

# Das Fahrrad – ein alltägliches Verkehrsmittel?

Wencke Krause



Moderne Fahrradgarage mit großen Kapazitäten in Münster

Das Fahrrad ist in Deutschland ein weit verbreitetes Verkehrsmittel des **Individualverkehrs**. Nach einer Umfrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Jahr 2002 verfügen fast 78% aller Haushalte über mindestens ein Fahrrad. Insgesamt werden knapp 9% aller Wege mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt (StBA 2005). Das Fahrrad erreicht somit einen höheren Anteil am **Verkehrsaufkommen** als der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) **1** und hat auch trotz der Dominanz des Pkw in den letzten Jahrzehnten kaum an Bedeutung verloren. Es dient nicht nur in der Freizeit und im Urlaub als Verkehrsmittel, sondern wird auch im Alltag genutzt, insbesondere für den Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle. Auch zum Erreichen nahräumlicher Versorgungseinrichtungen wird es häufig verwendet, wobei hier die kurzen Distanzen und die städtische Parkplatznot sicher eine Rolle spielen **3**. Die mittlere zurückgelegte Wegelänge mit dem Fahrrad beträgt 3 km, wohingegen Pkw-Fahrten eine durchschnittliche Länge von 15 km aufweisen (StBA 2005).

**ADFC** – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

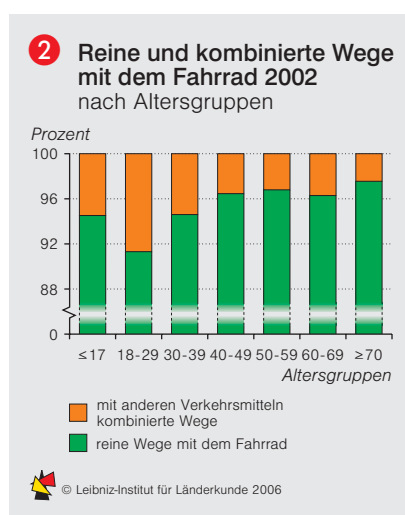
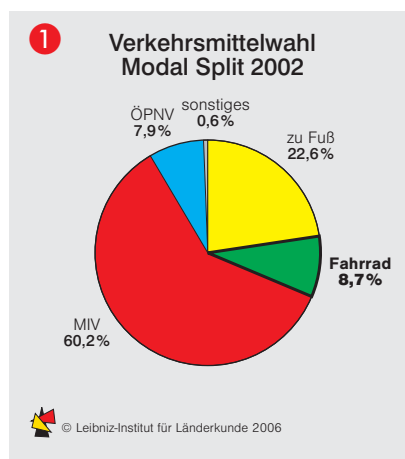
**BUND** – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

**Call a Bike** – Angebot der Deutschen Bahn AG, welche kostenpflichtige Mietfahrräder zur Verfügung stellt. Die Leihgebühr richtet sich nach der Dauer der Nutzung.

**Individualverkehr** – der Teil des Personenverkehrs, der nicht durch öffentliche Verkehrsmittel oder Werkverkehr abgewickelt wird; der Einzelne bewegt sich mit einem Fahrrad, Moped, Motorrad oder Auto selbstständig fort.

**Urbanisierungs- oder Verstädterungsgrad** – Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung eines Landes oder einer Region

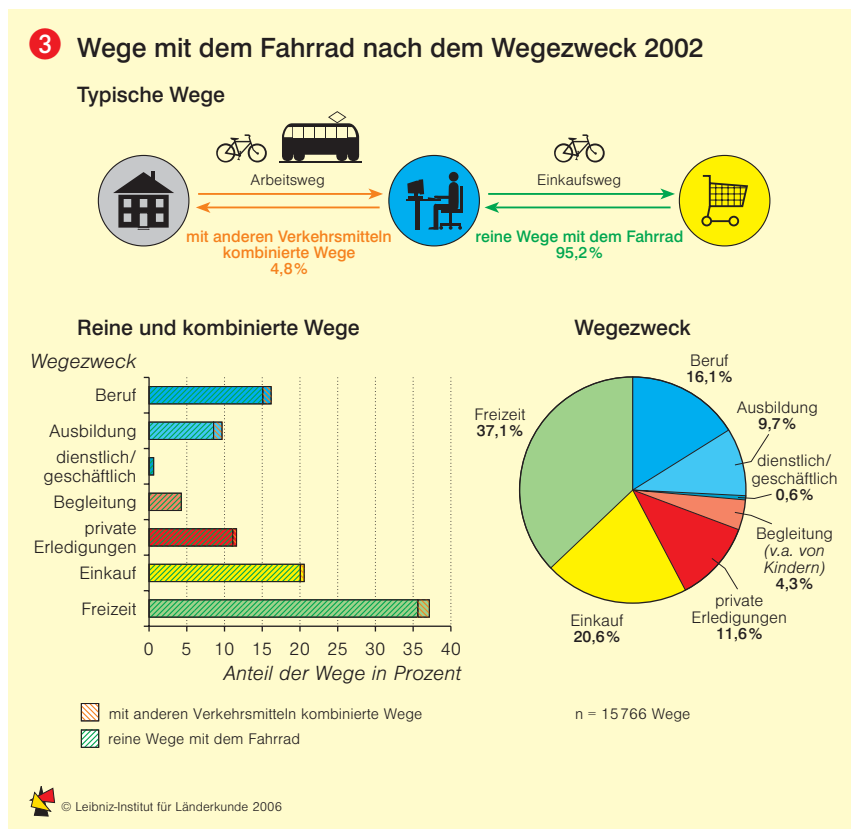
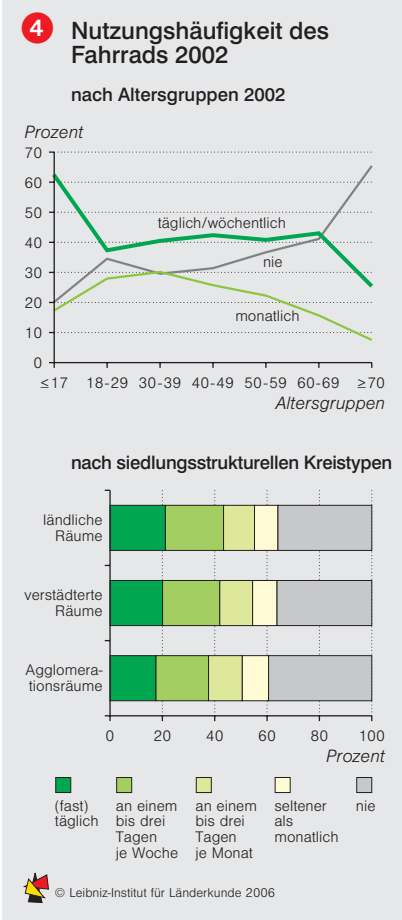
**Verkehrsaufkommen** – Anzahl der Fahrten oder Wege in einer bestimmten Zeit, zum Beispiel Personalfahrten pro Tag



## Wer sind die Fahrradfahrer?

Schüler, Studenten und Auszubildende gehören zu den Personen, die das Fahrrad am häufigsten als tägliches Verkehrsmittel gebrauchen. Mehr als die Hälfte aller Studenten nutzt das Fahrrad wenigstens einmal im Verlauf einer Woche. Des Weiteren dient es vor allem Jugendlichen als tägliches Verkehrsmittel, also Personen unter 18 Jahren, die noch keinen Pkw-Führerschein besitzen **4**. Je höher der **Urbanisierungsgrad** einer Region ist, desto niedriger ist der Anteil der täglichen Fahrradnutzer. Allerdings werden in den Städten absolut mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, da dort insgesamt ein höheres Verkehrsaufkommen vorhanden ist.

Die meisten Wege per Fahrrad sind „reine“ Fahrradwege (95,2%), und nur selten (4,8%) wird das Fahrrad mit einem anderen Verkehrsmittel kombiniert **2**. „Kombinierte“ Fahrradwege treten entsprechend der Ausstattung mit fahrradfreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. S-Bahn) vor allem in städtischen Gebieten auf **5**; ihre Nutzer sind besonders Personen, in deren Haushalt kein Pkw zur Verfügung steht. Besonders häufig entscheiden sich die unter 40-Jährigen für solche mit dem Fahrrad kombinierten Wege **2**, wobei der andere Wegeteil meist zu Fuß und häufig auch mit der S-Bahn zu-



rückgelegt wird. Die Förderung der Umtieftmöglichkeiten vom Fahrrad zum öffentlichen Verkehrsmittel trägt im städtischen Umfeld offensichtlich dazu bei, die Nutzung des umweltfreundlichen Fahrrads zu steigern. Erfolgreiche Beispiele für die Gestaltung des Angebots zur Fahrradmitnahme sind durchaus vorhanden: Mögliche Varianten bestehen in der Mitnahme des Fahrrads, dem Abstellen an Bahnhöfen und Haltestellen – z.T. bewacht – und dem Mieten eines Fahrrads. In Deutschland bereits umgesetzt sind fahrradfreundliche Abteile in Nahverkehrszügen und das **Call a Bike**-Angebot der Deutschen Bahn.

Ihr Bestreben, den Fahrradverkehr zu fördern, bringen Bund und Länder im Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 zum Ausdruck. Ziel des Plans ist es, den Radverkehrsanteil bis 2012 deutlich zu steigern und die Zahl der pro Kopf und Jahr zurückgelegten Kilometer von derzeit 300 km auf 600 km zu erhöhen (vgl. VCD 2000). An Städten wie Bremen, Borken und Münster ist erkennbar, dass es durch eine gezielte Förderung des Radfahrens durchaus möglich ist, den Anteil des Fahrrads am Ver-

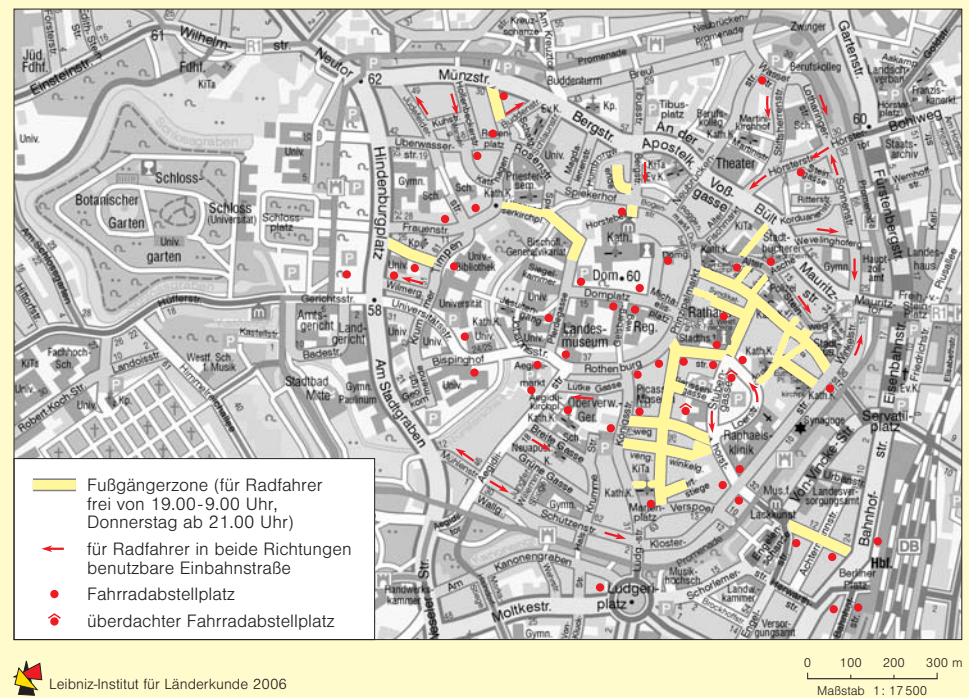
kehrsaufkommen zu erhöhen. Diese Städte konnten ihren Radverkehrsanteil auf bis zu 40% steigern (BMVBW 2002b, S. 13). In Münster wurden beispielsweise Abstellmöglichkeiten, Radstationen und Radwege geschaffen, um das Fahrradfahren attraktiver zu gestalten. Aufgrund dieser und weiterer erfolgreicher Maßnahmen, die zu einer Erhöhung des Fahrradanteils führten,

wurde die Stadt Münster im Fahrradklimatest 2005 (durchgeführt von **BUND** und **ADFC**) als fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands bewertet **6**.

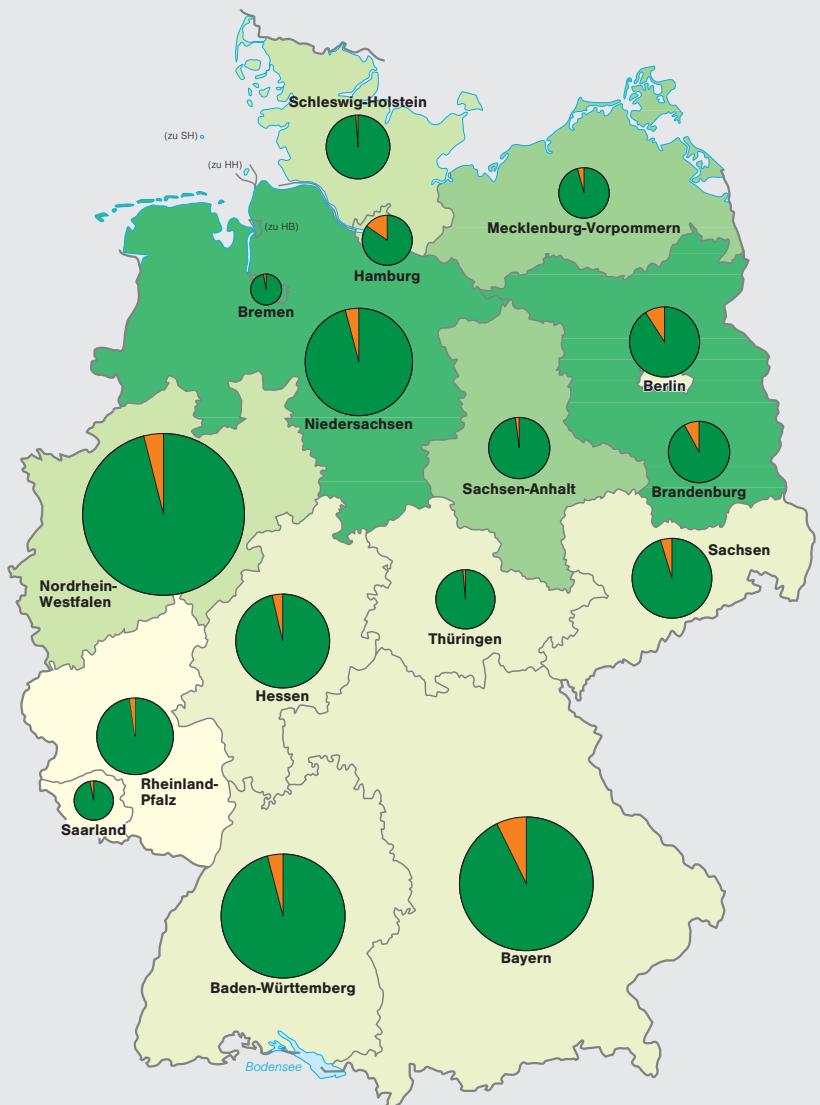
### Wo wird am meisten Rad gefahren?

Die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads variiert nicht nur mit der Siedlungsstruktur

## 6 Münster – Fahrradfreundlichste Stadt Infrastruktur des Fahrradverkehrs 2005



## 5 Wege mit dem Fahrrad 2002 nach Ländern



und der vorhandenen Infrastruktur. Auch zwischen den Bundesländern sind Unterschiede erkennbar **5**. In Norddeutschland ist mit Ausnahme der Stadtstaaten der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, am höchsten. In Brandenburg beispielsweise dient das Fahrrad für 15% aller Wege als Hauptverkehrsmittel. Dieses Nord-Süd-Gefälle lässt sich zum einen durch die topographischen Gegebenheiten erklären, aber auch die soziale Umwelt sowie politische, wirtschaftliche, rechtliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag (vgl. FELDKÖTTER 2003, S. 56).

Daneben gewinnt jedoch die Freizeitnutzung des Fahrrads zunehmend an Bedeutung und erklärt auch einen Teil der hohen Bestandszahlen in den deutschen Haushalten. Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern differiert ebenso wie die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades **7**. Dabei zeigt sich, dass je besser ein Haushalt mit Fahrrädern ausgestattet ist, desto höher ist auch die Zahl der das Fahrrad nutzenden Personen. Damit ist jedoch keine Aussage über die Häufigkeit der Nutzung getroffen, denn weniger als 10% der Bevölkerung nutzen das Fahrrad an einem durchschnittlichen Tag.

Nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güter- und Nachrichtenverkehr ist das Fahrrad einsetzbar (vgl. FELDKÖTTER 2003, S. 25). Um seine Funktion auch in der Tourismusbranche und für den Freizeitverkehr zu stärken, wird sowohl regionale Förderung betrieben als auch der Ausbau eines aus zwölf überregionalen Radfernwegen bestehenden Radwegenetzes mit einer Gesamtlänge von 10.200 km gefördert (BMVBW 2002b, S. 9).♦

## 7 Fahrräder in Privathaushalten – Ausstattung und Nutzungshäufigkeit 2002 nach Ländern

