

BLOCK I:

Die Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel ...

... anhand aktueller Mobilitätsdaten

Robert Follmer (*Institut für angewandte Sozialwissenschaften INFAS, Bereichsleiter Verkehrsforschung*)



**Was sagen die Zahlen?
Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr**

**Fachtagung
Mit dem Fahrrad zum Einkaufen –
Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel**

Göttingen, 30. Juni 2005

Inhalte des Vortrags:

- **Datengrundlage: Steckbrief *Mobilität in Deutschland 2002***
- **Ausstattung und Gewohnheiten: Ein Fahrrad hat doch jeder?**
- **Verkehr in Deutschland: Womit wird wozu gefahren?**
- **Teilmärkte: Einkaufswege und das Fahrrad?**
- **Nutzerprofile: Wer fährt mit Fahrrad zum Einkaufen?**
- **Zusammengefasst: Ergebnistelegamm**



Projektsteckbrief

Mobilität in Deutschland 2002

Mobilität in Deutschland 2002:

- **Nachfolgestudie der KONTIV-Untersuchungen 76, 82, 89**
- **Auftraggeber BMVBW**
- **gemeinsame Durchführung durch DIW Berlin und infas**
- **bundesweit 25.000 befragte Haushalte**
- **Erfassung aller Personen ab 0 Jahren**
- **etwa 60.000 Personen und 190.000 Wege**
- **verschiedene regionale Aufstockungen**
- **Ergebnisse verfügbar unter www.mid2002.de**

DIW Berlin

Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung



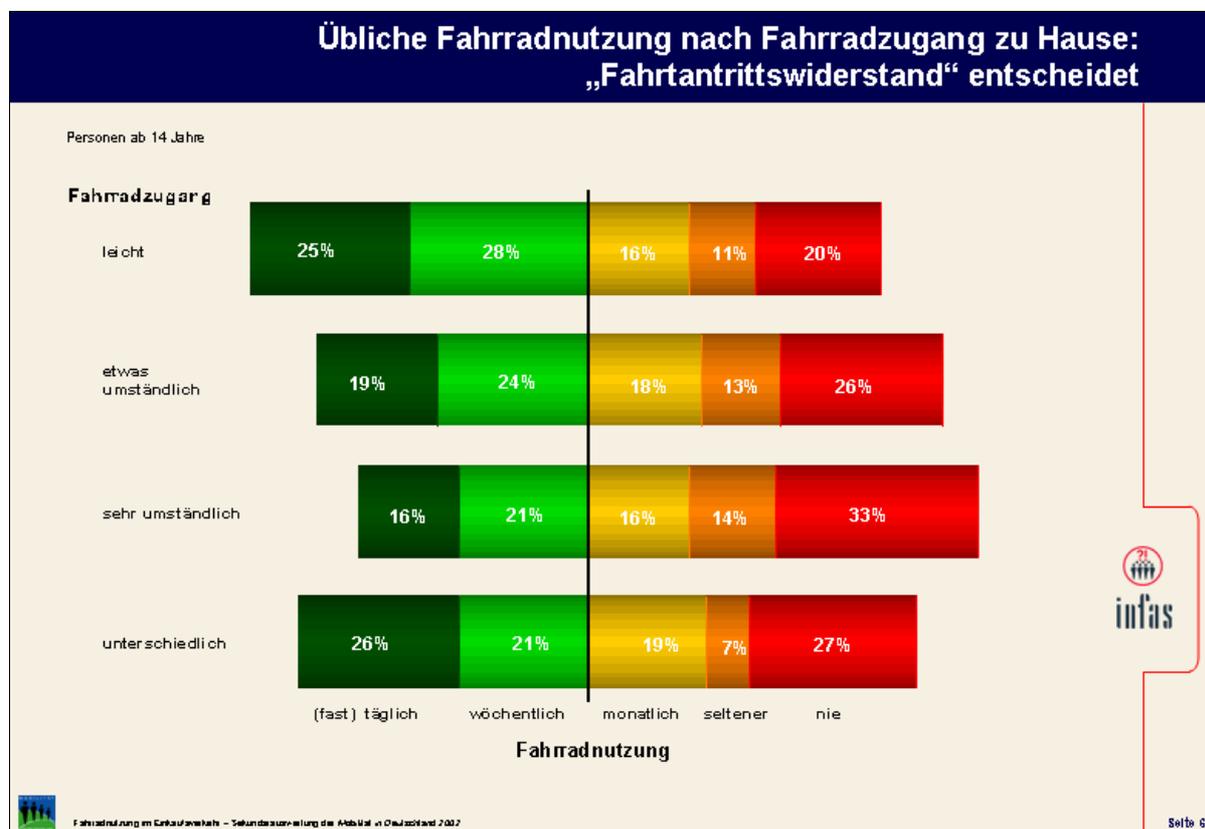
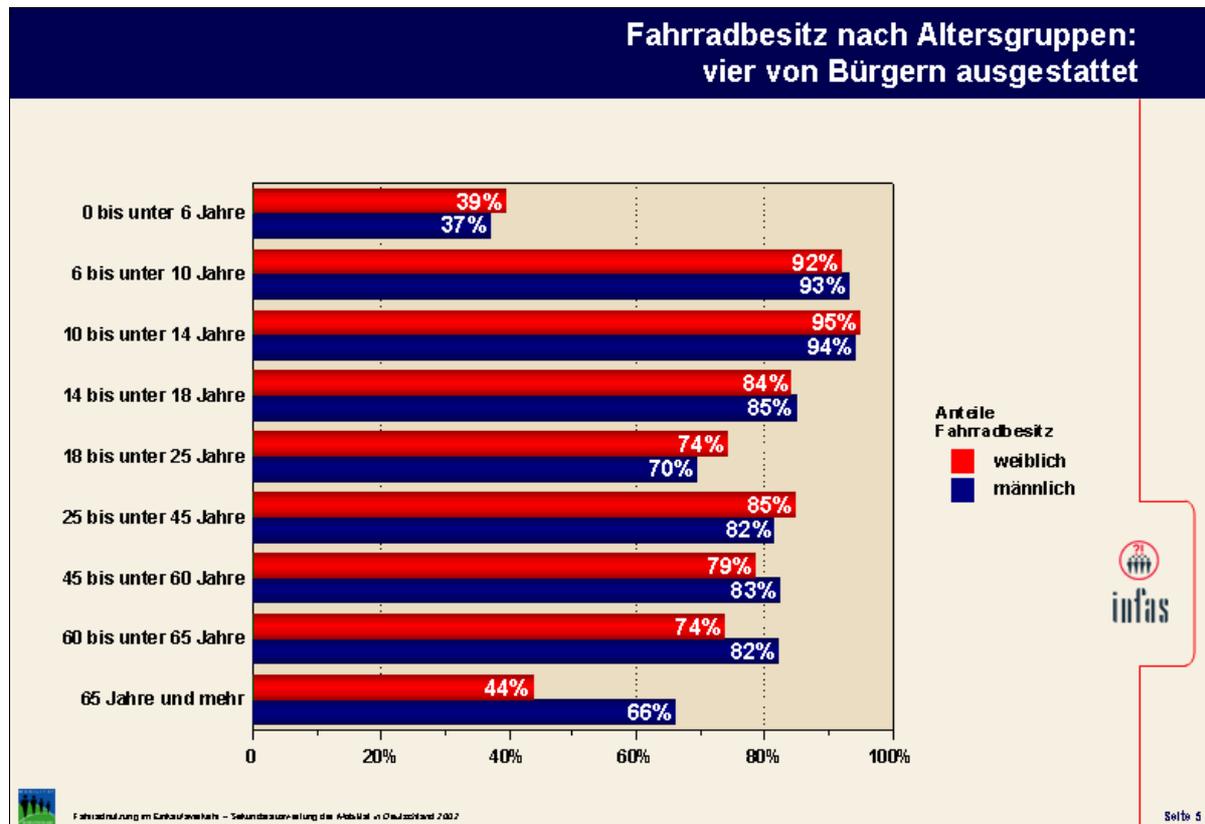
infas

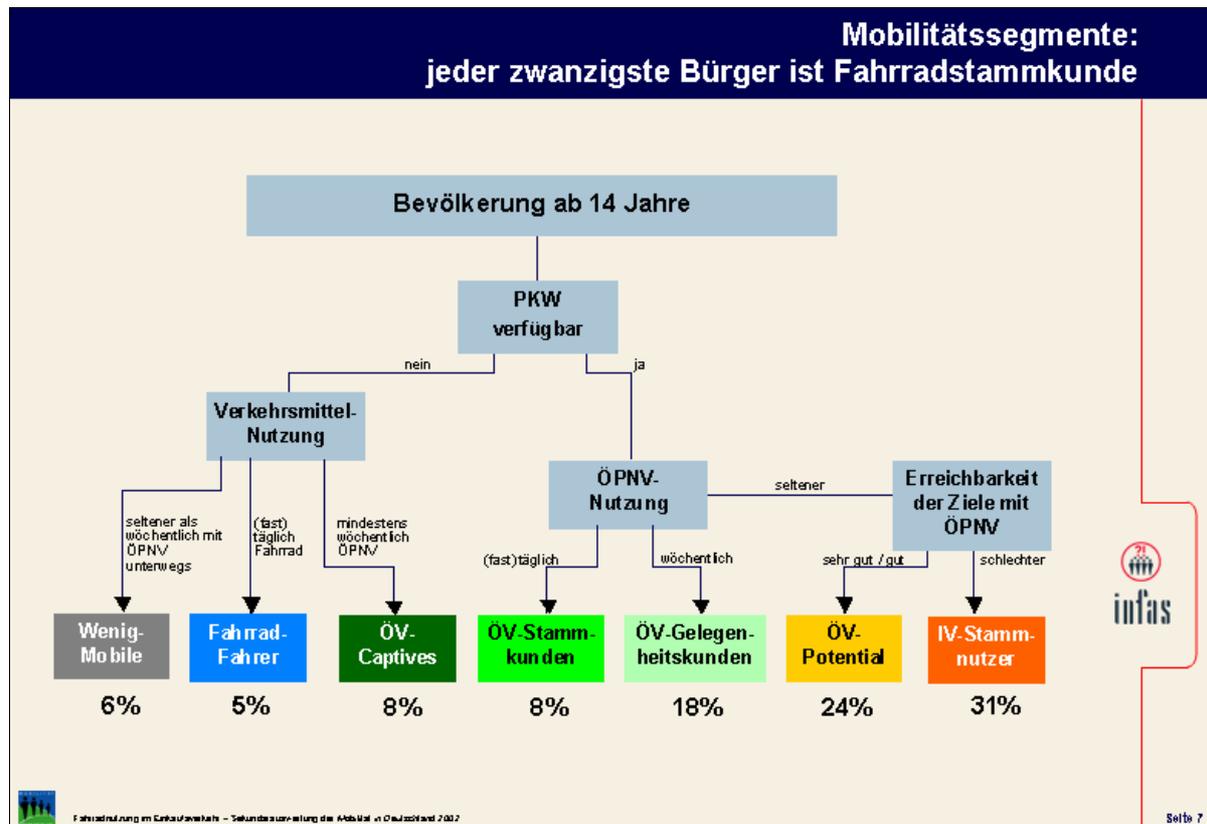


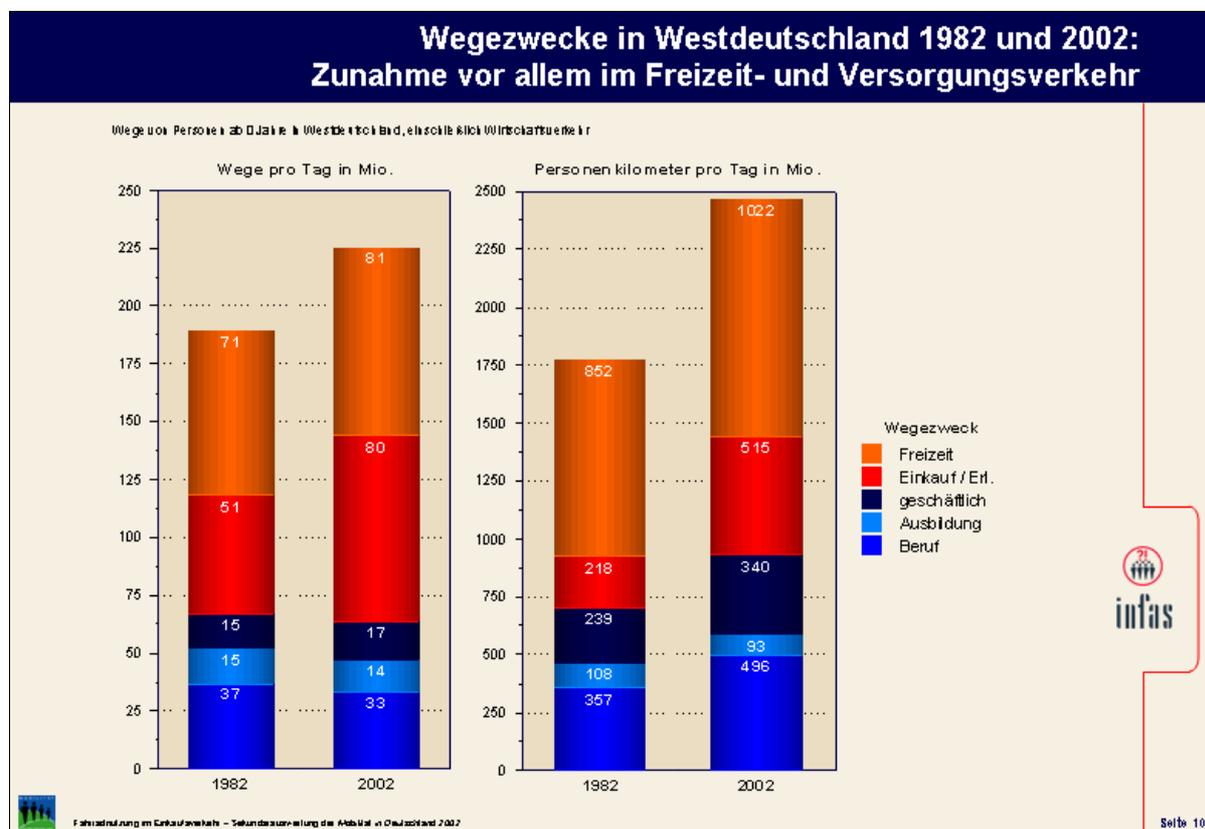
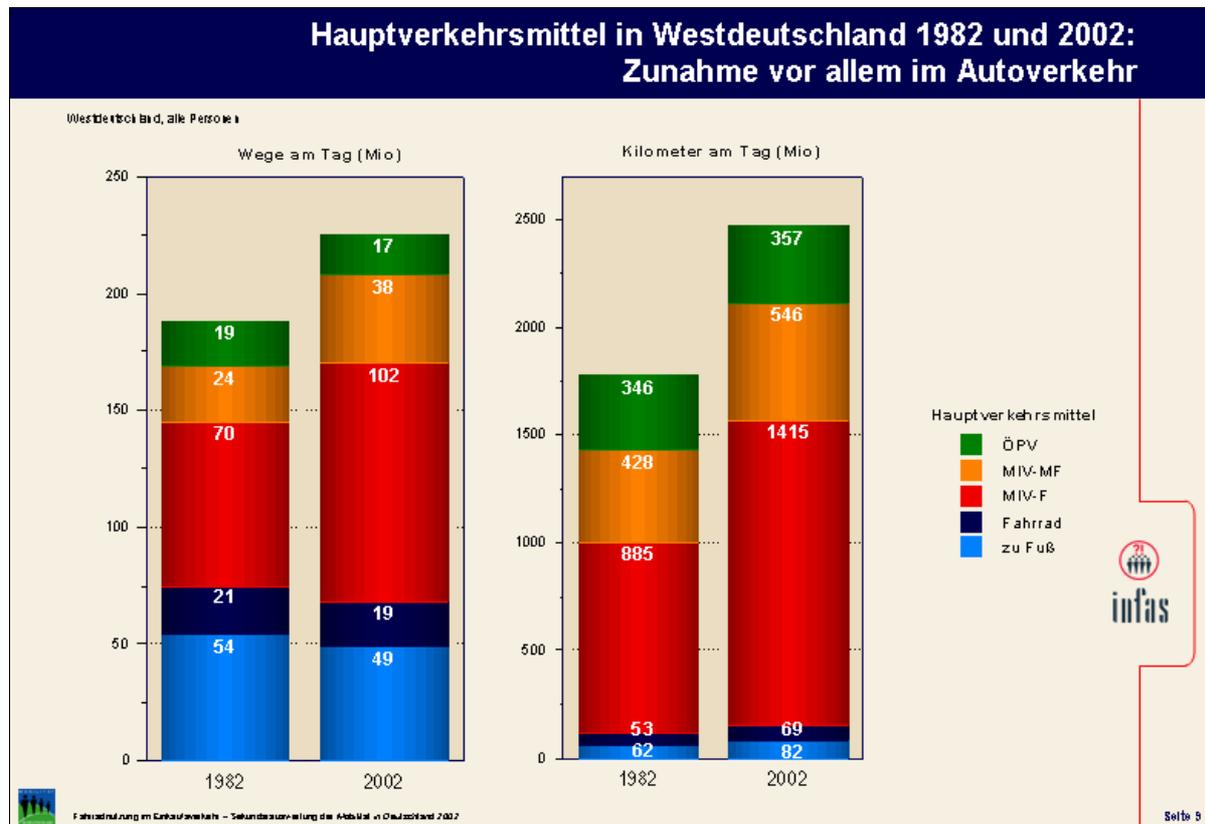
Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

