



## **Wenn die Radverkehrsförderung zum Erfolg wird – Strategien und Konzepte bei hohen Radverkehrszuwächsen**

Vortrag beim 2. Nationalen Radverkehrskongress  
am 30. Mai 2011 in Nürnberg

## Übersicht

1. Einführung: Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?
  - Daten, Bilder, Trends...
2. Neue Herausforderungen
  - Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima
3. Was tun?
  - Strategien und Lösungsansätze
4. Fazit



# 1. Einführung: Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Berlin – eine „Fahrradstadt“ ...

„Auch in Berlin rollten die Leute im Sommer Schutzblech an Schutzblech durch die Stadt. Man sah hohe Bundesbeamte, Abgeordnete und Lobbyisten, wie sie mit Geschwadern radelnder Hausfrauen, Studenten und Büroleuten an den Ampeln auf Grün warteten und die Autos verdrängten. Und sogar jetzt sind viele noch immer nicht umgestiegen, haben die Mütze in die Stirn gezogen und den Daumen fest an der Klingel...“

*(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 15. November 2009)*



### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Impressionen aus Berlin...



### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Impressionen aus Berlin...



## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Impressionen aus Berlin...



**1. Einführung**  
Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Impressionen aus Berlin...



**1. Einführung**  
Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Impressionen aus Berlin...



## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Impressionen aus Berlin...



### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Impressionen aus Berlin...



### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Impressionen aus Berlin...



## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Impressionen aus Berlin...



### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

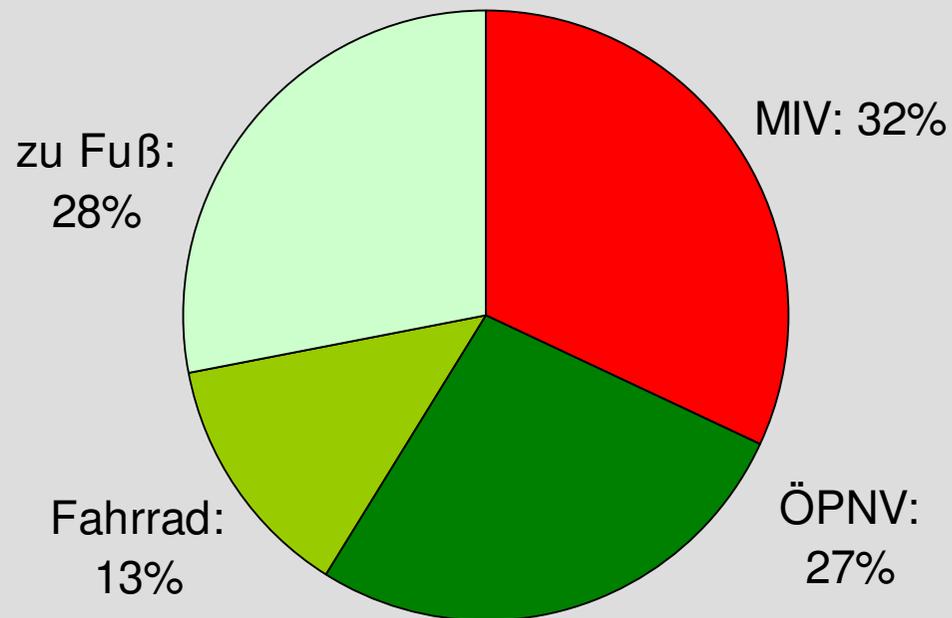
# Impressionen aus Berlin...



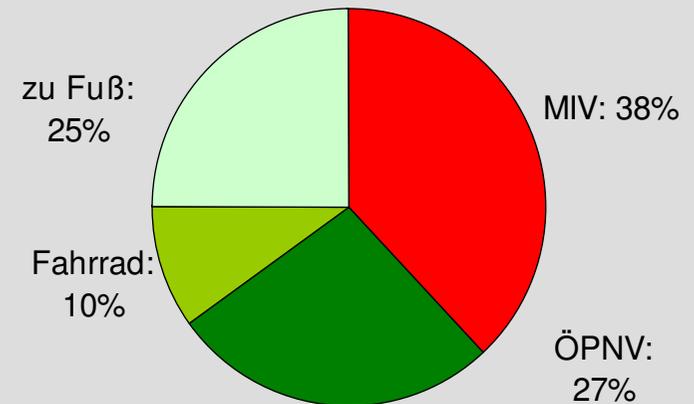
**1. Einführung**  
Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## „Hauptstädtische“ Mobilität heute

