

Mobilität als Erlebnis : Kopenhagens Konzepte für den Langsamverkehr

Autor(en): **Müller, Maximilian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **101 (2014)**

Heft 10: **Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515205>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

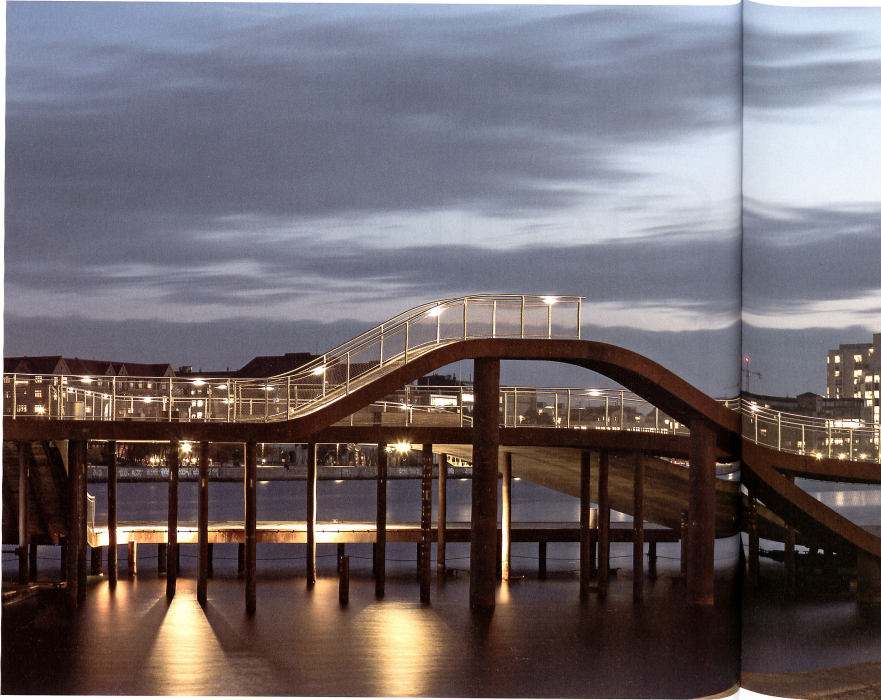
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kalvebod Bolge – die Welle – macht als dreidimensional geschwungene Uferpromenade die Wasserfläche des Innenhafens erlebbar. Bild: George Messaritakis

Quartier: Sydhavnen, Vesterbro
 Bauherrschaft: Stadt Kopenhagen
 Architektur: JDS, Julien de Smedt und Rjar Arkitektiker
 Ingenieure: Sloth Møller, Kopenhagen
 Ausführung: 2011-12

Mobilität als Erlebnis

Kopenhagens Konzepte für den Langsamverkehr



In der dänischen Hauptstadt genießt der Langsamverkehr den Vortritt. Neben den viel gepriesenen Fahrradhighways sind es integrale Verkehrskonzepte, die zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt beitragen und zum gesunden guten Leben verhelfen. Eine Erfolgsstory.

Marie Bruun Yde und
Maximilian Müller

Wie eine futuristische Filmkulisse schlingelt sich Kopenhagens neue Fahrradbrücke, «die Fahrrad-schlange» genannt, in sieben Metern Höhe über den Inneren Hafen und zwischen Gebäuden hindurch – darüber hinweg kurven die Fahrräder, denn die Brücke ist Teil einer wichtigen Verbindung quer durch die Stadt. Die Hafennole darunter, wo zuvor die wachsende Zahl der Radfahrer mit den flanierenden Fußgängern in Konflikt geraten war, wurde durch den Bau entlastet – jetzt geniessen die Radfahrer nicht nur die freie Fahrt, sondern auch die Aussicht auf die Neubauten der Gegend. Verkehrsplanung ist in Kopenhagen nicht nur eine technische Angelegenheit, sondern es geht dabei auch um Aufenthaltsqualität und Ästhetik: Sobald eine neue Verkehrsverbindung Unterhaltung und Erlebnis verheisst, wird gerne auch etwas mehr Zeit eingeplant. Das sagt jedenfalls Andreas Röhl, Leiter der im Januar 2014 geschaffenen Abteilung für Mobilität und Stadtraum der Stadt Kopenhagen, und verweist auf die nahe gelegene Kalvebod Bolge, eine spektakulär gewellte Hafennole von JDS (Julien de Smedt) am Inneren Hafen. Für sie nehmen Fußgänger und Radfahrer gerne einen Umweg in Kauf.

