Deutschland auf dem Sattel

FAKTEN UND ENTWICKLUNGEN IM RADVERKEHR

wsm®
QUALITÄT IN METALL

Vorwort 3

01. DER DEUTSCHE FAHRRADMARKT

Aktueller Bestand 4
Umsätze 5
Import 6

02. WIRTSCHAFTSFAKTOR FAHRRAD

Umsatz und Beschäftigung 7

03. SO WERDEN FAHRRÄDER GENUTZT

Zahlen und Fakten 8
Allgemein 8
Privat 9
Beruflich 9
WSM Spezial: Infrastruktur für die Radlogistik 10
Gewerbliche Nutzung 10

04. RADTOURISMUS

Präferenzen 11
Ziele 11
Ausblick 11

05. INNOVATIONEN

Vielfalt auf zwei Rädern 12

06. VERKEHRSWENDE

Umweltfreundlich 13
Umorientierung gefordert 13
Mehrheit für Veränderung? 14
Stagnierender Modal Split 15
Gestaltungsmöglichkeiten 16
Fahrradklima verschlechtert 16
Mit dem Fahrrad zur Schule 17

07. BÜRGER MACHEN DRUCK

Volksentscheide 18
Notstandsmeldungen 18

08. BLICK ÜBER DIE GRENZEN

Mit dem Auto zum Bäcker? 19
Bescheidenes Ziel 19

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

Konzept und Redaktion:
Matthias Oberländer

Verantwortlich für den Herausgeber
Florian Linke, Damian Himmel

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 nunmehr zweiten E-Book „Deutschland auf dem Sattel“ 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

01. DER DEUTSCHE FAHRRADMARKT

AKTUELLER BESTAND

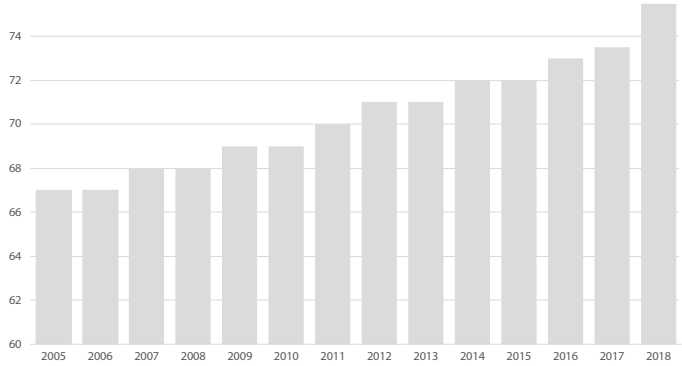
Auch im Auto-Land Deutschland gibt weitaus mehr Fahrräder als Pkw. Und das bereits seit einigen Jahren. Wurden 2005 hierzulande noch 67 Mio. Fahrräder gezählt, waren es 2018 laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) bereits 75,5 Mio. Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) herausgegebene Mobilitätsbericht für Deutschland (MiD) zählte 2017 sogar 77 Mio. Fahrräder.[1]

Elektrifizierte Fahrräder liegen im Trend: Der Anteil von E-Bikes am Gesamtmarkt ist nach ZIV-Angaben im Jahr 2018 auf 23,5 Prozent angestiegen. Somit besitzt fast jedes vierte verkaufte Fahrrad inzwischen einen Elektromotor.

Besonders beliebt sind E-Bikes und Pedelecs laut MiD auf dem Land und bei Senioren. Elektrische Hilfsantriebe beflügeln aber nicht nur sie. Sie beschleunigen auch die Verbreitung von Lasten- und Transportfahrrädern.

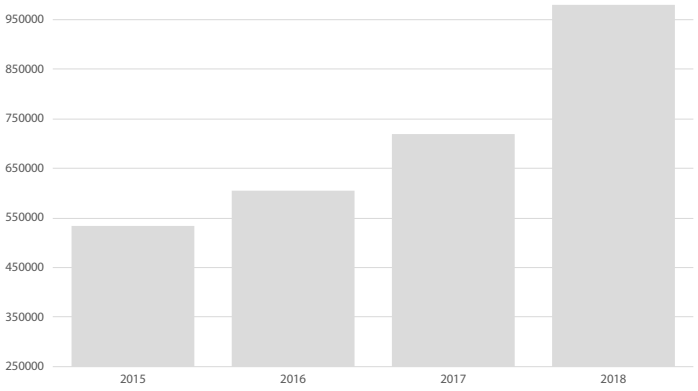
Foto: www.brose-ebike.com | pd-f

Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland von 2005 bis 2018



Quelle: Statista, Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2018 (in Mio. Stück), nach Angaben des ZIV

Absatz von E-Bikes von 2015-2018



Quelle: ZIV Wirtschaftspressekonferenz am 21. März 2019 in Berlin
Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2018, S.16
Menge in Stück

1 Infas, DLR, IVT und infas 360 (2017):
Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) Ergebnisbericht, S. 3

UMSÄTZE

2018 war ein wirtschaftlich starkes Jahr für die deutschen Hersteller von Fahrrädern, E-Bikes, Komponenten und Zubehör.

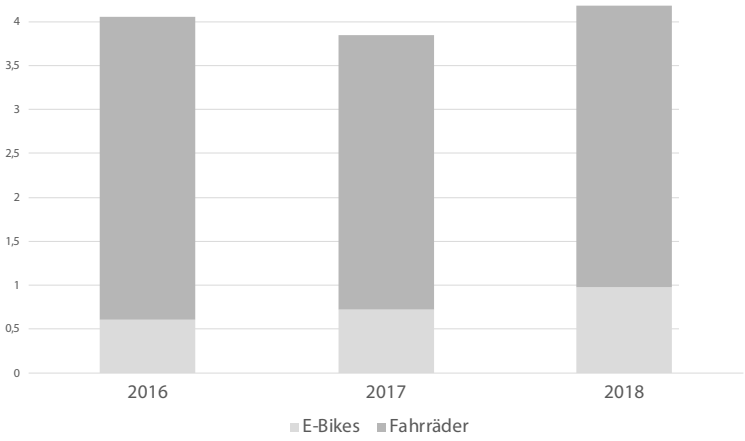
Der Absatz an Fahrrädern und E-Bikes lag mit 4,18 Mio. Stück 8,6 Prozent über dem Vorjahr und überschritt damit erneut die 4-Millionen-Schwelle. 980.000 der verkauften Fahrräder verfügten über einen Elektroantrieb.

Insgesamt konnte der Einzelhandel mit Fahrrädern, -teilen und -zubehör eine Umsatzsteigerung von real 11,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Der Fahrradumsatz allein stieg um zwei Prozent. Nach wie vor ist Deutschland der größte Markt für Fahrräder in Europa.[1]

Fahrräder werden immer wertvoller: Der durchschnittliche Verkaufspreis eines Fahrrades (inkl. E-Bikes, Pedelecs) lag 2018 nach ZIV-Angaben bei 756 Euro. Insgesamt belief sich der Umsatz mit Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs 2018 auf 3,16 Mrd. Euro, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von rund 16,3 Prozent.[2]

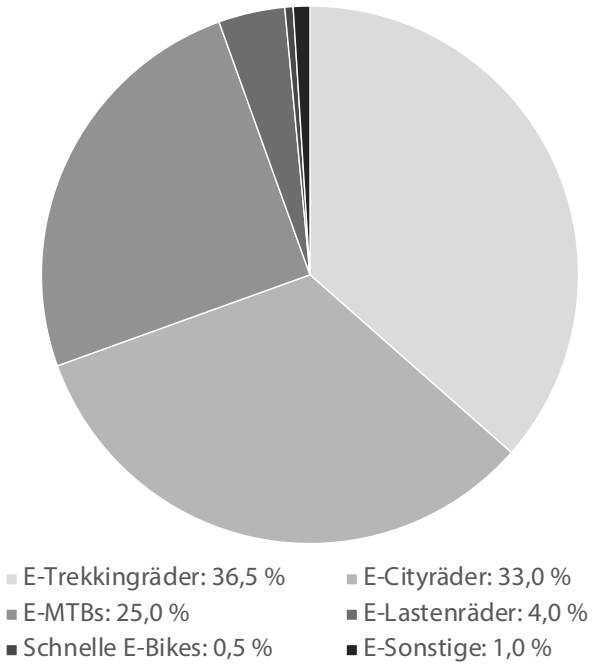
Lasten- und Transportfahrräder sind weiter im Kommen. Mit einem Anteil von vier Prozent bei den E-Bike-Verkäufen wurde 2018 eine Stückzahl von fast 40.000 erreicht.[3]

Entwicklung des Umsatzes durch E-Bikes und Fahrradverkäufe in Deutschland von 2016 bis 2018



Quelle: ZIV Wirtschaftspressekonferenz am 21. März 2019 in Berlin
Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2018, S. 6
Zahlen in Mio.

Verkaufte E-Bikes: Anteile der Modellgruppen



Quelle: ZIV Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2018., S. 18

1 Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 129 vom 3. April 2019
2 ZIV Wirtschaftspressekonferenz am 21. März 2019 in Berlin
Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2018, S. 6
3 ZIV Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2018, S. 23

IMPORT

Rund ein Drittel aller nach Deutschland importierten Fahrräder stammten auch im vergangenen Jahr erneut aus Asien (23 Prozent allein aus Kambodscha).
Den höchsten Importanteil eines europäischen Landes hielt Polen mit 13 Prozent.

2018 wurden 880 000 Elektrofahrräder im Gesamtwert von 789,6 Millionen Euro nach Deutschland importiert – 32,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Fast ein Viertel davon stammte aus Ungarn. Weitere wichtige Lieferländer waren Vietnam mit einem Anteil von 17,2 Prozent und die Niederlande mit 10,2 Prozent.[1]

EXPORT

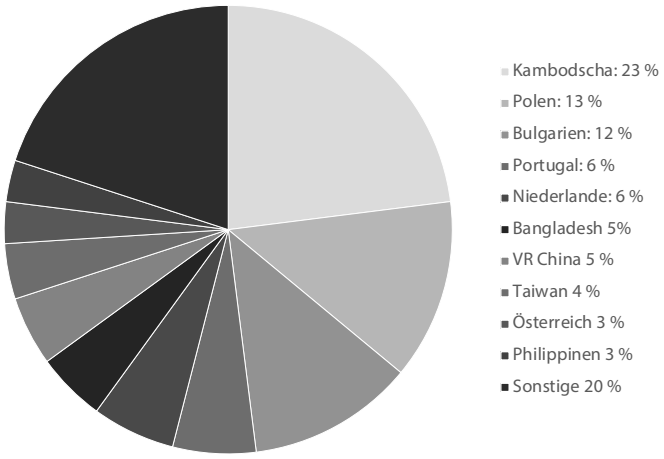
Die Hauptabnehmer deutscher Fahrräder befanden sich auch 2018 erneut in Europa. Vor allem in den Niederlanden und in Österreich sind sie gefragt: 27 bzw. 12 Prozent aller deutschen Fahrradexporte gingen 2018 dorthin. Nach einem deutlichen Rückgang der Exporte nach dem Rekordjahr 2016, stiegen die Exportzahlen 2018 wieder.

Der Export von Fahrrädern und E-Bikes kombiniert konnte 2018 um 8,8 Prozent auf 1,27 Mio. Stück gesteigert werden.[2]

Foto: www.pd-f.de / Messe Friedrichshafen / Eurobike

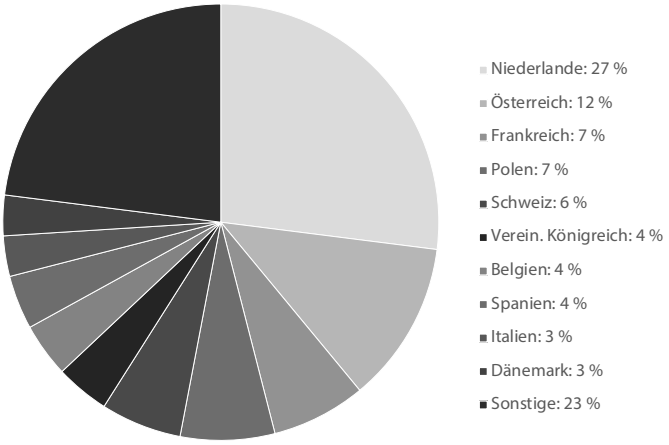
1 Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 129 vom 3. April 2019
2 ZIV, Pressemitteilung vom 31. März 2019

