großprojekte: Erst hat Londons markiger Bürgermeister erfolgreich die Olympischen Spiele ausgerichtet, jetzt plant er ein Netz von Fahrrad Schnellstraßen durch die britische Metropole. Im März dieses Jahres startete er den Bau der Strecken, auf denen die Londoner künftig von Süd nach Nord und Ost nach West an den notorischen Innenstad-Staus vorbeifahren sollen - eine Kleinstadt-Staus vorbefahren sollen - eine Kleinere Verkehrsrevolution. Eine Milliarde Pfund investiert Johnson, dem Ambitionen auf das Amt des Premierministers nachgefragt werden, bis 2025. „Ich kenne viele, die nie an den Erfolg des Projekts geglaubt haben“, sagte er bei Baubeginn. „Aber es ist passiert, und London wird dadurch besser.“

Das Signal von der Insel ist eindeutig: Dem Zweirad gehört die Zukunft der urbanen Mobilität. Zwar gilt die britische Finanzmetropole als Rad-Entwicklungsland, die nun aufholt, was sie jahrzehntlang versäumt hat. Doch London steht für einen europaweiten Trend: Kommunen entdecken Zweiräder als Vehikel, um ihre Stadt

**Eine Stadt wird lebenswert, wenn sie »im Tempo der Fahrrad-fahrer tickt«**



den täglichen Wegen beträgt bereits 13 Prozent. In besonders fortschrittlichen Städten erreicht er 20 Prozent und mehr.

## VORREITER IM NORDEN

In Kopenhagen fährt fast jeder Zweite mit dem Rad zur Arbeit, zum Shoppen oder zur Schule. Dänemarks Hauptstadt gilt als Vorbild für kluge und nachhaltige Verkehrspolitik. Seit den Sechzigerjahren folgt die Verwaltung dem Ratschlag von Stadtplanern wie Jan Gehl. Das Credo des Architekturprofessors: Eine Stadt sei lebenswert, wenn sie „nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt“. Wenn sich Menschen auf Plätzen und Gassen begegnen könnten, „Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“

Anfangs wurden seine Thesen belächelt, heute gelten seine Ansichten als wegweisend. 1000 Kilometer Radwege führen inzwischen durch die skandinavische Metropole mit knapp 600 000 Einwohnern. Zum Vergleich: Die ähnlich große Stadt Dortmund kommt auf 630 Kilometer. Städtli- »

FOTO: FOSTER + PARTNERS; IONK; SMAN EBEL-BENNING

## Spezial | Stadtplanung

» Die 18 Plätze der Kopenhagener Innenstadt sind autofrei. Der Lohn: Seit drei Jahren erobert die dänische Metropole Platz eins der lebenswertesten Städte der Welt. München schafft es als einzige deutsche Stadt mit Platz acht in die Top Ten.

Kopenhagen investiert dafür viel Geld. 2013 waren es rund zwölf Millionen Euro - doppelt so viel, wie die sechs Mal größere Stadt Berlin ausgibt. Seit 2014 etwa schlängelt sich eine 190 Meter lange Fahrradbrücke aus Stahl in rund sieben Meter Höhe über den Innenhafen. Die „Schlangentrücke“ verkürzt die Fahrzeiten von etwa 41 Millionen Euro. Weitere sechs Brücken beinhalten sich im Bau oder sind geplant.

Auch kleine Innovationen erleichtern das Alltagsleben. Taxifahrer in Kopenhagen erhalten ohne Fahrradträger am Auto keine Lizenz. Mülleimer entlang der Radwege sind so gekippt, dass Pedalisten im Fahren ihren Müll entsorgen können. Straßen mit Kopssteinpflaster ließ die Kommune an Rand auf etwa einem Meter Breite glätten, sodass niemand mehr durchgerüttelt wird.

Auf bestimmten Strecken signalisieren sogar alle fünf Meter LED-Lampen im Asphalt eine grüne Welle. Leuchten sie grün, ist der Radler bei einem Durchschrittempo von 20 Kilometern pro Stunde schnell genug, um die nächste Kreuzung ohne Halt zu überqueren. Erlischt sie, muss er Muskel geben.

## AUTOSTAUS VERSCHWINDEN

Die Kopenhagener Verkehrsdozentin ordnet dem Radverkehr alles unter. Sie strich seit den Sechzigerjahren Jahr für Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplatflächen. „So erobert Radler und Fußgänger die Stadt nicht in einem einzigen brutalen Handstreich, sondern in vielen Trippelschritten“, sagt Gehl, der als 70-jähriger Berater noch gut im Geschäft ist. Ökonomen rechneten aus, dass sich Investitionen in den Radverkehr auszahlen, weil es weniger Staus gibt und die Ausgaben für Gesundheit sinken.

Die deutschen Städte erkennen das Potenzial erst langsam. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) lobt zwar den Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung, der Pilotprojekte fördert und „das Thema auf die Agenda der Verkehrspolitik gesetzt hat“, sagt ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg. „Doch bei der Umsetzung auf kommunaler und städtischer Ebene gibt es Nachholbedarf.“

In dem jüngsten Fahrradklimatbericht des ADFC bekamen nur Münster, Karlsruhe,

**Nur Hannover, Freiburg, Münster und Karlsruhe bekommen gute Noten**



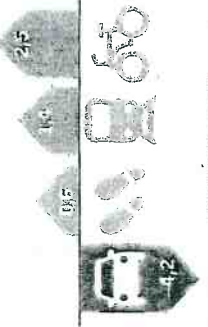
Freiburg und Hannover die Noten „gut“ und „befriedigend“. Alle anderen Städte mit mehr als 200 000 Einwohnern tendieren in Richtung „ausreichend“.

Allmählich bewegt sich aber etwas. In Hamburg hat der neue Senat aus SPD und Grünen gerade erst im Koalitionsvertrag ein konkretes Ziel für den Radverkehr definiert, nämlich einen Anteil der Radfahrer an den zurückgelegten Wegen von 25 Prozent bis 2030. Bislang galt als Zielwert 18 Prozent. München behauptet von sich, „Radhauptstadt“ werden zu wollen, und Berlin peilt einen Fahrradanteil von bis zu 20 Prozent bis 2025 an. Bis dahin wird noch viel getestet: grüne Wellen für Radfahrer, subventionierte Elektrofahrräder für Firmen und neue Abstellmöglichkeiten. „Wir sind noch nicht so weit, dass wir alle Projekte umsetzen könnten“, sagt Burkhard Horn, Leiter der Abteilung Verkehr in der Berliner Senatsverwaltung. „Aber es ist erklärtes Ziel der Stadt, Autoverkehr zu reduzieren und Radverkehr zu erhöhen.“

Anregungen holen sich die Verantwortlichen im Ausland - etwa in Amsterdam und Kopenhagen. Allerdings: „Jede Stadt muss aber selber herausfinden, was zu ihr passt“, sagt Verkehrsplaner Horn. Vorbilder für kluge Infrastruktur gibt es zuhauf.

## Mehr Radler

Wie die Deutschen ihre Wege zurücklegen (Veränderung zwischen 2007 und 2013, in Prozentpunkten)\*



\* Verschleierungen des Anteils an den Wegen pro Tag, ohne Schiff, Flugzeug. Taxi, Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

**Groningen:** Die Universitätsstadt mit 200 000 Einwohnern hat Parkhäuser in Anzeigetafel gebaut, die den Radfahrer zu freien Stellflächen lotsen. Die Parkhäuser wirken hell und freundlich und liegen direkt neben Bus- und Bahnhöfen.

**Eindhoven:** Eine ringförmige Brücke erleichtert es Radfahrern in der südlichen Stadt, eine viel befahrene Autokreuzung ohne Stopp zu überqueren. Der 2011 eröffnete Hovenring gilt inzwischen als architektonisches Meisterwerk.

**Twente:** Die Grenzregion zu Deutschland baut einen 62 Kilometer langen Rad schnellweg, der die Städte Enschede, Almelo und Nijverdal verbindet. Ein Drittel der 80 Millionen Euro teuren Strecke ist bereits gebaut oder befindet sich in Planung.

## RUHRSCHNELLEWEG FÜR RADLER

Nordrhein-Westfalen plant nun ein ähnliches Megaprojekt, von dem sich Befürworter wie ADFC-Chef Syberg eine „positive Signalwirkung“ erhoffen. 2014 präsentierte der Regionalverband Ruhr, ein Netzwerk lokaler Städte und Kreise, eine Machbarkeitsstudie für einen 100 Kilometer langen Rad schnellweg von Duisburg über Essen, Bochum und Dortmund nach Hamm. Kosten: 184 Millionen Euro. Der gesellschaftliche Nutzen soll fünf Mal höher liegen, weil sich täglich etwa 400 000 Pkw-Kilometer einsparen ließen. Kritiker bezweifeln das.

Noch immer lösen solche Vorhaben heftige Reaktionen aus, wie auch ein Projekt in der viel befahrenen Rosenheimer Straße in München zeigt. Die Autolobby opponierte erfolgreich, dass Radfahrer auf der Einfallstraße mehr Platz erhalten sollten. Der Streit schaffte es gar in den Koalitionsvertrag der großen Koalition in München von SPD und CSU. Radwege würden nur „unter der Bedingung“ gebaut, „dass bestehende Parkflächen erhalten werden können.“ Die Fachleute der Stadt fürchteten nun ein unlösbares Dilemma: Es soll zwar mehr Geld für Radwege geben, aber weniger Spielraum für die Umsetzung. Kluge Verkehrsplanung sei so nicht möglich.

Auch in London gab es Widerstand gegen die Pläne des Bürgermeisters. Doch Johnson setzte sich durch - und ebnete so den Weg für neue Ideen. Aktuell diskutiert London über Radwege auf Steilen und sogar über der Themse. Wer die Fluss-Strecke nutzen will, soll 2,50 Euro pro Fahrt zahlen - damit wenigstens ein Teil der Investitionen von 760 Millionen Euro wieder hereinkommt.