



# Fahrradklima-Test 2024 Bayern

.....

Methodik – Ergebnisse – Analyse – Handlungsempfehlungen

Stand: Winter 2025/2026

# Inhalt

**Gruß der Landesvorsitzenden 3**

**Methodik 4**

**Bayern im Fahrradklima-Test 6**

Ergebnisübersicht 7

Top und Flop Kategorien 12

Sicherheitsgefühl hat Priorität 14

Geretsried: Zusammenarbeit von Politik und ADFC 15

Nürnberg: Die Frankenmetropole holt auf 16

Erlangen: Kein Ausruhen auf der Spitzenposition 18

**Zusatzbefragung: Miteinander im Verkehr 19**

**Handlungsempfehlungen und Zukunftsvisionen 21**

**Ein Blick auf andere Bundesländer 23**

Nordrhein-Westfalen: Münster 24

Baden-Württemberg: Tübingen 25

**Internationale Vorzeigestädte 26**

Utrecht: In zehn Jahren zur Fahrradstadt 27

Sevilla: Ein Basisverkehrsnetz in vier Jahren 28

**Anhang: Fragebogen des Fahrradklima-Tests 29**

**Weiterführende Informationen 31**

## Gruß der Landesvorsitzenden



Liebe Leserinnen und Leser,

Radfahren ist mehr als nur eine Fortbewegungsart. Es ist ein Schlüssel für die Verkehrswende, für gesunde Mobilität, für Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Gemeinden.

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2024 zeigt erneut: Die Menschen in Bayern wollen sicher und komfortabel Rad fahren. Sie wünschen sich breite, gut gepflegte Wege, auf denen sicheres Radeln möglich ist, ein faires Miteinander im Verkehr und eine Infrastruktur, die den Alltag erleichtert.

Die Ergebnisse machen aber auch deutlich, dass wir noch weit entfernt sind von einer echten Fahrradfreundlichkeit. Bayern liegt im bundesweiten Vergleich nur im Mittelfeld. Besonders kritisch sehen die Radfahrenden die mangelnde Sicherheit, die fehlende Durchsetzung von Regeln und die schleppende Umsetzung beschlossener Maßnahmen.

Dass sich ein Großteil der Radlerinnen und Radler in Bayern nicht sicher fühlt, ist für die einen ein Ärgernis und für andere ein echtes Hemmnis, denn es schließt viele Menschen aus, die eigentlich Fahrrad fahren können und wollen. Zu schmale und zugeparkte Radwege und zu enges Überholen durch Auto-

fahrende sorgen für einen konstant hohen Stresspegel. Damit mehr Menschen aufs Rad steigen, braucht es endlich durchgängige Radwegenetze, die möglichst getrennt vom Autoverkehr verlaufen und allen ein sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen. Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests dürfen uns nicht zufriedenstellen.

Deshalb finden Sie in dieser Broschüre nicht nur die bayerischen Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, sondern auch klare Handlungsempfehlungen für Politik und Verwaltung. Sie zeigen, wie wir den Radverkehr sicher und attraktiv gestalten können: Die Vision Zero, also ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte, muss Leitprinzip jeder Planung werden.

Jede Straße, jeder Radweg muss so gestaltet sein, dass Fehler nicht tödlich enden. Und wir müssen den Radverkehr konsequent priorisieren: durch ein zusammenhängendes Radwegenetz, sichere Kreuzungen, gute Verknüpfungen mit dem ÖPNV und eine klare Zielmarke für den Radverkehrsanteil, die messbar und zeitnah umgesetzt wird.

Diese Empfehlungen sind keine Theorie, sie sind die Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrswende. Diese gelingt nur gemeinsam. Politik, Verwaltung und engagierte Bürgerinnen und Bürger müssen an einem Strang ziehen. Der ADFC steht bereit, mit Expertise und Erfahrung zu unterstützen. Nutzen Sie die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests und die Handlungsempfehlungen als Chance, Ihre Kommune fahrradfreundlich zu gestalten.

Herzlichst

Eva Mahling, Vorsitzende ADFC Bayern

Der Fahrradklima-Test (FKT) des ADFC ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2024 zum elften Mal statt. Mit Hilfe eines Fragebogens können Radfahrende ihre Meinung über die Radinfrastruktur an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen. 31.994 Menschen haben 2024 in Bayern an der Befragung teilgenommen. Von den 1.047 Orten, die mit der notwendigen Mindeststimmenzahl in die Bewertung gekommen sind, liegen 161 in Bayern.

.....

## Methodik des Fahrradklima-Tests 2024

Seit 2012 wird der ADFC-Fahrradklima-Test mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums alle zwei Jahre durchgeführt. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, haben aber durch die breite Beteiligung hohe Aussagekraft und können Kommunen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern.

Der ADFC-Fahrradklima-Test hat international viele Nachahmer gefunden. Frankreich, Tschechien, Polen, Schweden und die Niederlande führen regelmäßig ähnliche Befragungen durch. In Österreich gibt es den sogenannten „Fahrradklima-Test“, der auf dem deutschen Vorbild basiert.

Neben einem Städtevergleich werden auch langfristige Trends beobachtet, weswegen die 27 Hauptfragen über alle Untersuchungen hinweg gleichbleiben. Diese wiederkehrenden Fragen lassen sich in fünf Kategorien zusammenfassen:

- Fahrrad und Verkehrsklima (Frage 1-5)
- Stellenwert des Radverkehrs (Frage 6-10)
- Sicherheit beim Radfahren (Frage 11-17)
- Komfort beim Radfahren (Frage 18-22)
- Infrastruktur und Radverkehrsnetz (Frage 23-27)

Darüber hinaus gab es 2024 fünf Zusatzfragen zum Miteinander im Verkehr. Die Fragen sind als sogenanntes semantisches Differenzial aufgebaut. Dabei werden zwei Pole von gegensätzlichen Aussagen dargestellt. Die Befragten können in sechs Stufen auswählen, zu welcher Aussage sie tendieren. Die Formulierungen der Aussagen sind praxisnah und bildhaft.

Die sechs Stufen der Zustimmung können als Schulnote interpretiert werden. Dies ermöglicht es, Mittelwerte und andere statistische Maßzahlen zu berechnen und die Ergebnisse übersichtlich darzustellen.

Neben den Mittelwerten interessiert auch der Anteil der Befragten, die eine bestimmte Schulnote oder Notengruppe vergeben haben. Daraus ergeben sich Aussagen wie:

- 77 % der Befragten in Bayreuth finden die örtlichen Radwege zu schmal.
- Nur 12 % finden, dass die Stadt Falschparker auf Radwegen in Kaufbeuren streng überwacht.

Diese Methodik gewährleistet auch dann sichere Aussagen, wenn die Befragten sehr heterogen geantwortet haben. Um eine ausreichende statistische





## ADFC Fahrradklima-Test 2024

Der Fragebogen des Fahrradklima-Test 2024 hängt dieser Broschüre an.

Sicherheit der Ergebnisse zu gewährleisten, müssen in Städten mit weniger als 100.000 Einwohner:innen mindestens 50 Personen an der Befragung teilnehmen.

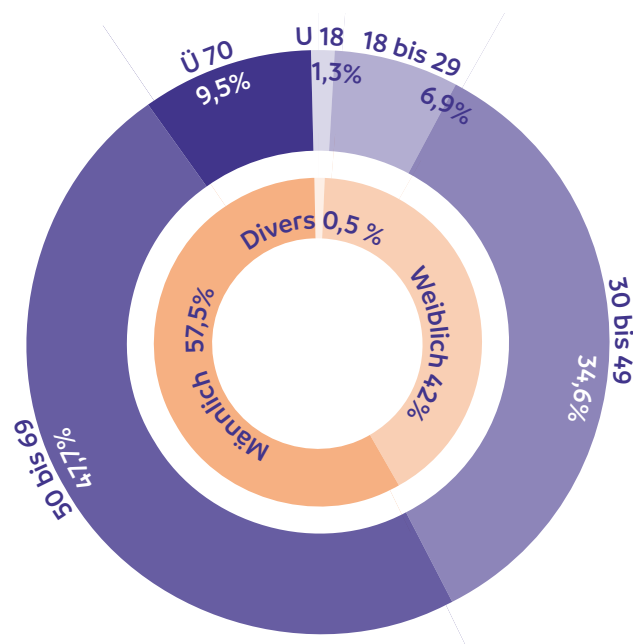
Bei Städten zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner:innen bedarf es mindestens 75 Teilnehmenden und bei noch größeren Städten liegt die Mindestzahl bei 100 Personen. Wird die Mindestteilnahmezahl unterschritten, so findet keine stadtsspezifische Auswertung statt. Nur in den Größenklassen, in denen alle Städte dieser Klasse im Ergebnis des Fahrradklima-Tests erscheinen, sind diejenigen mit der schlechtesten Note auch die fahrradunfreundlichsten in dieser Größe.

In den kleineren Stadtgrößenklassen unter 50.000 Einwohner:innen erreicht bisher nur ein Bruchteil genügend Teilnehmende für den Fahrradklima-Test. Hier dürfen die Kommunen mit relativ schlechten Noten nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden.

Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmerzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern ein Grundinteresse am Radverkehr auf.

Als Neuerung hat der ADFC parallel zur Befragung der Radfahrenden eine Kommunalbefragung durchgeführt, die den Verantwortlichen in den Kommunen die Gelegenheit zur Darstellung ihrer Aktivitäten der Radverkehrsförderung bietet. Die Steckbriefe der teilnehmenden Kommunen können unter <https://fahrradklima-test.adfc.de/kommunalbefragung> eingesehen werden.

