

LMU

LUDWIG-
MAXIMILIANS-
UNIVERSITÄT
MÜNCHEN

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

**(Nicht)radfahrer*innen
und soziale Teilhabe:**

**Eine mobilitätskulturelle
Analyse**

**Monika Popp und Henrike Rau
Department für Geographie**



Radfahren ist ...

- kostengünstig,
- flexibel,
- auf kürzeren Strecken schnell,
- etc.

Radfahren ist auch ...

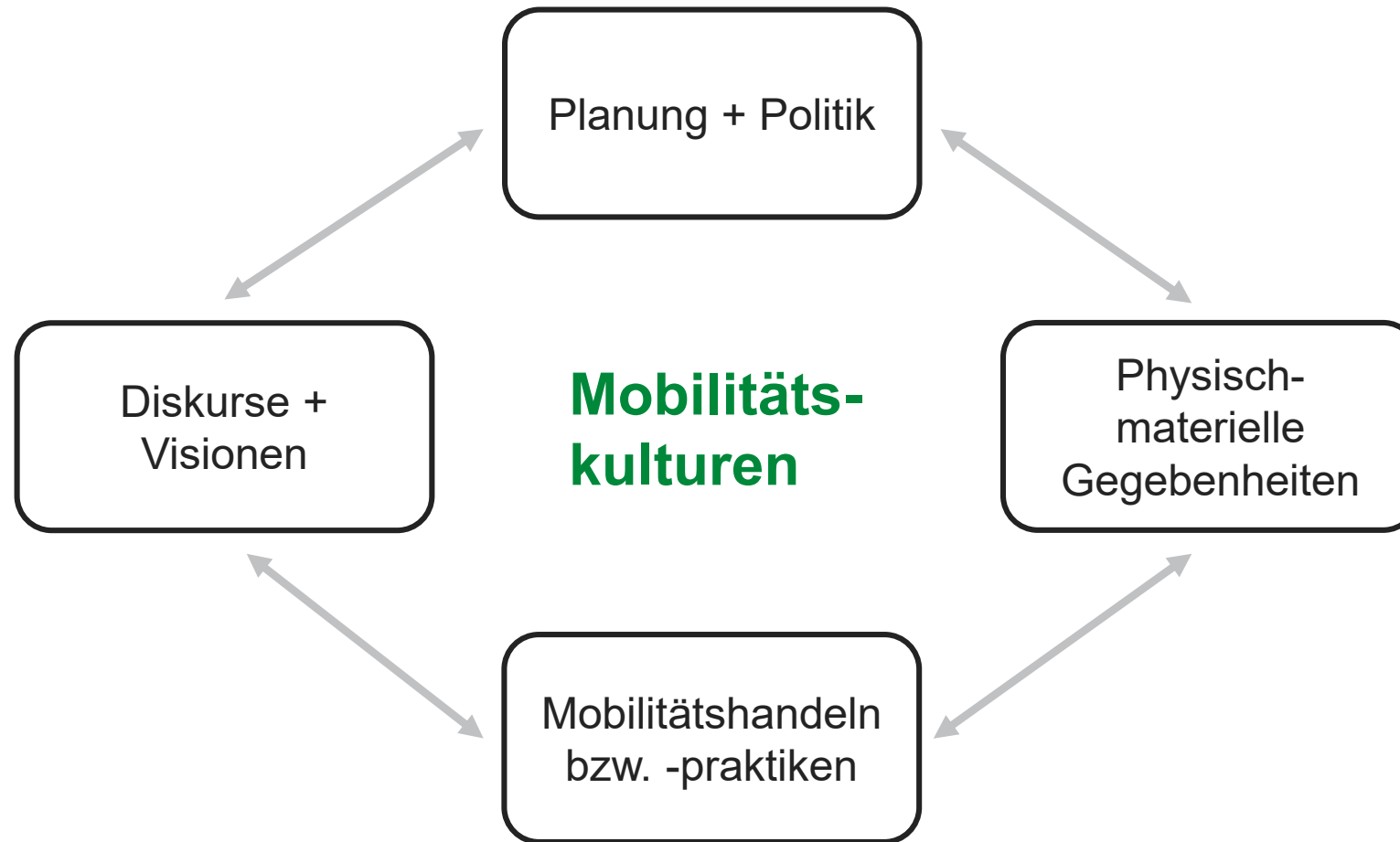
- Statussymbol & Mittel zur Distinktion
- eine Praktik, die erlernt werden muss und nicht von allen beherrscht wird
- zunehmend teuer, auch wenn günstige Optionen bestehen bleiben

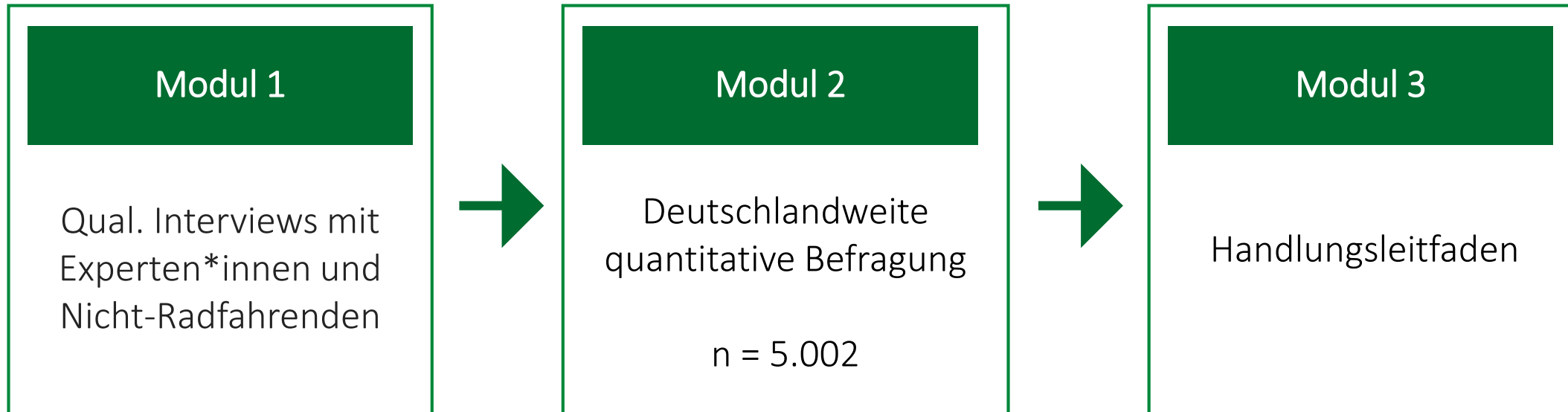
**Fahrrad als Vehikel
für soziale Teilhabe**



**50% Nichtradfahrende
– Quote stabil**

Mobilitätskultur(en)





Nicht-Radfahrende sind ...

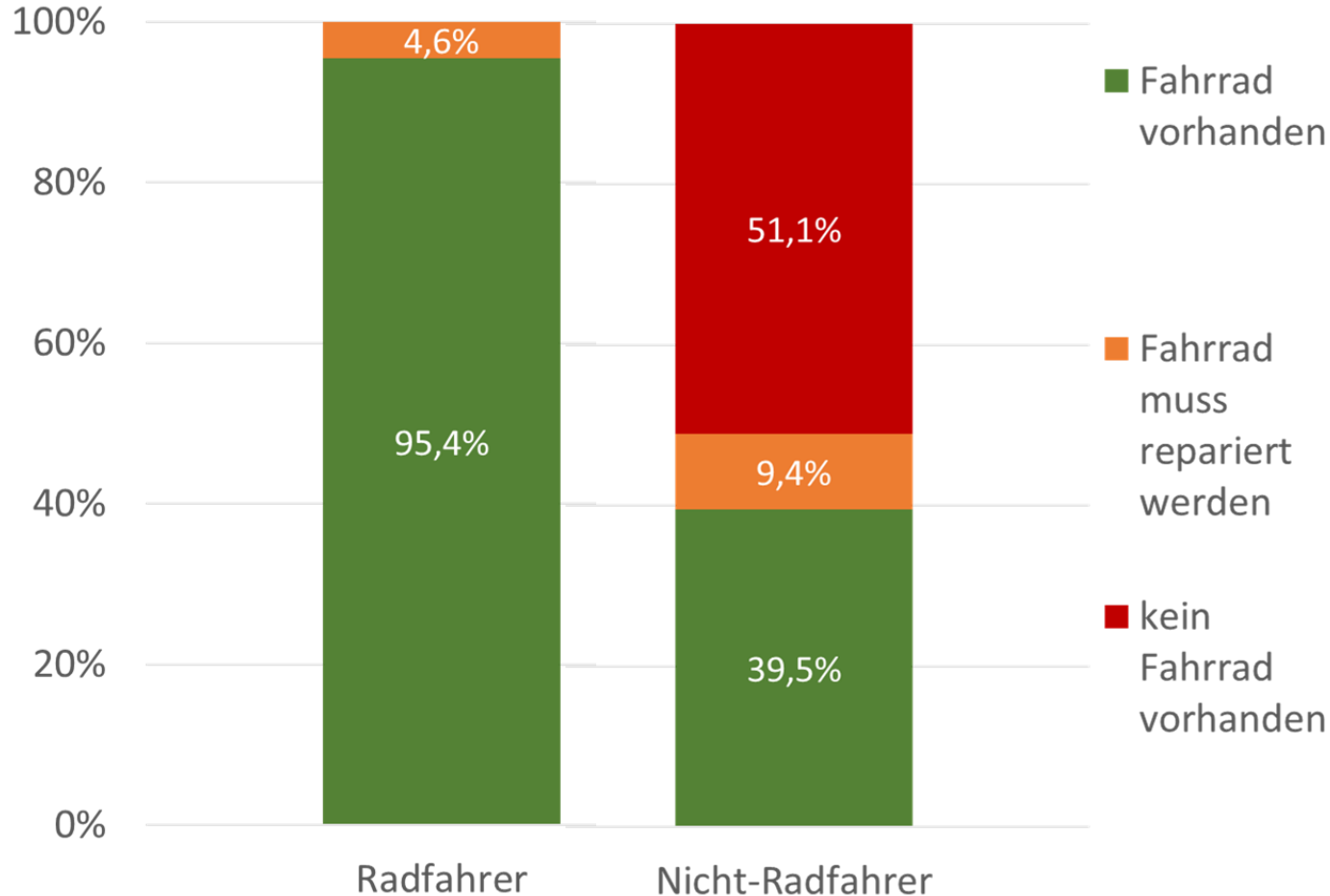
- **älter***
- **weiblich***
- **geringerer formaler Bildungsabschluss***
- **finanziell schwächer***
- haben öfter einen Migrationshintergrund (Länder mit fahrradfernen Mobilitätskulturen)

Mahne-Bieder et al. 2020, Francke 2021

→ **Exklusion** bereits benachteiligter Personengruppen **statt Teilhabe**



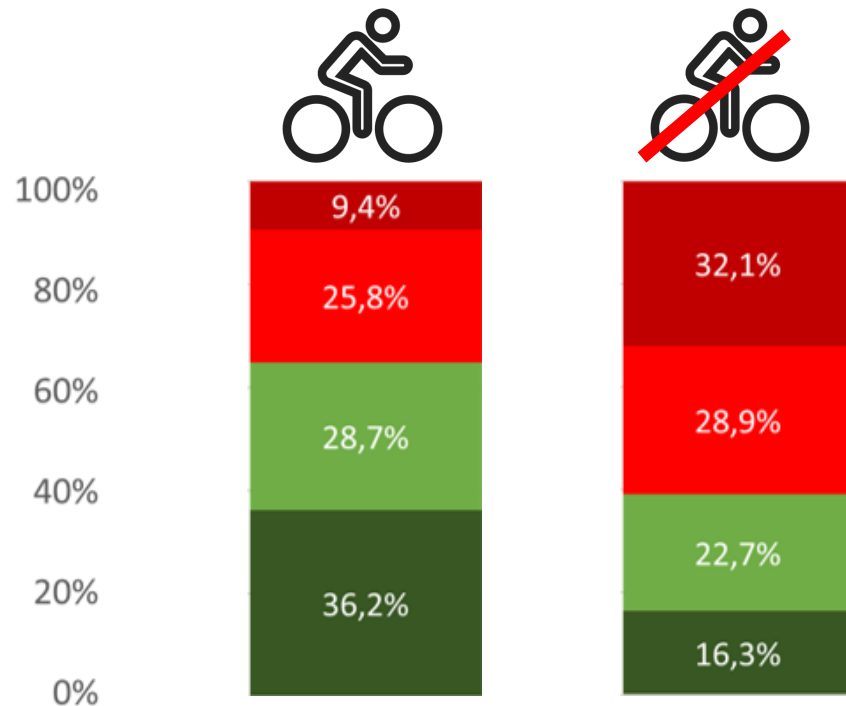
Das Fahrrad als Voraussetzung für Teilhabe



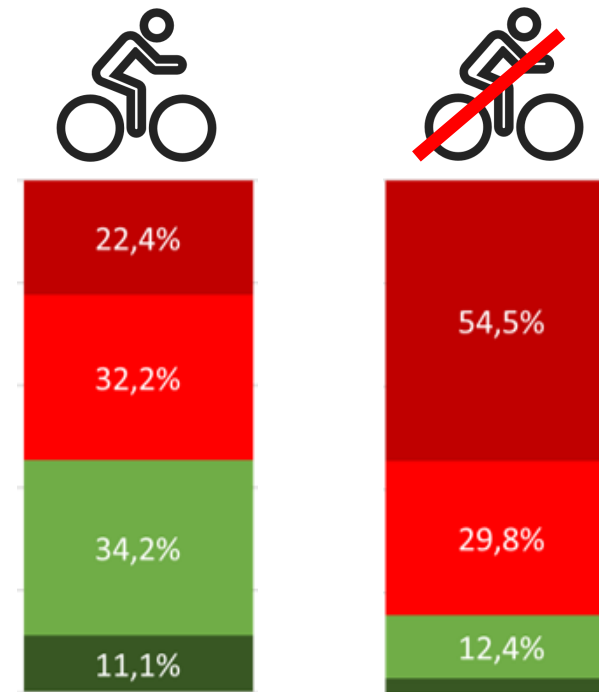
Fahrrad-Typ	Durchschnittlicher Preis
City-Bike	520 €
Mountain-Bike	1015 €
Kinderfahrrad	283 €

E-Bike-Typen	Spannbreite Preis
E-City	2,799 - 3,699 €
E-Trecking	3,199 - 4,699 €
E-MTB	4,899 - 6,999 €
E-Cargo	4,699 - 6,199 €

In meiner Familie wird viel Rad gefahren.



Mein Umfeld motiviert mich zum Radfahren.



■ stimme voll zu
 ■ stimme eher zu
 ■ stimme eher nicht zu
 ■ stimme gar nicht zu

Typ I – Beinahe-Radfahrer*innen

Charakterisierung

- Radfahren gilt als praktisch, schnell und kostengünstig
- Mangelnde Erfahrung / Fahrradfähigkeiten und fahrradfernes Umfeld
- Positives Bild von Fahrradinfrastruktur



26 %

(Wieder-)aufstiegspotenzial: hoch

- Bildungs- und Experimentierangebote (u.a. im Kontext von Lebensereignissen)
- Fahrradbesitz/-verfügbarkeit steigern
- Abstellmöglichkeiten schaffen am Quell- und Zielort

Typ II – Radskeptiker*innen

Charakterisierung

- Radfahren gilt als praktisch, aber gefährlich
- Radinfrastruktur unzureichend
- Wetter als Hinderungsgrund

(Wieder-)aufstiegspotenzial: gegeben

- Infrastruktur (Fahren & Parken)
- Subjektive Sicherheit
- Imageverbesserung durch Kommunikation, Politik & Praxis



42 %

Typ III – Radverweiger*innen

Charakterisierung

- Radfahren gilt als unpraktisch, anstrengend und gefährlich
- Fahrradferne Umfelder
- Körperliche Einschränkungen, mangelnde Fitness, (sehr) geringe Fahrfähigkeiten

(Wieder-)aufstiegspotenzial: gering

→ Breites Maßnahmenspektrum



33 %

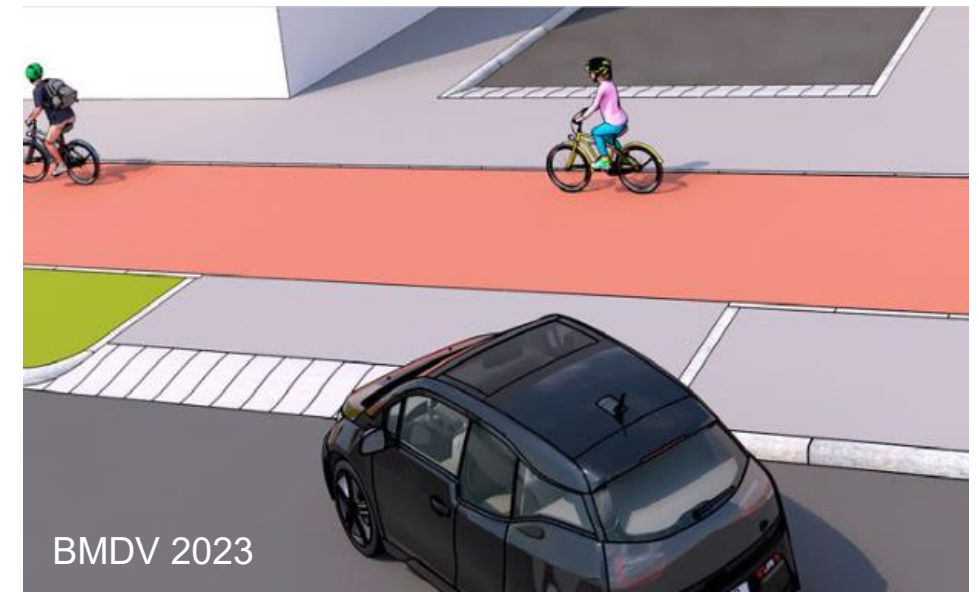
Praxisrelevantes Kernergebnis

Fahrradfreundliche (**Infra-**)**Struktur** muss dringend flankiert werden durch ...

- 1. nachfrage- und verhaltensbezogene Maßnahmen und**
- 2. systematische lebenslange Mobilitätsbildung.**

Fahrradfreundliche (Infra-)Struktur

- **Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung**
Bike-Ability (u.a. kurze Wege, Abstellmöglichkeiten) →
Neuverteilung des öffentlichen Raums
- **Fehlerverzeihende und inklusive Infrastrukturen**
(Wieder-)aufsteiger*innen, Kinder, ältere Menschen
Verschiedene Fahrradtypen
- **Handlungsspielraum der Kommunen erweitern**
Initiative für lebenswerte Städte & Gemeinden
- **‘Teilhabe-Prüfung’ aller Fördermaßnahmen**
für Infrastruktur, Mobilitätsbildung, Subventionen
- **StVO konsequent umsetzen**
z.B. Falschparken, Geschwindigkeit



Nachfrage- und verhaltens- bezogene Maßnahmen

Fahrradverfügbarkeit

- Fahrradflohmärkte, Spenden (Räder und Zubehör)
- Zugang zu Leihradsystemen
- Reparaturkurse und -orte (z.B. Social Ride München)

Zielgruppenspezifische Programme für (Wieder-)Aufsteiger*innen

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Experimentier-, Mitmach- und Testangebote



- **Fahrradführerschein in der 3./4. Klasse für ALLE**
- **Fortführung Mobilitätsbildung in der Sekundarstufe**
zur Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel
 - Aktion Fahrrad, Schoolbikers etc.
- **Außerschulische Kurse und Trainings**
neben Fahrkursen auch Buddy-Programme, Ausflüge etc.
zur Begleitung des (Wieder-)Aufstiegs
 - Bike Bridge, Donna Mobile, ADFC





Fazit

- Sozial benachteiligte Haushalte besonders häufig Nicht-Radfahrende
- Anteil der Nicht-Radfahrenden sinkt bisher nicht
- Zahlreiche „harte“ und „weiche“ Barrieren

→ Inklusionspotenzial des Fahrrads wird nicht ausgeschöpft

- Aktivierung erfordert fahrradfreundliche Umfelder UND nachfrage- und verhaltensbezogene Maßnahmen
- Lebenslange Mobilitäts- & Fahrradbildung, die soziale und mobilitätskulturelle Unterschiede beachtet
- Lokale Akteure (z.B. Kommunen, Unternehmen, Schulen) sollten umfassende Maßnahmenpakete umsetzen (können) → Prinzip der Subsidiarität



LUDWIG-
MAXIMILIANS-
UNIVERSITÄT
MÜNCHEN



Videoclip RadAktiv



https://muc-mobilities.de/wp-content/uploads/2022/01/HLF_22012022.pdf

