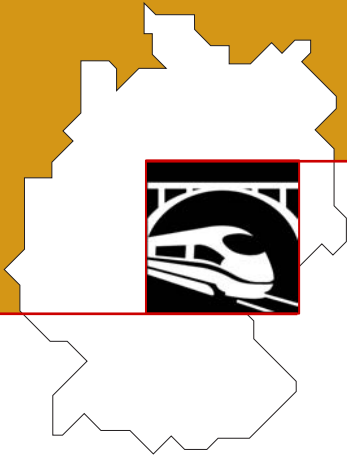


# *Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen*



## **ANLAGE 6**

*Stärkung des Radverkehrs*

*- Vorteile, Fakten, Potenziale und Beispiele -*

## 1 Vorteile für die Nutzer

### 1.1 Preisvorteil

Durch die Benutzung des Fahrrads können gegenüber der Pkw-Benutzung erhebliche Betriebskosten gespart werden.

	Fahrrad	Pkw
variable Kosten je km	0,03 ... 0,06 EUR	0,16 ... 0,30 EUR
Gesamtkosten je km	0,05 ... 0,12 EUR	0,23 ... 0,50 EUR

Tabelle A6.1 Kostenvergleich Fahrrad - Pkw (eigene Berechnung ISUP GmbH, mittlere Kostenspannen)

Eine wesentliche Kostengröße ist die Qualität und Größe des jeweiligen Fahrzeugs. Von den angegebenen Werten kann es deshalb Abweichungen sowohl nach oben als auch nach unten geben.

Der Vergleich der Gesamtkosten je Kilometer zwischen Fahrrad und Pkw muss berücksichtigen, dass Pkw sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr eingesetzt werden und die Fixkosten sich demzufolge anders verteilen als beim Fahrrad. Bei einem nur auf kurzen Strecken eingesetzten Pkw sind die Gesamtkosten je km höher, da die Fixkosten auf kürzere Strecken verteilt werden und eine höhere Beanspruchung auftritt.

### 1.2 Zeitersparnis

Zeitersparnisse bei Benutzung des Fahrrads ergeben sich gegenüber der Pkw-Benutzung vor allem in dichten, innerstädtischen Räumen im Kurzstreckenverkehr, weil Parkplatzsuche und Stau oft zu geringen Pkw-Geschwindigkeiten führen.

### 1.3 Erholung und Gesundheitsförderung

Bewegungsmangel stellt in den Industriestaaten heute ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) kommt auf der Basis mehrerer Forschungsarbeiten zu dem Schluss<sup>1</sup>, dass etwa 30 Minuten lebhaften Zu-Fuß-Gehens oder Radfahrens pro Tag zu einem deutlich geringeren Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes und Bluthochdruck führen und das Körpergewicht und die Blutfettwerte unter Kontrolle bleiben.

---

<sup>1</sup> vgl. Dora, C., Philipps, M. et al: Transport, environment and health; WHO Regional Publications, European Series, Nr. 89; World Health Organisation; ISBN 92 890 1356 7, Kopenhagen 2000

Regelmäßige ausreichende Bewegung reduziert u.a. das Herzinfarkttrisiko um 50 %, das Risiko der Altersdiabetes und das der Fettleibigkeit um 50 % und das des Bluthochdrucks um 30 %.

Die Aktivitäten sollten nahezu täglich stattfinden (also nicht etwa nur an einem Sport-Tag in der Woche) und sind auch wirksam, wenn sie in mehrere 10- oder 15-Minuten-Abschnitte geteilt werden. Es ist nicht notwendig, sich dabei zu verausgaben.

Eine regelmäßige Verkehrsteilnahme als Radfahrer oder Fußgänger (z.B. auf Arbeits- und Ausbildungswegen) ist leichter in den Tagesablauf zu integrieren als z.B. der spezielle Besuch eines Fitness-Zentrums, welcher erfahrungsgemäß bei Zeitnot weggelassen wird.

Mindestens ein Drittel der gesamten Gesundheitskosten werden durch Krankheiten verursacht, die stark durch Fehlernährung, Bewegungsmangel und Übergewicht beeinflusst werden. Mangelnde Bewegung und Übergewicht sind nachgewiesene Risikofaktoren für sogenannte Zivilisationskrankheiten. Vorbeugung durch Bewegung ist einfach und für fast jedermann durchführbar. Schon 30 Minuten Bewegung pro Tag steigern die Fitness mit positiven Folgen für die Gesundheit. Dabei reichen Alltagsaktivitäten, wie kürzere Distanzen zu Fuss zurücklegen, Treppen steigen anstelle den Lift zu benutzen oder eben Rad fahren in Freizeit und Alltag.

Regelmäßige Bewegung bewirkt:

- 50 % geringeres Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße (d.h. ein ähnlicher Effekt wie das Nichtrauchen)
- 50 % geringeres Risiko für Diabetes im Erwachsenenalter
- 50 % geringeres Risiko für Fettleibigkeit
- 30 % geringeres Risiko für Bluthochdruck
- 10 mm/Hg niedrigerer Blutdruck bei Patienten mit Bluthochdruck (d.h. eine ähnliche Wirkung wird durch blutdrucksenkende Medikamente erreicht)
- geringeres Risiko für Osteoporose, Erleichterung der Symptome bei Stress und Angstzuständen, Prävention von Sturzunfällen bei älteren Menschen

Eine gesunde Lebensweise nützt nicht nur dem Einzelnen, sondern kann volkswirtschaftlich zu erheblichen Einsparungen im Gesundheitssektor führen.

## **2 Vorteile für die Gesellschaft**

### **2.1 Mobilitätsförderung**

Mit dem Fahrrad können Entfernungen sehr preisgünstig überwunden werden und es ist auch Personengruppen zugänglich, die nicht über einen Zugang zum Pkw oder ÖPNV verfügen. Insbesondere Kinder und Jugendliche können ihren eigenständigen Aktionsradius mit dem Fahrrad deutlich erweitern. Bei ihnen ist eine überdurchschnittliche Fahrradnutzung festzustellen.

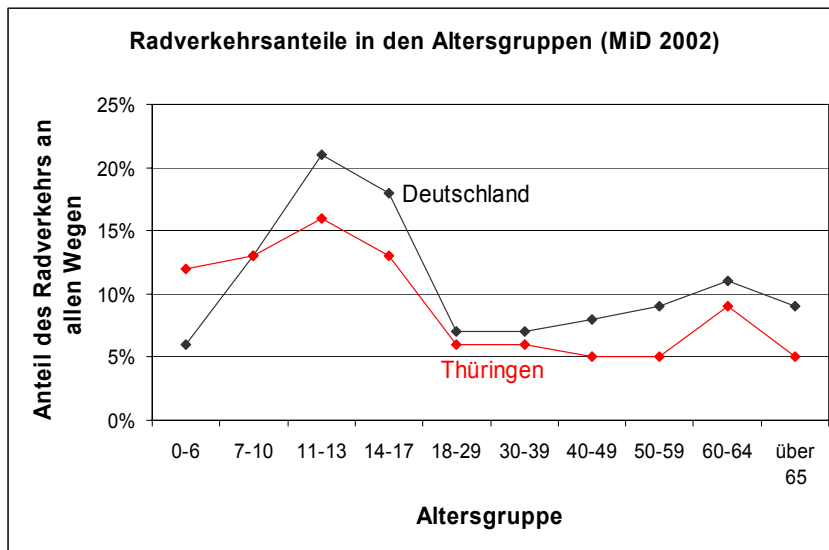


Abbildung 1 Radverkehrsanteile an allen Wegen in Deutschland bzw. Thüringen nach Altersgruppen

Die Verlagerung von Pkw-Verkehr zum Radverkehr kann zu einer Entlastung des Straßennetzes beitragen. Insbesondere in Spitzenzeiten kann so mehr Raum für den notwendigen Wirtschaftsverkehr entstehen.

## 2.2 Umweltfreundlichkeit

Der Personenverkehr nimmt nach wie vor erhebliche Anteile an der Gesamtumweltbelastung in Deutschland ein. Hauptverursacher ist der Pkw. Der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad hilft, diese Belastungen zu reduzieren.

	Anteil des Personenverkehrs an der Gesamtbelastung
Energieverbrauch	12,6 %
CO <sub>2</sub>	13,2 %
NO <sub>x</sub>	26,5 %
SO <sub>x</sub>	1,3 %
NMVOG (leichtflüchtige organische Verbindungen ohne Methan)	12,2 %
Siedlungs- und Verkehrsfläche	32,2 %

Tabelle A6.2 Anteil des Personenverkehrs an typischen Umweltbelastungen im Jahr 2001 (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr und Umwelt – Umweltökonomische Gesamtrechnungen 2004)

## 2.3 Stärkung des Wirtschaftssektors Tourismus

Der Radtourismus hat sich etabliert.

### Deutschland

	Erhebung 2002	Erhebung 2003	Erhebung 2004	Erhebung 2005	Erhebung 2006
Zahl der Deutschen, die im jeweiligen Jahr ihren Urlaub mehrheitlich im Fahrradsattel verbracht haben (in Millionen)	2,0	2,25	2,45		
Zahl der Deutschen, die in den jeweils nächsten drei Jahren „ziemlich sicher“ oder „wahrscheinlich“ eine Radreise planen (in Millionen)	7,4	6,5	6,2	5,4	6,0
Anteil der Radurlaube, die zugleich Haupturlaubsreisen sind	71 %	78 %	76 %	89 %	64 %
Anzahl der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe "Bett&Bike"	3 300	3 523	> 4 000	4 238	4 536
Anteil der Radfahrer, die für ihre Rückreise die Bahn nutzen	39,2 %	41,8 %	k.A.	k.A.	k.A.

**Tabelle A6.3** Nach Jahren gegliederte Daten zum Radtourismus in Deutschland (Quelle: Radreisanalysen des ADFC)

### Veloland Schweiz<sup>2</sup>

- Anteil der Touristen aus Deutschland auf dem Routennetz von Veloland Schweiz im Jahr 2002 an allen Ferien-/Kurzreisenden: 25 %

---

<sup>2</sup> Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz“: Resultate der Zählungen und Befragungen 2002, Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im „Veloland Schweiz“; Bern, Juli 2003

	Ferienreisen	Kurzreisen	Tagesausflüge
Gesamtdistanz	260 km	80 km	27 km
Tagesetappe	43 km	34 km	27 km
Dauer	5,6 Tage	2,3 Tage	1 Tag
Anteil an den Übernachtungen:			
Hotel	48 %	60 %	-
Camping	26 %	16 %	
Jugendherberge	10 %	15 %	
Anteil reiner Radtouren (kein anderes Verkehrsmittel benutzt)	5 %	13 %	57 %
Bei Benutzung anderer Verkehrsmittel:			
Anteil Bahn	59 %	55 %	34 %
Anteil Bus	6 %	2 %	3 %
Anteil Pkw	20 %	22 %	47 %
Anteil Schiff	13 %	10 %	14 %
Anteil anderes	1 %	11 %	2 %
Tagesausgaben je Person (CHF / EUR)	115 / 74	110 / 71	10 / 6,5
Gesamtausgaben der Radtouristen (CHF / EUR) im Jahr 2002	110 / 71 Mio.		130 / 84 Mio.

**Tabelle A6.4      Wichtige Daten von Velotouren 2002 im Veloland Schweiz nach Art der Reise**

### **Elberadweg<sup>3</sup>**

- Verteilung der Radfahrer am Elberadweg 2003 auf Nutzergruppen:  
Tagesausflügler als Bewohner der Region: 40 %, Radtouristen: 18 %, Tagesausflügler vom Urlaubsort: 10 %, Rennfahrer/sportliche Motive: 9 %, Pendler: 23 %
- Anteil der Ausländer an den Radtouristen und Radurlaubern am Elberadweg 2003: 5 %
- Durchschnittliche Tagesausgaben (ohne Übernachtung): Tagesausflügler als Bewohner der Region: 12 EUR, Tagesausflügler vom Urlaubsort: 21 EUR, Radtouristen: 26,5 EUR
- Durchschnittliche Übernachtungsausgaben: 30,5 EUR
- Geschätzte Summe aus Tagesausgaben und Übernachtungsausgaben der Radtouristen am Elberadweg in Sachsen 2003: 27,9 Mio. EUR
- Anreiseverkehrsmittel: Fahrrad: 37 %, Bahn: 35 % (bei Radtouristen 58 %), Pkw: 24 %
- Übernachtung: Pension/Gasthof: 42 %, Hotel: 30 %, Privat: 9 %, Camping: 8 %
- Anteil der Radtouristen, die ihre Übernachtung spontan während der Tour buchen: 54 %

<sup>3</sup> Quelle: Gästebefragung Elberadweg 2003; Futour im Auftrag des Tourismusverbands Sächsische Schweiz e.V.; Bad Schandau 2003

- Anteil der Radtouristen, die ihren Aufenthalt nahezu ausschließlich auf den Elberadweg beschränken: 61 %
- Anteil der Radtouristen, die zuvor schon Radurlaube gemacht haben: 83 %
- Altersverteilung der Radtouristen: bis 35 Jahre: 14 %, 36 bis 50 Jahre: 35 %, 51 bis 65 Jahre: 41 %, über 65 Jahre: 10 %
- Anteil der befragten Beherbergungsbetriebe, die ihren Anteil Rad fahrender Gäste im Haus auf mehr als 20 % schätzen: 1997: 6,5 %, 2001: 20,9 %, 2003: 31,6 %
- Häufigste Nennung der Beherbergungsbetriebe hinsichtlich Problemen und Wünschen am Elberadweg: allgemeine Beschilderung (48 % der Nennungen 2003)

### Saale-Radwanderweg

	Radfahrer insgesamt	Radfernwanderer
Erhebung 1999	138 600	nicht erhoben
Erhebung 2000	189 152	18 794
Erhebung 2001	224 221	23 760
Erhebung 2002	210 525	36 867
Erhebung 2003	221 925	39 495
Erhebung 2004	238 017	42 743
Erhebung 2005	386 597	34 312

Tabelle A6.5 Gezählte Radfahrer am Saale-Radwanderweg (Quelle: AG Saaleradweg)

## 3 Vorteile für die Kommunen

### 3.1 Stadtbelebung

Attraktive Innenstädte sind dicht und vielseitig genutzt, belebt und gut erreichbar. Die äußere Erreichbarkeit beschreibt, wie man zur Innenstadt kommt, die innere Erreichbarkeit, wie man sich in ihr bewegen kann. Das Fahrrad verbindet beides und ist damit ein günstiges Verkehrsmittel für alle, die im Radius von etwa 3 km um die Innenstadt wohnen. In kleinen Städten sind dies fast alle Einwohner. Sofern diese intensiv das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, sind für einen erheblichen Teil der Innenstadtbesucher keine flächenintensiven Parkieranlagen erforderlich und die Zubringerstraßen werden entlastet. Dies kommt der Attraktivität der Innenstadt selbst und ihrer Anziehungskraft auf auswärtige Besucher zugute.

**Fallbeispiel Stadt Münster (Westfalen):**

- Anteil des Fahrrads an allen zurückgelegten Wegen: 35 % (Kfz 41 %, zu Fuß 13 %, ÖPNV 11 %, d.h. 60 % im Umweltverbund)
- 280 000 Einwohner, 151 000 Beschäftigte, 66 000 Einpendler, 50 000 Studierende, 5 Mio. Touristen im Jahr
- Die Stadt wurde im Jahr 2001 Bundessieger im ADAC-Wettbewerb „Erreichbarkeit von Zentren und Innenstädten“
- Die Stadt wurde 2004 zur **lebenswertesten Stadt der Welt** gewählt (Kategorie Städte mit 200 ... 750 Tsd. Einwohnern; LivCom-Award - International Awards for Liveable Communities); knapp eine Seite der 18-seitigen Bewerbungsbroschüre für diesen Preis hat die Stadt dem Radverkehr und seinen hervorragenden Bedingungen in Münster gewidmet

**Fallbeispiel Stadt Freiburg (Breisgau):**

- Anteil des Fahrrads an allen zurückgelegten Wegen 1982: 15 % (Kfz 38 %, zu Fuß 35 %, ÖPNV 11 %, d. h. 61 % im Umweltverbund)
- Anteil des Fahrrads an allen zurückgelegten Wegen 1999: 28 % (Kfz 29 %, zu Fuß 24 %, ÖPNV 18 %, d. h. 70 % im Umweltverbund, Radverkehr innerhalb von 15 Jahren um 85 % gestiegen)
- 218 000 Einwohner, 89 000 Erwerbspersonen, 53 000 Einpendler, 30 000 Studierende, 0,5 Mio. Touristen im Jahr
- mehr als 500 Kilometer Radverkehrsnetz, 6 000 Radabstellplätze in der Innenstadt
- mit einer 4-seitigen farbigen Beilage zum Amtsblatt (erhalten alle Haushalte kostenlos) warb die Stadt im Jahr 2005 für ihre Radverkehrspolitik und das Radfahren und gab praktische Tipps

### **3.2 Flächeneffektivität**

Eine Person auf dem Fahrrad benötigt im Verkehr wesentlich weniger Fläche als eine Person im Pkw:

- Durchlassfähigkeit eines Fahrstreifens von 3,5 m Breite:  
2 000 Pkw/Stunde      14 000 Fahrräder pro Stunde
- Zahl der auf einer Pkw-Stellfläche realisierbaren Fahrrad-Stellplätze: 6 ... 8

### 3.3 Kostenersparnis

Aus dem geringen Platzbedarf des Fahrrads, aber auch aus den geringen Achslasten ergeben sich deutliche Kostenvorteile für die Radverkehrsinfrastruktur:

	Kfz-Verkehr	Radverkehr
Kosten für den Bau des Fahrwegs in eine Richtung pro km	450 000 ... 700 000 EUR	100 000 ... 200 000 EUR (Radweg bzw. Geh-/Radweg)
ebenerdiger Stellplatz innerstädtisch	5 000 ... 10 000 EUR	200 EUR (ohne Dach) 750 EUR (überdacht)
Stellplatz in Tiefgarage bzw. Fahrradstation	ab 10 000 EUR	700 ... 1 500 EUR
Betriebskosten von Fahrradstationen bei 110 h Öffnungszeit/Woche		60 000 EUR/Jahr
Gesamtaufwendungen, um eine fahrradfreundliche Stadt zu werden		max. 205 EUR je Einwohner (z.B. Münster 133 EUR/EW, Troisdorf 187 EUR/EW)
Höhe der (z.T. versteckten) kommunalen Subventionen <sup>4</sup> für den Kfz-Verkehr (Gesamtausgaben abzüglich Einnahmen, Haushalt 2000)	je Einwohner und Jahr	
Stadt Bremen	111 EUR	
Stadt Dresden	123 EUR	
Stadt Stuttgart	145 EUR	
Ausgaben <sup>5</sup> ausgewählter Städte für den Radverkehr (Mittel der Jahre 1998 – 2000)		je Einwohner und Jahr
Hamburg		1,6 EUR
Dresden		3,0 EUR
Münster		3,7 EUR
Dessau		22,1 EUR
Delft (NL)		12,8 EUR
Basel (CH)		14,3 EUR

Tabelle A6.6 Wichtige Vergleichsdaten zu Kosten/Aufwendungen für Kfz-Verkehr und Radverkehr

<sup>4</sup> Quelle: ICLEI-Europasekretariat GmbH 2001, Studie zu den versteckten Subventionen für den motorisierten Individualverkehr, mit finanzieller Unterstützung des Umweltbundesamts Berlin

<sup>5</sup> Angaben zu den deutschen Städten basierend auf: Befragung über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen, IVU Traffic Technologies AG, Berlin im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2001

## 4 Stand der Fahrradnutzung

	Deutschland	Thüringen gesamt	Planungsregion			
			Nordthüringen	Mittelthüringen	Ostthüringen	Südthüringen
Ausstattungsbestand je 100 Haushalte (DESTATIS, 01.01.2004)						
Pkw	98	83,5 (2002)				
Fahrräder	181	135				
Anzahl der Fahrräder	66,8 Mio. (2006)	1,48 Mio. (2004)				
<b>Daten der MiD<sup>6</sup> 2002</b>						
Anzahl funktionstüchtiger Fahrräder je Haushalt (Mittelwert)	1,9	1,5	2,0	1,4	1,5	1,4
Anteil der Personen, die ein verkehrstüchtiges Fahrrad besitzen	75 %	66 %	77 %	62 %	66 %	60 %
Anteil der Fahrradbesitzer, deren Rad üblicherweise über Nacht in einem abgeschlossenen Raum im Haus steht	84 %	84 %	77 %	87 %	85 %	88 %
Anteil der Personen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen	40 %	34 %	52 %	31 %	33 %	29 %
Anteil der Personen, die überwiegend das Fahrrad auf ihren beruflichen Wegen (d. h. bei ihrer beruflichen Tätigkeit) nutzen	3 %	1 %	k.A.	k.A.	1 %	1 %
Anteil des Radverkehrs an der Zahl der täglichen Ortsveränderungen	9 %	7 %	12 %	7 %	6 %	4 %
Anteil der MIV-Nutzer, deren am Stichtag zurückgelegte Wegestrecke insgesamt nicht größer als 10 km ist	23 %	20 %				

**Tabelle A6.7 Wichtige Kennziffern zur Nutzung des Fahrrads und seiner Potentiale**

	SrV 1991	SrV 1994	SrV 1998	SrV 2003
Erfurt	3 %	6 %	6 %	9,3 %
Gera	2,2 %	2,5 %	4,1 %	4,7 %
Jena	3,7 %	4,8 %	7,6 %	10,4 %

**Tabelle A6.8 Anteil des Radverkehrs an allen täglichen Ortsveränderungen wichtiger Städte in Thüringen (Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen SrV, TU Dresden)**

<sup>6</sup> Mobilität in Deutschland, Tabellenband allgemein bzw. Tabellenband Thüringen; Infas/DIW im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnen; Bonn/Berlin 2003

## 5 Städte und Landkreise

	Landkreise (17)	kreisfreie Städte (6)
touristische Radverkehrskonzeption (aktuellste Fassung) stammt aus den Jahren		
vor 1995	1	0
1995 – 2000	6	1
nach 2000	6	3
ohne touristische Radverkehrskonzeption	4	2
Radverkehrskonzeption für Alltagsradverkehr (aktuellste Fassung) stammt aus den Jahren		
vor 1995	0	0
1995 – 2000	1	1
nach 2000	3	4
ohne Radverkehrskonzeption für Alltagsradverkehr	13	1
Wegekataster wird geführt		
ja	6	0
nein	11	6
Wegweiskataster wird geführt		
nur für die eigenen Radrouten	3	0
für alle Radrouten im Landkreis	2	1
kein Wegweiskataster	12	5
regelmäßige Arbeitsgremien zum Radverkehr		
kein Gremium	8	1
Gremium vorhanden	9	5
Art des Gremiums (Mehrfachnennungen):		
lokale Treffen der Verantwortlichen	5	5
im Rahmen politischer Gremien	4	2
im Rahmen anderer Fachgremien	4	3
sonstiges (Tourismusverband)	1	0
finanzielle Förderung der Radverkehrsmaßnahmen in Städten und Gemeinden durch den Landkreis		
ja	11	
nein	6	

**Tabelle A6.9 Administrative Grundlagen zum Radverkehr bei den Landkreisen und kreisfreien Städten in Thüringen (Quelle: Befragung der Verwaltungen im Rahmen der Aufstellung des Radverkehrskonzepts; Stand: 2006)**

<b>Städte (bzw. Gemeinden) in Thüringen, bei denen aufgrund ihrer topografischen Lage bei konsequenter Radverkehrsförderung besonders hohe Radverkehrsanteile im Modal-Splitt zu erwarten sind (Auswahl)</b>	Arenshausen, Artern/Unstrut, Bad Blankenburg, Bad Colberg-Helddburg, Bad Frankenhausen, Bad Köstritz, Bad Tennstedt, Bischofferode, Blankenhain, Breitenworbis, Breitung, Buttstädt, Dingelstädt, Ellrich, Erfurt, Ershausen/Geismar, Geisa, Gerstungen, Gößnitz, Greußen, Großbodungen, Großengottern, Heringen, Hermsdorf, Kölleda, Leinefelde-Worbis, Lucka, Meuselwitz, Neudietendorf, Neustadt/O., Niederorschel, Niedersachswerfen, Ohrdruf, Oldisleben/Heldrungen, Probstzella, Römhild, Ronneburg, Schimberg, Schmölln, Sömmerda, Stadttilm, Straußfurt, Teistungen, Themar, Triptis, Uder, Vacha, Waltershausen, Wasungen, Weißenborn-Lüderode, Weißensee, Wolframshausen
--	--

**Tabelle A6.10 Radverkehrspotenziale Thüringen**

Die Angaben in Tabelle A6.10 beruhen auf einer Untersuchung der Ober-, Mittel- und (zum damaligen Entwurfsstand der Regionalpläne) Grundzentren in Thüringen. Ausgegangen wurde von der These, dass mittel- bis langfristig bei einer konsequenten Umgestaltung der Rahmenbedingungen zugunsten des Radverkehrs ähnlich hohe Radverkehrsanteile erreicht werden können wie in Beispielstädten der Niederlande. Eine unveränderbare Rahmenbedingung betrifft jedoch die Topografie, die sich von derjenigen der Niederlande deutlich unterscheidet. Daher wurden die Siedlungsgebiete der jeweiligen Orte hinsichtlich ihrer Flächenanteile vier Klassen zugeordnet: bis 2 % Steigung, 2 - 5 % Steigung, 5 - 9 % Steigung, mehr als 9 % Steigung. Für die in den letzten drei Klassen liegenden Flächenanteile wurde unterstellt, dass sie zu einer Abminderung des Radverkehrspotentials führen, d.h. die niederländischen Radverkehrsanteile dort nicht erreichbar sind. Eine weitere Abminderung der Radverkehrspotentiale wurde in den Städten vorgenommen, wo es bereits relativ hohe ÖPNV-Anteile gibt, da auch in den Niederlanden ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr zusammen einen bestimmten Anteil an allen Wegen nicht überschreiten. Daher sind z.B. Jena und Gera in der Tabelle nicht enthalten, weil hier unterstellt wird, dass Radverkehrspotentiale nicht zu Lasten des ÖPNV erschlossen werden.

Eine rasante technische Entwicklung machen gegenwärtig Fahrräder, die durch elektrische Motoren unterstützt werden, durch. Ob die Topografie daher auch künftig noch einen so bedeutenden Einfluss auf den Alltagsradverkehr hat, ist gegenwärtig nicht absehbar.