



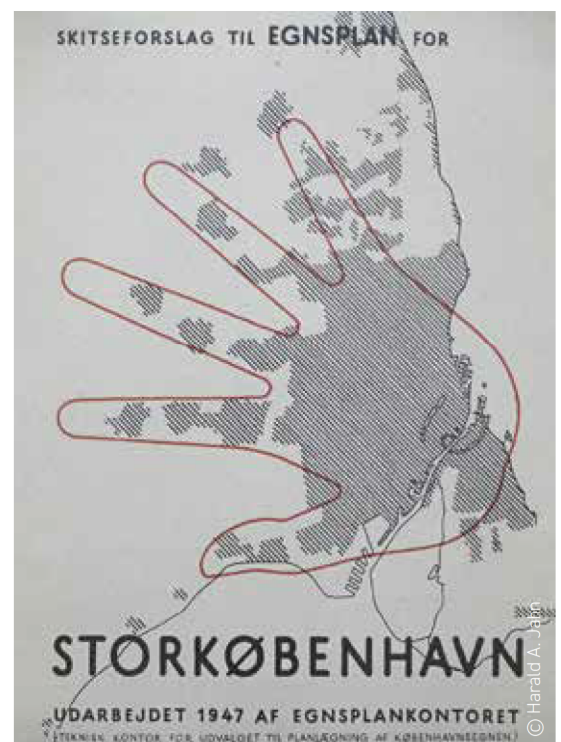
Kopenhagen ist berühmt für seine Fahrrad-Infrastruktur – hier die „Bike Snake“, eine Verbindung über ein Hafenbecken.

Kopenhagen: Hygge oder Highway?

Architektur, Design und eine Verkehrsplanung, die das Fahrrad ins Zentrum stellt – das sind die Aushängeschilder, mit denen Kopenhagen in den letzten Jahren von sich reden machte. Von der UNESCO zur Architektur-Welthauptstadt auserkoren, präsentiert man sich 2023 stolz als nachhaltige Metropole und Arena für Diskussionen über die Zukunft der Städte. Einige aktuelle urbanistische Entwicklungen passen aber so gar nicht zum liebevoll gepflegten Bild der Stadt mit höchster Lebensqualität voller sanfter Fahrradmobilität, glücklicher Menschen und „hyggelig“, sprich gemütlich-behaglicher Stimmung.

Gelegen am Øresund, einer engen Verbindung von Nord- und Ostsee, hat sich Kopenhagen als Hafenstadt entwickelt; das historische Zentrum liegt nördlich des früheren Hafenbereichs, der als breite Wasserstraße die Insel Amager im Süden lange abgeschottet hat. Bis heute verbinden nur zwei KFZ-taugliche Klappbrücken das frühere Hafen- und Arbeiterviertel mit der Altstadt. Ab 1945 entstand mit dem „Fingerplan“ der Versuch, das Stadtwachstum zu strukturieren: Die Vororte der Stadt sollten entlang von fünf Eisenbahnkorridoren wachsen, ähnlich gespreizten Fingern; das historische Zentrum bildet dabei die Handfläche. Die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sollten so kurz wie möglich sein und an den Achsen des ÖPNV liegen. Dieser

Plan ist auch aufgrund seiner visuellen Klarheit bis heute relevant, zuletzt wurde er mit dem „Fingerplanen 2013“ aktualisiert.



Der „Fingerplan“, einprägsamer Grundplan für die Stadtentwicklung.

GERADE NOCH RECHTZEITIG GESTOPPT: DIE ZERSTÖRUNG DURCH STADTAUTOBAHNEN

In den 1960er-Jahren schien die Entwicklung des Kernbereichs stillzustehen, und die Träume der autogerechten Stadt begannen auch in Kopenhagen. Mit einem H-förmigen Autobahngrundnetz durch Dänemark begann die Verkehrstransformation des Landes, und 1958 tauchte mit dem „Søringen“ ein desaströses Stadtautobahnprojekt auf, das einen Straßenring entlang der vier Stadtseen vorsah – eine unglaubliche Idee, die das Naherholungsgebiet und heute begehrte Wohnviertel vernichtet hätte. Glücklicherweise konnte es abgewendet werden, aber innerstädtisch waren bereits Gebäude abgerissen und bestehende Zulaufstraßen verbreitert worden; bis heute ist das Zentrum von überdimensionierten Asphaltflächen dominiert, in den äußeren Bezirken blieben bandförmige Parks und ein sinnloses Stück Highway als Spur zurück. Das Schlachthausviertel neben dem Hauptbahnhof – heute als lebendiger Lokal- und Veranstaltungsbezirk beliebt – wäre einem riesigen Autobahnknoten zum Opfer gefallen, auch der historische Bahnhof wäre verschwunden. Allerdings plante man eine autofreie Innenstadt, von „P + R“-Plätzen sollten Besucher mit der Straßenbahn ins Zentrum fahren. Schon damals war das Fahrrad das typische Transportmittel der Stadt, das aber verdrängt werden sollte – die Radler sollten in den ÖPNV gedrängt werden.

