

# Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs



## Erfahrungen aus Kopenhagen, Dänemark



Radwegbenutzungspflicht: Ja  
Diskussion über Radwegbenutzungspflicht: Nein

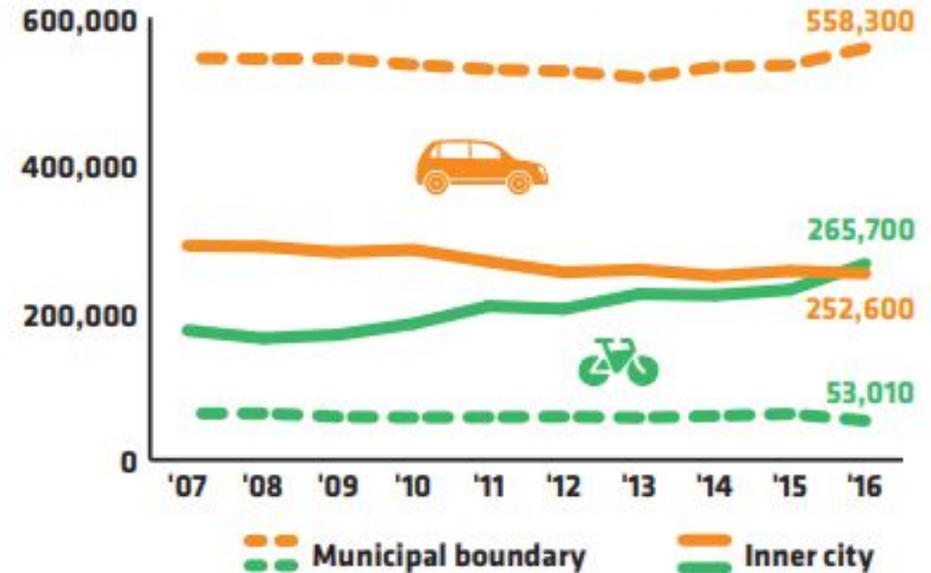
# Radverkehr in Kopenhagen 1970-2016

Number of bicycle trips



NUMBER OF BICYCLE TRIPS TO/FROM THE INNER CITY FROM 6:00 AM TO 6:00 PM ON WEEKDAYS

TRIPS ACROSS THE INNER CITY AND THE MUNICIPAL BOUNDARY



# Raddemonstration in Kopenhagen 1979



# Raddemonstration in Kopenhagen 1979



Ich war dabei!

Selbstpräsentation:

Mitglied Dänischer Radfahrer Verband 1972

Ehrenamtliches Mitglied 1976

Geschäftsführer 1986-2000

Berater 2000-

# Radverkehrsverwaltung 1977-heute

Damals:

Stadt Kopenhagen und seine Einwohner hatten wenig Geld  
Politiker (von links) für Radverkehrsförderung  
Beamte sehr skeptisch

Heute:

Stadt Kopenhagen und seine Einwohner haben viel Geld  
Politiker alle (mehr oder weniger) pro Radverkehr  
Sonderabteilung in Stadt Kopenhagen für Fahrradförderung  
Beamte im generell sehr positiv

(und sogar: Ex-politiker in Lobbyarbeit für Fahrradförderung)

# Planung...

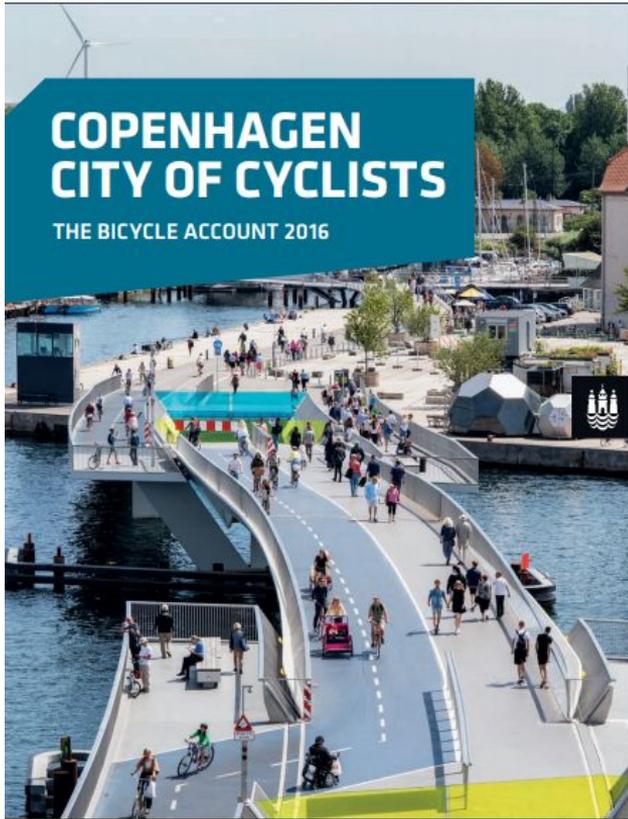
	<b>Öffentlichkeit</b>	<b>Realisierung</b>
Pläne von NGOs	ja	nein
Pläne von Stadt ohne Budget und/oder politische Unterstützung	ja	nein
Pläne von Stadt mit Budget und politische Unterstützung	ja	<b>ja</b>

# Erfolgsmatrix

	<b>Beamte gegen</b>	<b>Beamte pro</b>
<b>Politiker gegen</b>	kein	nur wenig
<b>Politiker pro</b>	nur wenig	<b>Erfolg</b>

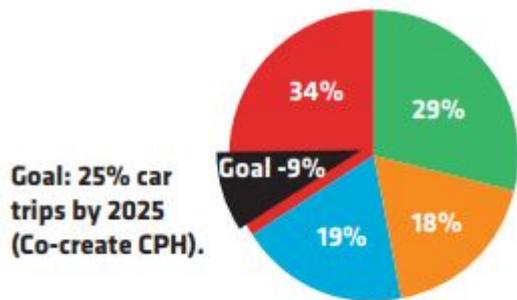
“Beamter/innen gegen”: Fehlende Kenntnis und Ausbildung

# Dokumentation und Ziele

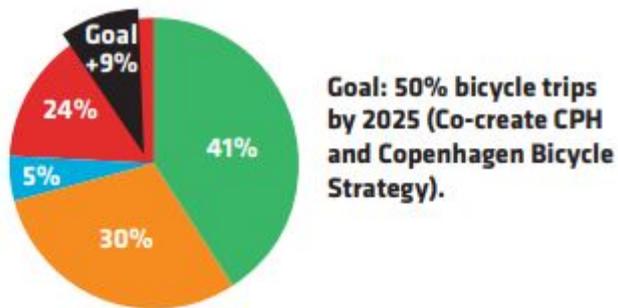


Fahrradrechnung  
alle zwei  
Jahre,  
Fahrradbericht  
jedes Jahr.

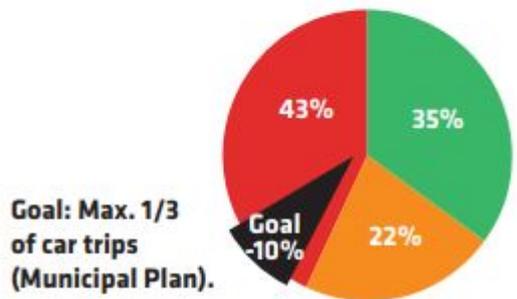
## DISTRIBUTION OF TRIPS 2016 IN RELATION TO POLITICAL TARGETS



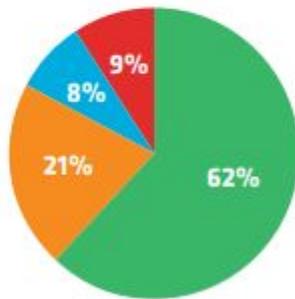
All trips with start and/or stop in the City of Copenhagen.



Trips to work and education in the City of Copenhagen.



All trips with start and/or stop in the City of Copenhagen, pedestrians excepted.



Copenhageners' trips to work and education in the City of Copenhagen.

