

**ZUR OPTIMALEN DARSTELLUNG**  
stellen Sie bitte Ihren PDF-Reader unter Anzeige/Seitenanzeige  
auf „Zweiseiten-Ansicht“!

Leitfaden für alle, die das Fahrradfahren stärken wollen

# Rauf aufs Rad!

Mobilität für alle | Gesundheit | Klimaschutz





## Das Vorwort



Das muc-mobilities-Forschungsteam | Gaby Knappich M.A. | Prof. Dr. Henrike Rau | Dr. Johannes Mahne-Bieder | PD Dr. Monika Popp

Die Hälfte aller Erwachsenen in Deutschland fährt selten oder nie Fahrrad. Die vielfältigen Vorbehalte gegen das Radfahren werden oftmals bereits im Kindesalter deutlich: An manchen Schulen besteht nur noch jedes zweite Kind die Fahrradprüfung. Dies hat weitreichende und komplexe Folgen für Verkehr, Umwelt, Gesundheit und Autonomie von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Das Projekt RadAktiv der LMU München hat sich zum Ziel gesetzt, die zentrale Rolle des Fahrrads für eine sozial gerechte, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität in Stadt und Land aufzuzeigen und zu stärken.

Die Verbesserung der Infrastruktur war bisher die zentrale Strategie der Radverkehrsförderung. Aber Infrastruktur allein reicht nicht, um Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Es braucht gleichermaßen Veränderungen des Verhaltens und der Alltagsroutinen! Das Projekt RadAktiv beschreitet hier völlig neue Wege: In

einer deutschlandweiten Studie wurden erstmalig die Beweggründe und Bedenken von Nicht-Radfahrer\*innen explizit erforscht.

Dadurch sind neue Perspektiven der Radverkehrsforschung und -förderung entstanden. Die zentralen Ergebnisse der RadAktiv-Studie lassen sich in innovative Handlungsempfehlungen übersetzen, die sowohl Kinder als auch Erwachsene berücksichtigen und Radfahrgewohnheiten und -fähigkeiten in den Mittelpunkt rücken. Auch die Integration des Radfahrens in den Alltag und an die Lebensumstände angepasste Mobilitätsbildungsangebote werden besonders bedacht.

Verkehrsplaner\*innen, Verbände und Initiativen erhalten in diesem Handlungsleitfaden praktische und schnell umsetzbare Ideen, um den Radverkehr über alle Altersgruppen hinweg nachhaltig zu fördern und Nichtradfahrer\*innen zum (Wieder)Aufstieg aufs Rad zu bewegen.

## Hintergründe

Die Hälfte der Erwachsenen in Deutschland fährt selten oder nie Fahrrad. Dieser Anteil der Nicht-Radfahrer\*innen ist seit 15 Jahren annähernd stabil. Auch der Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad ist von 2002 bis 2017 nur von 9% auf 11% gestiegen (infas & DIW, 2004 und infas & DLR, 2019). Die bisherigen Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs haben folglich nur begrenzt Erfolg gehabt. Das liegt unter anderem daran, dass die große Gruppe der Nicht-Radfahrer\*innen kaum explizit berücksichtigt wurde.

Soll das Fahrrad in der Verkehrswende eine größere Rolle spielen, muss der Anteil an Radfahrer\*innen erhöht werden. Dazu ist es notwendig, Radfahrgewohnheiten und -fähigkeiten in der Bevölkerung zu erhalten und Nicht-Radfahrer\*innen (wieder) zum Radfahren zu bewegen. Um die Gründe fürs Nicht-Radfahren zu identifizieren, führte die Münchner Forschungsgruppe Mobilität des Departments für Geographie der Ludwig-Maximilians-Universität die RadAktiv-Studie durch (2018-2021).

Zunächst wurden im Projekt über 150 wissenschaftliche Artikel zu den Barrieren des Radfahrens ausgewertet. Daran anschließende Interviews mit Expert\*innen, Nicht-Radfahrer\*innen und (Wieder-)Aufsteiger\*innen wurden durch eine groß angelegte, deutschlandweite, bevölkerungsrepräsentative Studie mit über 5.000 Befragten ergänzt.



RadAktiv lieferte wichtige Einblicke in die Mobilitätspraktiken und das soziale Umfeld von Nicht-Radfahrer\*innen. Es wurde deutlich, dass fast alle Nicht-Radfahrer\*innen im Gegensatz zu Radfahrer\*innen aus fahrradfernen Familien kommen und auch Personen im weiteren sozialen Umfeld (z.B. aus dem Freundes- und Kollegenkreis) kaum Fahrrad fahren. Zudem erachten Nicht-Radfahrer\*innen das Fahrrad nicht als zweckmäßiges Verkehrsmittel. In anderen Bereichen wie z.B. Wettereinfluss oder Sicherheit unterscheiden sich Nicht-Radfahrer\*innen und Radfahrer\*innen in ihren Aussagen jedoch kaum.

### Phase 1

Literaturauswertung  
Expertengespräche  
Interviews mit  
Nicht-Radfahrer\*innen

### Phase 2

Befragung deutschlandweit  
5.002 Teilnehmer\*innen  
davon 2.387  
Nicht-Radfahrer\*innen

### Phase 3

Screening bestehender  
Maßnahmen  
Workshops  
Erstellung des Leitfadens

Unsere Ergebnisse zeigen auch deutlich, dass Nicht-Radfahrer\*innen unterschiedlich leicht zum Radfahren motiviert werden können. RadAktiv konnte drei Untergruppen identifizieren, wobei immerhin 26% der Nicht-Radfahrer\*innen als leicht motivierbar gelten können (vgl. Rau, 2021).

### Typ 1: Beinahe Radfahrer\*innen (26%, leicht motivierbar)

Nicht-Radfahrer\*innen dieses Typs finden Radfahren praktisch, schnell und kostengünstig. Zudem haben sie ein positives Bild der Fahrradinfrastruktur. Sie haben jedoch kaum praktische Fahrrad-Erfahrung, u.a. aufgrund ihres fahrradfernen sozialen Umfelds.

