



# Die Bedeutung subjektiver Sicherheit im Radverkehr – Wie bringen wir Menschen aufs Rad?

ISE-Kolloquium „Radverkehr – Attraktive und sichere Wege“

Karlsruhe, 29.01.2025

# Kulturelle Bedeutung des Fahrrades



## Das Fahrrad ist mehr als ein Verkehrsmittel.

- Aneignung des Fahrrades als Distinktionsmerkmal junger, gebildeter Städter:innen
- Kulturelle Aufwertung des Fahrrades und Entstehung einer urbanen Fahrradkultur
- Erhöhte Wahrnehmbarkeit des Fahrrades:
  - Blogs, Bücher, Zeitschriften, (Kurz-)Filme etc.
  - Politische Aktionen und Initiativen
  - Werbung → „Ästhetisierung des Fahrrades“



# Herausforderung Radverkehr



➤ **Aber:** Diskrepanz zwischen positiver Wahrnehmung des Fahrrades als Lebensstilmerkmal und tatsächlichen Radverkehrsanteilen am Modal Split

➤ **Nur langsam steigende Radverkehrsanteile am Modal Split**

→ MiD 2008: 8 % Fahrrad in Baden-Württemberg

→ MiD 2017: 10 % Fahrrad in Baden-Württemberg

→ MiD 2025: ?

➤ **Großes Verlagerungspotenzial:**

→ MiD 2017: 60 % aller Pkw-Fahrten in Baden-Württemberg sind kürzer als 5 km

➔ **Welche Faktoren beeinflussen die individuelle Verkehrsmittelwahl und was können wir daraus für die Radverkehrsförderung lernen?**



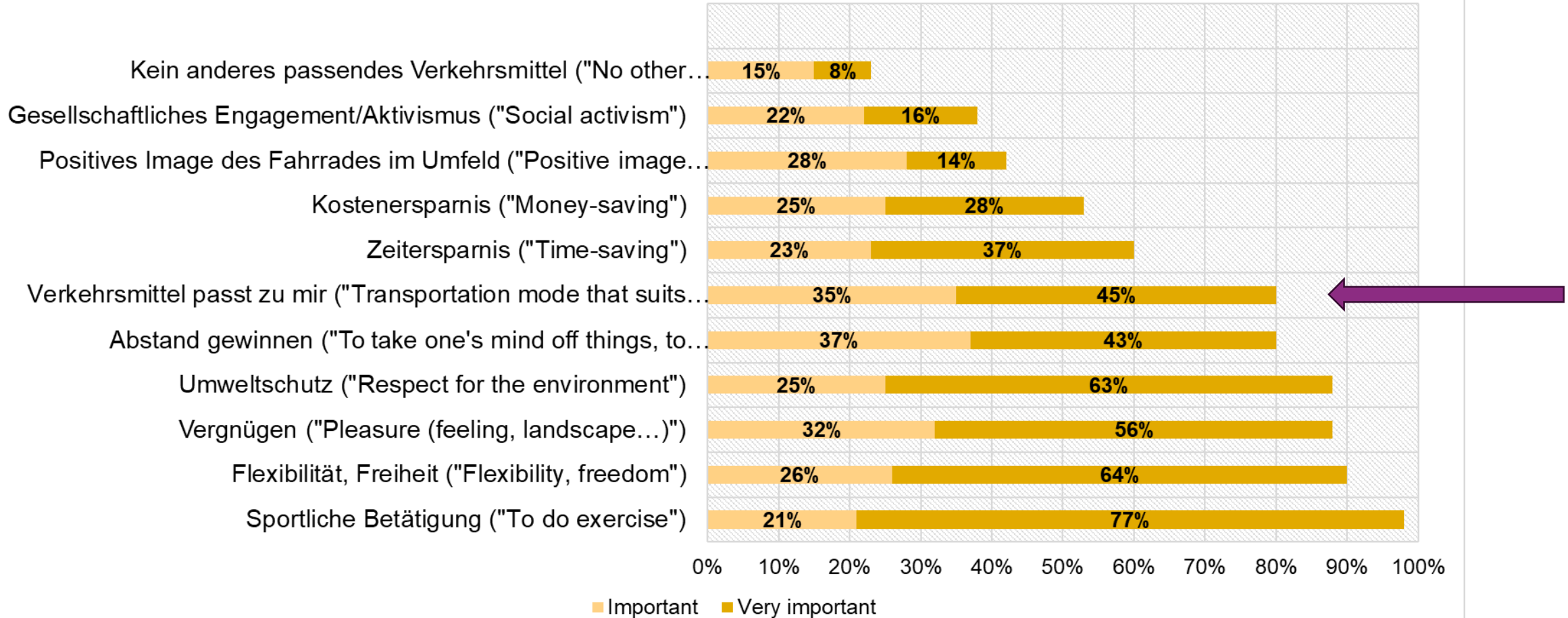
## Individuelle Herausforderungen

- Verkehrsmittelwahl ist abhängig von einer Vielzahl von Einflussfaktoren und ihrem komplexen Zusammenspiel
- **Zugleich wirken Routinen und Gewohnheiten, die vor allem in biografischen Umbruchsituationen überdacht werden**
- Neben (infra-)strukturellen Rahmenbedingungen sind auch persönlichen Einflussfaktoren von Bedeutung:
  - Soziodemografie: z.B. Geschlecht, Alter, Bildungsstand
  - Lebenslage: z.B. ökonomischer Status
  - Kompetenzen: z.B. Wissen um Fahrradausstattung
  - Einstellungen: z.B. Motive für die Radverkehrsnutzung
  - ...

# Leitmotive für die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit



## Motive der Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg („Motivations to cycle to work“)



# Einflussfaktoren auf die Radnutzung



Fahren wir gern Fahrrad?

Haben wir die richtige Ausstattung (Regenhose, Fahrradtasche,..)?

Welche Verkehrsmittel stehen uns zur Verfügung?

Wann sind wir unterwegs?

Wo wohnen wir?

Fährt unser Umfeld mit dem Rad?

Was müssen wir auf unseren täglichen Wegen alles erledigen?

Wo arbeiten wir?

Fühlen wir uns sicher, wenn wir mit dem Fahrrad unterwegs sind?

...

Haben wir das passende Fahrrad für unsere Bedürfnisse?

# Warum ist subjektive Sicherheit so relevant?



- Subjektive Wahrnehmung relevanter für individuelle Entscheidung als objektive Daten (vgl. Keane 1998)
- 55 % der Radfahrenden und 66 % der Nicht-Radfahrenden (< 1x im Monat) halten Fahrradfahren für (sehr) gefährlich (vgl. Mahne-Bieder et al. 2020)
- Alter, Geschlecht und Familienumfeld haben einen Einfluss (vgl. Popp & Rau 2024)

➔ **Fehlende subjektive Sicherheit gilt als Hauptgrund dafür nicht mit dem Fahrrad zu fahren.** (z.B. Buehler und Pucher 2017, Mahne-Bieder et al. 2020, Manaugh et al. 2017)

# Warum ist subjektive Sicherheit so relevant?



## Verschiedene Radfahrtypen – große Potenziale!

**2005: Roger Geller „Four Types of Cyclists“**

→ Einteilung der Menschen nach Anforderungen an Infrastruktur

→ **Gruppe 1: Interessiert, aber besorgt**

→ **Gruppe 2: Begeistert und überzeugt**

→ **Gruppe 3: Stark und furchtlos**

→ **Gruppe 4: Auf keinen Fall**



# Warum ist subjektive Sicherheit so relevant?



## Verschiedene Radfahrtypen – große Potenziale!

- Wunsch nach Sicherheit steht im Vordergrund
- Grundsätzlich offen für Radnutzung
- Gruppe mit größtem Potenzial
  - 60 Prozent sind interessiert, aber besorgt: Diese Mehrheit in der Bevölkerung hat grundsätzlich Interesse, Rad zu fahren, wird aber häufig durch die fehlende separate Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Diese Menschen fahren gerne Rad, aber nur auf stressarmen Strecken. Sie bevorzugen besonders sichere Radverkehrsanlagen. 60 Prozent dieser Gruppe sind Frauen, Kinder (und deren Eltern) sowie ältere Menschen.



Quelle: ADFC, 2018: 7.



## Subjektive Sicherheit bestimmt durch:

- Radfahrende und ihre Eigenschaften (Alter, Geschlecht, Kompetenz, soziales Umfeld, ...)
- Infrastruktur (Art, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit...)
- Situative Einflüsse (Hindernisse, Menschen, Verschmutzung...)
- Verhalten der Radfahrenden (Defensives und aufmerksames Fahren, situatives Ausweichen z.B. auf den Gehweg, individuelle Ausstattung wie Helm/Kleidung,...)

Quelle: Popp & Rau 2024

# Was nun?



## Personenbezogene Faktoren mitdenken:

- Vielfalt von Menschen (z.B. hinsichtlich Soziodemografie) und Fahrrädern (z.B. Lastenräder, Pedelecs,...) mitdenken
- Insbesondere individuelle(s) Kompetenzen bzw. Kompetenzzempfinden ist relevant
- Zentral: Gefahren reduzieren (Tempo reduzieren, separate Infrastruktur, etc.)
- Aber auch: Bildungsangebote für Mobilitätskompetenzen schaffen

# Fazit: Ganzheitliche Radverkehrsförderung



## ...und was können wir daraus für die Radverkehrsförderung lernen?

- Es braucht einen systematischen, ganzheitlichen Ansatz in der Radverkehrsförderung.
- Ausbau der Radinfrastruktur nur ein Baustein der Radverkehrsförderung (Die Basis!)
- Strategische Radverkehrsförderung berücksichtigt auch persönliche Einflussfaktoren wie soziodemografische Merkmale oder Einstellungen
- Zielgruppenspezifische Angebote und Kommunikation zentral (z.B. Motive des Radfahrens ansprechen)
- Biografische Umbruchsituationen als „Gelegenheitsfenster“ nutzen (z.B. Umzug, Jobwechsel, Geburt eines Kindes)

# Motivation zum Abschluss!



## Was bringt die Förderung des Radverkehrs?

- Durch regelmäßiges Rad fahren erhöht sich die **Lebenserwartung** (3 bis 14 Monate) (vgl. De Hartog et al. 2010)
- **Fehltage:** Arbeitnehmer:innen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren fehlen pro Jahr durchschnittlich einen Arbeitstag weniger als nicht-Rad fahrende Kolleg:innen. (vgl. De Hartog et al. 2010)
- Radfahren hat positive Effekte auf die **mentale Gesundheit** (vgl. Wild/Woodward 2019)
- Radfahrende sind die **glücklichsten Pendler:innen** (vgl. Wild/Woodward 2019)
- **positiver externer Nutzen** (pro investiertem Euro werden 20 € an Gesundheitskosten, Krankenständen und Staukosten gespart) (vgl. UBA o.J.)

**Hochschule Karlsruhe**

University of  
Applied Sciences

Fakultät für  
**Informationsmanagement  
und Medien**

# Fragen?

Kontakt:

Prof. Dr. Claudia Hille

Professur für Radverkehr

Hochschule Karlsruhe

Tel.: 0721 / 925 2554

E-Mail: [claudia.hille@h-ka.de](mailto:claudia.hille@h-ka.de)

