AGFK Bayern

WirtschaftsRad

Mit Radverkehr dreht sich was im Handel



AGFK
Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

KFZ-Verkehr und Parkplätze

Die nachhaltige Erhaltung der städtischen Versorgungsfunktion in der Innenstadt wird nicht über die bloße Anzahl zur Verfügung stehender, straßenseitiger KFZ-Stellplätze entschieden. Eine Studie zur Parksituation in bayerischen Mittelstädten[3] (unter anderem in den AGFK Bayern Mitgliedsstädten Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg, Landshut, Kempten, Passau und Schweinfurt) kommt zu der Erkenntnis, dass eine positive Vermarktung und gute Informationsaufbereitung des bestehenden Parkraumangebots, insbesondere der Parkgaragen, von wesentlicher Bedeutung wäre. Mangelnder Kenntnisstand zum lokalen öffentlichen Parkraumangebot führt in der Regel schnell zum Ruf nach mehr Stellplatzkapazitäten, obwohl deren Vollauslastung sich ausschließlich auf die kurzen Zeiträume der Spitzennachfrage bezieht. Außerdem gilt es die Autoerreichbarkeit der Innenstädte vor allem im regionalen, statt lokalen Bezug zu betrachten. Die **einheimische Stadtbevölkerung nutzt das Auto für den Innenstadtbesuch etwa nur zu 15% bis 40%, die des Umlandes hingegen zu etwa 60% bis 90%.**

Ist der KFZ-Parkplatz einmal gefunden, wandelt sich die Sicht und der Autofahrer wird zum Fußgänger. Werden in unmittelbarer Nähe Leihräder, bestenfalls über ein städtisches Verleihsystem, angeboten, ist auch der Umstieg aufs Fahrrad denkbar und realistisch. Als Fußgänger oder Radfahrer wünscht sich der Besucher nun einen attraktiven und störungsfreien Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Neben dem Zu-Fuß-Gehen ist das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel, das dieser Forderung gerecht wird und bei gegebenem Zeitbudget weiterhin Individualverkehr mit angemessener Reichweite ermöglicht.

Wie subjektiv die Wahrnehmung des Fahrrades als relevantes Verkehrsmittel ist, zeigen mehrere voneinander unabhängige Studien[4]. Diese decken eine deutliche Diskrepanz zwischen der subjektiven Einschätzung durch die Einzelhändler und der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl der Kunden für ihre Anfahrt auf. Die Studien zeigen, dass der Einzelhandel die Bedeutung des Autos für die Anfahrt seiner Kunden zu hoch ansetzt und die des Fahrrades, wie des Fußverkehrs, teilweise deutlich unterschätzt.

Weitere Studien[5] zeigen, dass der Anteil leerstehender Geschäftslokale mit dem KFZ-Verkehrsaufkommen der angrenzenden Straße zusammenhängt. In New York ist beispielsweise nach der Durchführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und dem Neubau von Radwegen diese Entwicklung belegt. Der Leerstand ging um über 45% zurück, das Radverkehrsaufkommen verdoppelte sich und der Umsatz

Kennen Sie Ihre Kunden?
Tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Einzelhandelskunden in Graz
Quelle: Eigene Darstellung nach Sustrans (2003)



44% (25%)	32% (58%)	16% (12%)	8% (5%)

Tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Kunden
(Schätzung der Einzelhändler in Klammern)

bestehender Geschäfte stieg aufgrund der höheren Aufenthaltsqualität und gerechteren Flächenverteilung um 43%. Eine durchgeführte Verbraucherbefragung[6] zum Verhältnis Einkaufswert (nach Verkehrsmittel) und Kosten für Kundenparkraum stellt fest: Radfahrer bieten im Jahresdurchschnitt die höchste Kundenrentabilität und bringen dem Einzelhandel **7.500 € pro m², Autofahrer nur 6.625 € pro m²** bereitgestelltem Parkraum. Bemerkenswert ist dabei, dass Radfahrer in ihrer Transportkapazität gemeinhin als deutlich limitiert wahrgenommen werden. Ähnliches belegt eine australische Studie[7], die Autofahrern zwar höhere Ausgaben pro Stunde attestiert, auf Grund der Abstellmöglichkeit von 6 Rädern auf einem KFZ-Parkplatz allerdings dem Radverkehr eine 3-fach höhere wirtschaftliche Bedeutung zurechnet.

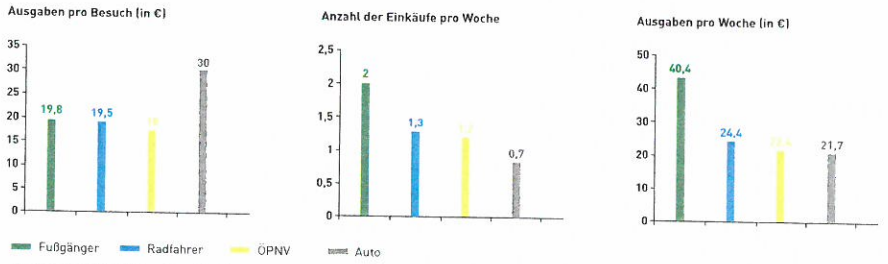


Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Autoerreichbarkeit und Parkraumangebot für innerstädtische Einzelhandelsstandorte nicht allein über Geschäftserfolg oder Misserfolg entscheiden. Hilfreich für eine Versachlichung der Diskussion ist eine Differenzierung in äußere und innere Erreichbarkeit dieser Standtorte, also der Unterscheidung zwischen An-/Abreise und Wegebeziehungen während des Aufenthalts. Vor dem Hintergrund begrenzter kommunaler Finanzen und akuter Probleme, ist das Fahrrad jenes Verkehrsmittel, das zeitnah und kosteneffizient beiden Zwecken dient. Es kann nicht nur effektiv Autofahrten der lokalen Bevölkerung ersetzen, sondern auch über gute Bike + Ride-Infrastruktur den Einzugsbereich regionaler öffentlicher Verkehrsmittel erweitern und so das Fahrgastaufkommen erhöhen.

Einkaufsverhalten

In verschiedenen Studien[8] über das Einkaufsverhalten in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelwahl konnte belegt werden, dass Radfahrer äußerst zahlungskräftige Kunden sind. Die Erkenntnisse in Städten wie Leipzig, Münster, Kopenhagen oder Graz weisen zwar auf **geringere Ausgaben pro Einkauf** hin, dafür aber auf eine **höhere Einkaufs-Häufigkeit** als beispielsweise die autofahrende Kundschaft. Der Effekt: **der Kunde „Fahrradfahrer" gibt im Wochen- bzw. Jahresverlauf gleichviel bzw. mehr Geld aus als Kunden, die mit dem Auto anfahren.**

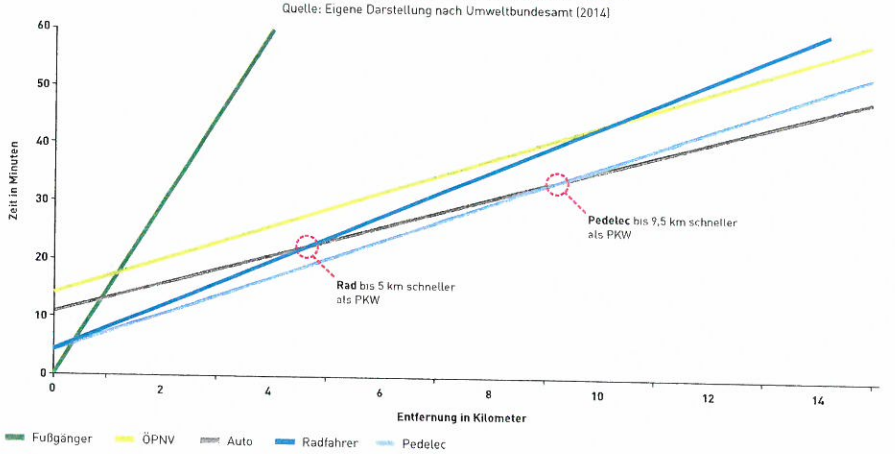
Kundenumfrage in 6 französischen städtischen Agglomerationen
Quelle: Eigene Darstellung nach Brichét (2003)



