



GRUNDLAGENZAHLN - FAKTENBLATT RSV-03

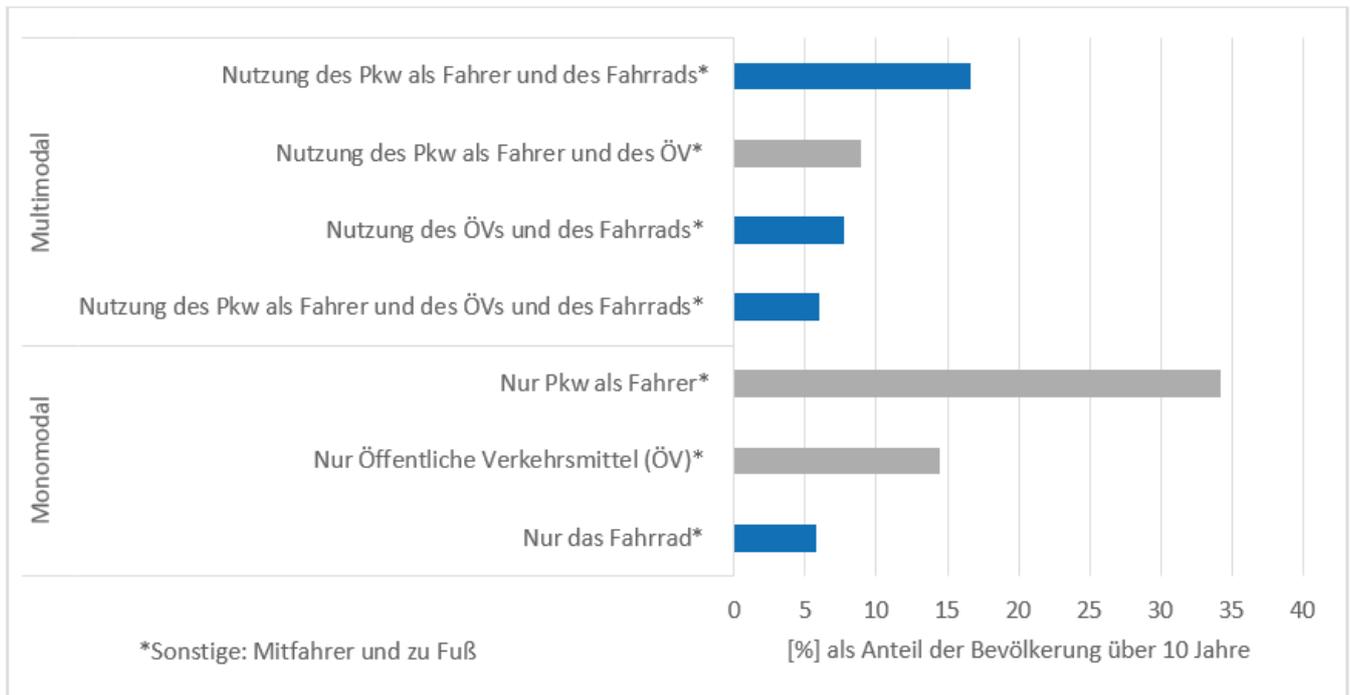
Mehrwert von Radschnellverbindungen



Welchen verkehrlichen Nutzen haben Radschnellverbindungen? Verändern diese den Modal Split? Warum lohnt es sich, diese anzulegen? Dieses Faktenblatt gibt Antworten darauf, wie Radschnellverbindungen gerade in Verdichtungsräumen wirken. Es liefert Argumente, warum das Fahrrad durch Radschnellverbindungen gegenüber dem Auto konkurrenzfähig wird.

Vier von fünf Deutschen besitzen ein Fahrrad oder sogar ein E-Bike/Pedelec. Sie kommen somit potenziell als FahrradfahrerInnen und NutzerInnen der Fahrradinfrastruktur in Frage. In den letzten Jahren hat sich der sogenannte Modal Split (d.h. die Aufteilung der Nutzung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel) verändert. Mehr und mehr Menschen erkennen die Vorteile des Fahrrads für ihre Gesundheit, für die Umwelt und für den eigenen Geldbeutel: Der Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist angestiegen. Dabei fahren zum einen mehr Menschen

überhaupt Fahrrad, zum anderen nutzen diejenigen, die ein Fahrrad benutzen, dieses häufiger. Offensichtlich erkennen mehr und mehr Menschen die Wettbewerbsfähigkeit des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Um ableiten zu können, welchen Beitrag Radschnellverbindungen für eine weitere Steigerung der Radnutzung leisten können, werden nachfolgend Zahlen und Ergebnisse vorgestellt, die die Rolle des Fahrrads im Verkehrsmittelmix demonstrieren. Hieraus werden wiederum Schlussfolgerungen zur Wirkung von Radschnellverbindungen gezogen.