Das Fahrradwunder

Kopenhagens Stadtraum hat sich im neuen Jahrtausend verändert: Strassen und Parkplätze sind zu Radwegen, Trottoirs und Plätzen geworden. Fahrradstrecken werden durch neue Übergänge lückenlos verbunden und brachliegende Gewerbeflächen für den langsamen Verkehr umgenutzt. Das Resultat sind zugänglichere öffentliche Stadträume, in denen man sich schnell und sicher unmotorisiert bewegen kann, und die auch zum Aufenthalt einladen.

In Kopenhagen wird heute ein Drittel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit hat die Stadt zusammen mit Amsterdam den weltweit höchsten Anteil des Zweirads am Gesamtverkehr. Schon 2008 fühlten sich 51 Prozent der Radfahrer sicher im Verkehr, bis 2012 ist dieser Anteil auf 76 Prozent gestiegen. Über ein Viertel aller Familien mit Kindern verfügen über ein Lastenfahrrad, oft anstelle eines Autos. Die Fahrradkultur ist in Kopenhagen zu einem Lebensstil und zum kulturellen Merkmal der Stadt geworden. Mit der Strategie vom «Leben zwischen Häusern» des dänischen Altleisters der Stadtplanung Jan Gehl ist die Rückeroberung der Städte durch Fußgänger und Radfahrer nach der Invasion der Autos in den 1950er Jahren sogar zu einem Exporterfolg geworden.

Fahrradstrategie

Kopenhagener wählen heute bevorzugt das Fahrrad, weil es die schnellste, aber auch leichteste, billigste und gesündeste Variante der Fortbewegung ist. Neben der flachen Topografie und den breiten Strassen ist es die Strategie der Stadt Kopenhagen, die dem Fahrradverkehr zum Durchbruch verhalf. Die Technik- und Umweltafelung der Stadtplanung hat seit 2002 eine koordinierte Strategie für Parkflächen, den öffentlichen Raum, Auto- und Radverkehr im Hinblick auf eine faire Raumaufteilung der öffentlichen Bereiche ausgearbeitet und umgesetzt.

Hinter dieser Strategie steht viel empirische, rechtliche und verkehrsökonomische Forschung zu den Vorteilen und Potenzialen des Fahrradverkehrs. Sie umfasst Untersuchungen zu Bewegungsmustern von Passanten, Verkehrszählungen und Messungen der Raumaufteilung zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern sowie Analysen der Konflikte, die zwischen diesen bestehen. Es liess sich zeigen, dass Investitionen in den Langsamverkehr in gesamtwirtschaftlicher Betrachtung rentabler sind als der Bau von Autostrassen. Die Verwaltung der Stadt arbeitet interdisziplinär über traditionelle Fachgrenzen hinweg zusammen und kooperiert eng mit den umliegenden Gemeinden. Die Projektleiterin der Abteilung «Verkehrsplanung und grüne Mobilität», Maria Wass-Danielsen, spricht darüber, wie sich die Verwaltung mit dem Radfahren als übergreifendes Thema beschäftigt, das Umwelt, Nachhaltigkeit, Gesundheit und Lebensqualität gleichermaßen betrifft. Dadurch wird das Radfahren zum politischen Programm: Es fördert die Gesundheit und

Cykelstangen – die Veloschlange – ist Teil einer großräumigen Fahrradverbindung durch die Stadt und trennt den Motorverkehr vom Fußgängerbereich der Hafenpromenade.
Bilder: Dissing + Weitting

Quartier: Sydhavnen, Vesterbro
Bauherrschaft: Stadt Kopenhagen
Architektur: Dissing + Weitting
Ingenieure: Rambøll
Ausführung: 2013–14



die Lebensqualität und hilft, Strassenkosten zu sparen. Und es unterstützt auch das Ziel der Stadt, bis 2025 insgesamt CO₂-neutral zu sein. Hauptelemente zur Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur sind einerseits die «Strogader», – verkehrsberuhigte Hauptstrassen, auf denen der öffentliche Verkehr, die Fußgänger und Radfahrer vor dem motorisierten Verkehr den Vorrang haben, und andererseits «Supercykelstier» – lange und schnelle Fahrradrouten, die wichtige Knotenpunkte hindernisfrei verbinden und auch alternative ruhige Routen mit einschliessen.

