

Fahrradstadt Kopenhagen: Radwende ohne Ende

Was fünf Jahrzehnte Politik, Planung und Konflikt bewirkt haben – und was deutsche Großstädte daraus lernen können

Einleitung: Vorbild mit offenen Baustellen

Kopenhagen gilt als Fahrradstadt schlechthin. Und das mit voller Berechtigung. Doch das Erfolgsbild verlangt zwei Korrekturen. Erstens war die dänische Hauptstadt nie einfach eine klassische Autostadt, die sich plötzlich neu erfand: Eine starke Alltagsradkultur und eigene Radwege existierten schon vor dem Zweiten Weltkrieg. Zweitens ist die Wende noch nicht abgeschlossen. 2025 entfielen von allen Wegen nach, aus und innerhalb Kopenhagens 28 Prozent auf das Rad, 26 Prozent auf das Auto, 25 Prozent auf das Zufußgehen und 21 Prozent auf den öffentlichen Verkehr. Bei Arbeits- und Ausbildungswegen lag der Radanteil bei 43 Prozent [1].

Darin liegt die zentrale Lehre: Kopenhagen verdankt seinen Vorsprung keiner spektakulären Einzelmaßnahme, sondern einer ca. fünfzigjährigen Folge aus Ausbau, Umverteilung, politischem Konflikt, Datenerhebung und Nachsteuerung. Vieles davon ist auf deutsche Großstädte übertragbar – nicht als 1:1-Kopie, sondern als Methode.

Die wichtigsten Etappen: Fortschritt durch langen Atem

Schaubild: Kopenhagens Fahrrad-Chronologie in fünf Phasen

Phase	Politischer und stadtplanerischer Wendepunkt
1900–1945	Das Fahrrad wird Massenverkehrsmittel. Ab 1905 entstehen offizielle Radwege; in den 1920er- und 1930er-Jahren setzt sich der „Copenhagen style“ aus Gehweg, erhöhtem Einrichtungsradweg und Fahrbahn durch [2], [3].
1950er/1960er	Autogerechte Straßen- und Schnellstraßenpläne schwächen den Radverkehr, löschen das vorhandene Netz aber nicht aus. Die Fußgängerzone Strøget wird 1962 gegen Warnungen des Handels eröffnet [2], [4].
1970er/1980er	Ölkrise, Proteste gegen Stadtautobahnen und ein stark wachsender Radfahrerverband verändern die Mehrheiten. Filter, Verkehrsberuhigung, Parkraumabbau und neue Radwege folgen. Zwischen 1975 und 1985 wächst das Netz besonders schnell. Ende der 1970er-Jahre existiert bereits etwa die Hälfte der Infrastruktur von 2013 [3].
1990er/2000er	Radpolitik wird Verwaltungsroutine. Der erste „Bicycle Account“ erscheint 1996, 2002 folgt die erste umfassende Strategie. Nach 2005 verbinden Stadtspitze und Verwaltung das Rad stärker mit Klimapolitik, Stadtökologie und internationalem Stadtmarketing [4].
2011–2025	Die Strategie „Good, Better, Best“ macht Sicherheit, Reisezeit, Komfort, Abstellen und regionale Verbindungen zu einem Gesamtsystem [6]. Seit 2020 ersetzen jährliche Mobilitätsberichte die isolierte Fahrradberichterstattung [1].

Die Radwende verlief keineswegs durchgehend konsensual.

Einzelhändler fürchteten Umsatzeinbußen, Autofahrende den Verlust von Fahrspuren und Stellplätzen, liberal-konservative Parteien die Verdrängung des Verkehrs in Nebenstraßen. Ein dauerhaftes stadtweites Anti-Rad-Bündnis entstand jedoch nicht. Die Konflikte konzentrierten sich auf konkrete Umbauten [4]. Das prominenteste Beispiel ist die Einkaufsstraße Nørrebrogade. Gegen die Einschränkung des Durchgangsverkehrs mobilisierten Geschäftsleute und Oppositionsparteien. Die städtische Evaluation meldete später 45 Prozent weniger Autoverkehr und Unfälle, bis zu zehn Prozent kürzere Busfahrzeiten, mehr Aufenthaltssnutzung und ein als halbiert wahrgenommenes Lärmniveau. Konservative Gegner hielten dagegen, Verkehr und wirtschaftliche Schäden seien lediglich verlagert worden [5].

Politisch entscheidend war deshalb nicht Konfliktvermeidung, sondern eine geschickte Konfliktbearbeitung: zunächst testen, Wirkungen messen, nachbessern und Vorteile für mehrere Gruppen sichtbar machen. Wo Gehwege verbreitert, Busse beschleunigt und Plätze aufgewertet wurden, konnten Fußgänger zu Mitgewinnern werden. Wo Rad- und Fußverkehr um Restflächen konkurrieren, bleibt dagegen neues Konfliktpotenzial.

Die wichtigsten Maßnahmen: Vom Bordstein zum komplexen System

Kopenhagens Werkzeugkasten beginnt unspektakulär: baulich getrennte Einrichtungsräderwege, Lückenschlüsse, glatter Belag, abgesenkte Bordsteine, vorgezogene Haltelinien, eigene Signale, frühes Grün und „grüne Wellen“ bei etwa 20 km/h. Hinzu kommen verkehrsberuhigte Nebenstraßen, reduzierte Kurvenradien, weniger Parkplätze für Autos sowie ein prioritärer Winterdienst für Radwege. Der strategische Kunstgriff lautet: Radfahren soll nicht als moralische Pflicht, sondern als schnellste und einfachste Option erscheinen [6].

Aus Einzelstrecken wurde schrittweise ein Netz. Brücken wie Bryggebroen (2006), Cykelslangen (2014) und Inderhavnsbroen (2016) schließen Hafenbarrieren und verkürzen Wege. Bryggebroen nutzten 2021 täglich rund 22.000 Radfahrende. Regionale „Cycle Superhighways“ adressieren Pendeldistanzen, die kostenlose Fahrradmitnahme in der S-Bahn seit 2010 verknüpft Rad und ÖPNV [7]. Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung und ein kompakter, schienenorientierter Siedlungsgrundriss verstärken die Wirkung.

Ebenso wichtig ist das Monitoring. Zählungen und Befragungen erfassen neben Anteilen auch Sicherheit, Reisezeit, Oberflächen, Breite und Fahrradparken. Zielverfehlungen werden veröffentlicht. So waren Ende 2025 von 151 Vorhaben des Radwege-Prioritätsplans nur 37 vollständig und 23 teilweise umgesetzt. Die Zufriedenheit mit dem Fahrradparken lag bei 49 statt angestrebten 70 Prozent. Gleichzeitig beschloss die Stadt ein historisches Paket von mehr als 600 Millionen DKK für Schulwege, grüne Wellen und bessere Infrastruktur [1]. Kopenhagen ist also nicht „fertig“ – es hat das Weiterbauen institutionalisiert.

Ökologische, gesundheitliche und ökonomische Folgen

Die langfristige Verkehrswirkung ist räumlich ungleich. Seit 1970 nahm der Radverkehr am Innenstadtring um 145 Prozent zu, der motorisierte Verkehr um 38 Prozent ab. An der Stadtgrenze wuchsen dagegen sowohl Rad- als auch Autoverkehr – um 35 beziehungsweise 40 Prozent [1]. Das Zentrum wurde deutlich weniger autoabhängig. Die regionale Pendlerverflechtung bleibt die offene Flanke.

Ökologisch ist der Nutzen real, aber kleiner und schwieriger herauszudestillieren als manche Imagebroschüre suggeriert. Eine ältere kommunale Modellrechnung von 90.000 vermiedenen

Tonnen CO₂ pro Jahr unterstellt, jeder Radkilometer wäre sonst ein Autokilometer. Das ist ein nützliches Szenario, aber keine präzise gemessene Wirkung der Radpolitik. Europäische Lebenszyklusforschung bestätigt gleichwohl: Der Wechsel vom Auto zum Rad senkt mobilitätsbezogene Emissionen stark [8].

Kopenhagens territoriale Emissionen sanken von 2005 bis 2024 nach Anrechnung erneuerbarer Energie um rund 79 Prozent; beim Straßenverkehr betrug der Rückgang nur etwa 31 Prozent. Der große Hebel lag bei Strom und Wärme, weniger beim Fahrrad [9]. Beim Ziel, 2025 klimaneutral zu sein, musste die Stadt 2022 die Nichterreichbarkeit einräumen. Anfang 2023 revidierte der Stadtrat den Plan. Eine für die Bilanz zentrale CO₂-Abscheidung am Müllheizkraftwerk ARC konnte nicht rechtzeitig finanziert und gebaut werden. Etwa 400.000 Tonnen Restemissionen blieben [10]. Die 2025 beschlossene Strategie für 2035 zielt nun auf eine klimapositiv bilanzierte Stadt und zusätzlich auf halbierte konsumbezogene Emissionen [11]. Für das Fahrradthema heißt das: Radverkehr ist notwendig, ersetzt aber weder Energiewende noch Güterverkehr, Gebäudepolitik oder CO₂-Abscheidung.

