TAGESSPIEGEL
BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Nur ein Viertel pendelt mit dem Rad

Ist es nur die fehlende Infrastruktur, die Menschen vom Pendeln mit dem Rad abhält? Forschungsprojekte zeigen, dass viele das Auto stehen lassen, wenn sie erstmal ein E-Bike ausprobiert haben. Auf manche Aspekte haben die Pendler:innen allerdings keinen Einfluss.



von **Jutta Maier**

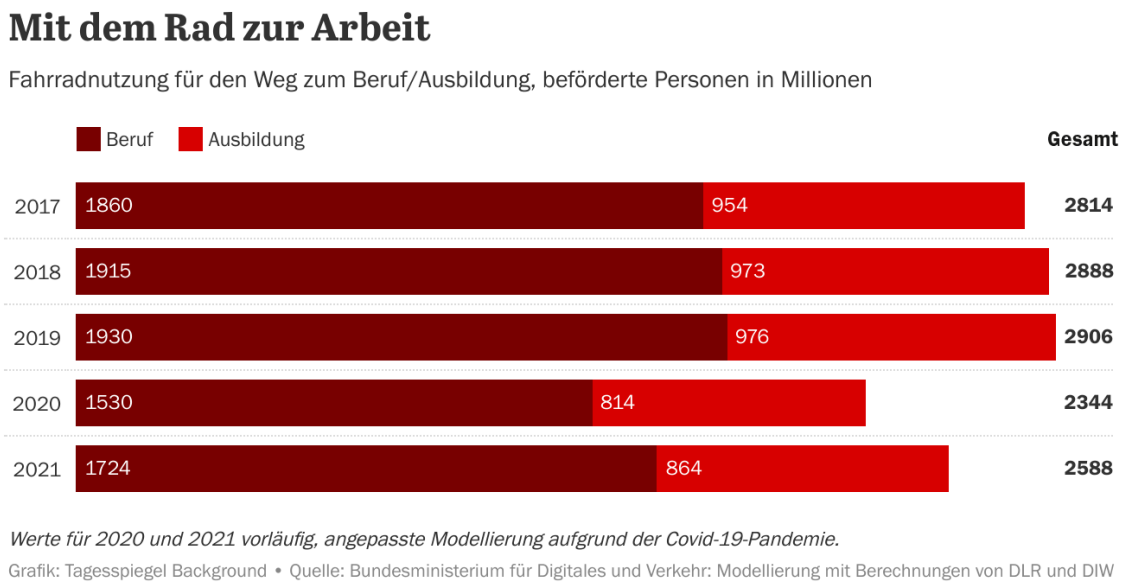
veröffentlicht am 17.04.2024

Jeder zweite Autofahrer würde gerne mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen – wenn es die Rahmenbedingungen zulassen. Das ist ein Ergebnis einer *Mobilitätsstudie (https://pendlerratd.com/)* von **PendlerRatD**, einem Projekt der **Hochschule Heilbronn**. Dazu befragte das Team 2022 unter der Leitung von **Jana Heimel** Berufspendler zunächst online zu ihrem Pendelverhalten. Schlechtes Wetter, zu weite Wege, eine hügelige Topografie oder das Schwitzen gaben die Befragten **als Hinderungsgründe** an, um sich auf den Sattel zu schwingen.

Von widrigen Bedingungen lässt sich nur **ein Viertel der Pendler** in Deutschland nicht abschrecken: Dem Fahrradmonitor des **ADFC** zufolge nutzten im vergangenen Jahr 22 Prozent der Berufstätigen das **Fahrrad regelmäßig** auf dem Weg zur Arbeit. Unter den Azubis waren es 28 Prozent. Junge Menschen und Anwohner in Städten nutzen das Fahrrad häufiger zum Pendeln.

Die Tendenz ist leicht rückläufig, was mit der **Coronapandemie** (und damit mehr Homeoffice) zu tun haben dürfte: Radelten 2017 noch rund

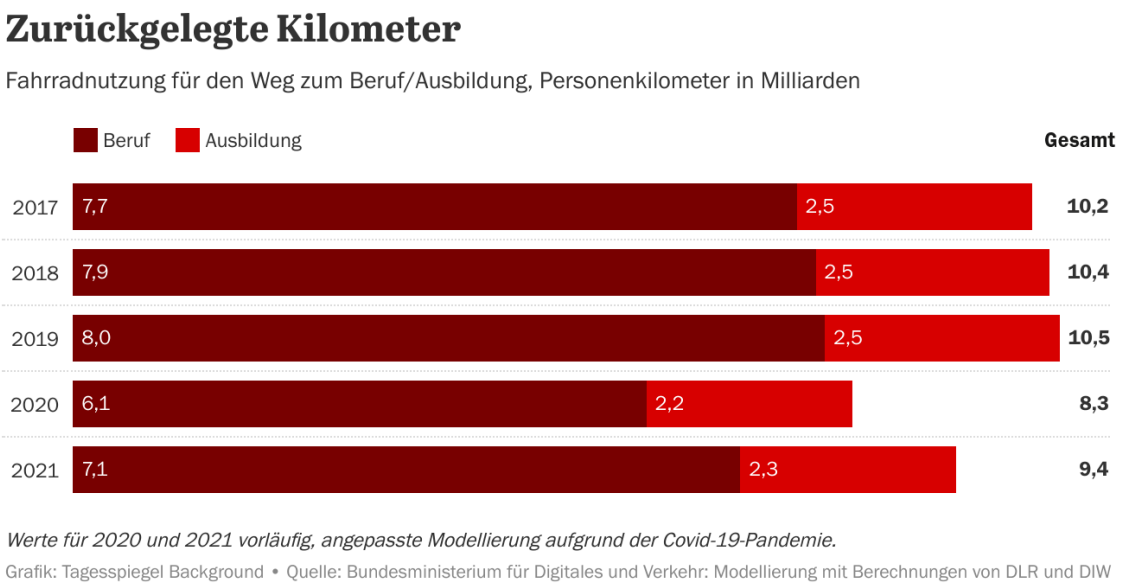
2,8 Millionen Beschäftigte und Azubis zur Arbeit, sank ihre Zahl 2021 auf **rund 2,6 Millionen**, wie aus der Publikation „*Verkehr in Zahlen 2023/2024 (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html)*“ hervorgeht. Die auf dem Rad zurückgelegten Personenkilometer gingen von 10,2 Milliarden im Jahr 2017 auf 9,4 Milliarden 2021 zurück. Bis 2019 waren beide Werte noch **kontinuierlich gestiegen**. Neuere Zahlen liegen nicht vor.



Damit dürfte das Potenzial, das mit dem **Boom von E-Bikes** entstanden ist, noch lange nicht ausgeschöpft sein. Schließlich sind damit deutlich weitere Pendelwege möglich. Gleichzeitig nimmt die Zahl der Pendler:innen kontinuierlich zu, die **Pendelwege werden länger**. Die europäische Fahrradlobby betont, dass das Radfahren die Lösung für einige der drängendsten Probleme des Kontinents ist – sowohl um den **CO2-Ausstoß in Städten** zu reduzieren als auch mit neuen Jobs in der Fahrradwirtschaft für Wirtschaftswachstum zu sorgen (*Background berichtete (https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/mobilitaetsunternehmen-begehren-auf)*).

Für den ADFC ist vor allem der zu **langsame Ausbau der Infrastruktur** Schuld daran, dass nicht mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Der Verband kritisiert auch die mangelnde Bereitschaft der Politik, den gefährlichen Autoverkehr zu bändigen – Stichworte: **zu wenig Tempo 30**, zu schmale, ungeschützte, zugeparkte oder ganz fehlende Radwege. Die

Zahl der Radunfälle steigt. Ein Bericht des **Bundesarbeitsministeriums** zeigt, dass jeder **fünfte meldepflichtige Wegeunfall** mit dem Fahrrad passiert. Um diesen Trend zu stoppen, fordert der ADFC die seit Jahren angekündigte Radwege-Ausbauoffensive sowie die **Reform des Straßenverkehrsrechts** ein, die weiter auf Eis liegt.



Doch ist es nur die fehlende Infrastruktur, die Menschen vom Pendeln mit dem Rad abhält? Heimel verfolgt mit PendlerRatD explizit einen **anderen Ansatz**. „Infrastruktur zu verändern, braucht **viel Zeit**, weil es mit Politik verbunden ist“, sagt sie. Mit ihrem Projekt hat sie gezeigt, wie viel ein **Bewusstseinswandel** bei Berufspendlern in kürzester Zeit bewirken kann.

Umstiegsquote von 85 Prozent

Einen Monat lang stellte ihnen Heimels Team ein **E-Bike zur Verfügung**. Andere nutzten das eigene Rad, um zur Arbeit zu fahren. Als Beigabe erhielten sie Zubehör, die schnellste und die schönste Route im GPX-Format und die selbst entwickelte **PendlerRatD-App.** Darüber bekamen sie Boni vom Arbeitgeber und Sponsoren, außerdem wurde unter anderem ihr **Wohlbefinden getrackt**. **Mehr als 600 Menschen** traten in acht Pilotphasen im Südwesten des Landes in die Pedale – von Regensburg über Augsburg, Stuttgart, Heilbronn und Ludwigshafen bis Frankfurt.

Die Umstiegsquoten des vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekts können sich sehen lassen: **85 Prozent wechselten** hinterher vom Auto aufs Rad. Ein Drittel kaufte sich noch während der Pilotphase ein Fahrrad oder E-Bike, weitere 55 Prozent erwogen, ein Rad **über den Arbeitgeber** zu kaufen oder zu leasen. Außerdem nahmen sie auch größere Distanzen in Kauf: „Normalerweise liegt die psychologische Hemmschwelle bei neun Kilometern, unsere Testradler sind im Schnitt **14 bis 17 Kilometer geradelt**, also doppelt so viel", sagt Heimel. Positiver Nebeneffekt: Die Belastung sei durch das E-Bike so gering, dass die Pendler kaum schwitzten und nicht duschen müssen.

Für die Arbeitgeber – **einige sind Projektpartner** von PendlerRatD – zahle sich der Ansatz aus, rechnet Heimel vor: „Wir können nachweisen, dass radfahrende Berufspendler etwa **zwei Tage weniger krank** sind." Bei Kosten für einen Krankheitstag von 500 bis 800 Euro könne sich das für ein Unternehmen schnell lohnen. Hinzu kämen Kosteneinsparungen durch einen geringeren Bedarf an **bewirtschafteter Parkfläche**.

Radschnellwegeausbau hinkt weit hinter Zielen her

Natürlich bedauert auch Heimel, dass der **Ausbau von Radschnellwegen** stockt. Bisher wurden bundesweit nur **rund 50 Kilometer** gebaut, die längsten Stücke finden sich in Nordrhein-Westfalen und Hessen. Nach Schätzungen des ADFC müssten in den nächsten sieben Jahren **weitere 2000 Kilometer Schnellradwege** gebaut werden, um ein attraktives Angebot zum Pendeln zu schaffen. „Von diesem Ausbautempo sind wir aber **Lichtjahre entfernt**."

In Deutschland seien zwar viele Radschnellwege geplant, aber bisher „in **keiner einzigen Metropole** konsequent realisiert". Der ADFC kritisiert seit Jahren die fehlende Koordination und **Führung durch die Bundesregierung**. Ihm fehlt auch ein Monitoring über geplante und gebaute Radwege des Bundes – analog zu Autobahnen.

Luft nach oben gibt es auch bei der **Kombination von Rad- und Bahnfahren** als Alternative zum Auto. Professorin Heimel fragt sich als Verfechterin der Fahrradmitnahme im ÖPNV angesichts überfüllter Bahnen: „Warum nicht einfach einen **Waggon nur für Fahrräder**

anhängen?“ Darüber hinaus fehlen 1,5 Millionen Fahrradparkplätze an Bahnhöfen, um das eigene Rad sicher abstellen zu können. Der ADFC bedauert zudem, dass die Fahrradmitnahme im Nahverkehr immer noch **unnötig kompliziert** und teuer ist und Fahrradtickets umständlich hinzugekauft werden müssen.

Pendeln ist stark in Alltag eingebunden

Doch die Entscheidung darüber, welches Verkehrsmittel jemand zur Arbeit wählt, hängt mitunter von Aspekten ab, die von den Pendler:innen selbst oft **nicht beeinflussbar** sind. Das ist zumindest ein Ergebnis aus dem Forschungsprojekt *PendelLabor (https://www.isoe.de/nc/forschung/projekte/project/pendellabor/)* unter der Leitung des **ISOE-Instituts für sozial-ökologische Forschung**. Erforscht wurde am Beispiel der **Region Frankfurt Rhein-Main**, wie das Pendeln zwischen Stadt und Region verträglicher gestaltet werden kann. „Pendeln ist sehr stark in den Alltag eingebunden“, resümiert Projektleiter **Luca Nitschke**.

Deshalb müssten die **externen Rahmenbedingungen** so gestaltet werden, dass sich Pendelwege besser in den Tagesablauf integrieren lassen – um beispielsweise Kinder abzuholen oder noch einzukaufen. Schon bei der **Ausweisung neuer Siedlungsflächen** müsse auf kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort, Betreuungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen geachtet werden. Initiativen für sichere Schulwege wie das **Projekt Fahrradbus**, bei dem Kinder betreut mit dem Rad zur Schule fahren, findet Nitschke ebenfalls hilfreich.

„Für viele ist Me-Time hinzugekommen“

Wer **Alternativen zum Pkw** für den Pendelweg zur Verfügung habe, nutze diese auch häufig, zeigten Experimente des vom **Bundesbildungsministerium** geförderten Projekts. So erhielten 40 Personen aus zwei Landkreisen vom Institut **Pedelecs, ÖPNV-Tickets und E-Autos**. Acht Monate lang versuchten sie, ihre Pendelpraxis umzustellen. **Drei von vier** stiegen langfristig um: Einige wechselten komplett auf Alternativen zum Auto. Der Großteil aber praktiziere nun eine Art **multioptionales Pendeln** mit E-Bike, ÖPNV und E-Auto, so

Nitschke. Die Optionen würden je nach Tagesablauf genutzt – inklusive Homeoffice.

Hilfreich sei auch ein optimiertes **betriebliches Mobilitätsmanagement** wie das Programm „Besser zur Arbeit“, das Arbeitgeber der Region Frankfurt Rhein-Main unterstützt. „Arbeitgeber können extrem viel tun“, sagt Nitschke. Etwa **Shuttle-Services zur nächsten ÖPNV-Station** oder die Anrechnung der Pendel- auf die Arbeitszeit. Eine wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels sei zudem, wie Pendler ihren Weg bewerten. „Bei vielen Pedelec-, aber auch ÖPNV-Nutzern hat sich durch das Experiment ein **positives Bild eingestellt**“, so der Wissenschaftler. Statt sich auf den Verkehr konzentrieren zu müssen, bekomme das Pendeln mit dem Rad einen **Freizeitcharakter** und helfe beim Abschalten. Wer den ÖPNV nutze, gewinne Zeit für andere Dinge wie Lesen. „Für viele ist Me-Time hinzugekommen.“