Multimodalität: Das Fahrrad im Kontext des gesamten Verkehrsmitelangebots.

Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

Multimodalität

Welche Rolle spielt das Fahrrad für die Menschen? Wer setzt das Fahrrad ein?

Um dies zu verstehen, bietet es sich an das Verhalten derjenigen zu betrachten, die je nach Ziel und Zweck und Eignung zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechseln. Das sind die „Multimodalen“, im Unterscheid zu „Monomodalen“, die immer dasselbe Verkehrsmittel wählen.

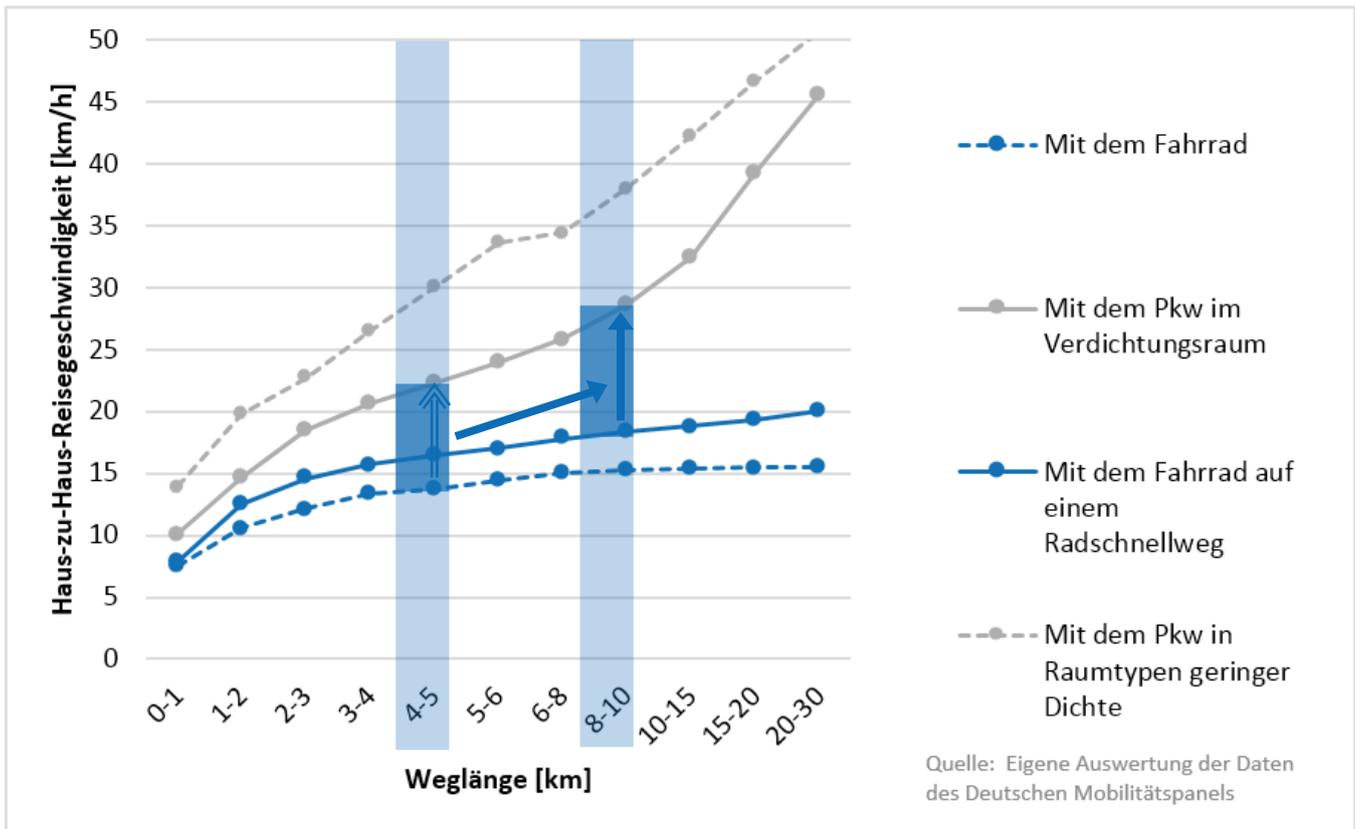
Die Abbildung verdeutlicht, dass das Fahrrad im Alltag die Rolle eines Verkehrsmittels „unter vielen“ einnimmt. So kommt jeder dritte Deutsche im Verlauf einer Woche mehr oder weniger intensiv mit dem Rad im Kontakt (ca. 36 % der Bevölkerung nutzen in einer typischen Woche das Fahrrad), von diesen 36 % nutzen aber 5/6 nicht nur das Fahrrad, sondern auch andere Verkehrsmittel (das sind die Multimodalen, die auch ein Fahrrad nutzen).

