



**G U T E G R Ü N D E**

Rad Fahren  
in ●  
NRW

## Zur Einführung

Seit vielen Jahren wird diskutiert, wie der immer stärker werdende Verkehr auf unseren Straßen in den Griff zu bekommen sei. Dabei werden Themen wie Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Parkraummanagement und Verkehrsleitsysteme diskutiert. Je technisierter und teurer ein System ist, desto größer sind die Erwartungen, die damit verbunden werden. Dabei werden Bedeutung und Entlastungsmöglich-



keiten des wenig aufwändigen Radverkehrs im Stadtverkehr meist unterschätzt.





Viele Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung betrachten das Fahrrad überwiegend als Freizeitgerät und nicht als Alltagsverkehrsmittel. Dementsprechend ist die Radverkehrsplanung vielerorts nur ein Randprodukt der Planung für den Autoverkehr; Radverkehrsanlagen werden vorzugsweise in die „Seitenräume“ der Straßen verbannt.



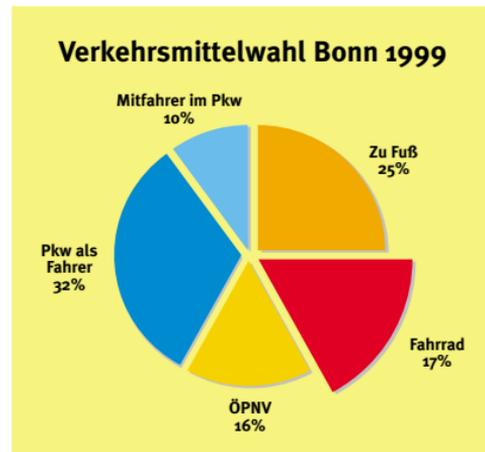


## Rolle des Fahrrades im Stadtverkehr

### Verkehrsmittel Nr. 2!

Hätten Sie´s gewusst? Das Fahrrad ist in Deutschland Verkehrsmittel Nummer 2 - noch vor dem Öffentlichen Verkehr. Und in Städten mit überdurchschnittlichem Radverkehr steht das Fahrrad im Kurzstreckenbereich oft sogar auf Platz 1! Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird nicht nur in Städten mit bis zu 100.000 Einwohnern sondern z. T. sogar in Großstädten mit gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmitteln und längeren Wegen, der ÖPNV vom Fahrrad überholt. So ist in der Universitätsstadt Bonn der Radverkehrsanteil höher als der des ÖPNV, obwohl alle 35.000 Studenten mit dem Semesterticket ohne Extrakosten Bus und Bahn fahren können. Wenig

verwunderlich: Schließlich ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für die Stadt.



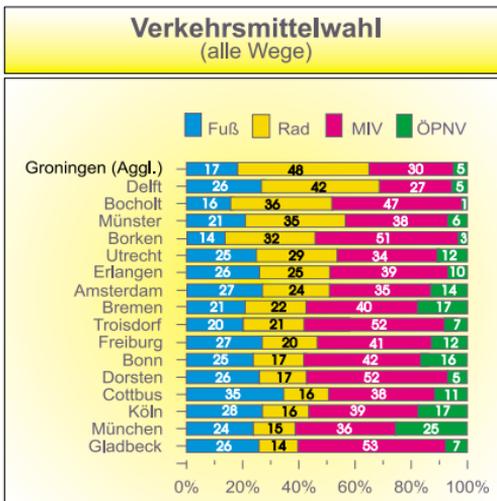
Aber auch in vielen anderen Städten gibt es insbesondere im Binnenverkehr erstaunlich hohe Radverkehrsanteile. So hat das Fahrrad im Bocholter Stadtverkehr einen Anteil von 36 % (gegenüber 35 % für



den selbstgefahrenen Pkw); in Troisdorf beträgt dieses Verhältnis 28 % zu 29 %. Untersuchungen beweisen, dass das Fahrrad das Verkehrsmittel ist, welches im Modal-Split das größte Potenzial aufweist. So ist es bei gezielter Radverkehrsförderung möglich, die Rad-

anteile in Klein- und Mittelstädten auf bis zu 40 % und sogar in Großstädten auf bis zu 25 % zu steigern. Dabei ist Radverkehrsförderung auch noch konkurrenzlos preiswert. Selbst in Städten mit intensiver Förderung des Fahrrades liegen die nicht durch Fahrgeldeinnahmen

abgedeckten Kosten des ÖPNV um ein mehrfaches über den Kosten der Radverkehrsförderung. Dass die ungedeckten Kosten des Autoverkehrs ungeachtet aller Meinungsunterschiede über Berechnungsgrundlagen noch viel höher sind, ist unter den Experten unumstritten.



Quelle: Socialdata und andere

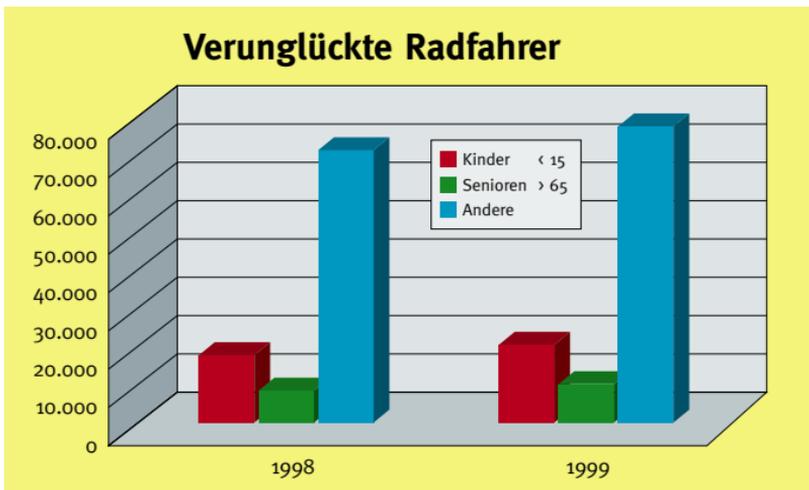


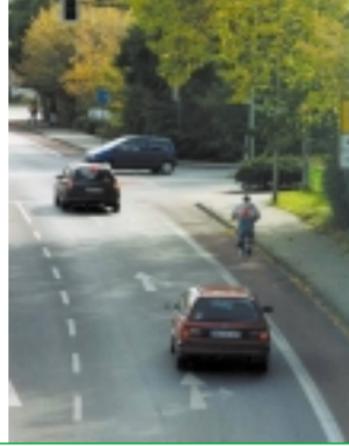
## Fünf Gründe für die Fahrradförderung

### Erstens: Sicherheit

Rad fahren ist keine besonders gefährliche Fortbewegungsart! Allerdings gibt es erhebliche Unterschiede nach Altersgruppen. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen haben einen überproportionalen Anteil an den Unfallopfern.

So sind 35 % aller verunglückten Radler jünger als 15 Jahre. Für ältere Menschen sind die Unfallfolgen oft besonders schwer. Für sie liegt das Risiko bei einem Unfall schwer verletzt oder gar getötet zu werden weit über dem Durchschnitt.





Stadt Bedburg K36, © Erftkreis

besserte passive Sicherheit (Airbag, steife Fahrgastzellen etc.) deutlich gesenkt werden. Radler können hiervon nicht profitieren. Will man den Radverkehr nicht von dieser positiven Entwicklung abkoppeln, muss man durch verbesserte Verhältnisse auf den Straßen für mehr Sicherheit sorgen.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass gerade auch diese besonders gefährdeten und schutzbedürftigen Radler von einer modernen Radverkehrsförderung in punkto Sicherheit profitieren. Und noch etwas sollte nicht vergessen werden: Die Zahl der Unfallopfer in Autos konnte in den vergangenen Jahren durch ver-



## Fünf Gründe für die Fahrradförderung

### Zweitens: Dauerhafte Mobilität für alle

Auch wenn man es angesichts unserer vollen Straßen kaum glauben mag: Weit mehr Menschen als man denkt können nicht auf das Auto als Verkehrsmittel zurückgreifen. Entweder können sie sich kein Auto leisten oder sie haben (noch) keinen Führerschein. Nur zwei von fünf Menschen können ständig über einen Pkw verfügen. Demgegenüber bedeutet ein Fahrradbestand von 74 Mio. bei einer Bevölkerung von 82 Mio. schon beinahe eine

Komplettversorgung. Für Kinder ist das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel, das ihnen eine eigenständige Mobilität ermöglicht. Völlig vergessen wird aber, dass Autofahrer im innerstädtischen Verkehr auf den Fahrradverkehr angewiesen sind: Würde nicht ein erheblicher Teil der Nahmobilität mit dem Fahrrad erledigt, wären die Straßen ständig verstopft und es gäbe kaum noch eine Chance auf einen Parkplatz in der Innenstadt. Damit sollte auch eines klar sein: Eine Konfrontation Auto kontra Fahrrad macht überhaupt keinen Sinn. Autofahrer brauchen den platzsparenden Radverkehr, um nicht ständig im Stau zu stehen.





Besonders deutlich wird die Mobilitätsleistung des Radverkehrs am Beispiel Bonn. Würden alle Radler in Bonn schlagartig auf das Auto umsteigen, entspräche dies einer Zunahme des Autoverkehrs um etwa 40 %. Damit wäre auf allen Hauptverkehrsstraßen stop-and-go-Verkehr garantiert. Würden alle Bonner Radler schlagartig auf den ÖPNV umsteigen, entspräche dies mehr als einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen; das System würde unweigerlich zusammenbrechen.

Damit ist völlig klar: Bei immer noch zunehmendem Autoverkehr kann die Automobilität auf Dauer nur noch durch eine möglichst weitgehende Verlagerung von Autofahrten des Kurz-



streckenverkehrs auf das Fahrrad gewährleistet werden. Erst das Fahrrad schafft den Platz, damit das Auto rollen kann. Dabei bedeutet die Nutzung des Fahrrades an Stelle des Pkw keinesfalls „Verzicht“. Schließlich ist das Fahrrad im innerstädtischen Kurzstreckenbereich das konkurrenzlos schnellste Fahrzeug. Und etwa 50 % aller Autofahrten liegt im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km.



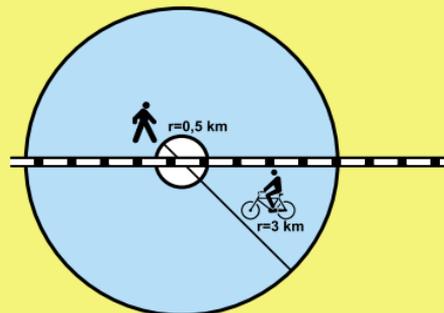
## Fünf Gründe für die Fahrradförderung

### Drittens: Kundengewinn für den ÖPNV

Der ÖPNV kann nicht alles leisten, was nötig wäre, um eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten. Sorgt man für eine flächendeckende Erschließung mit dichtem Fahrplankontakt, so sind diese Sammelbuslinien langsam und darüber hinaus auch kaum zu finanzieren. Beschränkt man sich auf leistungsfähige Schnellverbindungen (meist Schienenverkehr) so erreicht man nur verhältnismäßig wenige Menschen mit diesem Angebot. Hier ist das Fahrrad die ideale Ergänzung. Durch Bike and Ride vervielfacht sich der Einzugsbereich von Haltestellen. Während dieser für Fußgänger erfahrungsgemäß nur etwa 500 m beträgt, werden mit dem Fahr-

rad S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen in einer Entfernung von bis zu ca. 3 km schnell erreicht. Mit leistungsfähigen und schnellen öffentlichen Verkehrsmitteln können dann problemlos auch größere Distanzen überwunden werden. Und bei Bedarf kann dann das letzte Stück des Weges wieder mit dem (Zweit-) Fahrrad zurückgelegt werden.

Vergößerung des Einzugsbereichs einer Haltestelle durch bike & ride





**Vorteil für alle:** Der ÖPNV wird besser ausgelastet und sein Zuschussbedarf sinkt.

Die Kosten für die erforderlichen Bike and Ride-Anlagen sind dabei vergleichsweise niedrig. Ein guter (diebstahlvorbeugender), überdachter Fahrradabstellplatz oder eine Fahrradbox kosten 1.000,- DM bis höchstens 2.000,- DM. Selbst ein Stellplatz in einer bewachten Fahrradstation ist für 3.000,- DM zu haben. Dem gegenüber stehen Kosten von 6.000,- DM bis 7.000,- DM für einen einfachen, ebenerdigen Stellplatz auf einem Park + Ride-Platz; mehrgeschossige Anlagen liegen bei 25.000,- DM bis 50.000,- DM pro Stellplatz.

Berücksichtigt man nun, dass etwa 30 % bis 50 % der Park + Ride-Nutzer aus dem Einzugsbereich von Bike and Ride (ca. 0,5 km bis 3,0 km) kommen, wird klar welches enorme Einsparungspotenzial die Radverkehrsförderung bietet.

Zum Vergleich: In den Niederlanden kommen rund 37 % der Bahnkunden mit dem Fahrrad, 11 % nutzen es auch am Zielbahnhof. Und die Niederländischen Eisenbahnen wollen diese Werte noch steigern. Da gibt es hierzulande noch eine Menge an ÖPNV-Kunden zu gewinnen!

# Fünf Gründe für die Fahrradförderung

## Viertens: Ein Wirtschaftsfaktor



Weitgehend unbemerkt hat sich das Fahrrad in vielen Bereichen zu einem nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Dabei spielen Fahrradindustrie und -handel nicht einmal die Hauptrolle. Im Tourismusbereich – einer der wenigen Wachstumsbranchen – ist beim Fahrradtourismus schon seit

Jahren ein regelrechter Wachstumsboom zu beobachten. Und bei Hoteliers und Gastronomen sind Radfahrer gern gesehene Gäste. Denn Radler sind Qualitätstouristen. Wer den ganzen Tag geradelt ist, gönnt sich gerne ein komfortables Zimmer und ein ordentliches Essen. Unter dem Strich geben Radtouristen pro Tag 20 % mehr Geld aus als andere Touristen (bei Pauschalreisen rund zwei Drittel mehr!), und zwar überwiegend in Deutschland.



Fahrradkuriere sind mittlerweile ein gewohnter Anblick in Großstädten. Für viele Branchen wie z. B. Fotolabors, Werbeagenturen, Dentallabors etc. sind sie fester Bestandteil einer knappen Zeitkalkulation. Aber selbst Logistikriesen wie *UPS* setzen in der innerstädtischen Feinverteilung mittlerweile auch auf Lastenfahrräder. Und wer denkt schon daran, dass in den großen Chemiewerken Tausende von Werksfahrrädern unterwegs sind. Schließlich kann es sich kein Unternehmen leisten, seine Arbeiter lange Wege auf den großen Firmengeländen zu Fuß zurücklegen zu lassen.





## Fünf Gründe für die Fahrradförderung

### Fünftens: Gewinn für alle



Radfahren ist eine der gesündesten Ausdauersportarten die es gibt. Regelmäßiges Radfahren erhält die Beweglichkeit und beugt Herz- und Kreislauferkrankungen vor. Das Schönste dabei: Man kann seine sportliche Betätigung ganz nebenbei auf den alltäglichen Wegen erledigen. Der zeitraubende Besuch

im Fitnesszentrum entfällt. Und unser gebeuteltes Gesundheitssystem freut sich über gewaltige Kosteneinsparungen.

Auch wer selbst nicht Rad fährt profitiert von der Förderung des Radverkehrs. Jeder Weg, der auf dem Fahrrad statt mit dem Auto erledigt wird, entlastet unsere Umwelt und verbessert die Lebensqualität in den Städten. Denn nur ein möglichst weitgehender Einsatz des platzsparenden Verkehrsmittels Fahrrad kann auch zukünftig die Erreichbarkeit der Innenstädte für den notwendigen Autoverkehr sicherstellen. Viele Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass Radverkehrsanteile von bis zu 25 % in Großstädten –



in Münster sogar 40 % – und bis zu 40 % in Klein- und Mittelstädten durchaus realistisch sind. Und von einer fahrradfreundlichen Stadt profitieren wir alle: Autofahrer wie Radfahrer, Fußgänger, Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel und nicht zuletzt die Anwohner!

Die Infrastruktur für den Radverkehr ist deutlich preiswerter als für die anderen Verkehrsträger. Ergo trägt eine gezielte Radverkehrsförderung auch zu einer Konsolidierung der städtischen Haushalte bei!

## Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte  
und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“

## in Zusammenarbeit mit

Ministerium für **Wirtschaft** und **Mittelstand**,  
**Energie** und **Verkehr**  
des Landes Nordrhein-Westfalen

© Köln, Januar 2001

## Realisation

P3 Agentur, Köln und M-Grafik+Medien, Köln

