



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Radverkehr in Deutschland

Zahlen, Daten, Fakten



Inhalt



Vorwort.....	5
Bedeutung des Radverkehrs.....	6
Nutzen des Radverkehrs.....	14
Radverkehrsinfrastruktur.....	20
Verkehrssicherheit	24
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	29
Kommunikation zur Förderung des Fahrradverkehrs ..	34
Glossar.....	40
Quellenverzeichnis.....	42

Vorwort

Immer mehr Menschen in Deutschland nutzen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit, zum Sport und zum Ausflug mit der Familie. Denn Radfahren hat viele Vorteile: Es ist umweltfreundlich, fördert die Gesundheit und bringt auf kurzen Strecken oft Zeitersparnisse mit sich. Den Anteil des Fahrradverkehrs als ökologische Mobilitätsalternative wollen wir daher weiter steigern, weshalb das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Nationalen Radverkehrsplan 2020 entwickelt hat. Damit haben wir einen breiten gesellschaftlichen Dialog über neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung angestoßen, um so zu einem noch radfahrfreundlicheren Klima in Deutschland beizutragen.

Dazu gehören Werbung für fahrradfreundliche Kommunen sowie konkrete Hilfestellungen beim weiteren Ausbau und bei der Modernisierung von lokaler Radverkehrsinfrastruktur. Aber auch der Bund finanziert entlang von Bundesstraßen neue Radwege und hat die Ausgaben dafür im Bundeshaushalt 2014 auf 80 Millionen Euro erhöht. Eine besonders große Rolle spielt beim Radfahren die Verkehrssicherheit. Durch das Tragen von Fahrradhelmen können schwerwiegende Verletzungen bei Verkehrsunfällen verringert werden. Anstatt eine Helmpflicht vorzuschreiben, setzen wir auf Aufklärung und Freiwilligkeit. Gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht werben wir dafür mit der Aktion „Ich trag’ Helm“.

Die vorliegende Erstausgabe von „Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten“ gibt in gebündelter Form einen Überblick über wesentliche Eckdaten der Radverkehrsentwicklung in unserem Land. Ergänzend enthält diese Publikation Informationen zur Verkehrssicherheit und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Radverkehrs – etwa als Wirtschaftsfaktor in Form der Fahrradbranche und des Fahrradtourismus sowie für die individuelle Gesundheit und die Umwelt. Um die jeweils aktuellen Entwicklungen zu dokumentieren, werden wir diese Zusammenstellung künftig alle zwei Jahre fortschreiben – im Sinne einer erkenntnisreichen Faktenbasis für die künftige Ausgestaltung der Radverkehrspolitik in Deutschland.

Alexander Dobrindt MdB

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Foto: Bundesregierung/Kugler

Bedeutung des Radverkehrs



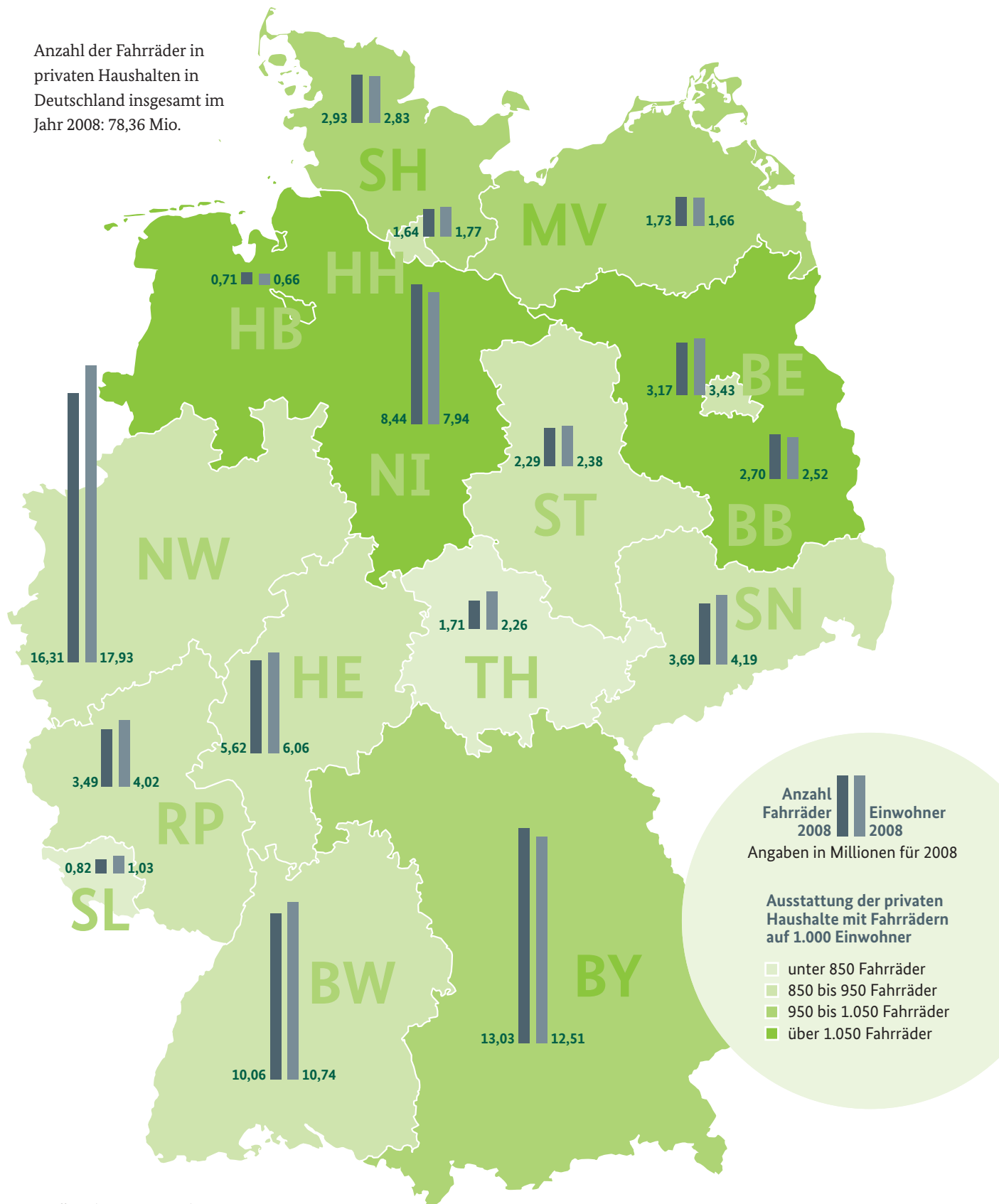
Das Image des Fahrrads ist im Wandel begriffen. Für breite Kreise der Bevölkerung liegt Radfahren im Trend. Das Fahrrad wird als praktisches Verkehrsmittel zur Arbeit oder Ausbildung, im Beruf, als Familienfahrzeug für Kindertransporte, für Besorgungen und in der Freizeit genutzt. Längst hat das Fahrrad den Ruf überwunden, nur Verkehrsmittel für all diejenigen zu sein, die sich kein Auto leisten können und keine Alternative im öffentlichen Verkehr haben. Radfahren gilt zunehmend als Chance gegen Stau und Parkplatzmangel, stellt über kurze und mittlere Distanzen eine überzeugende Alternative zum Auto dar und ist eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Land.

Die Bedeutung des Radverkehrs drückt sich im hohen Fahrradbestand der privaten Haushalte in Deutschland, in wachsenden Radverkehrsanteilen und größerer öffentlicher Aufmerksamkeit aus.

Das Fahrrad ist gleichermaßen Verkehrsmittel der Stadt wie des ländlichen Raums. Vor allem Städte bieten wegen ihrer urbanen Strukturen gute Voraussetzungen dafür, Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Aufgrund der teilweise großen Distanzen der Pendlerströme zwischen Land und Stadt hat der motorisierte Individualverkehr in der Fläche eher höhere Verkehrsanteile. Hier bietet die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr neue umweltfreundliche Mobilitätsvorteile. Dabei erweisen sich die Ausgangslagen der Bundesländer, Städte und Regionen mit Blick auf geografische und sonstige lokale Gegebenheiten, Infrastruktur und Mobilitätsangebote, Organisation der Radverkehrsförderung und das gesellschaftliche und politische Engagement jedoch als sehr unterschiedlich.

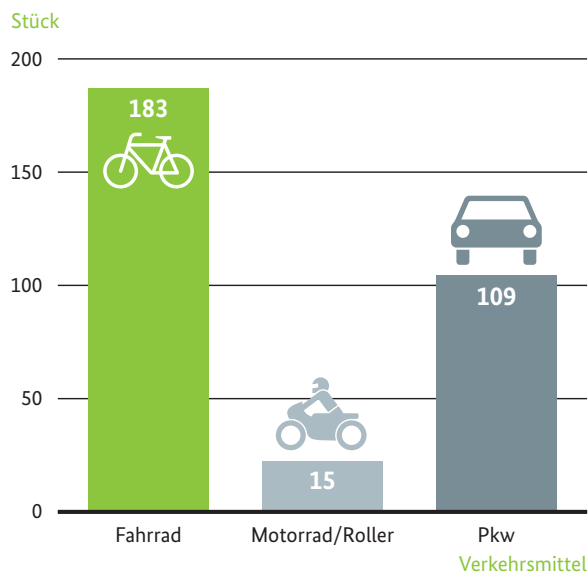
Fahrradbestand in Deutschland

Anzahl der Fahrräder in privaten Haushalten in Deutschland insgesamt im Jahr 2008: 78,36 Mio.



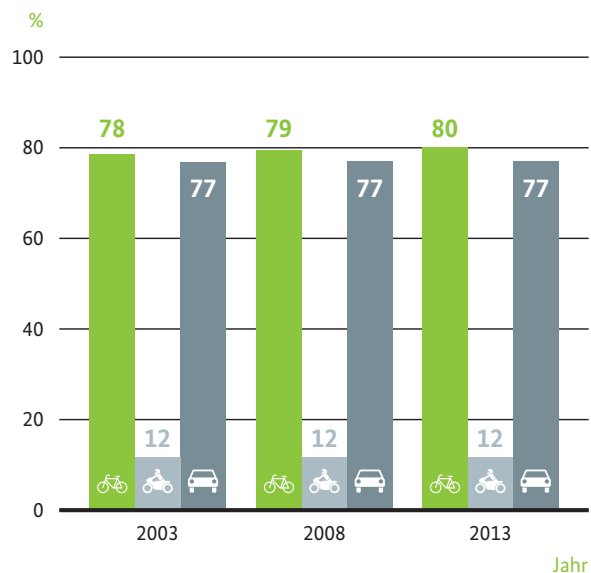
Quelle: MiD 2008, Destatis2013a.

Pkw, Motorräder und Fahrräder je 100 Haushalte



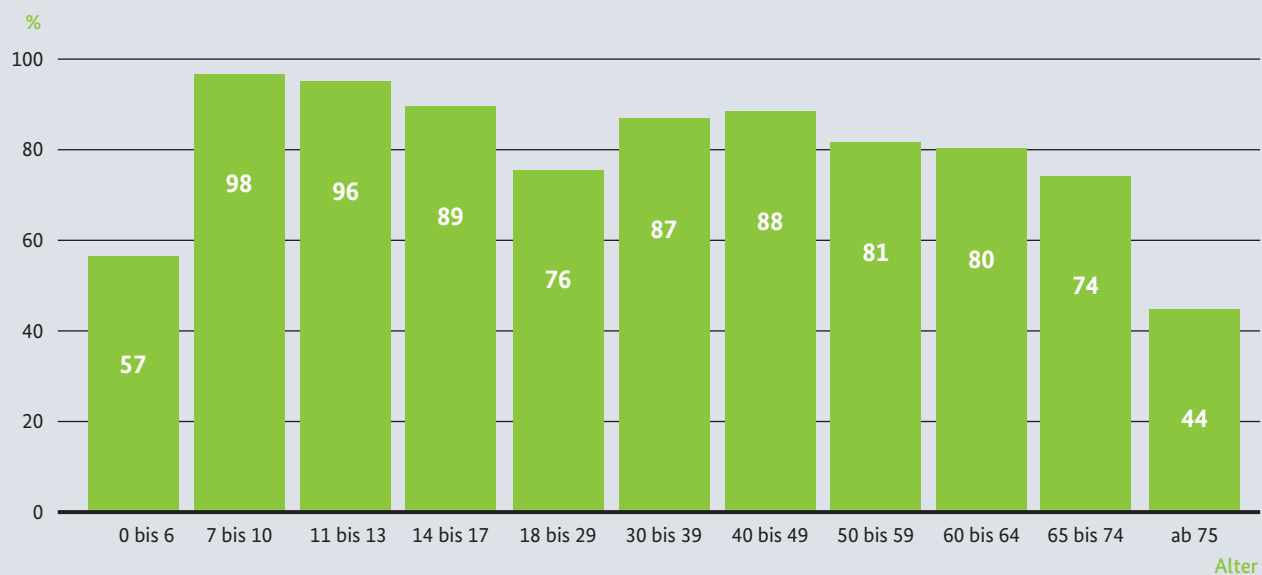
Angaben für 2012. Quelle: Destatis2013c.

Haushalte mit Fahrzeugbesitz



Angaben für 2012. Quelle: Destatis2013c.

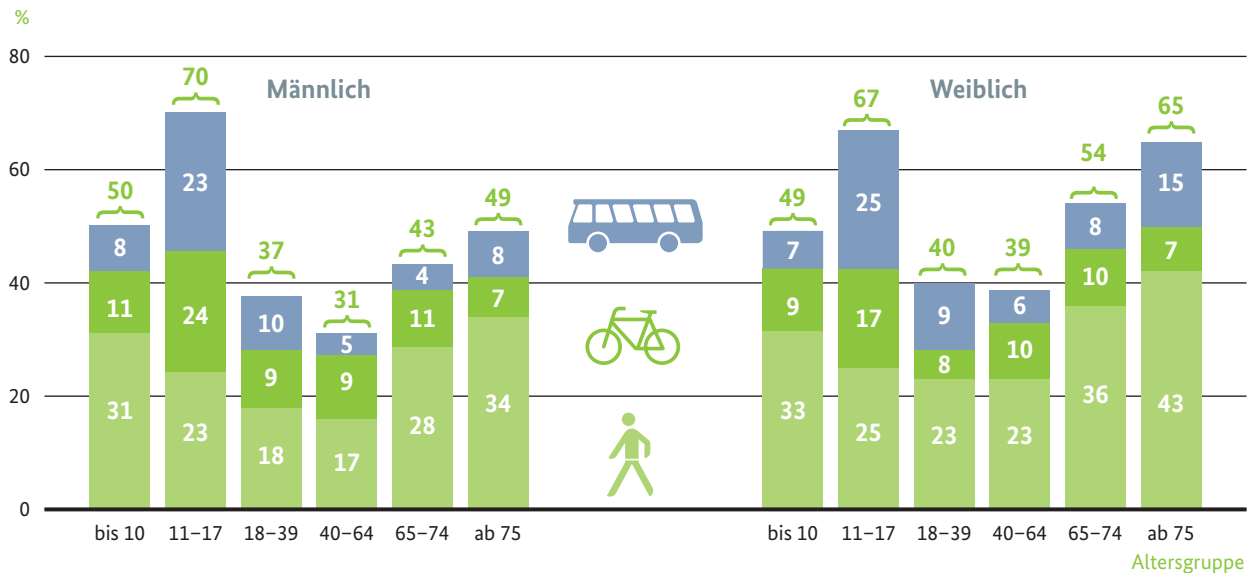
Fahrradbestand nach Altersgruppen



Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.