Fahrrad und Auto in Konkurrenz

Aber wann wird denn das Fahrrad von diesen Multimodalen anderen Verkehrsmitteln vorgezogen? Man kann davon auszugehen, dass dies der Fall ist, wenn es verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, auf einem bestimmten Weg einfach die beste Option darstellt: Das ist der Fall, wenn es von Eigenschaften wie Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort mindestens als ebenbürtig oder sogar geeigneter als andere Verkehrsmittel angesehen wird.

Will man die Fahrradnutzung steigern, ist zu überlegen, wodurch die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads erhöht werden kann.

Das zumeist ausschlaggebende Kriterium für die Wahl eines Verkehrsmittels ist die Zeit, die gebraucht wird, um einen bestimmte Wegstrecke zurückzulegen.



Konkurrenzsituation zwischen dem Rad und dem MIV in unterschiedlichen räumlichen Kontexten.

Die oben stehende Abbildung zeigt, dass das Fahrrad insbesondere in den verdichteten Räumen (Städte) durchaus in Konkurrenz zum Pkw steht: Bis zu einer Entfernung von fünf Kilometer ist der relative Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Auto (—●—) und dem Fahrrad (---●---) in Verdichtungsräumen im Mittel so gering (⇨⇨), dass das Fahrrad für einen wesentlichen Anteil an Wegen in diesen Entfernungsklassen überlegen ist und folglich auch benutzt wird. Der Modal-Split-Anteil des Fahrrads auf Wegen bis zu einer Entfernung bis zu fünf Kilometern beträgt deshalb über 40 % bei

denjenigen, die wahlfrei zwischen dem Fahrrad und dem Pkw entscheiden können.

Radschnellverbindungen vergrößern nun diesen Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad gegenüber dem Auto konkurrenzfähig ist: Damit lassen sich die mittleren, mit dem Fahrrad erzielbaren Reisegeschwindigkeiten so erhöhen (—●—), dass der relative Unterschied in den Reisegeschwindigkeiten zwischen Pkw und Fahrrad auch in größeren Entfernungsklassen kleiner wird (→). Folglich dürfte das Fahrrad für einen wesentlichen größeren Anteil an Ortsveränderungen genutzt werden.

Neben dem geringeren Zeitverbrauch bedeuten Radschnellverbindungen durch die konfliktfreie Führung zu anderen Verkehrsmitteln ein höheres Sicherheitsniveau. Und weiterhin wird das Fahrradfahren dort ohne die ansonsten erforderlichen Stopps als komfortabler empfunden: Die höhere Geschwindigkeit, das Fahren ohne Gefährdungen und der größere Fahrkomfort steigern die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads gegenüber dem Pkw, was sich in einer insgesamt höheren Fahrradnutzung niederschlägt.



Bild links:
Beispiel Niederlande:
Gute Infrastruktur erhöht die Attraktivität des Fahrrads.
Foto: Svenja Bludau.

Fazit

Der Nutzerkreis des Fahrrads ist größer, als es die üblichen Modal-Split-Zahlen suggerieren: Der Anteil der Bevölkerung, der die positiven Eigenschaften des Fahrrads kennt ist hoch: Aufgabe der Planung ist es daher, die Attraktivität des Fahrrades gegenüber anderen Verkehrsmitteln weiter zu erhöhen. Radschnellverbindungen tragen dazu bei, dass der relative Vorteil des Fahrrads größer wird, und damit für weitaus mehr Ortsveränderungen für eine Nutzung infrage kommt und attraktiv wird.



Bild links:
Beispiel Kopenhagen:
Gut ausgebaute Radwege erhöhen den Radverkehrsanteil merklich.
Foto: Raphael Domin.

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

Karlsruher Institut für Technologie (KIT) / Institut für Verkehrswesen (IfV)
Kaiserstraße 12, 76131 Karlsruhe

VCD-Landesverband Baden-Württemberg (Projektleitung)
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart
<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Layout: Janine Lange, Raphael Domin

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Auswertungen der Daten des Deutschen Mobilitätspanels (Jahrgänge 2011–2015).
Titelbild: Svenja Bludau.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR