

Tendenzen der Fahrradnutzung

Allmählich wieder eine Erfolgsstory

Der Anteil des Fahrrades am deutschen Gesamtverkehr ist seit Mitte der 70er Jahre wieder stetig gestiegen. 13% aller Ortsveränderung erfolgen mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel, im Innerortsverkehr beträgt der Anteil 15%. Das bedeutet gegenüber 1976 eine Verdopplung. Etwa 20% der Bundesbürger benutzen 1992 mindestens einmal täglich ein Fahrrad. Parallel zu diesem steigenden Fahrradanteil sind seit 1976 auch die Fahrleistungen des Radverkehrs bundesweit um insgesamt etwa 4 Milliarden Personenkilometer gestiegen. Heute kommt durchschnittlich eine jährliche Fahrweite von rd. 300 km auf jeden Einwohner. Daß damit durchaus noch keine zwingenden Grenzen erreicht sind, belegen die wesentlich höheren jährlichen Fahrweiten

der Niederländer, die auf 720 km pro Jahr kommen. Die aktuellen Tendenzen für einen verstärkten Einsatz des Fahrrades im Urlaubsreiseverkehr und einen häufigeren Einsatz auch für mittlere und weite Strecken werden zu einem weiteren Anstieg der Jahresfahrleistung im Fahrradverkehr führen.

1. Starke regionale Unterschiede: Alle Durchschnittszahlen zum Fahrradverkehr kranken daran, daß sie die Befunde der "Fahrraddiaspora" mit denen des "Fahrradeldorado" nivellieren. Bei regionalen Verkehrserhebungen ist schon Mitte der 70er Jahre klar geworden, daß es gravierende regionale Unterschiede in der Radverkehrsbeteiligung gibt. Einzelnen Landkreisen mit Radverkehrsanteilen von über 20 % in Norddeutschland wie z. B. im Kreis

Emden oder im Kreis Oldenburg standen minimale Anteile in manchen Ballungsgebieten und bergigen Regionen gegenüber, beispielsweise knapp 7 % im Ruhrgebiet, 2,3 % in der Region Düsseldorf oder 2,5 % in der Region Hagen. In der Zwischenzeit hat sich das Niveau deutlich nach oben verschoben, trotzdem gibt es jedoch unverändert beachtliche regionale Unterschiede. In Nordrhein-Westfalen ist der Spitzenreiter unter den Fahrradregionen der Kreis Borken mit 32 % Fahrradanteil. Im Münsterland erreichen die Städte Münster 34%, Borken 32% Bocholt 33%, Ahaus 33% und Gronau 36%. Das sind allesamt hollandvergleichbare Spitzenwerte. Im ebenfalls flachen Ruhrgebiet, das in den 20er Jahren zu den Hochburgen der Fahrradbewegung

Spitzenwerte. Im ebenfalls flachen Ruhrgebiet, das in den 20er Jahren zu den Hochburgen der Fahrradbewegung gehört hatte, beträgt der Fahrradanteil dagegen nur 8 %, in Bochum sogar nur 3 % und in Essen 5%. Europäische Spitzenwerte erreicht der Fahrradanteil in den Niederlanden, dort allen voran in Groningen mit 43 % und Delft mit 40%. Aber auch die Großstädte Amsterdam, Den Haag und Rotterdam haben hohe Fahrradanteile über 20%. Außer den genannten Städten im Münsterland erreichen in Nordrhein- Westfalen hohe Fahrradanteile noch Krefeld mit 27%, Troisdorf mit 16%, Gladbeck mit 14% und Lünen mit 15%. Doch diese Städte ruhen sich nicht auf ihrem hohen Fahrradanteil aus, sondern wollen durch eine konsequente Fahrradförderung den Fahrradanteil nochmals um 30-45% steigern.