Die Ergebnisse der Befragung sind statistisch nicht repräsentativ, haben aber durch die breite Bürgerbeteiligung hohe Aussagekraft und können Kommunen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern.



Soziodemografie der Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2024 zeigen, dass Bayern noch weit entfernt von einem echten Fahrradland ist. Trotz leichter Verbesserungen bei Leihfahrrädern und Radabstellanlagen bleibt das Radklima im Freistaat weiterhin unbefriedigend.

## Bayern im Fahrradklima-Test

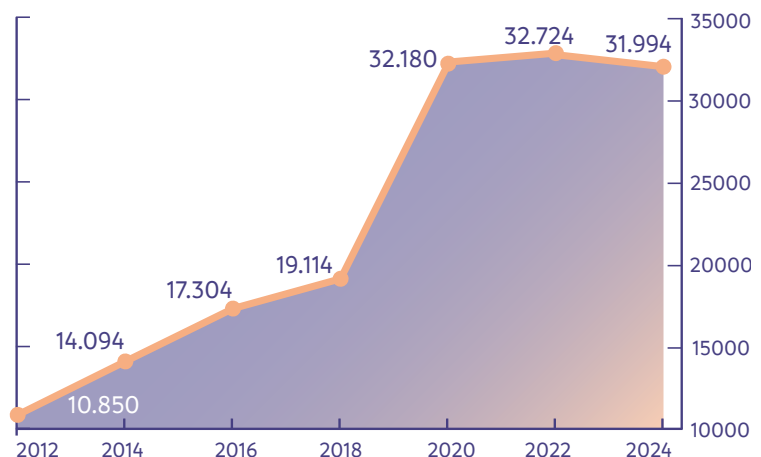
Unter den bundesweit 18 Spitzenreitern liegt mit Erlangen erneut nur eine Kommune in Bayern. Die folgenden Ergebnisse zeigen beispielhaft die Stärken und Schwächen der bayerischen Kommunen in Sachen Radverkehr.

Die größten Probleme bleiben zu schmale und zugeparkte Radwege und die unzureichenden Radmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn.



Schmaler und halb zugeparkter Radweg © ADFC

### Anzahl der Teilnehmenden in Bayern seit 2012



2024 haben es 161 bayerische Kommunen in die Wertung geschafft. Von den bundesweit am besten bewerteten Städten und Gemeinden kommen zwei aus Bayern. Erlangen belegt in der Größenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen wieder den 1. Platz und gehört damit zu den fahrradfreundlichsten Städten und Gemeinden in Deutschland.

Für die bundesweit beste Entwicklung in der Größenklasse über 500.000 Einwohner:innen erhält Nürnberg eine Platzierung als „Aufholer“. Durchschnittlich bewerten Radfahrende Bayern in Sachen Radverkehr mit der Schulnote 3,9 und damit minimal besser als 2022 (4,0). Die bundesweite Gesamtnote liegt ebenfalls bei 3,9. Das Fahrradklima in Bayern ist damit weiterhin deutlich ausbaufähig.

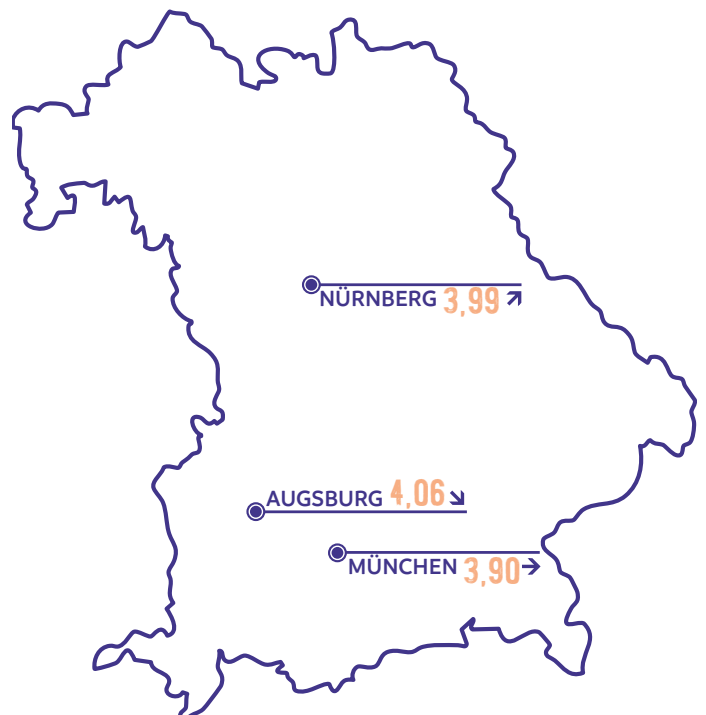


## Übersicht der Städte

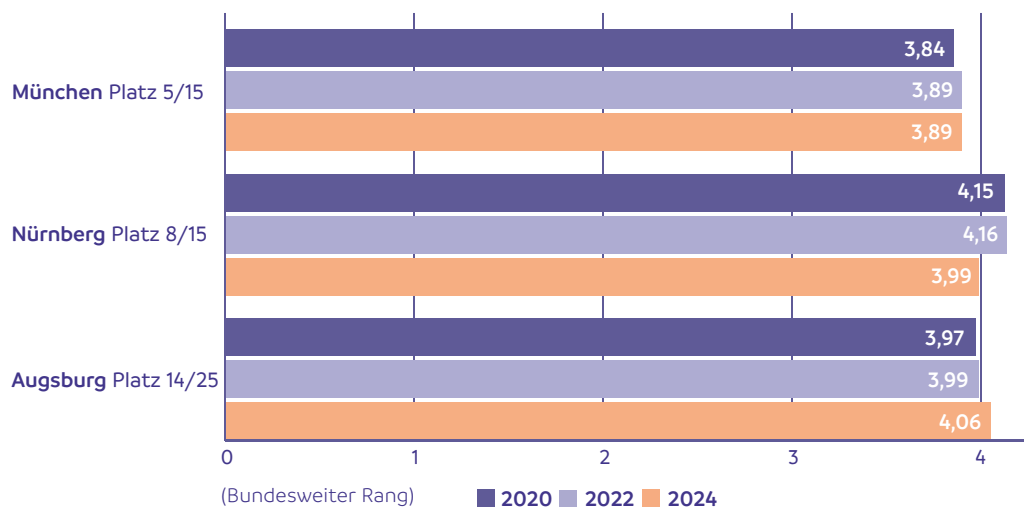
### Städte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen

Von den drei größten bayerischen Städten hat sich im Vergleich zur letzten Befragung nur Nürnberg leicht verbessert. **München** kann auch im aktuellen Fahrradklima-Test wieder mit dem Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern punkten (Note 2,5). Auch die für Radfahrende in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen erhalten relativ gute Bewertungen (Note 2,5). Dass in der Landeshauptstadt Menschen unterschiedlichen Alters mit dem Rad unterwegs sind, benoten die Teilnehmenden mit 2,8.

Ganz anders und ebenso schlecht wie bei der letzten Befragung sieht es bei der Falschparkerkontrolle und der Breite der Radwege aus: Die Note 5,0 zeigt erneut, dass die Stadt hier etwas unternehmen muss, damit Radfahrende sicher unterwegs sein und gut überholen können. Ähnlich unzufrieden sind die Befragten mit den Ampelschaltungen, die nicht gut auf den Radverkehr abgestimmt sind (4,8).



Ergebnis der Städte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen



(Bundesweiter Rang)

■ 2020 ■ 2022 ■ 2024

Bewertung der Städte mit über 200.000 Einwohner:innen



## ADFC Fahrradklima-Test 2024

Auch in **Nürnberg** sind die Radfahrenden zufrieden mit dem Angebot an Leihfahrrädern (2,5). Die Frankenmetropole schneidet hier um 0,5 Notenpunkte besser ab als der bundesweite Durchschnitt der Städte über 500.000 Einwohner:innen. Die zweit- und drittbeste Bewertung erhalten die in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen (2,6) und die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad (2,9). Schlechte Noten gibt es für die fehlende Kontrolle von falschparkenden Autos auf Radwegen (5,2), für zu schmale Radwege und für die schlechte Führung des Radverkehrs an Baustellen (jeweils 4,9).

Die beste Bewertung durch die Radfahrenden erhält **Augsburg** für die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad

(2,7). Dass in der Fuggerstadt junge wie alte Menschen mit dem Rad unterwegs sind, benoten die Befragten mit 3,1. Etwas schlechter und gleichauf mit dem bundesweiten Durchschnitt schätzen sie die Möglichkeit ein, in Augsburg Ziele mit dem Rad zügig und direkt erreichen zu können (3,2).

Besonders negativ bewerten die Befragten die fehlende Breite der Radwege, die Ampelschaltungen für den Radverkehr und die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (jeweils 5,0). Letztere wird sogar 0,7 Notenpunkte schlechter eingeschätzt als im bundesweiten Durchschnitt der Orte > 200.000 – 500.000 Einwohner:innen.