Umfrage (n=1300) in Dijon, Grenoble, Lille, Nantes, Salon-de-Provence und Straßburg

Weitere Studien[9] weisen zum einen darauf hin, dass 85% aller Einkaufswege für tägliche Versorgungen anfallen, zum andern deutlich **über 80% der Kunden für ihren Einkauf einen Anfahrtsweg von nur maximal fünf Kilometern zurücklegen.** Damit spielt sich der überwiegende Anteil der Einkaufsfahrten in Entfernungsbereichen ab, die mit dem Fahrrad ideal bewältigt werden können. **Auf dieser Distanz, bei stauanfälligen Strecken sogar länger, ist das Fahrrad das schnellste städtische Verkehrsmittel.** Selbst in Großstädten werden nur in den seltensten Fällen innerstädtische Einkaufswege von mehr als 9,5 km Länge unternommen. Damit ist das Pedelec (E-Bike) für praktisch 100% der Fälle das ideale Verkehrsmittel.

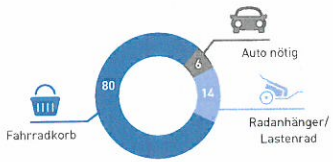
Wegevergleich: Von Tür zu Tür im Straßenverkehr *
Quelle: Eigene Darstellung nach Umweltbundesamt (2014)



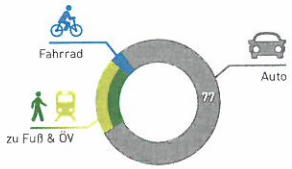
* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß øv = 4 km/h, Fahrrad øv = 15,3 km/h, Pedelec øv = 18,5 km/h, Bus/Bahn øv = 20 km/h, Pkw øv = 24,1 km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Eine Beobachtungsstudie[10] von 1.643 Einkäufen an verschiedenen Standorten konnte zeigen, dass 80% der Einkäufe bequem mit einem Fahrradkorb und weitere 14% mit einem Anhänger bzw. Lastenrad hätten transportiert werden können. Stattdessen wurde in 77% der Fälle das Auto gewählt, obwohl es nur bei 6% nötig gewesen wäre.

Viel Potenzial für den Radverkehr im Bereich Einkauf
Quelle: Eigene Darstellung nach ARGUS (2009)



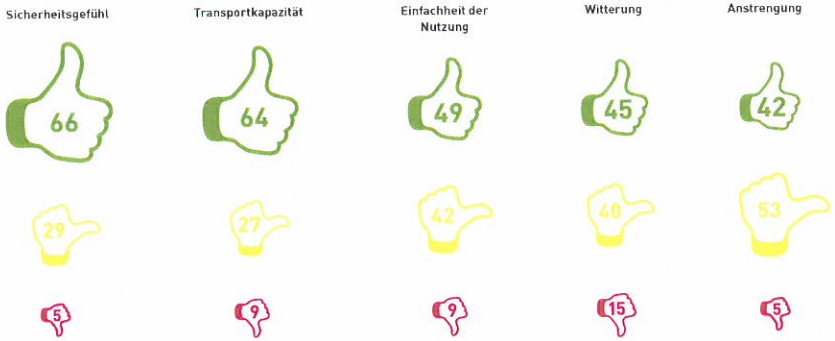
Mögliche Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Einkaufsvolumen



Verkehrsmittelwahl beim Einkauf in Baumärkten und Lebensmittelläden

Ergänzend bewerten Radfahrer ihre persönliche Erfahrung beim Einkauf als überaus positiv. Unter den Aspekten „Sicherheitsgefühl, Transportkapazität, Einfachheit der Nutzung, Witterung und Anstrengung" beurteilten nur bei „Witterung" mehr als 10% der Personen ihre Erfahrung mit „Schlechter als erwartet". Für die überwiegende Mehrheit (über 90%) entsprach bzw. übertraf die gemachte Raderfahrung in allen Punkten die persönliche Erwartung.

