

Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

Radverkehr

Inhaltsverzeichnis

Folien

Ziele gendergerechter Radverkehrsplanung	2
Mobilitätsmerkmale	3
Zielgruppen und ihre Anforderungen	9
Fahrradtypen und Zubehör	15
Anforderungen an Netzgestaltung und Infrastruktur	16
Anforderungen ans Fahrradparken	20
Fahrrad und öffentlicher Verkehr	22
Fazit	24
Literatur	25

Ziele gendergerechter Radverkehrsplanung

- Flächenhafte Erschließung von Siedlungsgebieten mit dem Fahrrad
- Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger, genderrelevanter Ziele mit dem Fahrrad
- Schaffung bedarfsgerechter Anlagen und Infrastruktur
- Erleichterung der Bewältigung von Wegeketten
- Minimierung der Notwendigkeit der Begleitung anderer Personen und Erleichtern der nötigen Begleitung
- Auch Fähranfängerinnen und -anfängern, Ungeübten, Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis, etc. Radfahren ermöglichen



Mobilitätsmerkmale

- Wegeketten als herausragendes Merkmal von Personen, die im Verkehrsalltag Erwerbstätigkeit, Erziehungs- und Betreuungsarbeit miteinander kombinieren (müssen)
- oft zusätzlich mit Begleitung anderer bzw. durch andere Personen
- Erhöhung der Komplexität der Alltagsmobilität bei Benutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel
- Wohnumfeld als Aktivitätsschwerpunkt bei Kindern und älteren Menschen (kurze Wege)

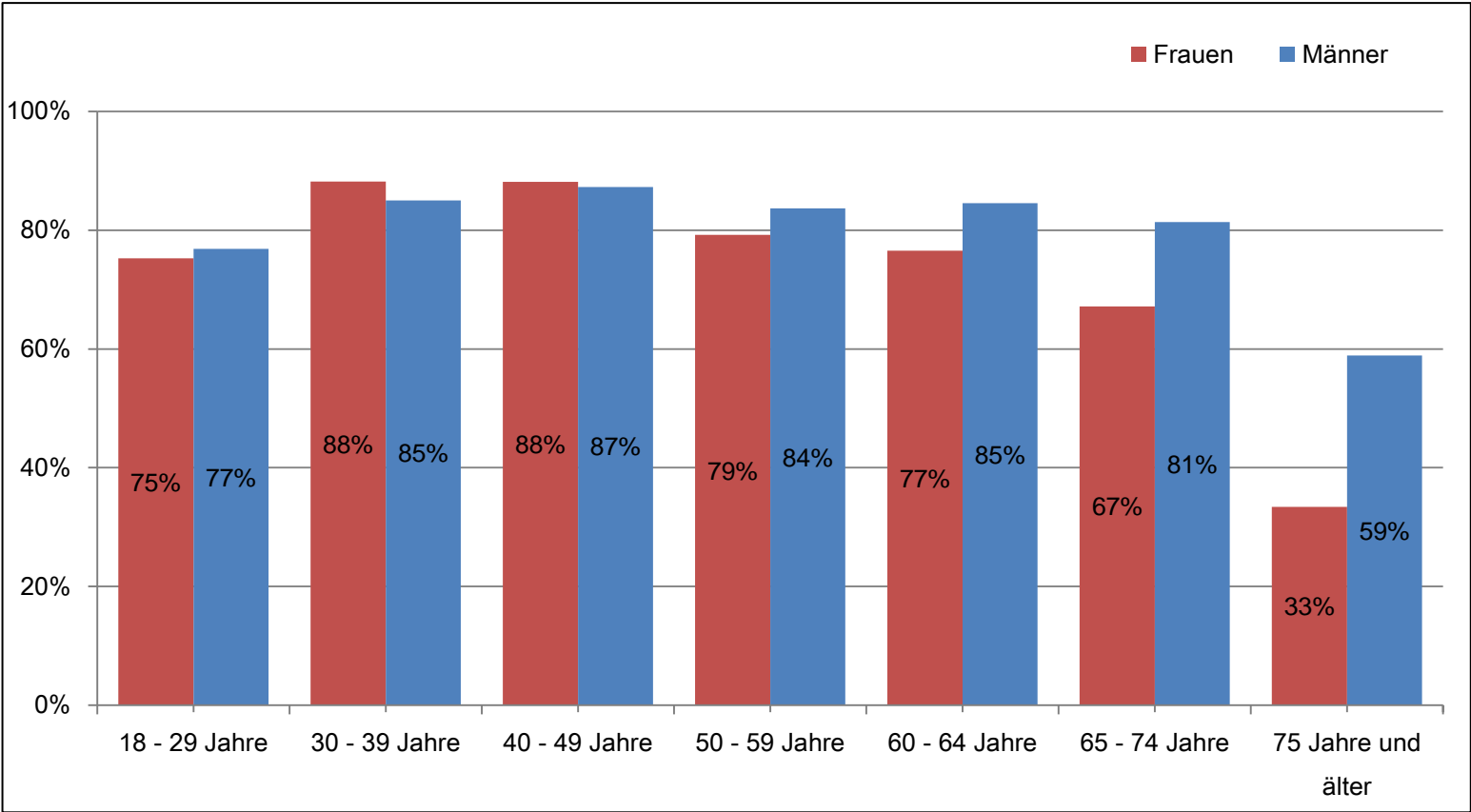


Mobilitätsmerkmale

- Orientierung bei der Routenwahl an der ungeübtesten begleiteten bzw. begleitenden Person.
- Gezielte Planung aller Teiletappen einer Wegekette im Voraus
➔ Flexibilität und logistischer Aufwand



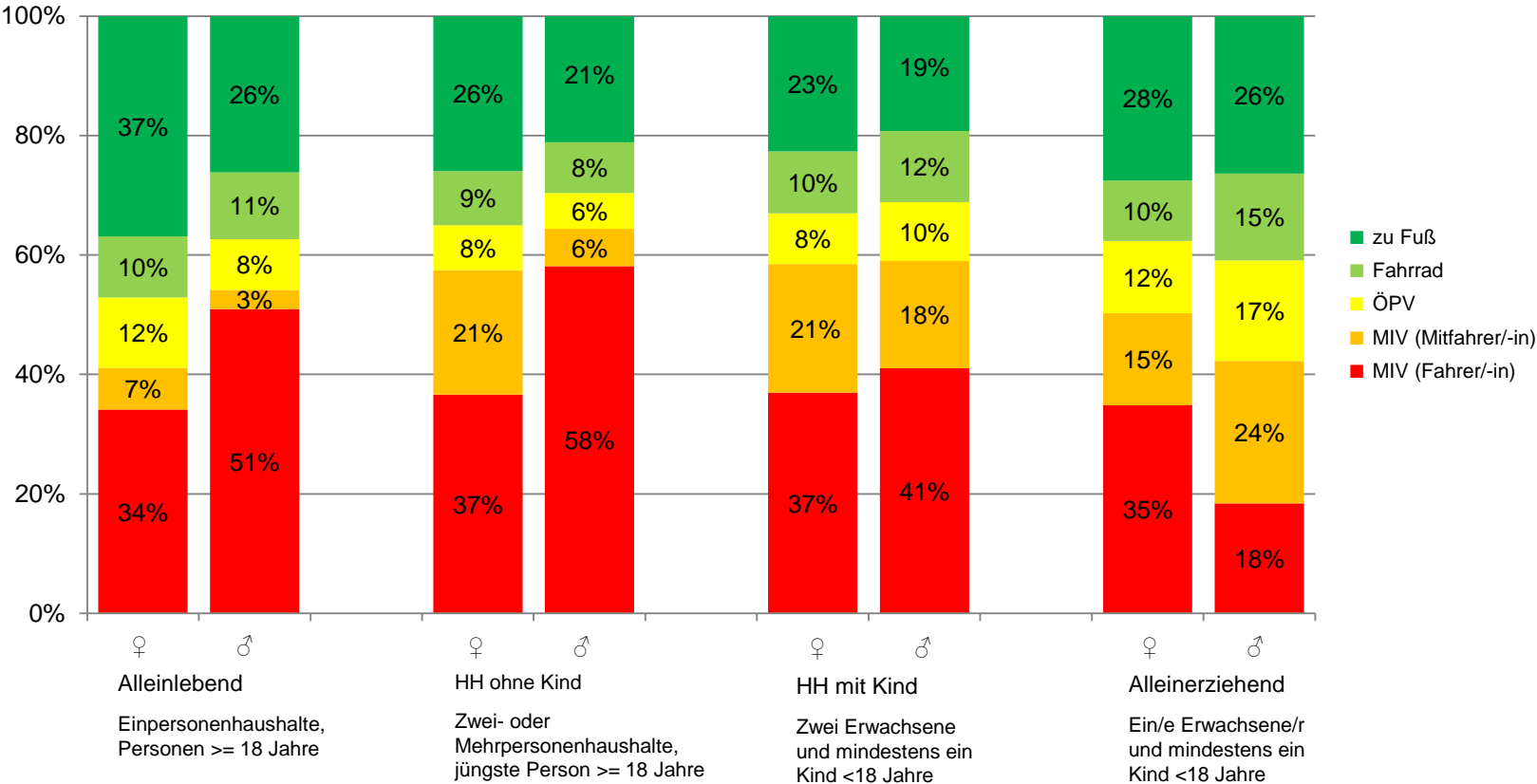
Fahrradbesitz nach Geschlecht und Alter



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008.



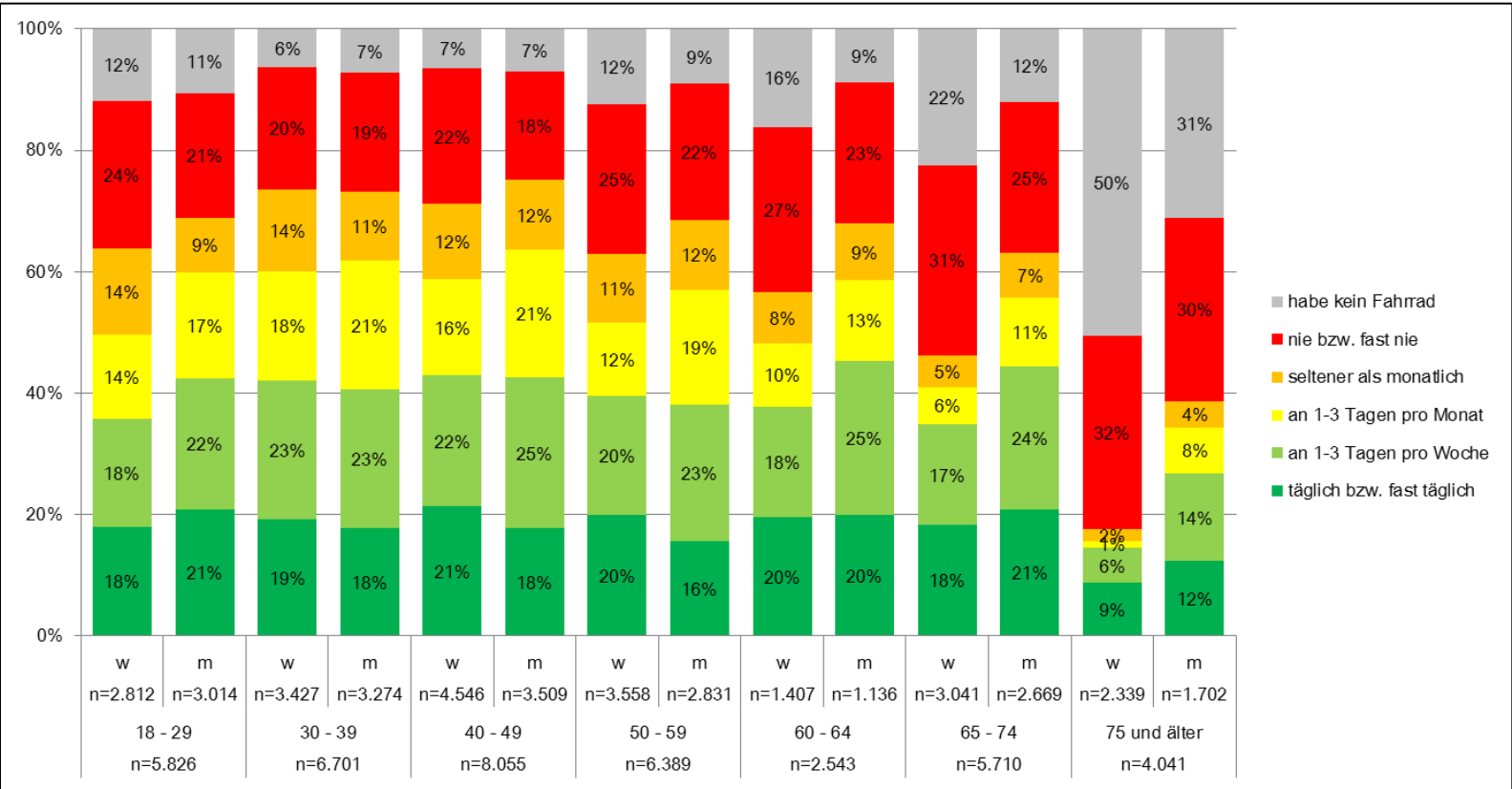
Verkehrsmittelwahl Erwachsener bezogen auf die Wege nach Lebenssituation und Geschlecht



