

**„Radfahren ist für mich kein Hobby. Das  
Fahrrad ist ein sinnvolles Verkehrsmittel“**



**Piet Hein Donner  
ehem. niederländischer Verkehrsminister**

# Irrtum 1:

## Die Niederlande sind kein Autoland



Foto: Rijkswaterstaat



Foto: Rijkswaterstaat

## Irrtum 2:

Radfahren hat in den Niederlanden eine „lange Tradition“



**Mannesmann-Werke, Duisburg**

**1961**

## Irrtum 2:

Radfahren in den Niederlanden hat „lange Tradition“



**Amsterdam**

**1970**

## Irrtum 3:

**In den Niederlanden ist es „flach“  
...und nur deshalb wird viel Rad gefahren**



# Irrtum 4:

## Die Deutsche Autolobby verhindert Fahrradförderung

Mobilität

### BMW will, dass Mitarbeiter Fahrrad fahren

30. September 2018, 16:47 Uhr



Im Münchner BMW-Werk werden schon länger Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt. (Foto: Robert Haas)

- Seit September stellt BMW seinen Mitarbeitenden Dienstfahrräder zur Verfügung, auf dass mehr von ihnen das Auto stehen lassen.
- Dafür kooperiert BMW mit dem Freiburger Dienstleister Jobrad, von dem der Konzern die Räder least.
- Schon jetzt kommen etwa 4000 Beschäftigte am Standort München mit dem Rad zur Arbeit, durch das E-Bike-Angebot soll die Zahl weiter steigen.

BMW in Milbertshofen

### Aus Freude am Radeln

27. Dezember 2019, 19:06 Uhr | Lesezeit: 5 min



Das Werksgelände von BMW in Milbertshofen und im Hintergrund der Frankfurter Ring mit dem Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ). (Foto: Florian Peljak)

**Der Autobauer erweitert seinen Standort in München. Damit die neuen Mitarbeiter nicht im Stau stecken bleiben, hat BMW ein Verkehrskonzept vorgelegt - mit günstigeren ÖPNV-Tickets und Duschen für Radler.**

# Irrtum 4:

## Die Deutsche Autolobby verhindert Fahrradförderung



### Neues Mobilitätskonzept zur Reduzierung des Werksverkehrs : Sportlich in den Frühling: Das Pilotprojekt „Mit dem Rad ins Werk“ startet im Mercedes-Benz Werk Rastatt

- Neue Initiative des Mercedes-Benz Werks Rastatt zur Reduzierung des Individualverkehrs soll den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad für Mitarbeiter attraktiver machen, da ab sofort die Einfahrt auf das Werksgelände mit dem eigenen Fahrrad möglich ist.
- Zwei neu gebaute Stellplatzanlagen bieten Platz für 200 Fahrräder innerhalb des Mercedes-Benz Werks Rastatt.
- Neue Zutrittssysteme ermöglichen es, das eigene Fahrrad mit auf das Werksgelände zu nehmen.
- Ein weiterer Bestandteil des neuen Mobilitätskonzeptes ist ein Shuttleservice, der Mitte 2019 zwischen dem Bahnhof und dem Werksgelände verkehrt.
- Thomas Geier, Standortverantwortlicher des Mercedes-Benz Werks Rastatt: „Es ist mir ein großes Anliegen den Beschäftigten am Standort Rastatt Möglichkeiten zu bieten, wie sie täglich einfach an ihren Arbeitsplatz im Mercedes-Benz Werk Rastatt gelangen.“



## Irrtum 4:

Die Deutsche Autolobby verhindert Fahrradförderung



**"Zum Bäcker mit dem Fahrrad statt SUV": ADAC ruft zum Radfahren auf**



"Für viele Kurzstrecken ergibt die Autofahrt keinen Sinn", sagt ADAC-Präsident Christian Reinicke und ruft zum Spritsparen auf (Symbolbild)

# Realität:

Das Fahrrad hat sich zum niederländischen Hauptverkehrsmittel auf **KURZSTRECKEN** entwickelt



Die urbane Verkehrswende  
hat stattgefunden

# Urbane Verkehrswende ?

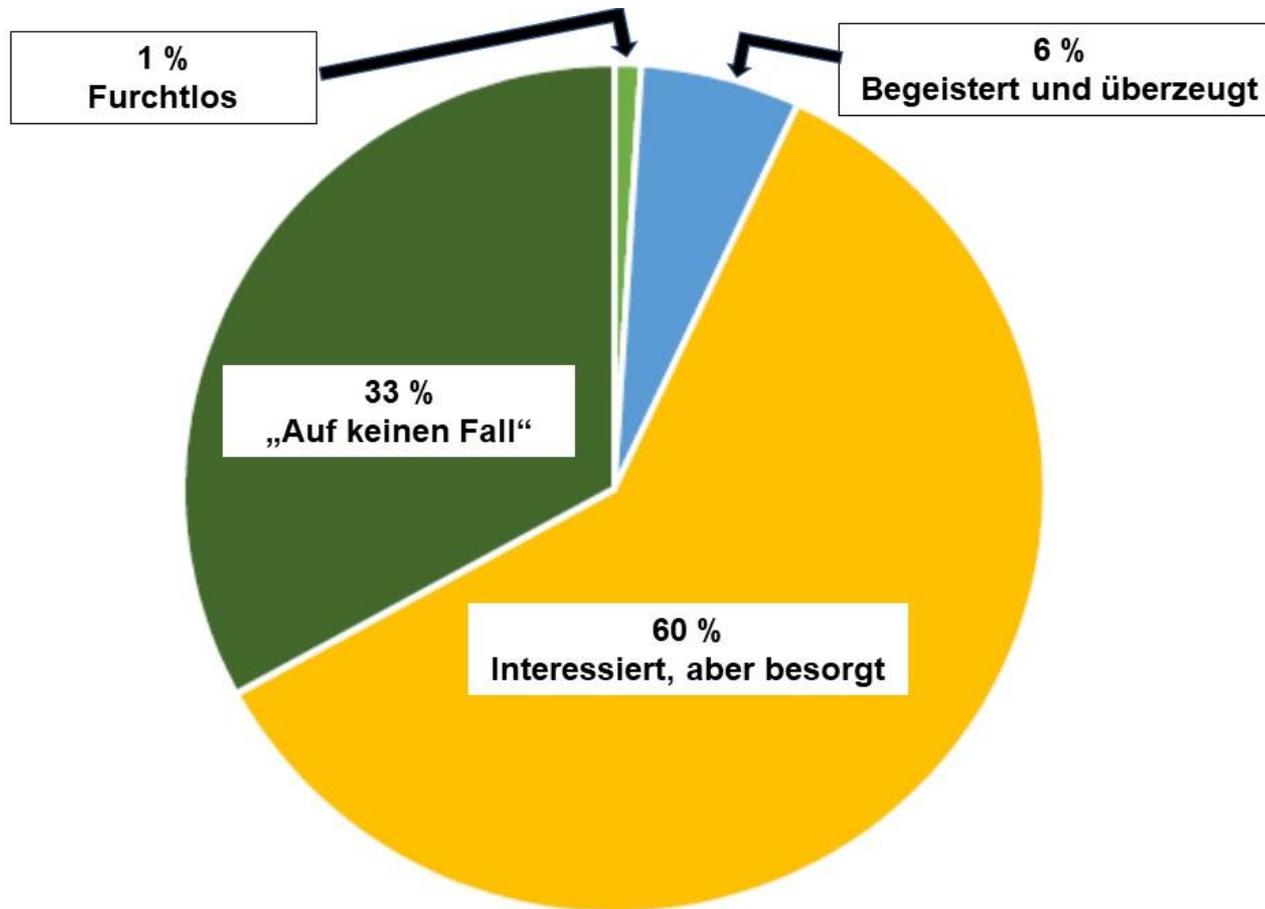
Verteilung der Wegelängen im PKW-Verkehr  
(Deutschland)

**25% < 2 km**

**50 % < 5 km**

**70 % < 10 km**

# Typologie der Radfahrenden





TAXI

614

DO

TOURAN

2.0 TDI

3.7m



RENAULT



STOP

PEFFERMÜHLE  
LIEFERUNG & ABHOLUNG!  
0331 9400-0

PEFFERMÜHLE

U  
↪

13 km  
burg of

en 20 km  
werte 4 km  
riplatz

riedhof →

P

UN

FRANCO  
FRANCO



Ausfahrt

# Warum mehr Radverkehr?



**“Je mehr Radfahrer  
in einer Stadt unterwegs sind,  
umso zügiger kommen die Pkw  
voran.**

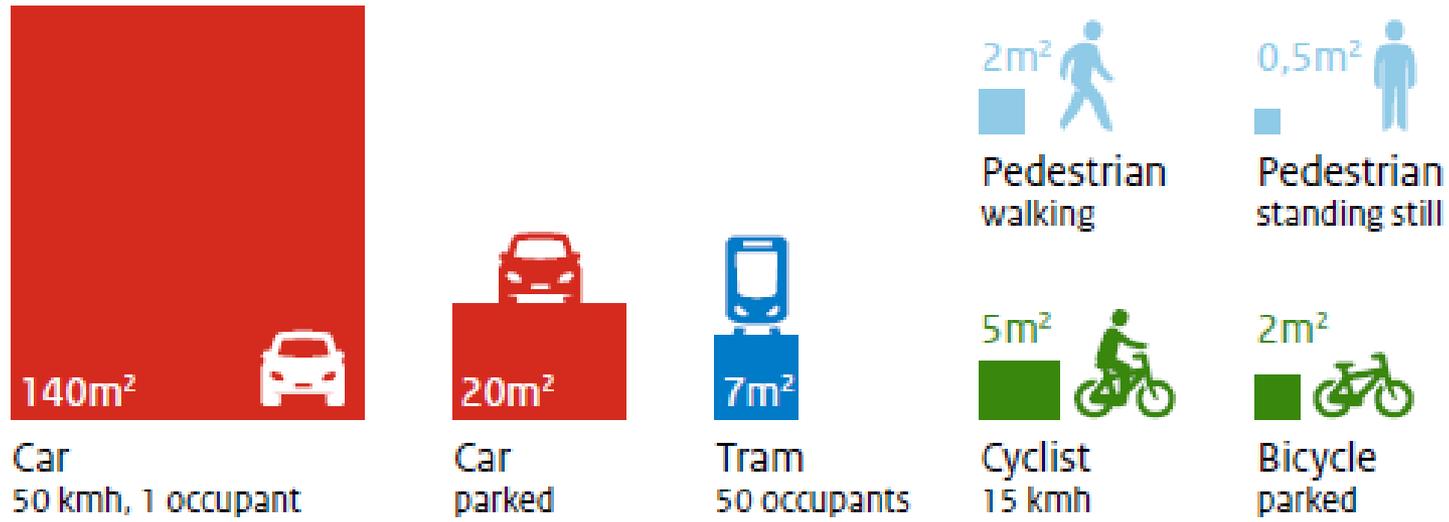
**Denn Radfahrer benötigen  
weniger Platz im Verkehr als  
Autofahrer”**



**Melanie Schultz van Haegen  
Ehem. niederl. Ministerin  
für Infrastruktur und Umwelt**

## Cycling improves accessibility

- A moving car takes up 28 times more space than a moving bicycle.  
A parked car takes up 10 times more space than a parked bicycle.<sup>31</sup>



## Stellplätze am Bahnhof Süßen

300 qm

160 Fahrräder

400 qm

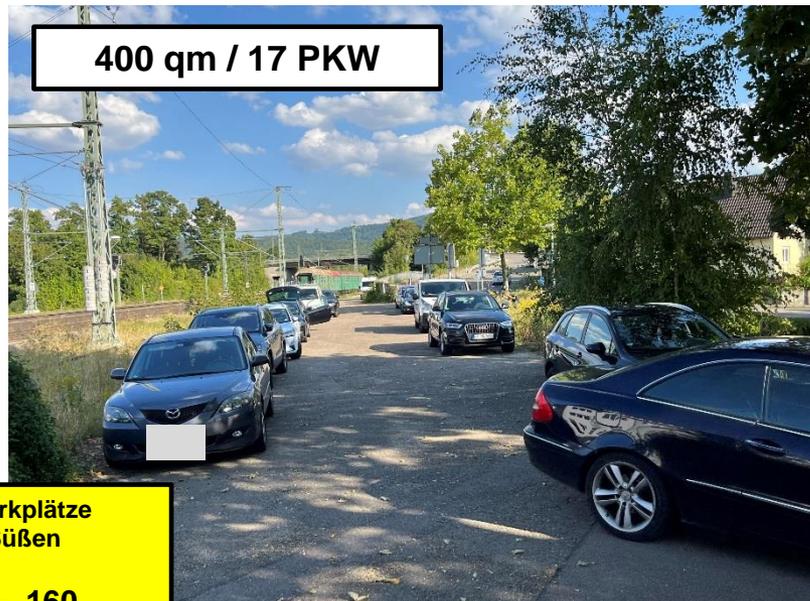
17 PKW



**300 qm / 160 Fahrräder**



**400 qm / 17 PKW**



**Dauer-/ Tagesparkplätze  
am Bahnhof Süßen**

**300 qm - 160  
Fahrräder**

**3.220 qm - 145 PKW**

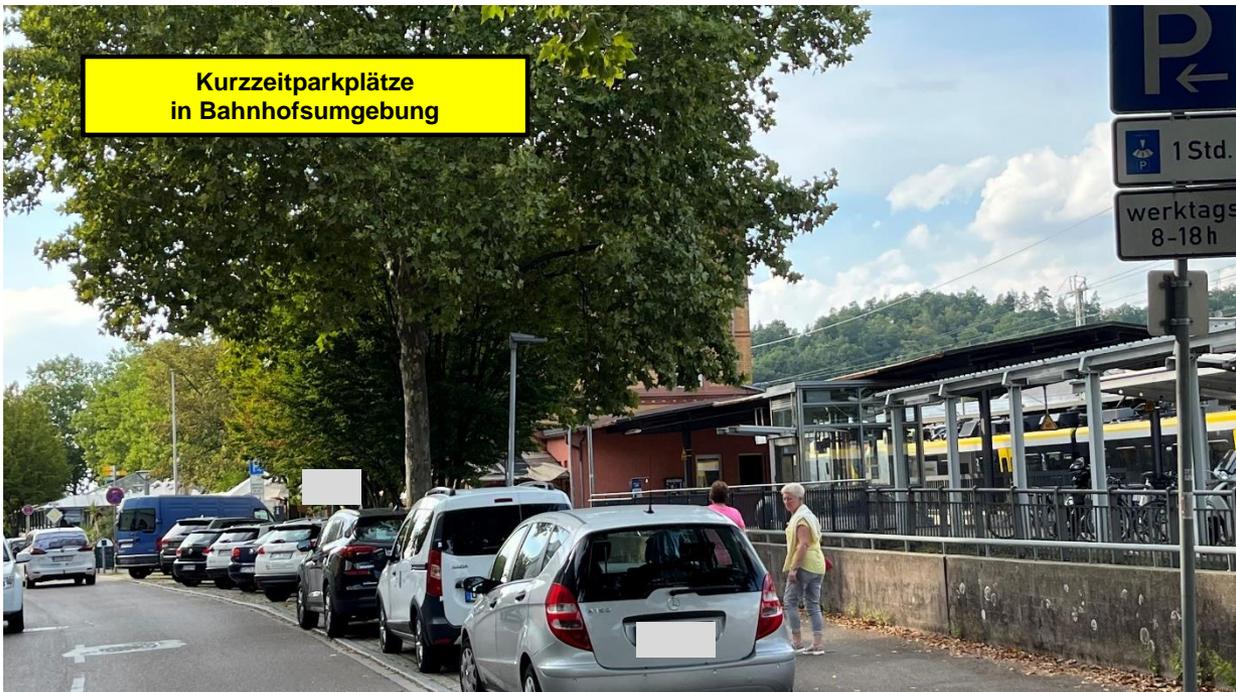
**2.520 qm / 106 PKW**



**300 qm / 22 PKW**



**Kurzzeitparkplätze  
in Bahnhofsumgebung**



# **Was können wir von unseren Nachbarn lernen?**

**1. Wie sieht ein Radverkehrsanteil von 60% aus?**

**2. Wie erreicht man einen Anteil von 60%?**

**3. Was tut man, wenn man 60% erreicht hat?**

**1. Wie sieht ein Radverkehrsanteil von 60% aus?**

# Radverkehrsanteile

**Groningen: 60 %**  
**Utrecht: 58 %**  
**Amsterdam: 58 %**

**Münster: 47 %**  
**Nürnberg: 13 %**  
**Dortmund: 10 %**



Hauptbahnhof Amsterdam  
2019: 25.000 Fahrradabstellplätze

2024: 32.000 Plätze  
2030: 60.000 Plätze



Hauptbahnhof Dortmund  
2024: ca. 660 Fahrradabstellplätze

# Entwicklung Stellplätze

## an Hauptbahnhöfen

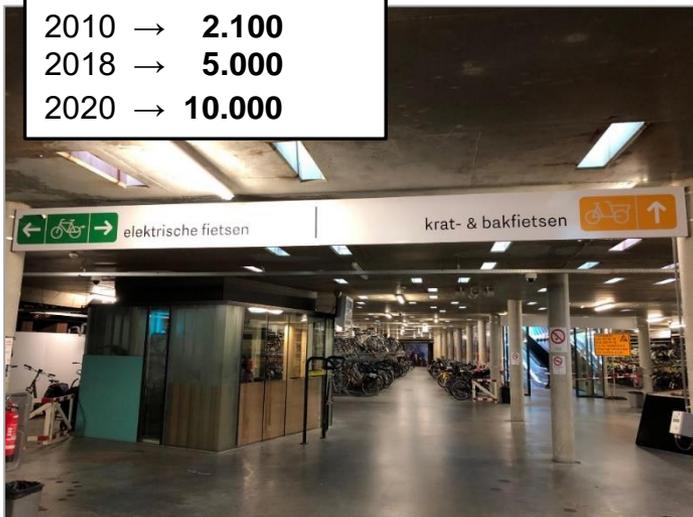
### Amsterdam

2001 → 14.000  
2019 → 25.000  
2024 → 32.000  
2030 → 60.000



### Eindhoven

2010 → 2.100  
2018 → 5.000  
2020 → 10.000



### Utrecht

2017 → 6.000  
2018 → 12.500  
2020 → 20.000









- In de rekken
- Maximaal 14 dagen







CAFS

de Bijenkorf







I.P.A.  
INDIA PALE ALE 5.7%  
BOULEVARD BREWING CO.

DELTA

BAVAUS



29-RH-VG

De Fietsfabriek











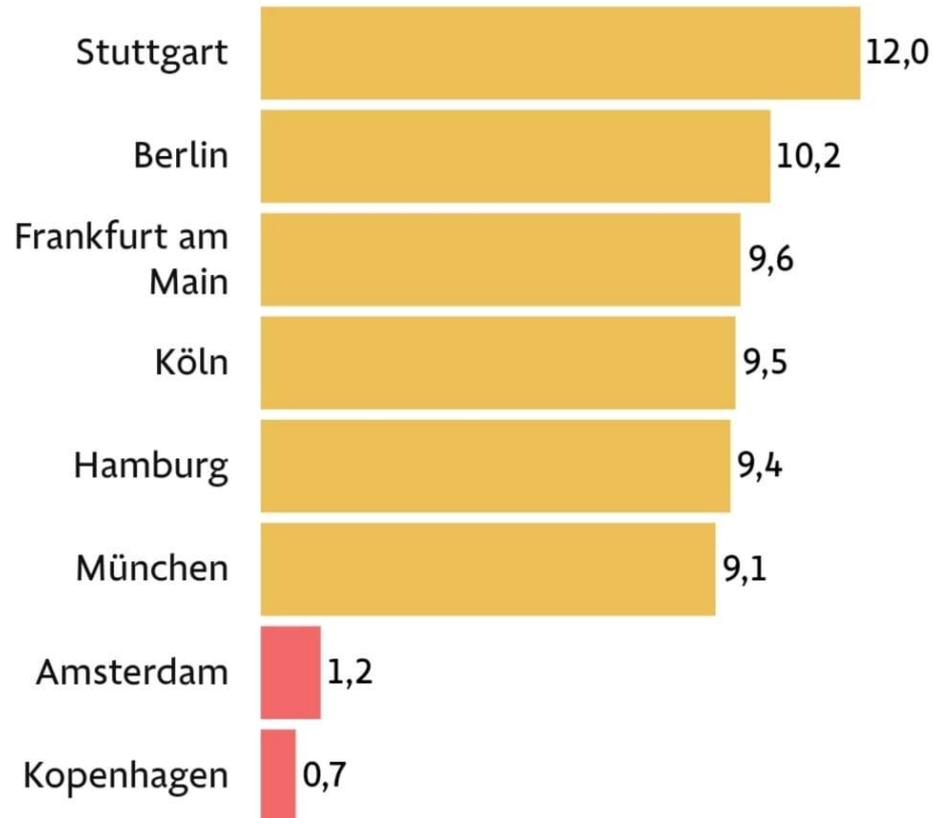



**Gemeente Amsterdam**  
**Hier bouwt Amsterdam de Noord/Zuidlijn**  
 Meer weten?  
[amsterdam.nl/noordzuidlijn](http://amsterdam.nl/noordzuidlijn)  
 020 470 40 70



# Unfallrisiko mit dem Fahrrad

Unfälle pro einer Million Fahrten mit dem Rad



Quelle:  
Frankfurter Allgemeine Zeitung  
(FAZ) 2021





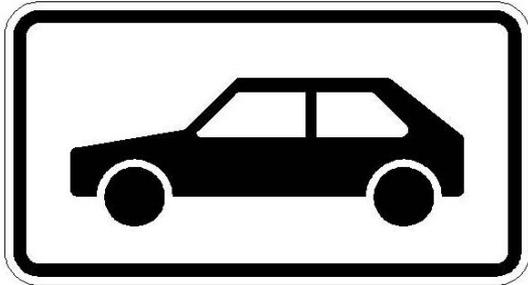




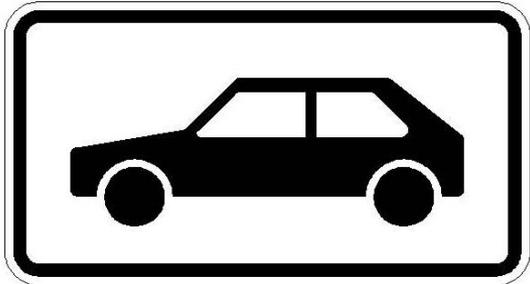
**2. Wie erreicht man einen Anteil von 60%?**

# Niederlande

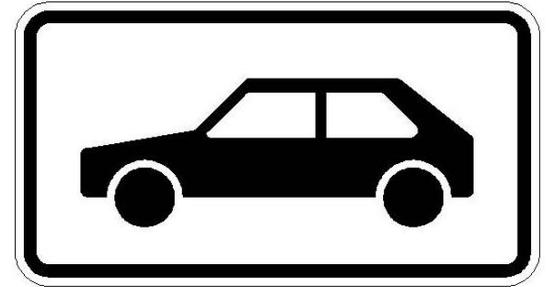
# Deutschland



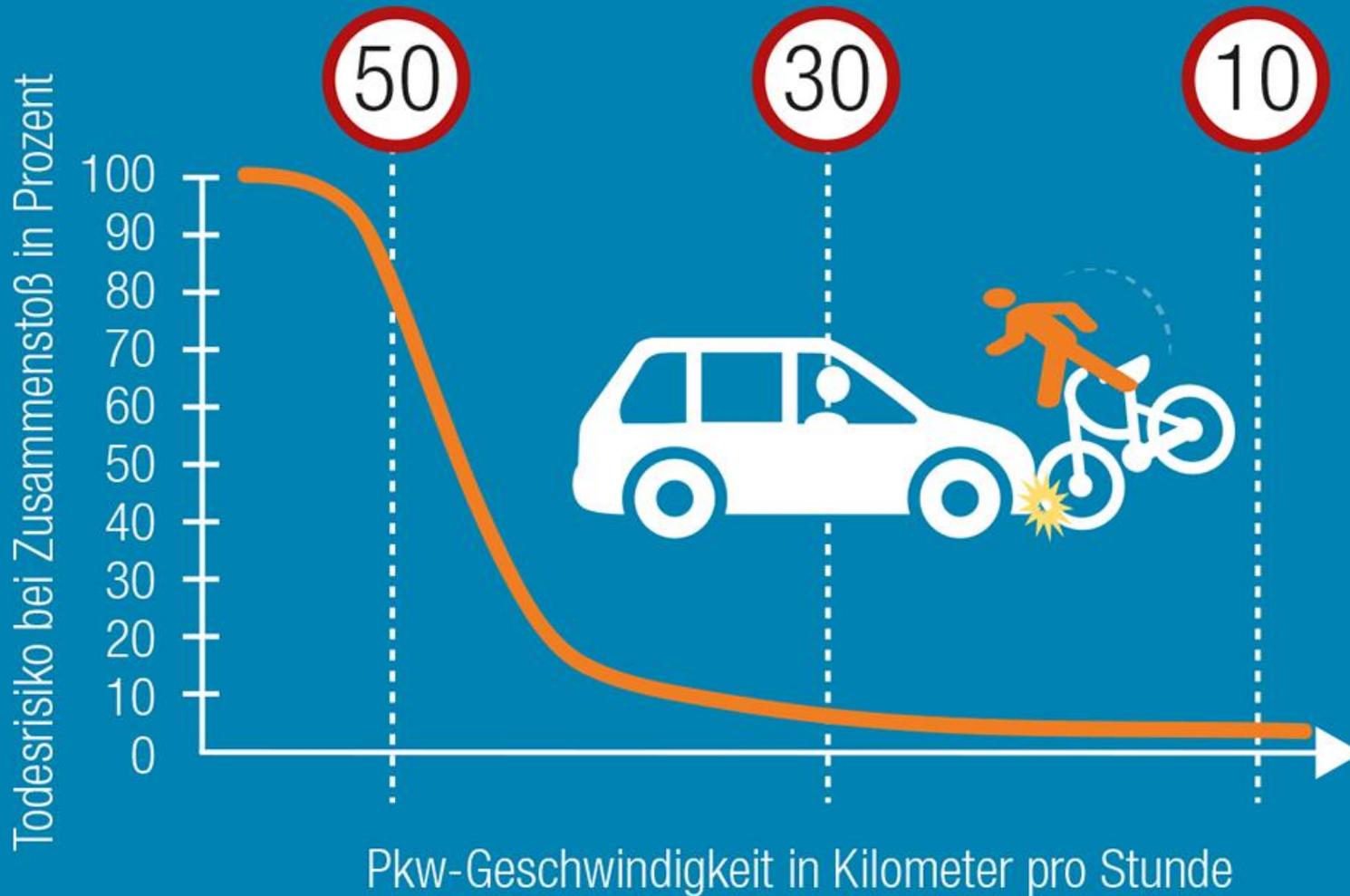
# Niederlande



# Deutschland



# Geringeres Tempo reduziert Risiko tödlicher Verkehrsunfälle



- **Objektive Sicherheit**
- **Subjektives Sicherheitsgefühl**
- **Direkte und bequeme Verbindungen**

**Mensch  
First**

**Fahrzeug  
second**

- **Objektive Sicherheit**
- **Subjektives Sicherheitsgefühl**
- **Direkte und bequeme Verbindungen**

**Infrastruktur**

**Infrastruktur**

**Infrastruktur**

- **Objektive Sicherheit**
- **Subjektives Sicherheitsgefühl**
- **Direkte und bequeme Verbindungen**

Sichere  
**Radwege**

Sichere  
**Kreuzungen**

**Parken**

**Komfortable und  
direkte Wege**

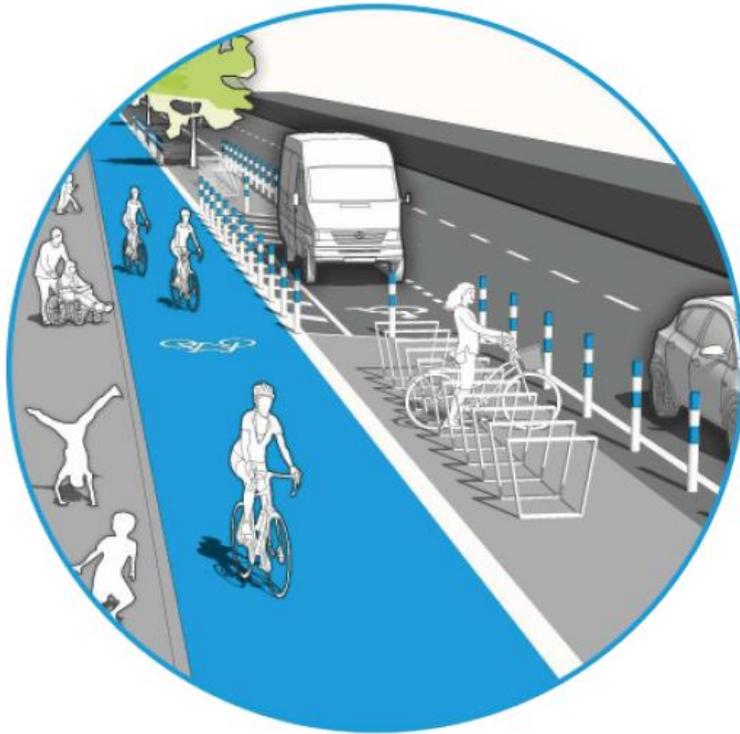
**Das liebe  
Geld**

Sichere  
**Fahrradstraßen**

**Fahrrad und  
ÖPNV**

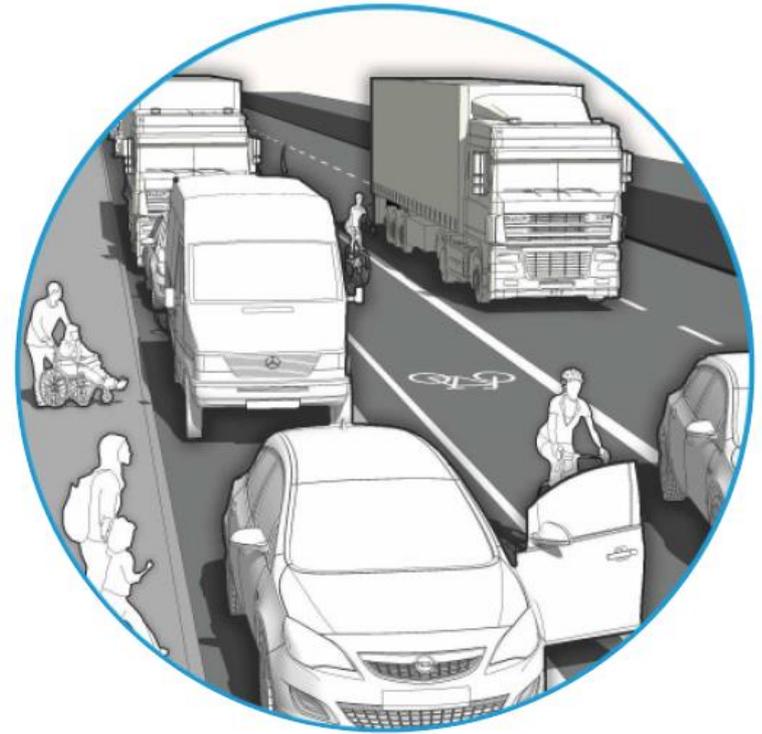
A solid blue oval shape centered on a white background, containing the text 'Sichere Radwege'.

**Sichere  
Radwege**



## geschützter Radweg

(protected bike lane)



## ungeschützter Radweg





STOP

PEFFERMÜHLE  
LIEFERUNG & ABHOLUNG!  
0321 9400-0

PEFFERMÜHLE



13 km

20 km  
4 km

riedhof →



UN

FRANCO

# Gefahr durch parkende Autos

**Verkehr** Hunderte Fußgänger und Radler verunglücken jeden Tag in Deutschland – oft wegen abgestellter Fahrzeuge und plötzlich aufgerissener Wagentüren. *Von Yuriko Wahl-Immel*

**D**er junge Mann ist in eher gemütlichem Tempo auf dem abgetrennten Radstreifen unterwegs, 14 Kilometer pro Stunde. Urplötzlich öffnet rechts von ihm ein Autofahrer die Wagentür. Eine Sekunde – oder vier Meter – bleiben dem Radfahrer, um zu bremsen. Viel zu wenig. Er kollidiert mit der Tür, sein Hals trifft auf die obere Ecke, er stürzt, bleibt auf der Fahrbahn liegen.

Im realen Alltag wäre es wohl zu gravierenden Folgen für den Radler gekommen, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nicht selten enden solche „Dooring“-Unfälle tödlich. Das „Unfallopfer“ am Dienstag in Münstertal ist nur ein Dummy auf einer Crashtestanlage. Experten wollen aufrütteln.

Das „Dooring“-Phänomen sei unterschätzt und bisher kaum erforscht, betont Brockmann. Das gelte auch generell für die Rolle, die parkende Autos in negativer Weise für die schwächsten Verkehrsteilnehmer spielten: Fast jeder fünfte Verkehrsunfall eines Fußgängers oder Radfahrers in Deutschland (18 Prozent) hänge mit geparkten Autos zusammen.

Folgen eines solchen Unfalls können Schürfwunden, Knochenbrüche, Prellungen und noch deutlich Schlimmeres sein. Bei weiteren Tests sei der Dummy auch zwischen Tür und Wagen eingeklemmt worden, berichtet Ralf Bührmann, Versuchsleiter von Crashtest-Servive. Glimpflich ging es jedenfalls auf seiner Anlage bisher nicht aus.

Für Fußgänger sind der Studie zufolge sichtversperrend geparkte Autos beim Überqueren einer Straße das Problem. Und das werde in einer alternden Gesellschaft, in der zunehmend viele Menschen „nicht mehr so gut zu Fuß sind“, noch wachsen, pro-

gnostiziert Brockmann. Mehr Querungsmöglichkeiten müssten geschaffen werden – etwa Mittelinseln zum kurzen Verweilen, besser noch Zebrastreifen oder Ampeln.

## Blick in den Rückspiegel

Vor allem bei Straßeneinbiegungen sollten Kommunen für eine verbesserte Sicht vor und nach den Zufahrten weniger Parkplätze am Straßenrand erlauben, rät der UDV-Fachmann. Das berge allerdings Konfliktpotenzial: „Über nichts wird so heftig gestritten wie über Parkplätze.“ Uneinsichtigen Parksündern, die ihre Autos besonders sichtblockierend an

Straßenecken abstellten, sei mit häufigerem Abschleppen oder Pollern beizukommen.

Beim „Dooring“ sieht die Studie dringend Handlungsbedarf. Die am wenigsten einschneidende Maßnahme wäre nach UDV-Einschätzung: den Autofahrer sensibilisieren, vor jedem Türöffnen in den Rückspiegel zu schauen und sich in einer 160-Grad-Drehung zu versichern, dass kein Radfahrer naht. Zudem sei mehr Abstand zwischen dem Radstreifen auf der Fahrbahn und dem Parkstreifen nötig.

Nach Berechnungen würden Radler bei einem 70 Zentimeter-Abstand zum Parkstreifen nicht mehr von einer unvermittelt geöffneten Tür erfasst. Und wenn die Fahrbahn dafür zu eng ist? „Dann müssen die parkenden Fahrzeuge weg.“

Moderne Wagen bräuchten ein Notbremssystem, um Fußgänger zu schützen, sagt Brockmann. Es sei „kein Hexenwerk“, eine Sensorik so auszugestalten, dass eine Autotür bei nahendem Radfahrer und Warnton einen Augenblick blockiert werde. Aber: „Hersteller mögen die Idee nicht, weil sie Autofahrer für einen kurzen Moment einsperren würden.“ *dpa*

## 117 528 Verletzte mit Rad oder zu Fuß im Jahr 2019

**Bundesweit kamen** 2019 jeden Tag zwei bis drei Radfahrer oder Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben, 60 wurden tagtäglich schwer und 260 leicht verletzt. Insgesamt verunglückten im vergangenen Jahr 117 528 Menschen, die mit dem

Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren. Gut jeder zweite Unfall zwischen einem Radfahrer und einem Auto, der mit Parken im Zusammenhang stehe, sei ein „Dooring“-Vorfall, warnt der Experte vom UDV, die zum Gesamtverband der Deutschen Versi-

cherungswirtschaft gehört.

**Tritt ein Biker** mit der durchschnittlichen Radfahr-Geschwindigkeit von knapp 20 km/h in die Pedale, bräuchte er elf Meter Distanz zum Fahrzeug, um rechtzeitig bremsen zu können. *dpa*



TAXI

614

DO

TOURAN

2.0 TDI

3.7m



RENAULT









30

22 - 6 h

P  
♿

ES-11  
LM 230

STOP

STOP

***"Häufig benutzen Radfahrer den Gehweg aus Angst vor dem Pkw-Verkehr***

***Der Radfahrer empfindet die Benutzung der Fahrbahn gemeinsam mit dem Autoverkehr oft als zu gefährlich und weicht dann auf den Gehweg aus.***

***Jede Verkehrsart benötigt Verkehrsraum:  
Der Autofahrende die Straßen, der Fußgänger den Gehweg  
und der Radfahrende den Radweg.***

Pressemitteilung der Polizei Essen



**“Schutzstreifen sind  
das Gegenteil von  
Radverkehrspolitik”**



**Siegfried Brockmann  
Leiter der  
Unfallforschung der Versicherer (UDV)**



MAVIA  
EUMPA  
EUMPA  
C4  
1000000  
1000000

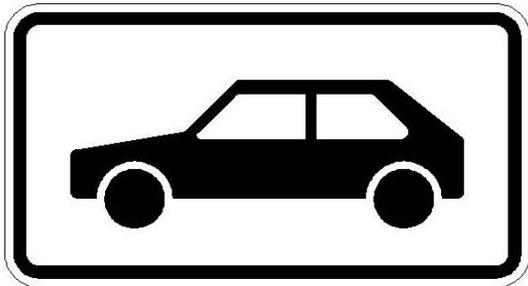
H-TS 6540

Wassfallen

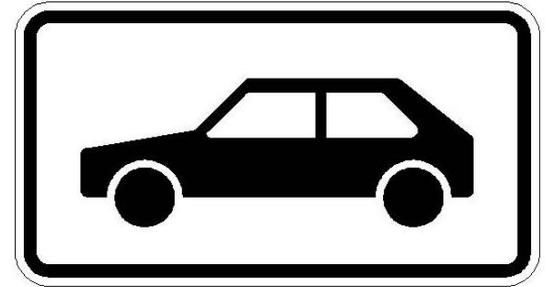
möma  
Gratis 3D-  
Küchenplanung

ANBACH

# Niederlande



# Deutschland

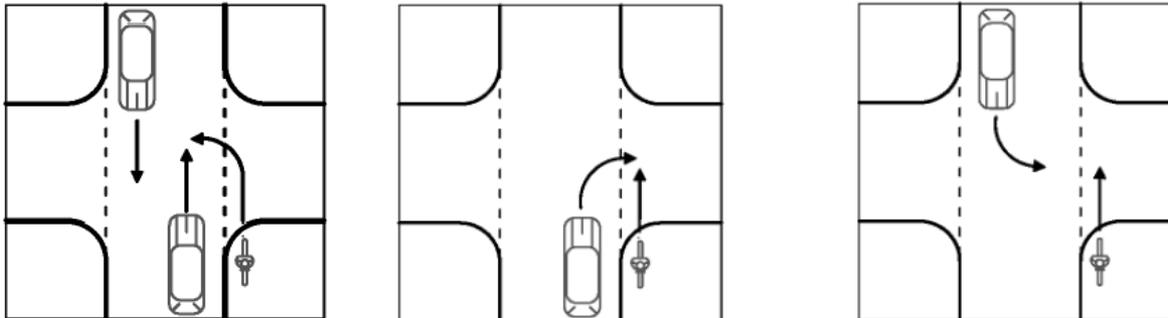


A large, solid red oval shape centered on a white background. Inside the oval, the text "Sichere Kreuzungen" is written in white, bold, sans-serif font. The word "Sichere" is on the top line, and "Kreuzungen" is on the bottom line, both centered horizontally.

**Sichere  
Kreuzungen**

## 2.4 Vertiefende Betrachtung der Unfalltypen

Der Unfalltyp „Einbiegen und Kreuzen“ (rote Signatur) dominiert das Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung innerorts (vgl. Abbildung 2-10). 42% aller Unfälle im Bereich der inneren Stadt gehören dieser Kategorie an. Dieser Unfalltyp tritt oft auf, wenn Radfahrer/-innen an Einmündungen übersehen werden. Typische Konfliktsituationen ergeben sich auch, wenn Radfahrer/-innen den Radweg verlassen müssen um links abzubiegen.



## Zusammenstoß Pedelec-Lenkerin angefahren

n  
stoff-  
ei in  
slin-  
beu-  
ht in  
en es  
f hat  
tsbe-  
, um  
iden.  
über  
B be-  
e den  
statt  
det.

**Ebersbach.** Am Montag gegen 17.30 Uhr war eine Pedelec-Fahrerin in der Hardtstraße in Richtung Leintelstraße unterwegs, wo ein Auto fuhr. Die 43-jährige Fahrerin bog nach links in die Hardtstraße ab. Dabei lenkte sie jedoch zu weit links. Ihr Fahrzeug prallte gegen das Pedelec. Die Pedelec-Fahrerin fiel auf die Fahrbahn. Dabei zog sich die 55-Jährige, die einen Fahrradhelm getragen hatte, schwere Verletzungen zu und wurde in ein Krankenhaus gebracht. Schaden: 6000 Euro.



## Unfall Radfahrerin übersehen

**Eislingen.** Schwere Verletzungen zog sich eine Radfahrerin am Montag in Eislingen zu. Gegen 10.15 Uhr parkte eine Autofahrerin in eine Parkbucht in der Schlossstraße ein. Weil die 28-Jährige aussteigen wollte, öffnete sie die Tür. Auf den Verkehr in der Schlossstraße hatte die Frau dabei nicht geachtet. Dort war eine Radfahrerin unterwegs. Die 92-Jährige prallte gegen die Tür und stürzte. Dabei verletzte sie sich schwer. Der Sachschaden an den Fahrzeugen blieb gering.

DER K



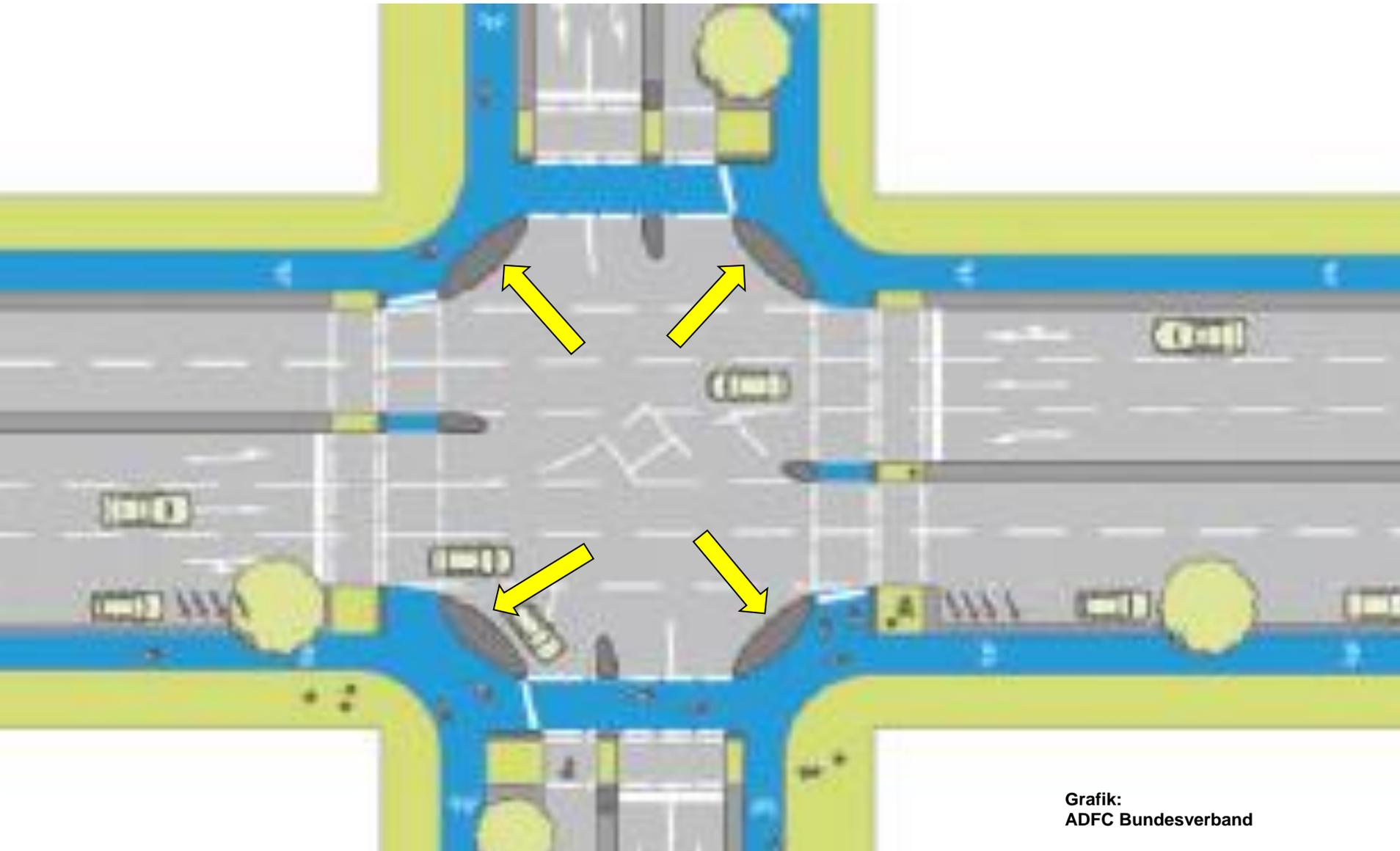
Natü  
in Jeb  
die Bl

## Unfall Beim Abbiegen Radler erfasst

**Göppingen.** Auf dem Fahrradstreifen der Stuttgarter Straße überquerte am Samstag gegen 19.15 Uhr ein 73-jähriger Radler die Schaufflerstraße. Aus der wollte ein dunkelblauer Kleinwagen in die Stuttgarter Straße einfahren. Der Autofahrer übersah den Radler. Beim Zusammenprall stürzte der 73-Jährige und verletzte sich leicht. Der unbekannte Autofahrer stieg aus und redete kurz mit dem Radler. Danach fuhr weiter. Die Polizei, Tel. (07161) 63-2360, sucht Zeugen.

# Schutzinsel

(protected intersection)





68.1



MUS. THEEK





Geschw. Schollstr. gesperrt



P  
Kuckelke

30









KINDERGARTEN  
BÜCKENHAGEN

# Eltern- haltestelle



Ab hier zu Fuß.

Für einen  
sicheren Schulweg!



**#Radverkehr**



Wenn Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule bringen, statt sie auf das Fahrrad zu setzen – dann läuft etwas falsch.

*– Bundesminister Volker Wissing*





Keizer Karel College, Amstelveen:  
1.693 Schüler + 150 Mitarbeiter  
= 1.808 Personen

1.890 Fahrradabstellplätze (70 x 27)  
55 Autoparkplätze





# KREISVERKEHR

## **Sicherheitsstudie aus den Niederlanden.**

Kreisverkehre gelten als bis zu fünfmal sicherer als Kreuzungen, auch für Radfahrende. Obwohl Einheitlichkeit wichtig für die Verkehrssicherheit ist, gleicht kaum ein Kreisverkehr dem anderen in den Niederlanden. Das Planungsbüro DTV Consultants hat Unfallzahlen von Kreisverkehren verglichen: Nicht nur ihre Führungsform, auch die Größe scheint sich auszuwirken. Je größer der Radius ist, desto weniger Fahrradunfälle werden registriert. Ein größerer Abstand zwischen Straßenrand und Radweg führt zu mehr Fahrradunfällen.

Mehr zu sicheren Kreuzungen:



[www.adfc.de/artikel/adfc-fachtagung-2019-sichere-kreuzungen/](http://www.adfc.de/artikel/adfc-fachtagung-2019-sichere-kreuzungen/)

[www.adfc.de/neuigkeit/studie-zum-kreisverkehr](http://www.adfc.de/neuigkeit/studie-zum-kreisverkehr)



Foto:  
Dutch Cycling Embassy









DANK  
GESCHENKE VON  
SIBILLE SCHNEIDER

SVEA - PAUL  
NATHALIE - MORITZ  
MILENA - MELINA  
MIA - MALINA G.  
LARA G. - LARA G.  
HAINES - DOMINIK  
BEN - ANDREAS

**CHILDREN'S LIFE**  
Demokratie  
Leben

HERZLICH  
WILLKOMMEN  
IM  
ESCHBRÄCHER  
ABBANDON



VAN DEN  
JENHOUT

Wegwijzer met pijl naar rechts

CC01454





Eindhoven  
7000-7500 →

Nieuw-Land  
Nieuw ←



**Komfortable und  
direkte Wege**

← LWL-Schulzentrum  
LWL-Wohneinrichtung

Marsbruchstr.  
194-175





30

Luftreinigung 

 Bitte absteigen  
Fußgänger haben Vorrang



DOGS & FUN   
14.-16. OKT  
MESSE DORTMUND  
Von Herkules bis HUND & PFERD









**„Eine Schwelle von 3 cm für ein Fahrrad  
entspräche einer Schwelle von etwa 10 cm für einen PKW.“**

(Quelle: Horst Luhmer, ADFC Niederrhein)



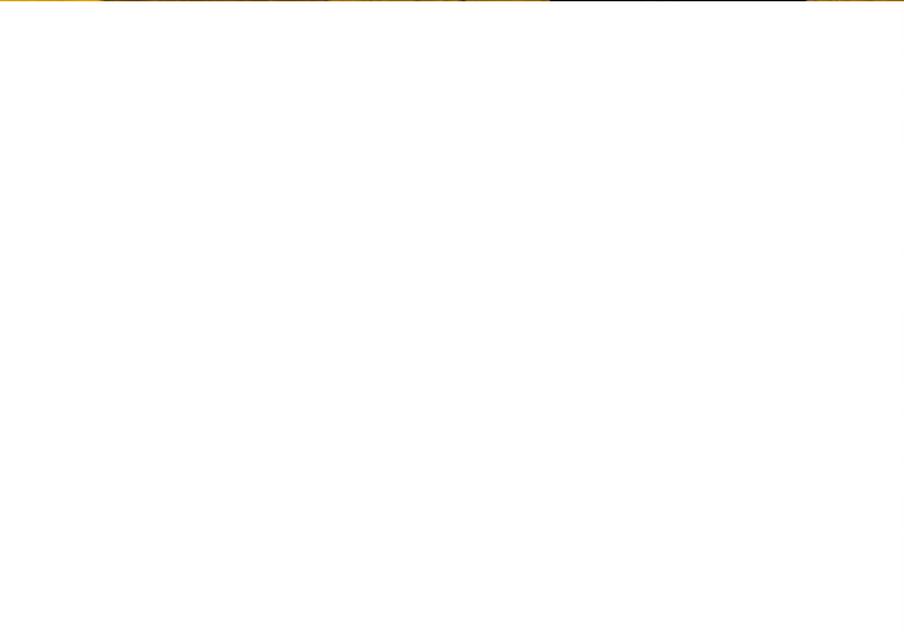


autoankaufstelle.com

Kaufen jedes Auto.









Wierpde School



PARKTHEATER

**“Die Kopenhagener radeln  
nicht aus Überzeugung  
und nicht wegen einem  
schlechten Umweltgewissen.**

**Sie radeln, weil es heute die schnellste  
und bequemste Möglichkeit ist,  
hier vorwärts zu kommen.**

**Wir sind nicht grüner als alle anderen  
und wir sind genauso faul wie Ihr.**

**Aber wir haben dafür gesorgt, dass  
in dieser Stadt nichts praktischer ist  
als zu radeln”**



**Morten Kabell  
Ehem. Umweltbürgermeister  
von Kopenhagen (Dänemark)**



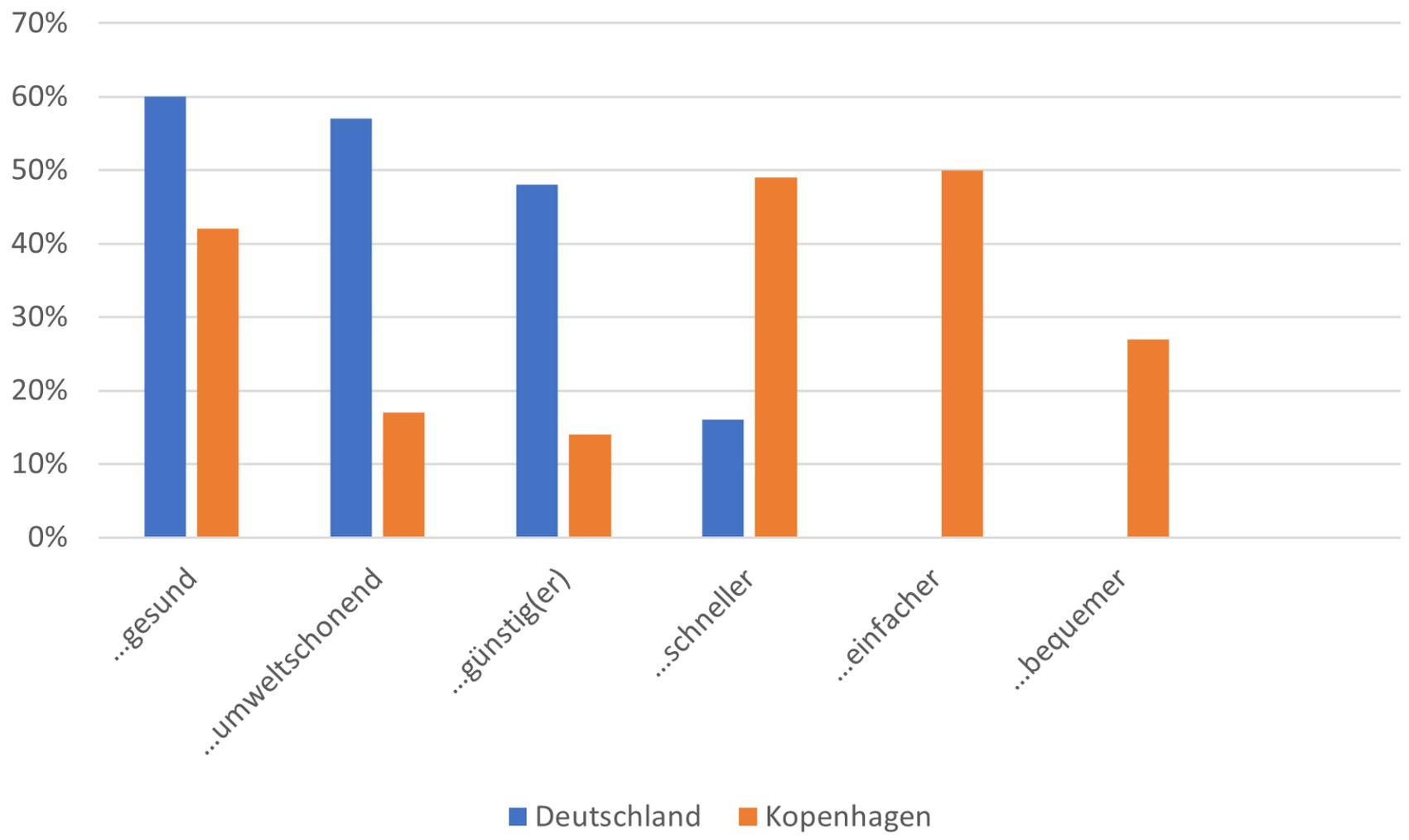


12 minutes



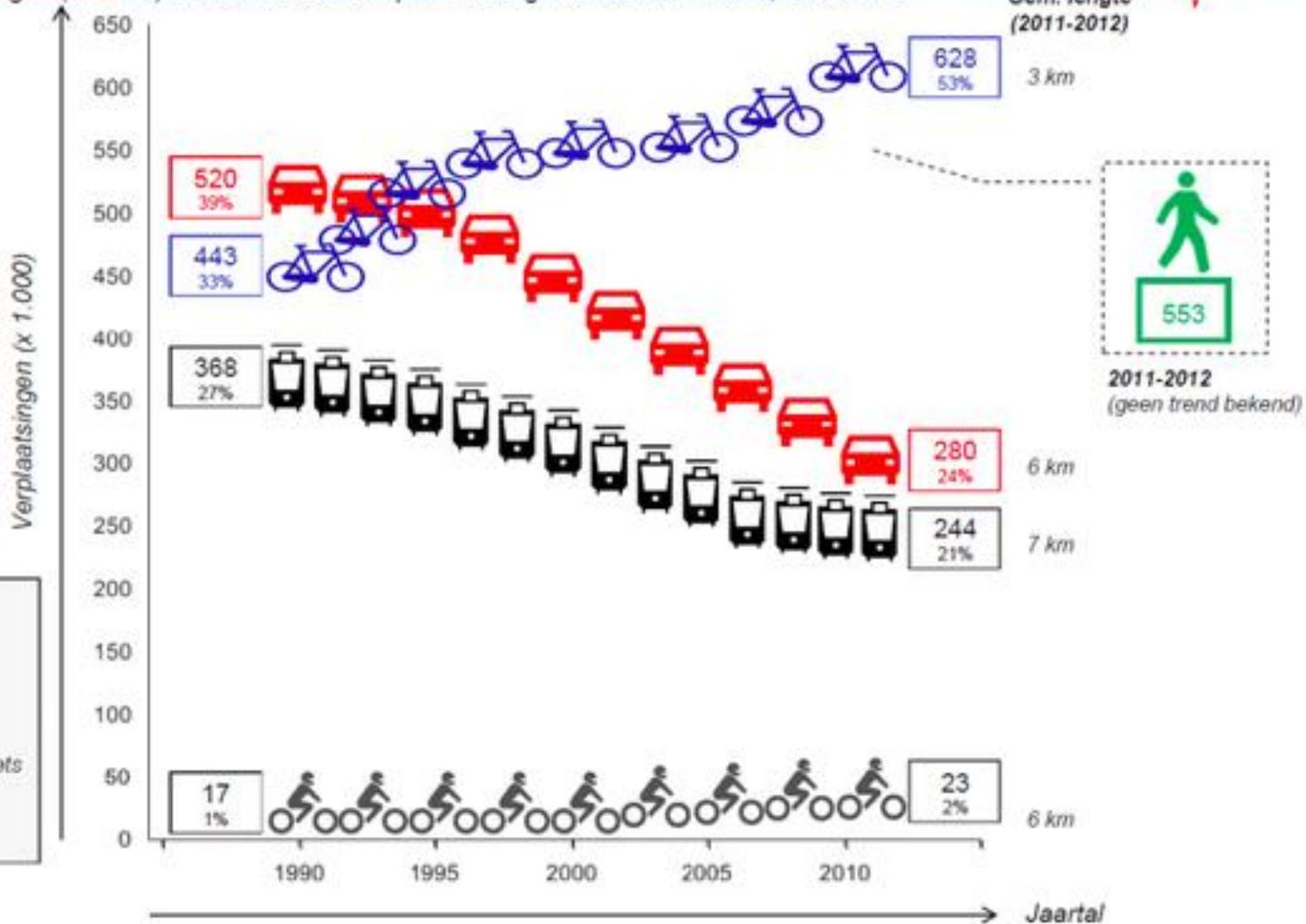
2 minutes

# Warum fahren Sie Rad?



Aantal verplaatsingen (x 1.000) binnen Amsterdam per werkdag naar vervoermiddel, 1989-2012

Gem. lengte  
(2011-2012)





**Parken**

# Gefahr durch parkende Autos

**Verkehr** Hunderte Fußgänger und Radler verunglücken jeden Tag in Deutschland – oft wegen abgestellter Fahrzeuge und plötzlich aufgerissener Wagentüren. *Von Yuriko Wahl-Immel*

**D**er junge Mann ist in eher gemütlichem Tempo auf dem abgetrennten Radstreifen unterwegs, 14 Kilometer pro Stunde. Urplötzlich öffnet rechts von ihm ein Autofahrer die Wagentür. Eine Sekunde – oder vier Meter – bleiben dem Radfahrer, um zu bremsen. Viel zu wenig. Er kollidiert mit der Tür, sein Hals trifft auf die obere Ecke, er stürzt, bleibt auf der Fahrbahn liegen.

Im realen Alltag wäre es wohl zu gravierenden Folgen für den Radler gekommen, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nicht selten enden solche „Dooring“-Unfälle tödlich. Das „Unfallopfer“ am Dienstag in Münster ist nur ein Dummy auf einer Crashtestanlage. Experten wollen aufrütteln.

Das „Dooring“-Phänomen sei unterschätzt und bisher kaum erforscht, betont Brockmann. Das gelte auch generell für die Rolle, die parkende Autos in negativer Weise für die schwächsten Verkehrsteilnehmer spielten: Fast jeder fünfte Verkehrsunfall eines Fußgängers oder Radfahrers in Deutschland (18 Prozent) hänge mit geparkten Autos zusammen.

Folgen eines solchen Unfalls können Schürfwunden, Knochenbrüche, Prellungen und noch deutlich Schlimmeres sein. Bei weiteren Tests sei der Dummy auch zwischen Tür und Wagen eingeklemmt worden, berichtet Ralf Bührmann, Versuchsleiter von Crashtest-Servive. Glimpflich ging es jedenfalls auf seiner Anlage bisher nicht aus.

Für Fußgänger sind der Studie zufolge sichtversperrend geparkte Autos beim Überqueren einer Straße das Problem. Und das werde in einer alternden Gesellschaft, in der zunehmend viele Menschen „nicht mehr so gut zu Fuß sind“, noch wachsen, pro-

gnostiziert Brockmann. Mehr Querungsmöglichkeiten müssten geschaffen werden – etwa Mittelinseln zum kurzen Verweilen, besser noch Zebrastreifen oder Ampeln.

## Blick in den Rückspiegel

Vor allem bei Straßeneinbiegungen sollten Kommunen für eine verbesserte Sicht vor und nach den Zufahrten weniger Parkplätze am Straßenrand erlauben, rät der UDV-Fachmann. Das berge allerdings Konfliktpotenzial: „Über nichts wird so heftig gestritten wie über Parkplätze.“ Uneinsichtigen Parksündern, die ihre Autos besonders sichtblockierend an

Straßenecken abstellten, sei mit häufigerem Abschleppen oder Pollern beizukommen.

Beim „Dooring“ sieht die Studie dringend Handlungsbedarf. Die am wenigsten einschneidende Maßnahme wäre nach UDV-Einschätzung: den Autofahrer sensibilisieren, vor jedem Türöffnen in den Rückspiegel zu schauen und sich in einer 160-Grad-Drehung zu versichern, dass kein Radfahrer naht. Zudem sei mehr Abstand zwischen dem Radstreifen auf der Fahrbahn und dem Parkstreifen nötig.

Nach Berechnungen würden Radler bei einem 70 Zentimeter-Abstand zum Parkstreifen nicht mehr von einer unvermittelt geöffneten Tür erfasst. Und wenn die Fahrbahn dafür zu eng ist? „Dann müssen die parkenden Fahrzeuge weg.“

Moderne Wagen bräuchten ein Notbremssystem, um Fußgänger zu schützen, sagt Brockmann. Es sei „kein Hexenwerk“, eine Sensorik so auszugestalten, dass eine Autotür bei nahendem Radfahrer und Warnton einen Augenblick blockiert werde. Aber: „Hersteller mögen die Idee nicht, weil sie Autofahrer für einen kurzen Moment einsperren würden.“ *dpa*

## 117 528 Verletzte mit Rad oder zu Fuß im Jahr 2019

**Bundesweit kamen** 2019 jeden Tag zwei bis drei Radfahrer oder Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben, 60 wurden tagtäglich schwer und 260 leicht verletzt. Insgesamt verunglückten im vergangenen Jahr 117 528 Menschen, die mit dem

Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren. Gut jeder zweite Unfall zwischen einem Radfahrer und einem Auto, der mit Parken im Zusammenhang stehe, sei ein „Dooring“-Vorfall, warnt der Experte vom UDV, die zum Gesamtverband der Deutschen Versi-

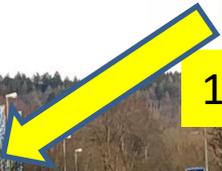
cherungswirtschaft gehört.

**Tritt ein Biker** mit der durchschnittlichen Radfahr-Geschwindigkeit von knapp 20 km/h in die Pedale, bräuchte er elf Meter Distanz zum Fahrzeug, um rechtzeitig bremsen zu können. *dpa*

146 Parkplätze



126 Parkplätze





Alle Richtungen  
Erlangen  
Stauterpark



Feuerwehrezufahrt

Göppinger Volksbank



# Café soll „Blauen Platz“ retten

**Planung** Die Stadt will den Weg frei machen, damit der „Blaue Platz“ an der Poststraße, der als böser Missstand gilt, bebaut werden kann. Die Mehrheit scheint sicher. *Von Arnd Woletz*

Die Göppinger Stadträtin Susanne Mehlis hat die Lacher von den Stadträten, als sie den „Blauen Platz“ süffisant „eine architektonische Besonderheit“ nannte. Denn sowohl Mehlis als auch die Lokalpolitiker wissen, dass das Betondreieck zwischen den Rückansichten von Lidl und Sport-Flöss als stadtplanerische Sünde gilt.

Die gut 2000 Quadratmeter große Fläche mit den blauen Lichtstelen ist im Eigentum der Firma Lidl. Der Platz stelle „eine unattraktive, ungenutzte und versiegelte Fläche dar, die dringend einer Aufwertung bedarf“, heißt es in der Gemeinderats-Vorlage für die angepeilte Bebauungsplan-Änderung. Auswärtige Besucher hätten ihn sogar schon ernsthaft gefragt, ob das „eine KZ-Gedenkstätte“ sei, berichtet Stadtrat Michael Freche (Piraten) in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik.

„Egal was da hin kommt: Es wird auf jeden Fall besser als jetzt.“

**Rudi Bauer**  
Stadtrat Freie Wähler Göppingen

Am Donnerstag soll der Gemeinderat über die Planänderung entscheiden. Die Mehrheit im Ge-

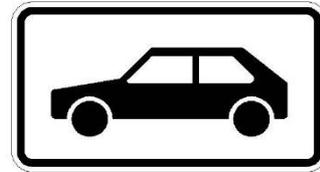


Ein sechs Meter hohes Bäckerei-Café soll an der Rückseite der Göppinger Lidl-Filiale (im Hintergrund) entstehen. Dort liegt heute der „Blaue Platz“.  
Grafik: fai Architekten Peter Welz

zur Stadt hin ausgerichtet. Das Dach wird begrünt, die Terrasse gegenüber der Straße erhöht und mit einer ebenfalls begrünten Mauer abgegrenzt sein. Der Abstand zur Lidl-Rückseite wird 15 Meter betragen. Dort ist auch ein mit Bäumen bestandener Grün-

streifen vorgesehen. Zu Sport-Flöss beträgt der Abstand neun Meter. Die Stadträte im Ausschuss waren sich weitgehend einig, das Vorhaben voll zu unterstützen. Nicht nur Rudi Bauer (FWG) fand: „Egal, was da hin kommt, es

wird auf jeden Fall besser als jetzt“. Die Entwürfe gefielen aber nicht jedem. Christine Lipp-Wahl (Grüne) nannte das Gebäude „zweckmäßig“. Sie störte auch, dass das Café mit 24 Schrägparker-Stellplätzen vor der Tür ausschließlich auf Autokunden ausgerichtet und eine Konkurrenz







**BENZ**  
Werkzeug- und Gartengeräte

**LIDL**

**LIDL**

POSTSCHOPPE  
BANK FÜR ALLE





**„Radfahren und zu Fuß gehen ist nicht nur eine Frage der intakten Umwelt, sondern auch des intakten Verstands.**

**Wir müssen davon abkommen, Autofahren als Normalzustand zu betrachten“**



**Carla Peijs  
ehem. Niederländische  
Verkehrsministerin**



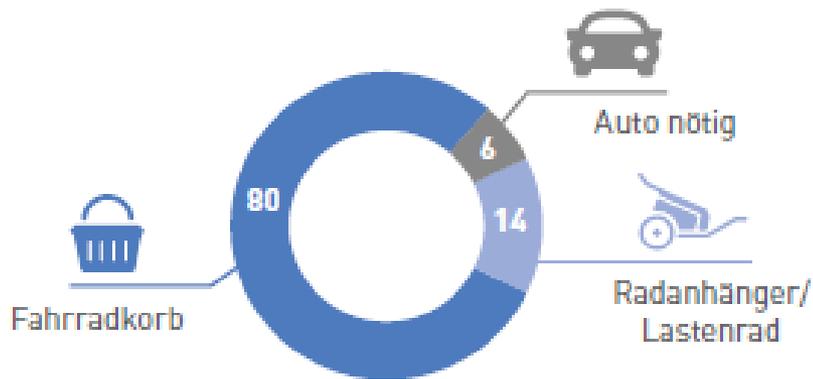
**20 Min. gratis  
Kurzparken**  
Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr  
Sa. 9 - 16 Uhr



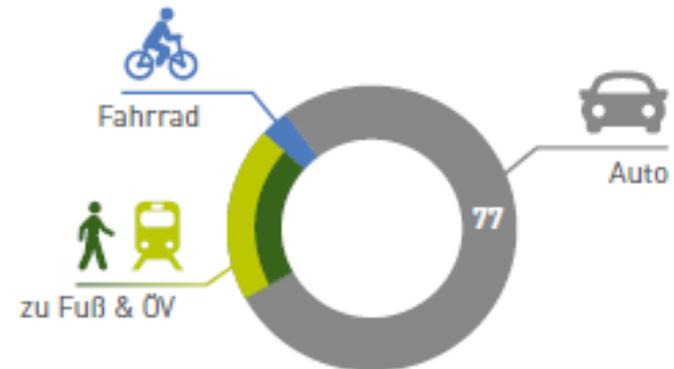


# Mythos Parkplatz:

Warum der Handel  
die Bedeutung von Parkplätzen überschätzt



Mögliche Verkehrsmittelwahl  
bezogen auf das Einkaufsvolumen



Verkehrsmittelwahl beim Einkauf  
in Baumärkten und Lebensmittelläden

# Mythos Parkplatz:

## Warum der Handel die Bedeutung von Parkplätzen überschätzt

Der innerstädtische Einzelhandel ist durch autogerechte Verbraucherparcs auf der grünen Wiese und den Onlinehandel stark unter Druck geraten.

**Die Stadt autogerecht zu gestalten, kann nicht die richtige Antwort sein, da sie nie so autogerecht sein kann wie der Verbraucherpark auf der grünen Wiese.**

Mit Hinblick auf das heutige „Shoppen“, das „oft auch Freunde treffen, Kaffee trinken und Essen gehen oder sich einfach durch die Stadt treiben lassen“ impliziert, müssen der Einzelhandel und die Innenstadt an sich also an ihrer Attraktivität arbeiten.“



31.08.2019

Spiegel Online

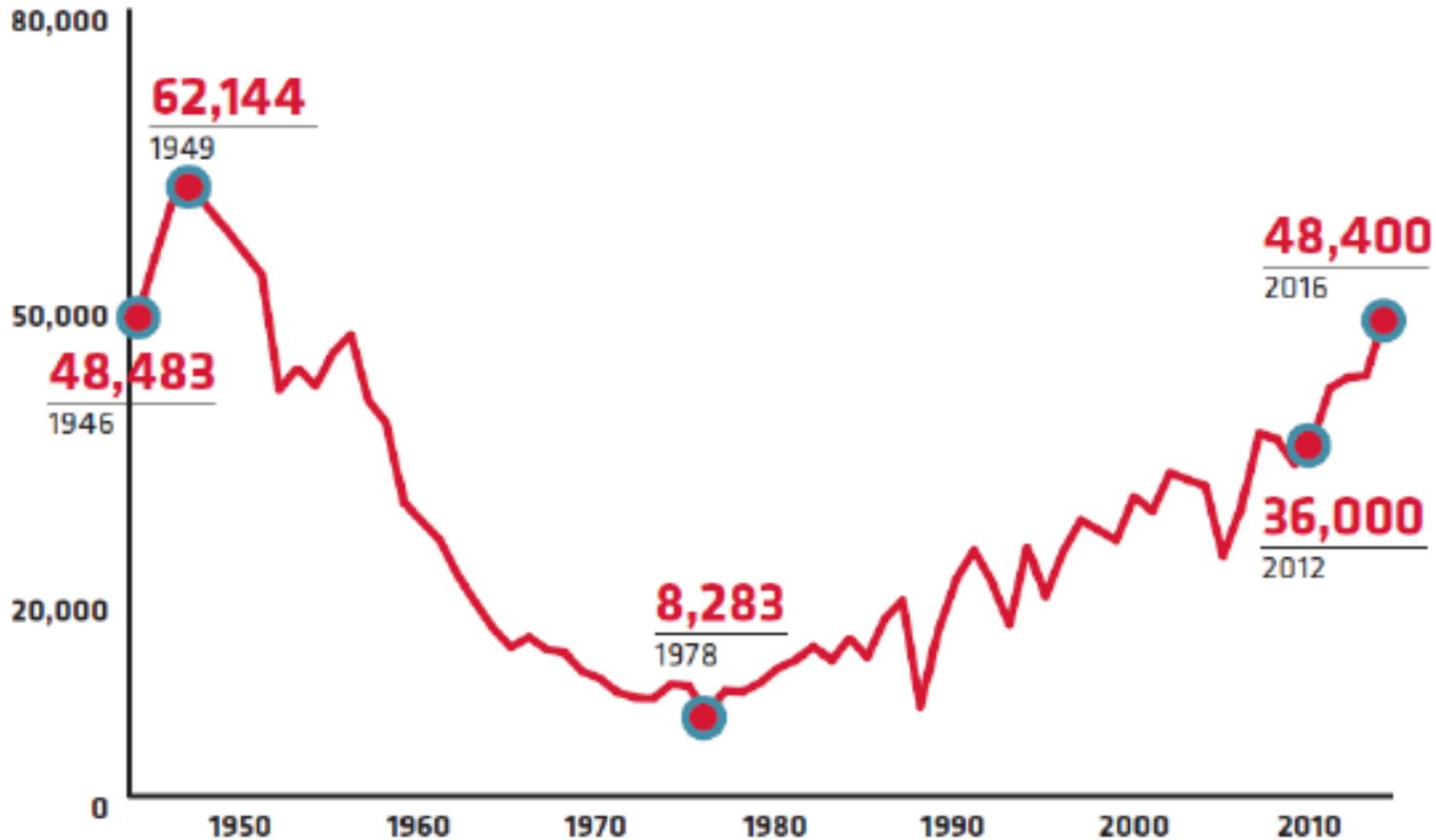
**Autofreie Stadtviertel: Das Glück liegt auf der Straße**

## Autofreie Stadtviertel

# Erst sind alle dagegen - und dann dafür

Im Hamburger Stadtteil Ottensen sollen zwei Straßen für sechs Monate weitgehend autofrei bleiben. Immer mehr Städte drängen das Auto zurück, um wieder mehr Platz für die Menschen zu schaffen.

## Radfahrer pro Tag In der Kopenhagener Einkaufsstraße Nørrebrogade



Quelle:  
Stadt Kopenhagen/  
Borderstep Institute



ontro-  
resse-  
e Mar-  
nt hat.  
Eislin-  
olver-  
sei im  
ur da-  
ss das  
arkeit  
n soll

Der Schutz von Radfahrern sei bereits jetzt durch den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand gegeben. Das Schild sei Schikane und werde zu Lasten des Einzelhandels Kunden aus der Hauptstraße vertreiben.

werde gegen dieses Schild in Eislingen vorgehen.

In einer Stellungnahme weist indes die Stadtverwaltung darauf

ordnung aus  
heit und Ord  
zu treffen,  
Dem war im  
kehrsschau v  
habe die Ein  
Zwar sei in c  
Mindestabst  
einzuhalten,  
überholende  
die Gegenfa



**Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge**

**Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen**

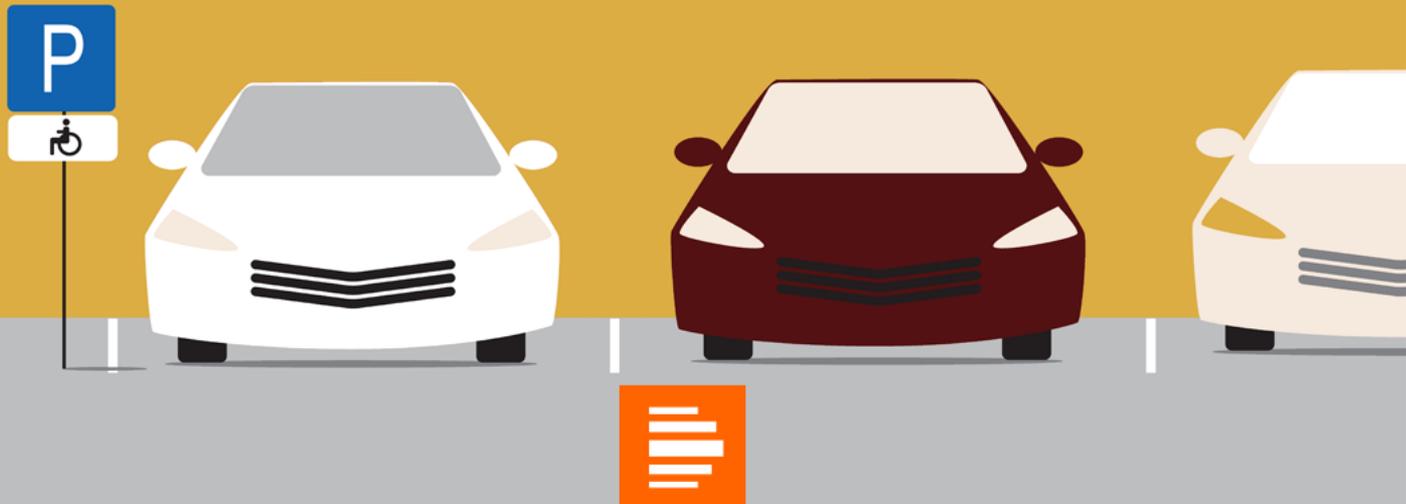
## **Längsparken statt Garagenparken**

Mobilitätswissenschaftler/innen der Hochschule RheinMain (HSRM) haben in einer Fallstudie festgestellt, dass zwei Drittel der im öffentlichen Raum abgestellten Kraftfahrzeuge in Garagen oder privaten Stellplätzen geparkt werden könnten.

Allerdings hat für ihn der Ausbau der Infrastruktur sowie eine rigorose Umverteilung der Flächen pro Fahrrad deutlich mehr Potenzial, die Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr zu steigern als die Richtungsanzeiger am Menschen oder am Fahrrad. "Wenn die parkenden Autos vom Fahrbahnrand in Garagen verschwinden, gewinnt man nicht nur mehr Platz für den Radverkehr, man verbessert auch die Sichtbeziehungen beim Abbiegen und reduziert das Unfallrisiko für Radfahrende", sagt Brust.

# „Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales Missverständnis.“

Im „Manifest der freien Straße“ fordert eine Allianz aus Wissenschaft und Initiativen, den Straßenraum weitgehend von privaten Autos zu befreien.





**Das liebe  
Geld**

# Kommunale Investitionen

in den Radverkehr  
pro Einwohner / Jahr

## Niederlande (2019)

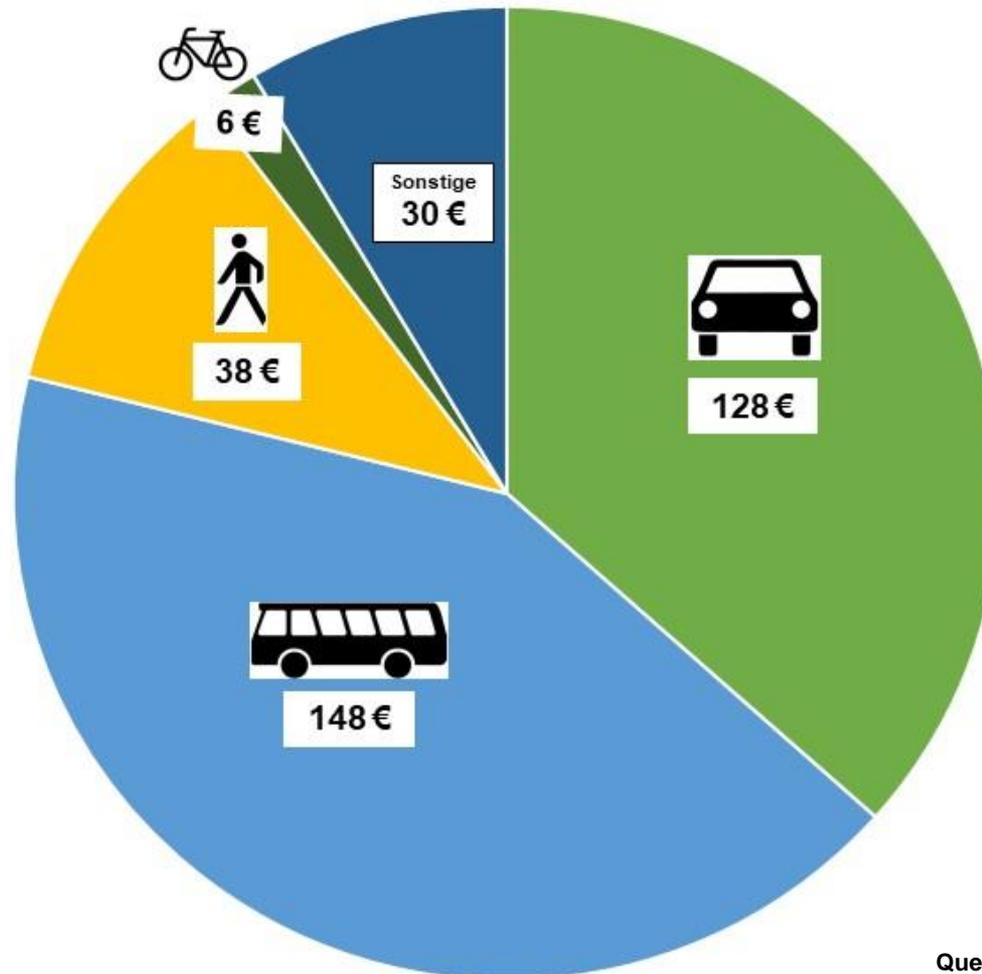
Durchschnitt / Kommune:	30 €
Groningen:	105 €
Utrecht:	132 €

## Deutschland (2019)

Stuttgart:	5,00 €
Berlin:	4,70 €
Frankfurt:	4,30 €
Hamburg:	2,90 €
Berlin:	2,40 €
München:	2,30 €

# Kommunaler Zuschuss

für Verkehrsaufwendungen pro Einwohner / Jahr  
(Stadt Kassel - 2019)



# Kommunale Investitionen

in den Radverkehr  
pro Einwohner / Jahr

**Kassel**

**2019**

**€ 6,00**

**2022**

**€ 32,00**

**Berlin**

**2016**

**€ 4,50**

3,5 Personalstellen

**2022**

**€ 14,00**

70 Personalstellen

**Stuttgart**

**2019**

**€ 5,00**

**2030**

**€ 40,00**

(stufenweise Erhöhung)

**Aalen**

**2019**

**€ 4,00**

**2022**

**€ 29,50**

# **Kommunale Investitions-Empfehlungen**

**der Bundesregierung**

## **NRVP 2020 (2012 - 2020)**

**€ 6 – 15 pro Einwohner und Jahr**

**plus Finanzmittel für Fachpersonal und Kommunikation**

## **NRVP 3.0 (2021 - 2030)**

**„Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren“.**

**Erleichterte Förderung durch Bundesmittel  
und der Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)**



**3. Was tut man, wenn man 60% erreicht hat?**

Fahrradverkehr

## "Wir wollen noch mehr als 60 Prozent Radfahrer im Verkehr"

Das niederländische Groningen hat die Verkehrswende hin zum Rad geschafft. Dezernent Paul de Rook erklärt, wie der Wandel ohne große Konflikte gelingt.

Interview: **Lukas Zdrzalek**

12. Mai 2016, 15:55 Uhr / 68 Kommentare



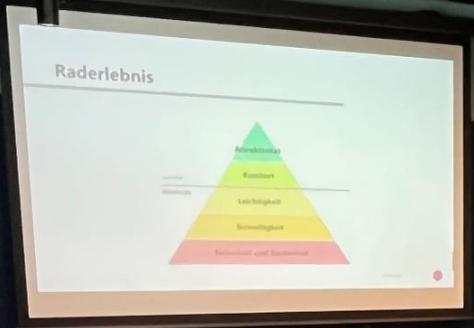
*Paul de Rook auf dem Fahrrad unterwegs in Groningen*  
© Gemeinde Groningen



**Fazit**



# Utrecht Centraal





← Rij 7

←

Vrijplaats, alleen fietsen in VOL





**Bild:**  
**Gemeente Utrecht**



**„Man braucht Visionen.**

**Und vor allem  
braucht man den Mut,  
diese Visionen umzusetzen“**



**André Pettinga  
(Dutch Cycling Embassy)  
ehem. Verkehrsplaner  
der Stadt Delft**

# „Das Fahrrad ist eine fantastische Lösung für die verstopften Städte“

Mariam Perez, Architekt

