



Auf dem Weg zum Fahrradland – Barrieren von Nichtradfahrer*innen identifizieren und überwinden

Monika Popp¹ · Henrike Rau¹ · Johannes Mahne-Bieder²

Eingegangen: 10. März 2023 / Überarbeitet: 19. Dezember 2023 / Angenommen: 20. Dezember 2023 / Online publiziert: 24. Januar 2024
© The Author(s) 2024

Zusammenfassung

Die Steigerung des Fahrradverkehrs wird als wichtiger Baustein bei der Transformation hin zu einer nachhaltigen Mobilität gesehen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 setzt hier unter dem Titel „Fahrradland Deutschland 2030“ ein deutliches Ziel. Die bisherige Fahrradförderung zeigt bisher allerdings nur punktuelle Erfolge: Der durchschnittliche Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad ist in Deutschland in den letzten 20 Jahren kaum gestiegen und insbesondere der Anteil der Nichtradfahrer*innen konnte nicht reduziert werden. Im Vergleich zu sogenannten Fahrradnationen wie den Niederlanden ist der Anteil der Personen in Deutschland, die nur selten oder gar nicht Rad fahren, außerdem sehr hoch, was ein klares Hemmnis für die Mobilitätswende darstellt. Das Projekt RadAktiv hat deswegen Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen systematisch verglichen und Barrieren der Radnutzung identifiziert. Die Studie basiert auf qualitativen Interviews sowie einer deutschlandweiten repräsentativen Befragung ($n=5002$). Die größten Unterschiede zwischen Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen wurden im Bereich der Mobilitätssozialisation und in der Einschätzung der Alltagstauglichkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel identifiziert. Außerdem wurde eine Klassifizierung der Nichtradfahrer*innen vorgenommen, die anhand der Aktivierbarkeit drei Typen und ihre spezifischen Barrieren beschreibt: Beinahe-Radfahrer*innen, Radskeptiker*innen und Radverweigerer*innen. Aus den Ergebnissen wurden typspezifische Maßnahmen zur Aktivierung von Nichtradfahrer*innen abgeleitet. Neben Infrastrukturmaßnahmen, die bereits im Fokus vieler Förderanstrengungen stehen, müssen dabei zukünftig auch soziale und kulturelle Gründe für das Nichtradfahren stärkere Berücksichtigung finden. Eine zielgruppengerechte und typenspezifische Kommunikation bezüglich der Vorteile des Fahrrads, die Stärkung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur sowie die explizite Anerkennung der lebensweltlichen Bedingungen und Erfahrungen verschiedener Typen von Nichtradfahrer*innen stellen dabei vielversprechende Ansätze dar.

Schlüsselwörter Radverkehr · Modal shift · Mobilitätssozialisation · Mobilitätswende · Transformation · Deutschland

✉ Dr. Monika Popp
monika.popp@lmu.de

¹ Department für Geographie, Ludwig-Maximilians-Universität München, Luisenstr. 37, 80333 München, Deutschland

² Institut für Geographie, Universität Augsburg, Universitätsstr. 12a, 86159 Augsburg, Deutschland

Abstract

Increasing cycling traffic is seen as a key element of the transformation towards sustainable mobility. The National Cycling Plan 3.0, entitled ‘Cycling Nation Germany 2030’, is clearly aimed in this direction. However, support for cycling has hitherto shown only limited success: in Germany, the average share of trips done by bicycle has barely increased over the past 20 years and in particular, the proportion of non-cyclists could not be reduced. Compared with so-called ‘cycling nations’ such as The Netherlands, the share of people who rarely or never cycle is very high (>50%), which constitutes a major obstacle to the ‘mobility turn’. The ‘RadAktiv’ project systematically compared cyclists and non-cyclists and identified barriers to cycling. The study was based on qualitative interviews and a nationally representative survey ($n=5002$). The main differences between cyclists and non-cyclists were identified in the area of mobility socialization and in the perceptions of the utility of cycling as a mode of transport. In addition, classification of non-cyclists was undertaken, that described the ability to be active of three distinct types and their specific barriers: almost-cyclists, cycling sceptics and cycling deniers. Based on these results, a set of type-specific measures to motivate non-cyclists to take up cycling were derived. In addition to infrastructure measures, which are already the focus of existing promotional efforts, social and cultural reasons for non-cycling need to be given more consideration in the future. Targeted and type-specific communication about the advantages of cycling, the strengthening of a cycling-friendly mobility culture and explicit recognition of the everyday experiences and concerns of different types of non-cyclists are promising approaches.

Keywords Cycling · Non-cyclists · Modal shift · Mobility turn · Transformation · Germany

Die Rolle des Radfahrens in Politik und Gesellschaft

Radfahren bringt viele Vorteile für Gesellschaft und Umwelt: Es verursacht keine gravierenden Umwelt- und Klimaschäden, benötigt wenig Platz, fördert die Gesundheit und ist mit vergleichsweise niedrigen Kosten für die Nutzer*innen sowie für die Infrastrukturbereitstellung und -wartung verbunden. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 weist darauf hin, dass insbesondere in Großstädten das Fahrrad bereits eine wichtige Rolle spielt: 15 % der Wege werden dort mit dem Fahrrad zurückgelegt (BMDV - Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022, S. 14). Ein Blick auf die Entwicklung in Deutschland zeigt aber auch, dass die durchschnittliche Anzahl der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, nur moderat von 9 % im Jahr 2002 auf 11 % im Jahr 2017 gestiegen ist (BMDV 2022, S. 14). Gleichzeitig fährt die Hälfte aller Erwachsenen in Deutschland seltener als einmal im Monat oder nie Fahrrad (infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft et al. 2019; Mahne-Bieder et al. 2020). Diese Gruppe wird im Folgenden als Nichtradfahrer*innen bezeichnet. Ihr Anteil ist von 2002 bis 2017 sogar von 47 % auf 50 % angestiegen (infas et al. 2004, 2019). Die bisherige Radverkehrsförderung hat folglich nicht mehr Menschen aufs Rad gebracht, sondern primär dazu geführt, dass bereits aktive Radfahrer*innen öfter aufs Rad steigen.

