

180%...
Extrem hoch besteuerte Autos lässt sicher viele Menschen in Dänemark einfach auf das Auto verzichten und in den Städten das Fahrrad bevorzugen. Ein Modell für Österreich?

Rad & Bahn

>> Für eine Testperiode haben die Dänischen Staatsbahnen (DSB) dem Gratis-Fahrradtransport in den S-Bahnen zugestimmt.

StVO

>> Eine Besonderheit in Dänemark: direktes, „freies“ Linksabbiegen ist für RadfahrerInnen verboten. Es muss indirekt links abgebogen werden, d.h. rechts nach der Kreuzung ausschwenken und sich in die neue Fahrtrichtung aufstellen. Dafür darf dann – auch wenn ROT ist – die Kreuzung überquert werden.
>> viele Leute, vor allem ältere Personen heben beim Bremsen, wie es etwa beim oben genannten „Linksabbiegen“ der Fall ist, die linke Hand.

Busfahren

>> Da bei Haltestellen der Radverkehr geradeaus weitergeführt wird, ist vor allem beim Aussteigen aus dem Bus höchste Vorsicht geboten: „Bauch einziehen“, heißt es da nur lakonisch oder besser den Pulk daher flitzender Radler abwarten.

Blau statt Rot

>> Fahrbahnquerungen – sei es von Radwegen oder Radstreifen kommand – stellen überall ein Problem dar: die bei uns verwendete rote Farbe – etwa zwischen den Blockmarkierungen einer Radfahrerüberfahrt in Fortsetzung eines Radweges – wird in den nordischen Ländern durch ein helles BLAU ersetzt.

Kreisverkehr

>> Ob und wie in Kreisverkehren eine Radspur markiert werden soll, ist in der Fachwelt sehr umstritten: in Dänemark findet man aber öfters hellblau eingefärbte Radstreifen am äußeren Rand der Fahrbahn eines Kreisverkehrs (Näheres werden wir hoffentlich von der Velocity-Tagung erfahren).

Den nächsten DRAHTESEL mit vielen Seiten Information erhalten Sie um den 10. Juli 2010. Bitte die Verzögerung nochmals zu entschuldigen!

Kopenhagen

Velocity-Kongress in Kopenhagen
22. bis 25. Juni 2010

Die Nørrebrogade, eine zentrale Geschäftsstraße der Stadt, wurde für den Auto-Durchzugsverkehr gesperrt und zusätzlich zu den Radwegen Radstreifen angelegt. Täglich fahren dort etwa 36.000 RadlerInnen...

Anderswo undenkbar, neben einem baulich getrennten Radweg, der im Vergleich etwa zu Wien die üppige Breite von 2,50m aufweist (im Einrichtungsverkehr, wohl-gemerkt), eine anschließende Autospur einfach zu „kassieren“ und dem Radverkehr als „Radstreifen“ zur Verfügung zu stellen.

Bei uns würde das wohl die „automobile Welt“ zum Einstürzen bringen!?

Aber was will man bei dem geringem Radverkehrsanteil? Wünschenswert wäre eine solche Maßnahme allemal auf der 2er Linie, wo die Radwege weit unter dem RVS-Richtlinien Maß so schmal geraten sind, dass kein Überholen möglich ist!

Dabei müsste man froh sein, dass mit dem damaligen Antritt des Verkehrsstadtrates Schicker überhaupt ein Radweg in die sonst vollkommen autoverkehrsgerechte Planung hineinreklamiert wurde (Manche sagen, „Besser kein Radweg als ein schlechter!“).



▲ Zwei Systeme nebeneinander scheint fürs Erste sehr merkwürdig, aber durch die hohe Zahl an RadfahrerInnen ergab sich diese Parallelführung von Radweg und Radstreifen!



▲ Dieses Foto aus den 70er Jahren zeigt eine von Straßenbahnen und Parkplätzen „leergeräumte“ Straße: dort aber, wo bei uns die „Perlenkette“ der abgestellten Autos ist, gab es schon damals breite Radwege.

Im Jahre 1989...

... fand im August schon einmal ein Velo-City-Kongress in Kopenhagen statt. Der damalige neu ernannte Wiener Radwegekoordinator, DI Glaser, rief – nicht nur angesichts der bis zu 3,00 m breiten Einrichtungs-Radwege – aus: „De san uns um 20 Jahre voraus!“
Ob sich der Abstand zwischen Wien und Kopenhagen in den vergangenen 21 Jahren verkleinert oder eher noch vergrößert hat, werden uns wohl die Mitglieder unserer Delegation berichten können...

Vielleicht von Interesse:

>> 25% der Kopenhagener Familien mit zwei Kindern besitzen ein Lastenrad, damit werden die Kleinkinder – solange sie noch nicht selbst radeln können, herumgeführt.
> Im Winter werden vorrangig die Radwege vom Schnee geräumt, dann erst kommen die Fahrbahnen dran!
>> das erste gut funktionierende Gratis-Leihradsystem gab es in Kopenhagen; ARGUS brachte die Idee nach Wien, das erste Wiener Leihradsystem entstand...