Anteile der Fahrrad-Importe nach Deutschland 2018



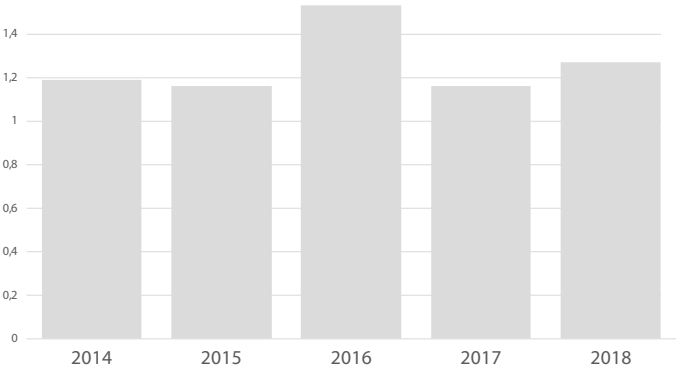
Quelle: Statistisches Bundesamt

Anteile der Fahrrad-Exporte aus Deutschland 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt

Fahrrad-Exporte aus Deutschland



Quelle: https://www.vivavelo.org/brancheninfo/wirtschaftsdaten/bestand-produktion

02. WIRTSCHAFTSFAKTOR FAHRRAD

UMSATZ UND BESCHÄFTIGUNG

Für 2018 berechnet der ZIV für die deutsche Fahrrad-, E-Bike, Komponenten- und Zubehörindustrie einen Gesamtumsatz von ca. 6 Mrd. Euro.[1]

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.[2] Neuere Zahlen liegen leider nicht vor.

Auch die Zahl der tatsächlich mit dem Fahrrad verbundenen Arbeitsplätze lässt sich schlecht ermitteln – mit rund 280.000 gibt der ZIV eine beeindruckende Größenordnung an. Der Branchenverband meldet rund 5.200 Verkaufsstellen für Fahrräder, darunter 2.800 eingetragene Handwerksbetriebe.

Mit dem Fahrrad direkt oder indirekt verbundene Arbeitsplätze finden sich in der Industrie (Fahrräder, Fahrradteile und Zubehör, einschließlich Zulieferer von Rohstoffen, Maschinen und Werkzeugen), dem Groß- und Einzelhandel, Service-Stationen, Importeure. Hinzu kommen Sachverständige und Prüfinstitute, Aus- und Fortbildungsinstitute, Fach- und Verbrauchermedien, Anbieter von Logistik, Stadtmobiliar (Fahrrad-Abstellanlagen), Radverkehrsinfrastruktur (Planung, Umsetzung und Unterhaltung) sowie die Bereiche Leasing, Verleih, Fahrradtourismus.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) geht aufgrund wissenschaftlicher Studien davon aus, dass eine zehnprozentige Veränderung des Modal Splits in Deutschland zugunsten des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zu 4,2 Prozent mehr Beschäftigung in „sauberen" Verkehrssektoren führen würde.[3]

6 Mrd.

Euro Gesamtvolumen der dt. Fahrradwirtschaft (2018).

ca. 280.000

mit dem Fahrrad verbundene Arbeitsplätze.

Foto: www.pd-f.de / Kay Tkatzik

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

1 ZIV, Pressemitteilung vom 31. März 2019
2 Quelle: VSF, IBH 2011, DTV, Trendscope 2011
3 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/5doc3

03. 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.[1]

An der durchschnittlichen Verkehrsleistung, d. h. den insgesamt zurückgelegten Strecken ist das Fahrrad mit 1,5 Prozent je Person bzw. 3 Prozent je Tag beteiligt.[2]

ALLGEMEIN

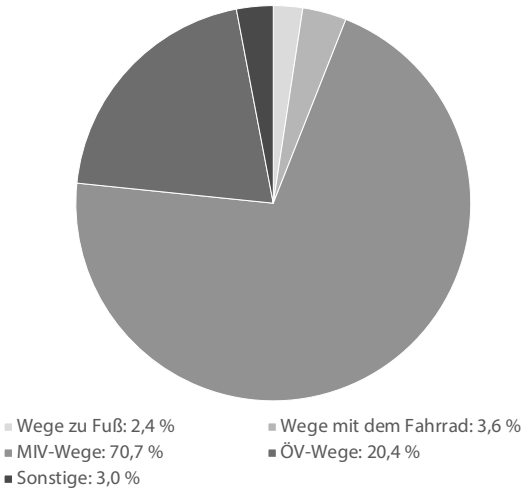
Nach Berechnungen des BMVI hat die Fahrradnutzung seit 1976 deutlich zugenommen.[3] Wie nachhaltig dieser Trend ist, wird sich zeigen müssen. In der Stadt wird das Fahrrad häufiger als Verkehrsmittel genutzt als auf dem Land (35 Prozent Stadt vs. 27 Prozent Land).[4]

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 deutlich 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).“*[5]

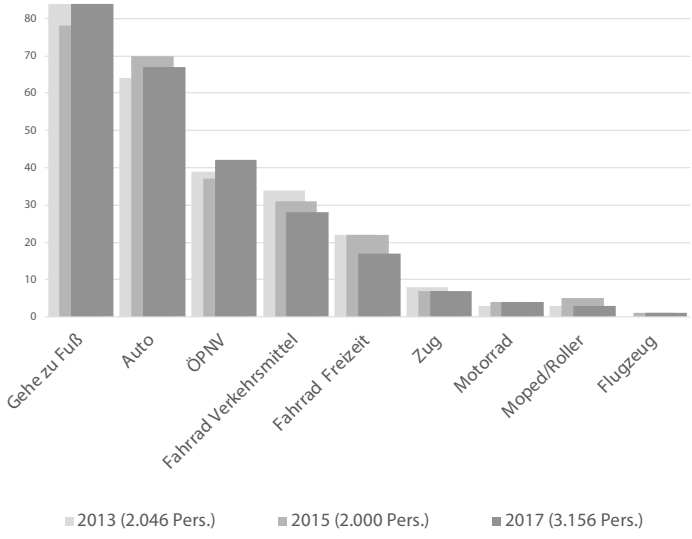
35 % **der Befragten nutzen das Fahrrad häufig als Verkehrsmittel in der Stadt**

Verkehrsaufkommen nach Wegezwecken (2017)



Quelle: MOP, S. 42

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, S. 132
Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln, Angaben in Prozent

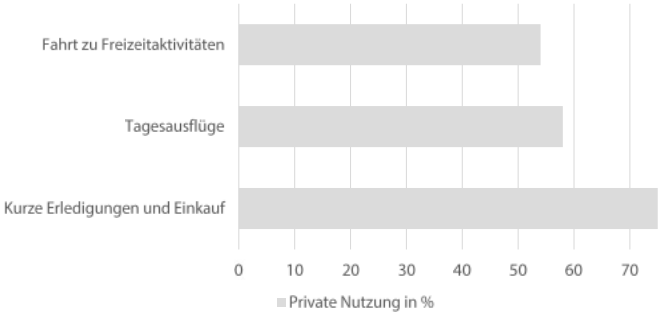
1 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017
2 Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2017/2018: Alltagsmobilität und Fahrleistung, S. 40
3 Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen 2016/17, S. 222
4 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, S. 13
5 Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 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.[1]

Anlässe der privaten Fahrradnutzung



Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 8

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.