Mit dem Rad zum Einkauf besser als erwartet!
Quelle: Eigene Darstellung nach Cyclelogistics (2012)



Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Fahrradfahrer bevorzugt lokal in ihrem Viertel (Wohn-/Arbeitsort nah) oder dem Stadtzentrum einkaufen. Mit ihrer im Vergleich zum KFZ-Fahrer erhöhten Einkaufshäufigkeit und der beachtlichen Kaufkraft stärken sie ein lebendiges und gesundes Ortsgefüge. Die höhere Einkaufsfrequenz und bessere Kundenbindung kommen dem Einzelhandel zugute. Dieser kann sich zudem von der Sorge befreien, dass bei aktiver Radverkehrsförderung sein Umsatz einbricht und Kunden ihre Lage als alternativlos bei der Verkehrsmittelwahl einschätzen und daher abwandern.



Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Eine gute Radverkehrsförderung belebt ganze Innenstädte und Stadtviertel und unterstützt so die lokale Wirtschaft. Einzelhändler, die gemeinsam mit ihren Interessensverbänden und der Kommune für ein fahrradfreundliches Einkaufserlebnis sorgen wollen, können dies schon mit einfachen und kostengünstigen Mitteln erreichen. Dafür hilft es sich zu verdeutlichen, dass **Radfahrer (wie Autofahrer) möglichst nah am Eingang parken möchten und es dafür funktionaler, sicherer und idealerweise überdachter Abstellmöglichkeiten bedarf.**

Dabei ist auf eine ausreichende Dimensionierung zu achten, was sowohl die absolute Anzahl (2 - 3 Abstellplätze pro 100 qm Verkaufsfläche), als auch den relativen Abstand zueinander betrifft. Einkaufende Radfahrer nutzen häufig Körbe, Gepäcktaschen oder sogar Anhänger bzw. Lastenräder und haben einen leicht erhöhten Platzbedarf. Auf einen ausreichend großen Abstand zwischen den Fahrradstellplätzen sollte entsprechend geachtet werden.

Zusätzlichen Service bietet ein gemeinsamer Lieferservice mittels Lastenrad oder ein Anhängerverleih, um einer Hemmschwelle durch eventuelle Transportschwierigkeiten vorzubeugen.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist, dass sich bei Einkäufen mit mehreren Stopps evtl. die Frage stellt, wo denn bereits Gekauftes bzw. ein Rucksack während eines weiteren Geschäftsbesuches verstaut wird. **Schließfächer oder Aufbewahrungsmöglichkeiten** im Geschäft können hier in vielen Fällen den Service erhöhen. Weitere Pluspunkte können Einzelhändler sammeln, indem sie ein Minimum an Service-Werkzeug (Reifenheber, Flickzeug, Multi-Tool) sowie eine funktionierende Standpumpe bereitstellen.

Diese infrastrukturellen Verbesserungen sollten über eine positive Öffentlichkeitskampagne aktiv beworben und das Rad in seinem Image entsprechend aufgewertet werden. So wird Neugierde geweckt und die Rentabilität der Investitionen beschleunigt.

Nahaufnahme: Unternehmen und Radverkehr

Zahlreiche Studien[11] haben mittlerweile die positiven Auswirkungen körperlicher Bewegung, respektive Radfahren, auf die menschliche Gesundheit belegt. Ein dezimierter Krankenstand als Folge ist nur ein zusätzlicher unternehmerischer Anreiz, um auf mehr Fahrradfahrer in der Belegschaft zu setzen. Studien belegen für **fahrradfahrende Beschäftigte einen Rückgang der jährlichen Fehltage von ein bis zwei Tagen** (15% - 30% weniger) im Vergleich zur restlichen Belegschaft. Das potentiell erhöhte Unfallrisiko von Radfahrern egalisiert die positiven Effekte keineswegs und sinkt sogar mit zunehmenden Radverkehrsaufkommen.

Den größten Nutzen fahrradfahrender Mitarbeiter ziehen Arbeitgeber aber aus dem generell besserem Gesundheitszustand und der höheren Produktivität dieser Gruppe. Hinzu kommen Kostenvorteile durch weniger KFZ-Stellplätze und entsprechend entfallenden Infrastrukturkosten, selbst wenn alle Ausgaben für eine angemessene Radinfrastruktur gegengerechnet werden. Eine Studie[12] zu durchschnittlichen Baukosten eines Stellplatzes für PKW und Fahrrad kommt zum Ergebnis, dass ein ebenerdiger, nicht überdachter Fahrradabstellplatz nur 10% der Kosten verursacht, als das Pendant fürs Auto. Sind für das Autoparken sogar mehrstöckige oder unterirdische Anlagen nötig, verschiebt sich dieses Verhältnis noch weiter zugunsten eines gleichwertigen Radabstellplatzes. Die betrieblichen Kosten für Mitarbeiter werden durch das Fahrrad somit deutlich gesenkt.

Auch für Dienstfahrten auf der Kurzstrecke bzw. als Zubringer zum öffentlichen Verkehr eignet sich das Fahrrad als adäquate Alternative zum Dienstwagen. Ein Rechenbeispiel verdeutlicht, dass ein qualitativ hochwertiges Fahrrad, mit jährlichen Kosten für Anschaffung und Unterhalt von maximal 450 EUR, deutliche Kostenvorteile birgt:

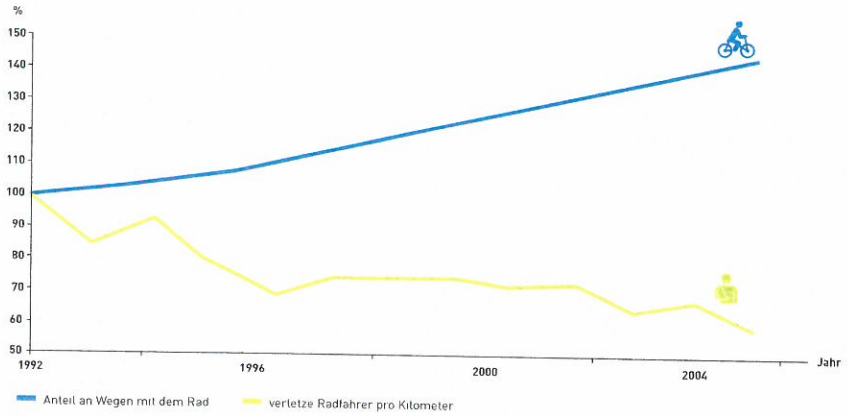
Rad 1.000,- EUR Anschaffungspreis
3 Jahre Nutzungsdauer
2.000 km jährlich
80,- EUR Reparaturen jährlich

→ jährliche Kosten:
ca. 410,- EUR oder etwa 20 Cent pro Km

Außerdem können Fahrräder (auch Pedelecs und Lastenräder) problemlos geleast und den Arbeitnehmern als Dienstfahrzeuge, auch zum privaten Gebrauch, zur Verfügung gestellt werden.

Solche Angebote treffen den Nerv der Zeit und erhöhen für junge und gut ausgebildete Arbeitskräfte die Attraktivität von Unternehmen. Die Summe dieser Vorteile hat bereits viele Unternehmen veranlasst ein nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen.

Mehr Radverkehr, weniger Unfälle
Unfälle pro Radkilometer und Anteil an Wegen, die mit dem Rad zurückgelegt werden
Quelle: Eigene Darstellung nach Herry Consult (2004)



Nahaufnahme: Wirtschaftsverkehr „letzte Meile" und Radverkehr

Verlagerungspotential des Gütertransports
vom Auto (bzw. motorisierter Fahrten) aufs Fahrrad in europäischen Städten
Quelle: Eigene Darstellung nach Cyclelogistics (2014)

25%
aller Fahrten in europäischen Städten

42%
aller motorisierten Fahrten in europäischen Städten

51%
aller motorisierten Privat- und Geschäftsfahrten zum Gütertransport in europäischen Städten

Zunehmender Wirtschaftsverkehr hat dem reibungslosen Mobilitätsalltag in der Stadt stark zugesetzt. Insbesondere Lieferverkehre auf der „letzten Meile" (Zustellung beim Empfänger) haben durch Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP) beträchtlich zugenommen und sorgen immer wieder für Engpässe und Behinderungen auf Fahrbahnen, Radwegen und Gehwegen. Prognosen sagen aufgrund hoher Steigerungsraten des Internethandels und veränderter Handelsstrukturen (Auflösung von Filial-Lägern zugunsten zentralerer Standorte und „Just in Time"-Lieferungen) weitere Zunahmen der Lieferverkehre voraus. Um dieser Entwicklung stadtverträglichere Lösungen anbieten zu können, hat es in den letzten Jahren zum sehr jungen Themenfeld „Wirtschaftsverkehr und Fahrrad" erste Forschungsprojekte gegeben.
Das umfangreichste Vorhaben war bisher das EU geförderte Programm „Cyclelogistics" (2011 – 2014)[13]. Teilnehmende Partnerstädte erörterten in Praxisbeispielen Nutzen, Wirtschaftlichkeit und ordnungspolitische Rahmenbedingungen für erfolgreiche Lastenrad-Logistik. Das Fazit: **51% des städtischen Lieferverkehrs könnte hinsichtlich Volumen und Entfernung problemlos auf Lastenräder verteilt werden.**

Zudem gilt: je großflächiger verschiedenste Instrumente der KFZ-Verkehrsberuhigung innerhalb einer Kommune Anwendung finden, desto eher rechnet sich die Nutzung von Lastenrädern für KEP-Unternehmen. Mittlerweile ist die Unternehmensliste der Lastenradnutzung lang, Tendenz steigend.



Gute Radverkehrsförderung – was gilt es zu berücksichtigen?

Die vielen positiven Effekte des Radverkehrs dürfen nicht ausschließlich als Ergebnisse von Einzelmaßnahmen betrachtet werden. Vielmehr gilt es Verbesserungen für den Radverkehr in einer umfassenden Betrachtung im Rahmen eines Radverkehrskonzepts zu denken, das neben dem Fußverkehr auch andere Verkehrsträger berücksichtigt und in die Gesamtplanungen der Stadtentwicklung einbettet.

Ebenso wichtig ist, dass bei der konkreten Umsetzung von Maßnahmen eine qualitativ hochwertige, die verschiedenen Nutzerinteressen berücksichtigende Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes erfolgt. Zwar ist die in Wirtschaftskreisen bekannte Aussage „Ein gutes Angebot erzeugt seine Nachfrage" auch in der Radverkehrsförderung gültig, aber nicht mit der Bereitstellung allein in Kilometern bemessener Radwege erfüllt. Als elementar für den Erfolg ist vielmehr die persönliche Wahrnehmung der Nutzerfreundlichkeit durch die Radfahrer. Bestenfalls ist diese über einen Beteiligungsprozess mit der lokalen Bevölkerung zu erarbeiten. Zudem wird eine qualitativ hochwertige und quantitativ ausreichende Datenerhebung zum Radverkehr und seiner Vorher / Nachher Entwicklung empfohlen. Eine derartige Evaluierung dient nicht nur als interne kommunale Argumentationsbasis, sondern eine fundierte Datenbasis hilft auch öffentlich geäußerte Bedenken professionell und auf sachlicher Grundlage zu begegnen.

Ein derart gewissenhaftes Vorgehen ist die Grundlage Radverkehrsförderung als ernsthafte und gleichwertige Aufgabe im kommunalen Alltag und politischen Entscheidungsprozess zu etablieren. Langfristig darf Stadtentwicklungsplanung nicht mehr ohne Berücksichtigung des Radverkehrs gedacht werden. Bestenfalls orientiert sich diese zukünftige auch an radverkehrstauglichen Dimensionen.

Allgemeine Wirtschaftsdaten

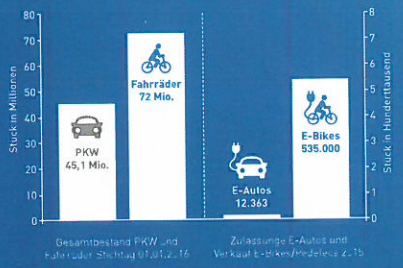
Fahrradindustrie und Handel (2014)

- 4,35 Mio. verkaufte Fahrräder/E-Bikes (im Vgl. zu knapp 3 Mio. PKW)
- 535.000 verkaufte E-Bikes (im Vgl. zu 12.363 E-Autos)
- 2,5 Mio. E-Bikes insgesamt unterwegs (im Vgl. zu 23.000 E-Autos)
- Auf ein verkauftes E-Auto kommen derzeit 43 verkaufte E-Bikes
- Über 70% der Fahrräder werden im Fachhandel gekauft
- Gesamte Fahrradbranche ohne Fahrradtourismus erzielte einen Umsatz von ca. 5 Mrd. EUR (Nur Fahrräder, Fahrradteile und Zubehör)

Radtourismus (2009)

- 22 Mio. Übernachtungen und 153 Mio. Tagesausflüge mit einem Umsatz von 3,9 Mrd. EUR (Ausgaben pro Tag von Übernachtungsgästen 64,4 EUR und Tagesgästen 16 EUR)
- Knapp 4 Mrd. EUR Reisekosten für An-/Abreise

Elektromobilität in Deutschland
Zulassung E-Autos und Verkauf E-Bikes / Pedelecs 2015
Quelle: Eigene Darstellung nach VSF (2016)



Zudem sind wirtschaftliche Effekte der Infrastrukturbereitstellung, von Radsportveranstaltungen, dem Betrieb von Mietrad-Verleihstationen, Messebau, Kurierdiensten und sonstiges zu berücksichtigen. Der Verbund Service und Fahrrad (VSF) hat ermittelt, dass 2014 insgesamt rund 16 Mrd. EUR Umsatz und 278.000 Vollzeit Arbeitsplätze vom Fahrrad abhängen.

Quellenverzeichnis

(Alle Quellen sind online verfügbar)

[10] **ARGUS (2009)**: Einkaufsverhalten in Graz und Umgebung

[8] **Brichet (2003)**: Piétons et cyclistes dynamisent le commerce de proximité

Bundesamt für Straßen ASTRA Schweiz (2008): Veloparkierung – Empfehlungen zur Planung, Realisierung und Betrieb

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland (MiD) 2008

[9] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011)**: Nahversorgung und Nahmobilität – Verkehrsverhalten und Zufriedenheit

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich (2010): Radverkehr in Zahlen, Daten, Fakten und Stimmungen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland

Cyclelogistics (2012): Evaluierungsbericht Bike & Buy Kampagne

Cyclelogistics (2014): Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities

Davis / Dutzik (2012): Transportation and the New Generation

Dekoster / Schollaert (EU Kommission, 1999): Cycling – the Way ahead for Towns and Cities

[5] **Department of Transportation New York (2012)**: The Economic Benefits of Sustainable Streets

Department of Transportation New York (2012): Measuring the Street

Deutscher Tourismusverband (2009): Fahrradtourismus in Deutschland

[6] **Deutsches Institut für Urbanistik (2011)**: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen, Forschung Radverkehr

Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Ökonomische Effekte des Radverkehrs, Forschung Radverkehr

[11] **Eco Libro (2015)**: Mobilität und Gesundheit – Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit.

[7] **Fleming / Turner / Tarjomi (2013)**: Reallocation of Road Space

Forschungsgesellschaft Mobilität (2001): Fahrradparken leicht gemacht

Herry Consult (2004) – Mobilität in Salzburg

[3] **Hutzelmann / Monheim (2005)**: Parken in Mittelstädten

[1] **Karlsruher Institut für Technologie (2014)**: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2012/2013

[4] **Krumm (1993)**: Verkehrsmittelwahl beim Einkauf

Lee (2008): What is the economic contribution of cyclists compared to car drivers in inner suburban Melbourne's shopping strips?