Pilotprojekt Sønder Boulevard

Eines der ersten grossen kommunalen Projekte zur Verkehrsberuhigung, das eine bessere Stadtlandschaft mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen und einen ganzen Stadtteil attraktiver machen sollte, war schon 2006 der Sønder Boulevard in Vesterbro. Auf einer Strecke von 1,3 Kilometern wurde eine breite Verkehrsstrasse zu einem Park umgebaut. Um den bestehenden Rasenstreifen in der Strassenmitte zu verbreitern, hob man zwei Fahrschienen auf. Geschwindigkeitsbegrenzungen und Bodenschwellen haben dazu geführt, dass die Strasse sehr viel weniger häufig befahren wird. Das Landschaftsarchitekturbüro SLA schuf in der Strassenmitte eine langgezogene Parkanlage, die abschnittsweise mit Bäumen und Wiesen, mit Sportfeldern, Spielplätzen und weniger definierten, zur allmählichen Aneignung durch die Bewohnenden bestimmten Flächen belegt ist. Die Umgestaltung lässt den Grossstadtboulevard des 19. Jahrhunderts wieder aufleben, der zum Flanieren einlud.

Rem Koolhaas' Kritik an dem durchdesignten öffentlichen Raum der heutigen Zeit lässt die Frage aufkommen, inwieweit der Sønder Boulevard in seiner nahezu perfekt organisierten Form nicht die erlebnisreichen, zufällig gewachsenen Elemente des Stadtraums zerstört hat. Doch gerade an warmen, sonnigen Nachmittagen wird der grüne Streifen des Boulevards intensiv genutzt und bezeugt den gelungenen Prozess aus Veränderung und Design. Der Sønder Boulevard markiert den Fokus und die Vorgehensweise der Kopenhagener Stadtplanung und gilt deshalb als Pilotprojekt für viele neuere Entwicklungen. Das Projekt basiert auf der Analyse eines gesamten Stadtteils, die den Verkehr nicht isoliert betrachtet, sondern auch auf soziale Quartieraufwertung und sogar den Umgang mit der Drogenproblematik eingeht.



Nørrebrogade, die Ausfallstrasse durch das Nordquartier, wurde auf zwei Spuren reduziert. Für Fußgänger und Radfahrer wurde viel mehr Platz geschaffen. Im Bild die provisorische Umgestaltung.
Bild: Ursula Bach, Stadt Kopenhagen

Quartier: Nørrebro
Bauherrschaft: Stadt Kopenhagen
Architektur: Møller og Grønberg
Ingenieure: COWI
Ausführung: 2008–2016



Eines der interessantesten und aktuellsten Umbauprojekte Kopenhagens betrifft die noch vor kurzem sehr stark befahrene Nørrebrogade, eine Einfallstrasse, die von Nordwesten ins Stadtzentrum führt. Ziel waren Verbesserungen für den intensiven Fahrradverkehr und gleichzeitig mehr Raum auf den Trottoirs. Denn schon vor dem Umbau standen den 17 000 täglich verkehrenden Autos doppelt so viele Radfahrer und ebenso viele Fußgänger gegenüber, die sich gegenseitig in die Quere kamen. Die Neuplanung erfolgte im Dialog mit der Quartierbevölkerung, und mit einer Pilotphase wurden ab 2008 die Auswirkungen getestet. Der Masterplan des Architekturbüros Møller og Grønberg und der Ingenieure COWI wird bis 2016 abschnittsweise baulich umgesetzt.

Langsamverkehr bevorzugt

Die Strasse ist für Autos nun nicht mehr durchgehend befahrbar. Entlang dem gesamten Strassenzug werden die bisherigen Radwege zum Trottoirbereich geschlagen, der mit Bäumen und Bänken aufgewertet wird. Für die über 30 000 täglich passierenden Radfahrer wurde eine grüne Welle eingerichtet. Als eine deutliche Erleichterung wird die neue Raumaufteilung mit bis zu dreispurigen Radwegen empfunden, die verschiedene Geschwindigkeiten, Nebeneinanderfahren und sicheres Überholen zulassen. Der Autoverkehr hat sich durch diese Massnahmen halbiert, und auch in den umliegenden Strassen hat der Autoverkehr leicht abgenommen – der Radverkehr dagegen nahm um 20 Prozent zu.

