



Tyskland-Danmark 2:1 i cykeltrafik

Tyskland er et overset cykelland med flere rigtig gode cykelbyer, der kan måle sig med de danske - eller mere end det. Cykelstierne udbygges og forbedres løbende, og særligt de helt nye cykelgader og pop-up cykelfaciliteter bør være til stor inspiration for danske cykelplanlæggere.



AF PABLO CELIS
Civ. Ing.
Celis Consult
pablo@celis.dk

Holland er umiddelbart det oplagte valg, hvis man vil opsøge ny viden på cykelområdet. Men visse tyske byer er nogle oversete perler, som vi bestemt godt kan lære flere ting af.

Vi valgte på vores private studietur at besøge de tre byer Bremen, Münster og Berlin. De to førstnævnte byer ligger begge i den nordvestlige del af landet, og alene nærheden til Holland (og Danmark)

betyder, at der er en lang og velforankret cykelkultur. Man har cykler, og man benytter dem flittigt. Cykelkulturen er mere tilbagelænet end i Danmark, så fx overhaling af andre cyklister højre om er helt okay - også på fortovet.

Bremen cyklisterens by

Byen har 570.000 indbyggere og har et stort net af letbaner og et fladt terræn. Takket være en kæmpe ind-



AF TROELS ANDERSEN
Civ. Ing.
Troels Andersen
Trafikplanlægning
mail@troels-andersen.dk



På denne cykelgade i Bremen kan cyklisterne selv vælge, om de vil benytte de gamle cykelstier i siderne eller den nye cykelgade i midten.

Den nye cykelgade i Berlin er klar, enkel og attraktiv for cyklisterne.



Cyklisterne har høj prioritet mange steder - som her ved et kryds med vendt vigepligt i Bremen.



Cykelringen i Münster giver bare én lyst til at tage et par omgange for sjov.

sats fra kommunens side siden 1990'erne, er der næsten 10.000 delebilsmedlemmer. Byens cykelandel på 25 % slår alle danske byer - bortset fra indre København.

De ældre cykelstier er lagt med betonsten i samme niveau som fortovene. Farven afviger lidt, men typisk cykles der ind over fodgængernes areal. På andre veje

er der lagt betonsten langs med kørebanelen, typisk i under en meters bredde. Her er cykelstavlerne fjernet, så cyklisterne ikke har pligt til at anvende dem, men kan vælge at blande sig med bilerne.

På strækninger med mange cyklister og moderat biltrafik etableres der cykelgader med rød belægning og store cykel- »

”

De ældre cykelstier er lagt med betonsten i samme niveau som fortovene.

Med to cykler bag på bilen i fire dage kan man nå mange spændende destinationer i Tyskland.

gadesymboler. Her kan cyklisterne bedre brede sig og eventuelt overhale andre.

Eksempler på andre kvaliteter for cyklisterne i Bremen er en bro med overdækning for cyklisterne, vendt vigepligt for cyklister ved krydsninger med veje, en tunnel med lyskunst og en helt ny lækker cykelcafé med værksted og cykeludlån. Cykelcaféen er etableret som led i et projekt for omdannelsen af et større bykvarter i Bremen til cyklevenligt område - et område med mange uddannelsesinstitutioner i øvrigt.

Münster - en mønsterby for cyklister

Byen er en markant studieby med fladt terræn og 315.000 indbyggere. Et middelalderligt fæstningsanlæg har givet byen en 4,5 kilometer lang cykelring rundt om bymidten. Ruten er beplantet med store flotte træer og har fortovsarealer til fodgængerne. Indfaldsvejene passeres enten med vigepligt, signalregulering eller stitunnel. Det er klart perlen i byens cykelinfrastruktur og er en medvirkende faktor til en cykelandel så høj som 40 %.

Supercykelstier, store centralt beliggende cykelparkeeringsanlæg i konstruktion, 30 km/t zoner og små passager for cyklister bidrager til et samlet højklasset net for cyklister. Münster er banalt sagt en mønsterby for cyklister.

Berlin - byen med pop-up cykelfaciliteter

Byens opbygning er meget præget af en historie, der bestemt ikke handlede om



cykelinfrastruktur - men de er kommet godt efter det. Der er mange brede gaderum, og typisk er cykelstierne lagt ind med en afvigende farve i niveau med fortovene. Der er cykelstier langs alle større gader, og mange steder er der små smøger imellem husene til fodgængere og cyklister. Cykelandelen er 13 %, men væsentlig højere i visse bydele.

Cykelgaderne er også kommet til Berlin og i et nyt og bedre design. Særligt Linjenstrasse er en vellykket cykelgade. Den tidligere dobbeltrettede gade er nu ensrettet for biler, men ikke for cykler. Der er fastholdt parkering i begge vejsider. Midten er markeret med en bred grøn stiplede linje. Langs de parkerede biler er der stiplede linjer for at få cyklisterne lidt væk fra bildørene.

En særlig ting er de mange pop-up cykelfaciliteter, der er etableret midlertidigt i corona-perioden for at kunne håndtere en stigning i cykeltrafikken. Der er både

”

Cykelgaderne er også kommet til Berlin og i et nyt og bedre design. Særligt Linjenstrasse er en vellykket cykelgade. Den tidligere dobbeltrettede gade er nu ensrettet for biler, men ikke for cykler. Der er fastholdt parkering i begge vejsider.

nye busbaner til busser og cyklister samt cykelstier i dobbelt bredde. De anvender gul afmærkning, skilte og pæle på gumfodder. Disse strækninger forbedrer både kapaciteten, trygheden og tilfredsheden for cyklisterne.

Danmark kan lære noget af Tyskland

To af de tyske byer, Bremen og Münster, slår Danmark. Infrastrukturen for cyklister er ikke nødvendigvis bedre end den danske, men de har bare flere cyklister. Det

flade terræn med lav og tæt bebyggelse og lidt lunere vejr er en god hjælp, men måske er synliggørelse af cyklisternes prioritet også en medvirkende faktor til succes.

Pop-up cykelinfrastruktur kunne vi sagtens lære noget af. Cyklisterne har brug for mere plads og prioritet, og det kræver ikke nødvendigvis en pandemi for at aktivere den mulighed. Politisk prioritering af fx klimaindsatsen kan også være en start for pop-up faciliteter for de danske cyklister. ●

Her giver pop-up løsningen smallere kørebaner og dobbelt så bred cykelbane som før - men der er jo også lige så mange cyklister som bilister her.

