



# **Radwege - Fluchträume oder Hindernisparcours? Warum Radfahrer Radwege (nicht) lieben**

Carmen Hagemeister

Technische Universität Dresden  
Diagnostik und Intervention



# Übersicht

---

- **Warum Thema Radwege ?**
- **Wie beurteilen Radfahrer verschiedene Arten der Führung?**
  - Wann nutzen sie sie? Wann nicht?
- **Was erleben Radfahrer als gefährlich / unangenehm?**
- **Radwege - Fluchträume oder Hindernisparcours?**



# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● Warum Thema Radwege?

- Unfallursache "Falsche Straßenbenutzung" in Statistik und Beobachtungen
  - ◆ Radfahrer nicht auf Radweg
  - ◆ Radfahrer auf nicht freigegebenem Gehweg
  - ◆ Radfahrer auf falscher Seite
- Kontroversen über Radverkehrsführungen
  - ◆ zwischen engagierten RadfahrerInnen und
  - ◆ Politik / Verwaltung
- Seit der StVO-Novelle 1997 zahlreiche Widersprüche, da Umsetzung schleppend
- Petition gegen die Radwegebenutzungspflicht 2007



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- ? "Die meisten Radfahrer wollen Radwege."
- ? "Wenn es keine Radwege gibt, fahren sie auf dem Gehweg."
- ? "Radfahrer fühlen sich auf Radwegen sicher."



