



*Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden*

*Handbuch*

*Kommunale Radverkehrsberichte*

MIT UNTERSTÜTZUNG



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

---

## IMPRESSUM

Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden

### Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte

MIT UNTERSTÜTZUNG



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

#### team red Deutschland GmbH

Projektleiter und Autor: Thomas Böhmer

Mitwirkender: Thomas Möller

Gestaltung: Colette Schwarte

Berlin 2018

Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.

---

**EXKULPATION** | team red ist bestrebt, auf eine sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern zu achten. Im Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes (Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik) findet sich der Grundsatz, dass eine sprachliche Gleichstellung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf. Auf dieser Grundlage greift team red auf die Form des maskulinen Substantivs zur verallgemeinernden Bezeichnung von Frauen und Männern zurück, sofern sich keine geschlechtsneutralen Personenbezeichnungen finden lassen.

---

**BILDNACHWEIS** | **Adobe Stock:** Seiten 1 (Kara), 13 (connel\_design ), 36 (Sven Grundmann) | **Philipp Böhme:** Seiten 15, 26, 29, 37, 45 oben, 49, 52, 59, 68 | **Photocase:** Seite 3 (Axel Bueckert), 16 (David.Sch) | **Thomas Möller:** Seite 21 | **Thomas Böhmer:** Seiten 31, 39, 40, 45 unten, 46 rechts, 53, 54, 55 | **Jörg Thiemann-Linden:** Seiten 41, 42, 43, 46 links, 47, 48, 51, 56, 57, 67 | **Juliane Böhmer:** Seite 65 |



# INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>6</b>
1.1	Sinn und Zweck von kommunalen Radverkehrsberichten	7
1.2	Ziel des Handbuchs	8
1.3	Aufbau und Verwendung des Handbuchs	9
<b>2</b>	<b>EMPFEHLUNGEN ZUM AUFBAU KOMMUNALER RADVERKEHRSBERICHTE</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>ALLGEMEINE HINWEISE ZUR DATENERHEBUNG UND -DARSTELLUNG</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>TEIL 1 DES RADVERKEHRSBERICHTES – RADVERKEHRSDATEN KOMPAKT</b>	<b>18</b>
4.1	Grunddaten der Stadt oder Gemeinde	19
4.2	Fahrradnutzung und -besitz	21
4.2.1	Fahrradbesitz	21
4.2.2	Verkehrsanteil an den Wegen (Modal Split)	23
4.2.3	Radverkehrsanteil nach Längenbereichen, Wegezwecken und Geschlecht	27
4.2.4	Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen	28
4.2.5	Radverkehrszählungen	29
4.3	Sicherheit	30
4.3.1	Radverkehrsunfälle	30
4.3.2	Anteil von wesentlichen Unfallursachen am Gesamtunfallgeschehen der Radverkehrsunfälle	34
4.3.3	Systematischen Unfallanalysen speziell für den Radverkehr sowie Sicherheitsaudits für neue Maßnahmen im Netz	35
4.3.4	Daten zu Geschwindigkeits-, Falschparker- und Fahrradkontrollen	36
4.4	Infrastruktur und Wegenetz	37
4.4.1	Länge der für den Radverkehr geeigneten Anlagen	37
4.4.2	Freigabe von Einbahnstraßen	39
4.4.3	Wahlfreie Radverkehrsführung	40
4.4.4	Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur	41
4.4.5	Radverkehrsnetz und Wegweisung	41
4.4.6	Anteil von qualitätsgerechten Strecken am Radverkehrsnetz	42
4.5	Beschwerdemanagement	43
4.6	Komfort und Service für den Radverkehr	45
4.7	Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr	47
4.7.1	Fahrradstationen/zugangsgesichertes Fahrradparken	47
4.7.2	Bike & Ride	47
4.7.3	Öffentlicher Fahrradverleih	49
4.7.4	Intermodaler Radroutenplaner	50
4.7.5	Fahrradmitnahme	51
4.7.6	Fahrradparken an Quellen und Zielen	52
4.7.7	Fahrraddiebstähle	53

4.8	Verkehrs- und Mobilitätserziehung	54
4.9	Radtourismus	55
4.10	Öffentlichkeitsarbeit/Werbung zum Radfahren	56
4.11	Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr	57
4.12	Nutzerbefragungen	58
4.13	Besondere Aktivitäten	59
4.14	Personal und Finanzen	60
4.14.1	Personelle Ressourcen Radverkehr	60
4.14.2	Finanzielle Mittel für Radverkehr	61
4.15	Strategien und Konzepte	64
4.15.1	Existenz Radverkehrskonzept für Gesamtstadt	64
4.15.2	Politische Zielwerte	64
4.15.3	Strategisch herausragende Radverkehrsprojekte	65
4.15.4	Zentrale Ansprechperson für Radverkehr in der Verwaltung („Fahrradbeauftragte/r“)	66
4.15.5	Koordinierende AG Rad oder Adäquates (Arbeitsebene)	67
4.15.6	Lenkungsgremium für Strategie (Leitungsebene)	67
4.16	Akteursvernetzung	69
4.17	Anhänge	69
<b>5</b>	<b>TEIL 2 UND 3 DES RADVERKEHRBERICHTES: RADVERKEHR IM DETAIL</b>	<b>70</b>
5.1	Teil 2 des Radverkehrsberichtes – Radverkehrsdaten konkret	71
5.2	Teil 3 des Radverkehrsberichtes – Ortsbezogene Radverkehrsmaßnahmen	72
5.2.1	Durchgeführte „weiche“ Maßnahmen	72
5.2.2	Durchgeführte Baumaßnahmen	73
5.2.3	Geplante und in Bau befindliche Baumaßnahmen	73
5.2.4	Ausblick	73
<b>6</b>	<b>VERZEICHNISSE</b>	<b>74</b>
ANHANG: STATUS QUO DER RADVERKEHRBERICHTE		76

# 1. EINLEITUNG

## 1.1 SINN UND ZWECK VON KOMMUNALEN RADVERKEHRSBERICHTEN

Kommunen stellen mit Radverkehrsberichten (ggf. auch unter den Namen „Fahrradbericht“, „Bericht des Radverkehrsbeauftragten“, „Radverkehrsreport“ o.ä.) in regelmäßigen Abständen **Daten und Fakten** zum Radverkehr sowie den **Sachstand** der Umsetzung von beschlossenen Plänen oder Maßnahmen dar. Die Berichte ermöglichen Politik und Verwaltung die Feststellung des IST-Zustandes, um davon ausgehend **Prioritäten und Maßnahmen** festzulegen und später eine **Erfolgskontrolle** durchzuführen. Damit sind sie Basis für jegliches **Qualitätsmanagement** der Radverkehrsplanung und Radverkehrspolitik. Nicht zuletzt bedienen die Radverkehrsberichte auch das **Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit** und erinnern regelmäßig an die verschiedenen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung. Die im Radverkehrsbericht enthaltenen Angaben sind teilweise **Voraussetzung für die Teilnahme an Förderprogrammen** oder die Mitgliedschaft in den Arbeitsgemeinschaften „fahrradfreundliche Kommunen“ der Länder.

Städte und Gemeinden sind in Deutschland die hauptsächlich zuständigen Gebietskörperschaften für den Radverkehr. Egal ob es sich um „Einsteiger-“, „Aufsteiger-“ oder „Vorreiterstädte“ in der Radverkehrsförderung handelt, halten sie mit einem umfänglichen Radverkehrsbericht ein systematisch wirkendes Tool in der Hand, um über **Monitoring, Benchmarking oder Evaluation** die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu unterstützen und zu steuern.

---

**Monitoring** ist die systematische Erfassung und Überwachung eines Vorgangs oder Prozesses. Es dient insbesondere der kontinuierlichen Überprüfung der Zielerreichung.

**Benchmarking** bezeichnet die vergleichende Analyse von Ergebnissen oder Prozessen mit einem Bezugswert, z. B. aus anderen Städten.

**Evaluation** ist die Bewertung von Projekten oder Maßnahmen hinsichtlich vorher festgelegter Kriterien. Sie dient der rückblickenden Wirkungskontrolle, der vorausschauenden Steuerung und dem Verständnis von Situationen und Prozessen.

---

## 1.2 ZIEL DES HANDBUCHS

Der vorliegende Leitfaden richtet sich vor allem an mit dem **Radverkehr befasste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Städten und Gemeinden**, aber auch an Politik und Gesellschaft. Primäres Ziel ist es, durch den Leitfaden und begleitende Musterberichte aus unterschiedlichen Städten eine **Arbeits erleichterung** zur Erstellung von Radverkehrsberichten zu schaffen. Empfehlungen für eine einheitliche Datenstruktur ermöglichen zudem eine **Vergleichbarkeit** der Radverkehrsverhältnisse in der Kommunen. Das Dokument ist Ergebnis des Projektes „Erstellung eines Leitfadens für kommunale Fahrradberichte“, das aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wurde.

Die Ausgangslagen der Städte und Gemeinden in Bezug auf Größe, Stadtstruktur, Topographie, Finanzlage, Fahrradkultur bzw. –geschichte und andere Einflüsse sind oft unterschiedlich. Eine weitere **Standardisierung** der Datenerhebung und Datendarstellung ermöglicht aber dennoch neben effizienterer Datenverarbeitung und -nutzung die bessere Standortbestimmung einer Kommune. Vergleiche mit ähnlichen Kommunen können **Verbesserungspotenziale** deutlich machen und die Ausweisung von Benchmarking-Zielwerten als Anhaltspunkte für die Erarbeitung eigener Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ermöglichen.

Die kommunalen Radverkehrsberichte sollen in möglichst **objektiver Form und großer Bandbreite** das Themenspektrum der Radverkehrsförderung abdecken können. Die Daten sollen dabei **mit vertretbarem Aufwand** unter Beteiligung aller für die entsprechenden Elemente der Radverkehrsförderung zuständigen Stellen (einschließlich Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Verkehrsbehörde, Polizei, Pressestelle etc.) ermittelt werden können. Das Handbuch soll in diesem Zusammenhang auch **Anregungen zur Erweiterung oder Neuordnung der Datenerfassung** zum Radverkehr geben. Bei der Erarbeitung eines Radverkehrsberichtes wird deutlich, wo schon gute und aktuelle Daten vorliegen und wo noch Verbesserungsmöglichkeiten bestehen.

Das Handbuch enthält wissenschaftlich begründete Empfehlungen für die Erhebung und Darstellung von Daten zum Radverkehr. Er ist einerseits als Hilfestellung für Städte und Gemeinden gedacht, die mit der Datenzusammenstellung bzw. Datenerhebung erst beginnen, andererseits als Anregungen zum methodischen Vorgehen für Städte, die bereits über Radverkehrsberichte verfügen. In vielen Städten, die über historisch gewachsene Radverkehrsberichte und Zeitreihen von Radverkehrsdaten verfügen, sind diese teilweise mit abweichender Methodik erhoben oder dargestellt. Hier geht es meist darum, relevante Abweichungen in der Methodik oder Darstellung exakt zu dokumentieren. Anders erhobene und strukturierte Daten sind nicht „falsch“, sondern sind mit dem Blickwinkel zu behandeln, wie sie im zeitlichen Verlauf oder im Vergleich mit anderen Städten bestmöglich nutzbar gemacht werden können.

Prinzipiell sind die Aussagen und Themen auch auf Landkreise anwendbar, aus Gründen des Umfangs und der Übersichtlichkeit wurde jedoch in Projekt und Handbuch auf die differenzierte Betrachtung von Landkreisen verzichtet.

---

## 1.3 AUFBAU UND VERWENDUNG DES HANDBUCHS

Der Leitfaden sowie die begleitenden Musterberichte aus unterschiedlichen Städten unter [www.radverkehrsberichte.de](http://www.radverkehrsberichte.de) sowie [www.nrvp.de](http://www.nrvp.de) sollen eine nachvollziehbare Anleitung zur Datenbeschaffung und Darstellung in Radverkehrsberichten ermöglichen. Nachrangig betrachtet werden diejenigen Angaben, bei denen es keiner Vergleichbarkeit bedarf (z. B. stadtspezifische Darstellung von konkreten Baumaßnahmen).

Nach allgemeinen Empfehlungen für den Aufbau eines kommunalen Radverkehrsberichtes und zum allgemeinen Umgang mit Radverkehrsdaten werden die relevanten Themenbereiche nach einer einheitlichen Gliederungsstruktur dargestellt:

### **Begründung/Zweck der Datennutzung**

- Bezug der Daten zu Radverkehr und Radverkehrsförderung
- Zuordnung zu Kern- und Ergänzungsinhalten sowie Begründung dafür

### **Hinweise für die Datenerhebung**

- Darstellung möglicher Datenquellen
- Darstellung geeigneter Indikatoren
- Darstellung der wesentlichen Faktoren für die Qualitätssicherung und die vergleichbare Erfassung der Daten

### **Hinweise für die Datendarstellung**

- Darstellung der wesentlichen Faktoren für die Qualitätssicherung und die vergleichbare Erfassung der Daten

### **Hinweise für die Dateninterpretation**

- Thematisierung der Verwendungsmöglichkeiten und typischer „Fallstricke“ bei der Interpretation

### **Weiterführende Literatur**

Bei der Reihenfolge der Themen in den Musterberichten und auch im Handbuch-Teil „Radverkehrsdaten kompakt“ (Kapitel 4) wurde versucht, **Daten mit hoher Aktualisierungsfrequenz eher am Anfang** zu platzieren, während Bereiche mit Daten und Fakten, die sich von Jahr zu Jahr kaum ändern, vorzugsweise im hinteren Teil angeordnet wurden. Die Reihenfolge stellt deshalb keine Ordnung nach Wichtigkeit dar.

## **2. EMPFEHLUNGEN ZUM AUFBAU KOMMUNALER RADVERKEHRSBERICHTE**

Grundsätzlich sollten Radverkehrsberichte aus folgenden Elementen bestehen:

### **TEIL 1: RADVERKEHRSDATEN KOMPAKT**

neutrale Darstellung der Daten und Fakten zum Radverkehr in Form eines Datenblattes, welches einen schnellen Überblick und einfachen Vergleich mit anderen Radverkehrsberichten erlaubt

### **TEIL 2: RADVERKEHRSDATEN KONKRET**

wiederholte, jedoch jetzt erläuternde, akzentuierte und einordnende Darstellung der Daten und Fakten zum Radverkehr, ggf. mit Diagrammen und Bildern; trennt die kompakte Information aus Teil 1 von der Bewertung der Daten und Fakten im Kontext der städtischen Voraussetzungen und Bedingungen, die in diesem Teil erfolgt

### **TEIL 3: ORTSBEZOGENE RADVERKEHRSMASSNAHMEN**

konkrete Beschreibung der umgesetzten oder geplanten Radverkehrsmaßnahmen vor Ort, insbesondere Baumaßnahmen von Radverkehrsanlagen, ggf. aber auch Maßnahmen im Bereich Service und Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit

Die Anordnung der Teile kann dabei sehr unterschiedlich sein und damit die Prioritäten und Ansätze der jeweiligen Kommune abbilden. Beispielsweise ist für kleine Städte und Gemeinden mit geringem Zeitbudget vorstellbar, dass das Datenblatt aus Teil 1 den zentralen Teil des Radverkehrsberichtes ausmacht und nur durch eine Liste der aktuellen Baumaßnahmen ergänzt wird, während auf den Teil 2 ganz verzichtet wird. In der Regel wird jedoch Teil 1 im Sinne eines Anhangs gegenüber den anderen Teilen in den Hintergrund treten.

Es wird davon ausgegangen, dass die Layoutvorgaben der Städte – ggf. im Rahmen der städtischen Corporate Identity (CI) – maßgeblich für die unterschiedliche Ausgestaltung von Radverkehrsberichten sein werden. Dennoch sollte angestrebt werden, den Teil 1 **„Radverkehrsdaten kompakt“ in einer einheitlichen Struktur und Reihenfolge** gemäß den Vorschlägen des Leitfadens darzustellen.

Die folgenden Ausführungen und das Handbuch insgesamt beziehen sich insbesondere auf den Teil 1, der die kompakte und vergleichbare Darstellung der Daten und Fakten zum Radverkehr zum Ziel hat.

Bei der Erprobung der Erstellung von kommunalen Radverkehrsberichten hat sich herausgestellt, dass quantitative Daten zu den verschiedenen Aspekten des Radverkehrs (z. B. Höhe der Ausgaben für den Radverkehr) nicht immer verfügbar, vergleichbar oder aussagekräftig sind. Dem gegenüber haben sich **qualitative Aussagen/Fakten** (z. B. Verfügbarkeit eines eigenständigen Budgets für

Radverkehrsausgaben) als robuster und einfacher ermittelbar herausgestellt. Sie finden im Musterdatenblatt deshalb in deutlichem Umfang Verwendung und werden hier Faktencheck genannt.

Im Musterdatenblatt wird weiterhin zwischen **Kerninhalten und Ergänzungsinhalten** unterschieden. Kerninhalte sind dabei besonders wichtige Inhalte, die auch im Bericht anzugeben sind, wenn die jeweiligen Punkte nicht oder nicht zufriedenstellend erfüllt sind.

### K

#### **KERNINHALTE**

werden als besonders wichtig für kommunale Radverkehrsberichte erachtet. Diese sollten in jedem Bericht Erwähnung finden, bei Nichtvorhandensein mit der Kennzeichnung „nein/nicht vorhanden“ oder „keine Angaben vorhanden“. Dies ermöglicht eine weitgehende Vergleichbarkeit der Inhalte.

### E

#### **ERGÄNZUNGSINHALTE**

können aufgenommen werden, wenn sie in den lokalen Kontext passen. Wenn keine passenden Daten dazu vorliegen, werden sie in der Regel im Radverkehrsbericht ausgeblendet.

### F

#### **FAKTENCHECK**

markiert qualitative Inputs für den Radverkehrsbericht, die über eine einfache ja/nein Abfrage ermittelbar sind. Bei Bedarf können die Angaben auch grob differenziert abgefragt sein, z. B. ja / teilweise / nein.

**Der Aufwand für die Erstellung eines Radverkehrsberichtes** hängt vor allem von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Daten ab. Für die Zusammenstellung und Darstellung der vorhandenen Daten und Fakten zum Radverkehr in Form des Datenblattes „**Radverkehrsdaten kompakt**“ **sind nur wenige Arbeitstage erforderlich**. Dabei kann eine unter [www.radverkehrsberichte.de](http://www.radverkehrsberichte.de) verfügbare Datei als Vorlage genutzt werden.

In großen Städten, bei denen die Radverkehrsdaten in sehr unterschiedlichen Bereichen und in der Regel umfangreicher anfallen, ist mit erhöhtem Aufwand zu rechnen. Dies ist ebenso der Fall, wenn Daten erst erhoben oder aufgearbeitet werden müssen.



### **3. ALLGEMEINE HINWEISE ZUR DATENERHEBUNG UND -DARSTELLUNG**

Beim Umgang mit den Daten im Rahmen eines Radverkehrsberichtes sollten die hier aufgeführten Punkte besonders beachtet werden. Das Projekt RADeval der TU Dresden im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes wird insbesondere hinsichtlich der Evaluierung weitere Informationen bereitstellen.

Die Arbeit im Projekt hat gezeigt, dass die **Datenbeschaffung in kleinen Städten tendenziell einfacher** ist, während es in größeren Städten – wo kein vollständiger Überblick durch einen zentralen und gut vernetzten Bearbeiter gegeben ist und viele unterschiedliche Referate einzubeziehen sind – eher kompliziert ist. In der Regel steigt jedoch die prinzipielle Verfügbarkeit von Daten mit wachsender Stadtgröße.

