Foto: www.pd-f.de / Paul Masukowitz

Deutschland auf dem Sattel

FAKTEN UND ENTWICKLUNGEN IM RADVERKEHR

wsm®
QUALITÄT IN METALL

Vorwort 3
Einleitung 4

01. DER DEUTSCHE FAHRRADMARKT

Zahlen und Fakten 5
Aktueller Bestand 5
Umsätze 6
Import 7
Export 7
Arbeitsplätze 8

02. SO WERDEN FAHRRÄDER GENUTZT

Zahlen und Fakten 9
Allgemein 9
Privat 10
Beruflich 11
Gewerblich 12

03. TOURISMUS IM TREND

Ziele und Präferenzen 13
Ziele 14
Präferenzen 15

04. INNOVATIONEN

Zahlen und Fakten 16
Jobfahrräder 16
Mietradsysteme 17
Saubere Logistik 18

05. SCHNELL, SICHER UND KOMFORTABEL?

Verkehrswege 19
Ohne jede Radverkehrsanlage 19
Abstellplätze 20
Bike-and-ride-Anlagen 21
Mobilitätsangebote 22

06. WAS SICH RADFAHRER WÜNSCHEN

Verbesserungen für den Radverkehr 23
Verkehrswende 24

07. DAS FAHRRAD ALS VERKEHRSMITTEL

Bedeutung 25
Mobilitätsmix 26

08. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Deutschland auf dem Sattel – es bewegt sich was 27

Herausgeber
WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH
Industriestraße 20 · 51545 Waldbröl

Konzept und Redaktion:
Matthias Oberländer

Verantwortlich für den Herausgeber
Florian Linke, Damian Himmel

Besonderer Dank an Herrn Prof. Dr. Heiner Monheim für seine fachliche Unterstützung.

wsm®
QUALITÄT IN METALL

VORWORT

Als einer der ersten Hersteller von Fahrradparksystemen in Deutschland befassen wir uns intensiv mit der Entwicklung der Fahrradmobilität und mit den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer. Uns interessiert dabei nicht nur die aktuelle Marktentwicklung: Wir möchten auch wissen, wie die Menschen, die in Deutschland auf dem Sattel sitzen, ihre Fahrräder nutzen und welche Verbesserungen der Infrastruktur sie sich wünschen.

Durch den Austausch mit unseren Kunden, zu denen Verkehrsunternehmen, Kommunen, Privatleute und Unternehmen gehören, sowie durch unsere Zusammenarbeit mit Organisationen wie dem ADFC, der AGFS und dem VSF, die die Fahrradnutzung fördern und unterstützen, erhalten wir Einblicke und wertvolle Informationen. In unserem E-Book möchten wir sie mit allen teilen, die sich für das Fahrrad als umweltfreundliches, sicheres und gesundes Verkehrsmittel begeistern.

– Andreas Hombach,
Leiter Key-Account-Management und E-Mobilität

wsm®
QUALITÄT IN METALL

EINLEITUNG

Der Radverkehr erlebt – endlich – auch in Deutschland eine Renaissance. Der Marktanteil teurer Fahrräder steigt stetig. Es gibt einen Boom bei Pedelecs. In die Infrastruktur erfolgen jetzt in Einzelprojekten Millioneninvestitionen für den Bau neuer Radstationen, Fahrradparkhäuser und Radschnellwege.

Das Fahrrad ist ein sehr wertvolles Produkt, das man politisch und ökonomisch sehr ernst nehmen muss. Es hilft zuverlässig aus dem Stau, wenn attraktive Hochleistungsradwege gebaut werden. Es ist ein wichtiger Zubringer zu Bussen und Bahnen. Und es ist die Stütze des innerdeutschen Tourismus. Das Fahrrad braucht attraktive, leistungsfähige und sichere Fahrwege. Und es benötigt moderne, komfortable Abstellanlagen.

Mit „Ramschprodukten", „Pseudoradwegen" und „billigem Jakob" kann man den Radverkehr nicht mehr abspeisen. Damit sind auch Anbieter von Produkten rund um das Fahrrad und die Fahrradinfrastruktur (Fahren, Abstellen, Service) gefordert.

Weil die Industrie das erkannt hat, will sie mit diesem E-Book ihr Verständnis von Radverkehr und Fahrradförderung einer breiten Öffentlichkeit verdeutlichen und die Akteure in den Verwaltungen und Betrieben auffordern, ihre Anstrengungen für ein verbessertes Radverkehrssystem weiter zu steigern. Damit sich viele in ihrem Zuständigkeitsbereich für den Radverkehr engagieren.

– Prof. Dr. Heiner Monheim,
raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Trier

wsm®
QUALITÄT IN METALL

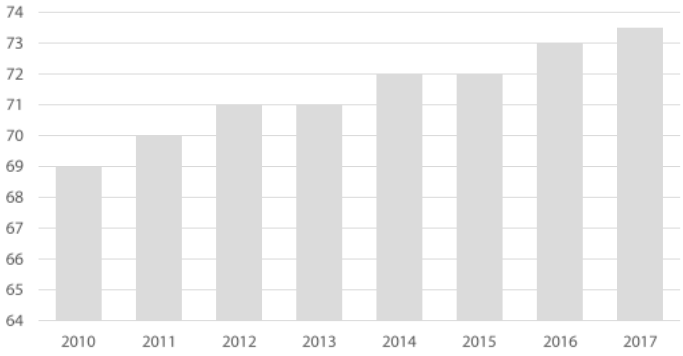
01. DER DEUTSCHE FAHRRADMARKT

ZAHLEN UND FAKTEN

Vor zwei Jahrhunderten erfunden, zeigt sich das Fahrrad heute mehr denn je als einzigartiges Fortbewegungsmittel: Es bietet umweltfreundliche, gesunde und für jeden erschwingliche Mobilität für nahezu jedes Lebensalter. Kein Wunder, dass sich das Fahrrad im Straßenverkehr bis heute behauptet hat.

Neue Entwicklungen sorgen für noch mehr Dynamik: Elektrische Unterstützung lässt längere Distanzen und bergige Strecken mühelos überwinden. Auch als gewerbliches Transportmittel im innerstädtischen Bereich ist das Fahrrad immer mehr im Kommen.

Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland in den Jahren 2010 bis 2017



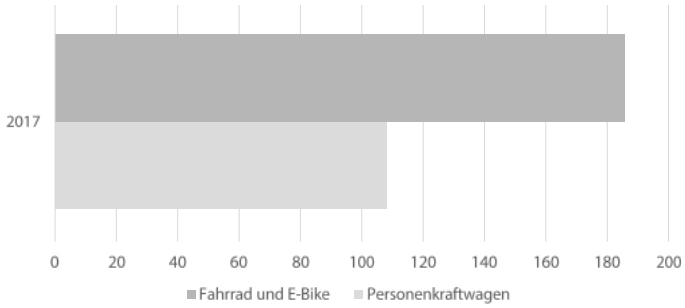
Quelle: ZIV; Anzahl der Fahrräder in Mio.

AKTUELLER BESTAND

Im Auto-Land Deutschland gibt es viel mehr Fahrräder als Pkw. Und das bereits seit einigen Jahren. Wurden 2005 hierzulande noch 67 Mio. Fahrräder gezählt, waren es elf Jahre später bereits 73,5 Mio. oder fast 10 Prozent mehr.

Die Zahl der Pkw liegt 2017 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes mit rund 45,8 Mio. jedoch noch deutlich unter dem Bestand der Fahrräder.

Ausstattung privater Haushalte in Deutschland mit Fahrzeugen im Zeitvergleich



Anzahl der Güter je 100 Haushalte (Ausstattungsbestand)
Quelle: Ergebnisse der Laufenden Wirtschaftsrechnungen (LWR)

UMSÄTZE

„Über 73 Mio. Fahrräder, darunter immer mehr Räder im Hochpreissegment, belegen ein großes Interesse am Fahrrad und machen den deutschen Fahrradmarkt auch interessant für alle nationalen und internationalen Hersteller der Fahrradwirtschaft“ (Prof. Dr. Heiner Monheim).

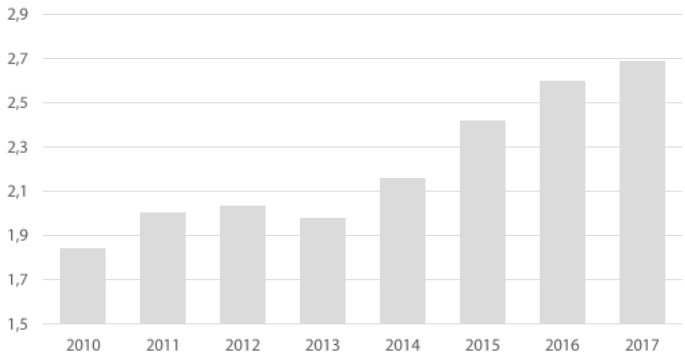
Immerhin besitzen über 80 Prozent der Haushalte bereits mindestens ein Fahrrad.