Von 1962 bis 1976 hieß der Bürgermeister ironischerweise Urban Hansen, er war fanatischer Anhänger der Megaprojekte; seine Idee war, ganze Problemviertel abzureißen, und er eliminierte das durchaus moderne Straßenbahnnetz. Von Bürgerprotesten begleitet, köchelten die Autobahnplanungen bis 1973 weiter, bis die Ölkrise dem Ganzen ein Ende setzte. Als sich die Regierung gezwungen sah, einen autofreien Sonntag einzuführen, war der Fahrradanteil am Stadtverkehr auf das All-time-low von 10 % gesunken – nun begann die Trendwende. Eine massive Grassroots-Bewegung entstand, zusammen mit dem Radfahrerverband wurde auf die Politik Druck ausgeübt, und ab den frühen 1980er-Jahren begann die Anlage separierter Fahrradspuren entlang der großen Boulevards. 2001 veröffentlichte die Stadt ihr erstes Fahrrad-Strategiepapier.

Die Auffassung der Straßenbahn 1972 – noch bis 1966 waren 100 neue Düwag-Gelenkwagen angeschafft worden – ist bis heute ein fühlbarer Verlust. Die Busse verkehren auf den Boulevards teilweise ohne Busspuren, die Knotenpunkte wie am Hauptbahnhof sind unübersichtlich, laut und unangenehm. 2002 startete der Betrieb der ersten Metrolinie als Ost-West-Durchmesser, nach der Innenstadt-Querung wendet sich die Trasse nach Süden und erreicht in zwei

Ästen den Flughafen und das Stadtentwicklungsgebiet Ørestad, beide auf der Insel Amager. Seit Herbst 2019 ergänzt eine Ringstrecke das Netz, 2020 kam noch eine kurze Abzweigung zum Nordhafen dazu; zusammen mit der bestehenden S-Bahn erschließt dieses Grundnetz nun den inneren Stadtbereich, die Fußwege bleiben aber weiterhin relativ lang, auch wegen der tief liegenden Stationen. Sie sind alle nach dem weitgehend selben Muster gebaut, ein Betonkasten erreicht die Gleisebene mit ihren Tunnelröhren, in diesem Bahnsteigschacht liegen auch die Rolltreppen. Die kurzen Dreiwagenzüge verkehren automatisch und in dichtem Intervall, Fahrradmitnahme ist möglich; die generelle Fahrgast-Information ist sehr spartanisch, manches (Netzpläne, Anschlüsse, Umgebungspläne) fehlt völlig. Die Hauptlast des Vorortverkehrs trägt aber die S-Bahn, an deren Netzplan mit den fünf ausstrahlenden Linienachsen man gut die Struktur des „Fingerplans“ nachvollziehen kann. Bemerkenswert an den Zügen des „S-Togs“ ist das sehr breite Wagenprofil, das durch kurze Einzelwagen mit geringer seitlicher Kurvenauslenkung realisiert werden konnte: Dem zweiachsigen Triebkopf folgen einachsige Module, die jeweils auf das Vorgängermodul aufsatteln. Die breiten Wagenkästen ermöglichen „3 + 3“-Bestuhlung sowie bequeme Fahrrad-Abteile, die 4- oder 8-teiligen Gliederzüge sind durchgängig.



Autor HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.



Die Wagen der S-Bahn sind extrem breit...



...was sie für den Fahrradtransport attraktiv macht.

Inzwischen weltbekannt ist aber die Fahrradfreundlichkeit der Stadt, und tatsächlich spürt man: Dieses Verkehrsmittel wird hier ernst genommen. Die übliche Bauart der Infrastruktur

sind Einrichtungsradwege entlang der Boulevards; sie sind üblicherweise durch einen Randstein von der Fahrbahn getrennt. Allerdings scheint es, dass sie vor allem zu Lasten der Fußgänger und möglicher Grünstreifen gehen, die MIV-Fahrbahnen wirken weit überdimensioniert, Bäume fehlen überall. Aus diesen Radstreifen nach links abzubiegen ist unangenehm, üblicherweise erfolgt das indirekt per „Hook-Turn“ mit Aufstellung irgendwo zwischen den Fahrstreifen, also eher improvisiert. Auch ist die in Frankreich, Belgien und inzwischen sogar Österreich bekannte „Rechts-bei-Rot“-Regel unbekannt, und an vielen großen Kreuzungen wird der Radverkehr mit der MIV-Rechtsabbiegespur gemischt – ein No-Go in den Niederlanden und wohl nur deswegen möglich, weil die Verkehrsteilnehmer generell rücksichtsvoll unterwegs sind. Dabei verhalten sich die Radfahrer in Kopenhagen sehr regelkonform, Rotlichtverstöße sind deutlich seltener zu beobachten als hier, und bei Radfahrverbot (auf Gehsteigen oder in Parks) wird praktisch ausnahmslos geschoben.



Überraschend: Radverkehr auf der Abbiegespur, wenig Platz für Fußgänger.

WEITERHIN GROSSPROJEKTE

Seit 2000 verbindet die Øresund-Brücke Kopenhagen mit Malmö in Schweden; der Zustrom aus ganz Skandinavien hat zu einem neuen Bauboom geführt, und plötzlich wachsen Hochhäuser rund ums Zentrum, die davor immer mit Hinweis auf die wünschenswerten menschlichen

Dimensionen abgelehnt wurden. Größte Investition ist das Areal von Lynetteholm: Dieses gigantische Projekt einer an der nördlichen Hafeneinfahrt aufzuschüttenden Insel soll die bisherigen Entwicklungen multiplizieren. Platz für 35.000 neue Einwohner und Schutz gegen Sturmfluten aus dem Øresund, geplante Fertigstellung 2070: Für viele Kopenhagener ist sie Symbol für das Greenwashing der Stadtverwaltung, die mangelnde Einbindung der Bürger, die fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen. Die zahlreichen LKW-Fahrten durch die Stadt werden als ebenso bedrohlich empfunden wie die Meeresverschmutzung durch die Aufschüttungsarbeiten, ganz abgesehen von der späteren Verkehrsbelastung durch den neuen Stadtteil: Eine neue Metrolinie und leistungsfähige Straßen entsprechen so gar nicht dem Bild, das Kopenhagen gerne demonstriert. Warum schwärmen also so viele Verkehrsfachleute aus dem deutschsprachigen Raum so begeistert von dem Schlagwort „Copenhagenize!“? Wohl, weil die Stadt für den Radverkehr zwar mehr tut als die hiesigen Städte, den wirklichen Umbau aber ebenso scheut. Der Autoverkehr wird möglichst wenig eingeschränkt, die zu breiten Boulevards werden nicht rückgebaut, die Fahrradfreundlichkeit geht allzu oft zu Lasten der Fußgänger. Das ist auch an den Zahlen ablesbar: Während die Bevölkerung von 2016 bis 2020 um 7 % wuchs, nahm die Menge der KFZ um 12 % zu. Anders als in den Niederlanden, wo die Infrastruktur tatsächlich laufend perfektioniert wird und wirklich den Eigenheiten des Gesamtsystems „Radverkehr“ angepasst wird, sieht die Rad-Infrastruktur in Kopenhagen so aus, wie sie auch hierzulande gebaut wird: Wirklich geändert haben sich die Straßen nicht, sie erhielten nur Fahrradspuren. Das typisch holländische Kreuzungsdesign, die vielen typischen Detaillösungen, die Fußgänger ebenso wie Radfahrer vor dem Autoverkehr bevorzugen, findet man in Kopenhagen ebenso wenig wie in deutschen und österreichischen Städten, die Straßen der Wohnviertel sind von Schrägparkplätzen gesäumt, Rückbau findet kaum statt. Kopenhagen ist damit tatsächlich ein Blick in die Zukunft unserer Städte, allerdings mit geradliniger Fortschreibung der aktuellen Konzepte anstatt echten neuen Denkens, echten Verständnisses für die Bedürfnisse der sanften Mobilität, echten Umbaus zur menschenfreundlichen, nicht autozentrierten Stadt.