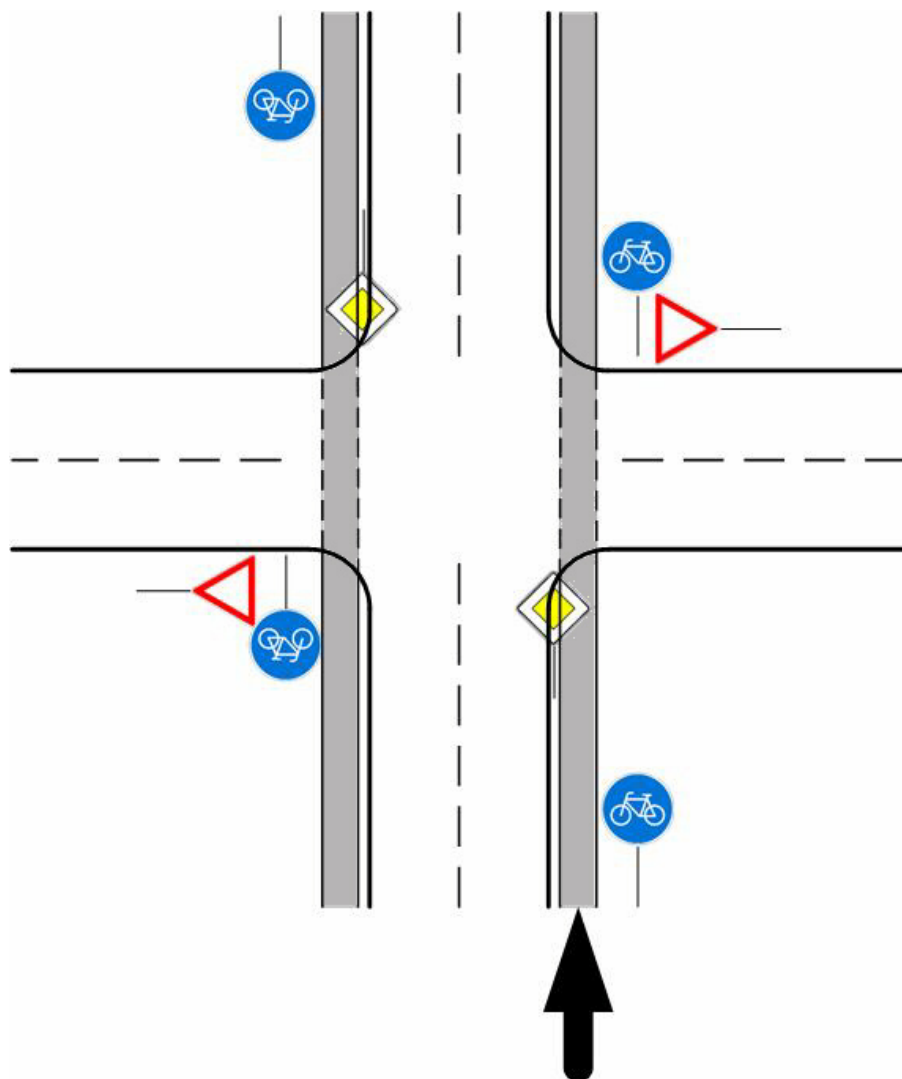
# Einschätzung von Radverkehrsführungen

---

- **Fragebogen im Internet**
  - Einschätzung von drei Führungen

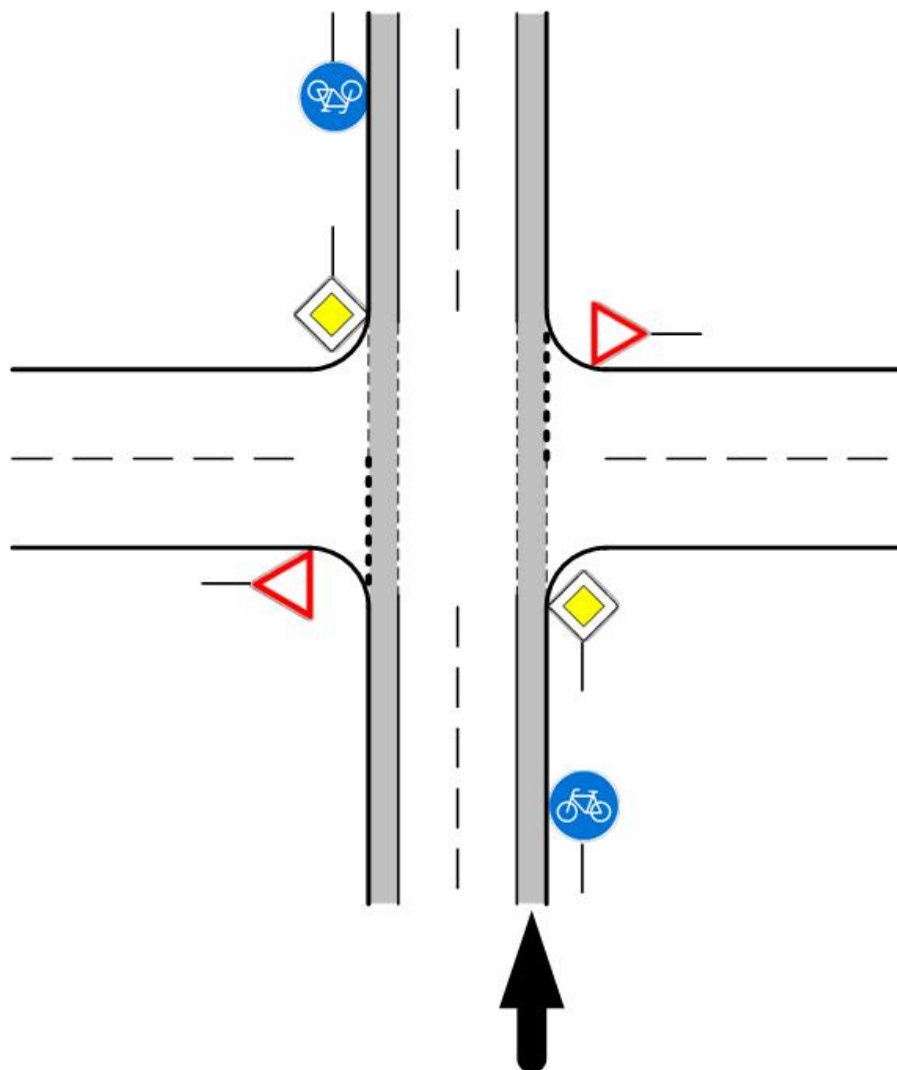


# Radweg



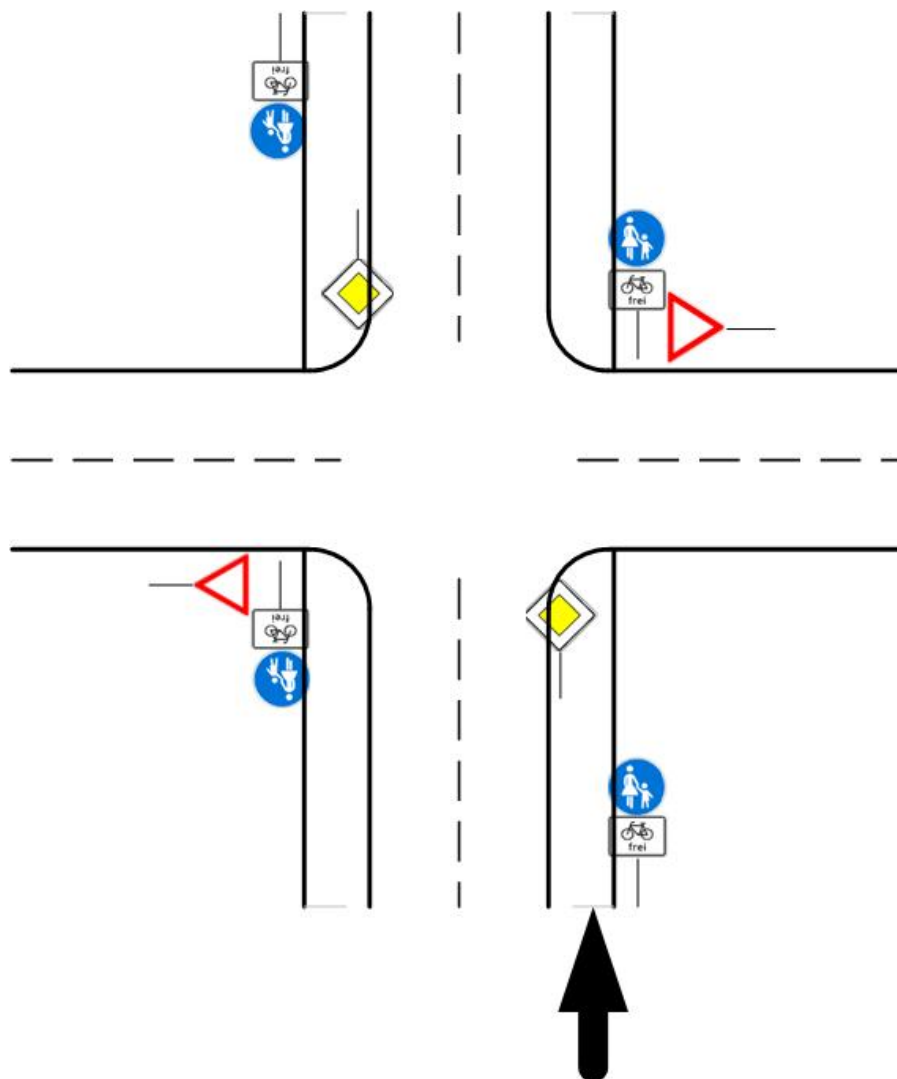


# Radfahrstreifen





# Gehweg - Radfahrer frei







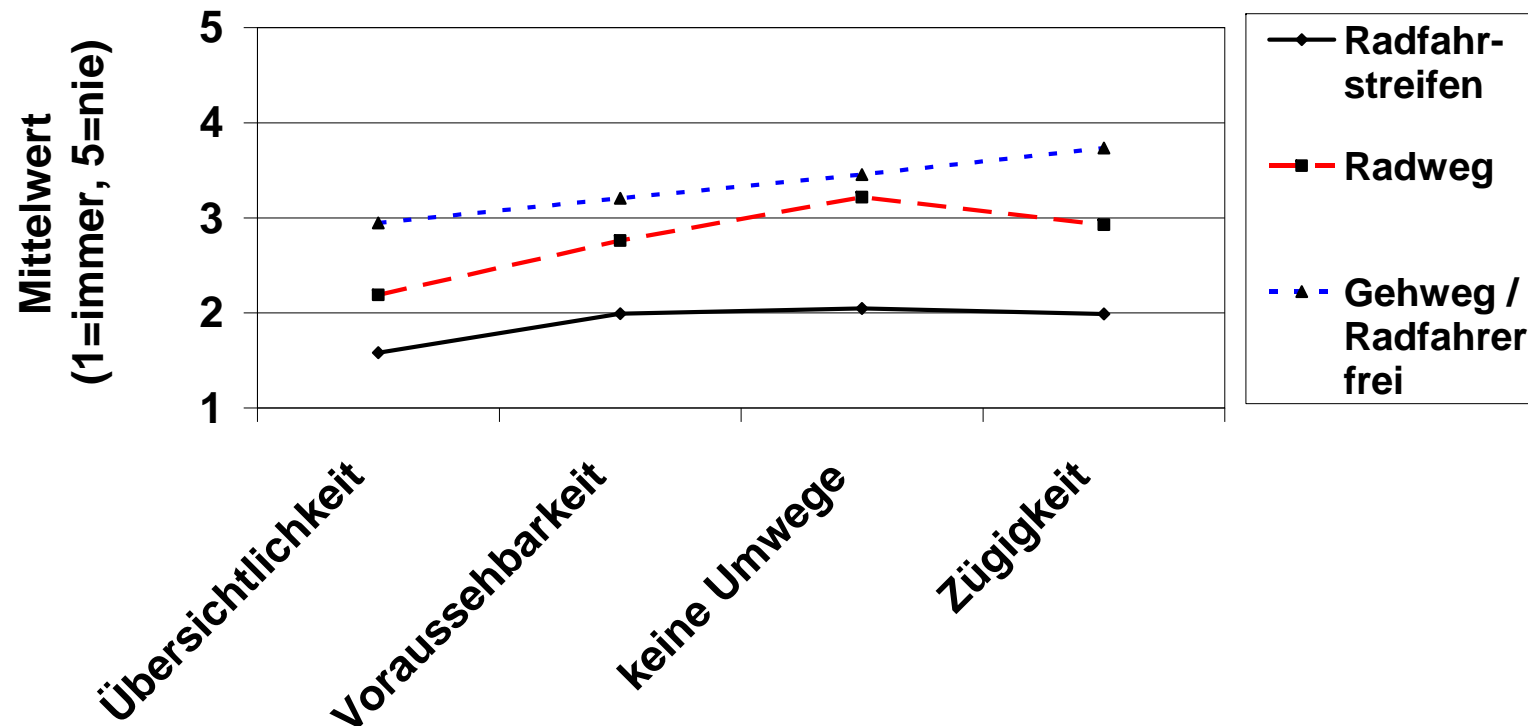
# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● TeilnehmerInnen

- 78 Frauen, 396 Männer, 14 Personen ohne Geschlechtsangabe
- aus Deutschland (43% in Sachsen)
- 15 bis 69 Jahre (Mittel 32, Streuung 10 Jahre)
- 52% fahren ganzjährig täglich oder fast täglich Rad

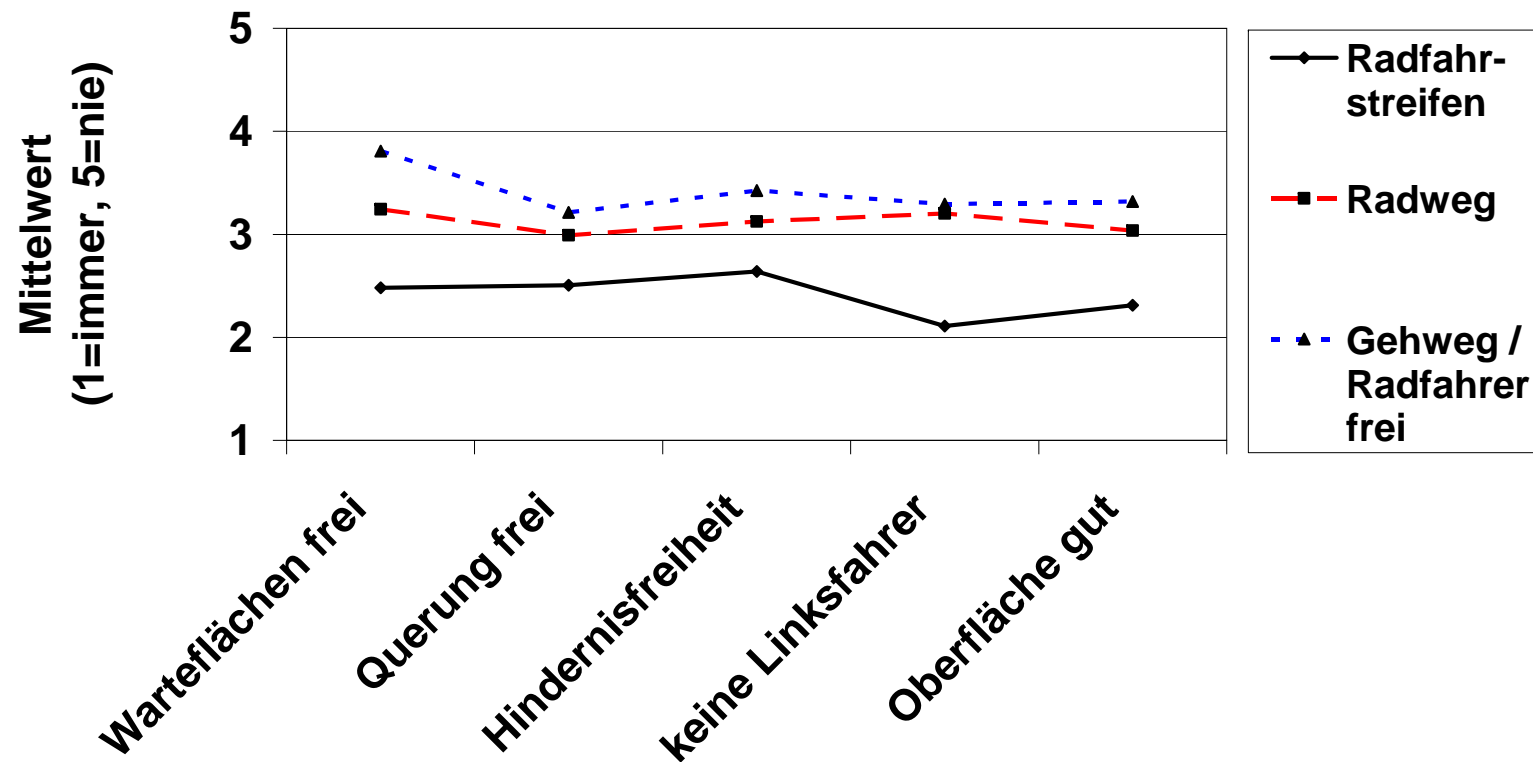


# Einschätzung von Radverkehrsführungen



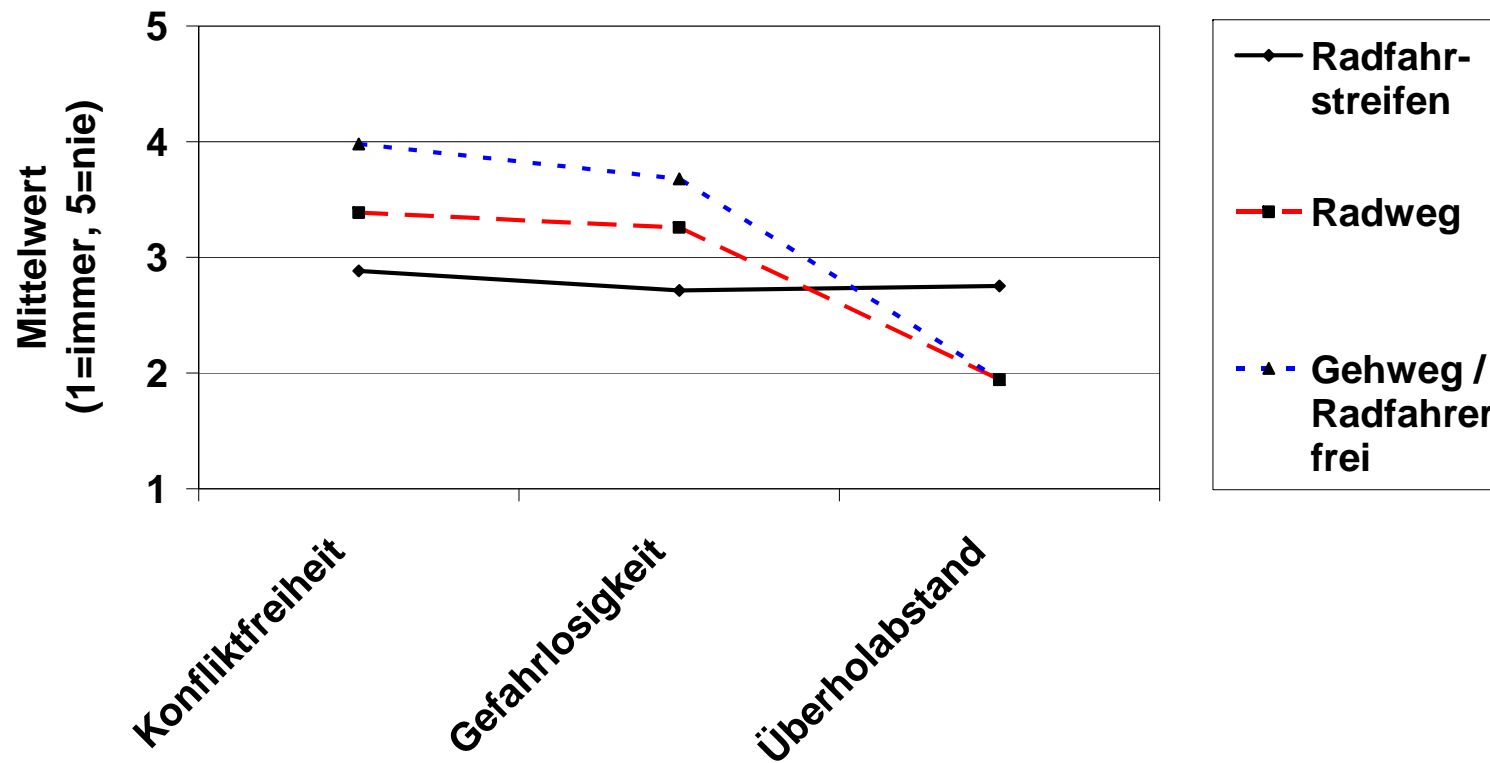


# Einschätzung von Radverkehrsführungen





# Einschätzung von Radverkehrsführungen





# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● Reihenfolge der Benotung

- Gesamturteil und 11 Einzelkriterien:
  - ◆ Gehweg - Radfahrer frei  
schlechter als
  - ◆ Radweg  
schlechter als
  - ◆ Radfahrstreifen
- Ausnahme:
  - ◆ Überholabstand  
am schlechtesten bei Radfahrstreifen



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

⇒ **Die meisten RadfahrerInnen "lieben" Radfahrstreifen: mehr Übersicht, weniger Hindernisse, weniger Konflikte, bessere Oberflächen als bei den anderen Führungen.**

Bewertungen zeigen:

Radfahrstreifen können in der Ausführung noch besser werden.

Vor allem der Überholabstand ist kritisch

⇒ nicht nur Mindestmaße bauen bei

- Radfahrstreifen (mindestens 1,25 m)
- angrenzendem Fahrstreifen
- angrenzendem Parkstreifen



# Einschätzung von Radverkehrsführungen

- **Qualitätsunterschied**

  - Radfahrstreifen - Radweg

    - größer als

  - Radweg - Gehweg - Radfahrer frei

- **Richtung der Einschätzung gleich bei**

  - Viel- und Wenigradlern

  - stark und wenig fahrbahnorientierten Radfahrern



# "Fahrbahnorientierung"

---

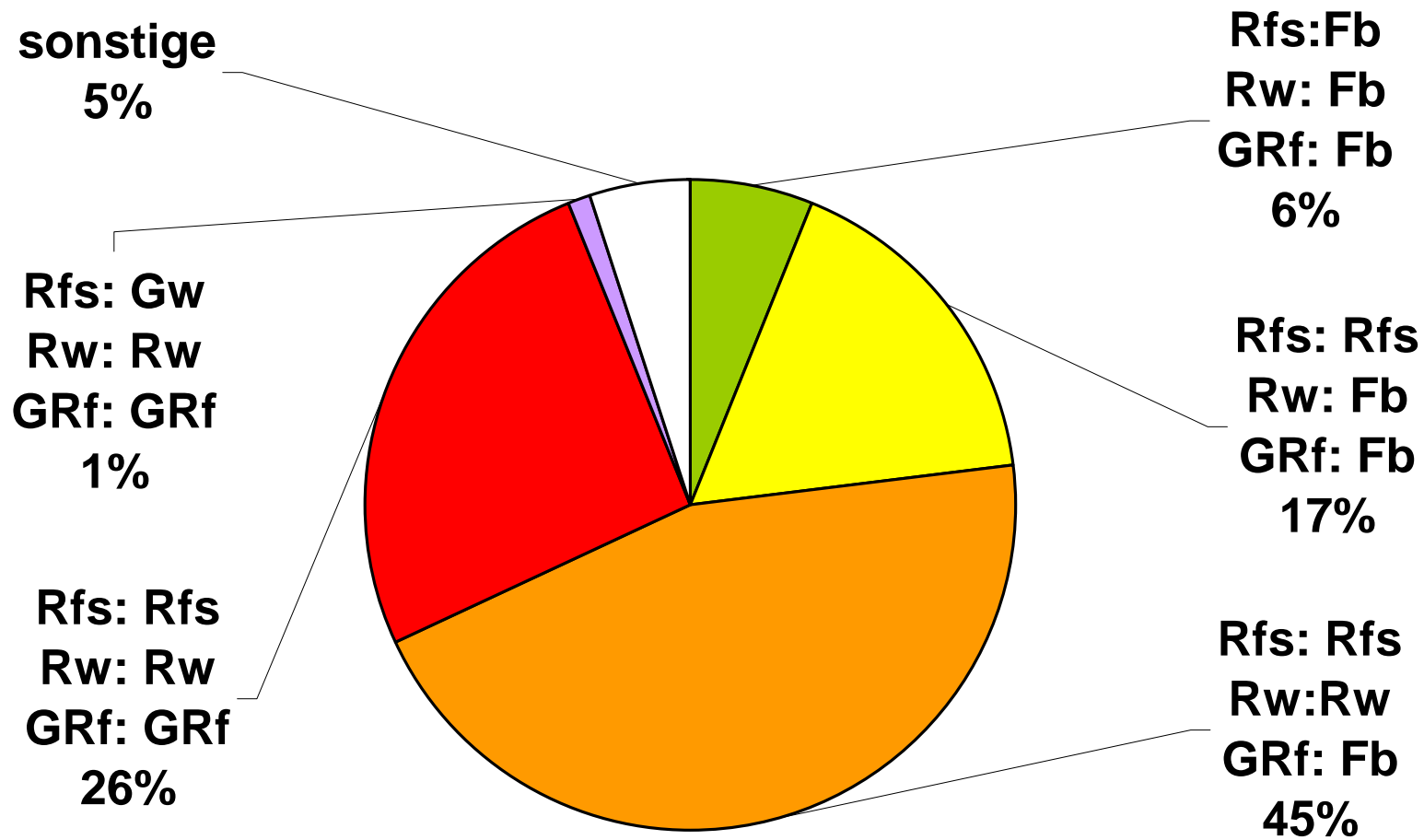
- **Zu jeder Führung:**

"Bei dieser Führung des Radverkehrs fahre ich am häufigsten"





# "Fahrbahnorientierung"





# "Fahrbahnorientierung"

94% auf dem Kontinuum "Fahrbahnorientierung"

Pole

"Bevorzugung gemeinsamen Fahrens mit dem Kraftverkehr"

"Bevorzugung der Trennung vom Kraftverkehr"

Fb = Fahrbahn

Rw = Radweg

Rfs = Radfahrstreifen

Gw = Gehweg (nicht für Radfahrer frei)

GRf = Gehweg - Radfahrer frei



# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● Zusammenhänge der Kriterien

- Hängen einige Kriterien zusammen, andere nicht?
- Gibt es bestimmte Muster von Bewertungen?
- Gibt es Radfahrer, die einige Merkmale bemängeln und mit anderen zufrieden sind?  
z.B. "schnelle" vs. "sicherheitsorientierte" Radfahrer?



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- **Sinnvoll interpretierbare Lösungen der Faktorenanalyse**
  - drei Faktoren: einer pro Führungsart
  - zwei Faktoren:
    - ◆ Einschätzung der Führung auf der Fahrbahn - Radfahrstreifen
    - ◆ Einschätzung der getrennten Führung (weg von Kfz) - Radweg und Gehweg - Radfahrer frei
  - ein Faktor: Zufriedenheit mit der Situation der Radfahrer
  
- **keine Trennung in "schnell" und "sicher"**



# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● Zusammenhang aller Kriterien

- baulich: verschiedene Standards in verschiedenen Orten
- in der Nutzung: Wo Hindernisse sind und Konflikte drohen, kann man nicht zügig fahren.
- in der Einschätzung
  - ◆ typische Anlagen - typische Einschätzung
  - ◆ Personen differenzieren wenig zwischen Kriterien
    - ◆ allgemeine Zufriedenheit mit Führungen / Situation



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- **keine Unterschiede zwischen Personen**
  - kein Zusammenhang der Urteile mit
    - ◆ Fahrradnutzung: (fast) täglich vs. seltener
    - ◆ Fahrrad als Hauptverkehrsmittel ja / nein
  - minimaler Unterschied zwischen Frauen und Männern: Männer etwas kritischer



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- **Unterschiede: Personen äußern sich um so kritischer zu allen Kriterien, je mehr sie dazu neigen, die Fahrbahn zu nutzen**
  - die größten Effekte der Fahrbahnorientierung findet man bei den Einschätzungen von
    - ◆ Voraussehbarkeit
    - ◆ Oberfläche gut
    - ◆ Übersichtlichkeit
    - ◆ Zügigkeit
    - ◆ Hindernisfreiheit
    - ◆ Konfliktfreiheit
  - dennoch: statistisch "kleine" Effekte



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- stärker fahrbahnorientierte RadfahrerInnen bewerten auch die Überholabstände bei Radfahrstreifen als weniger zureichend
  - ◆ Erfahrung?
  - ◆ Anspruch?
  - ◆ Grund der Fahrbahnnutzung bei Radfahrstreifen?





# Einschätzung von Radverkehrsführungen

## ● Mögliche Ursachen

- Fahrleistung:
  - Mängel ärgern und gefährden um so mehr, je mehr und intensiver man ihnen ausgesetzt ist
  - minimaler Geschlechtseffekt
  - aber: kein Effekt der Fahrhäufigkeit
- Tempo:
  - minimaler Geschlechtseffekt
- Ansprüche:
  - Was spiegelt die Tendenz, die Fahrbahn zu nutzen?
    - ◆ Bedürfnis, schnell und ungestört voranzukommen
    - ◆ kein Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse sein wollen



## Einschätzung von Radverkehrsführungen

- **Trotz der insgesamt kritischen Bewertung:**  
Viele Radfahrer "lieben" und fordern Radwege /  
Separierung  
s. Ausweichen auf den Gehweg, wenn kein Radweg  
vorhanden
- **Offene Frage:**
  - Ändert sich die Einstellung zu Radwegen mit Erfahrung /  
unliebsamen Erfahrungen?
  - Wenn ja: Wie?



# Nutzung von Radverkehrsführungen

## ● Nicht genutzt werden

- Radwege und Radfahrstreifen vor allem bei
  - ◆ Hindernissen
  - ◆ schlechter Oberfläche
- beim Radweg wurden mehr Bedingungen für Nichtnutzung genannt als beim Radfahrstreifen
  - ◆ mehr Mängel bei Radwegen erfahrbar

## ● Ausgewichen wird

- vom Radfahrstreifen meist auf die allgemeine Fahrbahn
- vom Radweg teilweise auf die allgemeine Fahrbahn, teilweise auf den Gehweg



## Nutzung des Gehwegs

- **einige Radfahrer weichen auf den Gehweg aus**
  - Kfz-Verkehr zu dicht, zu schnell und kein Radweg vorhanden
  - wenn ein Radfahrstreifen vorhanden ist
    - ◆ keine Angaben zur Qualität (Breite) des Radfahrstreifens
    - ◆ evtl. auch Schutzstreifen mit gemeint
- **Ausweichen**
  - legal: Gehweg - Radfahrer frei
  - illegal
    - ◆ beim Radfahrstreifen die Regel, weil nicht zusätzlich Gehweg freigegeben
    - ◆ Wissen? Verfolgung?