Litmann (2015): Evaluating Active Transport Benefits and Costs

Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg (2012): Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung Baden-Württemberg

[3] **Monheim (2007)**: Autoerreichbarkeit der Innenstadt. Empirische Befunde zu einem Reizthema am Beispiel Bayreuth

[4] **Monheim (2014)**: Innenstadtbesucher im Fokus: Monitoring als Grundlage einer Strategie zur nachhaltigen Standortsicherung – das Beispiel Leipzig

[2] **Monheim / Heller (2011)**: Die Innenstadt von Leipzig aus Sicht ihrer Besucher - attraktiv durch urbane Vielfalt

People for Bikes / Alliance for Biking & Walking (2014): Protected bike lanes means business

Pressedienst-Fahrrad (2016): Themenblatt: Die Fahrradwelt in Zahlen

Riehle (2012): Das Lastenfahrrad als Transportmittel für städtischen Wirtschaftsverkehr

[12] **Sagolla (2008)**: Zukunftsstandort Phoenix West

Seyringer (1999): Analyse des Einzugsbereichs und Modal Split von Nahversorgern

SusTrans (2003): Traffic restraint and retail vitality, Information Sheet FF39

[8] **Stadtplanungsamt Stadt Münster (2009)**: Fahrradhauptstadt Münster

[11] **TNO (2009)**: Reduced sickness absence in regular commuter cyclists can save employers 27 million euros

[4] **Tyler / Semper (2012)**: The relevance of parking in the success of urban centres

Umweltbundesamt (2014): E-Rad macht mobil

Verbund Service und Fahrrad (VSF) 2016, www.fahrradwirtschaft.de

[5] **Wiggins (1993)**: Street, Traffic and Trade – A Survey of Vacant Shop Sites in Leicester City Centre

[13] **Wrighton (2014)**: Cyclelogistics - moving Europe forward

Zweirad-Industrie-Verband (2015): Mitglieder und Kennzahlen aus 2014

Ziele der AGFK Bayern

Mehr Infrastruktur

Wenn Radfahren Spaß machen soll, müssen Radfahrerinnen und Radfahrer den nötigen Platz im öffentlichen Raum bekommen – auf der Fahrbahn, auf Radwegen, in Bussen und Bahnen sowie bei den Abstellflächen.

Mehr Radkultur

Die Verkehrsmittelwahl ist immer auch eine Imagefrage. Ziel der AGFK Bayern ist es zu zeigen, dass das Rad positiver und gern gesehener Teil der Stadt- bzw. Kreiskultur ist.

Mehr Verkehrssicherheit

Nur wenn das Rad als sicheres Verkehrsmittel wahrgenommen wird, steigen mehr Menschen aufs Fahrrad um. Daher gehört Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu den zentralen Zielen der AGFK Bayern.

Mehr Umweltschutz

Eine umweltfreundliche Nahmobilität trägt wesentlich zum Umwelt- und Klimaschutz bei. Daher gehört es zu den zentralen Zielen der AGFK Bayern, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs im Modal Split zu erhöhen und die Vernetzung im Umweltverbund zu fördern.

Die AGFK Bayern e.V. freut sich deshalb über weitere Mitgliedskommunen, die diese Ziele unterstützen wollen.

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.

Thomas Neubauer
Geschäftsstelle Stadt Erlangen
Schuhstraße 40
91052 Erlangen
Telefon +49 (0)9131 862419
Mail info@agfk-bayern.de

Green City Projekt GmbH

Koordinationsbüro
Lindwurmstraße 88
80337 München

Telefon +49 (0)89 890 668 612
Mail koordinationsbuero@agfk-bayern.de

Impressum

Herausgeber: AGFK Bayern e.V.
Redaktion: Green City Projekt GmbH
Gestaltung: Melville Brand Design
Fotos: AGFK Bayern; Radlhauptstadt München, Andreas Schebesta; Coburg, Rainer Brabec; Stadt Nürnberg, Hugo Walser; Verbraucherzentrale Bundesverband, Marcus Gloger
1. Auflage: 2.000 Stück, klimaneutral auf Recyclingpapier gedruckt
Stand: Mai 2016

Die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen liegen bei der AGFK Bayern e.V. bzw. den jeweiligen Fotografen.

Um die Lesbarkeit zu vereinfachen wird z.T. auf die zusätzliche Formulierung der weiblichen Form verzichtet. Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form explizit als geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

AGFK
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.

Green City Projekt
Die Umwelt-Projekt-Agentur

AGFK Bayern e.V. wird gefördert durch:

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr