

Das Wissen

Wie Radfahren attraktiv wird – Sichere Wege, smarte Navigation

Von Luca Sumfleth

Sendung vom: Dienstag, 3. Juni 2025, 8:30 Uhr

Redaktion: Dirk Asendorpf

Regie: Felicitas Ott

Produktion: SWR 2025

Radfahren ist klimafreundlich und gesund. Die Forschung weiß, wie der Radanteil am Verkehrsmix erhöht werden kann. Die Niederlande haben vieles davon schon umgesetzt.

Das Wissen können Sie auch im **Webradio** unter [swrkultur.de](https://www.swr.de/swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

<https://www.swr.de/swrkultur/programm/podcast-swr-das-wissen-102.html>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

[Das Manuskript enthält Textpassagen, die in der Sendefassung aus Zeitgründen gestrichen werden mussten.]

Die SWR Kultur App für Android und iOS

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swr.de/swrkultur/swrkultur-radioapp-100.html>

MANUSKRIPT

Atmo 01: Radfahren 1

Sprecher:

Kein Stau, keine Parkplatzsuche, eine schöne, gleichförmige Bewegung, den Fahrtwind im Gesicht: So schön kann Radfahren sein.

Atmo 02: Radfahren 2

Sprecher:

Die Realität fühlt sich aber oft anders an: Holprige Wege, gefährliche Kreuzungen oder fehlende Abstellplätze sorgen bei Radlern für Frust. Alle, die bisher ungern in die Pedale treten, werden sich so kaum von den Vorteilen des Radfahrens überzeugen lassen. Doch Beispiele aus Deutschland und den Niederlanden zeigen, dass es besser geht.

Ansage:

Wie Radfahren attraktiv wird – Sichere Wege, smarte Navigation. Von Luca Sumfleth.

O-Ton 01 Prof. Claudia Hille, Radverkehrsforscherin:

Wenn wir lebenswerte Städte, lebenswerte Regionen haben wollen, dann hat das Fahrrad ganz, ganz viel damit zu tun.

Sprecher:

Sagt Claudia Hille, Radverkehrsforscherin an der Hochschule Karlsruhe.

O-Ton 02 Claudia Hille:

Weil Radfahren ist gesund, senkt damit auch die Gesundheitskosten im Land. Radfahren ist ökologisch vorteilhaft: Es ist eine sehr klimaschonende Art zu reisen. Tatsächlich wissen wir: Radfahren macht glücklich.

Sprecher:

Fahrradfahren ist eine super Sache – und so ähnlich steht es auch im Nationalen Radverkehrsplan, den die alte Große Koalition 2021 auf den Weg gebracht hatte. Mit ihm soll Deutschland bis 2030 zum Fahrradland werden.

O-Ton 03 Claudia Hille:

Der Slogan „Deutschland soll Fahrradland werden“, von dem sind wir noch weit entfernt.

Sprecher:

Das zeigt der Bericht „Mobilität in Deutschland“, den das Verkehrsministerium im März 2025 veröffentlichte. (1) Er vergleicht die bundesweiten Verkehrszahlen von 2023 und 24 mit der letzten Erhebung von 2017. In Großstädten steigen demnach etwas mehr Menschen aufs Rad als zuvor, deutschlandweit bleibt aber alles beim

Alten – nur etwas mehr als jeder zehnte Weg wird mit dem Fahrrad zurückgelegt – der Radverkehrsanteil am Verkehrsmix stagniert. Auf dem Land ist er sogar zurückgegangen. Doch es steckt auch Hoffnung in den Zahlen:

O-Ton 04 Claudia Hille:

Die Länge der Strecken, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, also die Personenkilometer, die sind tatsächlich in die Höhe gegangen.

Sprecher:

Der „E-Bike Effekt“. Während der Pandemie war der Verkauf von Fahrrädern mit Elektromotor geradezu explodiert.

Atmo 03: Begrüßung

Sprecher:

Zu Besuch bei „Fahrrad Nielandt“ in Hamburg-Wandsbek. Inhaber Wolfgang Hartwig präsentiert sein Sortiment.

Atmo 04: E-Bikes (Wolfgang Hartwig:) Hier vorne haben wir den E-Bike-Bereich.

Sprecher:

Gleich am Eingang parken mehrere Reihen E-Bikes: Neben E-Trekkingrädern für den Alltag stehen sportlichere Modelle.

Atmo 04 weiter: (Wolfgang Hartwig:) Dieses Segment hier mit den E-Mountainbikes ist in Süddeutschland sehr stark, bei uns eher sporadisch und dann gibt es ein paar Sachen, die sehen gar nicht so richtig aus wie E-Bikes.

Sprecher:

...die E-Flitzer.

Atmo 04 weiter: (Wolfgang Hartwig:) Die sind relativ leicht, haben so 18 Kilo, fällt gar nicht so auf, dass das ein E-Bike ist, hat ne leichte Unterstützung, was Nettes und Sportliches. (Autor:) Wer kauft die? (Hartwig:) Viele Leute, die mit einem klassischen E-Bike fremdeln: „Ich möchte nichts Schweres, ich möchte nicht als E-Bike-Fahrer gesehen werden“, also „E“ hat immer noch so ein bisschen den Scham „Ich bin so alt“, also viele fremdeln auch damit.

Atmo 05 Radladen

Sprecher:

In Regionen mit größeren Steigungen oder viel Gegenwind eröffnen E-Bikes neue Möglichkeiten auch für weniger fitte Menschen. Zudem sind die Elektroräder heute schicker als die einstigen „Seniorenmodelle“ und sprechen damit auch jüngere Kunden an, erzählt Hartwig. Aber auch die „Bio-Räder“, wie er die Modelle ohne Motor nennt, sind heute vielfältiger denn je: Ob Gravel-Bike, Trekking-, Renn-, Klapp- oder Lastenrad: Für jeden Zweck ist etwas dabei. Trotzdem: Der große Fahrradboom ist erst einmal vorüber.

O-Ton 05 Wolfgang Hartwig, Inhaber „Fahrrad-Nielandt“:

Mit dem großen Thema Energiepreise, Inflation ist dieser Corona-Boom nicht nur zurückgegangen, sondern eingebrochen. Seit zwei Jahren haben wir jetzt einen sehr rückläufigen Markt.

Sprecher:

Fahrräder sind teuer geworden, die Menschen sparsam. Doch trotz Preissteigerungen: Das Fahrrad bleibt ein günstiges Verkehrsmittel. Auf dem Gebrauchtmarkt finden sich auch Räder für den kleinen Geldbeutel und über Finanzierungsmodelle wie Jobrad oder Fahrradleasing können Beschäftigte oft an ein hochwertiges Dienstrad kommen. Ob das Fahrrad dann aber auch genutzt wird, ist eine andere Frage.

O-Ton 06 Wolfgang Hartwig:

Wenn wir die ganzen Bemühungen der Stadt sehen – mehr Radwege etc. zu machen – so den ganz großen Rückenwind für „ich-setze-das-Fahrrad-in-die-erste-Mobilitätsform-rein“, sehen wir nicht.

Atmo 06: Radfahren 3

Sprecher:

Rund 40 Kilometer südlich von Hamburg. Der Verkehrsgeograph Peter Pez nimmt den Reporter von Das Wissen mit auf eine Radtour durch die Hansestadt Lüneburg. Los geht's an seinem Büro an der Leuphana Universität.

Atmo 07: Brücke 1

Sprecher:

Nach wenigen Minuten biegt er ab in eine ruhige Seitenstraße und hält vor einer Brücke. Sie führt über Bahnschienen in einen Park. Neben ihr hängt ein Schild: „Nur Gehweg“.

Atmo 07 weiter: (Peter Pez:) Diese Brücke über die Soltauer Bahn, sie ist 33 Meter lang und sie hat eine Breite von 2,40. Und in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – das ist gewissermaßen so das Grundgesetz für die Radverkehrsplanung –, da steht eben drin, dass für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern eine Wegbreite von 2,50 Meter erforderlich sei, die Brücke ist, wie gesagt, nur 2,40 breit.

Sprecher:

Wegen der fehlenden zehn Zentimeter wird die Brücke nicht für den Radverkehr freigegeben. Pez führt vor, was das bedeutet:

Atmo 08: Brücke 2 (Hier müssen wir dann absteigen – zumindest de jure tun wir das auch mal – und überqueren die Brücke. 33 Meter, zu Fuß brauchen wir 30 Sekunden. Würden wir fahren, schaffen wir es in 12 Sekunden.)

Sprecher:

Dabei wäre es problemlos möglich, dass sich Fuß- und Radverkehr den Weg teilen.

O-Ton 07 Prof. Peter Pez, Verkehrsgeograph:

Wir haben jetzt übrigens gerade die Situation: Fußgänger mit Hund, Radfahrer kommt entgegen. Sie kommen problemlos aneinander vorbei.

Sprecher:

Auch rechtlich wäre die Freigabe erlaubt. Die empfohlene Breite von 2,50 Meter gelte nur, wenn der geteilte Fuß- und Radweg an einer Straße liegt, sagt Pez.

Atmo 09: Brücke 3 (Hier dürfen wir dann auch wieder aufsatteln und hier dürfen wir auch fahren.)

Sprecher:

Die Radtour geht weiter. Einmal durch den Park, rechts abbiegen auf eine Hauptstraße. Dort fällt Pez noch etwas ins Auge: Ein Zebrastreifen.