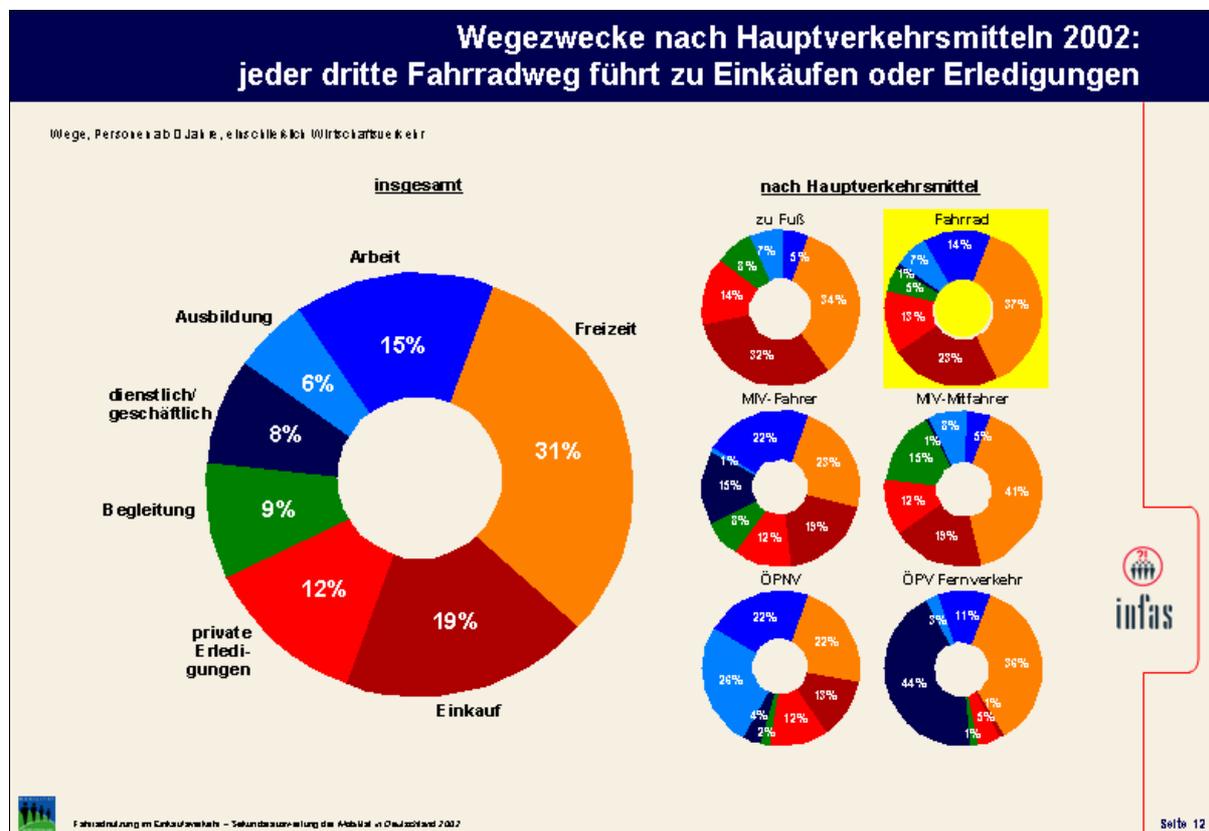
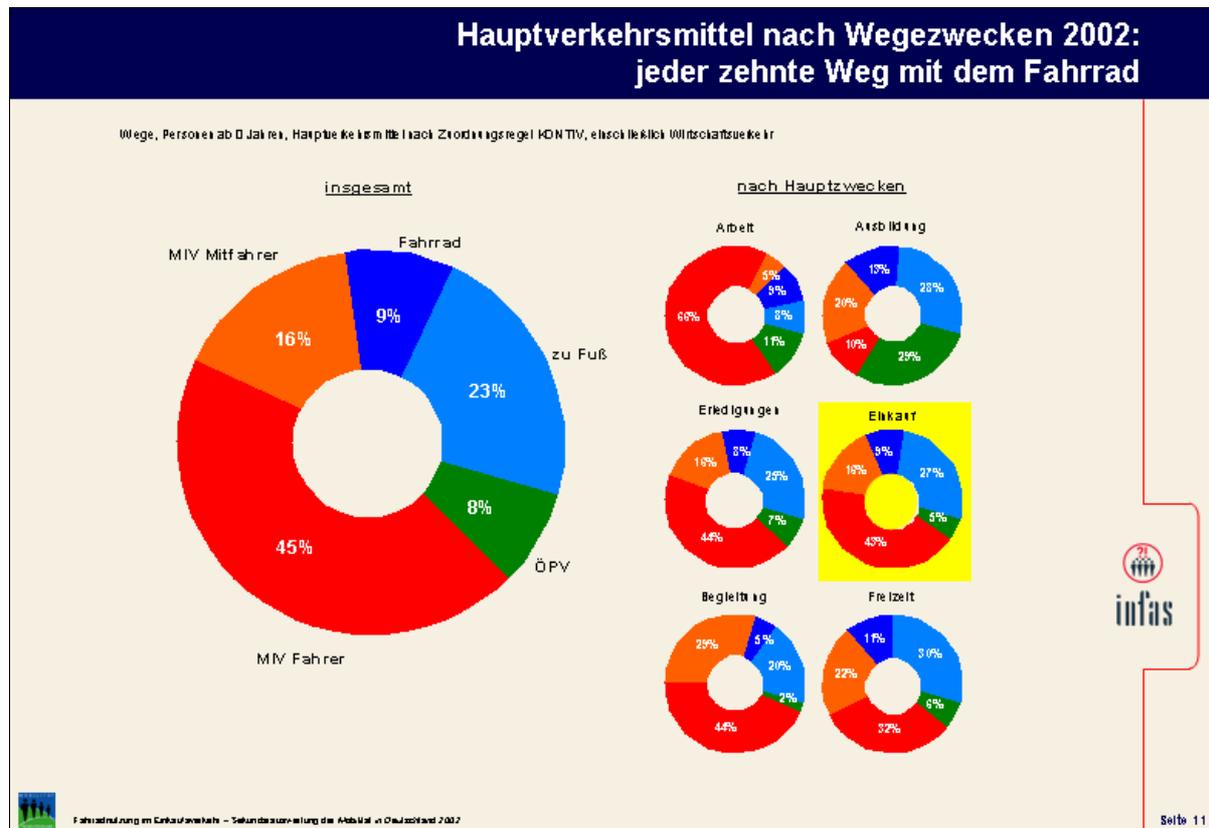
**Ausstattung und
Gewohnheiten:**

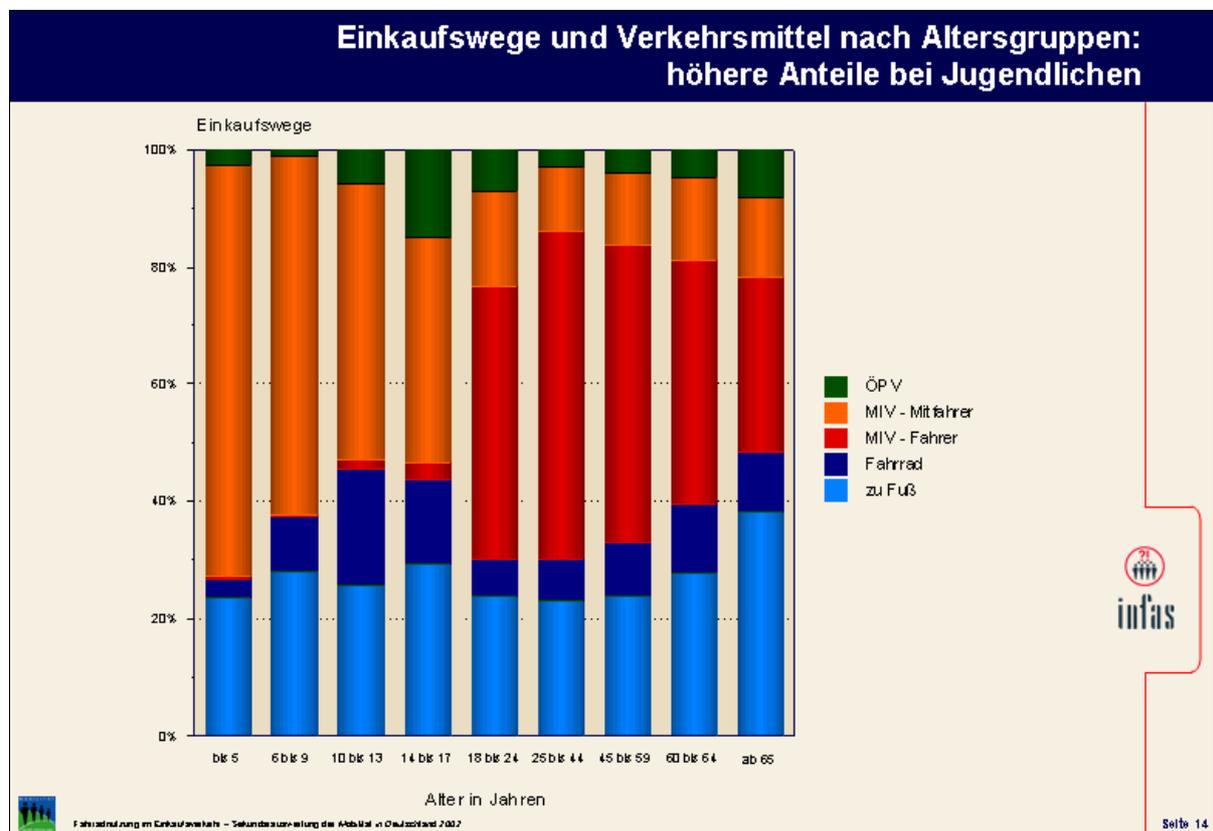
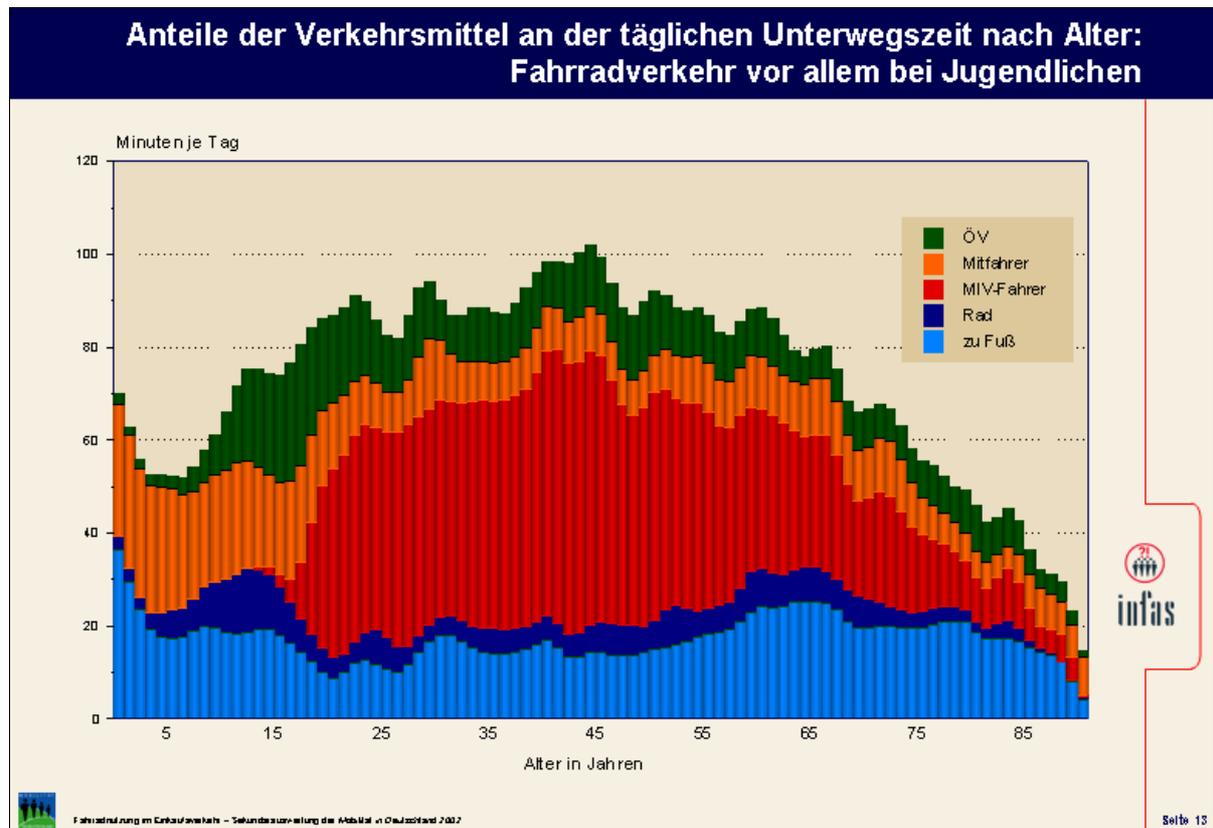
Ein Fahrrad hat doch jeder?

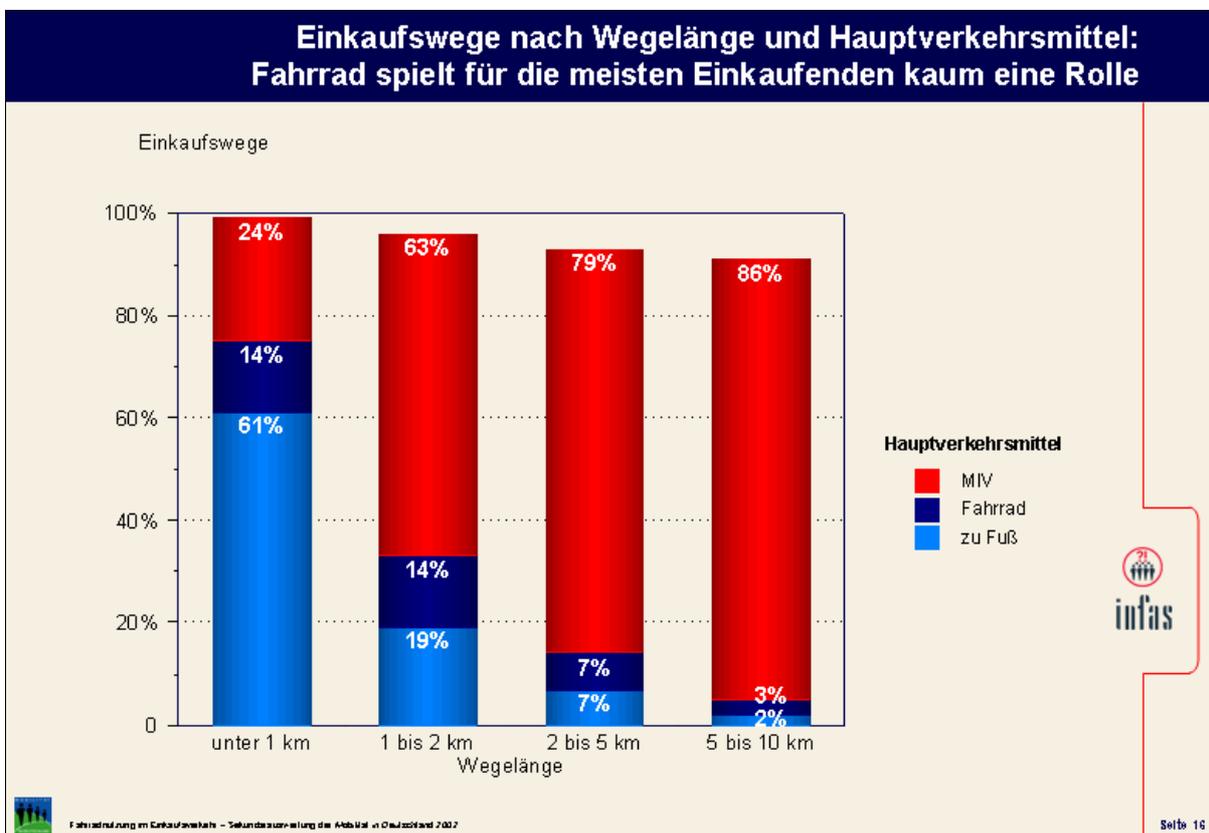


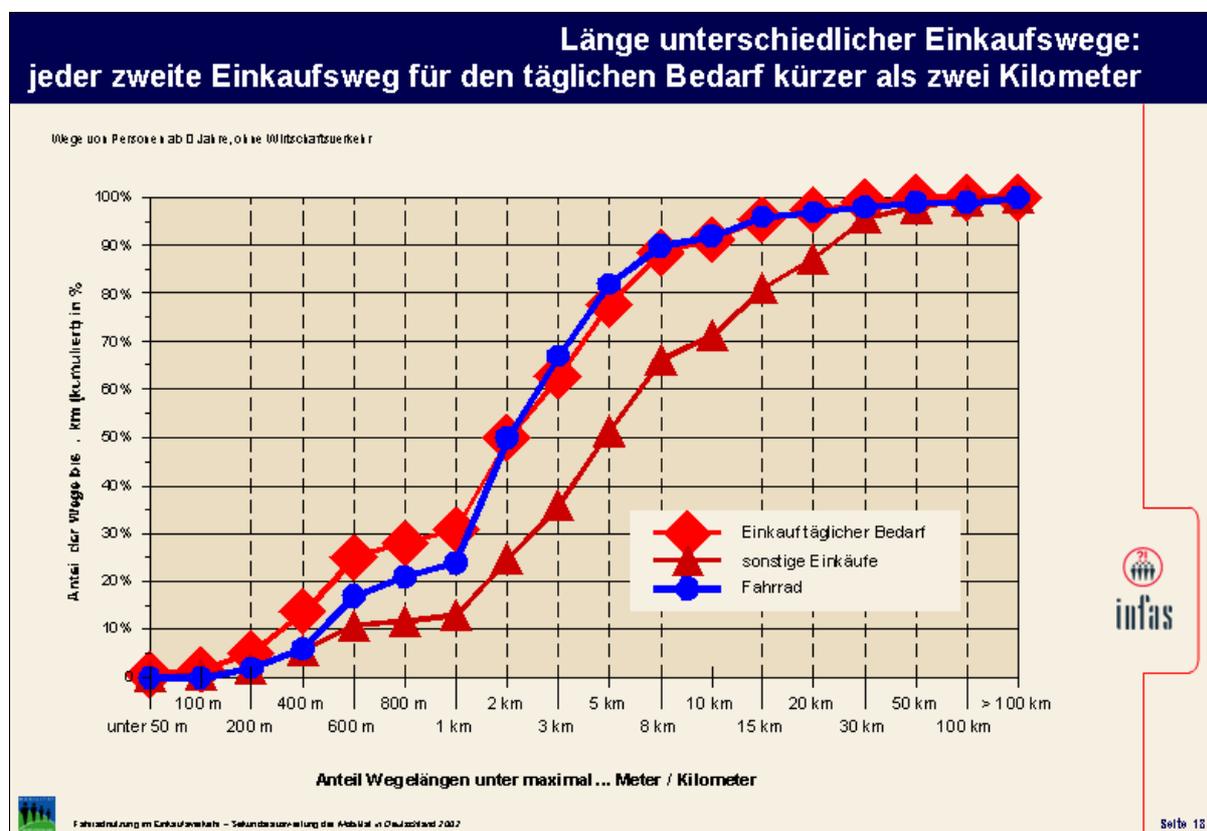
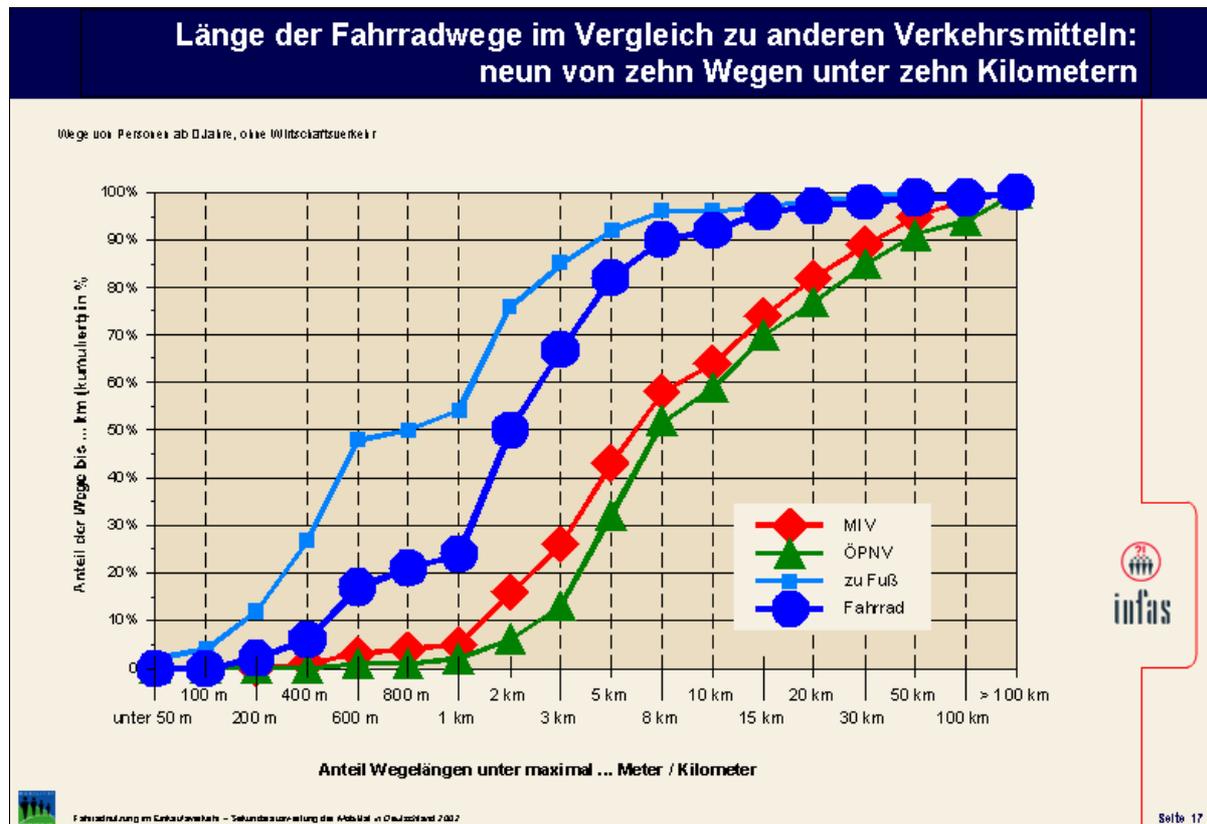


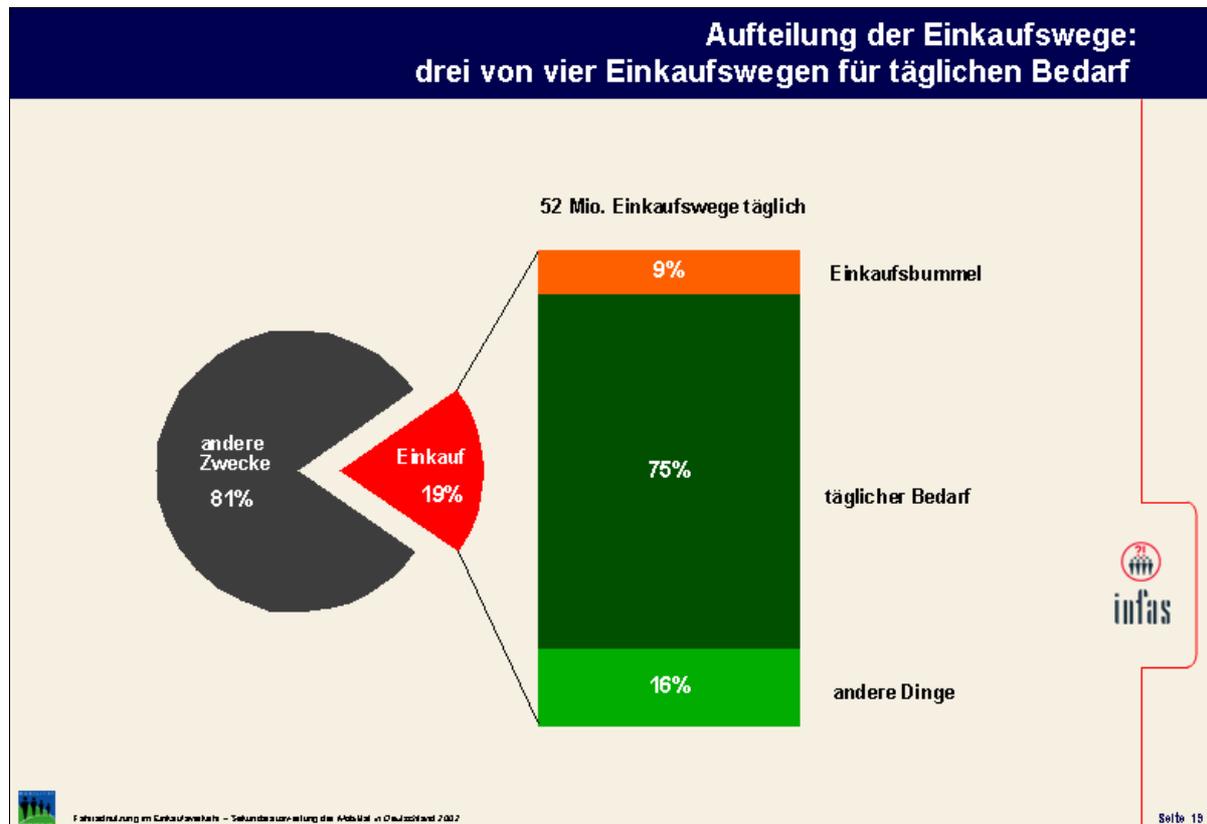




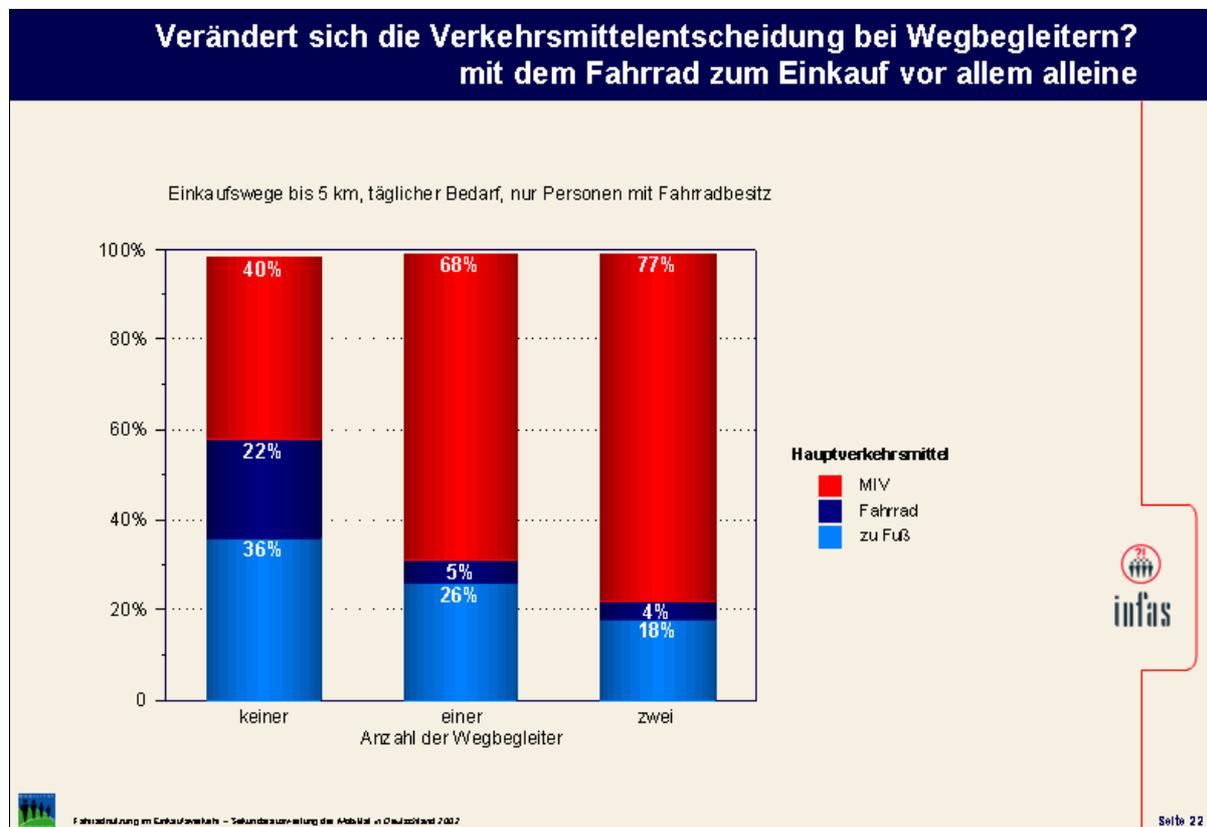
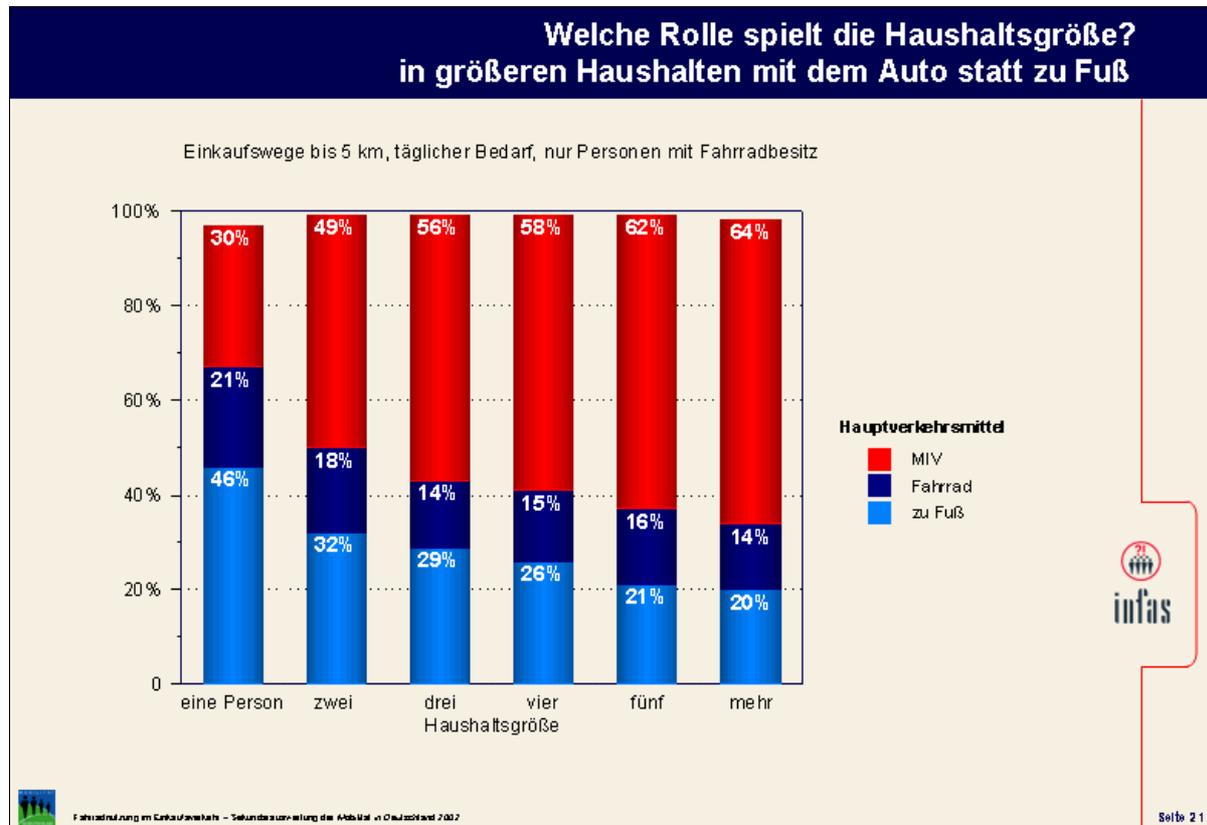


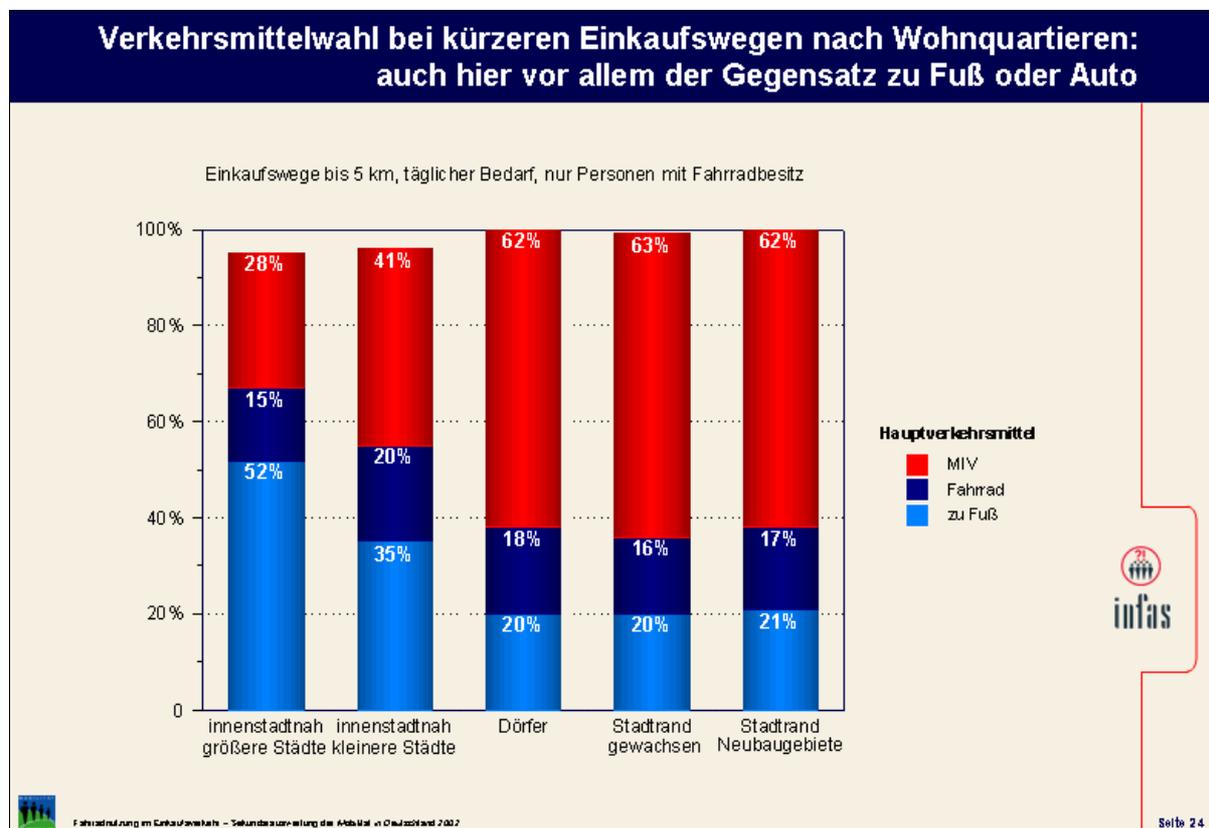
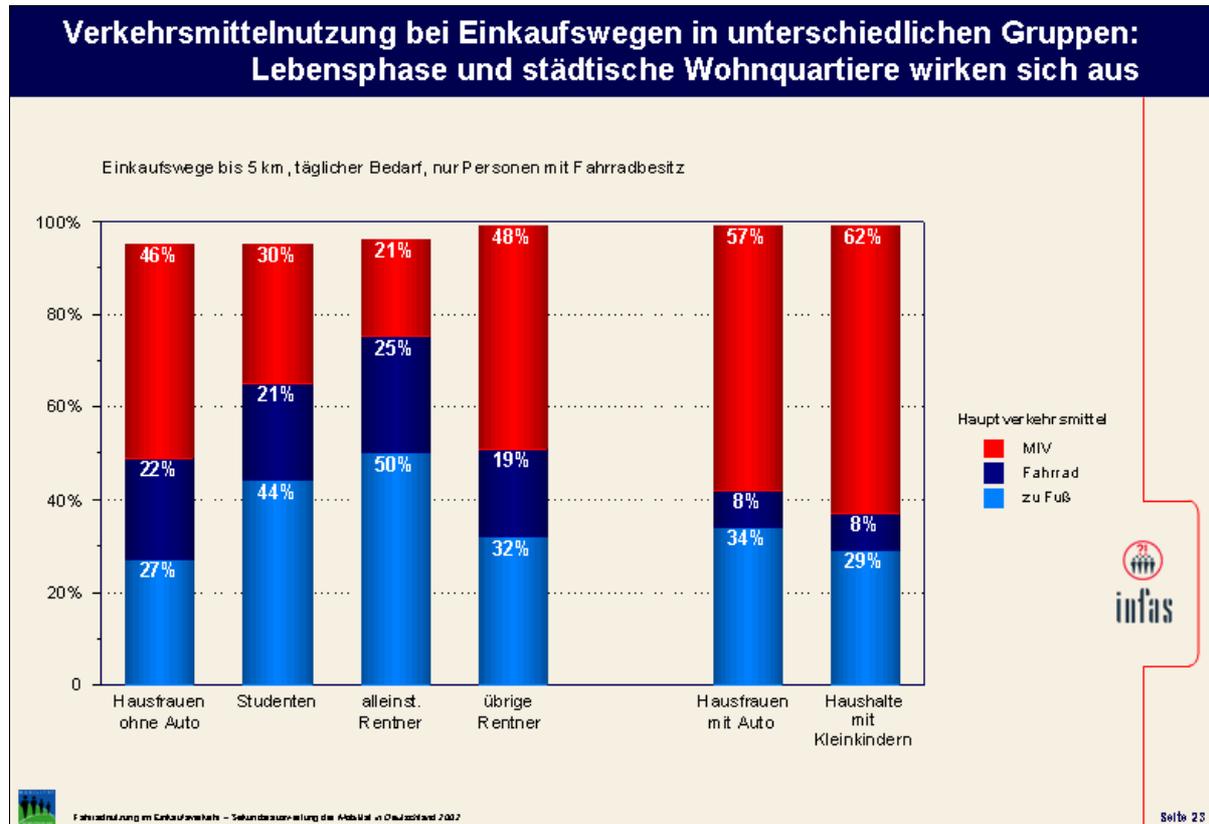


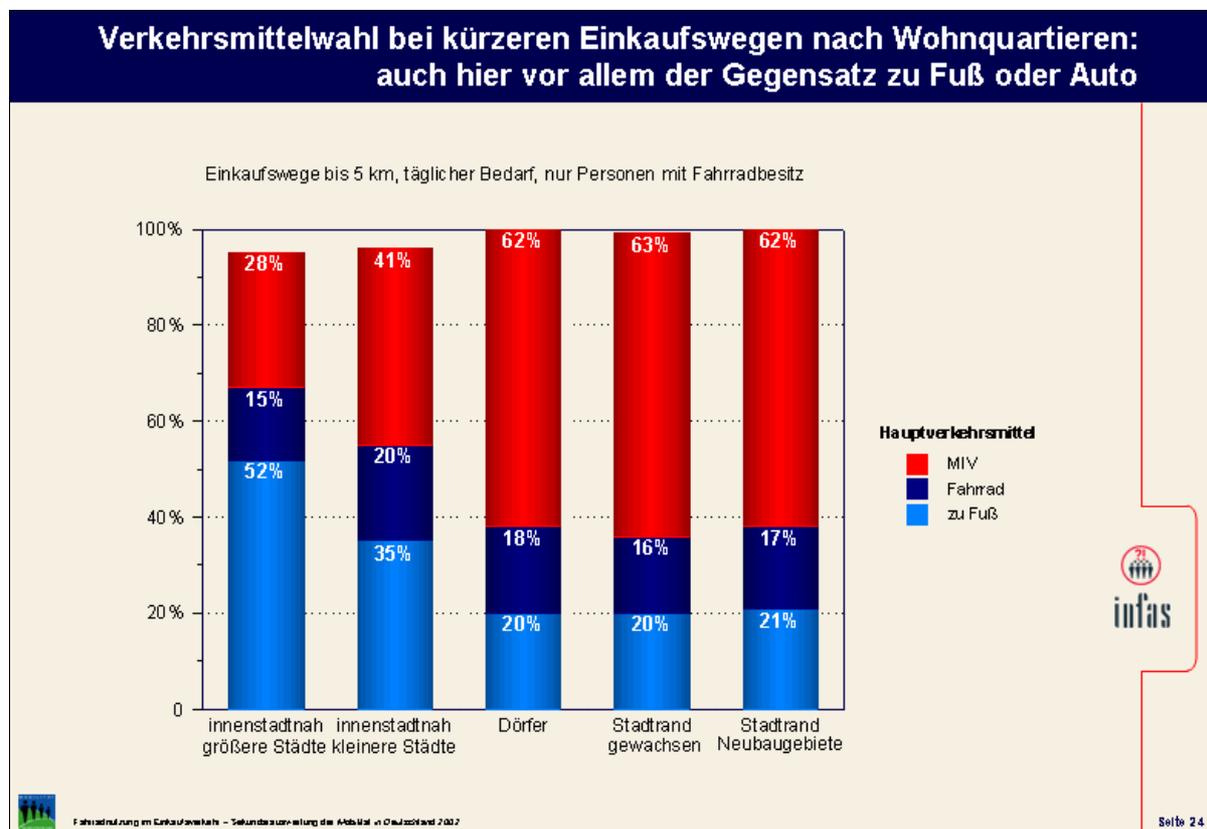
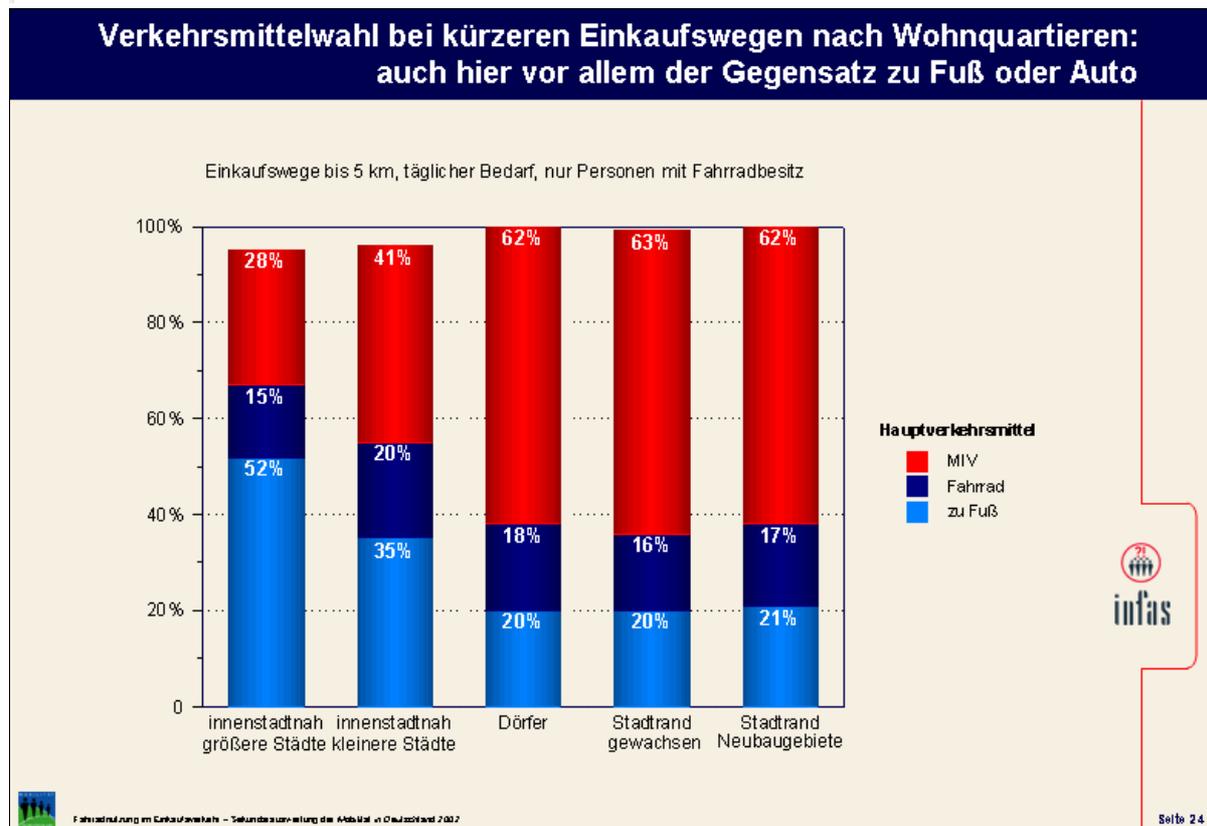