### Typ 2: Radskeptiker\*innen (42%, möglicherweise motivierbar)

Radskeptiker\*innen halten Radfahren zwar ebenso für praktisch, aber auch für gefährlich. Dazu passend empfindet dieser Typ die Radinfrastruktur als unzureichend und sieht schlechtes Wetter als wichtigen Hinderungsgrund. Auch Radskeptiker\*innen stammen aus einem fahrradfernen sozialen Umfeld.

### Typ 3: Radverweiger\*innen (33%, schwer motivierbar)

Dieser Typ empfindet Radfahren als anstrengend, gefährlich und unpraktisch. Außerdem haben Personen in dieser Gruppe meist (sehr) geringe Fahrfähigkeiten, mangelnde Fitness und zum Teil körperliche Einschränkungen. Radverweiger\*innen stammen ebenfalls aus einem fahrradfernen sozialen Umfeld.

Bei der Motivation von Nicht-Radfahrer\*innen spielen vor allem beim leicht zu motivierenden Typ 1 verhaltensbezogene Maßnahmen und Mobilitätsbildungsangebote eine zentrale Rolle. Derartige Maßnahmen haben im Vergleich zum Ausbau der Infrastruktur bisher vergleichsweise wenig Beachtung und finanzielle Zuwendung erfahren. Konsequentes Fahrradtraining in Schulen und Mobilitätskurse für verschiedene Altersgruppen und Lebensphasen können zusammen mit einer stärkeren Begünstigung des Fahrrads in Planung, Politik und Gesellschaft eine neue Fahrradkultur fördern. Spezifische Lebensereignisse wie ein Umzug, die Geburt eines Kindes oder der Renteneintritt stellen dabei gute Anknüpfungspunkte dar.



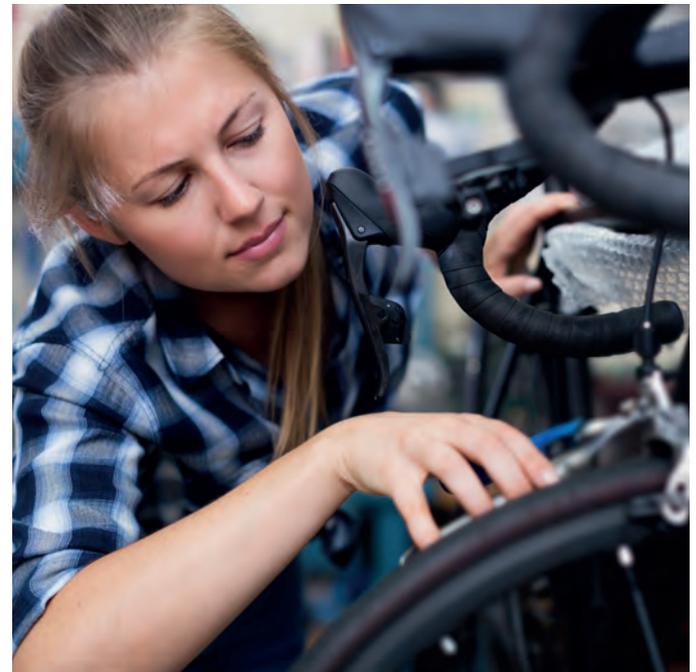
Der vorliegende Leitfaden stellt vor allem kostengünstige und leicht umsetzbare Maßnahmen zum Abbau von Barrieren vor, um Entscheidungsträger\*innen aber auch Verbände und Initiativen bei der Stärkung des Radverkehrs zu unterstützen.

## Fahrradbesitz

Ein funktionstüchtiges Fahrrad ist eine zwingende Voraussetzung, um mit dem Radfahren (wieder) zu beginnen. Jedoch besitzen nur rund 40% der Nicht-Radfahrer\*innen ein funktionsfähiges Rad.

Obwohl das Fahrrad ein vergleichsweise günstiges Verkehrsmittel ist, lässt sich ein Trend hin zu immer teureren und spezialisierten Rädern und steigenden Reparaturkosten ausmachen. So kosteten 2019 City-/Trekkingbikes im Fachhandel durchschnittlich 761 €, Mountainbikes 1.079 €, Rennräder 1.985 €, Kinderfahrräder 352 € und E-Bikes 2.617 €. E-Lastenräder sind besonders preisintensiv und kosteten 2019 im Durchschnitt 4.071 € ([www.vivavelo.org](http://www.vivavelo.org), 2021). Diese Summen sind bei einem durchschnittlichen Haushaltsnettoeinkommen von 3.580 € nicht für alle finanzierbar ([www.destatis.de](http://www.destatis.de), 2021).

Kommerzielle Sharing-Angebote können eine Alternative zum Fahrradkauf sein. Allerdings sind sie häufig nur in (Innen-)Stadtgebieten flächendeckend verfügbar und teilweise wenig benutzerfreundlich. Somit sind sie keine vollständige Alternative zum eigenen Fahrrad. Eine weitere Alternative sind Mietangebote inklusive Wartung (z.B. Swapfiets). Diese sind aber nicht für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv oder finanzierbar.



**60%**

der Nicht-Radfahrer\*innen besitzen

**kein Fahrrad**

Besonders Kindern und Jugendlichen ermöglicht ein eigenes Fahrrad eine selbständige Mobilität. Außerdem legt eine frühe und selbstverständliche Fahrradnutzung oft den Grundstein für lebenslanges Radfahren.

Vor allem in innenstadtnahen Bereichen können Sharing-Angebote eine Möglichkeit der Fahrradnutzung bieten, wenn der Leihvorgang möglichst komfortabel gestaltet wird.

Zudem bieten Fahrradflohmärkte und öffentliche Versteigerungen weitere Möglichkeiten ein Fahrrad kostengünstig zu erwerben.

Für einkommensschwache Haushalte bieten geförderte oder kostenfreie Zugänge zu Sharing- und Mietangeboten oder noch besser eine Bezuschussung für den Erwerb von Fahrrädern echte Alternativen.

Gerade ältere Personen oder auch Pendler\*innen profitieren stark von der höheren Reichweite von E-Bikes. Hier bieten sich Subventionen vergleichbar zu E-Autos an.