Car

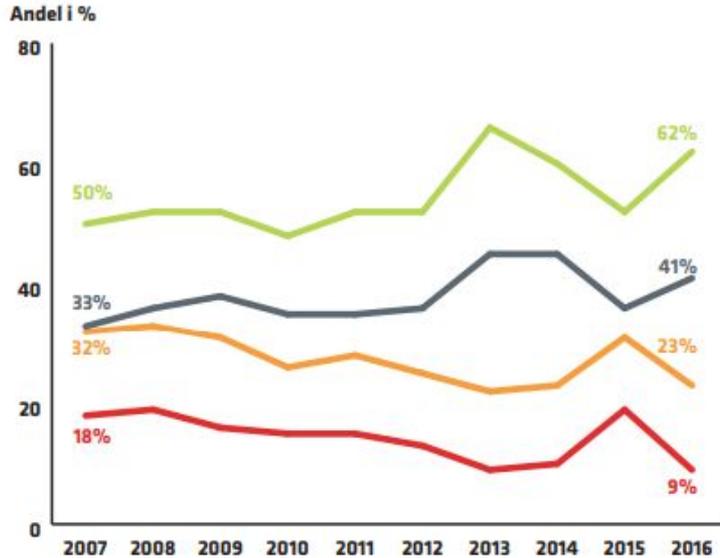
Public transport

Walk

Bicycle

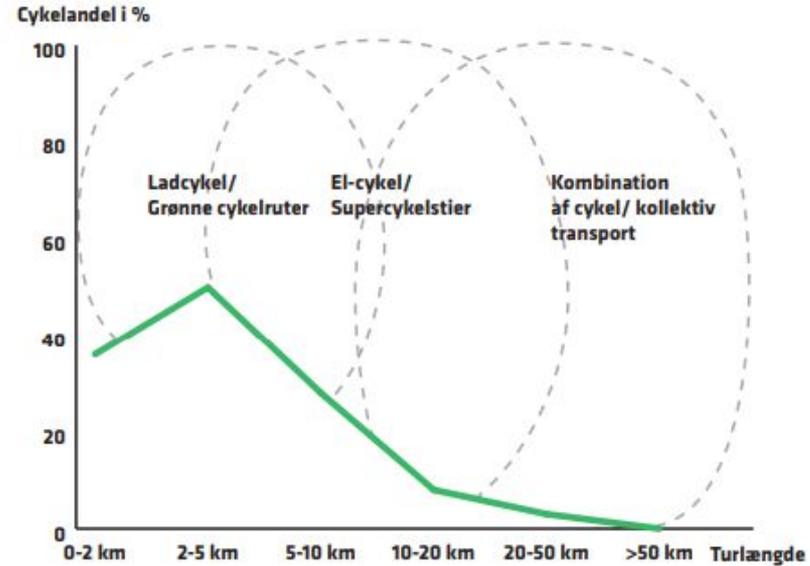
Quelle: Fahrrad-rechenschaft 2016.

## Fahrrad- und Autoanteil für Wege zu und von Arbeit und Ausbildung in Kopenhagen 2007-2016



- F** — Cykelandel til arbejde og uddannelse, københavnere  
 — Cykelandel til arbejde og uddannelse, alle pendlere  
**A** — Bilandel til arbejde og uddannelse, københavnere  
 — Bilandel til arbejde og uddannelse, alle pendlere

## Versetzungspotential versus Abstand

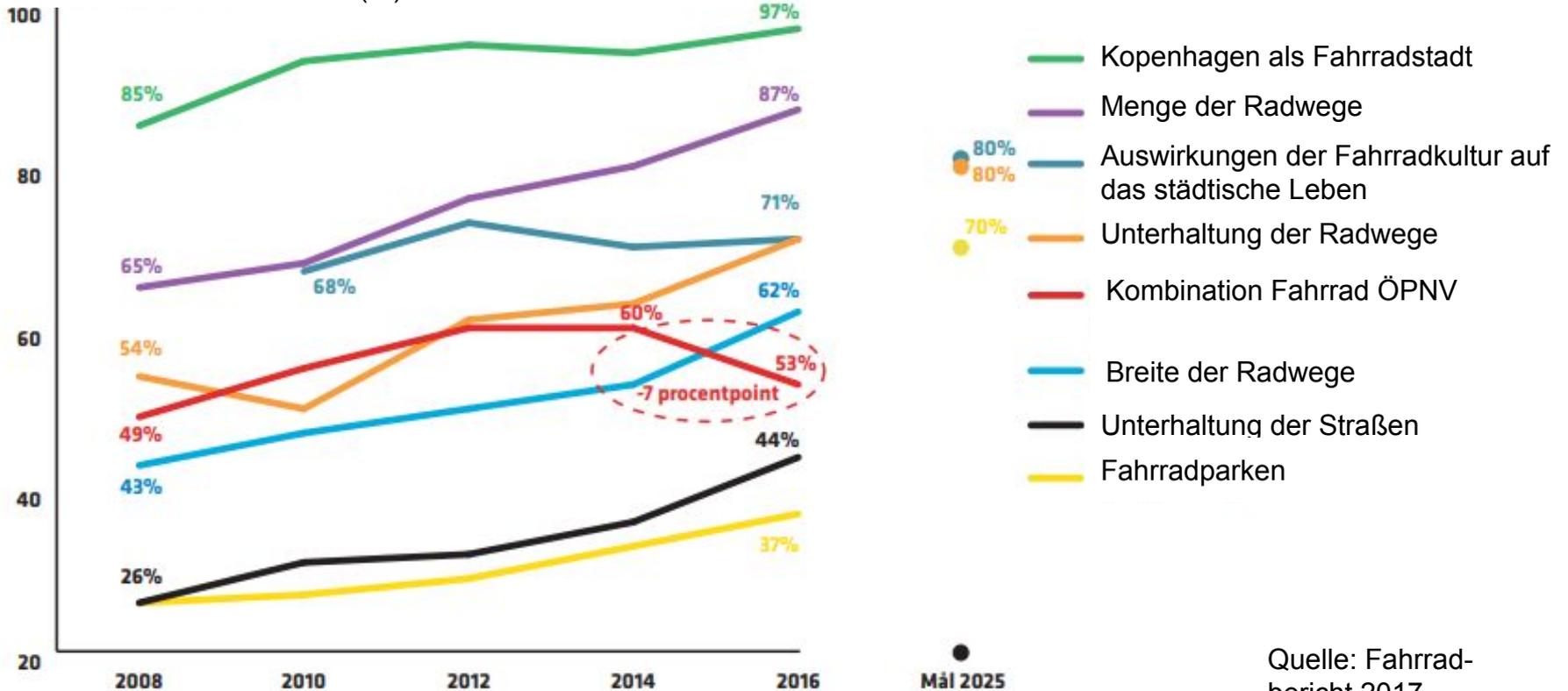


- Cykelandel ift. forskellig turlængde  
 - - - Potentiale for øget cykelandel

Quelle: Fahrradbericht 2017.

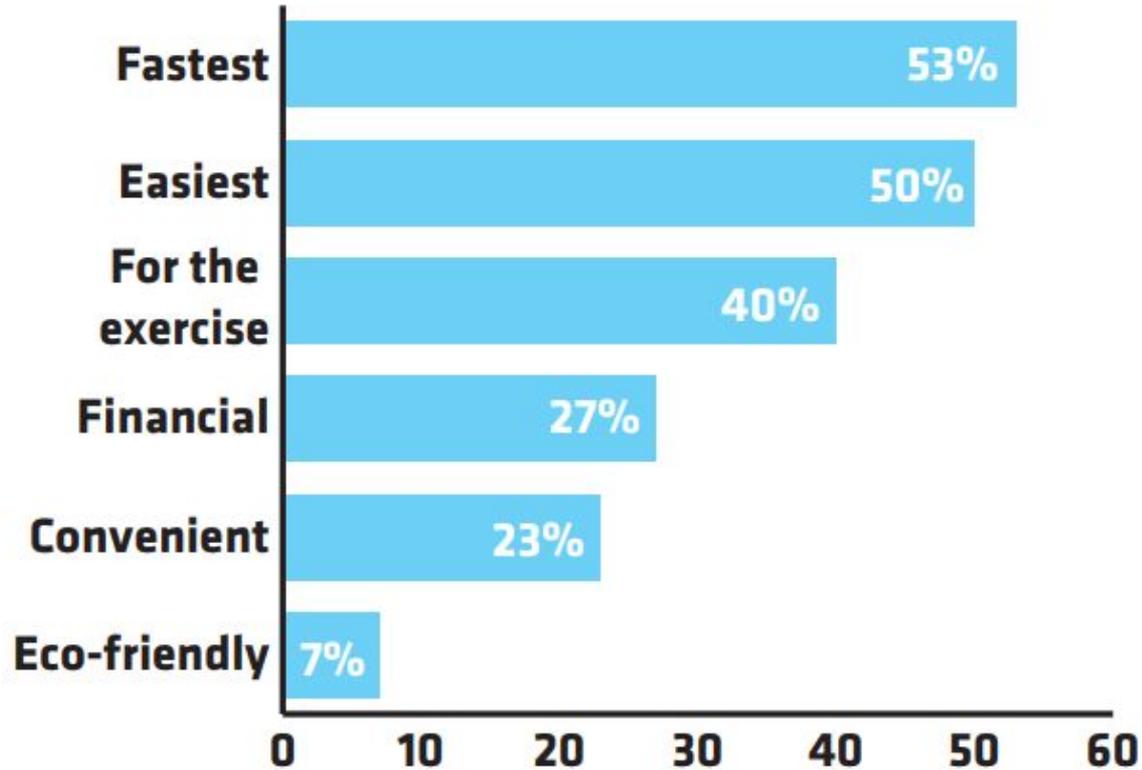
# Zufriedenheit der Radfahrer

Sehr zufrieden und zufrieden (%)



Quelle: Fahrradbericht 2017.

## ***COPENHAGENERS' REASONS FOR CYCLING***



Quelle:  
Fahrradreichenschaft 2016

# Tæt trængsel: Bilister i København kører én kilometer på syv minutter



Hvis du synes, det går snegle-langsomt i myldretiden på H.C. Andersens Boulevard i dag, må du indstille dig på, at det kun bliver værre frem mod 2030, hvor trafikmængden ventes at stige med 16 procent. (Illustration: Vejdirektoratet)

Vejdirektoratet har opgjort rejsetiden for én kilometer i myldretiden på de mest trafikerede strækninger i Danmarks fem største byer. Og det går ikke stærkt. De danske bilister kan samtidig se frem til endnu tættere trafik frem mod 2030.

Stau in Kopenhagen:  
meistens ein Problem  
für Auto- und  
Busverkehr

Quelle: ing.dk  
(01.02.2018)

# ONE BIG CONSTRUCTION SITE

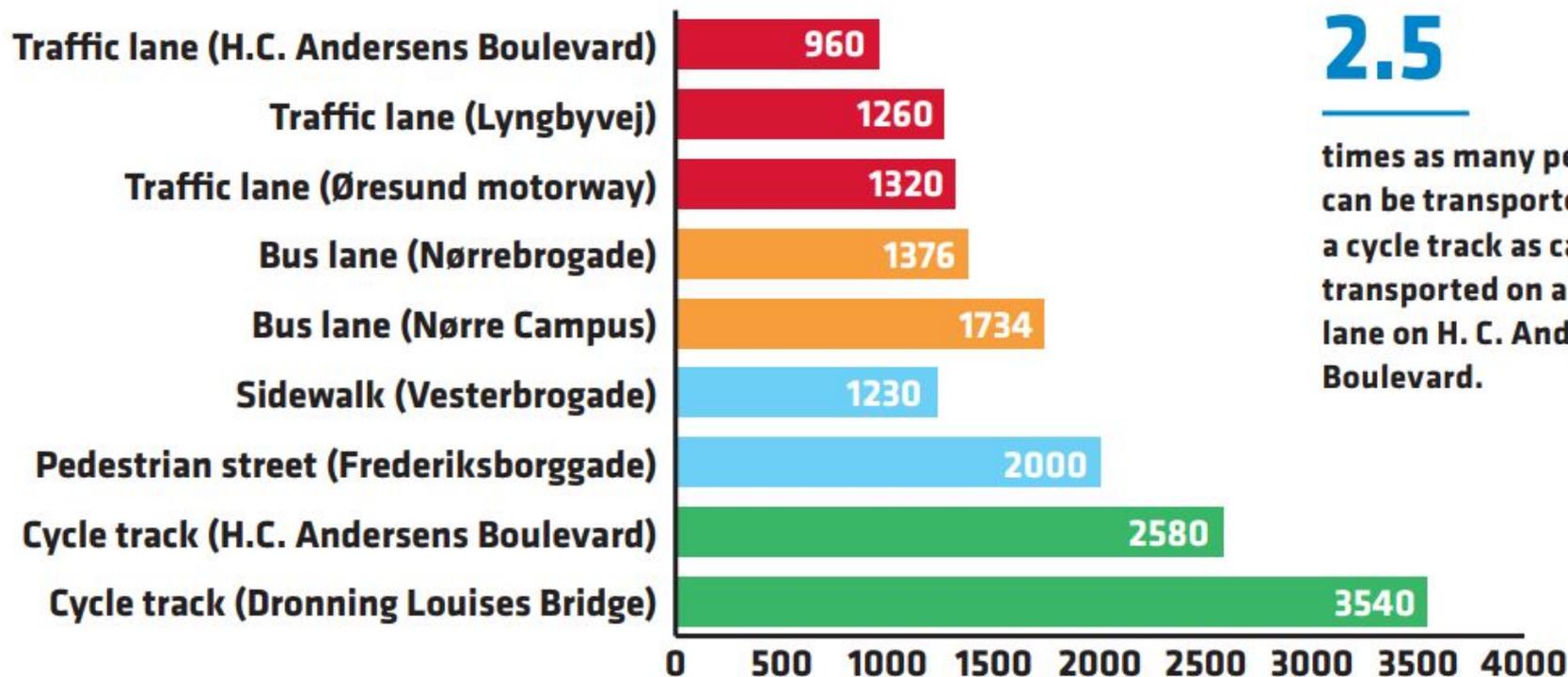
Between 2011-2018, Copenhagen will be affected by the construction of the Metro City Ring, Nordhavnsvej and the redesign of Nørreport Station, as well as a long line of other projects that will make Copenhagen an even better city. Large areas will be closed for building sites for years. These building sites will affect traffic - especially the transport forms that require a lot of space like cars, buses and trains.

There will be less street space available than normal. For the sake of accessibility in the city, it is important that the available space is used with care. Instead of making the conditions worse for all transport forms, we must work strategically with closed-off areas and temporary solutions in order to ensure that there is still flexible and quick transport in Copenhagen during this period. The bicycle plays a central role.