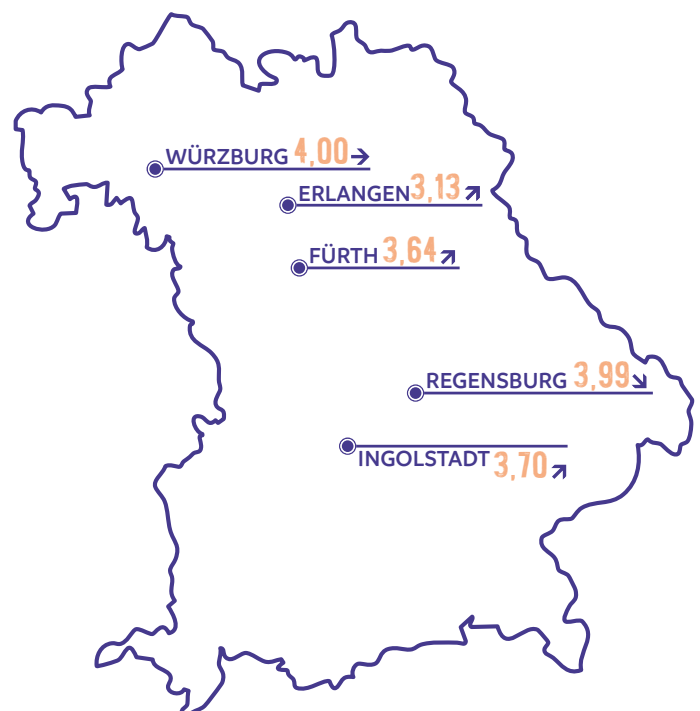
## Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen

Mit der Gesamtnote 3,1 belegt **Erlangen** Platz eins auf Landes- und Bundesebene in dieser Größenklasse. Die besten Noten bekommt die Universitätsstadt für die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad (1,7), die in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen (1,8) und dafür, dass hier alle Menschen unabhängig von Alter Fahrrad fahren (1,9). Im Vergleich zu anderen Orten dieser Größenklasse kann Erlangen mit gutem Winterdienst auf Radwegen punkten und wird hier 1,4 Notenpunkte besser bewertet als der bundesweite Durchschnitt.

Deutlich negativer bewerten die Befragten den Fahrraddiebstahl in der Stadt (4,4). Auch die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (4,3) und die ausbleibende Falschparkerkontrolle auf Radwegen (4,1) erhalten schlechte Noten.

Eine Stärke in Sachen Radverkehr zeigt **Fürth** bei öffentlichen Leihfahrrädern. Mit der Note 2,3 erhält die Stadt Zuspruch von den Befragten für das Angebot und liegt damit 1,5 Notenpunkte über dem bundesweiten Durchschnitt dieser Ortsgrößenklasse.

Die für Radfahrende in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen (2,7) und die mit dem Rad gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,8) erhalten ebenfalls relativ gute Noten.



Ergebnis der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen



## ADFC Fahrradklima-Test 2024

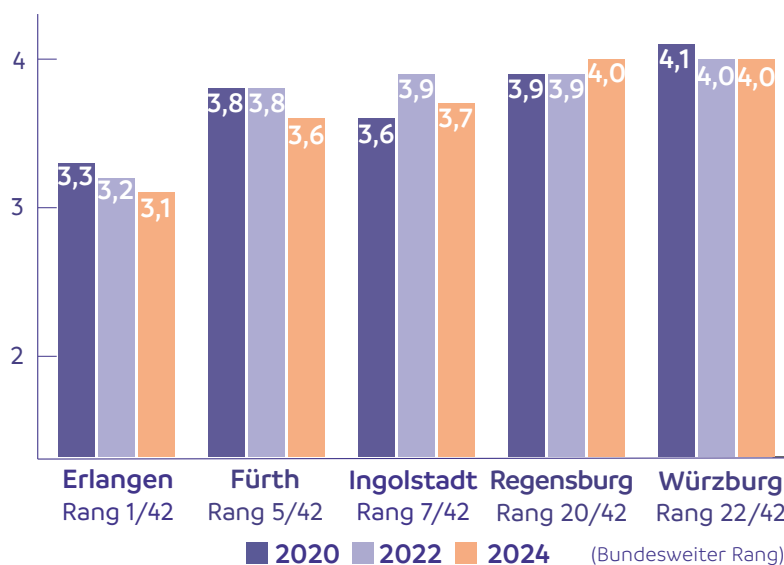
Auch in Fürth bemängeln die Befragten, das falschparkende Autos auf Radwegen von der Stadt einfach geduldet werden (4,7). Die fehlende Führung des Radverkehrs an Baustellen (4,6) und die Breite der Radwege (4,5) stoßen ebenfalls auf Kritik.

**Ingolstadt** kann sich in der Gesamtbewertung im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test leicht verbessern. Besonders gut benoten die Radfahrenden vor Ort die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad (2,2). Die für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen und dass hier junge wie alte Menschen das Rad nutzen, wird ebenfalls positiv gesehen (jeweils 2,8).

Im Gegensatz dazu schneidet das Angebot an öffentlichen Leihrädern schlecht ab (4,9) und wird sogar um 1,1 Notenpunkte schlechter bewertet als im bundesweiten Durchschnitt dieser Ortsgrößenklasse. Auch in Ingolstadt fehlt es an Kontrollen von falschparkenden Fahrzeugen auf Radwegen (4,6) und die Ampelschaltungen sind nach Ansicht der Befragten nicht auf den Radverkehr abgestimmt (4,4).

**Regensburg** und **Würzburg** liegen bei der Gesamtnote gleichauf und teilen die Stärken in Sachen Radverkehr: In beiden Städten erhalten die für Radfahrende in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen die beste Benotung (Regensburg: 2,3; Würzburg: 2,6). Die mit dem Rad gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Regensburg: 2,4; Würzburg: 2,8) und dass Menschen jeden Alters radeln (Regensburg: 2,9; Würzburg: 3,3) folgen mit etwas Abstand.

In beiden Städten ähnlich schlecht fallen die Bewertungen für die Breite der Radwege aus: Regensburg erhält die Note 5,0, Würzburg die Note 4,9. Ebenfalls mit 5,0 strafen die Teilnehmenden in Regensburg die nicht auf den Radverkehr abgestimmten Ampelschaltungen ab. Noch schlechter wird hier nur die Radmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln bewertet (5,2). In Würzburg sieht es nicht viel besser aus: Die Befragten vergeben Note 4,8 für die Radmitnahme in Bus und Bahn. Auch die fehlende Führung des Radverkehrs an Baustellen wird hier bemängelt (4,8).

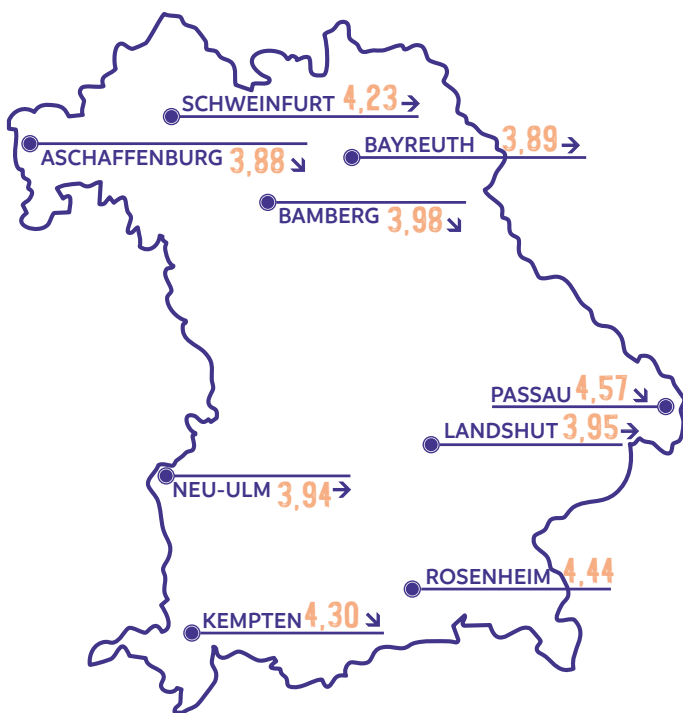


Bewertung der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen



## Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen

Neun bayerische Städte haben es in dieser Größenordnung in die Wertung geschafft. Die beste Bewertung erhält **Aschaffenburg** (3,9) und sichert sich bundesweit Platz 35 von 113 Städten dieser Größe.



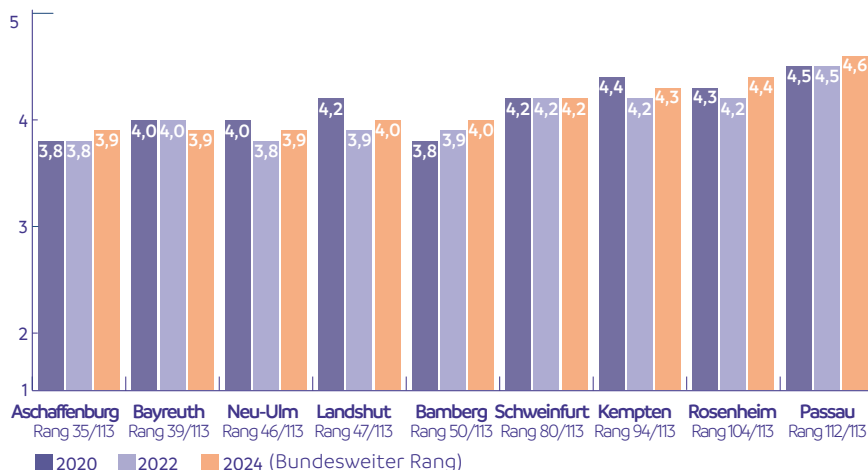
Bewertung der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen

Die für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen erhalten von den Teilnehmenden in der unterfränkischen Stadt die beste Note (2,1). Ganz im Gegensatz dazu sind die Radfahrenden in Aschaffenburg besonders unzufrieden mit der ausbleibenden Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (5,2).

Es folgen **Bayreuth, Neu-Ulm, Landshut** und **Bamberg**, die sich alle im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test nicht verbessern konnten und deutschlandweit im Mittelfeld der Städte dieser Größenklasse rangieren.

Mit Bewertungen schlechter als 4,0 schneiden **Schweinfurt, Kempten, Rosenheim** und **Passau** ab. Rosenheim hat sich im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test sogar weiter verschlechtert. Bemängelt werden zu schmale Radwege und fehlende Radmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln (jeweils 5,2) sowie die fehlende Führung des Radverkehrs an Baustellen (5,1).