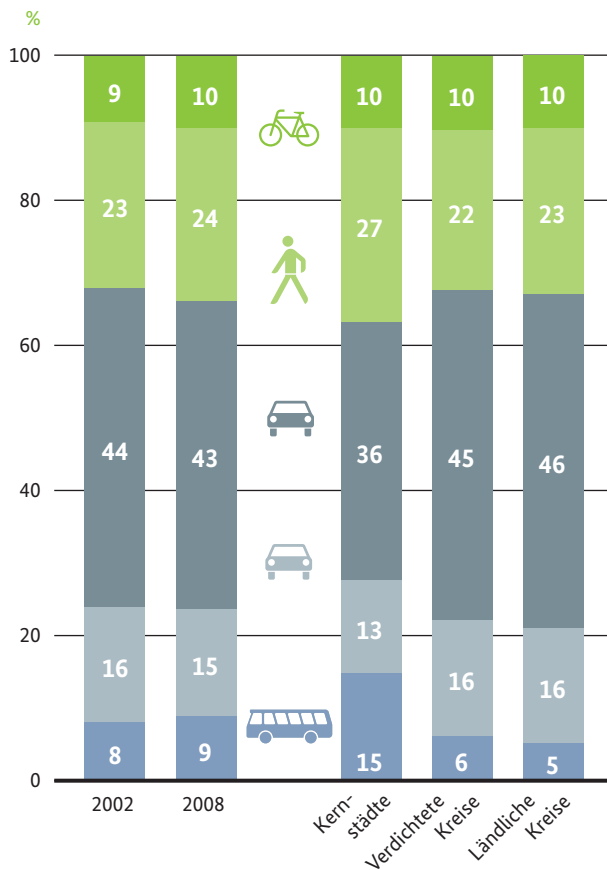


Modal Split des Umweltverbundes nach Geschlecht und Altersgruppen



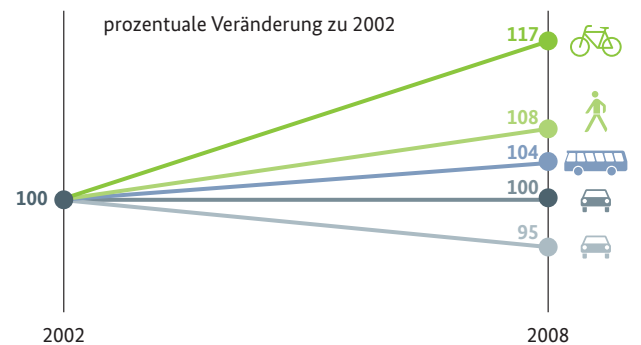
Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.

Modal Split im Jahresvergleich und nach Gebietstypen



Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.

Entwicklung der zurückgelegten Wege im Jahresvergleich

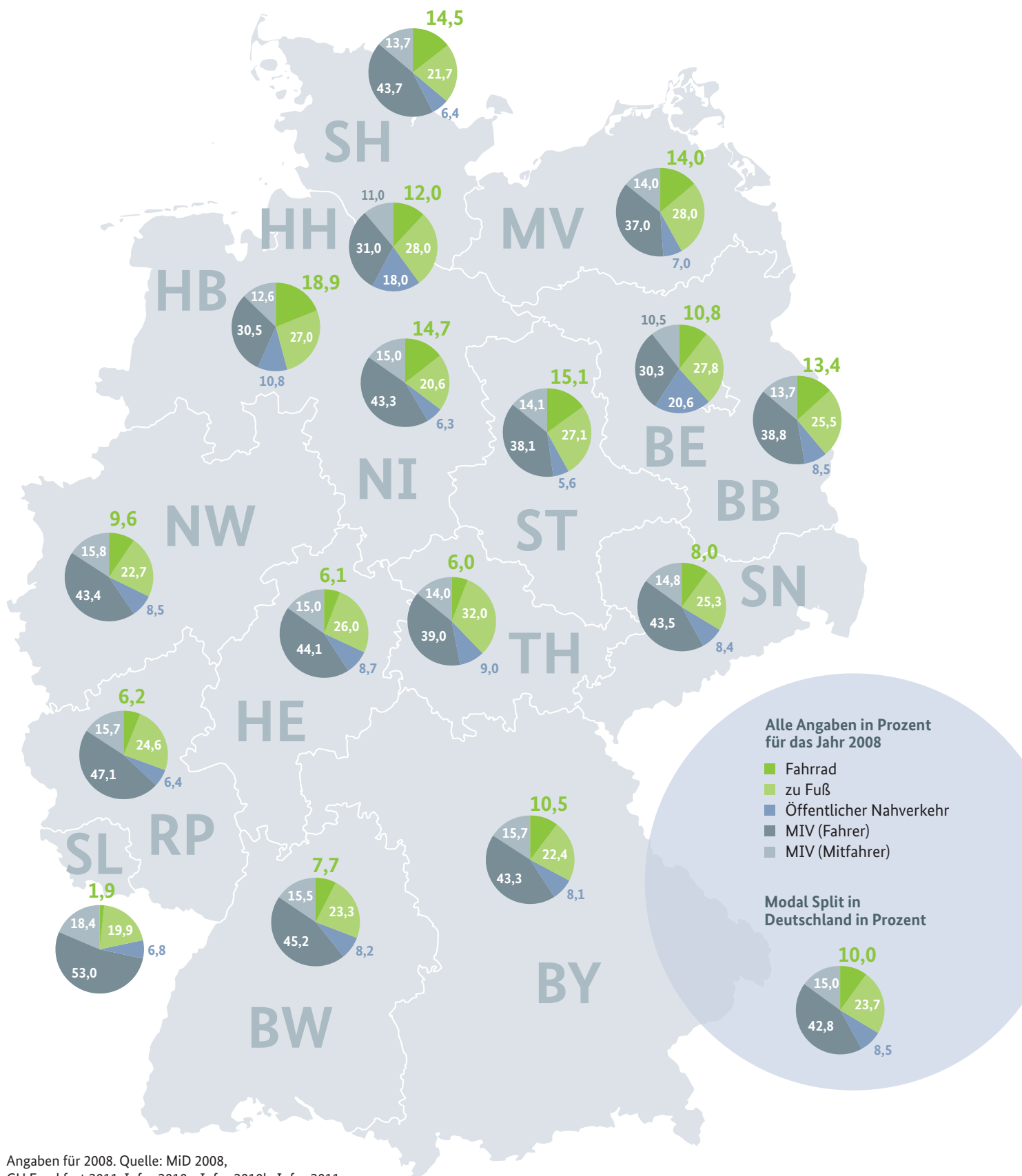


Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.

Als Kernstädte sind kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern zu verstehen. Verdichtete Kreise haben mehr, ländliche Kreise weniger als 150 Einwohner je km² (vgl. MiD 2008 – Ergebnisbericht).

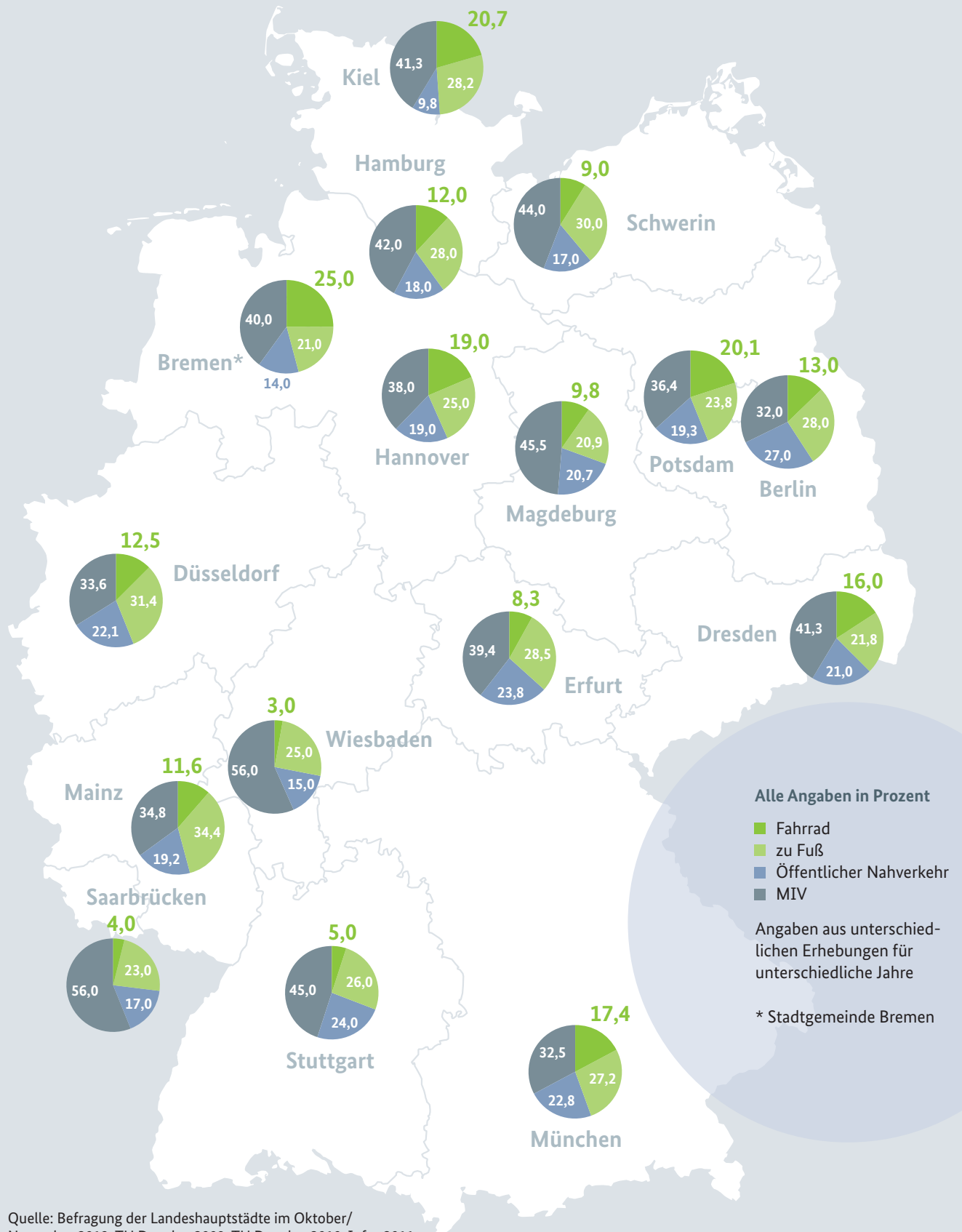
- Fahrrad
- zu Fuß
- ÖPV
- MIV Fahrer
- MIV Mitfahrer

Modal Split in den Bundesländern



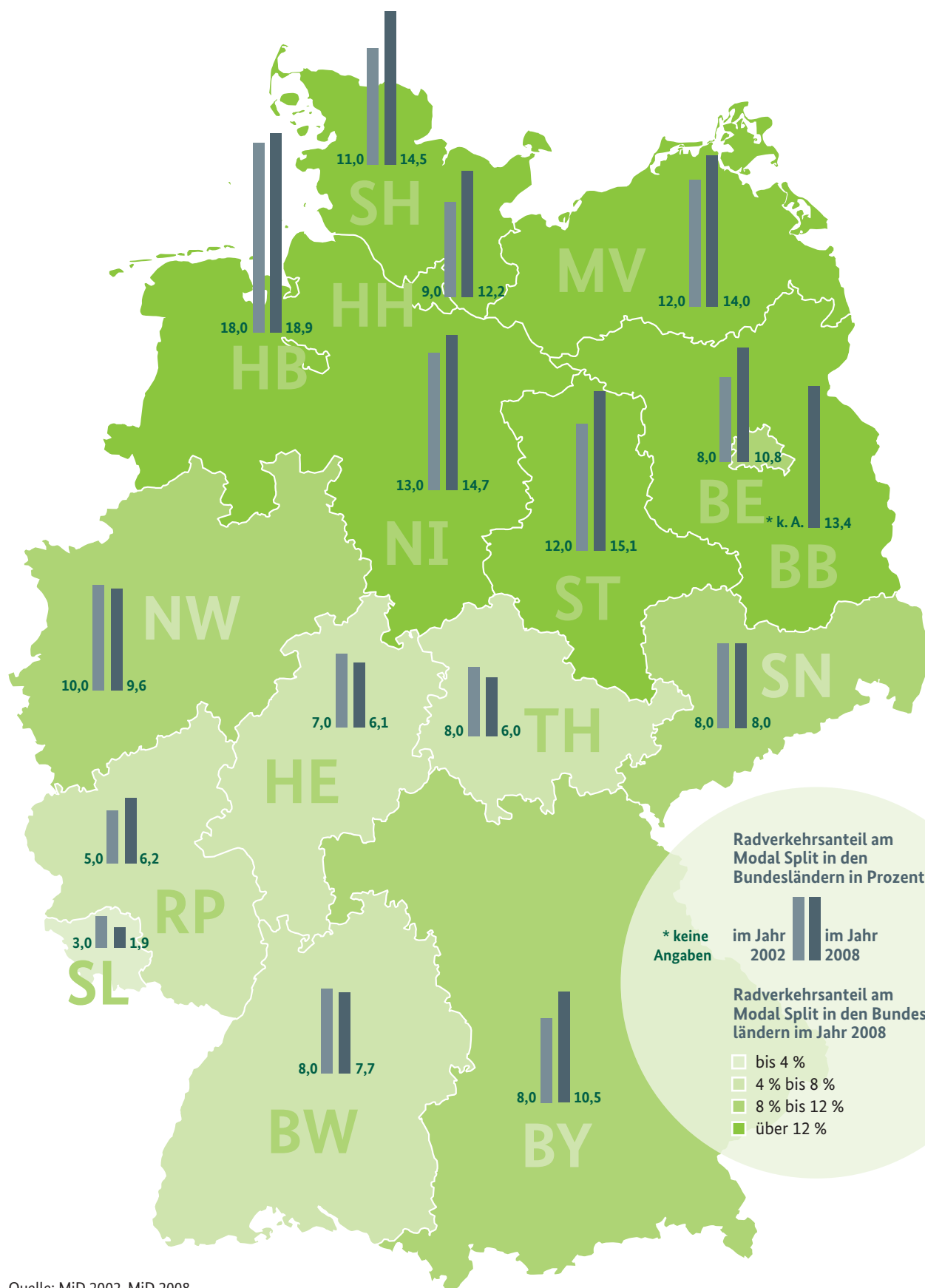
Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008, GU Frankfurt 2011, Infas 2010a, Infas 2010b, Infas 2011.

