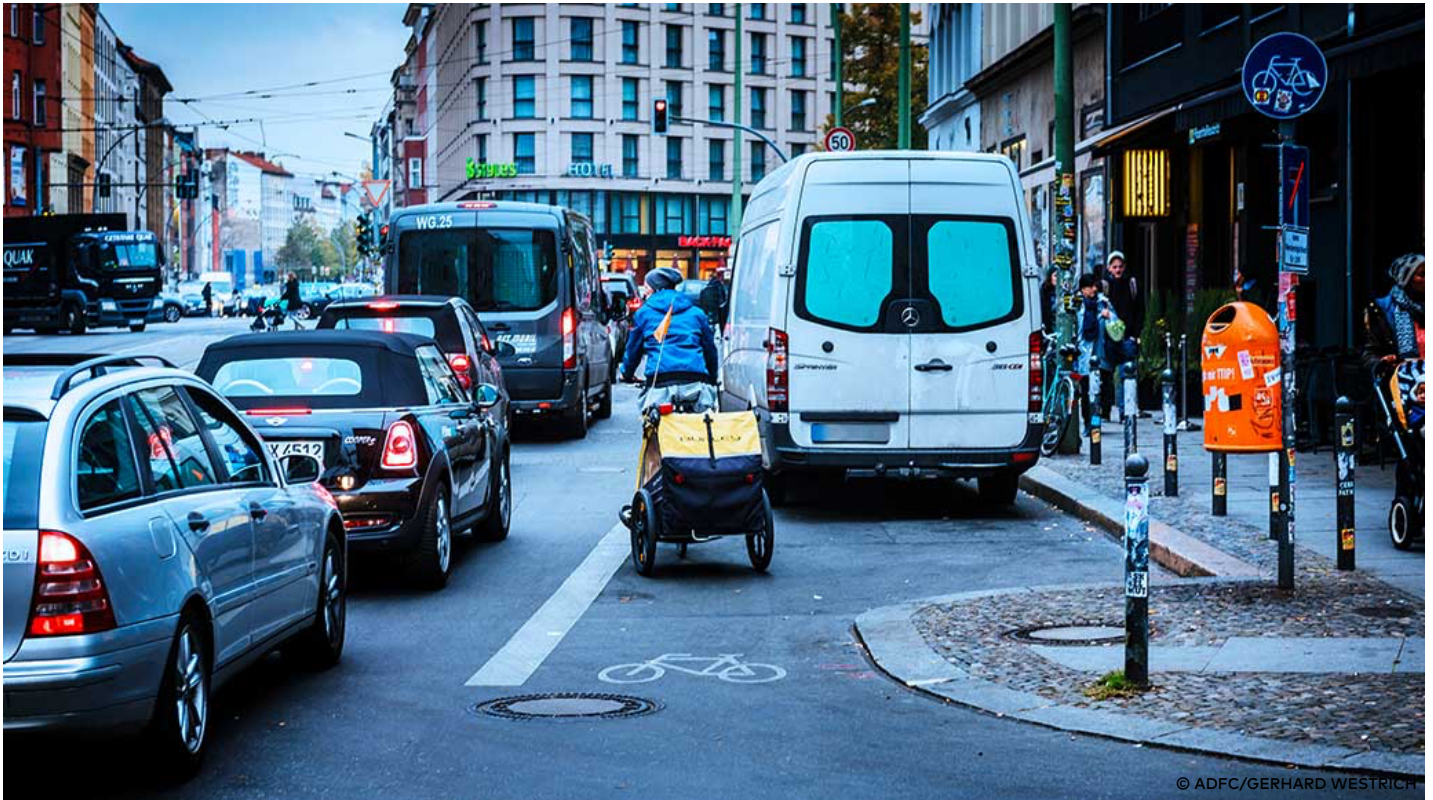




MEHR PLATZ FÜRS RAD: FLÄCHENVERBRAUCH VON FAHRRAD UND PKW

Mehr Platz fürs Rad

Mehr Platz fürs Rad: Flächenverbrauch von Fahrrad und Pkw

13. JUNI 2024
UPDATE:
VON JOHANNA NIMRICH
IN STORY

Schmale Radwege, unsichere Kreuzungen, kaum Stellplätze – Radfahrer fühlen sich in manchen Städten geradezu als „Randgruppe“. Zwar wird immer wieder erklärt, das Fahrrad sei die Lösung für gesunde, lebenswerte Städte. Aber dann muss man dem Radverkehr auch mehr Fläche zugestehen. Mehr Platz fürs Rad!

13. JUNI 2024
UPDATE:
VON JOHANNA NIMRICH
IN [STORY \(/STORY/\)](#)

TEILE DIESEN ARTIKEL

f (<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https://www.radfahren.de/story/platz-rad->



(<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https://www.radfahren.de/story/platz-rad->

[flaechenverbrauch-pkw/\).](#)

<https://twitter.com/home?status=https://www.radfahren.de/story/platz-rad->

[flaechenverbrauch-pkw/\).](#)

[mailto:?subject=Mehr Platz fürs Rad: Flächenverbrauch von Fahrrad und Pkw&body=Mehr Platz fürs Rad: Flächenverbrauch von Fahrrad und Pkw: https://www.radfahren.de/story/platz-rad-flaechenverbrauch-pkw/.\)](mailto:?subject=Mehr Platz fürs Rad: Flächenverbrauch von Fahrrad und Pkw&body=Mehr Platz fürs Rad: Flächenverbrauch von Fahrrad und Pkw: https://www.radfahren.de/story/platz-rad-flaechenverbrauch-pkw/.))

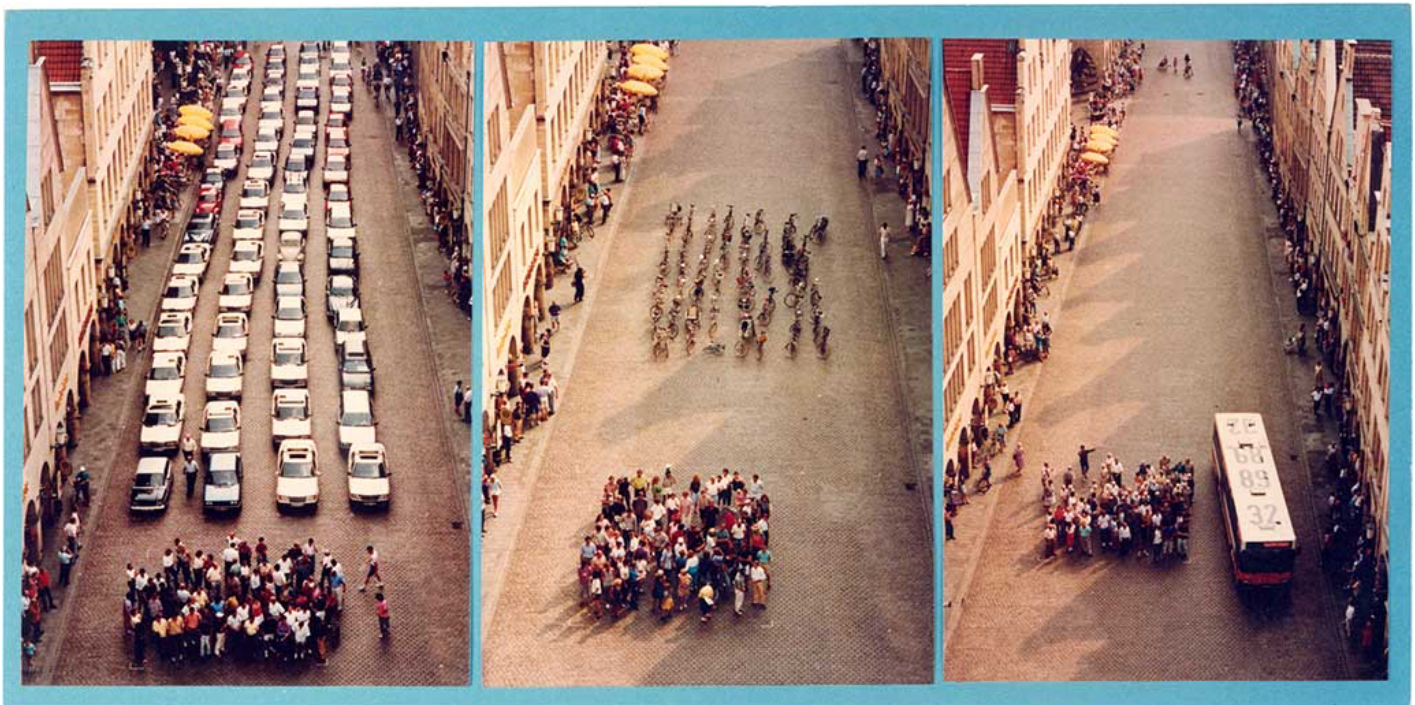
Städtischer Radverkehr löst Probleme. Radfahrer sorgen für weniger Stau, weniger Abgase und Lärm. Sie verringern die Gesundheitskosten und unterstützen den Einzelhandel. Wer Rad statt Auto fährt, reduziert auch die Geschwindigkeiten und damit die Gefahren in Städten. Das ist alles recht gut erforscht und so hört man es auch immer wieder von Umweltverbänden und Politikern. Doch zur Förderung des Radverkehrs braucht es den Mut, Platz für diesen zu schaffen. Und Platz schaffen bedeutet in diesem Fall auch, dem Autoverkehr Fläche wegzunehmen. Das ist genau der wunde Punkt, bei dem viele aufschreien und sich ganz offensichtlich Politiker schwertun, klare Entscheidungen zu treffen.

Wem gehört die Stadt?

Im Moment sind unsere Städte auf Autoverkehr gepolt. Dies bedeutet nicht nur, dass grüne Wellen an Ampeln an die Fahrgeschwindigkeit von Pkw angepasst sind. Es bedeutet auch, dass das Auto den Großteil der freien Flächen innerhalb einer Stadt einnimmt, Experten gehen von mindestens 60 Prozent aus. Diese Schätzung beinhaltet Straßen genauso wie Parkflächen. **Andreas Knie, Soziologe am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung**, (<https://www.wzb.eu/de/personen/andreas-knie>) sagt: „Dass das Auto im Stadtbild so dominant ist, war lange so gewollt! Seit den 1940er Jahren bis in die 80er Jahre hinein war das private Auto für jeden der gesellschaftliche Traum.“ Die Volkswirtschaft sei daran gemessen worden, wie viele Autos zugelassen sind. Mehr Autos bedeuteten mehr Wohlstand; wer keins hatte, war behindert, merkwürdig oder mittellos. Seitdem hat die Zahl der Pkw stetig zugenommen, viele Deutsche haben nicht nur ein Auto, sondern auch einen Zweitwagen. Die Städte sind vollkommen verstopft. „Wir haben nicht genug Platz für so viele Autos“, erklärt Knie. „Aber bisher gibt es keinen rechtlichen Hebel, die Autos zu reduzieren.“

Autos sind extrem ineffizient, insbesondere auf kurzen Strecken. Die Hälfte aller Pkw-Fahrten liegt bei unter 5 km Distanz, die man also sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Rad zurücklegen könnte. Viele Strecken auch zu Fuß. Knie sagt, es sei auch noch akzeptabel, wenn die Plätze im Auto voll besetzt werden. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: „Im Schnitt sitzt nur eine einzige Person in einem Pkw! Das ist doch völlig unverhältnismäßig“, empört sich der Soziologe.

Wie viel Platz verschiedene Verkehrsmittel brauchen, zeigen auch Gegenüberdarstellungen wie die bekannte Aktion der Stadt Münster aus dem Jahr 1991. Die Frage damals war: „Wie viel Fläche benötigen die verschiedenen Verkehrsmittel, wenn 72 Personen in die Stadt wollen?“ Das Ergebnis des Flächenvergleichs: 60 Autos (Taxis) brauchen 1000 Quadratmeter, Fahrräder 90 Quadratmeter und der Bus nur 30 Quadratmeter. Eindeutiger Gewinner ist also der Öffentliche Nahverkehr, der Bus. Aber auch der Vergleich von Fahrrädern zu Autos ist enorm.



© PRESSEAMT MÜNSTER

Bei dieser Aktion 1991 in Münster wurde eindrücklich gezeigt, wie viel Platz verschiedene Verkehrsmittel brauchen, um 72 Menschen in die Stadt zu bringen.

90 Prozent der Zeit steht das Auto still

Das Flächenproblem wird bei der Parkplatzfrage noch drastischer. Ein Recht auf einen Pkw-Parkplatz gibt es offiziell nicht, doch tatsächlich setzen wir als Autofahrer einen Stellplatz überall ganz selbstverständlich voraus. Auch für die derzeit so beliebten, breiten SUV, wegen derer der Automobilclub ADAC zuletzt forderte, größere Parkplätze zu schaffen. Dazu muss man wissen: Durchschnittlich steht ein Auto rund 23 Stunden pro Tag still. Es wird also 90 Prozent der Zeit nicht genutzt und blockiert dabei eine Fläche von ca. 10 qm – das ist etwa die Größe eines Kinderzimmers. Eine Studie der Mobilitätsplattform UbeeQo zeigte den Platzverbrauch von Autos in deutschen Städten auf, indem der Fahrzeugbestand mit der vorhandenen Verkehrsfläche verglichen wurde. Platz 1 belegte die Stadt Hannover, hier nehmen parkende Fahrzeuge rund ein Fünftel der gesamten Verkehrsfläche der Stadt ein.

Platz für Begegnungen

Mobilitätsexperte Knie ist überzeugt: „Nur wenn die Flächenverteilung angegriffen wird, ist eine Verkehrswende möglich.“ Er wünscht sich Gesetze, die die Flächen in Städten neu ordnen und sinnvoller gestalten – da sie ja gemeinsame Fläche für alle Bürger der Stadt sind. Wer Autos eine Fahrspur oder eine Parkplatzeihe wegnimmt, kann Platz schaffen für breite Radwege wie Protected Bike Lanes, für regensichere Stellplätze fürs Fahrrad, aber nicht nur. Auch für Flaniermeilen, Plätze für Begegnungen, Cafés und Wochenmärkte, Grünflächen und Spielplätze. In vielen kleineren und mittelgroßen Städten weltweit gibt es mittlerweile sogar autofreie Zentren, die nur für den Lieferverkehr (und auch teils nur zu bestimmten Zeiten) zugelassen sind. Beispielhaft seien die Städte Houten, Barcelona und Zermatt genannt. Aber auch größere Städte wie beispielsweise die norwegische Hauptstadt Oslo arbeiten auf zumindest autofreie Innenstadtbereiche hin. Und die bisherigen Erfahrungen zeigen deutlich, dass Auto-befreite Innenstädte beliebt sind bei Touristen und Einwohnern gleichermaßen.

Auch der Deutsche Städtetag fordert eine Umgestaltung der Innenstädte bis zum Jahr 2030: ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sollen mehr Platz und finanzielle Förderung bekommen, die Fläche für den Autoverkehr hingegen müsse drastisch reduziert werden. Helmut Dedy, Geschäftsführer des Deutschen Städtetags äußerte in einem Interview sehr provokant, dass unsere Städte eigentlich Parkplätze seien. Und das, obwohl ein Teil der Stadtbevölkerung gar kein Auto besitzt! Die letzten Studien zeigten, dass beispielsweise in Berlin Radverkehr und ÖPNV an Bedeutung gewinnen, der Anteil des Autos an den zurückgelegten Wegen nur bei 29,6 Prozent liegt, Tendenz sinkend.

Parkplätze umgestalten, für alle nutzbar machen

Der Berliner Mobilitätsforscher Andreas Knie wünscht sich, dass Bürger Flächen einfach anderweitig nutzen, auch wenn es noch keine passenden Gesetze gibt: „Oft ist ziviler Ungehorsam die einzige Lösung.“ Man könne beispielsweise Parkplätze zeitweise umgestalten. So wird es jedes Jahr weltweit am sogenannten Parking Day gemacht, der in der Regel am dritten Freitag im September stattfindet. Dabei werden Parkplätze im öffentlichen Raum kurzfristig und kreativ verändert. Teils werden sie zu grünen Oasen mit schönen Pflanzen, teils auch zu Gastronomie- oder Sitzflächen und natürlich zu Fahrradparkplätzen.

Gut zu wissen: Rechtlich ist es durchaus erlaubt, sein Rad auf einem Stellplatz zu parken, wenn dies nicht völlig unverhältnismäßig getan wird. Mit einem großen Lastenrad ist es sowieso oft die einzige Option. „Vor allem brauchen wir positive Bilder“, ist Knie überzeugt. Damit deutlich wird, dass nicht der „Untergang des Abendlandes naht, nur weil man den bisher privilegierten Autos Platz wegnimmt.“ Stattdessen würden unsere Städte nach einer Flächen-Neuverteilung deutlich lebenswerter, da gleichberechtigter und entspannter werden. Und davon haben am Ende alle etwas.

ERSTVERÖFFENTLICHUNG: 26. JULI 2021

ANZEIGE

SCHLAGWORTE

[Auto \(https://www.radfahren.de/tag/auto/\)](https://www.radfahren.de/tag/auto/) [autofrei \(https://www.radfahren.de/tag/autofrei/\)](https://www.radfahren.de/tag/autofrei/)

[Parking Day \(https://www.radfahren.de/tag/parking-day/\)](https://www.radfahren.de/tag/parking-day/)

[Parkplatz \(https://www.radfahren.de/tag/parkplatz/\)](https://www.radfahren.de/tag/parkplatz/) [Radverkehr \(https://www.radfahren.de/tag/radverkehr/\)](https://www.radfahren.de/tag/radverkehr/)

[Stadtverkehr \(https://www.radfahren.de/tag/stadtverkehr/\)](https://www.radfahren.de/tag/stadtverkehr/)

[Verkehrspolitik \(https://www.radfahren.de/tag/verkehrspolitik/\)](https://www.radfahren.de/tag/verkehrspolitik/)

AUTOR:
JOHANNA NIMRICH

MEHR ZU:
[STORY \(/STORY/\)](#)



[\(https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/\)](https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/)



[\(https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/\)](https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/)



[\(https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/\)](https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/)



[\(https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/\)](https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/)

FAHRRADSTELLPLÄTZE

[\(HTTPS://WWW.RADFAHREN.DE/SERVICE/VERSICHERUNG-SICHERHEIT-FAHRRADER-RICHTIG-ABSTELLEN/\)](https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/)

Die richtige Fahrradaufbewahrung: Sicherheit & Versicherung
[\(https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/\)](https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/)

Ein hochwertiges Fahrrad ist längst kein reines Freizeitgerät mehr. Für viele Menschen ersetzt es das Auto im Stadtverkehr, dient als Sportgerät oder wird zum verlässlichen Begleiter auf dem Weg zur Arbeit. Umso wichtiger ist die Frage: Wo stelle ich mein Fahrrad sicher ab – und wie sieht es dabei mit dem Versicherungsschutz aus? Die Antworten hängen nicht nur vom Standort, sondern auch von der Art der Absicherung ab. Denn je nach Abstellort können sich Risiken deutlich unterscheiden – mit Auswirkungen auf Schutz und Ersatz im Schadensfall.

[\(https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/\)](https://www.radfahren.de/service/versicherung-sicherheit-fahrraeder-richtig-abstellen/)

ELEKTORAD (/ELEKTORAD/)

FAKTEN ÜBER E-BIKES [\(HTTPS://WWW.RADFAHREN.DE/STORY/E-BIKES-BOOM-INNOVATIONEN-UND-DIE-ZUKUNFT-DER-BRANCHE/\)](https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/)

Boom, Innovationen und neue Wege auf zwei Rädern

[\(https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/\)](https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/)

E-Bikes verändern Städte, den Markt und den Straßenverkehr. Smarte Technologien, steigende Verkaufszahlen und neue Vorschriften sorgen für Bewegung – zwischen Innovation, Sicherheit und nachhaltiger Mobilität zeichnet sich eine spannende Entwicklung ab. [\(https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/\)](https://www.radfahren.de/story/e-bikes-boom-innovationen-und-die-zukunft-der-branche/)

PRO & CONTRA [\(HTTPS://WWW.RADFAHREN.DE/SERVICE/HIGH-VISIBILITYREFLEKTIERENDE-KLEIDUNG/\)](https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/)

High Visibility: Wie hell sollen wir scheinen?

[\(https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/\)](https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/)

Hochreflektierende Bekleidung für Fahrradfahrer soll eine zusätzliche Sicherheit in der Dämmerung und im Dunkeln bringen. Diese Textilien reflektieren die Scheinwerfer von Autos sehr stark, teilweise deutlich stärker als eine handelsübliche Warnweste. Das findet nicht jeder gut. [\(https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/\)](https://www.radfahren.de/service/high-visibilityreflektierende-kleidung/)

POSITIONSPAPIER

[\(HTTPS://WWW.RADFAHREN.DE/STORY/VERKEHRSWENDE-POSITIONSPAPIER-BUNDESTAGSWAHL/\)](https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/)

Verband fordert: Potential der Fahrradwirtschaft nutzen!

[\(https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/\)](https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/)

Der Verband Zukunft Fahrrad hat ein Positionspapier zur Bundestagswahl 2025 veröffentlicht. Darin geht es um die Rolle der Radbranche - und was man für die Verkehrswende brauchen wird. [\(https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/\)](https://www.radfahren.de/story/verkehrswende-positionspapier-bundestagswahl/)



[\(https://www.radfahren.de/\)](https://www.radfahren.de/)



[\(https://www.facebook.com/RadfahremMagazin/\)](https://www.facebook.com/RadfahremMagazin/)



[\(https://www.instagram.com/radfahremmagazin/\)](https://www.instagram.com/radfahremmagazin/)

✉ [_ \(mailto:service@bva-bikemedia.de\)](mailto:service@bva-bikemedia.de)



[\(https://www.radfahren.de/elektro-rad/\)](https://www.radfahren.de/elektro-rad/)



[\(https://www.facebook.com/ElektroRadfahrenMagazin/\)](https://www.facebook.com/ElektroRadfahrenMagazin/)



[\(https://www.instagram.com/elektro-radfahrenmagazin/\)](https://www.instagram.com/elektro-radfahrenmagazin/)

✉ [_ \(mailto:service@bva-bikemedia.de\)](mailto:service@bva-bikemedia.de)



[\(https://www.radsport-rennrad.de/\)](https://www.radsport-rennrad.de/)



[\(https://www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad/\)](https://www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad/)



[\(https://www.instagram.com/rennradmagazin/\)](https://www.instagram.com/rennradmagazin/)

✉ [_ \(mailto:service@bva-bikemedia.de\)](mailto:service@bva-bikemedia.de)



[\(https://www.radmarkt.de/\)](https://www.radmarkt.de/)

✉ [_ \(mailto:service@bva-bikemedia.de\)](mailto:service@bva-bikemedia.de)



[\(https://www.radclub.de/\)](https://www.radclub.de/)



[\(https://www.facebook.com/groups/derradclub/\)](https://www.facebook.com/groups/derradclub/)



[\(https://www.instagram.com/rennradcyclingclub/\)](https://www.instagram.com/rennradcyclingclub/)



[_ \(mailto:mitgliederservice@radclub.de\)](mailto:mitgliederservice@radclub.de)

[Mediadaten \(https://www.bva-bikemedia.de/mediadaten/\)](https://www.bva-bikemedia.de/mediadaten/) [AGB \(https://www.bva-bikemedia.de/impresum-agb-datenschutz/\)](https://www.bva-bikemedia.de/impresum-agb-datenschutz/) [Datenschutz \(https://www.bva-bikemedia.de/datenschutz/\)](https://www.bva-bikemedia.de/datenschutz/) [Impresum \(https://www.bva-bikemedia.de/impresum-agb-datenschutz/\)](https://www.bva-bikemedia.de/impresum-agb-datenschutz/) [Kontakt \(https://www.bva-bikemedia.de/kontakt/\)](https://www.bva-bikemedia.de/kontakt/) [© BVA BikeMedia 2022 \(https://shop.bva-bikemedia.de/index.php/aktiv-radfahren.html\)](https://www.bva-bikemedia.de/kontakt/)

