

Freizeitradeln bei alltäglichen Wegen?

Impulsvortrag für die Fachtagung der AGFK
Bayern am 22.06.2022

Dipl.-Ing. Michael Haase

1

Was ist Freizeitradverkehr?

- Der zweiwöchige Radurlaub auf dem Donauradweg?
- Der Wochenendausflug in die Nachbarstadt?
- Die Fahrt abends zum Schachklub und zurück?
- Die Fahrradtour von der Ferienwohnung aus?
- Der Umweg durch den schönen Park bei der Rückfahrt von der Arbeit?

→ Begriff „Freizeitradverkehr“ schwierig zu fassen. Daher in der Verkehrsplanung andere Begriffssystematik.

2

Zielgruppen im Radverkehr

- „routenorientiert“ versus „zielorientiert“ als grundlegende Unterscheidung für die Entwicklung der Netze und der Wegweisung
- routenorientiert
 - ≡ Der Weg ist das Ziel. Radfahren macht Spaß.
 - ≡ Eine bestimmte Route fahren, auch wenn diese umwegig ist.
- zielorientiert
 - ≡ Von A nach B kommen. Radfahren ist praktisch.
 - ≡ Möglichst direkt, sicher und komfortabel zum Ziel fahren.
- Routenorientiert oft eher mit Urlaub, Ausflügen, Freizeit assoziiert, zielorientiert eher mit Arbeits- und Ausbildungswegen.

Gegensatz?

Ziel- oder routenorientiert?

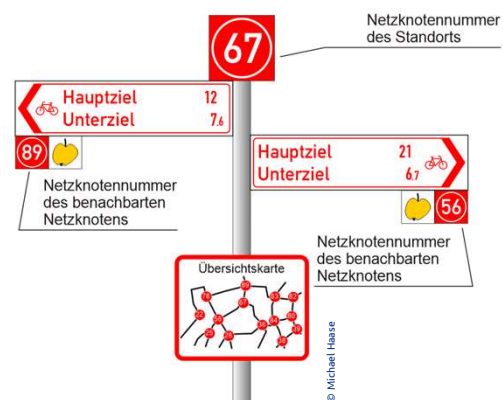


Zuordnung

- Der zweiwöchige Radurlaub auf dem Donauradweg?
→ routenorientiert
- Der Wochenendausflug in die Nachbarstadt?
→ routenorientiert
- Die Fahrt abends zum Schachklub und zurück?
→ zielorientiert
- Die Fahrradtour von der Ferienwohnung aus?
→ routenorientiert
- Der Umweg durch den schönen Park bei der Rückfahrt von der Arbeit?
→ routenorientiert

Wegweisung

- Unterscheidung „zielorientiert“ und „routenorientiert“ auch in der Radverkehrswegweisung wichtig
 - ≡ zielorientiert → Zielorte
 - ≡ routenorientiert → Einschübe mit Routenlogos
 - ≡ individuelle Routen → Knotennummernsystem



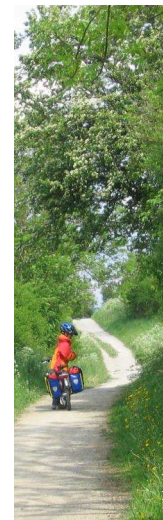
Radtourismus – ein Wirtschaftszweig

- ADFC-Radreiseanalyse 2020:
 - ≡ 5,4 Mio. Radreisende (mind. 3 Nächte) + 12 Mio. Kurzreisende (max. 2 Nächte) + 34,3 Mio. Radausflügler
 - ≡ 29 % nutzten 2019 Elektrofahrrad (2016: 13 %)
 - ➔ ≡ 40 % der Radtouristen fahren danach mehr Rad im Alltag
 - ≡ 34 % reisen mit Bahn an
 - ≡ 86 % der Radreisenden bevorzugen individuelle Organisation
 - ≡ 2016 Baden-Württemberg: ca. 860 Mio. EUR Nettowertschöpfung pro Jahr (12 % der gesamten touristischen Wertschöpfung)



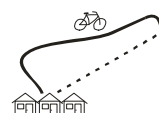


Zielgruppen

- ADFC Radreiseanalyse 2016
 - ≡ 83 % der Radreisenden organisieren ihre Reise selbst.
 - ➔ ≡ 70 % sind Streckentouren mit wechselnden Unterkünften. Etwa 28 % erkunden von einem festen Quartier aus die Region mit dem Rad in sogenannten Sternfahrten.
 - ≡ Radreisen werden vor allem mit dem Partner (55 %) oder mit Freunden/Bekannten (35 %) unternommen. Mit rund 17 % ist der Anteil von Alleinreisenden hoch. Bei 11 % der Reisen sind Kinder oder Jugendliche mit dabei.
 - ≡ Rund ein Drittel der Radreisenden nutzt die Bahn für An- und Abreise, 40 % den Pkw. 18 % der Radreisenden starten direkt mit dem Fahrrad von Zuhause aus.

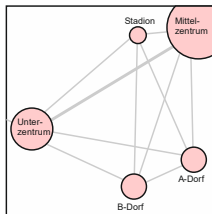


Zielgruppen

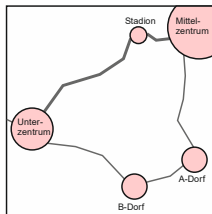
	Radfernwanderer	Radurlauber	Tagestouristen / Einheimische
			
Quartierwahl	nahezu jeden Tag ein neues Quartier	festes Quartier über mehrere Tage	-
Aktivitäten	Tagesetappen bis zu 100 km Länge zwischen den Quartieren, zum Teil als organisierte Reise	u.a. Tagestouren in Quartiernähe mit dem Rad (Attraktion der Region insgesamt ist wichtig)	Tagestour mit dem Rad
Ortskenntnis	gering	gering, mit der Aufenthaltsdauer zunehmend	relativ hoch
Anforderungen auf Netzebene	lange, interessante Strecken (routenorientiert)	Rundtouren, Touren mit Rücktransport (z. B. mit Bahn-Nahverkehr), hohe Netzdichte günstig	Rundtouren, Touren mit Rücktransport (z. B. mit Bahn-Nahverkehr)
Tagesausgaben	rel. hoch	mittel	rel. gering

Übersicht zur Methodik der Netzplanung

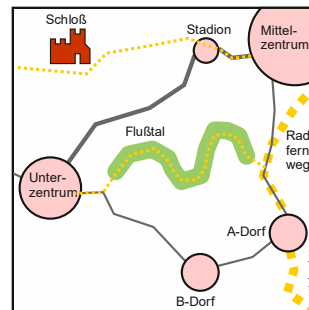
zielorientiert: Luftlinien



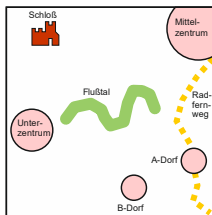
zielorientiert: Umlegung



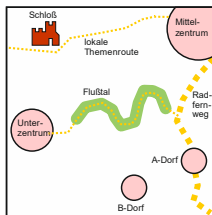
Netz überlagert zu Gesamnetz



routenorientiert: Potentiale



routenorientiert: Routen



ERA 2010: Anforderungen für Netze für den zielorientierten Alltagsradverkehr

Kategorie		Angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h ²	Daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
¹⁾ sofern Teil des Wegweisungsnetzes ²⁾ einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach RIN)					
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20-30	15 s	-	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20-30	25 s	-	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20-30	35 s	-	¹⁾
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15-25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15-20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15-20	60 s	x	¹⁾
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

Alltagsradverkehr ist entfernungsabhängig!

MZ - OZ

GZ - MZ

Gemeinde - GZ

wie MZ – OZ innerorts

Stadtteilzentrum - Zentrum

Stadtteilzentr., Schwerpkte.

Grundstück

ERA 2010: Netzanforderungen für zielorientierten Alltagsradverkehr

- langfristig; für zielorientierten Alltagsradverkehr
 - ≡ 90 % der Einwohner wohnen maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt, d.h. Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen 200 bis 1.000 m im städtischen Gebiet
 - ≡ minimale Umwege
 - Umwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung
 - max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen
 - ≡ keine zusätzlichen Steigungen
 - ≡ Verkehrssicherheit und -qualität des Radverkehrs (ERA-Entwurfskapitel)
 - ≡ Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III)
 - ≡ sozial sicher: Schutz vor Übergriffen durch Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z.B. zu Nachtzeiten

Radwege für alle Zwecke



ACFK Bayern: Rad Freizeit Alltag - Impulsvortrag
23.06.2022 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

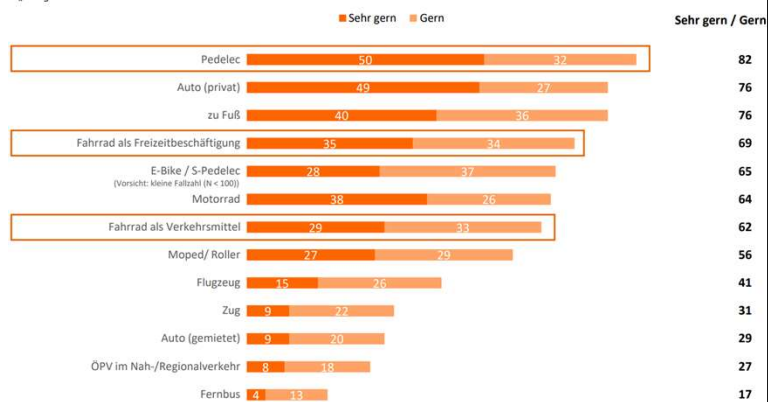
13

Fakten Freizeitnutzung

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

- Quelle: sinus-Monitor 2021 im Auftrag des BMVI

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



Angaben in Prozent

N= Nutzen des jeweiligen Verkehrsmittel

ACFK Bayern: Rad Freizeit Alltag - Impulsvortrag
23.06.2022 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

14

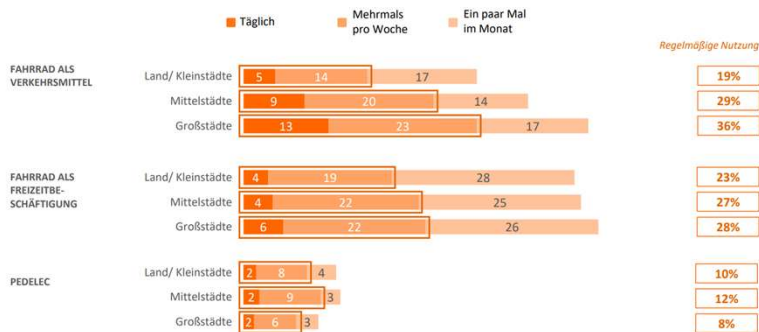
Fakten Freizeitnutzung

Art der Fahrradnutzung

Land vs. Stadt

- Quelle: sinus-Monitor 2021 im Auftrag des BMVI

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad als reines Verkehrsmittel, also nicht zum Sport?“
 „Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad nur als Freizeitbeschäftigung, wie z. B. zum Sport?“
 „Wie häufig nutzen Sie das Pedelec?“



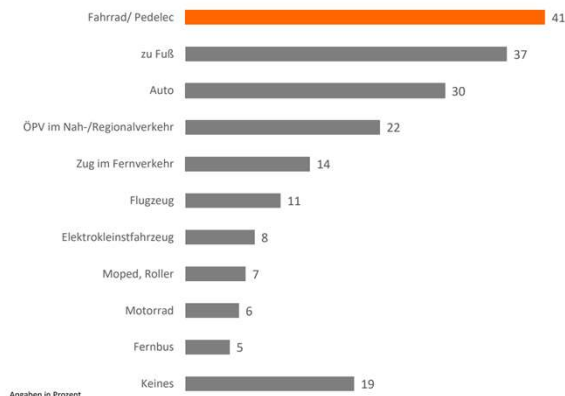
Angaben in Prozent
 Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW
 N= 3.107; alle Befragte
 ACFK Bayern: Rad Freizeit: Alltag - Impulsvortrag 23.06.2022 2-OSt Verkehrsplanung Michael Haase

Wünsche Verkehrsmittelnutzung

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

- Quelle: sinus-Monitor 2021 im Auftrag des BMVI

„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent
 N= 3.107; alle Befragte
 ACFK Bayern: Rad Freizeit: Alltag - Impulsvortrag 23.06.2022 2-OSt Verkehrsplanung Michael Haase

Thesen

- routenorientiertes Radfahren ist ein guter Einstieg, um später das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen
 - ≡ Qualität der eigenen Fahrräder und Ausrüstung steigt
 - ≡ lange Strecken werden Gewohnheit
 - ≡ Spaß am Radfahren wird entwickelt
- Rad als Verkehrsmittel
 - ≡ erst im Sommer bei schönem Wetter: Bewegung tut gut (z.B. 1 mal in der Woche zur Arbeit)
 - ≡ „Sommer“ verlängern (z.B. bis Oktober)
 - ≡ Wetterfestigkeit wächst
 - ≡ schrittweise Ganzjahresnutzung entwickeln (Bedingungen schaffen!)

Schwitzen?

- Radsport oder einfach Rad fahren?



wichtige Voraussetzungen

- auch für routenorientierten Radverkehr: Netze statt einzelner Routen
- zu Radnutzung auf Arbeits- und Ausbildungswegen ermuntern
 - ≡ Stadtradeln, Mit dem Rad zur Arbeit
 - ≡ Aktionen für Geübte auf 3 Monate ausweiten?
- ÖPNV mit Fahrradmitnahme als Rückversicherung bei Regen / Panne
- Netze für zielorientierten Radverkehr flächendeckend planen und nach Prioritäten umsetzen
- Schulwege sichern
- nicht jede Straße kann alle Funktionen gleichzeitig erfüllen, daher z.B. Parken reduzieren oder Kfz-Durchgangsverkehr raus
- Verknüpfung zu Stadtentwicklung

Vielen Dank

fürs Zuhören und Lesen

- für Rückfragen:
2:OST Verkehrsplanung Michael Haase
Bergmannstraße 40, 01309 Dresden
www.2ost.de michael.haase@2ost.de
+49 351 3127 4073