Nicht zuletzt muss das eigene Fahrrad funktionstüchtig und sicher sein. Initiativen wie Repair-Cafés, die Fahrräder günstig reparieren und zum Selbstreparieren anleiten, ergänzen kommerzielle Reparaturangebote.

## Radfahren

darf nicht teuer sein.

Deshalb

Kauf, Mieten, Sharing, Reparatur

**fördern!**



## Kinder und Jugendliche

Radfahren im Kindes- und Jugendalter ist besonders bedeutsam. Wurde Fahrradfahren sicher erlernt und positiv erlebt, ist es wahrscheinlicher, dass das Fahrrad ein Teil der Alltagsmobilität wird und bleibt.

Der Fahrradführerschein in der Grundschule ist ein bewährter Baustein zur Heranführung an das Radfahren. Deshalb ist es besorgniserregend, dass an manchen Schulen mehr als die Hälfte der Kinder die Fahrradprüfung nicht mehr besteht. Gründe hierfür sind mangelnde Regelkenntnisse sowie fehlende Fähigkeiten. Zudem haben viele Eltern Angst, ihre Kinder alleine Rad fahren zu lassen. Dies führt zum Beispiel dazu, dass Kinder häufig mit dem Auto zur Schule gebracht werden. So entsteht unnötig viel Autoverkehr vor den Schulen und Kinder und Jugendliche erleben das Auto als dominantes oder alleiniges Verkehrsmittel. Dabei wäre gerade der tägliche Schulweg eine gute Möglichkeit, Kinder und Jugendliche an eine selbstbestimmte, aktive und nachhaltige Mobilität heranzuführen, die viele physische und psychische Vorteile mit sich bringt.

**75% der Eltern  
haben Angst,**  
ihr Kind alleine Rad fahren zu lassen.

**43% der Kinder  
werden per Auto  
in die Schule gebracht.**

Quelle: adfc-muenchen.de, 2020



Die Verantwortung für eine umfassende Mobilitätserziehung kann nicht nur bei den Eltern liegen. Gerade Kinder aus fahrradfernen Haushalten werden ansonsten zu Nicht-Radfahrer\*innen sozialisiert.

In der Grundschule sollten alle Kinder ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten erwerben, um den Fahrradführerschein zu bestehen. Da immer mehr Kinder keine oder sehr geringe Vorkenntnissen haben, sind ergänzende Angebote für nicht-radfahrende Kinder dringend notwendig.



Um Jugendliche weiterhin in ihrer selbständigen Mobilität zu unterstützen und gleichzeitig die Unfallzahlen zu senken, ist ein ergänzendes schulisches Angebot in den höheren Klassenstufen wichtig. Um die Fahrfähigkeit zu trainieren, bieten sich insbesondere spielerische und/oder sportliche Initiativen an. Zudem sollten weiterführende Schulen dringend Maßnahmen zur Verbesserung des Regelwissens und der Verkehrssicherheit anbieten.

Unterricht, der das Thema Radfahren fächerübergreifend integriert, ist wünschenswert und sinnvoll. Besonders die Fächer Biologie (Gesundheit), Chemie (Effekte von Emissionen) und Geographie (Klimawandel, Mobilitätswende) sowie Physik (Bremswege, Funktionsweise einer Schaltung) bieten hier Möglichkeiten. Zudem kann das Fahrrad auch bei besonderen Anlässen wie Wandertagen, Besuchen des Schullandheims und Projekttagen zum Einsatz kommen, sodass Kinder und Jugendliche Fahrpraxis erhalten und das Fahrradfahren positiv erleben.

Kinder können so sogar zu Multiplikatoren werden, indem sie ihre Eltern motivieren, das Fahrradfahren (wieder) aufzunehmen.

Initiativen wie die  
[www.schoolbikers.de](http://www.schoolbikers.de)  
und die  
[www.aktionfahrrad.de](http://www.aktionfahrrad.de)  
bringen das Rad in die Schulen.

## Radfahren im Lebensverlauf

Viele Menschen zeigen über ihr Leben hinweg regelrechte Brüche in der Fahrradbiographie. Einschneidende Lebensereignisse wie die Geburt eines Kindes, ein Umzug oder Arbeitsplatzwechsel oder der Übertritt ins Rentenalter können starke Veränderungen in der Fahrradnutzung auslösen. Auch wenn einige nach einem Ereignis häufiger Fahrrad fahren, führen diese Ereignisse in der Summe dazu, dass weniger Fahrrad gefahren wird.

Gleichzeitig können Lebensereignisse mögliche ‚Gelegenheitsfenster‘ für Veränderungen im Verhalten von Menschen darstellen. Alte Routinen fallen weg und neue Wege müssen gefunden werden. Diese ‚Gelegenheitsfenster‘ bieten die Möglichkeit, Menschen (wieder) aufs Rad zu bringen und das (Wieder-)Aufsteigen aktiv zu unterstützen.



An bestimmte Lebensereignisse gekoppelte Maßnahmen können zwei wichtige Funktionen erfüllen. Einerseits können sie Nicht-Radfahrer\*innen dazu animieren (wieder) aufs Fahrrad zu steigen. Andererseits ist es wichtig, eine mögliche Abkehr vom Fahrradfahren bei Radfahrer\*innen zu verhindern. Beispielsweise lässt die Geburt eines Kindes vor allem Frauen das Rad seltener verwenden. Oftmals beginnt dies bereits in der Schwangerschaft, da das Fahrrad in dieser besonderen Situation als ungeeignet bzw. gefährlich wahrgenommen wird. Umzüge oder ein Arbeitsplatzwechsel können ebenfalls zu weniger Fahrradfahren führen.

Positive Effekte haben hier vor allem Programme, die gezielt an diese Lebensphasen anknüpfen: Neubürgerfahrradtouren, Infobroschüren zum Radfahren in der Schwangerschaft, Radfahren mit Baby oder Kind, Gesundheitsförderung durch Radfahren in verschiedenen Lebensphasen sind hier sinnvolle Beispiele.



