

Wie sieht eine fahrradfreundliche Stadt aus?



München zählt als fahrradfreundliche Stadt. Jedoch: Deutsche Großstädte können aus anderen Ländern noch viel lernen.

Im *Copenhagenize Bicycle Friendly Cities Index* kürt ein dänisches Planungsbüro alle zwei Jahre die radfreundlichsten Städte der Welt. Unter den Top 20 liegen immerhin drei deutsche Metropolen: Berlin, Hamburg und München, die es aber auf keinen der vorderen Plätze schafften. Wir haben uns die Top 5 genauer angesehen und festgestellt: Großstädte in Deutschland können noch viel lernen.

Sieger im Ranking 2017 ist **Kopenhagen**, das seit Jahren als Mustermetropole für Biker gilt. Die dänische Hauptstadt hat in den vergangenen zehn Jahren mehr als 134 Millionen Euro in die Rad-Infrastruktur sowie Einrichtungen für Radfahrer investiert – das sind deutlich mehr als 20 Euro pro Einwohner und Jahr. Zum Vergleich: In Berlin, der bestplatzierten deutschen Stadt, sind es aktuell gerade mal vier Euro. Die Ausgaben rechnen sich: In Kopenhagen fahren 62 Prozent der Bürger mit dem Rad zur Arbeit oder an die Universität – mit dem Auto sind nur 9 Prozent unterwegs.

Doch nicht nur die finanziellen Investitionen lassen Kopenhagen aufs Siegertreppchen klettern. Seit zwei Jahren läuft ein innovatives Pilotprojekt, das Radler noch schneller ans Ziel bringt: Das System erkennt Fahrradfahrer und schaltet grüne Wellen. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen warten.

Intelligente Verkehrssteuerung

Auf intelligente Verkehrssteuerung setzt auch das niederländische **Utrecht**, das den zweiten Rang belegt. Das System „Flo“, das auch in Eindhoven im Einsatz ist, misst auf wichtigen Radwegen die Geschwindigkeit der Radler und signalisiert, wie Biker die Grünphase der nächsten Ampel erreichen können: Durch schnelleres oder langsames Fahren. Eine Schildkröte symbolisiert „Bitte etwas

langsamer“, ein Hase „Etwas schneller“. Bei einem „Daumen hoch“ ist im gleichen Tempo weiterzufahren. Das System bringt Radler zwar nicht schneller ans Ziel, vermeidet aber gefühlte Wartezeiten. Darüber hinaus investiert auch Utrecht in die Infrastruktur: Die Zahl der Radstellplätze am Bahnhof Utrecht – aktuell bereits rund 12.000 – soll bis zum Jahr 2020 auf nahezu das Dreifache steigen.

Städte, die sich bei ihrer Entwicklung hin zu einer radfreundlichen Stadt auf ihren Lorbeeren ausruhen, werden abgestraft: Passiert ist das **Amsterdam** – die Stadt gilt zwar als Musterbeispiel für Radfreundlichkeit und stand über vier Jahre an Platz 1. Allerdings hat die niederländische Metropole an Dynamik eingebüßt und landet trotz guter Infrastruktur für Radler nur noch auf Rang 3. Andere Städte haben Amsterdam mittlerweile in Sachen Innovation den Rang abgelassen.

Verbesserte Radinfrastruktur und Innovationen

Auf dem vierten Rang des Index landet **Straßburg**, als beste Stadt Frankreichs. Radfahren hat dort mittlerweile einen Anteil von 16 Prozent am Gesamtverkehr. Die Stadt plant außerdem drei Radschnellwege als Ringe um die Stadt sowie weitere in die Peripherie und in Nachbarstädte. **Malmö** landet unter anderem wegen des *Cykethuset* in den Top 5. Das Wohnhaus ist auf Bewohner ausgerichtet, die bewusst autofrei leben wollen: Statt Pkw-Parkplätzen gibt es Ladeplätze für E-Bikes, eine Luft-Tankstelle sowie eine eigene Fahrradwerkstatt. Wer will, findet auch in seiner Wohnung oder auf dem Balkon ausreichend Platz fürs Rad.

Innovationen wie das *Cykethuset* in Malmö sind zwar im Rahmen einzelner Wohnprojekte machbar, realistischer sind bei der Stadtplanung aber „autoarme“ Wohnkonzepte zum Beispiel im sozialen Wohnungsbau oder für Studenten- und Altenheime, bei denen der übliche Stellplatzschlüssel aufgrund der niedrigen Autobesitzquote deutlich reduziert wird. Wichtig sind dann eine gute ÖPNV-Erschließung und eine hohe Zahl leicht zugänglicher Fahrradstellplätze.

Aus unserer Sicht können eine verbesserte Radinfrastruktur und Innovationen bei der Steuerung des Verkehrs die Attraktivität des Verkehrsmittels Rad erhöhen und Autofahrer zum Umsteigen aufs Rad bewegen. Dadurch werden vor allem auf Kurzstrecken motorisierter Verkehr und Emissionen vermieden.

aus ADAC Newsletter September 2017