Weniger Autoverkehr verbessert lokal Luft und Lärm. Allerdings schreibt der Mobilitätsbericht jüngste Rückgänge bei Schadstoffen vor allem saubereren Fahrzeugen und geringerer Fernverfrachtung zu [1]. Zudem stammten am Messpunkt Jagtvej 2022 rund 93 Prozent des verkehrsbedingten Feinstaubs (PM_{2,5}) aus Reifen-, Brems- und Straßenabrieb, nicht aus Auspuffen [12]. Elektrifizierung allein genügt daher nicht; auch die Fahrleistung muss sinken. Die Flächenbilanz zeigt das verbleibende Potenzial: Zwischen den Gebäuden beanspruchen Fahrbahnen 49 und Autoparkplätze acht Prozent, Radwege sechs und Fahrradparken ein Prozent [1]. Umverteilung kann Raum für Gehwege, Grün und Versickerung öffnen. Für eine gesamtstädtische, allein der Radwende zurechenbare Lärm- oder Entsiegelungsbilanz fehlen aber belastbare Werte.

Gesundheit ist vermutlich der größte ökonomische Gewinn. Das

dänische Verkehrsministerium bewertet in seinem Wohlfahrtsmodell einen Fahrradkilometer mit plus 7,11 DKK (Dänische Kronen), einen konventionellen Autokilometer mit minus 1,26 DKK – vor allem wegen Bewegung, Krankheit, Unfällen, Zeit und Infrastruktur [7]. Das sind gesellschaftliche Rechenwerte, keine Einnahmen der Stadtkasse. Auch der touristische Effekt ist eher als Marke denn als Kausalzahl belegt: Brücken, Alltagsradkultur und Inszenierungen bis hin zum Tour-de-France-Start 2022 gehören zum Produkt „Kopenhagen“, doch zusätzliche Übernachtungen lassen sich der Radpolitik nicht seriös zurechnen [4].

Wie weit sind deutsche Großstädte?

Deutsche Großstädte, vor allem die nicht ganz so großen, haben in den vergangenen Jahren sichtbar aufgeholt. Doch Modal-Split-Ranglisten erzählen nur die halbe Geschichte. Unter den Einwohnerwegen lag Kopenhagen 2025 bei 31 Prozent Radanteil [1]. Freiburg erreichte 2023 dagegen schon 33 Prozent, Karlsruhe 31,3 Prozent [13], [14]. Die beiden deutschen Städte sind damit quantitativ mindestens gleichauf, verfügen aber nicht über dieselbe flächige Qualität an Hauptstraßen, Kreuzungen, Brücken und regionalen Pendelachsen. Zudem sind die Zahlenwerte auf Grund unterschiedlicher Methodiken nur eingeschränkt vergleichbar.

Freiburg kommt dem integrierten Ansatz am nächsten. Zwischen 2017 und 2023 stieg der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad-Verleih, Carsharing) von 67 auf 76 Prozent. Der Radanteil wuchs auf 33 Prozent. Ein enges Straßennetz, kompakte Siedlungsentwicklung, Parkraumpolitik, Verkehrsberuhigung und Radvorrangrouten wirken zusammen. Der Klimamobilitätsplan bündelt 65 Maßnahmen und ein zweijährliches Monitoring. Doch der eigene Bericht warnt: Bei 18 Maßnahmen besteht Nachsteuerungsbedarf, und eine Verlagerung der Personenkilometer vom Auto ist noch nicht belegt [13]. Freiburgs nächste Kopenhagen-Stufe wäre deshalb weniger ein

höherer Radanteil als ein durchgängiger Qualitätsstandard an Hauptachsen und die regionale Anbindung des Fahrradverkehrs.

Karlsruhe zeigt, wie Rad und Schiene koexistieren können. 2023 entfielen 31,5 Prozent der Wege auf das Zufußgehen, 31,3 Prozent auf das Rad, 26,6 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr und 10,6 Prozent auf den ÖV. Seit 2018 sank der Autoanteil um 6,4 Prozentpunkte. Zugleich wurden Radwege im Schnitt länger [14]. Das Straßen- und Stadtbahnnetz ist eine starke Basis. Der Kopenhagener Lernschritt liegt auch hier bei lückenlosen, intuitiven Standards: geschützte Führungen an belasteten Straßen, sichere Knoten und verlässliches Abstellen statt eines Nebeneinanders sehr unterschiedlicher Lösungen.

Und die Millionenstädte? **Berlin und Hamburg** besitzen die Nachfrage und den öffentlichen Verkehr, aber nicht die Kopenhagener Umsetzungskontinuität und -qualität. Berlin kam 2023 auf 18 Prozent Radverkehr, Hamburg auf 16 Prozent [15], [16]. Berlin hat mit Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan einen Rahmen, wird jedoch durch zwölf Bezirke, wechselnde politische Prioritäten und eine enorme Qualitätsstreuung gebremst. Hamburg kann seine radialen Velorouten, S- und U-Bahn sowie Hafenquerungen systemischer verbinden. Den jüngsten Schub gab es jedoch beim Fußverkehr.

Für beide Millionenstädte wäre ein Kopenhagener Korridorprogramm wirksamer als viele isolierte Kilometer: zuerst die hoch belasteten Achsen und Knoten, dann Lücken, Brücken und Abstellanlagen – mit identischen Standards und jährlichem Soll-Ist-Bericht.

Frankfurt/Rhein-Main verdeutlicht das regionale Problem. In Frankfurt selbst lag der Radanteil 2023 bei 20 Prozent, der Umweltverbund bei 77 Prozent [17]. Im polyzentrischen Umland entscheiden jedoch Gemeinde- und Kreisgrenzen über die Qualität einer Fahrt. Der Regionalverband koordiniert neun Radschnellwegprojekte. Vom FRM1 Frankfurt–Darmstadt waren

Anfang 2026 im Süden elf Kilometer fertig, während andere Korridore noch geplant oder – wie FRM4 in seiner bisherigen Form – aufgegeben wurden [18]. Kopenhagens Superhighways liefern hier weniger eine Designvorlage als ein Governance-Prinzip: ein regional verantwortetes Zielnetz, dauerhafte Finanzierung und klare Zuständigkeit über Gemeindegrenzen hinweg.

Was deutsche Kommunen von Kopenhagen lernen können

Für deutsche Großstädte ergeben sich daraus mehrere übertragbare Prinzipien, aber auch klare Grenzen. Übertragbar ist erstens das Prinzip der **befristeten Versuche**: Sowohl Strøget 1962 als auch die Nørrebrogade 2008 wurden zunächst als Experimente eingeführt, was politischen Widerstand entschärfte, weil sich Katastrophenprognosen später an tatsächlichen Zahlen überprüfen ließen. Dieses Vorgehen findet sich in deutschen Städten bereits in Ansätzen – etwa bei temporären Pop-up-Radwegen –, wird aber noch zu selten konsequent evaluiert und in dauerhafte Lösungen überführt.

Übertragbar ist zweitens das Prinzip der **kontinuierlichen Messung und Veröffentlichung**. Kopenhagens Bicycle Accounts seit 1996 machten Fortschritte und Rückstände transparent und banden Haushaltsentscheidungen an dokumentierte Defizite. Freiburg und Karlsruhe verfügen mit den Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ und „SrV“ bereits über vergleichbare Datengrundlagen, doch anders als in Kopenhagen mündet dies seltener in einen jahrzehntelang stabilen, parteiübergreifenden Konsens. Gerade dieser **politische Konsens** – in Kopenhagen ab den 1990er-Jahren entstanden – erscheint als der eigentlich entscheidende, aber am schwersten kopierbare Faktor: Er erlaubte es, Projekte über mehrere Wahlperioden und wechselnde Mehrheiten hinweg fortzusetzen.

Drittens zeigt Kopenhagen, dass die **konsequente Umverteilung**

von Straßenraum – nicht nur der Bau zusätzlicher Radwege – der eigentliche Hebel ist. Deutsche Städte wie Freiburg und Karlsruhe haben hohe Radanteile erreicht, ohne im gleichen Maß wie Kopenhagen durchgängig Autospuren und Parkplätze systematisch zugunsten des Rads umzuwidmen. Entsprechend bleibt ihre Infrastruktur Stückwerk, mit guten Abschnitten, die an ungeschützten Kreuzungen oder schmalen Bestandswegen enden. Für deutsche Millionenstädte wie Berlin, Hamburg oder das Rhein-Main-Gebiet ist der Rückstand am größten, weil hier zusätzlich Netzlücken zwischen Innenstadt und Außenbezirken, langsame Planungsverfahren und ein politisch umstrittener Umverteilungsprozess zusammenkommen.

Gleichzeitig relativiert Kopenhagens eigene Klimabilanz – und damit sind wir bei viertens – die Vorbildfunktion in einem entscheidenden Punkt. Das Scheitern des CO₂-Neutralitätsziels 2025 zeigt, dass selbst die konsequenteste Fahrradpolitik die Verkehrswende nicht automatisch zur Klimawende macht, solange parallel keine ebenso **konsequente Dekarbonisierung** von Energie, Antriebstechnik und regionalem Pendlerverkehr stattfindet. Für deutsche Großstädte bedeutet das: Der Ausbau von Radinfrastruktur ist notwendig, aber nicht hinreichend – er muss mit Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Ausbau, kompakter Siedlungsentwicklung und einer klaren Regulierung des motorisierten Verkehrs verzahnt werden, wie es in Freiburg durch die Verbindung von Straßenbahn, Nutzungsmischung und Verkehrsberuhigung bereits ansatzweise gelingt.

Schließlich liefert Kopenhagen eine Lehre zum **Umgang mit Widerstand**: Der Protest gegen Straßenumbauten war real und zum Teil heftig, richtete sich aber vor allem gegen konkrete, unmittelbar spürbare Verluste – Parkplätze, Umsatzeinbußen, Umwege – und weniger gegen das Fahrrad als solches. Eine dauerhafte, stadtweite Gegenbewegung entstand nicht, weil viele Projekte schrittweise, mit Mehrfachnutzen für Busverkehr, Sicherheit und Aufenthaltsqualität, umgesetzt und anschließend nachweislich evaluiert wurden. Deutsche Städte,

die Radverkehrsprojekte oft als isolierte, kontroverse Einzelmaßnahmen kommunizieren, könnten von diesem Muster – Versuch, Evaluation, Verstetigung – erheblich profitieren.

Conclusio: Nicht kopieren, sondern am Prozess orientieren

Kopenhagens eigentliche Innovation ist nicht der Cykelslangen-Radsteg und auch nicht das Marketing der „lebenswerten Stadt“. Es ist die Fähigkeit, ein politisches Konzept über Jahrzehnte in zahllose operative Entscheidungen zu übersetzen: eine Parkreihe hier, ein früheres Grün dort, eine Brücke über den Hafen, ein regionaler Korridor, eine publizierte Zielverfehlung. Erst die Summe verändert das Verkehrssystem bzw. ermöglicht den Systemwechsel durch geschickte Koordination.

Das Beispiel entpolitisiert den Umbau nicht. Raum ist knapp. Wer Fahrspuren und Parkplätze umwidmet, produziert Verteilungskonflikte. Kopenhagen zeigt aber, wie sie lösbar werden: mit nachvollziehbaren Prioritäten, mit Testphasen, belastbaren Evaluationen und sichtbaren Vorteilen für Busfahrgäste, Fußgänger, Handel, Sicherheit und Stadtleben. Die Gegenleistung für Zumutungen ist nicht bessere Kommunikation allein, sondern ein nachweisbar besser funktionierender öffentlicher Raum.

Für Deutschland lautet die realistische Botschaft deshalb weder „Wir sind ganz anders“ noch „Einfach Kopenhagen kopieren“. Freiburg und Karlsruhe belegen, dass Radanteile am Gesamtverkehr um ein Drittel auch hier möglich sind. Berlin, Hamburg und Rhein-Main zeigen zugleich, dass Größe und Pendelverflechtung andere Organisationsformen verlangen. Entscheidend sind ein zusammenhängendes Netz, regional handlungsfähige Träger, dauerhaftes Geld und ein Monitoring, das auch schlechte Nachrichten publiziert. Kopenhagen ist weit vorangeschritten – aber gerade weil es noch nicht am Ende ist,

ein glaubwürdiges Vorbild.

Quellenverzeichnis

- [1] City of Copenhagen, Climate, Environment and Technical Administration. (2026). *Mobility report 2026*. <https://byudvikling.kk.dk/sites/default/files/2026-07/Mobility%20Report%202026.pdf>
- [2] Emanuel, M. (2019). Making a bicycle city: Infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880. *Urban History*, 46(3), 493–517. <https://doi.org/10.1017/S0963926818000573>
- [3] Carstensen, T. A., Ebert, A.-K., & Jaffe, J. (2015). The spatio-temporal development of Copenhagen's bicycle infrastructure 1912–2013. *Geografisk Tidsskrift–Danish Journal of Geography*, 115(2), 142–156. <https://doi.org/10.1080/00167223.2015.1034151>
- [4] Henderson, J., & Gulsrud, N. M. (2019). *Street fights in Copenhagen: Bicycle and car politics in a green mobility city*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429444135>
- [5] Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen. (2013, February 25). *Nørrebrogade 2. etape* [Committee record]. <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-25022013/referat/punkt-2>
- [6] City of Copenhagen. (2011). *Good, better, best: The City of Copenhagen's bicycle strategy 2011–2025*. <https://urbandevelopmentcph.kk.dk/mobility-cycling/copenhagen-the-best-cycling-city-in-the-world>
- [7] Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen. (2022). *Cykelregnskab 2022*. https://byudvikling.kk.dk/sites/default/files/2026-05/Cykelregnskab%202022%20-%20til%20upload_0.pdf

[8] Brand, C., Dons, E., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., Clark, A., de Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Gerike, R., Götschi, T., Iacorossi, F., Kahlmeier, S., Laeremans, M., Nieuwenhuijsen, M. J., Pablo Orjuela, J., Racioppi, F., Raser, E., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., ... Int Panis, L. (2021). The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 93, 102764. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102764>

[9] Københavns Kommune. (2024). *CO₂-regnskab for Københavns Kommune 2024*. <https://www.kk.dk/om-kommunen/fakta-og-statistik/co2-udledning>

[10] Københavns Kommune, Borgerrepræsentationen. (2023, February 2). *Revision af mål og initiativer i KBH 2025 Klimaplanen*. <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-02022023/referat/punkt-18>

[11] Københavns Kommune. (2025). *Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026–2028*. <https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/klima-miljoe-og-natur/klimastrategi-og-klimahandleplan>

[12] Ellermann, T., & Jensen, S. S. (2024). *Vurdering af mulighed for fremrykning af overholdelse af WHO's retningslinjer for luftkvalitet* (Videnskabelig rapport nr. 620). Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi. https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_600-699/SR620.pdf

[13] Stadt Freiburg im Breisgau. (2026). *Freiburg auf Kurs: Monitoringbericht zum Umsetzungsstand des Klimamobilitätsplans für die Jahre 2023/2024*. https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-43841918/2563833/Freiburg_auf_Kurs_bf-1.pdf

[14] Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung. (2025). *Mobilität in Karlsruhe: SrV-Erhebung 2023* (Stadtentwicklung aktuell, Heft 16). https://web6.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/PDF/2025/StE-aktuell_Heft_16_Mobilit%C3%A4t_in_KA-SrV_2023_25-0154_WEB.pdf

[15] Hubrich, S., Wittig, S., Ließke, F., Wittwer, R., & Gerike, R. (2024). *Mobilitätssteckbrief für Berlin: Mobilität in Städten – SrV 2023*. Technische Universität Dresden. https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/srv_2023_berlin_steckbrief.pdf

[16] Follmer, R., Heider, S., & Ruppenthal, M. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD: Kurzbericht Hamburg*. infas, DLR, IVT Research & infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und der Freien und Hansestadt Hamburg. <https://dokumente.hamburg.de/resource/blob/1132384/39436115d85e76bbb7b8f4c0c4c0912a/mid2023-kurzbericht-hamburg-data.pdf>

[17] Stadt Frankfurt am Main. (2025). *Mobilität in Städten – SrV-Ergebnisse in Frankfurt am Main 2023*. <https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsdaten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/srv-ergebnisse-frankfurt-am-main-2023>

[18] Regionalverband FrankfurtRheinMain. (2026). *Radschnellwege FrankfurtRheinMain*. <https://www.region-frankfurt.de/radschnellwege>

© The Economics Coach 2026 (Titelbild: The Economics Coach)