### Beispiel eines Neubürgerpakets:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/baden-wuerttemberg-foerdert-ab-januar-2016>

### Broschüre über das Radfahren in der Schwangerschaft und mit kleinen Kindern:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/broschuere-radfahren-der-schwangerschaft-und-mit>



## Radeln in allen Lebensbereichen Arbeit und Pendeln

Ein Viertel der Nicht-Radfahrer\*innen finden das Fahrrad für den Arbeitsweg geeignet, bei den Radfahrer\*innen vertritt fast die Hälfte diese Meinung. Der Umstieg von Pendler\*innen vom eigenen Auto auf das Fahrrad bietet somit ein großes Potenzial, das alltägliche Verkehrschaos vielerorts zu reduzieren.

Abhängig von der Pendeldistanz können Arbeitswege mit einem normalen Fahrrad bewältigt werden. Mit einem E-Bike sind auch größere Distanzen für viele machbar. So betragen z.B. 49% der Pendelwege in Deutschland maximal 10 km und 30% der Pendler\*innen müssen sogar weniger als 5 km zurückzulegen (Dauth & Haller, 2018).

Häufig unterstützen Dienstwagenregelungen aber den Trend, den Arbeitsweg mit dem eigenen PKW zurückzulegen; oft sind Alternativen dazu gar nicht ange-dacht. Hier muss ein Umdenken stattfinden.

Es pendeln in Deutschland

**49%** unter 10 km

und

**30%** unter 5 km

Quelle: Dauth, W. & Haller, P. 2018



Zahlreiche Maßnahmen fördern bereits das Fahrrad im beruflichen Umfeld. Jedoch werden hier vornehmlich aktive Radfahrer\*innen angesprochen. Es sind daher zusätzliche Schritte notwendig, die auf Nicht-Radfahrer\*innen abzielen. Testangebote ermöglichen es Nicht-Radfahrer\*innen, Diensträder auszuprobieren. Dienstleister können die Abwicklung von Dienst- radangeboten übernehmen. Zusätzlich können aktive Fahrradpendler\*innen durch gemeinsame Fahrten ihre Kolleg\*innen bei der Routenwahl unterstützen.

Mobilitätspauschalen und betriebliche Angebote zur flexiblen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (PKW, Fahrrad, ÖPNV) können wichtige Anreize schaffen. Auf jeden Fall sollte bei der Erstattung von Pendelkosten das Fahrrad im Vergleich zum Dienst- auto nicht schlechter gestellt sein.

Ein fahrradfreundliches Arbeitsumfeld kann wichtige Impulse liefern. Dazu gehören sichere, wetterfeste und gut zugängliche Abstellmöglichkeiten sowie Umkleide- und Duschräume. Fahrradpendelnde Vorgesetzte können als Vorbild wirken.



## Radeln in allen Lebensbereichen Einkaufen und Besorgungen

Viele Alltagswege (z.B. zum Einkaufen, zu Behörden) sind gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. In deutschen Städten sind beispielsweise 63% der Wege generell kürzer als 5 km (infas & DLR, 2018). Nur wenige Fahrten können aufgrund der Distanz oder des Gepäcks nicht mit dem Fahrrad bewältigt werden. Trotzdem zweifeln viele Nicht-Radfahrer\*innen an der Zweckmäßigkeit des Fahrrads zur Bewältigung des Alltags. Stattdessen wird das Rad vornehmlich als Freizeitgerät wahrgenommen. Für die Verkehrswende ist es essentiell, dass mehr Menschen den Nutzen des Fahrrads als alltagstaugliches Verkehrsmittel erkennen und schätzen lernen.

**81%** der Nicht-Radfahrer\*innen halten das Fahrrad vor allem für **Freizeitaktivitäten** geeignet.

**36%** der Nicht-Radfahrer\*innen finden, dass sich das Fahrrad gut eignet für **Einkäufe** und Besorgungen.



**Veränderungen**  
der Verkehrsmittelwahl  
**sind schwierig.**

Über einen längeren Zeitraum  
**neue Optionen**  
**auszuprobieren**  
kann jedoch  
Veränderungen herbeiführen.

Viele Einkäufe und Besorgungen können auch mit dem Fahrrad bewältigt werden. Für größere Einkäufe und zum Transport größerer Gegenstände bieten Taschen, Anhänger oder Lastenräder sehr gute Möglichkeiten. Ungeplante Einkäufe können für Fahrradfahrer\*innen zum Problem werden. Ein Angebot fahrradgeeigneter Taschen am Einkaufsort kann eine Lösung sein.

Abstellmöglichkeiten, die funktional, wetterfest, ansprechend und sicher gestaltet und angemessen platziert sind, machen das Einkaufen mit dem Rad außerdem attraktiv. Ein Fahrradparkplatz direkt vor dem Geschäft vermeidet die oft lästige Parkplatzsuche. Außerdem finden auf einem Pkw-Parkplatz bis zu zehn Fahrräder Platz – eine optimale Lösung für Städte mit hoher Platzkonkurrenz.

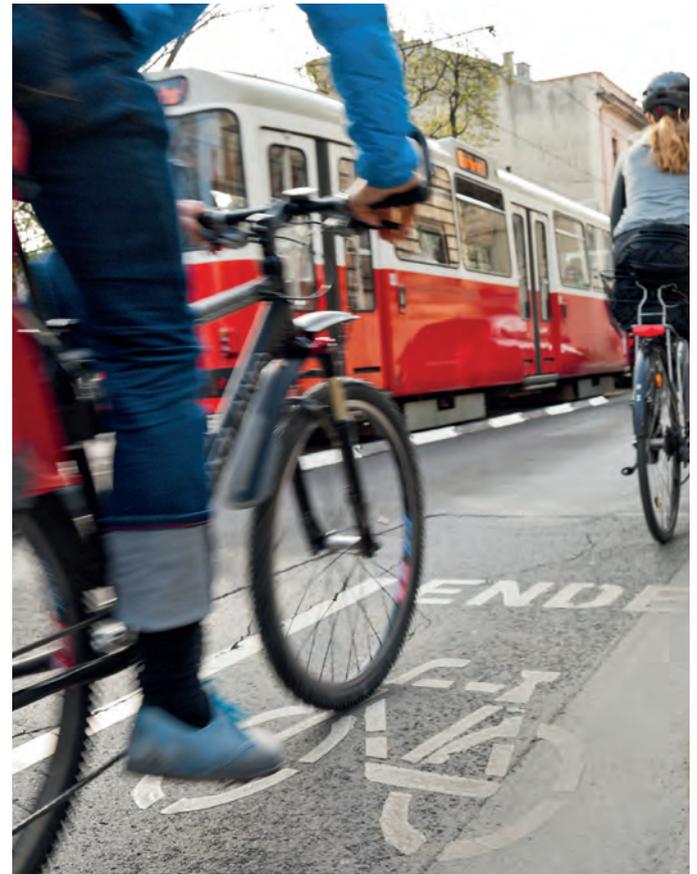
Für längere Distanzen kann das Fahrrad mit dem ÖPNV kombiniert werden. Attraktive und sichere Abstellplätze an Bahnhöfen oder ÖPNV-Haltestellen und benutzerfreundliche Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sind hierfür Voraussetzung. Dadurch erfährt das Fahrrad zusätzlich mehr öffentliche Anerkennung als zweckmäßiges Verkehrsmittel, was wiederum Nicht-Radfahrer\*innen ansprechen könnte.

Um Nicht-Radfahrer\*innen besser zu erreichen, können etablierte Fahrradevents wie beispielsweise „Radlnächte“ stärker auf das Kennenlernen des Fahrrads als echte Alternative ausgerichtet werden. Angebote zum Ausprobieren unterschiedlicher Räder können hier sehr wirksam sein. Auch der Fahrradhandel könnte durch mehrtägige Testangebote verstärkt Nicht-Radfahrer\*innen ansprechen und gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.



## Infrastruktur als Basis

Die Radinfrastruktur in Deutschland weist vielerorts vielfältige bauliche Lösungen sowie Brüche bzw. Lücken auf. Eine durchgängige und ausreichend dimensionierte Radinfrastruktur mit klarer Routenführung ist eine wichtige Voraussetzung für die Aktivierung fahrradferner Bevölkerungsgruppen. (Wieder)Aufsteiger\*innen haben dabei ein besonders hohes Sicherheitsbedürfnis und lassen sich eher durch (wahrgenommene) Risiken und Gefahren im Straßenverkehr entmutigen. Die Infrastruktur muss deshalb objektiv ein sicheres Radfahren ermöglichen und gleichzeitig als sicher empfunden werden.



„Ich will mich  
auf dem Rad genauso sicher fühlen  
wie im Auto!“

Quelle: Teilnehmerin der RadAktiv-Studie

Soll die Verkehrswende gelingen, ist eine Umverteilung des Straßenraums und eine Neuregelung des Miteinanders der unterschiedlichen Verkehrsarten unumgänglich. Dem fließenden und ruhenden Fahrradverkehr muss dabei mehr Raum und mehr Beachtung zukommen als bisher. Dabei ist neben einer größeren Anzahl an Radfahrer\*innen auch an neue Fahrradtypen mit größerem Platzbedarf zu denken (z.B. Lastenräder, Dreiräder, Anhänger). Zudem brauchen gerade Wiederaufsteiger\*innen eine klar von anderen Verkehrsteilnehmern getrennte Radinfrastruktur.

Aber auch die Durchgängigkeit der Fahrradinfrastruktur ist entscheidend. Gerade unerfahrene Radfahrer\*innen müssen nachvollziehbar und konsequent durch den Straßenverkehr gelenkt werden. Die aktuelle Vielfalt unterschiedlicher Infrastrukturlösungen ist hier eher hinderlich. Durch eine stärkere Fokussierung der Verkehrsplanung auf das Fahrrad kann diese Herausforderung gemeistert werden.



## Sicherheit geht vor

Nicht nur Verbesserungen der Infrastruktur tragen zur Sicherheit der Radfahrer\*innen bei, sondern auch deren eigenes Verhalten. Deshalb ist es wichtig, dass Radfahrer\*innen einen sicheren Umgang mit dem Fahrrad und mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen erlernen.

Dabei sind gerade auch Verhaltensweisen, die nicht in der Straßenverkehrsordnung abgedeckt sind, gemeint, wie beispielsweise das Warten hinter LKW und Bus, um nicht in einen Rechtsabbiegeunfall verwickelt zu werden. Nicht zuletzt können auch technische und planerische Maßnahmen die Sicherheit von Radfahrer\*innen erhöhen und sollten rasch umgesetzt werden.



Viele Verhaltensweisen, die das Fahrradfahren sicherer machen, werden bisher in ihrer Bedeutung unterschätzt und in der Verkehrserziehung eher randständig behandelt. Radfahrer\*innen können aber auch selbst einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten, z.B. durch gut sichtbare Kleidung, einen Fahrradhelm und voll funktionsfähige Bremsen und Beleuchtung. Auch vorausschauendes Fahren trägt zur eigenen Sicherheit bei.

Verbesserte Kenntnisse über die Bedürfnisse und allgemeinen Verhaltensweisen von Radfahrer\*innen können bei Auto- und LKW-Fahrer\*innen zu einer umsichtigen Fahrweise führen. Neben der Verkehrserziehung in der Schule bietet sich hier ein spezieller Unterricht in Fahrschulen an.



Zudem sollte die Beeinträchtigung von Radfahrer\*innen (z.B. Parken auf Radwegen oder Schutzstreifen, überhöhte Geschwindigkeit auf Fahrradstraßen) schärfer verfolgt und geahndet werden, da es sich hierbei nicht um Kavaliersdelikte, sondern teilweise um eine Gefährdung von Menschenleben handelt. Nur so kann ein weitgehend konfliktfreies und sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer\*innen gelingen.

Technische und planerische Innovationen wie z.B. Assistenzsysteme oder moderne Formen der Verkehrsführung wie Fahrradstraßen oder protected bike lanes sollten schnell und flächendeckend umgesetzt werden. Gerade bei technischen Innovationen muss die Politik die Fahrzeughersteller stärker in die Pflicht nehmen. Bisher sind solche Neuerungen jedoch häufig den gehobenen Fahrzeugklassen vorbehalten.



