

# Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/031/2015

## Bericht des Bundesverkehrsministeriums zum Radverkehr in Deutschland

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.03.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.03.2015	Ö	Kenntnisnahme	

### Beteiligte Dienststellen

Abt. 30-S, Amt 31, Amt 32, AGFK

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im November 2014 einen Bericht zum Radverkehr in Deutschland mit relevanten Zahlen, Daten und Fakten veröffentlicht. Die Bedeutung des Fahrrades, das sich als praktisches Verkehrsmittel immer mehr etabliert und von immer breiteren Kreisen der Bevölkerung angenommen wird, wird hierbei besonders betont.

Die Verwaltung nimmt die Publikation des Berichtes zum Anlass, dem Ausschuss über die wesentlichen Erkenntnisse zu berichten und, sofern vorliegend, mit Daten zum Radverkehr in Erlangen zu vergleichen.

Im Hinblick auf den Fahrradbestand kann bei Betrachtung der vom Statistischen Bundesamt erhobenen Daten festgestellt werden, dass im Durchschnitt deutlich mehr Fahrräder (183 je 100) pro Haushalt zur Verfügung stehen als Pkw (109 je 100). Für Erlangen existieren zum Fahrradbestand der Haushalte keine vergleichbaren Werte. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese in Erlangen angesichts der allgemeinen Radfahraffinität der Bürger den Durchschnitt übertreffen. Die Tatsache, dass 84 Prozent der Erlanger Bürger immer ein Fahrrad zur Verfügung steht, untermauert diese Annahme (vgl. Statistik aktuell 5/2010).

Von besonderem Interesse für die Analyse verkehrlicher Prozesse ist der sogenannte Modal Split, d. h. die Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Gesamt- bzw. Binnenverkehr. Dem vorliegenden Bericht ist zu entnehmen, dass die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten am deutlichsten gestiegen sind (Steigerung um 17 % von 2002 bis 2008). Es resultiert eine Verschiebung der Anteile der Verkehrsarten am Modal Split. Während der MIV-Anteil zwischen 2002 und 2008 um zwei Prozentpunkte abgenommen hat, gewinnen Rad- und Fußgängerverkehr um jeweils einen Prozentpunkt hinzu. Ein Ergebnis, das auf den ersten Blick gering erscheint, bei Berücksichtigung der hohen absoluten Werte der insgesamt zurückgelegten Wege jedoch durchaus relevant ist.

Betrachtet man die vorliegenden Modal Split Werte für Erlangen, so kann festgestellt werden, dass der Anteil des Radverkehrs den Bundes- und Landesdurchschnitt übersteigt. So übertrifft der auf Grundlage des Verkehrsmodells berechnete Radverkehrsanteil in Erlangen den Bundesdurchschnitt um 10,9 Prozentpunkte (20,9 % zu 10,0 %). Der bayernweite Durchschnitt wird um 10,4 Prozentpunkte (20,9 % zu 10,5 %) und der Modal Split der Stadt München um 3,5 Prozentpunkte (20,9 % zu 17,4 %) übertroffen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist grundsätzlich von vorrangiger Bedeutung. Was das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer anbelangt, so ist dieses in Erlangen ebenfalls höher, als im

Bundesdurchschnitt. In Erlangen fühlen sich 87 Prozent der Radfahrer zwischen 18 und 80 Jahren ziemlich oder sehr sicher (vgl. Statistik aktuell 5/2010). Im Bundesschnitt empfinden 62 % der Radfahrer die Situationen im Verkehr meistens sicher bzw. sehr sicher (Wert aus dem Jahr 2009).

#### Zusammenfassende Analyse, Fazit und Ausblick:

Mit dem vorliegenden Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird die wachsende Wahrnehmung des Verkehrsmittels Fahrrad auch auf Länder- und Bundesebene deutlich. Wenig überraschend stellen sich die für Erlangen vorliegenden Werte hinsichtlich Fahrradbestand und -nutzung sowie Verkehrssicherheit im Vergleich zum Bundes- und Länderdurchschnitt teils deutlich positiver dar. Dementsprechend wurde die Fahrradfreundlichkeit in Erlangen im Rahmen des ADFC-Fahrradklimatests 2014 überdurchschnittlich bewertet.

Es ist somit festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Fahrradnutzung deutschlandweit eine Vorrangstellung innehat. Hierbei profitiert die Stadt von günstigen Rahmenbedingungen wie bspw. kurze Wege innerhalb des Stadtgebietes, die flache Topographie sowie die bereits sehr lange Historie der konsequenten Radverkehrsförderung. Letzteres stellt die Radverkehrsplanung jedoch auch vor große Herausforderungen. Aufgrund der bereits sehr lange zurückliegenden baulichen Umsetzungen vieler Radwege im Stadtgebiet, entsprechen diese in deren Breite und Führungsform nicht mehr den aktuell geltenden Richtlinien. Besonders ins Auge stechen hier die mit rot markiertem Plattenbelag gekennzeichneten Bordsteinradwege, die nicht nur für den Radfahrer, sondern auch für den Fußgänger verkehrssicherheitsgefährdend sein können. Neuen Erkenntnissen aus der Verkehrsforschung zufolge erhöht sich die Sicherheit im Radverkehr deutlich, wenn dieser (bei entsprechenden Randbedingungen) auf adäquaten Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) fahrbahnparallel geführt wird. Demgemäß muss es planerisches Ziel sein, Führungsformen für den Radverkehr zu etablieren, die größtmögliche Verkehrssicherheit gewährleisten können. In diesem Zusammenhang ist derzeit ein Gutachter beauftragt, der das komplette Erlanger Radverkehrsnetz erfasst und auf Richtlinienkonformität bewertet. Die Ergebnisse bilden eine Grundlage für den Meilenstein F des Verkehrsentwicklungsplanes sowie für die Fortschreibung der Prioritätenliste Radverkehrsverbesserungen.

#### **Anlagen:**

Anlage 1: Radverkehr in Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten (Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur)

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang