



## Fahrradhauptstädte

### Einleitung

Ob Amsterdam oder Kopenhagen, Münster oder Freiburg – es gibt eine Reihe von Städten, die viele Menschen intuitiv als „Fahrradhauptstädte“ bezeichnen würden. Dort prägt das Fahrrad, genau wie zunehmend auch in vielen anderen Städten, das Straßenbild und den Alltag der Bewohner. Ein erstes wesentliches Merkmal von Fahrradhauptstädten ist also mit Sicherheit ein hoher Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen. Doch wodurch wird solch eine intensive Fahrradnutzung hervorgerufen und am Leben gehalten?

Vielfach wird in diesem Zusammenhang der Begriff einer „lokalen Fahrradkultur“ ins Feld geführt. Dieser spiegelt zum einen die über einen langen Zeitraum gewachsenen fahrradfreundlichen Einstellungen und Gewohnheiten in der Bevölkerung wider. Zum anderen verweist er aber auch auf den besonderen Stellenwert des Radverkehrs in der kommunalen Verkehrspolitik und Stadtplanung.

In dieser Ausgabe werden einige Städte vorgestellt, die mit ihrer Politik und Planung eine besonders intensive Radverkehrsförderung betreiben. Nach dem neuen Nationalen Radverkehrsplan 2020 für Deutschland sollte der Blick jedoch nicht nur auf die etablierten „Vorreiterstädte“ gerichtet sein, die seit Jahrzehnten eine professionelle Fahrradpolitik umsetzen, sondern auch auf die „Aufsteiger-Städte“ und die „Einsteiger-Städte“, die erfolgreich zu einer positiven Entwicklung beitragen.

### Fahrradwissen als internationaler Exportschlager

Das Fahrradwissen aus den Niederlanden und Dänemark ist inzwischen ein weltweiter „Exportschlager“, gerade für die schnell wachsenden Metropolen in Lateinamerika und Asien, die sich zunehmend Gedanken über das Fahrrad als Problemlöser gegen Dauerstau und

*Titelbild: Fahrradzähler in Kopenhagen*

### Inhalt

Einleitung 1

Fahrradwissen als internationaler Exportschlager 1

Kopenhagen: eine Hauptstadt des Radverkehrs 2

Houten in den Niederlanden: Fahrrad und räumliche Planung zusammen gedacht 3

Koprivnica in Kroatien: eine aufsteigende Fahrradstadt 3

Kapazitätsprobleme: wie mit dem Fahrradboom umgehen 4

Fazit 4

Erreichbarkeitsprobleme für die marginalisierten Bevölkerungsgruppen machen. Mit der „Dänischen Fahrradbotschaft“ und der „Niederländischen Fahrradbotschaft“ wurden Arbeitsplattformen etabliert, mit deren Hilfe Consultings, Forschungsinstitute der Universitäten sowie staatliche und kommunale Stellen ihre internationalen Aktivitäten koordinieren. So werden Ausstellungen und Fachsymposien organisiert, jeweils unterstützt durch die nationalen Außenministerien und Botschaften, die andere Länder ermutigen, dem Beispiel von Dänemark und den Niederlanden zu folgen.

## Kopenhagen: eine Hauptstadt des Radverkehrs

Kopenhagen ist weltweit als Fahrradstadt bekannt. Zugleich profiliert sich die dänische Hauptstadt als ein weltweites Beispiel einer Metropole auf dem Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität. Der Besucher merkt schnell, wie das Fahrrad den Alltag in der dänischen Hauptstadt prägt: große Mengen abgestellter Räder an allen Ecken, Transport von Gütern, aber auch Kindern in modernen Lastenrädern und regelrechte Fahrradstaus an den Kreuzungen der Stadt zur Rush Hour. Designer für Fahrradmode, Fotoausstellungen und Blogs zum Lebensgefühl Radfahren finden in Kopenhagen großen Anklang.