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008.



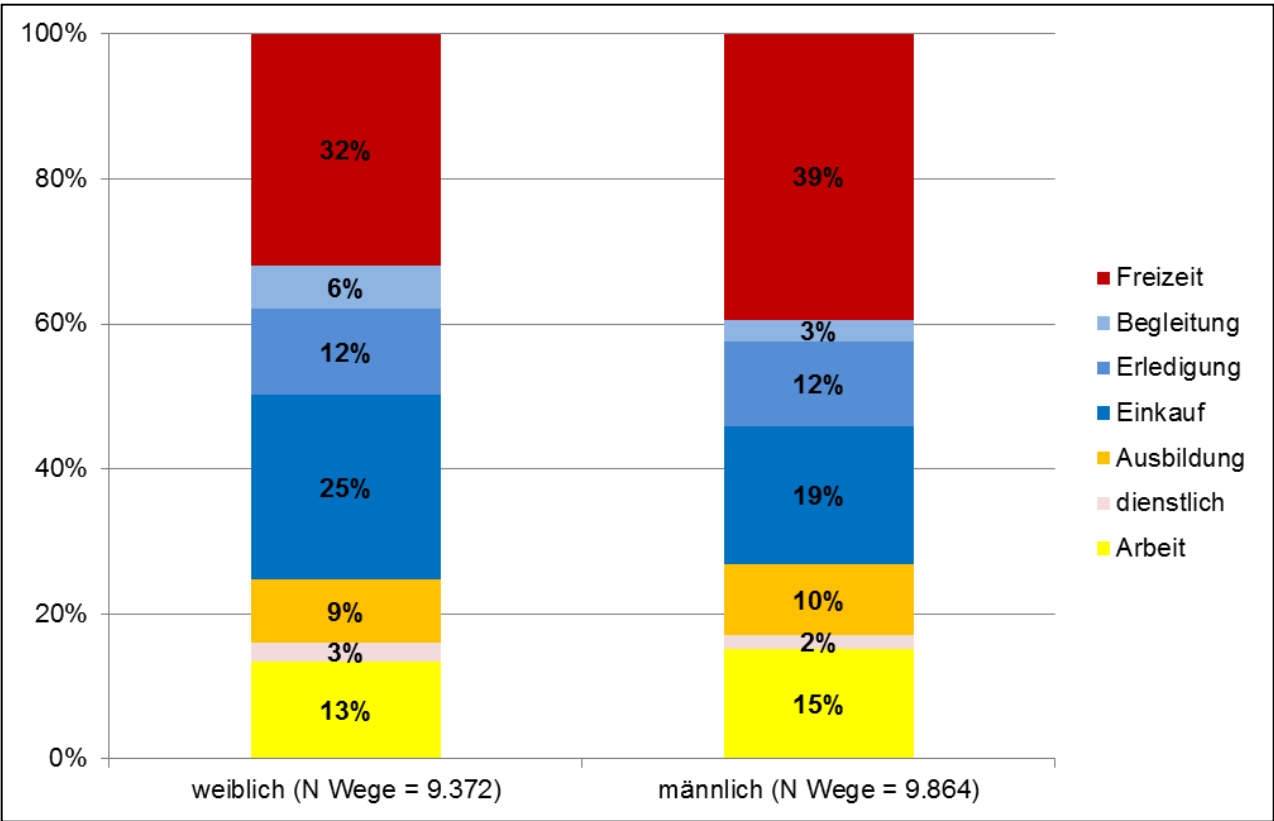
Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Geschlecht und Alter



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008.



Verteilung der Wege mit dem Fahrrad nach Wegezwecken



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008.



Zielgruppen und ihre Anforderungen

Die Zielgruppen



Ältere Menschen als Radfahrende

Radverkehrsanteil

	Frauen	Männer
65 – 74 Jahre	10 %	11 %
Ab 75 Jahre	7 %	7 %

Quelle: MID 2008.

Verkehrssicherheitssituation

- Schwerere Unfallfolgen als bei Jüngeren
- Höherer Anteil Alleinunfälle
- Unfallursachen:
 - Stürze beim Auf- und Absteigen
 - Schlaglöcher, Bordsteinkanten
 - Umschauen beim Linksabbiegen
 - Abrutschen von Pedalen



Ältere Menschen als Radfahrende

Hinweise für die Planung

- Überschaubarkeit, Sicherheit, Sauberkeit gewährleisten
- Anforderungsgerechte Gestaltung
 - ebene Oberflächen
 - Beleuchtung
 - keine Hindernisse
- Anbindung wichtiger Ziele wie Einzelhandel und Einrichtungen für Ältere im Quartier
- Sicherstellung eines regelmäßigen Unterhalts der Radverkehrsanlagen



Radfahren mit Kindern

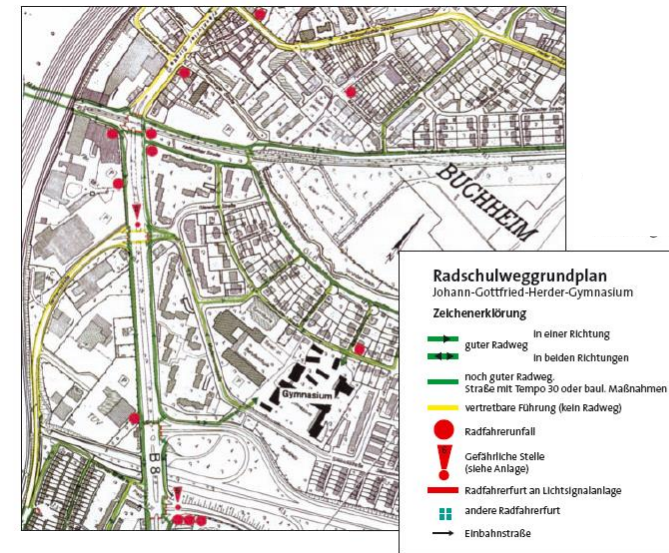
- **Selbständig:** Ein oder mehrere Kinder fahren auf eigenen Fahrrädern.
- **Teilselbständig:** 1 Kind fährt auf Trailer-, Anhängerbike oder Eltern-Kind-Tandem.
- **Unselbständig:** Transport von 1-2 Kindern mit dem Rad in Kindersitz, Anhänger oder Cargobike.
- **Begleitet:** Ein oder mehrere Rad fahrende Kinder werden mit dem Rad begleitet (z.B. Weg zu/von Schule, Kita, Freizeitaktivitäten).
- **Begleitend:** Ein oder mehrere Rad fahrende Kinder begleiten andere Rad fahrende Personen auf deren Wegen (Begleitung als Hauptwegezweck).



Foto: Ursula Lehner-Lierz

Eigenständige, sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern: Beispiel Schulweg

- Fahrrad-Pooling (auf festen Strecken nach Fahrplan in Begleitung Erwachsener zur Schule radeln)
- Schulwegpläne + Kinderstadtteilpläne
- Verkehrssichere Schulwegrouten
- Verkehrssichere Gestaltung von Schulumgebungen
- Geeignete und ausreichende Fahrradparkmöglichkeiten im Schulbereich
- Schulverkehrspläne



Quelle: GDV, 2008 (www.udv.de)

Radfahrkompetenz vermitteln

Fahrradfahrtraining für alle Altersklassen und Bevölkerungsgruppen:

- für Kinder + Jugendliche: intensivieren + Übungsmöglichkeiten schaffen,
- für spezifische Zielgruppen, z. B. Eltern mit Kindern, Ältere, Ungeübte, Fahren mit Pedelec/ E-Bike,
- für Frauen mit Migrationshintergrund (als Teil der Integrationspolitik) und zur signifikanten Erhöhung ihrer Mobilitätschancen.



Fahrradtypen und Zubehör



Anforderungen an die Netzgestaltung

Grundsätze und Leitlinien

- Das Alltagsnetz sichert die flächenhafte Erschließung unter Berücksichtigung des Freizeit-Radverkehrs.
- Das Netz bezieht alle relevanten Quellen und Ziele ein (Erreichbarkeitssicherung).
- Das Netz berücksichtigt die Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen (Kinder/ Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen und Freizeitradler).
- Das Netz bietet sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Netz ist in regionale und touristische Radverkehrsnetze integriert.



Netzkonzeption

Netzhierarchie

- **Hauptroutennetz** (Trassen 1. Ordnung oder Stadtnetz)
Raster von durchgehenden Hauptverbindungen, Netzkategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR III (RIN 08), die Hauptverbindungen schließen an das regionale Radverkehrsnetz an.
- **Nebenroutennetz** (Trassen 2. Ordnung oder Stadtteilnetz)
Verbindung typischer Ziele auf Stadtteilniveau, Netzkategorie innergemeindliche Radverkehrsverbindung IR IV (RIN 08).
- **Touristische Radwege/ Freizeitverbindungen**
starke Bedeutung für den überörtlichen Radverkehr und den städtischen Freizeitverkehr. In Abschnitten übernehmen sie ebenfalls wichtige Funktionen für den Alltagsverkehr.

Anforderungen an die Infrastruktur

- Ausreichende Breiten von Radverkehrsanlagen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA))
- Weitestgehende Vermeidung von gemeinsamen Fuß- und Radwegen innerhalb der bebauten Ortslage
- Ausreichende Kurvenradien: für lange/ schnelle/ zweispurige Fahrzeuge
- Umlaufsperrungen müssen fahrend passierbar sein: auch mit Kinder- oder Lastenanhängern, Cargobikes etc.