Atmo 10: Zebrastreifen (Peter Pez:) Fußgängerüberwege haben ganz häufig eine Radfahrerfuhr. In diesem Fall haben wir hier keine, sie war mal da.

Sprecher:

Als es sie noch gab, mussten Autos für Fahrräder anhalten. Doch es kam zu Unfällen. Mit der Folge, dass die Furt wieder zurückgebaut wurde. Autos müssen jetzt nicht mehr für Radfahrende anhalten. Es sei denn sie steigen ab.

Atmo 10 weiter: (Peter Pez:) Das ist aber nicht das eigentliche Problem. Unmittelbar vor dem Zebrastreifen haben wir hier eine breit angelegte Bremsschwelle. Also eine Erhebung. Sie soll etwa nicht den Kraftfahrzeugverkehr ausbremsen. Nein. Den Radverkehr.

Sprecher:

Kleine Hindernisse, von denen es viele gebe, erzählt Pez. Spaß macht Radfahren so nicht. Das ärgert ihn:

O-Ton 08 Peter Pez:

In der Politik wird ganz viel von Verkehrswende gesprochen. Und das erfordert im Grunde die Beseitigung solcher Mikromängel, die in der Vergangenheit regelrecht angerichtet worden sind.

Sprecher:

Peter Pez will nicht falsch verstanden werden. In Lüneburg und deutschlandweit sei zuletzt einiges passiert. So sind viele Pop-Up-Radwege, die während der Corona-Pandemie entstanden, zu Dauerlösungen umgebaut worden. Fahrradstraßen wurden vielerorts ausgewiesen. Und an Bahnhöfen haben sich die Abstellmöglichkeiten verbessert. Damit Deutschland zum Fahrradland wird, muss aber mehr passieren.

O-Ton 09 Claudia Hille:

Der ganz große Faktor ist das Thema Sicherheit. Und zwar einerseits natürlich die objektive Sicherheit, aber es ist vor allem die subjektive Sicherheit. Wenn ich auf das Rad steige im Alltag, dann muss ich mich sicher fühlen. Wenn ich immerzu die Angst spüre, und sie muss gar nicht da sein, sondern ich spüre sie, dass ich gleich sozusagen einen Unfall haben könnte, weil ich mich eben bedroht fühle durch enge Seitenverhältnisse oder ähnliches, dann werde ich nicht aufs Fahrrad steigen.

Sprecher:

Im Radverkehr nehmen die Unfälle seit einigen Jahren zu – auch die tödlichen. Ein Grund dafür sind die vielen E-Bikes, ihr hohes Tempo und dass sie vor allem von Älteren gefahren werden. Die Schuld allein im Radverkehr zu suchen, wäre aber falsch. Im Jahr 2024 waren an einem Großteil der Radunfälle mit Personenschaden auch andere Verkehrsteilnehmer beteiligt. Bei zwei Dritteln davon handelte es sich um Autofahrer, die meistens die Hauptschuld trugen. (2) Dazu kommt, dass Autos immer breiter werden. Rauschen sie dicht an einem Fahrrad vorbei, fühlt sich das bedrohlich an. Auch das hält Menschen davon ab, aufs Rad zu steigen.

Atmo 11: FR1 (Rul von Stülpnagel:) Wenn du hier rein biegst, musst du immer über die Schulter gucken, ob da noch jemand kommt.

Sprecher:

Unterwegs im Süden Deutschlands, auf dem FR1 in Freiburg. Die Radvorrangroute führt quer durch die ganze Stadt – 12 Kilometer entlang der Dreisam ohne eine einzige Ampel zu kreuzen. Dank seiner fahrradfreundlichen Infrastruktur gehört Freiburg zu den Fahrradstädten Deutschlands. Auch der Verkehrspsychologe Rul von Stülpnagel ist hier gerne unterwegs. Auf dem FR1 aber ohne seine Kinder, die seien noch zu klein. Denn hier fahren täglich rund 8.000 Radfahrer, teils mit hohem Tempo.

Atmo 11 weiter: (Rul von Stülpnagel:) Hier links

Atmo 12: Kreuzung 1

Sprecher:

Er verlässt den FR1 an der nächsten Ausfahrt und kommt zum Stehen.

Atmo 12 weiter: (Rul von Stülpnagel:) Das ist auch relativ neu. Ursprünglich war das halt ein bisschen so, dass die Radspur in der Mitte ist – zwischen den Autospuren – und dann müssen die Autos, die da vorne rechts abbiegen wollen, die müssen die Radspur kreuzen.

Sprecher:

Eine neu gestaltete Kreuzung. Das Prinzip: Aus drei mach zwei. Statt einen schmalen Radweg in der Mitte zweier Autospuren zu kreuzen, müssen sich rechtsabbiegende Autos nun in eine breite, rot gefärbte Fahrradspur einordnen.

Nicht nur in Freiburg, bundesweit leuchten die Radwege an Kreuzungen inzwischen in einem kraftvollen Rot. Das gibt Radlern ein gutes Gefühl, erklärt Rul von Stülpnagel. Der Verkehrspsychologe erforscht, wie Situationen im Straßenverkehr wahrgenommen werden. 2024 hat er dazu eine Studie veröffentlicht, bei der über 20.000 Personen befragt wurden, wie sicher sie verschiedene Straßentypen finden. (3) Fast 2000 Varianten wurden verglichen: Große Straßen, kleine Straßen, mit und ohne parkende Autos, mit breiten, schmalen, gefärbten oder nicht gefärbten Radwegen.

O-Ton 10 Dr. Rul von Stülpnagel, Psychologe:

Da wurde ziemlich deutlich, dass zum Beispiel Mischverkehr von allen als sehr unangenehm wahrgenommen wird. Also auch wenn man sozusagen die Perspektive der Autofahrenden abfragt oder vom Fußverkehr, wenn da irgendeine Form von physischer Trennung ist, fühlen sich alle Seiten besser.

Sprecher:

Baulich getrennte Radwege wie der FR1 fühlen sich sicher an. Dazu gilt: Umso breiter Radwege sind, desto besser. Wo kaum Platz ist, helfen eindeutige Markierungen. Das ist besser als gar kein Radweg. Wo besonders schlecht geplant wurde, verstoßen Radfahrende oft gegen die Verkehrsregeln.

O-Ton 11 Rul von Stülpnagel:

Sie können nicht anders, weil die Situation ihnen das aufzwingt. Weil ihre eigene Sicherheit das will, weil die Situation uneindeutig oder total unlogisch ist oder nicht passt.

Sprecher:

Der Klassiker: Auf dem Gehweg fahren, weil der Radweg zugeparkt ist oder plötzlich endet. Das ist für Radler nicht nur lästig, sondern für Fußgänger auch gefährlich. Mit dem vom Verkehrsministerium geförderten Projekt „RULES“ hat Rul von Stülpnagel vor kurzem die Plattform „regelverstoesse.de“ veröffentlicht. (4) Dort kann jede und jeder solche Verstöße auf einer Deutschlandkarte eintragen. Verkehrsplanern könnte das helfen, ungünstige Situationen zu erkennen. Zwar gebe es die Straßenverkehrsordnung nicht ohne Grund...

O-Ton 12 Rul von Stülpnagel:

Aber man muss vielleicht schauen, ob manche Dinge so gut funktionieren, wie es denn gedacht ist. Und was man daran tun kann, dass sich die Konflikte daraus eben auch möglichst reduzieren.

Sprecher:

Was dann passieren muss, kann Rul von Stülpnagel mit seiner Forschung gut zeigen. Doch warum werden die Maßnahmen oft nicht umgesetzt?

O-Ton 13 Claudia Hille:

Das hätte man vor 10, 15 Jahren angehen müssen, denn auch in Planungsverfahren zur Radinfrastruktur ist es so wie auch in anderen Planungsverfahren im Verkehr: Das dauert einfach. Es dauert einfach sehr, sehr lange.

Sprecher:

Sagt Claudia Hille. Dazu kommt:

O-Ton 14 Claudia Hille:

Der Bundeshaushalt im Radverkehr, der ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Das heißt, die Mittel, die für den Radverkehr ausgegeben werden, die sinken oder sind in den letzten Jahren gesunken. Und daran hängt es natürlich vielerorts.

Sprecher:

Radwege sind viel günstiger als Autostraßen, aber nicht kostenlos.

O-Ton 15 Frank Masurat, Bundesvorsitzender ADFC:

Wir brauchen eine ausreichende Finanzierung, die auch über Jahre gesichert ist.

Sprecher:

Fordert deshalb Frank Masurat, Vorsitzender des ADFC, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, der die Interessen von Radfahrenden in Deutschland vertritt.

O-Ton 16 Frank Masurat:

Im aktuellen Koalitionsvertrag ist das Thema Fahrradverkehr mit einem Satz erwähnt, und das ist enttäuschend. Es fehlt das Commitment, dass der Nationale Radverkehrsplan umgesetzt werden soll. Und wir werden als ADFC in der Richtung auch agieren, dass die neue Regierung sich an den nationalen Radverkehrsplan hält.

Sprecher:

Einen Erfolg konnte der ADFC 2024 schon feiern, als die Reform des Straßenverkehrsgesetzes verabschiedet wurde. Dafür hatte der Fahrrad-Club lange gekämpft.

O-Ton 17 Frank Masurat:

Es ist den Kommunen etwas einfacher gemacht worden, sichere Radwege anzulegen, geschützte Radwege, Radschnellverbindungen oder Tempo 30 vor Kitas oder vor Krankenhäusern anzuordnen.

Sprecher:

Viele Radschnellwege, also baulich getrennte Radwege, die flottes und sicheres Radeln über weite Distanzen ermöglichen, wurden auch bereits geplant. Der Bau kommt vielerorts aber nur langsam voran oder wurde auf Eis gelegt. Denn die sogenannten „Fahrrad-Autobahnen“ sind teuer.

Peter Pez aus Lüneburg sieht in Radschnellwegen sowieso die falsche Priorität. Die Idee, den Radverkehr zu bündeln, stamme aus der Autoverkehrsplanung. Das sei in dicht besiedelten Gebieten wie dem Ruhrgebiet zwar sinnvoll, doch andernorts würden die Radschnellwege am Ziel vorbeischießen.

O-Ton 18 Peter Pez:

Radverkehr ist flächig diffus unterwegs, im Radverkehr dominieren kurze oder mittellange Strecken. Die großen Langstrecken, die von Radschnellwegen bedient werden, das ist eher die Ausnahme im Alltagsverkehr von Radlerinnen und Radlern.

Sprecher:

Viele kleine Maßnahmen seien oft effektiver: Eine Brücke für den Radverkehr freigeben, Bordsteine absenken, ein Schild austauschen. Schöne Wege gäbe es dann nämlich oft schon. Man müsse sie nur kennen.

*Atmo 13: Radfahren 3***Sprecher:**

Für Das Wissen schwingt sich Peter Pez erneut aufs Rad. Es geht raus aus der Stadt: 15 Minuten durch ein Waldgebiet entlang der Ilmenau, eines Nebenflusses der Elbe. Die Route verbindet das Lüneburger Zentrum mit einer südlich gelegenen Gemeinde. Kurz bevor die erreicht wird, endet die schöne Radroute an einer Bundesstraße. Pez hält an, blickt zurück und zeigt neben dem Waldrand auf ein vermoostes Schild: Sackgasse!

O-Ton 19 Peter Pez:

Es wird der Eindruck erweckt, Richtung Norden, Richtung Lüneburg, käme man nicht hindurch – es sei eine Sackgasse. Wir wissen aus der Fahrradfahrt, die wir gerade von Lüneburg aus vollzogen haben, dass dem überhaupt nicht so ist.

Sprecher:

Das Schild ist irreführend. Hinzu kommt, dass es zwar einen Wegweiser nach Lüneburg gibt, doch wer ihm folgt, radelt nicht über den schönen und schnelleren Waldweg, sondern entlang der lauten Bundesstraße. Ein Problem, das auch Navigationsgeräte betrifft: Denn kleine Merkmale von Wegen wie deren Breite oder ob und wie viele Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche oder andere Hürden es gibt, werden von Satellitenbildern schlecht erfasst und sind in digitalen Karten nicht vermerkt.

O-Ton 20 Peter Pez:

Deshalb neigen die Algorithmen dazu, automatisch auf etablierte Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen zu verweisen, denn die sind automatisch asphaltiert oder gepflastert.

Sprecher:

Das verspricht ein flottes Tempo. Die Ankunftszeiten sind wegen der vielen Ampeln aber meist nicht zu schaffen. So wird Radfahren frustrierend.

Pez redet nicht nur, er packt auch an. Mit seinen Studierenden hat er den Zustand von Wegen im Landkreis Lüneburg gründlich untersucht und die Befunde in das Kartensystem „Open Street Map“ eingetragen, auf das viele Navigationsapps zurückgreifen. Der Landkreis verfüge nun über die umfangreichste Datenbasis in ganz Deutschland.

O-Ton 21 Peter Pez:

Und unsere Hoffnung ist jetzt in dieser Hinsicht, dass sich die Navigationssysteme dieser Daten bedienen und offen sind für Radverkehrswege abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Sprecher:

Um deutschlandweit die weißen Flecken auf den Radverkehrskarten auszufüllen, kann jeder und jede mithelfen. Open Street Map ist ähnlich wie Wikipedia für alle offen. Man müsse sich zwar etwas „einfuchsen“, wie Pez sagt, doch es gebe im Netz viele Tutorials.

O-Ton 22 Peter Pez:

Dann braucht man nur noch Zeit und Lust, um hier ein regelrechtes Hobby aufzubauen.

Sprecher:

Eine verbesserte Navigation mache das Fahrrad vielleicht auch für Menschen attraktiv, die bisher selten radfahren.

O-Ton 23 Peter Pez:

Wenn man über den Freizeitverkehr dann bemerkt, welche schönen Routen es gibt, welche attraktive Wege es gibt, dann ist das wie eine Einstiegsdroge. Dann kommt man irgendwann auf die Idee, das Fahrrad eben auch für Alltagsverkehrswege zu benutzen.

Sprecher:

Smarte Navigation und eine fahrradfreundliche Infrastruktur: So könnte Deutschland zum Fahrradland werden. Ganz so einfach ist es leider nicht. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier – auch bei der Wahl der Verkehrsmittel. Für Verhaltensänderungen braucht es oft einen starken Impuls – etwa die Geburt eines Kindes, einen Umzug oder Ereignisse wie die Corona-Pandemie. In solchen Momenten wird die eigene Mobilität überdacht. Und wer dann öfter Rad fährt, kann vielleicht auch die Familie, Nachbarn oder Freunde begeistern. Das lässt sich in den Niederlanden oder Belgien erleben. Frank Masurat vom ADFC:

O-Ton 24 Frank Masurat:

Es ist ein anderes Klima in der Stadt. Das heißt, die Menschen werden gewertschätzt dafür, dass sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das wird positiv wahrgenommen. Man merkt über Kampagnen, man merkt über Kleinigkeiten, dass das Fahrradfahren gewünscht und gefördert wird.

*Atmo 14: Kreuzung 2***Sprecher:**

Eine Kreuzung nahe des Amsterdamer Vondelparks. Florrie de Pater, Vorstandsmitglied beim lokalen Fietserbond – dem niederländischen Pendant zum ADFC –, deutet auf vier weiße Dreiecke auf der Fahrbahn.

O-Ton 25 Florrie de Pater, Vorstandsmitglied Fietserbond Amsterdam:

For us a triangle means you have to stop... That one not, that's illegal, but they have to stop.

Voice-Over:

Für uns bedeuten die Dreiecke, dass man anhalten muss. Erst wenn kein Auto oder Fahrrad kommt, darf man die Straße überqueren. Wir nennen die Dreiecke „Haifischzähne“. Denn in der Natur muss man sehr vorsichtig sein, wenn man ihnen begegnet. Also... das bedeutet anzuhalten und wie du hier gerade siehst, sie halten an. Okay, der nicht, das ist illegal, aber eigentlich müssten sie anhalten.

Sprecher:

Die Haifischzähne gibt es seit 2020 auch in Deutschland, werden bisher aber selten eingesetzt. Anders in Amsterdam: Hier zeigen sie an jeder noch so kleinen Kreuzung, wer Vorfahrt hat. Meist sind das die Radfahrer. Dazu sind die Kreuzungen hier so gebaut, dass Autos in einem sehr engen Radius abbiegen müssen. So fahren sie langsamer und haben die Radler besser im Blick. Das gibt allen ein gutes Gefühl.

O-Ton 26 Florrie de Pater:

Sometimes they ask me, why I don't use a Helmet... And if you see a person with a Helmet it is very often an expat.

Voice-Over:

Ich werde manchmal gefragt, warum ich keinen Helm trage. Ich glaube, weil ich mich so sicher fühle. Und wenn du eine Person mit Helm siehst, ist es meist ein Zugezogener.

*Atmo 15: Radfahren Amsterdam***Sprecher:**

In den Niederlanden ist Radfahren attraktiv: Durch die Randstad, das Ballungsgebiet um Amsterdam, Utrecht und Rotterdam, zieht sich ein schier endloses, meist vom Autoverkehr getrenntes Radwegenetz aus rotem Asphalt. Großprojekte wie der Hovenring – ein schwebender Fahrradkreisverkehr bei Eindhoven – zeigen, dass das Wort „Fahrradland“ hier ernst genommen wird. Das Resultat: Landesweit wird jeder vierte Weg mit dem Rad zurückgelegt, in einigen Städten jeder zweite. **[OC...** Das war aber nicht immer so. Lange wurde auch in den Niederlanden vor allem der Autoverkehr gefördert – bis die Unfallzahlen in den 1970ern so dramatisch stiegen, dass es zu Protesten kam, erzählt Florrie de Pater in ihrem Büro.

O-Ton 27 Florrie de Pater:

There were big demonstrations ... a lot of impulse for bicycling infrastructure.

Voice-Over:

Es gab damals große Demonstrationen und hier in Amsterdam gab es einen sehr progressiven Stadtrat, der die neue Politik fürs Fahrrad startete. Außerdem wurde

der Fietserbond 1975 gegründet und auch das gab dann nochmal ganz neue Impulse für die Fahrradinfrastruktur.

Sprecher:

Die Niederlande sind flach und die Wege meist kurz – ideale Bedingungen fürs Fahrrad.

O-Ton 28 Florrie de Pater:

So we have achieved a lot of things in Amsterdam ... but then suddenly something else kicks up.

Voice-Over:

Wir haben schon so viel erreicht in Amsterdam und auch im Rest des Landes. Das ist großartig. Aber immer wenn wir denken, dass wir mit unserer Arbeit am Ende sind, gibt es ein neues Problem.