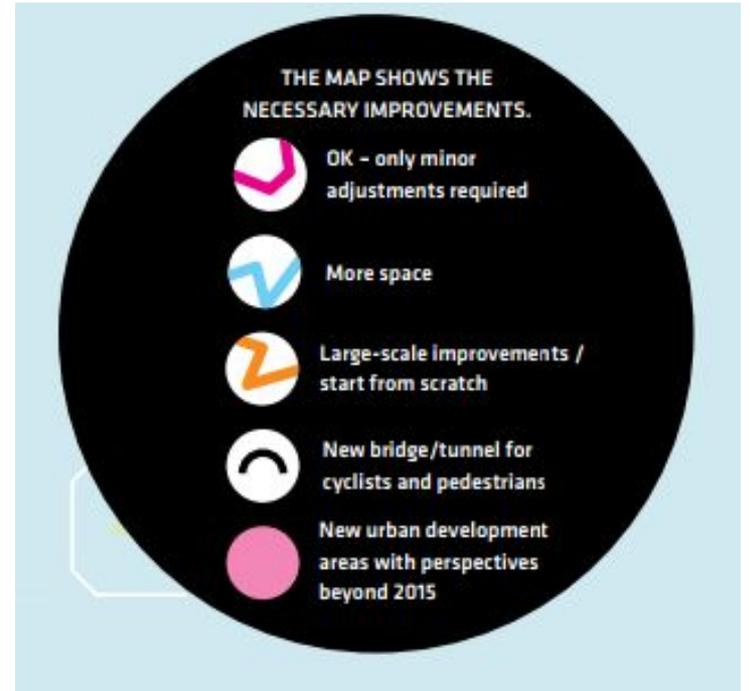
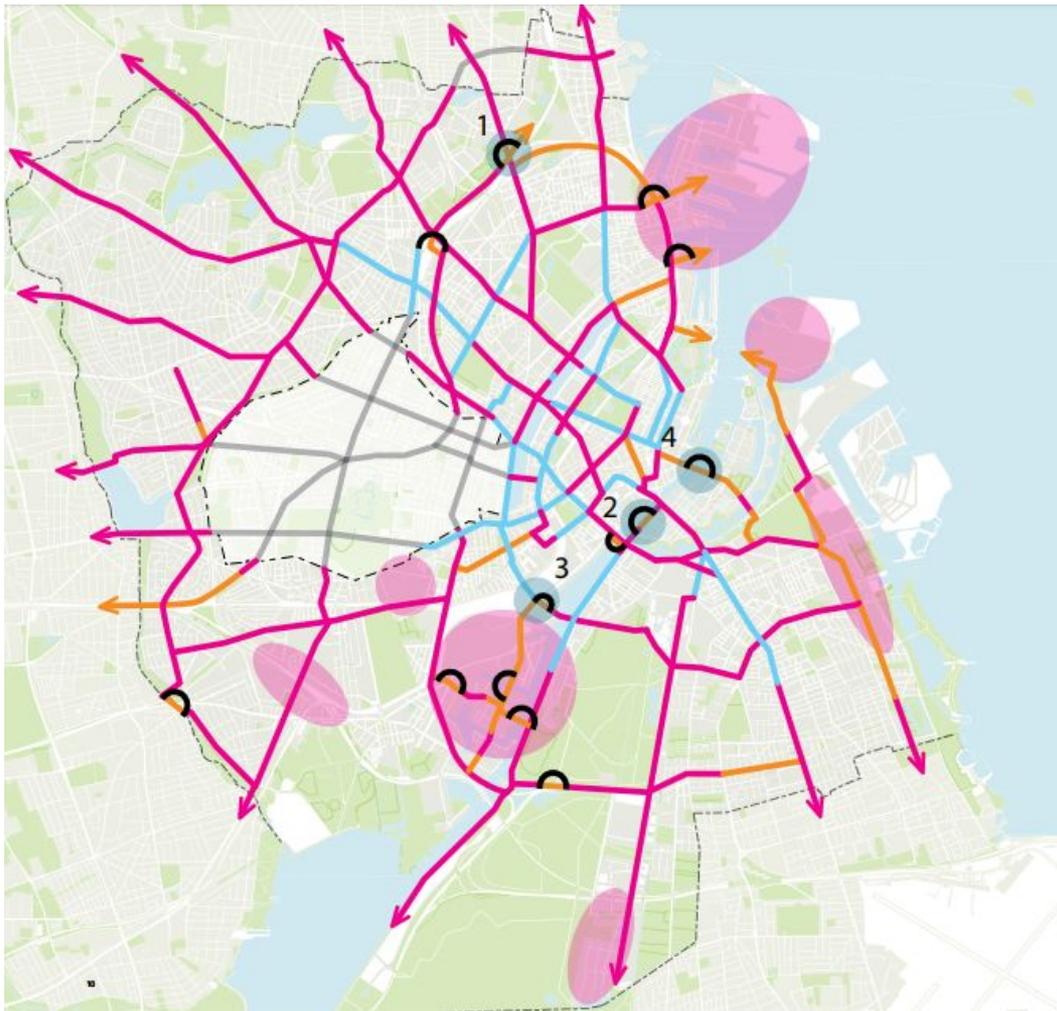
Quelle: Bicycle Strategy 2011-2025

## PERSONS PER DIRECTION PER LANE AT PEAK TIMES



# 2.5

times as many people can be transported on a cycle track as can be transported on a traffic lane on H. C. Andersens Boulevard.