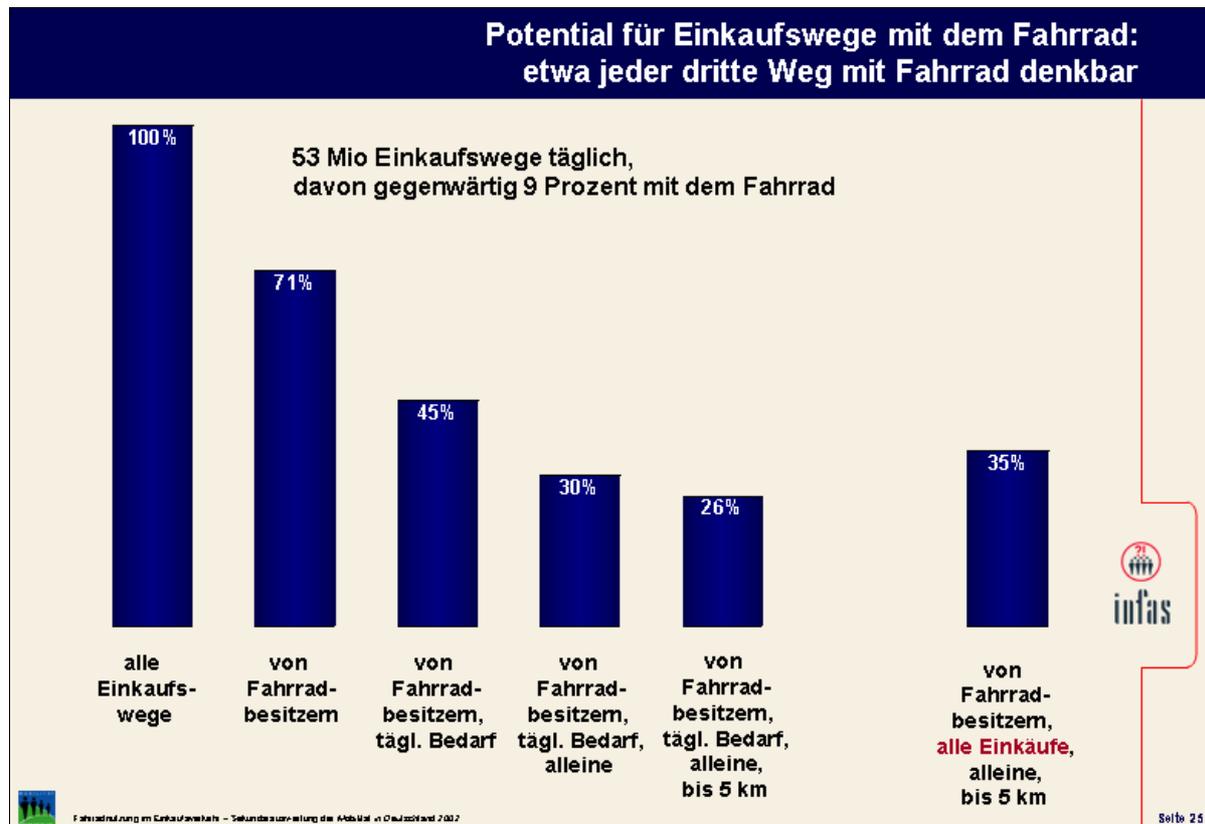


Nutzerprofile: Wer fährt mit Fahrrad zum Einkaufen?









- ### Ergebnistelegamm Einkaufen und Fahrradnutzung: Fahrrad in der ungünstigen Position zwischen Fußwegen und dem Auto
- Einkäufe sind der Anlass für jeden fünften Weg.
 - Einkaufswege sind im Schnitt fünf Kilometer lang, die Teilmenge mit dem Fahrrad knapp zwei Kilometer.
 - Für neun Prozent aller Einkaufswege wird das Fahrrad genutzt.
 - Begrenzt auf Einkaufswege für den täglichen Bedarf bis fünf Kilometer und Personen mit Fahrrad steigt der Anteil auf gut 15 Prozent.
 - Dieser Anteil unterscheidet sich nur gering zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Besonders häufige Fahrradnutzer sind allerdings Studenten und andere Personen in zentrumsnahen Wohnquartieren.
 - Einkaufswege mit dem Fahrrad werden in der Regel alleine zurückgelegt. Bei mehreren „Einkäufers“ wird vor allem das Auto genutzt.
 - Die Verkehrsmittelentscheidung bei Einkaufswegen fällt entfernungsabhängig zwischen den Alternativen zu Fuß und Auto. Das Fahrrad kann gegen diese Konkurrenz in der Regel nicht bestehen.
 - Das Fahrradpotential im Teilsegment der Einkaufswege bis fünf Kilometer Entfernung ist erst zu etwa zwei Dritteln ausgeschöpft.
- Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr – Sekundäranalyse der AFBild in Ostwestfalen 2007
- infas
- Seite 27

Die Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel ...

... anhand aktueller Mobilitätsdaten

Rolf Pangels (Hauptgeschäftsführer, Bundesverband der Groß- und Mittelbetriebe des Einzelhandels, BAG)

Ausgangslage

Die BAG führt mit der Untersuchung Kundenverkehr seit 1965 regelmäßig Verbraucherbefragungen in deutschen Städten durch. Im Oktober 2004 und März 2005 führte der Handelsverband BAG in Kooperation mit dem Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln wiederum eine bundesweite Verbraucherbefragung in 150 Städten durch. Insgesamt wurden im Rahmen der Untersuchung über 10 Mio. Besucher gezählt und rund 400.000 Verbraucher nach bestimmten Einkaufsparametern befragt. Ein wesentlicher Fragekomplex der Untersuchung beschäftigt sich mit der Ermittlung von Zahlen zur Verkehrsmittelwahl der innerstädtischen Einzelhandelskunden. Die Kundenbefragung erstreckte sich über drei Einkaufstage im Jahr 2004 (Samstag, 2. Oktober, Donnerstag, 7. Oktober, und Freitag, 8. Oktober) sowie drei Einkaufstage im Jahr 2005 (Donnerstag, 3. März, Freitag, 4. März, und Samstag, 5. März).

1. Insgesamt geringe Fahrradfahreranteile im innerstädtischen Einzelhandel

Die Anteile der Fahrradfahrer am Modal Split des innerstädtischen Einkaufsverkehrs sind rein mengenmäßig insgesamt relativ unbedeutend. Im Durchschnitt kommen heute rund 5 Prozent der Einzelhandelsbesucher und Kunden mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Innenstädte. In der langjährigen Betrachtung der BAG-Untersuchung Kundenverkehr sind keine wesentlich höheren oder niedrigeren Anteilswerte registriert worden. Tendenziell sind in den kleineren Städten die höchsten Anteile der Fahrradfahrer festzustellen. Einzelne Städte in Deutschland, darunter insbesondere Münster (20 Prozent Fahrradfahrer), Osnabrück (10 Prozent Fahrradfahrer) weisen deutlich über dem Durchschnitt liegende Fahrradfahreranteile im Einkaufsverkehr auf.

2. Höhere Nutzung des Fahrrads bei Stadtbewohnern

Bei einer Betrachtung der Fahrradfahreranteile am modal split des innerstädtischen Einkaufsverkehrs - differenziert nach Herkunft der Personen - ergibt sich ein deutlich unterschiedliches Bild. Die innerstädtischen Einzelhandelskunden, die in der jeweiligen Stadt wohnen, greifen - infolge der geringeren Entfernungen - in einem bedeutend höherem Maße auf das Fahrrad zurück als Personen, die von außerhalb zum Einkaufen in die Innenstädte fahren. Während etwa 13 Prozent aller Stadtbewohner das Fahrrad benutzen, sind es bei den Auswärtigen lediglich 3 Prozent.

3. Höhere Nutzung des Fahrrads bei täglichen Besorgungen

Eine differenzierte Betrachtung nach Sortimenten ergibt ebenfalls deutlich Unterschiede. Während bei den Einkäufen des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel, Drogeriewaren) die Anteile der Fahrradfahrer im Durchschnitt nahezu 23 Prozent erreichen, liegen sie in den Sortimentsbereichen des aperiodischen Bedarfs (z.B. Textilien, Schuhe, UE) bei lediglich rund 3 bis 5 Prozent.

4. Käuferquote bei Fahrradfahrern relativ hoch

Die Fahrradfahrer-Kunden sind im Gegensatz zu den Einzelhandelskunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zum Einkaufen in die Innenstädte kommen, relativ

kauffreudig. Rund 60 Prozent aller Kunden, die mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Innenstädte kommen, kaufen auch etwas ein; bei den Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen sind es dagegen nur 56 Prozent. Die höchste Käuferquote wird mit rund 62 Prozent allerdings bei den Pkw-Kunden registriert.

5. Relativ hoher Durchschnittsböhen bei Fahrrad-Kunden

Nach wie vor gibt ein Kunde, der mit dem Pkw zum Einkauf in die Stadt kommt, wesentlich mehr Geld aus als ein Kunde, der ein anderes Verkehrsmittel benutzt. An zweiter Stelle stehen jedoch noch vor den ÖPNV-Nutzern und den Fußgängern, die Fahrradfahrer. Die Einkäufe ab 100 Euro sind bei den Fahrradfahrern prozentual deutlich häufiger vertreten als bei den anderen Verkehrsteilnehmergruppen. Während rund 14 Prozent der ÖPNV-Nutzer angeben, mehr als 100 Euro ausgegeben zu haben, waren es bei den Fahrradfahrern 18 Prozent.

Fazit

Für den Bestand des Einzelhandels in den städtischen Zentren und Ortskernen ist seine problemlose Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Für das Überleben eines lebendigen städtischen Zentrums als traditioneller Einzelhandelsstandort ist es daher unverzichtbar für Menschen, die zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Pkw unterwegs sind, gleichermaßen gut erreichbar zu sein. Je mehr Geschäfte mit dem Fahrrad zu erreichen sind, desto weniger wird der Einsatz des Autos erforderlich und desto weniger Parkflächen müssen bereit gestellt werden; die Belastungen von Mensch und Umwelt werden verringert. Es darf davon ausgegangen werden, dass sich die Radfahreranteile am Modal Split des innerstädtischen Einkaufsverkehrs künftig kaum in großem Ausmaß verändern werden. Angestrebt werden sollte daher eine bestandserhaltende und qualitätsverbessernde Politik für Fahrradfahrer. Ein auf die jeweilige Stadt abgestimmter, angemessener Ausbau des Radwegenetzes sollte angestrebt werden. Die Einzelhändler sollten den Service und das Dienstleistungsangebot für ihre Kunden, die mit dem Fahrrad zum Einkaufen kommen, ebenso verbessern und entsprechende Anreize zur Benutzung des Fahrrades geben. Allerdings sollten kommunale Satzungen für Fahrrad-Abstellplätze nicht zu unzumutbaren Behinderungen bei den Bautätigkeiten von Einzelhandelsbetrieben führen. Die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist aus Sicht der BAG nicht nur radfahrerfreundlich, sondern auch verkehrsplanerisch sinnvoll, weil sich damit als wirkungsvolle und preiswerte Sofortmaßnahme besonders in den dicht bebauten Zentren vieler Städte attraktive Velorouten und sichere Radverkehrsverbindungen herstellen lassen.

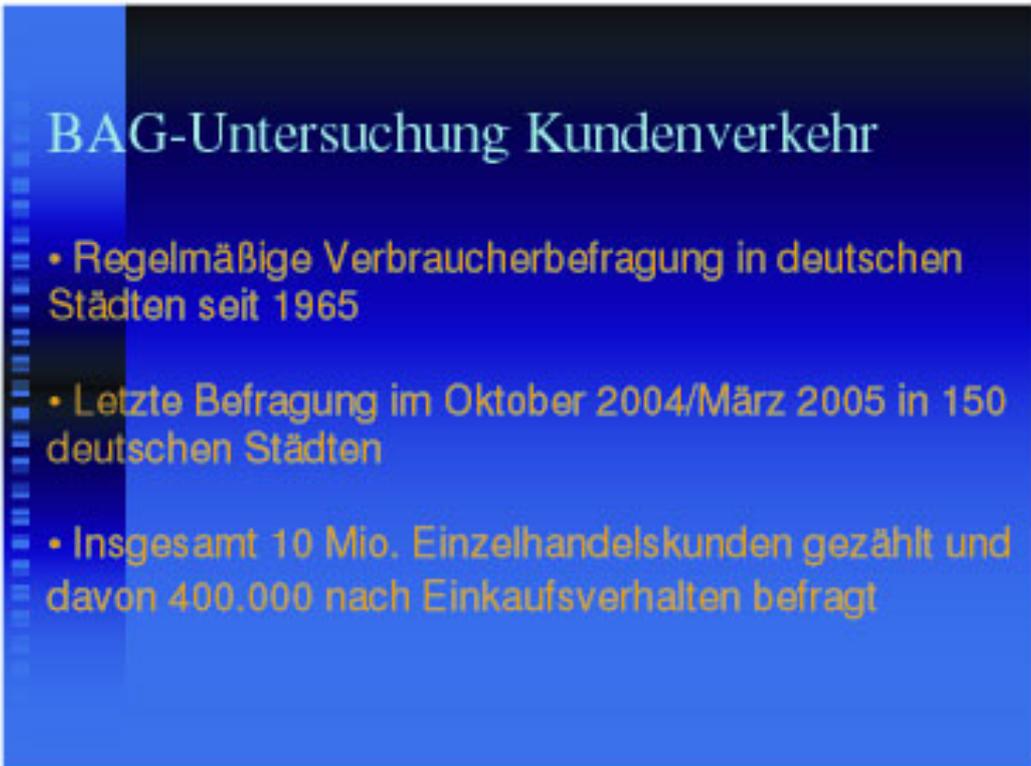


Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Die Bedeutung des Radverkehrs für
den Einzelhandel
anhand aktueller Mobilitätsdaten

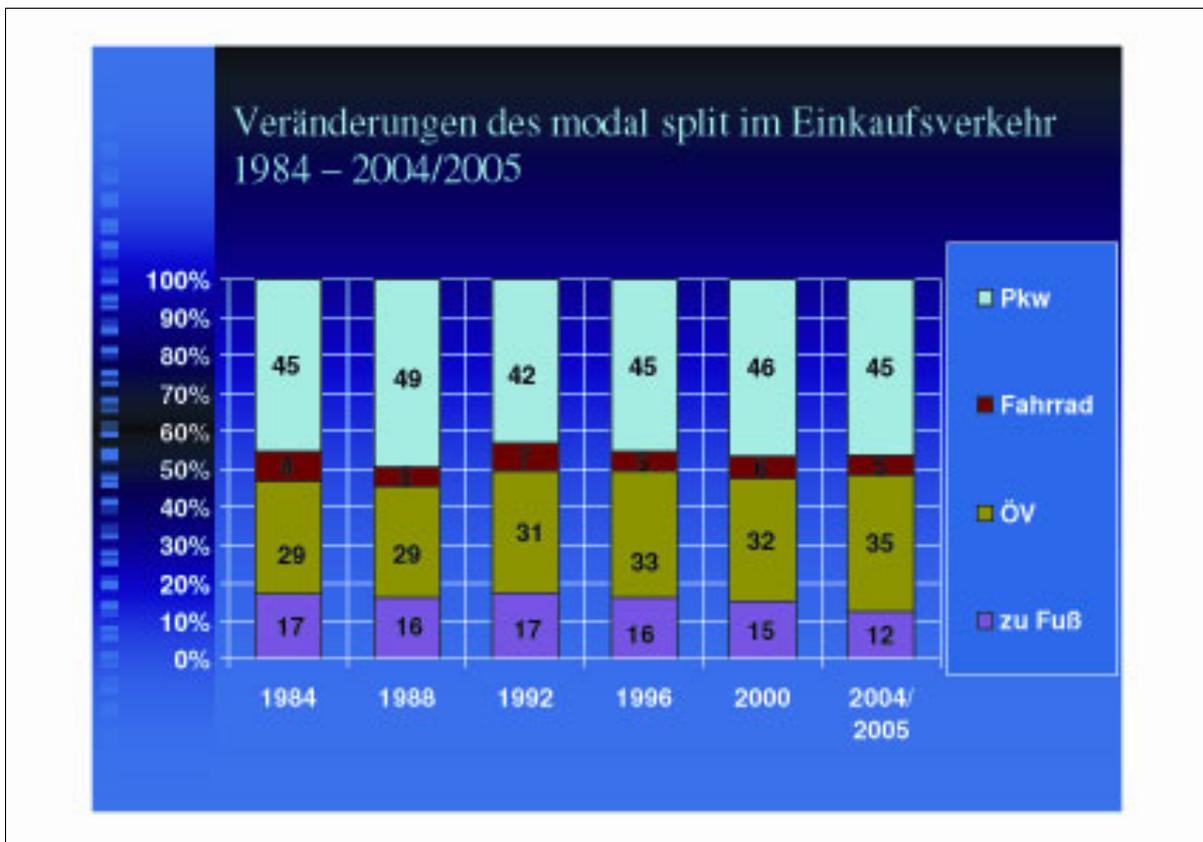
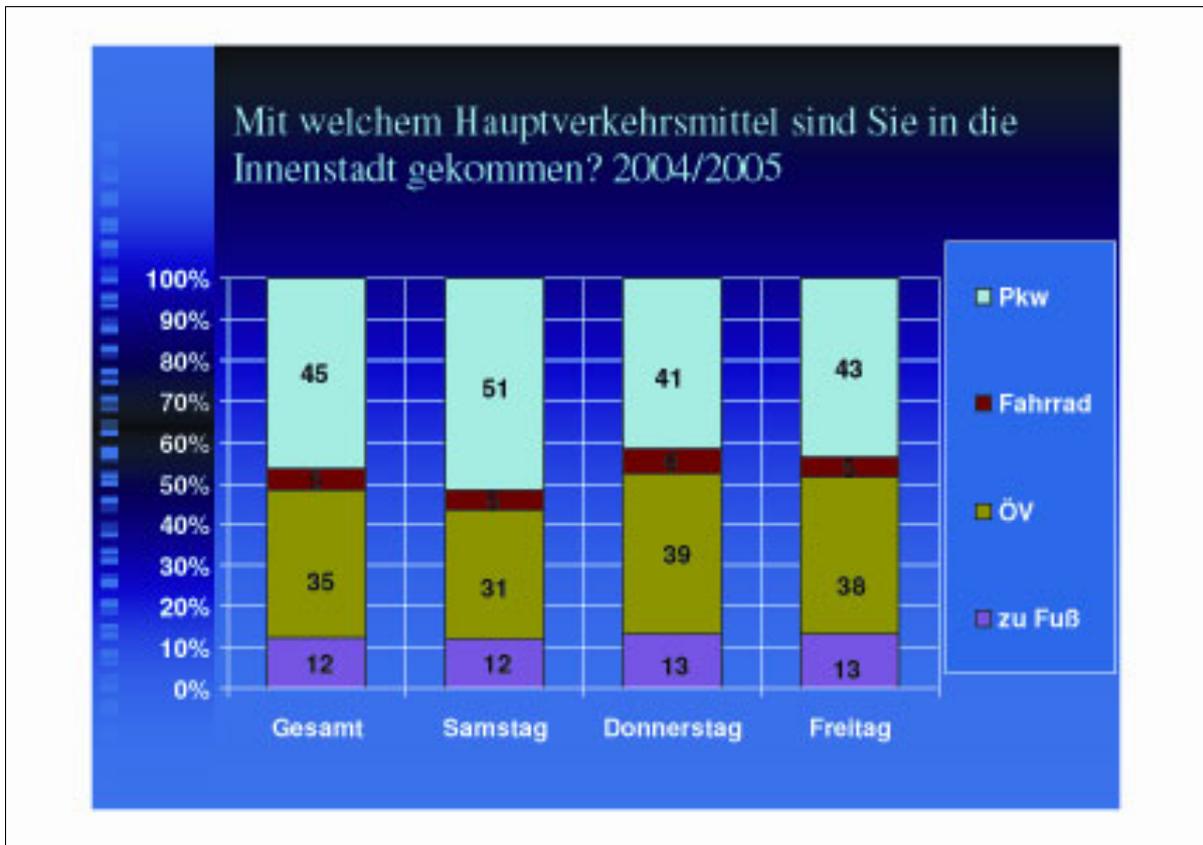
Göttingen
30. Juni 2005

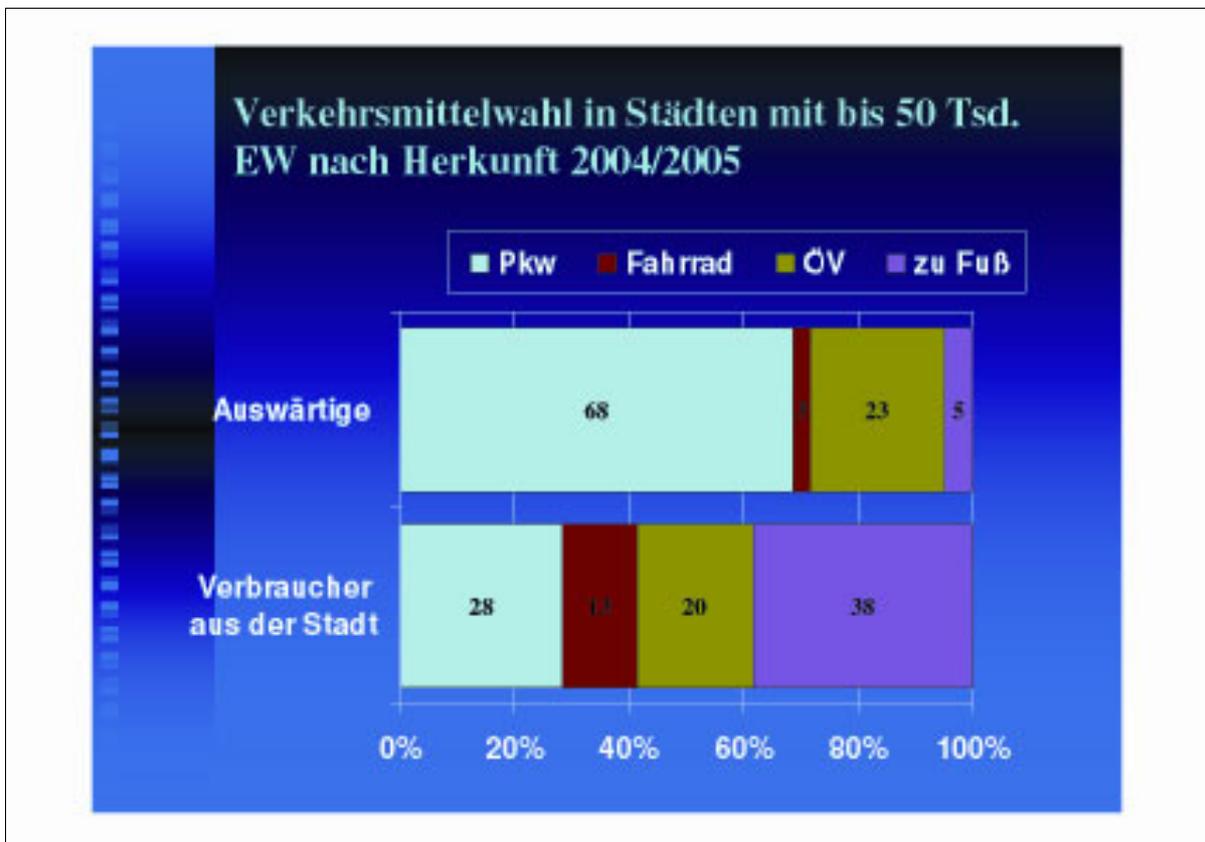
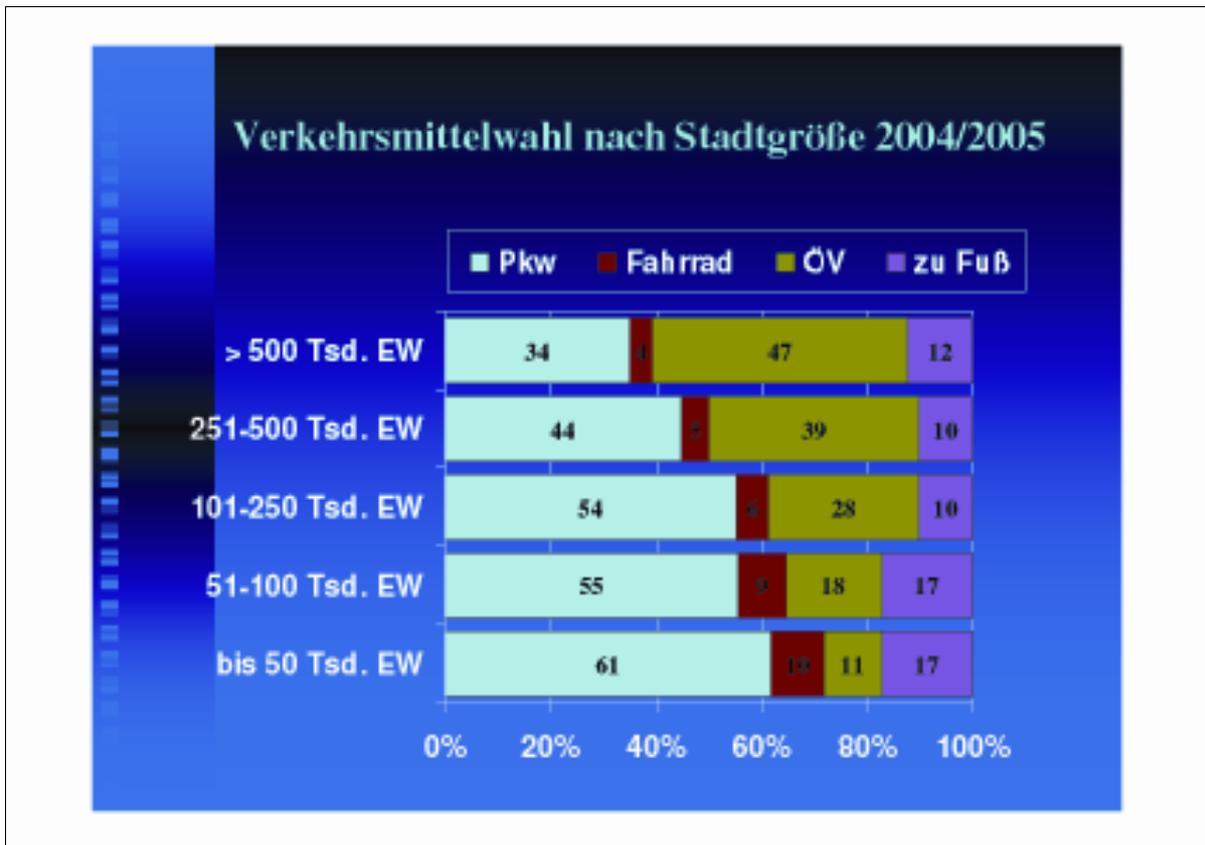
Dipl.-Geograph Rolf Pangels
Hauptgeschäftsführer
Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel – und
Großbetriebe des Einzelhandels e.V. (BAG)