Anforderungen an die Infrastruktur

Unterführungen

- Führung mit möglichst geringen Rampenneigungen
- einsehbar, bei der Einfahrt soll das Ende möglichst sichtbar sein
- beleuchtet, möglichst auch am Tag
- keine unübersichtlichen Nischen



Anforderungen ans Fahrradparken

- Abstellmöglichkeiten an der Wohnung und allen wichtigen Zielen des Radverkehrs.
- Platzierung der Abstellanlagen eingangsnah, bedienungsfreundlich mit Gewährleistung von Standsicherheit und Wegrollsicherheit.
- Diebstahl-, Vandalismus- und Wetterschutz (auch für Gespanne).
- Vorhaltung zusätzlicher Flächen für Familienfahrzeuge bei allen Fahrradabstellanlagen.



Fahrradparken an wichtigen Zielen

An der Wohnung

- Eingangsnah, fahrend erreichbar, verkehrssichere Zufahrt, bequemer Zugang (ebenerdig oder über flache Rampe).
- Lademöglichkeit für E-Bikes/Pedelecs
- Mehrzweckraum für Fahrräder, Anhänger, Kinder(spiel)fahrzeuge, Kinderwagen, Schlitten etc..



An Haltepunkten / Haltestellen des ÖPNV

- B+R, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen mit Service, je nach Nutzungsprofil und Größe des Bahnhofs/ der Haltestelle.



Fahrrad und öffentlicher Verkehr: Fahrradmitnahme

- Personen sind z.T. darauf angewiesen, das Fahrrad auch im Berufsverkehr in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen. Ausschlusszeiten sollten möglichst vermieden werden.
- In Nahverkehrszügen und S-Bahnen sind ausreichend grosse Mehrzweckbereiche erforderlich mit Fixierungsmöglichkeit des Fahrrads/ der Fahrzeuge, mit breiten Türen und Niederflureinstieg.
- Strassenbahnen, wenn nicht niederflurig, können mit Mehrzweck-Niederflur-Mittelteilen nachgerüstet werden; Busse sollten über Mehrzweckstellplätze verfügen.



Foto: Ursula Lehner-Lierz



Foto: Ursula Lehner-Lierz

Fahrrad und öffentlicher Verkehr: Bahnsteigzugang

- Zugang möglichst über Rampen in voller Breite.
- Zweiteilige Rampen für Kinderwagen oder Rollstühle sind für Gespanne (vorn ein - hinten zweispurig) nicht geeignet.
- Aufzüge müssen ausreichend gross sein für mindestens einen Erwachsenen und ein Kind mit je einem Fahrrad, Cargobikes und Gespanne.



Foto: Ursula Lehner-Lierz



Foto: Ursula Lehner-Lierz

Fazit

- Radfahren ist gesund, umweltfreundlich, leicht zugänglich, kostengünstig und macht Spaß!
- Die Verfügbarkeit über ein Fahrrad trägt zur Mobilitätssicherung bei und ermöglicht die soziale Teilhabe.
- Das Radverkehrssystem muss so gestaltet sein, dass sich sowohl ungeübte und ältere Personen sicher fühlen als auch eine sichere Begleitmobilität möglich ist.
- Spezifische Bedarfe der Gendergruppen beim Fahrradparken und bei der Verknüpfung mit dem ÖPNV müssen stärker berücksichtigt werden.



Literatur

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- FGSV (2014). Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln
- Limbourg, Maria; Matern, Stefan (Hg.) (2009): Mobilität im Alter. Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr (Kap. 8). Eine Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung (Band 4) Köln
- Welsch, Janina; Conrad, Kerstin; Wittowsky, Dirk; Reutter, Ulrike (2014): Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. In: Raumforschung und Raumordnung. ISSN 0034-0111.



Impressum

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt): plan&rat und Mechtild Stiewe