



Radfahren in Erlangen

Auswertung der repräsentativen Befragung „Leben in Erlangen 2010“

Erlangen und Radfahren: Für viele Einwohner ist beides untrennbar verbunden, denn Erlangen ist eine Fahrradstadt. In manchen Gegenden – vor allem in der vom Studentenleben geprägten Innenstadt – dominieren die Radfahrer das Straßenbild. Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur für Radfahrer in den vergangenen Jahrzehnten hat in dieser Zeit zu einer großen Steigerung im Radverkehrsaufkommen geführt. Dies entlastet die Innenstadt merklich vom motorisierten Individualverkehr, führt aber auch auf der anderen Seite zu neuen Problemen.

Die Wahrnehmungen der Verkehrsteilnehmer sind dabei sehr vielfältig. „Undiszipliniertheit“, „Rücksichtslosigkeit“ und „Verkehrsgefährdung“ sind Vorwürfe, die sowohl von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern zu hören sind und sich in der Regel an diejenigen richten, die jeweils auf andere Weise unterwegs sind. Es wird aber oft auch Kritik an der „eigenen Fraktion“ geäußert, etwa wenn ein Radfahrer sagt: „Die Narrenfreiheit der Fahrradfahrer nervt“.

Um umfassende Aussagen zum Radverkehr in Erlangen treffen zu können, wurde in die Bürgerbefragung „Leben in Erlangen 2010“ ein großer Frageblock zu diesem Thema aufgenommen. Für diese Umfrage wurden Anfang des Jahres per Zufallsverfahren 2.500 Einwohner zwischen 18 und 80

Jahren mit Hauptwohnsitz in Erlangen ausgewählt und angeschrieben. Von den versandten Fragebögen kamen insgesamt rund 56 Prozent an die Abteilung Statistik und Stadtforschung zurück; die Befragung ist repräsentativ. Eine Übersicht über grundlegende Ergebnisse wurde bereits veröffentlicht (der Bericht 3/2010 aus der Reihe „Statistik aktuell“ ist - einschließlich Fragebogen - im Internet zu finden unter „www.erlangen.de/statistik“ unter der Rubrik „Veröffentlichungen“). Der vorliegende Bericht enthält nun detaillierte Auswertungen der Fragen zum Erlanger Radverkehr.



Das Fahrrad steht in Erlangen an der Spitze der genutzten Beförderungsmittel: Mehr als 90 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger verfügen über ein Fahrrad. Dabei gibt es erwartungsgemäß altersspezifische Unterschiede. So bewegt sich der Anteil derjenigen, denen immer ein Fahrrad zu Verfügung steht, zwischen 91 Prozent bei den 35- bis unter 45-Jährigen und 78 Prozent bei Personen von 65 bis 80 Jahren (Abb. 1). Dementsprechend liegt der Anteil

der Bevölkerung, welche über kein Fahrrad verfügt, bei den 35- bis unter 45-Jährigen mit unter fünf Prozent am niedrigsten, während er bei den Senioren ab 65 Jahren mit gut 18 Prozent am höchsten liegt.

Vergleicht man die Verfügbarkeit von Auto und Fahrrad, so zeigt sich ein Zusammenhang nicht etwa in

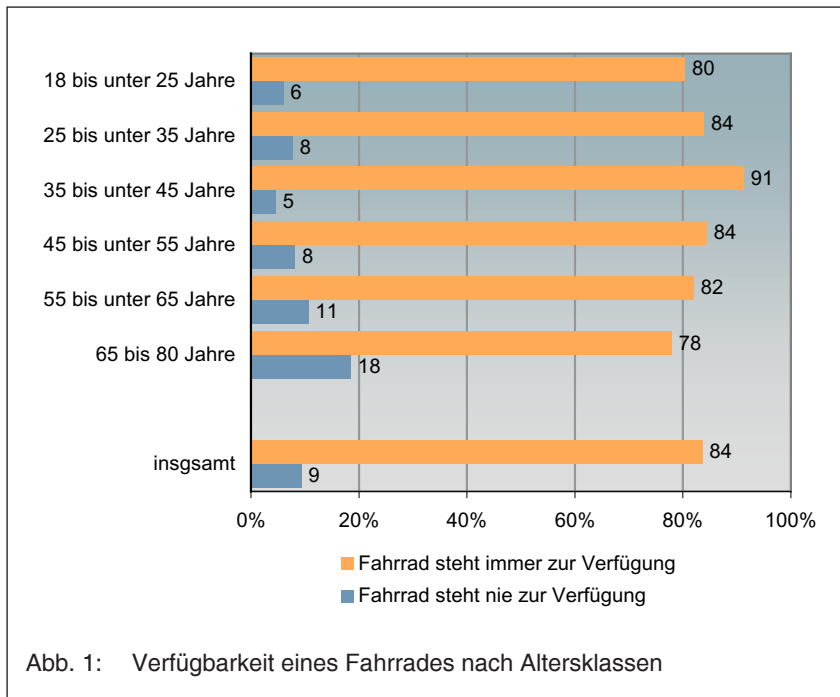


Abb. 1: Verfügbarkeit eines Fahrrades nach Altersklassen

der Richtung, dass Auto und Fahrrad sich gegenseitig ausschließende Verkehrsmittel wären. Vier von fünf Erlangerinnen und Erlanger, die immer oder meistens über ein Fahrrad verfügen, verfügen auch immer oder meistens über ein Auto. Die Verfügbarkeit eines Pkws sinkt auf rund 58 Prozent bei denjenigen, die nur manchmal oder nie über ein Fahrrad verfügen. Offenbar sind in diesem Fall, wo weder Auto noch Fahrrad eine große Rolle spielen,

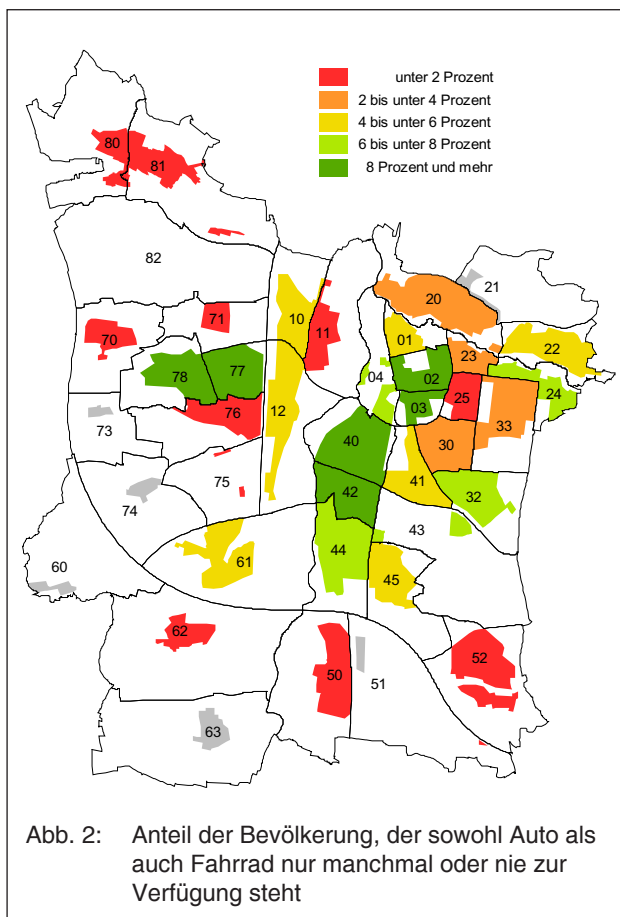


Abb. 2: Anteil der Bevölkerung, der sowohl Auto als auch Fahrrad nur manchmal oder nie zur Verfügung steht

andere Fortbewegungsmittel oder ein geringeres Ausmaß an Mobilität von Bedeutung.

Der Anteil der Bevölkerung, welche weder über ein Kraftfahrzeug noch über ein Fahrrad verfügt (d.h. „manchmal“ oder „nie“), ist in Teilen der Innenstadt (Bezirke 02 und 03), in Schönfeld (Bezirk 42), dem Anger (Bezirk 40) und Teilen Büchenbachs (Bezirke 77 und 78) am höchsten (Abb. 2). Der Anger, Büchenbach Nord (Bezirk 77), Büchenbach West (Bezirk 78) und Schönfeld gehören auch zu den Bezirken, in denen dafür der Busverkehr am häufigsten genutzt wird. Mehr als jeder Fünfte nutzt in diesen Bezirken an mindestens drei Tagen pro Woche den Bus; in Schönfeld sind es sogar mehr als 40 Prozent.

In der Innenstadt spielen sicherlich die kurzen Distanzen eine Rolle beim Verzicht sowohl auf das Auto als auch auf

das Fahrrad. Trotzdem zeichnet sich klar ab, dass das Fahrrad in den zentrumsnahen Gebieten deutlich intensiver genutzt wird als in den Randgebieten (Abb. 3). In den Bezirken Markgrafentadt (Bezirk 02), Rathausplatz (Bezirk 03), Loewenich (Bezirk 23) und Stubenloh (Bezirk 25) geben über 80 Prozent der Radfahrer an, im vergangenen Jahr mindestens einmal wöchentlich das Fahrrad im Erlanger Stadtverkehr genutzt zu haben.

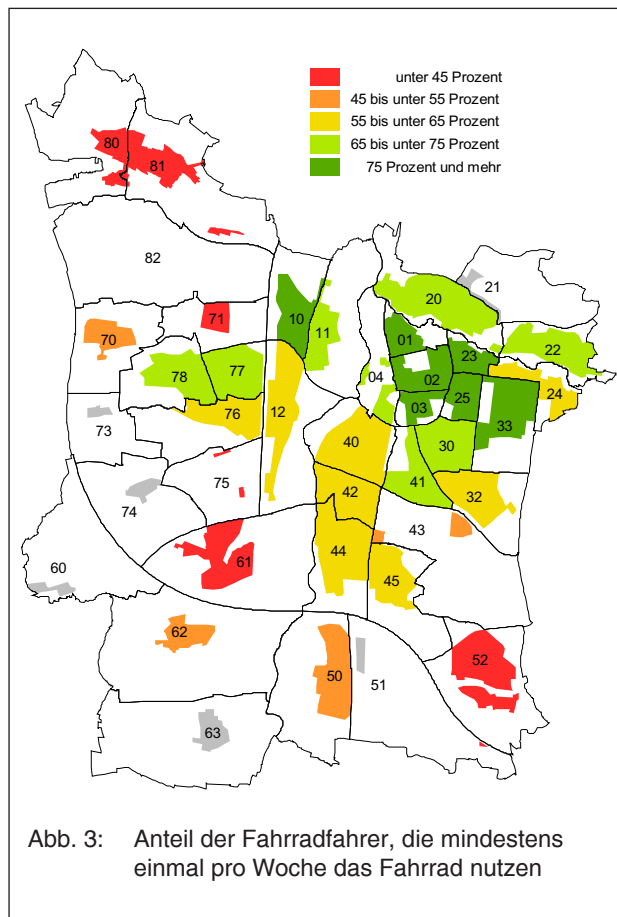


Abb. 3: Anteil der Fahrradfahrer, die mindestens einmal pro Woche das Fahrrad nutzen

Wer nutzt das Fahrrad?

Insgesamt verfügen 91 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger zumindest manchmal über ein Fahrrad und 56 Prozent nutzen ein Fahrrad mindestens einmal pro Woche. Unterschiede zwischen Männern und Frauen gibt es dabei nicht. Die Verfügbarkeit eines Autos beeinflusst die Intensität der Fahrradnutzung ebenfalls nur gering: Während 55 Prozent derjenigen, denen immer oder meistens ein Auto zur Verfügung steht, auch intensiv – also mindestens einmal wöchentlich – das Fahrrad nutzen, steigt dieser Anteil auf 62 Prozent bei Erlangern, die nur manchmal oder nie über ein Auto verfügen.

Ein stärkerer Zusammenhang besteht zwischen der Schulbildung und der Fahrradnutzung. Dabei steigt die Intensität der Fahrradnutzung mit der Schulbildung. Von den Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrern zwischen 18 und 80 Jahren mit Volks- bzw. Hauptschulabschluss gehören 41 Prozent zu den intensiven Fahrradnutzern. Dieser Anteil steigt bei Personen mit mittlerer Reife auf rund 52 Prozent und bei Personen mit Abitur oder Fachhochschulreife auf 64 Prozent. Allerdings variiert der Zusammenhang zwischen Schulbildung und Fahrradnutzung stark, wenn man sowohl die Erwerbstätigkeit, als auch die Verfügbarkeit eines Autos in Betracht zieht (Abb. 4). So ist die Spannweite bei denjenigen, die weder

voll- noch teilzeitbeschäftigt sind und die auch über kein Auto verfügen, am größten. Hier nutzt nur ein gutes Drittel der Befragten mit Volks- oder Hauptschulabschluss das Fahrrad mindestens einmal pro Woche, während dies bei mehr als drei Viertel der Befragten mit Abitur oder Fachhochschulreife der Fall ist. Allerdings liegt der Anteil der Studenten mit rund 31 Prozent bei den Nicht-Erwerbstätigen ohne Auto auch sehr hoch; Studenten nutzen das Fahrrad überdurchschnittlich häufig und verfügen oft über kein Auto.

Der Zusammenhang zwischen der Schulbildung und dem Ausmaß der Fahrradnutzung findet sich fast ebenso deutlich bei den Erwerbstätigen, die über ein Auto verfügen. Bei Befragten, die weder teil- noch vollzeitbeschäftigt sind und über ein Auto verfügen, zeigt sich kaum ein Zusammenhang zwischen Schulbildung und der Nutzungsintensität des Fahrrades.

Insgesamt ist unter den geringfügig Beschäftigten mit gut 72 Prozent der größte Anteil an intensiven Fahrradnutzern zu finden (Abb. 5), gefolgt von den Schülern und Studenten, wobei viele von diesen auch zu den geringfügig Beschäftigten gehören. Der geringste Anteil findet sich mit knapp einem Drittel bei den Erlangerinnen und Erlangern, die sich in Berufsausbildung, Wehr- oder Zivildienst befinden, was sicherlich daran liegt, dass diese seltener vor Ort präsent sind.

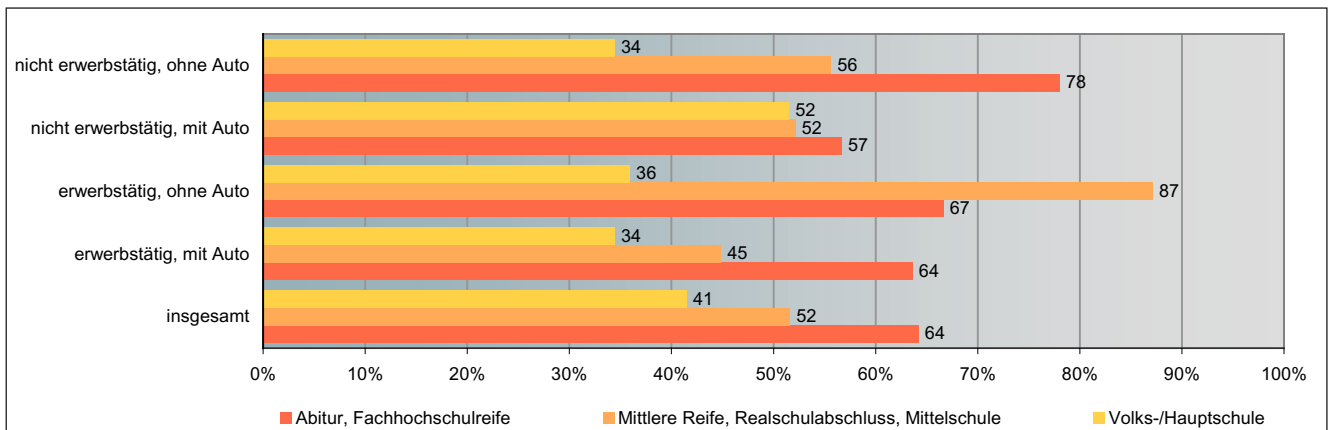


Abb. 4: Anteil der Erlangerinnen und Erlanger, welche mindestens einmal pro Woche das Fahrrad nutzen nach Schulbildung, Erwerbstätigkeit und Autonutzung

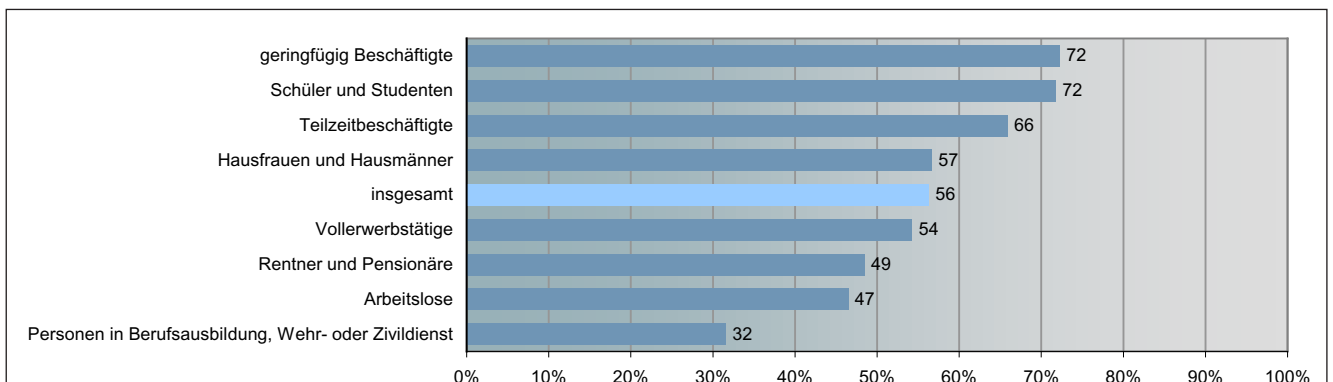


Abb. 5: Anteil der Erlangerinnen und Erlanger, welche mindestens einmal pro Woche das Fahrrad nutzen nach Art der Tätigkeit

Witterungseinflüsse

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, dessen Nutzung stark von Witterungseinflüssen abhängig ist. Deshalb wurden die Erlangerinnen und Erlanger auch nach dem Einsatz des Fahrrades bei ungünstigen Witterungsbedingungen bzw. Dunkelheit befragt. Abbildung 6 zeigt die Anteile derjenigen, die ihr Fahrrad auch bei Regen, Schnee, Dunkelheit oder Kälte nutzen.

Während insgesamt rund 53 Prozent der Befragten ihr Fahrrad auch bei Regenwetter nutzen, sind es unter den Schülern und Studenten rund 72 Prozent, die vor Fahrten mit dem Fahrrad im Regen nicht zurückschrecken.

Mit durchschnittlich knapp 36 Prozent ist die Fahrbereitschaft bei Schneefall deutlich geringer, aber auch hier lässt sich feststellen, dass vor allem Schüler und Studenten mit 59 Prozent sowie geringfügig Beschäftigte mit 46 Prozent deutlich häufiger ihr Fahrrad nutzen als der durchschnittliche Erlanger, wobei auch hier der hohe Anteil bei den geringfügig Beschäftigten damit zu erklären ist, dass sich unter diesen viele Studenten befinden. Rentner und Pensionäre setzen weitaus mehr auf Sicherheit: Unter diesen steigen nur 21 Prozent im Schnee auf ihr Fahrrad.

Weit weniger Erlangerinnen und Erlanger lassen sich durch Dunkelheit vor dem Radfahren abschrecken. Rund drei Viertel der 18- bis 80-Jährigen nutzen das Fahrrad auch, wenn es dunkel ist. Weniger häufig ist dies mit 60 Prozent bei Hausfrauen und –männern der Fall sowie mit 49 Prozent bei Rentnern und Pensionären.

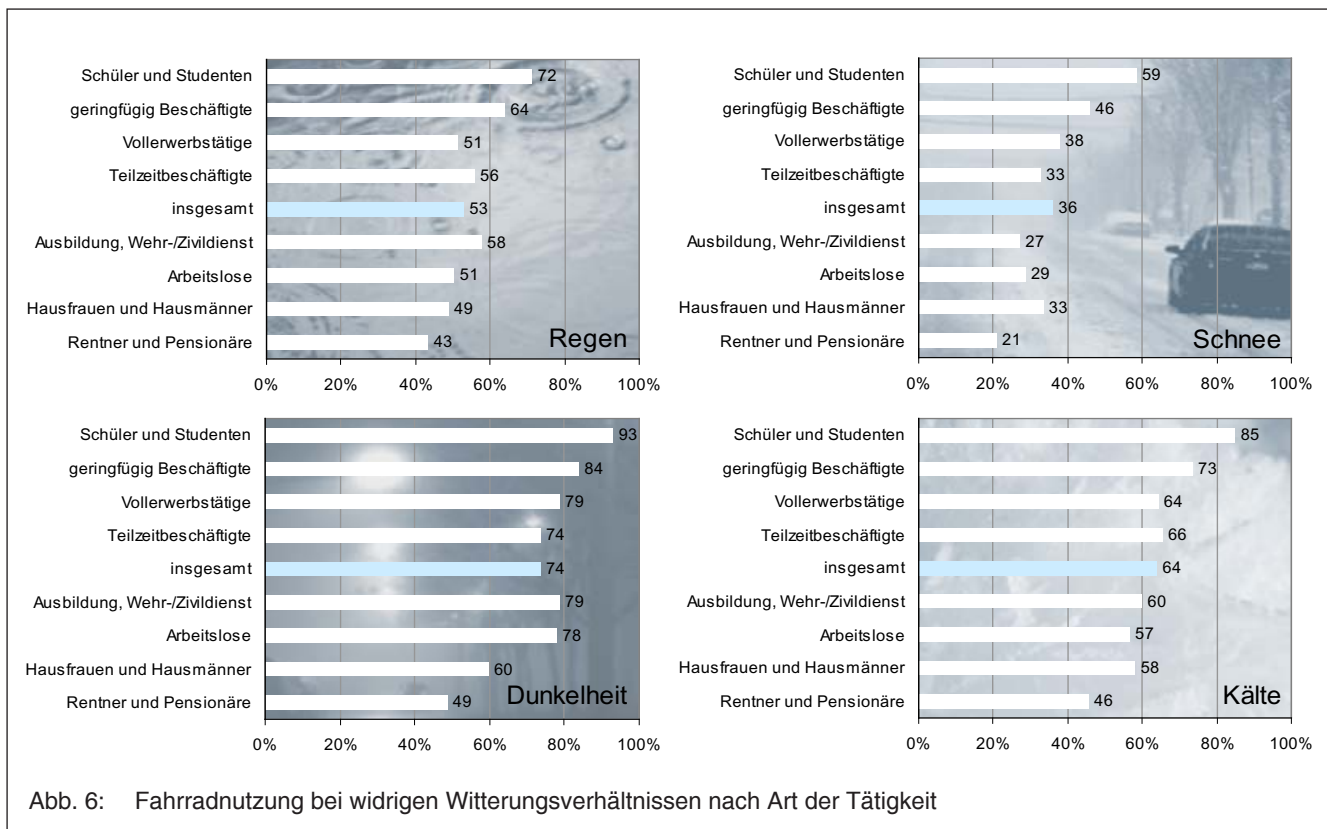
Auch bei Kälte nutzen 64 Prozent ihr Fahrrad, an der Spitze wieder die Gruppe der Schüler und Studenten, von denen 85 Prozent sich nicht von niedrigen Temperaturen abschrecken lassen. Bei den Rentnern und Pensionären sind es lediglich 46 Prozent, die dann ihr Fahrrad nutzen.

Sicherlich spielt die Lebenssituation eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Nutzung des Fahrrads auch bei widrigen Bedingungen. Es ist anzunehmen, dass insbesondere Personen, die den Weg zum Arbeitsplatz mit dem Fahrrad zurücklegen, häufiger auch bei schlechtem Wetter unfreiwillig das Fahrrad benutzen müssen, während bei Personen im Ruhestand diese Notwendigkeit nicht besteht.

Abbildung 7 zeigt die Fahrradnutzung bei ungünstiger Witterung und Dunkelheit nach Alter und Geschlecht. Frauen sind demnach in allen dargestellten Altersklassen bei Schnee, Kälte oder Dunkelheit in der Regel weniger bereit – oder weniger in der Notwendigkeit –, ihr Fahrrad zu nutzen als Männer.

Besonders deutliche Unterschiede sind zu erkennen bei Fahrradfahrten im Schnee. Während 35 Prozent der Frauen unter 35 Jahren auch bei Schnee ein Fahrrad nutzen, trifft dies in der gleichen Altersklasse auf 53 Prozent der Männer zu. Große Unterschiede zwischen Männern und Frauen finden sich auch bei den 50- bis 80-Jährigen in Bezug auf Nachtfahrten: Während hier gut die Hälfte der Frauen bei Dunkelheit fährt, trifft dies auf 63 Prozent der Männer zu.

