

# ATTRAKTIVE RADINFRASTRUKTUR 10 HINWEISE AUS DER WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Jochen Eckart

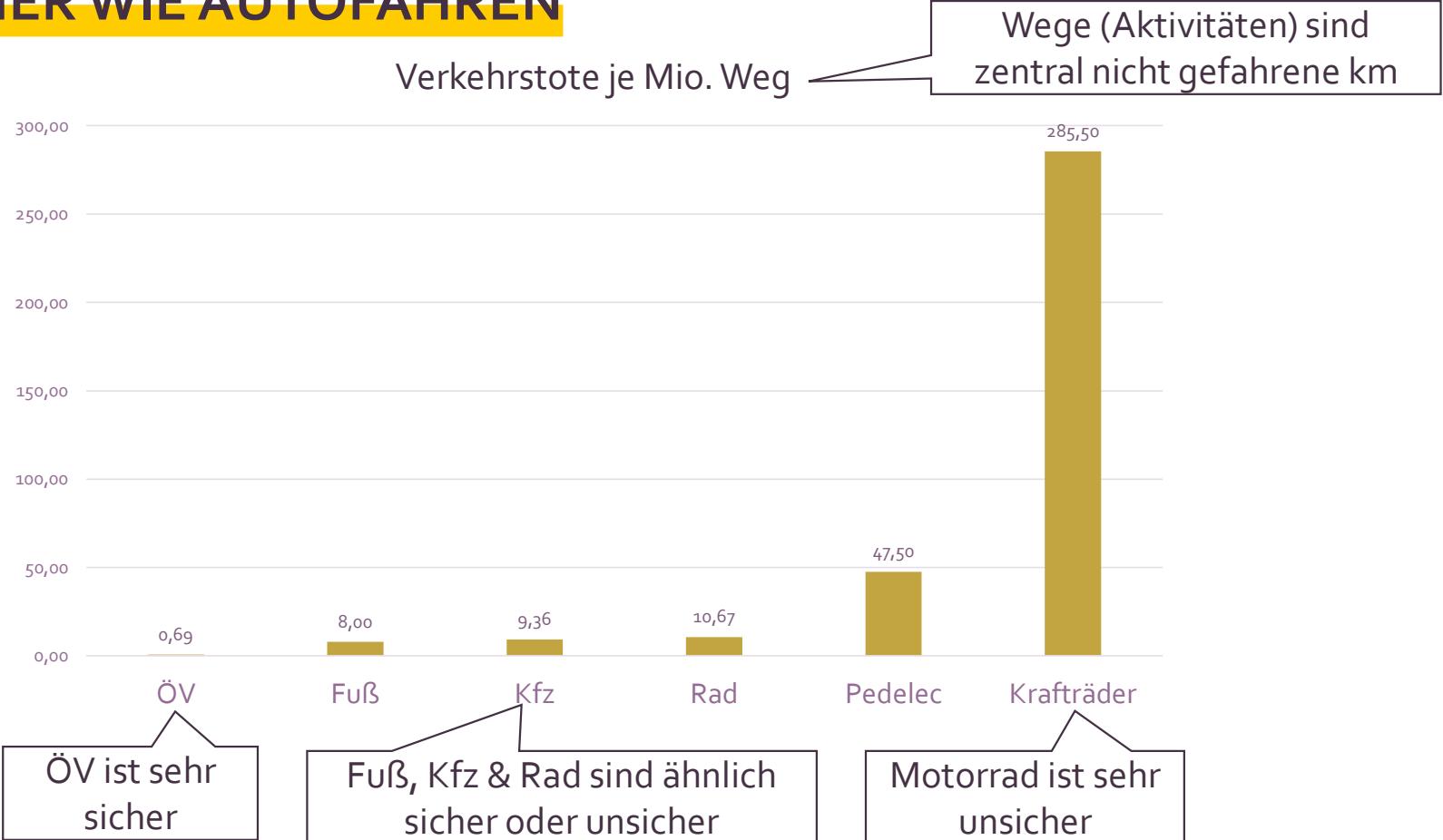
# 1. DER MENSCH IM MITTELPUNKT INTERESSIERTE KERN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Anforderungen  
Radinfrastruktur:  
obj.&subj. sicher,  
direkt, komfortabel,  
schnell, leistungsfähig,  
einfach/attraktiv,  
gleichberechtigt

| Radfahrgruppe      | Die Starken und Furchtlosen<br>[furchtlose Radfahrende] | Die Begeisterten und Souveränen<br>[Alltagsradfahrende]              | Die Interessierten aber Besorgten<br>[Interessierte Radfahrende]  | Keine<br>egal wie!<br>[Uninteressierte]               |
|--------------------|---|--|---|---|
| Eigenschaften      | Nutzt Rad immer, sicher und souverän                    | Fährt täglich Strecken, Souverän aber mittleres Sicherheitsbedürfnis | Keine Alltagsmobilität mit dem Rad; besorgt bezüglich der Sicherheit, aber dem Rad gegenüber aufgeschlossen | In der Regel keine Radnutzung; kein Interesse         |
| Fahrkönnen         | Ausgezeichnete Beherrschung des Fahrrades               | Selbstbewusst, teilweise defensiv wegen Sicherheit                   | Weniger souverän  | Schlechte Kontrolle über das Rad, fehlende Fahrpraxis |
| Stresstoleranz     | Hoch  | Mittel   | Niedrig   | Sehr niedrig  |
| Typische Vertreter | Jung, männlich  | Frauen und Männer aller Altersklassen und Lebenssituationen          | Überproportional viele Frauen und Senioren, Wiedereinsteiger  | Senioren  |

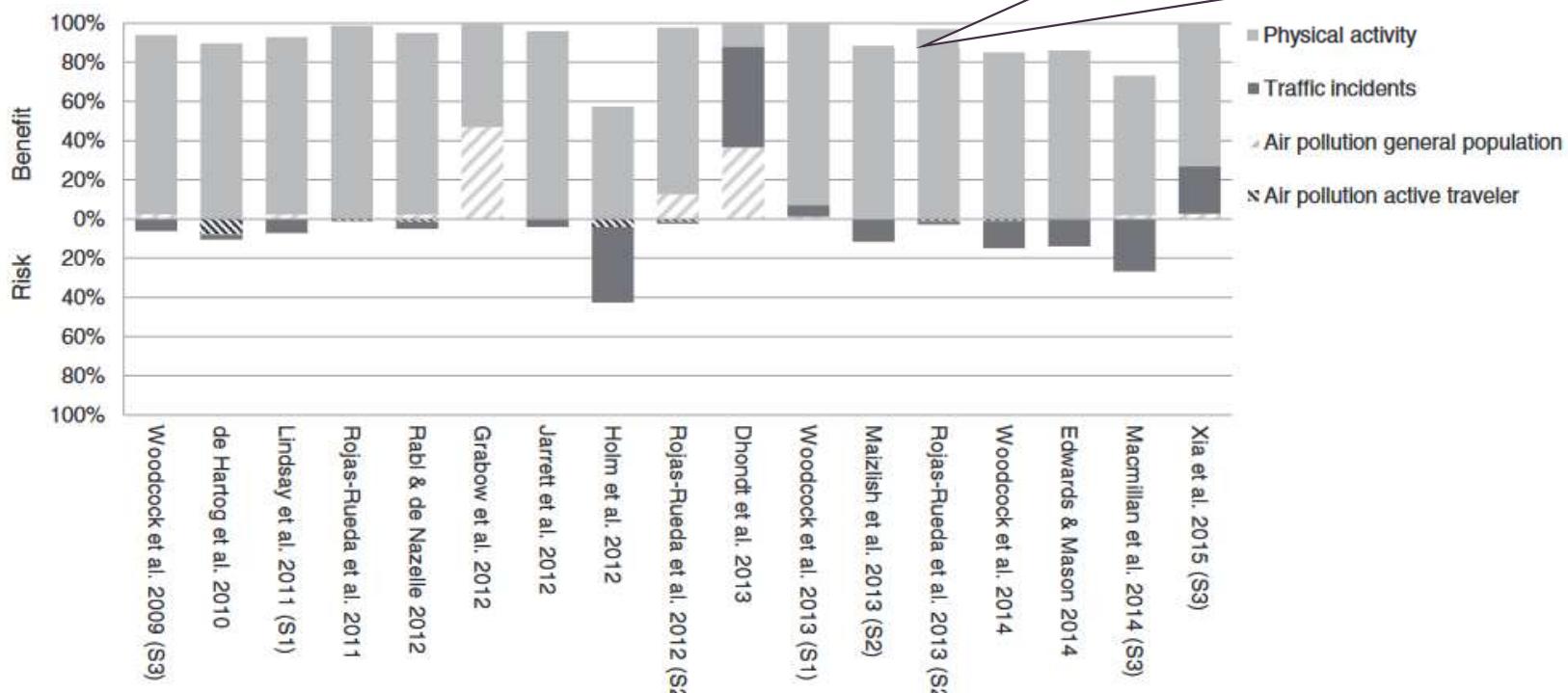
verändert nach Geller 2006 und Graf 2016

## 2. RADFAHREN IST OBJEKTIV ÄHNLICH SICHER ODER UNSICHER WIE AUTOFAHREN



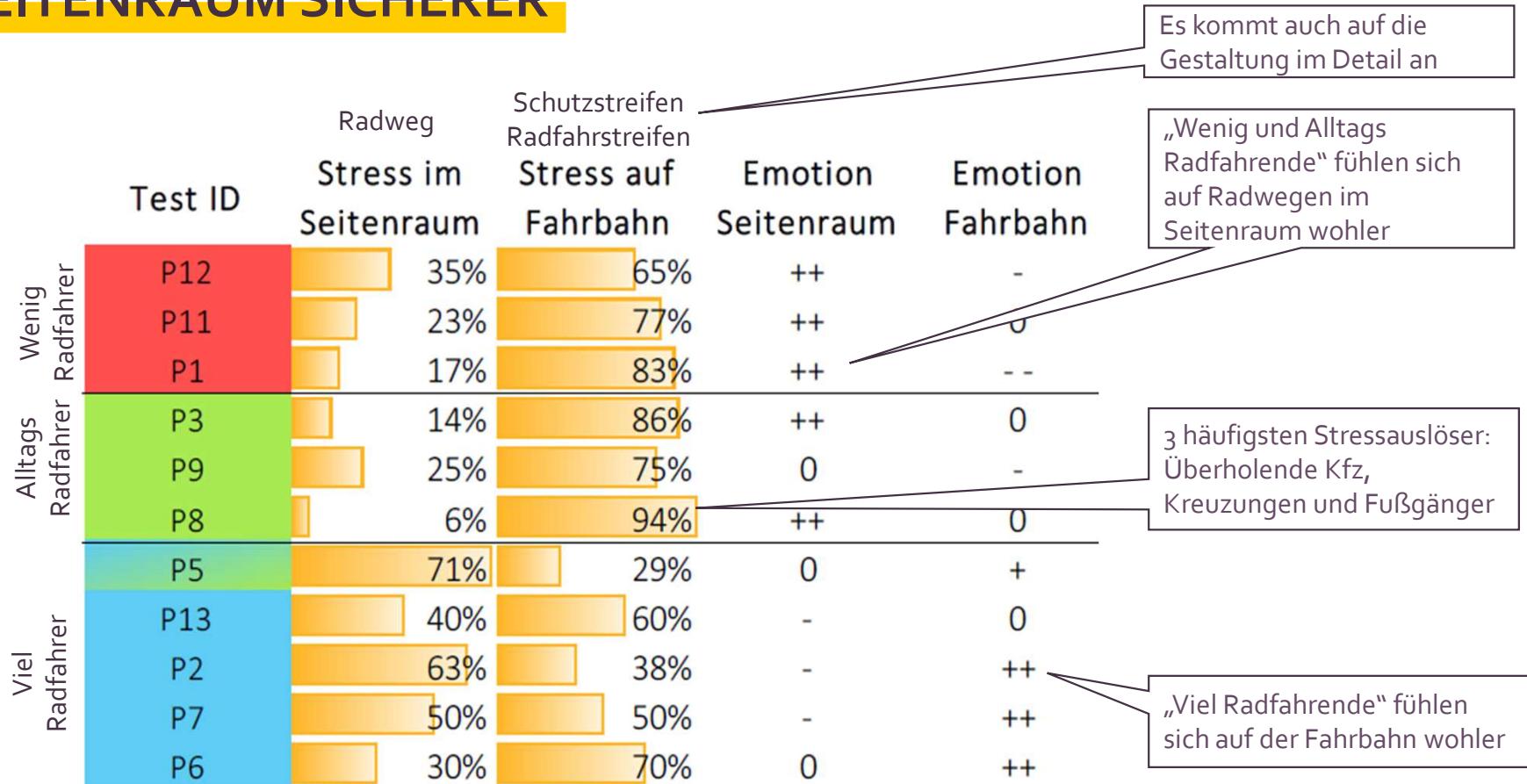
### 3. NICHT RADFAHREN IST OBJEKTIV GEFÄHRLICH

Der positive Gesundheitsnutzen des Radfahrens überschreitet nach allen bekannten Studien deutlich die Risiken durch Unfälle und Luftschadstoffe



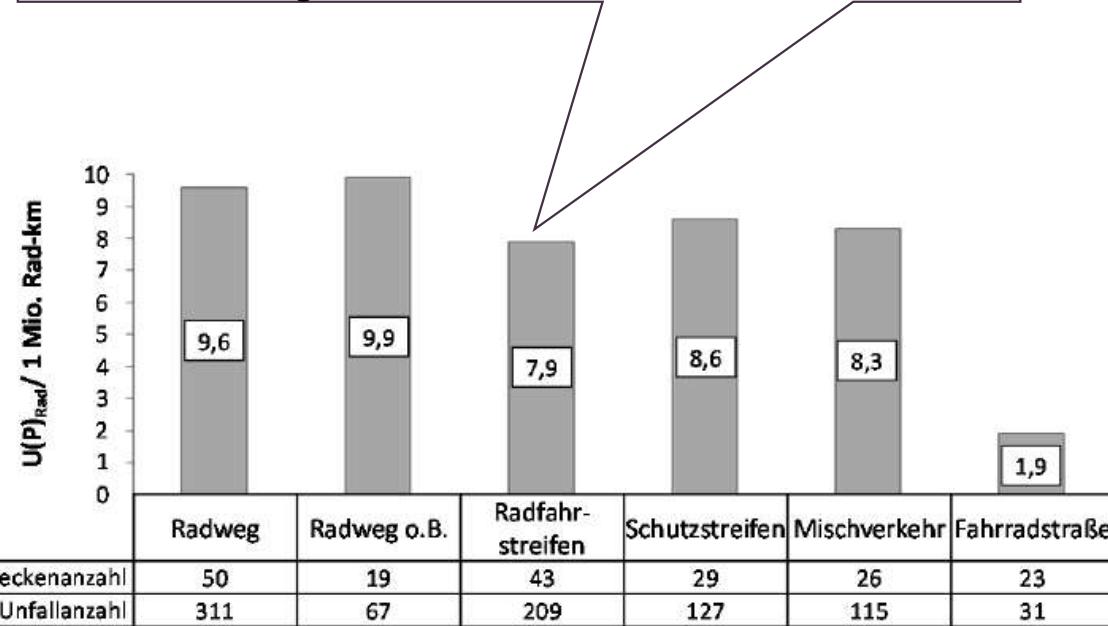
Mueller et al. 2015

## 4. SUBJEKTIV FÜHLEN SICH WENIG RADFAHRENDE IM SEITENRAUM SICHERER

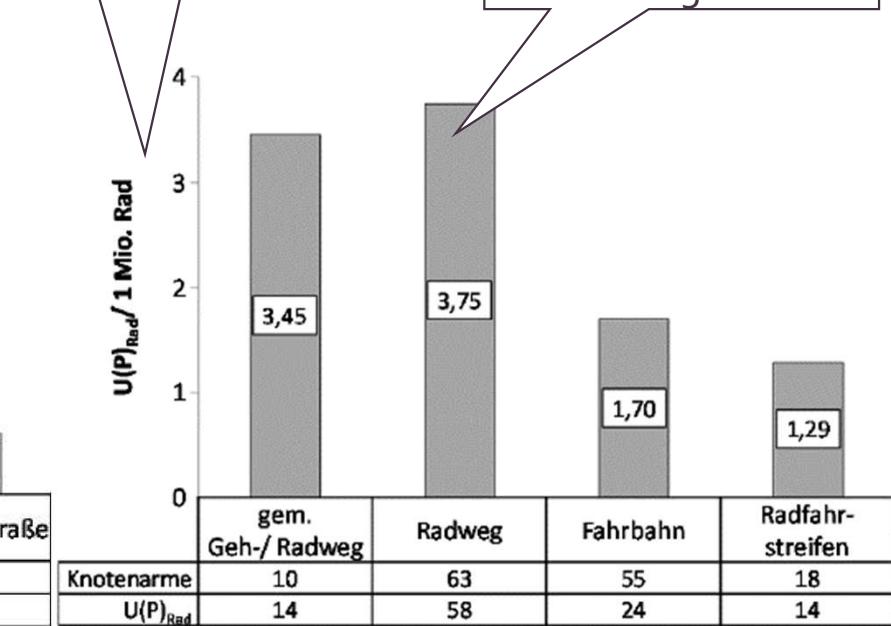


## 5. IM PASSENEN EINSATZBEREICH SIND ALLE TYPEN VON RADVERKEHRSANLAGEN OBJEKTIV ÄHNLICH SICHER

Auf der Strecke können alle Arten von Radverkehrsinfrastruktur im passenden Einsatzbereich objektiv sicher oder unsicher gestaltet werden. Die Gestaltung im Detail ist für Sicherheit zentral.

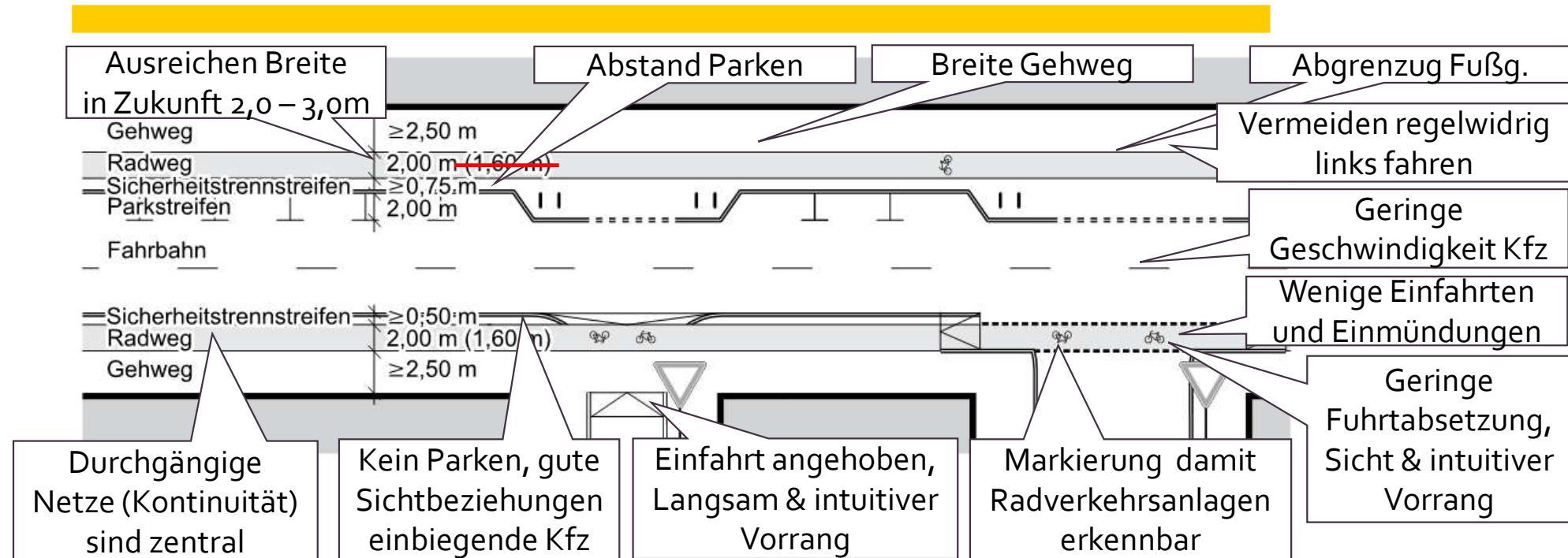


~80-90% Unfälle  
Kfz-Rad Abbiege  
/Einbiegen/Kreuzen

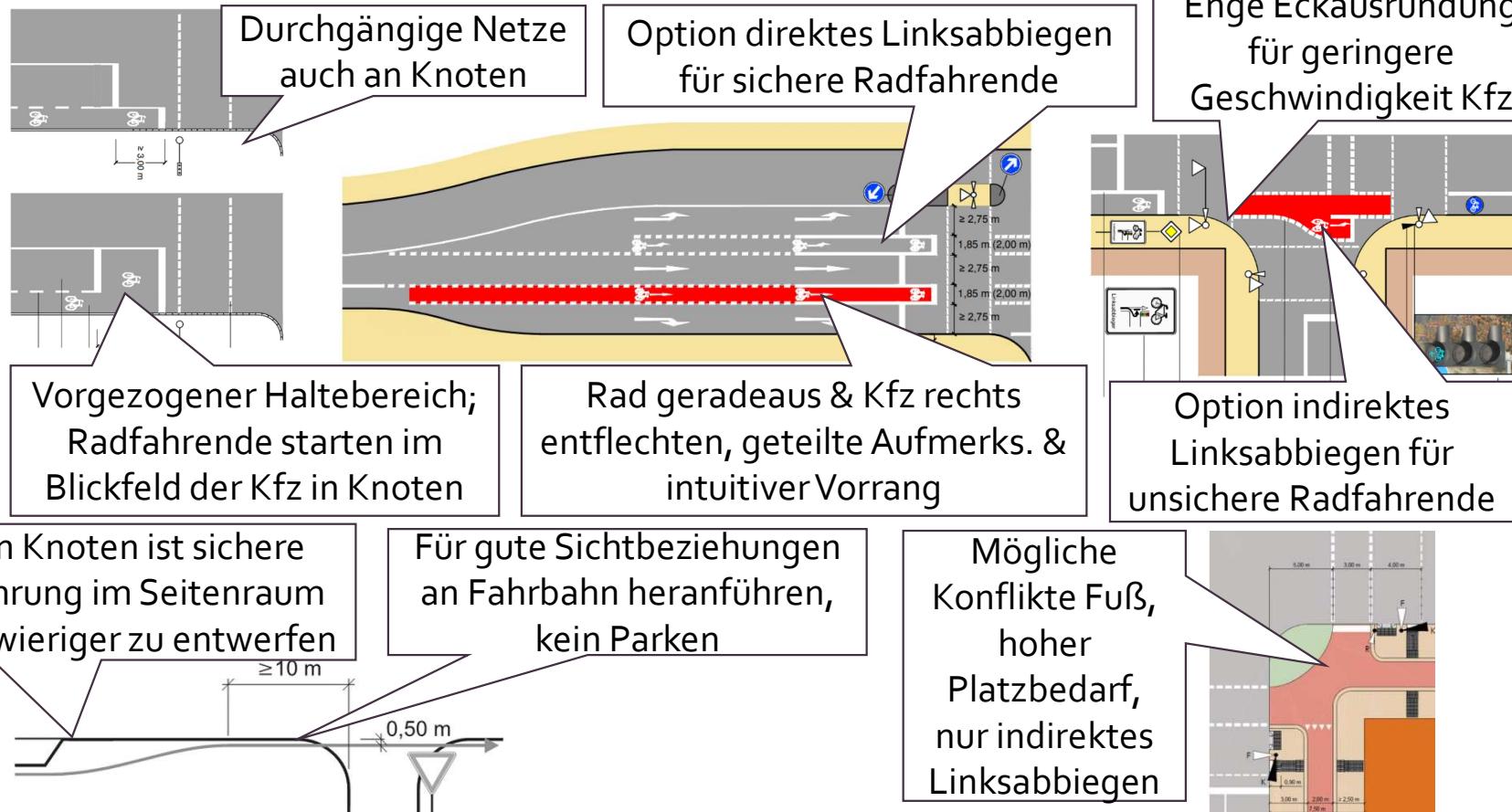


Führung im  
Seitenraum ist an  
Knoten schwieriger  
sicher zu gestalten

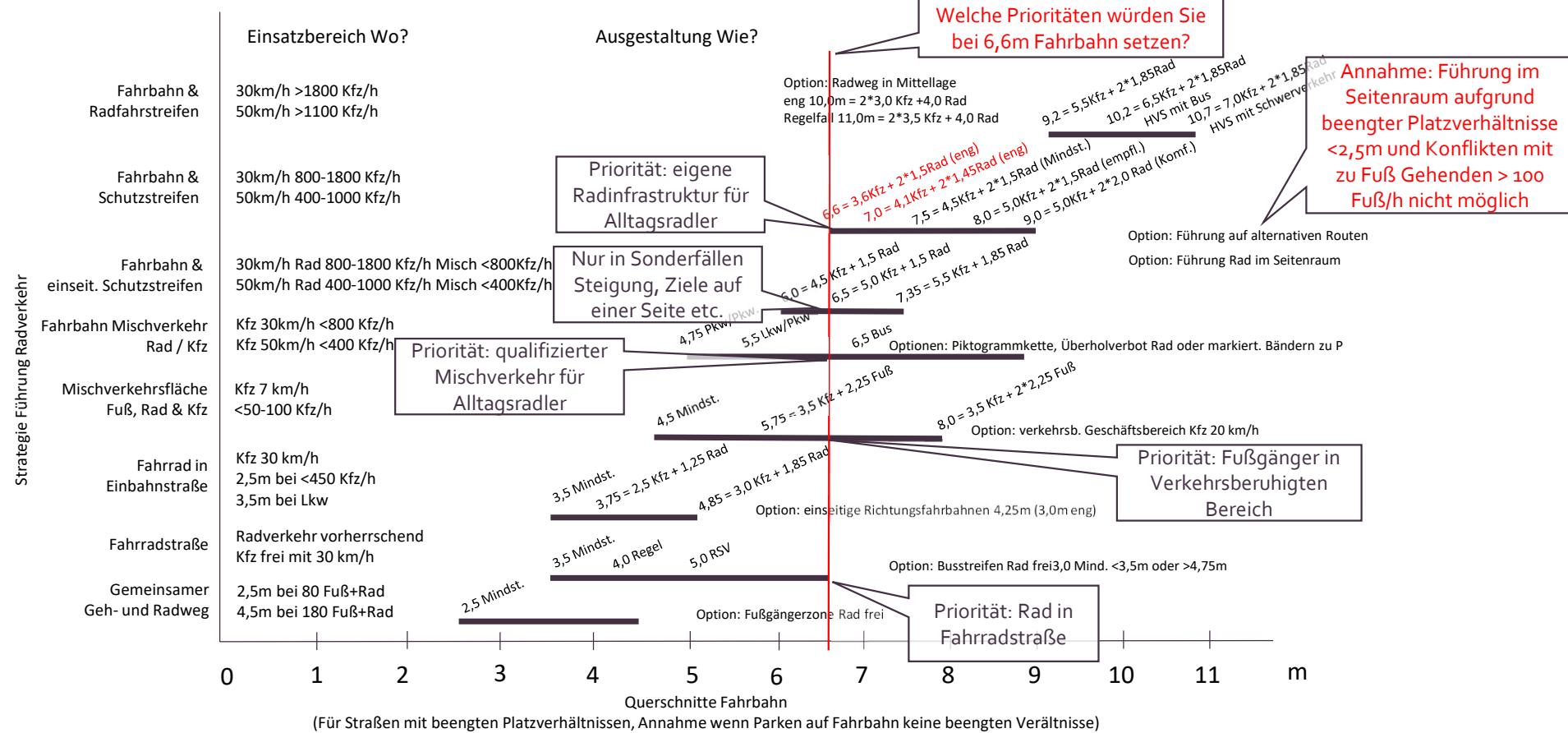
## 6. FÜR VERKEHRSSICHERHEIT IST DIE GESTALTUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM DETAIL WICHTIG - STRECKE



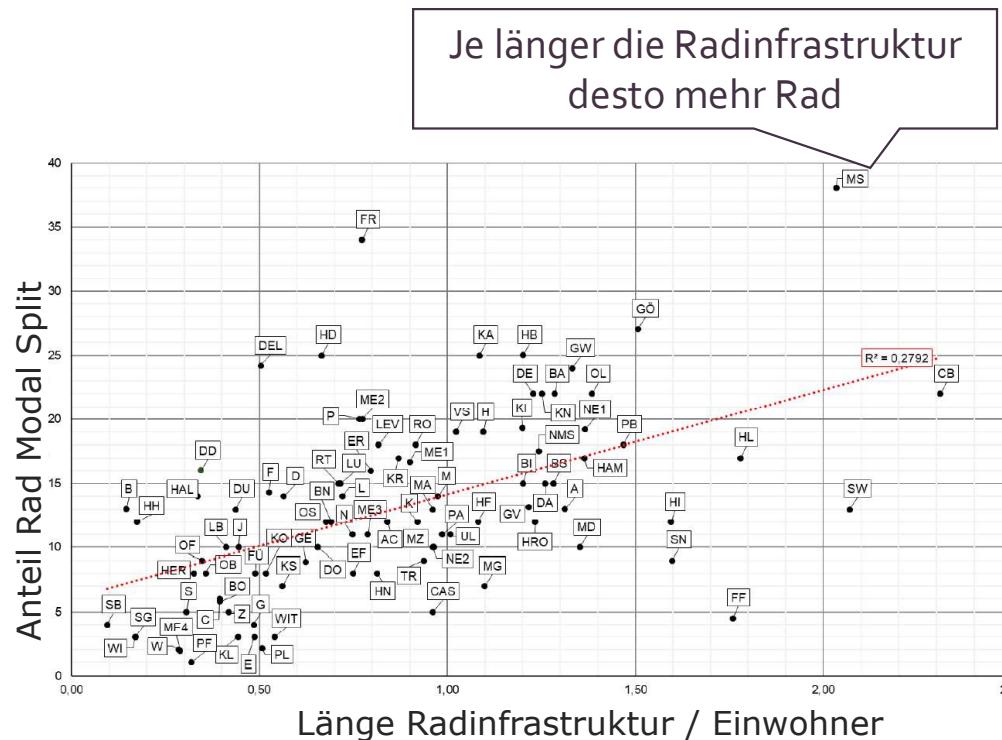
## 7. FÜR VERKEHRSSICHERHEIT IST DIE GESTALTUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM DETAIL WICHTIG - KNOTEN



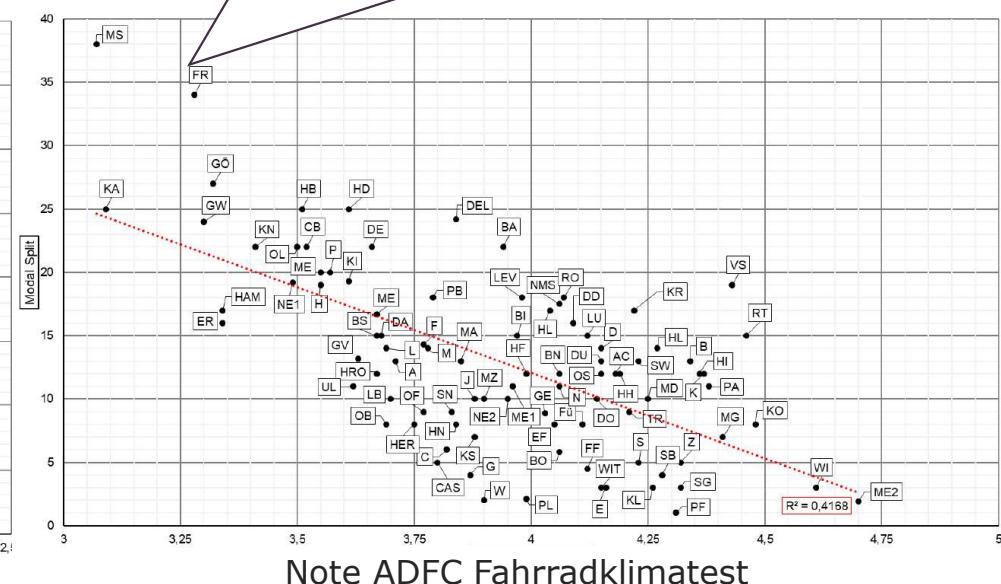
## 8. BINDUNGEN IN BESTANDSSTRÄßen FÜHREN ZU SCHWIERIGEN ABWÄGUNGEN



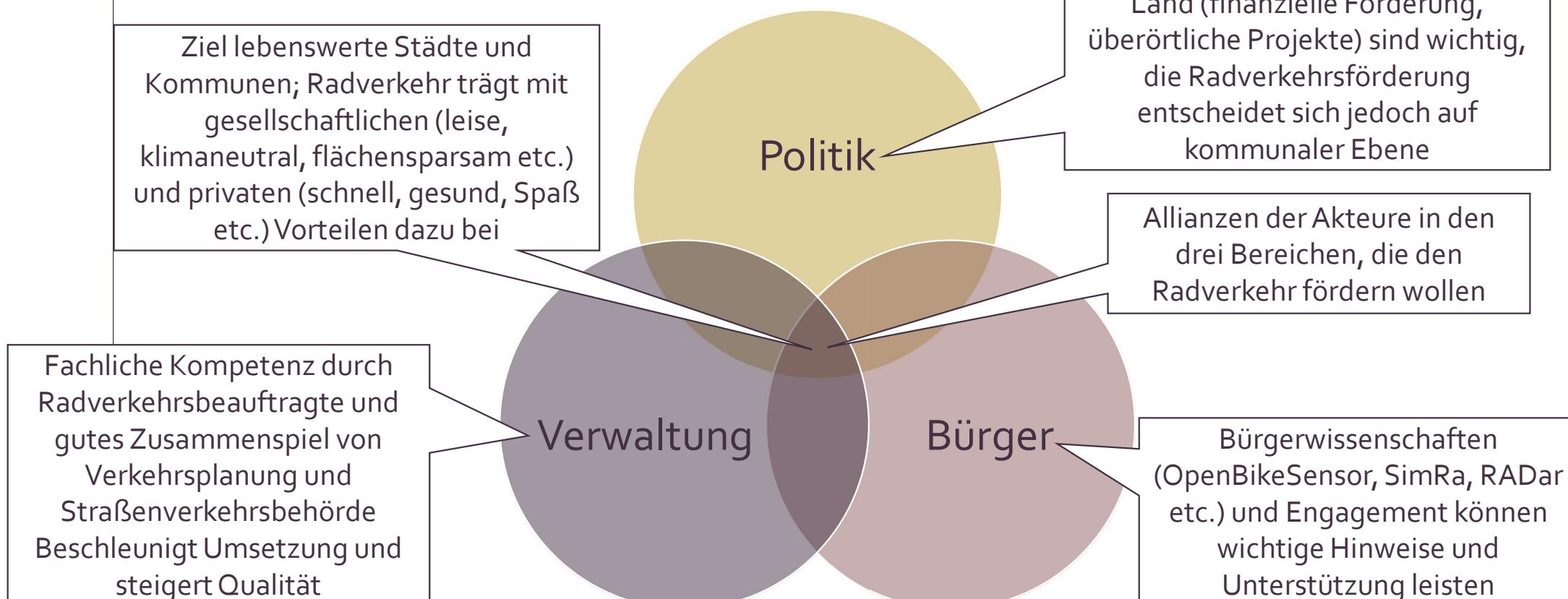
## 9. GUTE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR IST WICHTIG GUTES FAHRRADKLIMA IST WICHTIGER



Je besser die Note des Fahrradklimas (Radinfrastruktur, durchg. Netze, Abstellen, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Sharingangebote, Radverkehrsbeauftragte, Verkehrsberuhigung etc.) desto mehr Rad



## 10. FÜR RADVERKEHRSFÖRDERUNG BRAUCHT ES ALLE POLITIK – VERWALTUNG - BÜRGER





Hochschule Karlsruhe  
University of  
Applied Sciences



© 2023 BWIM Baden Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität  
[www.bw-im.de](http://www.bw-im.de) | [info@bw-im.de](mailto:info@bw-im.de)