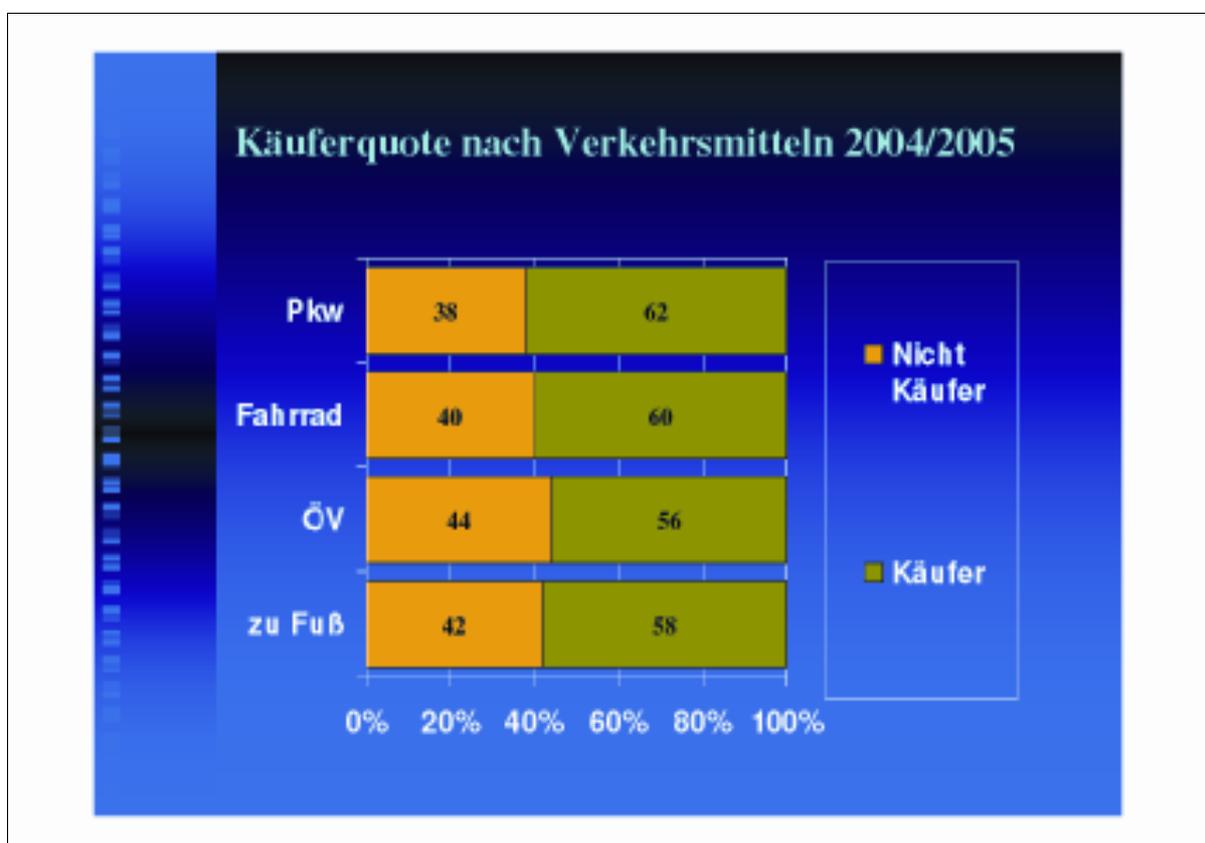
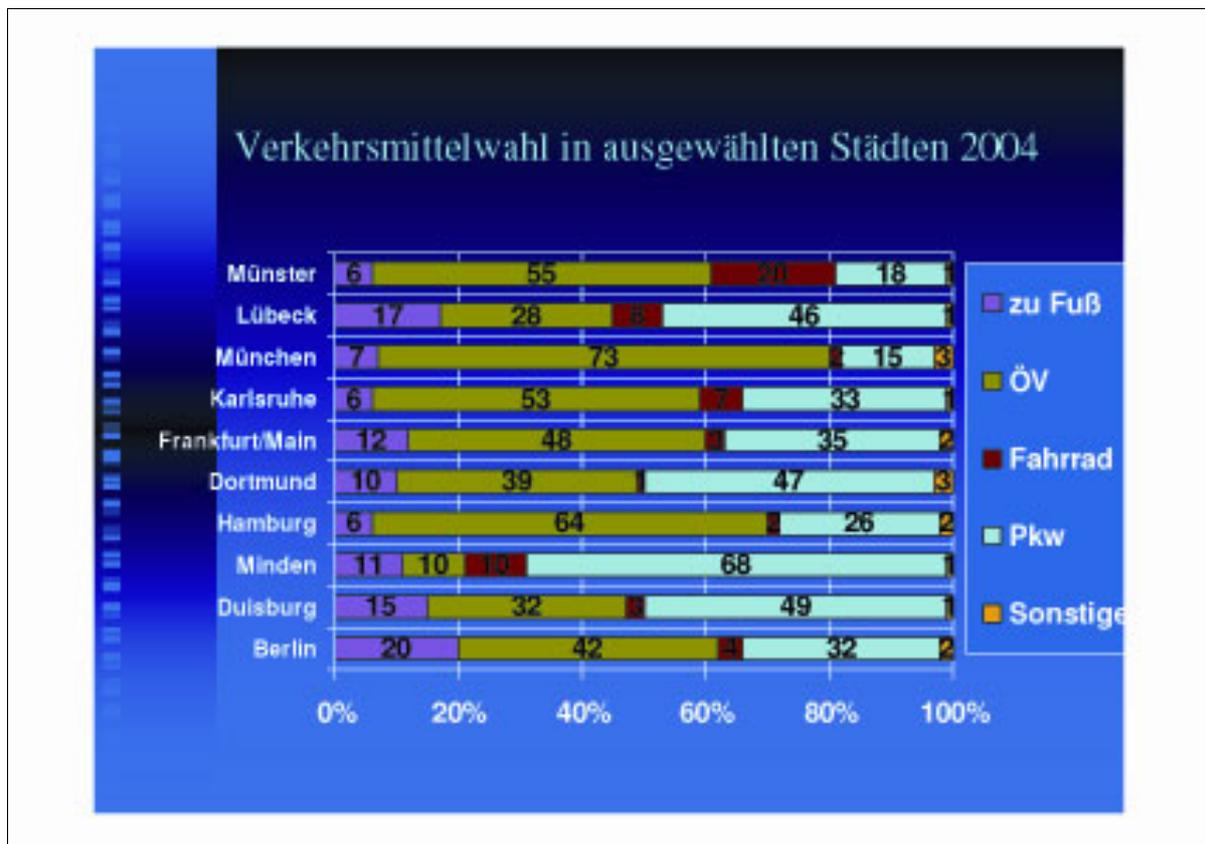


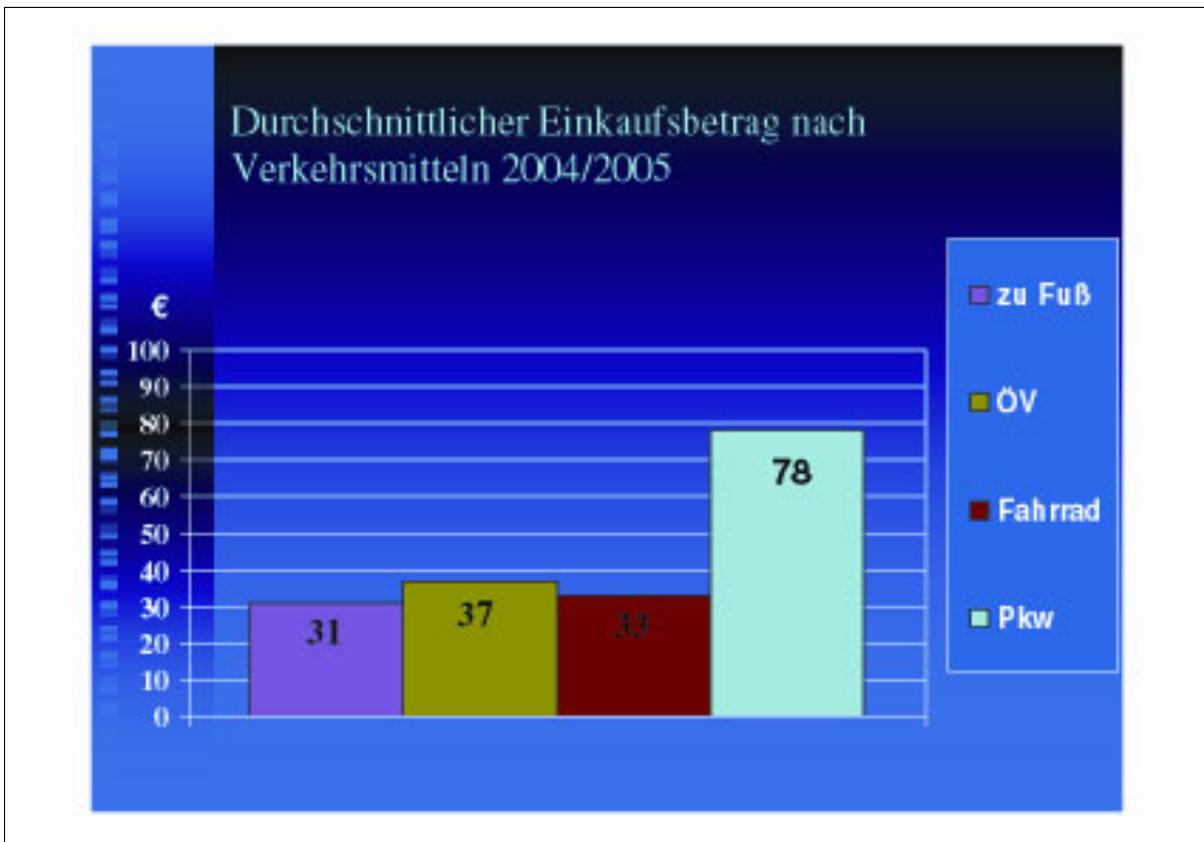
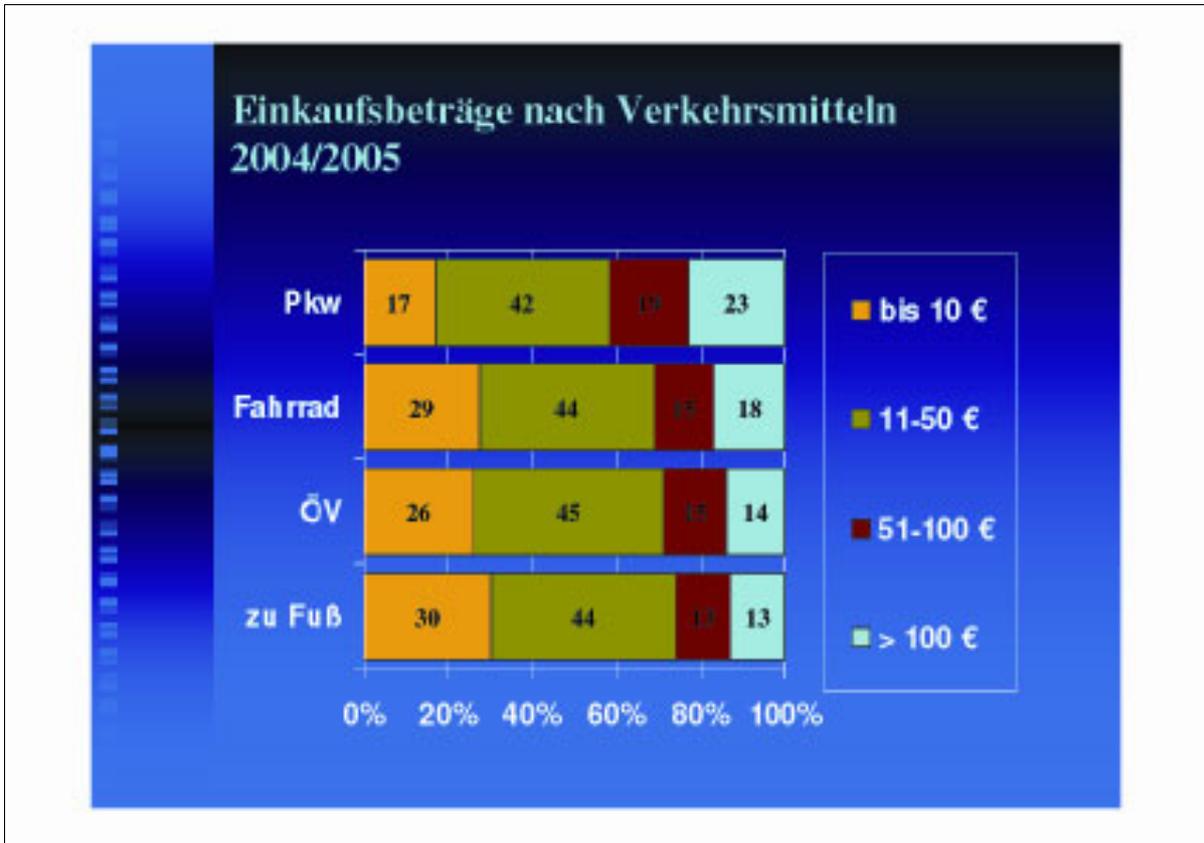
BAG-Untersuchung Kundenverkehr

- Regelmäßige Verbraucherbefragung in deutschen Städten seit 1965
- Letzte Befragung im Oktober 2004/März 2005 in 150 deutschen Städten
- Insgesamt 10 Mio. Einzelhandelskunden gezählt und davon 400.000 nach Einkaufsverhalten befragt





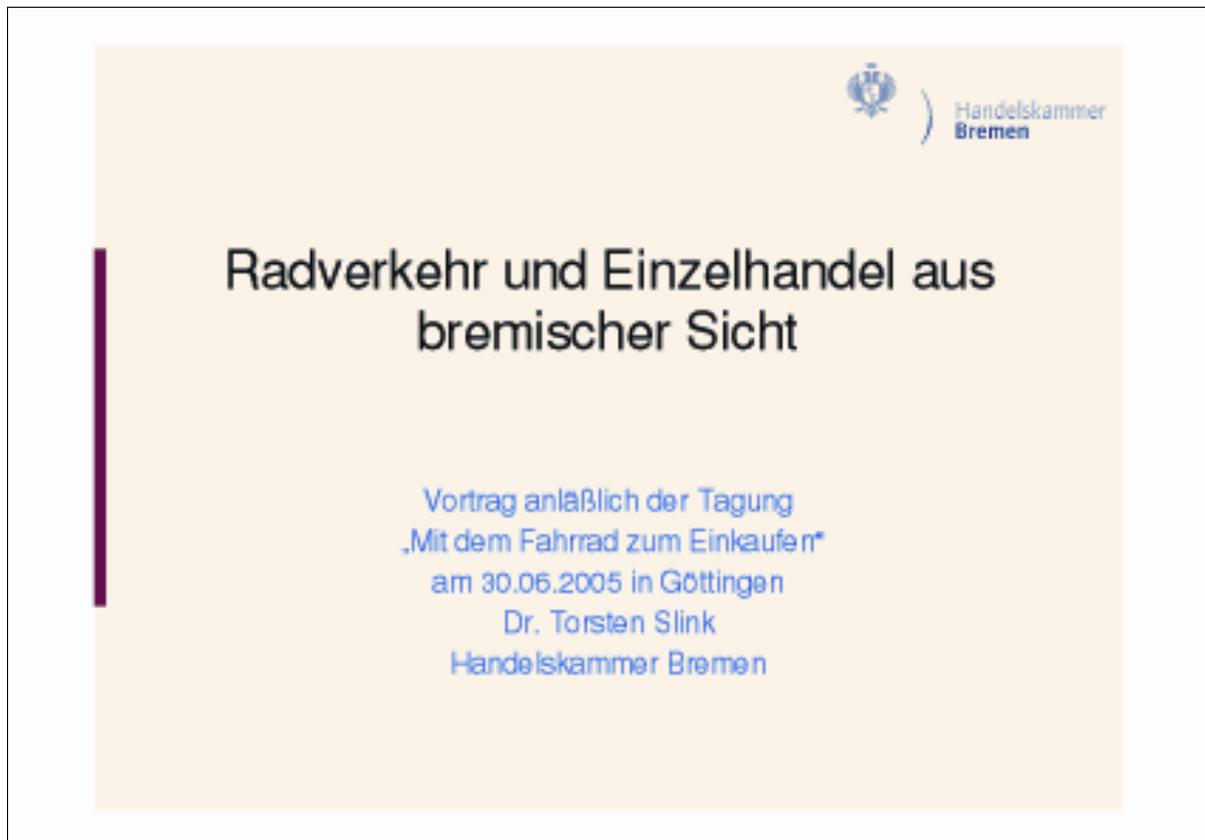




Die Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel ...