Verkehrsmittelwahl 2008



Verkehrsmittelwahl 1998

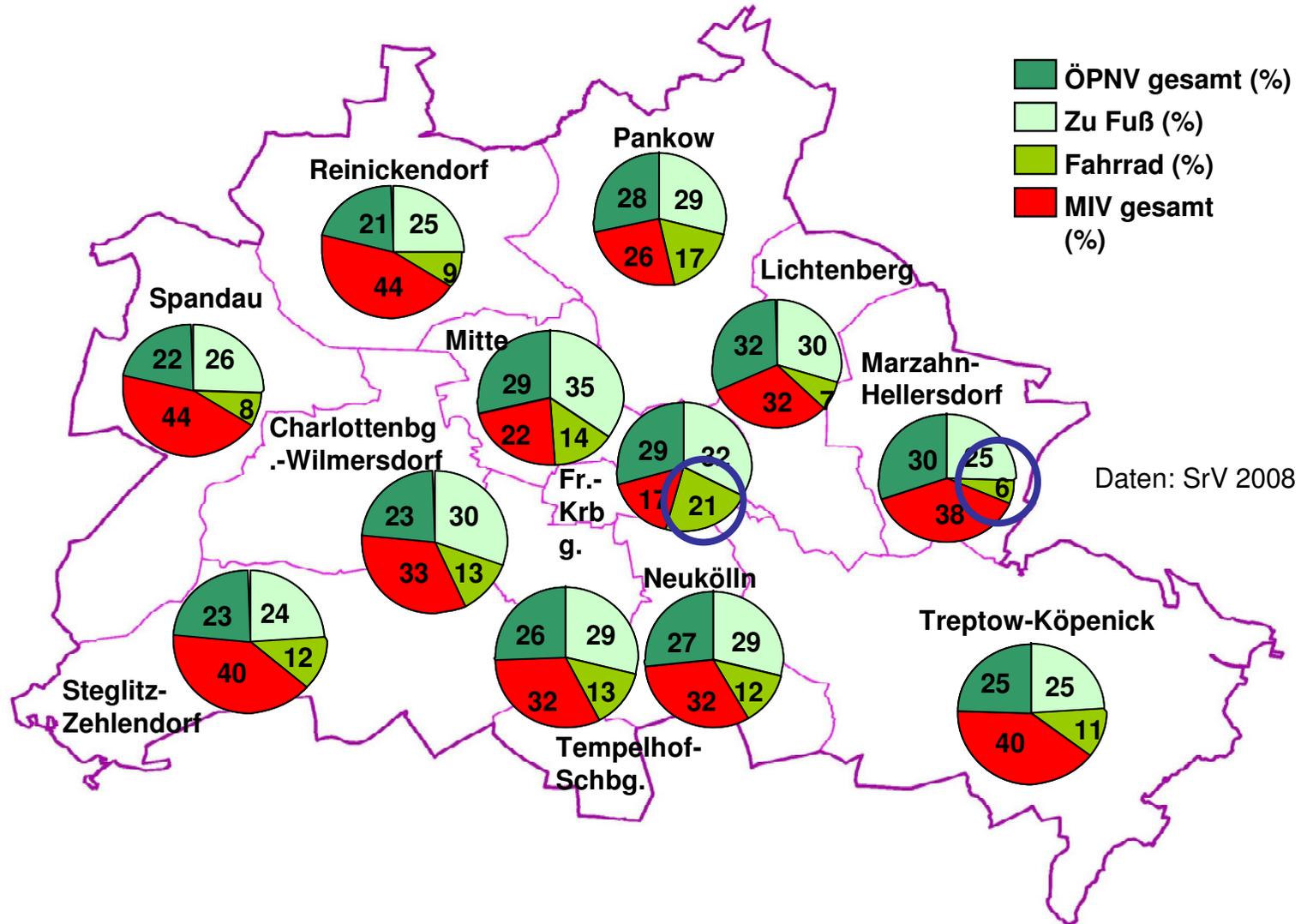


Wege der Berliner Wohnbevölkerung pro Tag, SrV 2008  
(1998 StEP Verkehr 1.0)

### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

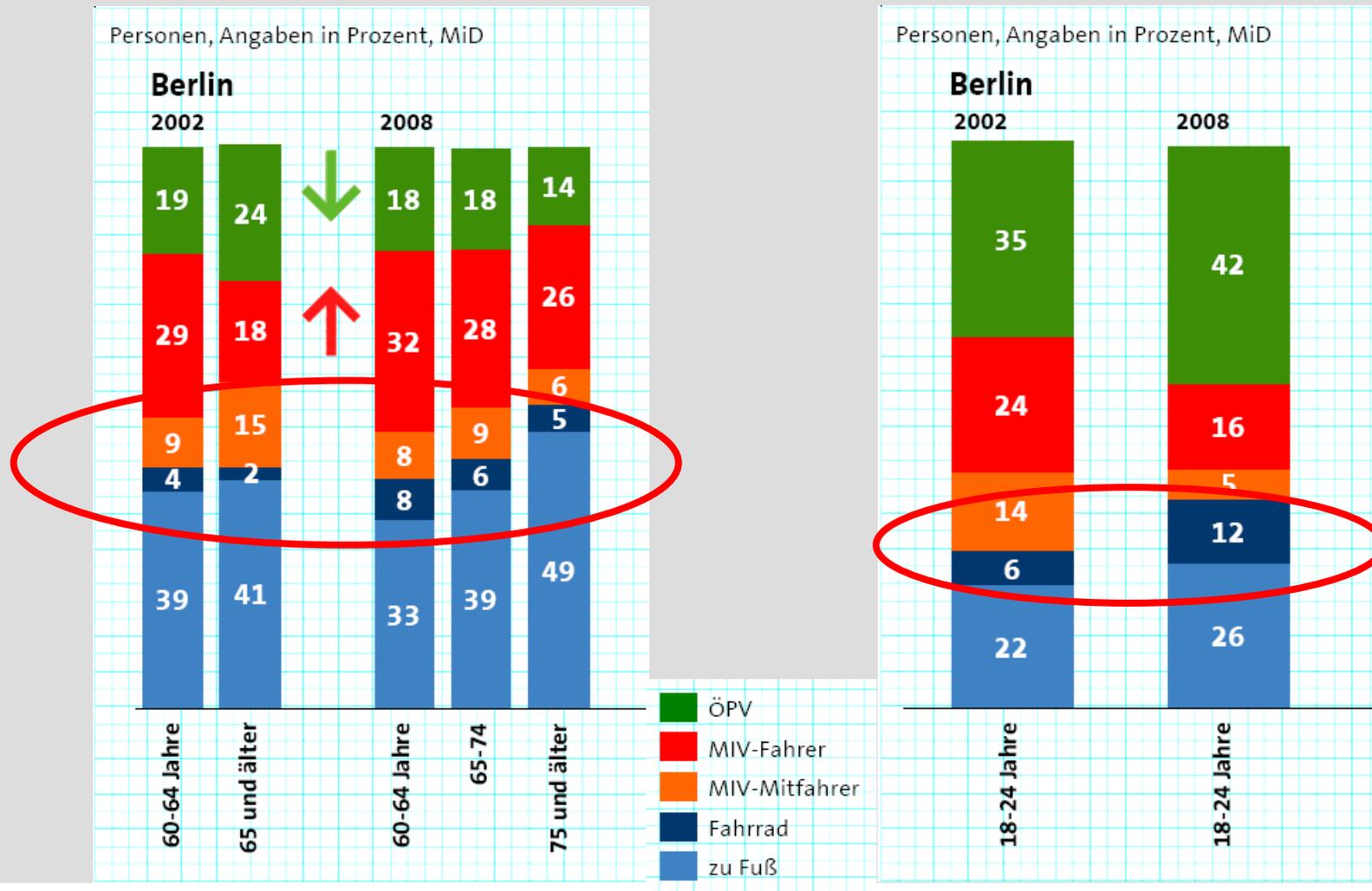
# Verkehrsmittelwahl nach Bezirken 2008



## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Trends der Verkehrsmittelwahl bei ausgewählten Altersgruppen (MiD)



## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Mobilitätstrends: Ende der Autogesellschaft?

JUGEND-STUDIE 30.10.2009 | Autor: Helmut Werb [Empfehlen](#)

## Die Generation Y hat keinen Bock mehr auf Autos

Als wäre die Industrie nicht gebeutelt genug, muss sie sich nun auch noch mit diesem Trend herumschlagen: Die Jugend von heute interessiert sich kaum mehr für Autos. Aus dieser Zwickmühle scheint es für die Hersteller nur einen Ausweg zu geben. Und der hat weder mit PS noch mit Traumwagen zu tun.

**Neue Autokonzepte** 1 von 8 [←](#) [→](#)



[www.welt.de](http://www.welt.de), 30.10.2009

### Studie - Jugendliche lassen Auto immer öfter stehen

[www.auto.de](http://www.auto.de), 14.09.2010

**Online-Studie** Anzeigen  
 Gesucht: Personen (18-35 J.), die regelmäßig Alkohol trinken  
[www.drugcom.de](http://www.drugcom.de)

**Neu: Finanzierung - Alle**  
 Testsieger Finanzierung mit Test- Note "Sehr Gut" im Direktvergleich!  
[www.Finanzierung.Kredit.de](http://www.Finanzierung.Kredit.de)



**44 Prozent der Jugendlichen in Deutschland versuchen häufiger mit dem Fahrrad statt dem Auto zu fahren oder mitzufahren, um die Umwelt zu schonen. 39 Prozent entscheiden sich beim Kauf eines eigenen Autos für ein kleineres Modell mit einem geringeren Verbrauch. Das ist ein Ergebnis der jetzt veröffentlichten Shell-Jugendstudie. Immerhin jeder Zweite spart im Alltag bewusst Energie.**

**Ursächlich dafür ist der Klimawandel:** 76 Prozent der Befragten halten ihn für ein großes oder sogar sehr großes Problem. Zwei von drei Jugendlichen sehen durch die Klimaveränderung sogar die Existenz der Menschheit bedroht.