## Lebenslanges Lernen

Nicht nur Kinder und Jugendliche müssen sicheres Fahren und Verkehrsregeln erlernen. Auch weniger erfahrene Erwachsene oder (Wieder-)Aufsteiger\*innen müssen beides trainieren. Dies trifft insbesondere auf ältere Menschen zu, da rund zwei Drittel der 445 getöteten Fahrradfahrer\*innen 2019 über 60 Jahre alt waren (Statistisches Bundesamt, 2020).

Besonderes Augenmerk muss hier auch auf die Besonderheiten des E-Bikes bzw. der Pedelecs gelegt werden. Diese weisen mit ihrem höheren Gewicht, höheren Geschwindigkeiten und speziellem Anfahrverhalten besondere Herausforderungen auf. Der Umgang mit einem E-Bike muss folglich trainiert werden. Rund ein Viertel der getöteten Radfahrer\*innen war 2019 mit dem E-Bike unterwegs, der Anteil an E-Bikes beträgt jedoch nur 5% aller Fahrräder (Statistisches Bundesamt, 2020 und infas & DLR, 2019). Auch hier sollten besonders Senior\*innen (60+) als größte Nutzergruppe in den Blick genommen werden.

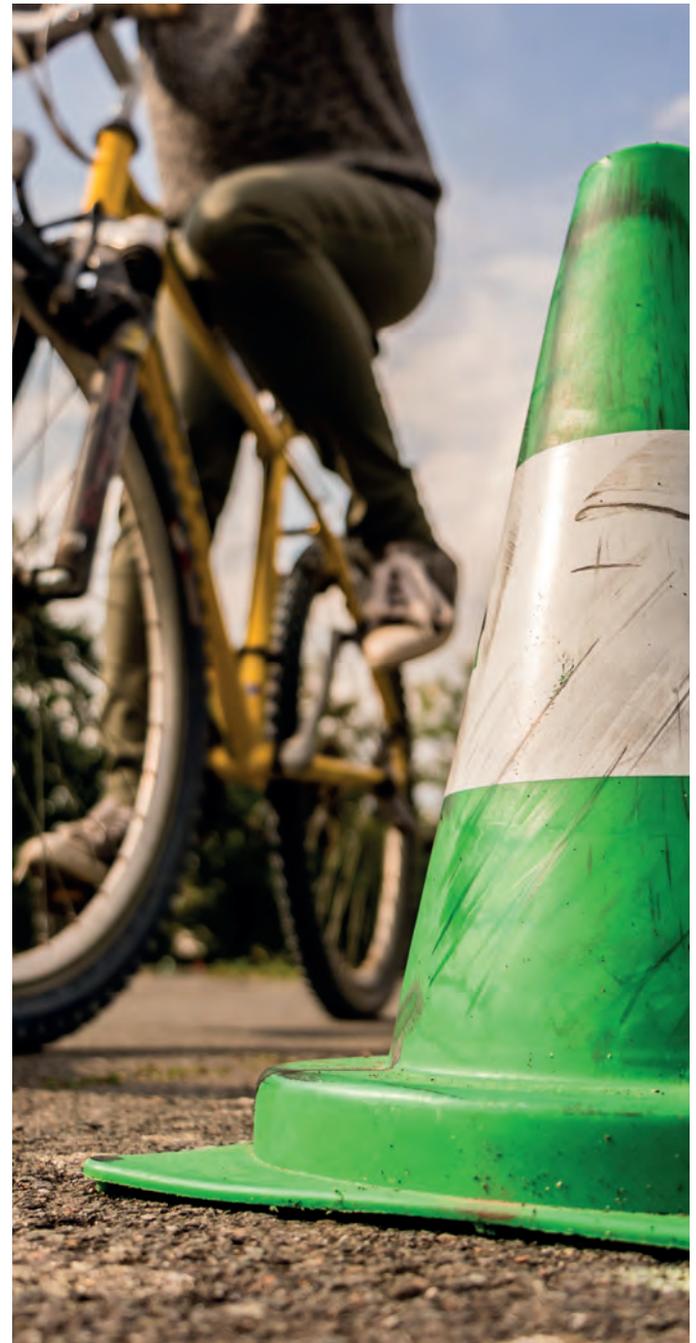
**Radfahr-  
schulen  
des ADFC  
finden Sie hier:**

[www.adfc-radfahrerschule.de](http://www.adfc-radfahrerschule.de)



**E-Bike-Kurse  
des VCD  
finden Sie hier:**

<https://e-radfahren.vcd.org/>



In Deutschland gibt es bereits ein recht großes Angebot an Fahrradschulen und Fahrsicherheitstrainings (auch für E-Bikes). Fahrradschulen bieten Radfahrkurse für Erwachsene an, die bisher noch nie Fahrrad gefahren sind. Fahrsicherheitstrainings sprechen hingegen alle Radfahrer\*innen an, insbesondere auch (Wieder-) Aufsteiger\*innen, die sicherer im Umgang mit dem Rad werden möchten.

Trotz dieser Angebote kommt es jedoch immer noch sehr häufig zu Unfällen aufgrund mangelnder Beherrschung des Fahrrads und fehlender Regelkenntnis. Diese Angebote müssen folglich breiter beworben und der Zugang erleichtert werden. So könnten beispielsweise Fahrsicherheitstrainings für E-Bikes beim Kauf mit angeboten werden.



## UNFALLZAHLEN 2019

**87.253** verunglückte

Radfahrer\*innen

**445** getötete Radfahrer\*innen,  
davon **118** Pedelec Nutzer\*innen

**298** der getöteten Radfahrer\*innen  
waren **älter als 60 Jahre**

Quelle: Statistisches Bundesamt 2020



## Fahrradabstellmöglichkeiten

Fahrräder brauchen adäquate Abstellplätze: am Zielort wie zu Hause. Fahrräder werden teurer und damit häufiger Ziel von Diebstählen. Außerdem kommt es bereits heute an viel frequentierten Orten wie Universitäten, Schulen oder Bahnhöfen zu chaotischen Zuständen. Häufig führt dies zu blockierten Zugängen und Fußwegen. Breitere Lastenräder stellen eine zusätzliche Herausforderung dar. Erfolgreiche Fahrradförderung wird diese Engpässe beim Abstellen noch verstärken.

Fehlende oder unattraktive Abstellmöglichkeiten am Wohnort bilden eine weitere Barriere für die Fahrradnutzung. Oftmals reicht der beschwerliche Gang in den Fahrradkeller aus, sich gegen das Fahrrad und für den PKW zu entscheiden. Immerhin vier von zehn Personen in Deutschland bezeichnen ihre Abstellmöglichkeiten zu Hause als schlecht, eine von zehn Personen hat zu Hause gar keinen Abstellplatz zur Verfügung (RadAktiv).

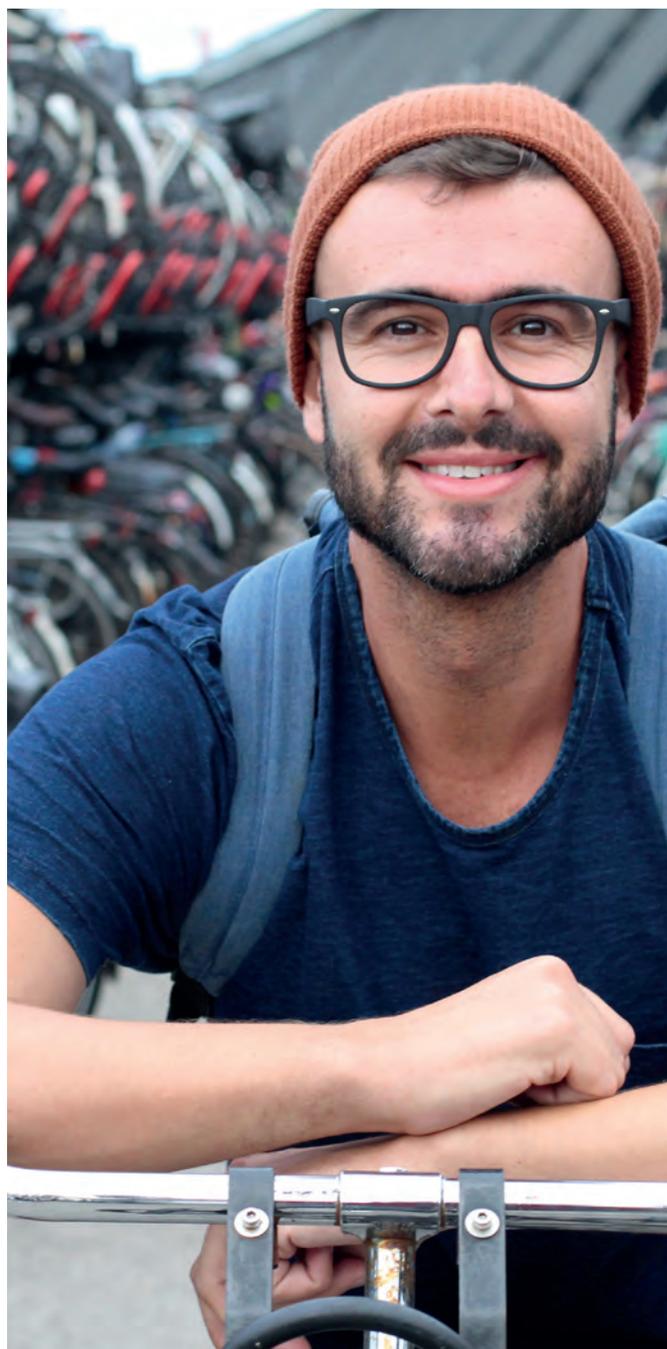


Fahrradabstellanlagen sollten geräumig und komfortabel sein und das sichere und einfache Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Bei der Planung von Fahrradabstellplätzen sollte die von der Politik anvisierte Steigerung des Radverkehrs schon heute mit eingerechnet werden. Besonders an Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen, S- oder U-Bahn-Stationen ist dies zu berücksichtigen. Aber auch Unternehmen, Schulen und andere hoch frequentierte Einrichtungen wie z. B. Universitäten und Krankenhäuser sind hier angesprochen. Neben der Möglichkeit, das Fahrrad mit einem Schloss gegen Diebstahl zu sichern, sind auch regenfeste Überdachungen oder abschließbare Fahrradboxen vielerorts sinnvoll, insbesondere für teurere Fahrräder oder E-Bikes. Auch am Wohnort müssen gut zugängliche, sichere und komfortable Abstellanlagen zum Standard werden. Dabei sollte beachtet werden, dass der Zugang zum Fahrrad mindestens genauso leicht möglich ist wie der zum Auto.

**72%** finden, dass es am Zielort  
**keine guten  
Abstellmöglichkeiten**  
gibt.

**41%** haben nur **schlecht  
zugängliche**  
Abstellmöglichkeiten zu Hause.

**9%** haben daheim **gar keine  
Abstellmöglichkeit.**



## Literatur

Dauth, W. & Haller, P. (2018): Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort. Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen (IAB-Kurzbericht Nr.10). Nürnberg.

infas, DLR (Hg.) (2018): Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundausswertung. Bonn.

infas, DIW (Hg.) (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn.

infas, DLR (Hg.) (2019): Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht. Bonn

Mahne-Bieder, J.; Popp, M.; Rau, H. (2019): Identifying and understanding non-cyclists: Typology development for sustainable urban mobility. In: Transportation Research Procedia, Volume 41, S. 614-616.

Mahne-Bieder J., Popp M., Rau H. (2020): Welche Barrieren und Hindernisse haben Nicht-Radfahrende in Deutschland? Eine vergleichende Betrachtung und Typisierung. In: Appel A., Scheiner J., Wilde M. (Hg.) Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer VS, S. 83-98. Wiesbaden.

Rau, H. (2021): (Wieder)aufsteiger\*innen: Sozialwissenschaftliche Erkenntnisse zur Gewinnung von Nichtradfahrenden. Nationaler Radverkehrskongress 2021, Hamburg, 27-28 April.

Rau, H.; Popp, M.; Mahne-Bieder, J. (2020): Quality and quantity in mobility biographies research: experiences from a mixed method study of non-cyclists in Germany. In: Scheiner, J.; Rau, H. (Hg.) Mobility and Travel Behaviour Across the Life Course. Edward Elgar Publishing, S. 33-49. Cheltenham UK.

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2020): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2019. Wiesbaden.

www.adfc-muenchen.de (2020): Mitradeln bei der Kidical Mass. <https://www.adfc-muenchen.de/aktuelles/adfc/ansicht/kidical-mass-am-sonntag-209/>, zuletzt abgerufen am 10.09.2021.

www.destatis.de (2021): Einkommen, Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte im Zeitvergleich. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Einkommen-Einnahmen-Ausgaben/Tabellen/deutschland-lwr.html>, zuletzt abgerufen 29.07.2021.

www.vivavelo.org (2021): Brancheninfo: Qualität und Vertrieb. <https://www.vivavelo.org/brancheninfo/wirtschaftsdaten/qualitaet-vertrieb/>, zuletzt abgerufen 29.07.2021.

## Mehr zum Projekt RadAktiv



Homepage der Macher\*innen des Leitfadens  
[www.muc-mobilities.de](http://www.muc-mobilities.de)



RadAktiv auf ResearchGate  
<https://www.researchgate.net/project/RadAktiv>



Film zum Projekt RadAktiv  
<https://youtu.be/O8cJADc4rnI>

## Informationen rund ums Radfahren aus aller Welt



Fahrradportal des BMVI  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de>



Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland:  
<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/index.html>



Homepage der European Cyclists' Federation:  
<https://ecf.com/>



Homepage People for bikes (USA):  
<https://www.peopleforbikes.org/>

## Fahrrad-NGOs in Deutschland (Auswahl)



ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.  
<https://www.adfc.de/de/index.html>



VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.  
<https://www.vcd.org/startseite/>



AktionFahrrad:  
<https://www.aktionfahrrad.de/>

## Good-Practice-Beispiele



Fahrradflohmarkt München:  
<https://muenchenunterwegs.de/angebote/radflohmkt>



Radtouren für Neubürger in München:  
[https://muenchenunterwegs.de/angebote/unterwegs-in-der-neuen-stadt?fbclid=IwAR3e-wivAY-hRW04cVoh3KOBt\\_YiV1uPGONXeF-4CK3WSyhuuakCfe4GOTEx0](https://muenchenunterwegs.de/angebote/unterwegs-in-der-neuen-stadt?fbclid=IwAR3e-wivAY-hRW04cVoh3KOBt_YiV1uPGONXeF-4CK3WSyhuuakCfe4GOTEx0)



Fahrradkurse des ADFC:  
<https://radfahrerschule.adfc.de/>



E-Rad-Kurse des VCD:  
<https://e-radfahren.vcd.org/e-rad-kurse/>



Fahrradkurse von Donna Mobile:  
<https://www.donnamobile.org/fahrradkurse>



Lastenrad Testmöglichkeiten – kostenlose und -pflichtige Angebote  
<https://www.cargobike.jetzt/tipps/testen/>



Kaufprämien für Lastenräder (Privatpersonen und gewerbliche Käufer)  
<https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/>

## Good-Practice-Beispiele



Fahrradparken allgemein  
[https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden\\_Fahrradparken\\_RZ\\_Web.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden_Fahrradparken_RZ_Web.pdf)



Fahrradparken im Quartier  
<https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb-2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>



Mit dem Rad zur Arbeit (AOK):  
<https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bundesweit/index.php>



Pendeln mit dem Pedelec für Azubis:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/schwitzen-war-gestern-mit-dem-azubi-e-bike-auf-dem>



Fahrrad an der Schule: das Beispiel Schoolbikers  
<https://www.schoolbikers.de/>



Fahrradwerkstatt & mehr an der Schule: das Beispiel Leibniz-Gymnasium in Essen-Altenessen  
<http://energiefuersquartier.ruhr/fahrrad-ag/>



Mit dem Rad zur Schule:  
<https://www.bike2school.ch/>



Einkaufen mit dem Fahrrad:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/einkaufen-mit-dem-fahrrad>



Informationen zum Radfahren in Schwangerschaft und mit Baby  
<https://www.radfahren-mit-baby.de/>



Informationskampagne zum Fahrrad für Kita, Schule, Verein und Familie aus Österreich  
<http://www.radschlag-info.de/startseite.html>



Österreichische Informationsseite für Kinder (Verkehrsregeln gelten für Österreich):  
[www.ritaundronny.at](http://www.ritaundronny.at)



Kurzfilmwettbewerb für Jugendliche zum Thema Fahrrad:  
<http://www.like-it-bike-it.de/>



Überblick über offene (Fahrrad-)Werkstätten in Deutschland mit unterschiedlichen Konzepten:  
<https://www.offene-werkstaetten.org/werkstatt-suche>



Fahrradwerkstatt für Mädchen:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/maedchenfahrradwerkstatt>



Begleitetes Fahren für (Wieder-)Aufsteiger\*innen:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradfreundinnen>



Verknüpfung Rad und Bahn  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/ab-fahren-ein-bahnhof-fuer-fahrradfahrer>

### **IMPRESSUM**

Idee, Konzept, Erhebung, Text: LMU München | Department für Geographie  
Designkonzept & Digitaler Aufbau: BasanDesign.de  
Bildrechte: Adobe Stock Seiten 4+6+10 bis 23; iStock Getty Images Seite 21;  
Shutterstock Seite 1; Mark Stosberg on unsplash Seite 5;  
Juri & Aki Films Seiten 7+8+9;  
BasanDesign Seiten 3+19.

### **FÖRDERHINWEIS**

Das Projekt „RadAktiv“ wurde gefördert  
vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)  
aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**RADAKTIV PROJEKT**  
LMU MÜNCHEN | DEPARTMENT FÜR GEOGRAPHIE  
LUISENSTRASSE 37  
80333 MÜNCHEN