Zwei Entwicklungen führten zu steigenden Umsätzen (laut ZIV 2017 +3,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr): Bei Neukäufen geht der Trend zur Anschaffung von hochwertigeren, haltbareren Fahrrädern und zu besserer Ausrüstung. Pedelecs und E-Bikes erfreuen sich zunehmender Beliebtheit.

Seit 2014 hat sich die Besitzquote von 3,4 auf 5,1 Prozent der Haushalte gesteigert. Aufgrund der 720.000 verkauften E-Bikes im Jahr 2017 (+19 Prozent gegenüber dem Vorjahr) und einem Anteil am Gesamtmarkt von ca. 20 Prozent (Erwartung kurzfristig bis 25 Prozent; langfristig bis 35 Prozent), spricht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem Boom in diesem Segment.

Gute Aussichten: Bis 2035 soll die Bevölkerung Deutschlands nach einer Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW) um eine Million gegenüber 2015 zunehmen. Damit dürfte auch der Fahrradmarkt weiterwachsen. Zumal immer mehr Menschen mehr als ein Fahrrad besitzen wollen, je nach relevantem Nutzungszweck mal ein mehr sportliches oder ein mehr praktisches.

Entwicklung des Umsatzes durch Fahrradverkäufe in Deutschland von 2010 bis 2017



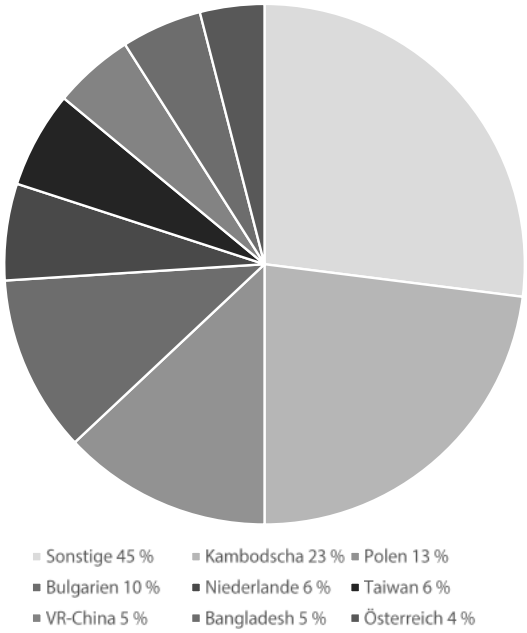
Quelle: CONEBI; Fahrrad-Absatz in Mrd. Euro

Fahrräder werden immer wertvoller: Der durchschnittliche Verkaufspreis eines Fahrrades (inkl. E-Bikes) lag 2017 nach ZIV-Angaben bei 698 Euro.

IMPORT

Asien hat eine lange Fahrradproduktionstradition und exportiert weltweit Räder. Von den rund 4 Mio. 2016 in Deutschland neu verkauften Fahrrädern stammten 34 Prozent aus asiatischen Ländern (19 Prozent allein aus Kambodscha). Lediglich bei den E-Bikes liegen Importe aus der EU mit einem Anteil von 63 Prozent vorn (Asien 34 Prozent).

Anteile der Fahrrad-Importe nach Deutschland 2017

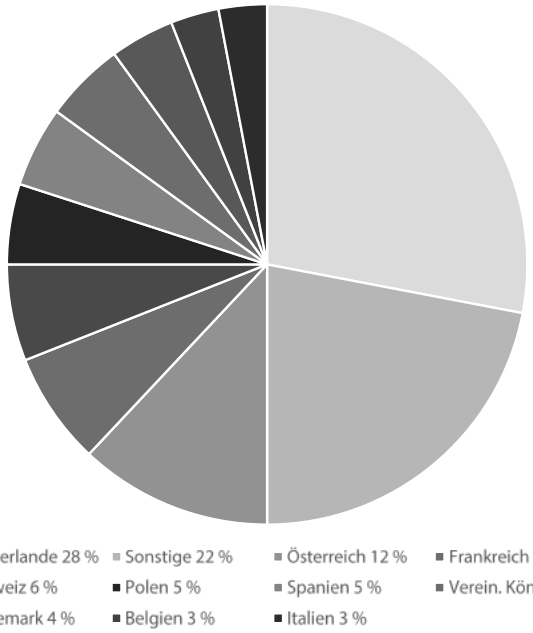


Quelle: ZIV März 2018

EXPORT

Die Hauptabnehmer deutscher Fahrräder befinden sich in Europa. Vor allem in den Niederlanden und in Österreich sind sie gefragt: 19 bzw. 9 Prozent aller deutschen Fahrradexporte gingen 2016 dorthin. Auf dem restlichen Weltmarkt wurden 2016 39 Prozent der Fahrräder „Made in Germany" verkauft. Da die Importe die Exporte übersteigen, ist Deutschland per Saldo ein Fahrradimportland.

Anteile der Fahrrad-Exporte aus Deutschland 2017



Quelle: ZIV März 2018

Absatz von Fahrrädern und E-Bikes in Deutschland

Quelle: ZIV-Jahresbericht 2017, Seite 66; Menge in Mio. Stück

ARBEITSPLÄTZE

Auch wenn Deutschland mehr Fahrräder importiert als exportiert: Das Fahrrad ist hierzulande ein wirtschaftlicher Erfolgsfaktor. In der gesamten Zweiradbranche wurden 2016 Werte in hochgerechnet etwa 710 Mio. Euro produziert.

Addiert man den Wert der exportierten Produkte, ergibt sich eine Summe von 1,958 Mrd. Euro. Hinzu kommt die Wertschöpfung in den vielen Fahrradwerkstätten und in angrenzenden Branchen wie etwa dem Tourismus. Das Gesamtvolumen der Fahrradwirtschaft, inklusive Tourismus, soll sich 2010 bereits auf 16 Mrd. Euro belaufen haben.[1]

Die Zahl der tatsächlich mit dem Fahrrad verbundenen Arbeitsplätze lässt sich schlecht ermitteln – mit rund 280.000 gibt der Branchenverband VSF immerhin eine beeindruckende „Größenordnung" an.

Weitere Informationen des VSF unter:
https://www.vsf.de

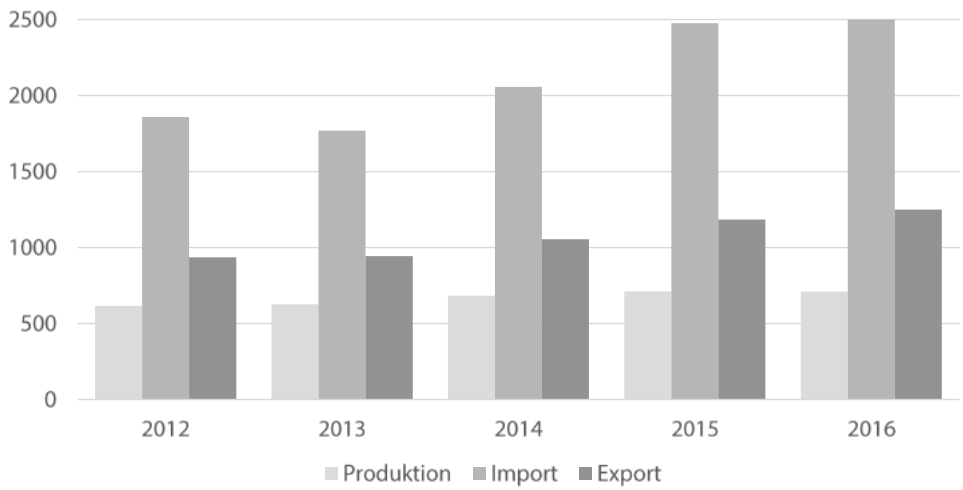
16 Mrd.

Euro Gesamtvolumen der dt. Fahrradwirtschaft (2010).

280 Tsd.

fahrradverbundene Arbeitsplätze schätzungsweise in Deutschland.

Fahrradteile, Kraftradteile und Komponenten



Quelle: ZIV-Jahresbericht 2017; Werte in Mio. Euro

1 VSF, IBH 2011, DTV, Trendscope 2011

wsm® QUALITÄT IN METALL

02. SO WERDEN FAHRRÄDER GENUTZT

ZAHLEN UND FAKTEN

Neun Prozent aller Wege werden laut Berechnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hierzulande täglich mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Doch wie nutzt die Bevölkerung das Fahrrad genau? Wir versuchen, das zu beantworten, indem wir nach den privat, beruflich und gewerblich zurückgelegten Strecken fragen.