Modal Split in den Landeshauptstädten



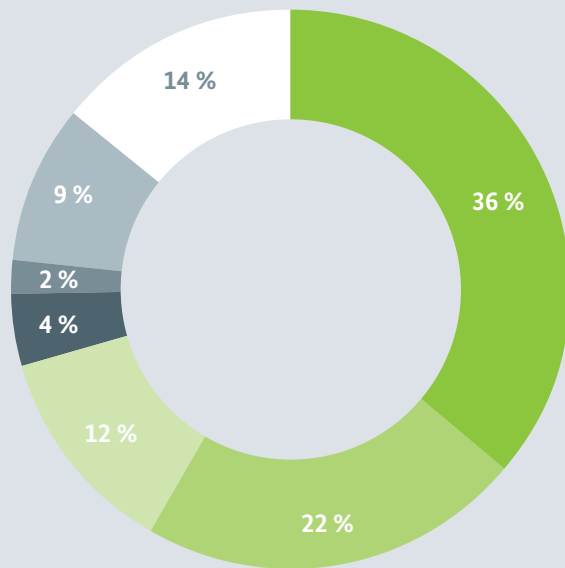
Quelle: Befragung der Landeshauptstädte im Oktober/November 2013, TU Dresden 2009, TU Dresden 2010, Infas 2011.

Entwicklung der Fahrradnutzung in Deutschland im Jahresvergleich



Quelle: MiD 2002, MiD 2008.

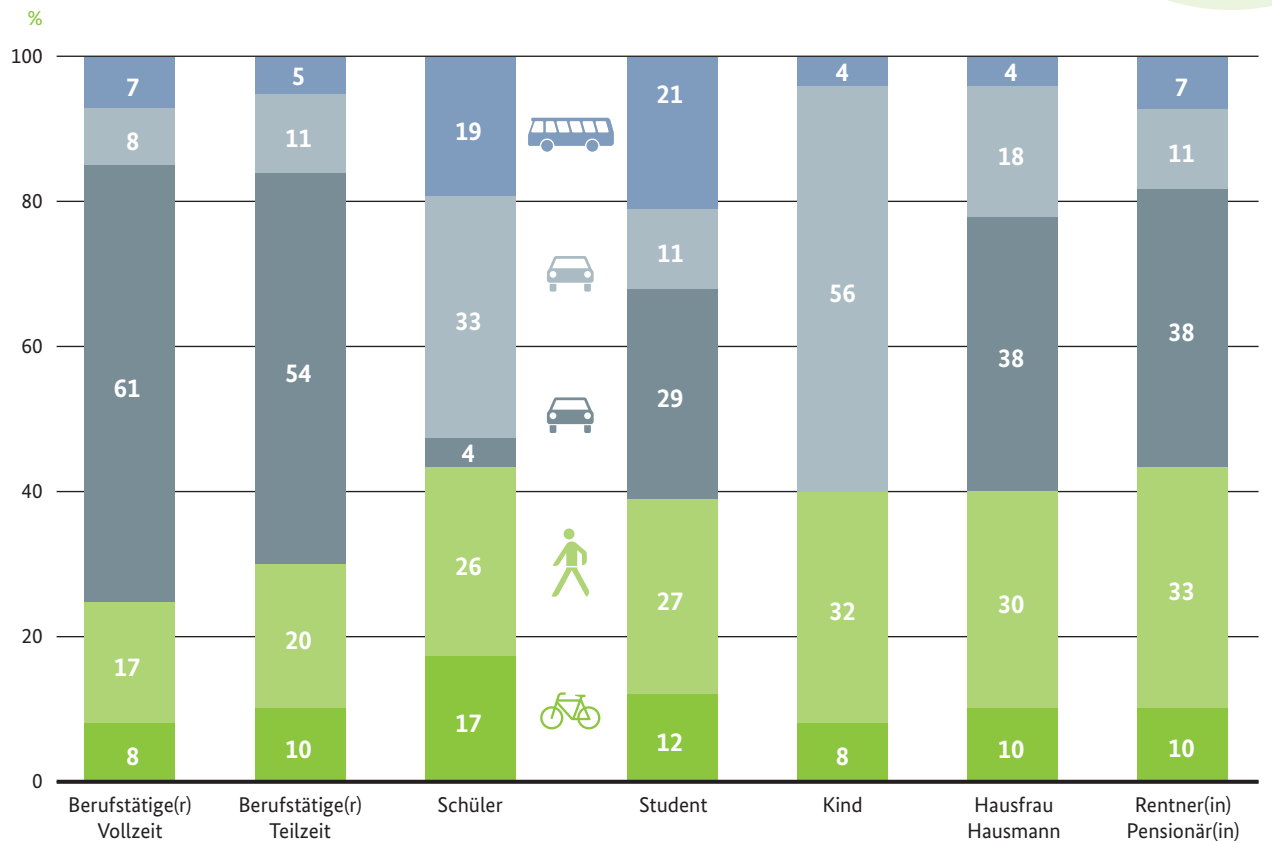
Zweck der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege



Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.



Modal Split nach Lebensphasen



Radverkehrsanteil 2008 am Modal Split. Als Kind sind alle Personen zu verstehen, die jünger als sechs Jahre sind. Quelle: MiD 2008.

Nutzen des Radverkehrs



Wer Fahrrad fährt, ist wesentlich preisgünstiger und im Stadtverkehr oft auch schneller unterwegs als mit motorisierten Verkehrsmitteln. Die gelenkschonende Bewegung fördert Ausdauer, Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden, beugt Krankheiten und Beschwerden vor und aktiviert und optimiert den Fettstoffwechsel. Gerade bei Kindern und Jugendlichen fördert das Radfahren das Konzentrations- und Wahrnehmungsvermögen sowie die Entwicklung ihrer motorischen Fähigkeiten und des Gleichgewichts- und Orientierungsinns.

Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil vieler Strategien zu Klimaschutz, zur Lärminderung, zur Luftreinhaltung und zur Gesundheitsvorsorge. Denn die integrierte Förderung des Radverkehrs und die Steigerung seines Anteils am gesamten Verkehr verspricht eine Entlastung vom fließenden und ruhenden Autoverkehr. Da das Radfahren lokal völlig emissionsfrei ist, erspart es Lärm, Feinstaub,

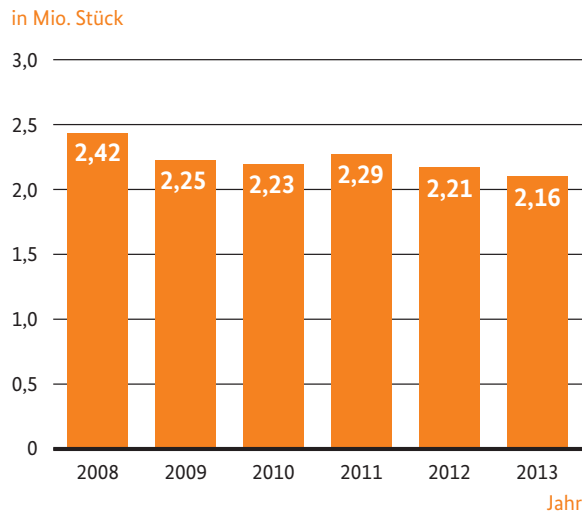
Stickoxid und Kohlendioxid auf lokaler Ebene und verbessert so die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems insgesamt.

Fahrradfreundlich zu sein ist also auch ein wichtiger Standortfaktor für Städte und Gemeinden. Städteumfragen belegen, dass Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen als besonders attraktiv und lebenswert empfunden werden.

Auch die Wirtschaft profitiert vielfältig vom Radverkehr. Innerstädtische Einzelhandelsgeschäfte sind mit dem Fahrrad oft besser zu erreichen als mit dem Auto. Der Fahrradtourismus hat eine Spitzenstellung im Tourismusmarkt. Unternehmen nutzen ein- und mehrspurige Transporträder für Kurier- und Lieferdienste und im Wirtschaftsverkehr. Vom Handel und von der Produktion von Fahrrädern und Zulieferartikeln leben vor allem Klein- und mittelständische Betriebe.

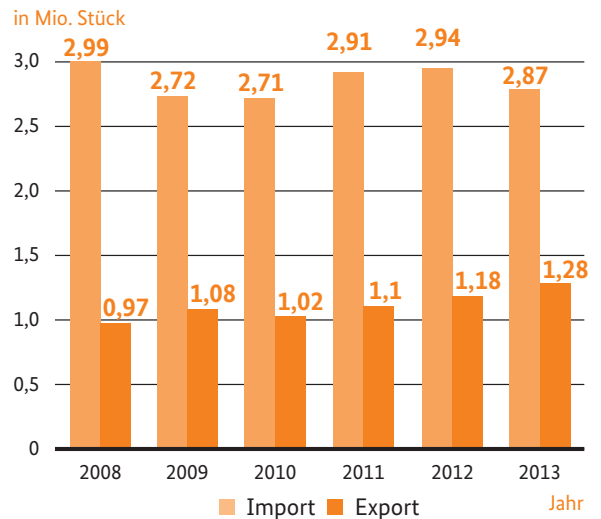
Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Produktion von Fahrrädern in Deutschland*



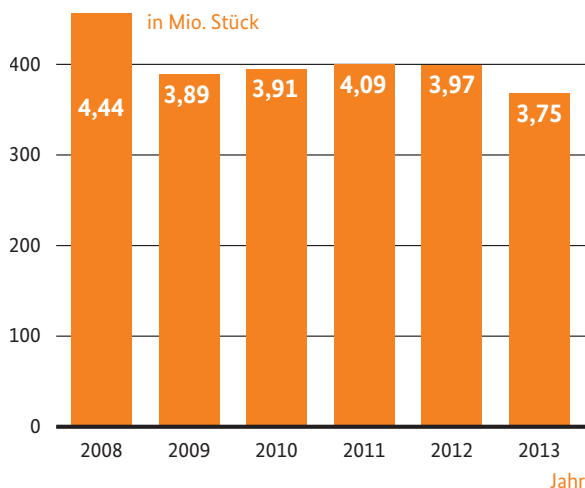
Quelle: ZIV 2014.

Importe von Fahrrädern nach Deutschland/ Exporte von Fahrrädern aus Deutschland*



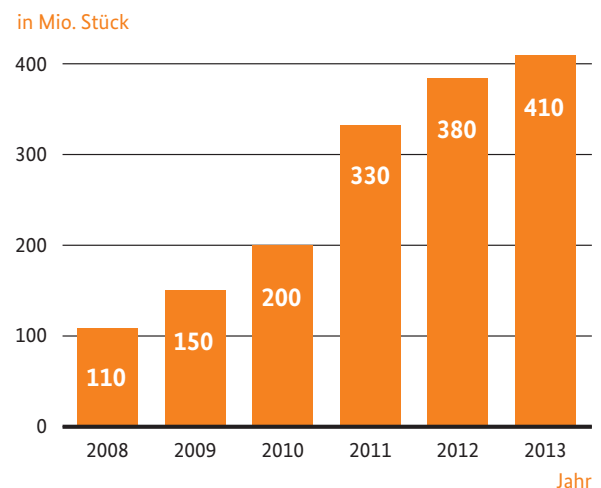
Quelle: ZIV 2014.

Inlandsanlieferung** von Fahrrädern in Deutschland*



Quelle: ZIV 2014.

Absatz Pedelecs und E-Bikes in Deutschland



Quelle: ZIV 2014.



Fahrrad: Antrieb nur durch Muskelkraft



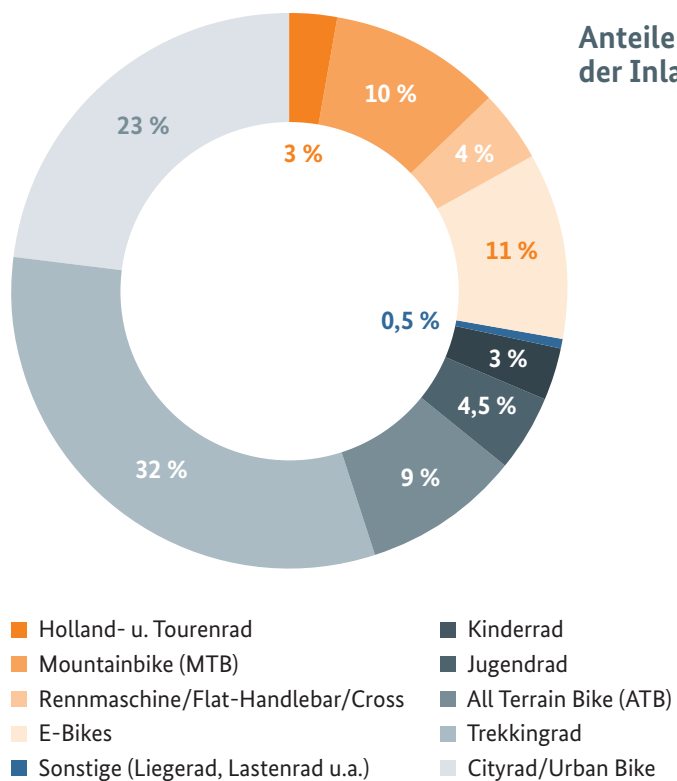
Pedelec: Elektrische Unterstützung beim Treten bis 25km/h mit einer maximalen Leistung von 250W



E-Bike: Höhere Leistung und Geschwindigkeit als Pedelecs, teilweise mit Antrieb ohne Treten, mit Versicherungs- und Helmpflicht

* inkl. E-Bikes und Pedelecs

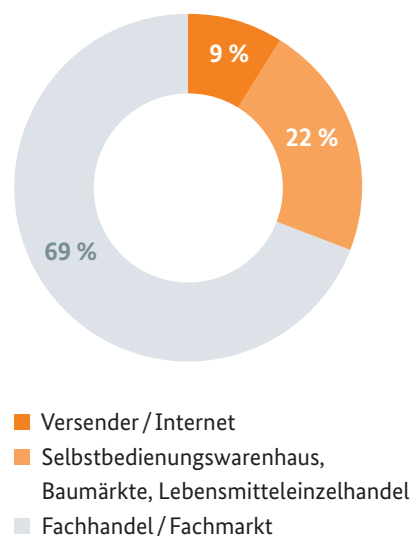
** Inlandsanlieferung =
Inlandsproduktion
+ Importe - Exporte



Anteile der verschiedenen Modellgruppen an der Inlandslieferung Deutschland

Inlandslieferung = Inlandsproduktion + Importe - Exporte.
Angaben für 2013. Quelle: ZIV 2014.

Anteile der Vertriebswege im Fahrradbereich in Deutschland

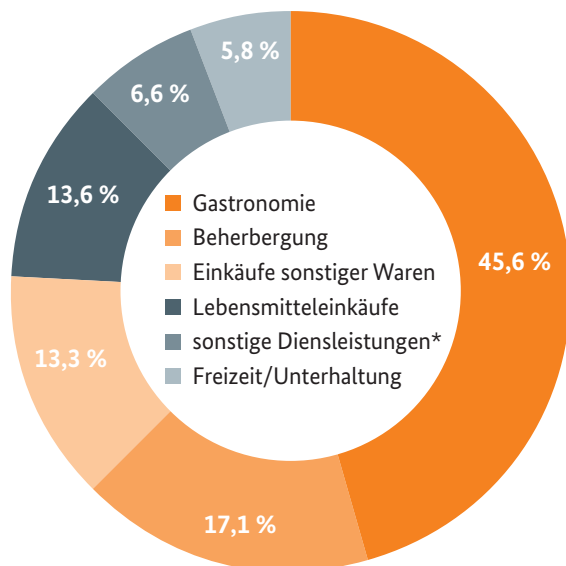


Angaben für 2013. Quelle: ZIV 2014.



Fahrradtourismus

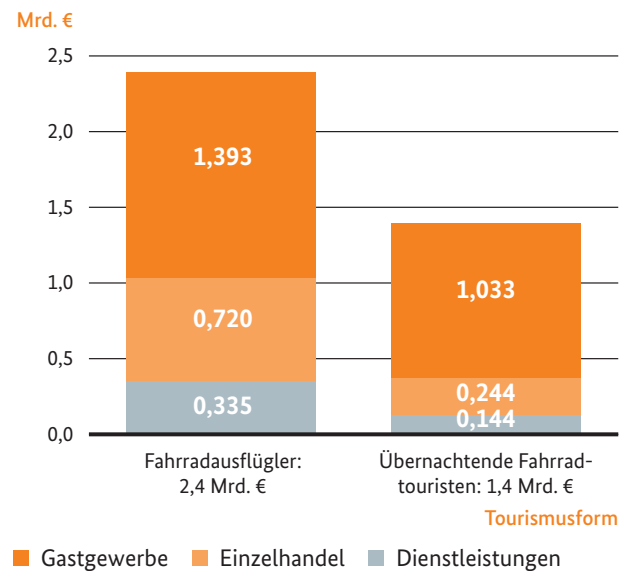
Vom Fahrradtourismus in Deutschland profitierende Branchen



*z. B. Öffentlicher Personennahverkehr, Verleih und Reparatur von Fahrrädern

Angaben für 2009. Quelle: DTV et al. 2009.

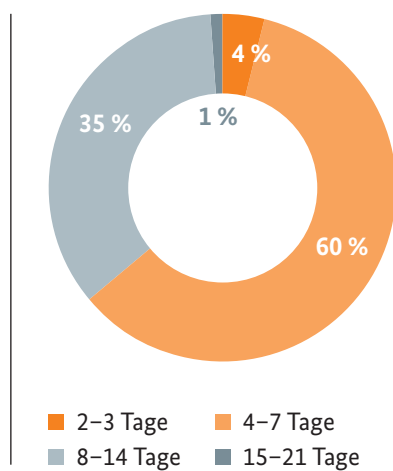
Bruttoumsatz Fahrradtourismus



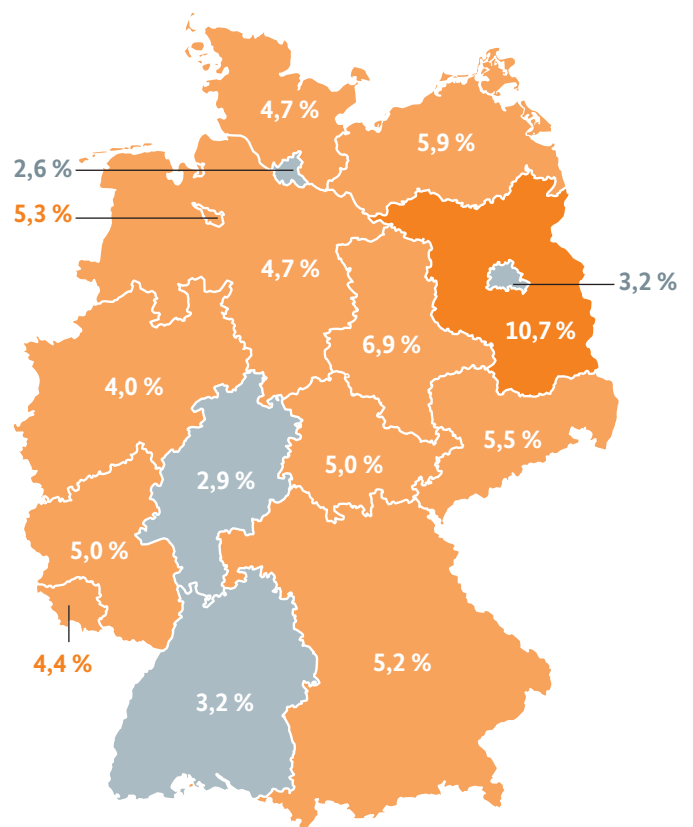
Angaben für 2009. Quelle: DTV et al. 2009.

Anteil fahrradtouristischer Tagesreisen an Tagesreisen insgesamt

Dauer der Radreisen



Angaben für 2008. Quelle: DTV et al. 2009.



■ bis 4 % ■ 4 % bis 8 % ■ über 8 %

Angaben für 2008. Quelle: DTV et al. 2009.

Nutzen für den Umweltschutz

Primärenergieverbrauch im Personenverkehr, Verbrauch im Betrieb

(Energiebereitstellung + direkter Verbrauch)

in Milliarden Megajoule (Mrd. MJ)	 Fahrrad *	Straßenverkehr mit Pkw	Luftverkehr	Schienenverkehr
1995	0	1.890,6	199,8	121,2
2000	0	1.930,0	264,0	126,2
2005	0	1.895,7	303,3	119,0
2010	0	1.837,3	301,8	107,7

Angaben für 2010. Quelle: UBA 2012.

Lärmbelastung der Bevölkerung

(Anzahl der Personen, die durch den jeweiligen Verkehrsträger mit den jeweiligen Lärmpegeln belastet sind)

Tag-Abend-Nacht- Index „L _{DEN} “ **	 Fahrrad *	Straßenverkehr mit Pkw	Luftverkehr	Schienenverkehr
> 55 dB(A)	0	6.754.900	4.562.600	746.500
> 65 dB(A)	0	1.820.800	605.200	29.700
> 70 dB(A)	0	701.900	225.600	2.300

Angaben für 2010. Quelle: UBA 2012. * Vorkette nicht einbezogen ** Der Tag-Abend-Nacht-Index ist ein Indikator für die allgemeine Lärmbelastigung

Vergleichsdarstellung Straßenverkehr mit Pkw



Vergleich mit dem Primärenergieverbrauch von Reihenhäusern

Unter der Annahme, dass der Primärenergieeinsatz im Verkehr nahezu dem Endenergieverbrauch entspricht, kann folgende Vergleichsrechnung für den Heiz-Energieverbrauch eines Reihenhauses aufgestellt werden:

Energieverbrauch für Heizung	209 kWh m ² a
durchschnittliche Wohnfläche	116 m ²
Energieverbrauch pro Jahr	24.244 kWh
dies entspricht	87,3 GJ (87.300 MJ)

daraus errechnet sich pro Jahr für den Primärenergieverbrauch:

Der Primärenergieverbrauch des Straßenverkehrs entspricht dem Verbrauch von 21.051.000 Reihenhäusern.

Der Primärenergieverbrauch des Luftverkehrs entspricht dem Verbrauch von 3.457.900 Reihenhäusern.

Der Primärenergieverbrauch des Schienenverkehrs entspricht dem Verbrauch von 1.234.000 Reihenhäusern.

(Angaben für 2010)



Vergleich mit der Lautstärke anderer Lärmquellen, in dB(A)

120	Kettensäge
90	Lastwagen
70	Fernseher, Rasenmäher
65	Kantinenlärm, Staubsauger
55	normales Gespräch
40	leise Musik
20	Ticken einer Armbanduhr

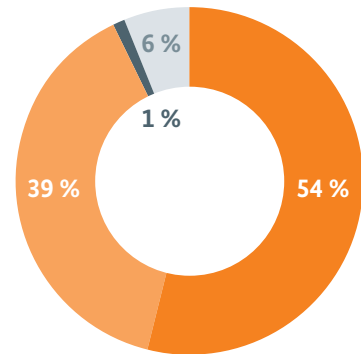
Gesundheit

Trainingseffekte beim Radfahren: Motorische Fähigkeiten und ihr Alltagsnutzen

Fähigkeiten	Alltagsnutzen
Ausdauer	- Verbesserte allgemeine Leistungsfähigkeit - Prävention kardiovaskulärer Risikofaktoren - Stärkung des Immunsystems - Positiveffekt auf die Psyche (Ausgeglichenheit)
Kraft	- Ausgeprägtes Muskelkorsett schützt vor Dysbalancen - Ausgeprägte Muskulatur erhöht den Energieumsatz unter Ruhebedingungen > Folge: Man nimmt nicht so schnell zu
Schnelligkeit	- Es kommt zu einer verbesserten Reaktionsfähigkeit und dadurch zu einer Sturzprophylaxe, weil angemessener in den jeweiligen Situationen gehandelt werden kann
Koordination	- Radfahren schult die Koordination und dadurch das Körpergefühl. Im Alltag kann besser auf unvorhersehbare Situationen reagiert und der Körper besser im Gleichgewicht gehalten werden (z. B.: beim Ausweichen vor einem Objekt)
Beweglichkeit	- Es kommt zu einer Mobilisation der großen Hauptgelenke, wie Knie-, Hüft- und Schultergelenk - Dies ist gerade bei Personen, die sitzende Tätigkeiten ausüben als Ausgleich von großer Bedeutung

Quelle: Froböse 2006.

Bewegungstypen im Alltag



- Zielorientiert: Ich möchte schnell ans Ziel, nehme Auto, Bus oder Bahn
- Spaßbewegt: Ich bewege mich zu Fuß oder per Rad, auch wenn es länger dauert
- Weiß nicht/keine Antwort
- Pflichtbeweger: Bin nur zu Fuß oder mit Rad unterwegs, wenn nicht vermeidbar

Quelle: TK 2013.



Radverkehrsinfrastruktur

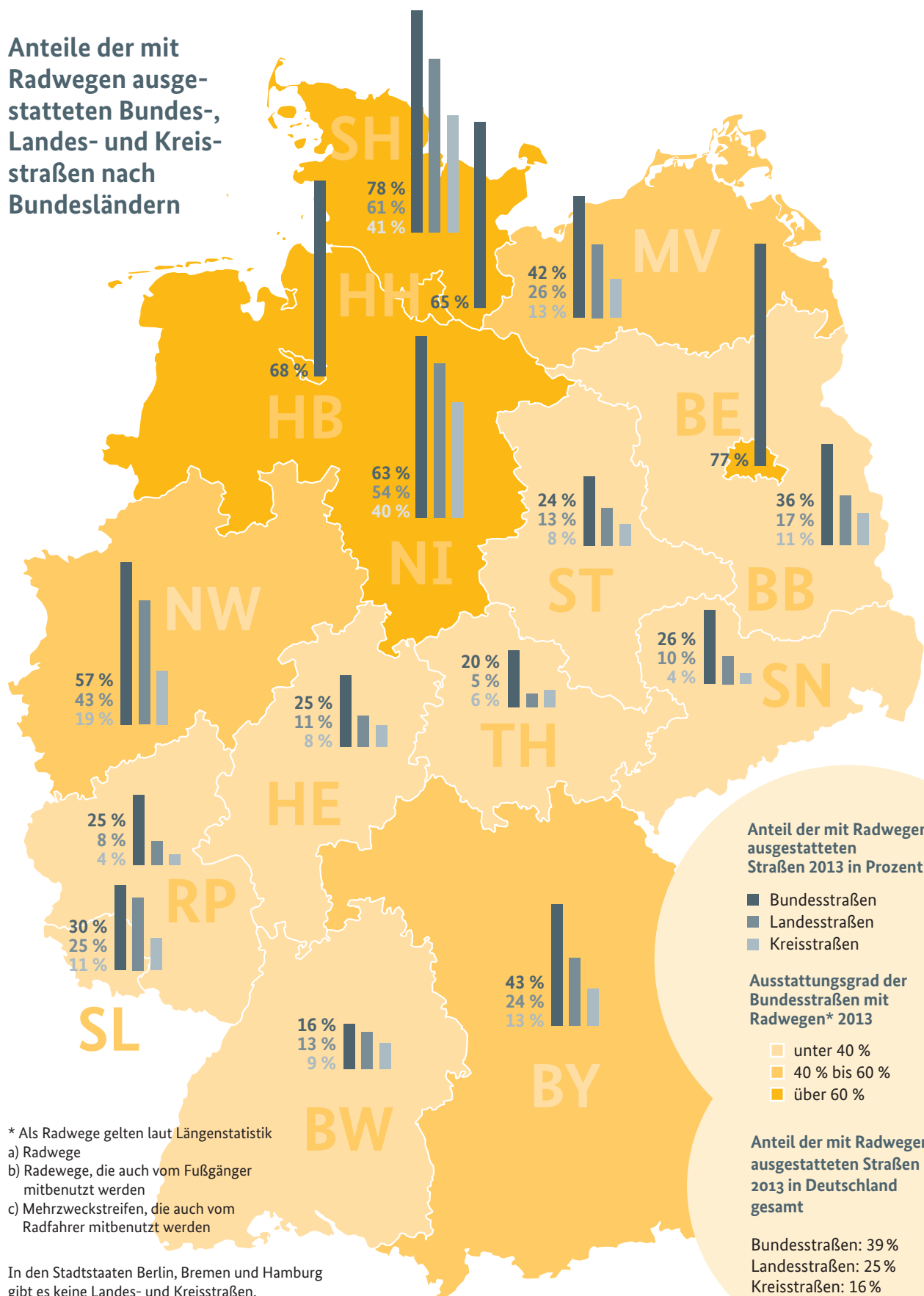


Eine gute Radverkehrsinfrastruktur fördert sowohl den fließenden als auch den ruhenden Radverkehr. Den Radfahrenden soll ein sicheres und zügiges Vorankommen sowie ein vor Diebstahl und Vandalismus geschütztes Abstellen der Fahrräder ermöglicht werden. Neben der Erweiterung der Radverkehrsnetze und der Schaffung geeigneter Verkehrsregelungen für den Radverkehr geht es auch um die Erhaltung und Sanierung der vorhandenen Radwege. Für die Führung des Radverkehrs werden je nach den örtlichen Verhältnissen Fahrradstraßen eingerichtet, reine Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege baulich angelegt oder die Mitnutzung von Busspuren, Gehwegen und Fußgängerzonen angeordnet. Ergänzend hierzu kommen vor allem innerorts kosteneffiziente Markierungslösungen für den Radverkehr in Betracht, wie z.B. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen.

Die Ausstattung der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit Radwegen obliegt den jeweiligen Baulastträgern. Zur Steuerung von Lichtsignalanlagen, für Verkehrszählungen, zur Bewirtschaftung von Abstellanlagen und zum Routing wird zunehmend moderne Elektronik genutzt.

Sichere und leicht zugängliche Abstellanlagen für Fahrräder dienen der Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie der Vorsorge vor Vandalismus und Diebstahl. Damit wird die Nutzung des Fahrrades im Alltag attraktiver. Fahrradabstellanlagen werden zuhause im privaten Wohnumfeld, aber z.B. auch beim Arbeitgeber, an Schulen und Universitäten sowie unterwegs zur Erledigung von Geschäften des täglichen Bedarfs benötigt. Genauso wichtig ist die Schaffung von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Fahrrad, ÖPNV, Carsharing und öffentliche Leihfahrräder. Ein Abstellplatz für ein Fahrrad nimmt nur einen Bruchteil einer Stellfläche für einen Pkw in Anspruch.

Anteile der mit Radwegen aus- statteten Bundes-, Landes- und Kreis- straßen nach Bundesländern



Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche

					anlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommunikation)	Weitere Maßnahmen (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	Summe Infrastruktur Abstellanlagen Maßnahmen
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5,0–12,0	1,1	6,1–13,1	1,10–2,5	0,5	0,5–2,0	8,0–18,0
	Aufsteiger	8,0–12,0	1,7	9,7–13,7	1,20–1,5	0,5	1,0–2,0	13–18,0
	Vorreiter	12,0	3,0	15,0	0,1–0,8	1,0	2,0	18,0–19,0
Landkreise	Einsteiger	0,2–4,6	0,1	0,3–4,7	0,5–1,0			1,0–6,0
	Aufsteiger	0,3–4,1	0,1–0,4	0,4–4,5	0,50–1,5			1,0–6,0
	Vorreiter	2,4–3,0	0,5–0,7	2,9–3,7	1–1,5			4,0–5,0

Angaben in € pro Einwohner/Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven. Quelle: PGV 2012.

Einsteiger	Bei Kommunen am Anfang der Radverkehrsförderung ist nicht nur der Radverkehrsanteil mit in der Regel deutlich unter 10 % gering. Auch die organisatorischen Strukturen der Radverkehrsförderung existieren entweder nicht oder sind erst in den Anfängen vorhanden.
Aufsteiger	Bei den „Aufsteigern“ ist bereits eine gewisse Dynamik in der Radverkehrsförderung vorhanden. Dies äußert sich u.a. in teilweise ambitionierten Zielwerten, Förderstrategien und umfangreichen Maßnahmen der Kommunen. Der Radverkehrsanteil liegt hier bereits zwischen rund 10 % und rund 25 %.
Vorreiter	Unter den „Vorreitern“ finden sich jene Kommunen, bei denen ein hoher Radverkehrsanteil (> ca. 25 %) vorhanden ist und bei denen Radverkehrsförderung eine breit getragene gesellschaftliche und politische Selbstverständlichkeit darstellt.

Quelle: BMVBS 2012.

Flächenverbrauch: Platzbedarf des ruhenden Verkehrs (in m²/Fahrzeug)



1,2 m²



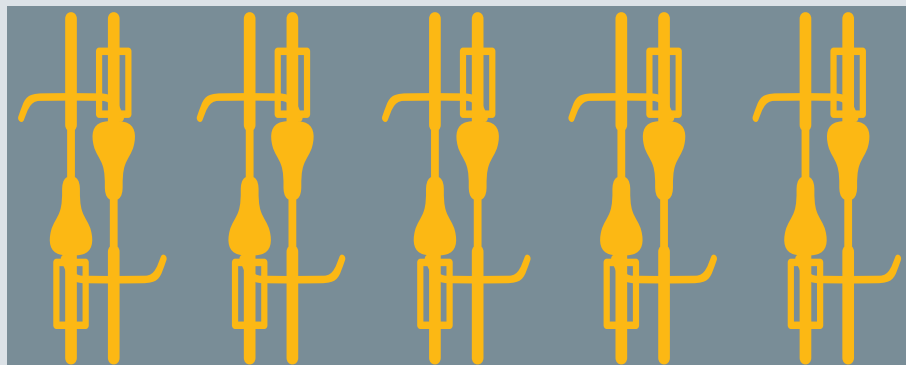
12,0 m²



0,5 m

2,4 m

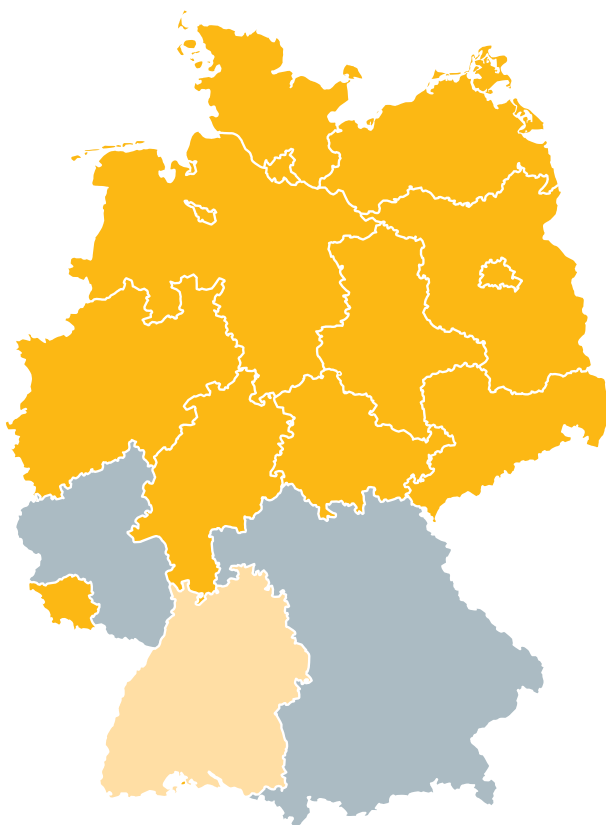
2,4 m



5 m

Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2006, FGSV 2012.

Regelung zum Bau von Fahrradabstellanlagen



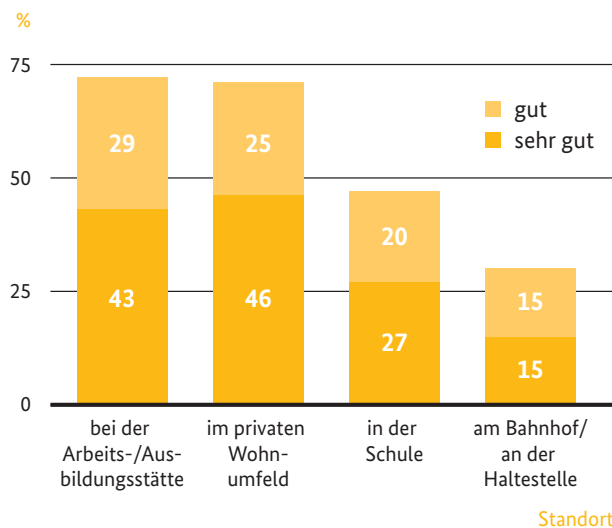
Angaben für 2013. Quelle: Befragung der Bundesländer im Oktober/ November 2013 sowie eigene Recherche.

Bundesland	Regelung zum Bau von Fahrradabstellanlagen
Baden-Württemberg	Nein, Änderung angestrebt
Bayern	Art. 81 BayBO ermächtigt die Kommunen Fahrradabstell-satzungen zu erlassen
Berlin	§50 BauOBl
Brandenburg	§43 BbgBO
Bremen	§49 BremLBO
Hamburg	§48 HBauO
Hessen	§43 HBO und §44 HBO
Mecklenburg-Vorpommern	§49 (3) LBauO M-V
Niedersachsen	§48 NBauO
Nordrhein-Westfalen	§51 BauO NRW
Rheinland-Pfalz	Im Bedarfsfall nach §47 LBauO
Saarland	§57 LBO
Sachsen	§49 SächsBO
Sachsen-Anhalt	§48 BauO LSA
Schleswig-Holstein	§50 LBO
Thüringen	§49 ThürBO

Regelung zum Bau von Fahrradstellplätzen bei Neu- oder Umbau in den Bundesländern

- Regelung zum Bau
- Keine Regelung zum Bau, aber ggf. Ermächtigung
- Landesbauordnung in Überarbeitung

Zufriedenheit mit der Abstell-situation



Angaben für 2013. Quelle: Sinus2013.

„Bitte bewerten Sie die Abstell-situation an folgenden Stand-orten anhand von Schulnoten.“

N = 577 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits-/ Ausbildungsstätte fahren

Verkehrssicherheit



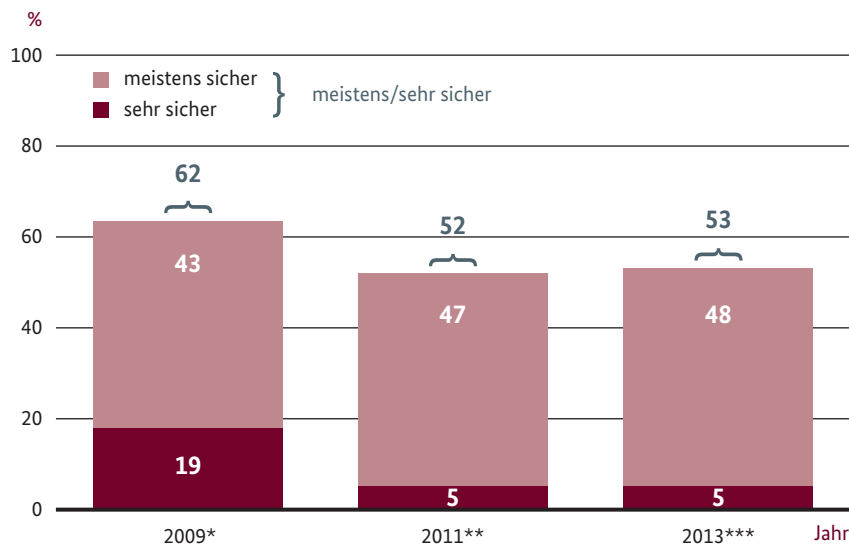
Die Bereitschaft mit dem Fahrrad zu fahren, hängt ganz wesentlich davon ab, ob die Menschen sich sicher fühlen. Um das subjektive Gefühl der Verkehrssicherheit zu stärken und mögliche Hemmnisse abzubauen, müssen verkehrssichere Rahmenbedingungen geschaffen werden. Diese betreffen die Infrastruktur und die Verkehrsregeln, das Verhalten der Radfahrenden und die Fahrzeugtechnik – gleichermaßen sowohl bei den Fahrrädern als auch bei den Kraftfahrzeugen. Durch die Kenntnis der Verkehrsregeln und ihre Akzeptanz, durch das Wissen um mögliche Risiken und Gefährdungen und eine umsichtige und aufmerksame Fahrweise können Radfahrende Unfälle vermeiden. Dies gilt umso mehr in Städten und Regionen mit zunehmendem Radverkehr.

Nutzergerecht gestaltete Radverkehrsanlagen und die Schaffung eines freundlichen Verkehrsklimas für alle Verkehrsteilnehmer sind weitere wichtige Bausteine. Dies betrifft insbesondere auch die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen, die das Fahrrad für rund 20 % ihrer Wege nutzen und damit etwa doppelt so häufig wie andere Bevölkerungsgruppen. Verkehrssicherheit ist dabei eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung.

Die amtliche Unfallstatistik erfasst die Daten der polizeilichen Unfallberichte. Unfälle, die hier nicht erfasst werden (z.B. vielfach Alleinunfälle), bilden eine Dunkelziffer.

Sicherheit im Straßenverkehr

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



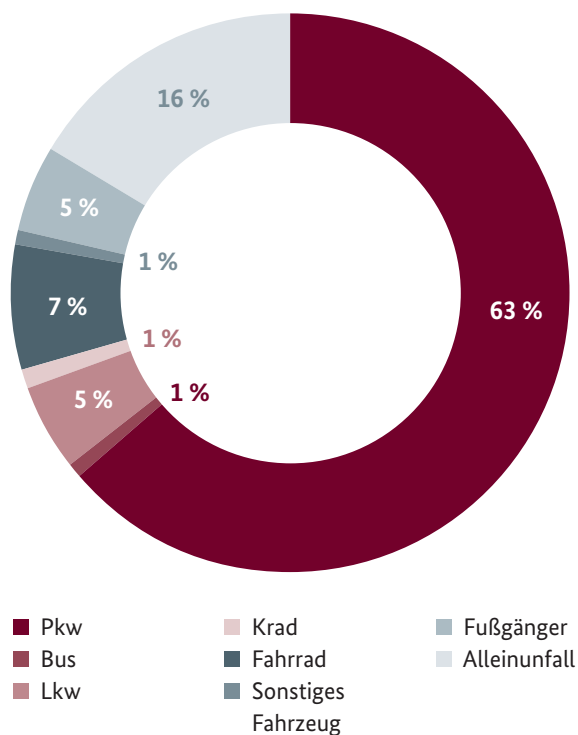
* N = 2.000 Personen, dt. Bevölkerung ab 14 Jahren

** N = 2.000 Personen, dt. Bevölkerung zwischen 14 und 69 Jahren

*** N = 2.046 Personen, dt. Bevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre

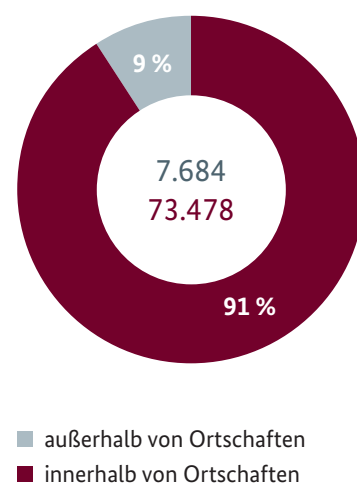
Angaben für 2013. Quelle: Sinus 2013.

Unfallbeteiligte bei Fahrradunfällen innerorts in Deutschland



Angaben für 2012. Quelle: Destatis 2013b.

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Radfahrer



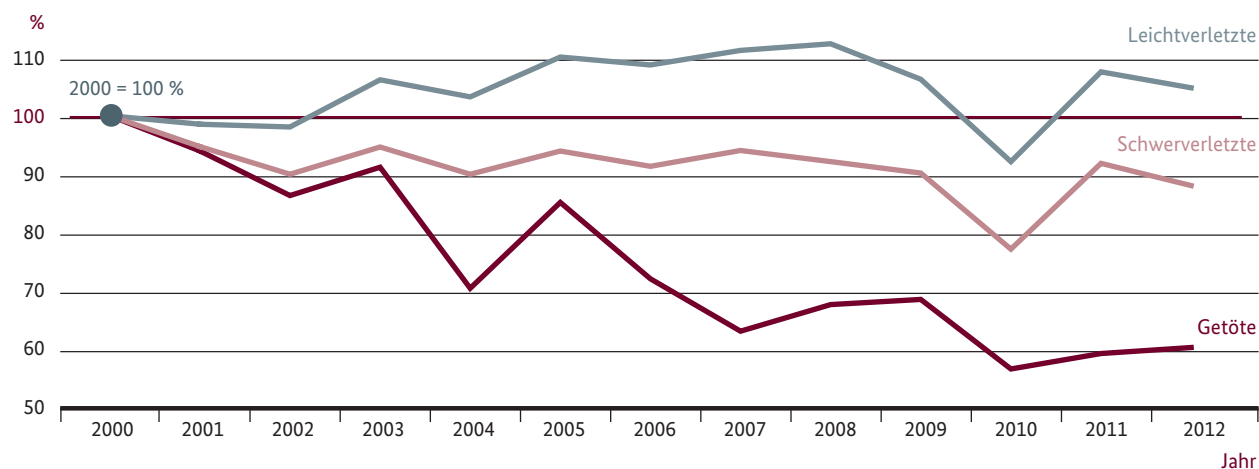
Angaben für 2012. Quelle: Destatis 2013b.

Entwicklung der Unfallschwere von verunglückten Benutzern von Fahrrädern

	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Getöte	583	475	486	456	381	406
Schwerverletzte	14.818	14.818	15.043	15.177	12.691	14.496
Leichtverletzte	60.660	63.870	67.272	69.527	56.965	64.835

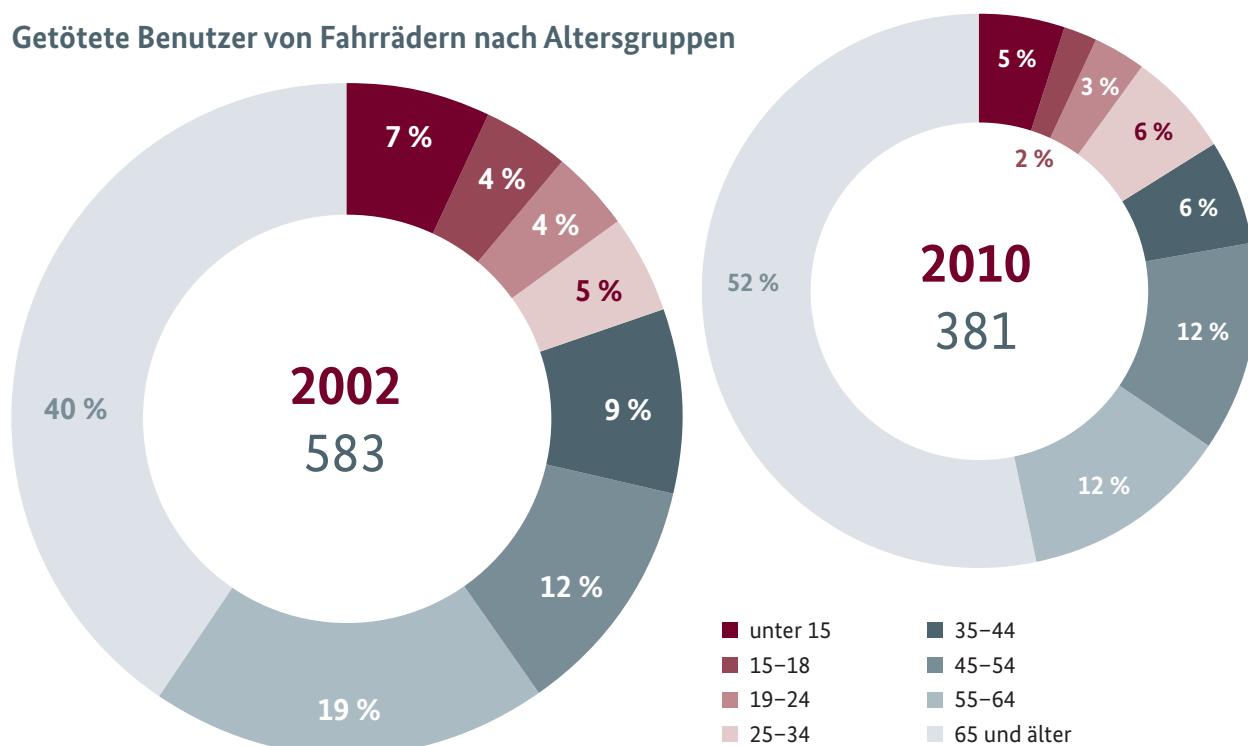
Angaben für 2012 . Quelle: Destatis 2013b.

Entwicklung der Unfallschwere bei Verkehrsunfällen mit Fahrrädern



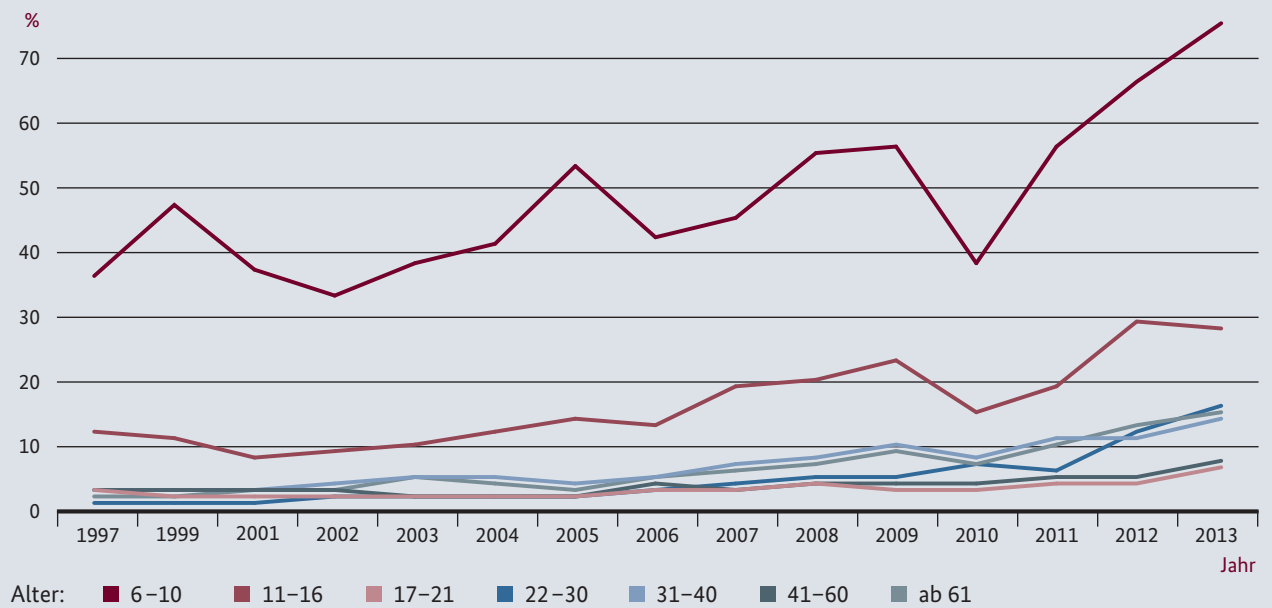
Angaben für 2012 . Quelle: Destatis 2013b.

Getötete Benutzer von Fahrrädern nach Altersgruppen



Quelle: BT-Drucksache 17/8560.

Entwicklung der Helmtragequoten bei Radfahrern nach Altersgruppen

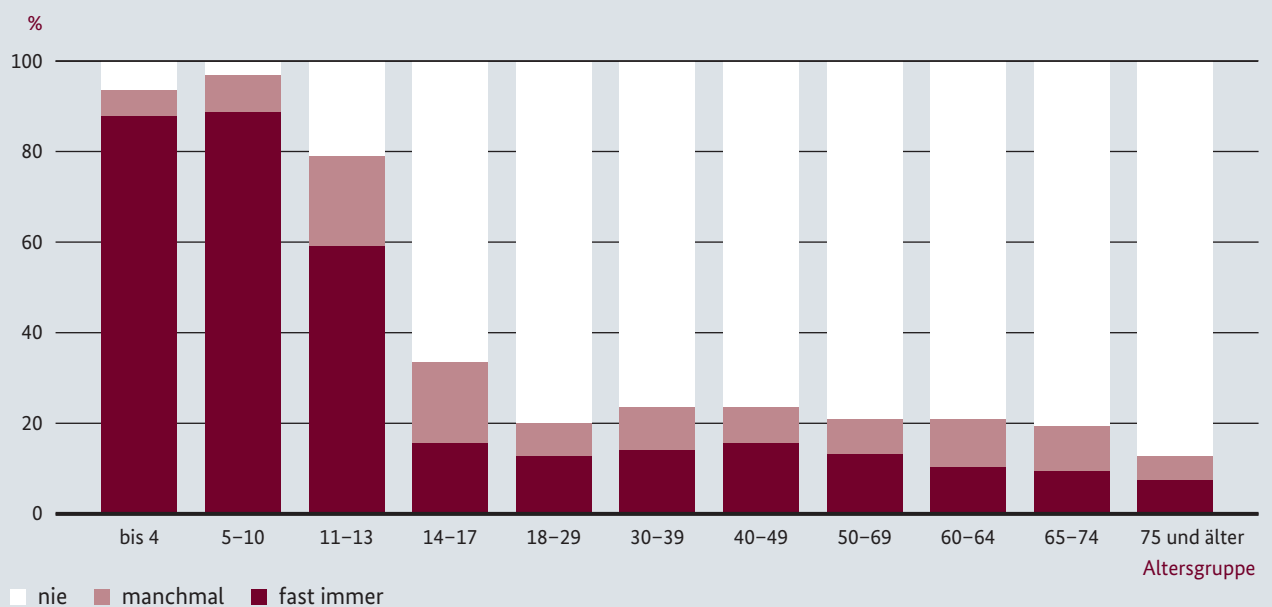


Im Jahr 2013 trugen in Deutschland über alle Altersgruppen hinweg 15 % der Fahrradfahrer einen Schutzhelm.

Quelle: BASt 2014.

Häufigkeit des Tragens eines Fahrradhelms nach Altersgruppen

„Wie häufig tragen Sie beim Fahrradfahren einen Helm?“



Angaben für 2008. Quelle: MiD 2008.



Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Mobilitätsverhalten ist stark von Routinen und der Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen geprägt. Viele Menschen sind entweder Autofahrer, Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel oder Radfahrer. Andere nutzen im Alltag mehrere Verkehrsmittel im Wechsel oder kombinieren verschiedene Verkehrsmittel für eine Fahrt.

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ist besonders praktikabel und sinnvoll. Sie vergrößert den Aktionsradius des Fahrrads und erschließt dem öffentlichen Verkehr Kunden, die ihre Bahnreise mit dem Fahrrad beginnen und beenden. Gerade auf längeren Distanzen ergänzen sich Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel zu einer effektiven Mobilitäts- und Transportkette. Dies erfordert Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen und

Haltestellen, die Mitnahmemöglichkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln oder das Vermieten, Verleihen und Versenden von Fahrrädern.

Zu den intermodalen Angeboten im Fernverkehr gehören die Fahrradmitnahme in den IC-Zügen, in Zügen im internationalen Verkehr und Nachtzügen sowie in Fernlinienbussen. Im Fernverkehr spielt die Fahrradmitnahme auch für den Tourismus eine wichtige Rolle. Im Nahverkehr hat sich Fahrradmitnahme in nahezu allen Produkten etabliert, in Zügen, U- und Straßenbahnen, in Bussen sowie auf Fähren. Dabei werden unterschiedliche tarifliche und betriebliche Lösungen angeboten. In einigen Bundesländern bzw. Verkehrsverbünden ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

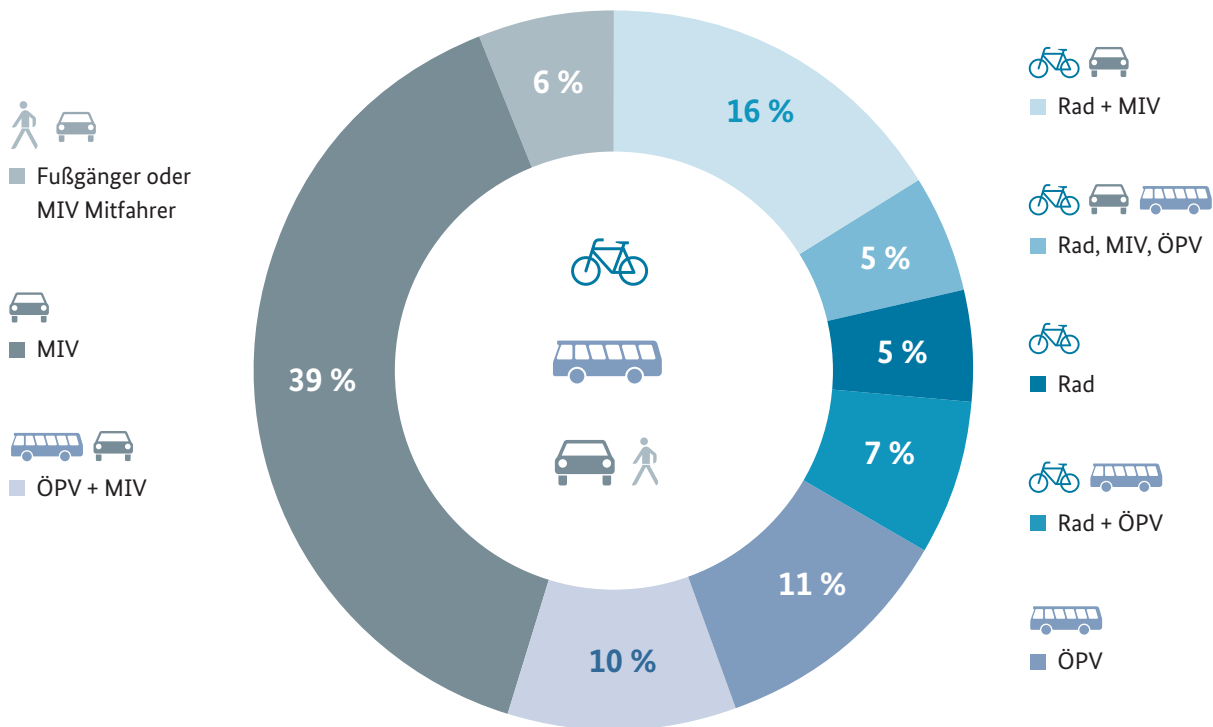


Kostenlose Fahrradmitnahme im schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) der Länder

- ja
- ja, räumlich/zeitlich eingeschränkt
- ja, in einigen Verbünden
- nein

Angaben für 2013. Quelle: Deutsche Bahn 2014, eigene Darstellung.

Verkehrsmittelnutzung innerhalb einer Woche (Mono- und Multimodalität)



Angaben für 2011. Quelle: KIT 2011.

Sonderform von Multimodalität: Intermodales Verkehrsverhalten

Was bedeutet „Inter- und Multimodalität“?

„Multimodalität“ bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege, z. B. an unterschiedlichen Tagen in der Woche. Der Anteil an Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die multimodal unterwegs sind, ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, er beträgt heute bereits 44 % der Bevölkerung. Die zunehmende Verbreitung von flexiblen Nutzungsangeboten wie Carsharing, Fahrradverleihsystemen sowie weiteren neuen Mobilitätsdienstleistungen unterstützt diesen Trend und verstärkt ihn weiter.

„Intermodalität“ bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke. Eine klassische Form der Intermodalität ist die Fahrt mit dem Fahrrad zum Bahnhof, das Umsteigen in den Zug und dann in den Bus.

Multimodales Verkehrsverhalten



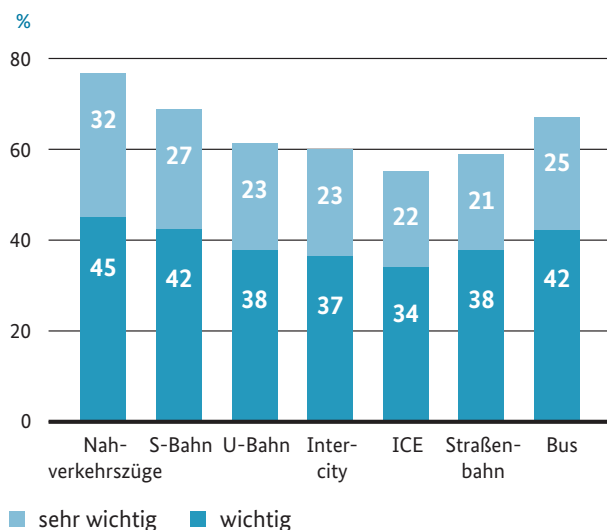
Sonderform von Multimodalität: Intermodales Verkehrsverhalten



Quelle: www.forschungsinformationssystem.de, eigene Darstellung.

Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern

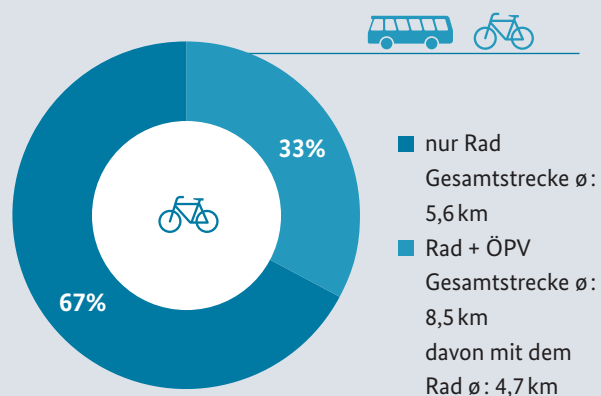
„Für wie wichtig halten Sie es, Ihr Fahrrad in folgenden Verkehrsmitteln mitnehmen zu können?“



Anzahl der Befragten: 1.666 (Radfahrer)

Angaben für 2013. Quelle: Sinus 2013.

Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Schule in Kombination mit ÖPV



Anzahl der Befragten: 577 (Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit / Ausbildungsstätte fahren)

Angaben für 2013. Quelle: Sinus 2013.

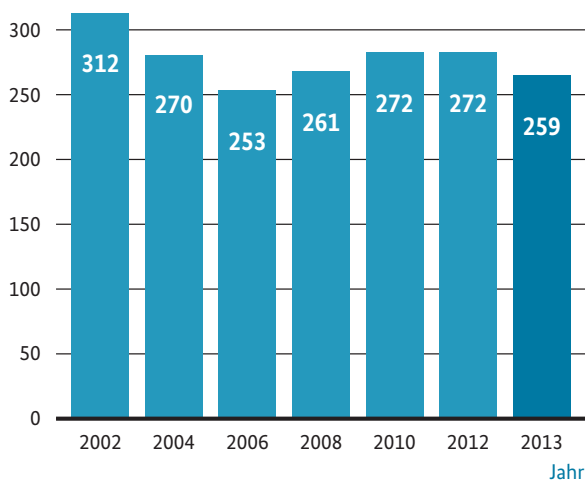


Verknüpfung von Fahrrad und Eisenbahnfernverkehr

Fahrradmitnahme im DB-Fernverkehr

Anzahl der beförderten Fahrräder

in Tsd.



Fernverkehr Deutsche Bahn (IC/EC)

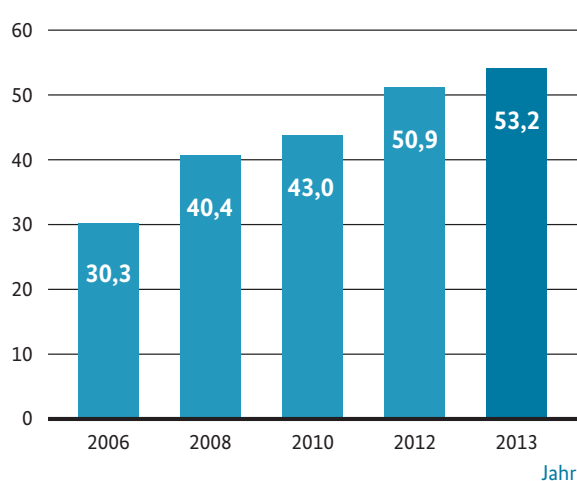
- Mindestens 5 Zugpaare/saisonal
- Mehrere Zugpaare
- Ein bis zwei Zugpaare
- Ein bis zwei Zugpaare nicht täglich
- Ein bis zwei Zugpaare saisonal

Angaben für 2013. Quelle: ADFC 2014b.

Fahrradmitnahme der DB-International

Anzahl der beförderten Fahrräder

in Tsd.

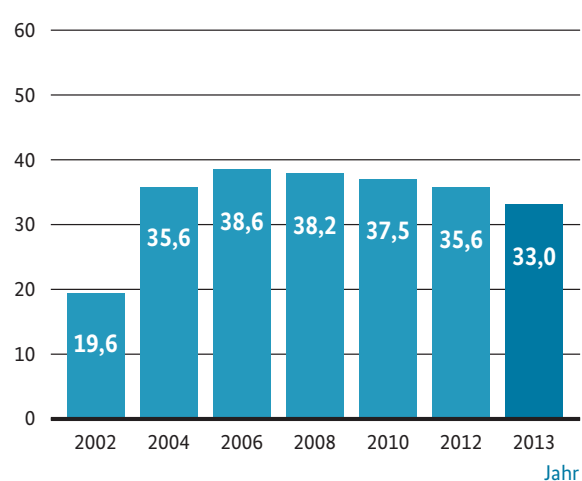


Angaben für 2013. Quelle: ADFC 2014b.

Fahrradmitnahme bei CityNightLine

Anzahl der beförderten Fahrräder

in Tsd.



Angaben für 2013. Quelle: ADFC 2014b.

Linienetz der Züge mit reservierbaren Fahrradstellplätzen



Kommunikation zur Förderung des Fahrradverkehrs



Die individuelle Bereitschaft, Rad zu fahren, und die Unterstützung der Fahrradnutzung hängen neben den objektiven Bedingungen wie z. B. der Radverkehrsinfrastruktur in entscheidendem Maße auch von subjektiven Einstellungen der Verkehrsteilnehmer ab. Zum Beispiel von der Länge der Strecke und der Bereitschaft, diese mit dem Fahrrad zu bewältigen, von der Bereitwilligkeit, auch wetterunabhängig Fahrrad zu fahren, oder dem subjektiven Sicherheitsgefühl.

Kommunikationsarbeit ist in diesem Zusammenhang wichtig, um über den Nutzen und die Vorteile des Radfahrens zu informieren, Regelkenntnisse zu vermitteln und für Regelakzeptanz zu werben. Gute Kommunikationsarbeit kann das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen und insgesamt Begeisterung für diese umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart wecken.

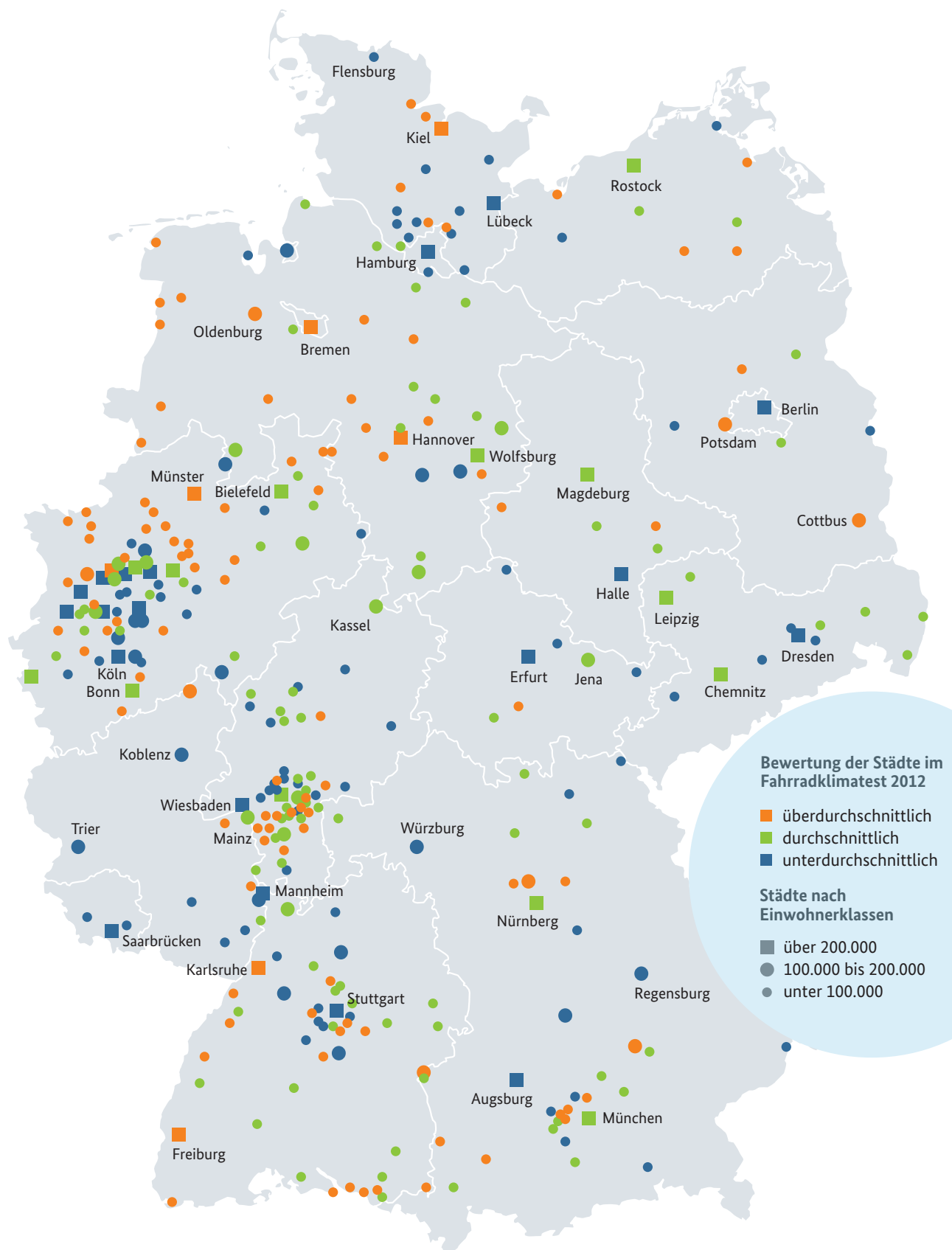
Dabei richtet sich die Kommunikation einerseits „nach außen“ an die Bevölkerung und die Medien. Andererseits ist die „nach innen“ gerichtete Kommunikation – insbesondere an die Politik und die Verwaltungen – für eine erfolgversprechende Radverkehrsförderung ebenso wichtig.

In öffentlichen Verwaltungen berührt das Thema Radverkehr als Querschnittsaufgabe verschiedene Zuständigkeiten, z. B. für die Planung und den Bau von Radwegen, ihre Finanzierung, die Anordnung von Verkehrszeichen und den Betrieb. Zugleich sind Fragen der Stadtentwicklungsplanung oder auch der Gesundheitsförderung tangiert. Um die Belange des Radverkehrs in fachlichen Planungs- und Abwägungsprozessen angemessen zu berücksichtigen, bedarf es einer guten fachübergreifenden Kooperation in effizienten Organisationsstrukturen.

Befragung zur Fahrradfreundlichkeit von Kommunen: Fahrradklimatest

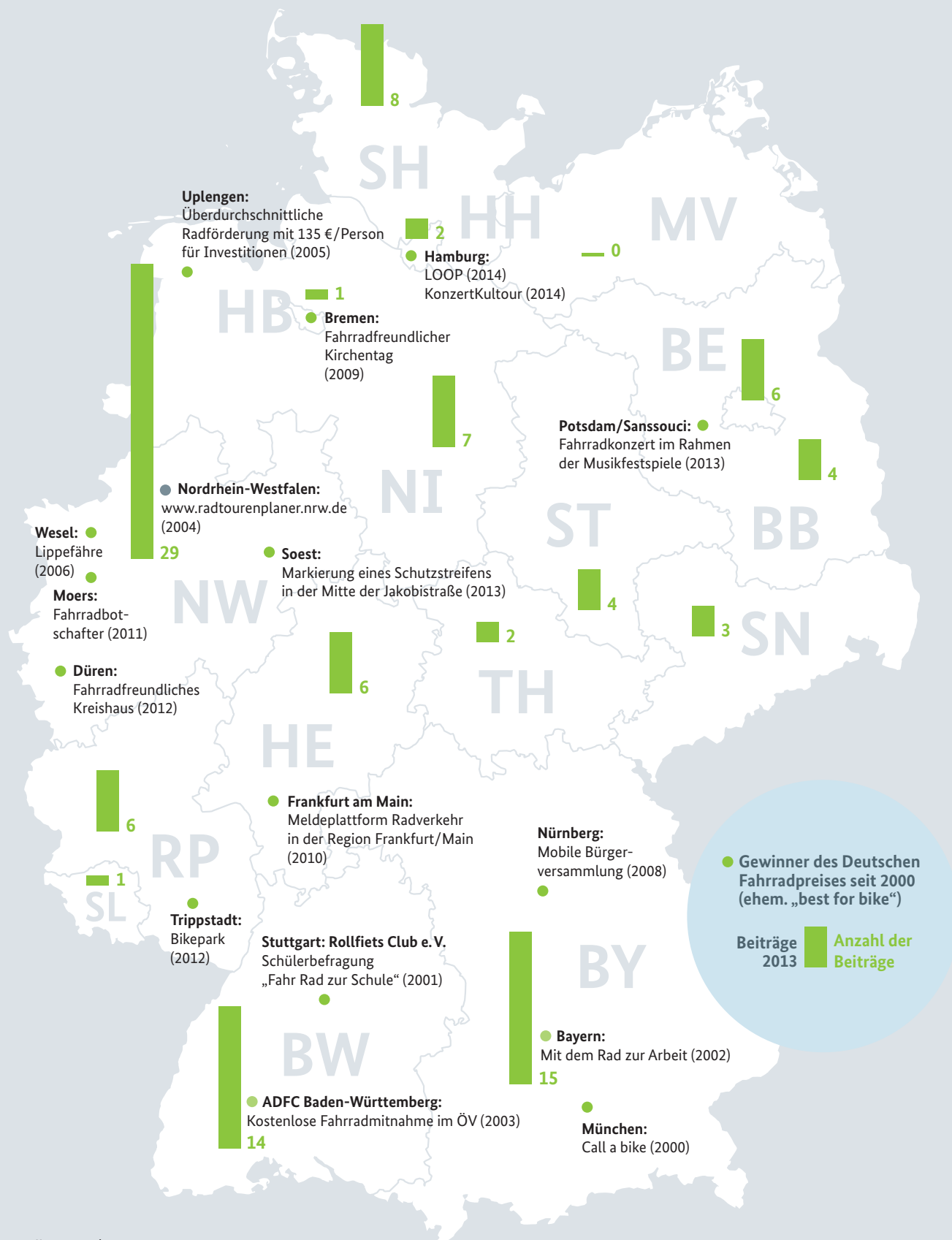
Der Fahrradklimatest

ist eine vom ADFC durchgeführte Befragung. Radfahrende werden dazu aufgefordert, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Wohnorte zu bewerten.



Bewertung der Fahrradfreundlichkeit der Kommunen im Fahrradklimatest 2012. Quelle: ADFC 2012.

Wettbewerb auf Bundesebene: Der Deutsche Fahrradpreis



Beispielhafte Kampagnen/Wettbewerbe auf regionaler und kommunaler Ebene

	Baden-Württemberg Neubürgerpaket Informations- und Gutscheinpaket rund ums Radfahren Stadt Offenburg		Niedersachsen Fahrradfestival Volks- und Sportfest rund ums Fahrrad Stadt Leer / Ostfriesland
	Freistaat Bayern Radlhauptstadt München Kampagne zur Etablierung einer Fahrradkultur Landeshauptstadt München		Nordrhein-Westfalen Ich bin die Energie Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)
	Berlin Fahrradstadt Berlin Jährliche Auszeichnung von Persönlichkeiten und Institutionen (Senatsverwaltung für Stadtent- wicklung und Umwelt)		Rheinland-Pfalz Happy Mosel Jährlicher autofreier Raderlebnistag, Mosellandtouristik GmbH
	Brandenburg Fahrradkonzert der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci Musikfestspiele Sanssouci und Nikolaisaal Potsdam gGmbH		Saarland Das Saarland lebt gesund! LandesArbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung Saarland e.V. (LAGS)
	Bremen Aktion Firmenfahrrad Gemeinschaftsinitiative des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Bremen und der RKW Bremen GmbH und der Agentur eco, gefördert durch die Europäische Union		Freistaat Sachsen Fahrradstadtplan Dresden Vermessungsamt und Stadtplanungs- amt der Landeshauptstadt Dresden
	Hamburg Unabhängige Mobilität – aber sicher! Integration er-fahren Radfahrkurse der Türkischen Gemeinde Hamburg und Umgebung		Sachsen-Anhalt MobiHARZ – Verknüpfung eines ökologischen Verkehrs- und Tourismusangebots Stadt Werningerode
	Hessen bike + business: Förderung der Nutzung des Fahrrads im Büro- und Pendleralltag ADFC – Hessen / Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main		Schleswig-Holstein Kirche für Klima Förderung des Fahrrads als Verkehrs- mittel im Rahmen des Klimakonzepts der Nordkirche Nordelbische Kirche, Kiel
	Mecklenburg-Vorpommern Rostock steigt auf Stärkung des Radverkehrs als Teil des urbanen Lebensgefühls ADFC Rostock, Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock		Freistaat Thüringen „Radfahren – Mach(t) dich fit“ Viermonatiger Radkilometer- wettbewerb für Jugendliche sabit e.V.

Organisationsformen der Förderung des Fahrradverkehr

Bundesland	Fahrradbeauftragte auf Länderebene	Fahrradbeauftragte auf kommunaler Ebene	andere bzw. weitere Formen	Aufgabe/Funktion	Arbeitsebene
BW Baden- Württemberg	ja	ja	2006 – 2008 „Runder Tisch Radverkehr Baden-Württemberg“	Erarbeitung von Handlungs- empfehlungen	
			2008: Einrichtung der Geschäftsstelle Umweltverbund des Landes bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)	Beratung	Landesebene
			2009: Gründung des Landesbündnisses ProRad. Hochrangig besetztes Forum zur Radverkehrsförderung		Landesebene
			2010: Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. als kommunales Netzwerk. 37 Mitgliedskommunen koordiniert durch eine Geschäftsstelle bei der NVBW		Kommunalebene
			2012: Netzwerktreffen Fahrradbranche Baden-Württemberg		
			seit 2012: Referat für Radverkehr, Fußverkehr, kommunale Verkehrskonzepte und Bürgerbeteiligung		Landesebene
BY Bayern	nein	ja	2014: Expertengremium zum Landesradverkehrsplan (in Vorbereitung)		
			AG „Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“	interkommunale Zusammenarbeit	Kommunalebene
BE Berlin	nein	nein	Runder Tisch Radverkehr	Koordination, Informations- austausch	Landesebene
			FahrRat (bestehend aus Vertretern der Senatsverwaltungen, Bezirksverwaltungen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Wissenschaftsinstitute, Umweltverbände und Fahrradwirtschaft)		Landesebene
BB Brandenburg	nein	ja	Interministerielle AG Radverkehr (Leiter der IMAG Referent im Referat Straßenbau des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft), Gremium auf Referentenebene ohne Entscheidungsbefugnis	Beratung, Informationsaus- tausch	Landesebene
HB Bremen	nein	nein	Runder Tisch Radverkehr Bremerhaven	Koordination	Kommunalebene
			Im Referat 50 „Strategische Verkehrsplanung“ beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr AB „Grundsatzangelegenheiten für den nichtmotorisierten Verkehr im Stadt- und Regionalverkehr“, AB „Zielplanung und Maßnahmenprogramm Radverkehr“, AG „Radverkehr“		Kommunalebene
HH Hamburg	nein	ja	Rechnerisch 4 Stellen für Aufgaben des Radverkehrs in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Koordination	Landesebene
			Mitarbeiter in den Bezirksämtern, die anteilig Radverkehrsthemen bearbeiten, bei der Hamburg Port Authority (für das Hafengebiet), in der Behörde für Inneres und Sport und in den unteren Straßenverkehrsbehörden (Polizeikommissariate); „Fahrradforum“, ein Beratungsgremium aus Vertretern von Politik, Verwaltung und Verbänden		Kommunalebene

Bundesland	Fahrradbeauftragte auf Länderebene	Fahrradbeauftragte auf kommunaler Ebene	andere bzw. weitere Formen	Aufgabe/Funktion	Arbeitsebene
HE Hessen	ja	ja	Radforum Region Kassel (Radverkehrs-Entscheidungsträger)		Kommunalebene
			Radforum Nord-Hessen (Radverkehrs-Entscheidungsträger)		Kommunalebene
			Radforum Rhein-Main (Regionalverband mit 75 Städten und Gemeinden)		Kommunalebene
MV Mecklenburg- Vorpommern	nein	nein	Interministerielle AG	Umsetzung	Landesebene
			Ansprechpartner Radverkehr im MW		Landesebene
			Vielzahl von Stellen im MW und in den Nachbarressorts, die den Radverkehr thematisieren		Landesebene
NI Niedersachsen	nein	ja	Teilaufgaben zum Thema Radverkehr in mehreren Referaten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr		Landesebene
			Ansprechpartnerin Radverkehr mit derselben Funktion wie ein Fahrradbeauftragter		Landesebene
			Runder Tisch Radverkehr		Landesebene
NW Nordrhein- Westfalen	nein	ja	Stelle im Referat Nahmobilität des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV)		Landesebene
			Vielzahl von Stellen im MBWSV und in den Nachbarressorts, die den Radverkehr (mit Stellenanteilen) thematisieren		Landesebene
RP Rheinland-Pfalz	nein	ja	In der oberen Verkehrsverwaltung (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz; LBM-RLP) und der obersten Verkehrsverwaltung (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur; ISIM) ist jeweils 1 Referent für alle Fragen des Radverkehrs zuständig		Landesebene
SL Saarland	nein	ja	Eine Person ist anteilig beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) im Referat Straßenbau mit dem Fahrradverkehr befasst		Landesebene
			Eine Person ist anteilig beim Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) im Fachbereich Sonderplanung mit dem Fahrradverkehr befasst		Landesebene
			Tourismus Zentrale Saarland GmbH		Landesebene
SN Sachsen	ja	ja	Die Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr (LAG RV) soll zukünftig Aufgaben der Koordinierung zu Radverkehrsfragen zwischen Kommunen und dem Freistaat wahrnehmen.	Koordination	Landesebene
ST Sachsen-Anhalt	nein	ja	Interministerielle AG Radverkehr (Leitung und Koordination im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr); Teilaufgaben zum Thema Radverkehr in verschiedenen Ressorts der Landesregierung		Landesebene
SH Schleswig-Holstein	nein	ja	Fahrradforum	Erfahrungsaustausch	Landesebene
TH Thüringen	ja	ja	Arbeitskreis Radverkehr der Ministerien	Beratung	Landesebene
			2013: Gründung der AGFK-TH, 12 Mitglieder		Kommunalebene

Quelle: Befragung der Bundesländer im Oktober/November 2013.

Glossar

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AG	Arbeitsgemeinschaft
ATB	All Terrain Bike
CityNightLine	Nachtzug
CO₂	Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO₂-Äquivalent	Klimawirksamkeit von Stoffen in Relation zu der von CO ₂
dB(A)	Dezibel, Maßeinheit des Schalldrucks/der Lautstärke. 10 dB(A) bedeuten eine Verdopplung der Lautstärke
E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor oder elektrischer Tretunterstützung
EU	Europäische Union
EURO-Norm	Die Euro-Norm legt für Kraftfahrzeuge die Grenzwerte für Abgase von Kohlenstoffmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO _x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM) fest. Die Angaben erfolgen in mg/km.
g	Gramm
GJ	Gigajoule
IC/EC	Intercityzüge bzw. Eurocity-Züge (Eisenbahnfernverkehr)
Intermodal	Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke
k.A.	Keine Angabe
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
L_{DEN}	Der Tag-Abend-Nacht-Index ist ein Indikator für die allgemeine Lärmbelastung
MiD	Mobilität in Deutschland: repräsentative Erhebung zum Mobilitätsverhalten deutscher Bürger, wurde 2002 und 2008 durchgeführt
Mio.	Millionen

MITF	Abkürzung für (Pkw-)Mitfahrer/Mitfahrerin
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJ	Megajoule
Modal Split	Anteile der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen (Verkehrsmittelwahl)
Monomodal	Die Nutzung nur eines einzelnen Verkehrsmittels für verschiedene Wege
Mrd.	Milliarden
MTB	Mountainbike
Multimodal	Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
Pedelec	Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und 250 W Leistung
PEV	Primärenergieverbrauch
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
Primärenergie	Primärenergie ist die Energie, die in einer natürlich vorkommenden Energiequelle steckt (z.B. Kohle oder Erdgas, aber auch Energieträger wie Sonne, Wind oder Kernbrennstoffe)
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
Tagesreise	eintägiger Ausflug ohne Übernachtung außer Haus
Verkehrsleistung	zurückgelegte Distanz mal Anzahl beförderter Personen (= Personenkilometer)
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband e. V.

Quellenverzeichnis

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Fahrradmitnahme im Fernverkehr 2014. Züge mit reservierbaren Fahrradstellplätzen, Berlin 2014a (<http://fa-oeffentlicher-verkehr.adfc.de/Fahrradmitnahme/Fahrplan2014/index.html>, Aufruf am 23.6.14).

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: ADFC-Radreiseanalyse 2014, Berlin 2014b.

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: ADFC-Fahrradklimatest 2012, Berlin 2012 (<http://www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklimatest-2012---die-ergebnisse>, Aufruf am 23.6.2014).

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen: Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme 2013. Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2013. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2013 (unveröffentlicht) (Kurzfassung: <http://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2015-2014/2014-11.html?nn=605396>, Aufruf am 20.6.2014).

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, StB10: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand 1.1.2013, Ausgabe: Juli 2013 (unveröffentlicht).

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020, 2. Auflage, Berlin 2012.

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (Hrsg.): Der Deutsche Fahrradpreis best for bike, Berlin/Krefeld (www.der-deutsche-fahrradpreis.de).

Destatis – Statistisches Bundesamt: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage der Volkszählung 1987 (Westen) bzw. 1990 (Osten), Fachserie 1, Reihe 1.3, Wiesbaden 2013a (https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Bevoelkerungsfortschreibung2010130117004.pdf?__blob=publicationFile).

Destatis – Statistisches Bundesamt: Straßenverkehrsunfallstatistik, Wiesbaden 2013b.

Destatis – Statistisches Bundesamt: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Verbrauchsgütern, Fachserie 15, Heft 1, Wiesbaden 2013c.

Deutsche Bahn: Fahrradmitnahme im Nahverkehr, 2014 (http://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/o8rad_nahverkehr.shtml).

Deutscher Bundestag, Bundestags-Drucksache 17/8560 vom 8.2.2012, Berlin.

DTV – Deutscher Tourismusverband e.V./dwif-Consulting GmbH, München/BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung, Hannover & Berlin/Europäische Reiseversicherung AG: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, hrsg. vom BMWI, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zum Fahrradparken, Köln 2012.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2006.

Froböse, Ingo: Cycling & Health. Kompendium gesundes Radfahren, Köln 2006.

Goethe-Universität Frankfurt/M.: Fahrradmobilität in Hessen, Frankfurt 2011 (MiD-Aufstockung 2008 für Hessen).

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas): Bericht Mobilität im Großraum Hamburg, Bonn 2011.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern, Bonn 2010a (MiD-Aufstockung für Mecklenburg-Vorpommern).

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Thüringen, Bonn 2010b (MiD-Aufstockung für Thüringen).

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft/DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Mobilität in Deutschland (MiD), Haushaltsbefragung im Auftrag des BMVBS, Bonn/Berlin 2008.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft/DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Mobilität in Deutschland (MiD), Ergebnisse einer repräsentativen Haushaltsbefragung, im Auftrag des BMVBW, Berlin/Bonn 2002.

KIT – Karlsruher Institut für Technologie: Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, i.A. des BMVBS, Karlsruhe 2011.

PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr (Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle, Niels Brünink, Stefanie Grüneberg): Finanzbedarf des Bundes, der Länder, Städte und Gemeinden sowie der Kreise für die Radverkehrsförderung. Kurzgutachten zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans, Hannover 2012.

Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland 2013, Heidelberg 2013.

TK – Techniker Krankenkasse (Hrsg.): Beweg Dich, Deutschland. TK-Studie zum Bewegungsverhalten der Menschen in Deutschland, Hamburg 2013.

TU Dresden: Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ – SrV 2008 – Städtevergleich, aktualisiert, Dresden 2010 (http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/dateien/staedtevergleich_srv2008.pdf).

TU Dresden: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ – SrV 2008 in Berlin, Dresden 2009.

UBA – Umweltbundesamt: Daten zum Verkehr, Dessau 2012.

www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/354096/intermodalmultimodal.png

ZIV – Zweirad-Industrie-Verband: Mitglieder & Kennzahlen 2014, Bad Soden a. Ts. 2014.

Impressum

Herausgeber

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)
Zimmerstraße 13 – 15
10969 Berlin
Tilman Bracher, Martina Hertel

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Redaktion

Patrick Diekelmann (Difu)

Gestaltung

DreiDreizehn GmbH, Berlin
www.313.de

Druck

AZ Druck und Datentechnik GmbH, Berlin

Bildnachweis

Olaser © Thinkstock: Titel
Marco Richter © Fotolia.com: Seite 3
Eldad Carin © iStock: Seite 6, 28
dimamorgan12 © iStock: Seite 14
TommL © iStock: Seite 16, 19
Laurent Dambies © Fotolia.com: Seite 20
Kara © Fotolia.com: Seite 24
Michał Krakowiak © iStock: Seite 31

Diese Publikation kann unter der Adresse
<http://www.difu.de/publikationen/2014/radverkehr-in-deutschland.html> heruntergeladen werden.

Stand

August 2014

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-88118-533-2

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliographie: <http://dnb.d-nb.de>