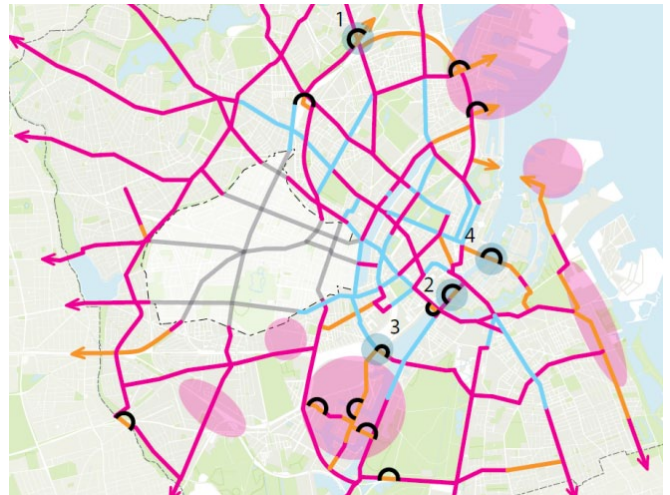


Kopenhagen: Alltagsverkehr auf der Ausfallstraße Norrebrogade

Die städtische Radverkehrsförderung greift diese Philosophie des Radfahrens als Lebensgefühl auf und arbeitet eng mit der lokalen Kreativszene zusammen. Zugleich aber wird eine umfassende, wissenschaftlich gestützte Radverkehrsplanung betrieben. Grundlage der Radverkehrsplanung ist die städtische Radverkehrsstrategie. 2011 wurde eine aktuelle Fortschreibung verabschiedet, die bis 2025 Gültigkeit haben wird. Sie entwickelt die reisezeitorientierte Strategie „Schnell von A nach B“ für den Radverkehr

weiter. Selbsterklärtes Ziel ist darin, die beste Fahrradstadt der Welt zu werden. Der Fahrradanteil auf den Wegen zur Arbeit und Ausbildung soll von heute 35% auf 50% gesteigert werden. Darüber hinaus enthält der Plan weitere qualitative Vorgaben: Gegenüber 2010 sollen die Reisezeiten um 15% reduziert werden, der Anteil jener Radfahrer, die sich im Straßenverkehr sicher fühlen, soll von 67% auf 90% gesteigert werden. Die Zahl schwerer Unfälle soll 2025 um 70% niedriger sein, als 2005.

Auch im infrastrukturellen Bereich bietet Kopenhagen fortschrittliche Planungsansätze. Weltweite Anerkennung haben die Radwege im „Kopenhagener Stil“ erhalten. Sie sind 2 bis 2,5 Meter breit und zeichnen sich, zumeist zwischen Parkstreifen und Gehsteig geführt, durch eine konsequente Separierung vom motorisierten Straßenverkehr aus. Mit der Norrebrogade und der Osterbrogade wurden bzw. werden zwei der wichtigsten Ausfallstraßen fahrradfreundlich umgestaltet.



Grüne Welle für den Radverkehr in Kopenhagen  
Quelle: City of Copenhagen (2011)

Auf der Norrebrogade wurde zum Beispiel nicht nur der Straßenraum zugunsten des Radverkehrs neu aufgeteilt, es wurde darüber hinaus die Ampelschaltungen zu einer „Grünen Welle“ für den Radverkehr angepasst. Kopenhagen ist dicht mit eigenständigen Nachbarkommunen verzahnt, was Kooperation bei der Radverkehrsnetzplanung erfordert. So arbeiten über 20 Kommunen für ein gemeinsames Netz von Rad-schnellverbindungen zusammen, das zu einem „Premiumprodukt öffentlicher Mobilität“ entwickelt werden soll. Das Logo soll in einer Reihe mit dem S-Bahn- und U-Bahn-Logo wahrgenommen werden.

### Zum Weiterlesen

Fietsberaad (2006): Continuous but Integral. The Cycling Policies of Groningen and other European Cities

City of Copenhagen (2010): Bicycle Account 2010

City of Copenhagen (2011): Good, better, best. The Copenhagen's Bicycle Strategy 2012–2025.

City of Amsterdam (2008): Amsterdam paves the way for cyclists

NRVP 2020

Innerhalb der dicht bebauten Stadt Kopenhagen verbindet es als PLUSnet(z) für den Radverkehr (plus für besonders komfortables Radfahren) die Stadtteile. Besonderheit sind die direkten Anbindungen neuer Stadterweiterungen mit Brücken über breite Wasserläufe.

Die angesprochene Lifestyle-Komponente wird in vielfältigen nicht-investiven Maßnahmen aufgegriffen. Ein Schwerpunkt lag in den letzten Jahren auf der 2008 gestarteten Initiative „I bike CPH“. Mit ihr werden alle Aktivitäten der städtischen Radverkehrsförderung unter einem Namen gebündelt: die Außendarstellung infrastruktureller Projekte, Marketing-Kampagnen, Merchandise-Artikel, Veranstaltungen sowie ein Internetportal mit einem Onlineforum für Kopenhagener Radfahrer.

### Houten in den Niederlanden: Fahrrad und räumliche Planung zusammen gedacht

Die Städte mit dem höchsten Fahrradanteil finden sich meist in der mittleren Größenklasse, wo die Distanzen in der Stadt kurz sind. Unter den niederländischen Städten, von denen mehrere im europäischen Maßstab als Fahrradhauptstädte gelten können, sticht eine mittelgroße Kommune im Umland der Großstadt



Houten: Neuer Bahnhof mit 3200 Stellplätzen (oben)  
Radiale Fahrradstraße zum Bahnhof (unten)

Utrecht besonders hervor. Denn die Stadt Houten mit inzwischen ca. 50.000 Einwohnern ist „rund um Fahrrad und Bahn“ entwickelt worden. Hier lässt sich erleben, wie eine Fahrradstadt konsequent zu Ende gedacht aussieht. Zugleich ist Houten eine von mehreren Kommunen im niederländischen Verdichtungsraum der Randstad (Ringstadt), die durch sehr viele Ein- und Auspendler gekennzeichnet.

Das Grundnetz des Radverkehrs läuft aus den Wohngebieten radial auf kürzestem Weg auf das Stadtzentrum mit dem Bahnhof zu, meist auf autofreien Grünwegen und angebauten Fahrradstraßen. Die Erschließung für den Kfz-Verkehr geschieht dagegen von einer Ringstraße außen für einzelne Sektoren der Stadt; dies bewirkt einen relativ geringen Kfz-Verkehr im Zentrum selbst. Die Fahrradverbindungen queren die Hauptstraßen in der Regel mit einer hellen Unterführung und bequemen Rampen.

Mit der großen Nachbarstadt Utrecht ist Houten über Radschnellverbindungen verbunden, außerdem mit dichtem Eisenbahntakt. Der Bahnhof wurde im Jahr 2011 umgebaut und dabei vergrößert. Er enthält eine Fahrradstation mit 3.500 Fahrradstellplätzen – sie fungiert zugleich als lichte Bahnhofshalle rund um die in Hochlage gebauten Bahnsteige.

### Koprivnica in Kroatien: eine aufsteigende Fahrradstadt

Die 33.000 Einwohner zählende Stadt Koprivnica liegt im Nordwesten Kroatiens und kann auf eine lange Fahrradtradition zurückblicken. Trotzdem nahm der Pkw-Verkehr, wie in der ganzen Region, in den 1990er-Jahren deutlich zu, was einen Rückgang des Radverkehrsanteils bedeutete. Durch eine konsequente und strategische Radverkehrsförderung gelang es der Stadt jedoch in den letzten Jahren, mehr und mehr Bewohner zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen. Die Projekte der Stadt basieren auf der „Lokalen Agenda 21“ und verfolgen somit das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen städtischen Mobilität. Wesentlicher Bestandteil ist der Ausbau des Radwegenetzes: im Stadtgebiet wurden 75 Kilometer, im Umland weitere 60 Kilometer Rad- und Fußwege während der letzten Jahre gebaut. Gegenwärtig verfügt die Stadt über zwei Meter Radweg pro Einwohner.

