

Radverkehr in den Niederlanden und Deutschland

Ein kritisch-optimistischer Vergleich

Dipl.-Geogr. Michael Milde
Stadt Münster
Abteilungsleiter Verkehrsplanung
milde@stadt-muenster.de

Radfahren...

...spart Zeit und schont den Geldbeutel

...ist gesund und gut für die Umwelt

...ist lifestyle, trendy

...hält Städte in Bewegung

...schafft Begegnungsräume

...ist imagefördernd

...ist NICHT gefährlich

...und macht Spaß!

Meine Wahrnehmungen zu...



Kultur und Klima



Fahren und Parken

Fazit: Auf geht`s!

Kultur und Klima



Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg



Foto: Stadt Utrecht



Foto: Thiemann-Linden



Foto: Stadtwerke Münster

Kultur und Klima

Deutschland

82 Mio. <-> 78 Mio.
13 %
6.000.000

Deutsche ♥ Autofahren,

...zur Arbeit
...in der Freizeit
...zur Selbstverwirklichung
...zur Selbstbestimmung

...selbst im Stau



Quelle: Fotolia.de

Kultur und Klima

Niederlande

16 Mio.<-> 18 Mio.
26 %
0

Niederländer ❤️ Radfahren

Jeder fährt Rad,

...ist schneller, billiger, gesünder

...kennt keine Altersklassen und

...keine gesellschaftlichen Grenzen



Quelle: Website Tagesspiegel

Kultur und Klima

ADFC-Fahrradklima-Test 2014 (Stadtgrößengruppe >200.000 Einwohner)

Ortsname	Anzahl Interviews	Ungleichheit der Bewertungen	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alle fahren Fahrrad	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Zeitungsberichte	F6 Fahrradförderung in junger Zeit	F7 Falschparkkontrolle auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrradabstellplatz	F16 Fahren auf Radwegen und Radfahrfreizeiten	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Radwege	F19 Oberfläche der Radwege	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zügiges Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung für Radfahrer	F27 Öffentliche Fahrräder	Vergleich zum Jahr 2012
Münster	1.488		1	2,50	2,1	2,6	3,1	2,6	1,7	2,0	2,1	1,4	2,1	3,1	2,9	2,8	2,2	2,7	2,4	2,5	3,0	3,2	2,6	4,6	2,8	3,1	3,0	2,7	3,0	2,9	2,9	1,4	1,5	1,6	1,9	2,3	o
Karlsruhe	905		2	3,21	2,9	3,7	3,6	3,6	2,3	2,7	3,1	2,2	2,5	3,9	3,0	4,5	3,6	4,0	3,6	3,4	3,5	3,9	3,6	4,2	3,5	3,5	3,6	3,3	3,6	4,3	2,7	2,1	2,4	2,1	2,6	2,2	o
Freiburg im Breisgau	389		3	3,32	2,8	3,5	3,8	4,0	2,4	2,7	2,9	1,8	2,7	3,8	2,9	4,1	3,2	4,1	3,4	3,4	4,0	3,5	4,6	3,8	3,7	4,0	3,3	3,6	4,1	5,1	2,0	2,2	2,0	2,2	3,8	-	
Hannover	814		4	3,40	3,2	3,9	3,7	3,7	2,5	2,6	3,2	2,5	3,6	4,1	3,3	4,3	3,6	4,3	4,1	3,5	3,4	3,9	3,5	3,9	3,6	4,0	3,9	3,7	3,6	4,2	3,0	2,1	2,2	2,1	2,7	3,2	o
Bremen	668		5	3,51	3,0	4,0	4,0	4,1	2,4	2,7	3,2	2,0	3,0	4,0	3,4	4,6	4,1	4,3	3,8	3,5	3,6	4,0	4,0	4,8	4,0	4,1	4,4	4,5	4,0	4,1	3,7	2,1	2,3	1,8	2,4	3,8	o
Kiel	860	-	6	3,54	3,2	4,0	3,8	4,1	2,5	3,0	3,5	2,4	3,4	3,9	3,5	4,6	3,7	4,3	4,0	3,5	3,8	4,0	3,7	4,3	3,9	3,7	4,1	4,0	3,1	4,4	4,9	2,1	2,2	1,9	2,8	3,8	o
Oberhausen	239		7	3,58	3,3	4,3	3,6	4,0	2,6	2,7	3,5	3,0	3,8	3,7	3,5	4,5	4,5	4,4	4,8	3,5	3,1	3,7	3,9	3,6	3,6	4,0	4,0	3,8	4,5	3,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,3	o	
Frankfurt am Main	1.052		8	3,61	3,4	4,2	4,1	3,9	2,5	3,1	3,7	2,8	3,7	3,9	3,3	4,9	3,9	4,5	4,2	3,9	3,7	4,2	4,4	4,3	4,1	4,1	4,5	4,0	3,7	4,6	2,6	2,3	2,6	1,7	3,1	2,6	o
Leipzig	1.689		9	3,61	3,4	4,2	4,0	3,9	2,5	2,9	3,6	2,3	4,0	4,2	3,3	4,9	4,0	4,9	3,8	3,5	4,2	3,8	5,1	3,8	4,1	3,8	3,5	3,4	4,5	4,1	2,0	2,3	2,5	3,2	2,5	o	
Rostock	333		10	3,63	3,2	4,3	4,0	4,0	2,7	3,0	3,5	2,4	3,4	3,7	3,9	4,8	3,9	4,2	4,6	3,8	3,7	4,0	3,9	4,2	4,2	4,1	4,4	3,9	3,4	4,7	3,5	2,3	2,6	2,1	2,9	3,8	o
Bielefeld	555		11	3,68	3,6	4,1	3,9	4,1	2,8	3,1	3,7	3,0	4,0	4,0	4,1	4,4	3,8	4,1	4,0	3,9	3,6	4,1	3,8	3,6	4,0	4,2	4,4	4,1	3,5	4,6	3,8	2,6	2,6	2,6	2,9	3,6	o
München	1.207		12	3,70	3,3	4,1	4,0	4,3	2,8	3,2	3,7	2,6	3,0	4,0	3,5	4,7	3,7	4,7	4,0	3,8	3,8	4,4	4,0	3,6	4,1	4,2	4,6	3,9	4,0	4,6	4,5	2,7	2,8	2,7	2,8	2,9	o
Mainz	475		13	3,71	3,5	4,3	4,1	4,2	2,6	3,3	3,7	2,9	3,4	3,8	3,8	4,6	4,2	4,5	4,3	3,9	3,9	4,1	4,4	4,1	4,3	4,2	4,8	4,5	3,9	4,7	3,0	2,5	2,8	2,0	3,4	1,7	o
Chemnitz	284		14	3,75	3,8	4,2	3,9	3,7	3,2	3,1	3,9	3,2	4,7	4,1	3,8	4,2	3,9	4,4	4,6	4,0	3,5	4,0	3,9	3,9	3,9	4,1	4,1	3,4	3,7	4,6	2,7	2,4	2,8	3,7	3,8	3,4	+
Braunschweig	1.310		15	3,76	3,6	4,2	4,1	4,3	2,8	3,1	3,7	2,6	4,0	4,4	3,3	4,6	4,0	4,4	4,5	3,9	3,6	4,2	4,0	4,4	4,1	4,3	4,5	4,2	3,6	4,6	4,4	2,2	2,5	2,3	2,7	4,0	o
Aachen	235		16	3,86	3,7	4,3	4,2	4,4	2,8	3,3	3,8	3,4	3,7	4,0	3,4	4,8	4,2	4,7	4,4	4,2	3,3	4,5	4,2	4,7	4,4	4,2	4,7	3,9	3,6	4,8	4,7	2,5	2,7	2,3	2,8	3,5	o
Gelsenkirchen	172		17	3,88	3,5	4,4	4,0	4,2	3,3	3,3	3,8	3,2	3,9	3,5	3,5	4,6	4,3	4,8	4,6	3,9	3,5	3,8	4,1	4,0	4,1	4,3	4,4	4,5	3,8	4,6	3,8	3,4	3,4	3,9	3,3	2,7	o
Bonn	524		18	3,90	3,5	4,5	4,2	4,4	3,0	3,1	3,6	2,7	3,9	4,1	4,3	4,8	4,3	4,4	4,5	3,9	3,5	4,1	4,2	4,8	4,4	4,1	4,7	4,2	4,2	4,7	4,2	2,6	2,8	2,5	2,9	4,1	o
Mannheim	759		19	3,92	3,6	4,3	4,2	4,2	3,3	3,6	4,0	3,0	3,7	3,9	3,4	5,1	4,3	4,7	4,0	4,2	3,8	4,3	4,2	4,3	4,2	4,3	4,4	4,3	4,0	4,9	3,6	2,9	3,2	2,8	3,5	4,1	o
Dresden	1.343		20	3,92	3,7	4,5	4,3	4,1	3,0	3,3	3,9	2,7	4,5	4,2	4,2	4,7	4,3	4,6	5,0	4,1	3,8	4,4	4,2	4,7	4,2	4,3	4,4	3,9	3,9	4,8	3,6	2,5	2,8	3,2	3,6	2,7	o
Magdeburg	459		21	3,93	3,7	4,4	4,3	4,2	3,1	3,0	3,9	2,8	4,4	4,1	4,3	4,7	4,2	4,3	4,5	4,0	4,0	4,2	4,2	5,4	4,2	4,5	4,4	4,2	3,8	4,6	3,8	2,3	2,5	3,7	3,7	3,2	o
Augsburg	407		22	3,95	3,7	4,2	4,0	4,5	3,3	3,4	4,0	3,0	3,9	4,2	3,4	4,6	4,1	4,8	4,2	4,1	3,9	4,2	4,2	3,6	4,1	4,2	4,5	4,0	3,9	4,8	5,1	3,0	3,2	4,4	3,2	2,9	++
Essen	475		23	4,00	3,8	4,5	4,2	4,3	3,1	3,3	4,2	3,7	4,0	3,9	3,4	4,9	4,6	4,8	5,0	4,4	3,8	4,4	4,4	3,9	4,3	4,6	4,5	4,3	4,0	4,8	4,0	3,4	3,5	3,0	2,9	2,4	o
Lübeck	748		24	4,00	3,7	4,3	4,3	4,6	3,1	3,5	3,8	2,4	4,6	4,4	4,5	4,5	4,1	4,2	4,2	4,2	3,6	4,4	4,1	4,9	4,3	4,4	4,7	4,9	3,7	4,8	4,7	2,3	2,7	3,0	3,3	4,3	o
Dortmund	380		25	4,00	3,9	4,6	4,2	4,3	2,9	3,4	4,1	3,7	4,5	4,0	4,2	5,1	4,5	4,6	4,8	4,2	3,7	4,3	4,4	4,2	4,5	4,3	4,7	4,3	4,1	4,9	3,8	3,0	3,2	2,8	3,1	2,3	o
Nürnberg	1.195		26	4,01	3,7	4,6	4,3	4,4	3,0	3,6	4,1	3,1	3,9	4,1	4,2	5,2	4,2	4,9	4,4	4,3	4,0	4,4	4,5	4,3	4,4	4,4	4,7	4,1	4,1	5,1	4,2	2,8	3,2	2,9	3,4	2,4	o
Erfurt	367		27	4,02	3,9	4,4	4,2	4,2	3,3	3,5	4,0	3,0	4,5	4,4	3,9	4,8	4,4	4,3	4,8	4,2	4,1	4,2	4,3	4,1	4,3	4,3	4,6	4,0	3,8	4,7	4,0	3,0	3,3	3,1	3,4	3,8	o
Stuttgart	472		28	4,02	4,1	4,4	4,3	4,1	3,2	3,8	4,4	4,0	4,3	4,1	3,7	5,0	4,3	4,7	4,3	4,5	4,0	4,5	4,4	3,4	4,5	4,6	4,7	3,8	4,0	4,9	3,2	3,2	3,7	2,7	3,7	2,5	+
Duisburg	681		29	4,05	3,7	4,7	4,1	4,5	3,2	3,3	3,9	3,1	4,3	4,0	4,1	4,8	4,7	4,8	4,9	4,2	3,4	4,2	4,3	4,4	4,3	4,2	4,7	4,8	4,1	4,9	4,1	3,0	3,1	3,6	3,3	2,9	o
Berlin	3.814		30	4,07	3,7	4,7	4,5	4,5	3,0	3,4	3,9	2,5	4,3	4,3	4,1	5,3	4,5	4,7	4,9	4,4	3,8	4,7	4,6	5,1	4,5	4,5	4,8	4,7	4,2	4,9	3,8	2,6	2,7	3,2	3,4	2,8	o
Krefeld	295		31	4,13	3,8	4,8	4,2	4,6	3,2	3,5	4,0	2,6	4,2	4,5	5,0	4,9	4,7	5,0	4,7	4,3	3,3	4,3	4,5	4,1	4,4	4,4	4,8	5,2	4,2	4,9	4,0	2,9	3,1	2,7	3,2	4,4	o
Wuppertal	409		32	4,20	4,1	4,4	4,2	4,5	3,8	3,6	4,4	4,2	4,3	4,0	3,2	4,8	4,5	4,9	4,8	4,5	3,8	4,4	4,5	2,9	4,4	4,5	4,7	4,2	4,4	5,2	3,8	3,3	3,6	3,5	3,8	5,0	++
Halle (Saale)	661		33	4,21	4,0	4,8	4,4	4,6	3,4	3,7	4,0	2,9	4,9	4,4	4,4	5,1	4,7	4,3	5,3	4,4	3,8	4,4	4,4	4,8	4,5	4,5	4,8	4,5	4,2	4,9	4,5	2,8	3,0	2,8	3,9	4,3	o
Düsseldorf	1.566		34	4,27	4,0	4,6	4,7	4,6	3,4	4,0	4,5	3,3	4,1	4,2	4,2	5,1	4,3	5,0	4,6	4,8	4,3	4,8	4,7	4,6	4,7	4,9	5,0	4,3	4,4	5,2	3,9	3,7	3,9	3,1	3,5	2,9	o
Hamburg	2.135		35	4,28	4,0	5,0	4,8	4,6	3,0	4,0	4,4	2,9	4,5	4,3	4,1	5,4	5,1	5,1	5,2	4,6	4,4	4,8	5,1	4,8	4,9	4,8	5,3	5,2	4,3	5,1	3,1	3,1	3,3	2,7	4,0	2,0	o
Köln	1.638		36	4,29	4,0	4,8	4,7	4,8	3,2	4,0	4,3	2,8	4,6	4,5	4,5	5,1	4,6	5,0	4,7	4,7	4,2	4,8	4,8	5,0	4,9	4,7	5,2	5,0	4,2	5,1	4,3	3,2	3,4	2,7	3,5	3,0	o
Bochum	270		37	4,38	4,3	4,9	4,5	4,7	3,6	4,0	4,5	4,0	4,8	4,1	4,3	5,2	4,9	5,1	5,1	4,7	3,9	4,6	5,0	3,9	4,8	4,6	5,0	4,7	4,4	5,3	3,9	3,9	4,0	3,7	3,7	2,5	o
Mönchengladbach	553		38	4,46	4,1	4,9	4,4	4,8	4,0	3,9	4,4	3,5	4,5	4,2	4,5	5,1	4,9	5,0	5,1	4,6	3,9	4,4	4,8	3,9	4,8	4,5	5,0	5,1	4,4	5,2	4,5	3,6	3,7	3,7	4,3	4,8	o
Wiesbaden	610		39	4,55	4,8	4,9	4,8	4,6	3,7	4,7	5,1	4,4	5,2	4,6	4,9	5,2	4,7	5,0	4,8	5,3	4,4	5,1	4,9														

Kultur und Klima

Ergebnisse Fahrradklima-Test 2014 (Städte >200.000)

- + 2,73 Erreichbarkeit Stadtzentren
 - + 2,78 geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung
 - + 2,92 alle fahren Rad
 - 4,76 Falschparkenkontrolle auf Radwegen
 - 4,73 Führung an Baustellen
 - 4,53 Ampelschaltungen für Radfahrer
- } Stellenwert des Radverkehrs
- ~ 3,87 Durchschnittswert

Fahren

Deutschland

- ...54% MIV-Anteil
- ...90 % des öffentlichen Raums: Parken
- ...zu wenig Platz für Alle
- ...Erfolgsgeschichten dispers
- ...Münster 39% / 22.000



Foto: Stadt Münster

Niederlande

- ...Autoverkehr „überrollte“ die Städte
- ...Verkehrswende Ende der `70er
- ...Konsequente Radverkehrsförderung
- ...Erfolgsgeschichten landesweit
- ...Utrecht 60% / 37.000



Foto: Stadt Utrecht

Fahren

5 gute Gründe fürs Radfahren in den Niederlanden:

1. Absoluter Vorrang im Stadtverkehr
2. Dichtes hierarchisches Netz
3. Komfortable, sichere und schnelle Wege
4. Klare Markierung / Erkennbarkeit
5. Abstellanlagen ein Muss – Bahn inklusive



Fahren



Foto: Ulrich Kalle

Fahren



Foto: Ulrich Kalle

Fahren



Foto: Thiemann-Linden

Fahren



Foto: Thiemann-Linden

Parken



Quelle: Zinkant (Münstersche Zeitung)

Parken



Foto: Thiemann-Linden

Parken



Foto: Stadt Utrecht



Foto: Stadt Utrecht

Parken



Foto: Ulrich Kalle

Parken

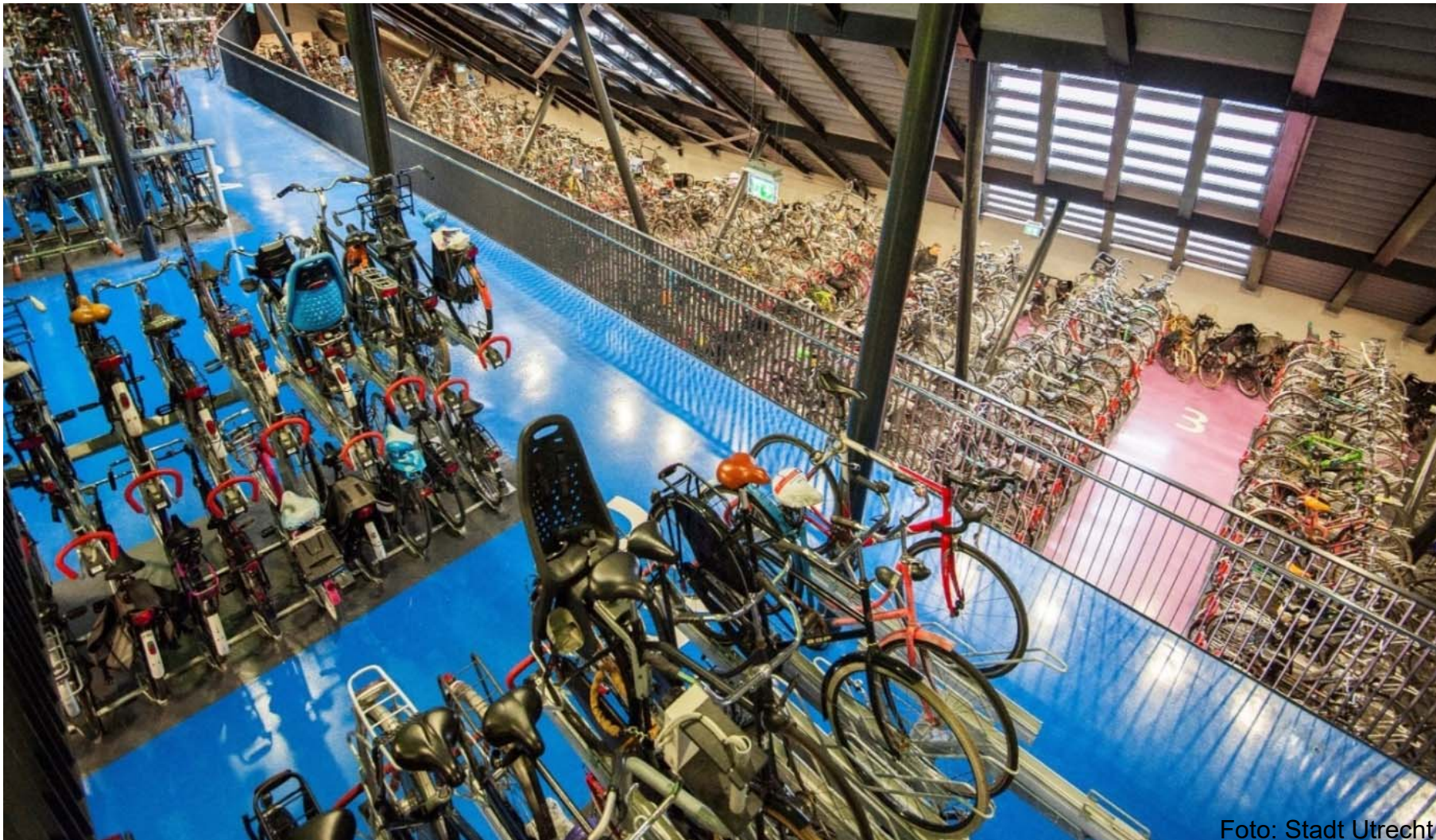


Foto: Stadt Utrecht

Parken



Foto: Böhme



Foto: Stadt Utrecht

Fazit: Auf geht`s!

...es muss sich `was ändern!

Nur: wo wollen wir denn hin?

Mal angenommen: „Rauf auf`s Rad“!



Fazit: Auf geht`s!

10 Zutaten, damit`s klappt:

- Zugangsmöglichkeiten für PKWs beschränken
- Verringerung und Verteuerung der PKW-Stellplätze
- Reduzierung der Autoverkehrsflächen
- Tempo runter

- + Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser
- + Angebote und Anreize zum Umstieg schaffen
- + Ausbau Radverkehrsanlagen
- + grüne Welle fürs Rad
- + Radabstellanlagen
- + Rücksichtnahme und Willkommenskultur

Fazit: Auf geht's!

Und: dafür brauchen wir mehr Platz!



Fazit: Auf geht`s!

Na klar: ohne Moos nix los!

Aufwendungen für den Radverkehr p.a.

Utrecht	46 Mio.	(137 €/EW)
Amsterdam	20 Mio.	(27 €/EW)
Münster	3 Mio.	(10 €/EW)
NRVP		(17 €/EW)

=> Verkehrswende muss nationale Anstrengung werden!

„50% Radverkehrsanteil sind überall möglich.“

(Morten Kabell, Umweltbürgermeister Kopenhagen)



Foto: Stadt Münster

**„Alle sagten, das geht nicht. Dann kam einer,
der wusste das nicht, und hat es gemacht.“**

(Prof. Hilbert Meyer)