

Gefördert durch:



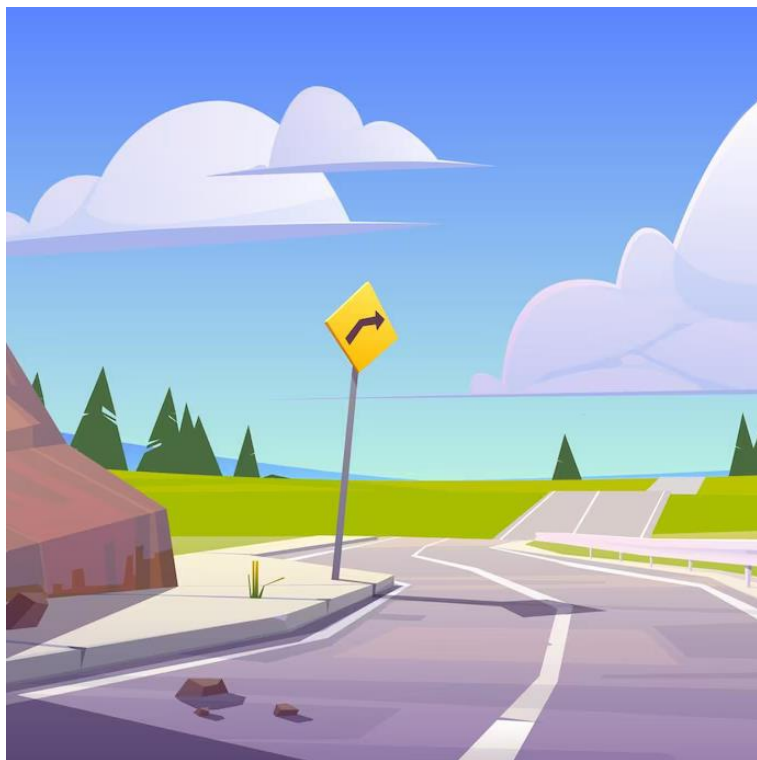
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

AGFK BY: Fachtagung Radverkehr im ländlichen Raum

Perspektiven des Radverkehrs in ländlichen Räumen

Caroline Huth, M.Sc.

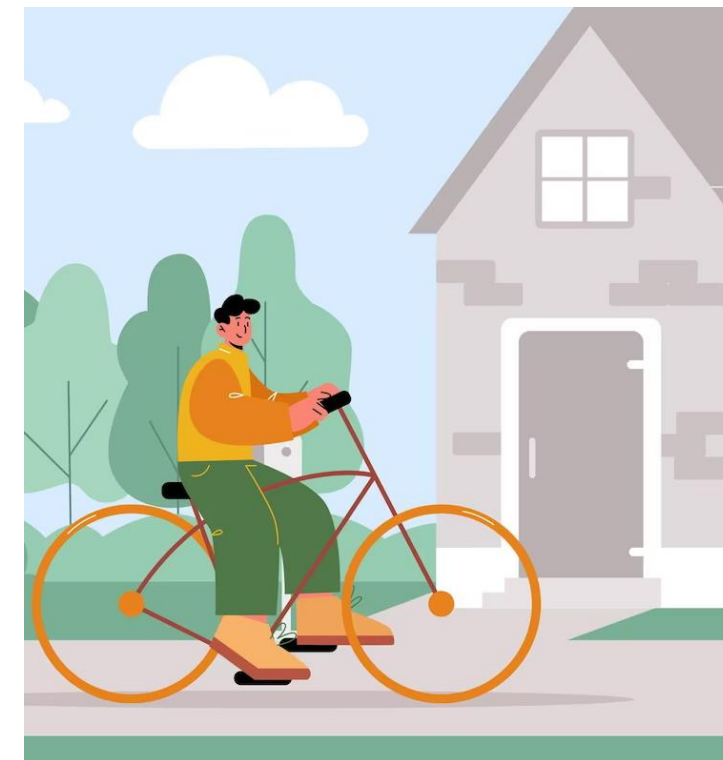
Barrieren für den Radverkehr im ländlichen Raum



Infrastruktur

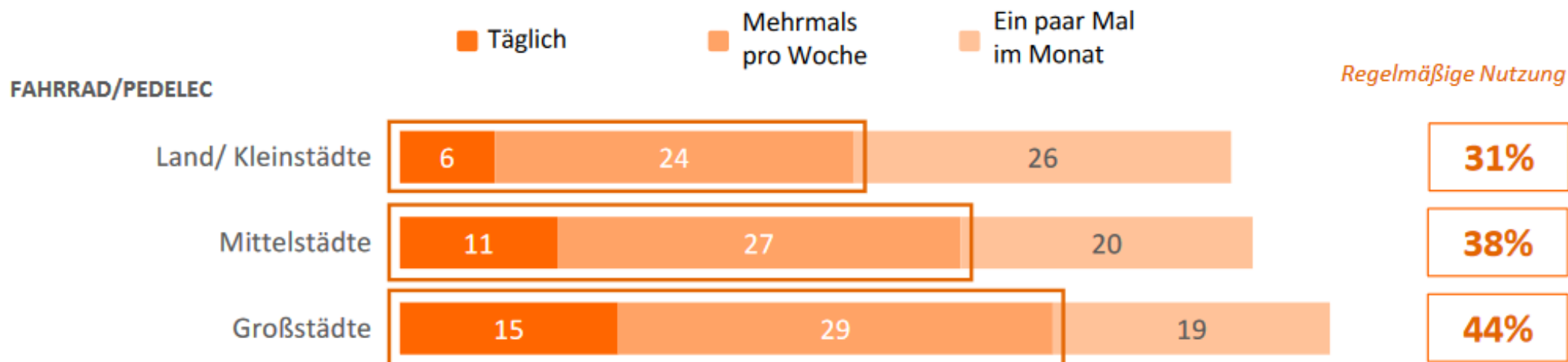


**Distanzen und
Topographie**



**Mobilitätskultur und
Tourismus**

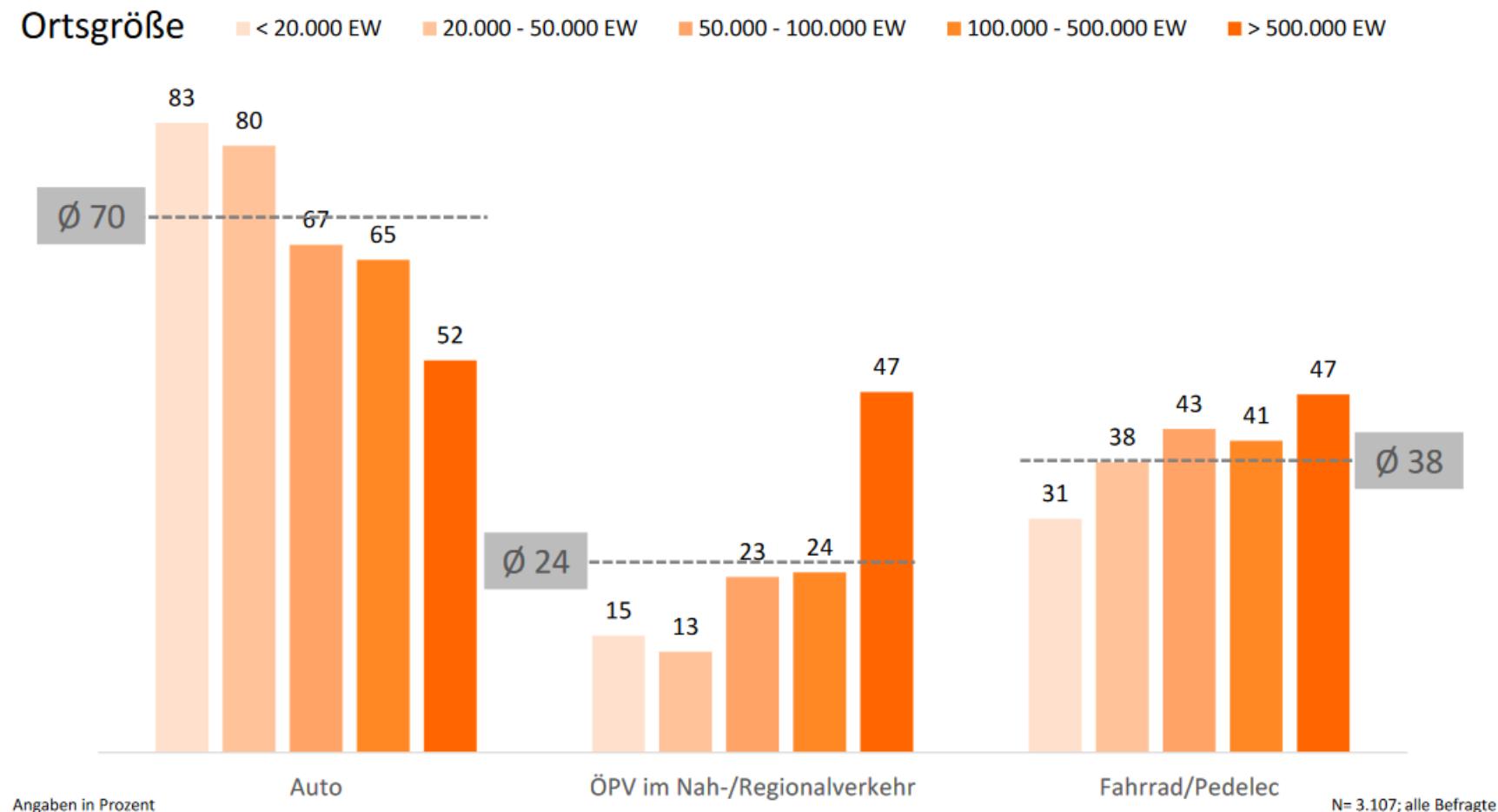
Fahrradnutzung nach Raumtyp



Quelle: SINUS (2021). Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. S.166

Aktuelle Nutzung von Verkehrsmitteln nach Einwohnerzahl

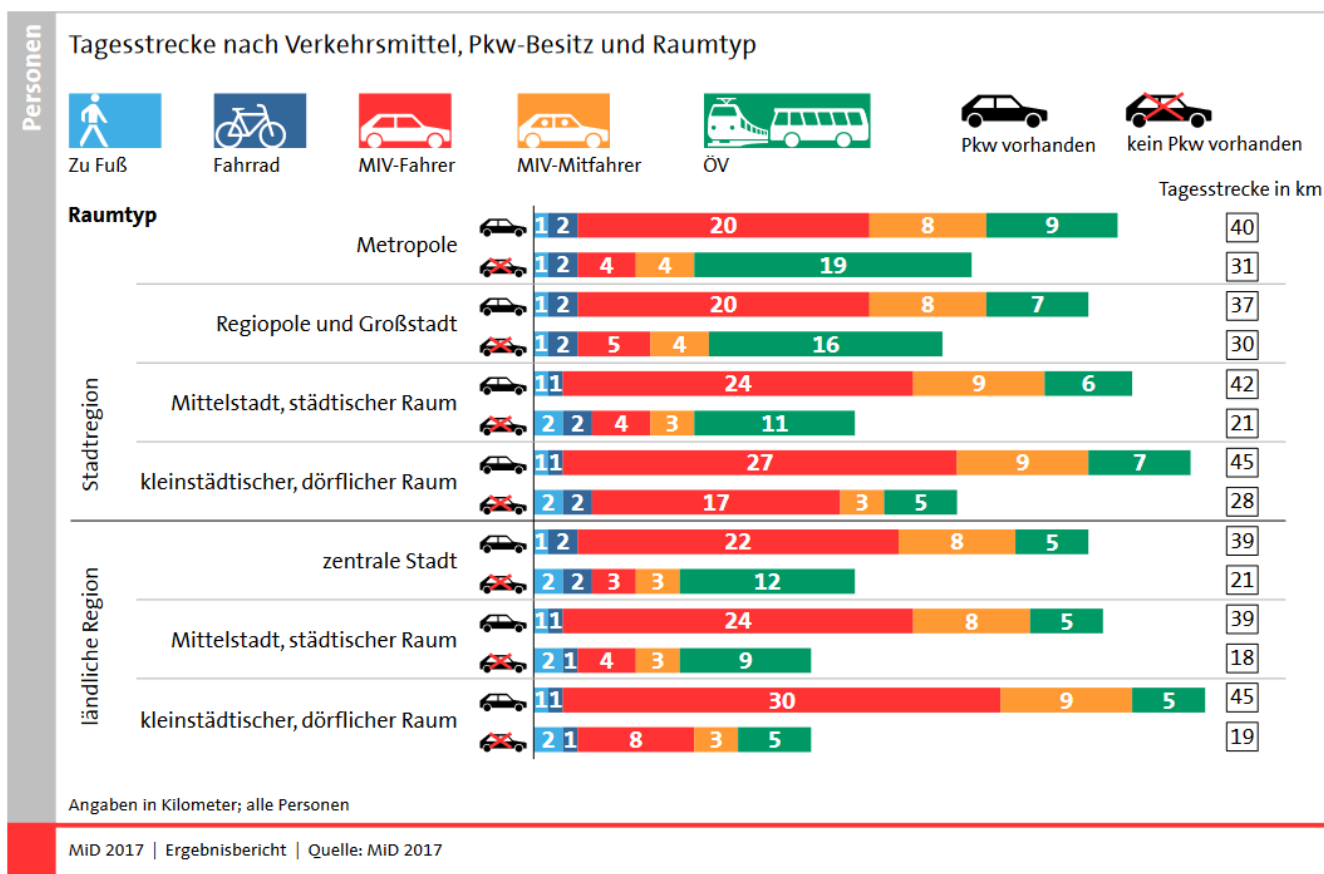
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich/ Mehrmals pro Woche



- Das Auto hat in Gebieten mit geringeren Einwohnergrößen einen höheren Gebrauch
- ÖPNV wird vor allem in Gebieten mit höheren EW-Zahlen genutzt
- Das Fahrrad wird ebenfalls häufiger in Gebieten mit höheren Einwohnerzahlen genutzt

Quelle: SINUS (2021). Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. S.164

Bedeutung des MIV im ländlichen Raum

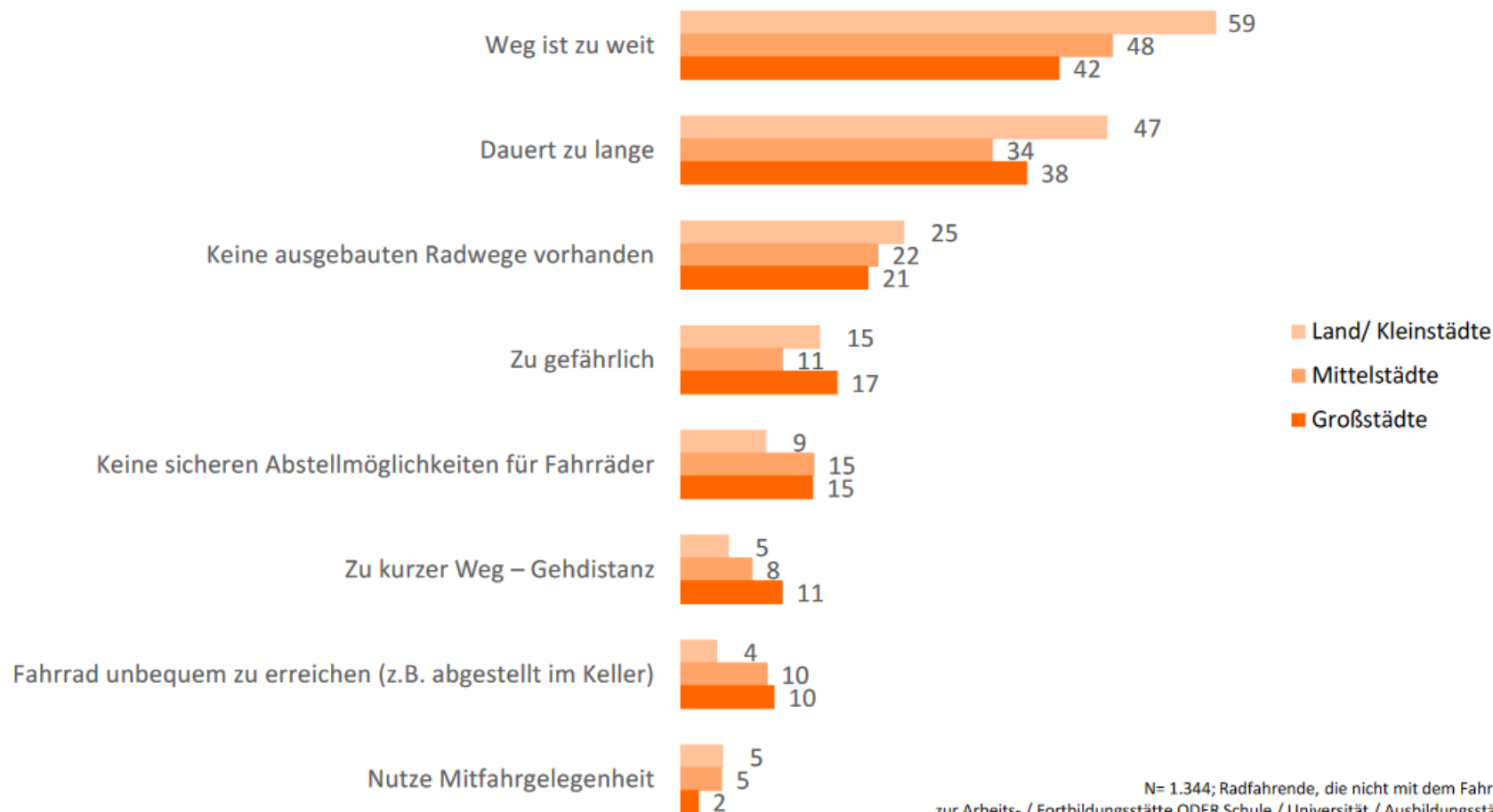


- Personen aus **Haushalten mit Auto** legen **weitere Tagesstrecken** zurück als Personen aus Haushalten ohne Auto
- In ländlichen Regionen gibt es **weniger Haushalte ohne Auto**, aber der Nicht-Besitz des Autos führt hier zu einer erheblichen **Reduktion der Tagesstrecke**
- In der ländlichsten Kategorie des Raumtyps liegt die **Differenz in Abhängigkeit vom Auto-Besitz bei 26 km**

Quelle: Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht*. S.48

Gründe für das Nichtnutzen von Fahrrädern

„Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte / Arbeit fahren?“
(Mehrfachnennung möglich, Auswahl an Aussagen mit relevanten Abweichungen)



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 1.344; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

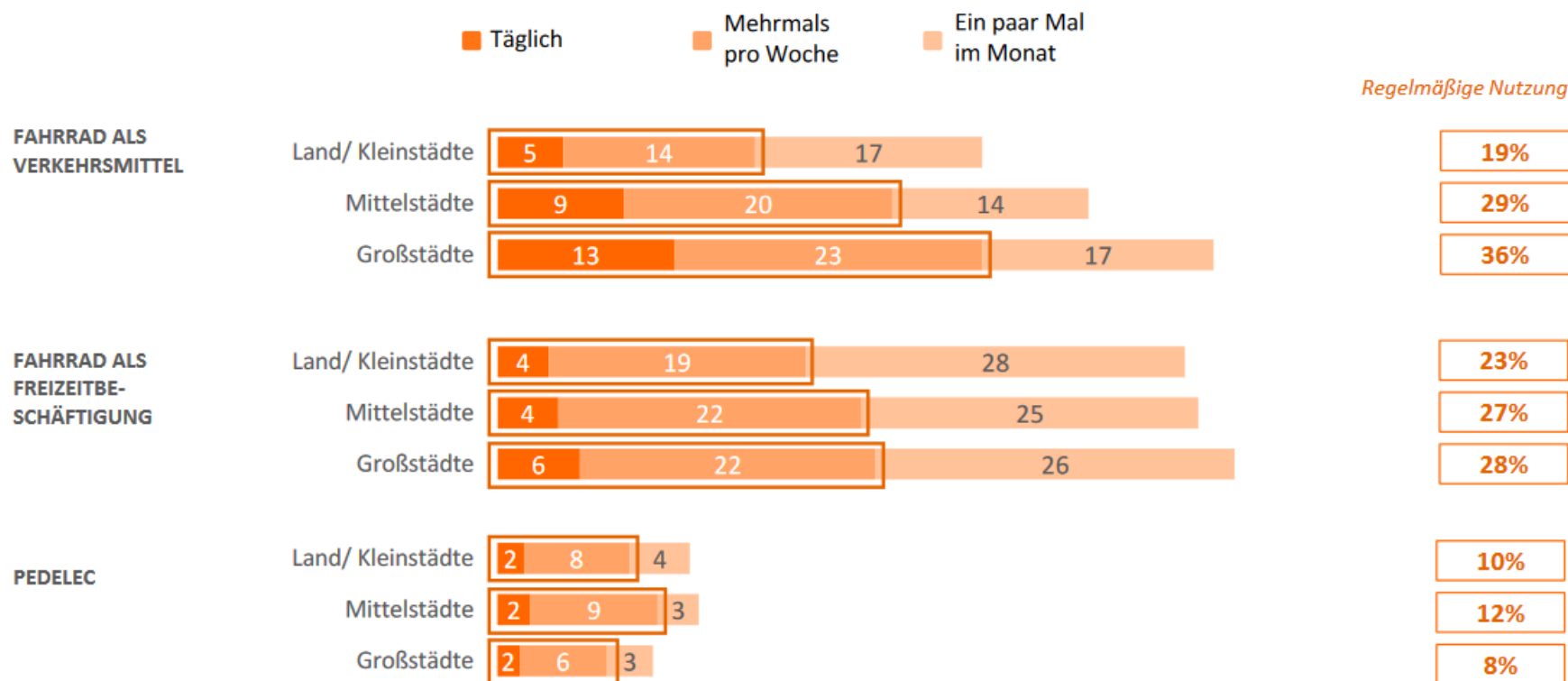


- Auf dem Land oder einer Kleinstadt ist der zu überbrückende Weg für die Wahl des Fahrrad als Verkehrsmittel zu weit
- Bzw. die Strecke würde zu lange dauern

Quelle: SINUS (2021). Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. S.181

Wahl des Fahrrad als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

„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?“



- Der Raumtyp „Land/Kleinstadt“ ist der einzige, bei dem das Fahrrad eher als Freizeitbeschäftigung, denn als Verkehrsmittel genutzt wird.

Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

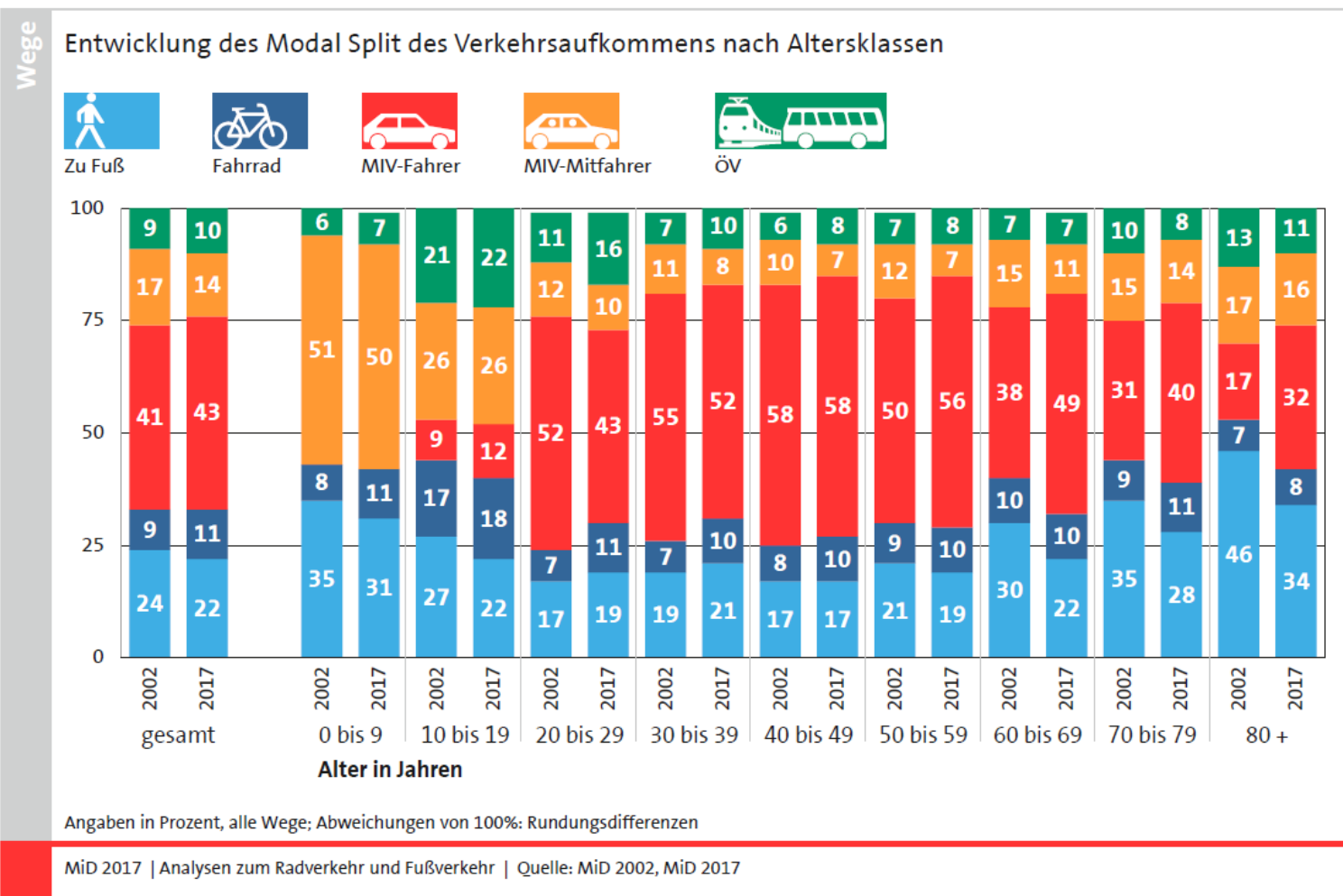


Quelle: SINUS (2021). Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. S. 167

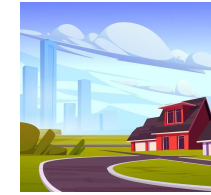
Perspektiven des Radverkehrs in ländlichen Räumen

Nutzer*innen nach Altersklassen

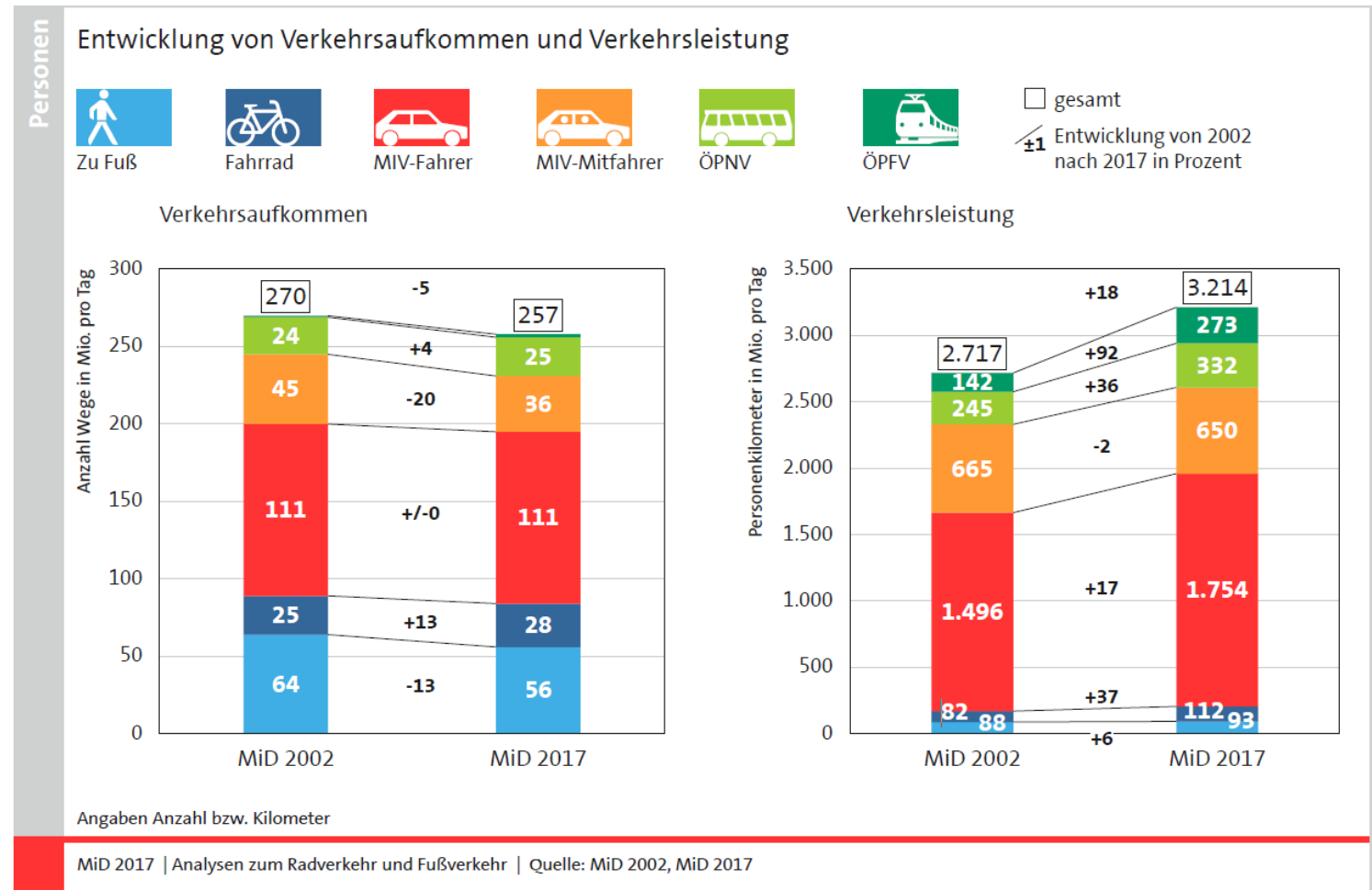
- Radverkehrsanteil in fast allen Altersgruppen ähnlich hoch
- In allen Altersgruppen gestiegen (oder gleich geblieben)
- Besonders starker Anstieg bei jüngerer Bevölkerung



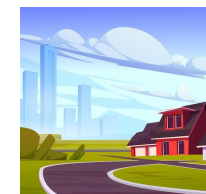
Quelle: Nobis, C. (2019): *Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 29



- Die gefahrenen Wege pro Tag mit dem Fahrrad werden länger
- Die Anzahl der Wege pro Tag steigt



Quelle: Nobis, C. (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 19



Entwicklungen und Ziele im Radverkehr (in ländlichen Räumen)

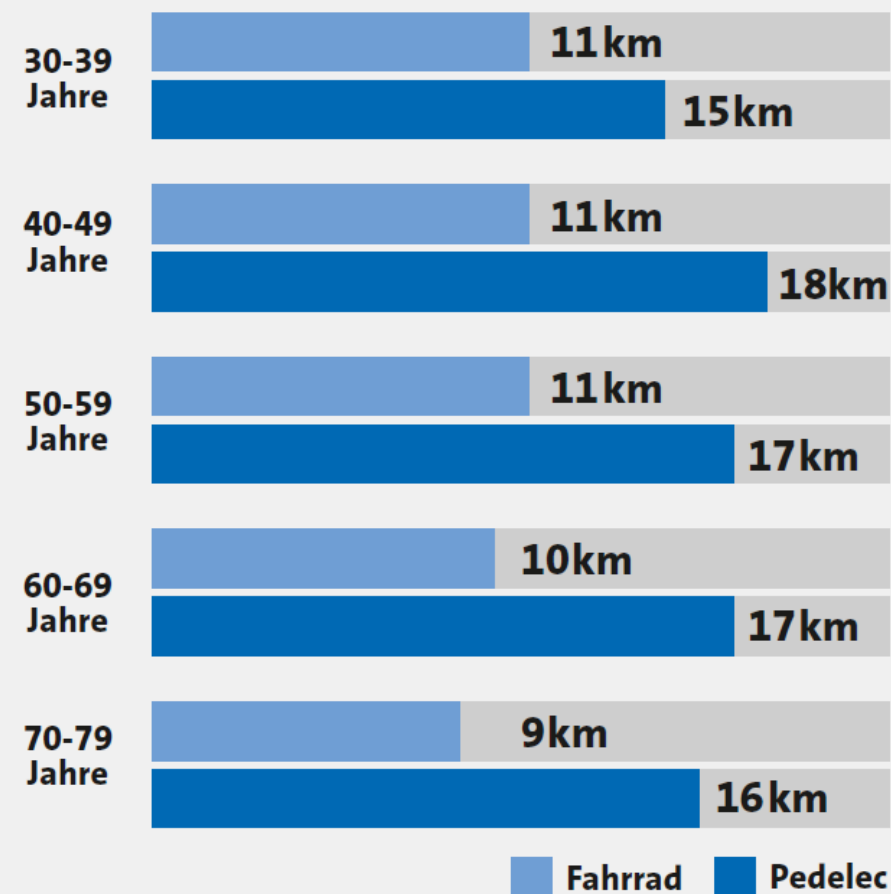


Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin. S. 9

Tagesdistanzen von Pedelec-Nutzer*innen

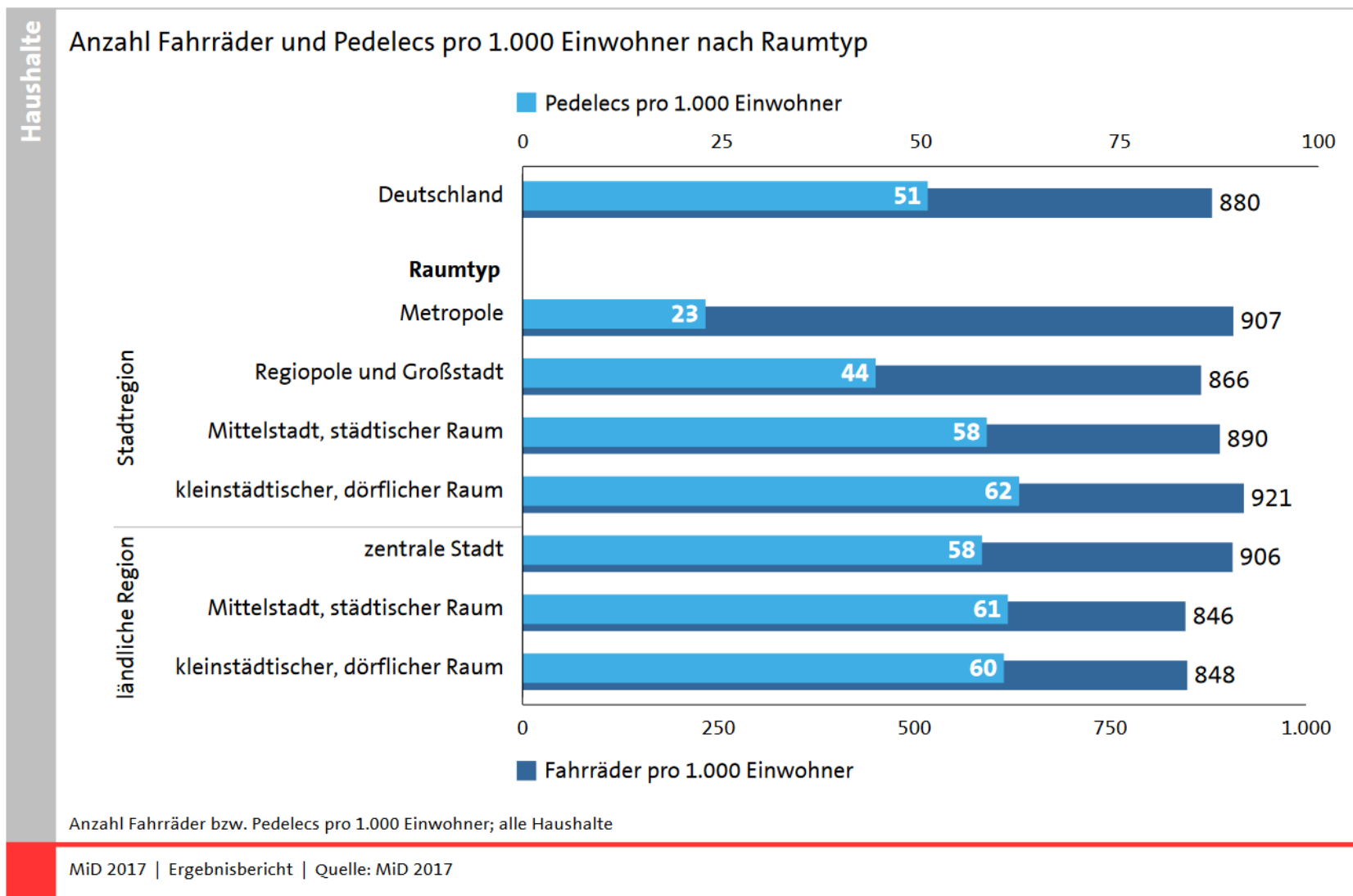
Die gefahrenen Tagesdistanzen werden im Vergleich durch Pedelecs länger als mit konventionellen Rädern

Tagesdistanzen von konventionellen Rad- und Pedelec-Nutzern nach Alter



Quelle: Nobis, C. (2019): *Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 58

Verteilung von Fahrrädern/ Pedelecs nach Raumtyp



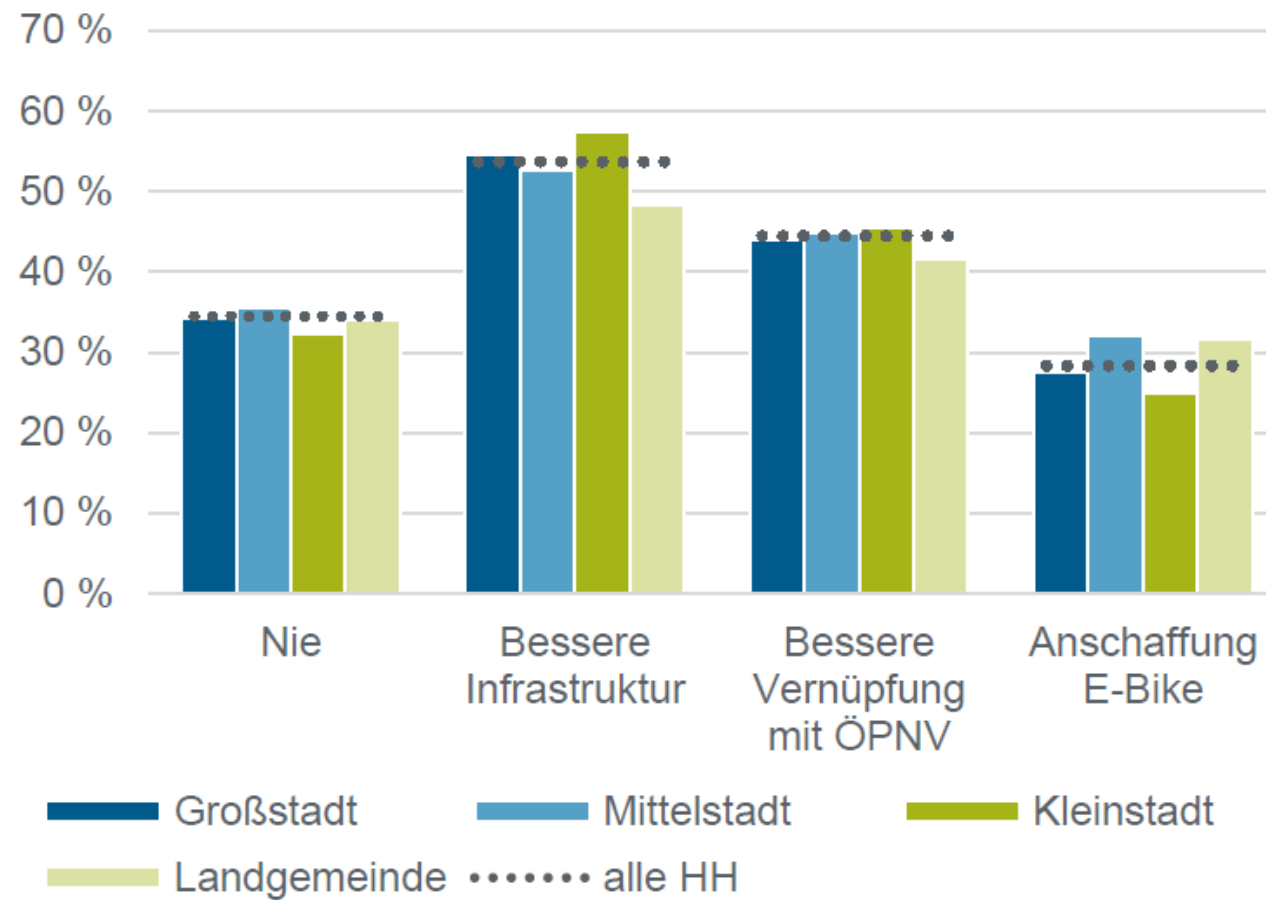
→ In den ländlichen Regionen liegt der Besitz von Pedelecs über dem deutschlandweiten Durchschnitt

Quelle: Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht*. S.91

Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad

- Unter welchen Umständen würden Haushalte mit häufiger Pkw-Nutzung auf das Fahrrad umsteigen

Anteil der Antworten in Prozent



Quelle: KfW-Energiewendebarmeter.

Quelle: Römer, D., & Salzgeber, J. (2022). Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land. KfW Research Fokus Volkswirtschaft (363). S. 3

Alternative Fahrzeugmodelle: Lastenräder

- Neue Möglichkeiten Kinder mit dem Fahrrad zu transportieren:



<https://www.nimms-rad.de/news/cargobikes-cyclingworld-europe-2023/>

Alternative Fahrzeugmodelle: Lastenräder

- Oder Hunde:



<https://www.nimms-rad.de/news/cargobikes-cyclingworld-europe-2023/>

Alternative Fahrzeugmodelle: Lastenräder

- Der Trend bei den Lastenrädern geht hin zu leichteren und kompakteren Rädern und mehr Personentransport:



<https://www.nimms-rad.de/news/cargobikes-cyclingworld-europe-2023/>

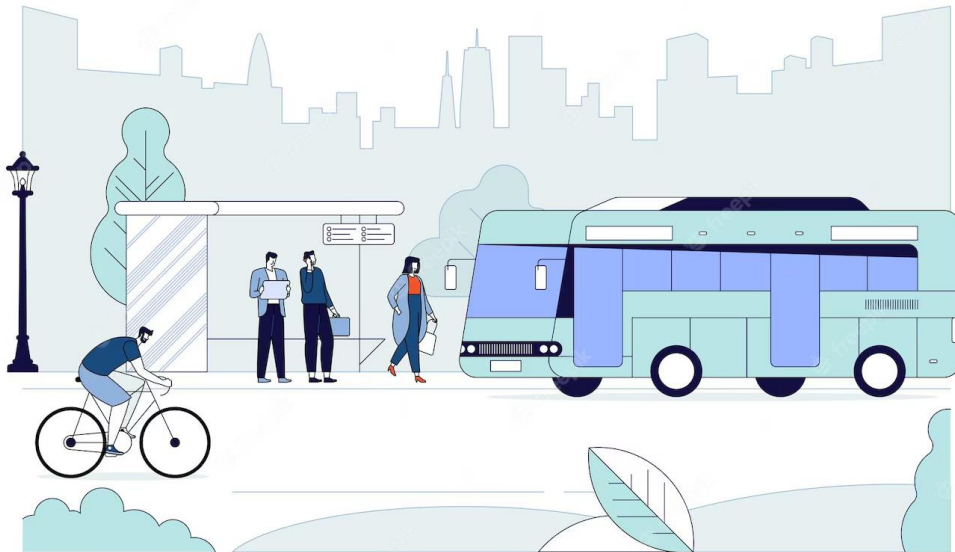
Alternative Fahrzeugmodelle: ONO Bike

- „Die ONO ersetzt Sprinter, Vans und Transporter auf der letzten Meile der Zustellung. Mit deutlich mehr Platz und Wetterschutz als herkömmliche Lastenräder, überzeugt die ONO nicht nur das Flottenmanagement sondern auch die Fahrer:innen.“
- Vorteile:
 - Wetterschutz
 - Pedelec bis 25 km/h
 - Zuladung von 200 kg und Ladevolumen von über 2m³
 - Radwegnutzung ohne Führerschein
 - Kann mit Ökostrom betrieben werden (70% geringeren physischen Fußabdruck)



<https://onomotion.com/produkt/>

Allgemeine Perspektiven für den Radverkehr im ländlichen Raum



- **Verbesserung der Infrastruktur (z.B. Ausbau von Radwegen, Schaffung von Fahrradstraßen)**
- **Förderung von Lastenrädern und Pedelecs für den Transport von Waren und Personen**
- **Integration von Radverkehr in die ländliche Mobilitätsplanung**
- **Zusammenarbeit von Kommunen, Landkreisen, Unternehmen und Interessengruppen**
- **Sensibilisierung der Bevölkerung und Förderung einer Radkultur im ländlichen Raum**

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Bei Rückfragen

E-Mail: caroline.huth@th-wildau.de

Tel.: [03375 50 88 93](tel:03375508893)



Technische
Hochschule
Wildau
*Technical University
of Applied Sciences*



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages