

# ATTRAKTIVE RADINFRASTRUKTUR 10 HINWEISE AUS DER WISSENSCHAFT

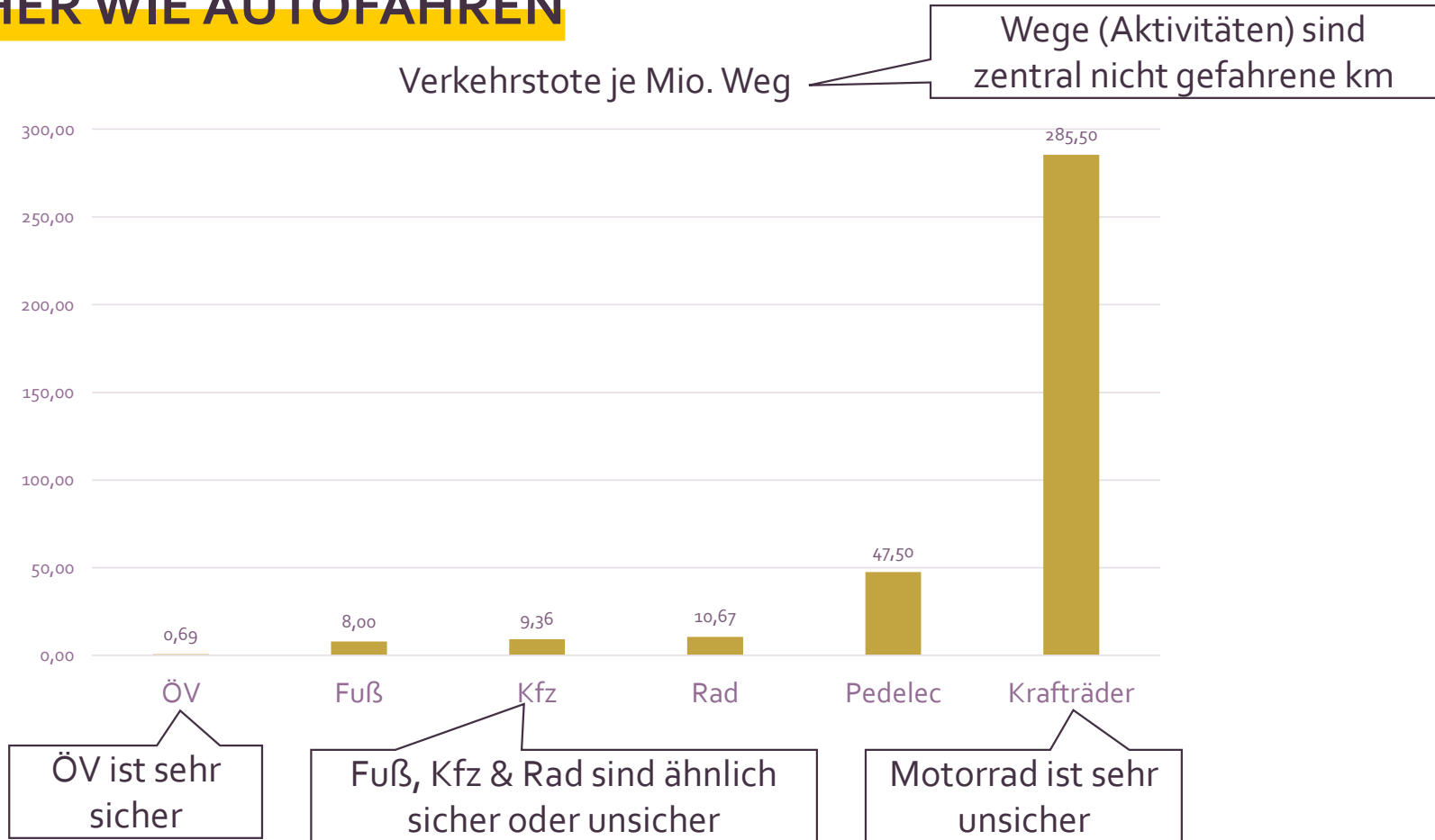
Prof. Dr. Jochen Eckart

# 1. DER MENSCH IM MITTELPUNKT INTERESSIERTE KERN DER RADVERKEHRSFÖRDER

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

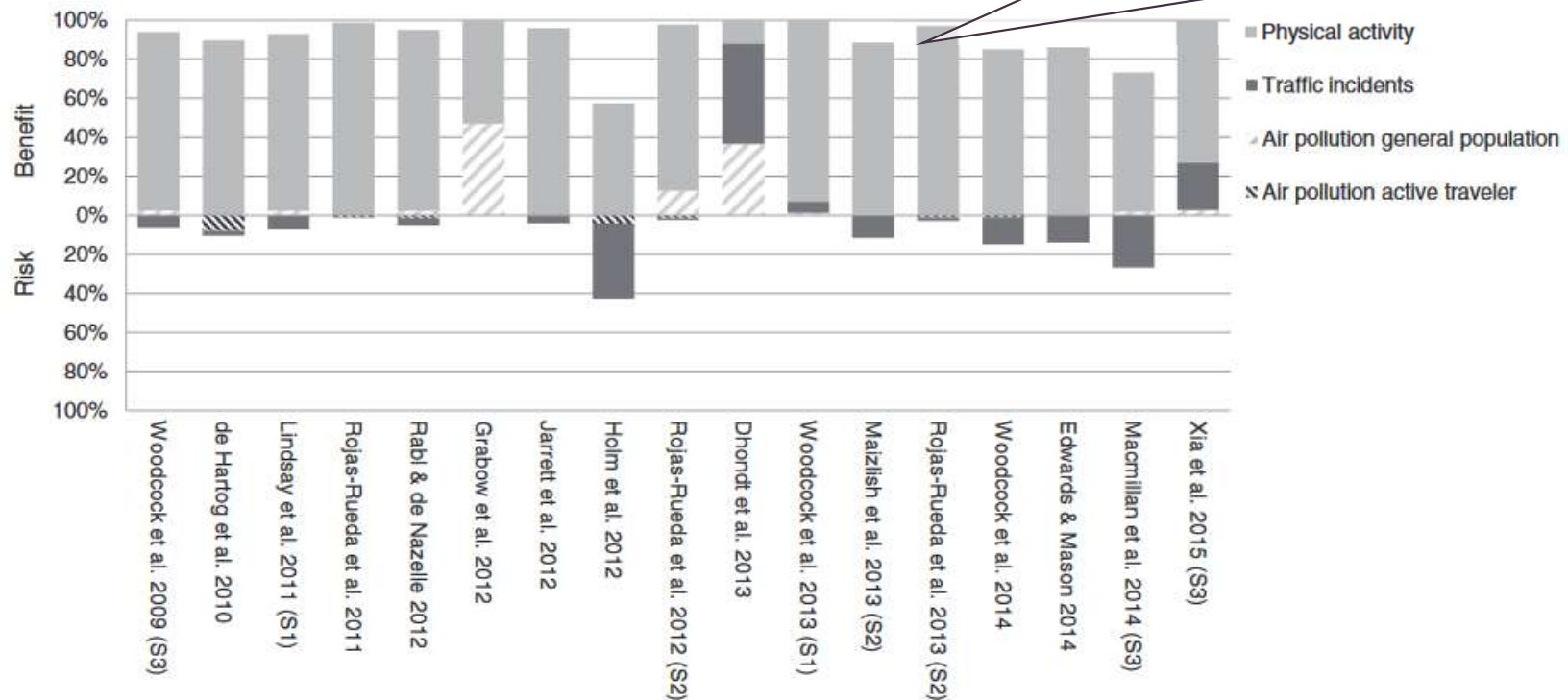
Radfahrgruppe	Die Starken und Furchtlosen [furchtlose Radfahrende]	Die Begeisterten und Souveränen [Alltagsradfahrende]	Die Interessierten aber Besorgten [Interessierte Radfahrende]	Keine egal wie! [Uninteressierte]
<b>Eigenschaften</b>	Nutzt Rad immer, sicher und souverän	Fährt täglich Strecken, Souverän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

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

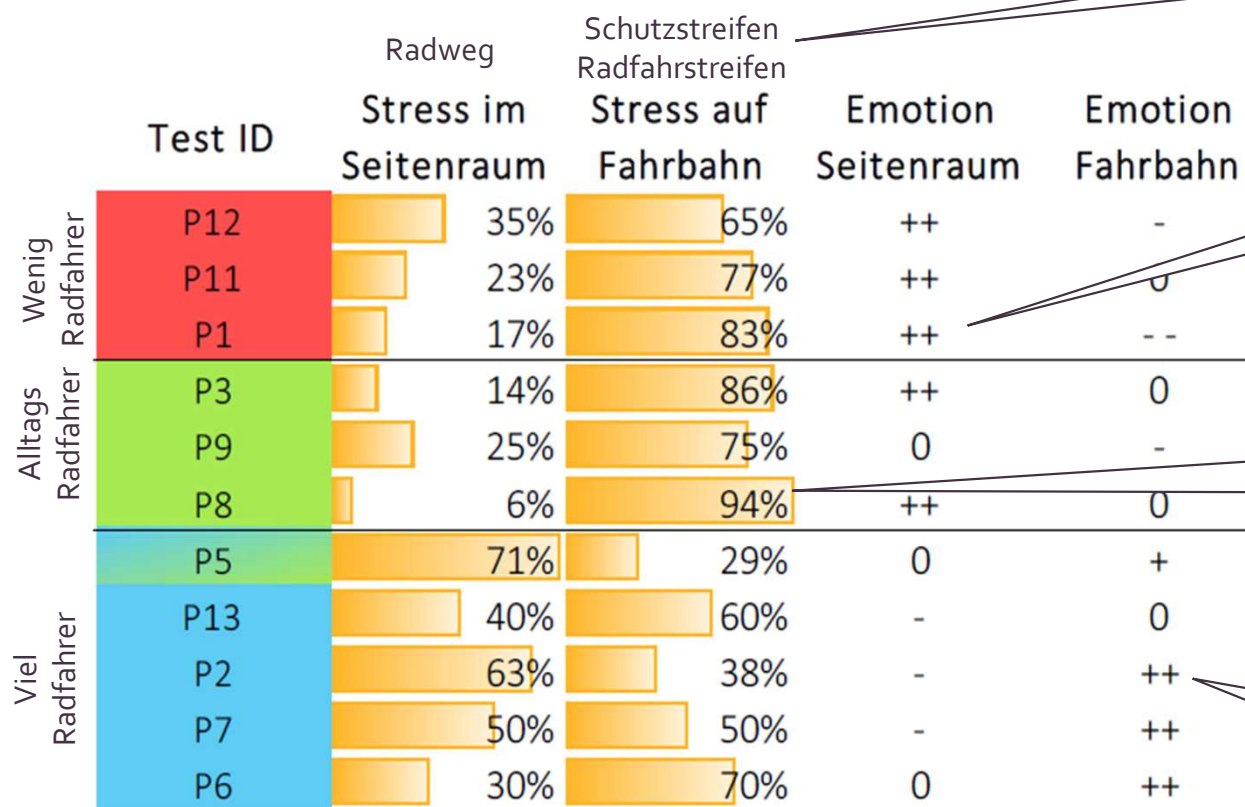


### 3. NICHT RADFAHREN IST OBJEKTIV GEFÄHRLICH

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



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



Es kommt auch auf die Gestaltung im Detail an

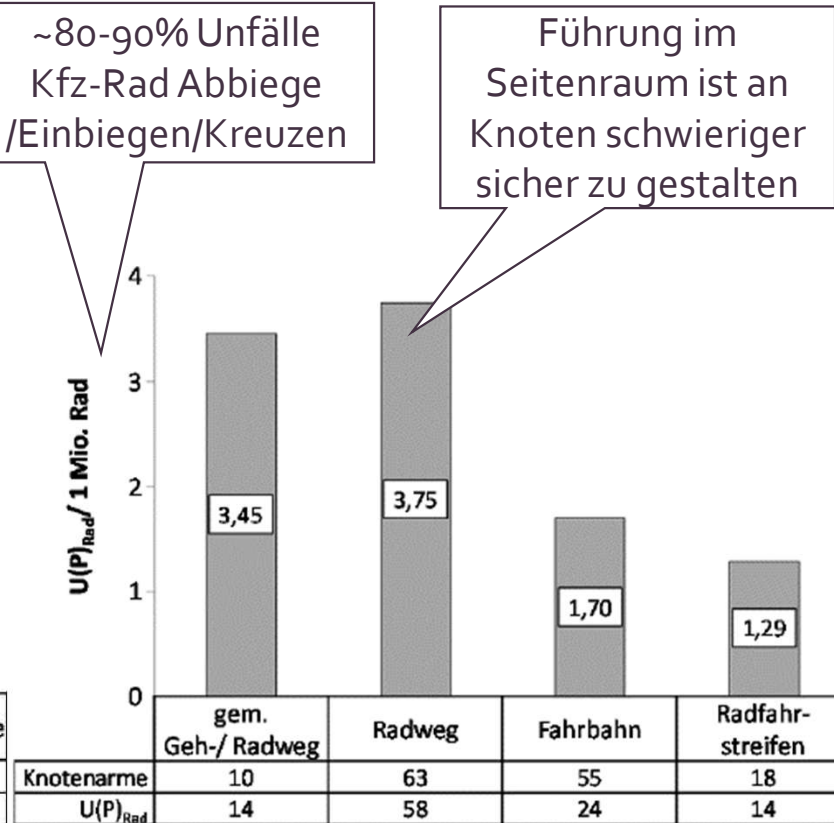
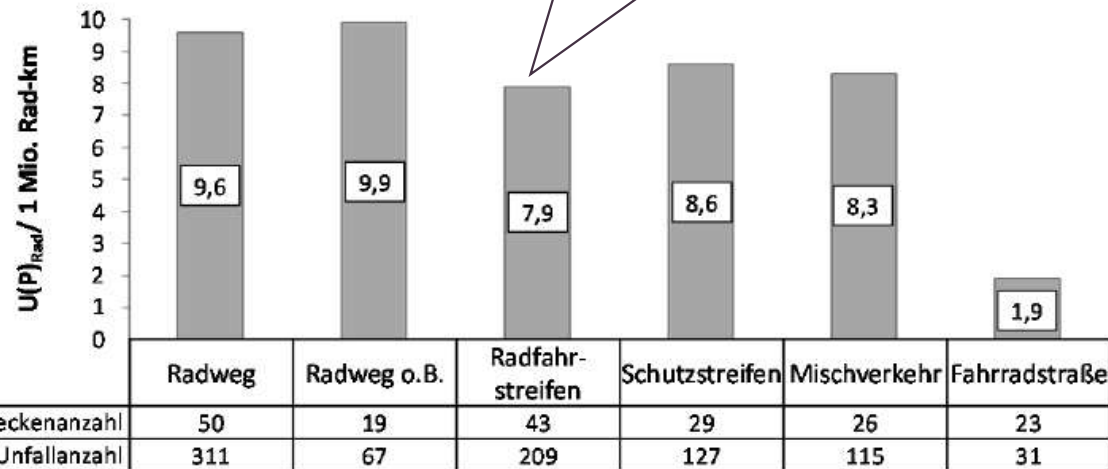
„Wenig und Alltags Radfahrende“ fühlen sich auf Radwegen im Seitenraum wohler

3 häufigsten Stressauslöser: Überholende Kfz, Kreuzungen und Fußgänger

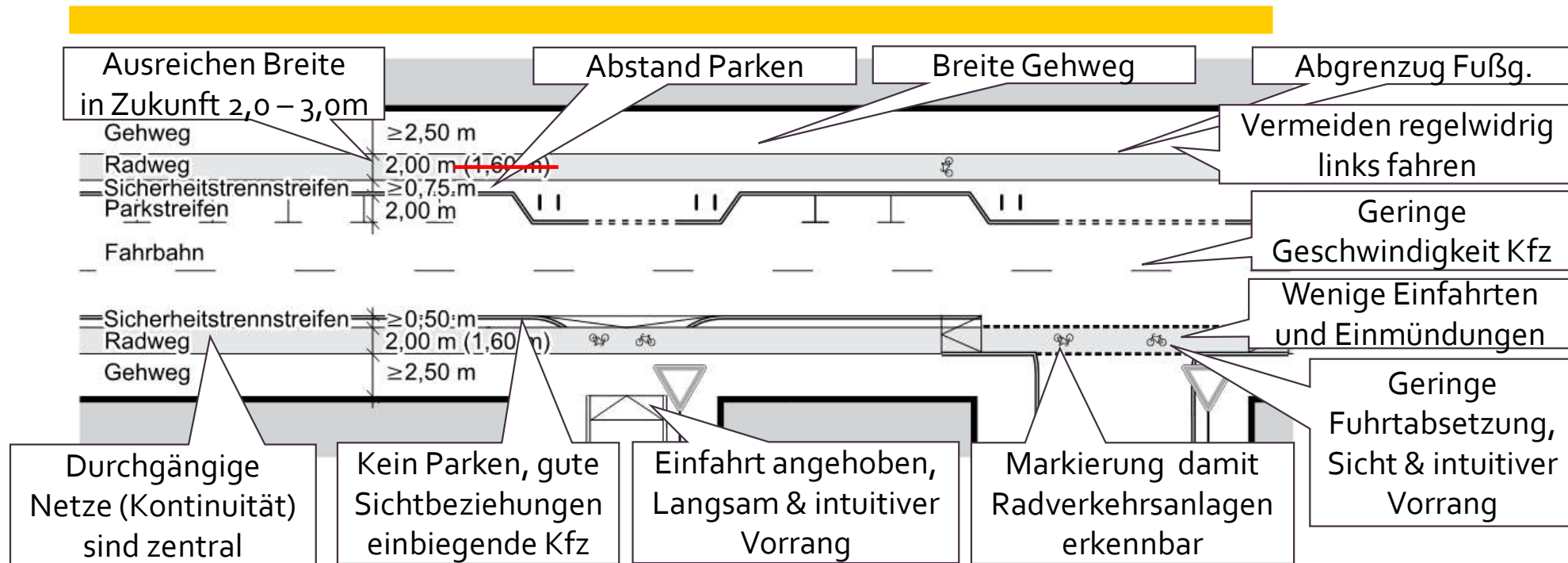
„Viel Radfahrende“ fühlen sich auf der Fahrbahn wohler

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

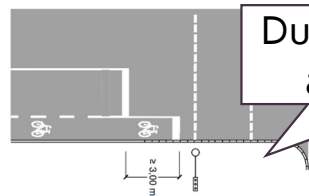
Auf der Strecke können alle Arten von Radverkehrsinfrastruktur im passenden Einsatzbereich objektiv sicher oder unsicher gestaltet werden. Die Gestaltung im Detail ist für Sicherheit zentral.



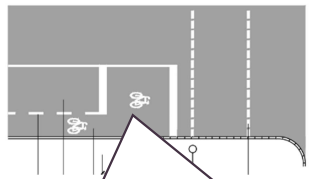
## 6. FÜR VERKEHRSSICHERHEIT IST DIE GESTALTUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM DETAIL WICHTIG - STRECKE



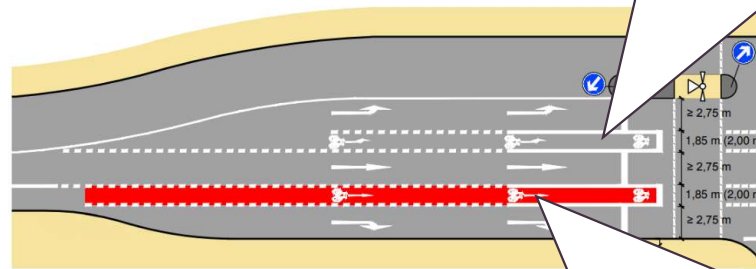
## 7. FÜR VERKEHRSSICHERHEIT IST DIE GESTALTUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM DETAIL WICHTIG - KNOTEN



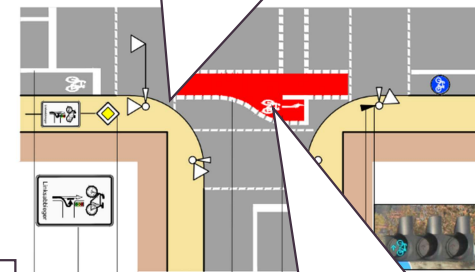
Durchgängige Netze  
auch an Knoten



Vorgezogener Haltebereich;  
Radfahrende starten im  
Blickfeld der Kfz in Knoten



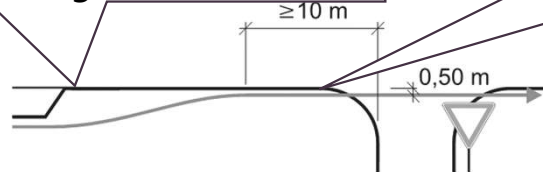
Option direktes Linksabbiegen  
für sichere Radfahrende



Enge Eckausrundung  
für geringere  
Geschwindigkeit Kfz

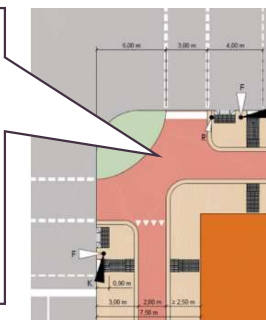
Option indirektes  
Linksabbiegen für  
unsichere Radfahrende

An Knoten ist sichere  
Führung im Seitenraum  
schwieriger zu entwerfen



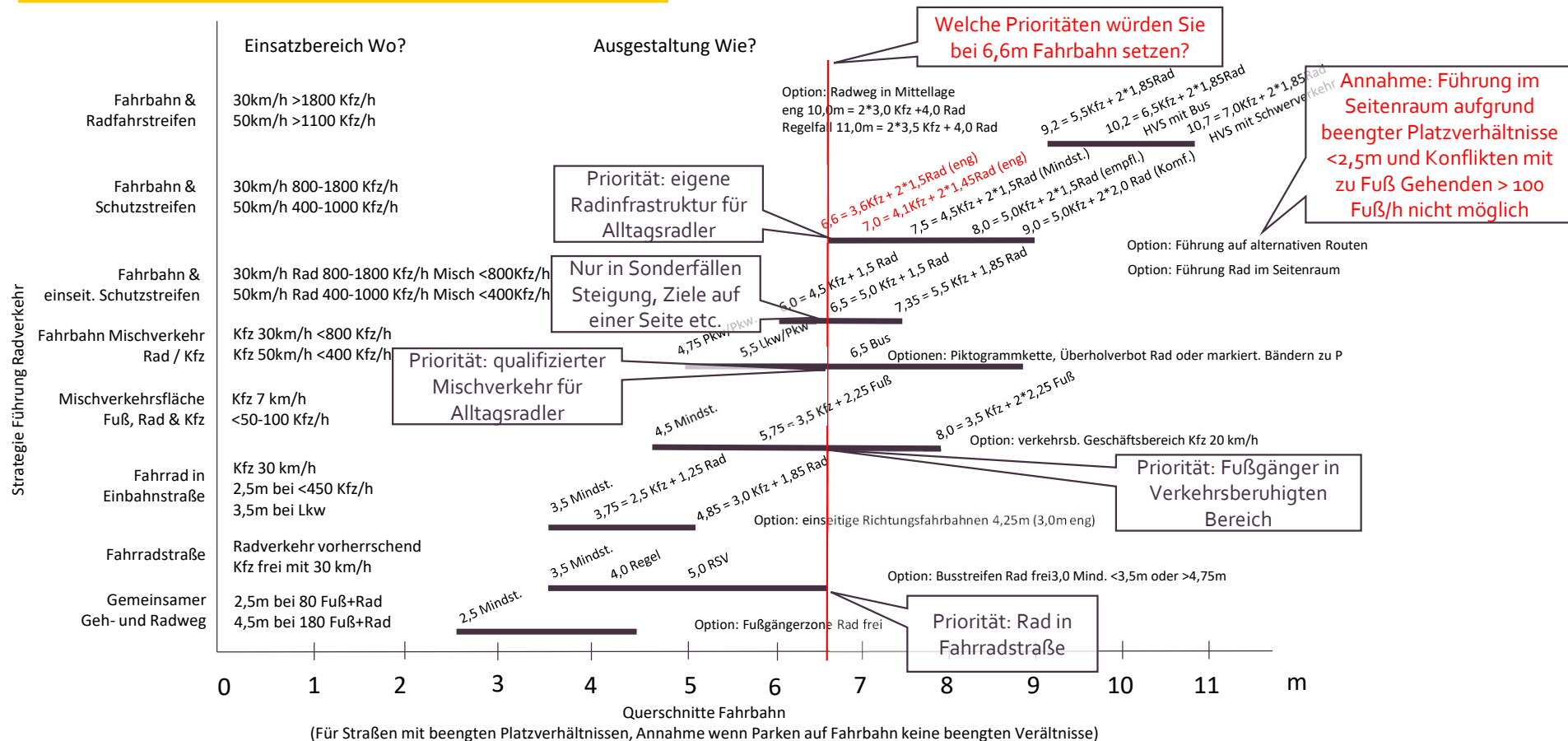
Für gute Sichtbeziehungen  
an Fahrbahn heranführen,  
kein Parken

Mögliche  
Konflikte Fuß,  
hoher  
Platzbedarf,  
nur indirektes  
Linksabbiegen

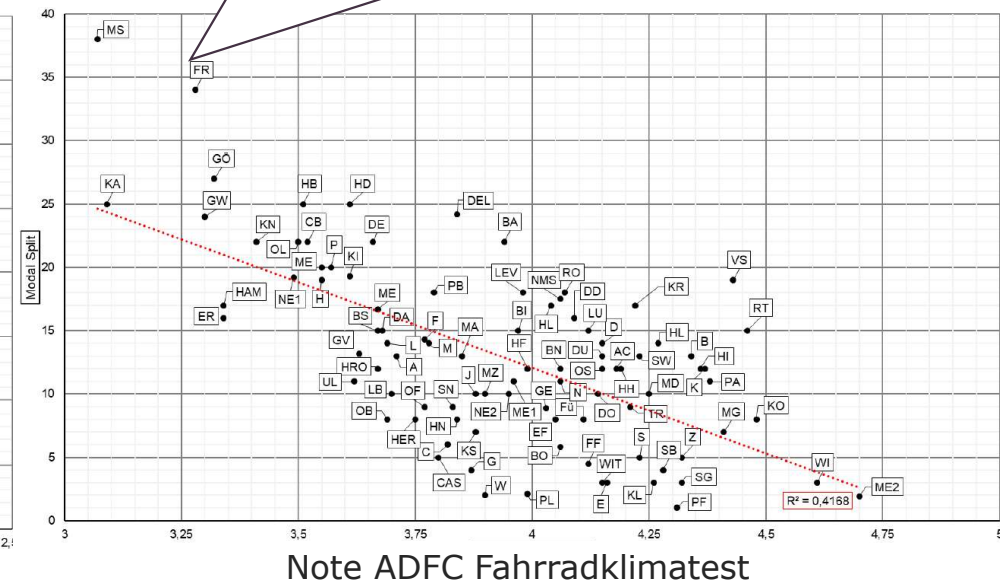




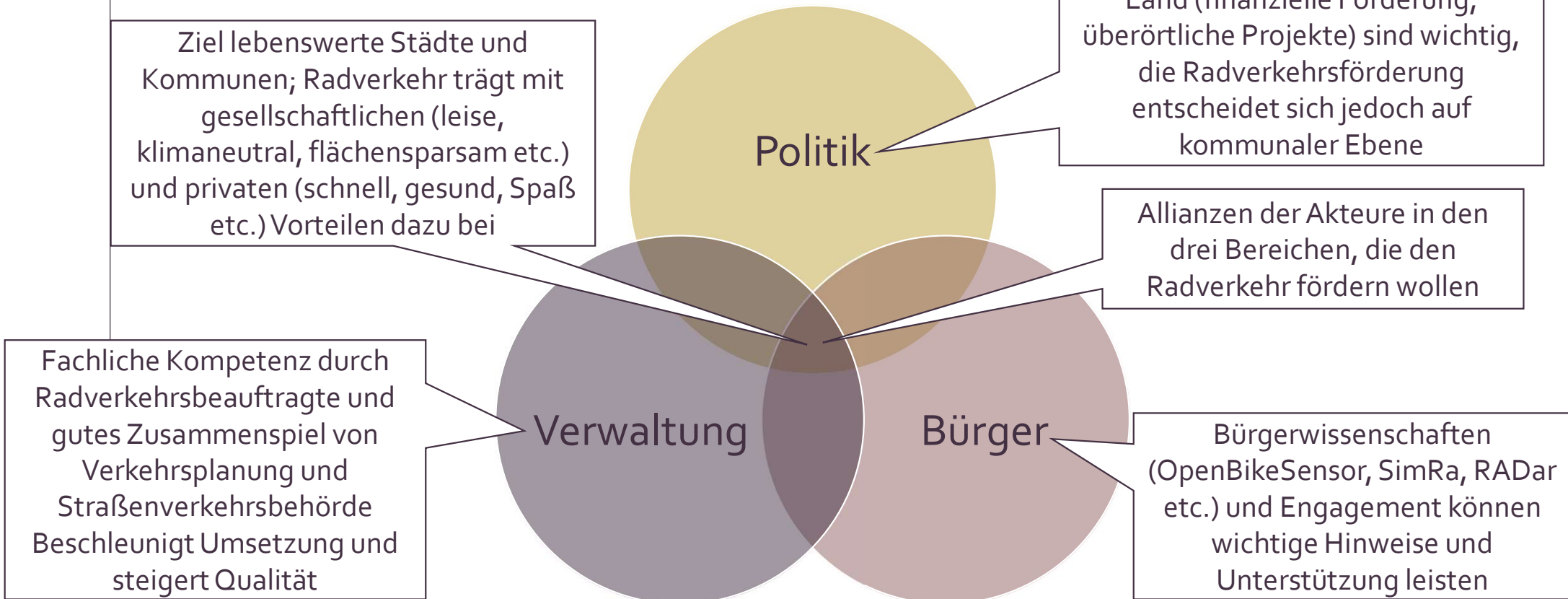
# 8. BINDUNGEN IN BESTANDSSTRAßEN FÜHREN ZU SCHWIERIGEN ABWÄGUNGEN



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)