ALLGEMEIN

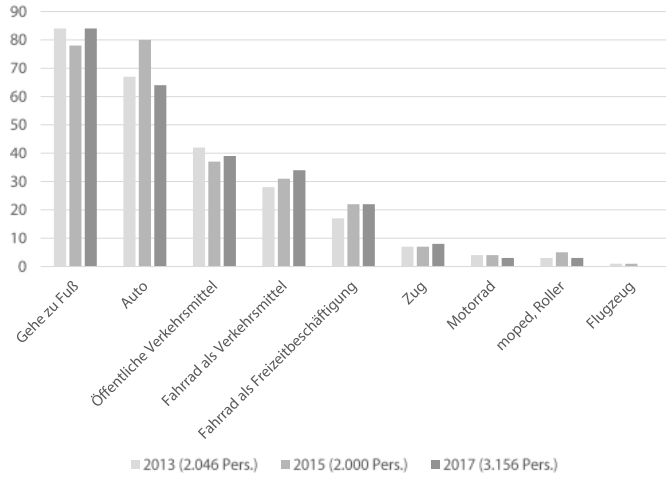
Nach Berechnungen des BMVI hat die Fahrradnutzung seit 1976 deutlich zugenommen.[1] In der Stadt wird das Fahrrad häufiger als Verkehrsmittel genutzt als auf dem Land (35 Prozent Stadt vs. 27 Prozent Land).[2] Wie nachhaltig dieser Trend ist, wird sich zeigen müssen.

Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln hat die regelmäßige Fahrradnutzung seit 2013 deutlich zugenommen (siehe Grafik rechts).

Gegenüber 2016 ist die Beliebtheit des Fahrrads 2017 nochmals gestiegen. 2017 gaben laut „Fahrradmonitor“ 63 Prozent an, das Fahrrad gern oder sehr gern zu nutzen. 2015 waren es 9 Prozentpunkte weniger.

„In Zukunft wollen 34 Prozent das Fahrrad häufiger nutzen. Insbesondere jüngere Befragte zwischen 20 und 29 Jahren geben dies an (51 Prozent).“[3]

Regelmäßige Nutzung – Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln. Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort? (Mind. ein paar Mal pro Woche)



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 132
Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln, Angaben in Prozent

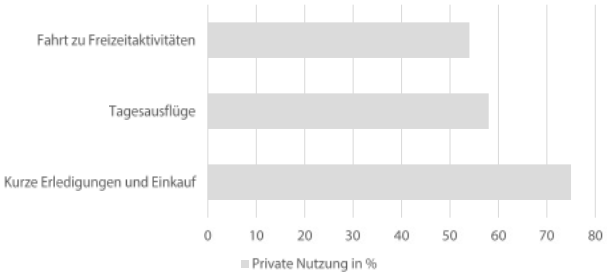
35 % der Befragten nutzen das Fahrrad häufig als Verkehrsmittel in der Stadt

1 BMVI, Verkehr in Zahlen 2016/17, Seite 222
2 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 13
3 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 7

PRIVAT

Am häufigsten wird das Rad für kurze Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt (75 Prozent). Darauf folgen Tagesausflüge (58 Prozent) und die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (54 Prozent). Nur 22 Prozent sehen in der privaten Fahrradnutzung lediglich eine Freizeitbeschäftigung. Für sie ist das Fahrrad eines von vielen gleichberechtigten Verkehrsmitteln.

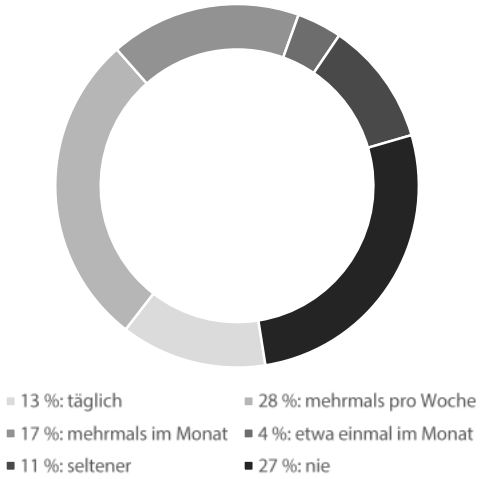
Anlässe der privaten Fahrradnutzung



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 8

Fahrradfahrende Kinder – Nutzungsintensität

„Wie häufig fährt Ihr Kind / fahren Ihre Kinder mit dem Fahrrad?“ (Nach Altersgruppe bis 15 Jahren)



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 41

WSM SPECIAL: FAHRRÄDER SICHER UND BEQUEM PARKEN

73,5 Mio. Fahrräder wollen geparkt werden. Besonders in Deutschlands Städten, in Fußgängerbereichen oder Bahnhöfen sind „Fahrradhalden“ aus ungeordnet herumstehenden oder liegenden Rädern stark verbreitet.

43 % der Radfahrer bemängeln das und wünschen sich mehr Abstellmöglichkeiten, die sicher und bequem sind.
(Vergleiche Fahrradmonitor 2017, Seite 143) ▶

wsm®
QUALITÄT IN METALL

BERUFLICH

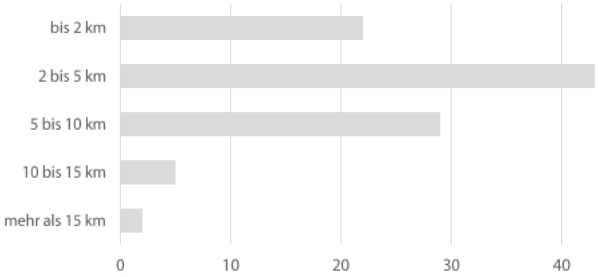
Fast ein Drittel der Deutschen zwischen 14 und 69 Jahren nutzt das Fahrrad (auch) für die Fahrt zum Arbeitsplatz oder zu einer Fortbildungsstätte. Die mittlere Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort beträgt 16,4 km. Das hat das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ermittelt. Mit Radschnellwegen und besonders mit Pedelecs oder E-Bikes ist das eine gut machbare Strecke. Bislang legen die Berufspendler auf dem Sattel überwiegend Wege zwischen zwei und fünf Kilometern zurück (einfache Strecke).

20 Prozent der im Auftrag des BMVI befragten hauptberuflich Beschäftigten vermissen ausgebaute Radwege oder Fahrradstreifen und neun Prozent sichere Abstellmöglichkeiten an ihrem Ziel. 57 Prozent ist der Weg zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte schlicht zu weit.[1] 27 Prozent der Befragten kombinieren das Fahrrad für die Fahrt zum Arbeitsplatz oder zu einer Fortbildungsstätte mit dem ÖPNV (ebd., Seite 48).

1 Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 52

32 Prozent der Befragten fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zu einer Fortbildungsstätte.
Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 43

Kombination mit ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte: 73 Prozent kombinieren nicht;
27 Prozent kombinieren ÖPNV und Rad, davon:



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 48

Ein ausreichendes Angebot sicherer und komfortabler Fahrradabstellmöglichkeiten dürfte ein Erfolgsfaktor für die weitere Ausweitung der Fahrradmobilität sein.

Fahrradmobilität beginnt zuhause. Die Bauordnungen verschiedener Bundesländer legen inzwischen fest, wie viele Fahrradstellplätze Immobilieneigentümer zu errichten haben, damit der „Reiseantrittswiderstand“ verringert werden kann.

Bauordnungen verschiedener Länder legen die Mindestanzahl zu schaffender Stellplätze bereits fest.

„Gibt es keine derartigen Regelungen, wird für Neubauten überschlägig ein Abstellplatz je Haushaltsmitglied empfohlen (…). Für kurzfristig abgestellte Fahrräder z. B. von Besucherinnen und Besuchern werden zusätzlich 10 Prozent dieser Abstellplätze empfohlen“. Quelle: Leitfaden Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden (Seite 5) ▶

GEWERBLICH

Bislang existieren keine genauen Erhebungen über den tatsächlichen Umfang der gewerblichen Nutzung von Fahrrädern in Deutschland.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) hat für seine im Auftrag des BMVI 2016 durchgeführte Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD) daher die gewerblich genutzte Fahrradflotte nach Marktsegmenten geschätzt – vom Pizzaboten bis zum Paketzusteller.

Foto: www.r-m.de | pd-f

Demnach werden mehr als 400.000 Fahrräder hierzulande gewerblich genutzt.

Für die weitere Verbreitung des Fahrrads in Industrie, Handwerk und Gewerbe sprechen seine Umweltfreundlichkeit, seine niedrigen Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die Fähigkeit, auch im begrenzten und verstopften Verkehrsraum flexibel voranzukommen.

Marktsegment	Anzahl Fahrräder	Davon Lastenräder
1 – Postdienstleistungen	30.000	30.000
2 – Kurierdienstleistungen	5.000	200
3 – Paketdienstleistungen	100	100
4 – Lieferservice	10.000	10.000
5 – Werkverkehr	360.000	10.800

Fahrzeug	Kleinstwagen	Elektro-Lastenrad
Anschaffungskosten	10.000 €	3.690 €
Fahrleistung (p. a.)	10.000 km	10.000 km
Restwert nach Nutzungsdauer (5 Jahre)	3.000 €	554 €
Betriebskosten		
Wartung und Instandhaltung	500 €	120 €
Energieverbrauch	900 €	15 €
AfA (5 Jahre; abzüglich Restwert)	1.400 €	627 €
Versicherung	600 €	–
Steuern	100 €	–
Jahreskosten (Betrieb und AfA)	**3.500 €**	**762 €**
Kosten/km	**0,35 €**	**0,08 €**

Quelle: Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD); Schlussbericht, Seite 35 und 36

Im öffentlichen Raum sind zuerst Kommunen und Verkehrsbetriebe gefragt aber auch Einzelhändler und Betreiber von Ausflugszielen, Bildungseinrichtungen und Sportstätten.