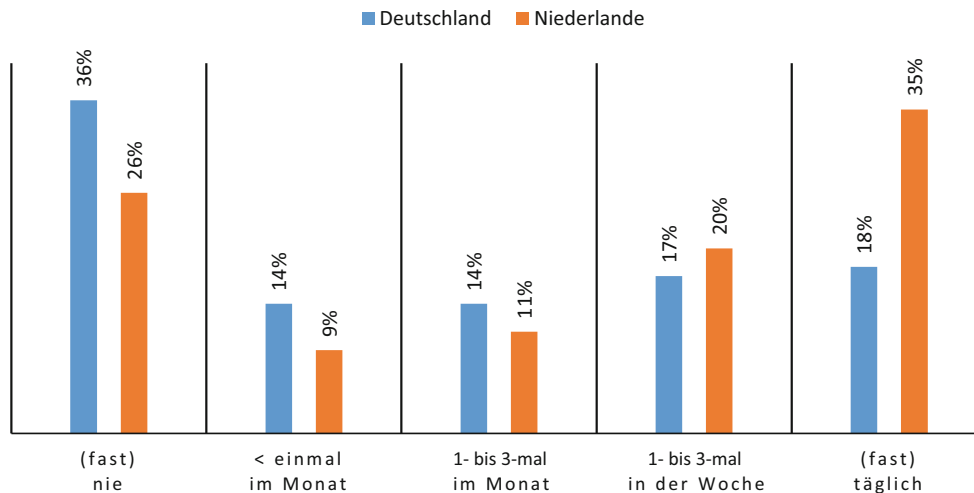
Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Vergleich mit den Niederlanden, der führenden Fahrradnation in Europa. Einerseits ist dort der Anteil der sehr aktiven Radfahrer*innen mit 34 % fast doppelt so hoch wie in Deutschland (18 %) (Abb. 1). Andererseits ist der Anteil der Nichtradfahrer*innen in den Niederlanden deutlich niedriger als in

Deutschland: nur jede*r Dritte gilt als Nichtradfahrer*in (infas 2019; Ministry of Infrastructure and Water Management (NL) 2018, eigene Berechnungen). Neben einer intensiveren Fahrradnutzung bei den bereits aktiven Radfahrer*innen liegt für die Transformation Deutschlands zum Fahrradland damit ein großes Potenzial auch darin, die Nichtradfahrer*innen zum (Wieder-)Aufstieg auf das Rad zu motivieren.

Ziel und Methode

Ziel der Mobilitätswende ist es, die Belastungen der Gesellschaft durch den motorisierten Verkehr zu reduzieren und den Radverkehr als energiesparsames, gesundes und vergleichsweise kostengünstiges Verkehrsmittel zu fördern. Da bisherige Ansätze der Förderung nicht dazu beitragen konnten, den Anteil der Nichtradfahrer*innen in Deutschland zu senken, dies aber einen notwendigen Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität darstellt, erstaunt es, dass sowohl Forschung als auch Praxis dieser Gruppe bisher wenig Beachtung geschenkt haben. RadAktiv hat sich deswegen das Ziel gesetzt, die Gruppe der Nichtradfahrer*innen genauer in den Blick zu nehmen. Das Projekt geht dabei konkret der Frage nach, wie sich Nichtradfahrer*innen von aktiven Radfahrer*innen unterscheiden, welche Typen von Nichtradfahrer*innen es gibt und mit welchen Barrieren sie jeweils konfrontiert sind. Auf Basis der Ergebnisse werden Anknüpfungspunkte und exemplarische Maßnahmen vorgestellt, die eine umfassende Radförderung ermöglichen, die nicht nur auf ein „häufiger“, sondern insbesondere auch auf ein „mit vielen“ setzt.

Abb. 1 Häufigkeit der Fahrradnutzung in Deutschland und den Niederlanden. *Quelle:* Infas et al. 2019; MPN 2018 (eigene Berechnung)



Im Projekt wurde ein multimethodischer Ansatz aus 15 ereigniszentrierten Interviews mit Nichtradfahrer*innen und Wiederaufsteiger*innen und einer darauf aufbauenden deutschlandweiten quantitativen Befragung ($n=5002$) angewandt (Rau et al. 2020). Die quantitative Befragung wurde online mit einem Befragungsinstitut im Frühjahr 2019 und damit vor der Coronapandemie durchgeführt. Bei der Zusammensetzung der Stichprobe wurde darauf geachtet, dass die Altersstruktur, die Geschlechterverteilung, der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund und die Bundesländer entsprechend den Anteilen in Deutschland vertreten sind. Ein Vergleich der Ergebnisse zum Anteil der Nichtradfahrenden bzw. zur Häufigkeit der Fahrradnutzung in Deutschland zeigt eine hohe Übereinstimmung mit den Ergebnissen der MiD (infas et al. 2019) und damit eine gewisse Repräsentanz. Die im Folgenden vorgestellte Typologie der Nichtradfahrer*innen basiert auf einer hierarchischen Clusteranalyse auf Basis des Ward-Verfahrens. Dabei flossen Variablen aus sechs Kategorien in die Analyse ein: Umweltfaktoren, Infrastruktur, Sicherheit, persönliche Fitness, Fahrradnutzung und soziales Umfeld. Als Distanzmaß fungierte die quadrierte euklidische Distanz. Insgesamt wurden 959 Proband*innen in die Clusteranalyse einbezogen. Es wurden neun Cluster identifiziert, welche anschließend zur inhaltlichen Interpretation drei Typen von Nichtradfahrenden zugeordnet wurden. Dabei stand vor allem die Kumulierung von Barrieren im Fokus, sodass die gebildeten Typen der Aktivierbarkeit der Nichtradfahrer*innen Rechnung tragen.