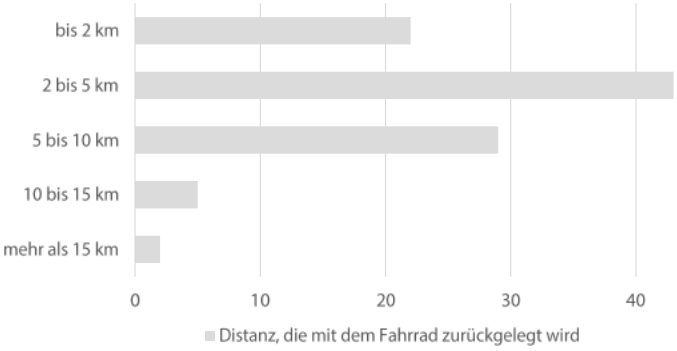
Mit Radschnellwegen und besonders mit Pedelecs oder E-Bikes ist das eine machbare Strecke. Bislang legen die Berufspendler auf dem Sattel überwiegend Wege zwischen zwei und fünf Kilometern zurück (einfach).

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.[2]

27 Prozent der Befragten kombinieren das Fahrrad für die Fahrt zum Arbeitsplatz oder zu einer Fortbildungsstätte mit dem ÖPNV. [3]

32 Prozent der Befragten fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zu einer Fortbildungsstätte.
Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 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, S. 48

1 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 8
2 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 52
3 Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, S. 48

GEWERBLICHE NUTZUNG

Fahrräder lassen sich zur gewerblichen Beförderung von Personen benutzen oder zum umweltfreundlichen Transport immer größerer Lasten. Handwerker und vor allem Transport-, Express- und Kurierdienste – die KEP-Branche – setzen Fahr- und Lastenräder immer häufiger für kurze, meist innerstädtische Fahrten zur Bedienung und Belieferung ihrer Kunden ein. Genaue Zahlen zur gewerblichen Fahrradnutzung in Deutschland existieren bislang nicht.

Verkehrsinfarkt, Dieselfahrverbote und die beschlossene Reform der Straßenverkehrsordnung, die für das Parken auf Radwegen höhere Bußgelder und eventuell sogar Punkte im Flensburger Fahreignungsregister vorsieht, können Unternehmen immer häufiger zum Umstieg aufs Fahrrad bewegen. Cargobikes lassen sich in München, Darmstadt, Bielefeld oder Berlin bereits ausleihen. Kaufzuschüsse gibt es vom Bund sowie von einzelnen Ländern und Kommunen.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat das Potenzial von Lastenrädern für den Wirtschaftsverkehr untersucht. Die Erfahrungen von rund 400 der über 700 teilnehmenden Betrieben haben die Wissenschaftler bereits ausgewertet: Bei Strecken bis zu drei Kilometern sind Cargobikes genauso flott unterwegs wie PKW oder Transporter, bei Wegen von bis zu 20 Kilometern Länge sind Radfahrer nur unwesentlich langsamer. Staus und verkehrsberuhigte Zonen wirken sich in 40 Prozent aller Fälle zugunsten der Radfahrer aus.

Das DLR schätzt, dass rund 42 Prozent der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten Aufträge und 19 Prozent der daraus resultierenden Fahrleistung mit Elektro-Lastenrädern realisiert werden können.

42 % der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten Aufträge und 19 Prozent der daraus resultierenden Fahrleistung können mit Elektro-Lastenrädern zurückgelegt werden (Schätzung des DLR).

WSM SPEZIAL: INFRASTRUKTUR FÜR DIE RADLOGISTIK

Zur Bedienung der „letzten Meile“ auf dem Weg zu ihren Kunden setzen Kurier-Express-Paketdienste (KEP) verstärkt auf Fahrräder, die schnell, zuverlässig und vor allem umweltfreundlich Sendungen zu den Privathaushalten oder zu Einzelhandelsgeschäften bringen. Als Spezialist für Park- und Überdachungssysteme stellt die Walter Solbach Metallbau GmbH jetzt ein komplettes Mikrodepot für KEP-Unternehmen vor.

Die Logistic-Station von WSM ist für den Einsatz in Innenstädten oder größeren Siedlungen gedacht und dient als flexibler Umschlagplatz für die zunehmende Zahl auszuliefernder Päckchen und Pakete. In vielen Städten wird dies bereits erfolgreich praktiziert. KEP- Dienstleister beliefern die Logistic-Station per Lkw und lagern ihre Sendungen dort in einem geschützten Raummodul bis zur Auslieferung per Fahrrad bzw. Cargobike.

Fahrräder und Cargobikes stehen in einer gesicherten Abstellanlage, wo ihre Batterien an Ort und Stelle auch geladen werden können.

Das integrierte Raum- und Überdachungssystem bietet den Auslieferungsfahrerinnen und -fahrern eine Umkleidemöglichkeit, Sanitärräume und einen Raum für Pausen. Mikrodepots, wie die Logistic-Station rechnen sich überall dort, wo eine aus-

04. RADTOURISMUS

PRÄFERENZEN

Seit Jahren boomt der Radtourismus in Deutschland: Laut der „Travelbike-Radreiseanalyse 2019" des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) waren 2014 noch 4,0 Mio. Radreisende unterwegs. 2018 waren es bereits 5,5 Mio. Unverändert ist Deutschland als Ziel der absolute Liebling: „70 Prozent der für 2019 geplanten Radurlaube sollen im Inland stattfinden", so der ADFC.

Auch 2018 hat sich der Trend zum Elektrofahrrad fortgesetzt. Rund ein Viertel der Radurlaubenden fährt bereits mit E-Bikes, 2017 waren es erst 18 Prozent. Insgesamt stellt der Deutsche Tourismusverband e. V. (DTV) fest: „Der Fahrradtourismus in Deutschland ist ein dynamisches Urlaubssegment. Es gibt kaum eine Reiseregion in Deutschland, die nicht vom Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus profitiert."[1]

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 hat das BMVI seine Unterstützung für den Ausbau eines (auch) touristisch nutzbaren Radnetzes zugesagt. Das vorhandene Radnetz soll im Rahmen dieses Projekts digitalisiert werden. Eine gute Idee: nach gemeinsamer Auffassung des ADFC und des DTV ist das deutsche Radnetz mangels Daten derzeit „nicht routingfähig."[2]

ZIELE

Erstmals konnte der Weser-Radweg den Langzeit-Favoriten Elbe-Radweg als beliebtester deutscher Radfernweg ablösen. Auf Platz zwei und drei im Ranking der beliebtesten Radfernwege folgen der Elberadweg und der Ruhrtal-Radweg.

Neu im ADFC-Ranking der beliebten Radregionen aufgeführt sind das Weserbergland auf Rang drei, das Elbtal (Rang sieben) und die Eifel auf dem vorletzten neunten Rang.

AUSBLICK

Vieles spricht dafür, dass der inländische Fahrradtourismus in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Fernreisen, insbesondere mit dem Flugzeug, werden zunehmend öffentlich für ihre klimaschädlichen Auswirkungen kritisiert und möglicherweise auch teurer werden.

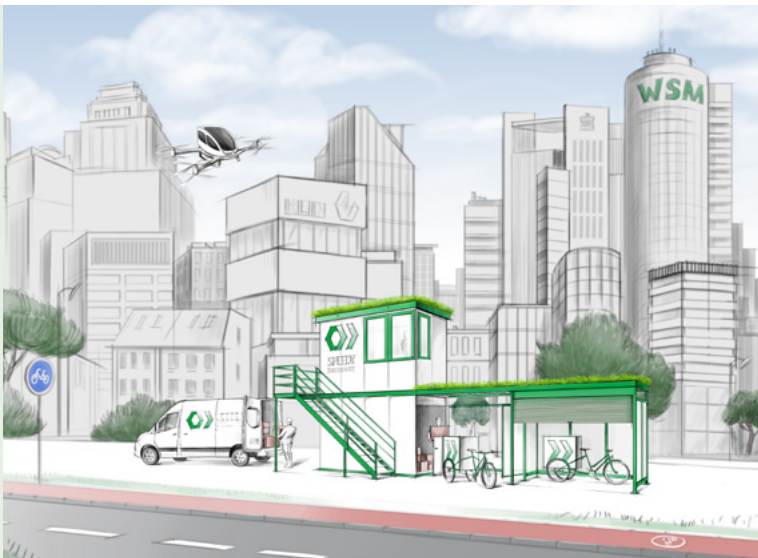
E-Bikes und Pedelecs machen das Radreisen – besonders auch für Senioren – zudem immer komfortabler und nehmen auch bergigem Terrain den Schrecken.

1 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/-ip61
2 Gemeinsame Stellungnahme vom 13.12.2018

reichend hohe Siedlungs- und Auftragsdichte im Einzugsgebiet vorhanden ist, also in Stadtteilen und anderen kompakten Siedlungsgebieten oder hochfrequentierten Innenstadtlagen.

Genau dort, wo die herkömmliche Auslieferung per Lkw durch widrige Verkehrsverhältnisse und verschärfte Umweltauflagen auf wachsende Schwierigkeiten trifft.

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.wsm.eu/logisticstation



05. INNOVATIONEN

VIELFALT AUF ZWEI RÄDERN

So gut und so vielseitig waren Fahrräder noch nie: sämtliche ihrer Komponenten sind in den vergangenen Jahren teilweise erheblich verbessert worden. Wer es sich leisten kann oder will, bekommt für jeden Einsatzzweck optimierte Fahrräder.

Als Erstausstattung oder nachrüstbares Zubehör stehen hydraulische Scheibenbremsen, LED-Beleuchtung, raffinierte Schaltungen sogar mit Funkbetrieb und vieles andere mehr zur Verfügung. E-Bikes und Pedelecs werden immer besser und sind in immer mehr Varianten auf dem Markt. Navigiert wird zunehmend per GPS.

Nicht weniger innovativ zeigen sich die Anbieter von fahrradtauglicher Bekleidung oder von Transporthilfen für Urlaub und Alltag. Anhänger, Transport- und Lastenräder ersetzen in vielen Fällen den PKW und werden zunehmend auch gewerblich genutzt.

Die wohl auffälligste Innovation vor allem in den Städten dürften jedoch die seit Juni 2019 offiziell zugelassenen Elektrotretroller oder E-Scooter sein. Inwieweit die neuen Elektrokleinstfahrzeuge innerstädtische Fahrradfahrten ersetzen werden, muss sich noch zeigen.

Wer stets aktuell über alle Neuerungen der Fahrradbranche informiert sein möchte und nach nützlichen Informationen rund um das Thema Fahrrad sucht, wird beim pressedienst-fahrrad.de sicher fündig.
www.pressedienst-fahrrad.de

Foto: www.ortlieb.com | pd-f

06. VERKEHRSWENDE

UMWELTFREUNDLICH

Das Fahrrad ist unverzichtbarer Bestandteil einer Verkehrswende in Deutschland, ohne die, nach Expertenmeinung, die nationalen Klimaziele nicht erreicht werden können. Vor allem in den Städten, in denen aktuell bereits über 70 Prozent der Menschen leben, kann es die Emissionen von klima- und gesundheitsschädlichen Gasen und Feinstäuben senken und darüber hinaus auch einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und selbst zur individuellen Mobilität leisten.

UMORIENTIERUNG GEFORDERT

Davon sind neben Verkehrsexperten auch die Kommunen überzeugt. Der Deutsche Städtetag (DST) beklagt: „Die Städte ersticken teilweise im Verkehr", und fordert eine „grundlegende Umorientierung im Verkehr der Städte".[1] In seiner Dortmunder Erklärung vom Juni 2019 wird der kommunale Spitzenverband konkreter: „Die Fußgänger-, Fahrrad- und ÖPNV-Mobilität muss um- und ausgebaut und in Teilen saniert und ertüchtigt werden." Vom Bund von den Ländern sei eine Innovationsoffensive mit zusätzlichen Mitteln von 20 Milliarden Euro verteilt auf zehn Jahre notwendig, um die Verkehrswende anzuschieben.[2]

> *Damit eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität angeschoben werden kann, ist eine Investitionsoffensive von Bund und Ländern mit zusätzlichen Mitteln von 20 Milliarden Euro verteilt auf zehn Jahre notwendig.*
>
> – Dortmunder Erklärung des DST 2019

ARBEITSWEGE UND LIEFERVERKEHR

Der DST weist darauf hin, dass die Zahl der Berufspendler ständig steige, ebenso die Weglänge, die diese zurückzulegen hätten – dennoch sei fast die Hälfte der Arbeitswege kürzer als zehn Kilometer. Fast die Hälfte der zurückgelegten Wege in Städten betrage weniger als drei Kilometer. 40 Prozent dieser Wege würden dennoch mit dem Auto zurückgelegt.[3]

Diese Wege könnten durchaus zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit E-Scootern getätigt werden. Lastenfahrräder können darüber hinaus auch den zunehmenden innerstädtischen Lieferverkehr umweltfreundlicher gestalten.

Laut MID-Bericht liegen rund 50 Prozent der Pkw-Fahrten unter fünf km / 25 Prozent unter zwei km.

Foto: www.abus.de | pd-f

1 tagesschau.de Stand: 22.06.2018 11:03 Uhr
2 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/voryw

3 Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Köln Juni 2018

MEHRHEIT FÜR VERÄNDERUNG?

Laut einer repräsentativen Studie des WZB und des RWI-Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung befürwortet eine Mehrheit der knapp 7.000 befragten Haushalte in ganz Deutschland eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fahrrad und ÖPNV auch auf Kosten von Parkplätzen und Fahrspuren für den Autoverkehr.

Rund 69 Prozent der Befragten stimmen einer Ausweisung gesonderter Fahrstreifen für Busse und Bahnen zu. Den Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Autoparkplätzen befürworten 50 Prozent, 28 Prozent lehnen diesen Vorschlag ab. Höhere Parkkosten in Innenstädten halten indes nur 21 Prozent der Befragten für wünschenswert, 57 Prozent sind gegen diese Maßnahme. Die Vision von autofreien Innenstädten erhält mehr Ablehnung als Zustimmung.[1]

> *Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass sich die Menschen in Deutschland grundsätzlich eine andere Verkehrspolitik und eine Förderung alternativer Verkehrsformen wünschen.*
>
> – Mark Andor, RWI

Foto: www.pd-f.de / Kay Tkatzik

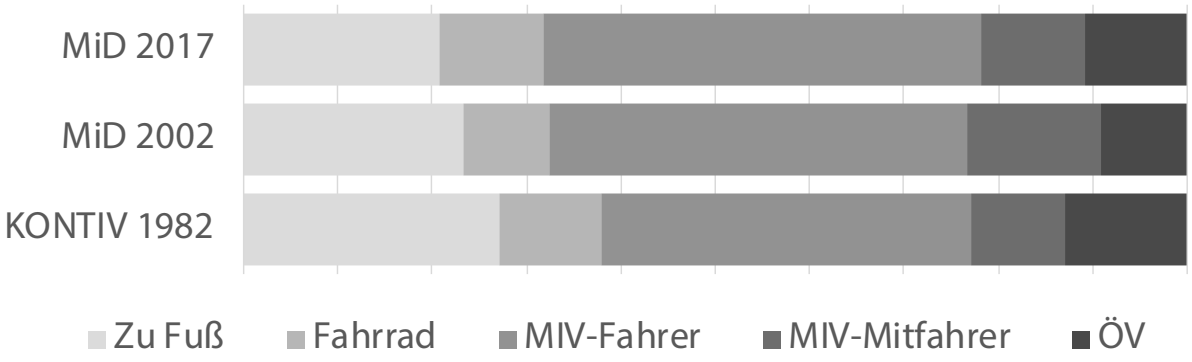
Wie soll der öffentliche Raum neu aufgeteilt werden?

69 % Besondere Fahrstreifen für Busse und Bahnen

50 % Fahrradwege auf Kosten von Autoparkplätzen

21 % Höhere Parkkosten in Innenstädten

Verkehrsaufkommen nach Wegezwecken (2017)



Quelle: MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 2019, S. 21

1 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/nblka

STAGNIERENDER MODAL SPLIT

Auch wenn inzwischen viel über das Fahrrad und seine Bedeutung für eine Verkehrswende gesprochen wird: Der Fahrradanteil am gesamten deutschen Verkehrsaufkommen (Modal Split) zeigt wenig Dynamik. In den vergangenen dreieinhalb Jahrzehnten hat er sich lediglich um zwei Prozentpunkte erhöht. Das ergibt eine Gegenüberstellung der MiD-Werte aus den Jahren 2002 und 2017 mit den Werten der Vorgängererhebung KONTIV aus dem Jahr 1982.[1]

Nach einem Tiefpunkt 2002 mit neun Prozent, lag er 2017 mit elf Prozent wieder auf demselben Niveau wie 1982[2]. Der Nationale Radverkehrsplan für Deutschland möchte das ändern und strebt bis 2020 einen Radverkehrsanteil von bundesweit 15 Prozent an.[3] Während dieses bundesweite Ziel aller Voraussicht nach nicht erreicht werden kann, wird es in zumindest einzelnen Kommunen bereits übertroffen.

Der MiD-Bericht stellt hierzu fest: „Der Modal Split-Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen weist eine enorme Spannweite auf, die von 28 Prozent im Maximum bis zwei Prozent im Minimum reicht“ [4] In zentralen Städten ländlicher Regionen und in Regiopolen und Großstädten in Stadtregionen beträgt er 14,5 Prozent bzw. 14,0 Prozent.[5]

„Auffällig ist der sehr hohe Fahrradanteil an den Wegen im Norden Deutschlands (…) In der Mitte Deutschlands fallen die Werte niedriger aus. Im Süden ergeben sich vor allem in Stadt- und Landkreisen in Bayern, aber auch entlang der Rheintalebene hohe Modal Split-Anteile des Fahrrads. Ein wesentlicher Grund für den höheren Fahrradanteil an den Wegen im Norden dürfte die Topografie mit nur geringen Höhenunterschieden sein.“ [6] Pedelecs und E-Bikes könnten den Einfluss der Topografie allerdings verringern und auch die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen vergrößern.[7]

Modal Split, Relief und Höhenunterschiede für Städte ab 500.000 Einwohnern

Stadtgruppe	Modal Split Verkehrsaufkommen				Relief Wohnumfeld *	Höhendifferenz zum Siedlungsschwerpunkt **
500.000 +	Fahrrad	MIV	ÖV	zu Fuß		
	%	%	%	%	Mittelwert	Mittelwert
Bremen	24	34	16	27	1,0	– 8
Hannover	19	34	20	27	1,0	2
München	18	32	25	25	1,0	10
Köln	18	35	19	28	1,0	– 6
Frankfurt a. M.	16	27	24	32	1,1	18
Hamburg	15	34	23	27	1,1	4
Berlin	15	32	26	27	1,0	7
Nürnberg	14	43	20	24	1,1	11
Stuttgart	7	39	23	30	2,6	82

*Relief im unmittelbaren Wohnumfeld (durchschnittl. Steigung/Neigung einer 250 m-Zelle und der direkt angrenzenden Zellen); arithmetisches Mittel der Kategorien 1= unter 5 %; 2 = 5 bis unter 10 %; 3 = 10 bis unter 15 %; 4 = 15 % und mehr
**Höhendifferenz gegenüber dem Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde, Angabe für die Wohnadresse in 10 m-Klassen
MiD 2017 Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 1 Quelle: MiD 2017
Quelle: MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 2019 Seite 52

1 Siehe Grafik S. 14 unten
2 Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. www.mobilitaet-in-deutschland.de, S. 20
3 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/24erp
4 MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, S. 51
5 Deutsches Mobiliätspanel (MOP) 2017/2018, S. 84 f.
6 MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, S. 54
7 MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, S. 79

GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN

Wo die zu überwindenden Höhenunterschiede keine ausschlaggebende Rolle spielen, hängt vieles von der vorhandenen Infrastruktur ab: Radwege, fahrradgerechte Kreuzungen und Querungen bringen Sicherheit. Infrastrukturelle und verkehrspolitische Maßnahmen, die den Fahrradanteil zumindest in den urbanen Gebieten erhöhen könnten.

Das MiD stellt fest: „(…) dass eine gezielte Förderung des Radverkehrs in Städten, die nicht aufgrund topografischer Gegebenheiten benachteiligt sind, die positiven Effekte des Radverkehrs zum Tragen bringen kann."[1]

Um die Fahrradfreundlichkeit besonders innerorts zu erhöhen, fordert der ADFC Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften oder die Verpflichtung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen an allen Straßen über Tempo 30 sowie den Vorrang für Radverkehrsanlagen und Radwegen oder Abstellanlagen vor Kfz-Parkplätzen.[2]

FAHRRADKLIMA VERSCHLECHTERT

Die Zufriedenheit der Befragten beim Radfahren hat sich nach Einschätzung der 170.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des aktuellen ADFC Fahrradklima-Tests weiter verschlechtert. 2014 wurde das Fahrradklima noch mit 3,7 bewertet, 2016 mit 3,8 – 2018 mit 3,9 – in Schulnoten übersetzt: ein knappes Ausreichend.

„Besonders besorgniserregend" ist laut ADFC „der Trend, dass sich Menschen beim Radfahren immer unsicherer fühlen (Note 4,2 gegenüber 3,9 in 2016). Der ADFC führt die schlechten Ergebnisse beim Sicherheitsgefühl auf viel zu schmale Radwege und die häufig fehlende Trennung von Rad- und Autoverkehr zurück. 81 Prozent der Befragten ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein – unter den Frauen sind es sogar 86 Prozent.

Anders als in vielen anderen Bereichen wird das subjektive Unsicherheitsempfinden von der amtlichen Verkehrsstatistik leider bestätigt. So nahm 2018 die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fahrrädern gegenüber dem Vorjahr um 10,8 Prozent zu (Unfälle insgesamt plus 2,0 Prozent).[3] Von der „Vision Zero" aus dem NRVP, das allen Altersgruppen in Deutschland ein sicheres Fahrradfahren ermöglichen soll, ist die Realität noch weit entfernt.

Fahrradpolitische Vorstellungen des ADFC:

- ☐ Abschaffung des Begründungszwangs für manche Typen von Radverkehrsanlagen
- ☐ Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts
- ☐ Leichtere Einrichtung von Fahrradstraßen
- ☐ Verpflichtung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen an allen Straßen über Tempo 30
- ☐ Vorrang für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen vor Kfz-Parkplätzen

1 MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, S. 79
2 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/o6taf
3 Laut Statistischem Bundesamt, Veröffentlichung Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr, erschienen am 19. August 2019, S. 26

MIT DEM FAHRRAD ZUR SCHULE

Wie viele andere Dinge, will auch Fahrradmobilität gelernt sein. Aktuell werden Kinder in Deutschland jedoch stark durch Erfahrungen mit dem Auto geprägt. Fast die Hälfte der Kinder werden in Deutschland inzwischen mit dem Auto zur Schule gebracht, auch wenn die Schule sich im nahen Wohnumfeld, d. h. in ein- bis zwei Kilometer Entfernung zur Wohnung befindet.[1]

Als Hauptgrund geben die Teilnehmer des ADFC-Fahrradklima-Tests die schlechte Verkehrssicherheitslage an: „74 Prozent der Befragten sagen (…), dass man Kinder nur mit schlechtem Gefühl allein mit dem Rad fahren lassen kann. In den Großstädten sind es sogar 85 Prozent."[2]

Foto: www.pd-f.de / Sebastian Hofer

43 % der deutschen Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht.

Deutschlands fahrradfreundlichste Städte

Kategorie SPITZENREITER (Beste Gesamtwertung)

Platz	> 500.000 Einwohner	200.000 bis 500.000 Einwohner	100.000 bis 200.000 Einwohner	50.000 bis 1000.000 Einwohner	20.000 bis 50.000 Einwohner	bis 20.000 Einwohner
1	Bremen	Karlsruhe	Göttingen	Bocholt	Baumtal	Reken
2	Hannover	Münster	Erlangen	Nordhorn	Ingelheim am Rhein	Wettringen
3	Leipzig	Freiburg im Breisgau	Oldenburg	Konstanz	Rees	Heek

Kategorie AUFHOLER (Beste Entwicklung)

Platz	> 500.000 Einwohner	200.000 bis 500.000 Einwohner	100.000 bis 200.000 Einwohner	50.000 bis 1000.000 Einwohner	20.000 bis 50.000 Einwohner	bis 20.000 Einwohner
1	Berlin	Wiesbaden	Offenbach am Main	Konstanz	Emmendingen	Oschatz

Kategorie FAMILIENFREUNDLICHKEIT (Sonderbefragung)

Platz	Alle Ortsgrößenklassen
1	Wettringen

Quelle: ADFC Fahrradklima-Test 2018

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit mehr als 180.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.
https://www.adfc.de

1 Statistisches Bundesamt., S. 76
2 Quelle: https://share.wsm.eu/oj48y

07. BÜRGER MACHEN DRUCK

VOLKSENTSCHEIDE

Nicht nur Experten fordern eine fahrradfreundliche Politik – auch eine steigende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern vor allem in den Städten und Gemeinden. Mit zahlreichen Bürgerinitiativen versuchen sie, die Politik und Verwaltungen zu ganz konkreten Verbesserungen zu bewegen.

Der Volksentscheid Fahrrad Berlin ging am 11. Dezember 2015 erstmals an die Öffentlichkeit. Zweieinhalb Jahre später verabschiedete das Berliner Abgeordnetenhaus das Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung, kurz MobG, das den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV regeln und systematisch verbessern soll.[1]

Das Berliner Vorbild bildete den Auftakt zu einer bundesweiten Bürgerbewegung. Auch 2019 machten zahlreiche Unterschriftensammlungen Druck wie etwa die „Volksinitiative Aufbruch Fahrrad“, die in 394 der 396 Kommunen Nordrhein-Westfalens über 200.000 Unterschriften für den Ausbau der Fahrradmobilität gesammelt hat. Ähnliche Initiativen gibt es auch in Berlin, München, Hamburg, Stuttgart und Bielefeld.

Foto: www.changing-cities.org

NOTSTANDSMELDUNGEN

Rekordsommer in Folge, extreme Wetterereignisse und die regelmäßige Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe können auf Dauer nicht ignoriert werden. Immer mehr deutsche Städte rufen deshalb den Klimanotstand aus und verpflichten sich damit, bei jeder ihrer Entscheidungen zu prüfen, wie diese sich auf das Klima auswirken.

Dan Anfang machte Konstanz am 2. Mai 2019 Klimanotstand ausgerufen. „Die Anregung dazu kam von der lokalen Gruppe der Klimaschutzbewegung Fridays for Future. Inzwischen sind viele Städte dem Konstanzer Beispiel gefolgt, darunter Köln, Kiel, Saarbrücken, Bochum, Karlsruhe sowie Gelsenkirchen, Bielefeld, Düsseldorf und Münster.“[2] Los Angeles in den USA, Vancouver in Kanada, London und das schweizerische Basel haben bereits ähnliche Resolutionen verabschiedet.[3]

1 Einzelheiten zum Berliner MobG unter https://share.wsm.eu/t7xy9

2 SPIEGEL online vom 09.08.2019

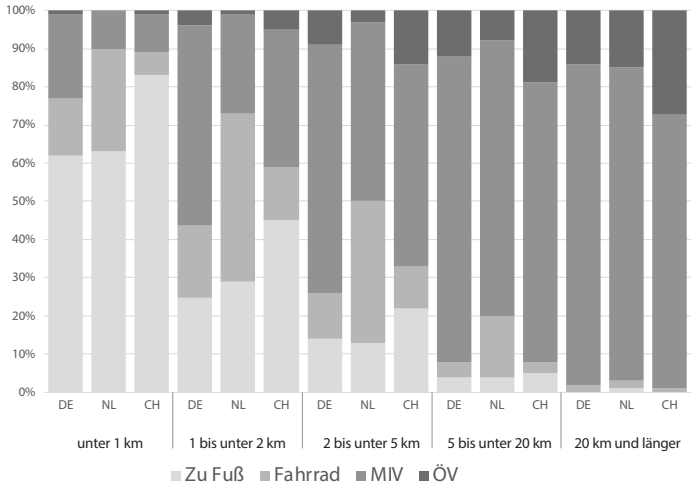
3 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/f5izn

08. BLICK ÜBER DIE GRENZEN

MIT DEM AUTO ZUM BÄCKER?

Auch kurze Distanzen bis zu zwei Kilometern werden hierzulande in mehr als fünfzig Prozent der Fälle noch mit dem Auto zurückgelegt. Nicht so bei unseren Nachbarn den Niederlanden und der Schweiz wie Forscher im Auftrag des BMVI feststellen: „Bei den Distanzklassen bis 20 Kilometer liegt der Fahrradanteil in den Niederlanden um das Zwei- bis Vierfache über dem von Deutschland. (…) Ab einer Distanz von 20 Kilometern gleichen sich die Modal Split-Werte der Länder an.“[1]

Modal Split nach Entfernungsklassen in Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz



Quelle: MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 2019 S. 52
Angaben in Prozent; alle Wege von Personen ab 6 Jahren;
Abweichungen von 100 %; Rundungsdifferenzen

BESCHEIDENES ZIEL

Mit ihrem Nationalen Radverkehrsplan möchte die Bundesregierung den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 von zehn auf bundesweit 15 Prozent steigern. Im Vergleich zu anderen Ländern wie Dänemark und den Niederlanden, in denen der Radanteil schon heute bei 19 bzw. 31 Prozent liegt, wirkt dieses Ziel allerdings eher bescheiden.

Neben den vergleichsweise geringen finanziellen Aufwänden, dürften in Deutschland auch die fehlenden Kapazitäten für die Planung und Genehmigung fahrradfreundlicher Infrastrukturen als hemmend auswirken.[2]

Der Vergleich mit den beiden Nachbarländern den Niederladen und Dänemark wird oft angestellt – aber auch anderenorts fährt man den deutschen Verhältnissen davon.
Der Pressedienst Fahrrad blickt dennoch zuversichtlich nach vorn: „Große Radverleihsysteme, die in den öffentlichen Nahverkehr integriert werden, finden sich inzwischen genauso wie Radschnellwege und großzügig dimensionierte Abstellanlagen nicht nur bei den radaffinen Nationen, sondern genauso in Metropolen wie Paris, London, Barcelona, New York oder Moskau. Sollten sich die Erwartungen der Bundesregierung im Hinblick auf die Verbreitung von Elektroautos nicht erfüllen, spricht vieles für das Fahrrad. Als E-Bike, Faltrad, Leihrad, City- oder Lastenrad hat es nach Auffassung vieler Experten für die Zukunft noch enorme Potenziale.“[3]

1 Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019):
Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), S. 73

2 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/x0o9n
3 Informationen finden Sie hier: https://share.wsm.eu/kqg6i

wsm®
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-161019/300-01

www.wsm.eu