Quelle: Bicycle Strategy 2011-2025



Breitere Radwege









Foto: Thomas Krag



# Einbahn ausgenommen Radfahrer



# Weniger Stops



Mandag-fredag  
Kl. 6.00-10.00  
20 km/t





  
Din fart  
18  
km/t

Salg af Mercedes  www.donbers.dk  
AG 99 500  
0635 

Panduro  
Idéer og  
hobbymaterialer

# Radschnellstraßen





# Brücke





67 Herlev st.

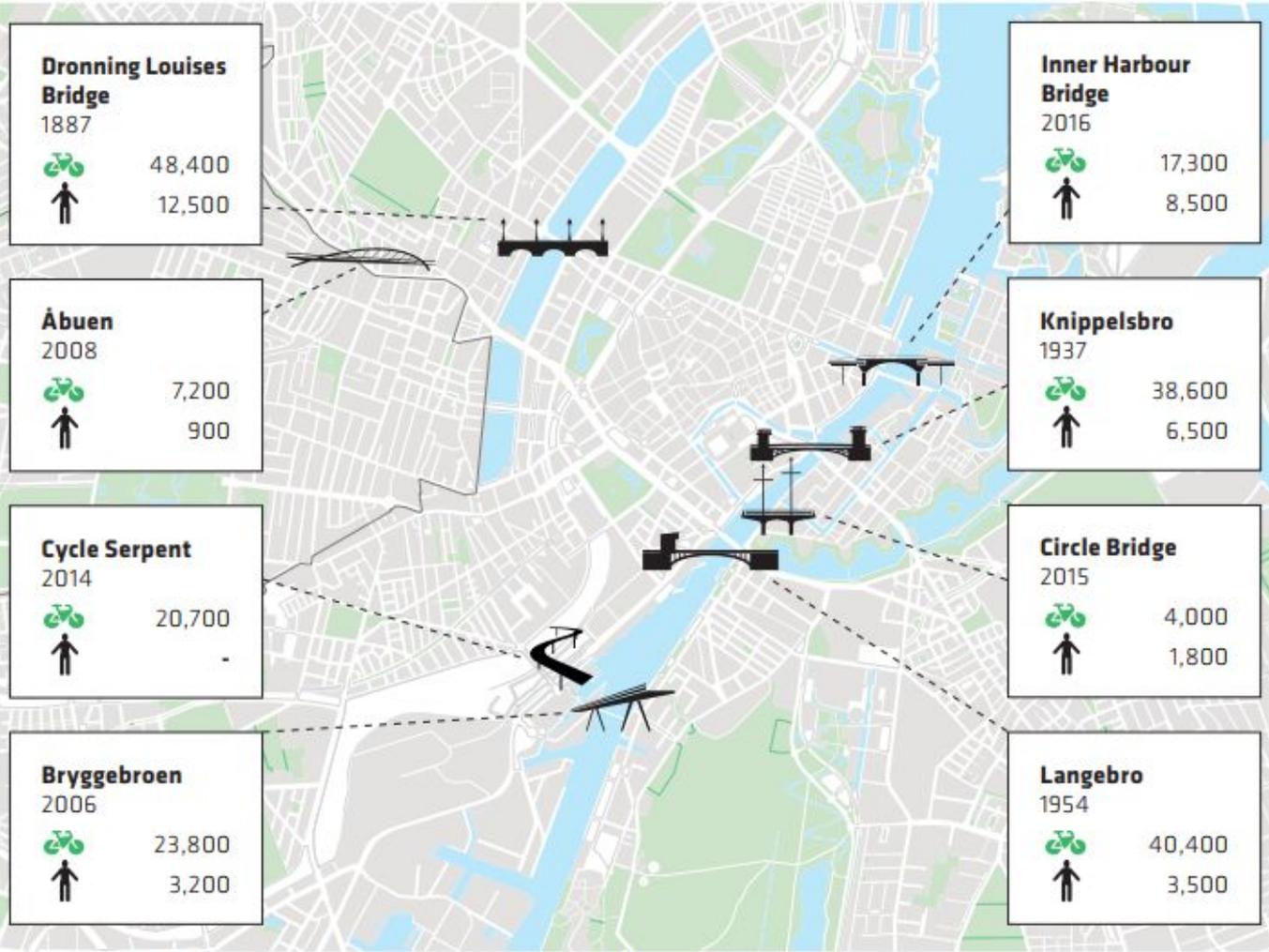
# Bryggebroen und “cykelslangen”











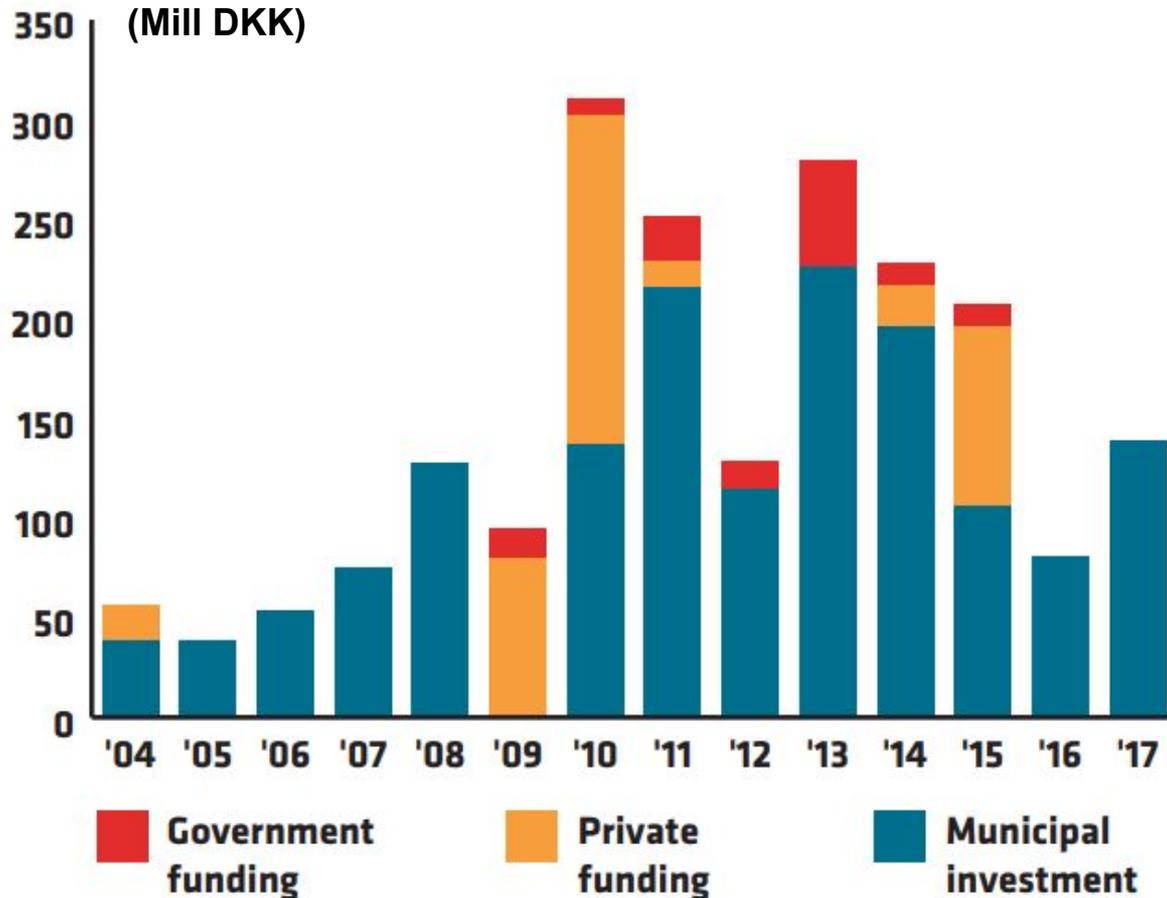
Quelle: Fahrrad-rechenschaft 2016.

The number of cyclists is measured in 24-hour weekday traffic and the pedestrians between 7 am and 7 pm.

# Mülleimer für Radfahrer



## INVESTMENTS IN CYCLING-RELATED INITIATIVES 2004-2017



**€ 280 M**

total investment in bicycle infrastructure, traffic safety, bicycle and pedestrian bridges, etc. since 2004.

**€ 40**

average annual investment per resident per annum in cycling-related initiatives since 2004.

# Nordhavnsvej



Neue Strasse  
(Verbindung)

Kosten: € 335 Mill  
Länge: 1,95 km

Københavns nye bydel, Nordhavn, kræver udvikling af infrastrukturen. Derfor er Nordhavnsvej blevet bygget.



Foto: Søren Hytting /Metroselskabet

Metro

Kosten:

€ 130-250 Mill pro km

## DKK 0.99

is saved by the City of Copenhagen in health care costs per cycled km.



## DKK 4.04

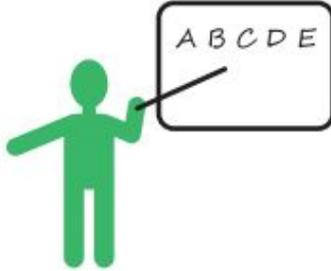
is the socio-economic impact of 1 km cycled rather than driven at peak times.



# Beiträge zu Volkswirtschaft und Gesundheit

## 4 hours

children who cycle to school can concentrate for up to 4 hours longer than children who are driven to school.



## 19

The health benefits from switching from car to bicycle are 19 times higher than the drawbacks from accidents and air pollution.



## 5-6 years

longer life expectancy is a consequence of a physically active life style compared with physical inactivity.



## 30%

reduced mortality rate as a consequence of cycling 30 minutes a day over a longer period.



Quelle:  
Fahrradrechenschaft 2016

# Überlegungen zur Wortwahl

In Diskussionen über Radfahren  
und Fahrradförderung...

**Sage nicht**

Billig

Wenig Platz

**Sondern**

Kosteneffektiv

Hohe Raumeffizienz

# Abschluß

Bessere Bedingungen für Radfahren  
gibt mehr Radfahrer.

Mehr Radfahrer gibt

- weniger Stau für Autos
- bessere Lebensqualität in der Stadt

[www.thomaskrag.com](http://www.thomaskrag.com)

(Study Trip 18-20 Juni 2018)