Daten sind nur sinnvoll nutzbar, wenn ihr Zustandekommen und die dabei gültigen Rahmenbedingungen bekannt sind. Deshalb sollten im Rahmen der Radverkehrsberichte alle relevanten Informationen zur Methodik der Datenerhebung verfügbar gemacht werden, sofern sie nicht anderweitig standardisiert sind (z. B. durch gesetzliche Vorschriften). Die folgende Übersicht zeigt, für welche Anwendungsformen der Radverkehrsberichte eine Methodenkonstanz Voraussetzung ist:

	gleiche Methodik der Datenerhebung zu verschiedenen Zeitpunkten (Erhebungswellen)	gleiche Methodik der Datenerhebung an verschiedenen Messstellen (Erhebungsorten)
Monitoring	X	
Benchmarking		X
Evaluation	X	(X)

Im Rahmen der Radverkehrsberichte können nicht alle zentralen Größen, welche die Qualität des Radverkehrssystems beschreiben, direkt gemessen werden. Dies liegt zum einen in der Komplexität von Sachverhalten begründet, zum anderen im Aufwand zur Datenerhebung. Deshalb muss zum Teil auf verfügbare Stellvertretergrößen oder -fakten (**Indikatoren**) zurückgegriffen werden, die ggf. nur einen kleinen Teil des Sachverhaltes abbilden. Beispielsweise könnten die Verfügbarkeit von überdachten Abstellanlagen oder von Duschen für Mitarbeiter der Stadtverwaltung als Indikator für die allgemeine Fahrradfreundlichkeit der Stadtverwaltung herangezogen werden.



eRadschnellweg Göttingen

Für die Radverkehrsberichte besteht weiterhin die Aufgabe, **sinnvolle und verfügbare Bezugsgrößen** für einen interkommunalen Vergleich zu finden und anzugeben. So ist beispielsweise die absolute Zahl an Radverkehrsunfällen einer Stadt wenig aussagekräftig, wird mit Bezug auf die Einwohnerzahl (immer verfügbar) aussagekräftiger, ist aber erst mit Bezug auf die in der Stadt mit dem Rad zurückgelegten Kilometer (nicht immer verfügbar) sachgerecht.

Bei der späteren Interpretation und Verwendung der Daten ist zu beachten, dass Schwankungen der Werte leicht durch das Erhebungsverfahren bedingt sein können und nicht tatsächliche, von der Kommune beeinflusste Änderungen betreffen. Die folgenden Effekte sind dabei hervorzuheben:

### Statistische Schwankungen (Zufallsfehler)

Dies betrifft Schwankungen, die sich bei Wiederholung einer Messung unter exakt den gleichen Bedingungen ergeben würden. Dies wird meist durch begrenzte Stichprobengrößen bedeutsam. So muss bei einer für Haushaltsbefragungen üblichen Stichprobengröße von ca. 1.000 befragten Personen bei der Ermittlung des Radverkehrsanteils am Modal Split durchaus mit einem statistischen Fehler von ein bis zwei Prozentpunkten gerechnet werden (eigener Erfahrungswert).

### Änderungen der Rahmenbedingungen

Wenn sich bei Wiederholung von Datenerhebungen zu anderen Zeiten oder an anderen Orten die Rahmenbedingungen ändern, kann dies Werte deutlich verfälschen. Für den Bereich des Radverkehrs ist dabei die Beeinflussung durch das Wetter besonders relevant. Infolge der Wetterabhängigkeit der Fahrradnutzung können Tage, Monate oder Jahre mit mehr Regen, Eis oder Schnee eine signifikant geringere Radnutzung aufweisen. Das wirkt sich nicht nur auf Radverkehrszählstellen oder den Anteil des Radverkehrs in Haushaltsbefragungen aus, sondern auch indirekt, z. B. in geringeren Unfallzahlen des Radverkehrs.



## 4. TEIL 1 DES RADVERKEHRSBERICHTES – RADVERKEHRSDATEN KOMPAKT

Dieser Teil des Radverkehrsberichtes hat das Ziel einer neutralen und objektiven Darstellung der Daten und Fakten zum Radverkehr in Form eines Datenblattes, welches einen schnellen Überblick über alle relevanten Informationen gibt und einen einfachen Vergleich mit Radverkehrsberichten anderer Städte erlaubt. Dafür wird auf der Internetseite [www.radverkehrsberichte.de](http://www.radverkehrsberichte.de) bzw. [www.nrvp.de](http://www.nrvp.de) ein Musterdatenblatt bereitgestellt.

Im Folgenden werden die Inhalte des Datenblattes beschrieben und erläutert.

## 4.1 GRUNDDATEN DER STADT ODER GEMEINDE

- K** Bundesland
- K** Einwohnerzahl
- K** Bevölkerungsdichte [EW/m<sup>2</sup>]
- K** Raumkategorie (BBSR):  
Stadt- und Gemeindetyp sowie siedlungsstruktureller Gemeindetyp
- K** Topographie: Anteil von Straßen > 2 % sowie > 6 % Steigung
- K** Wetter: Jahresniederschlag [mm/Jahr] sowie Eistage
- K** Öffentlicher Verkehr: vorhandene Verkehrsmittel
- E** Besonderheiten (z. B. Hochschulstadt)

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung/Zweck der Datennutzung

Für die Einordnung der Stadt oder Gemeinde und des **grundsätzlichen Potenzials für den Radverkehr** sind zunächst Basisangaben wichtig. So bestimmt das Bundesland teilweise die Förderkulisse und sonstige Unterstützung bei der Radverkehrsförderung. Einwohnerzahl, Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur weisen auf die Wegebeziehungen und für den Radverkehr akzeptable Wegelängen hin. Topographie und Wetter sind wichtige Einflussgrößen für die physischen Hemmnisse zum Radfahren. Steigungen von 2 % charakterisieren eine ernsthafte Verlangsamung des Radfahrens um ca. 5–6 km/h, bei Steigungen > 6 %<sup>1</sup> ist ein großer Teil der Radfahrenden zum Absteigen gezwungen. Die stärksten Wittereinflüsse sind bei Regen, Schnee und bei Glatteis zu verzeichnen, so dass als Indikatoren die Menge des Jahresniederschlags sowie die Zahl der Eistage Verwendung finden.

---

Unter Eistagen versteht man die Tage eines Jahres, an denen sowohl die nächtliche Tiefsttemperatur als auch die Tageshöchsttemperatur unter 0 °C gelegen hat. Man nennt solche Tage auch Dauerfrostage. *Quelle: www.weatheronline.de*

---

Die Ausstattung mit Öffentlichem Verkehr definiert die Alternativen zur Radnutzung bzw. die Möglichkeiten zur intermodalen Radnutzung.

Das potenzielle Radverkehrsniveau wird auch durch weitere Besonderheiten beeinflusst, beispielsweise durch das Vorhandensein einer überdurchschnittlich

---

<sup>1</sup> Quelle: Zimmermann, M.: Angebotsplanung für den Radverkehr in topografisch bewegten Räumen, Dissertation Bergische Universität-Gesamthochschule Wuppertal 1994

hohen Zahl an jungen und flexiblen Menschen mit geringem Einkommensniveau an Hochschulstandorten.

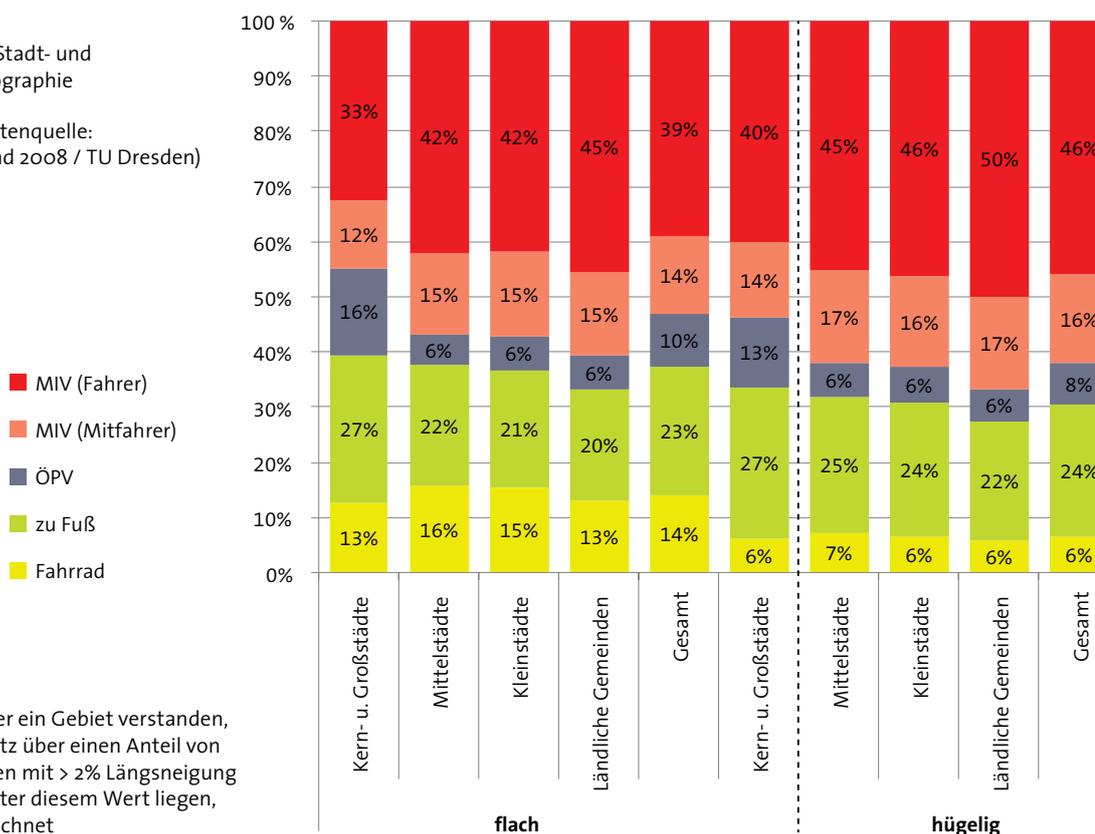
### Hinweise für die Datenerhebung

Die Daten sind zumeist leicht aus zentral erhobenen öffentlichen Quellen beschaffbar, beispielsweise beim Statistischen Bundesamt (Destatis) und beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Eine Ausnahme bildet die Topographie. Während für Radwege einer Stadt nur selten vollständige Steigungswerte vorliegen, existieren deutschlandweite Datensätze für die Straßennetze. Aus dem Projekt des Umweltbundesamtes „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ liegen für alle deutschen Städte durchschnittliche Steigungsanteile des Hauptstraßennetzes vor, die durch Verschneiden der Straßendaten mit den Gemeindegrenzen und dem digitalen Geländemodell ermittelt wurden. Diese Daten wurden für die Radverkehrsberichte der Modellstädte im Projekt verwendet. Behelfsmäßig können die durchschnittlichen Steigungsanteile des Straßennetzes auch mit Routenplanern ermittelt werden, indem systematisch Routen durch die Stadt gelegt werden und dann die Routenprofile ausgewertet werden.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Die Grunddaten, die kaum von der Kommune beeinflussbar sind, bestimmen dennoch die grundlegenden Potenziale und den Schwierigkeitsgrad, diese Potenziale durch Radverkehrsförderung zu erschließen. Abbildung 1 zeigt, dass der Radverkehrsanteil in Deutschland im Jahr 2008 in hügeligen Städten und

Abbildung 1:  
Modal Split nach BBSR Stadt- und Gemeindetyp und Topographie  
  
(Eigene Darstellung, Datenquelle: Mobilität in Deutschland 2008 / TU Dresden)



Unter „hügelig“ wird hier ein Gebiet verstanden, das im Hauptstraßennetz über einen Anteil von mehr als 20% an Strecken mit > 2% Längsneigung verfügt. Gebiete, die unter diesem Wert liegen, werden als „flach“ bezeichnet

Gemeinden nur halb so groß ist wie in flachen, dass aber auch Mittelstädte und Kleinstädte aus unterschiedlichen Gründen eher für den Radverkehr prädestiniert sind als Großstädte oder ländliche Gebiete. Der zunehmende Einsatz von Pedelecs sowie von Radschnellverbindungen wird möglicherweise dazu beitragen, diese Unterschiede zu verkleinern.

### Weiterführende Literatur

Statistisches Bundesamt: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

BBSR Homepage – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung:  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Wetterdienst, der auch Frosttage ausweist: [www.weatheronline.de](http://www.weatheronline.de)



Erfurt

## 4.2 FAHRRADNUTZUNG UND -BESITZ

### 4.2.1 FAHRRADBESITZ

- K** Zahl der Fahrräder pro 1000 EW
- K** davon Elektrofahrräder
- K** zum Vergleich: Zahl der Kfz pro 1000 EW

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Der Fahrradbesitz definiert die prinzipielle Möglichkeit zum Radfahren. Durchschnittlich sind in der deutschen Bevölkerung 0,95 Fahrräder je Person vorhanden (MID 2008).<sup>2</sup>

Zunehmend bedeutsam wird die Ausstattung mit Pedelecs bzw. Elektrofahrrädern als Oberbegriff für elektromotorisch unterstützte Fahrräder, da diese Räder auch für weniger Sportliche und in topographisch bewegten Gebieten hohe Reichweiten ermöglichen. Abbildung 2 verdeutlicht, dass die Nutzung und damit auch Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern derzeitig Unterschiede in Größenordnungen aufweist.

Als vergleichende Größe wurde auch der Kfz-Besitz aufgenommen. Er dient u. a. als Indikator, inwieweit die Stadt Voraussetzungen für einen autoarmen oder autofreien Lebensstil bietet.

<sup>2</sup> Literaturquelle: Erhebung „Mobilität in Deutschland“, [www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html)

**Welchen Fahrradtyp nutzen Sie hauptsächlich?**  
(Mehrfachnennung möglich)

- Pedelec  
(bis 25 km/h unterstützt)
- S-Pedelec / E-Bike  
(> 25 km/h)

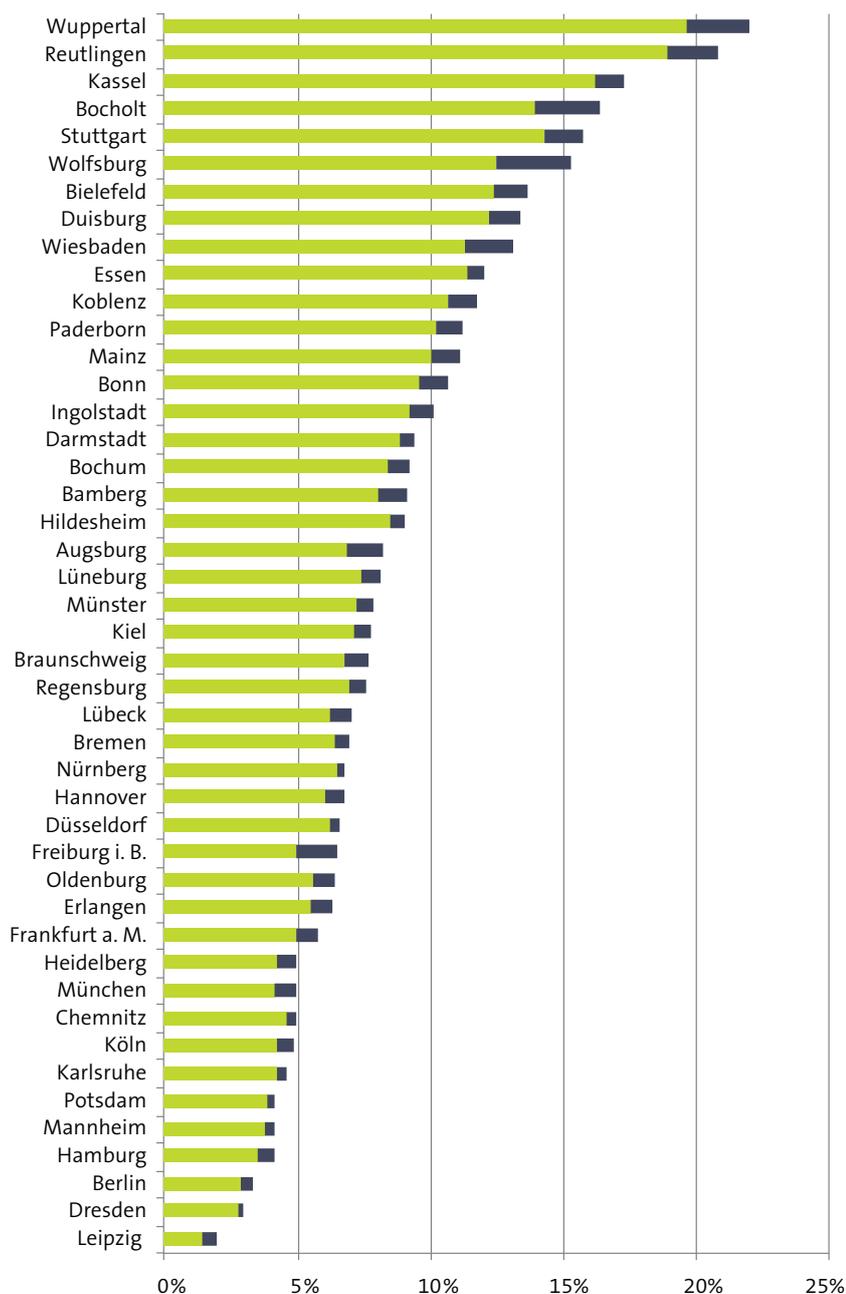


Abbildung 2:  
Stark unterschiedliche Nutzung von Elektrofahrrädern bei den Befragten des ADFC-Fahrradklima-Test 2016, nur Städte mit mehr als 500 Teilnehmenden (Datenquelle: Sonderauswertung ADFC-Fahrradklima-Test, August 2017).

**Hinweise für die Datenerhebung**

Der Fahrradbesitz der Wohnbevölkerung wird standardmäßig bei Modal-Split-Erhebungen/Haushaltsbefragungen mit erhoben, kann aber auch in weiteren Befragungen (z. B. Bürgerumfragen) integriert sein.

Dies betrifft auch die Kfz-Besitzquote, die zusätzlich für alle Gemeinden in Deutschland über die Statistik des Kraftfahrtbundesamt (KBA) abgerufen werden kann.

Eine Unterscheidung zwischen konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern ist in älteren Erhebungen meist nicht enthalten, sollte jedoch in Zukunft als Standard integriert werden.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Zu beachten ist, dass im Gegensatz zu Kfz-Besitzquoten aus Haushaltsbefragungen die KBA-Statistik die Anmeldungen von privaten wie gewerblichen Kfz beinhaltet. Verfälschungen können hier auftreten, weil aufgrund von Schadensfreiheitsklassenregelungen der Versicherer nicht immer der Wohnort des Nutzers zur Anmeldung genutzt wird, zum anderen auch starke Häufungen von gewerblichen Nutzern (z. B. von Autovermietungen) in einer Stadt (z. B. Wiesbaden) auftreten können.

### Weiterführende Literatur

Bestandserfassung Kfz des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA)  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Zulassungsbezirke/Gemeinden/zulassungsbezirke\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Zulassungsbezirke/Gemeinden/zulassungsbezirke_node.html)

## 4.2.2 VERKEHRSANTEIL AN DEN WEGEN (MODAL SPLIT)

<b>K</b>	Fuß [%]	Gesamtverkehr der Wohnbevölk. / Binnenverkehr (innerstädt. Wege)
<b>K</b>	Rad [%]	Gesamtverkehr der Wohnbevölk. / Binnenverkehr (innerstädt. Wege)
<b>K</b>	ÖV [%]	Gesamtverkehr der Wohnbevölk. / Binnenverkehr (innerstädt. Wege)
<b>K</b>	MIV Fahrer [%]	Gesamtverkehr der Wohnbevölk. / Binnenverkehr (innerstädt. Wege)
<b>K</b>	MIV Mitfahrer [%]	Gesamtverkehr der Wohnbevölk. / Binnenverkehr (innerstädt. Wege)
<b>E</b>	Pedelec / E-Bike Anteil am Radverkehr [%]	
<b>K</b>	Jahr der Erhebung:	
<b>K</b>	Erhebungsmethode:	[Online / Postalisch / CATI]
<b>K</b>	Altersgruppen:	[alle / ab XX Jahre / ...]
<b>K</b>	Erhebungstage:	[alle / nur Werkstage]
<b>K</b>	Erhebungsbüro:	
<b>K</b>	Stichprobengröße:	
<b>K</b>	Rücklaufquote:	
<b>K</b>	Erhebungszeitraum:	[einzelne Stichtag(e)/Wochen... / ...Ganzjahresbefragung]

#### LEGENDE

<b>K</b>	Kerninhalte
<b>E</b>	Ergänzungsinhalte
<b>F</b>	Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Von allen Messgrößen und Indikatoren der Fahrradfreundlichkeit stellt die tatsächliche Fahrradnutzung – in Bezug auf den Modal Split Anteil sowie die Verkehrsleistung des Radverkehrs – die direkteste Zielgröße dar. Eine Steigerung der Fahrradnutzung ist der Maßstab dafür, ob die Maßnahmen und Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung wirksam sind.

Leider sind die dafür notwendigen Haushaltsbefragungen sehr aufwändig und werden deshalb in Großstädten in der Regel nicht öfter als im 5 Jahres-Abstand durchgeführt, in kleineren Städten seltener oder gar nicht. Hinzu kommt, dass die Vergleiche im Zeitverlauf (von Befragungsdurchgang zu Befragungsdurchgang einer Stadt) durch statistische Fehler, Methodikänderungen und unterschiedliche Witterungsverläufe im Befragungszeitraum erschwert werden. Dennoch stellen diese Daten eine der wichtigsten Datengrundlagen für den Radverkehrsbericht und die Verkehrsplanung insgesamt dar.

Um die Vergleichbarkeit der Daten auch mit späteren und anderen Erhebungen zu gewährleisten, werden im Radverkehrsbericht eine Reihe von Angaben zur Methodik der Datenerfassung aufgeführt.

### Hinweise für die Datenerhebung:

Um eine hohe Vergleichbarkeit mit anderen Städten und Konstanz der Datenerhebung im Zeitverlauf sicher zu stellen, empfiehlt sich die Teilnahme an einer der koordinierten Haushaltsbefragungen. Durch die gleichzeitige Befragungsdurchführung in vielen Städten ergeben sich weiterhin Synergien über die gemeinsame und einheitliche Datenerhebung, Datenverarbeitung und Qualitätskontrolle.

---

**Mobilität in Städten (SrV):** Unter diesem Namen leitet und koordiniert die TU Dresden seit dem Jahr 1972 Haushaltsbefragungen zur Mobilität in Städten, die kontinuierlich im Abstand von 5 Jahren durchgeführt werden. Der Befragungsdurchgang 2018 wird in 129 Städten und Gemeinden der Bundesrepublik Deutschland zeitgleich durchgeführt.

**Mobilität in Deutschland (MID):** MID ist eine bundesweite, repräsentative Befragung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Ermittlung von übergreifenden Mobilitätskennwerten. Obwohl die MID die weltweit größte Mobilitätsbefragung ist, reicht die Größe der Basisstichprobe für Kennwerte in einzelnen Städten nicht aus. Um auch auf lokaler und regionaler Ebene belastbare Ergebnisse zu erhalten, haben zahlreiche Städte, Kreise und Regionen im Rahmen der MID 2017 entsprechende Vertiefungsstichproben in Auftrag geben. Insgesamt haben rd. 150.000 Haushalte an der Befragung teilgenommen.

---

Das Bundesland NRW fördert Modal Split Erhebungen, wenn diese den in der Förderrichtlinie angegebenen Qualitätskriterien entsprechen. Mindestanforderungen sind dort u.a. Stichprobengrößen von 1000 Befragten, die repräsentativ

Zeitraum: Gesamttes Jahr  
 Wochentag: Mittlerer Werktag  
 Berechnet am: 01.03.2016

Wegehäufigkeit der Person nach vier  
 Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Freital/Tharandt	0,8	0,1	1,0	0,1	41,1 %	3,0 %	49,8 %	6,2 %
Haan	0,9	0,1	1,1	0,1	39,3 %	6,2 %	49,9 %	4,6 %
Heiligenhaus	1,0	0,1	1,1	0,2	41,5 %	2,2 %	49,6 %	6,7 %
Kamenz	1,1	0,2	1,3	0,1	40,8 %	8,0 %	46,2 %	5,0 %
Meißen	1,1	0,2	1,2	0,2	40,7 %	8,3 %	44,5 %	6,5 %
Mettmann	1,0	0,1	1,2	0,1	41,6 %	2,7 %	51,0 %	4,8 %
Pirna	1,1	0,4	1,0	0,1	41,7 %	14,5 %	40,5 %	3,4 %
Radeberg	1,0	0,3	1,0	0,1	42,1 %	12,5 %	41,9 %	3,4 %
Ratingen	0,9	0,3	1,2	0,1	35,6 %	10,8 %	48,9 %	4,7 %
Riesa	0,9	0,4	1,4	0,1	31,5 %	14,9 %	48,7 %	4,9 %
Veilbert	0,8	0,1	1,4	0,2	31,2 %	1,9 %	58,0 %	8,9 %
Wülfrath	1,0	0,1	0,9	0,1	47,3 %	4,0 %	44,5 %	4,3 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,6	0,3	0,7	0,1	35,9 %	16,4 %	42,8 %	4,9 %
Coswig/Radebeul	0,7	0,3	0,9	0,1	37,2 %	15,2 %	43,2 %	4,5 %
Delmenhorst	0,5	0,6	1,1	0,1	22,4 %	24,2 %	48,4 %	5,0 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,6	0,3	1,1	0,1	31,0 %	12,6 %	50,2 %	6,2 %

Abbildung 3:  
 Auszug aus der Ergebnisliste der Befragung „Mobilität in Städten“ SrV (Quelle: TU Dresden)

ausgewählt worden sind, sowie ein Befragungszeitraum für Stichtagsbefragungen von mindestens 4 Wochen. Bei umfangreichen Befragungen werden die Stichtage in der Regel über einen Ganzjahreszeitraum verteilt, so dass Wettereinflüsse noch besser ausgeglichen werden können. Im Gegensatz zu Anwendungen von Hochrechnungsfaktoren bei Radverkehrszählungen ist es bei Modal Split Untersuchungen bis jetzt noch nicht üblich, in den Daten Wettereinflüsse zu korrigieren (z. B. falls die Befragungszeit überdurchschnittlich regenreich ist).

Elektrofahrräder sollten als Merkmal getrennt erhoben werden, um in Zukunft Auswertungen und Maßnahmenentwicklungen darauf ausrichten zu können.

## Hinweise für die Dateninterpretation

Grundsätzlich muss der im Radverkehrsbericht darzustellende aufkommensbezogene Modal Split (Verkehrsmittelanteil an den Wegen) vom leistungsbezogenen Modal Split (Verkehrsmittelanteil an der Verkehrsleistung) unterschieden werden. Bei letzterem spielt der Radverkehr kaum eine Rolle.

Der Radverkehrsanteil und die anderen Modal Split Werte sind meist im Vergleich mit anderen Zeiten oder Orten bedeutsam. Hier ist stark auf die jeweilige Erhebungsmethodik und Darstellung zu achten. Fragen können z. B. sein:

- Wird der Modal Split im Binnenverkehr ausgewiesen, d. h. für alle Wege der befragten Haushalte innerhalb der Kommune, oder im Gesamtverkehr, der auch die Wege über die Ortsgrenze hinweg mit einschließt. Der Radverkehrsanteil im Gesamtverkehr ist bei Großstädten in der Regel 1–2 Prozentpunkte geringer, kann in kleineren Städten aber mehr als 10 Prozentpunkte geringer ausfallen.

- Werden die Werte nur für die Kernstadt ausgewiesen oder für das gesamte Stadtgebiet?
- Wurden alle Altersgruppen einschließlich der Kinder in die Erhebung einbezogen (für Kinder sind meist umständliche Stellvertreter-Interviews notwendig)?
- Werden alle Wochentage betrachtet oder nur die für die verkehrliche Dimensionierung wichtigen Werktage?
- Wie erfolgt bei intermodalen Wegen (d. h. unter Kombination verschiedener Verkehrsmittel) die Zuordnung des Weges zum Hauptverkehrsmittel?
- Hat sich die Zahl der Wege pro Person geändert, aus welcher der Radverkehrsanteil berechnet wird, beispielsweise durch verbesserte Erfassung von Fußwegen in der Haushaltsbefragung?

### Weiterführende Literatur

Erhebungsseite „Mobilität in Städten“ der Technischen Universität Dresden  
<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

Erhebungsseite „Mobilität in Deutschland“  
[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

[www.socialdata.de/daten/modechoice.php](http://www.socialdata.de/daten/modechoice.php)

Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen  
[www.agfs-nrw.de/fachthemen/modal-split-erhebung-in-nrw.html](http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/modal-split-erhebung-in-nrw.html)

Modal Split Tool der Europäischen Mobilitätsmanagement-Plattform EPOMM mit Daten von fast 500 Städten  
[www.epomm.eu/tems/index.phtml](http://www.epomm.eu/tems/index.phtml)

Frankfurt Rödelheim



### 4.2.3 RADVERKEHRSANTEIL NACH LÄNGENBEREICHEN, WEGEZWECKEN UND GESCHLECHT

E	Rad [%]	0–2 km	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Rad [%]	2–5 km	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Rad [%]	5–15 km	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Rad [%]	Wegezzweck Arbeit	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Rad [%]	Wegezzweck Schule/Ausbildung	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Rad [%]	Wegezzweck Freizeit	Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
E	Frauenanteil an den Radfahrenden [%]		Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung

**LEGENDE**

- K Kerninhalte
- E Ergänzungsinhalte
- F Faktencheck

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Abbildung 4 zeigt, dass die Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Wegelänge ganz unterschiedlich genutzt werden. Die Angabe des Modal Split differenziert nach Wegelängenbereichen gibt wesentlichen Aufschluss, in welchen Längenbereichen die Radfahrer in der Stadt vor allem unterwegs sind und wo im Vergleich mit anderen Städten besondere Substitutionspotenziale für MIV-Wege bestehen. Gleiches gilt für die Wegezzwecke. Eine Auswertung ermöglicht es, zielgruppenspezifische Potenziale zu analysieren und Maßnahmen zu entwickeln.

International wird mehr und mehr der Frauenanteil an der Population der Radfahrenden als Indikator für subjektive Sicherheit herangezogen. So beläuft sich der Frauenanteil in den USA auf 25%, in Deutschland auf ca. 49% sowie in den Fahrradländern Dänemark und Niederlande auf jeweils 55% (Pucher & Buehler 2008).

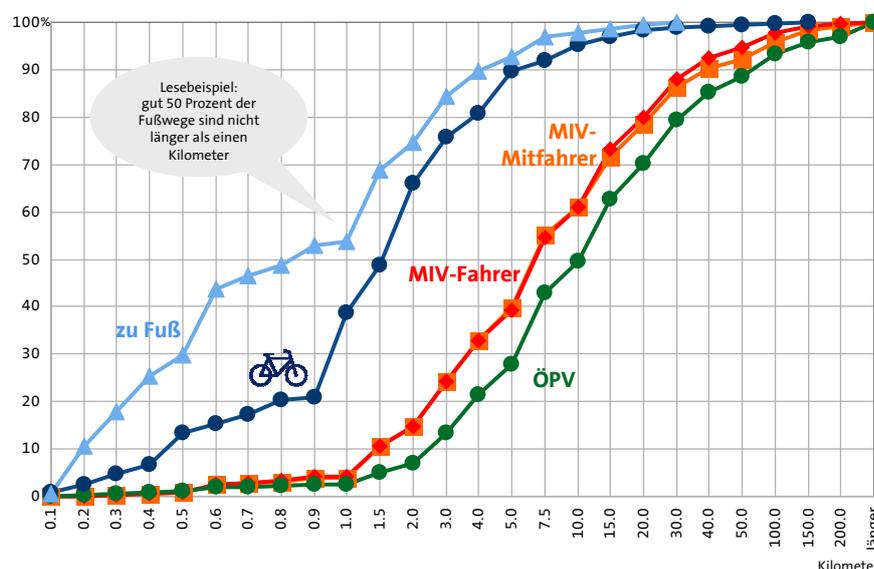


Abbildung 4: Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel – kumuliert: im Nahbereich Potenzial für Fußgänger und das Fahrrad?

Quelle: MID 2008/infas  
 Mobilität in Deutschland, Wege, Skala in Prozent

Literaturquelle: John Pucher & Ralph Buehler (2008) Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany, Transport Reviews, 28:4, 495-528

### Hinweise für die Datenerhebung

Bei der Aufteilung der Stichprobe muss darauf geachtet werden, dass in jedem Längenbereich bzw. Wegezweckbereich eine ausreichende Stichprobengröße vorhanden ist. Empfohlen für eine Darstellung nach Längenbereichen wird deshalb eine Gesamtstichprobe von deutlich mehr als 1.000 Personen und eine Aufteilung in folgende Klassen

- bis 2 km (prinzipiell fußläufig erreichbare Ziele)
- > 2 bis 5 km (Hauptbereich des Radfahrens)
- > 5 bis 15 km (erweiterter Radfahrbereich für Sportliche und E-Bikes)
- mehr als 15 km (allgemein geringe Bedeutung des Radfahrens)

Je nach verfügbarer Stichprobe sind ggf. auch feinere Einteilungen möglich (z. B. > 5 bis 10 km / > 10 bis 15 km). Die Hauptkategorien sollten jedoch im Sinne der Vergleichbarkeit mit anderen Städten und Gemeinden erhalten bleiben.

Gleiches gilt für die Wegezwecke. Bei ausreichenden Fallzahlen kann auch der Wert für den Wegezweck Einkauf / Dienstleistungen ausgewiesen werden.

## 4.2.4 VERKEHRSLEISTUNG UND VERKEHRSaufKOMMEN

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

- K** Mit dem Rad zurückgelegte km der Bevölkerung pro Jahr und Person
- K** Zum Vergleich: Länge der Wege mit dem Kfz pro Jahr und Person
- K** Zum Vergleich: Länge aller Wege pro Jahr und Person
- K** Durchschnittliche Länge der Wege mit dem Rad
- K** Zahl der Wege mit dem Rad pro Tag und EW

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Für ein Monitoring der Entwicklungen im Radverkehr ist die Entwicklung des Modal Split nicht ausreichend. So hat sich beispielsweise in Deutschland insgesamt zwischen den Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ 2002 und 2008 der Radverkehrsanteil kaum geändert, die Verkehrsleistung (mit dem Rad zurückgelegte Strecke) jedoch stark vergrößert. Ursache ist die zunehmende Nutzung des Rades auch für längere Wege.

Einen weiteren, vom Modal Split abgekoppelten Einfluss auf die Fahrradnutzung hat die Entwicklung der Zahl der Wege insgesamt (Verkehrsaufkommen). Obwohl das Verkehrsaufkommen pro Person und Tag in der Regel relativ konstant

ist, wurde die Zahl der Wege mit dem Rad pro Tag und Einwohner in den Radverkehrsbericht aufgenommen. Damit können ggf. wesentliche Änderungen im Verkehrsverhalten abgebildet werden, z. B. durch den Trend zur Telearbeit und zunehmende Verbreitung von Internet-Einkäufen.

### Hinweise für die Datenerhebung

Die angegebenen Daten lassen sich alle aus den üblichen Daten von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten generieren.

## 4.2.5 RADVERKEHRSZÄHLUNGEN

- E** Dauerzählstellen: [Jahr], [Summe der Radfahrenden pro Jahr], [Zahl der Zählstellen]
- E** Manuelle Zählstellen: [Zeitraum], [Summe der Radfahrenden], [Zahl der Zählstellen]

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Radverkehrszählungen stellen eine gute Ergänzung für das Monitoring des Radverkehrs zwischen den Modal-Split-Erhebungen dar, sind aber als alleiniger Indikator für das Niveau der Fahrradnutzung nur wenig geeignet, weil nicht alle Verkehrsströme und deren Veränderungen parallel gemessen werden können.

### Hinweise für die Datenerhebung

Für das Monitoring des Radverkehrs sind fast nur automatische Zählstellen (Dauerzählstellen) an Schwerpunkten des Radverkehrsnetzes relevant. In Verbindung mit einem Display, das die Zählwerte darstellt, kann die Zählstelle auch der Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung von Radverkehrsnutzung dienen. Obwohl Radverkehr bei turnusmäßigen Straßenverkehrszählungen meist mitgezählt wird, sind die Standorte nicht für den Radverkehr optimiert und so deren Aussagekraft beschränkt. Im Radverkehrsbericht sollten nur Zählungen dargestellt werden, die in jährlich wiederkehrender Weise mit der gleichen Zahl an Zählstellen und an den gleichen Orten stattfinden. Einige Kommunen führen dazu regelmäßige Kurzzeitzählungen an für den Radverkehr relevanten Punkten durch. Eine Darstellung ist erst sinnvoll, wenn vergleichbare Zählungen aus mehreren Jahren vorliegen.

Bei Kurzzeitzählungen des Radverkehrs ist aufgrund der schwankenden Werte im Tagesgang und des prägenden Einflusses von Wetter und Jahreszeit zwingend eine Hochrechnung der Werte, z. B. auf den Jahresdurchschnitt, nötig. Dies empfiehlt sich auch zur Korrektur von Werten der Dauerzählstellen. Ausfallzeiten des automatischen Zählgerätes sollten ggf. geeignet ergänzt werden.



Dauerzählstelle Bonn

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde im Jahr 2012 ein Hochrechnungsmodell für Kurzzeitzählungen des Radverkehrs entwickelt. Aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit und Verwendung des Modells sind unter [www.radverkehrsberichte.de/hochrechnung](http://www.radverkehrsberichte.de/hochrechnung) verfügbar.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Zu beachten sind neben dem Wittereinfluss auch Einflüsse von Events und Feiertagen auf die Zählungen, ebenso Wegesperrungen und Umleitungen oder die Anteile von Alltags- und Freizeitverkehr auf der Strecke. Ggf. können auch Peaks (aufkommensstärkster Tag, aufkommensstärkste Woche) ausgewiesen und verglichen werden.

### Weiterführende Literatur

FGSV Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) 2012

FGSV Hinweise zur Quantifizierung des Radverkehrs (in Vorbereitung)

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Ermittlung von Standards für anforderungsgerechte Datenqualität bei Verkehrserhebungen; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 200, Bergisch Gladbach, Dezember 2010

## 4.3 SICHERHEIT

### 4.3.1 RADVERKEHRSUNFÄLLE

<b>K</b>	Getötete	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	Schwerverletzte	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	Leichtverletzte	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	zum Vergleich: Getötete insgesamt	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	zum Vergleich: Schwerverletzte insgesamt	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	zum Vergleich: Leichtverletzte insgesamt	Jahresscheiben sowie 3-Jahres-Summe
<b>K</b>	Radverkehrsunfälle insgesamt	

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

**Begründung / Zweck der Datennutzung**

Verkehrssicherheitsaspekte werden in Nutzerbefragungen meist als einer der entscheidenden Faktoren für oder gegen die Fahrradnutzung aufgeführt. Deshalb ist die Beschäftigung mit der Verkehrssicherheit eine der wesentlichen Aufgaben des Radverkehrsberichtes. Unfälle – insbesondere mit Personenschäden – sind glücklicherweise sehr seltene Ereignisse. Dies bedingt jedoch, dass mit Ausnahme sehr großer Städte oft keine klare statistische Tendenz aus der Unfallentwicklung ablesbar ist. Um größere statistische Sicherheit zu erzielen, werden meist drei Jahre zusammen betrachtet. Dennoch kann die Witterung das Unfallgeschehen signifikant überlagern. Bei Radverkehrsunfällen ist zu beachten, dass in Jahren mit vielen Regentagen und frühem Wintereinbruch oft schon deshalb weniger Radfahrunfälle zu verzeichnen sind, weil die Radnutzung geringer ist. Die Entwicklung der polizeilich erhobenen Unfallzahlen sollte deshalb auch weit über einen Zeitraum von drei Jahren hinaus überwacht und dargestellt werden.



Weiß gestrichene „Geisterräder“ mahnen zur Rücksichtnahme an Unfallorten tödlich verunglückter Radfahrer oder Radfahrerinnen

Abbildung 5 zeigt am Beispiel der Zahlen für getötete Radfahrer und Radfahrerinnen in Deutschland, dass der erfreulicherweise sinkende Trend durch mehr oder weniger große jährliche Schwankungen überlagert wird. Ausschläge der Schwankungen nach unten sind dabei oft – aber nicht notwendigerweise – mit niederschlagsreichen Jahren verbunden.

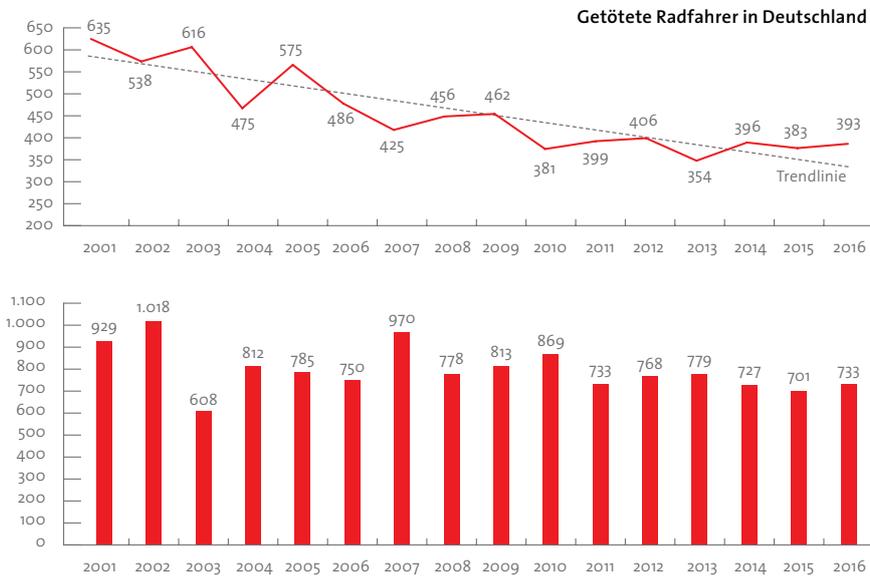


Abbildung 5: Entwicklung der getöteten Radfahrer und Jahresniederschlag in Deutschland (eigene Darstellung, Datenquellen: Statistisches Bundesamt, Deutscher Wetterdienst)

Die Verunglücktenzahlen werden entsprechend der Unfallschwere getrennt nach Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten abgefragt. Da mit sinkender Unfallschwere eine höhere Dunkelziffer (siehe Hinweise zur Interpretation) zu erwarten ist, lohnt sich die differenzierte Darstellung. Dabei ist zu beachten, dass man bereits als schwerverletzt gilt, wenn eine stationäre Aufnahme „zur Beobachtung“ erfolgt und der Aufenthalt mehr als 24 Stunden beträgt (Definition nach DESTATIS). Diese Definition ist allerdings deutschlandweit einheitlich und behindert nicht den interkommunalen Vergleich.

Zum Vergleich des Trends der Radverkehrsunfälle mit der allgemeinen Entwicklung der Verkehrsunfälle werden im Radverkehrsbericht auch die Verunglücktenzahlen der Straßenverkehrsunfälle insgesamt angegeben.

### Hinweise für die Datenerhebung

Die Erhebung von Unfalldaten durch die Polizei ist in Deutschland gesetzlich geregelt, dennoch bestehen Unterschiede in der Art und Qualität der Erhebung und Dokumentation. Die polizeilich erhobenen Unfalldaten können von den Kommunen direkt von der zuständigen Polizeidienststelle abgerufen werden. Teilweise wird die Herausgabe von Unfalldaten durch die Polizei als datenführende Stelle zu anderen Zwecken als der konkreten Unfallbekämpfung abgelehnt. Weiterhin besteht jedoch die Möglichkeit, die Unfalldaten über die Statistischen Landesämter abzurufen.

Grundsätzlich können Verunglückte (d. h. Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte) im Radverkehr auf zwei verschiedene Weisen dokumentiert werden:

- a) Verunglückte Radfahrer
- b) Verunglückte bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (Radverkehrsunfällen)

Bei den Zahlen der zweiten Gruppe sind auch verunglückte Fußgänger oder Fahrzeugführer mit enthalten, die am Unfall beteiligt, jedoch nicht mit dem Rad unterwegs waren. Im Sinne der Vergleichbarkeit sollten für den Radverkehrsbericht nach Möglichkeit die verunglückten Radfahrer dokumentiert werden.

Beim Datenbezug muss auch auf die zeitliche Zuordnung der Daten geachtet werden. So ordnet beispielsweise in Sachsen die polizeiliche Unfallstatistik dem Unfall das Datum des Bearbeitungsabschlusses zu, während das Statistische Landesamt dem Unfall das exakte Unfalldatum zuweist.

---

### Auspunkten

Werden Daten z. B. über das statistische Landesamt bestellt, müssen einige Werte aus Datenschutzgründen möglicherweise „ausgepunktet“ werden. Das bedeutet, dass sehr kleine Zahlen (1 oder 2) in der Tabelle nicht dargestellt, sondern durch einen Punkt ersetzt werden, um keine Rückschlüsse auf Einzelfälle zuzulassen. ACHTUNG! Wenn ein ausgepunkteter Wert durch Rückrechnen aus einer Summenangabe o.ä. ermittelbar wäre, wird in der Regel ein weiterer Wert ausgepunktet, der dann auch den Wert 3 oder größer haben kann.

---

## Hinweise für die Dateninterpretation

Ob das Unfallgeschehen in einer Stadt besonders hoch oder niedrig ist, lässt sich anhand Abbildung 6 (Daten von 2000–2002!) grob einschätzen. In Städten mit höherem Radverkehrsanteil am Modal Split sind in der Regel die Unfallzahlen der Radfahrer höher, steigen aber mit höherem Radverkehrsanteil unterproportional an („safety in numbers“). Bei Städten ohne eigene Modal Split Erhebung, für die nur die Kennzahl der Radverkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner im Radverkehrsbericht vorliegt, ist die Interpretation schwieriger. Grundsätzlich sollte sich keine Stadt mit geringen Unfallzahlen im Radverkehr brüsten, wenn dort gleichzeitig kaum Rad gefahren wird.

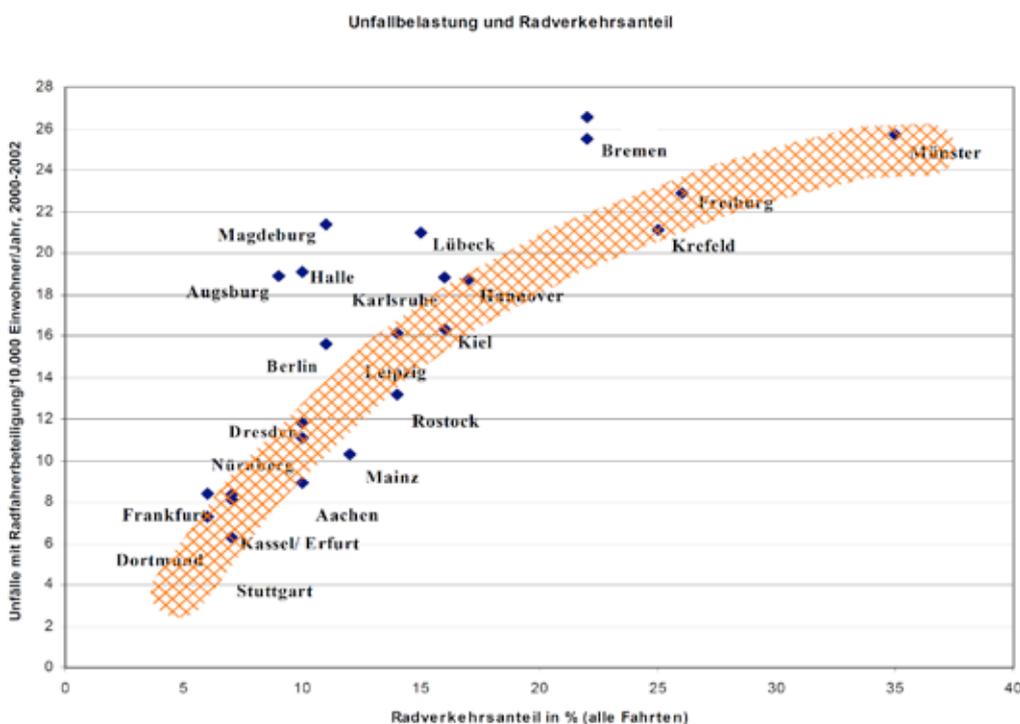


Abbildung 6:  
Unfallbelastung von Radfahrern  
und Radverkehrsanteile in ausge-  
wählten Städten 2000–2002  
(Quelle: PGV-Alrutz)

Während bei den getöteten und schwerverletzten Radfahrern davon ausgegangen werden kann, dass der Großteil aller Unfälle polizeilich erhoben wurde, spielt bei den sonstigen Radverkehrsunfällen die Dunkelziffer, d.h. der Anteil der nicht dokumentierten Unfälle, eine entscheidende Rolle. Vergleiche der in Kliniken behandelten verunglückten Radfahrer mit den bei der Polizei registrierten Unfallopfern in Münster 2007 erbrachten eine Dunkelziffer von zwei Dritteln. Insbesondere Alleinunfälle und solche von Kindern und Jugendlichen werden in den Statistiken kaum erfasst.

## Weiterführende Literatur

Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG)

Angebot des Statistischen Bundesamtes: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

### 4.3.2 ANTEIL VON WESENTLICHEN UNFALLURSACHEN AM GESAMTUNFALLGESCHEHEN DER RADVERKEHR SUNFÄLLE

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

- E** Unfallursache Nr. 10 (falsche Fahrbahn / verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile)
- E** Unfallursache Nr. 35 (Fehler beim Abbiegen)
- E** Unfalltyp Nr. 2 (Abbiegeunfall)
- E** Unfalltyp Nr. 3 (Einbiegen/Kreuzen-Unfall)
- E** Unfälle an Grundstücksausfahrten
- E** Unfälle bei (ggf. auch unerlaubter) Radwegnutzung in Gegenrichtung
- E** Verunglückte bei Alleinunfällen

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die polizeiliche Unfallfassung ist derzeit so gestaltet, dass sie in der Detailauswertung für die Belange des Radverkehrs nur bedingt verwendbar ist. Radverkehrsunfälle finden im Katalog der Unfallursachen bzw. Unfalltypen keine passende Entsprechung. Dennoch sind im Musterdatenblatt für den Radverkehrsbericht diejenigen Unfallursachen und Unfalltypen als Anteilswerte aufgeführt, die den größten Wert für fahrradbezogene Vergleiche versprechen.

In einigen Städten (beispielsweise in Norderstedt) werden radbezogene Auswertungen auf der Grundlage der Original-Unfallprotokolle gemacht. Dies erlaubt es, übliche Hauptursachen für Radverkehrsunfälle wie Radwegbenutzung in falscher Richtung oder Unfälle an Grundstücksausfahrten abzulesen, zu quantifizieren und später Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu evaluieren.

Bei den Alleinunfällen der Radfahrer ist die extrem hohe Dunkelziffer zu beachten. Dennoch kann es aufschlussreich sein, wenn in einer Stadt oder Gemeinde der Anteil der polizeilich erhobenen Alleinunfälle besonders hoch oder niedrig ist.

#### Hinweise für die Datenerhebung

Die Unfälle bei Radwegnutzung in Gegenrichtung sollten möglichst nach erlaubter (Zweirichtungsradweg) und unerlaubter („Geisterradeln“) Nutzung differenziert erhoben und dargestellt werden.

### 4.3.3 SYSTEMATISCHE UNFALLANALYSEN SPEZIELL FÜR DEN RADVERKEHR SOWIE SICHERHEITSAUDITS FÜR NEUE MASSNAHMEN IM NETZ

- K F** Durchführung von systematischen Unfallanalysen speziell für den Radverkehr: [Nein / Ja] [Benennung / Beschreibung]
- E** Regelmäßige Durchführung: [Frequenz]
  - E** Vertiefung für folgende Schwerpunkte: [z. B. Kinderunfälle etc.]
  - E** Ergänzende Untersuchungen: [Verhaltensbeobachtungen / Konfliktanalyse etc.]
  - E** Hinzuziehen von Daten von Krankenhäusern, Versicherungen etc.: [Nein / Ja, folgende: \_\_\_\_]
  - E** Abgeleitetes Maßnahmenprogramm wird umgesetzt: [Nein / Ja, folgende: \_\_\_\_]
- K F** Sicherheitsaudits für neue Maßnahmen im Netz: [immer / häufig / selten / nie]
- E** ggf. Einschränkungen: [nur in Baulast des Landes etc.]

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Durch Ländererlasse existieren in den meisten Städten und Gemeinden Unfallkommissionen, die sich mit Maßnahmen zur Unfallverringerung an Unfallhäufungsstellen bzw. Unfallhäufungslinien beschäftigen. Aufgrund des oft relativ geringen Radverkehrsanteils und damit geringer Grundgesamtheiten in den Unfallzahlen sind jedoch Standard-Unfallauswertungen gemäß der Richtlinien (z. B. Ermittlung von Unfallhäufungsstellen) oft nicht wirksam. Deshalb sind über die Arbeit der Unfallkommissionen hinaus systematische Unfallanalysen angebracht, die beispielsweise auch unabhängig vom konkreten Unfallort typische Unfallsituationen in der Stadt oder Gemeinde oder typische Risikogruppen identifizieren.

Ein weiterer Weg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht darin, im Sinne einer Prävention Verkehrssicherheitsaudits schon bei Neubaumaßnahmen durchzuführen.

#### Hinweise für die Datenerhebung

In diesem Teil des Radverkehrsberichtes sind nur Fakten zu bestätigen oder zu verneinen, ggf. in ihrem Umfang grob einzustufen. Die Schwierigkeit besteht darin, dass es auch andere Wege zur Sicherung des Standes der Technik in der Verkehrssicherheit geben kann. Es besteht die Möglichkeit, im Radverkehrsbericht über den individuellen Ansatz der Stadt oder Gemeinde zu informieren.

#### Weiterführende Literatur

FGSV „Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS)

### 4.3.4 DATEN ZU GESCHWINDIGKEITS-, FALSCHPARKER- UND FAHRRADKONTROLLEN

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

- E** Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr
- E** Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Messdauer pro Jahr
- E** Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr
- E** Kfz-Falschparkerkontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr
- E** Kfz-Falschparkerkontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr
- E** Fahrradkontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr
- E** Fahrradkontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Kontrollen des Kfz-Verkehrs helfen bei der Etablierung von Sicherheit und Komfort der Fahrradnutzung. Die zu erhebenden Daten dokumentieren die entsprechenden Aktivitäten. Allerdings kann den Kontrollen dieser konkrete Zweck nicht genau zugeordnet werden. Die Angaben werden deshalb als Ergänzungsinhalte definiert.

Kontrollen können auch im Radverkehr sinnvoll sein, beispielsweise wenn es um verkehrssichere Fahrradtechnik oder die Durchsetzung rücksichtsvollen Verhaltens in für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen geht.

#### Hinweise für die Datenerhebung

Bei den Daten handelt es sich um polizeiliche bzw. auch städtische Kontrollen.

Wenn möglich sollten die Angaben zu den Kfz-Kontrollen auf radverkehrsrelevante Orte und Relationen beschränkt werden. Dieser Fakt ist dann im Bericht mit zu vermerken. Zu unterscheiden sind weiterhin manuelle Kontrollen und automatische Kontrollen über stationäre „Blitzer“.



## 4.4 INFRASTRUKTUR UND WEGENETZ

### 4.4.1 LÄNGE DER FÜR DEN RADVERKEHR GEEIGNETEN ANLAGEN

<b>K</b>	Länge: Fahrradstraßen	
<b>K</b>	Länge: Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: Radfahrstreifen	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: Schutzstreifen	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: Gemeinsame Geh- und Radwege	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: „Radfahrer frei“ auf Gehwegen	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: „Radfahrer frei“ in Fußgängerzonen (ggf. nur außerhalb der Geschäftszeiten)	
<b>K</b>	Länge: Tempo-30-Zonen bzw. Abschnitte (inkl. verkehrsb. Bereiche / Tempo 20 etc.)	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Länge: Selbständige Radwege (nicht im Zuge von Straßen, z. B. durch Grünanlagen)	
<b>K</b>	Länge: Wirtschaftswege o.ä. mit „Rad frei“	
<b>E</b>	Länge: Ggf. Anderes: _____	davon an Vorrangstraßen: _____
<b>K</b>	Zum Vergleich: Länge des Vorrangstraßennetzes insgesamt	
<b>K</b>	Zum Vergleich: Länge des Straßennetzes insgesamt	

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die Radverkehrsinfrastruktur, auf der sich Radfahrende bewegen, stellt ein zentrales Kriterium der Fahrradfreundlichkeit einer Stadt oder Gemeinde dar. Sie kann jedoch sehr vielfältig sein. Um deren Länge vergleichbar und nachvollziehbar zu machen, ist eine Differenzierung der einzelnen Elemente nötig – die auch ganz unterschiedliche Qualitäten versprechen.

Da die Radverkehrsnetze oft in sehr unterschiedlicher Netzdichte (ggf. differenziert in Haupt- und Nebennetz) vorliegen, teilweise in Haupt- und Nebenstraßen parallel geführt werden und von Zeit zu Zeit umdefiniert werden, eignet sich das Netz nicht als stabiler Indikator für den Radverkehrsbericht. Deshalb werden in die Übersicht die Längen aller für Radfahrende geeigneten Anlagen aufgenommen. Neben den typischen Radverkehrsanlagen wie Radweg und Radfahrstreifen werden auch alle Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h bei Fahrbahnnutzung als für den Radverkehr geeignet eingestuft. Die Länge von Tempo 50-Strecken im Mischverkehr kann informativ mit angegeben werden, zählt jedoch nicht zu den für Radfahrende geeigneten Anlagen im Sinne des Radverkehrsberichtes.



Mannheim

Als nötige Bezugsgrößen für die Berechnung von Anteilen sollten zum Vergleich die Länge des Vorrangstraßennetzes (planerisch oder per Beschluss festgelegtes Vorrang-/Grundnetz) sowie die Länge des Straßennetzes insgesamt angegeben werden.

### Hinweise für die Datenerhebung

Für die Erfassung der Längenwerte sind im Sinne der Vergleichbarkeit folgende Konventionen nötig.

- Da sich die Art der Radverkehrsanlage in Gegenrichtung unterscheiden kann, werden zweiseitige Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc. in jede Richtung gezählt, gehen also in doppelter Straßenlänge ein.
- Bei wahlfreier (dualer) Radverkehrsführung wird die als höherwertig eingestufte Führung gewertet und die andere Führung nicht gewertet. Dabei sollte die von den meisten Radfahrenden genutzte Führungsform als höherwertig ausgewählt werden. In der Regel ist das die Seitenraumführung. Ausnahmen betreffen beispielsweise andere Radwege, die eine unbrauchbare Oberflächenqualität aufweisen.
- Flächenhafte Strukturen und Mischverkehrsbereiche (Fahrradstraßen, Tempo-30-Bereiche, Fußgängerzonen) gehen auch bei Zweirichtungsverkehr nur einfach ein.

Günstig für die Extrahierung und kontinuierliche Pflege der Daten sind Straßendatenbanken oder andere Wegedatenbanken auf Basis von Geografischen Informationssystemen.

### Hinweise für die Datendarstellung

Sinnvollerweise sollte für das langfristige Monitoring ein Summenwert der einzelnen für den Radverkehr geeigneten Anlagen ausgewiesen und mit der Länge des Vorrangstraßennetzes bzw. des Straßennetzes insgesamt verglichen werden. Dabei ist zu beachten, dass zweiseitig genutzte Strukturen, die ja gemäß o.g. Konvention in jede Richtung gezählt werden, in den Summenwert dann nur mit der halben Länge eingehen.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Unter den aufgeführten Anlageformen eignen sich Fahrradstraßen in besonderer Weise als (eigenständiger) Indikator einer fahrradfreundlichen Verkehrsplanung. Mit dem Einsatz von Fahrradstraßen als Entwurfselement der Verkehrsplanung wird der Willen zu einer hohen Nutzerqualität für Radfahrende demonstriert.

## 4.4.2 FREIGABE VON EINBAHNSTRASSEN

**K F** Systematische Überprüfung von Einbahnstraßen auf Zulassung des Radfahrens in Gegenrichtung: [noch nicht erfolgt / teilweise erfolgt / erfolgt, zuletzt im Jahr: \_\_\_\_ ]

**K** Anzahl von für Radfahrende in Gegenrichtung zugelassene Einbahnstraßen

**K** Zum Vergleich: Anzahl von Einbahnstraßen insgesamt

**E** Zum Vergleich: Anzahl von Einbahnstraßen  $\leq 30$  km/h insgesamt

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die Öffnung von Einbahnstraßen für das Radfahren in Gegenrichtung ist prinzipiell ein guter Indikator für den guten Willen der Verwaltung, auch ohne größere finanzielle Mittel die Bedingungen zum Radfahren zu verbessern. Sehr viele Einbahnstraßen erfüllen die notwendigen Bedingungen nach der VwV-StVO bzw. lassen sich an diese anpassen. Ein durchlässigeres Netz an Wegen und Fahrtmöglichkeiten im Vergleich zum Autoverkehr stellt einen wesentlichen Anreiz zur stärkeren Fahrradnutzung dar.

### Auszug VwV-StVO (Fassung vom 22. September 2015)

Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,
- c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Im Radverkehrsbericht wird als Faktencheck zusätzlich dargestellt, ob eine systematische Prüfung der Freigabemöglichkeit erfolgt ist. Damit ist ablesbar, ob zwingende Gründe für eine Nichtöffnung der noch ohne Öffnung verbliebenen Einbahnstraßen vorliegen und geprüft wurden.

### Hinweise für die Datenerhebung

Die Überprüfung der Möglichkeiten schließt die Öffnung der ggf. geeigneten Einbahnstraßen mit ein. Dies soll eine weitere Angabe im Radverkehrsbericht ersparen.



### Hinweise für die Datendarstellung

Basis für die Darstellung des Anteils der geöffneten Einbahnstraßen bildet zunächst die Zahl der Einbahnstraßen insgesamt. Da prinzipiell nur Einbahnstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h geöffnet werden dürfen, kann als zusätzliche Basis deren Zahl mit angegeben werden.

### Weiterführende Literatur

Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover/ Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Bonn: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V 83; Bergisch Gladbach 2001

## 4.4.3 WAHLFREIE RADVERKEHRSFÜHRUNG

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

**K F** Systematische Überprüfung von Radwegen auf Benutzungspflicht: [noch nicht erfolgt / teilweise erfolgt / erfolgt, zuletzt im Jahr: \_\_\_\_ ]

### Begründung /Zweck der Datennutzung

Durch Änderungen der StVO seit dem Jahr 1997 ist die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen an das Vorliegen besonderer Gefährdungen gebunden. Die Städte und Gemeinden sind in der Pflicht, ihre Beschilderungen entsprechend anzupassen. Die systematische Überprüfung und Umsetzung demonstriert, dass die Kommune ihre Aufgabe im Sinne von mehr Fahrradfreundlichkeit ernst nimmt.

### Hinweise für die Datenerhebung

Die Überprüfung schließt die Umsetzung der ggf. wahlfrei auszugestaltenden Radverkehrsführung mit ein. Dies soll eine weitere Angabe im Radverkehrsbericht ersparen.



#### 4.4.4 INSTANDHALTUNG DER RADVERKEHRS- INFRASTRUKTUR

**K F** Regelmäßige Erfassung des Zustandes der RV-Infrastruktur:  
[Nein/Ja, Zustandsdatenbank vorhanden]

##### Begründung / Zweck der Datennutzung

Während für den Neubau von Radverkehrsinfrastruktur eine Reihe von Fördermittelquellen zur Verfügung stehen, ist dies bei der Instandhaltung in der Regel nicht der Fall. Die Instandhaltung der (zum Teil vorher geförderten) Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Baulastträgerschaft wird damit zur finanziellen wie organisatorischen Herausforderung für Kommunen auf dem Weg zur Fahrradfreundlichkeit. Als ein Indikator für funktionierendes Instandhaltungsmanagement wird die regelmäßige Erfassung des Zustandes der Radverkehrsinfrastruktur in den Radverkehrsbericht aufgenommen.

##### Hinweise für die Datenerhebung

Unter regelmäßige Erfassung ist hier zu verstehen, dass ein fester Turnus für die Überprüfung festgelegt wurde, der zur Häufigkeit der auftretenden Schäden passt.



Hannover

#### 4.4.5 RADVERKEHRSNETZ UND WEGWEISUNG

- K** Länge des Radverkehrsnetzes (Hauptnetz)
- E** Länge des Radverkehrsnetzes (Nebennetz)
- K** Länge vollständig ausgewiesener Radverkehrsrouten:  
[inkl. Checkbox  touristisches Netz  Alltagsnetz]
- K** Einheitliche Wegweisung nach folgendem Standard:  
[keine / FGSV-Richtlinie / Richtlinie [Bundesland] / etc.]

##### Begründung / Zweck der Datennutzung

Im Gegensatz zu den in Kapitel 4.4.1 dargestellten Längen der für den Radverkehr geeigneten Anlagen wird an dieser Stelle die Länge des von der Stadt (z. B. im Radverkehrskonzept) festgelegten Radverkehrsnetzes dokumentiert. In Bezug dazu kann die Länge bzw. der Anteil der vollständig ausgewiesenen Radverkehrsrouten ausgewiesen werden.



Eine einheitliche und mit den Nachbargemeinden abgestimmte Wegweisung erleichtert die Wiedererkennbarkeit und Orientierung für die Nutzer.

### Hinweise für die Datenerhebung

Grundsätzlich sollte vermerkt werden, ob das beschilderte Netz der Orientierung von Touristen und/oder der Alltagsradfahrenden dienen soll.

Ggf. muss vermerkt werden, ob es sich um ein Zielnetz handelt und noch nicht alle Elemente im Sinne eines Netzes befahrbar sind.

### Weiterführende Literatur

FGSV Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (2013)

Richtlinien und Hinweise der Bundesländer zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

## 4.4.6 ANTEIL VON QUALITÄTSGERECHTEN STRECKEN AM RADVERKEHRSNETZ

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

<b>E</b>	Art des Oberflächenbelags	[ x % „gut“]
<b>E</b>	Zustand des Oberflächenbelags	[ x % „gut“]
<b>E</b>	Soziale Sicherheit / Beleuchtung	[ x % „gut“]
<b>E</b>	Übereinstimmung mit aktuellen Planungswerken der FGSV (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010)	[ x % „ja“]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

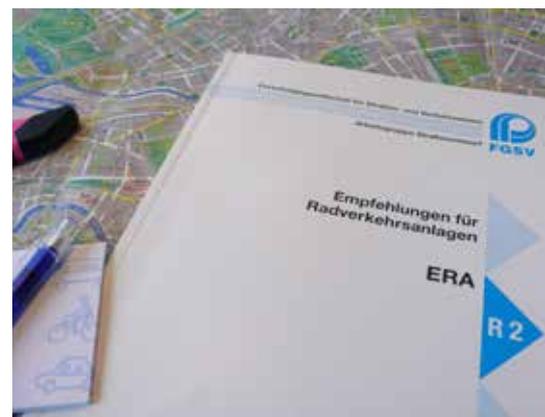
Die Qualität der Elemente des Radverkehrsnetzes stellen ein entscheidendes Kriterium für deren Wahrnehmung und Nutzung dar. Bisher gibt es jedoch noch kein standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Radverkehrsanlagen. Deshalb kann als Ergänzungsinhalt die subjektive Einschätzung von Qualitätsmerkmalen aufgenommen werden.

### Hinweise für die Datenerhebung

Als möglichst einfach handhabbarer Indikator soll jeweils der Anteil des vorhandenen Radverkehrsnetzes angegeben werden,

- der mit einem gut geeigneten Oberflächenbelag (Asphalt o. ä.) ausgestattet ist,
- dessen Zustand des Oberflächenbelags keine Reduzierung der Geschwindigkeit der Radfahrenden erfordert
- der mit Straßenlaternen o.ä. ausgeleuchtet ist

Weiterhin soll angegeben werden, welcher Anteil des Radwegenetzes hinsichtlich Breite und anderer Gestaltungsmerkmale mit den aktuellen Anforderungen der FGSV-Planungswerke sowie der StVO übereinstimmt. Dabei ist zu beachten, dass neben Mindestmaßen oftmals Abwägungsspielräume und Abwägungserfordernisse vorliegen.



### Weiterführende Literatur

FGSV Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA), in Vorbereitung

## 4.5 BESCHWERDEMANAGEMENT

<b>K F</b>	Meldeplattform für Schäden:	[Nein / Ja, telefonisch / Ja, Onlineformular oder Mail / Ja, per Onlinekarte]
<b>E</b>	Zahl der eingegangenen Meldungen	
<b>K</b>	Umgang mit gemeldeten Schäden:	[Nur sammeln / Bearbeitung nach Bedarf / feste Bearbeitungsfristen]
<b>K F</b>	Sprechstunde des/der Mobilitäts-/Fahrradbeauftragten:	[nein / ja, ggf. Zeit, Frequenz, Teilnehmer, Zahl Anliegen]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Rückmeldungen der Nutzer zum Radverkehrssystem erleichtern die Arbeit der Verwaltung, z. B. bei der Identifizierung von Mängeln und Lücken im Radverkehrsnetz. Zudem können die Nutzer ihre Wünsche und Vorstellungen einbringen. Über Online-Formulare lassen sich Mängel bereits vorstrukturiert erfassen (vgl. Abbildung 7).

Wichtig ist es jedoch, dass die Möglichkeit und Kapazität zur Abarbeitung der Rückmeldungen besteht, andernfalls kann ein entsprechendes Tool eher zur Frustration bei den Nutzern führen, die eine Bearbeitung bzw. Berücksichtigung ihrer Inputs erwarten.

Abbildung 7:  
Screenshot der Meldeplattform  
in der Stadt Görlitz

### Hinweise für die Dateninterpretation

Die Zahl der eingegangenen Meldungen stellt zunächst einen Indikator für die Wirksamkeit der angestrebten Bürgerbeteiligung dar, hängt andererseits aber auch mit Anzahl und Schwere der vorhandenen Mängel zusammen.

### Weiterführende Literatur

Meldeplattform RADar! in Verbindung mit der Kampagne Stadtradeln:  
<https://www.stadtradeln.de/radar/>

## 4.6 KOMFORT UND SERVICE FÜR DEN RADVERKEHR

- E** Zahl der Fahrradhändler und Fahrradreparaturwerkstätten
- E** Weitere Serviceangebote
- K F** Anforderungstaster für Radfahrende an LSA-Kreuzungen:  
[üblich / selten / sehr selten / keine]
- K** Winterdienst: [Anteil von Strecken im Winterdienstplan], [gleiche Priorität wie MIV?]  
oder: [Winterdienst in Verantwortung der Anwohner]

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Für ein funktionierendes Radverkehrssystem in der Stadt oder Gemeinde sind Serviceeinrichtungen essentiell. Der Radverkehrsbericht kann dazu Angaben zur Summe der Fahrradhändler und Fahrradreparaturwerkstätten und Informationen über besondere Serviceangebote enthalten. Dies können beispielsweise sein:

- öffentliche Fahrradpumpstationen
- Schlauchautomaten
- Schließfächer
- Ladestationen für Elektrofahräder
- Fahrradwaschanlagen
- Haltegriffe an LSA-Masten
- etc.

Der Umfang des Einsatzes von Anforderungstastern für Radfahrende an LSA-Kreuzungen wurde als Indikator aufgenommen, inwieweit die Kommune um hohen Komfort für die Radfahrenden bemüht ist. Anforderungstaster werden von den Nutzern als klare Komforteinbuße wahrgenommen. Alternativen sind die generelle Berücksichtigung einer Grünphase für den Radverkehr oder die Verwendung automatischer Detektoren zur Identifizierung herannahender Radfahrer.

Der Anteil von Strecken im Winterdienstplan, bei denen auch die Radverkehrsanlagen von Schnee geräumt werden, zeigt das Bemühen der Stadt für die Möglichkeit des Radfahrens bei jedem Wetter.

### Hinweise für die Datenerhebung

Es kann davon ausgegangen werden, dass die jeweiligen Institutionen ihre Angebote für ihre Kunden so darstellen, dass sie auch durch eine entsprechende (Web-)Recherche gefunden werden können. Unter den Fahrradreparaturwerkstätten sollten auch Selbsthilfewerkstätten subsumiert werden.



Fahrradreparaturstation in Murnau



Schließfächer in Erfurt



Anforderungstaster für Radfahrende an LSA-Kreuzungen können als üblich bezeichnet werden, wenn sie normaler Bestandteil des Entwurfsrepertoires in der Verkehrsplanung sind und mit dem Ziel der Maximierung von Kapazität, Geschwindigkeit oder Komfort des Kfz-Verkehrs zum Einsatz kommen. Selten oder sehr selten bezeichnet den Einsatz in Ausnahmefällen. Radfahrende sollten auf einem durchschnittlichen Weg in der Regel nur mit einem (selten) oder bedeutend weniger als einem (sehr selten) Anforderungstaster konfrontiert sein.

## 4.7 FAHRRADPARKEN UND VERKNÜPFUNG MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

### 4.7.1 FAHRRADSTATIONEN/ ZUGANGSGESICHERTES FAHRRADPARKEN

<b>K</b>	<b>F</b>	Existenz und ggf. Anzahl und Art der Anlage(n)
<b>E</b>		Betriebskonzept: [automatisch / manuell, durchschn. Öffnungszeit pro Tag]
<b>E</b>		Zahl Stellplätze
<b>E</b>		Kosten für Kunden pro Tag (Einzelticket) sowie pro Jahr (Dauerticket)

#### LEGENDE

<b>K</b>	Kerninhalte
<b>E</b>	Ergänzungsinhalte
<b>F</b>	Faktencheck

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Fahrradstationen und andere Anlagen zum zugangsgesicherten Fahrradparken wie Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen verbessern Komfort und Sicherheit auf Wegen, bei denen ein Umstieg vom Fahrrad in den Öffentlichen Verkehr (ÖV) erfolgt. Sie helfen insbesondere, das Potenzial von diebstahlgefährdeten Elektrofahrrädern sowie anderen höherwertigen Fahrrädern als Zubringer zum ÖV besser zu erschließen und verringern den Bedarf zur Fahrradmitnahme im ÖV.

Während Bike&Ride Anlagen zumindest an SPNV-Halten in Deutschland nahezu Standard sind, stellt das Vorhandensein zugangsgesicherter Fahrradparkanlagen oft noch eine Besonderheit dar.



### 5.7.2 BIKE & RIDE

<b>K</b>	Zahl der Abstellplätze am (Haupt)bahnhof: [davon anford.-gerecht / überdacht]
<b>E</b>	Zum Vergleich: Zahl der täglichen Fahrgäste am (Haupt)bahnhof
<b>K</b>	Zahl der Abstellplätze an SPNV-Haltestellen: [davon anford.-gerecht / überdacht]
<b>E</b>	Zum Vergleich: Zahl der täglichen Fahrgäste an den SPNV-Haltestellen
<b>E</b>	Zahl Haltestellen im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr mit B&R Anlage
<b>E</b>	Zum Vergleich: Zahl der Haltestellen im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr



Bahnhof Wattenscheid

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Aufgrund des Haltestellenabstandes und Einzugsbereiches sind SPNV-Haltestellen prädestiniert für eine Verknüpfung mit der Fahrradreise, wodurch ein hoher Bedarf an B&R-Stellplätzen entsteht. Aufgrund der allgemein geringen Datenverfügbarkeit wird die Zahl der Abstellplätze als Kerninhalt zunächst nur für den zentralen Bahnstandsstandort abgebildet, als zweiter Kerninhalt dann aber auch für alle SPNV-Halte im Stadtgebiet. Als Ergänzungsinhalte werden zum einen der Bezug zum Fahrgastaufkommen hergestellt, zum anderen werden die Zahlenangaben auf die restlichen ÖV-Haltestellen erweitert.

Die Angaben zur Zahl der Stellplätze werden um Angaben zur Qualität der Abstellanlagen ergänzt. Für B&R-Anlagen spielt insbesondere der Witterungsschutz eine große Rolle.

### Hinweise für die Datenerhebung

Hinweis: Fahrradbügel mit einem Abstand  $> 100$  cm können in der Regel als 2 Stellplätze pro Bügel gezählt werden

Unter dem Begriff anforderungsgerechte Stellplätze werden die folgenden Merkmale zusammengefasst:

- ausreichende Anzahl der Einstellflächen (abschätzbar anhand weniger Stichprobenzählungen zwischen 9 und 12 Uhr außerhalb der Ferienzeit bei trockenem Wetter in der Fahrradsaison)
- Eignung für alle Fahrradtypen
- Rahmenanschlussmöglichkeit
- Gewährleistung Standsicherheit (keine Schäden durch Verdrehung Vorderrad)
- gute Erreichbarkeit (bahnsteignah)
- im öffentlichen Blickfeld
- gute Zugänglichkeit des einzelnen Abstellplatzes, möglichst ebenerdig
- Beleuchtung

### 4.7.3 ÖFFENTLICHER FAHRRADVERLEIH

**K F** \* Existenz und ggf. Anzahl und Art der Angebote

**E** Kosten: [Kosten Einzelnutzung / Dauernutzung, ggf. Kurzzeitnutzung frei]

**K** Kurzzeitnutzung frei: [Nein / Ja, \_\_\_ min für folgende Personengruppe \_\_\_\_\_]

**E** Zahl der Räder: [Pedelecs ggf. separat ausweisen]

**E** Zahl der Stationen: [falls zutreffend]

**E** Verbale Beschreibung Betriebskonzept

\* nur für Städte >100.000 EW, sonst Ergänzungsinhalt

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Fahrradverleihsysteme machen das Radfahren als Werbeträger in der Öffentlichkeit sichtbar und bieten die fortwährende Gelegenheit zum Umstieg auf das Fahrrad. Somit helfen sie insbesondere in Städten mit geringem Radverkehrsniveau dieses zu heben. Weiterhin sind öffentliche Fahrradverleihsysteme der natürliche Partner des ÖPNV, da sie dessen Einzugsbereich erhöhen und den Weg zur Haltestelle bzw. den Weiterweg von der Haltestelle schnell und komfortabel ohne Fahrradmitnahme erlauben.

Im Radverkehrsbericht werden als Ergänzungsinhalte die wesentlichen Eigenschaften des Fahrradverleihsystems aufgeführt, die um eine verbale Kurzbeschreibung, z. B. zum Typ (stationsgebunden/free floating), Betreiber oder Ausdehnung im Stadtgebiet, ergänzt werden kann.

#### Hinweise für die Datenerhebung

Eventuell sind mehrere Systeme darzustellen, wenn sie als relevant eingestuft werden können. Im Sinne des Radverkehrsberichtes geht es nicht nur um Angebote der Kommune, sondern auch um Angebote privater Anbieter in der Kommune.

#### Weiterführende Literatur

Weltkarte der öffentlichen Fahrradverleihsysteme  
[www.bikesharingmap.com](http://www.bikesharingmap.com)

Modellprojekt innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme des BMVI  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/innovative-fahrradverleihsysteme>



Öffentliche Räder in München

## 4.7.4 INTERMODALER RADROUTENPLANER

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

**E** Verfügbarkeit intermodaler Radroutenplaner [nein / ja – Internetadresse]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Voraussetzung für die optimale Verknüpfung von Rad und ÖPNV ist das kombinierte Routing beider Verkehrsmittel, wahlweise unter Nutzung von Bike&Ride, der Fahrradmitnahme oder der Einbeziehung von Fahrradverleihsystemen. Dazu ist mit dem Rad nicht immer die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle anzusteuern, sondern ggf. auch viel weiter entfernte Haltestellen, die dann aber eine schnellere Verbindung zum Zielpunkt versprechen.

Nur ausgewählte ÖPNV-Unternehmen oder Verkehrsverbünde bieten derzeit diese Funktionalität.

### Weiterführende Literatur

Intermodaler Radroutenplaner der Region Stuttgart  
[www.stuttgart.de/radroutenplaner](http://www.stuttgart.de/radroutenplaner)

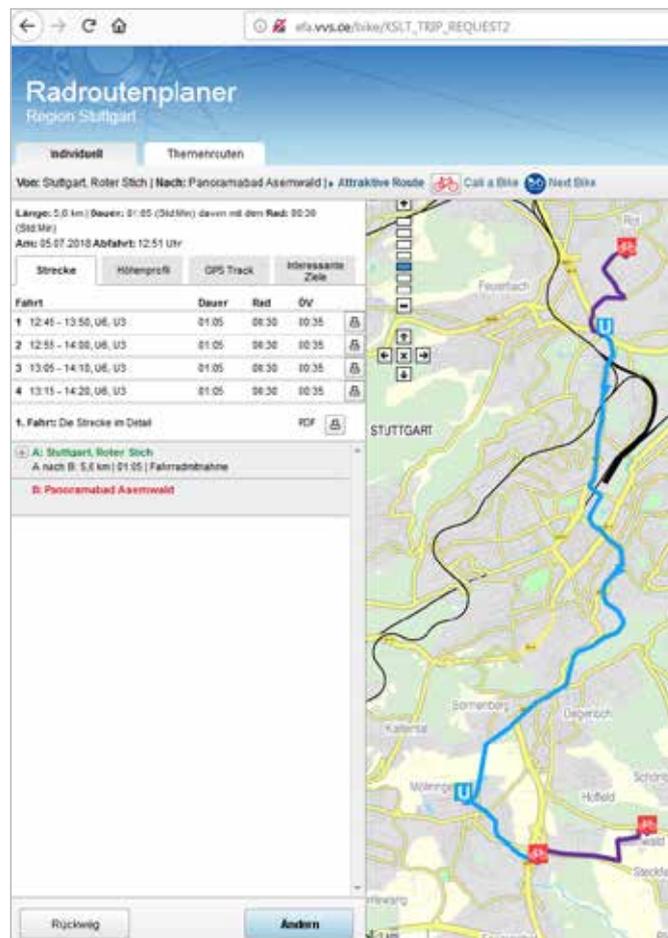


Abbildung 8:  
 Screenshot des intermodalen Radroutenplaners der Region Stuttgart

## 4.7.5 FAHRRADMITNAHME

<b>K F</b>	* Möglichkeit Fahrradmitnahme im SPNV: [Nicht möglich / mit Einschränkungen (Zeiten, Linien) / immer möglich]
<b>K F</b>	* Möglichkeit Fahrradmitnahme im (Stadt)Bus: [Nicht möglich / mit Einschränkungen (Zeiten, Linien) / immer möglich]
<b>K F</b>	* Möglichkeit Fahrradmitnahme in der Straßenbahn: [Nicht möglich / mit Einschränkungen (Zeiten, Linien) / immer möglich]
<b>E</b>	Kosten Fahrradkarte im Verhältnis zu Einzelfahrt Erwachsener: [entfällt / x€ : y€ = z%]
<b>E</b>	Verhältnis Kosten Fahrradmonatskarte / Monatskarte Erwachsener: [entfällt / x€ : y€ = z%]
<b>E</b>	Weitere Maßnahmen

\* falls Verkehrsmittel in der Stadt oder Gemeinde verfügbar

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die Erlaubnis bzw. Bestellung der Leistung Fahrradmitnahme über den Aufgabenträger des ÖPNV ist ein wichtiges politisches Signal, dass auch die Substitution längerer MIV-Wege durch eine perfekte Kombination von Fahrrad und ÖPNV unterstützt wird. Dennoch kann die Bereitstellung der entsprechenden Kapazitäten sehr kostenintensiv bzw. technisch nur schwer umsetzbar sein. Deshalb ist oftmals eine tarifliche Steuerung der Fahrradmitnahme angebracht und sollten vor allem auch die Alternativen zur Fahrradmitnahme (Fahrradparken, Öffentliche Fahrräder, ggf. Elektrofahrräder) besonders gefördert werden, um Fehlallokationen von Mitteln zu verhindern. Einige Städte bzw. Verkehrsunternehmen fördern als weitere Maßnahmen die Anschaffung von Falträdern, welche eine platzsparende Fahrradmitnahme und somit eine Entspannung der Kapazitätsprobleme im ÖPNV ermöglichen können.



### Hinweise für die Datenerhebung

In allen Beförderungsbedingungen ist der Vorrang für Kinderwagen und Rollstühle bzw. die Beschränkung auf vorhandene Beförderungskapazitäten enthalten. Dies muss nicht explizit im Radverkehrsbericht erwähnt werden.

Bezugsgröße sind Fahrten im Stadtgebiet, nicht im Verbundraum o.ä. Bei den Kosten sind im Falle einer kostenlosen Fahrradmitnahme „0€“ bzw. „0%“ einzutragen



Fahrradmitnahme in Hennef (Sieg)

### Hinweise für die Dateninterpretation

Die Regelungen zur Fahrradmitnahme sind oft an die technischen und organisatorischen Möglichkeiten geknüpft, nicht nur an den Willen zur Radverkehrsförderung. Je geringer das Niveau der Fahrradnutzung sowie je geringer die Auslastung des ÖPNV ist, desto eher können großzügige Regelungen der Fahrradmitnahme erwartet werden. In den Ländern Sachsen-Anhalt und Thü-

ringen wurde eine kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als politisches Signal zur Radverkehrsförderung eingeführt, aber auch um die Nutzung des SPNV anzukurbeln. Das Ziel wurde erreicht, einige Strecken stehen jedoch mittlerweile vor der Herausforderung, die Fahrradmitnahmen ohne Einbußen der Beförderungsqualität zu gewährleisten.

## 4.7.6 FAHRRADPARKEN AN QUELLEN UND ZIELEN

- K** Anzahl öffentlicher Fahrradabstellplätze  
(Von der Kommune installierte / gewartete Abstellanlagen im öffentlichen Raum)
- E F** Zählraten zur Nutzung von Fahrradabstellplätzen: [Nein / Ja, folgende vorhanden \_\_\_\_\_ ]
- K F** Pflicht zur Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden: [Nein / Ja, gemäß Landesbauordnung / Ja, gemäß Ortssatzung]
- K F** Unterstützung der Kommune für die Anlage privater Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum (z. B. Public-Private Partnership):  
[Nein / Ja, erlaubt Aufstellung / Ja, bezahlt Aufstellung (Wartung privat)]
- E** Weitere Maßnahmen

### Begründung / Zweck der Datennutzung



Norderstedt

Die kommunale Zuständigkeit für den öffentlichen Verkehrsraum erlaubt die Bereitstellung von Flächen für das Fahrradparken bzw. die Umwidmung von Abstellflächen des Kfz-Verkehrs dafür. Da sich darüber hinaus in der Regel nur ein Teil der Gebäude bzw. Grundstücke in der Hand der Kommune befindet, ist der primäre Einfluss hinsichtlich Fahrradparken begrenzt. Dennoch werden die möglichen Handlungsfelder der öffentlichen Hand im Radverkehrsbericht abgedeckt. Dies betrifft öffentliche Fahrradabstellplätze der Kommune, das Monitoring der Stellplatzauslastung, baurechtliche Regelungen über Stellplatzsatzungen sowie die Unterstützung Privater bei der Installation von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Wesentliche Akteure beim Fahrradparken sind beispielsweise Wohnungswirtschaft, Handel sowie Industrie. Unter „weitere Maßnahmen“ können dahingehende Aktivitäten und Kooperationen erwähnt werden.

### Weiterführende Literatur

FGSV Hinweise zum Fahrradparken (2012)

Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden; Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Landeshauptstadt Potsdam/PGV-Alrutz 2014

ADFC – Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen  
[www.adfc.de/abstellanlagen](http://www.adfc.de/abstellanlagen)

## 4.7.7 FAHRDIEBSTÄHLE

<b>K</b>	Zahl der polizeilich registrierten Fahrraddiebstähle: [inkl. Erhebungsjahr]
<b>K</b>	Aufklärungsquote
<b>E</b>	Maßnahmen zur Reduzierung Fahrraddiebstahl: [Keine / Maßnahme(n), Akteure]

### LEGENDE

<b>K</b>	Kerninhalte
<b>E</b>	Ergänzungsinhalte
<b>F</b>	Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Fahrraddiebstahl stellt ein wesentliches Hemmnis für die Fahrradnutzung dar. Mittel zur Reduzierung sind hier (polizeiliche) Präventionsarbeit und Diebstahlaufklärung, aber vor allem auch die Schaffung und Verbesserung von sicheren Abstellanlagen.

### Hinweise für die Datenerhebung

Die Erfassung von Fahrraddiebstählen ist eine polizeiliche Aufgabe, die Daten können teilweise parallel zu den Unfalldaten abgefragt werden. Im Radverkehrsbericht werden die Daten zum Fahrraddiebstahl jedoch aus inhaltlichen Gründen dem Thema Fahrradparken zugeordnet.

Es sind Jahresscheiben möglichst der letzten 5 Jahre anzugeben.

### Hinweise für die Datendarstellung

Es sollte ein Bezug der Diebstähle zur Einwohnerzahl sowie nach Möglichkeit zur Radverkehrsleistung hergestellt werden. Naturgemäß leiden die Radfahrenden in Städten mit hoher Fahrradnutzung auch stärker unter Fahrrad-diebstahl.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Es muss darauf hingewiesen werden, dass in die polizeiliche Statistik nur die angezeigten Diebstähle aufgenommen werden können und eine hohe Dunkelziffer zu vermuten ist. Fehlende Anzeigen sind beispielsweise zu verzeichnen, wenn keine Versicherung gegen Fahrraddiebstahl vorliegt (welche die Anzeige als Verlustnachweis fordert), der Bestohlene wenig Chancen auf Aufklärung sieht oder der Wert des Fahrrades gering ist.

Die Aufklärungsquote muss im Kontext der weiteren polizeilichen Aufgaben und der sonstigen Rahmenbedingungen gesehen werden.

### Weiterführende Literatur

Informationen des Bundeskriminalamtes ([www.bka.de](http://www.bka.de)), des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherer ([www.gdv.de](http://www.gdv.de)) sowie des Fahrradportals ([www.nrvp.de](http://www.nrvp.de)), jeweils Stichwort Fahrraddiebstahl.



## 4.8 VERKEHRS- UND MOBILITÄTSERZIEHUNG

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

<b>K</b>	<b>F</b>	Radfahrausbildung an Grundschulen: [Ja, durch Polizei / Ja, durch _____ / Nein]
<b>K</b>	<b>F</b>	Radschulwegpläne an weiterführenden Schulen: [Ja, flächendeckend / Teilweise / Nein]
<b>E</b>		Zusätzliche Angebote für weiterführende Schulen: [Nein / AG Radverkehr / Verkehrssicherheitstraining / Radtechnik / etc.]
<b>E</b>		Fahrradausbildung für andere Gruppen: [Nein / Senioren / Menschen mit Migrationshintergrund / Frauen / etc.]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung kann einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssozialisation künftiger Erwachsener leisten. Während die Radfahrausbildung an Grundschulen in der vierten Klasse durch Polizei und/oder Verkehrswacht bzw. andere Akteure in den meisten Bundesländern Standard ist, sind weitere Angebote insbesondere an weiterführenden Schulen meist rar. Im Radverkehrsbericht wurde als Kerninhalts-Indikator die Ausstattung mit Radschulwegplänen aufgenommen, da dies ein niederschwelliges Angebot mit hoher Akzeptanz ist, welches auch die Sorgen der Eltern um einen sicheren Schulweg aufgreift.

### Weiterführende Literatur

Tagungsreihe „Junge Menschen und Mobilität“

Curriculum Mobilität Niedersachsen

Informationen des Fahrradportals ([www.nrvp.de](http://www.nrvp.de)),  
Stichwort Mobilitätserziehung



## 4.9 RADTOURISMUS

- E Zahl der Radtouristen pro Jahr: [Alternativ: Zahl der Übernachtungen ]
- E Zum Vergleich: Anzahl der Touristen insgesamt
- E Angebote für Radtouristen: Informationstafeln
- E Angebote für Radtouristen: Schließfächer / Fahrradboxen für Touristen
- E Angebote für Radtouristen: Bett & Bike Übernachtungen
- E Weitere Informationen

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Im Rahmen der kommunalen Radverkehrsberichte soll der Radtourismus nicht als Kerninhalt betrachtet werden. Für touristisch orientierte Orte sind jedoch relevante Angaben als Ergänzungsinhalte zusammengestellt.

Unter „weitere Informationen“ können beispielsweise weitere kompakte Angaben aus Gästebefragungen (Ausgaben von Radtouristen, Alter, Bildungsniveau etc.) ergänzt werden.

Radtouristen auf dem  
Elberadweg in Dresden



## 4.10 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT/ WERBUNG ZUM RADFAHREN

<b>K</b>	Zahl der Pressemitteilungen der Stadt im letzten Jahr mit Bezug zum Radverkehr
<b>K</b>	Zum Vergleich: Zahl der Pressemitteilungen der Stadt im letzten Jahr gesamt
<b>K</b>	Internetangebot der Stadt zum Radfahren: [Zeichenzahl, verbale Beschreibung Umfang]
<b>E</b>	Eigene Kampagnen/Aktionstage/Events der Stadt: [Name, Umfang, Zeitraum]
<b>K F</b>	Teilnahme der Stadt am „Stadtradeln“: [Nein / Ja, mit [Teilnehmerzahl], [km-Zahl] ]
<b>K F</b>	Unterstützung ADFC-Fahrradklima-Test: [Nein / Information auf Webseite / Pressemeldung der Stadt / Anderes]
<b>K F</b>	Unterstützung „Mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ ADFC): [Nein / Information auf Webseite / Pressemitteilung der Stadt / Anderes]
<b>E</b>	Andere Aktionstage/Events
<b>E F</b>	Herausgabe Fahrradstadtplan: [Nein / Ja, zuletzt [Jahr] ]
<b>E</b>	Herausgabe von Flyern/Broschüren: [Nein / Ja, [Jahr], [Thema] ]
<b>E</b>	Radverkehrsbezogene Auszeichnungen

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Positive Anreize zur Motivationssteigerung haben sich als kosteneffiziente Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bewährt. Aktivitäten zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind jedoch sehr vielfältig und können nur bedingt vergleichbar dargestellt werden, beispielsweise in Form des Budgets oder der investierten Mittel für Öffentlichkeitsarbeit.

Als Indikatoren für den Level der Öffentlichkeitsarbeit wurden zum einen die Zahl der Pressemitteilungen zum Radverkehr ausgewählt, zum anderen der Umfang des Internetangebotes der Stadt oder Gemeinde zum Radverkehr.

Im Radverkehrsbericht wird weiterhin die Teilnahme an bzw. Unterstützung von bundesweit verbreiteten Kampagnen aufgeführt, die mit geringen Teilnehmergehürden für die Städte und Gemeinden verbunden sind. Sie können durch weitere Aktionen oder Kampagnen ergänzt werden, beispielsweise durch die Stadt initiierte Aktionstage, Flyer, Fahrradflohmärkte, Neubürgerinformationspakete, eigenes Fahrradlogo, Kinospots etc. Explizit als Ergänzungsinformationen aufgeführt werden Flyer und Auszeichnungen (z. B. Klimaschutzpreis für Radaktionen, Deutscher Fahrradpreis, Bike&Business). Der Fahrradstadtplan würde sich prinzipiell sehr gut als Kerninhalt eignen, allerdings ist in Zukunft damit zu rechnen, dass dessen Bedeutung abnimmt, weil Karteninformationen zunehmend und vielfältig digital angeboten und verwendet werden.

Radlhauptstadt-Kampagne München



## Hinweise für die Datenerhebung

Der Umfang des Internetangebotes ist ein zunehmend wichtiger Indikator für die Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren, der Inhalt kann aber nur schwer quantifiziert werden. Neben der Zeichenanzahl soll deshalb der Umfang verbal beschrieben werden. Dazu bietet sich die Angabe der Zahl der Bildschirmseiten sowie des behandelten Themenumfangs an.

## 4.11 KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT IM RADVERKEHR

- E** Zahl der Diensträder für kommunale Mitarbeiter: [ggf. Pedelec/Lastenräder separat]
- E** Zum Vergleich: Kfz im kommunalen Fuhrpark
- K F** Steuerliche Förderung (z. B. Leaserad, Jobrad...): [Nein / Ja, und zwar \_\_\_\_\_ ]
- K F** Duschen/Umkleiden für kommunale Mitarbeiter: [Nein / Teilweise / Ja, und zwar \_\_\_\_\_ ]
- E** Weiteres

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

## Begründung / Zweck der Datennutzung

Das Verkehrsverhalten der kommunalen Bediensteten hat keinen bestimmenden Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen der Kommune. Dennoch kann kommunales Mobilitätsmanagement eine Vorbild- und Vorreiterrolle übernehmen und damit Breitenwirkung auch hinsichtlich des betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagements entfalten. Aus diesem Grund wurden verschiedene Aktivitäten des kommunalen Mobilitätsmanagements in den Radverkehrsbericht aufgenommen.



Stadtreinigung Ulm

## 4.12 NUTZERBEFRAGUNGEN

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

- E** ADFC-Fahrradklima-Test:  
[Nein / [Jahr:] [Teilnehmerzahl] [Note Gesamtwertung], [Jahr:] [Note] usw.]
- E** Bürgerumfragen zum Radverkehr: [Nein / [Jahr:] [Name] [Thema] ]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die Bewertung und Kommentierung der Radverkehrsbedingungen in der Kommune aus Nutzersicht stellt eine wertvolle Informationsquelle dar. Zu bestimmten Themenbereichen wie subjektives Sicherheitsempfinden stellen sie die einzige verfügbare Datenquelle dar.

Darüber hinaus ist schon der Fakt wichtig, dass Bürgerumfragen vollständig oder mit Teilfragen zum Radverkehr durchgeführt werden. Dies unterstreicht den Willen der Kommune zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen für ihre Bürger.

### Hinweise für die Datendarstellung

Im Teil 1 „Radverkehrsdaten kompakt“ des Radverkehrsberichtes werden die Ergebnisse der Nutzerbefragungen nur sehr knapp dargestellt. Wenn entsprechende Daten – vom ADFC-Fahrradklima-Test oder auch aus radverkehrsrelevanten Fragen von kommunalen Bürgerumfragen – vorliegen, sollten diese jedoch im Teil 2 ausführlicher dargestellt und erläutert werden. Besonders interessant ist die Gegenüberstellung der „subjektiven“ Bewertungen mit den entsprechenden themenspezifischen „objektiven“ Werten des Radverkehrsberichtes.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Die Zahl der Teilnehmenden beim ADFC-Fahrradklima-Test kann als Indikator für das Interesse in der Bevölkerung am Radverkehr und der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen gesehen werden. Dies gilt auch dann, wenn die Kommune die Mindestteilnehmerzahl zur Aufnahme der Bewertung in das Städteranking nicht erreicht hat.

## 4.13 BESONDERE AKTIVITÄTEN

- E** Engagement in überörtlichen Arbeitsgruppen, Städtenetzwerken, Vereinen etc.
- K F** Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen des Landes
- E** Konferenzen, Audits etc. zum Radverkehr
- E** Innovative Projekte, Forschungs- und Modellvorhaben mit Pilotcharakter, etc.
- E** Weitere außergewöhnliche Aktivitäten (z. B. Einsatz von Lastenrädern, Radschnellwege)

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Unter „besondere Aktivitäten“ sind weitere Punkte zusammengetragen, welche das städtische Portfolio im Radverkehr abrunden. Dies betrifft u.a. das Engagement von Mitarbeitern in überörtlichen Arbeitsgruppen, Städtenetzwerken, Vereinen etc. Besonders hervorzuheben und als Kerninhalt definiert ist die Mitgliedschaft in der jeweiligen Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen (z. B. AGFS NRW, RAD.SH, AGFK Bayern, AGFK Baden-Württemberg).

Weitere außergewöhnliche Aktivitäten können z. B. den Einsatz von Lastenrädern, den Bau von Radschnellverbindungen oder besondere Maßnahmen zur Förderung der Pedelecnutzung (städtische Publikationen / Kaufzuschüsse / Kurse etc.) betreffen.

### Hinweise für die Datendarstellung

Die Aktivitäten sind hier nur als Stichpunkt aufzuführen. Sie können im Teil 2 und 3 des Radverkehrsberichtes ausführlicher beschrieben werden.



Solar-Pedelecladestation Offenburg

## 4.14 PERSONAL UND FINANZEN

Daten zu Personal und Finanzen im Radverkehrsbereich sind schwer zu bestimmen, da innerhalb der Kommune verkehrsmittelübergreifende Aufgaben und Ausgaben anfallen und oft keine eindeutige Zuordnungsmöglichkeit besteht. Auf der anderen Seite sind es sehr wichtige Angaben, weil sie den Umfang an Ressourcen zur Radverkehrsförderung in einer Kommune bestimmen. Bei einer Befragung von Kommunalvertretern im Rahmen des dem Handbuch zu Grunde liegenden Projektes wurde unter allen Themen eines Radverkehrsberichtes Daten zu Personal und Finanzen die größte Bedeutung beigemessen. Deshalb ist es herausragende Aufgabe bei der Erstellung von Radverkehrsberichten, Lösungen und ggf. Näherungswerte für diese Datenkategorie zu finden.

### 4.14.1 PERSONELLE RESSOURCEN RADVERKEHR

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

<b>K</b>	Zahl der Vollzeitstellen für Planung:	[Planstellen/Schätzwert] [zuständiges Amt]
<b>K</b>	Zahl der Vollzeitstellen für Bau, Instandhaltung, Markierung, Signalisierung etc.:	[Planstellen/Schätzwert] [zuständiges Amt]
<b>E</b>	Zahl der Vollzeitstellen für [anderes 1]:	[Planstellen/Schätzwert] [zuständiges Amt]
<b>E</b>	Zahl der Vollzeitstellen für [anderes 2]:	[Planstellen/Schätzwert] [zuständiges Amt]

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Mit dem Radverkehr verbundene Aufgaben fallen an verschiedenen Stellen der Kommune an und sind auch meist verschiedenen Ämtern/Fachdiensten/Dezernaten/Abteilungen zugeordnet. Ziel ist es, diese Vielfalt auch für Außenstehende deutlich zu machen.

Im Radverkehrsbericht wird explizit das verfügbare Personal für Planung sowie bauliche Aufgaben (einschließlich Instandhaltung) angegeben. Für die Ermittlung und Angabe eines vollständigen Summenwertes sind ggf. weitere Angaben nötig, die noch nicht in den beiden Bereichen genannt worden sind, beispielsweise für Öffentlichkeitsarbeit oder Verkehrssicherheitsarbeit.

#### Hinweise für die Datenerhebung

Bei der Angabe der personellen Ressourcen kann es sich um Anteilswerte einer Vollzeitstelle handeln, die sich ggf. als Summe mehrerer Vollzeit- oder Teilzeitstellen und deren anteilige Zuordnung zum Radverkehr ergibt (z. B. 0,2 Vollzeitstellen oder 2,5 Vollzeitstellen).

Für die Ermittlung der Werte gibt es folgende grundsätzliche Methoden, die im Bericht dokumentiert werden sollten:

- a) Verwendung der Angaben von Arbeitsbeschreibungen und Planstellen
- b) Abschätzung der tatsächlich geleisteten Arbeit (z. B. durch die Vorgesetzten)

Für den Radverkehrsbericht ist es wichtig, dass die jeweilige Methode möglichst differenziert und transparent angewandt wird und letztlich im Zeitverlauf konstant bleibt, damit nur tatsächliche Änderungen ausgewiesen werden. Änderungen von einem zum anderen Radverkehrsbericht sollten also nicht methodenbedingt sein.

### Hinweise für die Dateninterpretation

Zu beachten ist, dass es unterschiedliche Arbeitsphilosophien in den Städten gibt. So können Planung oder Bauarbeiten intern durch eigene Personalstellen durchgeführt oder extern vergeben werden.

## 4.14.2 FINANZIELLE MITTEL FÜR RADVERKEHR

<b>K F</b>	Existenz eines eigenständigen Budgets ausschließlich für den Radverkehr:	[Nein / Ja, im Umfang von ___ € [Jahr]]
<b>E</b>	Ggf. Ausgaben aus dem eigenständigen Budget:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Straßenneubau bzw. -ausbau:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Straßenerhaltung:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Abstellanlagen:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Öffentlichkeitsarbeit:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben [Weiteres]:	[Betrag] [Jahr]
<b>K</b>	Für den Radverkehr eingesetzte Mittel aus anderen Quellen (z. B. Fördermittel):	[Betrag] [Zweck ] [Quelle] [Jahr]
<b>E</b>	Anteil Radverkehr an den Gesamtausgaben Straßenneubau bzw. -ausbau:	[Betrag] [Jahr]
<b>E</b>	Anteil Radverkehr an den Gesamtausgaben Straßenerhaltung:	[Betrag] [Jahr]
<b>E</b>	Anteil Radverkehr an den Gesamtausgaben Öffentlichkeitsarbeit:	[Betrag] [Jahr]
<b>E</b>	Anteil Radverkehr an den Gesamtausgaben [Weiteres]:	[Betrag] [Jahr]

## Begründung / Zweck der Datennutzung

Zur Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen gibt es sehr unterschiedliche Quellen. In der Regel sind bei jeder Straßenbau bzw. -instandhaltungsmaßnahme die Mittel für die darin enthaltenen Radverkehrsanlagen mit integriert. Weiterhin können Mittel für Tourismus, Klimaschutz, Stellplatzabläse, Städtebaumittel/Soziale Stadt, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Nutzungen anderer Wege (Flüsse/Wasserstraßen/Landwirtschaftswege) etc. für Radverkehrsmaßnahmen genutzt werden. Dennoch hat sich ein eigenständiger Haushaltstitel für Radverkehr als vorteilhaft erwiesen, um flexibel und unabhängig von anderen Maßnahmen und Planungen wichtige Schwerpunkte zur Radverkehrsförderung umzusetzen. Diese Mittel können ggf. auch als Eigenanteil für Fördergelder eingesetzt und so vervielfältigt werden.

Im Radverkehrsbericht wird deshalb Existenz und Umfang eines eigenständigen Budgets ausschließlich für den Radverkehr aufgeführt. Für die weiteren Finanzmittel wird statt Budgets auf die tatsächlichen Ausgaben im Radverkehrsbericht eingegangen.

---

## Förderfibel Radverkehr

Die Förderfibel im NRVP-Portal der Bundesregierung informiert bundeslandspezifisch über die aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr. Dazu gehören auch Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die Städtebauförderung, Landesbauordnungen, EFRE-Mittel und Fördermöglichkeiten im Rahmen der ländlichen Entwicklung.

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>

---

## Hinweise für die Datenerhebung

In vielen Kommunen erfolgt die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen mit Fördergeldern. Anzugeben sind hier nur die Eigenanteile ohne Fördergelder. Die Fördergelder können jedoch separat ausgewiesen werden.

---

Für die Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Chemnitz ist jährlich ein öffentlicher Statusbericht zum Radverkehr zu erstellen, der auch die Ausgaben für den Radverkehr enthält. Der Bericht wird vom Radverkehrsbeauftragten auf Basis aller Zuarbeiten der Baufachabteilungen zu erfolgten und geplanten Infrastrukturmaßnahmen und mit Bezug auf erfolgte und geplante Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehr erstellt. Die finanziellen Aufwendungen für den Radverkehr werden entweder direkt aus den Leistungsverzeichnissen oder falls dies nicht möglich ist anteilig über die Flächen ermittelt. Beispielsweise würde bei einer Fahrbahnerneuerung mit Markierung eines Radfahrstreifens die Aufteilung wie folgt durchgeführt werden:

$$\text{Kosten Radverkehr} = \frac{\text{Gesamtkosten}}{\text{Gesamtbreite}} * \text{Breite Radfahrstreifen.}$$

Zusätzlich werden noch erhöhte Kosten für die (ggf. farbige) Markierung des Radfahrstreifens berücksichtigt. Nach dem gleichen Ansatz werden auch Planungskosten oder andere allgemeine Kosten aufgeteilt. Für größere, über mehrere Jahre laufende Maßnahmen, werden die Kosten anhand der Abschlagszahlungen auf die einzelnen Jahre aufgeteilt. Bei kleineren Maßnahmen erfolgt nur eine Nennung mit Kostenangabe im Jahr der Fertigstellung. Die Kosten werden dabei prinzipiell nach logischen Gesichtspunkten individuell für jede Maßnahme zugeordnet. So wurde beispielsweise die Erneuerung einer Anliegerstraße, die im Radverkehrskonzept als wichtiges Netzelement vorgesehen war, zu 100% dem Radverkehr zugeordnet. Auch die Kosten für die in der Radverkehrskonzeption mit Priorität beschlossenen Erneuerung einer baufälligen Brücke über einen eigenständigen Radweg mit mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag, mit dem Zweck einer Wiedereröffnung nach jahrelanger von den Bürgern kritizierter Sperrung, wurde zu 100% dem Radverkehr zugeschlagen.

Quelle: persönliche Information Herr Focken und Herr Fröhlich, Juni 2018

### Hinweise für die Dateninterpretation

Bislang gibt es noch kein standardisiertes Verfahren zur Ermittlung der Ausgaben einer Kommune für den Radverkehr. Abbildung 9 gibt einen groben Überblick über Empfehlungen zum Finanzbedarf.

**Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche**  
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannweiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Abbildung 9:  
Finanzbedarf von Städten  
und Gemeinden (Quelle: NRVP)

<sup>39</sup> PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012.

### Weiterführende Literatur

Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten“, Projekt der Universität Kassel im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes:  
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=JFRXK3GI>

## 4.15 STRATEGIEN UND KONZEPTE

### 4.15.1 EXISTENZ RADVERKEHRSKONZEPT FÜR GESAMTSTADT

<b>K F</b>	Existenz Radverkehrskonzept für Gesamtstadt: (ggf. als Teil eines VEP o. ä.):	[Ja / nur für [Teil (e)] / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zum Radverkehrsnetz (Netzentwicklung):	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zur Radverkehrsinfrastruktur:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zu Abstellanlagen:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zu Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zur Wegweisung:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zum Service:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zu Fahrradtourismus:	[Ja / Nein]
<b>K F</b>	Inhalte zu interkommunaler Zusammenarbeit:	[Ja / Nein]
<b>E</b>	Inhalte zu [Weiteres]:	[Ja / Nein]

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Das Radverkehrskonzept ist die zentrale Planungsgrundlage einer Stadt oder Gemeinde für die Radverkehrsentwicklung und untersetzt dahingehend die Gesamtverkehrsstrategie. In diesem Kontext kann die Detaillierungstiefe eines Radverkehrskonzeptes auch im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) bzw. Mobilitätsplanes vorliegen, in dem Maßnahmen in Bezug auf alle Verkehrsmodi vereint sind.

Im Radverkehrsbericht wird zusätzlich per Checkbox dargestellt, in welchem thematischen Umfang das Radverkehrskonzept bzw. der VEP aufgestellt ist.

### 4.15.2 POLITISCHE ZIELWERTE

<b>K F</b>	Modal Split / Radverkehrsanteil:	[Nein / Ja, [Zielwert und Zeithorizont] ]
<b>K F</b>	Unfallgeschehen im Radverkehr:	[Nein / Ja, [Zielwert und Zeithorizont] ]
<b>E</b>	[Weitere Zielwerte]:	[Zielwert und Zeithorizont] ]

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Viele Städte und Gemeinden setzen sich Zielwerte, um den Willen von Politik und Verwaltung zur Radverkehrsförderung zu unterstreichen und die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen im Sinne einer Zielerreichung messbar zu machen. Grundlegender Zielwert ist dabei die Entwicklung der Radverkehrsnutzung, die in der Regel in Form einer Modal Split Entwicklung (Modal Shift) bestimmt wird. Dabei kann als Zielgröße entweder der Radverkehrsanteil oder der Anteil am Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) festgelegt sein. Hinter dem Zielwert „Umweltverbundanteil“ steckt der Gedanke, dass die Steigerung des Radverkehrs nach Möglichkeit nicht durch Verringerung des Fußverkehrs oder ÖV generiert werden soll, sondern durch Verlagerung vom motorisierten Verkehr zum Umweltverbund.

Eine weitere, oft verwendete Zielgröße betrifft die Verkehrssicherheit als eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Radfahren breiter Bevölkerungsschichten.

Aus dem Spektrum der Themen des Radverkehrsberichtes bieten sich weitere Zielwerte an, beispielsweise zur Öffentlichkeitsarbeit oder Bewertung durch Nutzer (ADFC-Fahrradklima-Test).

### Hinweise für die Datendarstellung

Die Angabe des Zeithorizontes ist obligatorisch. Wenn für den Zielwert kein Zeithorizont angegeben wurde, ist das zu vermerken.

## 4.15.3 STRATEGISCH HERAUSRAGENDE RADVERKEHRSPROJEKTE

**E** Strategisch herausragende Radverkehrsprojekte [Kurztitel]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

An dieser Stelle können strategisch herausragende Radverkehrsprojekte, die für die Radverkehrsförderung der Kommune zentral und/oder Identitätsstiftend sind, aufgeführt werden. Denkbar wären ein Radschnellweg, ein wichtiger Lückenschluss im Radhauptnetz, der radfreundliche Umbau einer wichtigen Geschäftsstraße, grüne Welle für Radler, die Freigabe der zentralen Fußgängerzone für den Radverkehr, ein Fahrrad-Fahrstuhl- oder -lift, kreuzungsfreie Radwege etc. Existierende Beispiele wären beispielsweise die Nordbahntrasse in Wuppertal, der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet, das Radhaus in Offenburg oder die Mannheim – Kampagne Monnem Bike.



Nordbahntrasse Wuppertal

#### 4.15.4 ZENTRALE ANSPRECHPERSON FÜR RADVERKEHR IN DER VERWALTUNG („FAHRRADBEAUFTRAGTE/R“)



Zentrale AnsprechpartnerIn für Radverkehr in der Verwaltung („Fahrradbeauftragte/r“):  
[Nein / Ja, mit folgenden Aufgaben und Strukturzuordnungen] [ggf. ehrenamtlich]

##### Begründung / Zweck der Datennutzung

Innerhalb der Verkehrsplanung sollten alle wesentlichen Belange – u. a. der Radverkehr – integriert und adäquat berücksichtigt sein. Das Ziel besteht darin, dass keine Beauftragten für einzelne Themen nötig sind, weil alle Institutionen und Mitarbeiter den Themen die nötige Aufmerksamkeit widmen. Dennoch hat sich nicht nur in Einsteiger- und Aufsteigerstädten, sondern auch in Vorreiterstädten die Position eines Fahrradbeauftragten (bzw. Radverkehrsbeauftragten) bewährt, der die Radverkehrsbelange koordiniert und als zentraler Ansprechpartner innerhalb der Verwaltung sowie auch von Seiten der Bürger dient. Letztlich dokumentiert diese Position auch die Bedeutung, die dem Radverkehr beigemessen wird. Dabei können die exakte Bezeichnung sowie der Umfang der Aufgaben und Kompetenzen stark variieren. Teilweise werden die Aufgaben auch in Form eines Mobilitätsbeauftragten oder Nahmobilitätsbeauftragten wahrgenommen.

Im Radverkehrsbericht werden die Existenz der Position sowie die Aufgaben und die Einordnung in die Verwaltung stichpunktartig beschrieben.

##### Hinweise für die Datendarstellung

Zur stichwortartigen Zuordnung der Aufgaben und Zuständigkeit in der Verwaltung gehören ggf. auch Angaben, ob es sich um eine hauptamtliche oder ehrenamtlich besetzte Stelle handelt und mit welchem Arbeitszeitumfang sie besetzt ist. Ggf. ist es möglich, hier auch Namen und Kontaktinformationen zu beschreiben.

##### Hinweise für die Dateninterpretation

Neben der Einrichtung einer expliziten Stelle eines Fahrradbeauftragten gibt es andere Wege, um die Aufgaben zu organisieren, beispielsweise über interne Arbeitsgruppen, Schulungen der gesamten Belegschaft etc. Die Stelle eines Fahrradbeauftragten wird deshalb auch von Städten, die dem Radverkehr ansonsten eine hohe Priorität einräumen, nicht unbedingt immer als zielführend gesehen.

### 4.15.5 KOORDINIERENDE AG RAD ODER ADÄQUATES (ARBEITSEBENE)

- K F** Existenz koordinierende AG Rad oder adäquates Gremium (Arbeitsebene)
- K** Beteiligung: Polizei [J/N] Verkehrsbehörde [J/N] Nutzergruppen [J/N], [Weitere]
- K** Sitzungshäufigkeit
- E** Bearbeitetes Themenspektrum

#### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

#### Begründung / Zweck der Datennutzung

Die AG Radverkehr (AG Rad) dient in der Regel zur Abstimmung von Maßnahmen mit Radverkehrsbezug auf Arbeitsebene innerhalb der Verwaltung. Dies betrifft die Koordination von Planungen als auch die operativen Aufgaben zur Umsetzung von Maßnahmen. Darüber hinaus können weitere operative Aufgaben übernommen werden, beispielsweise die Abstimmung der Öffentlichkeitsarbeit oder Unfallprävention.

Die Kommunikation in der AG Rad kann dazu beitragen, Probleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Dabei kann eine Beteiligung anderer Institutionen über die unmittelbare Verwaltung hinaus sehr hilfreich sein. Im Radverkehrsbericht wird die Beteiligung von wesentlichen Gruppen als Kerninhalt mit erwähnt.

Die Sitzungshäufigkeit dient hier als Indikator für den Arbeitsumfang der AG.



### 4.15.6 LENKUNGSGREMIUM FÜR STRATEGIE (LEITUNGSEBENE)

- K F** Existenz Lenkungsgremium für Strategie (Leitungsebene):  
[ Ja, [Name] / Nein / Aufgaben durch AG Rad mit übernommen ]
- K F** Beteiligung der Verwaltungsspitzen: [Ämter]
- K F** Beteiligung von Nutzergruppen: [Keine / Ja, [ADFC / VCD / Seniorenbeirat / etc. ]]
- K F** Beteiligung der Kommunalpolitik: [Keine / Ja, [Fraktionen] ]
- K F** Beteiligung Weiterer: [Keine / Ja, [ÖPNV-Vertreter /  
Wirtschaft (Arbeitgeber, IHK) / etc. ] ]

### Begründung / Zweck der Datennutzung

Das Lenkungsgremium dient, beispielsweise unter dem Namen „Fahrradforum“ oder „Runder Tisch Radverkehr“, zur Abstimmung von strategischen Fragen und wichtigen Leitmaßnahmen der Radverkehrsförderung. Dazu wird neben den Verwaltungsspitzen ein breiter Kreis an Stakeholdern beteiligt. Dies gewährleistet eine hohe Akzeptanz für die Entscheidungen.

Die Grenzen zwischen den Arbeitsgruppen auf Leitungsebene und Arbeitsebene sind nicht exakt zu bestimmen. In vielen Städten existiert entweder das eine oder das andere Gremium, wobei die Aufgaben teilweise mit übernommen werden.

Bonn



## 4.16 AKTEURSVERNETZUNG

**E** Wesentliche lokale Akteure im Radverkehr

### LEGENDE

- K** Kerninhalte
- E** Ergänzungsinhalte
- F** Faktencheck

Für eine erfolgreiche und effiziente Radverkehrsförderung ist die Einbeziehung der wesentlichen Akteure ausschlaggebend. In diesem Teil des Radverkehrsberichtes werden deshalb als Ergänzungsinhalt die beteiligten Akteure für die Radverkehrsförderung aufgelistet und wenn möglich ihre Beziehungen zueinander in Form einer Vernetzungsgrafik dargestellt.

## 4.17 ANHÄNGE

Daten, die zu unübersichtlich für den Radverkehrsbericht sind, sollten in den Teil 2 oder Anhang des Radverkehrsberichtes verlagert werden. Dies betrifft u. a.:

- Ganglinien und Jahreswerte der einzelnen Zählstellen von Radfahrenden
- Zählungen an Fahrradabstellanlagen
- Detailergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests
- fahrradbezogene Detailergebnisse von Bürgerumfragen o. ä.

## **5. TEIL 2 UND 3 DES RADVERKEHRS- BERICHTES: RADVERKEHR IM DETAIL**

Weitere Teile vervollständigen und veranschaulichen den Radverkehrsbericht mit lokalen Schwerpunkten und Bezügen. Ortsspezifisch kann es große Unterschiede in Umfang und Fokus geben. Deshalb wird nur sehr kurz auf wesentliche Punkte eingegangen.

---

## **5.1 TEIL 2 DES RADVERKEHRSBERICHTES – RADVERKEHRSDATEN KONKRET**

Dieser Teil des Radverkehrsberichtes ist als fakultativer Bestandteil zu sehen, der weggelassen oder auch als zentraler Teil des Radverkehrsberichtes ausgebaut werden kann. Während Teil 1 vor allem die kompakte Datenerfassung und -darstellung in standardisierter Art und Weise zum Ziel hat, können in Teil 2 Daten mit Bildern und Diagrammen visuell untersetzt sowie bestimmte Aspekte hervorgehoben, eingeordnet und ggf. bewertet werden. Dabei kann auch der Kontext der städtischen Voraussetzungen und Bedingungen eingebracht werden.

Teil 2 unterstützt auch die Vermittlung der Inhalte aus Teil 1 „Radverkehrsdaten kompakt“ an die interessierte Öffentlichkeit.

Da die Ausrichtung des zweiten Teiles sehr vom Budget und Fokus der jeweiligen Kommune abhängt, soll an dieser Stelle auf konkretere Festlegungen verzichtet werden.

## **5.2 TEIL 3 DES RADVERKEHRSBERICHTES – ORTSBEZOGENE RADVERKEHRSMASSNAHMEN**

Konkrete, ortsbezogene Radverkehrsmaßnahmen, insbesondere Baumaßnahmen von Radverkehrsanlagen, liegen oft im Fokus des öffentlichen Interesses. Sie sind deshalb oft wesentlicher Inhalt von kommunalen Radverkehrsberichten. Im Folgenden werden Hinweise für eine geeignete Darstellung gegeben.

Ortsbezogene Radverkehrsmaßnahmen können z. B. sein:

- Durchführung von Aktionstagen, Modellprojekten etc.
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Bau von Radwegen im Zuge von Straßenneu- und -umbauten
- Bau von neuen, separaten Radwegen
- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- Bau von Querungs- und Abbiegehilfen
- Ausweisung von Strecken für wahlfreie Radverkehrsführung
- Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr
- Installation von Radabstellanlagen
- Einbau von Lichtsignalanlagen für Radfahrer
- sonstige verkehrsorganisatorische Maßnahmen

### **5.2.1 DURCHGEFÜHRTE „WEICHE“ MASSNAHMEN**

Maßnahmen wie Aktionstage, die Teilnahme an Modellprojekten, die Ausrichtung von Kongressen etc. werden zwar schon stichpunktartig in die kompakte Darstellung des Radverkehrsberichtes einbezogen, können aber in diesem Kapitel noch einmal detailliert dargestellt werden.

## 5.2.2 DURCHGEFÜHRTE BAUMASSNAHMEN

Für die durchgeführten Maßnahmen eignet sich die folgende tabellarische Darstellung. Herausragende Maßnahmen und ihre Spezifik sollten zusätzlich textlich beschrieben und/oder mit Bildern hinterlegt werden. Hilfreich ist es, dabei auf Besonderheiten und ihre Übertragbarkeit auf andere Fälle einzugehen.

Beschreibung der Maßnahme	Ort (Straßenabschnitt)	Ggf. Länge Abschnitt	Beginn und Ende der Maßnahme	Kosten (davon Fördermittel)

Beispiel für Baumaßnahmentabelle (durchgeführt)

## 5.2.3 GEPLANTE UND IN BAU BEFINDLICHE BAUMASSNAHMEN

Weiterhin sollten die Schwerpunkte der geplanten Maßnahmen aufgeführt werden (siehe Tabelle).

Beschreibung der Maßnahme	Ort (Straßenabschnitt)	Ggf. Länge Abschnitt	Beginn und Ende (geplant)	Geplante Kosten (davon Fördermittel)

Beispiel für Baumaßnahmentabelle (geplant)

## 5.2.4 AUSBLICK

In diesem Teil des Radverkehrsberichtes kann bereits dargestellt werden, welche konkreten Maßnahmen zum Erreichen der strategischen Ziele in Planung oder beschlossen sind. Beispiele dafür könnten sein:

- Intensivierung der Falschparkerkontrolle
- Investitionsprogramm zum Radwegebau
- Kampagne zur Reduzierung des „Geisterradelns“ entgegen der zulässigen Fahrtrichtung
- Einrichtung von Dauerzählstellen

## 6. VERZEICHNISSE

---

## ABKÜRZUNGEN

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B&R	Bike und Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DESTATIS	Statistisches Bundesamt
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KBA	Kraftfahrzeugbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung

## ABBILDUNGEN

Abbildung 1:	Modal Split nach BBSR Stadt- und Gemeindetyp und Topographie	Seite 20
Abbildung 2:	Stark unterschiedliche Nutzung von Elektrofahrrädern bei den Befragten des ADFC-Fahrradklima-Test 2016, nur Städte mit mehr als 500 Teilnehmenden	Seite 22
Abbildung 3:	Auszug aus der Ergebnisliste der Befragung „Mobilität in Städten“	Seite 25
Abbildung 4:	Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel – kumuliert: im Nahbereich Potenzial für Fußgänger und das Fahrrad?	Seite 27
Abbildung 5:	Entwicklung der getöteten Radfahrer und Jahresniederschlag in Deutschland	Seite 31
Abbildung 6:	Unfallbelastung von Radfahrern und Radverkehrsanteile in ausgewählten Städten 2000–2002	Seite 35
Abbildung 7:	Screenshot der Meldeplattform in der Stadt Görlitz	Seite 44
Abbildung 8:	Intermodaler Radroutenplaner der Region Stuttgart	Seite 50
Abbildung 9:	Finanzbedarf von Städten und Gemeinden	Seite 63
Abbildung 10:	Teilnehmerkommunen der Status quo Befragung	Seite 76
Abbildung 11:	Einschätzung der Bedeutung von Themen für die kommunale Arbeit	Seite 77

ANHANG:

**STATUS QUO  
DER RADVERKEHRSBERICHTE**

Im Rahmen des Projektes zur Erarbeitung dieses Handbuchs wurden im Jahr 2016 eine Recherche und Befragung zum Status quo kommunaler Radverkehrsberichte durchgeführt. 125 an der Befragung teilnehmende Städte, Gemeinden und Landkreise unterschiedlicher Größe (siehe Abbildung 10) demonstrieren ein großes Interesse an der Zusammenstellung und der Darstellung von Daten zum Radverkehr. Die Analysen zeigen aber auch eine große Bandbreite der praktischen Umsetzung. Radverkehrsberichte werden derzeit mit stark unterschiedlichem Ziel, Fokus, und Niveau erstellt und erlauben kaum eine Vergleichbarkeit der Daten mit anderen Städten. Die Unterschiede sind nur zum Teil mit verschiedenen Bedürfnissen der Kommunen zu erklären, sondern ergeben sich meist aus der Entstehungsgeschichte.

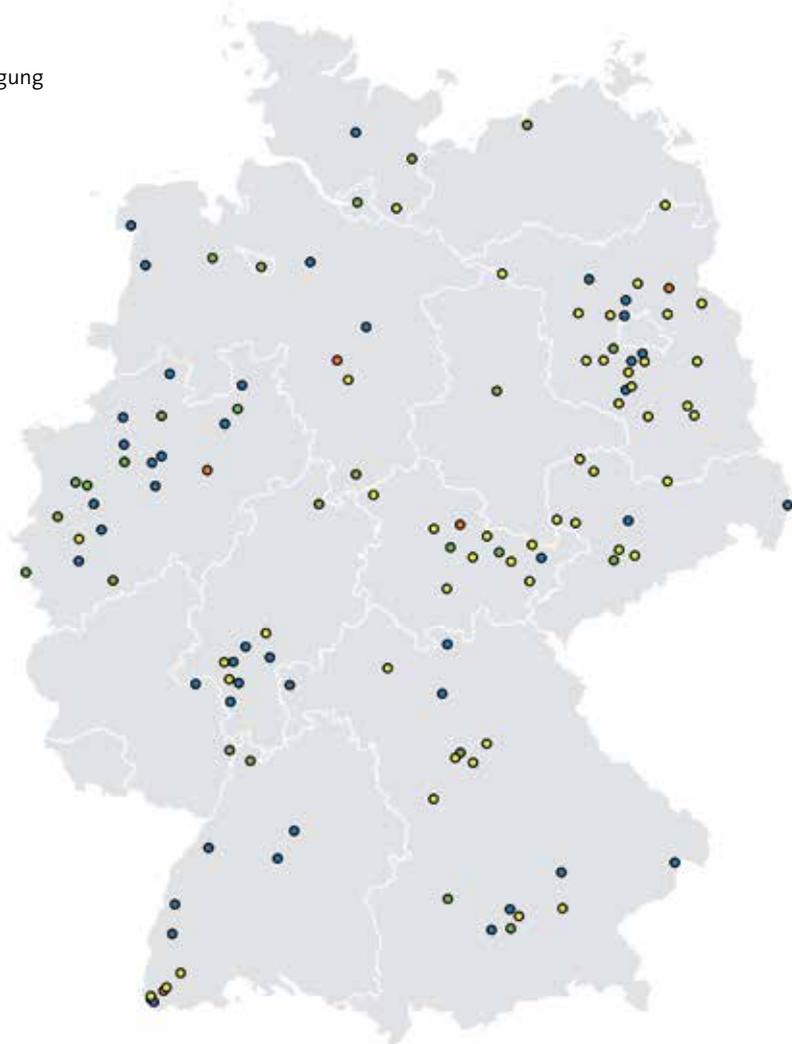
Folgende weitere Erkenntnisse zum Status quo der Radverkehrsberichte in Deutschland konnten gewonnen werden:

- Daten zur Finanz- und Personalausstattung sowie zu Unfällen werden von den befragten Städten und Gemeinden als besonders wichtig für die kommunale Arbeit angesehen (siehe Abbildung 11).
- In den befragten Städten und Gemeinden ist in der Regel eine große Menge von Daten zum Radverkehr vorhanden. Dabei unterscheiden sich die Städte und Gemeinden aber stark in den Bereichen, für die Daten verfügbar sind: Alle erheben etwas, aber meist nicht das Gleiche.
- Die Datenverfügbarkeit nimmt tendenziell mit der Stadtgröße zu, jedoch bestehen auch bei gleicher Stadtgröße enorme Unterschiede zwischen den Kommunen.
- Während im Großteil der befragten Großstädte mehr oder weniger regelmäßig Daten und Fakten zum Radverkehr zusammengestellt werden, ist dies in den Mittelstädten nur ca. zur Hälfte und in den Kleinstädten und Gemeinden nur zu ca. 20% der Fall.
- Radverkehrsberichte o.ä. werden meist jährlich erstellt, teilweise beträgt der Aktualisierungsabstand aber auch 2 oder 3 Jahre, vereinzelt auch 5 oder mehr Jahre.
- Mit Ausnahme der Großstädte liegen in den befragten Städten und Gemeinden nur selten Daten zu Fahrraddiebstählen und deren Aufklärungsquoten oder Zählraten zum Radverkehr vor.
- Während in allen befragten Großstädten und in der Mehrzahl der Mittelstädte Daten zum Modal Split vorliegen, sind in kleineren Städten und Gemeinden meist keine entsprechenden Daten vorhanden. Die Daten werden fast immer durch repräsentative Haushaltsbefragungen gewonnen, die jedoch teilweise auf wenige Stichtage beschränkt sind.
- Längenangaben zur Radverkehrsweginfrastruktur existieren in den meisten der befragten Städten und Gemeinden, auch in den kleineren. Die Einbeziehung von verschiedenen Typen von Radverkehrsanlagen erfolgt jedoch sehr unterschiedlich.
- In der Mehrzahl der befragten Städte und Gemeinden werden Presse- oder Medienberichte über den Radverkehr im Ort gesammelt und ausgewertet.

Abbildung 10:  
Teilnehmerkommunen der Status quo Befragung

**LEGENDE**

- Kleinstädte/Gemeinden
- Mittelstädte
- Großstädte
- Kreise/Regionen



In der Befragung wurde auch das Interesse an der Mitarbeit am Projekt abgefragt und von 43 Kommunen zugesagt. Die folgenden Städte waren als Modellstadt an der Erarbeitung und dem Test des Handbuchs beteiligt:

- München
- Chemnitz
- Bonn
- Neumünster
- Görlitz
- Oranienburg
- Heilbad Heiligenstadt

**Welche Daten werden von Ihnen als besonders wichtig für die kommunale Arbeit (insbesondere der Verantwortlichen für den Radverkehr) angesehen?**

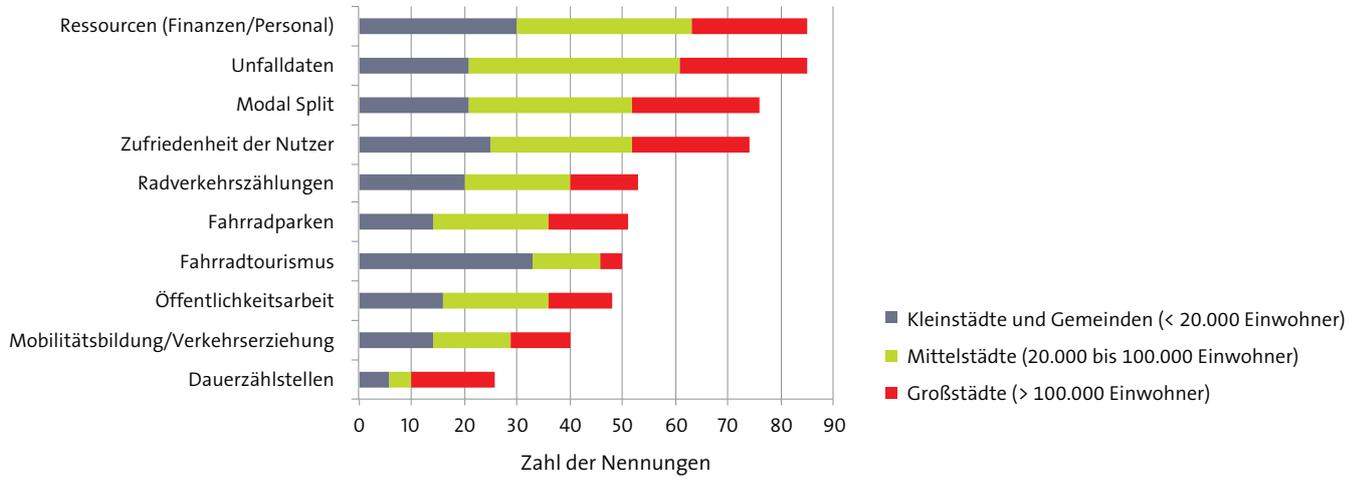


Abbildung 11:  
Einschätzung der Bedeutung von Themen für die kommunale Arbeit

**team red Deutschland GmbH**

Almstadtstraße 7  
10119 Berlin

Tel. +49 (0)30 138 986 35  
Fax. +49 (0)30 138 986 36

[info@team-red.net](mailto:info@team-red.net)  
[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.