**Seit 1953 werden im Auftrag** von Shell alle vier Jahre Jugendliche in Deutschland über Sichtweisen, Stimmungen und Erwartungen befragt. Die 16. Shell Jugendstudie 2010 stützt sich auf eine repräsentativ Umfrage von 2.604 Jugendlichen im Alter zwischen 12 bis 25 Jahren und ist jetzt im Fischer Taschenbuch Verlag für 16,95 Euro erschienen.

## 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

# Mobilitätstrends: Ende der Autogesellschaft?

WERTEWANDEL

13.03.2010 | Autor: Marco Dalan und Nikolaus Doll

Von wegen jung und dynamisch 

## Junge Deutsche verlieren Lust am teuren Auto Durchschnittsalter deutscher Neuwagenkäufer

Auch ohne Auto mobil: Nach der großen Wirtschaftskrise kämpfen die Hersteller mit einer neuen Unlust am Auto. Eine Studie, die der "Welt am Sonntag" exklusiv vorliegt, zeigt: Jungen Menschen ist ein Fahrzeug nicht mehr so wichtig wie früher. Die Konzerne wissen das und suchen händierend nach einer Lösung.

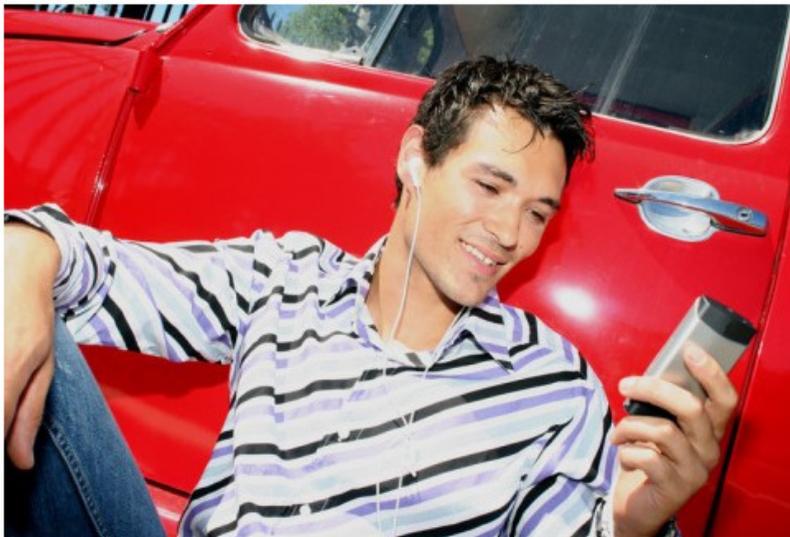
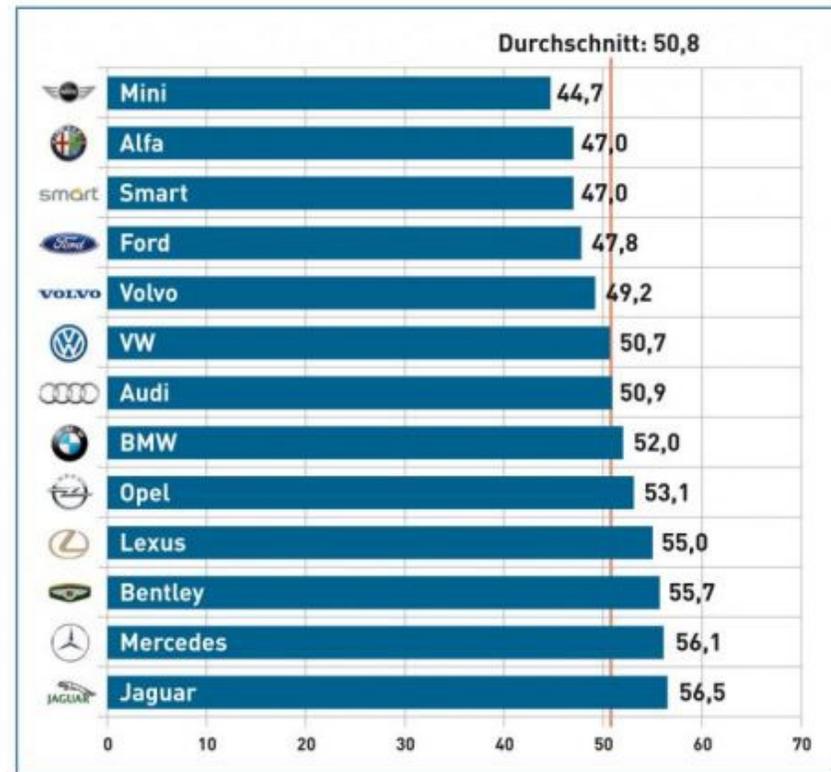


FOTO: PACHROMORANGE

Studie: Das Auto rangiert weiter hinten auf der Werteskala der Jugendlichen

[www.welt.de](http://www.welt.de), 14.03.2010

AR  
E  
ANZEIGE



WEI  
Zeitraum: 01 - 07 2010; Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen SP-X Infografik 2011-008

[www.auto.de](http://www.auto.de), 03.02.2011

### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## Zwischenfazit I

- Radfahren ist endgültig kein Nischenthema mehr, sondern gehört zum „Mainstream“ der alltäglichen Mobilität, mit Tendenz zu weiterer Verstärkung und Verstetigung.
- Politische Rahmenbedingungen (Klimaschutz, Energie, Umwelt, Finanzen...) und gesellschaftliche Trends (Einstellungswandel zum Auto, neue Lebensstile...) werden diese Entwicklung weiter fördern. Radverkehrsförderung ist grundsätzlich politisch konsensfähig.
- Weitere Bedeutungs- und Mengenzuwächse sind zu erwarten, vor allem in den (größeren) Städten, aber auch im Stadt-Umland-Bereich.
- ▶ Die Radverkehrsinfrastruktur wird diesen Entwicklungen teilweise nicht mehr gerecht, dies hat auch in anderen Bereichen negative Konsequenzen.

### 1. Einführung

Radverkehrsförderung mit Erfolg – wo ist das Problem?

## 2. Neue Herausforderungen – von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

### 2. Neue Herausforderungen

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

## Neue Nutzergruppen

- Die Breite der Nutzergruppen und Nutzungszwecke beim Alltagsverkehr mit dem Fahrrad wird weiter wachsen (ältere Menschen, „Umsteiger“ vom Auto, Touristen, Wirtschaftsverkehr...)
- Damit wächst auch die Breite der Anforderungen an das (Fahrrad-) Verkehrssystem:
  - Unterschiedliche Fahrtzwecke
  - Unterschiedliches Fahrverhalten
  - Unterschiedliche Kenntnisse der Verkehrsregeln
  - Unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus
  - Unterschiedlicher Platzbedarf
- ▶ Dies hat z. T. erhebliche Auswirkungen auf unterschiedliche Bereiche der Radverkehrsplanung (Infrastruktur, Netzplanung, Information/Kommunikation...).

### 2. Neue Herausforderungen

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

## Technische Innovationen

- Moderne Fahrräder von heute sind anders als vor 30 Jahren: Leichter, schneller, komfortabler...
- Die Vielfalt an Fahrradtypen wächst und wächst, nicht nur beim Design sondern auch bei der Funktionalität (z. B. Lasten- und Transportfahrräder, Anhänger...).
- Elektrofahrräder werden in absehbarer Zeit einen relevanten Marktanteil bei neuen Fahrrädern erobern.
- ▶ Die daraus resultierenden Herausforderungen liegen vor allem bei der Infrastruktur:
  - Radverkehrsanlagen (Platzbedarf und Fahrdynamik)
  - Abstellanlagen (Platzbedarf, Diebstahlschutz)
- ▶ Aber auch die Netzplanung ist betroffen (Reichweitenverlängerung durch Elektrofahrräder etc.).

### 2. Neue Herausforderungen

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

## Infrastruktur

- Auch Radverkehrsanlagen „nach Stand der Technik“ haben aufgrund des Mengenzuwachses vermehrt unzureichende Kapazitäten, z. B.:
  - zu schmal (Mengenbewältigung, Überholvorgänge)
  - unzureichende Aufstellflächen an Knoten (Linksabbiegen!)
  - mangelnde Berücksichtigung (z. T. neuer) fahrdynamischer Anforderungen (größere Breite der Nutzergruppen, neue Fahrzeuge etc.)
- Abstellanlagen haben zwar an Qualität gewonnen – die Nachfrage steigt aber z. T. schneller als das Angebot, auch aufgrund begrenzter Flächenressourcen (mit der Folge erheblicher Überlastungserscheinungen).
- Intermodales Mobilitätsverhalten (v. a. Verknüpfung Fahrrad/ÖPNV) wächst weiter: Kapazitätsprobleme bei B+R-Anlagen und Fahrradmitnahme nehmen zu.

