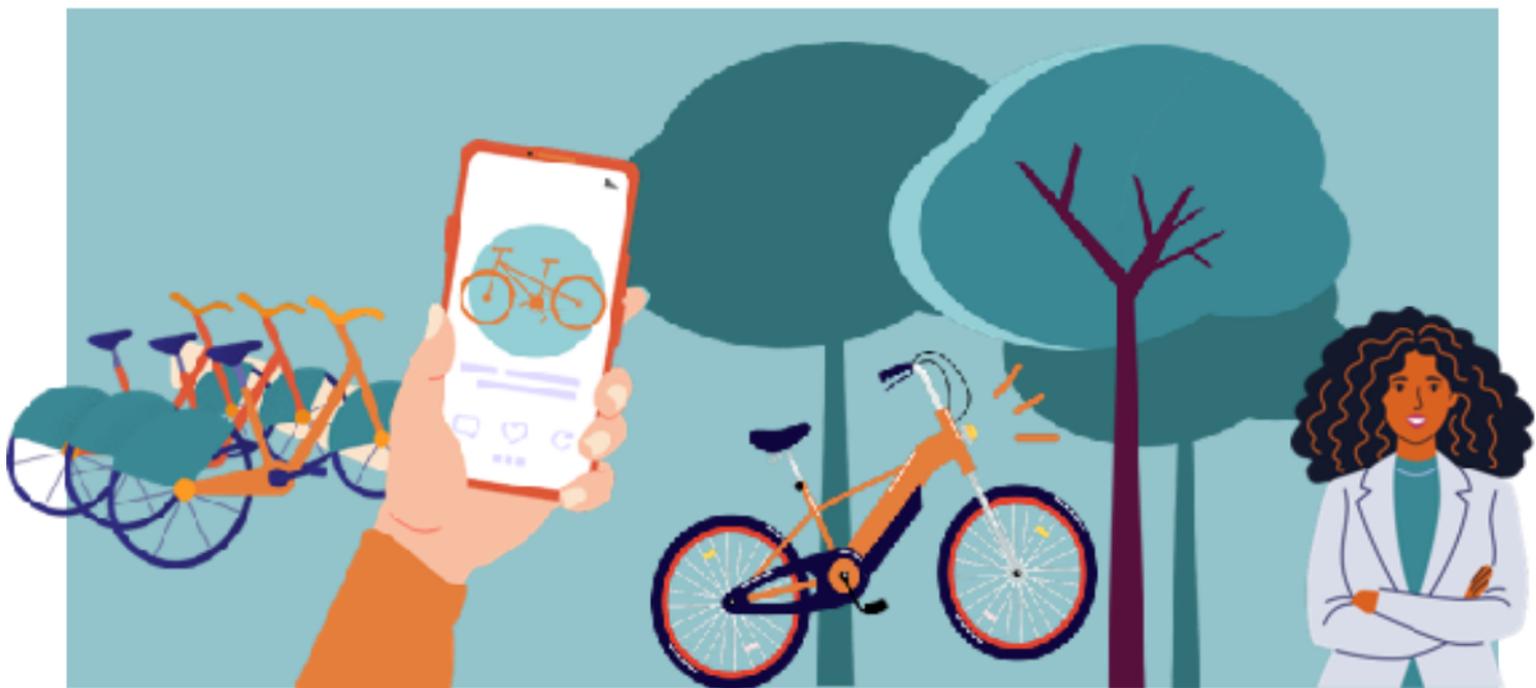


Das Fahrrad und die Fahrradwirtschaft - stabile Standbeine für die Verkehrswende

Ein Schulterblick-Papier vom Bundesverband Zukunft Fahrrad, Changing Cities und dem Verbund Service und Fahrrad
Mai 2021



Es klang fast wie ein Sommermärchen: Im ersten Corona-Jahr 2020 haben die Deutschen das Fahrrad wiederentdeckt. Die Verkaufszahlen stiegen um 17 Prozent, in einigen Großstädten ermittelten Zählstellen 20 bis 30 Prozent mehr Radfahrer als im Vorjahr und auch der ADFC meldete 42 Prozent mehr Tagesausflügler als 2019. Das Virus hat die Mobilität der Menschen innerhalb kürzester Zeit massiv verändert. Es schien den entscheidenden Impuls für mehr Radverkehr zu setzen. Mehr noch. Er schien die Verkehrswende voranzutreiben. Agile Städte weltweit haben quasi über Nacht den Platz auf der Straße zugunsten der Radfahrer und Fußgänger neu verteilt.

Der Fahrrad-Boom im Zuge von Corona ist real. Allerdings verblasst sein Erfolg bei genauerer Betrachtung. Während in den Vorjahren der Zuwachs auf dem Radweg zulasten des Autoverkehrs ging, kamen die Zuwächse 2020 vor allem vom Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV). Selbst im direkten Vergleich mit dem Auto schneidet das Fahrrad schlechter ab. Zwar wechselten 20 Prozent vom ÖPNV in den Sattel, doch 41 Prozent stiegen für ihre Alltagsfahrten ins Auto, das haben Infas und das Wissenschaftszentrum Berlin in ihrem dritten Mobilitätsreport zur Pandemie festgestellt. **„Bleibt das veränderte Mobilitätsverhalten nach der Pandemie so wie es sich aktuell ist, wird sich das vorhandene Verkehrsproblem nochmals drastisch verschärfen, Ballungsgebiete werden im Stau untergehen“, sagt Wasilis von Rauch vom Bundesverband Zukunft Fahrrad.**

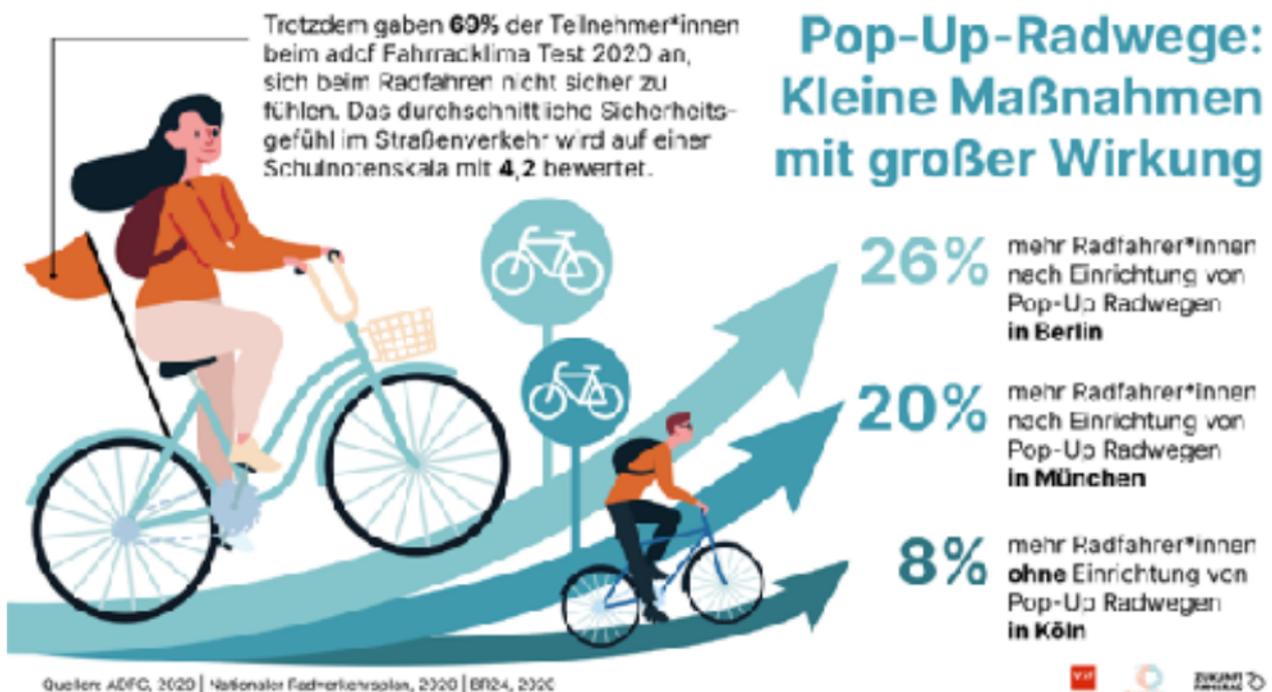
Entsprechend hoch ist jetzt der Handlungsbedarf in Politik und Planung. Wer mehr nachhaltige Mobilität will, muss in den kommenden Monaten und Jahren die Weichen stellen. Das heißt: Den Platz in der Stadt pro Fuß- und Radverkehr neu verteilen.

Die wenigen Maßnahmen vom Vorjahr reichen dafür nicht aus. Städte wie Bogota, Paris oder London haben gezeigt: Es geht deutlich mehr. Im Frühjahr 2020 wurden dort im Schnellverfahren Dutzende von Kfz-Spuren in provisorische Rad- und Fußwege umgewandelt, um eine pandemiesichere Infrastruktur zu schaffen. Eine Handvoll deutscher Städte haben Monate später nachgezogen. In Berlin und München, die mit wenigen Kilometern Pop-up-Bike Lanes einige Lücken im Netz geschlossen haben, stieg der Anteil der Radfahrenden um 26 Prozent (Berlin) und um 20 Prozent (München). Köln, ohne Maßnahmen, verzeichnete nur einen Anstieg von acht Prozent. **„Das zeigt, die Bereitschaft zum Radfahren ist da, bereits einfache und schnelle Maßnahmen sorgen für deutliche Zuwächse“, sagt Ragnhild Sørensen von Changing Cities e.V. „Dass nicht mehr Städte und Gemeinden während der Pandemie das Radfahren direkt gefördert haben, ist eine vertane Chance. Temporäre Radwege müssen jetzt kurzfristig und ohne langwierige Verwaltungsprozesse umgesetzt werden.“**

Sobald Radwege sicher und einladend sind, entscheiden Stadtbewohner*innen pragmatisch und fahren Fahrrad. Das zeigen Fahrradstädte wie Amsterdam, Kopenhagen oder auch das niedersächsische Nordhorn, das einen Radanteil von 40 Prozent hat. Das Wetter und die Jahreszeit stören dann wenig. Kein Wunder. In den Zentren ist das Fahrrad auf der Strecke bis fünf Kilometer unschlagbar schnell, günstig und praktisch. Laut dem Umweltbundesamt

könnten in Ballungsgebieten leicht bis zu 30 Prozent aller Pkw-Fahrten aufs Fahrrad verlagert werden.

Für ihre Freizeit haben die Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad im vergangenen längst wiederentdeckt. 465 Millionen Fahrradtouren haben sie laut der aktuellen ADFC-Radreiseanalyse unternommen. Das sind 42 Prozent mehr als im Vorjahr. Für elf Prozent von ihnen war es die erste Radtour ihres Lebens. Dieser Rekord macht Verkehrsexpert*innen Hoffnung auf mehr Radverkehr im Alltag. Denn die Studien des ADFC zeigen: 40 Prozent der Freizeitradler*innen nutzen anschließend ihr Rad im Alltag. Dafür muss die Stadtplanung allerdings auch die Kritik der Bürger und Bürgerinnen ernst nehmen. Mehr als zwei Drittel der Teilnehmer*innen haben beim jüngsten Fahrradklimatest des ADFC den Aspekt „Sicherheit auf den Radwegen“ mit einer der Note 4 oder schlechter benotet. **„Die Aussage alarmiert. Wer Angst auf dem Rad hat, lässt es stehen.“** sagt Uwe Wöll vom Verbund Service und Fahrrad und fügt hinzu: **„Wenn wir den Radverkehrsanteil in Deutschland signifikant erhöhen wollen, müssen wir endlich die subjektiven und objektiven Sicherheitsbedenken der Menschen ernst nehmen. Die Verringerung der Differenzgeschwindigkeiten durch Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit würde das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden deutlich erhöhen“**



CO2-Ausstoß senken mit Rückhalt aus der Zivilgesellschaft

Der Zeitpunkt für den Umbau der Stadt ist günstig wie nie. Knapp 50 Radentscheide haben bundesweit eine Million Unterschriften für sichere und zusammenhängende Radnetze in ihrer Stadt gesammelt. Sie erhöhen damit den Druck auf die Politik, zeigen aber zugleich ihre Zustimmung, für den Umbau der autogerechten in eine klimagerechte Stadt. In der Theorie ist die Entscheidung dafür längst gefallen. Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, dass 1,5-Grad-Ziel einzuhalten. Um das zu schaffen, müssen hierzulande vor allem die CO2-

Emissionen im Verkehr sinken. Bundesweit ist der Verkehr für ein Fünftel des CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Zwei Drittel davon verursachen Pkw. 40 Prozent aller Autofahren sind kürzer als 5 km. Wer diese Strecke mit dem Rad zur Arbeit statt mit dem Auto hin und zurück fährt, spart laut Umweltbundesamt rund 300 kg CO₂-Emissionen im Jahr. Momentan nutzen in Deutschland aber gerade mal zwölf Prozent der Menschen für Strecken zwischen zwei bis fünf Kilometer das Rad. In den Niederlande sind es dagegen 37 Prozent. Dort, wo ein Netz von Radschnellwegen die Region und die Städte verbindet, werden selbst auf der Distanz bis zu 20 Kilometer sogar noch 16 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Hierzulande sind es gerade noch vier Prozent. „Die Verlagerung der Kurzstrecken vom Auto aufs Fahrrad bietet jetzt die Chance, die Klimaziele im Verkehr zu erreichen“, so Uwe Wöll vom VSF e.V. „Unsere Fahrradinfrastruktur muss dafür aber nicht nur erhalten, sondern massiv ausgebaut werden. Das gilt für Radwege, aber auch für ausreichend vorhandene und sichere Abstellanlagen.“



Mehr Radverkehr ist gut für die Gesellschaft

Von einer Verkehrswende hin zu mehr nachhaltiger Mobilität profitieren alle. Laut einer Studie von Professor Stefan Gössling erbringen Radfahrer pro gefahrenen Kilometer einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 30 Cent. Autofahren dagegen kosten auf dieser Strecke 20 Cent. Gössling hat in seiner Berechnung auch die gesundheitsfördernde Aspekte des Radfahrens berücksichtigt. Viele Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Diabetes mellitus Typ II beruhen auf Bewegungsmangel. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO reichen bereits

täglich 30 Minuten moderate körperliche Aktivitäten, um das Risiko dieser Erkrankungen erheblich zu verringern. Wer also regelmäßig auf zwei Rädern zur Arbeit oder zur Schule fährt, stärkt seinen ganzen Körper. Eine umfangreiche amerikanische Studie unter knapp 50.000 Menschen, die mit Covid-19 infiziert waren, zeigt nun auch: Wer regelmäßig körperlich aktiv ist, zum Beispiel durch Fahrradfahren, hat im Falle einer COVID-19 Infektion eine um mehr als die Hälfte verringerte Chance auf einen schweren Verlauf oder einen Krankenhausaufenthalt. **„Menschen brauchen auch in der Pandemie Bewegung. Zum ersten Mal haben viele Menschen wahrgenommen, wie wenig Platz Fuß- und Radverkehr hat: Etwa 60 Prozent des Straßenraumes gehören den Autos. Ist uns die Bewegung von Autos wirklich wichtiger, als die der Menschen?“, fragt Sørensen von Changing Cities.**



Corona verstärkt den Trend Fahrrad und damit eine zukunftsfähige Wirtschaft

Die Mobilitätswirtschaft muss sich transformieren, das ist für Deutschland mit seiner großen Auto-Industrie eine besonders wichtige politische Aufgabe. Die Fahrradwirtschaft als Teil einer zukunftsfähigen Lösung ist seit vielen Jahren auf Erfolgskurs. Der Motor der Entwicklung ist das E-Bike. 2019 wurden bereits mehr E-Bikes verkauft als Diesel-Pkw. Über 350.000 Räder wurden in 2020 geleast und insgesamt 5,04 Millionen verkauft, 1,95 Millionen davon hatten einen Motor. Der Durchschnittspreis, den die Kunden pro Fahrrad ausgeben, verdreifachte sich von 2010 von 420 Euro auf 1279 Euro im Jahr 2020.

Fachleute erwarten für 2021 und die Folgejahre eine Fortsetzung des Booms auf der Straße und in der Wirtschaft. „Das E-Bike ist ein klarer Wachstumstreiber“, sagt Frederic Rudolph. Er hat am Wuppertal Institut eine Marktstudie erstellt, die die wachsende Bedeutung der Fahrradbranche belegt. Die Zuwächse in Handel und Herstellung lagen zwischen 2013 und 2018 in Mittel zwischen 46 und 55 Prozent, bei den Dienstleistungen sogar bei über 600 Prozent. Die wirtschaftliche Bedeutung der Branche wächst mit den ständig neu

hinzukommenden Geschäftsfeldern wie dem Sharing und digitalen Services, dem Dienstradleasing oder dem jüngsten Standbein, der Citylogistik mit Cargobikes. Mit diesen neuen Geschäftsfeldern entstehen Tausende neuer Arbeitsplätze und setzen den düsteren Prognosen der Autoindustrie etwas entgegen. Außerdem zeigen zahlreiche wissenschaftliche Studien: Eine transformierte Mobilitätswirtschaft hat nicht zwangsläufig weniger Arbeitsplätze zufolge.



Für die Fahrradwirtschaft steht fest: Die Politik ist jetzt im Zugzwang. „Das Fahrrad kann ein Teil der Lösung für einige unserer drängendsten Probleme sein: Es hält Menschen fit und spart dem Gesundheitssystem damit Milliarden, hilft die Klimaziele im Verkehr zu erreichen und die Branche beschäftigt zudem schon heute knapp 300.000 Menschen, allein im Handel sind rund 10.000 Jobs und Ausbildungsplätze zu vergeben, das Steigerungspotenzial ist offensichtlich. Es wird Zeit, dass die Politik entsprechend handelt. Fahrradförderung bedeutet sichere Infrastruktur und gute finanzielle Rahmenbedingungen zu setzen.“ so Wasilis von Rauch, BVZF. Es ist die Aufgabe der Politik, das Potenzial des Fahrrads zu nutzen und einen Verkehr zu realisieren, der beides ist: pandemiesicher und klimaresilient.

