

ThinkBig - ThinkBike

Dutch Cycling Vision

DEUTSCH

Vor Ihnen liegt die Radfahrvision der
Dutch Cycling Embassy.



CYCLING FOR EVERYONE.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Impressum



Foto: Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Vision

Copyright © 2024 Dutch Cycling Embassy

Grafikdesign:
Sophia Hanneman, Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Embassy
Adresse: Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE – Utrecht, Niederlande
Telefon: +31 (0)15 202 6116

www.dutchcycling.nl
info@dutchcycling.nl
Twitter/X: @cycling_embassy
Facebook: @dutchcyclingembassy
Instagram: @cycling_embassy
LinkedIn: Dutch Cycling Embassy

Inhalt



Foto: Dutch Cycling Embassy



01. Radfahren ohne Grenzen	3
02. Warum in den Niederlanden so viel Rad gefahren wird	4
03. Vorteile des Radfahrens	5
04. Wie ist es möglich, das zu erreichen?	20
05. Lassen Sie uns gemeinsam etwas verändern!	23
06. Quellen	24

01.

Radfahren ohne Grenzen

Als sich im März 2020 die Straßen leerten und Städte auf der ganzen Welt schnell abgeriegelt wurden, wurde das Fahrrad plötzlich zu einem wichtigen Instrument im Kampf gegen COVID-19. In der Europäischen Union wurden in nur zwei Jahren 2.600 Kilometer und 1,7 Milliarden Euro an temporären Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt. Diese "Pop-up"-Infrastruktur diente zwei Zwecken: 1) Schaffung von Freiräumen zur Verbesserung der körperlichen, sozialen und geistigen Gesundheit und 2) Ausgleich von Kapazitäts- und Attraktivitätsverlusten der öffentlichen Verkehrssysteme.

Zur Überraschung einiger erlebten die Niederlande während der Pandemie nicht die gleiche Problematik bei der Neuzuweisung von Straßenraum. Um diese ausbleibende Hektik zu erklären, verweisen Historiker auf sechs Wochen im Jahr 1973, als wir eine ähnliche Krise wie die im Jahr 2020 erlebten: das OPEC-Ölembargo. Seitdem haben wir Jahrzehnte damit verbracht, 37.000 Kilometer getrennte Radwege und 55.000 Kilometer verkehrsberuhigte Straßen zu bauen und waren in vielerlei Hinsicht perfekt aufgestellt, um diese schwierige Krise zu überstehen.

Fünfzig Jahre nach diesem historischen Wendepunkt sind die Niederlande berühmt dafür, das einzige Land der Welt zu sein, in dem es mehr Fahrräder als Menschen gibt (23 Millionen Fahrräder im Vergleich zu einer Bevölkerung von 17 Millionen). Noch beeindruckender ist die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer: 17,6 Milliarden. Das sind über 1.000 Kilometer pro Einwohner*in und Jahr!

Aber so wie die meisten Fische nicht wissen, dass sie von Wasser umgeben sind, hat die überwiegende Mehrheit der Menschen in den Niederlanden keine Ahnung von den bemerkenswerten Maßnahmen, die ihre Städte sicherer, inklusiver und angenehmer für alle machen. Die Fahrradinfrastruktur erhöht die Autonomie und Freiheit der Kinder, verbessert die soziale Interaktion und das Vertrauen zwischen den Bewohner*innen, schafft geschlechter-, alters- und fähigkeitsgerechte Räume, verbessert die Chancengleichheit für alle und macht die Städte schließlich widerstandsfähiger gegen die Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Die Herausforderung nun - der sich die Dutch Cycling Embassy annimmt - besteht darin, Städten und Regionen weltweit zu helfen, das gleiche Niveau an "fietsgeluk" zu erreichen wie wir in den Niederlanden. Angesichts von konvergierender Klima-, Gesundheits- und Sicherheitskrisen wird es immer dringlicher, in städtischen Gebieten die Zahl der Radfahrenden zu erhöhen - und die Zahl der Autos zu verringern. Die Pandemie hat gezeigt, dass dies schnell und kostengünstig möglich ist und dass die Welt für eine zweirädrige Revolution bereit ist. Mit großer Freude stelle ich Ihnen die vorliegende Dutch Cycling Vision vor. Ich bin sicher, sie wird Sie inspirieren!

Vivianne Heijnen
Umweltministerin

02.

Warum in den Niederlanden so viel Rad gefahren wird

Radfahren war nicht immer selbstverständlich in den Niederlanden. Bereits früh wurde damit begonnen, Schnellstraßen für den Autoverkehr zu bauen. Seit dem Ende der 1950er Jahre war das Auto das dominierende Verkehrsmittel und die Zahl der PKW auf den Straßen stieg stetig an. Die wenigen Fahrradwege, die in der damaligen Zeit gebaut wurden, waren nicht auf Komfort für die Radfahrenden ausgelegt. Im Gegenteil - sie dienten als Mittel, um Radfahrende an die Seiten der Straßen zu verbannen, sodass mehr Platz für Autos geschaffen werden konnte.

Was hat sich seitdem verändert, sodass die Niederlande heute von vielen als Paradies für Radfahrende angesehen werden? Verschiedene Faktoren kamen in den späten 70ern zusammen. Die hohe Zahl von Verkehrstoten, insbesondere von Kindern, war einer der Gründe für öffentliche Aufregung und Demonstrationen. Die Ölkrise machte allen bewusst, wie stark die Gesellschaft vom Öl abhängig ist und welche Risiken daraus entstehen. In der Folge bildeten sich verschiedene Initiativen, die Änderungen forderten und in ihrem Bestreben nach sicheren Räumen und sicherem Radfahren an Einfluss gewannen. Aber nach wie vor gab es keine nationale Fahrradstrategie und die Unterschiede zwischen den Städten waren gewaltig. Als Folge des öffentlichen Drucks hat sich die Stadtplanungspolitik weiterentwickelt und begonnen, das Fahrrad als einen Teil der Mobilität wahrzunehmen.

Dies führte dazu, dass Städte verdichtet wurden, um die Zersiedelung einzudämmen. Außerdem entstand ein Programm zur Schaffung von Fahrradinfrastruktur. Als diese Infrastruktur gebaut wurde, fand ein Umdenken statt. Einzelne Radwege wurden in Planungen nicht mehr isoliert voneinander betrachtet, sondern mit dem Ziel, ganze Netzwerke von Fahrradwegen zu schaffen. Delft war eine der ersten Städte, die solch ein vollständiges Radwegenetz verwirklichte. Diese Initiativen machten die Städte zu Orten, in denen Kinder und Ältere, Arme und Reiche, und sogar die Königin Fahrrad fuhren. In der Folgezeit stieg die Zahl der Personen, die das Fahrrad nutzten, wieder an.

In den 1990er Jahren wurde eine nationale Fahrrad-Strategie verabschiedet und heutzutage gibt es in den Niederlande ein flächendeckendes Netz von Radwegen. Dies führte zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrstoten. Obwohl die Zahl der Menschen, die älter als 60 Jahre sind, weiter ansteigt, fahren in den Niederlanden alle mit dem Fahrrad. Die Distanz, die ältere Personen mit dem Fahrrad zurücklegen, steigt durch ein höheres allgemeines Fitnesslevel und den zunehmenden Einsatz elektrisch unterstützter Fahrräder jährlich an. Was in den Niederlanden passiert ist, ist besonders und hat funktioniert. Aber es ist nicht so außergewöhnlich, dass es woanders nicht auch möglich ist.



03.

Vorteile des Radfahrens



Foto: Dutch Cycling Embassy

In den letzten Jahren hat das Interesse am Radfahren weltweit zugenommen. Eine wachsende Zahl von Städten arbeitet an Strategien, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Obwohl viele Städte sich ambitionierte Ziele setzen, geht es oft nur langsam und lokal voran. Dennoch ist die Forschung sich einig: Radfahren ist gut für die Menschen und die Gesellschaft. Personen, die mit dem Rad fahren, leben in der Regel länger und sind gesünder. Menschen geben auch an, glücklicher zu sein, wenn sie mit dem Fahrrad statt mit einem anderen Verkehrsmittel fahren.

Bei einer steigenden Zahl von Menschen, die in Städten wohnen und arbeiten, stellt das Fahrrad eine praktische Alternative zu der derzeitigen, autoorientierten Gesellschaft dar. Mit der richtigen Infrastruktur und fahrradfreundlichen Planungen, die das Radfahren in Städten sicherer machen, ist es möglich, Staus zu reduzieren und zu vermeiden und die gewonnenen Zeit für sinnvollere Aktivitäten zu nutzen. Da das Fahrrad nur sehr wenig Platz benötigt, ist es eine effizientere Möglichkeit der Fortbewegung im begrenzten öffentlichen Raum als beispielsweise das Auto. Angesichts der zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels hilft uns das Radfahren außerdem, den negativen Einfluss auf die Umwelt zu reduzieren.

Radfahren ist auch für die Wirtschaft von Vorteil. Ein Fahrrad ist günstiger als ein Auto in Anschaffung und Unterhalt und dadurch für mehr Menschen verfügbar. Geschäfte sind in Gegenden mit einem höheren Radfahranteil häufig erfolgreicher als in Gebieten, in denen das Auto dominiert. Wird das Fahrrad als Verkehrsmittel ernstgenommen, zum Beispiel durch fahrradfreundliche Planungen und zusammenhängende Infrastruktur, wird Radfahren einfacher und sicherer. Die Investitionen in Radverkehr zahlt sich nicht nur für die Radfahrenden, sondern auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden aus, da die Städte weniger verschmutzt und überfüllt sind.

Ökonomie

Radfahren ist ein günstiges Transportmittel sowohl für Einzelpersonen als auch für die Gesellschaft. Ein Fahrrad erfordert geringere individuelle Investitionen als ein Auto, was es erschwinglicher macht. Jeder gefahrene Kilometer hat zudem einen positiven Nutzen für die Gesellschaft, während jeder mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Kilometer Kosten für die Gesellschaft verursacht.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Radfahren ist gut für die Wirtschaft

Fahrrad fahren kostet weniger

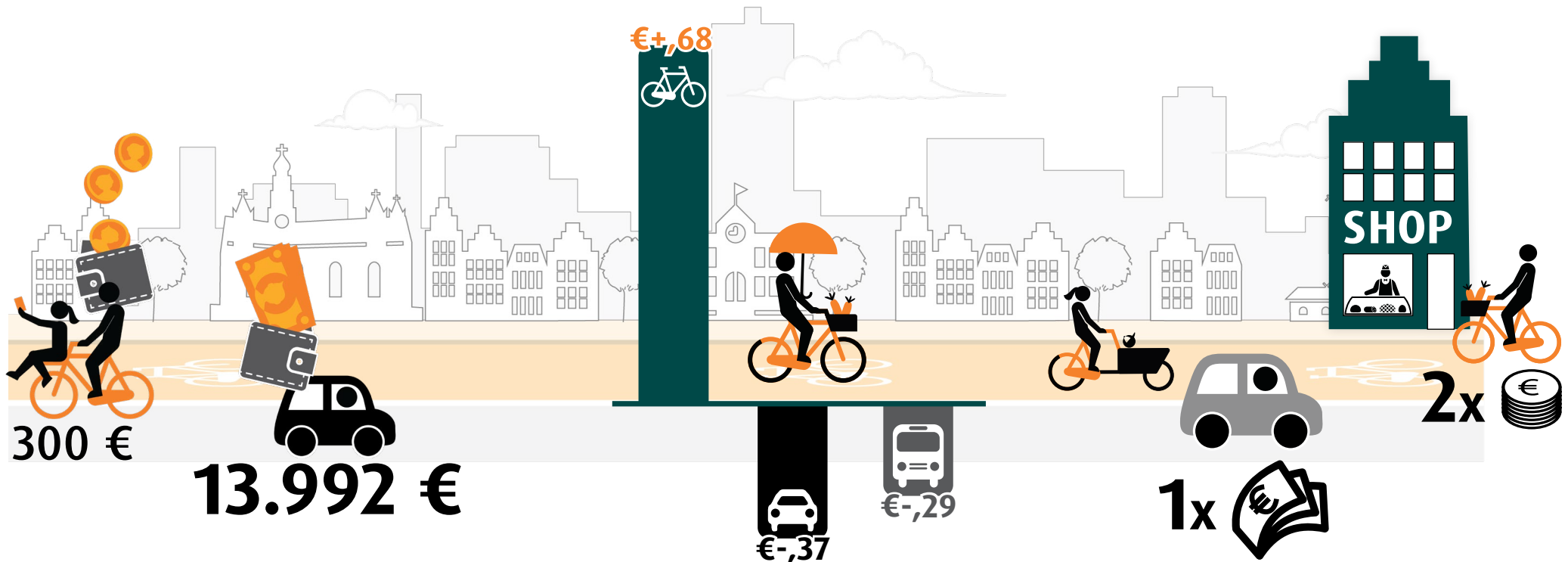
Die jährlichen Kosten für die Nutzung eines Fahrrads liegen bei ungefähr 300 Euro, während sich die Kosten für die Autonutzung auf etwa 13.992 Euro im Jahr belaufen.¹

Die Gesellschaft profitiert vom Fahrrad

Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, generiert einen sozialen Gewinn von 0,68 Euro, während durch Autos und Busse Kosten in Höhe von 0,37 und 0,29 Euro pro km entstehen.²

Radfahrende geben mehr aus

Radfahrende bevorzugen Geschäfte in der näheren Umgebung und bleiben diesen häufiger treu als Autofahrende. Obwohl sie dabei pro Einkauf weniger Geld ausgeben, machen die Geschäfte mehr Profit, da Menschen auf dem Fahrrad häufiger einkaufen.³



Umwelt

Radfahren und Gehen sind die Fortbewegungsarten, die den geringsten Einfluss auf die Umwelt haben. Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad reduziert die Kohlendioxid-Emissionen und verbessert die Luftqualität. Radfahren ist gut für den Planeten und die Lebensqualität von Städten, was die Resilienz erhöht.

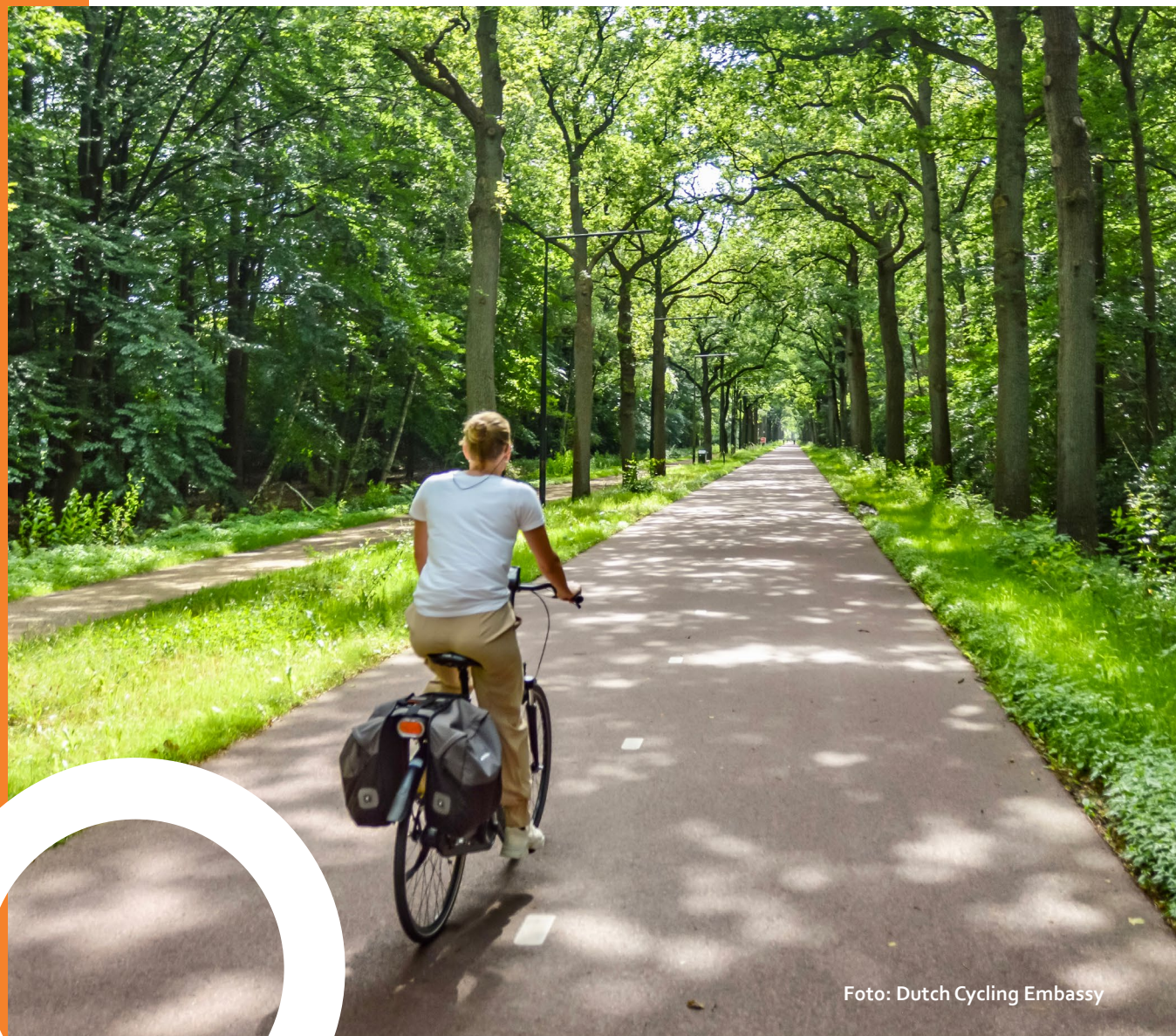


Foto: Dutch Cycling Embassy

Radfahren ist gut für den Planeten und die Umwelt

Radfahren reduziert CO₂-Emissionen

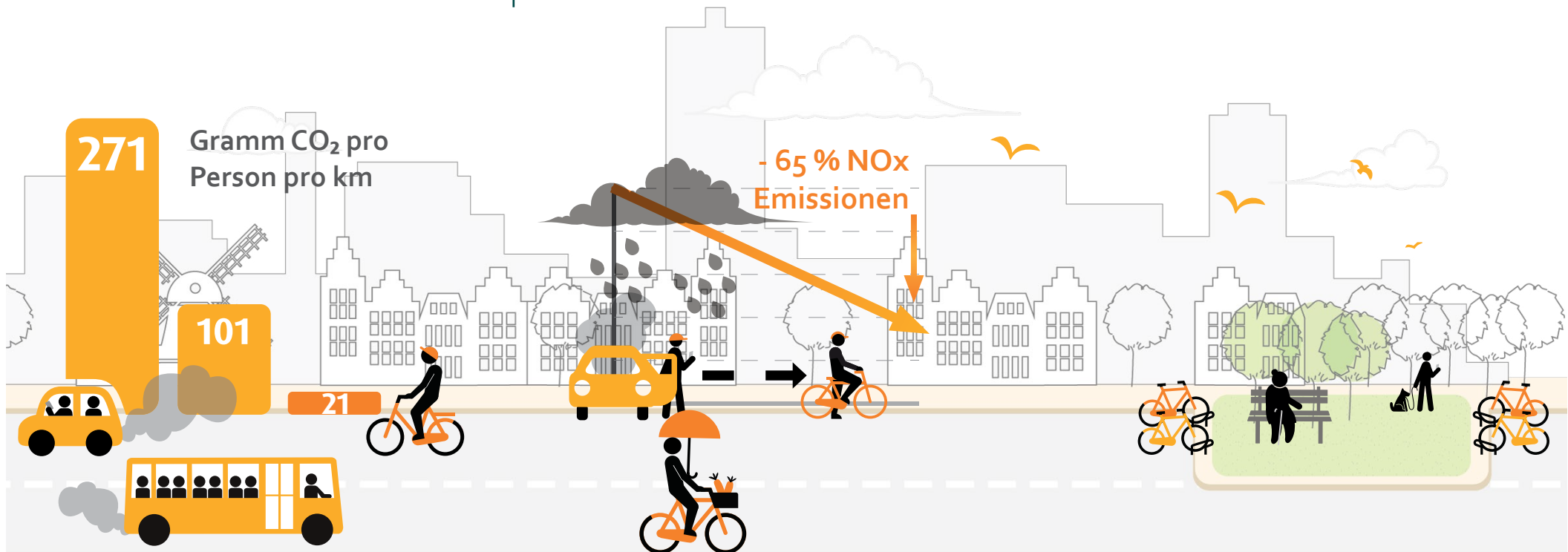
Im Vergleich zu Autos und Bussen entstehen im Produktlebenszyklus des Fahrrads nur minimale Kohlendioxid-Emissionen.⁴

Radfahren verbessert die Luftqualität

Die örtliche Luftqualität verbessert sich drastisch beim Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Stickoxid-Emissionen verringern sich dabei um 65 % pro gefahrenen Kilometer.⁵

Radfahren verbessert die Qualität öffentlicher Räume

Die Qualität der öffentlichen Räume verbessert sich, wenn Parkplätze in Fahrradwege, Spielplätze oder Grünflächen umgewandelt werden. Radfahren ist leise und hilft deshalb auch, den Verkehrslärm zu reduzieren.⁶



Gesundheit

Radfahren tut gut! Mit dem Fahrrad zu fahren ist gesund, macht Spaß und ist für alle Altersgruppen und Fähigkeiten eine schonende Art der körperlichen Betätigung. Beschäftigte, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, fehlen seltener aufgrund von Krankheiten. Außerdem hält Radfahren fit und verbessert das Immunsystem. Radfahren ist nicht nur vorteilhaft für die physische, sondern auch für die mentale Gesundheit. Als Form einer sozialen Mobilität fahren Menschen gemeinsam zu unterschiedlichsten Zielen. Insgesamt trägt Radfahren so zu einem gesunden Lebensstil bei.



Foto: Dutch Cycling Embassy



Radfahren führt zu einem gesünderen Leben

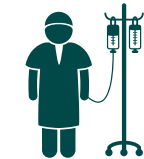
Radfahren hält fit

Regelmäßig mit dem Fahrrad zu fahren verbessert die physische Fitness und steigert die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate. 30 Minuten Fahrrad fahren am Tag entspricht der empfohlenen wöchentlichen Menge körperlicher Aktivität.⁷



Radfahren verhindert ernste Erkrankungen

Jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren reduziert das Risiko ernster Erkrankungen und Depressionen.⁸



-40%
Risiko an Krebs zu sterben



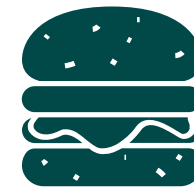
-52%
Tod durch Herzkrankheiten



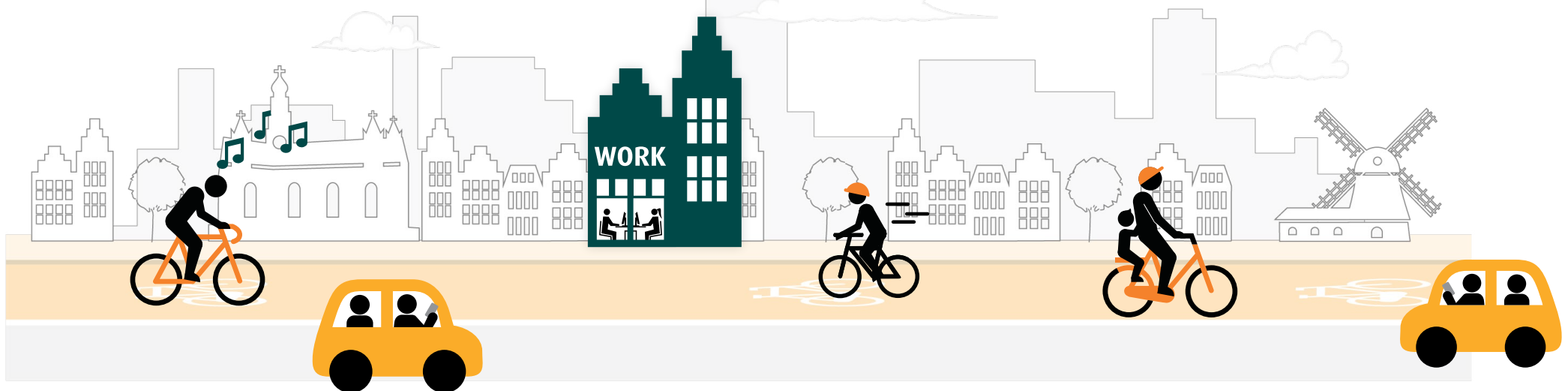
<40%
frühzeitiger Tod

Radfahren verbrennt Kalorien

Radfahren ist eine effektive und einfache Art, Übergewicht zu vermeiden und das Risiko von Diabetes Typ II zu reduzieren.⁹



= **1** Stunde Radfahren



Lebensqualität

Menschen, die regelmäßig Fahrrad fahren, verbinden Radfahren mit Freude. Radfahren fördert die soziale Interaktion zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Außerdem verbessert es die mentale Gesundheit, das Wohlbefinden und hilft, Stress zu reduzieren. Radfahren wird mit Zufriedenheit, Unabhängigkeit und Flexibilität verbunden.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Radfahren macht glücklich

Radfahren wird mit Freude verbunden

59 % aller Radfahrenden verbinden Radfahren mit Freude und nur 2 % gefällt es nicht.¹⁰

Radfahren verschafft Kindern Freiheit

Niederländische Kinder gehören zu den glücklichsten der Welt. Radfahren erlaubt es ihnen, ihr Ziel sicher zu erreichen und gibt ihnen das Gefühl von Freiheit.¹¹

Radfahren steigert die Lebensqualität

Menschen, die mit dem Fahrrad fahren, sind zufriedener, weniger gestresst, entspannter und erleben mehr Freiheit als Menschen, die mit dem Auto pendeln.¹²



Erreichbarkeit

Städte ringen um Platz. Durch den ständigen Anstieg der Bevölkerungszahlen gibt es einen verstärkten Konkurrenzkampf um den begrenzten öffentlichen Raum. Da Radfahren nur wenig Platz benötigt, kann Raum für Grünflächen und Treffpunkte in der Stadt frei werden, wenn Autos durch Fahrräder ersetzt werden.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Fahrradstädte sind angenehme Städte

Radfahren schafft öffentlichen Raum

Fahrräder benötigen weniger Platz als Autos sowohl während der Fahrt als auch zum Parken. Auf der Fläche eines Autoparkplatzes können mindestens zehn Fahrräder abgestellt werden.¹³

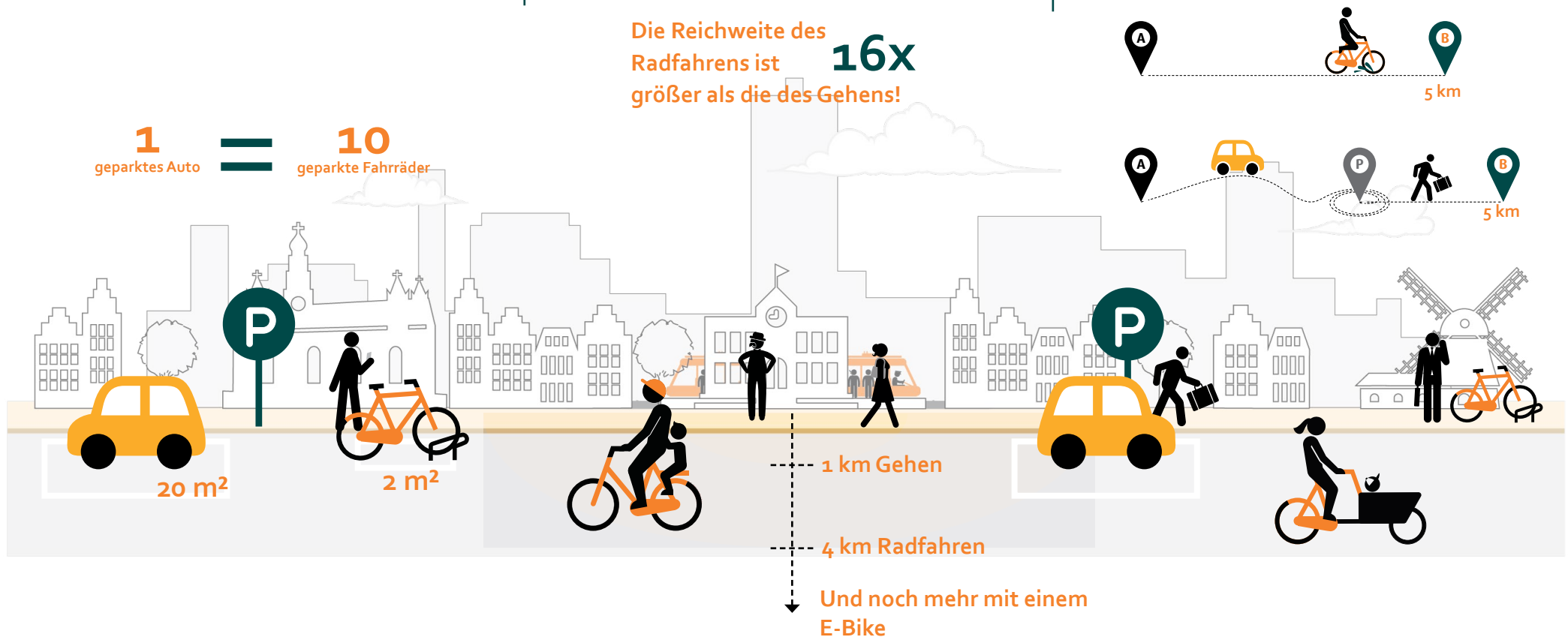
Radfahren ist die effizienteste Art der Fortbewegung

Im städtischen Raum sind Orte einfacher mit dem Fahrrad oder in einer Kombination von Fahrrad und öffentlichen Nahverkehr zu erreichen als mit dem Auto.¹⁴

Radfahren spart Zeit

Auf kurzen Strecken ist die Fahrt mit dem Rad oft schneller als mit dem Auto, da die Verbindungen direkt sind, kein Parkplatz gesucht werden muss und man nicht im Stau steht.

Die Reichweite des Radfahrens ist **16x** größer als die des Gehens!



Sicherheit

Städte, die den Rad- und Fußverkehr fördern, sind sicherer für alle am Straßenverkehr teilnehmenden Personen. Statistisch gesehen ist es unwahrscheinlicher, dass tödliche Unfälle von Radfahrenden verursacht werden.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Radfahren schafft sichere Städte

In Fahrradstädten gibt es weniger Unfälle

In Fahrradstädten ist Radfahren ein wichtiger Teil der Stadtplanung. Es wird eine Fahrradkultur geschaffen, in der kommende Generationen das Radfahren lernen. Fahrradstädte entwickeln eine sichere Fahrradinfrastruktur.¹⁵

Die Trennung von Rad- und Autoverkehr verringert Unfälle

Die Entwicklung einer wirksamen Verkehrssicherheitspolitik mit getrennten Radverkehrsanlagen reduziert die jährliche Anzahl an Unfällen um 50 bis 60 %.¹⁶

Geringere Geschwindigkeiten reduzieren tödliche Unfälle

Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h oder weniger um etwa 75 % geringer als bei 50 km/h.¹⁷



Soziale Gerechtigkeit

Das Fahrrad ist ein demokratisches Transportmittel. Es verbessert die Mobilität von nahezu allen, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder körperlichen Fähigkeiten und trägt so zur Inklusion bei. Gleichzeitig fördert das Fahrrad die soziale Teilhabe und ist somit ein günstiges Mittel, um (räumliche) Ausgrenzung zu verhindern.



Foto: Dutch Cycling Embassy

Radfahren schafft gesellschaftliche Teilhabe und Inklusion

Radfahren eröffnet neue Möglichkeiten

Radfahren ist vielfältig und bietet eine größere Zahl an Optionen sowohl beruflich als auch in der Freizeit.¹⁸

Radfahren verbindet ältere Menschen

Radfahren ermöglicht es älteren Menschen länger aktiv zu sein, unabhängig zu bleiben und andere Menschen zu treffen.¹⁹

Radfahren verstärkt die soziale Interaktion

Radfahren erfordert die Interaktion mit verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und Unfälle zu vermeiden. Deshalb wird Radfahren als soziale Aktivität wahrgenommen.²⁰





Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Dutch Cycling Embassy

04.

Wie ist es möglich, das zu erreichen?

Radfahren für alle

Die Niederlande haben ein großes Netz von sicheren Radwegen geschaffen, das es Menschen unabhängig vom Alter, den persönlichen Fähigkeiten oder der Art des Fahrrads ermöglicht, Rad zu fahren. Somit ist das Fahrrad ein Transportmittel für alle.

Das Fahrrad ernst nehmen

Die Niederlande nehmen das Fahrrad ernst und behandeln es auf der gleichen Ebene wie das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel. Ziel der Verkehrspolitik sollte ein optimaler Mix der verschiedenen Verkehrsmittel sein, bei dem das Fahrrad ein wesentlicher Bestandteil ist.

Schaffung eines ganzheitlichen Ansatzes

Die Basis einer integrierten Fahrradstrategie besteht aus Hardware, Software und Orgware. Es reicht nicht aus, alleine die Hardware zu schaffen (z.B. Infrastruktur, Fahrradwege, etc.), ebenso muss die Software die Menschen ansprechen (z.B. durch Kampagnen, gerechtere Verkehrsgesetze, etc.). Des Weiteren werden ausreichende Kapazitäten bei den verschiedenen beteiligten Institutionen benötigt, um die Strategie an sich zu stärken (Orgware).

Radfahren sicher machen

Die gefühlte Sicherheit beeinflusst Menschen stärker als aktuelle Sicherheitsstatistiken. An Orten, an denen die Unfallwahrscheinlichkeit statistisch gering ist, betrachten trotzdem nur wenige Menschen das Fahrrad als Transportoption, wenn die physische Umgebung zu unsicher zum Radfahren wirkt. Deshalb sollten

Fahrradstrategien und das Straßendesign eine sichere Umgebung zum Radfahren schaffen und fördern. In den Niederlanden wird seit langem darauf gesetzt, die aktive Sicherheit (Vermeidung von Unfällen) durch den Bau sicherer Fahrradinfrastruktur zu verbessern, anstatt die passive Sicherheit (Abmilderung der Folgen) beispielsweise durch das Empfehlen oder Vorschreiben von Helmen zu fördern. Um es den Menschen zu ermöglichen, alle Fahrtziele zu erreichen, wurde in den Niederlanden ein ausgedehntes Netzwerk von Fahrradinfrastruktur geschaffen, welches an die Umgebung angepasst ist, sodass eine sichere und angenehme Fahrt möglich ist.

“Verkehrssicherheit ist kein Ziel, sondern eine Voraussetzung zum Radfahren.”

Ziel der Bemühungen war nicht nur der Bau von Radwegen, sondern auch Kreuzungen durch eine veränderte Gestaltung oder den Einsatz von Fahrradampeln sicherer zu machen und dadurch mögliche Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zu vermeiden. An Stellen, an denen eine physische Trennung nicht möglich ist, wird der Autoverkehr durch neue Straßengestaltungen oder eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit verlangsamt. Die niederländische Planung legt auch bestimmte Straßen fest (fietsstraat), auf denen der Autoverkehr zwar als “Gast” zugelassen ist, Rad- und Fußverkehr jedoch Vorrang haben.

Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für kurze Distanzen. Die Reichweite kann durch die Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere öffentlichen (z.B. Zug, Straßenbahn oder Fähre), einfach vergrößert werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass ein einfacher Übergang vom Fahrrad auf andere Verkehrsmittel möglich ist (z.B. durch die Anbindung von Radwegen an Haltestellen, Parkmöglichkeiten in der Nähe und Leihfahrräder an Endstationen). Die Rede ist hierbei von Mobilitätsketten.

Um das Fahrrad zu einer sinnvollen Option zu machen, ist es notwendig, dass sich die Stadtentwicklung an Knotenpunkten der öffentlichen Verkehrsmittel orientiert, sodass es einfacher ist, die Haltestellen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. In den Niederlanden fahren rund 40 % aller Zugreisenden mit dem Fahrrad zum Bahnhof. Der Einzugsbereich einer Haltestelle vergrößert sich mit dem Fahrrad (im Vergleich zu dem zu Fuß) um das 15fache.

Stadtplanung für Verdichtung und Nähe

In verdichteten Gegenden ist der Anteil des Radverkehrs höher als in ländlichen Räumen. Das Fahrrad ist gut geeignet für kurze Distanzen, deshalb ist es von Vorteil, wenn die



Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Dutch Cycling Embassy



Foto: Dutch Cycling Embassy

städtische Umgebung auf verschiedene Nutzungen ausgelegt ist (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, etc.). Vorteilhaft sind keine großen, auf Autos ausgerichteten Supermärkte oder Einkaufszentren am Stadtrand, sondern viele kleine, über die Stadt verteilte Geschäfte, die einfach mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Attraktive Routen entwickeln

In den Niederlanden verlaufen Radwege nicht nur auf oder neben Straßen, sondern werden bei der Planung neuer Wohngebiete zum Teil komplett getrennt entworfen. Häufig bieten diese Radwege einen direkteren Weg zu interessanten Zielen. In einigen Fällen wird der Autoverkehr auf andere Straßen umgeleitet, um einfache, sichere und schnelle Wege für den Radverkehr zu schaffen. Dieser Prozess nennt sich „gefilterte Durchlässigkeit“ („filtered permeability“).

Gesetzlicher Schutz von Radfahrenden

Zusätzlich zum Bau neuer Infrastruktur zur Verbesserung der Sicherheit beim Radfahren wurde in den Niederlanden außerdem das Verkehrsrecht angepasst, um Radfahrende weitergehend zu schützen. Im Fall eines Unfalls zwischen Auto und Fahrrad liegt die Schuld nun in jedem Fall zuerst bei der Person im Auto. Zugrunde liegt, dass Autofahrende aufgrund der Größe und der höheren Leistung ihrer Fahrzeuge besonders aufmerksam auf andere, schwächere Verkehrsteilnehmende achten sollten.

Schaffung einer Fahrrad-Agenda

Die niederländische Regierung setzt Ziele, um Radfahren weiter zu fördern und mehr Menschen auf das Fahrrad zu bekommen. Die aktuelle Fahrrad-Agenda heißt „Tour de Force 2020“. Ziel des Plans ist es, die mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer im Zeitraum von 2017 bis 2027 um 20 % zu erhöhen. Die Agenda nennt auch nötige Schritte sowie die benötigten Akteure. Der Plan baut auf mehrere ehemalige nationale Fahrradpläne auf, der erste davon aus den frühen 1990er Jahren. Diese Pläne werden in die heutigen Pläne integriert. Der nationale Plan ermöglicht dabei eine durchgehende und einheitliche Fahrradinfrastruktur und die Verbesserung des Radfahrens durch koordinierte Aktionen.

05.

Lassen Sie uns gemeinsam etwas verändern!



Foto: Dutch Cycling Embassy

Es ist nicht nötig, das Rad neu zu erfinden.


Um die Niederlande zu einer Fahrradnation zu machen, mussten viele Herausforderungen gemeistert werden. Es ist nicht nötig, das Rad neu zu erfinden: Die niederländischen Fahrradexpert*innen, welche die Veränderungen in ihrem Land einleiteten, freuen sich, Städten und Regionen weltweit zu helfen, das Fahrrad zu einer Option für alle zu machen!

Die Dutch Cycling Embassy kann Sie dabei unterstützen, zu einem fahrradfreundlichen Ort zu werden, indem wir Sie mit unseren Expertinnen und Experten in Verbindung setzen. Wir können Studienbesuche für Delegationen organisieren oder ThinkBike-Workshops in Ihrer Stadt veranstalten, um diese Transformation zu unterstützen.

Lassen Sie uns wissen, welchen Herausforderungen Sie gegenüberstehen. Wir freuen uns auf den Austausch mit Ihnen!

Kontaktieren Sie uns :

 info@dutchcycling.nl

 +31 15 202 6116

Weitere Informationen unter dutchcycling.nl



Foto: Dutch Cycling Embassy

o6.

Quellen

1. LeasePlan (2022) Car Cost Index 2022. Amsterdam: LeasePlan International Consultancy Service.
2. Decisio (2016), Waarde en Investeringsagenda Fietsen Verantwoordingsrapportage [Justification report on the social value or and investment agenda for cycling]. Amsterdam: Decisio.
3. Decisio (2017), Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the art [Rating indicators of cycling SCBA: state-of-the-art]. Amsterdam: Decisio.
4. European Cyclists' Federation. (2016). Shopping by bike: Best friend of your city centre | ECF. [online] Available at: <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre> [Accessed 5 Sep. 2018].
5. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.13. Available at: <https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018> [Accessed 11 Jan. 2023].
6. Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna (2010). Cycle-friendly cities – How cities can stimulate the use of bicycles. [ebook] CIVITAS GUARD – Evaluation, Monitoring and Dissemination for CIVITAS II. Available at: http://civitas.eu/sites/default/files/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_and_walking.pdf [Accessed 5 Sep. 2018].
7. De Hartog, Jeroen Johan, et al. (2010), "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?" Environmental health perspectives 118.8 (2010): 1109. Available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2920084/> [Accessed 11 Jan. 2023].
8. Hans Nijland (2017): Fietsen leidt tot langer en gezond leven [Cycling leads to a longer and healthier life]. The Hague, Netherlands Environmental Assessment Agency. Available at: <https://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven> [Accessed 11 Jan 2023].
9. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: <https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018> [Accessed 11 Jan. 2023].
10. Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [In-depth look at stable images; trends in perception of mobility]. The Hague, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. Available at: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/04/24/stabiele-beelden-verdiept-trends-in-beleving-en-beeldvorming-van-mobiliteit> [Accessed 12 Jan. 2023].
11. Taskovski Films. (2018). Why We Cycle - Trailer. [Online Video]. Available at: https://www.youtube.com/watch?v=hs_aqm0j7I [Accessed 12 Jan. 2023].
12. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: <https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018> [Accessed 12 Jan. 2023].
13. 1 Fietscommunity [Cycling community] (2017), Van wie is de stad? [Who owns the city?] The Hague: Platform 31.
14. Tetteroo, E. (Erik), 2015. Urban Cycling = HOD. Master City Developer.
15. Pucher, J. and Buehler, R. (2012). City cycling. Cambridge, Mass.: MIT Press.
16. van Petegem, J.H., Schepers, P., & Wijnhuizen, G.J. (2021). The safety of physically separated cycle tracks compared to marked cycle lanes and mixed traffic conditions in Amsterdam. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 21(3), 19-37. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2021.21.3.5283>
17. Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. and Corben, B. (2008). The Impact of Lowered Speed Limits in Urban and Metropolitan Areas. [ebook] Monash University Accident Research Centre. Available at: https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0007/216736/muarc276.pdf [Accessed 5 Sep. 2018].
18. Eur.nl. (2017). Hoe fietsen sociale participatie kan verbeteren. [online] Available at: <https://www.eur.nl/nieuws/hoefietsen-sociale-participatie-kan-verbeteren> [Accessed 5 Sep. 2018].
19. VeiligheidNL (2018). Toolkit fietsveiligheid. [online] Veiligheid.nl. Available at: <https://www.veiligheid.nl/valpreventie/voorzichtingsmateriaal/toolkit-fietsveiligheid> [Accessed 5 Sep. 2018].
20. Avila-Palencia, I., et al (2018). The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. Environment International, 120, pp.199-206.





Foto: Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Vision



Dutch Cycling Embassy

Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE Utrecht, Nederlande
info@dutchcycling.nl
+31 (0)15 202 6116

CYCLING FOR EVERYONE.



DUTCHCYCLING.NL