

JULI 2009 - SONDERHEFT Nr. 6

GRAND ANGLE ATOUT FRANCE

Sonderausgabe
Wirtschaftsfaktor
Fahrrad



Entwurf und Umsetzung von:
Monica Dumont, ATOUT France / Nicolas Mercat, Indiggo Altermodal
Sébastien Baholet, DGCIS / H el ene Giraud, Journalistin

FRANKREICH

Inhalt

4	Die Franzosen und das Fahrrad
4	Das Fahrrad nimmt im Alltag der Franzosen einen wichtigen Stellenwert ein
8	Diverse Nutzungsmöglichkeiten, zahlreiche Vorteile
10	Wirtschaftsvorteile durch das Fahrrad
13	Fahrraddynamik in den Städten
13	Das Phänomen Vélib', ein allgemeiner Trend
16	Das Fahrrad: nachhaltiger Tourismus und Freizeitspaß
17	Radreisen: Frankreich beliebtestes Urlaubsziel
18	Voies Vertes: Leichte Radtouren für jedermann
20	Sport: Rennrad und Mountainbike
20	Radrennsport auf der Straße
21	Mountainbike
22	Das Paradox des französischen Fahrradmarktes
25	Die französische Fahrradindustrie
26	Das Fahrrad und die Gesundheit
27	Citybike, Routenrad: Unterschiedliche Unfallszenarien
28	Das Fahrrad und die Umwelt
29	Förderung des Fahrrades durch die öffentliche Politik
29	Radwege in Städten und Gemeinden
30	Radwege außerhalb der Gemeinden
30	Stellplätze am Bahnhof
30	Öffentliche Fahrradmietstationen und Fahrradstationen
33	Prognosen für die Wirtschaft durch das Fahrrad bis 2020

Editorial

Bilder von Städtern, die per Fahrrad ihre täglichen Wege zurücklegen, gingen durch alle Medien und belegen die Rückkehr des Fahrrads - einem Fortbewegungsmittel, das wenig Raum braucht, kostengünstig, gut für die Gesundheit und für kurze Strecken äußerst zweckdienlich ist.

Für die Fortbewegung per Rad über Land investierten die Gemeinden in mehr als 8.000 Kilometer Radwege, die sich bei ausländischen Reiseveranstaltern steigender Beliebtheit erfreuen, die so ihren Kunden hochwertige Radurlaube anbieten können.

Aber welche Auswirkung hat das Fahrrad heute auf die Wirtschaft in Frankreich? Diese Sonderausgabe von Grand Angle enthält die Synthese einer umfassenden Studie, die ATOUT France bei Inddigo/ Altermodal in Auftrag gegeben hat und die in Kooperation mit dem MEEDDM ⁽¹⁾, dem Gesundheits- und Sportministerium, dem Conseil National des Professions du Cycle (Nationaler Verband der Radsportindustrie), der Association des Départements Cyclables (Vereinigung zur Radfahrförderung der Départements) und dem Club des Villes Cyclables (Verein für fahrradfreundliche Städte) ausgearbeitet wurde.

Die Studie beschäftigt sich nicht nur mit den verschiedenen Fahrradpraktiken der Franzosen - d.h. der Nutzung als praktisches Fortbewegungsmittel für kurze Strecken, zu Freizeitvergnügen und Sport, für Radtouren oder Radreisen - sondern auch mit dem Wirtschaftssektor Fahrradtourismus als solchen sowie den positiven Auswirkungen des Fahrrads auf die Umwelt.

Die bislang unveröffentlichten Ergebnisse über die Zusammenhänge zwischen einer regelmäßigen Fahrradnutzung und den Einsparungen bei den Gesundheitsausgaben werden an einem breitgefächerten, repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt aufgezeigt.

Des Weiteren wird Bilanz gezogen über die Entwicklung der französischen Fahrradindustrie auf dem Weltmarkt - vor 20 Jahren globaler Marktführer - und ein Vergleich mit der Automobilindustrie angestellt.

Die Studie präsentiert zudem die wesentlichen Trends einer landesweiten Fahrradpolitik mit einem Ausblick auf Frankreich in den Jahren 2020. Das Land wird sich bis dahin wohl durch aktive Aufholarbeit seinen deutschen, belgischen oder schweizerischen Nachbarn angeglichen haben. Ein 10-Jahres-Plan soll dem Land bei angemessenen Investitionen beträchtliche wirtschaftliche Vorteile verschaffen und sich nahtlos in die Sichtweise des „Plan de Relance et du Grenelle de l'Environnement“ (Konjunkturplan und Umweltagenda) einreihen.

Hubert Peigné
Interministerieller Koordinator für
die Entwicklung und Nutzung des Fahrrads
FRANCE

Christian Mantei
Geschäftsführer
von ATOUT

¹ Französisches Ministerium für Ökologie, Energie, nachhaltige Entwicklung und das Meer

Die Franzosen und das Fahrrad

Das Fahrrad nimmt im Alltag der Franzosen einen wichtigen Stellenwert ein

- **23 - 25 Millionen Franzosen ab 4 Jahren - dies entspricht etwa 40 % der Bevölkerung - erklären regelmäßig Fahrrad zu fahren. Weitere 10 Millionen nutzen das Rad gelegentlich.**

Quellen: „Les pratiques sportives des Français“ (Franz. Ministerium für Jugend, Sport und Kommunikation, 2003), „Les Français et le vélo“ (Crédit Lyonnais, 2006), Observatoire du sport (Fédération des professionnels du sport (Professioneller Radsportverband) FPS/Ipsos, 2007).

- **30 – 36 % der Franzosen erklären, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel im Alltag zu nutzen**

- **5 % fahren täglich Rad**

Quellen: „Les Français et la mobilité durable“ (CSA, 2005), „Quel conducteur êtes-vous ?“ (AGF-AFPC-ASHOC Research, 2007), Umfrage unter der Bevölkerung von Certu.



- **4,4 Milliarden Kilometer werden jährlich mit dem Fahrrad zurückgelegt, das entspricht 87 km/Person/Jahr**

Quelle: Landesweite Umfrage über Verkehrsmittel und Fortbewegung (ENTD), 1993-1994. Diese umfassende Umfrage wird alle 10 - 14 Jahre unter der Aufsicht der INSEE (nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien) durchgeführt und vermittelt einen vollständigen Überblick über die von den Franzosen genutzten Fortbewegungsmittel. Die Ergebnisse der letzten Umfrage, 2007-2008 durchgeführt, sollen im Laufe des Jahres 2009 veröffentlicht werden.

Die vorangegangene Studie (1993-1994) erfolgte durch weitreichende Untersuchungen von Francis Papon, einem Forscher des Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (nationales Forschungsinstitut für Verkehr und Verkehrssicherheit, Inrets).

Sie ist aufgrund der erschöpfenden Daten von hoher Zuverlässigkeit nach wie vor die Hauptinformationsquelle über das Fahrrad.

- **2,85 % der Fortbewegung erfolgen per Fahrrad**

Dies ist der sog. „modale Anteil“ oder Marktanteil von allen genutzten Verkehrsmitteln. Der Prozentsatz variiert zwischen den verschiedenen Städten, so lag er 1997 in Marseille nur etwa bei 0,5 % gegenüber 6 % in Straßburg, was die Tradition der Fahrraddynamik in den französischen Städten widerspiegelt.

Quellen: ENTD und Umfragen über die Fortbewegungsweise in den Haushalten (EMD), nach vom Forschungsinstitut Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (Certu) geprüften Verfahren.

In 54 Großräumen nahmen insgesamt 20 Millionen Bewohner zwischen 1976 und 2007 an einer dieser Umfragen teil.

**Die Fahrradnutzung ist saisonabhängig:
Die durchschnittliche Jahresnutzung liegt 1,56 Mal
über der Nutzung im Winter (November bis März).**

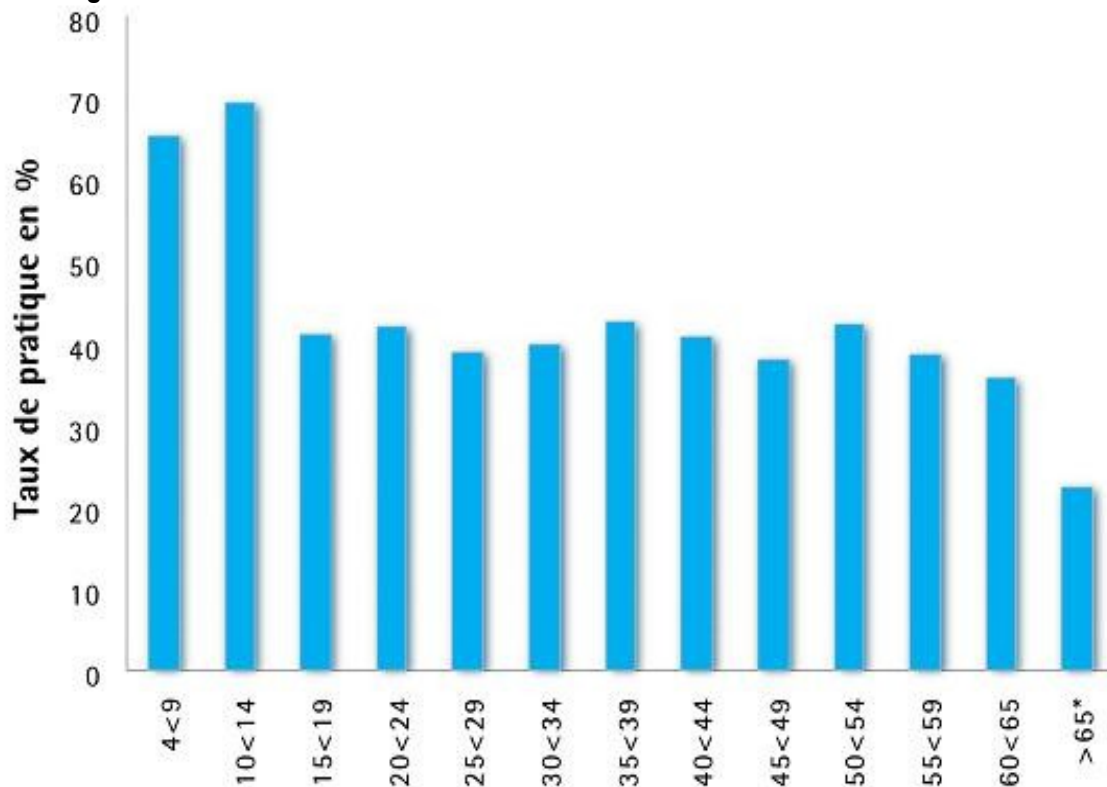
Frankreich liegt hinter seinen europäischen Nachbarn zurück

Die Franzosen legen im Durchschnitt 87 km pro Jahr und Einwohner mit dem Fahrrad zurück - gegenüber 300 km in den meisten nordeuropäischen Ländern und ganz zu schweigen von den Niederländern oder Dänen, die 800 - 1000 km jährlich mit dem Rad überbrücken.

Diese „kurze“ Strecke in Frankreich erklärt sich vor allem durch die seltene Nutzung des Fahrrads.

Die Fahrradnutzung ist altersabhängig

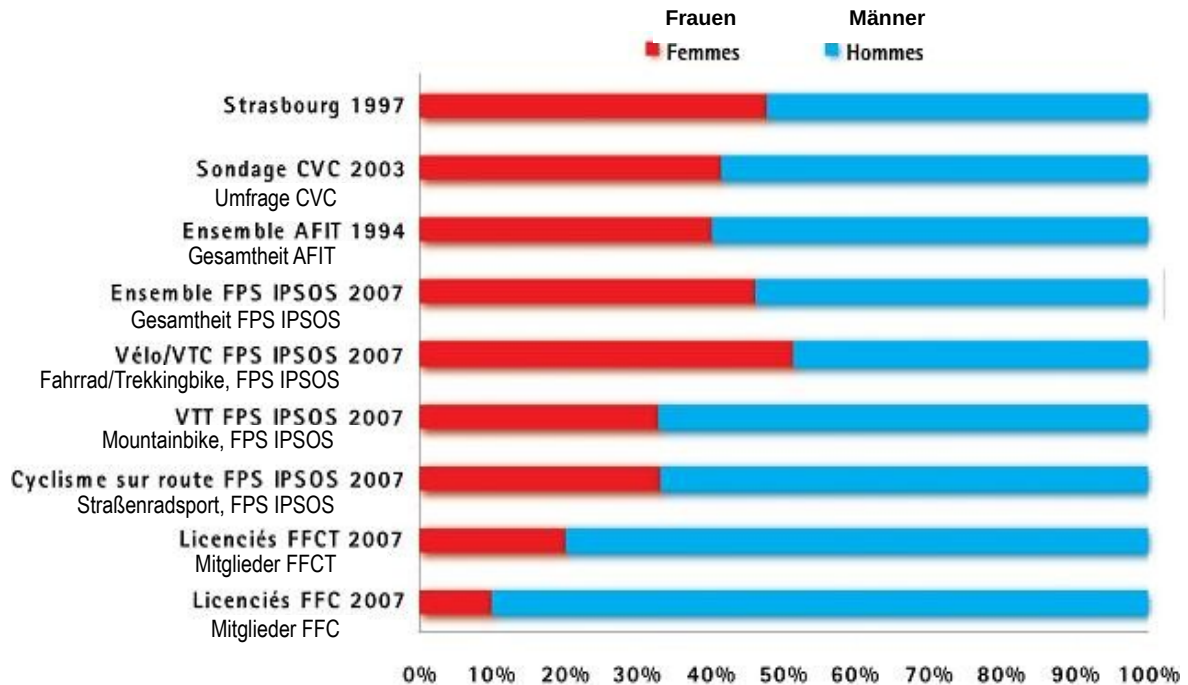
Fahrradnutzung in %



Quellen: FPS 2007, Umfrage 1995 von AFIT (heute ATOU France) bei Senioren über 65.

Zwei Drittel der Kinder fahren Fahrrad.
Ab 15 Jahren fällt die Fahrradnutzung auf 40% ab,
bleibt stabil bis etwa 60 Jahre und
nimmt dann langsam weiter ab.

Stärkerer Zuspruch bei den Männern



Männer nutzen das Fahrrad durchschnittlich mehr als Frauen, die Zahlen variieren aber in Abhängigkeit von der Nutzungsart.

Beim Radsport liegen die Männer vorn, während das Fahrrad als Freizeitvergnügen im Wesentlichen von den Frauen verwendet wird. Bei der Fortbewegung im Alltag sind hingegen die Männer erneut führend.

Quellen: EMD Strasbourg 1997, Umfrage FPS Ipsos 2007

Diverse Nutzungsmöglichkeiten, zahlreiche Vorteile



Das Fahrrad lässt sich zu unterschiedlichsten Zwecken einsetzen, ist sehr vielseitig, worin seine Stärke liegt. Diese Tatsache ist aber weitgehend unbekannt: Jeder hat seine eigene - meist sehr eingeschränkte - Wahrnehmung des Fahrrads.

Die Franzosen, die sonntags über Land radeln oder die Tour de France im Fernsehen verfolgen, können sich das Fahrrad nur schwer als effizientes Fortbewegungsmittel in der Stadt vorstellen, oder dass Familien auf Radreisen problemlos Hunderte von Kilometern zurücklegen.

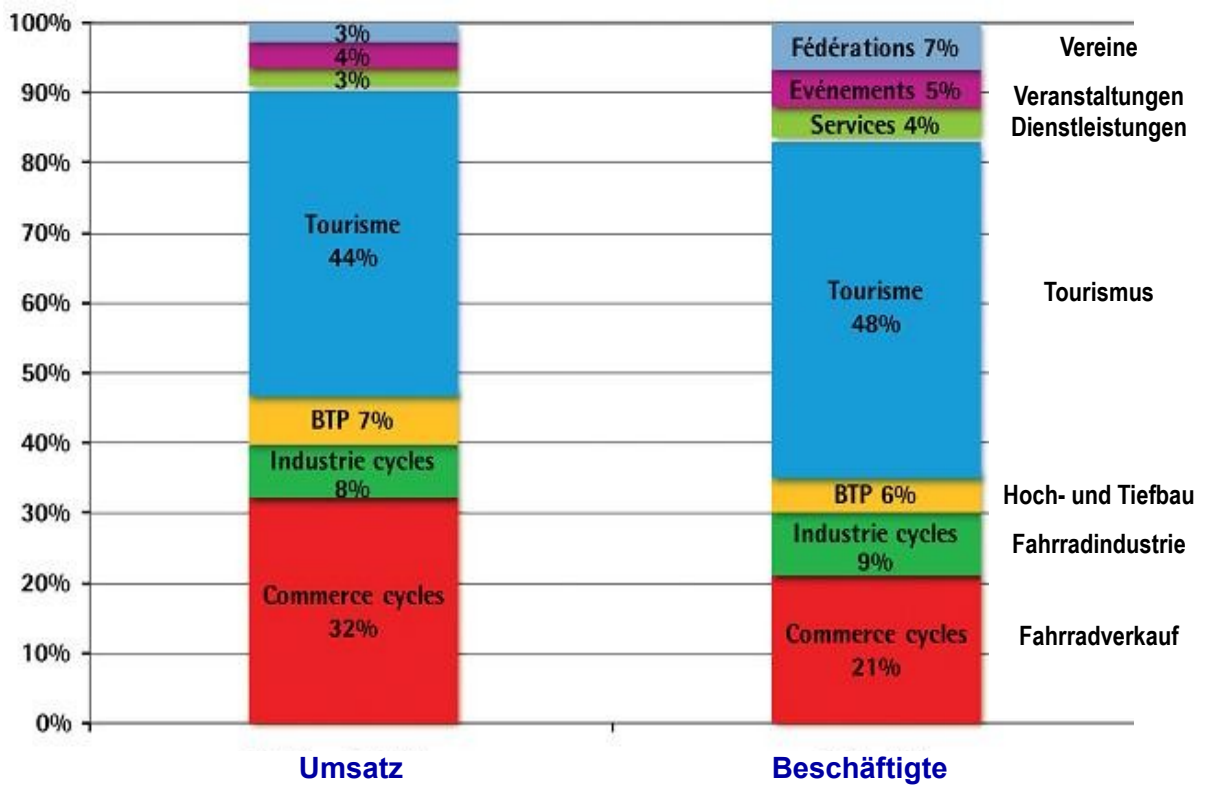
NUTZUNGSART	VORZÜGE
<p>Fortbewegungsmittel in der näheren Umgebung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 17 Millionen nutzen das Fahrrad regelmäßig (30 % der Franzosen) ▶ 3 Millionen nutzen das Fahrrad täglich (5 % der Franzosen) ▶ Zurückgelegte Strecken 	<p>Größtes Wachstumspotenzial: mehr als 50 % der Strecken liegen unter 2 km</p> <p>Schnelle Fortbewegung, Umweltschutz Gesundheit, Kaufkraft, Wirtschaftsfaktor Fahrrad</p>
<p>Freizeitvergnügen und Tagestouren (außer Radsport)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 22 Millionen Radfahrer 	<p>Erster Schritt zur Fahrradnutzung als Fortbewegungsmittel</p> <p>Gesundheit</p>
<p>Radrennsport</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2 Millionen Radfahrer 	<p>Wirtschaftsfaktor Fahrrad</p>
<p>Radtouren im Urlaub</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 7,3 Millionen Radfahrer im Urlaub, davon 5,5 Millionen Einheimische und 1,8 Millionen aus dem Ausland 	<p>Entwicklung der Tourismusindustrie</p>
<p>Radreisen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 385.000 Radreisen von Einheimischen und 720.000 Radreisen von Ausländern 	<p>Entwicklung der Tourismusindustrie</p>
<p>Mountainbike</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 6,6 Millionen Franzosen 	<p>Wirtschaftsfaktor Fahrrad, Bergtourismus</p>

Quellen: Die bereits zitierten Umfragen der ENTD, Verfolgung der Tourismusanfragen der Franzosen (Direction du Tourisme/TNSSofres), verschiedene Umfragen vor Ort an innerstädtischen Radrouten und Voies Vertes (grüne Routen) (1998-2006 Altermodal).

Wirtschaftsvorteile durch das Fahrrad

- **4,5 Milliarden Euro als direkte wirtschaftliche Auswirkungen**
 Der Umsatz der verschiedenen Marktplayer, deren Aktivitäten direkt an die Fahrradnutzung geknüpft sind, wird auf 4,5 Mrd € und 35.000 Arbeitsplätze geschätzt. Für den Tourismus wurde hier nur der Mehrumsatz, den Radaufträge oder Radreisen zusätzlich generieren, angeführt, d.h. 1,9 Mrd €.

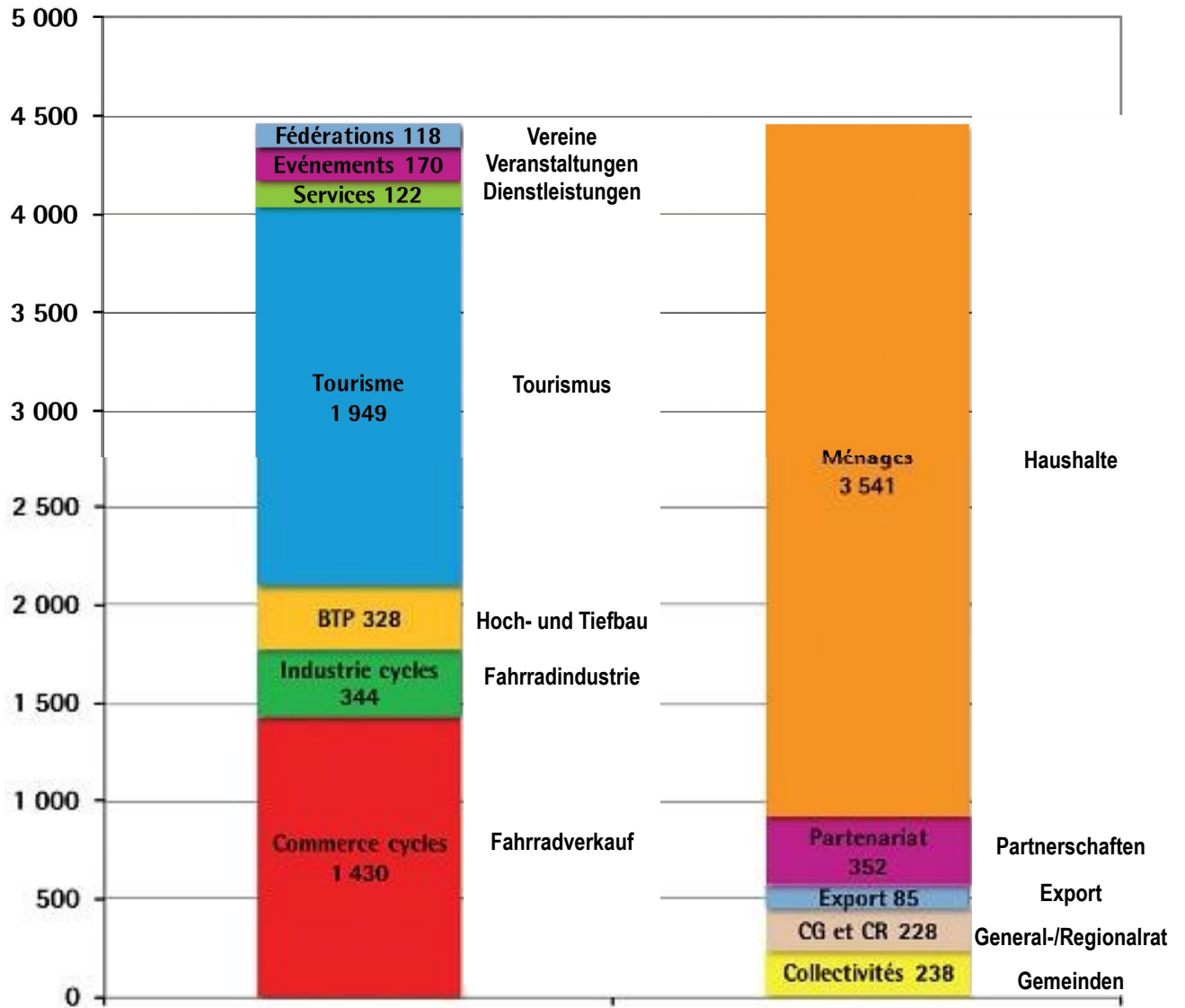
Umsatz und Arbeitsplätze



Beispiele: Der Tourismus macht 44 % des Umsatzes auf dem Fahrradmarkt aus.

Im Fahrradverkauf sind 21 % der Mitarbeiter der Radindustrie beschäftigt.

Einnahmen und Ausgaben



Umsatz (in Mio. Euro)

Ausgaben

Beispiele:

Der Hoch- und Tiefbau konnte 328 Millionen Euro auf dem Fahrradmarkt verzeichnen.

Die Haushalte ließen 3,541 Milliarden Euro in der Fahrradwirtschaft.

- **5,6 Mrd € Einsparungen bei den Gesundheitsausgaben**
Erster Gewinner der Fahrradnutzung ist das Gesundheitswesen. Die Einsparungen im Gesundheitswesen aufgrund der Fahrradnutzung lässt sich auf etwa 5,6 Mrd € jährlich beziffern - je nach Berechnungsmethode der WHO und der europäischen Länder in der Verkehrssicherheit.

- **Angebotsmärkte**
Das Verhältnis zwischen der Fahrradnutzung und dem Ausbau von Radwegen ist eindeutig: je mehr die Städte in Radwege investieren, desto größer der Anstieg an Radfahrern. Die Auswirkungen einer Politik zugunsten des Fahrrades sind ab 0,5 Radwegmetern pro Person real spürbar. Um eine hohe Fahrradnutzung zu erreichen - wie beispielsweise in Straßburg - müssen die Gemeinden jedoch den Radwegausbau mit Dienstleistungen und Sensibilisierungskampagnen verknüpfen. Die geografische Verteilung von Radtouristen, Radreisenden und Radausflüglern spricht für sich: Je besser die Einrichtungen, desto mehr Radfahrer. Für eine erfolgreiche Fahrradpolitik müssen neben den Radwegen gleichzeitig Dienstleistungsangebote und Förderaktionen auf dem Plan stehen.

- **Hebelwirkung der staatlichen Investitionen**
Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Fahrrades stehen in keinem Verhältnis zu den öffentlichen Ausgaben (Regierung und Gemeinden). Während die Ausgaben lediglich 500 Mio. € jährlich betragen, sind allein die direkten wirtschaftlichen Erträge 9 Mal so hoch!



Fahrraddynamik in den Städten

Das Phänomen Vélib', ein allgemeiner Trend

Das Phänomen Vélib' (Fahrradmietstationen in den Städten) führte zu einem unübersehbaren Trend: seit Beginn der Jahre 2000 stieg die Fahrradnutzung im Zentrum der Großstädte wieder an.

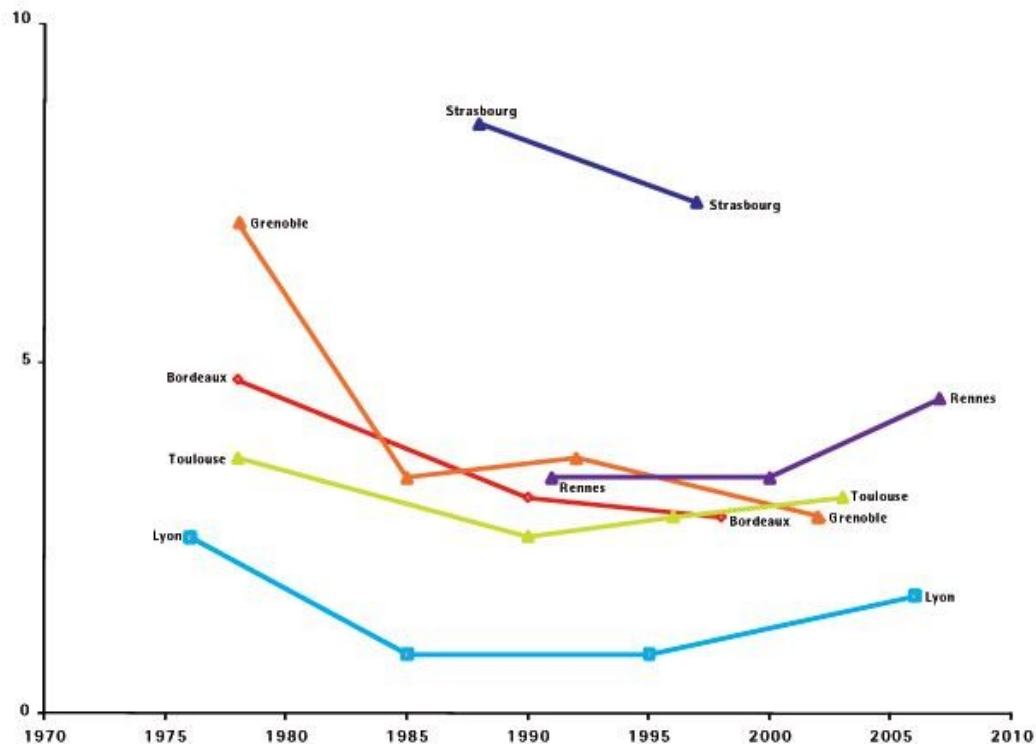
Eine Kehrtwende nach 20-jährigem Rückgang! Zuvor, zwischen 1976 und 1997 war die Fahrradnutzung auf die Hälfte abgesunken, bevor sie sich auf diesem Niedrigstand einpendelte. Der Anstieg erfolgte nur zögerlich: während in einigen Regionen und bei bestimmten Bevölkerungsgruppen ein weiterer Rückgang verzeichnet wurde, war der Zuwachs in zahlreichen großen Städten nicht zu vernachlässigen:

- + 22 % im Großraum Toulouse zwischen 1990 und 2003
- + 33 % im Großraum Rennes zwischen 2000 und 2007
- +200 % in Paris zwischen 1991 und 2001, die Zahl der Region Ile-de-France blieb in diesem Zeitraum stabil
- + 300 % in Lyon und Villeurbanne zwischen 1995 und 2006 (+228 % in diesem Raum insgesamt)
- + 39 % in Lille zwischen 1998 und 2006, aber -20 % im Großraum Lille insgesamt

Die ersten Ergebnisse der ENTD 2007-2008 werden zeigen, ob diese Entwicklung sich allgemein fortsetzt und in welcher Größenordnung.



Anstieg der Fahrradnutzung in großen französischen Städten



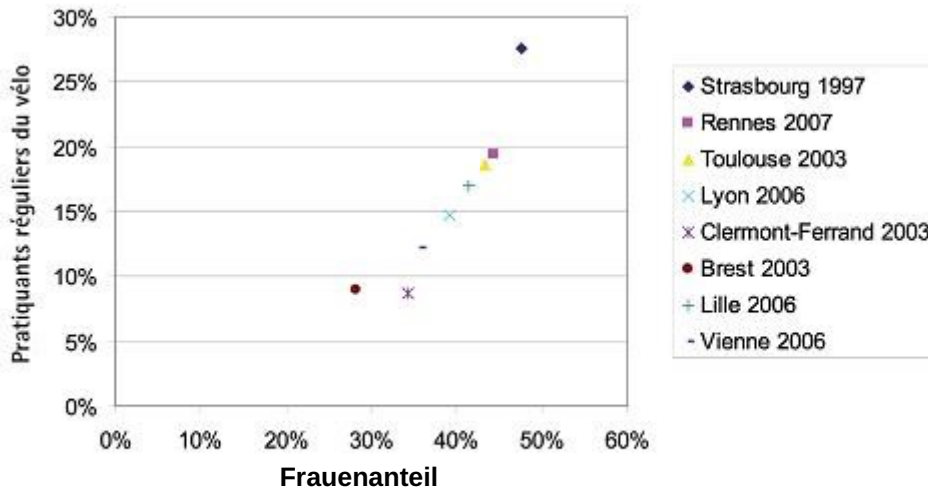
Diese Dynamik geht Hand in Hand mit einem tiefgreifenden soziologischen Wandel

- Das Fahrrad gewinnt stark an Attraktivität bei Führungskräften, Freiberuflern und Zeitarbeitern sowie bei Studenten...**
 Das Rad verliert aber an Interesse bei Schülern, Arbeitern und Arbeitslosen. Einst als Fortbewegungsmittel der Armen betrachtet, lässt sich das Fahrrad heute nicht auf einen Trend der wohlhabenden Gesellschaftsschicht reduzieren. In Großräumen mit hoher Fahrradnutzung verteilen sich die Nutzer in etwa gleichmäßig über die verschiedenen sozialen Schichten und Berufsgruppen.
- Die Fahrraddynamik beginnt in den Stadtzentren**
 In praktisch allen Städten mit hoher Fahrradnutzung sinkt die Verwendung des Rades im Alltag mit wachsender Entfernung aus dem Zentrum. Es besteht jedoch ein hohes Entwicklungspotenzial für das Fahrrad als Fortbewegungsmittel am Stadtrand der Großstädte, wo die Entfernungen sich gut mit dem Rad zurücklegen lassen. In den französischen Städten liegt die Hälfte der zurückgelegten Strecken unter 2 km.
- Die Nutzungsrate der Fahrräder hängt nicht von der Größe der Städte ab**
 Die Lage, das Relief ist ein wesentlicher Faktor, aber auch nicht wirklich entscheidend.

- **Mit steigender Fahrradnutzung steigt auch der Prozentsatz an Frauen an, die das Rad verwenden**

Mehr Frauen in den Städten auf dem Fahrrad

Frauenanteil (x) unter den regelmäßigen Radfahrern (y)



Das Fahrrad in Unternehmen und Gemeinden

Der interne Fahrradpark von Unternehmen und Gemeinden wird auf 50.000 Räder geschätzt, davon allein 35.000 bei der Post. Sie bewirken hohe Einsparungen bei den Fahrzeugkosten und generieren einen Umsatz von 7 Mio. € jährlich. Hierbei steigt der Anteil an Fahrrädern mit Hilfsmotor.

Laut einer aktuellen Studie der Ademe (Organisation für Umwelt- und Energiewirtschaft) haben mehr als 800 Standorte - Einrichtungen, Unternehmen, Verwaltungen, Gewerbegebiete - mit 1,6 Millionen Personen im Jahr 2008 Maßnahmen für eine nachhaltige betriebliche Mobilität (Plan de Déplacement d'Entreprises - PDE) ausgearbeitet. Dieser Markt wird auf 16 Mio. € geschätzt.

Diese nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen sind ein effizientes Mittel für einen Wechsel des Verkehrsmittels. Im Großraum Grenoble, wo 2007 eine Bilanz dieser Maßnahmen gezogen wurde, erreichte das Fahrrad für die Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz 14 % Marktanteil bei den Mitarbeitern der betreffenden Unternehmen.

Fahrkostenbeteiligung für öffentliche Verkehrsmittel auf das Fahrrad ausgeweitet

Das Fahrrad verschafft sich langsam einen festen Platz als Fortbewegungsmittel.

Im November 2008 wurde die Fahrkostenbeteiligung, mit der die Unternehmen bei Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Fahrt zum Arbeitsplatz die Hälfte der Kosten übernehmen, auf die öffentlichen Fahrradmietstationen - wie beispielsweise ein Abonnement für die Fahrradnutzung per Vélib' - ausgeweitet, wenn das Rad für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz verwendet wird.

Das Fahrrad: nachhaltiger Tourismus und Freizeitspaß

Ein Fahrradtourist gibt überdurchschnittlich viel Geld aus

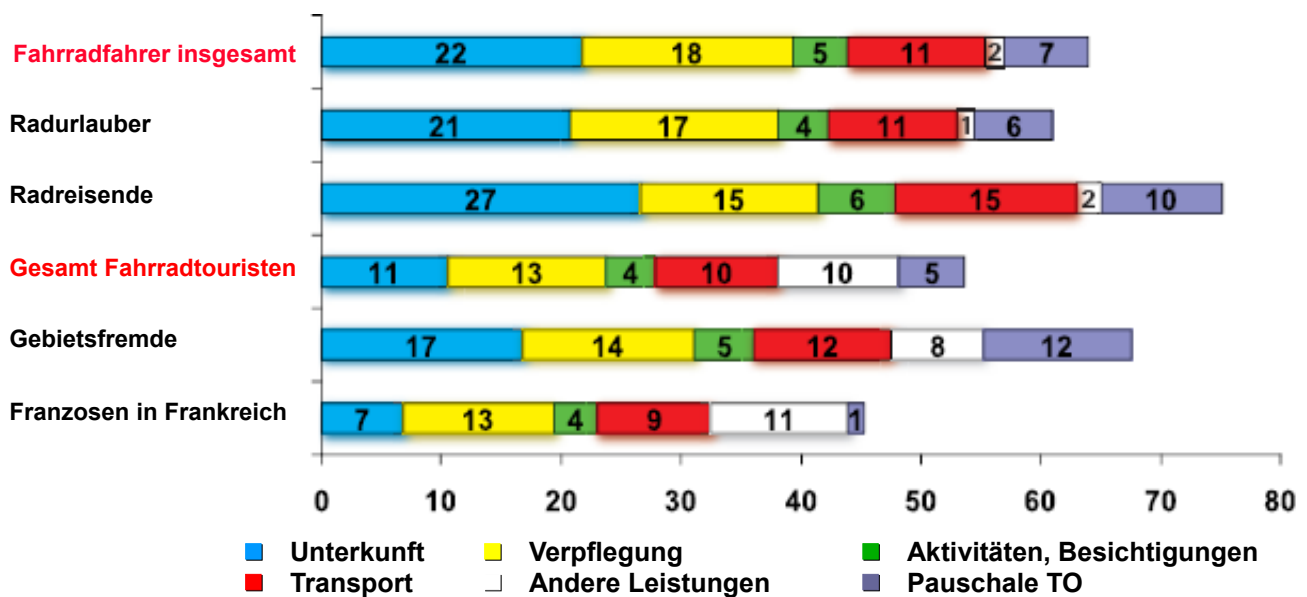
Die Fahrradtouristen geben deutlich mehr Geld aus, als Touristen im Durchschnitt, was im Wesentlichen auf den Bedarf einer entgeltlichen Unterkunft zurückzuführen ist.

Gemäß Umfragen sind die Tagesausgaben bei den Radreisenden am höchsten, gefolgt von den Radurlaubern an einem Standort und am niedrigsten bei Radausflüglern (etwas mehr als 10 € pro Tag).

Die Fahrradnutzung hat beträchtliche Auswirkungen auf die Tourismusindustrie: Die Gesamtausgaben von Fahrradtouristen - Radreisende wie Radurlauber und Ausflügler - werden auf 5,6 Mrd € beziffert. Die Hälfte der Ausgaben wird für Unterkunft und Verpflegung aufgewendet; hierbei handelt es sich um „nicht verlagerbare“ Dienstleistungen.

Der Mehrumsatz durch die Fahrradnutzung lässt sich auf 1,9 Mrd € beziffern.

Radreisende geben 75 Euro täglich aus



Quellen: Comptes du tourisme, Umfrage EuroVelo 6 (Altermodal), valorisation des coûts de transport en voiture (Bewertung der Transportkosten mit dem Auto).

■ **5,5 Millionen Radurlauber holidays**

Das Fahrrad steht an zweiter Stelle der im Urlaub von den Franzosen ausgeübten Sportarten - direkt hinter dem Wandern. Dies fand TNS-SOFRES für das Ministerium für Tourismus in einer monatlichen Urlaubsstudie heraus. 5,5 Millionen Urlaube (3,32 % der Gesamturlaube) waren 2007 Radurlaube. Diese Angabe ist der untere Grenzwert, da in dieser Statistik keine Radreisenden, die per Fahrrad zum Urlaubsort fahren, inbegriffen sind.

- ▶ 45 % dieser Urlaube konzentrieren sich auf Juli/August.
- ▶ Für die meisten Radurlaube werden zu zahlende Unterkünfte genutzt, wobei Campingplätze, Feriendörfer und Ferienwohnungen hierbei an erster Stelle stehen.
- ▶ Der Radurlaub ist vor allem ein Familienurlaub der Altersgruppe 35-55 Jahre.
- ▶ 40 % der Radurlaube (2,2 Millionen) konzentrieren sich auf die Atlantikküste, wobei 20 % der Urlaube (mehr als 1 Million) auf die Departements Vendée und Charente Maritime entfallen.

Fahrradvermietungen im Urlaub: 25 Mio. € Umsatz

In Frankreich sind etwas über Tausend Fahrradvermietungen angemeldet, 35 % davon an der Atlantikküste. Die Fahrradvermietung verteilt sich auf völlig unterschiedliche Segmente: Radtouren an der Küste im Urlaub, Mountainbikes für das Gebirge, Stadtbesichtigungen per Rad wie in Paris, usw. Der Fahrradpark wird auf 50.000 Räder und der Umsatz auf 25 Mio. € bei 500 Vollzeit Arbeitsplätzen geschätzt.

Radreisen: Frankreich beliebtestes Urlaubsziel

Etwa 3 % der Radfahrer auf den Radrouten und Voies Vertes (grüne Radrouten) sind Radreisende - laut einer Studie, die zwischen 1998 und 2006 vom Planungsinstitut Altermodal durchgeführt wurde. Der Prozentsatz erreicht im Loire-Tal 15 %. Ausländische Urlauber praktizieren mehr Radreisen als Franzosen: 20 % der ausländischen Radtouristen sind Radreisende, gegenüber 7 % der französischen Radtouristen. Die Deutschen nehmen hier eine führende Position ein: mehr als 50 % der Radtouristen aus Deutschland sind Radreisende. Der Anteil an ausländischen Radfahrern erreicht 86 % im Departement Franche-Comté, 60 % auf der Radroute im Loire-Tal und 58 % im Elsass. Es handelt sich hierbei um Regionen, die von den ausgeschilderten europäischen Radrouten durchquert werden.

Eine Auswertung des Angebots von den Reiseveranstaltern, die sich auf Radtouren spezialisiert haben, bestätigt das Interesse für Frankreich als Reiseziel. Altermodal befragte etwa 100 dieser Reiseveranstalter - 20 % in Frankreich und 80 % im Ausland, was etwa zwei Drittel der weltweiten Reiseveranstalter umfasst.

Ergebnis: Frankreich steht auf der Liste der Urlaubsziele an erster Stelle. Im Angebot ganz oben sind 4 Weinanbaugebiete zu finden: die Provence, das Loire-Tal, die Bourgogne, Dordogne und Médoc.

Rad + Bahn: Eine optimale Kombination

Die Transportkosten für Radreisende belaufen sich insgesamt auf 206 Mio. Euro, wovon 23 Mio. Euro auf Zugfahrkarten in Frankreich entfallen.

Der Anteil der Bahn als Fortbewegungsmittel für Radreisende beträgt 40 %: somit wird die Bahn von Radreisenden 3 Mal häufiger genutzt als von den Touristen im Durchschnitt. Dies ist vor allem auf die Wahl der deutschen Radfahrer zurückzuführen, die weitgehend die Bahn bevorzugen.

Übersicht über die Radrouten und Voies Vertes 2009



Radrouten und Voies Vertes auf der französischen Landkarte

- 1 Radroute Atlantikküste
- 3 Radroute für Pilger
- 4 Radroute Roscoff - Kiev
- 5 Radroute Francigena
- 6 Radroute vom Atlantik zum Schwarzen Meer
- 8 Radroute Mittelmeer
- 21 Radroute London-Paris
- 41 Radroute entlang des Rheins
- 42 Radroute Paris-Prag
- 50 Radroute Tour de Bourgogne
- 61 Radroute vom Genfer See zum Meer
- 81 Radroute vom Atlantik zum Mittelmeer

Quelle: ADC - MN3V - AF3V April 2009

Achtung: Diese Karte mit den Radrouten in Frankreich soll nach der landespolitischen Anhörung, die für Mai - Juli 2009 vorgesehen ist, geändert werden.

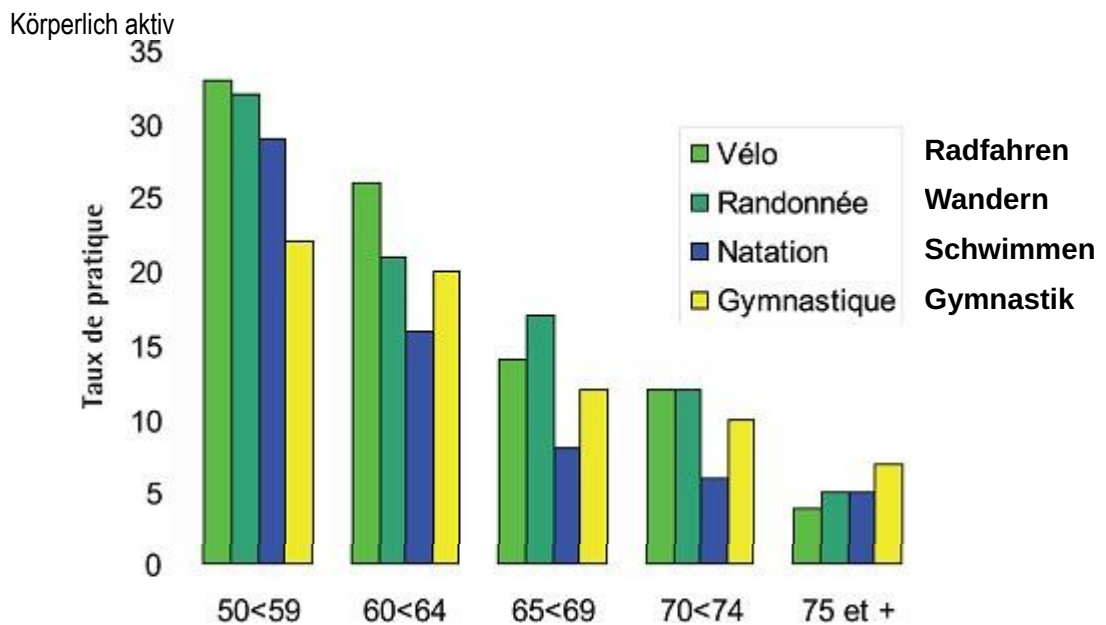
Voies Vertes: Leichte Radtouren für jedermann

76 % der Radfahrer benutzen, laut einer Umfrage von Altermodal vor Ort, Radrouten oder Voies Vertes (grüne Radrouten). Diese grünen Radrouten sind in Stadtnähe bei Chambéry, Annecy oder Toulon besonders ausgeprägt.

Die Radausflügler geben ihr Geld für Verpflegung oder Freizeitangebote aus, die sich direkt an ihrer Route befinden.

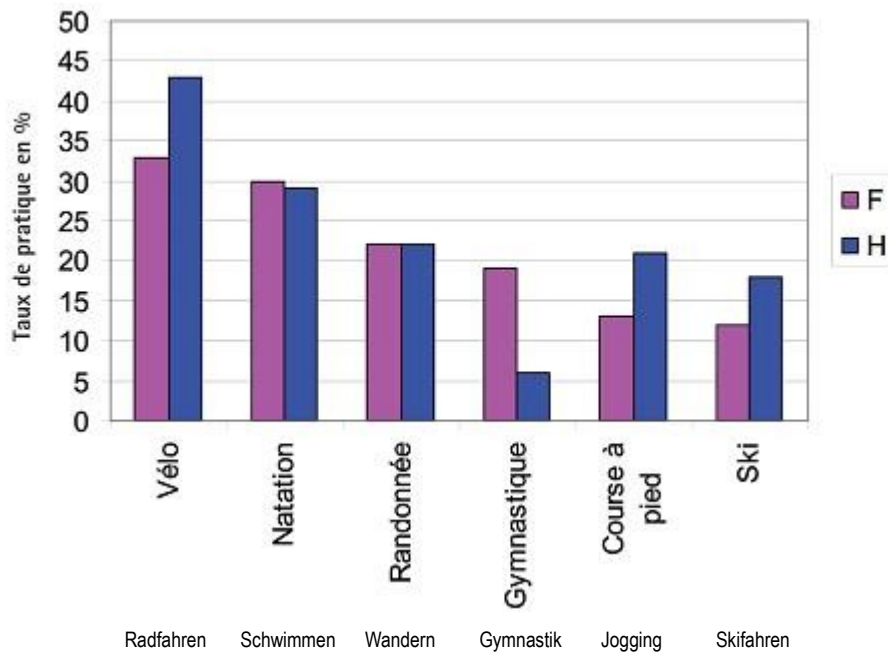
Frauen nutzen das Fahrrad vornehmlich als Freizeitvergnügen, mehr als zu anderen Zwecken. Radausflüge sprechen ein breites Publikum an - darunter auch ältere, eher unsportliche Menschen. Das Fahrrad hat somit auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit.

Radfahren: Bevorzugte körperliche Betätigung von Senioren und Frauen



Quelle: La pratique des activités physiques et sportives en France 2003 (Ministerium für Jugend und Sport/Insep)

Körperlich Aktive in %



Sport: Rennrad und Mountainbike

Radrennsport auf der Straße

Der Rennradsport hat etwa 2 Millionen aktive Anhänger. Etwa 500.000 Personen sind in Radvereinen Mitglied.

Der Radsport wird durch Mitgliedschaft in einem Verein, der Teilnahme an Radrennen, den Besitz eines Rennrades oder anhand von den mit dem Rad zurückgelegten Strecken und der Durchschnittsgeschwindigkeit definiert.

Profil von Radsportlern:

- ▶ Eher ältere Personen, hoher Anteil an 50-65-Jährigen
- ▶ Zwei Drittel Männer
- ▶ 34 % der Radsportler nutzen das Rad zum Sport und fahren mehr als 5.000 km im Jahr und 45 % mehr als 1.000 km im Jahr. 93 % der Vereinsmitglieder fahren mehr als 1.000 km im Jahr
- ▶ Die durchschnittliche Strecke pro Training beträgt 68 km bei den Vereinsmitgliedern und 35 km bei Nicht-Vereinsmitgliedern

Die Tour de France: 272 Mio. € Umsatz

Die Tour de France ist nach wie vor einer der wichtigsten Radsport-Events weltweit. Die Tour wird von der Amaury Organisation (ASO) organisiert und generiert einen Umsatz von 272 Mio. €, davon 100 Mio. € direkte Erlöse und 80 Mio. € Wirtschaftseinnahmen in den durchquerten Gemeinden. Die Tour beschäftigt schätzungsweise 2700 Personen.

In Frankreich finden 12.000 Sportwettkämpfe statt: 150 Radsportveranstaltungen bringen etwa 130.000 Teilnehmer auf die Beine, darunter die berühmte Radtour der Ardeche, 3.500 Radtourismus-Events wie die „Semaine Fédérale“ um Verdun mit etwa 100.000 Übernachtungen und Mountainbike-Weltereignisse wie Roc d'Azur. Die vom FFCT (franz. Verband für Fahrradtourismus) organisierten Veranstaltungen generieren mehr als 13 Mio. € für Organisation, Restauration und Unterkünfte. Das Budget für die Radsport-Events des FFC (franz. Radsportverband) liegt bei 12 Mio. €.

Das Mountainbike

Das Mountainbike wurde Ende der 1970er Jahre in den USA „erfunden“ und hielt in den 1980er Jahren Einzug in Frankreich. Dieses praktische Geländerad kommt überall durch und krepelte das Image des Fahrrades völlig um. Es mischte die Karten von Fahrradindustrie und Radverkauf neu.

Das Mountainbike wird heute für unterschiedliche sportliche Praktiken genutzt, so dass sich die präzise Einsatzweise nur schwer eingrenzen lässt. Oft entsteht auch eine Verwechslung zwischen dem Mountainbike als Sportgerät und dem tatsächlichen Einsatz des Gerätes. Die Geländenutzung, meist in bergigen Gebieten - sportlich und spaßig zugleich - bietet aufgrund der Weiterentwicklung der Mountainbikes eine Vielzahl an Sportmöglichkeiten: Cross Country (Geländetouren), Abfahrt (Mountainbike-Anlagen), Enduro (technisches Cross), Freeride (außerhalb der markierten Strecken), Slopestyle (Akrobatik).

- ▶ Laut dem Bericht FPS IPSOS von 2007 nutzen 6,5 Millionen Franzosen zwischen 4 und 65 Jahren das Mountainbike. Die meisten Biker (zwei Drittel) sind jedoch junge Männer (Durchschnittsalter 32 Jahre). Nur wenige Mountainbiker sind in Vereinen organisiert, die Mitglieder wachsen aber stetig an und Frankreich hat bei internationalen Meisterschaften bereits ausgezeichnete Ergebnisse erzielt.
- ▶ Das Mountainbike ist das in Frankreich am meisten verkaufte Fahrrad: 1,7 Millionen Räder im Jahr 2007, das entspricht mengenmäßig der Hälfte des Fahrradmarktes. Der aktive Mountainbike-Park wird auf 14 Millionen geschätzt.
- ▶ Das Mountainbike und der Tourismus: Das Mountainbike macht jungen Interessenten das Gebirge zugänglich und bietet eine breite Palette an verschiedenen Aktivitäten. Außerdem erhöht sich hiermit die Nutzung der Berglifte im Sommer.

Training im Radsport

575 Vollzeitarbeitsplätze in Betreuung und Animation bei einem Umsatz von 11,8 Mio. € und insgesamt 1.300 diplomierte Sporttrainer werden durch das Mountainbike generiert. Die sportliche Nutzung von Mountainbike und BMX sowie die Wettkampfsportarten auf Route oder Piste stehen hierbei im Vordergrund.

Das Paradox des französischen Fahrradmarktes

Der Fahrradmarkt 2008:

- ▶ Fahrradverkauf: 897 Mio. € (+1 %)
- ▶ Zubehörverkauf: 535 Mio. € (-3,2 %)

Zu diesem Segment gehören Ersatzteile, Zubehör, Personenausrüstung und Rahmen.

Quelle: Conseil national des professionnels du cycle (Fahrradhändlerverband, CNPC)

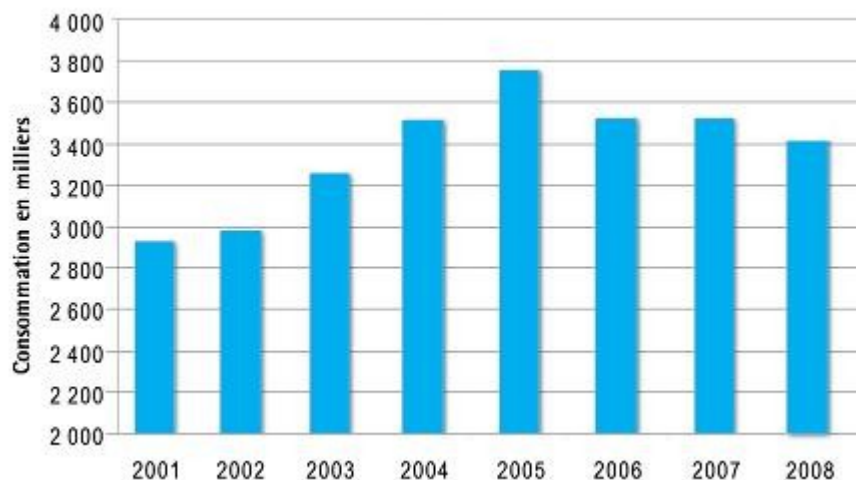
Der französische Fahrradmarkt befindet sich in einer paradoxen Situation:

- ▶ Die Franzosen verzeichnen hohe Ausgaben auf dem Fahrradsektor, praktizieren aber nur wenig. 2008 wurden 3,4 Mio. Fahrräder verkauft, das entspricht 5,4 Fahrräder auf 100 Einwohner, wodurch sich Frankreich bei den Fahrradkäufern unter den ersten 4 weltweit platziert.
- ▶ Der durchschnittliche Verkaufspreis bleibt moderat, auch wenn er in den letzten 5 Jahren regelmäßig angestiegen ist (262 € im Jahr 2008). Der Kilometerpreis hingegen ist hoch, da die Lebensdauer eines Fahrrades begrenzt und die gefahrenen Strecken nur kurz sind.

■ Ca. 3,5 Mio. verkaufte Fahrräder jedes Jahr

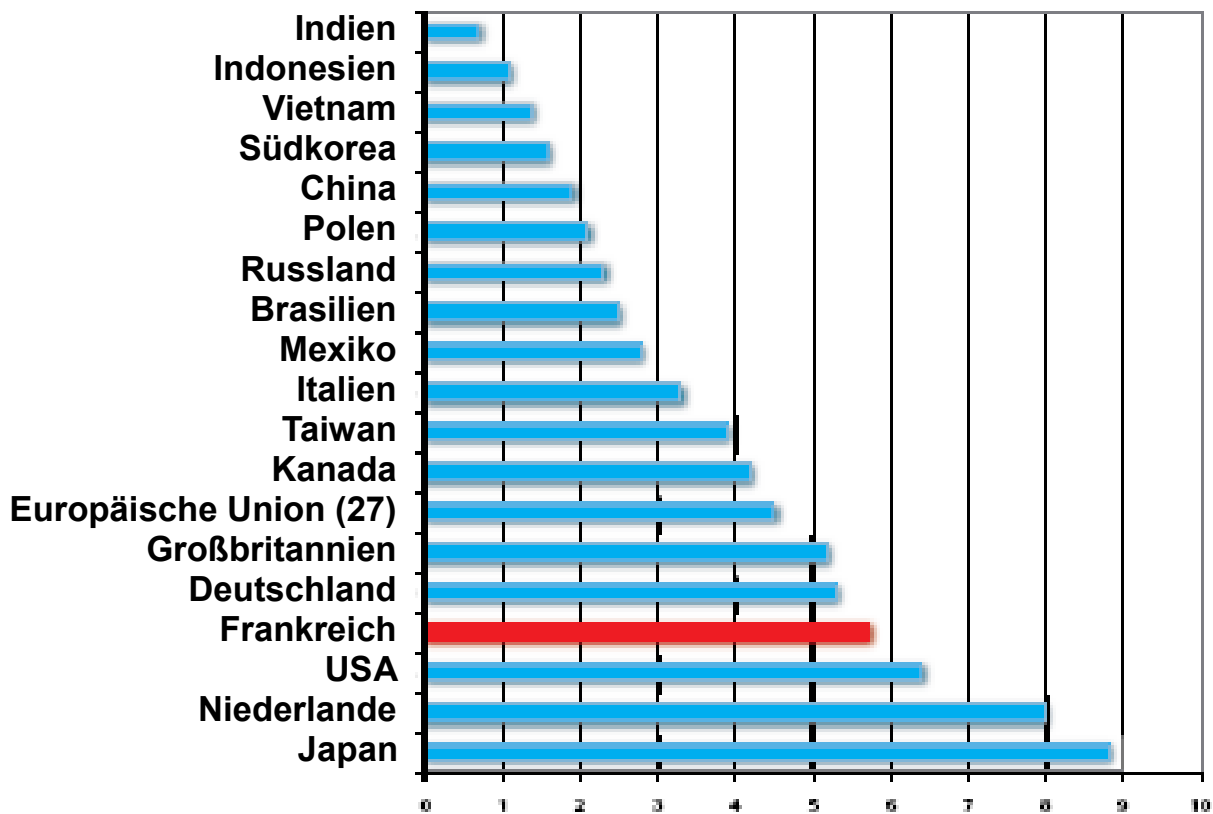
Verkaufte Räder pro Jahr in Tausend

Verkauf in Tausend



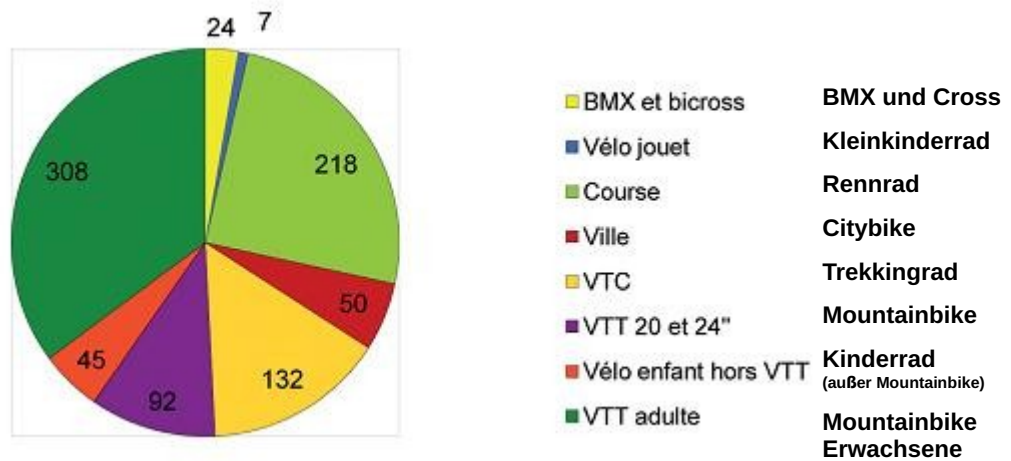
Fahrradkauf pro Jahr und Einwohner im Jahr 2007

2007 verkaufte Räder je 100 Einwohner

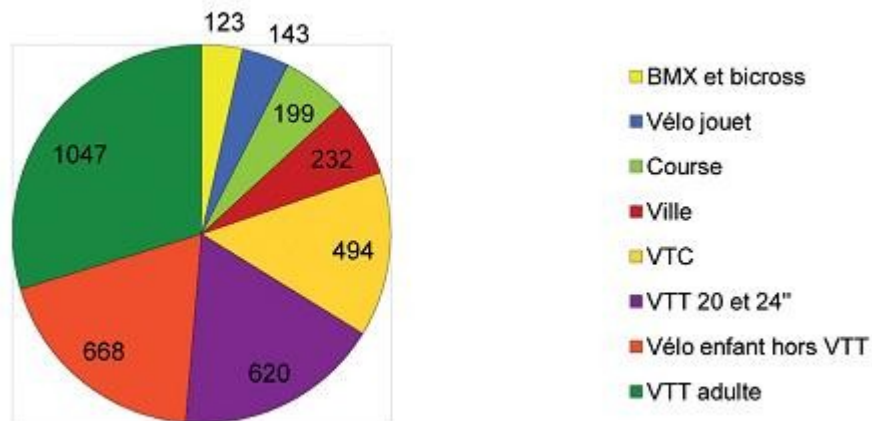


Das Mountainbike (Erwachsene und Kinder) nimmt den ersten Platz auf dem französischen Radmarkt ein, wobei der Anteil an Kinderrädern unverändert hoch bleibt. Citybikes sind trotz eines starken Anstiegs (22,5 % der Verkäufe im Jahr 2008) verhältnismäßig gering vertreten. Das Fahrrad mit Hilfsmotor verzeichnete mit 15.700 verkauften Rädern im Jahr 2008 (+ 50 %) einen klaren Zuwachs.

Segmentierung des Fahrradmarktes in Frankreich (in Millionen Euro)



Segmentierung des Fahrradmarktes in Frankreich in Millionen verkauften Rädern



In den Niederlanden dominiert das Citybike (60 % der Verkäufe) und auch in Deutschland und der Schweiz nimmt es mit 25 % bzw. 21 % der Verkäufe einen guten Platz ein.

Das Trekkingrad ist eine Besonderheit in Deutschland und Österreich (32 % bzw. 31 % Marktanteil): Es handelt sich um ein gut ausgerüstetes Allroundrad für Stadt und Radtouren.

Es besteht ein enges Verhältnis zwischen den Durchschnittspreisen, Produktreihen und Vertriebsarten. In Frankreich (derzeit 4.000 Fahrrad-Verkaufsstellen) war der Vertrieb bis in die 1990er fest in der Hand von unabhängigen Fahrradfachgeschäften (Verkauf und Reparatur), die häufig als Vertragshändler für große Marken (Peugeot, Mercier, Gitane) auftraten. Mit dem Mountainbike und den großen Einkaufsmärkten änderte sich dieses Bild.

Heute verzeichnet der Verkauf von Fahrrädern in den Einkaufsmärkten erneut einen Rückgang, bleibt aber sehr präsent für Kleinkind- und Kinderfahrräder. Große Sportgeschäfte hingegen konnten ihre Vorrangstellung weiter ausweiten. Im Ausland dominieren Fachhändler in den Gegenden, in denen die Fahrradnutzung starken Zulauf hat.

Die französische Fahrradindustrie

Die Fahrradindustrie in Zahlen

- ▶ Mehr als 100 Millionen Fahrräder werden jährlich weltweit produziert, ein Großteil für die asiatischen Märkte.
- ▶ Der „westliche“ Markt: etwa 20 Millionen Räder und 8 Mio. € Umsatz im Jahr 2007.
- ▶ Die französische Industrie: 2.200 Beschäftigte bei einem Umsatz von 345 Mio. €, davon 250 Mio. € durch den Marktführer Décathlon. Die Wirtschaftsindikatoren sind seit 2002 rückläufig. Die Industrie exportiert wertmäßig ebenso viel wie sie importiert. Frankreich produziert gerade einmal 36 % der im eigenen Land verkauften Fahrräder (50 % für ganz Europa).

Frankreich weist weltweit bekannte Unternehmen in der Ersatzteilindustrie für erstklassige Sporträder und der Montage von hochwertigen Fahrrädern auf. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Sportkette Décathlon, die inzwischen ebenfalls eigene Produkte entwickelt und fertigt. Die Gruppe aus Lille montiert mehr als eines von zwei in Frankreich verkauften Fahrrädern; zwei Drittel der Radverkäufe in großen Sportgeschäften erfolgen in einem der 210 Verkaufsstellen dieser Kette.

Noch vor 20 Jahren war die französische Fahrradindustrie weltführend, hat aber in den Jahren 1984/85 mit der Mountainbike-Wende den Anschluss verpasst. Das Mountainbike hat den Ersatzteilmarkt revolutioniert und die Produktforschung neu angeregt.

In den 1990er Jahren erlitt die französische Radindustrie durch die Globalisierung und Ankunft von billigen Rädern in den Einkaufsmärkten einen Tiefschlag. Die großen französischen Marken (Mercier, Peugeot, Gitane) kamen nacheinander in Schwierigkeiten.

Die Niederlande und Deutschland konnten hingegen ihre lokale Industrie durch hochwertige Citybikes halten, da diese von weniger Konkurrenz betroffen waren.

In hochwertigen Rennrädern ist die Fahrradindustrie von Italien nach wie vor gefragt.

Das Fahrrad und die Gesundheit

In Frankreich haben die Hälfte der Männer und zwei Drittel der Frauen nur wenig körperliche Betätigung, was das Auftreten bestimmter chronischer Krankheiten begünstigt. Diese Tendenz lässt sich bereits durch eine relativ moderate körperliche Betätigung umkehren: es genügen 30 Minuten Bewegung täglich oder 3 Stunden pro Woche.

Das Radfahren ist daher ideal, um dieses Ziel zu erreichen - mit zwei Fahrten von je 15 Minuten pro Tag. In der Tat wird beim Radfahren viel Energie verbraucht (durchschnittlich 5 Kalorien pro Minute) und die Bewegung lässt sich leicht in den Alltag integrieren. Es eignet sich zudem für Personen mit Übergewicht. Und das Potenzial für die Fahrradnutzung ist entschieden höher, als für einen Fußmarsch.

Die WHO hat 2005 - 2008 eine umfassende Studie zu den positiven Auswirkungen des Fahrrades auf die Gesundheit erstellt. Die Ergebnisse: Unter gleichen Lebensbedingungen sinkt das Sterblichkeitsrisiko eines Erwachsenen zwischen 20 und 60 Jahren bei 3 Stunden Radfahren pro Woche (beispielsweise durch die Fahrt zum Arbeitsplatz) um ein Drittel gegenüber einer Person, die nicht Fahrrad fährt.

Eine regelmäßige körperliche Aktivität hat eine positive Auswirkung auf zahlreiche Pathologien wie Herzkreislauferkrankungen, Schlaganfall, Krebs, Diabetes Typ II, Fettleibigkeit.

5,6 Mrd € Einsparungen bei den Gesundheitskosten jährlich

Die Auswirkung des Fahrrades auf die Gesundheit wird in Frankreich auf 5,6 Milliarden € jährlich beziffert, das entspricht 1,21 € pro Radkilometer und 4,84 € für eine Stadtfahrt über 4 km. Diese Zahlen wurden nach der von der WHO empfohlenen Methode auf der Grundlage von 4,4 Milliarden gefahrenen Radkilometern jährlich errechnet. Das Verfahren wird in Europa bereits weitgehend zur Berechnung der aus den Verkehrsrisiken entstehenden Sozialausgaben herangezogen.

Das Modell der WHO

Die Studie stützt sich auf die Studie des Copenhagen Center for Prospective Population Studies, die als besonders stichhaltig erachtet wird. Das Kopenhagener Institut hatte 14 Jahre lang 30.000 Frauen und Männer zwischen 20 und 93 Jahren mit Wohnsitz im Stadtzentrum verfolgt - Radfahrer, wie Nicht-Radfahrer. Ihre Lebensumstände und Gesundheitsindikatoren wurden regelmäßig untersucht. Nach Herausfilterung der übrigen Risikofaktoren und anderen körperlichen Betätigungen zeigten die Ergebnisse ein entschieden höheres Sterblichkeitsrisiko der Nicht-Radfahrer. Andere Studien, beispielsweise in China, bestätigten dieses Resultat.



Citybike, Routenrad: Unterschiedliche Unfallszenarien

Die Radfahrer waren 2008 in 5.200 Unfälle verwickelt, das entspricht etwa 4,5 % der vom Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (Interministerielles Landesinstitut für Verkehrssicherheit, ONISR) erfassten Verkehrsunfälle. Es gab 147 Todesfälle, d.h. 3 % der Unfälle hatten einen tödlichen Ausgang.

Die Kosten aufgrund dieser Verkehrsunsicherheit betragen 318 Mio. €, d.h. 1,2 % der Gesamtausgaben für die Verkehrsunsicherheit in Frankreich.

Die Unfallszenarien hängen von der Art der Fahrradnutzung ab:

- ▶ Schwere und tödliche Unfälle (75 % der Kosten) passieren auf dem Land und betreffen meist Radsportler zwischen 40 und 65 Jahren.
- ▶ Gestürzte Radfahrer, meist mit leichten Verletzungen, betreffen hauptsächlich Kinder und stellen drei Viertel aller Unfälle.
- ▶ Bei Unfällen von Radfahrern in der Stadt handelt es sich meist um mittelschwere Unfälle - eine Ausnahme bilden Unfälle, in die ein rechts abbiegender Lkw oder Bus verwickelt ist. Die meisten Unfälle geschehen an Kreuzungen.

Ein starker Anstieg der Radfahrpraxis würde das Risiko pro Fahrtkilometer beträchtlich senken. Dies ist auf den Effekt der „kritischen Masse“ zurückzuführen, der in verschiedenen Studien aufgeführt und in Städten mit einem hohen Zuwachs der Fahrradnutzung belegt werden konnte. Das Fahrrad trägt zudem zu einer Verkehrsberuhigung bei, mit einer allgemeinen Unfallreduzierung bei allen Verkehrsmitteln.

Das Fahrrad und die Umwelt

Mehrere konvergente Studien, darunter jene von Airparif, belegen, dass der Fahrradfahrer den Umweltverschmutzungen wie Benzen und Kohlenstoffmonoxid weniger ausgesetzt ist, als der in seinem Wagen eingekapselte Autofahrer.

- ▶ Der Radfahrer ist den Umweltverschmutzungen weniger ausgesetzt als der Autofahrer
- ▶ Das Fahrrad senkt die Luftverschmutzung, den Treibhauseffekt und die Lärmbelastigung

Laut einem Bericht des Rechnungsausschusses für Umweltwirtschaft im Jahr 2006 sind Privatfahrzeuge für 81 % der Kohlenmonoxidemissionen, 49 % der Schwefeldioxide und einen hohen Anteil der Stickstoffoxidemissionen sowie von flüchtigen organischen Substanzen verantwortlich, die durch den Verkehr verursacht werden. Die Umweltverschmutzung wird auf 3,83 Mrd €⁽²⁾ beziffert.

Die Einsparungen bei der Luftverschmutzung durch die Fahrradnutzung lässt sich bei 4,4 Milliarden Radkilometern auf 42 Mio. € jährlich beziffern. Bei gleichen Ausgangswerten belaufen sich die Einsparungen bei den Auswirkungen des Fahrrades auf den Klimawandel und Treibhauseffekt auf 24 Mio. €.

Und die Einsparungen bei der Lärmbelastigung betragen 2 Mio. €.

- ▶ Die Fahrradnutzung begrenzt die Belegung von städtischem Raum

Durch das Fahrrad werden weniger Parkplätze benötigt und die Kosten zur Verkehrsentlastung gesenkt. Dies ergäbe beträchtliche Vorteile für die Städte: der Forscher Frédéric Héran (Ifresi – CNRS) errechnete ein Raumverbrauchsverhältnis von 1:4,5 zwischen Fahrrad und Auto.

Aber die tatsächlichen Vorzüge lassen sich nur schwer ermitteln, da zahlreiche Variable einbezogen werden müssten.

² siehe den Bericht Boiteux von 2001 für das Commissariat Général au Plan: *Choix des investissements et coût des nuisances (Investitionsentscheidungen und Ausgaben gegen Umweltbeeinträchtigungen)*.

Förderung des Fahrrades durch die öffentliche Politik

Radwege in Städten und Gemeinden

Es gibt schätzungsweise 14.000 km Radwege in Städten für Radfahrer, das entspricht 0,29 m pro Einwohner.

Nach diesen Schätzungen wenden die Gemeinden hierfür heute 1,8 Euro pro Einwohner und Jahr auf, was ein Gesamtbudget von 108 Mio. € ausmacht.

Diese Zahlen wurden 2007 aus den Ergebnissen einer Umfrage zur Rad- und Fußwegpolitik in französischen Städten vom Club des Villes Cyclables (Verein für fahrradfreundliche Städte) und der Fubicy (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette - Franz. Fahrradfahrerverband) extrapoliert. Die von Frédéric Héran, Forscher am Institut Ifresi-CNRS, geleitete Umfrage (mit Unterstützung zur Methodik vom Forschungsinstitut Certu) ist aktuell die Hauptinformationsquelle auf diesem Gebiet.

Die Betriebskosten dieser Dienstleistungen vereinnahmen etwa 10 % des Gesamtbudgets, d.h. ca. 10 Mio. Euro.

■ **Eine Radspur**

Eine den Radfahrern vorbehaltene Spur, meist neben der Autospur, durch eine unterbrochene Linie auf der Straße markiert.

■ **Ein Radweg**

Eine den Radfahrern vorbehaltene Fahrbahn, vom restlichen Verkehr durch eine durchgehende, unüberwindbare Begrenzung (durchgehender Zementstopper, Parkstreifen, usw.) abgetrennt. Die Piste kann für eine oder beide Fahrrichtungen ausgelegt sein. Sie kann auch auf dem Gehweg eingerichtet werden, wenn dieser breit genug ist.

■ **Radspur entgegen dem Verkehrsfluss**

Eine Fahrspur, die den Radfahrern (unabhängig von der Fahrtrichtung) vorbehalten ist.

■ **Für Fahrräder zugelassene Busspur**

Bei hohem Verkehrsaufkommen empfiehlt Certu eine Spurbreite von mindestens 4,30 m, um die gemeinsame Nutzung zu erleichtern.

Radwege außerhalb der Gemeinden

1998 wurde mit der Verabschiedung des nationalen Leitplans für Radrouten und Voies Vertes (grüne Routen) der Ausbau von Radwegen außerhalb der Gemeinden angekurbelt. Es wurden jährlich 150 Mio. €, d.h. 2,4 €/Einwohner investiert.

Das Radwegenetz umfasst:

- ▶ 8.000 km Radrouten und Voies Vertes, die in den letzten 10 Jahren eingerichtet wurden, davon 75 % von der Straße getrennt geführt. Hiervon entstammen 7.500 km einem nationalen oder regionalen Entwicklungsplan.

Quellen: Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V), Datenbank der Association des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V).

- ▶ 10.000 km Radspuren und 5.500 km Radwege auf Departementstraßen, von denen ein Teil veraltet ist.

■ Voie Verte

Routen unabhängig vom Straßennetz, die ausschließlich nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind, wie Fußgängern, Radfahrern, Rollerskatern, usw. Hierbei können unterschiedliche Einrichtungen genutzt werden, wie stillgelegte Bahngleise, Dienstwege neben Kanälen, Waldwege, unfunktionierte Wege der Gemeinde, neu angelegte Wege, usw.

■ Radroute

Markierte, gesicherte und über eine mittlere oder lange Strecke durchgehende Wege auf Departementebene, regionaler, nationaler oder europäischer Ebene. Hierzu eignen sich eine Vielzahl an Wegen: wenig befahrene Straßen, Voies Vertes, Radwege, usw.

Die Conseil Généraux (Generalräte) sind mit einem Jahresbudget von insgesamt 115 Mio. € die Hauptfinanzgeber für diese Einrichtungen, vor den Conseils Régionaux (Regionalräten) mit ca. 50 Mio. € jährlich und der Europäischen Gemeinschaft (weniger als 5 Mio. € in den letzten Jahren).

6 Millionen jährlich für Mountainbike-Anlagen

Die Gemeinden haben in den vergangenen Jahren um die 6 Mio. € in die Einrichtung von Mountainbike-Parcours investiert: diese von der FFC und FFCT (200 Zentren) mit Gütesiegel versehenen Standorte erfüllen ein präzises Lastenheft (Dienstleistungen, Strecken in 4 Schwierigkeitsgrade unterteilt, ...); Bike-Parks in 30 Wintersportorten; große Touren (5 Routen mit Gütesiegel von der FFCT) und Departementpläne mit Touren- und Ausflugsstrecken.

225 Mio. € für Hoch- und Tiefbau

Die Einrichtung von Radwegen in Stadt und Land stellt einen Jahresmarktwert von ca. 225 Mio. € dar, den sich die Hoch- und Tiefbauunternehmen mit Engineering- und Baubüros (10 %) und Planungsbüros (1 %) teilen. Dieser Markt beschäftigt 2.350 Personen. Die Stellplatzeinrichtungen für Fahrräder beziffern sich auf 8,5 Mio. € jährlich, bei einem installierten Park von 300.000 Plätzen. Der tatsächliche Bedarf liegt hingegen beim Zehnfachen des Vorhandenen.

Die Beschilderung dieser Einrichtungen hat sich auf Touristenrouten besser entwickelt als im Stadtbereich. Die Investitionen auf diesem Sektor betragen jährlich 6,4 Mio. €- plus 1 Mio. € Instandhaltungskosten.

Stellplätze am Bahnhof

Der durchschnittliche Anteil für den Fahrradzugang zu Bahnhöfen liegt derzeit bei 2 % gegenüber 1 % vor 10 Jahren. In einigen Bahnhöfen beträgt dieser Wert sogar über 10 %. In den Niederlanden sind es 30 %.

Der Stellplatzbedarf für Fahrräder in Bahnhöfen ist bereits ziemlich groß und wird mit dem TER (Regionalexpresszug), der in 20 Jahren 2,8 Millionen Fahrgäste täglich transportieren wird (heute: 0,7 Mio.), weiter ansteigen. Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe für Fahrräder kann nur dann gewährleistet werden, wenn das Auto seinen aktuellen Anteil unter den Verkehrsmitteln beibehält. Der Großteil der Bahnnutzer kommt aus einem Umkreis von 3 km. Und das Umstiegspotenzial auf einen Fußmarsch ist begrenzt: 80 % der Nutzer, die weniger als 1,5 km vom Bahnhof entfernt wohnen, gehen bereits zu Fuß.

Straßenbahn + Fahrrad: Straßburg zukunftsweisend

Zahlreiche Städte und Gemeinden installieren Radstände in der Nähe von Straßenbahnhaltstellen, nur selten hingegen werden gesicherte Stellplätze für nachts angeboten. Straßburg beschäftigt sich seit einigen Jahren mit diesem Problem: 2008 wurden 15 Radparks mit 20 oder 40 Stellplätzen in der Nähe der Straßenbahnhaltstationen eingerichtet.

Öffentliche Fahrradmietstationen und Fahrradstationen

Eine Fahrradstation in der Nähe eines Bahnhofs verknüpft ein gesichertes oder überwachtes Parkangebot für das Rad mit einer kurz- oder langfristigen Fahrradmietmöglichkeit sowie weiteren Dienstleistungen (Informationen, Reparatur, usw.) mit Anwesenheit einer Ansprechperson. 25 Gemeinden haben bereits eine solche Struktur mit insgesamt 13.500 Mieträdern eingerichtet. Dieser Service ist für wenigsten 50 Gemeinden geplant.

Die öffentlichen Ausgaben für Fahrradmietservice und Stellplatzüberwachung sind moderat (0,35 - 1,90 € pro Fahrt); dies ist günstiger als die Kosten für Fahrradmietstationen bei niedriger Nutzung (weniger als 2 Nutzungen pro Tag) und entschieden günstiger als die öffentlichen Verkehrsmittel. Eine langfristige Fahrradmieta eine belastet die öffentlichen Ausgaben noch weniger. Fahrradmietstationen in der Stadt für kurze Nutzungszeiten sind eher als Freizeitangebot gedacht und können eine Konkurrenz zu den privaten Fahrradverleihbetrieben darstellen.

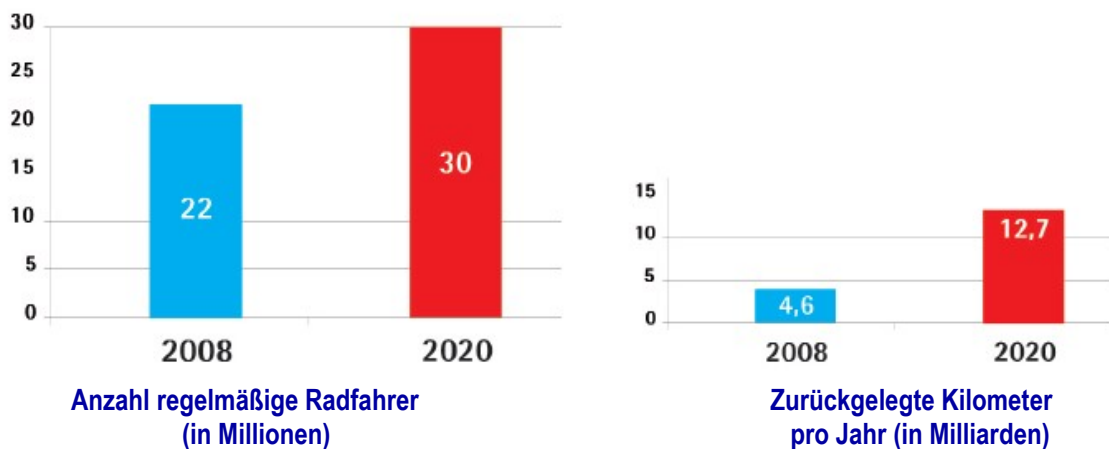
Prognosen für die Wirtschaft durch das Fahrrad bis 2020

Eine prioritäre Konzentration auf die folgenden drei Faktoren könnte die öffentliche Politik tragen:

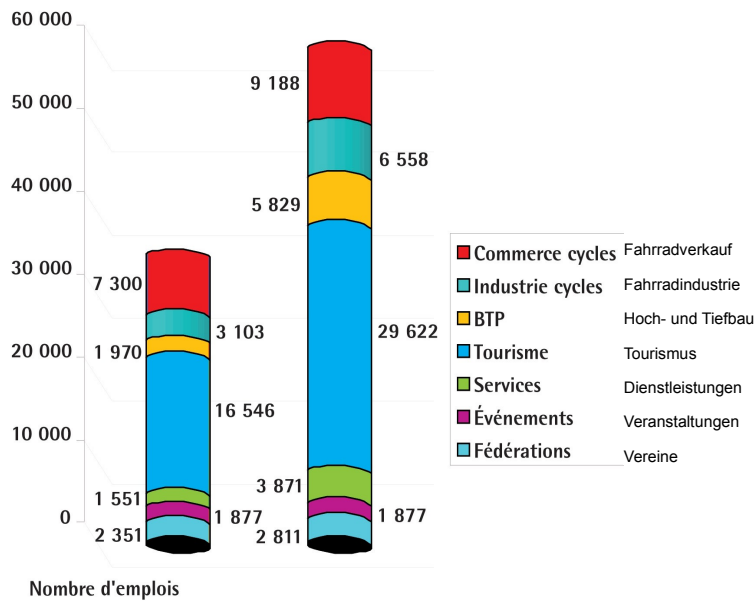
- ▶ Förderung der positiven Auswirkung des Fahrradfahrens auf die Gesundheit
- ▶ Ausbau der Einrichtungen für mehr Mobilität im Alltag
- ▶ Entwicklung des Radtourismus

Im Laufe der nächsten 10 Jahren könnte Frankreich durch Förderung der Fahrradnutzung bei Verdreifachung der Investitionen durch Gemeinden und Regierung die europäischen Länder einholen, in denen bereits ein angemessener Anteil der Fortbewegung per Fahrrad erfolgt. Auf diese Weise könnten ca. 15 % der täglichen Wege per Fahrrad zurückgelegt werden.

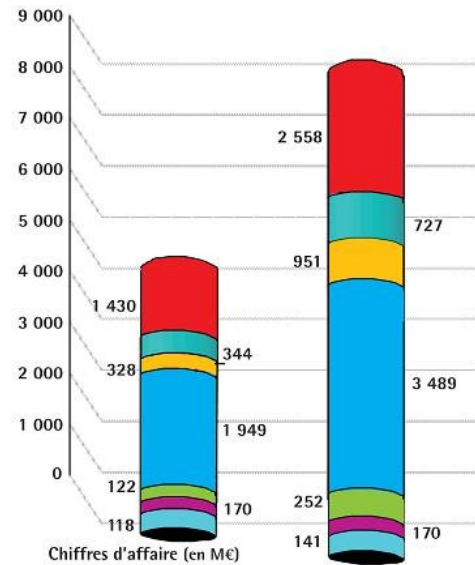
Fortschritte bei der Fahrradnutzung



Ziel: Eine gefestigte Wirtschaft auf dem Tourismus- und Dienstleistungssektor



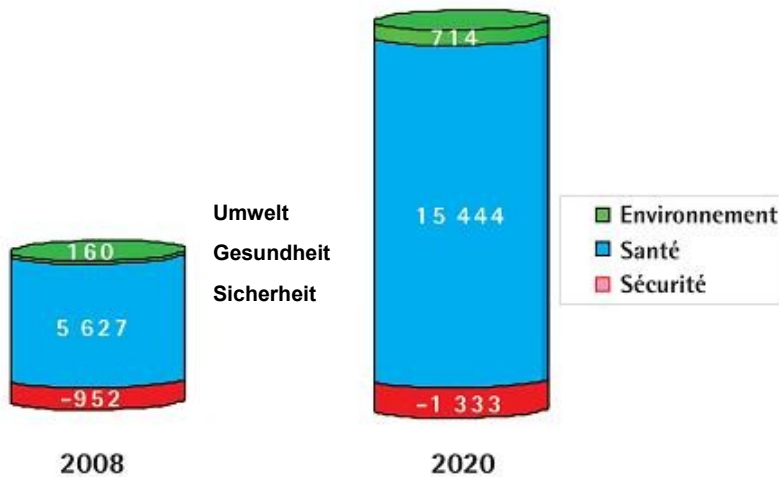
Arbeitsplätze
**Arbeitsplatzentwicklung 2009 – 2020
 in der Fahrradwirtschaft**



Umsatz (in Mio. €)
**Entwicklung der Wirtschaftssektoren
 rund ums Fahrrad**

Die zusätzlichen Arbeitsplätze durch eine vermehrte Fahrradnutzung betreffen vornehmlich Tourismus, Handel und Fahrradindustrie, das Dienstleistungsgewerbe sowie die Raumplanungs- und Baufirmen.

Externe Effekte: Einsparungen durch die Fahrradnutzung (in Millionen Euro)



Der Hauptvorteil entsteht durch die Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung.

Die Reduzierung der Ausgaben im Gesundheitswesen durch eine vermehrte Fahrradnutzung ist der stärkste Plusfaktor, der die Umweltvorteile bei weitem übertrifft.

Der Aufholplan

Wie kann ein vermehrter Umstieg auf das Fahrrad erreicht werden? Der „Aufholplan“, mit dem Frankreich bis 2020 das Niveau von Deutschland, der Schweiz oder Belgien erzielen will, ist durchaus realistisch.

Ziele:

- Erreichen eines Verkehrsmittelanteils des Fahrrads von 12 - 15 % für die Fortbewegung (das entspricht 250 - 300 km pro Jahr und Person)
- Verdoppelung der Fahrradnutzung im Urlaub und Steigerung der Radreisen der Franzosen um das Sechsfache.
- Reduzierung der Anzahl an Franzosen, die niemals Fahrrad fahren

Mittel:

- Erreichen von 60.000 km Radwegen in den Städten durch öffentliche Investitionen in Höhe von 10 € pro Jahr und Einwohner.
- Abschluss des Plans für Radrouten und Voies Vertes, so dass 80 % der Bevölkerung in weniger als 5 km eine grüne Radroute erreichen können. Dies entspricht einem finanziellen Aufwand von 5 € pro Jahr und Einwohner.
- Erzielen eines Fahrradzugangs an Bahnhöfen von 10 % durch Schaffung von 14.000 Stellplätzen in Bahnhofsnahe jedes Jahr, was einem finanziellen Aufwand von 1,2 € pro Jahr und Einwohner entspricht.
- Erarbeitung einer Kommunikations- und Anreizpolitik im Gesundheitswesen, der Fahrradindustrie, der Arbeitnehmerbesteuerung, dem Radtourismus, ...

Positive Auswirkungen:

- Größere Auswahl beim Fahrradangebot -> mehr Arbeitsplätze im Verkauf sowie eine Verdoppelung der Fahrradproduktion in Frankreich.
- Steigerung des Umsatzes in der Tourismusbranche um 27 % durch den Fahrradtourismus.
- Verdreifachung der positiven Auswirkungen auf die Gesundheit -> Einsparungen von 15 Mrd €.
- Beträchtliche positive Einflüsse auf die Umwelt.
- Umsatzgewinne im Hoch- und Tiefbau, bei den Fahrradvermietungen, Betreibern von Fahrradstationen usw.

Dieser vermehrte Umstieg auf das Fahrrad senkt zunächst den Kraftstoffverbrauch, reduziert langfristig die Reparaturkosten für die Kraftfahrzeuge und verlängert die Erneuerungsintervalle. Verluste für die Staatskasse entstanden lediglich bei der Mineralölsteuer, da sich die Umsatzsteuer auf andere Gewerbe verlagert.

Vertreter der Fahrradfahrer

2,8 % der Radfahrer, d.h. 580.000 Personen, sind Mitglied eines Vereins.

Die Fédération Française de Cyclisme (franz. Radsportverband, FFC) zählt mehr als 100.000 Mitglieder und organisiert über 12.000 Wettkämpfe jährlich, dies entspricht einem Jahresbudget von 75 Mio. € (inklusive Bundes- und Regionalebene und Profiteam) mit staatlichen Mitteln in Höhe von 7,8 Mio. €.

www.ffc.fr

Die Fédération Française de Cyclotourisme (franz. Verband für Fahrradtourismus, FFCT) hat 120.000 Mitglieder und organisiert 3.500 Radtouren pro Jahr. Das Budget des Bundes und der Vereine beträgt 22,5 Mio. € mit staatlichen Mitteln in Höhe von 2,5 Mio. €.

www.ffct.org

Das zusätzliche Fahrradbudget aus den interdisziplinären Sportvereinen wird auf 27 Mio € geschätzt (Vereine und Clubs).

Die Fédération des Usagers de la Bicyclette (franz. Fahrradfahrerverband, Fubicy) wurde 1980 gegründet und fördert die Fahrradnutzung in der Stadt. 2008 schloss dieser Verband 150 Vereine mit 15.000 Mitgliedern bei einem Gesamtbudget von 1,5 Mio. € (davon 0,25 Mio. € am Verbandssitz) zusammen. Der Verband beschäftigt 4 Personen und 35 Mitarbeiter in den lokalen Vereinen.

www.fubicy.org

Die Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (fran. Dachverband für Radrouten und grüne Radrouten, AF3V) wurde 1997 gegründet und vereint 130 Vereine mit lokalen Projekten, 450 Einzelmitglieder sowie Verbände wie die FFCT, Fubicy oder die Fédération Française de Roller-skating (franz. Rollerskating-Verband, FFRS).

www.af3v.org

ATOUT FRANCE: MDLF: Hervé Le Gac / Jean François Tripelon-Jarry / Michel Laurent / Michel Angot / Fabian Charaffi / Jérôme Berquez / Cédric Helsly / Eric Bascou / CDT Calvados – www.morguefile

ATOUT FRANCE

23, place de Catalogne - 75685 Paris cedex 14
Tél : +33 (0)1 42 96 70 00 - Fax : +33 (0)1 42 96 70 11
www.franceguide.com | www.odit-france.fr

Herausgeber

Christian Mantei

Editionskoordination

Bénédicte Mainbourg

Edition

Julien Loock