### 2. Neue Herausforderungen

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

# Verkehrssicherheit und Verkehrsklima

- Steigende Radverkehrsnutzung geht meist auch mit steigenden Unfallzahlen einher (wenn auch nicht mit der gleichen Steigerungsrate). Dies betrifft insbesondere Unfälle mit Personenschäden. Die Dunkelziffer ist hoch (bis zum Faktor 3).
- Zumindest im subjektiven Empfinden vieler beeinflusst die Zunahme des Radverkehrs das Verkehrsklima negativ – vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger fühlen sich beeinträchtigt bzw. gefährdet. Aber auch Konflikte zwischen Auto- und Radfahrenden nehmen mit steigendem Radverkehr zu (auch mit der zunehmenden Inanspruchnahme von Flächen im Fahrbahnraum).
- Es besteht die Gefahr, dass durch diese Konflikte der politische und gesellschaftliche Grundkonsens zur Radverkehrsförderung zumindest teilweise gefährdet wird.

## 2. Neue Herausforderungen

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

### Zwischenfazit II

- Die bereits beobachtbaren, vor allem aber die zukünftig erwartbaren Zuwächse bei der Radverkehrsnutzung stellen die Akteure der Radverkehrsförderung vor erhebliche neue Herausforderungen.
- Vorausschauende Planung ist in diesem Zusammenhang wichtiger denn je, vor allem bei der Infrastruktur. Für den heutigen Zustand dimensionierte Radverkehrsanlagen können sich schon in wenigen Jahren als Fehlinvestition erweisen.
- Der Boom bei der Fahrradnutzung löst aber auch bei anderen Feldern Handlungsbedarf aus (Verkehrssicherheitsarbeit, Kommunikation...).
- Die integrative Betrachtung des Radverkehrs im Gesamtverkehrssystem bekommt vor diesem Hintergrund ebenfalls eine weiter steigende Bedeutung.

#### **2. Neue Herausforderungen**

Von der Infrastruktur bis zum Verkehrsklima

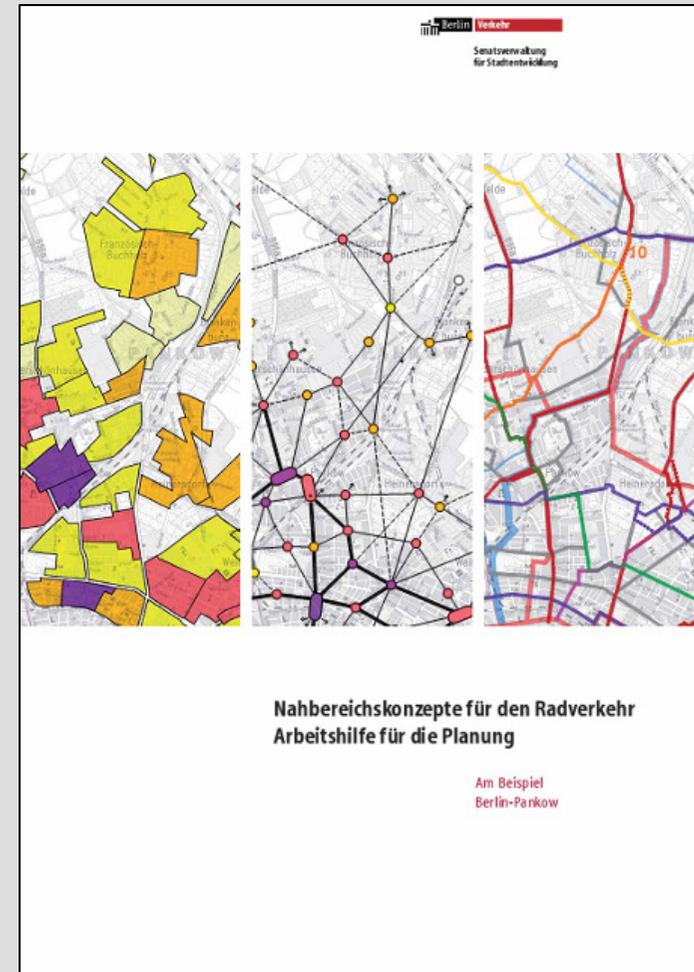
## 3. Was tun? – Strategien und Lösungsansätze

### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Netzplanung

- Netzplanung muss die Breite der Fahrtzwecke, Nutzergruppen und unterschiedlichen Sicherheitsansprüche berücksichtigen.
- Bei zunehmender Radverkehrsdichte muss es grundlegendes Ziel sein, dass (von wenigen Ausnahmen abgesehen) jede innerörtliche Straße für den Radverkehr Bestandteil von Netzelementen sein kann – Radverkehr lässt sich ohnehin nur bedingt bündeln.
- Auch der Radverkehr benötigt vor diesem Hintergrund unterschiedliche Netzhierarchien: von schnell und zügig befahrbaren Hauptachsen für lange Strecken (auch stadtgrenzüberschreitend) über möglichst lückenlos sicher befahrbare Hauptverkehrsstraßen zur Erreichung wichtiger Ziele bis zu flächenhaften Strukturen im Nebenstraßennetz für die Nahmobilität.



### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Infrastruktur: Radverkehrsanlagen

- Je mehr Radverkehr es gibt, desto mehr Radverkehr wird auch die Fahrbahn nutzen (müssen). Mischverkehr auch auf Straßen mit größerer Kfz-Belastung wird häufiger die Regel sein, Fahrbahnfläche wird vermehrt umverteilt.
- Die Anwendung von Mindestmaßen aus den geltenden Regelwerken sollte die Ausnahme sein – diese sind nur begrenzt zukunftsfähig.
- Der Radverkehr wird (zumindest für manche Nutzergruppen) schneller und auch für längere Distanzen attraktiver. „Radschnellwege“ nach niederländischem Vorbild können hier interessante Lösungsansätze sein.
- Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr sollte nur noch ausnahmsweise angewandt werden.
- Die Regelwerke müssen verstärkt Lösungen für die sichere und komfortable Abwicklung großer Radverkehrsmengen anbieten.



### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Infrastruktur: Fahrradparken

- Fahrradparken ist schon heute ein großes Thema bei der Radverkehrsförderung – seine Bedeutung wird weiter wachsen.
- Der Rechtsrahmen (Landesbauordnungen etc.) ist an das Erfordernis qualitativ hochwertiger und quantitativ ausreichender Abstellanlagen am Wohnstandort und an wichtigen Zielen anzupassen. Private Akteure sind für dieses Thema verstärkt zu sensibilisieren.
- Fahrradparken im öffentlichen Raum muss aufgrund der begrenzten Flächenressourcen verstärkt auf innovative technische Lösungen setzen (z. B. Doppelstockparken).
- Parkflächen für Autos dürfen kein Tabu für die Schaffung von Fahrradabstellanlagen sein.
- Fahrradparken im öffentlichen Raum hat bislang keine angemessene rechtliche Grundlage (auch nicht für regulierende Maßnahmen), dies muss sich ändern – auch Bewirtschaftung ist kein Tabu.

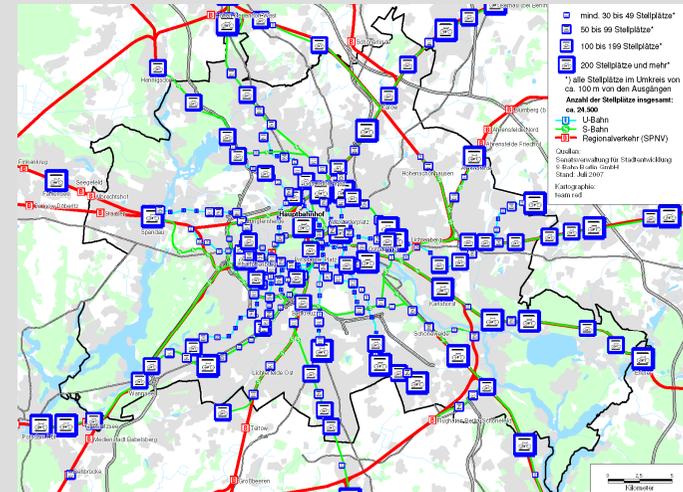


### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Intermodalität: Fahrrad und ÖPNV

- Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann ein „Dreamteam“ sein, das auch auf längeren Strecken mit dem Auto konkurrieren kann – das funktioniert aber nur mit den Verkehrsunternehmen.
- Dafür müssen ausreichende infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen werden, die erforderlichen Schwerpunkte können von Ort zu Ort unterschiedlich sein:
- Die B+R-Nachfrage steigt kontinuierlich. Um sie zu befriedigen, sind sowohl strategische Gesamtkonzepte als auch technisch innovative, flächensparende Lösungen erforderlich.
- Die Fahrradmitnahme sollte, soweit möglich, ausgebaut werden, hat aber hinsichtlich der Erweiterungsmöglichkeit Grenzen.
- Öffentliche Fahrradverleihsysteme können bei guter ÖPNV-Integration (Tarife, Standorte) auf Mitnahmeengpässe entlastend wirken.



### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Infrastruktur: Betrieb und Unterhaltung

- Mit der wachsenden Nutzung des Fahrrads im Alltag wächst auch die Anforderung an die kontinuierliche Benutzbarkeit der Infrastruktur.
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst müssen die Regel sein, nicht die Ausnahme.
- Auch für die Instandhaltung/Sanierung von Radverkehrsanlagen müssen eigene Haushaltsmittel zur Verfügung stehen (einschließlich des Bedarfs für nicht benutzungspflichtige Radwege!).
- Bei der Konzeption von LSA-Schaltungen wird zukünftig auch die Leistungsfähigkeit für den Radverkehr ein Bemessungskriterium sein müssen, das in die Abwägung der verschiedenen Belange einbezogen wird.
- Gerade bei großen Radverkehrsmengen hat bei Baustellen das Schild „Radfahrer absteigen“ nichts zu suchen.

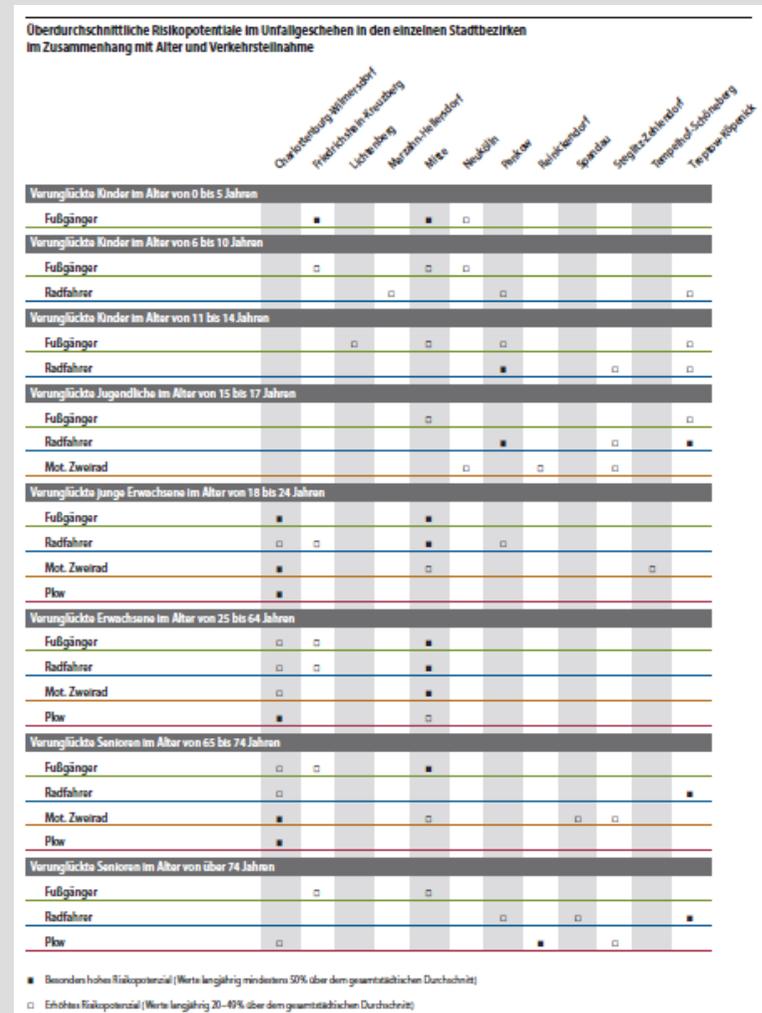


### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

# Verkehrssicherheit und Verkehrsklima

- Zukunftsorientierte Verkehrssicherheitsarbeit braucht zunächst gute Datengrundlagen: umfassende Unfallanalysen, nach Nutzergruppen differenziert, Abgleiche mit der Infrastrukturqualität, verstärkte Berücksichtigung in den Unfallkommissionen...
- Sicherheitsaudits haben sich bewährt und sollten verstärkt auch innerorts eingesetzt werden – der Radverkehr profitiert besonders stark davon.
- Zielgruppenorientierte Kommunikationskampagnen zum Abbau von Konflikten zwischen Auto- und Radverkehr, aber auch zwischen Rad- und Fußverkehr sind dringend erforderlich – mit ganz unterschiedlichen Anforderungen von Ort zu Ort.



### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## Weitere unterstützende Maßnahmen

- Informationsmedien, Routenplaner etc. müssen verstärkt Rücksicht auf die Diversifizierung der Nutzerbedürfnisse nehmen – hier gibt es einen wachsenden Markt!
- Über kurz oder lang muss die Diskussion um ein angemessenes „Stadttempo“ seinen Niederschlag auch in der StVO finden (z. B. die „Regel-Ausnahme-Umkehrung“ zur innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit, mittlerweile eine recht breit getragene Forderung).
- Wachsende Fahrradnutzung braucht Ressourcen – finanzielle und personelle. Sie braucht aber auch Qualifikation der Akteure, um rechtzeitig angemessen auf Trends reagieren zu können (z. B. durch Ausbau und Stärkung der Fahrradakademie).



### 3. Was tun?

Strategien und Lösungsansätze

## 4. Fazit

## Fazit: statt vieler Worte...



## Fazit: statt vieler Worte...



## Fazit: statt vieler Worte...



### 4. Fazit

## Fazit: statt vieler Worte...



## Fazit: statt vieler Worte...





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**

**[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr)**