... aus Sicht der Wirtschaft

Dr. Torsten Slink (Handelskammer Bremen)



Radfahren hat in Bremen Tradition

Handelskammer Bremen

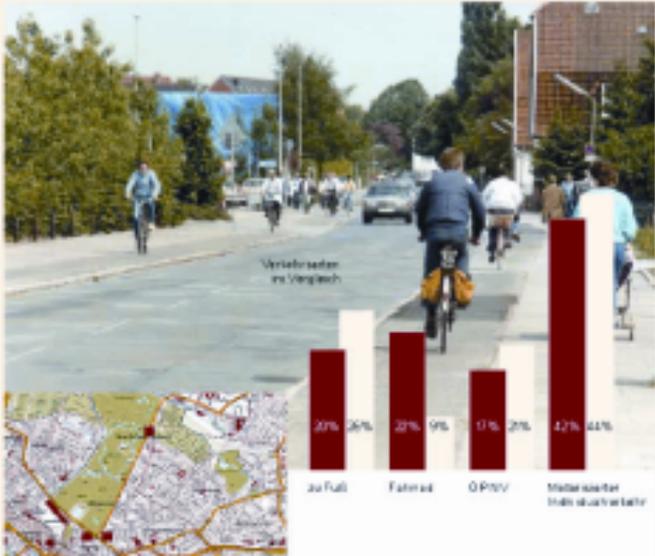
- Begünstigt durch die Topographie und die historisch gewachsene Stadtstruktur sind Fahrräder als Verkehrsmittel aus dem Bremer Stadtbild schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts nicht mehr wegzudenken. Die ersten Radwege legte man sogar schon 1897 an.
- Für die Stadt Bremen ist die Förderung des Radverkehrs schon seit vielen Jahren ein wichtiges Thema.
- Leitlinien zur Führung des Radverkehrs bestehen seit 1995



Verkehrsarten in Bremen

Handelskammer Bremen

Modal Split:
Anteile der Verkehrsarten an einem Werktag in Bremen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Verkehrsart	Bremen	Bundesdurchschnitt
Zu Fuß	20%	24%
Fahrrad	23%	9%
ÖPNV	0%	2%
Motorisiertes Individualverkehr	42%	44%



Radverkehrsaufkommen in Zahlen



- Bremen liegt deutlich über dem Durchschnitt deutscher Großstädte und hat die höchste Fahrradnutzung aller Großstädte über 500.000 Einwohner
- Radverkehrsaufkommen von bis zu 10.000 Radfahrern pro Tag an einzelnen Zählpunkten (Wilhelm- Kaiser-Brücke) bzw. 8.000 am Präsident- Kennedy Platz
- Insgesamt bis zu 42.000 Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt
- 5.000 Stellplätze in der Innenstadt (Engpässe in den Sommermonaten)
- 560 Kilometer langes straßenbegleitendes Radwegenetz
- 200 Kilometer Radtouristische Routen wie Radfernwege

Sofortprogramm Innenstadt



- Das Sofortprogramm Innenstadt wurde 1998 ins Leben gerufen um die Bremer Innenstadt attraktiver zu gestalten und auf das 21. Jahrhundert vorzubereiten.
- Ursache für das Sonderinvestitionsprogramm war die Forderung der Handelskammer Bremen nach einer Ausgleichsmaßnahme für den Bau des Space-Parks.

 Handelskammer
Bremen

Ziele des Programms

- Die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern
- Grundsätzliche Umgestaltung der Haupteinkaufsstrassen
- Durch öffentliche Investitionen Anreize für private Investitionen zu setzen (Ergebnis Verhältnis von 1 zu 7 öffentlicher zu privater Investitionen)
- Forderungen des Einzelhandels für Fahrradverkehr:
 - Zusätzliche Fahrradabstellplätze
 - mehr und verbesserte Radwege
 - bessere Wegweisung für Radfahrer (insbesondere hinsichtlich vorhandener Abstellplätze)

 Handelskammer
Bremen

Sofortmaßnahmenprogramm „Zielplanung Fahrrad“ - Einzelne Maßnahmen

- Freigabe von Radverkehrsstücken für Zweirichtungsverkehr (Nach Ausbau)
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Bau zusätzlicher Fahrradabstellanlagen u.a. Fahrradparkhaus für 1500 Fahrräder am Bahnhof
- Neue Stellplätze in Innenstadtparkhäusern





Gegenläufige Interessen?

- Fahrradfahrer parken am liebsten direkt vor dem Geschäft –Bsp. Karstadt – mit der Folge, dass teilweise unzumutbare Behinderungen entstehen (Sögestraße teilw. komplett blockiert)
- Einzelhandel favorisiert i.d.R. PKW-Kunden (In Autos passt mehr rein !)
- aber: Erkenntnis wächst, dass bei einem Anteil von ca. 10 % (zunehmend) Fahrradkunden die Bedeutung dieses Kundensegments wächst
- Folge: siehe Forderungen der Wirtschaft im Rahmen des Sofortprogramms nach besseren Radwegen, mehr Fahrradparkplätzen (insbesondere in den Parkhäusern der Innenstadt)
- Unterstützung von Aktionen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ des ADFC



Potentiale

- Verbesserte Kommunikation zwischen Fahrradfahrern und Handel – Fortschritte sind in Bremen feststellbar
- Handel muss sich auf Fahrradkunden auch selbst besser einstellen (Fahrradständer vor dem Haus alleine noch nicht)
- Generell auch in der Innenstadt Fahrradwege bis zu den Fußgängerzonen
- aber: Potentiale bestehen auch bei den Radfahrern selbst
 - Rücksicht auf andere Kunden
 - Räder dort abstellen, wo erlaubte Plätze vorhanden
 - alte Feindbilder und vorgebliche Gegensätze Fahrrad-PKW abbauen
- Neue Angebote des Handels an Radfahrer, bspw. besonderer Lieferservice, Stellplätze in eigenen Parkgaragen etc.



- Weitere Informationen zum Thema Radfahren in Bremen siehe unter www.bremen.de, Stichwort: Bremen fährt Rad

Die Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel ...

... am Beispiel Göttingen

Burkhard Horn (Stadt Göttingen, FD Stadt- und Verkehrsplanung, SRL)





Die Bedeutung des Fahrrads im Einkaufsverkehr am Beispiel der Stadt Göttingen

Fachtagung „Mit dem Fahrrad zum
Einkaufen“ am 30. Juni 2005 in
Göttingen

Gliederung



1. Daten und Fakten zur (Radverkehrs-) Mobilität in Göttingen und zum Einkaufsverkehr
2. Radverkehrsförderung in Göttingen allgemein
3. Radverkehr in der Innenstadt: Situation, Maßnahmen, Probleme
4. Schlussfolgerungen: Konkreter Handlungsbedarf, generelle Perspektiven

Allgemeines zu Göttingen



- 125.000 Einwohner
- Ca. 25.000 Studierende
- Kompakte „Stadt der kurzen Wege“ (auch als Ziel der Stadtentwicklung)
- Lange Tradition als „Radverkehrshochburg“
- Historische Innenstadt als Schwerpunkt des Einzelhandels



30. Juni 2005

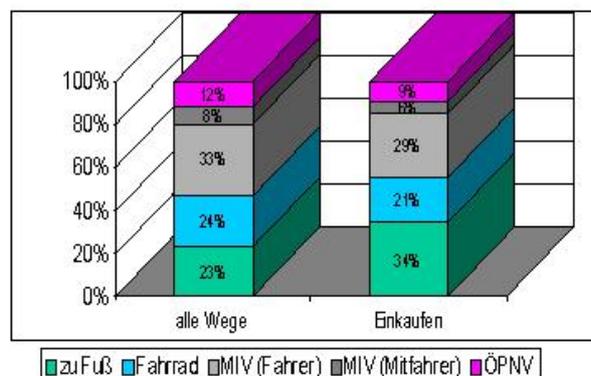
Burkhard Horn: Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad in Göttingen

4

Mobilität in Göttingen: Verkehrsmittelwahl



- Fast ein Viertel aller Wege der Göttinger Bevölkerung werden mit dem Fahrrad zurückgelegt – deutlich mehr als anderswo.
- Bei kürzeren Distanzen steigt dieser Anteil noch deutlich an.
- In der Gesamtstadt liegt der Anteil des Radverkehrs bei den Einkaufswegen immer noch bei 21%.



(Quelle: Haushaltsbefragung 1999)

30. Juni 2005

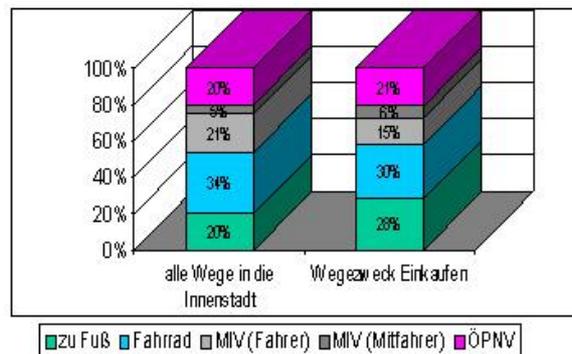
Burkhard Horn: Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad in Göttingen

5

Mobilität in Göttingen: Zielverkehr Innenstadt



- Das Fahrrad spielt bei der Erreichbarkeit der Innenstadt eine besonders wichtige Rolle.
- Auch bei den Wegen in die Innenstadt mit dem Zweck „Einkaufen“ ist das Fahrrad mit 30% das wichtigste Verkehrsmittel (z. B. in Kassel unter 5%).



(Quelle: Haushaltsbefragung 1999)

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

6

Mobilität in Göttingen: Weitere Daten



- In den innenstadtnahen Stadtteilen liegt der Radverkehrsanteil am Modal-Split bei über 30%.
- Ca. 30% der Haushalte haben kein Auto zur Verfügung.
- Die Radverkehrsnutzung ist unabhängig von Alter und Berufsstand überdurchschnittlich hoch (am höchsten bei den Studierenden, aber auch Rentner nutzen immerhin noch zu 12% für ihre täglichen Wege das Fahrrad).
- Im Binnenverkehr werden mehr als die Hälfte aller Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt.
- Ca. 70% aller Wege sind kürzer als 5 km (ca. 50% kürzer als 3 km).
- PKW-Fahrten im Binnenverkehr sind im Durchschnitt 4,7 km lang.

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

7

Radverkehrsförderung in Göttingen



- Gewährleistung einer radverkehrsfreundlichen Gesamtsituation im Verkehrsgeschehen vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage
- Stärkung attraktiver Haupttrouten für den Alltagsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des gesamtstädtischen Radroutennetzes (teils bauliche, teils verkehrsorganisatorische Maßnahmen)
- Bereitstellung ausreichender Infrastruktur für das Fahrradparken
- Integration der Belange des Radverkehrs in alle relevanten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Projekte
- Sinnvolle Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel (z. B. Stärkung von Bike + Ride)
- Verbesserung der Verknüpfung von Stadt und Umland (insbesondere im Bereich des Freizeitverkehrs)
- Verbesserung der Information (Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Internet etc.)

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

8

Radverkehr in der Göttinger Innenstadt (I)



- Bündelung von Fahrradabstellanlagen am Rande der Fußgängerzone
- Insgesamt ca. 1.000 Abstellmöglichkeiten innerhalb des Walles (öffentlich)
- Angebot reicht nicht aus: Bei einer Erhebung im Mai 2005 waren an den ca. 600 zentralen öffentlichen Abstellmöglichkeiten ca. 700 Räder abgestellt. Auch qualitativ gibt es noch Verbesserungsbedarf.
- Dazu kommt eine große Anzahl „irregulär“ abgestellter Räder.



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

9

Radverkehr in der Göttinger Innenstadt (II)



- Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für den Radverkehr (Ausnahme: Kernbereich innerhalb des „Busrings“)
- Freigabe von einigen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad in Göttingen

10

Radverkehr in der Göttinger Innenstadt (III)



- Weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Ausnahme von Abbiegegeboten für den Radverkehr)
- Wegweisung für den Radverkehr



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad in Göttingen

11

Radverkehr in der Göttinger Innenstadt (IV)



- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Umgestaltung von Innenstadtstraßen (Belagwahl, begleitende Infrastruktur u. a.)
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad (z. B. Umbau Groner Tor und Geismartor)



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

12

Probleme durch den Radverkehr (I)



- Ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern (vor Schaufenstern, Geschäftsauslagen und -eingängen, auf Gehwegen etc.)
- Behinderung von Fußgängern
- Behinderung des Busverkehrs



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

13

Probleme durch den Radverkehr (II)



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

14

Zukünftige Maßnahmen



- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt auf konzeptioneller Grundlage (Anzahl, Qualität, Standort, Erreichbarkeit)
- Abbau von Behinderungen durch den Radverkehr, vor allem im Bereich der Fußgängerzone
- Verstärktes Augenmerk auf die Belange des Radverkehrs auch in Stadtteilzentren und bei anderen Vorhaben des Einzelhandels (Abstellmöglichkeiten, Erreichbarkeit)
- Ziel: Möglichst komfortable Bedingungen für die Fahrradnutzung vom Wohnstandort bis zum Einkaufsziel

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

15

Fazit und Perspektiven (I)



- Der Radverkehr hat für den Einkaufsverkehr in Göttingen eine wichtige Bedeutung.
- Dies gilt vor allem für die Göttinger Innenstadt (weit überdurchschnittlich gegenüber anderen Städten).
- Das Potenzial der radfahrenden Kunden ist für den Einzelhandel unverzichtbar.
- Bei den Aktivitäten des Einzelhandels spielt das Bemühen um radfahrende Kunden eine vergleichsweise geringe Rolle. Hier besteht durchaus Nachholbedarf, vor allem aber auch die Chance, durch neue (Service-)Angebote Kunden zu binden.

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

16

Fazit und Perspektiven (II)



- Der hohe Radverkehrsanteil trägt mit zur Attraktivität der Göttinger Innenstadt bei, vermindert die Belastungen durch Autoverkehr in der engen Innenstadt und erhöht das Parkplatzangebot für auswärtige Kunden.
- Dies bringt aber auch einige substantielle Probleme mit sich (insbesondere beim Fahrradparken).
- Verwaltung, Handel und Fahrradnutzer sollten zukünftig verstärkt gemeinsam Maßnahmen diskutieren und umsetzen, die der Bedeutung des Radverkehrs für die Göttinger Innenstadt gerecht werden, aber auch zur Minderung bestehender Probleme beitragen.

30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

17

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



30. Juni 2005

Burkhard Horn: Einkaufsverkehr
mit dem Fahrrad in Göttingen

18