Die Verantwortlichen in Koprivnica arbeiten eng mit regionalen, nationalen und internationalen Partnern zusammen und beziehen zugleich die wichtigen Stakeholder vor Ort in ihre Arbeit mit ein. 2002 gastierte die

Fahrradportal Praxisbeispiel „Bicycle Account“  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2146](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2146)

Fahrradportal Praxisbeispiel „Norrebrogade“  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2152](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2152)

Fahrradportal Praxisbeispiel „I bike CPH“  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2151](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2151)

Fahrradportal Praxisbeispiel „Koprivnica. Town on the Move“  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2129](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2129)

Europäische Woche der Mobilität in Koprivnica. Dies wurde zum Anlass genommen, ein Partnernetzwerk zu gründen, in dem interessierte Stakeholder Vorschläge einbringen, aber auch die Verantwortung für die einzelnen Maßnahmen übernehmen. Insbesondere durch die Verbreitung ihrer „Best Practice“ konnten die Akteure aus Koprivnica wesentlich zur Entstehung eines kroatischen Städtenetzwerks zur Radverkehrsförderung beitragen. Das der Radverkehr für das Leben in der Stadt mittlerweile wieder eine Rolle spielt, zeigen auch das 2005 durch den „Oldtimer Bicycle Club“ errichtete Fahrrad-Monument, sowie ein Freilichtmuseum zum Thema Radverkehr.



Koprivnica: Das Fahrrad prägt den Alltag in der Stadt (oben). Fahrradmonument des „Oldtimer Bicycle Club“ (unten).

## Kapazitätsprobleme: wie mit dem Fahrradboom umgehen?

In vielen Städten können die verantwortlichen Planer ihre Projekte nicht mehr darauf beschränken, die Fahrradnutzung weiter zu steigern. Genauso wichtig ist es dort, die Fahrradmassen zu managen und insbesondere für adäquate Parkmöglichkeiten

im Innenstadtbereich zu sorgen. Vor allem in den niederländischen Städten wurden diesbezüglich innovative bauliche und organisatorische Lösungen gefunden. Die beschriebene Stadt Groningen sah sich mit dem Problem konfrontiert, dass zahlreiche wild geparkte Fahrräder in der Fußgängerzone die Eingänge zu den Geschäften versperrten. Sie richtete daraufhin einen „Roten Teppich“ für Fußgänger ein, der an Tagen mit starkem Einkaufsverkehr für Fußgänger die Ladeneingänge freihalten hilft.

Im baulichen Bereich finden sowohl relativ kostengünstige Lösungen wie per Fahrbahnmarkierung abgegrenzte Radparkflächen und bewachte Abstellplätze (Amsterdam) und mobile Fahrradständer (Groningen) als auch einige gut designte Fahrradparkhäuser, wie die „De Serre“ (dt.: Gewächshaus) in Apeldoorn oder die über dem Wasser schwebende Großgarage am Amsterdamer Hauptbahnhof, Anwendung. Um das Fahrradparken am Wohnort zu erleichtern, trifft die Stadt Vereinbarungen mit den Bauherren neuer Wohnkomplexe.

## Fazit

In den internationalen Fahrradhauptstädten kommt ein breites Spektrum an politischen Strategien und planerischen Ansätzen zur Anwendung. Es lassen sich aber einige zentrale Charakteristika herausstellen, die in vielen dieser Städte zum Erfolg geführt haben. So wird z.B. Radverkehrsplanung als Teil einer integrierten Verkehrs- und Stadtplanung definiert. Dies erfordert aber zugleich konsequente Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs, wie zum Beispiel eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs, Tempolimits oder die Erhöhung von Parkgebühren. Ein solcher Umgang mit dem Themenfeld Radverkehr setzt die entsprechenden organisatorischen Strukturen und eine intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Ressorts voraus. Eine städtische Radverkehrsstrategie bietet hier die Möglichkeit, verschiedene Akteure und Aktivitäten zusammenzubringen. Darüber hinaus gibt sie die Gelegenheit, das Thema Radverkehr in Bezug zu anderen strategisch wichtigen Zielen zu setzen, wie etwa dem Klimaschutz.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema finden Sie in den Ausgaben FoR A-7 Städtevergleich, FoR I-2 Innerstädtisches Parken

**Bildrechte:** Jörg Thiemann-Linden (außer Schema Kopenhagen)

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: [www.nrvp.de/for](http://www.nrvp.de/for)

## Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH  
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin  
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur  
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden, Tobias Mettenberger  
Auflage: 500  
[forschung-radverkehr@difu.de](mailto:forschung-radverkehr@difu.de)