In Passau zeigt sich ein noch negativeres Bild: Die bayernweit schlechtesten Noten geben die Befragten hier für die Radmitnahme in Bus und Bahn (5,6), für die unzureichende Breite der Radwege (5,4) und die nicht auf Radfahrende abgestimmten Ampelschaltungen (5,2). Mit der Note 4,7 und damit ganze 1,1 Notenpunkte schlechter als der bundesweite Durchschnitt in dieser Größenklasse bewerten die Passauer Befragten den Spaß- bzw. den Stressfaktor beim Radfahren in der Stadt.



Bewertung der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen

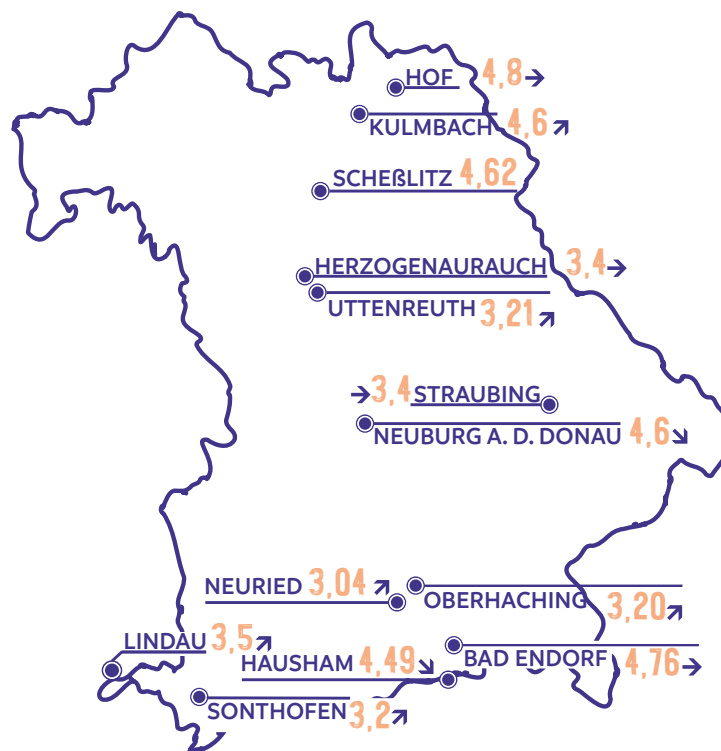


## Städte mit 50.000 und weniger Einwohner:innen

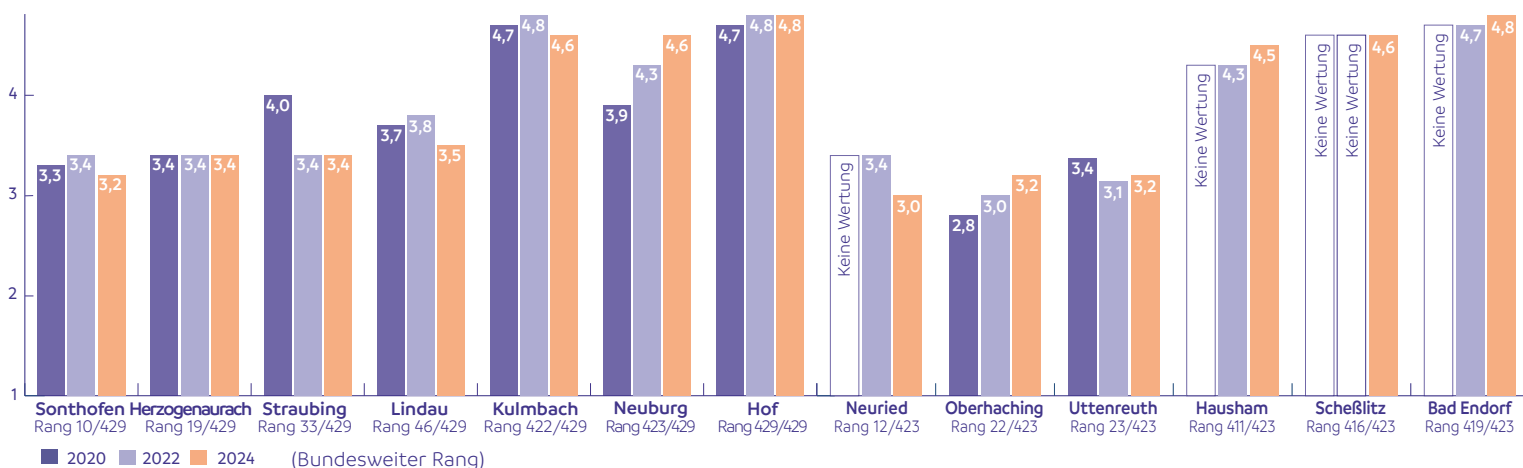
**Sonthofen** kann sich im Vergleich zur letzten Erhebung leicht verbessern und führt die Liste der 144 bayerischen Kommunen an, die es in dieser Größenklasse in die Wertung geschafft haben. Von den Befragten positiv bewertet werden die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen (1,9), die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad (2,0) und dass man in Sonthofen zügig mit dem Fahrrad vorankommt (2,4).

Die schlechtesten Noten vergeben die Radfahrenden in Sonthofen für die unzureichenden Radmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn (4,7), für die schlecht auf den Radverkehr abgestimmten Ampelschaltungen (4,0) und die fehlende Führung von Radfahrenden an Baustellen (3,9).

In starkem Kontrast zu den relativ guten Noten der erstplatzierten Gemeinden stehen die Bewertungen von **Neuburg an der Donau, Hof, Scheßlitz** und **Bad Endorf**. Diese Orte liegen bayern- und bundesweit auf den letzten Rängen, Hof bildet gar das Schlusslicht in Deutschland. Um fast zwei Schulnoten schlechter bewerten die Befragten in allen Orten die Einbahnstraßenregelung für Radfahrende. Diese günstige Möglichkeit für Kommunen, den Radverkehr ohne lange Planungsphasen zu fördern, wird hier kaum genutzt, was sich in den Noten niederschlägt.



Top- und Flopbewertungen der Städte mit unter 50.000 Einwohner:innen



Bewertung der Städte mit 50.000 und weniger Einwohner:innen





Im Durchschnitt bewerten Radfahrende den Radverkehr in Bayern mit der Schulnote 3,9. Das ist auch das bundesweite Ergebnis. Ein Blick auf die Top und Flop Kategorien macht deutlich, bei welchen Aspekten des Radfahrens im Freistaat eher Zufriedenheit unter den Radlerinnen und Radlern herrscht und wo akuter Handlungsbedarf besteht, um das Fahrradklima zu verbessern.

## Top und Flop Kategorien in Bayern

Vergleichsweise positiv bewerten die bayerischen Radfahrenden erneut die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums ihrer Kommune mit dem Fahrrad (Note 2,8). Auch die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen erzielen in der Erhebung 2024 relativ gute Bewertungen (Note 3,0). Ebenso wird das Radfahren aller Altersgruppen von Jung bis Alt mit der Note 3,0 bewertet.

Zu den bayernweit am schlechtesten bewerteten Aspekten gehört die fehlende Kontrolle von falschparkenden Autos auf Radwegen (4,7) und die zu geringe Breite der Radwege (Note 4,7). Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln in Bayern erhielt in der letzten Erhebung die schlechteste Bewertung – daran hat sich auch 2024 wenig geändert (Note 4,7). Bayern liegt sogar 0,4 Notenpunkte unter dem bundesweiten Durchschnitt.

Die in Bayern am besten bewerteten und damit die Top-Kategorien sind:

Die am schlechtesten bewerteten und damit die Flop-Kategorien in Bayern sind:

### Top-Kategorien in Bayern



Erreichbarkeit des  
Stadtzentrums

2,8

Geöffnete  
Einbahnstraßen

3,0

Radfahren durch  
Alt und Jung

3,0

### Flop-Kategorien in Bayern



Falschparkerkontrolle  
auf Radwegen

4,7

Fahrradmitnahme  
im ÖPNV



4,7

Breite der Fahrradwege

4,7



Was in Bayern im bundesweiten Vergleich besser und schlechter läuft:

Besser als in im Bundesdurchschnitt:		Schlechter als im Bundesdurchschnitt:	
			
Reinigung der Radwege (bundesweit: 4,1)	3,8	Fahrradmitnahme im ÖPNV (bundesweit: 4,3)	4,7
Oberfläche der Radwege (bundesweit: 4,3)	4,0	Geöffnete Einbahnstraßen (bundesweit: 2,8)	3,0
Winterdienst auf Radwegen (bundesweit: 4,2)	4,0		

Hier hat das Ein-Euro-Ticket keine Lösung gebracht. Denn das eigentliche Problem sind die zu geringen Kapazitäten in den Zügen. Wirkliche Verbesserungen durch das vor zwei Jahren beschlossene bayerische Radgesetz lassen sich an den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests noch nicht ablesen.

Die Staatsregierung muss bei der Radinfrastruktur nachbessern, die Kombination aus öffentlichem Verkehr und

Rad wesentlich attraktiver machen sowie Falschparker und Überholabstand deutlich mehr kontrollieren. Dann würden sich Radfahrende in Bayern weitaus sicherer fühlen und entsprechend mehr Menschen würden das Rad nutzen, wenn Radwege frei von parkenden Fahrzeugen und breit genug zum Überholen anderer Verkehrsteilnehmender wären.



Auf die Frage nach der Wichtigkeit einzelner Kategorien geben die Befragten in Bayern an, dass ihnen das „Sicherheitsgefühl der Radfahrenden“ am wichtigsten ist, gefolgt von der „Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende“, der „Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Autoverkehr“ und der „Hindernisfreiheit auf Radwegen“.

## Sicherheitsgefühl hat Top-Priorität

Weniger wichtig stufen die Teilnehmenden aus Bayern die Nutzbarkeit von öffentlichen Leihfahrrädern,

die Medienberichterstattung sowie Aktionen und Kampagnen zum Thema Radfahren ein.

**Wie wichtig sind aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte für das Radfahren in Ihrer Stadt?“**

(Skala 0 (unwichtig) – 1 (sehr wichtig))

<b>Sicherheitsgefühl der Radfahrenden</b>	<b>0,9</b>
<b>Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende</b>	<b>0,9</b>
<b>Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr</b>	<b>0,9</b>
<b>Hindernisfreiheit auf Radwegen</b>	<b>0,9</b>
<b>Aktionen und Kampagnen zum Radfahren</b>	<b>0,6</b>
<b>Medienberichterstattung</b>	<b>0,5</b>
<b>Öffentliche Leihfahrräder / Fahrradverleih</b>	<b>0,4</b>

Die Gewichtung der Kategorien gibt Aufschluss darüber, welche Maßnahmen eine erlebbare Verbesserung für Radfahrende bringen und welche eher als nette Ergänzung gesehen werden. So zählen durchgängige und vom Autoverkehr baulich getrennte Radwege mehr auf das subjektive Sicherheitsgefühl von Radlerinnen und Radlern ein als Werbung fürs Radfahren in den Medien. Und Leihfahrräder sind auch nur dann eine tolle Möglichkeit für viele Menschen, wenn man damit ohne Hindernisse auf den Radwegen unterwegs sein kann.

Heute muss Radinfrastruktur den Bedürfnissen vieler unterschiedlicher Typen von Radfahrenden und Fahrrädern gerecht werden: Radpendelnde, Kinder, Senior:innen, Menschen auf zweispurigen Lastenrädern und Personen mit Einschränkungen. Damit alle sicher und respektvoll miteinander unterwegs sein können, muss der Fokus bei der Radverkehrsförderung auf dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Radlerinnen und Radler liegen.

Geretsried gehört zu den wenigen Städten und Gemeinden in Bayern, die sich im Vergleich zur letzten Erhebung 2022 stark verbessert haben. Mit der Schulnote 3,7 bewerten Radfahrende vor Ort die Stadt im oberbayerischen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen deutlich besser als bei der Befragung 2022 (Note 4,1).

## Geretsried: Wenn Politik und ADFC zusammenarbeiten

Seit dem letzten Fahrradklima-Test hat sich in Geretsried im Bereich Rad- und Mobilitätspolitik einiges bewegt. In der Stadtverwaltung wurde eine Stelle für eine Mobilitätsbeauftragte geschaffen, die mit einer sehr engagierten Mitarbeiterin besetzt werden konnte. Zudem stellte die Stadt den Antrag auf Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) in Bayern e.V. Die Vorbereitung fand 2024 statt. Seit diesem Jahr ist Geretsried Mitglied in der AGFK Bayern.

2024 erarbeitete die Stadt Geretsried ein Mobilitätskonzept – mit öffentlicher Beteiligung in Mobilitätsforen. Erste Maßnahmen daraus befinden sich bereits in der Planungsphase.

Das Schulwegsicherheitskonzept wurde fortgeführt und mit Schulen sowie Eltern abgestimmt, zudem wurden Hol- und Bringzonen ausgewiesen.



Radfest Easy Rolling © ADFC Töl-Wor



Hol- und Bringzone in Geretsried © ADFC Töl-Wor

Im Zuge des Ausbaus der „Neuen Mitte“ entstanden neue Fahrradabstellanlagen in der Geschäftszone sowie an Bushaltestellen. Gemeinsam mit dem ADFC wurden Radwege befahren, Hindernisse beseitigt, der Wegeunterhalt verbessert – beispielsweise in der Unterführung Jahnstraße – und die Beschilderung optimiert. Auch der Jakobus-Radpilgerweg wurde im Stadtgebiet beschildert, außerdem ist die Petruskirche nun als Radpilgerkirche ausgewiesen.

Seit 2023 veranstalten ADFC und die Stadt Geretsried jeweils im September im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche das große Radfest „Easy Rolling – Geretsrieder Radfest“, das 2025 bereits zum dritten Mal stattfand.



Radlfest Easy Rolling © ADFC Töl-Wor

Der ADFC ist zudem in den Arbeitskreis Verkehr des Stadtrats eingebunden, wo eine gute Zusammenarbeit mit

verschiedenen Dienststellen, auch der Touristik, besteht. Bei den vom örtlichen ADFC und teilweise in Kooperation mit der Mitmachwerkstatt „Nagel & Faden“ durchgeführten Techniktagen, werden Fahrräder repariert, Tipps gegeben und Tricks ausgetauscht sowie Fahrradcodierung angeboten. Über die genannten Aktionen wurde in den lokalen Medien berichtet.

Insgesamt sind sowohl die Stadt Geretsried als auch der ADFC in den vergangenen Jahren mit dem Thema Radverkehr deutlich stärker in die Öffentlichkeit getreten.

Das Beispiel Geretsried zeigt, dass ein ernsthafter Ausbau der Radverkehrsförderung von den Radfahrenden wahrgenommen wird und sich direkt auf die Bewertung der Fahrradsituation vor Ort auswirkt.

Nürnberg wird in der Kategorie „Aufholer“ als eine der deutschen Städte mit der besten Entwicklung in Sachen Radverkehr ausgezeichnet. Die mittelfränkische Großstadt hat sich im Vergleich zur letzten Erhebung leicht verbessert und wird von den Radfahrenden vor Ort mit der Note 4,0 bewertet (2022: 4,2).

.....

## Nürnberg: Die Frankenmetropole wird zum Aufholer

Die Stadt Nürnberg fördert den Radverkehr seit 2009 systematisch mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“. Im Jahr 2023 wurde diese Strategie aktualisiert; dabei wurden die im Jahr 2021 beschlossenen Ziele und Maßnahmen des „Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg“ in die Radverkehrsstrategie integriert.

Ein zentrales Ziel besteht darin, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Da-

für wurden beispielsweise Straßenzüge mit insgesamt 14 Kilometern Länge in Fahrradstraßen umgewandelt und weitere 18 km Fahrradstraßen geplant, um ein zusammenhängendes Netz zu gestalten.

Dementsprechend hat sich im Nürnberger Straßenbild einiges in Sachen Radverkehr getan, was auch in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. So wurden zwischen 2019 und 2022 viele Radfahrstreifen an Hauptstraßen rot eingefärbt





Gibitzenhofstrasse in Nürnberg © Nicola Moegel

und eine große Straße in eine einspurige mit breitem roten Radfahrstreifen umgewandelt, was auf positive Resonanz stößt. Insgesamt erfolgte die Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen jedoch eher verhalten.

Die einzelnen Beschlüsse zu den Maßnahmen wurden durch Artikel in den lokalen Medien vorgestellt, was sie einer breiten Öffentlichkeit bekannt machte und von dieser positiv bewertet wird. Die tatsächliche Umsetzung bleibt aber wesentlich hinter den Ankündigungen zurück.

Dies schlägt sich auch in den Kommentaren der Nürnberger Befragten im Fahrradklima-Test nieder: Die Beschlüsse werden begrüßt, den meisten Radfahrenden geht es mit der Umsetzung fahrradfördernder Maßnahmen aber zu langsam.

Bemängelt werden zu oft einfach endende Radwege, die fehlende Orientierung zur Weiterführung, zu schmale Radfahrstreifen, unzureichende Kreuzungen und Benachteiligungen an Ampeln, fehlendes Vorgehen gegen Falschparker, zu geringer Abstand beim Überholen durch Kfz sowie das Chaos an Baustellen.

Auch wenn sich Nürnberg im aktuellen ADFC-Fahrradklima-Test leicht verbessert hat, kann sich die Stadt nicht auf den von den Radfahrenden positiv aufgenommenen Ankündigungen ausruhen. Auf schöne Worte müssen spürbare Verbesserungen im Radverkehr folgen, sonst läuft die Frankenmetropole Gefahr, in der nächsten Erhebung 2026 deutlich schlechter bewertet zu werden. Es ist jetzt Zeit für echte und nachhaltige Radverkehrsförderung!



VAG-Leihräder © Adrian Dischinger

Mit einer Gesamtbewertung der Fahrradsituation von 3,1 (2022: 3,2) belegt Erlangen bayern- und bundesweit Platz eins in der Kategorie 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen und holt sich erneut den Titel „Spitzenreiter“ beim diesjährigen Fahrradklima-Test.

## Erlangen: Kein Ausruhen auf der Spitzenposition

Laut Befragung punktet Erlangen mit gutem Winterdienst auf Radwegen, Werbung für das Radfahren und damit, dass Jung & Alt auf dem Rad unterwegs sind. Zu Erlangens Schwächen zählt eine hohe Fahrraddiebstahlquote, die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr und die Wegweisung für Radfahrende.



Fahrradparkplatz am Eingang zur Innenstadt © P. Husemann-Roew

Die Stadt Erlangen verfolgt mit dem „Zukunftsplan Fahrradstadt“ eine ambitionierte Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Ein zentrales Element ist das Achsenkonzept, das Hauptverkehrsachsen definiert, um Stadtteile, Bildungseinrichtungen und Nachbarkommunen effizient zu verbinden.

Ein bedeutendes Projekt ist der geplante Radschnellweg zwischen Erlangen und Herzogenaurach Herzogenaurach sowie zwischen Erlangen und Nürnberg.

Zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur hat die Stadt das „1000-Bügel-Programm“ gestartet. Mit Unterstützung der Bevölkerung konnten dabei über 250 geeignete Standorte für neue Fahrradabstellanlagen ermittelt werden.

Auch das Fahrradverleihsystem VAG\_Rad, das bereits in Nürnberg erfolgreich etabliert ist, wurde in Erlangen eingeführt und bietet an zahlreichen Stationen eine flexible Mobilitätslösung.

Darüber hinaus ist die Stadt als fahrradfreundliche Arbeitgeberin vom ADFC mit dem Gold-Status zertifiziert.



Radweg am Zentralfriedhof Erlangen © P. Husemann-Roew





Sie engagiert sich außerdem in überörtlichen Arbeitsgruppen und Städtenetzwerken, um den Radverkehr gemeinsam weiter voranzubringen.

Mit diesen vielfältigen Maßnahmen bekräftigt Erlangen seinen Anspruch, eine führende Fahrradstadt zu sein und nachhaltige Mobilität aktiv zu gestalten. Dieses Engagement wird von den Einwohnerinnen und Einwohnern offenbar geschätzt und zeigt sich auch im Ergebnis des ADFC-Fahrradklima-Tests.

Deutlich kritischer sehen die Aktiven des ADFC vor Ort die Fahrradsituation in Erlangen. Die relativ gute Bewertung der

Universitätsstadt in Sachen Fahrradfreundlichkeit führen sie u.a. auf ein Ausbleiben kritischer Stimmen von engagierten Radfahrenden bei der aktuellen Erhebung zurück, weniger durch echten Fortschritt. Eine echte Zusammenarbeit zwischen den Fahrradexpert:innen des ADFC und der Stadt gibt es nicht, was die ehrenamtlichen Aktiven sehr bedauern. Die meisten Maßnahmen der Stadt pro Fahrrad stammen bereits aus den 1980er Jahren, wovon Erlangen imagedechnisch immer noch profitiert. Hier muss ein Umdenken stattfinden, damit der Radverkehr unter Nutzung von Synergien auch künftig systematisch gefördert wird und Erlangen den Titel „Fahrradstadt“ verdient trägt.

In der diesjährigen Zusatzbefragung geht es um das „Miteinander im Verkehr“. Den Teilnehmenden wurden fünf Fragen zum Verkehrsklima gestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass das Miteinander im Verkehr von den Befragten in Bayern mit der Note 4,0 noch kritischer bewertet wird als das allgemeine Fahrradklima.

## Zusatzbefragung: Miteinander im Verkehr

### Zusatzfragen 2024 zum Miteinander im Verkehr – Bei uns ...

- Z 1. verhalten sich alle Verkehrsteilnehmer:innen freundlich und rücksichtsvoll.
- Z 2. überholen Autos Radfahrer:innen meistens mit ausreichendem Abstand.
- Z 3. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen.
- Z 4. wird sichtbar für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben (z. B. Sicherheitsabstand).
- Z 5. ist das Handeln von Politik und Verwaltung darauf ausgerichtet, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt („Vision Zero“), beispielsweise durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und Trennung der Verkehrsarten.



herrscht ein aggressives Klima im Verkehr.

wird meistens zu eng überholt.

gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen.

wird nicht für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben.

kümmert sich keiner wirklich um mehr Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Die fünf Zusatzfragen auf dem Fragebogen des aktuellen Fahrradklimatests

Besonders schlecht schneidet die Bewertung des Überholabstands ab (Note 4,6): 78 Prozent der befragten Radfahrenden in Bayern geben an, dass Autofahrer:innen nicht genügend Abstand beim Überholvorgang einhalten. Diese Aussage deckt sich mit Daten des OpenBikeSensors, einem kleinen Gerät, das an Sattelstütze oder Gepäckträger des Fahrrads montiert wird und Seitenabstände nach rechts und links misst. Der ADFC München hat unter anderem über zwei Jahre lang Überholvorgänge gemessen und ausgewertet – andere KVs haben auch zeitweise OBS-Daten erhoben.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass ein zu enger Überholabstand nicht nur ein Gefühl der Radelnden ist, sondern belegbarer Alltag. Aus der Messung geht hervor, dass Radfahrende alle 2,5 Kilometer mit weniger Seitenabstand als 1,5 Meter überholt werden. 63 Prozent der überholenden Kraftfahrzeuge waren näher an den Fahrrädern dran als 1,5 Meter.

Um Bewusstsein für dieses Problem zu schaffen, braucht es viel Aufklärungsarbeit. Hier sind die Kommunen gefragt. Denn oft ist nicht ausreichend bekannt, dass Autofahrende und Lkw-Lenkende beim Überholvorgang innerorts 1,5 Meter und außerorts 2 Meter Seitenabstand zu Radfahrenden halten müssen, oder es fehlt ihnen das Gefühl, wie weit sie



Der OpenBikeSensor im Einsatz © ADFC München

ausscheren müssen. Mit entsprechenden öffentlichkeitswirksamen Kampagnen können Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer erreicht und für dieses Problem sensibilisiert werden.



Info-Banner des ADFC zum ausreichenden Überholabstand © ADFC Bayern

Radfahren ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende und trägt dazu bei, die Gesundheit der Menschen zu fördern, Kosten zu sparen, Klimaziele zu erreichen, die Luftqualität zu verbessern und die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu steigern. Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests zeigen: Die Menschen wollen sicher und komfortabel Radfahren und dafür braucht es eine bessere Infrastruktur.

.....

## Handlungsempfehlungen und Zukunftsvisionen

Dennoch geht der Ausbau vielerorts – wenn überhaupt – nur schleppend voran. Diese Broschüre formuliert klare Handlungsempfehlungen für Verwaltungsmitarbeiter:innen und politisch Verantwortliche, um den Radverkehr sicher und attraktiv zu gestalten.

Damit eine Kommune fahrradfreundlich wird, ist politischer Wille notwendig. Das zeigen die bayerischen Städte, in denen der Radverkehr nicht nur mitgedacht, sondern aktiv gefördert und gestaltet wird. So hat Geretsried ein Mobilitätskonzept erstellt und die dazugehörige Stelle einer Mobilitätsbeauftragten geschaffen. Durch diese

Maßnahmen hat sich die oberbayerische Stadt im Fahrradklima-Test deutlich verbessert.

Um Radfahren für alle zu ermöglichen, muss der Fokus auf einem fairen Miteinander im Verkehr und einem guten Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden liegen. Neben baulichen Verbesserungen sind dafür Aufklärungsarbeit und die Durchsetzung geltenden Rechts nötig. Verstöße wie Falschparken auf Geh- und Radwegen und zu enges Überholen dürfen nicht länger geduldet werden, wenn Städte und Gemeinden es mit der Radverkehrsförderung ernst meinen.

### Welche Schritte sind nötig, um die Grundlagen für eine nachhaltige Radverkehrsförderung zu schaffen?

#### 1. Vision Zero als verbindliches Leitprinzip

Die oberste Zielsetzung muss ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte sein. Vision Zero als Leitlinie für den Neubau, Umbau oder die Erweiterung von Verkehrsinfrastruktur bedeutet:

- Sicherheit hat Vorrang vor Geschwindigkeit und Bequemlichkeit.
- Straßen und Radwege müssen so gestaltet sein, dass menschliche Fehler nicht zu schweren Unfällen führen.
- Verletzlichere Verkehrsteilnehmende, also Radfahrende und Fußgänger:innen, stehen im Zentrum der Planung.



## 2. Bedarfsgerechte und sichere Radinfrastruktur

Radwege müssen den Bedürfnissen aller Radfahrenden entsprechen:

- Breite und barrierefreie Wege für Lastenräder, Kinderanhänger und Räder für Menschen mit Einschränkungen.
- Sanierung alter, gefährlicher Radwege mit hoher Priorität.
- Hindernisfreie Führung: keine gefährlichen Engstellen, gute Winterdienste, fahrradfreundliche Ampelschaltungen.
- Zusammenhängendes Radwegenetz mit Radvorrangrouten, Fahrradstraßen, Radschnellwegen und baulich getrennten Radfahrstreifen, auch zwischen Stadt und Land.

## 3. Steigerung des Radverkehrsanteils

Radverkehr muss in Politik und Verwaltung priorisiert und eine klare Zielsetzung formuliert werden:

- Knapp 60 % aller Wege sind kürzer als 5 km. Hier liegt das größte Potenzial für mehr Wege mit dem Rad.
- Es braucht einen Zielwert für den Radverkehrsanteil, z.B. 25 % bis 2030, und dessen Erreichung muss messbar sein.
- Vorbilder wie die Niederlande zeigen: Hohe Radverkehrsanteile sind nur mit erstklassiger Infrastruktur erreichbar. Wo Radwege gebaut werden, werden sie auch genutzt.

## 4. Verknüpfung von Verkehrsmitteln stärken

Für eine schnelle Verkehrswende müssen Schnittstellen zwischen Rad und ÖPNV ausgebaut werden:

- Sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen, Parkhäuser und Boxen an Bahnhöfen.
- Kostenfreie oder günstige Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie genügend Stellplätze in Zügen.
- Leihfahrräder an Bahnhöfen für einfache Anschlussmobilität.

## 5. Politik und Verwaltung in die Pflicht nehmen

- Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests aktiv nutzen, um Schwachstellen zu identifizieren und Verbesserungen umzusetzen.
- Radverkehrsförderung als Pflichtaufgabe verstehen, auch in kleineren Kommunen.
- Unterstützung durch Netzwerke wie die AGFK Bayern einholen.