Mit Ausnahme von Fahrten bei Regenwetter tritt bei der Gruppe der 50- bis 80-Jährigen die geschlechterspezifische Differenzierung am deutlichsten hervor. In dieser Altersklasse nutzen Frauen seltener



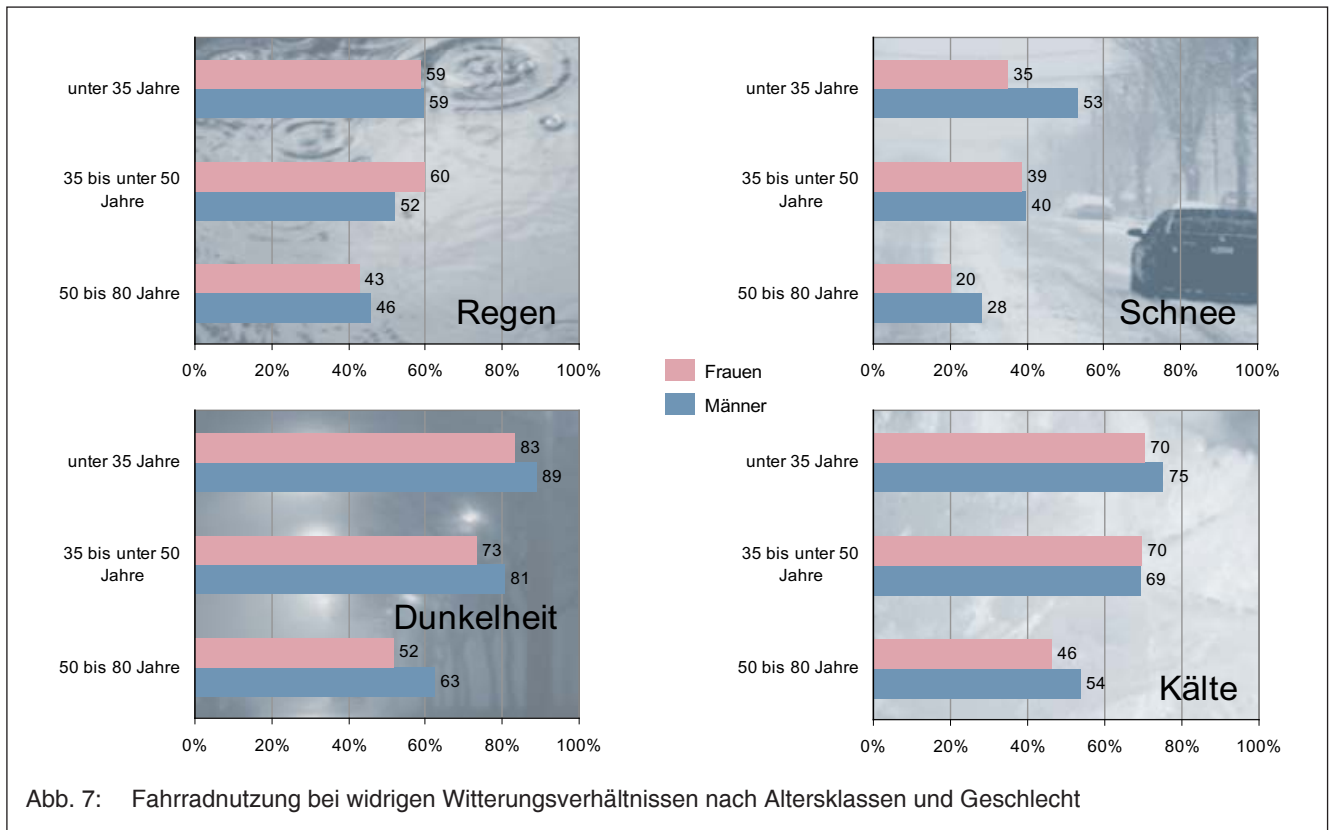


Abb. 7: Fahrradnutzung bei widrigen Witterungsverhältnissen nach Altersklassen und Geschlecht

ein Fahrrad auch bei „Wind und Wetter“. Bei den 35- bis unter 50-Jährigen ist der Anteil der Frauen, die auch bei Regen Fahrrad fahren mit 60 Prozent etwas höher als der der Männer mit 52 Prozent.

Darüber hinaus besteht ein geringer Zusammenhang zwischen dem Fahrradfahren bei widrigen Witterungsverhältnissen und dem Einkommen. Die Anteile der Personen, die auch bei Regen, Schnee oder Kälte ihr Fahrrad benutzen, sind leicht überdurchschnittlich bei einem besonders niedrigen Haushaltsnettoeinkommen unter 500 Euro, sind aber auch überdurchschnittlich bei einem Haushaltsnettoeinkommen von 3.500 Euro und mehr.

Sicherheit im Radverkehr

Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren hängt von Art und Beschaffenheit der benutzten Verkehrswege ab. Je häufiger es auf diesen zu Konfliktsituationen zwischen Fahrradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern kommt, umso geringer ist das Sicherheitsgefühl.

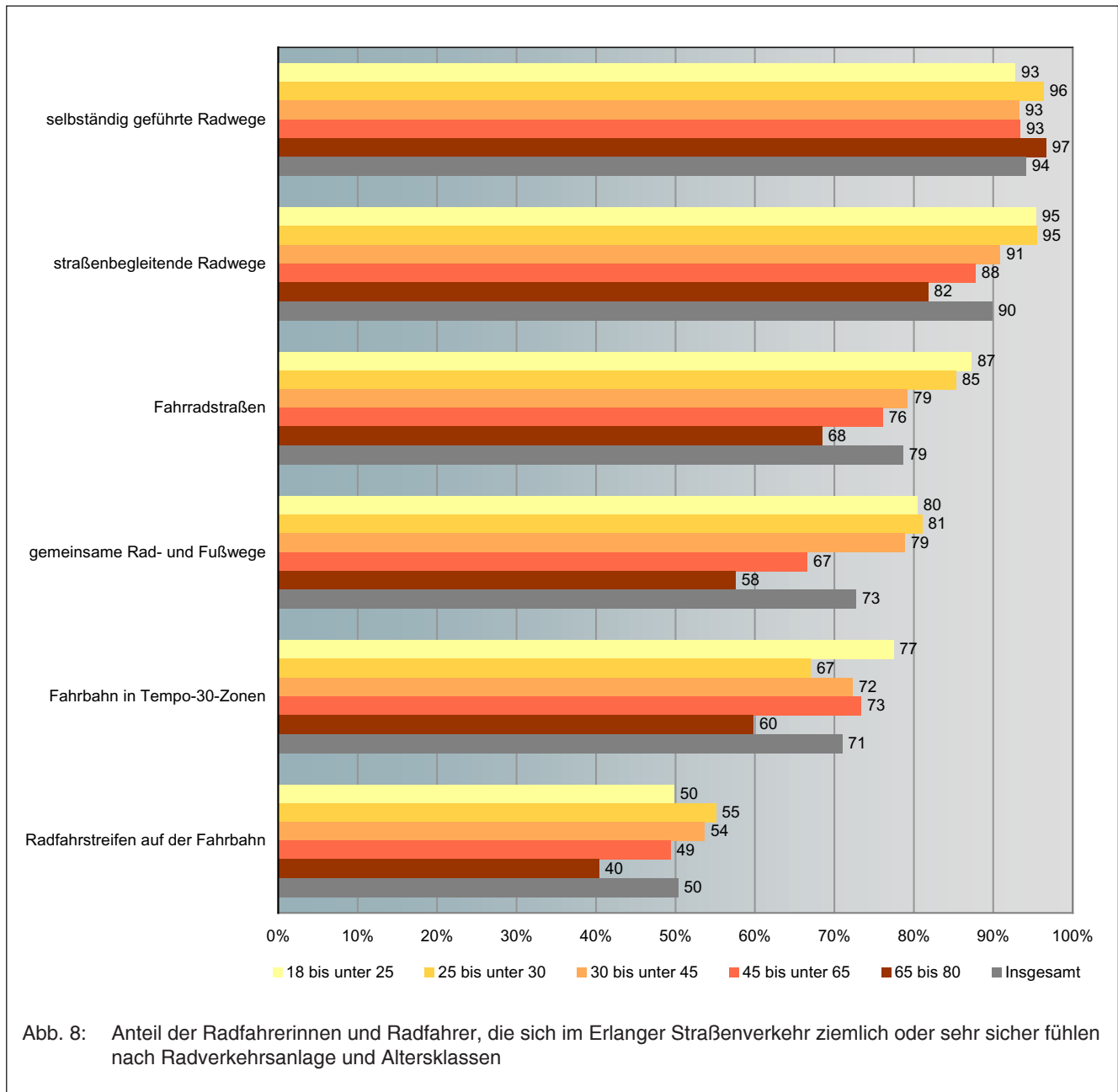
Insgesamt fühlen sich 87 Prozent der Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrer im Alter zwischen 18 und 80 Jahren ziemlich oder sehr sicher im Erlanger Straßenverkehr. Das Sicherheitsgefühl ist bei Männern geringfügig höher als bei Frauen. Von den Nicht-Deutschen äußern gar 96 Prozent ein hohes Sicherheitsgefühl als Radfahrer im Erlanger Straßenverkehr.

Verschiedene Radverkehrsanlagen führen zu unterschiedlichem Sicherheitsempfinden. Während sich die Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrer auf selbständig geführten Radwegen am sichersten

fühlen – 94 Prozent fühlen sich hier ziemlich oder sehr sicher -, trifft dies bei straßenbegleitenden, mit Bordstein von der Straße abgesetzten Radwegen, auf immer noch 90 Prozent zu. Bei Fahrradstraßen – also Straßen, in denen Radfahrern ausdrücklich Vorfahrt eingeräumt wird -, haben immer noch 79 Prozent ein hohes Sicherheitsempfinden. Nur noch 73 Prozent der Radfahrer äußern bei gemeinsamen Rad- und Fußwegen, dass sie sich dort sicher fühlen, was vermutlich auf häufige Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern zurückzuführen ist. Fühlen sich in Tempo-30-Zonen noch 71 Prozent der Radfahrer sicher, so fühlt sich nur noch jeder Zweite sicher auf dem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Das Sicherheitsgefühl unterscheidet sich altersspezifisch je nach Radverkehrsanlage mehr oder weniger stark (Abb. 8). Auf selbständig geführten Radwegen fühlen sich die allermeisten Radfahrer jeder Altersklasse ziemlich oder sehr sicher. Bei allen anderen Radverkehrsanlagen kann man ein abnehmendes Sicherheitsgefühl mit zunehmendem Alter feststellen. Starke Unterschiede beim Sicherheitsempfinden sind bei den Fahrradstraßen und den gemeinsamen Rad- und Fußwegen zu erkennen. Während bei den Fahrradstraßen 87 Prozent der 18- bis unter 25-Jährigen Radfahrer ein hohes Sicherheitsgefühl äußern, trifft dies auf lediglich 68 Prozent der 65- bis 80-Jährigen zu. Vier von fünf Radfahrern unter 45 Jahre fühlen sich auf gemeinsamen Rad- und Fußwegen sicher, in deren Sicherheit jedoch nur 58 Prozent der 65- bis 80-Jährigen vertrauen.

In Bezug auf die Fahrgewohnheiten lässt sich feststellen, dass Radfahrer, die ihr Rad auch bei



ungünstigen Witterungsbedingungen oder bei Dunkelheit nutzen, sich fast durchgehend etwas sicherer fühlen als der „durchschnittliche“ Radfahrer. Dies ist auch kaum verwunderlich, denn wer sich unsicher fühlt, wird bei „Wind und Wetter“ nach Möglichkeit besser auf das Fahrrad verzichten. Allerdings zeigen sich auch hier wieder die Vorteile selbständig geführter Radwege und straßenbegleitender Radwege, denn bei diesen sind kaum Unterschiede im Sicherheitsempfinden erkennbar in Abhängigkeit von den Fahrgewohnheiten.

Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern

Im Hinblick auf die bereits angesprochenen potentiellen Konfliktsituationen zwischen Radfahrern, Fußgängern und Kraftfahrzeugen wurden die Erlangerinnen und Erlanger danach befragt, wie ihrer Ansicht nach die Verkehrsteilnehmer in Erlangen miteinander umgehen (Abb. 9).

Nur knapp die Hälfte der Befragten stimmt der Aussage zu, dass Radfahrer Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Die Zustimmung reicht dabei von 29 Prozent in Deichsendorf West (Bezirk 80) bis zu 77 Prozent im Bezirk Loewenich (Bezirk 23), wie Abbildung 10 veranschaulicht. Radfahrer selbst beurteilen sich da etwas anders, denn rund 60 Prozent derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich das Fahrrad nutzen, sind der Meinung, dass in Erlangen Radfahrer Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Umgekehrt sehen das die Erlangerinnen und Erlanger, die selbst nicht Fahrrad fahren: Von diesen stimmt nicht einmal ein Drittel dieser Aussage zu. Weiterhin ist festzustellen, dass die Rücksichtnahme von Radfahrern auf Fußgänger mit zunehmendem Alter tendenziell schlechter bewertet wird.

Häufig wird bemängelt, dass Radfahrer ihre „Drahtesel“ störend abstellen und auf Gehwegen fahren. Auch danach wurden die Erlangerinnen und Erlanger befragt (Abb. 11). Hier überrascht, dass die

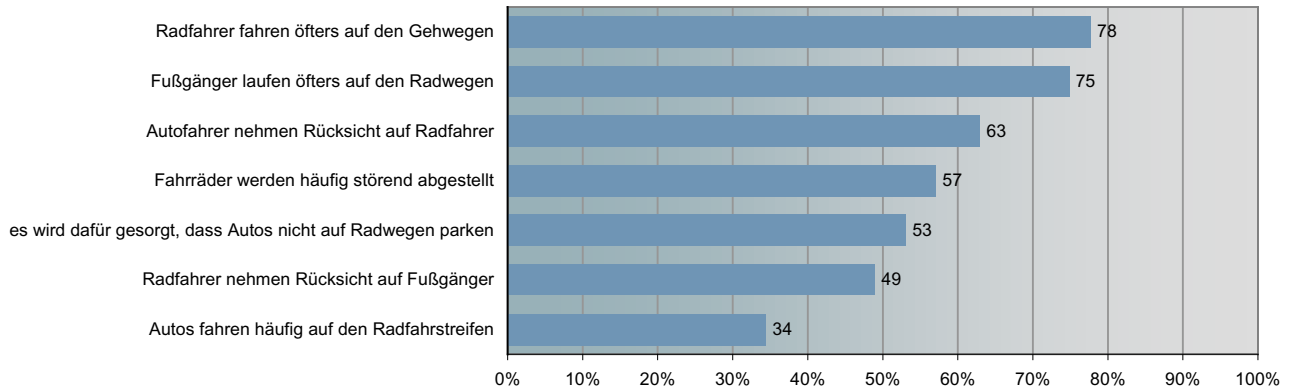


Abb. 9: Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander - Zustimmung in Prozent

Bevölkerung in den Gebieten, wo ein durchaus überdurchschnittliches Fahrradaufkommen zu erwarten ist – nämlich vor allem im Zentrum –, sich seltener von geparkten Fahrrädern gestört fühlt. Die Spannweite reicht von 32 Prozent Zustimmung im Bezirk Rathausplatz (Bezirk 03) bis zu 83 Prozent in Kriegenbrunn (Bezirk 62). Auch hier zeigt sich eine Abhängigkeit von der Fahrradnutzung: Je häufiger man selbst ein Fahrrad nutzt, umso weniger fühlt man sich von abgestellten Fahrrädern belästigt. Ganz klar zeigen sich unterschiedliche Einschätzungen in Abhängigkeit vom Alter: Während 57 Prozent der Befragten insgesamt der Meinung sind, dass Fahrräder häufig störend abgestellt werden, trifft dies bei 77 Prozent der 65- bis 80-Jährigen zu.

Dass Radfahrer häufiger auch die Gehwege benutzen, meinen 78 Prozent der Befragten – auch wenn mit dieser Aussage noch keine Wertung verbunden ist. Während 74 Prozent derjenigen, die selbst mindestens einmal wöchentlich das Fahrrad nutzen, dieser Meinung sind, teilen rund 85 Prozent der selbst nicht Fahrrad fahrenden Erlangerinnen und Erlanger diese Einschätzung.

Es zeigen sich also in der Wahrnehmung der Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern immer Unterschiede in Abhängigkeit vom Umfang, in dem selbst ein Fahrrad genutzt wird. Wer das Fahrrad selbst öfter nutzt, beurteilt die Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern auch weniger dramatisch. Umgekehrt haben

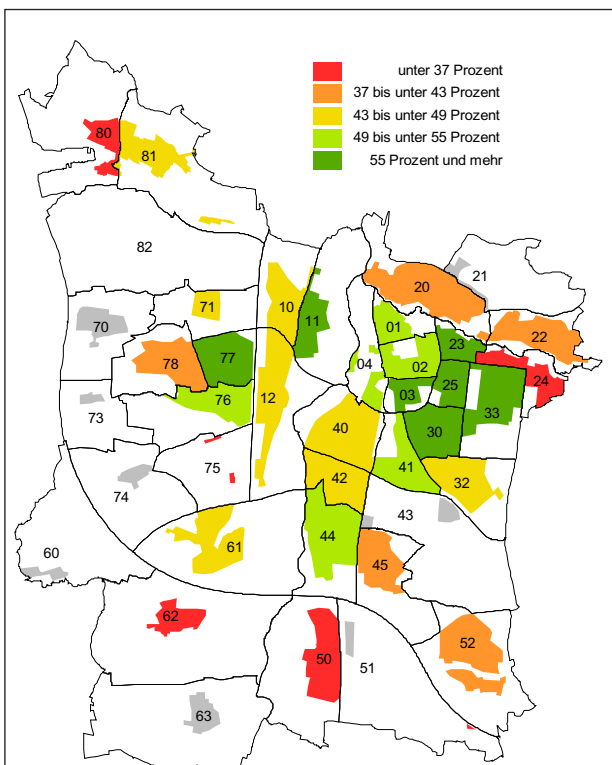


Abb. 10: „Radfahrer nehmen Rücksicht auf Fußgänger“ - Anteil der Zustimmenden

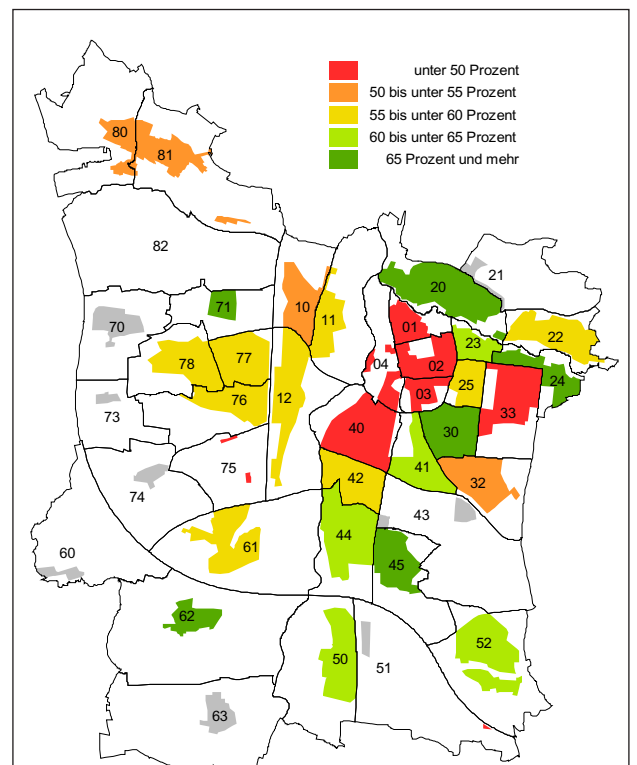
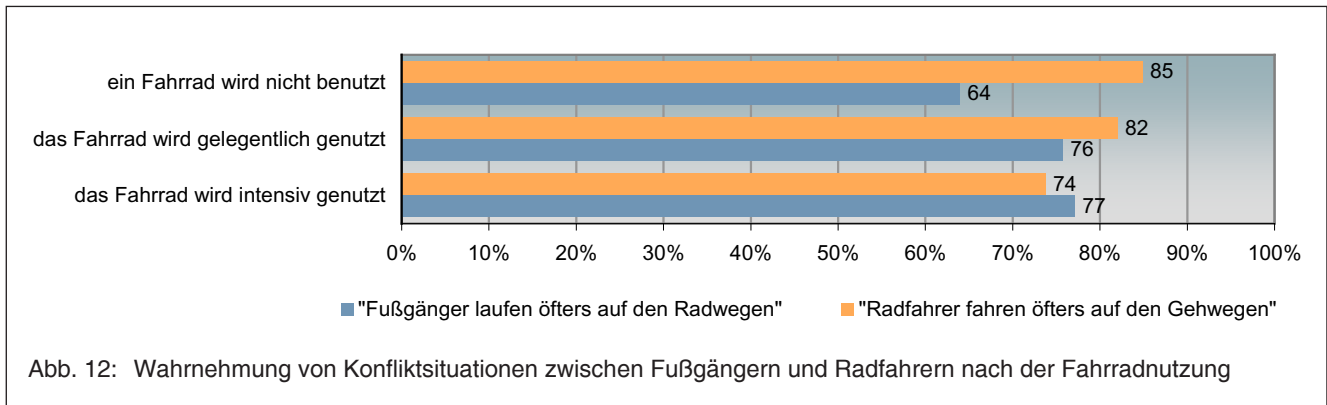


Abb. 11: „Fahrräder werden häufig störend abgestellt“ - Anteil der Zustimmenden



diejenigen, die selbst wenig oder gar nicht Fahrrad fahren, einen „geschärften“ Blick für solche Konflikte. Sicherlich spielt die Situation im Hinblick auf die Wahrnehmung eine Rolle: Wer öfter als Fußgänger – und somit vermutlich seltener als Radfahrer – unterwegs ist, nimmt auch häufiger Radfahrer auf Gehwegen wahr, während im umgekehrten Fall es vor allem die Radfahrer sind, die eine besondere Wahrnehmung im Hinblick auf diejenigen unter den Fußgängern haben, die die Radwege blockieren (Abb. 12).

Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern

Rund 63 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu, dass Autofahrer Rücksicht auf Radfahrer nehmen. Auch hier gibt es unterschiedliche Wahrnehmungen in Abhängigkeit der benutzten Verkehrsmittel. So stimmen 88 Prozent derjenigen zu, die nur

über ein Kraftfahrzeug, nicht jedoch über ein Fahrrad verfügen. Dieser Wert sinkt auf 58 Prozent bei den reinen Fahrradfahrern, die über gar kein Auto verfügen. Mehr als drei Viertel der Befragten stimmen in den Bezirken Rathausplatz (Bezirk 03), Dechsendorf Ost (Bezirk 81) und Frauenaurach (Bezirk 61) der Aussage zu, dass Autofahrer Rücksicht auf Radfahrer nehmen (Abb. 13). Am anderen Ende finden sich Rathenau (Bezirk 41), Steinforst (Bezirk 12) und Bierlach (Bezirk 45) mit jeweils rund 53 bis 54 Prozent Zustimmung. Im Bezirk Rathausplatz (Bezirk 03) scheint ein geringeres Konfliktpotential zu bestehen als im übrigen Innenstadtbereich.

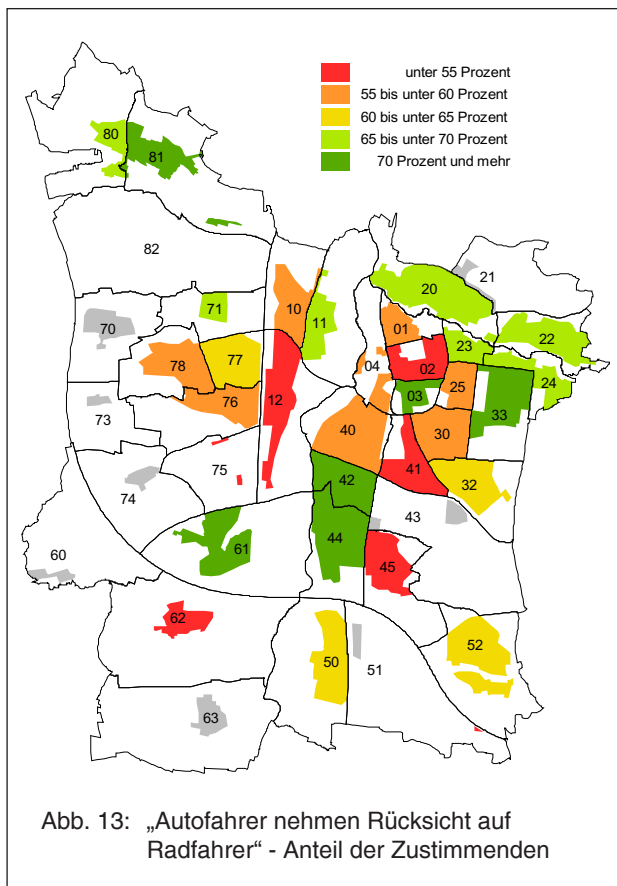
Der Aussage, dass Autos häufig auch auf Radfahrstreifen fahren, stimmen etwa ein Drittel der Befragten zu, wobei auch hier deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Fahrradnutzung zu erkennen sind. Wer häufiger das Fahrrad nutzt, wird auch öfter mit Gefahrensituationen durch Autos auf Radfahrstreifen konfrontiert. Von den Befragten, die im Erlanger Stadtverkehr selbst kein Fahrrad benutzen, stimmen nur rund 20 Prozent der Einschätzung zu, dass Autos häufig auch auf Radfahrstreifen fahren. Von den Radfahrern stimmt hingegen mehr als ein Drittel zu.

Der Zusammenhang zwischen der Intensität der Fahrradnutzung und der Einschätzung des Verhaltens von Autofahrern besteht ebenso bei der Aussage, dass Autos häufig auch auf den Radfahrstreifen parken.

Rund 53 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger im Alter von 18 bis 80 Jahren meinen, es werde in Erlangen effektiv dafür gesorgt, dass Autos nicht auf Radwegen parken. Hier stimmen zwei Drittel der Befragten zu, die selbst kein Fahrrad nutzen.

Fußgängerzone

Ein besonderes Konfliktpotential existiert dort, wo der Fokus der Verkehrsteilnehmer – hier insbesondere der Fußgänger – nicht nur auf die Fortbewegung gerichtet ist, sondern die Aufmerksamkeit sich mehr auf Schaufenster als auf andere Verkehrsteilnehmer konzentriert: In der Fußgängerzone. Die Erlangerinnen und Erlanger wurden nach ihrer Meinung zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr befragt. Dabei lehnt etwa die Hälfte der

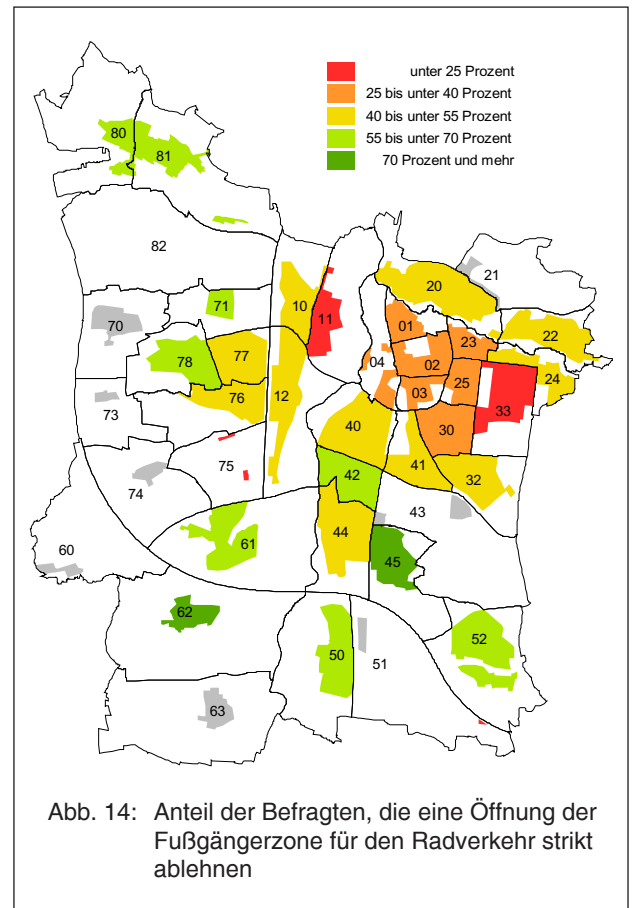


Befragten die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr strikt ab. Ein Viertel der Befragten kann sich eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr bedingt vorstellen, nämlich außerhalb der Geschäftszeiten und an Feiertagen. Einer generellen Freigabe für den Radverkehr stimmt ein Fünftel der Befragten zu; unter den Befragten, die mindestens einmal wöchentlich das Fahrrad nutzen, sind dies 26 Prozent.

Der Anteil der Befragten, welche sich strikt gegen eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr aussprechen, variiert in den statistischen Bezirken stark zwischen 23 und 77 Prozent (Abb. 14). Eine geringere Ablehnung besteht grundsätzlich in den Bezirken, in denen die Erreichbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad größer ist. Mit der Entfernung zur Fußgängerzone nimmt die Bereitschaft der Befragten ab, einer Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zuzustimmen.

Ein weiterer Einflussfaktor, der zum Teil auch die höhere Zustimmung im Bereich der Innenstadt erklärt, ist das Alter. Während sich von den 25- bis unter 30-Jährigen rund 35 Prozent für eine generelle Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr aussprechen, sinkt dieser Wert bei den 65- bis 80-Jährigen auf 12 Prozent (Abb. 15). Bei der hohen Zustimmung bei den 25- bis unter 30-Jährigen spielen Studenten eine große Rolle: Von diesen sprechen sich 41 Prozent für eine generelle Öffnung der Fußgängerzone aus.

Von den Rentnern und Pensionären stimmen 12 Prozent einer Öffnung zu. Dies trifft allerdings nicht auf die Rentner und Pensionäre zu, die selbst im innerstädtischen Bereich – also in den Bezirken 01 (Altstadt), 02 (Markgrafenstadt), 03 (Rathausplatz), 04 (Tal), 23 (Loewenich) oder 25 (Stubenloh) – wohnen. Von diesen stimmt ein Viertel einer generellen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zu. Die generelle Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer befürworten 24 Prozent der Befragten männlichen Geschlechts, während nur 17 Prozent der Frauen zustimmen. Zwischen Befragten mit und ohne Kinder sind keine Unterschiede feststellbar.

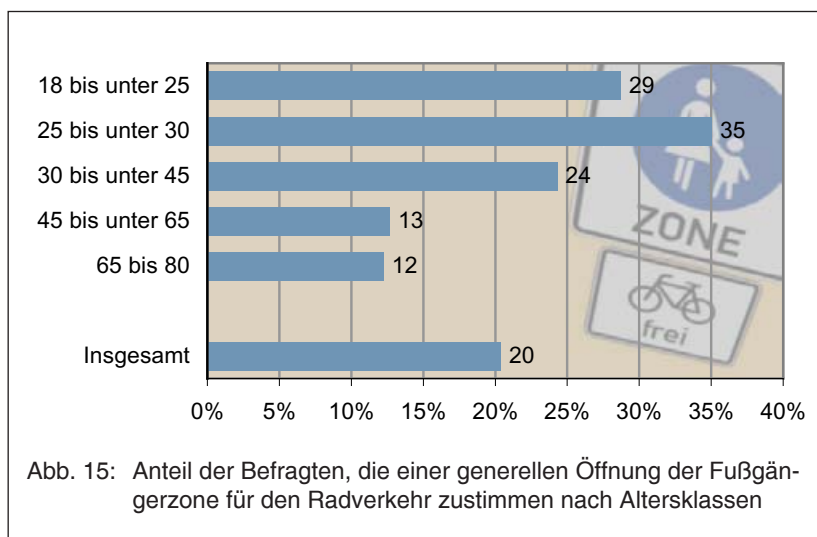


Infrastruktur des Radverkehrs

Auch Fahrradfahrer benötigen eine „Infrastruktur“. Die Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrer, die angaben, dass sie in den vergangenen zwölf Monaten irgendwann einmal im Erlanger Stadtverkehr mit dem Rad unterwegs waren, wurden nach ihrem Urteil gefragt hinsichtlich zahlreicher mit dem Radfahren in Verbindung stehender Belange (Abb. 16).

Hohe Zufriedenheit herrscht demnach vor allem bei Anzahl und Zustand der Radwege und der Radwegweisung, weniger Zufriedenheit äußern die Befragten in Zusammenhang mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Manche Komponenten der Radverkehr-Infrastruktur werden unterschiedlich beurteilt, je nach Häufigkeit der Fahrradnutzung.

So fällt das Urteil zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen je nach Intensität der Fahrradnutzung recht unterschiedlich aus. Während eine Öffnung von 68 Prozent der Radfahrer als sehr gut oder eher gut beurteilt wird, liegt dieser Wert bei denjenigen, die täglich oder fast täglich das Fahrrad benutzen, bei rund 79 Prozent. Nur 46 Prozent der Radfahrerinnen und Radfahrer, die seltener als einmal pro Monat ihr Rad benutzen, finden die Öffnung von Einbahnstraßen gut.



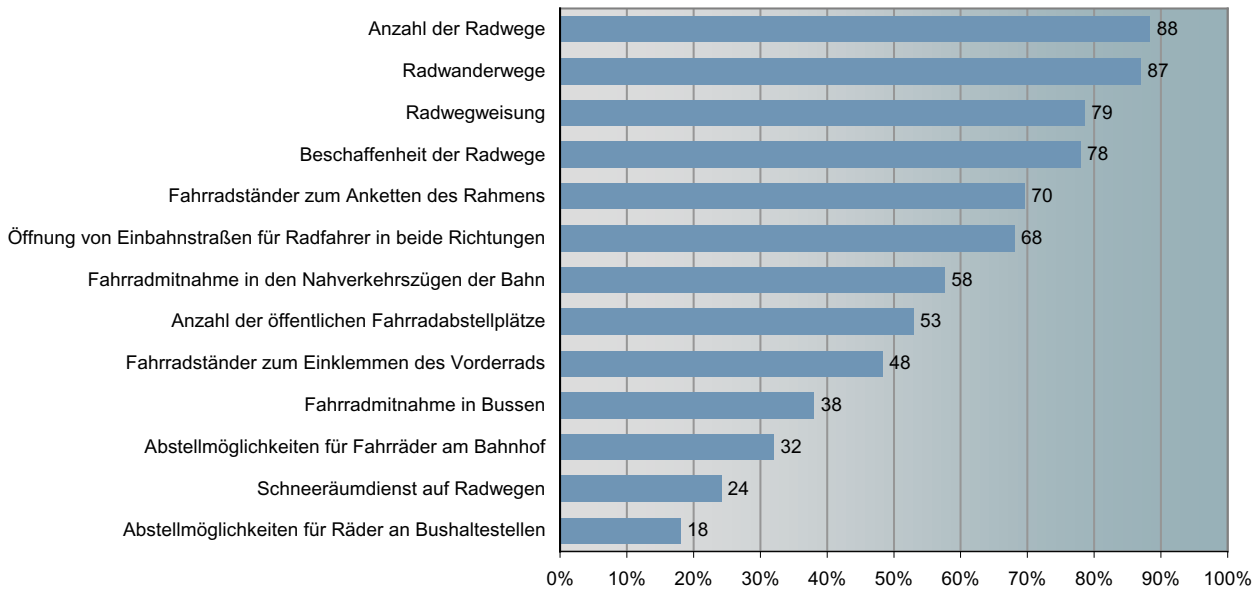


Abb. 16: Infrastruktur für die Fahrradfahrer - Beurteilung durch Radfahrerinnen und Radfahrer („sehr gut“ und „eher gut“ in Prozent)

Erwartungsgemäß gibt es auch Unterschiede zwischen Befragten, die über ein Auto verfügen und Befragten ohne Auto. Während 65 Prozent derjenigen, denen immer oder meistens ein Auto zur Verfügung steht, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen positiv beurteilen, liegt dieser Anteil bei den ausschließlich Fahrrad fahrenden Erlangerinnen und Erlangern bei 80 Prozent. Offenbar sehen Autofahrer hier oft eine Gefahrenquelle.

Bei dem Fünftel der Radfahrer, die im vergangenen Jahr mindestens einmal ihr Fahrrad im öffentlichen Nahverkehr – also Bus oder Zug - mitgenommen haben, fällt auf, dass ihr Urteil über die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern sowohl an Bushaltestellen als auch am Bahnhof etwas schlechter ausfällt als beim Rest; dafür beurteilen sie die Fahrradmitnahme in Bussen bzw. Nahverkehrszügen der Bahn etwas besser.

Fahrradwerkstatt

Rund 42 Prozent der Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrer haben in den vergangenen zwölf Monaten ihr Fahrrad in eine Fahrradwerkstatt gebracht.

Dabei besteht eine Abhängigkeit vom Einkommen: Bei Haushaltsnettoeinkommen unter 1.000 Euro leisten sich nur 22 Prozent eine Fahrradwerkstatt, während dieser Anteil bei Einkommen ab 4.000 Euro bei 51 Prozent liegt.

In kleinräumiger Betrachtung lassen sich starke Unterschiede feststellen (Abb. 17): Die Anteile variieren von 15 Prozent in Frauenaarach (Bezirk 61) bis 70 Prozent in Loewenich (Bezirk 23). Es kommt hier sicherlich auch zum Vorschein, dass in der Innenstadt eine höhere Dichte an Fahrradwerkstätten aufzufinden ist.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass diejenigen, die ihr Fahrrad häufiger benutzen – also auch bei Wind und Wetter oder nachts -, auch öfter eine Fahrradwerkstatt aufsuchen. Mit Verkehrssicherheit muss das sicherlich nicht immer in Zusammenhang stehen, denn viele Radfahrer sorgen selbst für die Verkehrssicherheit ihres Fahrrades, ohne eine spezielle Fahrradwerkstatt in Anspruch zu nehmen, auch wenn das bei modernen Fahrrädern immer schwieriger wird.

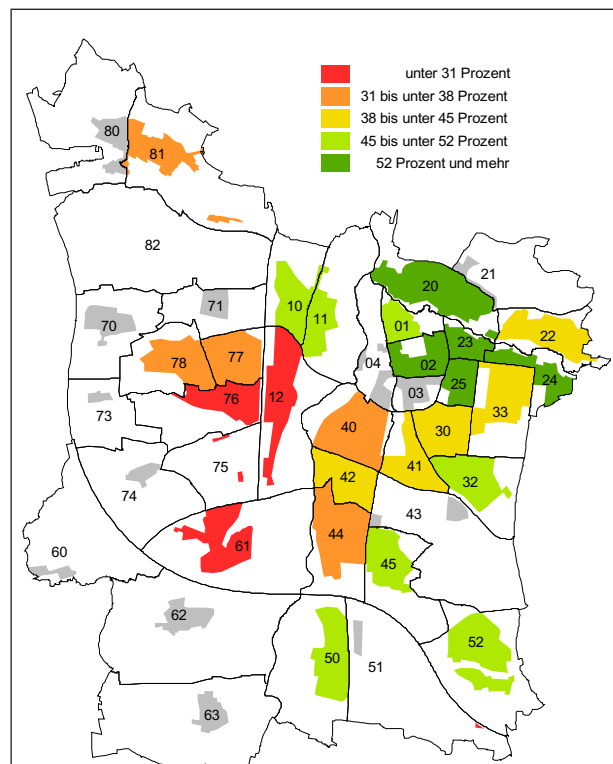


Abb. 17: Anteil der Radfahrer, die im vergangenen Jahr ihr Fahrrad in eine Fahrradwerkstatt gebracht haben

Fahrradstationen

Bei Fahrradstationen handelt es sich um Einrichtungen, die bewachte Fahrradabstellmöglichkeiten bieten in Verbindung mit einem Fahrradreparaturservice sowie Fahrradausleihmöglichkeiten. Solche Radstationen gibt es in vielen Städten, oft in der Nähe von Bahnhöfen. Die Erlanger Radfahrerinnen und Radfahrer wurden danach gefragt, ob sie bereit wären, für die Nutzung einer Radstation Geld auszugeben.

Insgesamt geben 38 Prozent an, dazu bereit zu sein; es zeigt sich aber eine – wenn auch geringe – Einkommensabhängigkeit: Während bei geringeren Haushaltsnettoeinkommen diese Bereitschaft unterdurchschnittlich ist, so ist sie vor allem bei sehr hohen Haushaltsnettoeinkommen ab 5.000 Euro überdurchschnittlich: Jeder Zweite würde für die Nutzung einer Radstation in die Geldbörse greifen.

Bei den Befragten, die mit der Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellplätze unzufrieden sind, liegt der Anteil der Zahlungsbereiten ebenfalls bei rund 50 Prozent.

Fahrradstationen sind von Bedeutung in Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr. Von den Befragten, die angeben, in den vergangenen zwölf Monaten ihr Fahrrad im öffentlichen Nahverkehr mitgenommen zu haben, wären rund 46 Prozent bereit, Geld für die Nutzung einer Radstation auszugeben.

Fahrradfreundlichkeit des Arbeitgebers

Erwerbstätige Radfahrerinnen und Radfahrer wurden nach der „Fahrradfreundlichkeit“ ihres Arbeitgebers gefragt. Insgesamt sehen rund 88 Prozent ihren Arbeitgeber als fahrradfreundlich an.

Umweltfreundlicher Verkehr

Im Jahr 1995 hat der Erlanger Stadtrat eine Grundsatzentscheidung zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs getroffen. Fast alle Befragten, die dazu eine Meinung haben, halten diese Grundsatzentscheidung für sinnvoll. Die Zustimmung liegt bei insgesamt 96 Prozent und ist bei Befragten, die häufiger das Fahrrad nutzen, noch etwas höher.

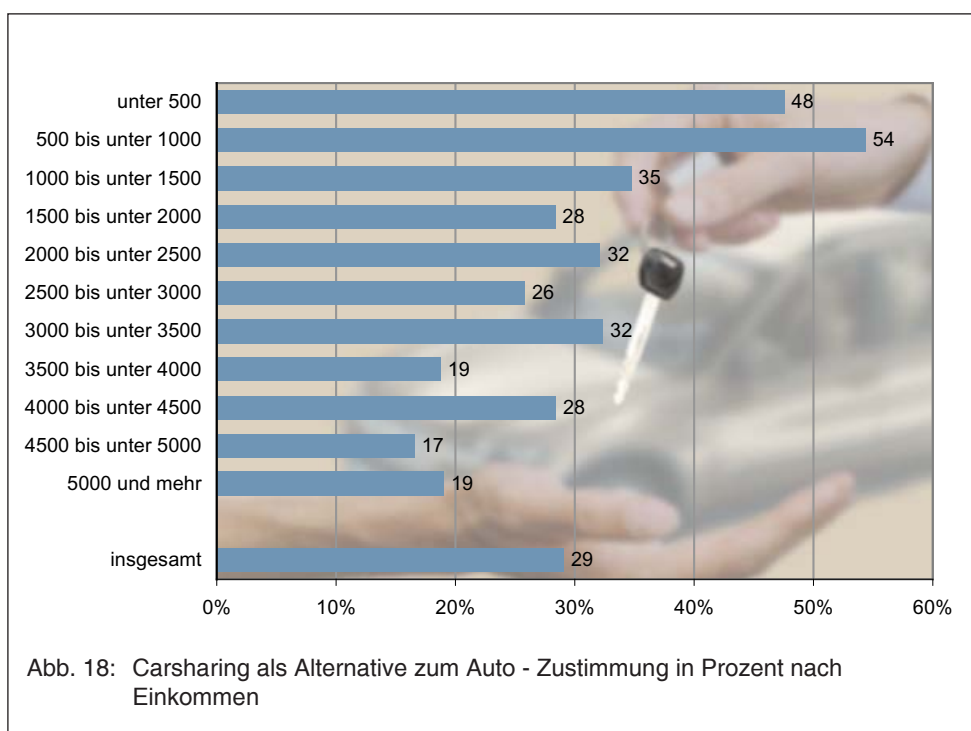
Carsharing

In Zusammenhang mit umweltfreundlichem Verkehr ist auch das Thema „Carsharing“ von Interesse. Carsharing ist ein organisiertes Angebot, bei dem mehrere Personen nacheinander ein Leihauto nutzen können, welches sich in der Nähe befindet. Im Unterschied zur Autovermietung ist die Nutzung preiswerter, ohne großen Aufwand und auch für kurze Zeit, z.B. stundenweise, möglich. Beim Carsharing ist das Auto nicht mehr das zentrale Verkehrsmittel, sondern es wird ergänzend zum öffentlichen Nahverkehr genutzt. Dadurch kann das gemeinschaftlich genutzte Auto zur Entlastung des Straßenverkehrs und somit zur Verbesserung der Wohnqualität beitragen. Ein Carsharing-Angebot in diesem Sinn gibt es in Erlangen derzeit noch nicht; allerdings wurde mittlerweile ein Carsharing-Verein gegründet.

Die Erlangerinnen und Erlanger wurden nach ihrer Einstellung zum Carsharing befragt: Wäre ein gut ausgebautes Carsharing-Angebot eine Alternative zum eigenen Auto? Gut drei Viertel der Befragten äußerten dazu ihre Meinung. Von diesen können sich 29 Prozent vorstellen, auf das eigene Auto zu verzichten. Dabei gibt es Unterschiede in Abhängigkeit vom Haushaltsnettoeinkommen (Abb. 18). Bei den unteren Einkommensklassen ist die Zustimmung

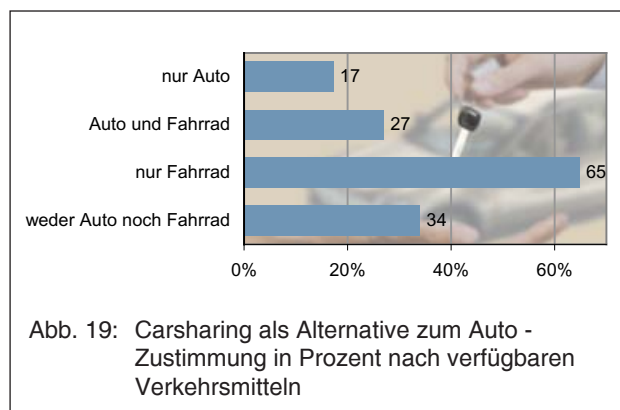
deutlich höher als bei hohen Einkommen.

Bei den intensiven Fahrradnutzern, die täglich oder fast täglich das Fahrrad im Stadtverkehr nutzen, liegt der Anteil der Zustimmung für das Carsharing bei 40 Prozent. Der Verzicht auf das eigene Auto fällt leichter, wenn das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel genutzt wird. Ähnlich fallen die Ergebnisse aus in Abhängigkeit von der Busnutzung: 37 Prozent der Befragten, die an mindestens drei Tagen pro Woche den Bus benutzen, können sich das Carsharing als Alternative vorstellen.



Es lassen sich zwei Extrempole feststellen: Nur 17 Prozent derjenigen, die lediglich über ein Auto, nicht jedoch über ein Fahrrad verfügen, können sich ein gut ausgebautes Carsharing-Angebot als Alternative zum eigenen Auto vorstellen (Abb. 19). Dieser Anteil liegt bei Befragten, die nur über ein Fahrrad verfügen, bei 65 Prozent. Wer also selbst kein Auto hat, steht dem Carsharing weitaus positiver gegenüber.

Die Zustimmung zum Carsharing fällt dementsprechend bei folgenden Personengruppen überdurchschnittlich hoch aus: 46 Prozent Zustimmung bei

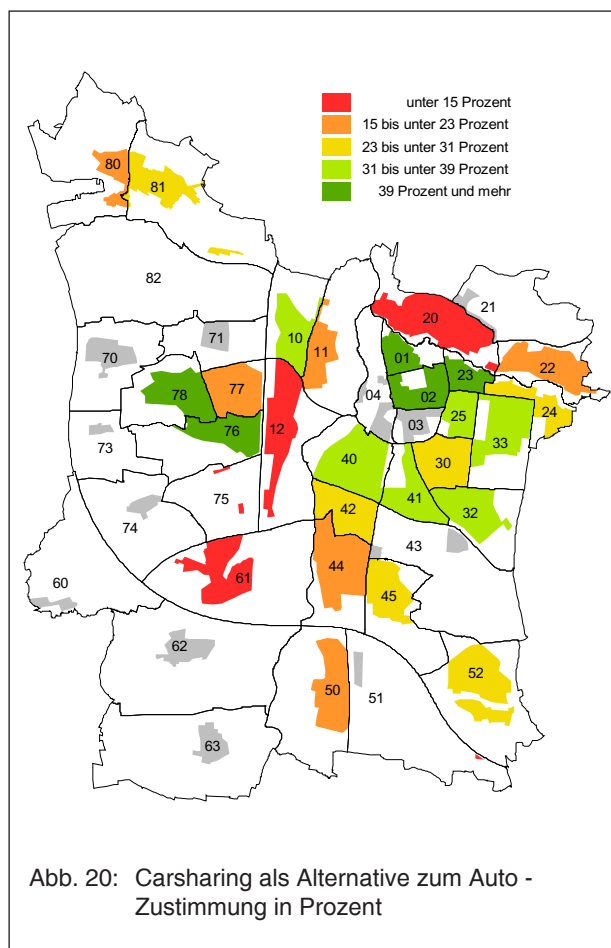


geringfügig Beschäftigten, 53 Prozent bei Schülern und Studenten, 56 Prozent bei Arbeitslosen. Bei Rentnern und Pensionären ist die Zustimmung mit 18 Prozent erwartungsgemäß unterdurchschnittlich, da ältere Menschen aus Mobilitätsgründen öfter auf das eigene Auto angewiesen sind.

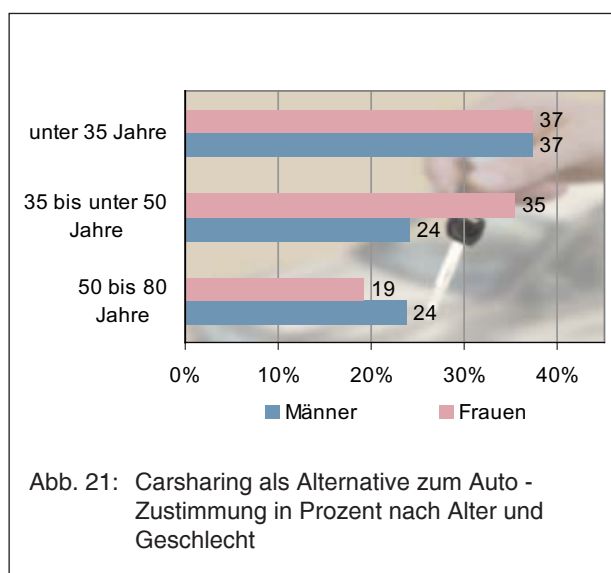
In kleinräumiger Betrachtung lassen sich große Unterschiede feststellen (Abb. 20). Erlangerinnen und Erlanger, die in Zentrumsnähe wohnen, stehen in der Regel dem Carsharing öfter positiv gegenüber als Bewohner der Peripherie. Eine Ausnahme bilden hier Büchenbach Dorf (Bezirk 76) und Büchenbach West (Bezirk 78), wo je rund 40 Prozent das Carsharing als Alternative betrachten. Die größte Zustimmung findet sich in der Markgraftenstadt (Bezirk 02) mit 57 Prozent, wenig Zustimmung gibt es in Steinforst (Bezirk 12) mit 12 Prozent, in Frauenausrach (Bezirk 61) mit 13 Prozent und am Burgberg (Bezirk 20) mit 14 Prozent.

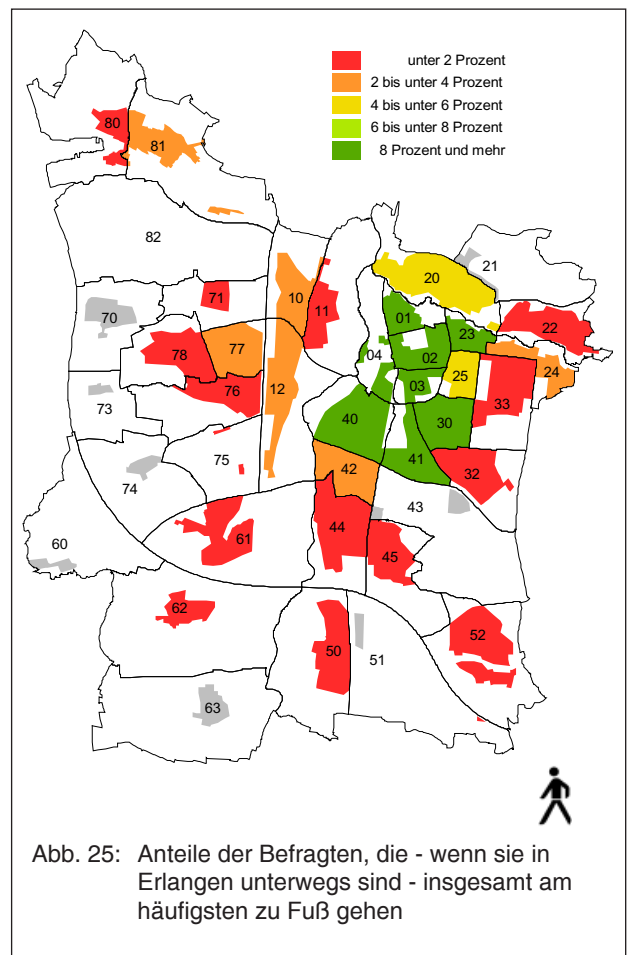
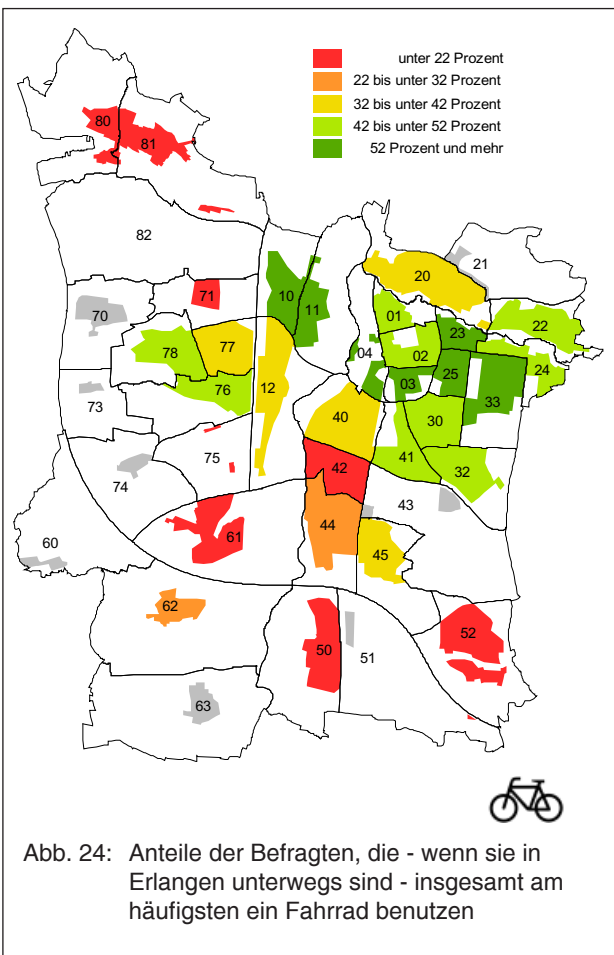
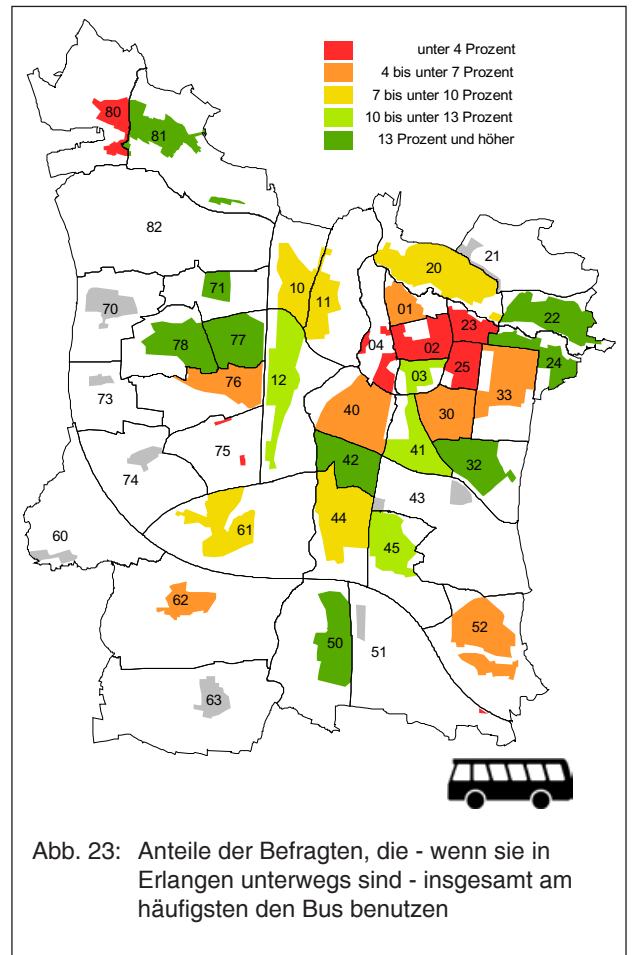
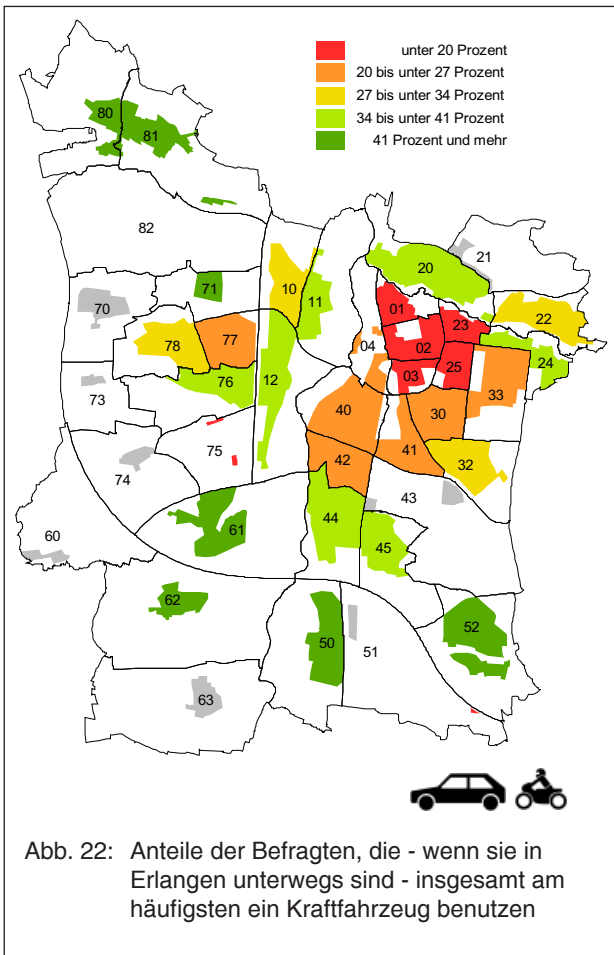
Die Erlangerinnen und Erlanger wurden nach ihrer Verkehrsmittelwahl nicht nur allgemein befragt, sondern auch detailliert in Bezug auf bestimmte Anlässe. Es zeigt sich auch hier fast durchgängig eine positivere Einstellung zum Carsharing bei Fahrradnutzern. Personen, die das Fahrrad auch zum Einkaufen benutzen, können sich zu 44 Prozent das Carsharing als Alternative zum eigenen Auto vorstellen. Größere Zustimmung ist ebenso bei denen festzustellen, die das Fahrrad für Arbeit, Ausbildung, Schule oder Uni benutzen und bei denen, die mit dem Rad Freunde und Verwandte besuchen.

Ein umgekehrtes Bild ergibt sich, wenn das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel ist. Von den Erlangerinnen und Erlangern, die normalerweise das Auto zum



Einkaufen benutzen, können sich nur 19 Prozent mit dem Carsharing anfreunden. Dieser Anteil liegt bei Personen, die das Auto für Arztbesuche benötigen, bei 16 Prozent. Hier spielt sicherlich auch das Alter eine Rolle, denn mit zunehmendem Alter sinkt die Zustimmung zum Carsharing (Abb. 21).





Verkehrsmittelwahl

Welche Verkehrsmittel benutzen die Erlangerinnen und Erlanger normalerweise, wenn sie in Erlangen unterwegs sind? Differenziert wurde nach Auto/Motorrad/Roller, Bus, Fahrrad sowie dem zu Fuß gehen. Die Abbildungen 22 bis 25 veranschaulichen die Nutzungsanteile der einzelnen Verkehrsmittel, von denen die Befragten angeben, sie würden sie insgesamt am häufigsten nutzen.

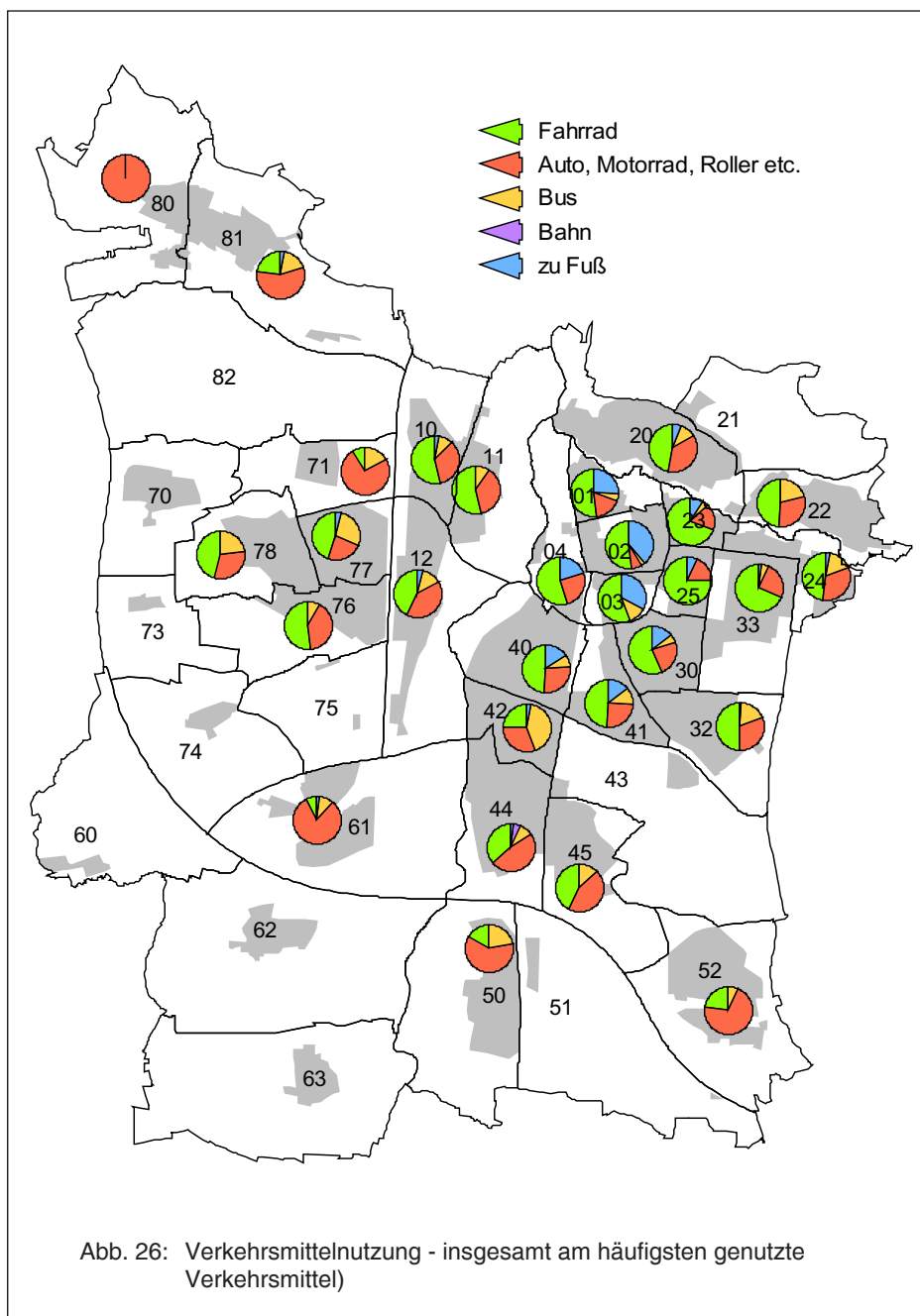
Erwartungsgemäß steigt der Anteil der Autonutzer von der Innenstadt zu den Außengebieten: Die Spannweite reicht von sieben Prozent in der Markgrafenstadt (Bezirk 02) bis zu 91 Prozent in Dechsendorf West (Bezirk 80). Ein hoher Anteil an Erlangerinnen und Erlangern, die angeben, am häufigsten den Bus zu benutzen, ergibt sich in Schönfeld (Bezirk 42), besonders niedrige Anteile in der Innenstadt. Häufig zu Fuß gehen die Bewohner der Markgrafenstadt (Bezirk 02) und des Rathausplatzes (Bezirk 03): Hier liegen die Anteile jeweils bei rund einem Drittel. In den äußeren Stadtbereichen sind die Anteile deutlich niedriger.

Die Wahl des Verkehrsmittels in Abhängigkeit vom Anlass zeigt unterschiedliche „Nutzungsprofile“. Es wurde nach dem am häufigsten benutzten Verkehrsmittel gefragt in Abhängigkeit von bestimmten Anlässen: Arbeit/Ausbildung/Schule/Uni, Einkaufen, Besuch von Freunden/Verwandten, kulturelle Anlässe, Sport/Freizeit, Arztbesuche/medizinische Versorgung, Abholen von Kindern, Behördengänge.

In manchen Bezirken überwiegt bei sämtlichen acht abgefragten Anlässen ein und dasselbe Verkehrsmittel. Dies ist der Fall in Tennenlohe (Bezirk 52) und in Frauenaarach (Bezirk 61), wo das Auto Verkehrsmittel erster Wahl ist. In Stubenloh (Bezirk 25) hingegen überwiegt das Fahrrad bei allen Anlässen. In Schönfeld (Bezirk 42) überwiegt die Nutzung des Buses bei vier Anlässen (Arbeit/Ausbildung/Schule/Uni, kulturelle Anlässe, Arztbesuche und Behördengänge). Der Bus ist für den Besuch kultureller Anlässe auch in Sebalbus (Bezirk 32), in Büchenbach Nord (Bezirk 77) und in

Dechsendorf West (Bezirk 80) das bevorzugte Verkehrsmittel. Unter den Bewohnern des Rathausplatzes (Bezirk 03) überwiegen bei fünf von acht Anlässen die Fußgänger.

Darüber hinaus wurden die Erlangerinnen und Erlanger gefragt, welches Verkehrsmittel sie insgesamt am häufigsten nutzen (Abb. 26). Spitzenreiter bei der Nutzung eines Fahrrades ist Stubenloh (Bezirk 25): Gut drei Viertel der Befragten nutzen hier das Fahrrad insgesamt am häufigsten, gefolgt von Loewenich (Bezirk 23) mit 69 Prozent und dem Röthelheimpark (Bezirk 33) mit 68 Prozent. Am anderen Ende der Skala stehen Dechsendorf West (Bezirk 80), Frauenaarach (Bezirk 61) und die Reuth (Bezirk 71), wo jeweils weniger als zehn Prozent der Befragten angeben, das Fahrrad in Erlangen insgesamt am häufigsten zu nutzen.





Fahrradfreundliche Stadt

Für 95 Prozent der Befragten ist Erlangen eine fahrradfreundliche Stadt. Rund 39 Prozent geben dabei die höchste Wertung ab und finden, Erlangen sei sehr fahrradfreundlich. Die Zustimmung zur Aussage, Erlangen sei eine sehr fahrradfreundliche Stadt, schwankt recht stark, wenn man sie in Abhängigkeit von anderen Aussagen der Befragten betrachtet. Dies kann Aufschluss darüber geben, wodurch die Wahrnehmung der Stadt als „fahrradfreundlich“ beeinflusst wird (Abb. 27).

Dass Erlangen sehr fahrradfreundlich sei, findet die Hälfte derjenigen, die auch der Meinung sind, dass in Erlangen effektiv gegen Autos vorgegangen wird, die auf Radwegen parken. Überdurchschnittliche Zustimmung zur Fahrradfreundlichkeit Erlangens findet sich bei denen, die Autofahrer als rücksichtsvoll gegenüber Fahrradfahrern wahrnehmen, aber auch bei denen, die finden, dass in Erlangen Radfahrer Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Von Befragten, die sich von fahrenden Autos auf Radfahrstreifen gestört fühlen, sehen nur 29 Prozent Erlangen als eine sehr fahrradfreundliche Stadt.

Einen recht großen Einfluss auf die Wahrnehmung der Stadt als fahrradfreundlich hat die Beurteilung der Fahrradabstellmöglichkeiten: Diejenigen, die mit den Abstellmöglichkeiten an den von ihnen frequentierten Bushaltestellen zufrieden sind, schätzen Erlangen deutlich fahrradfreundlicher ein. Von ihnen finden 60 Prozent die Stadt sehr fahrradfreundlich. Eine Rolle spielen auch die Einschätzung von Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof und der Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellplätze.

Fahrradstadtplan

Rund 37 Prozent der Erlangerinnen und Erlanger wissen, dass es einen eigenen Fahrradstadtplan gibt. Dieser enthält Informationen zu bestehenden und geplanten Radwegen und zu Strecken über Nebenstraßen, wobei auch zwischen befestigten und unbefestigten Wegeführungen unterschieden wird¹.

Ansprechpartner für Radverkehr

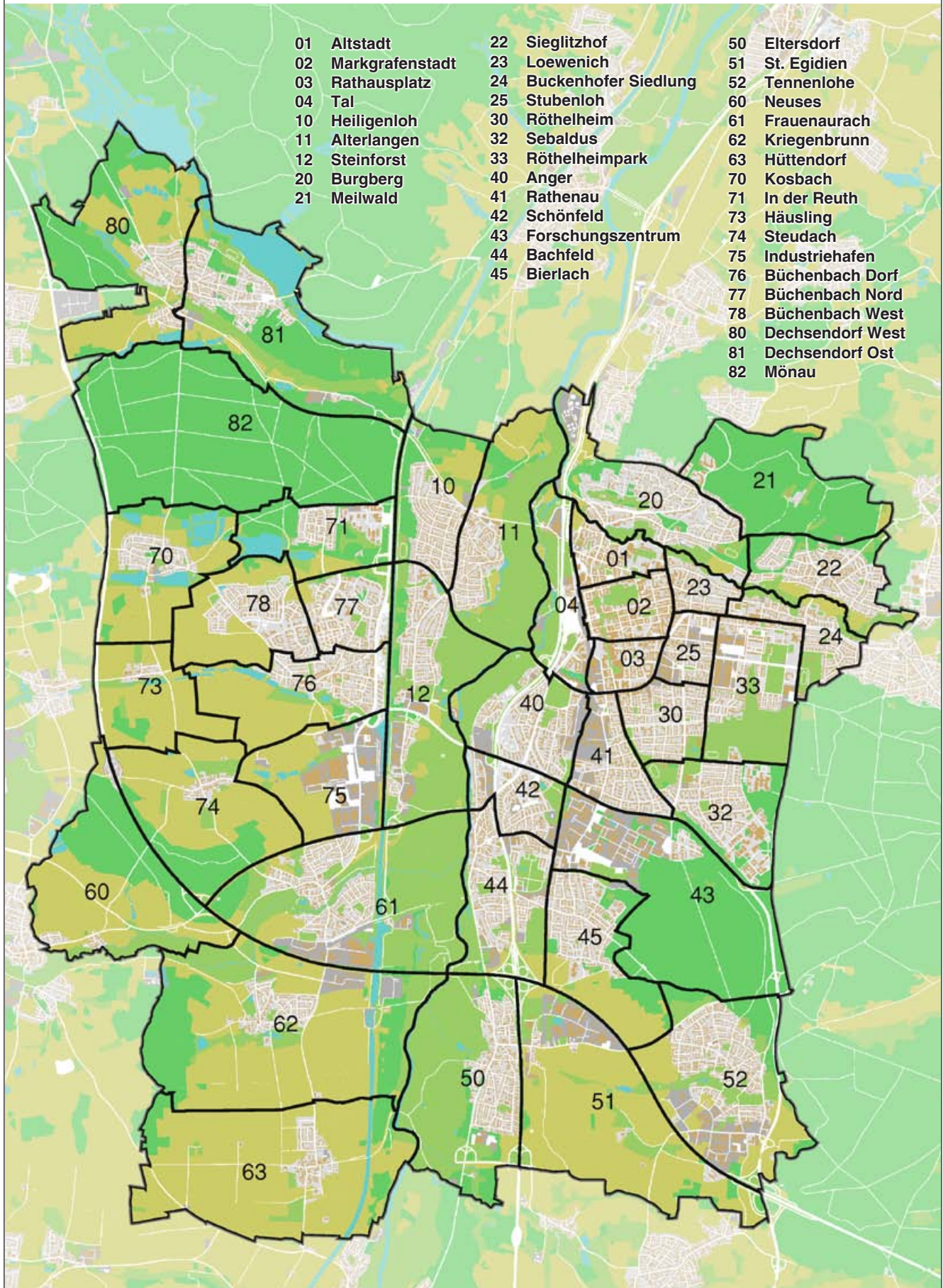
Weitaus weniger bekannt ist, dass es bei der Stadt Erlangen als fahrradfreundlicher Stadt einen eigenen Ansprechpartner für alle Fragen zum Radverkehr gibt² – nur acht Prozent der Erlangerinnen und Erlanger wissen davon. Der Ansprechpartner für Radverkehr steht den Bürgern bei Fragen und Anregungen rund um den Erlanger Radverkehr zur Verfügung. Dadurch erhalten die zuständigen Planer die Gelegenheit, die von Radfahrern wahrgenommenen Missstände und Verbesserungsvorschläge in ihren Planungen zu berücksichtigen und somit Erlangens Qualität als Fahrradstadt auch in Zukunft auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Gerhard Plietsch, 09/2010

1 Der Plan ist für 2,00 € am Info-Tresen des Bürgeramtes der Stadt Erlangen im Rathaus, im Umweltamt der Stadt Erlangen, beim Erlanger Tourismus- und Marketing-Verein e.V., in den örtlichen ADFC-Geschäftsstellen, im örtlichen Buchhandel und Fahrradgeschäften erhältlich.

2 Herr Joachim Kaluza, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Tel. (09131) 862632

Statistische Bezirke der Stadt Erlangen



Stadt Erlangen, Abteilung Statistik und Stadtforschung, Postfach 3160, 91051 Erlangen

☎ (09131) - 86 2563

✉ statistik@stadt.erlangen.de

🌐 www.erlangen.de/statistik