Verkehrsexperten rechnen mit einem deutlichen Anstieg der Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs. Nur durch ein entsprechendes Problembewusstsein aller, lässt sich die Abstellsituation deutlich verbessern.

Einige Argumente für die Bereitstellung von sicheren und bequemen Abstellplätzen:

- Kundenfreundlichkeit und Bindung
- Werbeeffekt durch Werbeplakate
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität
- Soziale Verantwortung
- Erfüllung gesetzlicher Auflagen

03. TOURISMUS IM TREND

ZIELE UND PRÄFERENZEN

„Nichts ist vergleichbar mit der einfachen Freude, Rad zu fahren“

Dieses Zitat wird dem ehemaligen US-Präsidenten John F. Kennedy zugeschrieben. Beim Urlaub mit dem Fahrrad lässt sich diese Freude durch attraktive Routen und Ziele nochmals steigern und mit anderen teilen!

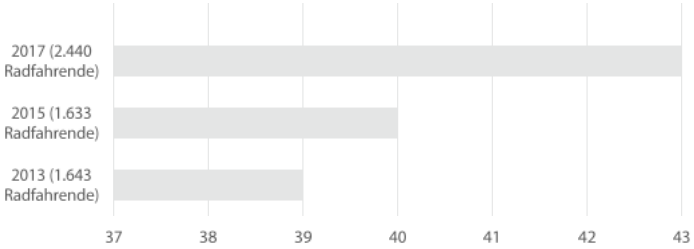
„Als Hauptmotiv für die Wahl der Reiseform nennen die Radreisenden Naturerlebnis, sportliche Betätigung, Gesundheitsförderung und vor allem: Entschleunigung“, stellt der ADFC in seiner „Travelbike-Radreiseanalyse 2017“ fest.

Das Interesse an Radreisen ist 2016 gegenüber dem Vorjahr um 16 Prozent gestiegen: „Allein 2016 haben 7,6 Prozent der Deutschen oder 5,2 Mio. Menschen (ab 18 Jahren) eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen (2015: 4,5 Mio.). Von diesen 5,2 Mio. Deutschen haben 72 Prozent eine Radreise und 28 Prozent mehrere Radreisen mit mindestens drei Übernachtungen gemacht“ (ebd.).

Foto: www.ortlieb.com | pd-f

87 Prozent der Radreisenden radeln auch im Alltag und 30 Prozent nehmen einen Radurlaub zum Anlass, sich auch im Alltag auf den Sattel zu setzen (ebd.).

„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens 1/2 Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 150; Angaben in Prozent

Für jeden Einsatzzweck stehen bewährte und innovative Lösungen zur Verfügung: vom Wandträgersystem für Garagen und Keller über den einfachen Einstell- oder Anlehnparker, Fahrradgaragen bis zur wettergeschützten Fahrradparkanlage und Bike & Business-Stationen.

Die neue DIN 79008 für Fahrradparksysteme setzt neue Standards für:

- die Bediensicherheit
- den Schutz vor Beschädigung und Diebstahl
- die leichte und komfortable Bedienung
- die Korrosionsbeständigkeit
- sowie die umweltgerechte Entsorgung ▶

wsm®
QUALITÄT IN METALL

ZIELE

Der Elberadweg vom tschechischen Špindlerův Mlýn im Riesengebirge nach Cuxhaven an der Elbemündung in die Nordsee zählt mit Abstand zu den beliebtesten Radfernwegen Deutschlands. 840 Kilometer verlaufen auf deutschem Gebiet.

Weil Flüsse bekanntlich immer im Tal liegen und wenig Höhenunterschiede zurücklegen, befindet sich die Mehrzahl der beliebten Radwege an Flussläufen.

Bemerkenswerte Aufsteiger unter den Top 10 der Radfernwege sind der Rheinradweg, der Mainradweg und der Altmühltal-Radweg. Im Ausland sind der Radfernweg Berlin–Kopenhagen (in Dänemark) und Eisacktal-Radweg/Brenner die Aufsteiger. (Quelle: ADFC)

Auch Tagesausflüge an die unterschiedlichsten Ziele in Deutschland sind sehr beliebt. 150 Mio. Mal allein im vergangenen Jahr.

Beliebteste Radfernwege Deutschlands

Top 10 von 157 Radrouten

- 13,6 % - Elberadweg
- 7,8 % - RuhrtalRadweg
- 5,4 % - Donauradweg
- 4,7 % - MainRadweg
- 3,5 % - Bodensee-Radweg
- 2,6 % - Bodensee-Königssee-Radweg
- 7,8 % - Weser-Radweg
- 5,8 % - Rheinradweg
- 5,4 % - Ostseeküsten-Radweg
- 4 % - Model-Radweg
- 3 % - Altmühltal-Radweg
- 2,4 % - Oder-Neiße-Radweg

Quelle: ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017, Seite 27

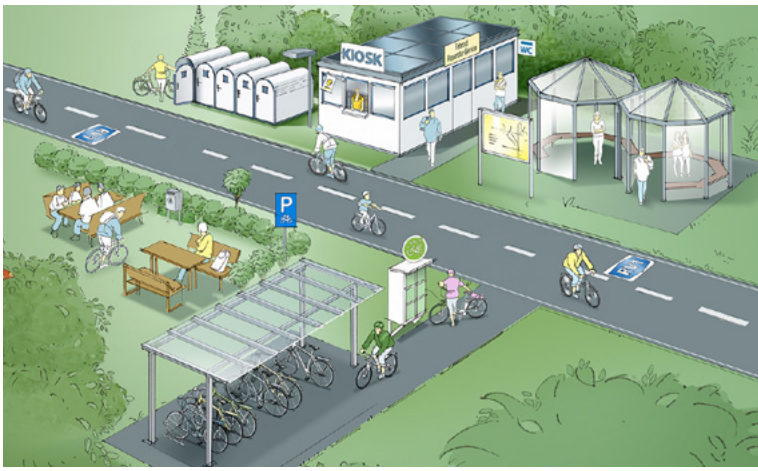
Überdachungen bieten zusätzlichen Komfort, indem sie Mensch und Fahrzeug vor Wind und Wetter schützen. Mit Fahrradgaragen lassen sich komfortable Bike-and-ride-Anlagen einfach realisieren. Ein Karussellparker hält Fahrräder trocken und spart Stellplatz.

wsm®
QUALITÄT IN METALL

PRÄFERENZEN

Brauchbare Radwege, ausreichende Beschilderungen und eine auf Radtourismus eingestellte Gastronomie sind den Radreisenden wichtig. An radtouristischen Zielen sollte eine komfortable und ausreichend dimensionierte Infrastruktur mit guten Abstellmöglichkeiten, Gepäckschließfächern, Ladestationen und Reparaturmöglichkeiten vorhanden sein.

Die Anreise zu beliebten Ausgangsorten oder manche Etappen werden immer öfter mit Bussen und vor allem Bahnen durchgeführt. Laut ADFC sehen Radtouristen hier aber noch Verbesserungspotenzial.



Erwartungen an Mieträder:
Entscheidungskriterium Nr. 1: gute Qualität. Weitere relevante Kriterien: Fahrradauswahl und Auffindbarkeit im Urlaubsort; aktuelles Modell und verfügbare Zusatzartikel; moderne Optik

Mietrad oder eigenes Rad?
Die meisten Reisenden fühlen sich auf ihrem eigenen Rad am wohlsten. 7 Prozent nutzen Mieträder, da der Transport des eigenen Rads entfällt.

Immer mehr Berufspendler nutzen das Fahrrad. Seit 2012 werden Dienstfahrräder steuerlich ähnlich wie Dienstwagen behandelt. Damit fördert der Staat diese gesunde und umweltschonende Form der Alltagsmobilität.

So macht das Radpendeln Spaß: In modular aufgebauten, flexibel gestalteten Bike & Business Stationen können Mitarbeiter nicht nur parken, sondern auch ihre Kleidung wechseln und duschen.

wsm®
QUALITÄT IN METALL

04. INNOVATIONEN

ZAHLEN UND FAKTEN

200 Jahre nach seiner Erfindung präsentiert sich das Fahrrad immer noch als attraktives Fortbewegungsmittel für jedermann.

Zahlreiche technische Innovationen machen das Radfahren sicherer und komfortabler – von unplattbaren Reifen über automatische Gangschaltungen und LED-Beleuchtung bis hin zu Federungen, Scheibenbremsen, elektrischen Hilfsantrieben (Pedelecs oder E-Bikes) und Navigationscomputer.

Befördert wird die Fahrradrenaissance auch durch Entwicklungen wie der zunehmenden Überlastung des automobilen Straßenverkehrs besonders in Städten und Ballungsräumen, einem neuen Bewusstsein für Fitness und Umwelt, drohenden Fahrverboten für abgasintensive Pkw und dem rasanten Wachstum im Bereich der **K**urier-, **E**xpress- und **P**aketdienstleistungen (KEP), wo immer häufiger Lastenfahrräder zum Einsatz kommen.

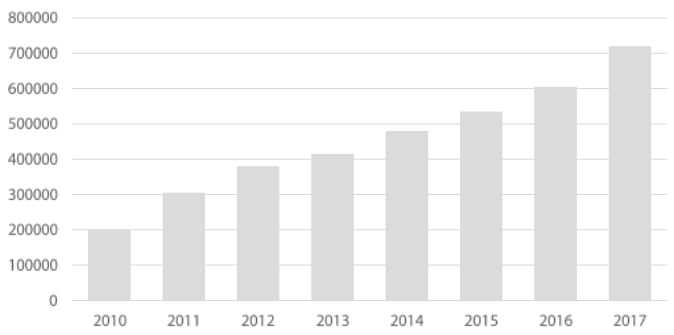
JOBFAHRRÄDER

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt 30 Minuten moderate Bewegung an fünf Tagen in der Woche. Der tägliche Weg zur und von der Arbeit eignet sich dafür ideal.

Laut „Fahrradmonitor“ nutzten 2017 bereits 32 Prozent der Befragten das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit – drei Prozent mehr als 2013. Die Häufigkeit der Nutzung wurde allerdings nicht ermittelt. Seit der steuerlichen Gleichstellung von Diensträdern und Dienstwagen boomt das Leasing-Geschäft mit „Jobfahrrädern“.

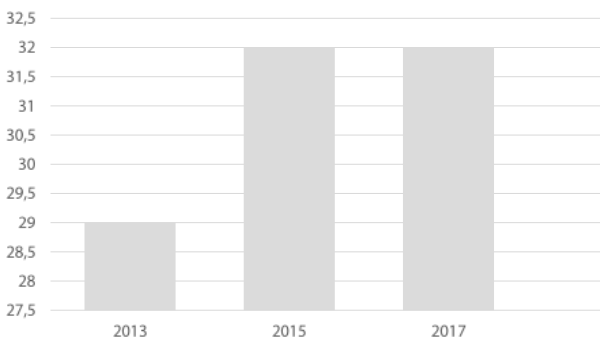
Fahrradengagierte Betriebe und Institutionen können sich vom Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e. V. (B.A.U.M.) oder dem ADFC zertifizieren lassen und für die Auszeichnung „fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ bewerben. Den Gewinnern ist nicht nur imageförderliche PR sicher – Experten gehen davon aus, dass die Fahrradmobilität der Mitarbeiter auch krankheitsbedingte Fehltage reduziert.

Entwicklung der Verkaufszahlen von Pedelecs
Anzahl der verkauften Pedelecs



Quelle: ZIV Präsentation 3.2018

Anlass der Fahrradnutzung
Für die Fahrt zur Arbeit



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 135; Angaben in Prozent

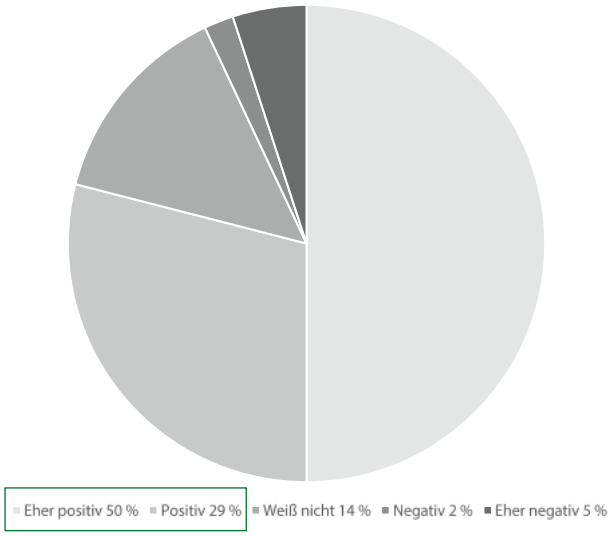
MIETRADSYSTEME

Mietradsysteme gehören zu den unübersehbaren Innovationen der Fahrradlandschaft, auch in Deutschland. Vor allem in den Städten finden sich immer mehr Anbieter, darunter Verkehrsbetriebe und die Deutsche Bahn.

Investoren aus Fernost glauben an gute Geschäftschancen und haben mancherorts eine regelrechte Fahrradschwemme entfacht. Einige Kommunen stöhnen bereits unter dem massiven Zustrom von Fahrrädern, die ja auch irgendwo abgestellt werden müssen, und um kaputte Billigräder, um die sich niemand kümmert (vgl. SZ.de vom 29. Oktober 2017).

79 Prozent der vom „Fahrrad-Monitor“ Befragten jedenfalls finden Mietradsysteme **insgesamt positiv.** 14 Prozent der Gesamtbevölkerung haben schon mal ein Mietrad benutzt.

Wie stehen Sie dem Mietradsystem insg. gegenüber?



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 88

Bigstock Nr. 215826535, Donyanedomam

Fahrrad und Bahn ergänzen sich hervorragend, deshalb bietet die Deutsche Bahn mit „Call a Bike“ Ausleihsysteme für Fahrräder an.

wsm®
QUALITÄT IN METALL

SAUBERE LOGISTIK

Im Internet bestellt und mit dem Fahrrad geliefert – auch im Wachstumsmarkt der KEP-Dienste zeigt das Fahrrad seine Flexibilität und sein Potenzial für die Lösung vor allem urbaner Mobilitätsprobleme. Auf der „letzten Meile" zum Einzelhandel oder zu den Endverbrauchern tragen Lastenfahrräder zunehmend zu einer sauberen Logistik bei.

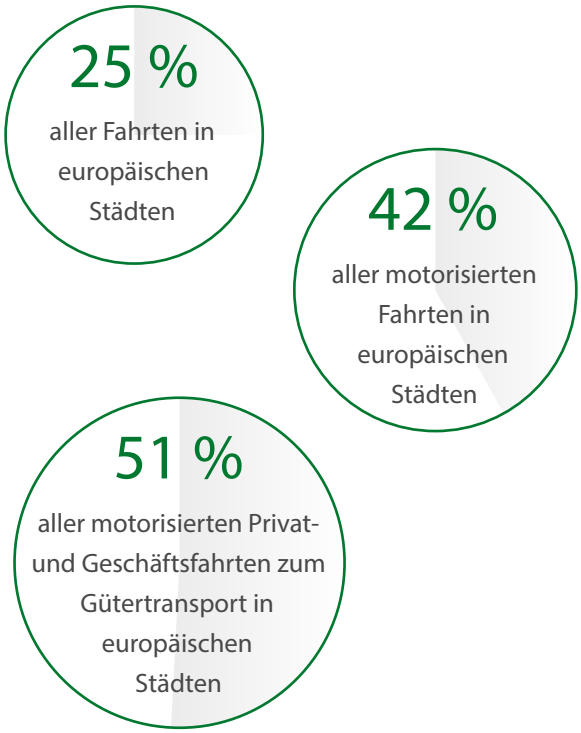
Fahrräder und besonders Pedelecs erledigen bei Strecken von bis zu 9,5 km den Lieferjob sogar schneller und zuverlässiger als Pkw oder Lkw. Günstiger in Anschaffung und Unterhalt sind beide.

Laut Deutscher Verkehrszeitung (DVZ) haben KEP-Dienste deutschlandweit 2016 rund 2,3 Milliarden Sendungen befördert. Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) zählt aktuell sogar bereits 2,94 Milliarden beförderter Sendungen. In zehn Jahren könnte sich die Zahl nochmals verdoppelt haben.

Das BMVI sieht voraus, dass je nach zugrunde gelegtem Szenario zwischen 8 und über 22 Prozent aller „Wirtschaftsverkehrsaktivitäten" auf Fahrräder verlagert werden könnten (Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr).[1]

Europäische Verkehrsexperten rechnen damit, dass 51 Prozent des städtischen Lieferverkehrs problemlos auf Lastenräder verteilt werden können.[2]

Verlagerungspotential des Gütertransports vom Auto (bzw. motorisierter Fahrten) aufs Fahrrad in europäischen Städten.



Quelle: Cyclelogistics 2014

1 WIV-RAD: Schlussbericht, Seite 51
2 „Cyclelogistics" 2011 – 2014

wsm®
QUALITÄT IN METALL

05. SCHNELL, SICHER UND KOMFORTABEL?

VERKEHRSWEGE

Dass sich Deutschland noch immer als „Autoland" versteht, macht sich auch in den amtlichen Statistiken bemerkbar: Zahlen über den Bestand oder die Entwicklung von Radwegen fehlen weitestgehend.

So wird auch die kommunale Radverkehrsinfrastruktur nicht bundesweit erfasst. Ca. 80 Prozent aller Radverkehrsanlagen betreffen (jedoch) Gemeindestraßen.[1]

In den Kommunen bleibt der subjektive Eindruck, dass für den Radverkehr geeignete Verkehrswege, auf denen ein schnelles und sicheres Vorankommen möglich ist, bislang eher die Ausnahme sind. 63 Prozent der Radfahrenden fordern denn auch von der Politik mehr Radwege, 55 Prozent eine stärkere Trennung von Fußgänger- und Radwegen.[2]

Foto: www.fahrer-berlin.de | pd-f

Außerhalb der Stadtgrenzen ergibt sich ein ernüchterndes Bild: „61 Prozent aller Bundesstraßen, 75 Prozent aller Landstraßen und 84 Prozent aller Kreisstraßen sind noch ohne jede Radverkehrsanlage."[3]

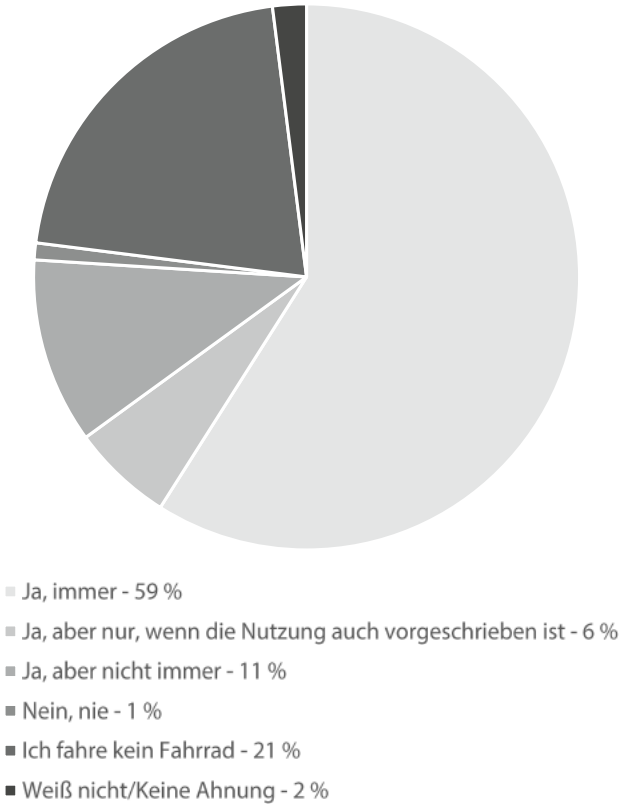
Um größere Städte miteinander zu verbinden, sind verschiedene Radschnellwege in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und im Ruhrgebiet in Planung.

Radschnellweg RS1: Offizieller Imagefilm unter:
https://share.wsm.group/izuvx

OHNE JEDE RADVERKEHRSANLAGE

84 % aller Kreisstraßen	✕	✓
75 % aller Landstraßen	✕	✓
61 % aller Bundesstraßen	✕	✓

Wenn Sie Fahrradfahren und es einen Radweg gibt – nutzen Sie diesen?



Quelle: Statista 2017; 5.983 Befragte ab 18 Jahre

1 Prof. Dr. Heiner Monheim 2017, Seite 42
2 Fahrradmonitor 2017, Seite 9
3 Prof. Dr. Heiner Monheim 2017, Seite 179

ABSTELLPLÄTZE

Bei einem anderen wichtigen Bestandteil einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, den Abstellplätzen, ergibt sich ein ähnliches Bild. Aufgrund der Vielzahl möglicher Abstellplätze und der verschiedenen Zuständigkeiten ist das Fehlen statistischer Zahlen hier allerdings verständlicher.

Hauptverantwortlich für die Schaffung von Fahrradabstellplätzen sind die Kommunen. Mit Stellplatzsatzungen können sie zur Verbesserung der Abstellsituation bei neu errichteten privaten Gebäuden und im öffentlichen Raum beitragen, Ordnungswidrigkeiten verfolgen oder Ausgleichszahlungen einfordern.

Vor allem in größeren Städten besteht erkennbar Handlungsbedarf. Laut dem aktuellen ADAC-Monitor „Mobil in der Stadt“ sind nur 29 Prozent der repräsentativ in 15 Städten Befragten mit dem Angebot an Fahrradstellplätzen bei öffentlichen Einrichtungen, Fußgängerzonen und Einkaufszentren „voll und ganz zufrieden“.[1]

Das deckt sich mit dem Umfrageergebnis aus dem „Fahrradmonitor“: 43 Prozent der befragten Radfahrer bemängeln die aktuelle Situation und wünschen sich mehr Abstellmöglichkeiten. Mehr als die Hälfte vermisst sichere Fahrradabstellanlagen.[2] Interessant ist hier die deutlich erkennbare Zunahme des Bedarfs zwischen 2013 und 2017.

§ 50 Stellplätze und Garagen: Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die Gemeinden können durch Satzung regeln, dass bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen und Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen. Sie können auch bestimmen, dass an Stelle der Stellplätze oder Garagen ein Geldbetrag an die Gemeinde zu zahlen ist, wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder aus städtebaulichen Gründen untersagt wurde.

Quelle: Gesetz- und Verordnungsblatt (GV. NRW.), Ausgabe 2016 Nr. 45 vom 28.12.2016

1 ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ 2017, Folienpool, Seite 5
2 Vgl. Fahrradmonitor 2017, Seite 143

wsm® QUALITÄT IN METALL

BIKE-AND-RIDE-ANLAGEN

Wer Fahrradnutzung und ÖPNV- oder Fernverkehrsangebote miteinander verbinden muss oder möchte, braucht dazu geeignete Abstellmöglichkeiten vor Ort. Und an denen fehlt es oft.

Was tun? Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) verweist auf die Kommunen:
„Dort sind Wege zu finden, wie sich Fahrrad und ÖPNV bestmöglich ergänzen, ihre Stärken ausspielen und einen Beitrag zur stadtverträglichen Mobilitätssicherung leisten."

Ähnlich argumentiert auch die im Regional- und Fernverkehr operierende Bahn AG. Die Deutsche Bahn fördert nach eigenen Angaben „die Fahrradnutzung und möchte gute Abstellplätze an Bahnhöfen vorhalten. So stellen wir beispielsweise Flächen zur Anbringung von Fahrradbügeln, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen zur Verfügung und sind mit Mietfahrrädern in diesem Markt aktiv."

Eine Untersuchung über das Fahrradparken am Bahnhof in Berlin im Winter 2016 an 33 Bahnhöfen an 27 Standorten (InnoZ) ergab:
„Viele Bahnhöfe können die Nachfrage zum Fahrradparken kaum bedienen." Und: „Die vorhandenen Abstellanlagen sind für hochwertige Räder und Sonderformate (z. B. Lastenräder) kaum geeignet."

Das nach niederländischem Vorbild 1995 in NRW aufgelegte Programm „100 Radstationen", in dem mittlere und kleine Radstationen aufgenommen wurden, fand großes internationales Interesse.

Zu viel Platz für Autos

In Berlin sind **58 Prozent** der Verkehrsfläche für Autos reserviert. **39 Prozent** zum Fahren. **19 Prozent** zum Parken. Die Berliner legen nur **33 Prozent** mit dem Auto zurück.

Kombinieren Sie auf dem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

27 % kombinieren ÖPNV und Rad ✓

73 % kombinieren nicht ✕

Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 48

wsm®
QUALITÄT IN METALL

MOBILITÄTSANGEBOTE

Deutschlands Verkehrsunternehmen entwickeln sich nach Einschätzung des VDV „weiter zum multimodalen Mobilitätsdienstleister". Multimodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Entscheidungen „über eine verkehrspolitische Gesamtstrategie" seien jedoch auf kommunaler Ebene zu treffen.

Und so lässt sich die aktuelle Situation vielerorts beschreiben: „Will man in den Pendlermetropolen wie München, Frankfurt, Hamburg oder Berlin sein „normales" Rad mitnehmen, steht zunächst ein Studium der Beförderungsbedingungen an. Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nämlich nicht. In Hamburg, Hannover und München ist die Radmitnahme zur Hauptpendlerzeit in der S-Bahn gar ganz verboten. Auch in U-Bahnen, Straßenbahnen oder Bussen deutschlandweit ist das Fahrrad oft nicht gerne gesehen." (Pressedienst Fahrrad).

Barrierefreie Multimodalität ist kein Thema für Exoten: Die überwiegende Mehrheit der Befragten empfindet die Mitnahme des Rades in Nahverkehrszügen als (sehr) wichtig (65 Prozent), gefolgt von S-Bahnen (57 Prozent) und Fernverkehrszügen (49 Prozent), so der Fahrrad-Monitor 2017, Seite 8.

Neben den begrenzten Mitnahmeangeboten wirken sich die höchst unterschiedlichen Tarifierungen hemmend aus.

– Prof. Dr. Heiner Monheim

Mit modernen Falträdern lassen sich die zahlreichen Barrieren besser überwinden. Sie gelten als Handgepäck und sind daher von Ausschlussregelungen nicht betroffen.

Ungenügende oder fehlende Mitnahmeangebote und eine unübersichtliche Tarifgestaltung hemmen die Intermodalität.

– Prof. Dr. Heiner Monheim

27 Prozent derjenigen, die mit dem Rad zur Arbeit/Fortbildung fahren, kombinieren es mit dem öffentlichen Nahverkehr; bei Personen in Ausbildung kombinieren 36 Prozent.

„Die Möglichkeit, ein Fahrrad mitzunehmen, finde ich (sehr) wichtig":

65 % der Radfahrenden in Nahverkehrszügen

57 % der Radfahrenden in S-Bahnen

49 % der Radfahrenden in Fernverkehrszügen

„Die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden empfindet die Mitnahme des Rades in Nahverkehrszügen als (sehr) wichtig (65 Prozent), gefolgt von S-Bahnen (57 Prozent) und Fernverkehrszügen (49 Prozent)."
Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 8

wsm®
QUALITÄT IN METALL

06. WAS SICH RADFAHRER WÜNSCHEN

VERBESSERUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Laut einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des ADFC wünscht sich die Hälfte aller Bundesbürger „eine andere Aufteilung des öffentlichen Raumes. 87 Prozent von ihnen wollen mehr Platz für Begegnungen, Rad- und Fußverkehr, 50 Prozent wollen diese Veränderung zulasten des Autoverkehrs."

Deutschlands Radfahrer wünschen sich aber auch mehr Radwege (63 Prozent), sichere Abstellanlagen (55 Prozent) und die Trennung des Radverkehrs von Fußwegen (55 Prozent).[1]

Die aktuelle Situation dürften Radfahrer nicht nur als unbequem, sondern auch als unsicher empfinden: Laut Fahrradmonitor fühlte sich 2017 nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Radfahrer im Straßenverkehr „sehr/meistens sicher", 4 Prozent „sehr sicher".[2]

Verbesserungspotenzial sehen die im Auftrag des BMVI Befragten auch bei der Fahrradfreundlichkeit der Politik. Nur 13 Prozent geben der Bundesregierung die Note eins oder zwei. 19 Prozent würden die Landesregierungen und 25 Prozent die Kommunen hinsichtlich ihrer Fahrradfreundlichkeit so bewerten.[3]

Foto: www.ortlieb.com | pd-f

„In welchen Bereichen könnte die Politik Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?" (Mehrfachnennung möglich)

63 % - Mehr Radwege bauen
55 % - Sichere Fahrradabstellanlagen
55 % - Trennung der Radfahrenden von den Fußwegen
50 % - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten
45 % - Belag der Radwege verbessern
44 % - Mehr Fahrradstraßen einrichten
43 % - Mehr Abstellanlagen
37 % - Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad und Autofahrern
33 % - Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen
32 % - Vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)
26 % - Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher gestalten
16 % - Imagekampagnen für mehr Radverkehr
04 % - Andere Bereiche

Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 67; Angaben in Prozent

1 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 67
2 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 145
3 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Seite 9

VERKEHRSWENDE

Was tun gegen innerstädtischen Verkehrskollaps, Klimawandel und Verödung der Innenstädte? Interessenvertretungen wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC), die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (AGFS), der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und auch umweltbewusste PolitikerInnen fordern eine Verkehrswende in Deutschland und erheblich mehr Mittel für den Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in Stadt und Land.

„Eine gute Fahrradinfrastruktur muss auch Einsteiger zum Radfahren einladen und für Familien mit Kindern, ältere oder unsichere Menschen gleichermaßen komfortabel nutzbar sein. Radverkehrsanlagen müssen außerdem dem wachsenden Bedarf und der zunehmenden Produktvielfalt durch Pedelecs, Lastenräder, Fahrradanhänger etc. angepasst werden“, fordert der VCD.

❝ Professionelle Fahrradwerbung kann dazu beitragen, dem Fahrrad einen höheren Stellenwert in Politik, Planung und Gesellschaft zu vermitteln.

– Prof. Dr. Heiner Monheim

Mehr Begeisterung für das Fahrrad

Um in den bislang weniger fahrradaffinen Gegenden eine neue Begeisterung für das Zweirad zu entfachen, die vorhandenen positiven Tendenzen zu stärken und insgesamt einen europäischen Spitzenplatz bei der Radverkehrsnutzung einzunehmen, fordert der VCD weitere Anstrengungen in der Fahrradpolitik:

- Quantitative Ziele für den Radverkehrsanteil: 15 Prozent bis 2016 und 20 Prozent bis zum Jahr 2020 in ganz Deutschland.
- Verdoppelung der Bundesmittel zur Radverkehrsförderung und Erhöhung der Mittel der sonstigen Gebietskörperschaften mit dem mittelfristigen Ziel, jährlich insgesamt 25 € pro Kopf in Deutschland für den Fahrradverkehr aufzuwenden.
- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Verkehrsplanung zur Schaffung eines dichten und umfassenden innerstädtischen und regionalen Radverkehrsnetzes (u. a. auch durch Radschnellwege).
- Stärkere Ausrichtung der Fahrradinfrastruktur nach unterschiedlichen Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, Ältere, Fahrradpendler, …).
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten (bspw. an Bahnhöfen) und in Wohnsiedlungen.
- Personelle Verstärkung der für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten auf allen Ebenen.
- Unterstützung fahrradfördernder Verbände, Initiativen, Netzwerke und Organisationen.
- Durchführung von Werbe- und Imagekampagnen.
- Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts mit Freigabe von Hauptverkehrsachsen für höhere Geschwindigkeiten.
- Bundesweit einheitliche Regelung zur kostenlosen/preisgünstigen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich des ICE.

VCD Verkehrsclub Deutschland

07. DAS FAHRRAD ALS VERKEHRSMITTEL

BEDEUTUNG

Beim Anblick moderner Städte erinnert wenig daran, dass das Fahrrad auch in unseren Breiten einmal das günstigste und dementsprechend populärste Massenverkehrsmittel war: „In der Blütezeit der Fahrradentwicklung zwischen 1880 und 1930 waren in Europa praktisch alle Länder Fahrradländer und alle Städte Fahrradstädte. Es gab kaum ein europäisches Land, wo der Radverkehrsanteil nicht mindestens 20 Prozent, oft eher 30 Prozent betrug. Und in den meisten Städten waren die Radverkehrsanteile noch höher“ (Prof. Dr. Heiner Monheim).

Mit ca. 1 Mrd. Fahrzeugen ist das Fahrrad weltweit immer noch das am meisten verbreitete Individualverkehrsmittel. Während in weiten Teilen Asiens und Indiens der Pkw auf dem Vormarsch ist, erfreut sich das Fahrrad nach Jahrzehnten der automobilen Dominanz auch in Europa erneut zunehmender Beliebtheit. Und das auch bei den Verkehrsplanern: Experten sehen in der verstärkten Fahrradnutzung im Alltag die Lösung vieler Verkehrs- und Umweltprobleme.

Schließlich sind Fahrräder kompakt, unfallarm, produzieren keine schädlichen Luft- und Schallemissionen, sind ressourcenarm zu produzieren, können autogerecht verödete Innenstädte neu beleben. Und ihre Nutzung ist so gesund, dass sich positive Effekte für die jeweiligen Gesundheitssysteme ergeben.

„Der Verkehrsträgervergleich zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr 138 g CO_2 pro Personenkilometer eingespart werden können.

– Umweltbundesamt

„Die volkswirtschaftlichen Gewinne, die aus den Gesundheitsvorteilen durch Rad fahren resultieren, sind immens, lassen sich aber schwer in Zahlen fassen.

– Umweltbundesamt

Foto: fairkehr / Rolf Zöllner

Foto: www.ortlieb.com | pd-f

wsm®
QUALITÄT IN METALL

MOBILITÄTSMIX

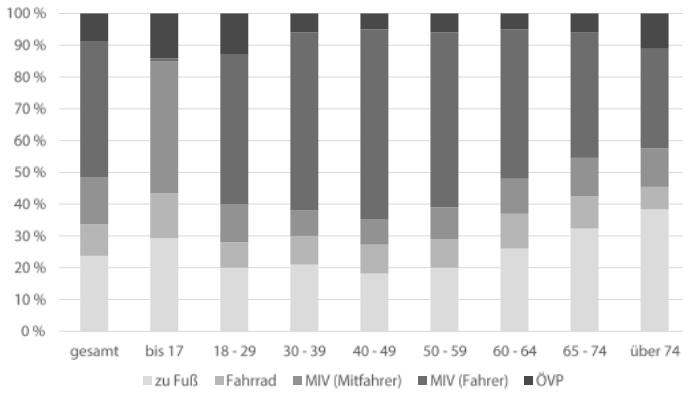
Laut der „offiziellen" bundesweiten Analyse über das Verkehrsaufkommen (Modal Split) betrug der Anteil des Fahrradverkehrs in Deutschland 2008 lediglich 10 Prozent und lag damit immer noch um 1 Prozent über dem Anteil des öffentlichen Personenverkehrs.[1]

Der Modal Split verändert sich laut MID „nur geringfügig zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads". Allerdings steigt das tägliche Verkehrsaufkommen ebenfalls „nur moderat, wobei die Zahlen des motorisierten Individualverkehrs stabil bleiben und Fahrrad und öffentlicher Verkehr zulegen".

Vor allem die junge Bevölkerung, insbesondere im urbanen Raum, verlässt sich „noch mehr als früher auf den öffentlichen Verkehr oder das eigene Fahrrad. Dies geht mit erstmalig sinkenden Führerscheinquoten in dieser Gruppe einher".[2]

Der aktuelle Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung erwartet bis 2020 eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 5 Prozentpunkte auf dann insgesamt 15 Prozent.

Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Altersgruppen

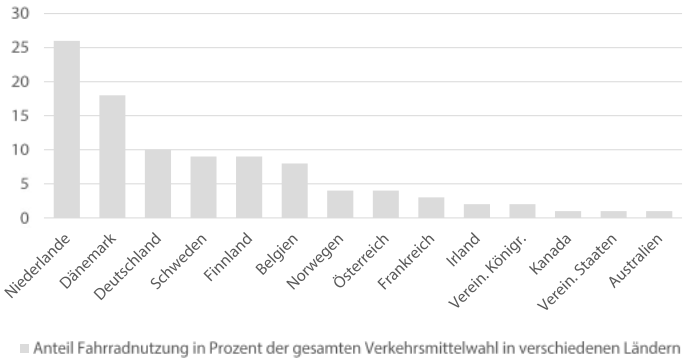


Quelle: infas, DLR; Angaben in Prozent

In der Stadt wird das Fahrrad häufiger als Verkehrsmittel genutzt als auf dem Land (35 Prozent Stadt vs. 27 Prozent Land). Auch auf dem Weg zur Arbeit wird es im urbanen Raum häufiger eingesetzt (35 Prozent Stadt vs. 17 Prozent Land). Hinsichtlich der Nutzung in der Freizeit finden sich kaum Unterschiede.

Fußwege und Fahrrad werden immer mehr das neue „Nahverkehrsmittel" für Strecken bis zu fünf Kilometern. Für das Fahrrad gilt dies insbesondere in den verdichteten und ländlichen Kreisen.

Die Kombination von Pkw und Fahrrad mit dem öffentlichen Verkehr wächst ganz allmählich, ist aber noch auf niedrigem Niveau. In den benachbarten Niederlanden liegt der Modalsplitanteil aktuell etwa anderthalbmal so hoch wie in Deutschland.



Quelle: Buehler and Pucher; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Es gibt ausgesprochene Fahrradregionen und -städte z. B. Münsterland, Niederrhein, Oldenburg, Freiburg, Offenburg, Karlsruhe, Leipzig – und eine leider noch viel zu große Fahrraddiaspora mit minimalen Radverkehrsanteilen, vor allem die typischen Industriereviere wie Saarland, Ruhrgebiet, Stuttgart.

– Prof. Dr. Heiner Monheim

1 MID 2008, Kurzbericht Abb. 10
2 MID 2008

wsm®
QUALITÄT IN METALL

08. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

DEUTSCHLAND AUF DEM SATTEL – ES BEWEGT SICH WAS

Technische Innovationen haben das historische Massenverkehrsmittel jung gehalten und machen es für neue Zielgruppen immer attraktiver, vom Freizeitradler über den Berufspendler, Eltern, die mit ihren Kindern mobil sein wollen, oder für Gewerbetreibende.

Für die Verkehrswende muss das Rad nicht neu erfunden werden: Mit dem Fahrrad steht bereits ein probates und alltagstaugliches Fortbewegungsmittel bereit, das gleichermaßen umweltschonend ist und seinen regelmäßigen Nutzer fit hält. In den Städten erkennen dies immer mehr vor allem junge Menschen, die Staus, Parkplatzsuche und die hohen Kosten eines eigenen Autos leid sind und vielleicht auch einen persönlichen Umweltschutzbeitrag leisten möchten.

Noch wirken Infrastrukturmängel hemmend: Ausreichende und komfortable Abstellmöglichkeiten, sichere Radwege und ein barrierefreier Zugang zu ÖPNV und Bahn fehlen noch vielerorts.

Nach jahrzehntelanger Bevorzugung der automobilen Mobilität erkennt auch die Politik das große Potenzial, das im Fahrrad steckt und durch verkehrspolitische Maßnahmen und ausreichende Investitionen leicht gehoben werden kann. Umso erstaunlicher ist es, dass der aktuelle Nationale Radverkehrsplan bis 2020 nur einen Radverkehrsanteil von 15 Prozent erwartet. Ähnlich zurückhaltend ist die Verkehrsprognose des BMVI.

In der Elektromobilität fährt das Fahrrad dem Automobil heute schon voraus. Pedelecs und E-Bikes sorgen für neuen Schwung und bringen Leute auf den Sattel, denen das alltägliche Radfahren zu unbequem und anstrengend war. Diese moderne Form individueller (Elektro)Mobilität wird für immer mehr Menschen ein „selbstverständlicher Teil der Alltagsmobilität“ (Prof. Dr. Heiner Monheim). Eine Entwicklung, von der wir alle profitieren.

Personenverkehr	2010	2030
Verkehrsaufkommen (Personenwege einschl. der nicht motorisierten Wege)	101,8 Mrd. Wege	103,0 Mrd. Wege (+ 1,2 Mrd./1,2 %)
	Motorisierter Verkehr +3,8 % Fahrradverkehr + 4,6 % Fußverkehr -7,8 %	

Quelle: Verkehrs(verflechtungs)prognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 im Auftrag des BMVI

Gute Nachricht für Gewerbetreibende:

Seit Anfang März unterstützt der Staat den Neukauf von Schwerlasträdern mit 30 Prozent der Anschaffungskosten, maximal bis zu 2.500 Euro. Gefördert werden Modelle mit E-Antrieb, einer Zuladungskapazität von 150 Kilogramm und einem Kubikmeter Ladevolumen sowie elektrifizierte Lastenanhänger oder Fahrradgespanne. Die Förderung gilt rückwirkend auch für Lastenfahrräder, die seit dem 29. November 2017 gekauft wurden. Einige Städte haben eigene Förderprogramme, die sich auch an Privatpersonen richten. München unterstützt beispielsweise den Kauf eines privat genutzten Lastenrades mit bis zu 1.000 Euro. Auch andere Städte wollen hier Anreize schaffen. Nachfragen lohnt sich!

Quelle: Spiegel online vom 08.03.2018

wsm®
QUALITÄT IN METALL

ENTDECKEN SIE WSM

Mobile Raumsysteme
Überdachungssysteme
Fahrradparksysteme
Informationssysteme

2100 Produkte

eine Gemeinsamkeit

Qualität in Metall

Faszination Metallbau

Seit 1958 steht WSM für Kompetenz und Zuverlässigkeit im Metallsystembau. Zertifizierte und besonders langlebige Produkte sowie zeitloses Design zeichnen WSM als Hersteller von mobilen Raumsystemen, Überdachungssystemen, Fahrradparksystemen sowie Informations- und Displaysystemen aus. Zu unseren Kunden zählen Industrie, Handel, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Projektentwickler.

Die zukunftsorientierte Produktion und die umfassenden Serviceleistungen mit ganzheitlicher Planung, moderner Konstruktion, schneller Logistik und fachmännischer Montage vor Ort unterstreichen unser Qualitätsbewusstsein eindrucksvoll.

Das Ergebnis: komplett durchdachte Lösungen mit einem ganz besonderen Anspruch – Qualität in Metall. WSM beschäftigt rund 250 engagierte Mitarbeiter an den Standorten Waldbröl (Deutschland), Salzburg (Österreich) und dem zweiten Produktionsstandort in Březnice (Tschechien).

WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH
Industriestraße 20 · 51545 Waldbröl
Telefon: +49 2291 86 0
info.de@wsm.eu

WSM – Austria GmbH
Salzburger Strasse 515 · 5084 Grossgmain
Telefon: +43 6247 202420
info.at@wsm.eu

International
Telefon: +49 2291 86 266
Telefon: +44 20 3540 6200
info.en@wsm.eu

WSM-161019/150-01

www.wsm.eu