Fahrradinfrastruktur

Der Ausbau der Radinfrastruktur gilt vielfach als wichtiger, wenn nicht als der wichtigste Baustein bei der Förderung des Radverkehrs, um eine durchgehend gute Bike-Ability zu gewährleisten. Wiederholt konnte in Studien gezeigt

werden, dass Infrastrukturmaßnahmen deutliche Steigerungen des Radaufkommens nach sich ziehen können, vor allem, wenn deren Umsetzung sehr gut sichtbar ist und erhebliche Verbesserungen mit sich bringt (z. B. Dollimore 2020 für Sevilla und London, BMVI 2017 für Radschnellwege in den Niederlanden). In Sevilla, wo das Radfahren lange Zeit kaum eine Rolle spielte, kann dies beispielsweise gut beobachtet werden. Die Stadt erweiterte das zuvor nur marginal vorhandene Fahrradnetz um rund 80km und konnte den Fahrradanteil damit um das 11fache steigern (Dollimore 2020). Auch im lange Zeit sehr fahrradunfreundlichen London zeigte sich ein Anstieg des Fahrradverkehrs um 53% dort, wo Radwege gebaut wurden (ebenda). Die Erfolgsmessung ist allerdings häufig schwierig, da neben neu induziertem Radverkehr auf der Strecke oft auch eine Verlagerung von anderen Strecken auf die neue Route und damit eine bloße Verkehrsverlagerung stattfindet. Außerdem ist es schwierig bis unmöglich, den Einfluss weiterer Fördermaßnahmen, wie z. B. eine Verbesserung des Images des Fahrrads durch Kampagnen oder eine verstärkte Mobilitätsbildung in Schulen, trennscharf vom Einfluss der Infrastrukturmaßnahmen zu separieren. Eine Erhöhung der Zufriedenheit und damit ein qualitativer Erfolg sind hingegen regelmäßig beobachtbar (Skov-Petersen et al. 2017).

Dem Statement, dass es zu wenige Radwege gäbe, stimmt auch in unserer Studie die Mehrheit der Befragten zu (Abb. 2). Mehrere Jahrzehnte der autogerechten Verkehrsplanung haben dazu geführt, dass Radfahrer*innen heute oft mit unzureichender Radinfrastruktur konfrontiert sind. Dazu zählen fehlende oder mangelhaft instandgehaltene Radwege, eine rasche Abfolge unterschiedlicher Radinfrastrukturtypen, die besonders für weniger geübte Radfahrer*innen eine Herausforderung darstellen, sowie abrupt endende Radwege (Abb. 3). Diese Situation spiegelt sich deutlich in den negativen Bewertungen wider. Interessanterweise unterscheiden sich Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen in ihrer Einschätzung aber nur mar-

Abb. 2 Fehlenden Fahrradinfrastruktur als mögliche Barriere – Bewertung durch Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen

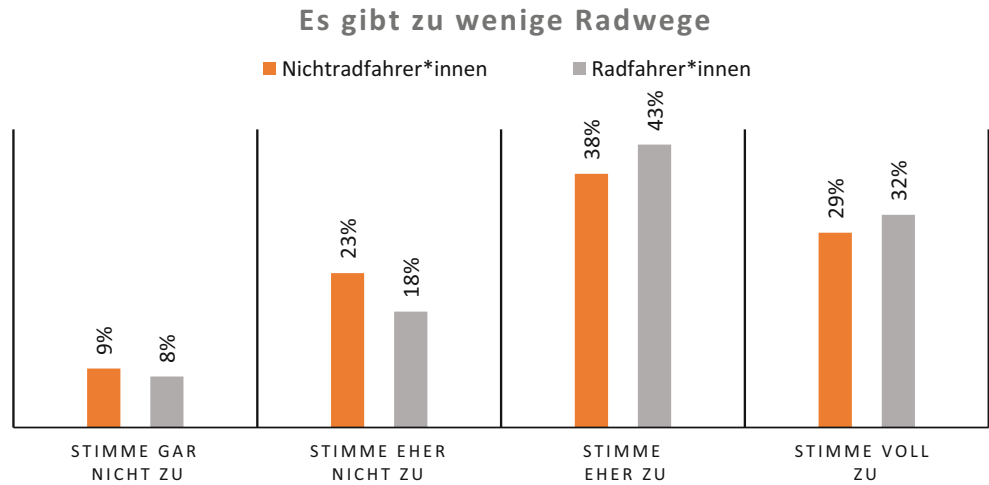


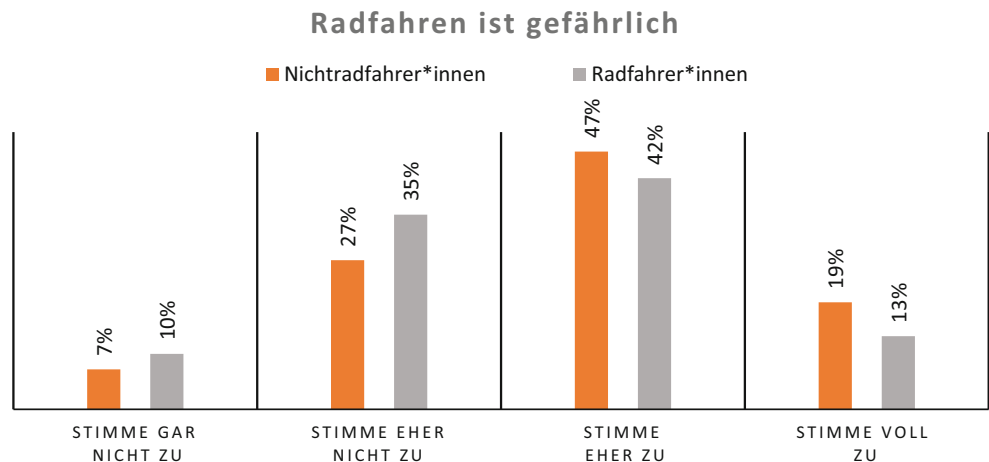
Abb. 3 Radwege enden manchmal abrupt. Foto: Gabriele Knappich

ginal. Fehlende Radinfrastruktur wird damit generell als Mangel gesehen, kann aber kaum erklären, warum 50% der Menschen in Deutschland selten oder gar nicht Fahrrad fahren.

Sicherheit

Die fehlende objektive und subjektive Sicherheit gilt als eine der Hauptbarrieren für die Teilnahme am Radverkehr (z. B. Buehler und Pucher 2017) und in der Tat ist Fahrradfahren im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten gefährlicher. Die Entwicklung der getöteten Radfahrer von 2010 bis 2019 und damit bis vor der Coronapandemie zeigt für den Radverkehr in Deutschland einen Anstieg um 17%, während die Zahl der Verkehrstoten insgesamt um 17% gesunken ist (Statistisches Bundesamt 2020). Die zunehmende Sicherheit im motorisierten Verkehr ist dabei v. a. technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen zu verdanken. Vision-Zero-Kampagnen in Städte wie London, Oslo, New York, München u. v. a. haben sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten insgesamt auf null zu senken. Dass

Abb. 4 Fehlende Sicherheit als mögliche Barriere – Bewertung durch Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen



dies auch in Großstädten möglich ist, zeigen Oslo und Helsinki: In den beiden Städten verunglückte 2019 niemand mit dem Fahrrad oder zu Fuß (ETSC 2020).

Beim Thema Sicherheit zeigt der Vergleich von Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen in unserer Studie, dass beide Gruppen das Radfahren mehrheitlich für gefährlich halten (RF: 58%; NRF: 66%) (Abb. 4). Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass die Bewertung „gefährlich“ dazu führen kann, dass das Fahrrad nicht genutzt wird. Sie ist aber *per se* nicht dafür verantwortlich, dass Menschen nicht Rad fahren. Die Entscheidung zur Teilnahme am Radverkehr ist bei weitem vielschichtiger und nicht zuletzt auch von Zwängen, z.B. aufgrund von fehlenden Alternativen, geprägt.

Auch wenn eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Implementierung von Vision-Zero-Strategien schon allein aufgrund der nach wie vor hohen und weiter steigenden Unfallzahlen ein zentrales Ziel der Radverkehrsförderung sein muss – für die Aktivierung von Nichtradfahrer*innen kommen weitere Hemmnisse hinzu, die im Folgenden dargestellt werden.

Soziales Umfeld

Diverse Studien zur Mobilitätssozialisation zeigen, dass das Mobilitätsverhalten einer Person oft maßgeblich von ihrem sozialen Umfeld und den dort vorherrschenden Mobilitätspraktiken geprägt wird (Holz-Rau und Scheiner 2015, Scheiner und Rau 2020). Die Sozialisation beginnt dabei bereits im Kindesalter, ist aber als lebenslanger Prozess zu verstehen. In unserer Befragung wurden hier zwei Items integriert: zum einen wurde danach gefragt, ob die Familie

der Befragten viel Fahrrad fährt, zum anderen wurde erfasst, ob das erweiterte soziale Umfeld (Freund*innen und Kolleg*innen) die Befragten zum Rad fahren motiviert.

Die Ergebnisse zeigen, dass Nichtradfahrer*innen deutlich öfter aus Familien stammen, in denen generell nicht (viel) Fahrrad gefahren wird: 61% der Befragten stimmen gar nicht oder eher nicht zu, dass in den Familien viel Rad gefahren wird. Bei den Radfahrer*innen ist die Tendenz gegenläufig, hier stimmen 65% sehr stark zu bzw. eher zu, dass auch die Familie viel Fahrrad fährt (Abb. 5).

Noch größere Unterschiede zwischen den beiden untersuchten Gruppen bestehen schließlich bei der Motivation durch das soziale Umfeld (Freund*innen, Bekannte, Kolleg*innen): Über die Hälfte der Nichtradfahrer*innen geben an, dass sie kaum/keine Motivation von außen erhalten (Abb. 6). Dies stellt den stärksten vorgefundenen Kontrast zwischen Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen dar und weist in neue Richtungen, wenn es um eine Radförderung für fahrradferne Gruppen geht.

Besorgniserregend sind in diesem Zusammenhang Beobachtungen der Verkehrswacht und anderer Akteur*innen bei den Kursen im Rahmen des Fahrradführerscheins, der an den Grundschulen der 3. oder 4. Klassen seit Langem etabliert ist. In den Medien wird wiederholt darüber berichtet, dass immer mehr Kinder nicht sicher Rad fahren können und die Prüfung teilweise nicht bestehen (Augsburger Allgemeine 2018; NDR 2023; Süddeutsche Zeitung 2023). So berichtet beispielsweise ein Jugendverkehrserzieher aus Nürnberg, dass vor 20 Jahren viele Klassen komplett und auf Anhieb bestanden hätten, während heute gerade im städtischen Bereich ein Drittel oder gar die Hälfte einer Schulklasse nicht besteht (Verlag Nürnberger Presse 2018). Eine übergreifende Statistik hierzu existiert unseres Wis-

Abb. 5 Mobilitätssozialisation durch die Familie bei Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen

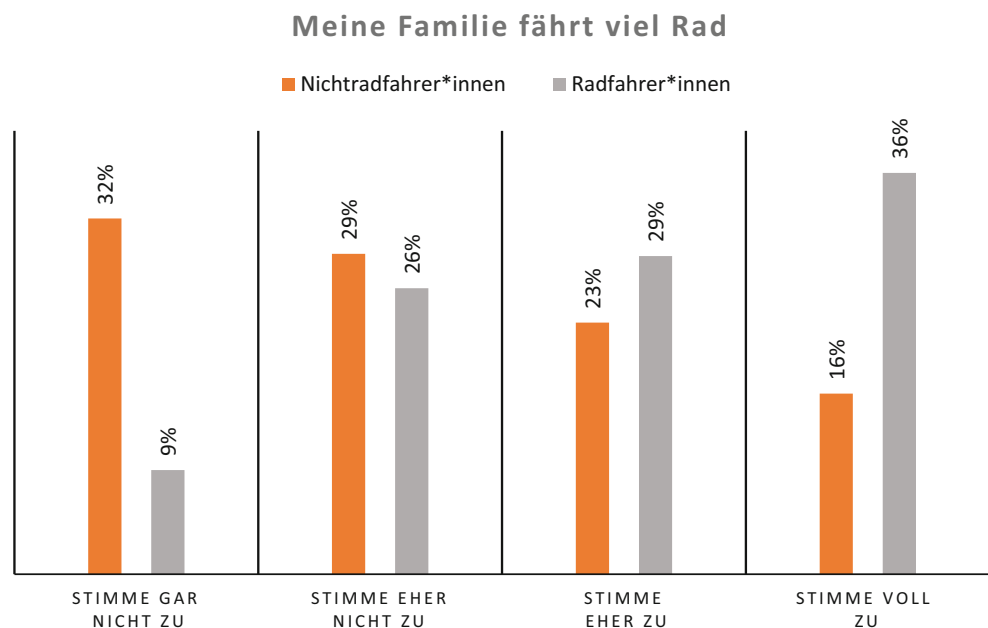


Abb. 6 Fehlende Motivation aus dem Umfeld als mögliche Barriere – Bewertung durch Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen

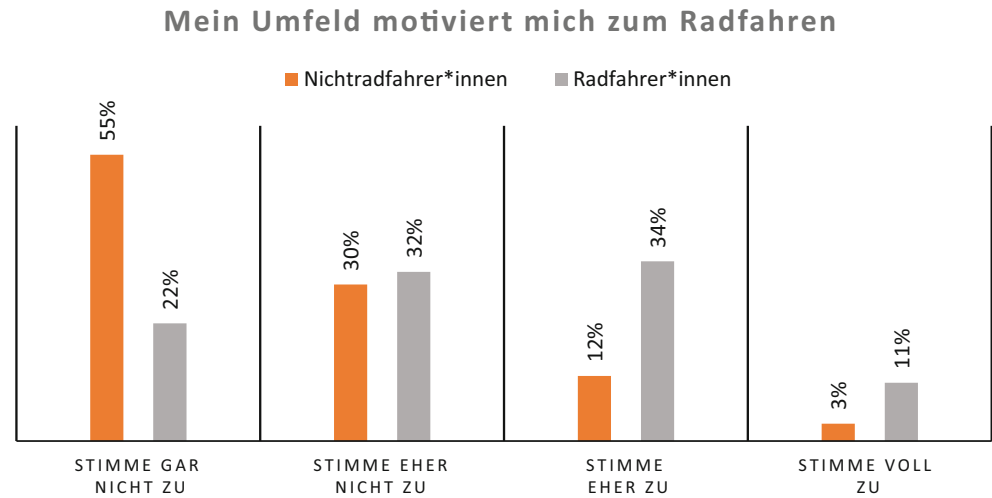
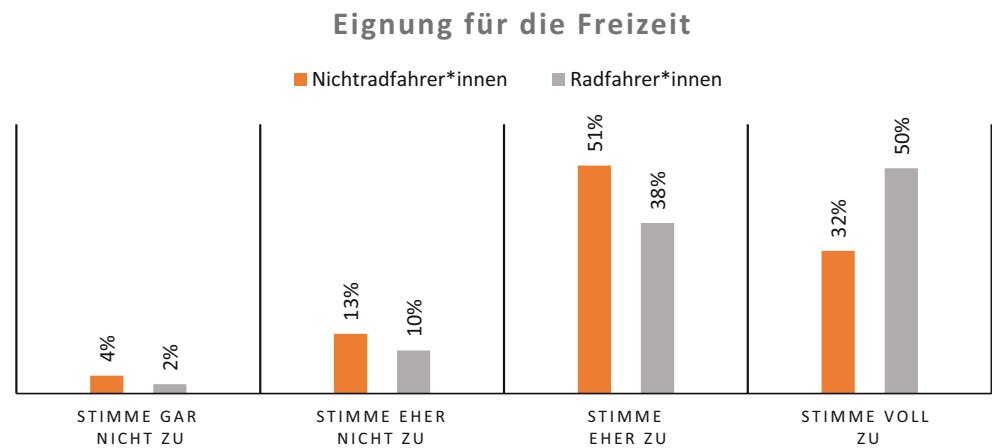


Abb. 7 Die Eignung des Fahrrads für die Freizeit – Bewertung durch Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen



sens nicht. Fest steht jedoch, dass die Kompetenz Rad zu fahren in Gefahr ist, eine selbstverständliche Alltagspraktik zu sein. Die Ursachen für diese Entwicklung sind komplex und werden u. a. in fehlenden psychomotorischen Fähigkeiten (Schmidt und Funk 2021) gesehen. Programme wie die Aktion Fahrrad (2023) versuchen dem entgegenzuwirken.

Das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel

Große Unterschiede zwischen Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen zeigen sich schließlich auch in ihrer Einschätzung, für welche Zwecke das Fahrrad gut geeignet ist. Zwar sind sich beide Gruppen überwiegend einig, dass sich das Fahrrad gut für Freizeitwege eignet (Nichtradfahrer*innen: 83%; Radfahrer*innen: 88%) (Abb. 7). Bei der Eignung für Alltagsfahrten zeigen sich jedoch große Unterschiede: nur 10% sehen dies für Einkäufe und Besorgungen als gegeben (Radfahrer*innen: 27%) (Abb. 8).

Die Nichtradfahrer*innen sehen im Fahrrad damit keine ernstzunehmende Option für typische Alltagsfahrten. Dies stellt einen gravierenden Kontrast zum Fahrradland Nieder-

lande dar, das eine andere Entwicklung durchlaufen hat. Wie Koglin et al. (2021) anschaulich aufzeigen, hat das Fahrrad beispielsweise in Amsterdam nach dem 2. Weltkrieg weniger an Bedeutung verloren als in vielen anderen europäischen Städten. Dies kann auf viele Faktoren wie die innerstädtische Nutzungsmischung, gesellschaftliche Einflüsse und (verkehrs-)politische Leitbilder zurückgeführt werden, die im Zusammenspiel ein Mobilitätssystem hervorgebracht haben, welches das Fahrrad begünstigt. Im Ergebnis ist das Fahrrad meist schneller, billiger und bequemer und wird auch so wahrgenommen: Man fährt Fahrrad, weil es einfach am praktischsten ist (Koglin et al. 2021).

Eigenes Fahrrad

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 weist darauf hin, dass im Durchschnitt „fast alle Menschen in Deutschland ... ein Fahrrad“ besitzen (BMDV 2022, S. 14). Da gerade Vielfahrer durchaus mehrere Fahrräder besitzen, lohnt eine differenzierte Betrachtung: während mit 95,4% fast alle Radfahrer*innen ein voll funktionsfähiges Fahrrad besitzen, besitzt

Abb. 8 Eignung des Fahrrads für den Alltag – Bewertung durch Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen

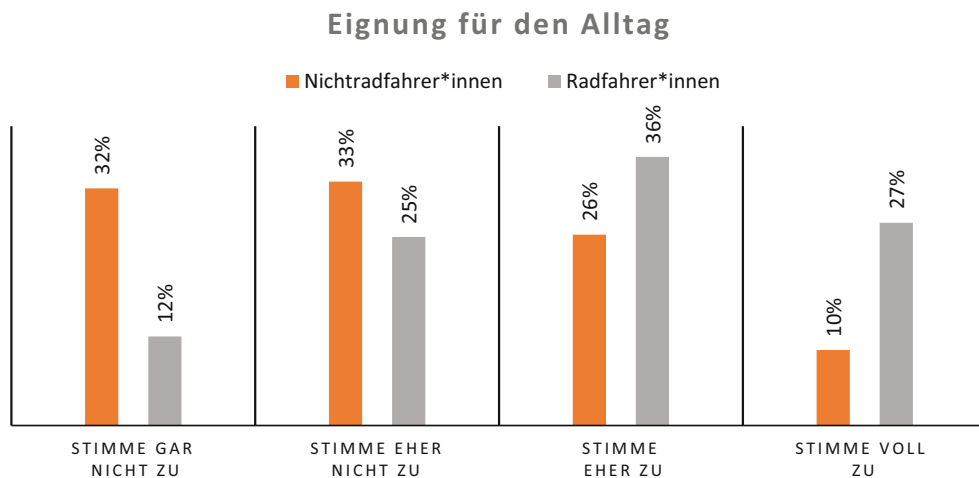


Abb. 9 Der Anteil der reparaturbedürftigen Fahrräder liegt bei Nichtradfahrer*innen bei 9,4%. Foto: Nikola Krivokuca

über die Hälfte der Menschen, die aktuell nicht Rad fahren, auch kein Fahrrad (Tab. 1). Weitere 9% haben zwar ein Fahrrad, aber es ist reparaturbedürftig und damit nicht einsatzbereit (Abb. 9). Fehlende Abstellmöglichkeiten am Wohnort stellen außerdem oft eine Barriere dar: 16% der Nichtradfahrer*innen geben an, dass sie zu Hause keinen

Platz für ihr Fahrrad haben, bei den Radfahrer*innen sind dies nur 2%.

Typenspezifische Aktivierbarkeit von Nichtradfahrer*innen

Die Gegenüberstellung von Radfahrer*innen und Nicht-Radfahrer*innen hat gezeigt, dass bei diesen beiden Gruppen zum Teil sehr ähnliche Barrieren bestehen (z. B. fehlende Radinfrastruktur, Sicherheitsbedenken), zum Teil aber auch deutliche Unterschiede vorzufinden sind (z. B. Alltagstauglichkeit, soziales Umfeld, Fahrradverfügbarkeit). Interessant ist hierbei, dass die Nichtradfahrer*innen keine in sich homogene Gruppe bilden. Eine im Rahmen von RadAktiv durchgeführte Klassifizierung ergab drei grundlegende Typen, die sich in ihrer Aktivierbarkeit und in den dafür notwendigen Maßnahmen deutlich unterscheiden. Als besonders hohe Hemmnisse wurden Wahrnehmungen zur Alltagstauglichkeit, das soziale Umfeld sowie eigene Kompetenzen und Fähigkeiten zugrunde gelegt. Während Typ 1 und Typ 2 dadurch auffallen, dass bei der Klassifizierung auch Charakteristika zum Tragen kommen, die eine grundsätzlich positive Einstellung gegenüber dem Radfahren beinhalten, kommen bei Typ 3 – der am schwersten zum (Wieder-)Aufstieg motivierbaren Gruppe – nur Barrieren zum Tragen.

Tab. 1 Verfügbarkeit eines Fahrrads bei Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen (z. B. eigenes Fahrrad, Fahrrad der Eltern etc.)

	Radfahrer*innen (%)	Nichtradfahrer*innen (%)
Ja (Fahrrad voll funktionstüchtig)	95,4	39,5
Ja (Fahrrad reparaturbedürftig)	4,6	9,4
Nein	0,0	51,1

Typ 1: Die Beinahe-Radfahrer*innen (26 %)

- **Stark ausgeprägt (+):** Positives Bild vom Radfahren und von der Radinfrastruktur
- **Stark ausgeprägt (-):** Mangelnde Erfahrung/Fahrradfähigkeiten und fahrradfernes Umfeld
- **Zusätzlich:** geringe Fahrradverfügbarkeit

Gut ein Viertel der Nichtradfahrer*innen (26 %) wurde als leicht motivierbar eingestuft und deshalb als Beinahe-Radfahrer*innen bezeichnet. Diese Gruppe hat ein überwiegend positives Bild von der Radinfrastruktur. Auch sieht sie Rad fahren überwiegend als praktisch, schnell und kostengünstig an. Oft kommen Personen des Typ 1 aber aus einem fahrradfernen sozialen Umfeld und/oder haben aktuell mangelnde Fahrpraxis, da sie lange nicht mehr Rad gefahren sind. Generell kann diese Gruppe mit den entsprechenden Maßnahmen relativ leicht auch kurzfristig zum (Wieder-)Aufstieg auf das Rad gewonnen werden.

Für die Aktivierung von Typ 1 eignen sich insbesondere Maßnahmen, die am positiven Erleben des Radfahrens ansetzen. Dies können beispielsweise niederschwellige Experimentier- und Testmöglichkeiten für verschiedene Fahrradtypen und Zubehör sein, die zu den aktuellen Bedürfnissen der potenziellen Radfahrer*innen passen (Citybike, E-Bike, Dreirad für Erwachsene, Lastenrad, Kindersitze, Anhänger etc.). Dies macht die Praktikabilität und die Freude am Radfahren unmittelbar erlebbar. Viele berichten beispielsweise von einem „E-Bike-Grinsen“, das man bei der ersten Fahrt mit Unterstützungsmotor kaum mehr aus dem Gesicht bekomme, und schon so manchen zum Kauf und anschließendem Fahren motiviert hat. Aber auch (kostenlose) Leihmöglichkeiten stellen für Nichtradfahrer*innen eine interessante Option dar (Abb. 10). Darüber hinaus können Veranstaltungen, die sich speziell an Nichtradfahrer*innen wenden wie ein „bike-to-work-day“ durch Motivation und Unterstützung von außen zum Umstieg führen. Ebenso In-



Abb. 10 Lastenrad-Initiativen machen Fahrräder z. T. sogar kostenlos zugänglich. Foto: Johanna Weber

formationskampagnen zu Möglichkeiten des Radfahrens – seien es neue Routen oder Wissenswertes für spezielle Zielgruppen wie Eltern mit Kindern oder Winterradler*innen. Lebensereignisse wie ein Umzug, ein Jobwechsel oder die Geburt eines Kindes können in diesem Zusammenhang als Anknüpfungspunkte für entsprechende Maßnahmen genutzt werden. Beispiele hierfür sind z. B. Neubürgerpakete bei einem Umzug (z. B. Bamberg 2009/2017) oder Informationsbroschüren für werdende und junge Eltern, die z. B. in Frauenarztpraxen oder bei Hebammen ausgelegt werden können (vgl. Eberhardt und Gering 2020). Da die Fahrradverfügbarkeit unter Nichtradfahrer*innen außerdem ein nicht zu unterschätzendes Problem ist, sind Maßnahmen wie Fahrradflohmärkte und Bike-Sharing gute Alternativen zum eigenen Rad.

Typ 2: Die Radskeptiker*innen (42 %)

- **Stark ausgeprägt (+):** Rad als sehr praktisches Verkehrsmittel
- **Stark ausgeprägt (-):** Sicherheitsbedenken, Infrastrukturmängel
- **Zusätzlich:** Wetter

Die größte Gruppe unter den Nichtradfahrer*innen (42 %) sind die sogenannten Radskeptiker*innen. Positiv hervorzuheben ist, dass sie das Radfahren auch überwiegend als praktisch ansehen. Allerdings haben sie sehr hohe Sicherheitsbedenken. Die Radinfrastruktur halten sie für unzureichend und führen nicht zuletzt das Wetter wiederholt als Hinderungsgrund an, nicht auf das Fahrrad zu steigen.

Für die Aktivierung von Typ 2 sind weitaus umfangreichere Maßnahmen als bei Typ 1 erforderlich. Insbesondere gehört hierzu der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Diese muss hohe Sicherheitsstandards erfüllen und auch subjektiv als sicher empfunden werden. Eine kurzfristige Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit könnte außerdem durch eine Geschwindigkeitsreduzierung für den motorisierten Verkehr rasch umgesetzt werden. Mit einer Priorisierung des Radverkehrs in Politik, Planung und Kommunikation kann – wie auch die hier angeführten Beispiele zeigen – diese Gruppe in einem hohen Umfang zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden.

Typ 3: Die Radverweiger*innen (33 %)

- **Stark ausgeprägt (+):** –
- **Stark ausgeprägt (-):** fehlende Alltagstauglichkeit des Fahrrads, zu anstrengend, fahrradfernes soziales Umfeld, mangelnde Fahrpraxis
- **Zusätzlich:** körperliche Beeinträchtigung, z. T. nie Fahrradfahren gelernt

Ein Drittel der Nichtradfahrer*innen (33 %) muss schließlich als sehr schwer motivierbar eingestuft werden. Sie zweifeln prinzipiell an der Zweckmäßigkeit des Fahrrads – insbesondere für den Alltag – und finden Radfahren eher unpraktisch, anstrengend und gefährlich. Sie stammen außerdem aus fahrradfernen sozialen Umfeldern. Hinzu kommt, dass körperliche Beeinträchtigungen, mangelnde Fitness und/oder (sehr) geringe Fahrfähigkeiten Personen aus dieser Gruppe vom Rad fahren abhalten.

Eine Aktivierung von Teilen dieser Gruppe ist sicherlich auch hier möglich. Allerdings befinden sich in dieser Gruppe auch Personen, die entweder sehr schwer oder aufgrund ihrer Einschränkungen gar nicht für das Radfahren gewonnen werden können. Zu den Möglichkeiten zählen zum Beispiel mehrstufige Fahrradkurse und Fahrradtrainings im geschützten Raum für ältere Personen, Personen mit Migrations- oder Fluchthintergrund, E-Bike-Einsteiger*innen u. v. m. sowie anschließende begleitete Fahrpraxis im Straßenverkehr. Mittel- und langfristig ist es außerdem von zentraler Bedeutung, dass das Radfahren im Schulalter sicher erlernt und auch positiv erlebt wird. Eine Fortführung bzw. ggf. eine Wiederaufnahme des Radfahrens im späteren Lebensverlauf ist dann umso wahrscheinlicher. Hohen Durchfallquoten beim sogenannten Fahrradführerschein sollte durch eine stärkere und fächerübergreifende Integration des Radfahrens in den Schulunterricht an Grund- und weiterführenden Schulen entgegengewirkt werden (Abb. 9).

Fazit und Hinweise für die Praxis

Ziel des Projekts RadAktiv war es, Barrieren des Radfahrens in Deutschland aufzuzeigen und daraus Handlungserfordernisse und -möglichkeiten für die Aktivierung von Nichtradfahrer*innen abzuleiten. Ausgangspunkt hierfür ist, dass der Anteil der Nichtradfahrer*innen in Deutschland mit rund 50 % seit Jahrzehnten unverändert hoch ist. Ein Vergleich mit den Niederlanden zeigt, dass der Erfolg der europäischen Fahrradnation insbesondere nicht dadurch erzielt wurde, dass einige noch mehr fahren, sondern dadurch, dass die breite Masse im Alltag Fahrrad fährt. Für die in Deutschland angestrebte Wende hin zum „Fahrradland“ (BMDV 2022) eröffnet dies eine zusätzliche Perspektive auf die Radförderung, die bei der Aktivierung von Nichtradfahrer*innen noch kaum Wirkung entfalten konnte.

Erste Anhaltspunkte für gezielte Aktivierungsmaßnahmen zeigt der systematische Vergleich von Rad- und Nichtradfahrer*innen. Beide Gruppen sehen große Defizite im Bereich der Infrastruktur und der Sicherheit. Viele Jahrzehnte der autogerechten Verkehrsplanung haben vielerorts zu einer Radinfrastruktur geführt, die oft wenig konsistent, für die Erfordernisse unterdimensioniert oder gar

nicht vorhanden ist, obwohl es die Verkehrssituation erfordern würde. Eine Neuverteilung des Straßenraums (z. B. Pop-up-Radwege) und Neuorganisation der Verkehrsflüsse (z. B. Vorrangregelungen, Ampelschaltungen), die die Bedürfnisse vulnerabler Gruppe wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen stärker berücksichtigt, ist eine wichtige Voraussetzung für die Transformation hin zu einer ökologisch nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität.

Um die zentrale Frage der Aktivierung von Nichtradfahrer*innen zu beantworten, muss der Blick jedoch auf die Unterschiede zwischen Radfahrer*innen und Nichtradfahrer*innen gelenkt werden. Die Studie konnte zwei wesentliche Bereiche identifizieren, die helfen, das Nichtradfahren zu verstehen: Zum einen bewegen sich Nichtradfahrer*innen in einem sozialen Umfeld (Familie, Freundeskreis, Kolleg*innen), in dem generell selten oder nie Rad gefahren wird und auch niemand zum Radfahren motiviert. Zum anderen sehen Nichtradfahrer*innen das Fahrrad nicht als alltagstaugliches Verkehrsmittel. Um diese Menschen zum (Wieder-)Aufstieg auf das Fahrrad zu motivieren, sind zusätzlich zur Infrastrukturbereitstellung Maßnahmen notwendig, die auf Verhaltensänderungen und die Aneignung neuer Mobilitätspraktiken im Alltag abzielen.

Weitere Ergebnisse des Projekts und Hinweise und Ideen für Aktivierungsmaßnahmen wurden zum Abschluss des Projekts in einem Handlungsleitfaden und in einem kurzen Clip zusammengefasst, der auch auf das Thema Mobilitäts-erziehung noch näher eingeht (siehe QR-Codes).



QR-Code zum Film „Rauf aufs Rad“ und zum Handlungsleitfaden.

Danksagung Wir danken den Gutachter*innen für die hilfreichen Hinweise.

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

Funding Open Access funding enabled and organized by Projekt DEAL.

Open Access Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Artikel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.

Weitere Details zur Lizenz entnehmen Sie bitte der Lizenzinformation auf <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>.

Literatur

- Aktion Fahrrad (2023) Wir bringen Spaß in Bewegung. <https://www.aktionfahrrad.de>. Zugegriffen: 23. Juli 2023
- Augsburger Allgemeine (2018) Rund sechs Prozent der Grundschüler fallen durch Fahrradprüfung. <https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Verkehr-Rund-sechs-Prozent-der-Grundschueler-fallen-durch-Fahrradpruefung-id52124476.html>. Zugegriffen: 23. Juli 2023
- Bamberg S (2009) The munich dialogue marketing campaign for new citizens: using residential relocation as a starting point for breaking car use habit. In: Geerken T, Borup M (Hrsg) System innovation for sustainability 2: case studies in sustainable consumption and production: mobility. Routledge, London, S 79–90
- BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (2022) Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile. Zugegriffen: 28. März 2022
- Buehler R, Pucher J (2017) Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Rev* 37(6):689–694
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg) (2017) 5. Nationaler Radverkehrskongress. Berlin. https://elib.dlr.de/118356/1/NRVK-Dokumentation_final_web_17112017.pdf. Zugegriffen: 21. Juli 2023
- Dollimore D (2020) Six reasons to build cycle lanes. <https://www.cyclinguk.org/article/six-reasons-build-cycle-lanes>. Zugegriffen: 25. März 2022
- Eberhardt H, Gering A (2020) Mobil sein nach der Geburt eines Kindes: Erkenntnisse aus einem praxisnahen Forschungsprojekt. In: Appel A, Scheiner J, Wilde M (Hrsg) Mobilität, Erreichbarkeit, Raum: (Selbst-) kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. Springer VS, Wiesbaden, S 201–219
- ETSC (European Transport Safety Council) (2020) Zero cyclist and pedestrian deaths in Helsinki and Oslo last year. <https://etsc.eu/zero-cyclist-and-pedestrian-deaths-in-helsinki-and-oslo-last-year/>. Zugegriffen: 28. März 2022
- Holz-Rau C, Scheiner J (2015) Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Scheiner J, Holz-Rau C (Hrsg) Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zur Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation. Springer VS, Wiesbaden, S 3–22
- Infas, DIW (2004) Mobilität in Deutschland 2002. Infas, DIW, Bonn
- Infas, DLR, IVT, infas 360 (2019) Mobilität in Deutschland 2017. Infas, DLR, IVT, infas 360, Bonn, Berlin
- Koglin T, de Brömmelstroet M, van Wee B (2021) Cycling in Copenhagen and Amsterdam. In: Buehler R, Pucher J (Hrsg) Cycling for sustainable cities. MIT Press, Cambridge, S 347–370
- 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 (Hrsg) Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. Springer VS, Wiesbaden, S 83–100
- Ministry of infrastructure and water management (NL)re (2018) The Netherlands mobility panel. <https://english.kimnet.nl/the-netherlands-mobility-panel/about-mpn>. Zugegriffen: 9. März 2023
- NDR (Norddeutscher Rundfunk) (2023) Landesverkehrswacht: Immer weniger Kinder können Fahrrad fahren. <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Landesverkehrswacht-Immer-weniger-Kinder-koennen-Fahrrad-fahren,fahrrad1376.html>. Zugegriffen: 25. Juli 2023
- 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 (Hrsg) Mobility and travel behaviour across the life course. Qualitative and quantitative approaches. Edward Elgar, Cheltenham, S 33–49
- Scheiner J, Rau H (Hrsg) (2020) Mobility and travel behaviour across the life course. Qualitative and quantitative approaches. Edward Elgar, Cheltenham
- Schmidt J, Funk W (2021) Stand der Wissenschaft: Kinder im Verkehr. Bast-Bericht M 306. Bergisch Gladbach. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2472/file/M306_Kinder_im_Stra%c3%9fenverkehr_barrFrei.pdf. Zugegriffen: 25. Juli 2023
- Skov-Petersen H, Jacobsen JB, Vedel SE, Alexander TSN, Rask S (2017) Effects of upgrading to cycle highways—An analysis of demand induction, use patterns and satisfaction before and after. *J Transp Geogr* 64:203–210
- Statistisches Bundesamt (Hrsg) (2020) Sonderauswertung Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2019. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/sonderauswertung-kraft-rad-und-fahradunfaelle-im>. Zugegriffen: 28. März 2022
- Süddeutsche Zeitung (2023) Immer weniger Schulkinder können Fahrrad fahren. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-hannover-immer-weniger-schulkinder-koennen-fahrrad-fahren-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-230507-99-593578>. Zugegriffen: 15.01.2024
- Verlag Nürnberger Presse (2018) Viele Nürnberger Schüler fallen durch die Radprüfung. <https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/immer-mehr-nurnberger-kinder-fallen-durch-radpruefung-1.7136697>. Zugegriffen: 9. März 2023

Hinweis des Verlags Der Verlag bleibt in Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutsadressen neutral.