#### 6. Monitoring und Transparenz

- Fortschritte regelmäßig messen und veröffentlichen.
- Bürgerbeteiligung ernst nehmen: Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, Radentscheide und Volksbegehren sind klare Signale für Handlungsbedarf.

Die Verkehrswende gelingt nur, wenn der Radverkehr sicher, komfortabel und attraktiv wird. Vision Zero muss dabei der Maßstab sein. Jede Maßnahme, die nicht zur Sicherheit aller beiträgt, ist keine Lösung. Kommunen und Rathäuser sind gefordert, jetzt zu handeln und mutige Entscheidungen für die Zukunft des Radverkehrs vor Ort zu treffen. Eine enge

Zusammenarbeit mit dem ADFC kann hier entscheidend sein, denn die Aktiven vor Ort kennen die Radinfrastruktur, ihre Lücken und Schwachstellen besonders gut. Sie wissen, an welchen Kreuzungen es häufig zu Zwischenfällen kommt, und ihre Erfahrungen sollten bei der Planung neuer Infrastruktur unbedingt berücksichtigt werden.

Von den 25 Sieger- und Aufholerstädten liegen nur zwei in Bayern, dafür vier in Baden-Württemberg und elf in NRW. Was machen Städte anders, die im Fahrradklima-Test gut abschneiden und damit deutlich besser als die bayerischen Städte? Die Beispiele Münster und Tübingen zeigen, was innovative und durchdachte Radverkehrsförderung für einen Unterschied machen kann.



## Ein Blick in andere Bundesländer

Durchschnitt Bayern beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024:

3,92

Durchschnitt NRW beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024:

3,88

Durchschnitt BaWü beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024:

3,80



Münster ist bekannt für seine Nähe zu den Niederlanden und verfolgt seit Jahren konsequent das Ziel, die Radinfrastruktur auszubauen. Mit dem Projekt „**Fahrradnetz 2.0**“ entsteht ein durchgängiges Netz aus Velo-, Haupt- und Basisrouten mit einer Gesamtlänge von über 100 Kilometern.

## Nordrhein - Westfalen: Münster

(Gewinnerin Kategorie 200.000 bis 500.000 Einwohner:innen mit der Note 2,97)

Ein besonderes Highlight ist die neu gestaltete **Kanalpromenade**: Ein rund zehn Kilometer langer, komfortabler Fuß- und Radweg entlang des Dortmund-Ems-Kanals, der bereits mit dem **Deutschen Fahrradpreis** ausgezeichnet wurde.

Die „**Fahrradstraßen 2.0**“ zeichnen sich durch breitere Fahrbahnen, klare Markierungen und Vorrang für den Radverkehr aus. Ergänzend sorgen vorgezogene Haltelinien, ARAS-Markierungen sowie Grünpfeile an Ampeln für mehr Sicherheit und einen flüssigen Verkehrsfluss.

Das städtische **Fahrradbüro** hat sechs Mitarbeitende, die sämtliche Maßnahmen rund um den Radverkehr koordinieren. Es steht den Bürgerinnen und Bürgern als zentrale Anlaufstelle zur Verfügung.



Fahrradstraße im Schlachthofviertel © Stadt Münster / Patrick Schulte

Münster macht vor, wie eine fahrradfreundliche Stadt durchdachte Planung und engagiertes Handeln Realität werden lässt, für eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität.



Blick auf die Bismarckallee  
© Patrick Schulte



Leezenflow, ein Grüne Welle Indikator für  
Radelnde © Stadt Münster



Die Kanalpromenade, © Stadt Münster /  
Phillina Zuther

Tübingen gilt als Vorreiter in der Förderung des Radverkehrs. Mit dem Radverkehrskonzept 2030 entsteht ein lückenloses, komfortables und sicheres Radwegenetz, das den Umweltverbund stärken und den Anteil des Radverkehrs deutlich steigern soll.

## Baden - Württemberg: Tübingen

(Gewinnerin Kategorie 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen mit der Note 2,77)

Ein zentrales Projekt ist die **Radbrücke West** (Ann-Arbor-Brücke), die seit 2024 das Behördenzentrum Mühlbachäcker direkt mit dem Hauptbahnhof verbindet. Die 365 Meter lange, beheizbare Brücke überspannt die Bahngleise und mündet in einen deutschlandweit einzigartigen **Radkreisverkehr**, der täglich bis zu 10.000 Radfahrende effizient leitet.

Direkt am Hauptbahnhof befindet sich die **Fahrradtiefgarage** mit Radstation, die Platz für 1.100 Fahrräder bietet. Sie umfasst eine Werkstatt, eine Fahrradwaschanlage, Schließfächer mit Ladeoptionen sowie ein inklusives Café. Rund ein Drittel der Stellplätze ist gesichert und kostenpflichtig, der Großteil steht kostenfrei zur Verfügung.

Als erste Stadt Deutschlands führte Tübingen bereits 2019 ein **S-Pedelec-Netz** ein. Dieses verbindet alle Ortsteile über freie-



Radstation am Hauptbahnhof © ADFC Mannheim/Markus Schlegel

gebene Radwege und Straßen mit dem Zentrum und bietet Berufspendelnden eine schnelle, sichere Alternative zum Auto. Tübingen zeigt eindrucksvoll: Mit kluger Infrastruktur und innovativen Ideen wird der Radverkehr zur tragenden Säule einer nachhaltigen Mobilität.



Ein Stück vom „Blauen Band“ in Tübingen  
© Anne Faden



Ann-Arbor-Radbrücke West © Pressestelle  
Universitätsstadt Tübingen



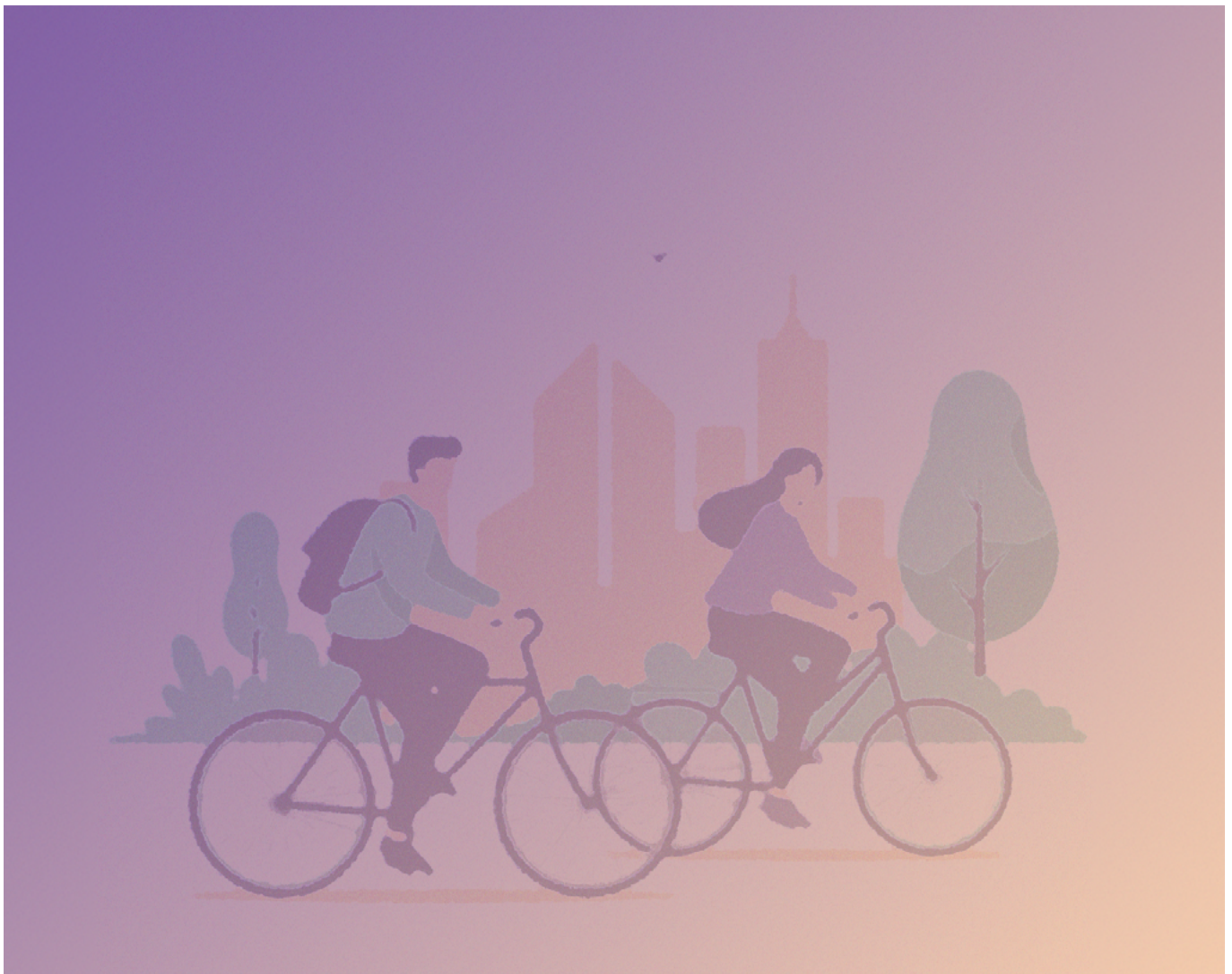
Radkreisverkehr Tübingen © ADFC Mannheim/  
Markus Schlegel



Wie geht Radverkehr im Ausland? Ein Blick über den Tellerrand macht deutlich, wie Strategie und Umsetzung von Maßnahmen für mehr und besseres Radfahren andersorts aussehen. Dabei wird klar: Mit politischem Willen sind in kurzer Zeit städtebauliche Veränderungen möglich, die viel mehr Menschen aufs Rad bringen.