Sprecher:

Radfahren wurde hier so beliebt, dass viele Radwege inzwischen zu schmal sind – vor allem seitdem E-Bikes immer beliebter werden. Über sogenannte „Fatbikes“ redet derzeit das ganze Land. Diese E-Bikes sind benannt nach ihren dicken Reifen, werden oft von außerhalb der EU importiert und lassen sich mit wenigen Handgriffen auf über 40 km/h frisieren. Werden die pummeligen Räder für Überholmanöver eingesetzt, kommt es oft zu schweren Unfällen. Davor fürchten sich nicht nur Radfahrer.

Atmo 16: Harlemmerdijk

Sprecher:

Der Harlemmerdijk im Amsterdamer Grachtengürtel. Passanten schieben sich an Häusern aus dunkelrotem Backstein vorbei und hinein in Cafés, Coffeeshops und Vintage-Geschäfte. In der Mitte ein viel befahrener Radweg. Auf ihm kommt Berry den Brinker auf einem Tandem angefahren. Er sitzt hinten, seine Frau Betty vorne.

Atmo 17: Berry den Brinker

Sprecher:

An einem Zebrastreifen halten sie an. Er steigt ab und möchte etwas demonstrieren:

Atmo 17 weiter: (Berry den Brinker:) I sway like this, so that people are afraid of me, when I'm crossing the street.

Sprecher:

Während er über den Zebrastreifen läuft, wedelt er mit einem Blindenstock wild durch die Luft. Eine Radfahrerin hält rechtzeitig an und schmunzelt.

Atmo 18: Gracht

Sprecher:

Wenige Meter entfernt, setzt den Brinker sich ans Ufer einer Gracht und beginnt zu erzählen: Er ist 79, wohnt seit 60 Jahren in Amsterdam, forschte an der Uni viele Jahre zur menschlichen Bewegung. Diese ist ihm auch heute noch wichtig. Trotz seiner Erblindung geht er regelmäßig im Park joggen. Seine Frau hilft ihm dabei. Ohne sie, sei es für ihn in Amsterdam aber kaum mehr möglich von A nach B zu kommen. Deshalb trat er der Fußgängervereinigung bei:

O-Ton 29 Berry den Brinker, Bewegungswissenschaftler im Ruhestand:

The most difficult problems we have here in Amsterdam now is that there is almost no place left on the pedestrian areas ... And I thought I could improve something.

Voice-Over:

Das größte Problem in Amsterdam ist, dass es fast keinen Platz mehr in den Fußgängerzonen gibt. Es gab natürlich tolle Verbesserungen für Radfahrer, aber der ganze Platz dafür wurde den Fußgängern weggenommen. Und ich hoffe, dass ich so etwas verbessern kann.

Sprecher:

Wer mal in Amsterdam war, kennt das: Im Sekundentakt rasen Fahrräder an einem vorbei. Zebrastreifen gibt es viele, angehalten wird aber nur selten. Wer im Rollstuhl sitzt oder einen Kinderwagen durch Straßen wie den Harlemmerdijk schieben muss, hat es da nicht leicht. Denn trotz der vielen Räder, fahren hier auch noch immer viele Autos. Deren Anteil am Verkehrsmix ist in Amsterdam höher als in Berlin.

O-Ton 30 Berry den Brinker:

It's terrible. It's terrible... All these things are not possible in the center of Amsterdam.

Voice-Over:

Es ist furchtbar. So sollten Menschen nicht leben. Die Straße ist zum Leben da. Und es sollte alles getan werden, damit man sich auf der Straße treffen kann, um zu reden, zu spielen oder um zu laufen. All das ist im Zentrum von Amsterdam nicht möglich.

Sprecher:

Die Fußgängervereinigung fordert, dass Parkflächen und Fußgängerüberwege umgestaltet werden. Und der Radverkehr soll auf die Straße verlegt werden – also in den Mischverkehr mit Autos. Damit sich alle frei bewegen können, meint Berry den Brinker. Ein Ziel, dass er mit dem Fietserbond teile.

O-Ton 31 Berry den Brinker:

We fight for the same thing.

Sprecher:

Florrie de Pater hat Verständnis für Menschen wie Berry den Brinker. Trotzdem sieht sie seine Forderungen mit gemischten Gefühlen. Um die Situation zu verbessern, spreche man aber bereits mit der Stadt.

O-Ton 32 Florrie de Pater:

There are a few possibilities that we also agree with... it functions, if it is wide enough.

Voice-Over:

Es gibt Möglichkeiten, mit denen wir uns anfreunden könnten. Zum Beispiel die Fahrradstraße, also eine Straße, auf der Autos erlaubt sind, Fahrräder aber Vorfahrt haben. So eine Fahrradstraße funktioniert. Allerdings nur wenn sie breit genug ist.

Sprecher:

Damit sich auch ungeübte Radfahrer jeden Alters sicher fühlen, müssen Fahrradstraßen sicher gestaltet sein. So sieht es auch der ADFC in Deutschland: Dazu gehört, den Vorrang für den Radverkehr klar auszuschildern, den Autoverkehr gering zu halten und das Parken an den Straßenseiten möglichst zu verbieten. (5)

In Amsterdam ist dazu ein erster Schritt bereits getan. Seit 2023 gilt hier auf den meisten Straßen Tempo 30. Dazu kommt eine rechtliche Besonderheit in den Niederlanden: Bei Unfällen ist der schwächere Verkehrsteilnehmer fast immer im Recht. Kann Deutschland sich ein Beispiel daran nehmen?

O-Ton 33 Prof. Angela Francke, Verkehrsforscherin:

Wir können das nicht eins zu eins übertragen, aber wir können total viel voneinander lernen. Auch von Fehlern lernen.

Sprecher:

Meint Angela Francke, Verkehrsforscherin an der Uni Kassel mit dem Schwerpunkt Radverkehr und Nahmobilität. Was sie in den Niederlanden vorbildlich findet, ist die Fahrradkultur. Hier lasse sich selbst der König regelmäßig auf zwei Rädern ablichten, Radfahren sei dort selbstverständlich. Deutschland müsse aber auch seinen eigenen Weg finden, meint Francke. Und dabei sei es wichtig, von Anfang an alle mitzunehmen.

O-Ton 34 Angela Francke:

Die größten Hindernisse für das Radfahren sind: Kein Fahrrad und nicht Fahrrad fahren können.

Sprecher:

Gerade für Menschen, die aus anderen Ländern nach Deutschland kommen, ist das Radfahren oft ungewohnt. Francke findet es wichtig, dass auch sie diese Kulturtechnik lernen und...

O-Ton 35 Angela Francke:

zu lernen, dass das Spaß macht und auch diesen Transfer zu schaffen, das im Alltag zu nutzen.

Sprecher:

Tatsächlich gibt es in vielen Städten bereits Radfahrkurse speziell für Frauen mit Migrationserfahrung. Man muss aber auch nicht alle vom Fahrrad überzeugen.

Schließlich gibt es auch noch andere nachhaltige Verkehrsformen, die in Deutschland beliebt sind: In Städten werden immer mehr Wege zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt. Neben der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans findet Angela Francke, dass es einen Nationalen Mobilitätsplan bräuchte, der all das mitdenkt.

O-Ton 36 Angela Francke:

Um es eben zu vermeiden, dass dann Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt werden, sondern das gemeinsam zu sehen, einfach aus der Bedürfnisperspektive heraus.

Atmo 19 Radfahren 4

Sprecher:

Fast alle sind sich einig: Radfahren ist klimafreundlich und gesund und sollte einen höheren Anteil am Verkehrsmix bekommen. Zuletzt ist tatsächlich einiges passiert, nicht alles muss man schlecht reden. Trotzdem: Radfahren muss sicherer, schneller und bequemer werden. Dafür braucht es ein verbindliches Signal des neuen Verkehrsministers – für einen finanziellen und rechtlichen Rahmen, der es den Kommunen erlaubt, mehr für den Radverkehr zu tun. Tatenlos warten müssen diese aber nicht: Kleine Maßnahmen sind heute schon möglich. Und auch jede und jeder einzelne kann sich an die Nase fassen: Denn es liegt auch an einem selbst, nicht nur bei strahlendem Sonnenschein aufs Rad zu steigen, sondern auch wenn es mal kalt ist und regnet.

Abspann:

Das Wissen (über Soundbett)

Sprecherin:

Wie Radfahren attraktiv wird – Sichere Wege, smarte Navigation. Von Luca Sumfleth. Sprecher: Marcus Michalski. Redaktion: Dirk Asendorpf. Regie: Felicitas Ott.

Abbinder

Quellen und Links:

(1) Zahlen von „Mobilität in Deutschland“:

https:

[//www.mobilitaet-in-deutschland.de/](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/)

(2) Aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes zu Unfällen im Radverkehr:

https:

[//www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html)

(3) Wie sich verschiedene Verkehrssituationen für Fußgänger, und Rad- und Autofahrer anfühlen, hat Rul von Stülpnagel in dieser Studie untersucht:

https:

[//www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856423003610?dgcid=author](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856423003610?dgcid=author)

(4) Die Plattform Regelverstoesse.de, auf der deutschlandweit solche gemeldet werden können: [Regelverstoesse.de](https://www.regelverstoesse.de)

(5) ADFC-Statement zu Fahrradstraßen:

https:

[//www.adfc.de/artikel/gut-umgesetzte-fahrradstrassen](https://www.adfc.de/artikel/gut-umgesetzte-fahrradstrassen)