## ● **Internetbefragung**

- viele Vielfahrer
- mehr Männer
- "Hardcore"-Radfahrer
  
- spiegelt die Struktur gut, nicht aber die Anteile von Viel- und Wenigradlern

## ● **andere Zielgruppe, andere Methode**



# Interview

---

## ● Interview-TeilnehmerInnen

- 21 Radfahrerinnen und 41 Radfahrer
- 17 bis 83 Jahre (Mittel 42 Jahre, Streuung 17 Jahre)
- per Rad im Mittel 2.500 km/Jahr (Streuung 2.300km)
- 48% fahren das ganze Jahr über in gleichem Maß Rad,



# Gefährliche und unangenehme Situationen

## Fragen

- Was erleben Sie als gefährlich, wenn Sie mit dem Rad unterwegs sind?
- In welchen Situationen fühlen Sie sich unsicher?
- Welche Situationen empfinden Sie als unangenehm?
- ...



## **Gefährliche und unangenehme Situationen**

### **61% Verhalten der Radfahrer**

- 18% illegale Linksradler

### **61% Kfz überholt mit zu geringem Seitenabstand**

### **60% Mängel von Infrastruktur bzw. Unterhaltung**

### **55% abbiegende Fahrzeuge**

- 50% Rechtsabbieger
- 29% Rechtsabbieger bei Radwegen





## Gefährliche und unangenehme Situationen

### **61% Verhalten der Radfahrer**

- 18% illegale Linksradler

**61% Kfz überholt mit zu geringem Seitenabstand  
für Radwegnutzung**

**60% Mängel von Infrastruktur bzw. Unterhaltung**

### **55% abbiegende Fahrzeuge**

- 50% Rechtsabbieger
- 29% Rechtsabbieger bei Radwegen  
gegen Radwegnutzung



# **Radwege - Fluchträume oder Hindernisparcours?**



## Radwege als Hindernisparcours

### ● **Fahrbahnorientierte RadfahrerInnen**

- eher Vielfahrer und All-Tags-Radler, die selbstverständlich auf das Rad statt in den Pkw steigen, obwohl sie einen Führerschein haben
- Radweg / Trennung von Kfz und Radfahrern als Problem
  - bauliche Qualität
  - Unterhalt
  - Überwachung
- Trennung als Lösung für das Problem Kfz-Stau oder Fahren mit kleinen Kindern
- gut informiert über Unfallrisiken / -statistiken



# Radwege als Hindernisparcours

## ● mögliche Lösungen

- Radwege verbessern: Bau, Unterhalt, Überwachung
  - ◆ kostet Milliarden und Platz
  - ◆ dauert Jahrzehnte
  - ◆ besser: durch Radfahrstreifen ersetzen
- Individuelle Lösung: Wahlfreiheit: Radwegebenutzungsrecht statt -pflicht (z.B. Norwegen, GB)
  - ◆ kostet (Räum-)Zeit
  - ◆ Bedrängen durch Kraftfahrer verfolgen und verhindern
  - ◆ Konflikte abhängig von Differenzgeschwindigkeit
- Radwege überflüssig machen: innerorts Tempo 30
  - ◆ kostet politischen Willen



# Radwege als Fluchträume

- **Wenig fahrbahnorientierte RadfahrerInnen**
  - Ältere
  - Langsame
  - Wenig Geübte
  
  - weg von den Autos = sicher
  
  - nötigenfalls illegal
    - ◆ Wissen?



# Radwege als Fluchträume

## ● mögliche Lösungen

- Gehwegfahren unnötig und unattraktiv machen
  - ◆ Verhalten der Kraftfahrer auf der Fahrbahn ändern
  - ◆ aufklären über Risiken des Gehwegfahrens
- Gehwegfahren erlauben???
- ◆ Gehwege freigeben (z.B. Norwegen, Island)
  - Gefährdung der Radfahrer an Ausfahrten und Einmündungen
    - verschärft beim Linksradeln
  - Konflikte mit Fußgängern, vor allem Kindern und alten Menschen
  - Bedrängen von Fußgängern verfolgen und verhindern
  - Qualitätsstandards von Gehwegen einführen



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**