2. Junge Menschen und Frauen als häufigste Fahrradnutzer: In der Fahrradnutzung gibt es typische soziodemografische Unterschiede. Traditionell häufig genutzt wird das Fahrrad von Schülern, Studenten und Auszubildenden. Von ihnen wird jeder dritte bis vierte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt. In Münster erreichen sogar 45% aller Schüler und 75% aller Studenten die Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad. Der Grund für die hohe Fahrradnutzung ist nicht allein die vermutete Autolosigkeit. Bei Studenten gibt es durchaus eine beachtliche Motorisierung. Trotzdem lassen heute doppelt so viel Studenten ihr Auto stehen wie vor 10 Jahren. Am geringsten ist die Fahrradnutzung bei den erwerbstätigen, 20- bis 50-jährigen Männern, die in ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten immer noch sehr stark auf das Auto fixiert sind und das Auto häufig auch für sehr kurze Entfernungen benutzen. Aus dieser Gruppe rekrutieren sich vorrangig die politischen und administrativen Entscheidungsträger im Verkehr, was deren hartnäckige Autofixierung verständlich macht. Um diese Gruppe muß sich also auch die Öffentlichkeitsarbeit speziell kümmern. Einen deutlichen Anstieg der Fahrradnutzung gibt es wieder bei den über 50-jährigen, bevor dann die Fahrradnutzung bei den über 65-Jährigen auch aus körperlichen Gründen wieder sinkt. Diese Altersunterschiede der Fahrradnutzung bestehen schon seit vielen Jahren, scheinen sich aber inzwischen allmählich auszugleichen. Denn die Renaissance des Fahrrades hat jetzt vor allem bei den Altersklassen zur stärksten Zu-

nahme der Fahrradnutzung geführt, die vorher besonders fahrradabstinent waren. Frauen benutzen das Fahrrad in der Regel häufiger als Männer. In der Gruppe der 25- bis 65-jährigen ist der Radverkehrsanteil bei den Frauen fast dop-

Am geringsten ist die Fahrradnutzung bei den erwerbstätigen, 20- bis 50-jährigen Männern, die in ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten immer noch sehr stark auf das Auto fixiert sind und das Auto häufig auch für sehr kurze Entfernungen benutzen.

pelt so hoch wie bei den Männern. Für diese Tatsache gibt es verschiedene Gründe. Einerseits ist bei den Frauen immer noch die Pkw-Verfügbarkeit (als Ergebnis aus Führerschein- und Autobesitz bzw. -verfügbarkeit) deutlich geringer. Andererseits ergibt sich bei Frauen aufgrund anderer Aktivitätsmuster eine stärkere Orientierung auf das Wohnumfeld wegen der immer

Wegekettten in kurzer Zeit sehr flexibel abzuwickeln.

3. Fahrrad im Einkaufsverkehr, ein neuer Boom: Die Nutzung des Fahrrades im Einkaufsverkehr ist in den letzten Jahren wieder stark gestiegen. In innerstädtischen Kaufhäusern (diese haben in der Regel ihren Standort in den Fußgängerzonen) wuchs der Besucheranteil mit Fahrrad von 1988 bis 1992 um 45,8 %. Die höchsten Steigerungsraten hatten die Großstädte über 500.000 Einwohnern, bei denen in den Innenstädten der Fahrradanteil um 68,5 %, in den Nebenzentren sogar um 75 % stieg (langer Donnerstag). In der nordrhein-westfälischen Fahrradhochburg Münster ist dieser Effekt besonders gut erkennbar geworden. Dort hat nach der Öffnung eines Teils der Fußgängerzone für die Durchfahrt mit dem Fahrrad von 1980 bis 1988 der Fahrradanteil beim Einkauf im Kaufhaus von 21 % auf 31 % zugenommen. Von den Bewohnern aus der Stadt selber kommen sogar 39 % mit dem Fahrrad zum Einkaufsstandort Kaufhaus in der Innenstadt.

4. Auch PKW-Besitzer steigen verstärkt um: Der Einfluß der Pkw-Verfügbarkeit auf die Fahrradnutzung hat in den letzten Jahren abgenommen.



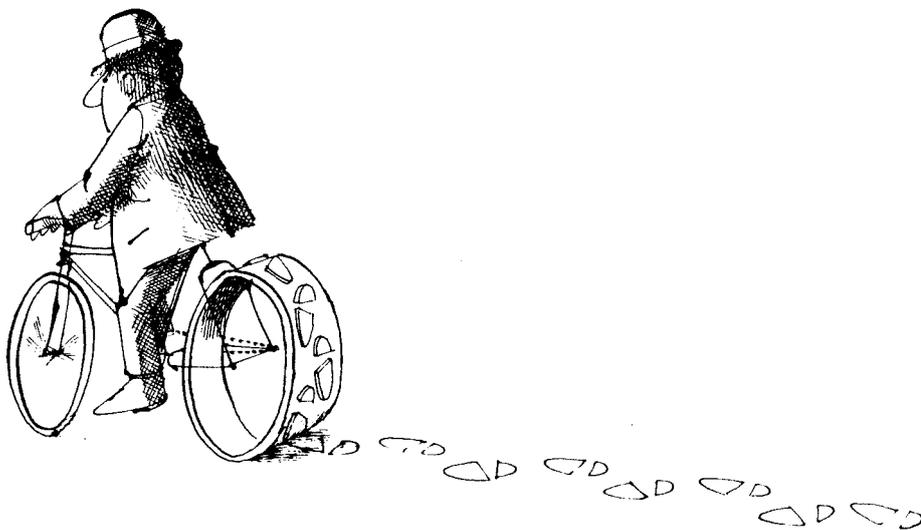
noch höheren Beanspruchung für Kinder, Haushalt und Einkauf. Dies führt zu einer stärkeren Bindung an das Wohnumfeld und Orientierung auf das Fahrrad, das es erleichtert, komplizierte

Während lange Zeit Personen mit hoher Pkw-Verfügbarkeit das Fahrrad weitgehend ignoriert haben, setzen sie heute zumindestens für einen Teil ihrer Freizeit- und Versorgungswege wieder verstärkt das Fahrrad ein. Aus Einzelun-

tersuchungen ist bekannt, daß aufgrund solcher Verhaltensänderungen mittel- und langfristig bei solchen Personen auch wieder eine verstärkte Alltagsnutzung des Fahrrades zu erwarten ist. Trotzdem werden Personen ohne jede Pkw-Verfügbarkeit natürlich für ihre Mobilität in sehr viel höherem Maße auf das Fahrrad zurückgreifen (sie nutzen das Fahrrad durchschnittlich zwei bis drei Mal so oft wie der Rest).

che Planungsstrategien und Maßnahmen zu ergreifen. Die Städte des Programms "Fahrradfreundliche Städte" streben dementsprechend durchweg Anteile von 25 bis 30 % an. Daß auch in Städten mit hohem Radverkehrsanteil noch Zuwächse möglich sind, beweist Münster. Dort betrug der Anteil des Fahrrades am Fahrradverkehr schon 1992 39 %, trotzdem war bis 1990 nochmal eine Steigerung auf 49 % möglich. Im Rahmen des Landesprogramms fahrradfreundliche Städte wurden für die Städte Gladbeck, Lünen und Troisdorf Potentialanalysen

Verlagerungspotential bestimmt, das erfahrungsgemäß bereits kurzfristig erzielbar ist. Es ergibt sich ein theoretisches Gesamtverlagerungspotential von 74 % aller Autofahrten. Realistisch ist bei entsprechenden Maßnahmen ein maximales Verlagerungspotential von 46 %. Leicht zu aktivieren ist ein Verlagerungspotential von 17 %. Die Potentiale entsprechen im theoretischen Fall einer Zunahme des Fahrradverkehrs um 123 %, im Fall des realistisch maximalen Potentials würde der Fahrradverkehr um 75 % ansteigen, im Fall des relativ leicht aktivierbaren Potentials steigt der Fahrradverkehr um 28 %. In Städten mit hohem Radverkehrsanteil erreicht der Fahrradverkehr auch hohe Anteile im Einkaufsverkehr, Geschäftsverkehr, Berufsverkehr und beschränkt sich nicht auf die Teilmärkte des Freizeit- und Ausbildungsverkehrs. Besonders gut läßt sich dies am Beispiel Münster belegen. Dort werden 31 % aller Arbeitswege mit dem Fahrrad zurückgelegt gegenüber nur 9 % im Bundesdurchschnitt und 8 % im Landesdurchschnitt. Auch im Ausbildungsverkehr wird in Münster das Fahrrad dreimal so oft genutzt wie im Bundesdurchschnitt mit 47 %. Besonders hervorzuheben ist die Gruppe der Studenten, die sogar 73 % aller Ausbildungswege mit dem Fahrrad zurücklegt, damit also fast fünfmal häufiger als im Bundesdurchschnitt und immer noch dreimal häufiger als im Landesdurchschnitt. Im Einkaufsverkehr wird in Münster das Fahrrad dreimal häufiger als im Bundesdurchschnitt bzw. Landesdurchschnitt eingesetzt. Am stärksten zeigen sich die Unterschiede der Fahrradnutzung zwischen einer fahrradfreundlichen Stadt wie Münster und dem überwiegend noch wenig fahrradfreundlichem Umfeld vieler anderer Städte beim Geschäfts- und Dienstreiseverkehr. Während im Bundesdurchschnitt nur 1 % aller geschäftlichen Wege und Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und dieser Wert im Landesdurchschnitt immerhin schon 6 % beträgt, liegt der Wert in Münster mit 30 % fünfmal höher als im Landeschnitt und dreißigmal höher als im Bundesschnitt. Gerade bei dienstlichen und geschäftlichen Erledigungen, wo häufig in kurzer Folge verschiedene Standorte aufgesucht werden müssen, kann das Fahrrad seine besondere Flexibilität voll ausspielen. Ohne Parkprobleme spart es wertvolle Dienstzeiten. Dies war ein wichtiger Grund, warum die Stadtverwaltung in Münster schon sehr früh in hohem Maße Dienstfahrrä-



Jules Stauber
in: J. Ebner, radfahren

Künftige Fahrradpotentiale viel größer als oft vermutet

Bei der Abschätzung künftiger Fahrradpotentiale wurde lange konventionell gedacht, mit engen Grenzen für den Fahrradverkehr und vorrangigen Einsatzfeldern im Kurzstreckenverkehr, Flachland und Freizeitbereich. Daß die neue Fahrradtechnik, die Kombination mit dem ÖPNV und der Wertewandel zu mehr Bewegungsdrang konventionelle Grenzen sprengen können, wird erst allmählich erkannt.

1. Positivbeispiele setzen die Maßstäbe: Im allgemeinen wird inzwischen angenommen, daß für den Fahrradverkehr Marktanteile von 20 bis 25 % kurz- und mittelfristig erzielbar sind, wenn begonnen wird, fahrradfreundli-

durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, daß vor allem Autofahrten im innergemeindlichen Binnenverkehr noch in hohem Maße vom Auto auf das Fahrrad verlagert werden können, obwohl in den drei Städten bereits heute überdurchschnittliche Fahrradanteile bestehen. Methodisch wurde dabei folgendermaßen verfahren: Zunächst wird das theoretische Verlagerungspotential aufgrund der spezifischen Mobilitätskomponenten (Zweck, Zeitaufwand, Transportvolumen, Fahrzeugbesitz) bestimmt. Hieraus wird unter Berücksichtigung der subjektiven Orientierung das maximale Verlagerungspotential bestimmt, das ohne massive Eingriffe in die Verkehrsstrukturen und Verkehrsverhaltensweisen aktivierbar wäre, ohne die subjektiven Verkehrsmittelpräferenzen zu sehr zu ignorieren. Hieraus wiederum wird das relativ leicht aktivierbare

der für die Beschäftigten bereitgestellt hat. Die starke Fahrradorientierung in der Verwaltung zeigt sich auch daran, daß bei schönem Wetter 44 % aller Verwaltungsmitarbeiter ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen. Auch bei Regen sind es immer noch 23 %, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Ein solch hoher Anteil wird in vielen anderen Städten nicht einmal bei schönem Wetter erreicht.

2. Keine engen Einsatzgrenzen definieren: Entscheidend für die künftige Bedeutung des Fahrradverkehrs ist, daß Verlagerungspotentiale nicht nur im Bereich der kurzen Entfernungen bestehen, sondern auch im Entfernungsbe- reich über 2,3 km und sogar über 5,5 km noch durchaus relevante kurz- und mittelfristige Verlagerungspotentiale bestehen, zumal, wenn Bike- und Ride- Programme für mehr Beweglichkeit sorgen. Deshalb ist im Hinblick auf künftige Prognosen und Szenarien des Fahrradverkehrs besonders zu beachten, daß sich die Einsatzfelder des Fahrrades beträchtlich verändern können, wenn generell mehr Fahrrad gefahren wird. Von starren Einsatzgrenzen auszugehen, ist nicht mehr zweckmäßig, zumal moderne Fahrräder und moderne Fahrradkleidung die Eignung für den Einsatz über Langstrecken, im hügeligen und bergigen Gelände sowie im Winter und bei schlechtem Wetter wesentlich verbessert haben. Veränderte technische Entwicklungen können also zu wesentlich veränderten Verhaltensweisen führen. Zum Beispiel hat sich im Bereich des Gepäcktransports mit Fahrrädern in den letzten Jahren einiges entwickelt. Es gibt neue, speziell für den Einkauf geeignete Fahrradtypen (Citybike, Einkaufsbike) sowie spezifisches Fahrradzubehör, Fahrradanhänger, Einkaufskörbe, großflächige Gepäckträger für Vorder- und Hinterrad. Auch dadurch eröffnen sich völlig neue Nutzungsmöglichkeiten und Potentiale für den Einsatz des Fahrrades im Wirtschaftsverkehr.

Neben diesen Potentialabschätzungen für einige Städte des Programms fahrradfreundliche Städte in Nordrhein-Westfalen sind auch nach einer ähnlichen Methodik bundesweite generelle Potentialabschätzungen vorgenommen

worden. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Potentialüberlegungen für die Ballungsgebiete, weil in Nordrhein-Westfalen in einigen Ballungsgebieten und insbesondere im Ruhrgebiet der Fahrradanteil derzeit noch weit unter-

**Die starke
Fahrradorientierung in der
Stadtverwaltung Münster
zeigt sich auch daran, daß
bei schönem Wetter
44 % aller
Verwaltungsmitarbeiter
ihren Arbeitsweg mit dem
Fahrrad zurücklegen. Auch
bei Regen sind es immer
noch 23 %, die mit dem
Fahrrad zur Arbeit kommen.**

durchschnittlich ist. Dabei wird aus der detaillierten Analyse der Verkehrsverhaltensweisen erkennbar, daß nur 40 % aller Autofahrten in den Ballungsräumen eine objektive Pkw-Bindung durch einen spezifischen Sachzwang des Transportzwecks, des Transportvolumens oder der Transportkette bedingt sind. 60 % aller Autofahrten in Ballungsgebieten wären eigentlich auch mit anderen Verkehrsmittel durchführbar, werden aber aufgrund der subjektiven Bindungen bisher mit dem Auto erledigt. Sie kommen grundsätzlich für eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel in Frage. 33 % könnten auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden, 30 % auf das Fahrrad und 19 % auf den Fußgängerverkehr. Wenn man zunächst für eine kurz- und mittelfristige Perspektive sich darauf beschränkt, daß nur jeder zweite potentielle verlagerebare Fall tatsächlich auf das Fahrrad umsteigt, so hätte dies zur Konsequenz, daß jeder betroffene Bürger ca. zwei zusätzliche Fahrradfahrten pro Woche machen müßte. Allein dies würde zu einer 40%igen Steigerung des Fahrradverkehrs führen. Im Hinblick auf die tatsächliche Mobilisierung dieser Potentiale ist es wichtig, die derzeitigen Hemmnisse einer verstärkten Fahrradnutzung zu berücksichtigen. Bei 18 % der poten-

tiellen Fälle unterbleibt derzeit noch die Fahrradnutzung, weil das Fahrrad durch die noch bestehenden Verkehrsverhältnisse für die spezifischen Fahrzwecke Zeitnachteile hätte, in 15 % der Fälle verhindern bestehende Infrastrukturdefizite den Umstieg, in 12 % sind es Komfortdefizite, die den Umstieg verhindern.

Gegenüber diesen infrastrukturell relevanten Faktoren spielt bei 31 % aller Fälle das allgemeine kommunale Fahrradklima eine hinderliche Rolle, weil es an erkennbarer Fahrradfreundlichkeit, Fahrradpriorisierung und Fahrradwerbung mangelt. Bei 24 % der Fälle behindert die noch fehlende Wahlfreiheit infolge derzeit nicht vorhandener Fahrradverfügbarkeit den Umstieg. Diese Zahlen zeigen, daß eine entscheidende Voraussetzung zur Aktivierung von stärkerem Fahrradverkehr eine Änderung des kommunalen Klimas gegenüber dem Fahrrad ist. Hier kann man in kurzer Zeit viel erreichen. Gerade wo das Fahrrad kommunal und verkehrspolitisch noch eine bedauerliche Rand- und Restrolle spielt und wenig ernst genommen wird, kann engagierte Fahrradförderung, von einem motivierten Entscheidungsträger (als Pionier) forciert und von regionalen und nationalen Instanzen unterstützt, in relativ kurzer Zeit sehr viel bewegen. Diese Erkenntnis aus Nordrhein-Westfalen sollte man systematisch nutzen.

Prof. Dr. Heiner Monheim

** Der Verfasser ist Professor für Angewandte Geographie und Raumentwicklung an der Universität Trier, D-54286 Trier, Tel. 0049-651-2014550 oder 0049-228-221538. Er war vorher in der Bundesraumordnung und im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium tätig. Er hat 1991 das Buch: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft veröffentlicht, für dessen Neuauflage die Preisbindung aufgehoben ist, so daß es jetzt zum Preis von 20.-- plus Porto/Verpackung beim Archiv für Stadt- und Verkehrsplanung an der Universität Trier, D-54286 Trier, Tel. 0049-651-2014534 oder -4551 (fax) bestellt werden kann.*

*Auf der Fahrradpiste kommen immer Leute deswegen
müßte die Fahrradpiste abgetrennt werden so wie
die Straße.*

Steve Maller, 12 J.