Heute gehört die Nørrebrogade zu den Strassen in der Stadt, auf denen sich am meisten Menschen aufhalten. Besonders ihr Auftakt, die Brücke Dronning Louises Bro, eine wunderschöne Verbindung über die Seen zwischen der Innenstadt und den Wohnvierteln, scheint nach der Umgestaltung wie verzaubert und ist zu einem Symbol für die Verbesserung des Stadtraums geworden. Der neu gewonnene Raum und die veränderte Atmosphäre haben dazu geführt, dass die Trottoirs als Orte zum Verweilen wahrgenommen und vielfach genutzt werden.

Seeroute als grüner Ring

Seit 2008 plant die Stadt Kopenhagen 28 Fahrradlinien (Supercykelstier), die sich zu einem 500 Kilometer langen Netz verdichten. Die Routen verbinden die Vorstädte mit dem inneren Stadtkern und werden teilweise unabhängig vom existierenden

Strassennetz geplant. Diese Art von Verkehrsringen ist wichtig, um das gesamte Potenzial der Radialrouten ausnützen zu können. Die Seeroute, ein 7 Kilometer langer Radweg, kreuzt die radialen Ausfallstrassen des Kopenhagener Masterplans aus dem Jahr 1947. Sie verbindet Österbro im Nordosten mit der Innenstadt und der südlichen Vorstadt Amager und wird derzeit ausgebaut. Der Radweg verläuft teilweise entlang von hochfrequentierten Strassen, teils durch kleinere Strassenzüge oder auch auf eigenem Trasse und passiert dabei mehrere wichtige Verkehrsknotenpunkte. Ein Grossteil der Strecke verläuft entlang ruhiger und landschaftlich reizvoller Umgebung am Wasser – daher der Name. Der pittoreske Weg entlang dem Kranz der «Seen», die die Innenstadt im Norden abschliessen, wurde schon 2008 für Radfahrer geöffnet. Seitdem wird daran gearbeitet, die Route stetig zu verbessern, besonders hinsichtlich der Fahrqualität. Hierunter fallen die Verbreiterung des Radwegs, der Bau von Rampen und Unterführungen sowie die Schliessung von Lücken in der Route.

Der neueste Teil der Seeroute ist die anfangs erwähnte «Fahrradschlange»: Die elegant geschwungene, aber funktionale Fahrradbrücke komplettiert die Route in den Süden der Stadt, indem sie die Verbindung über den Innenhafen zwischen Islands Brygge und Dybbelsbro herstellt. Gleichzeitig inszeniert sie das Erlebnis der Bewegung durch den Stadtraum – der Weg wird selbst zum attraktiven Ziel.

Von Strasse zu Stadt

Das Projekt der «Fahrradschlange» symbolisiert Kopenhagens Bemühen um einen positiven, nachhaltigen und bürgerorientierten Umgang mit urbanem Raum. Mit diesen Zielen steht Kopenhagen zwar nicht allein, aber hier wurde aus dem theoretischen Anspruch ein realer Paradigmenwandel, der sich im Stadtraum materialisiert. Die Praxis der Stadt Kopenhagen in der Stadtplanung ist auf der einen Seite sehr pragmatisch: Designhandbücher für die Organisation unterschiedlicher Verkehrssituationen werden kontinuierlich weiterentwickelt und bauliche Eingriffe über längere Zeiträume laufend justiert. So kann es sein, dass Abkürzungen für Radfahrer offiziell etabliert werden, wenn sich diese an bestimmten Stellen als regelwidriges Verhalten gehäuft haben. Diese pragmatische Politik ordnet sich jedoch in eine konsequente Gesamtstrategie zur Verbesserung der Lebensqualität der Stadt insgesamt ein. Die Förderung

Sender Boulevard: Ein Quartierpark mitten auf der Strasse. Spielplätze, Ruhezonen und freie Flächen wechseln sich ab.
Bild: SLA (2006)

Sender Boulevard
Quartier: Vesterbro
Bauherrschaft: Stadt Kopenhagen
Architektur: SLA
Ingenieure: Hansen & Henneberg
Ausführung: 2005-06



Superkilen: Der farbige Quartierpark thematisiert die multikulturelle Lebenswelt des Quartiers Nørrebro. Bilder: Hanns Joosten

Quartier: Nørrebro
Bauherrschaft: Stadt Kopenhagen und Realidania
Architektur: BIG Architecture, Superflex und Topotek1 (Berlin)
Ingenieure: Lemming & Eriksson
Ausführung: 2012



des Langsamverkehrs und der Qualität der öffentlichen Räume ist ein Arbeitsschwerpunkt der Verwaltung, der quer über alle Parteien hinweg Unterstützung genießt. Laut Andreas Røhl ist das alles infolge einer seit langem verankerten Fahrradkultur möglich geworden: Nach der Eroberung der Städte durch die Autos in der Nachkriegszeit wurde schon seit der Ölkrise das Fahrrad als Fortbewegungsmittel im Stadt- raum neu entdeckt. Kopenhagens Wegmarken dieser Entwicklung waren in den 1970er Jahren der auto- freie Freistaat Christiania und Demonstrationen für bessere Radfahrbedingungen – heute mobilisiert der Langsamverkehr buchstäblich Mehrheiten.

Der kritische Hinweis, dass die designbewusste Umgestaltung öffentlicher Räume auch Trends zur Gentrifizierung stärkt und zu einer allzu homogenen Stadt der Latte-Macchiato-Trinker führen könnte, sollte in der zukünftigen Stadtplanung bedacht wer-

den. Für eine generelle Änderung am soziokulturel- len Transformationsprozess sieht Røhl aber keine Notwendigkeit. Er betont, dass das Erkennen der Relevanz der Fahrradkultur nicht das Ziel an sich, sondern lediglich das Mittel zur Schaffung einer bes- seren Stadt sein kann. —

Marie Bruun Yde ist Kulturwissenschaftlerin mit Schwerpunkt Stadtentwicklung und Forschungs- koordinatorin am Institute for Sustainable Urbanism an der Technischen Universität Braun- schweig. Sie lebt in Berlin.

Maximilian Müller ist Architekt. Nach Tätigkei- ten in Rotterdam und Kopenhagen arbeitet er jetzt in Berlin. 2009–2012 war er wissenschaft- licher Mitarbeiter an der Technischen Universität Braunschweig.

Aus dem Dänischen von Janine Tuechsen



Résumé

La mobilité comme expérience Le concept de Copenhague pour la mobilité douce

Copenhague est aujourd'hui déjà, avec Amsterdam, la ville avec la plus grande part de vélo dans le trafic global, et cette part doit encore augmen- ter. Un réseau de pistes cyclables rapides et sûres (Supercykelstier) relie les quartiers entre eux et avec la périphérie. On y cultive sciemment le design et le plaisir de rouler à vélo: le nouveau «serpent de vélo», un pont galbé construit dans le port intérieur comble une lacune importante sur la «Sørute» (route des lacs) qui relie le nord et le sud de la ville et offre des vues imposantes sur ce nouveau quartier. A Copenhague, on a transfor- mé de nombreuses routes principales à grand trafic en «Strøggader» de telle sorte que les transports publics, les cyclistes et les piétons aient clairement la priorité, comme actuellement sur la Nørrebrogade. Le trafic automobile y a été divisé par deux; les cyclistes y roulent confortablement l'un à côté de l'autre et s'y croisent, – et les piétons ont droit à des trottoirs plus larges qu'avant. Les transfor- mations donnent l'occasion à d'impressionnants réaménagements des espaces publics – car à Copenhague, on ne se préoccupe pas seulement de la circulation, mais, plus globalement, de la qua- lité de séjour en ville.

Summary

Mobility as an Experience Copenhagen's concepts for slow traffic

Together with Amsterdam Copenhagen is the city with the highest percentage of bicycles as part of the total traffic volume and the aim is that this figure should continue to grow. A network of fast and safe bike highways (Supercykelstier) connects the different districts with each other and the centre with the suburbs. Particular attention is paid to design and the cycling experience. The new "Bike Snake", a curving bridge near the inner port, closes an important gap in the "Sørute" (lake route) that connects the north and south of the city and offers impressive views of the areas of new buildings. Many busy main streets in Copen- hagen are being rebuilt as "Strøggader" to give clear priority to public transportation, bicyclists and pedestrians; Nørrebrogade is one recent ex- ample. Here the volume of motorised traffic has been halved; cyclists now pedal comfortably alongside or past each other – and the pedestrians can avail of pavements that are wider than they used to be. The adaptation works lead to the im- pressive redesign of public spaces – because in Copenhagen the issue is not just traffic alone but the overall quality of the city as a place to live in.