

Thema | Und warum kriegen wir das nicht hin?

Name | KLAUS BONDAM

Beruf | VISIONÄR

Ort | KOPENHAGEN

HIGHWAYS FÜR ZWEIRÄDER

Text | Ulf Pape



„Fahrradsschlange“ nennen die Kopenhagener ihr neuestes Kind, eine millionenteure Fahrradbrücke. Sechs weitere befinden sich im Bau. Auch Dank des ehemaligen technischen Bürgermeisters, Klaus Bondam.

Mal im Ernst, Herr Bondam: Gibt es einen Unterschied zwischen deutschen und dänischen Radfahrern?

BONDAM: Ich will ja nicht pauschalisieren, aber in Berlin sehe ich häufig diese übermotivierten jungen Männer auf Fahrrädern, ich nenne sie „Urban Warriors“.

Klingt gefährlich.

BONDAM: Ja genau, Stadtkrieger. Die donnern mit Helmen und in Schutzmontur über die Gehwege, als wäre das eine Downhill-Strecke im Tiefschnee. Das macht vielleicht Spaß, gehört aber nicht auf einen Weg, auf dem sich auch Fußgänger bewegen.

COPENHAGENIZE – das ist nicht nur ein nettes Schlagwort für die Lösung von Verkehrsproblemen durch Fahrräder in Großstädten. Das beschreibt vor allem die Realität in der dänischen Hauptstadt. In kaum einer anderen City radelt es sich nämlich so angenehm wie dort. 42 Prozent der Städter fahren regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit, Uni oder Schule. Der Direktor des Dänischen Fahrradverbands, Klaus Bondam, erklärt, was die Deutschen von den Dänen lernen können.

Aber zwischen Autos sind Radfahrer auch nicht besser aufgehoben.

BONDAM: Man muss die Straßen einfach so organisieren, dass da Autos, Fußgänger, Kinder und ältere Menschen mit Radfahrern koexistieren können. Ist doch klar, dass ein Weg, den Radfahrer sich mit anderen teilen müssen, ein gewisses Konfliktpotential birgt.

Wie lösen Sie das?

BONDAM: Die Voraussetzung für eine funktionierende Fahrradstadt sind Radwege, die von der Straße und dem Fußweg getrennt verlaufen. Und zwar überall. Man steigt nur dann aufs Rad, wenn man damit sicher und bequem vorankommt.

Wie sieht das in Kopenhagen konkret aus?

BONDAM: Etliche Kreuzungen verfügen über eigene Ampeln für Radfahrer und sind so getaktet, dass die Radfahrer abbiegen können, bevor die Autos grün bekommen, auf einer eigenen Abbiegerspur. Das sorgt für sehr hohe Sicherheit.

Was wird für die Infrastruktur getan?

BONDAM: Die zentralen Knotenpunkte einer Stadt müssen gut erreichbar sein. Wir haben in Kopenhagen die „grøn bølge“ eingerichtet, eine grüne Welle. Da sind Ampeln so miteinander synchronisiert, dass Radfahrer bei einer konstan- >>>

ten Geschwindigkeit von 20 km/h über weite Strecken an keiner einzigen roten Ampel halten müssen. Außerdem entstehen gerade die sogenannten Cycle Super Highways. Auf diesen breiten Strecken gelangen Radfahrer aus den Vororten Kopenhagens zügig in die Innenstadt.

Woher kommt diese Vorzugsbehandlung der Radfahrer?

BONDAM: Dänemark pflegt eine tiefsetzende Fahrradkultur. Das Fahrrad war das Auto der Armen. Außerdem zahlen wir in Dänemark auf den Kaufpreis eines Autos insgesamt 180 Prozent Steuern, eine Zahl, bei der Deutsche einen Herzinfarkt erleiden. Viele Dänen kaufen sich ihr erstes Auto mit Ende dreißig. Deswegen nimmt das Radfahren, das man als Kind gelernt hat, nie ein Ende. Es ist integriert in den dänischen Alltag.

Welche gesamtgesellschaftlichen Folgen hat so eine Fahrradkultur?

BONDAM: Auf einem Laufband im Fitnessstudio treten Menschen auf der Stelle, aber am Ende einer Radtour haben sie ihren Arbeitsplatz oder das Kino erreicht. Das Radfahren ist eine extrem einfache Möglichkeit, sich fit zu halten, und gleichzeitig von A nach B zu kommen. Für jeden Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt wird, spart Dänemark im Gesundheitssektor etwa einen Euro.

Das dürfte sich auch im Bruttosozialprodukt bemerkbar machen.

BONDAM: Genau. Die Zeit, die Menschen im Großraum Kopenhagen auf dem Fahrrad verbringen, erspart der dänischen Wirtschaft pro Jahr rund eine Million Krankheitstage.

Weil Radler gesund bleiben?

BONDAM: Ja, dadurch wird das Radfahren ein Investment. Das bringt

dem Staat mehr Steuereinnahmen. Wenn die Menschen gesund sind, erwirtschaften sie mehr. Für den Großraum Kopenhagen sind das nach Schätzungen der Stadt 200 Millionen Euro im Jahr, und das sind ja wohl keine Peanuts.

Bleibt der häufige Konflikt zwischen Radlern und Autofahrern. Letztere schauen zum Beispiel selten nach hinten bevor sie die Tür öffnen.

BONDAM: Seien Sie nicht pessimistisch. Das ist eine Frage der Kultur und einer der größten Vorteile der Menschheit ist, dass man die Kultur ändern kann. Es ist gerade mal zehn Jahre her, dass am Arbeitsplatz noch geraucht wurde. Heute ist das völlig undenkbar. Wenn man Auto- und Radfahrer richtig anleitet, lernen die miteinander umzugehen. Wir haben hier in Kopenhagen eine der niedrigsten Unfallraten Europas.

Autofahrer umzuerziehen klingt recht mühsam.

BONDAM: Ist gar nicht so schwer. Ich selbst bin an einem einzigen Tag Auto-, Rad-, S-Bahnfahrer und auch Fußgänger. Die Kombination der unterschiedlichen Fortbewegungsarten zwingt mich immer wieder zum Perspektivwechsel. Und der ist sehr lehrreich.

GERADE ENTSTEHEN CYCLE SUPER HIGHWAYS, RAD-AUTOBAHNEN

Der Wechsel vom Auto zu Bahn und Rad führt auch zu weniger Staus in der Innenstadt.

BONDAM: Richtig. Einer der Gründe für Kopenhagens Schönheit und Entspannung ist doch, dass es wenig Autos in der Stadt gibt. Meine Generation schuf in den Achtzigern den Anfang für eine Stadt, die wir neu nutzen wollten. Dazu gehörte ein intelligentes Verkehrskonzept, bei dem der Radfahrer im Zentrum der Planung steht.

In Kopenhagen gibt es ein neues Wahrzeichen der Radkultur: die Fahrradbrücke über den Hafen. Es heißt, es sei die teuerste der Welt.

BONDAM: Der Fun Fact ist: Die vier oder fünf Millionen Euro, die diese Brücke gekostet hat, rechnen sich am Ende. So eine Brücke holt langfristig Autos von den Straßen, und eine Autobahn ist nun wirklich teurer als diese hübsche Brücke. Als das Auto erfunden wurde, war dafür auch kein Platz in den Städten. Da hat die Politik die Städte so umgebaut, dass die vielen Autos darin verkehren können. Nun investieren wir eben wieder ins Rad.

Von der Gesellschaft abgesehen: Was ist der wichtigste Vorteil des Radfahrens für den Einzelnen?

BONDAM: Eine Pause vom Smartphone! Auf dem Fahrrad haben wir die einzige Unterbrechung der ewigen Anruf-, News- und Textschwemme. Außerdem spürt man sich selbst, während man dem Wetter ausgesetzt ist. Das ist doch herrlich.

Was ist Ihr persönlich schönstes Radfahrerlebnis?

BONDAM: Als ich mit drei, vier Jahren Radfahren lernte, entschied mein Vater irgendwann, ich sei jetzt so weit: Die Stützräder kommen weg. Dann gab er mir Schwung, ich geriet in ein leichtes Schlingern, und dann habe ich in die Pedale getreten und nahm Fahrt auf. Das war damals ein Gefühl von großer Freiheit, und die fühle ich heute noch auf dem Fahrrad. 

Ja, mir san mit'm Radl da

VOL. 34

Von wegen nach oben buckeln und nach unten treten. Alles Vorurteile von Leuten, die nie das befreiende Gefühl erfahren haben, ordentlich in die Eisen zu steigen. Eine Radreise-Auswahl der anderen Art.

Lückenschluss: Hamburger Hafen Connection

VOM RIESENBERG in Tschechien übers Elbsandsteingebirge bis nach Cuxhaven an der Nordsee verläuft der Elberadweg entlang des Flusses. Die letzte Lücke in der insgesamt 1200 Kilometer langen Strecke wurde gerade in Hamburg geschlossen. Die neue „Oberhafen Connection“ führt von der Innenstadt in den Hamburger Süden. Von dort lässt sich auf der „Hafenerlebnisroute“ der gesamte südliche Teil des Hamburger Hafens erkunden. In Wilhelmsburg, Rothenburgsort und auf der Veddel drängen sich industrielle Anlagen, Deiche, Kanäle und Containerschiffe zu einer eindrucksvollen Kulisse. Als Ausflugsziel sind diese Teile des Hafens, südlich der Elbe, bis heute ein Geheimtipp. Die meisten Hamburger und Touristen gucken lieber nur von den Landungsbrücken rüber,



ohne den alten Elbtunnel zu nutzen, durch den man von hier mit dem Fahrrad ebenfalls in wenigen Minuten die andere Seite erlangt. Wen es noch weiter zieht, der fährt auf dem Elberadweg bis an die Nordsee zum Wattenmeer.

Guter Antrieb

Wenn Henning Besser sich nicht gerade um die künstlerische Weiterentwicklung der Band Deichkind kümmert, bringt er als DJ Phono in seinen Playlists derartig leichtgängige Klänge zusammen, dass sich das Rad wie von alleine fährt. Vor dem Scheitern, sagt er in einer Selbstbeschreibung, habe er keine Angst. Wenn, dann jubelnd. So einfach ist das. soundcloud.com/djphono

Tour de Force

Mit der App Strava können Radfreaks virtuelle Rennen gegen andere fahren. Die GPS-basierte App schafft Zugang zu zahllosen gespeicherten Strecken rund um die Welt. Weitere Routen lassen sich anlegen. Wer während des Rennens Google Glass nutzt, kann sich direkt auf der Brille anzeigen lassen, wie er sich im Verhältnis zu den Bestzeiten anderer Fahrer schlägt. Oder er malt durch seine gefahrenen Fahrradstrecken virtuelle Figuren in den Stadtplan. strava.com



Industrial Trail

Radtouren müssen nicht zwingend durch den Harz oder an der Mosel entlang führen. Wer lieber Industrieromantik verspürt, begibt sich auf eine Reise durch den Kohlenpott. Auf rund 700 Kilometern führt die „Route der Industriekultur“, teils auf alten Bahntrassen, vorbei an der Jahrhunderthalle in Bochum, dem Gasmuseum Oberhausen und der Zeche Zollverein Essen. Neben den Monumenten der Industrie liegen an der Strecke aber auch Wälder, der Emscher Landschaftspark und die Ufer von Rhein, Lippe und Ruhr. route-industriekultur.de



„Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr.“

ALBERT EINSTEIN
über seine Entdeckung der Relativitätstheorie

Kurzstrecke? Radreise!

AUTO, BAHN ODER FERNBUS? Wer in Deutschland von A nach B reisen will, kommt wohl kaum auf die Idee, mit dem Rad zu fahren. Als Freizeitobjekt wird das Rad gehypt, aber als Verkehrsmittel unterschätzt, glaubt Ulrich Lamm, der eine Homepage betreibt, auf der etliche Karten hinterlegt sind, in denen er in penibler Feinarbeit Verbindungen zwischen deutschen Städten markiert hat. Lamms Motto: Möglichst direkt, viel Asphalt, wenig Autos, nicht zu viele Berge. radweit.de 