.....

## Internationale Vorzeigestädte



Die Stadt Utrecht verfolgt das Ziel, dem Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang einzuräumen. Dafür wurde in den letzten Jahren ihr Radverkehrsnetz massiv ausgebaut, um den steigenden Radverkehrsanteil besser zu bewältigen.

## Utrecht - In zehn Jahren zur Fahrradstadt der Superlative

Dazu gehören neue Haupt- und Nebenrouten, Tunnel, Brücken und die Umwidmung von Autospuren in Radwege. Auch beim Fahrradparken wurde stark investiert, unter anderem mit dem größten Fahrradparkhaus der Welt am Hauptbahnhof, das für 12.500 Fahrräder Platz bietet.

Fahrradstraßen, eine grüne Welle bei Ampeln und regionale Verbindungen mit dem Umland ergänzen das Konzept. Die Stadt setzt auf enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Bürger:innen und externen Expert:innen. Beteiligungsverfahren und die Zufriedenheit der Einwohnerinnen und Einwohner spielen eine zentrale Rolle.

Das Ergebnis: Die Fahrradnutzung in Utrecht steigt jährlich um etwa 4 % - fast 40 % aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt und die große Mehrheit der Bevölkerung ist



Dafne Schippers Brücke in Utrecht © Qimby/Philipp Böhme

mit der Fahrradinfrastruktur zufrieden. Um all das zu erreichen, wurden von 2015-2020 rund 186 Mio. Euro in den Radverkehr investiert.



Radinfrastruktur in Utrecht © weelz.fr



Einfahrt Fahrradparkhaus Stationsplein  
in Utrecht © Qimby/Larslund



Zweirichtungsradweg in Utrecht  
© Dutch Cycling Embassy



Auch wenn Sevilla noch nicht als Fahrradstadt gilt, beeindruckt sie weltweit: Die Stadt baute in wenigen Jahren ein Basisnetz und steigerte den Radverkehr um das Elffache. Ab 2003 setzte eine neue Stadtregierung in Sevilla mit starkem politischem Willen einen ehrgeizigen Fahrrad-Masterplan um.

## Sevilla - Ein Basisradverkehrsnetz in nur vier Jahren

Ziel war es, bis 2007 ein durchgängiges Basisnetz von 77 km geschützter Radwege aufzubauen. Dieses wurde tatsächlich in nur vier Jahren umgesetzt. Dabei wurden Autospuren und 4.000 Parkplätze umgewidmet, um Platz für überwiegend schmale Zweirichtungsradwege zu schaffen.

Parallel wurden ein öffentliches Fahrradverleihsystem mit 2.500 Rädern an 250 Stationen und zahlreiche Fahrradparkplätze eingeführt. Verkehrsberuhigung in der Altstadt ergänzte die Maßnahmen. Ab 2008 wurde das Netz auf 120 km erweitert.

Eine eigens eingerichtete Fahrradabteilung in der Verwaltung koordinierte Planung, Bau und die Beteiligung

von Bevölkerung und Zivilgesellschaft. Externe Fachbüros übernahmen große Teile der Planung und Ausführung, inspiriert von niederländischen Vorbildern.

Dank der breiten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, regelmäßiger Bürgerforen und Umfragen stieß das Projekt auf hohe Zustimmung. Das Ergebnis: Das Fahrrad wurde vom Freizeitvergnügen zum Alltagsverkehrsmittel für alle Altersgruppen und gesellschaftlichen Schichten. Heute nutzen 27 % der Bewohner:innen Sevillas das Fahrrad im Alltag.



Geschützter Zweirichtungsradweg in Sevilla © Qimby/Rodrigo Pérez



Geschützte Radinfrastruktur in Sevilla © Manuel Calvo



# ADFC Fahrradklima-Test 2024

## Anhang 1: Fragebogen des Fahrradklima-Tests 2024 / Seite 1

Link zur Umfrage:  
[fkt.adfc.de/umfrage](https://fkt.adfc.de/umfrage)

Bewerten Sie in wenigen Minuten die Bedingungen fürs Radfahren bei Ihnen vor Ort. Damit geben Sie Politik und Verwaltung eine wichtige Rückmeldung, Erläuterungen und alle Informationen zur Umfrage sowie die Ergebnisse der letzten Jahre finden Sie auf: [fkt.adfc.de](https://fkt.adfc.de). Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen weltweit zum Thema Radfahren und Fahrradfreundlichkeit vor Ort und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Die Ergebnisse werden für einzelne Städte und Gemeinden ausgewertet. Bitte geben Sie für die Zuordnung zunächst eine Postleitzahl des Ortes an, für den Ihre Antworten gelten sollen. Ist die Postleitzahl mehreren Orten zugewiesen, können Sie hier den Ort nennen.

PLZ: \_\_\_\_\_ Ortsname: \_\_\_\_\_

Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad? ☐ (fast) täglich ☐ (1-3x) wöchentlich ☐ (1-3x) monatlich ☐ seltener ☐ (fast) nie

Fahren Sie mit dem Fahrrad vor allem... ☐ auf alltäglichen Wegen ☐ in der Freizeit/auf Radtouren ☐ sowohl als auch

Bitte bewerten Sie auf einer sechsstufigen Skala, welche Aussage auf Ihre Stadt oder Gemeinde am ehesten zutrifft. Markieren Sie dazu den entsprechenden Punkt zwischen den gegensätzlichen Aussagen (links positiv, rechts negativ).  
Lassen Sie die Antwort bitte offen, falls eine Frage für Ihre Stadt oder Gemeinde keinen Sinn ergibt oder für Sie nicht beantwortbar ist.

### Fahrrad- und Verkehrsklima – Bei uns ....

1. macht Radfahren Spaß.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	ist Radfahren Stress.
2. werden Radfahrer:innen als Verkehrsteilnehmende akzeptiert.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	wird man als Radfahrer:in nicht ernst genommen.
3. fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler:innen).
4. wird viel für das Radfahren geworben.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	findet keine Werbung für das Radfahren statt.
5. wird in den Medien meist positiv über Radfahrer:innen berichtet.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer:innen berichtet.

### Stellenwert des Radverkehrs – Bei uns ....

6. wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.
7. überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer:innen auf Radwegen parken.
8. werden Radwege regelmäßig gereinigt.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	werden Radwege selten gereinigt.
9. sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer:innen abgestimmt.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer:innen abgestimmt.
10. werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	werden im Winter Radwege nicht geräumt und gestreut.

### Sicherheit beim Radfahren – Bei uns ....

11. fühlt man sich als Radfahrer:in sicher.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	fühlt man sich als Radfahrer:in gefährdet.
12. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.
13. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Autofahrer:innen.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Autofahrer:innen.
14. gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Laternen, Drängelgitter, Werbeständer).
15. kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	werden Fahrräder oft gestohlen.
16. sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.
17. kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	← ○ ○ ○ ○ ○ →	wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert. ➔



# ADFC Fahrradklima-Test 2024

## Anhang 1: Fragebogen des Fahrradklima-Tests 2024 / Seite 2

### Komfort beim Radfahren – Bei uns ....

18. sind Wege für Radfahrer:innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer:innen.



1 2 3 4 5

sind Wege für Radfahrer:innen oft zu schmal.

19. sind Wege für Radfahrer:innen angenehm glatt und eben.

1 2 3 4 5

sind Wege für Radfahrer:innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.

20. findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.

1 2 3 4 5

findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.

21. werden Radfahrer:innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.

1 2 3 4 5

werden Radfahrer:innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.

22. kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.

1 2 3 4 5

ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.

### Infrastruktur und Radverkehrsnetz – Bei uns ....

23. ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.

1 2 3 4 5

ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.

24. kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.

1 2 3 4 5

wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.

25. sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer:innen freigegeben.

1 2 3 4 5

ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer:innen nicht erlaubt.

26. können sich Radfahrer:innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.

1 2 3 4 5

gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer:innen.

27. sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.

1 2 3 4 5

gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.

### Zusatzfragen 2024 zum

#### Miteinander im Verkehr – Bei uns ...

Z 1. verhalten sich alle Verkehrsteilnehmer:innen freundlich und rücksichtsvoll.

1 2 3 4 5

herrscht ein aggressives Klima im Verkehr.

Z 2. überholen Autos Radfahrer:innen meistens mit ausreichendem Abstand.

1 2 3 4 5

wird meistens zu eng überholt.

Z 3. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen.

1 2 3 4 5

gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen.

Z 4. wird sichtbar für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben (z. B. Sicherheitsabstand).

1 2 3 4 5

wird nicht für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben.

Z 5. ist das Handeln von Politik und Verwaltung darauf ausgerichtet, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt („Vision Zero“), beispielsweise durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und Trennung der Verkehrsarten.

1 2 3 4 5

kümmert sich keiner wirklich um mehr Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.

### Allgemeine Angaben:

Wie alt sind Sie? ☐ unter 18 ☐ 18 bis 29 ☐ 30 bis 49 ☐ 50 bis 69 ☐ über 70 Jahre

Wie ist Ihr Geschlecht? ☐ weiblich ☐ männlich ☐ divers

Welchen Fahrradtyp nutzen Sie hauptsächlich? ☐ City-/Trekkingrad ☐ Mountainbike ☐ Rennrad ☐ Lastenrad

☐ Pedelec (bis 25 km/h) ☐ S-Pedelec o. ä. (> 25 km/h, Kleinkrafttrad) ☐ andere

Steht Ihnen ein Auto zur Verfügung? ☐ ja ☐ teilweise/CarSharing ☐ nein

Haben Sie in der Regel eine Zeitkarte für Bus und/oder Bahn? (Monats-, Umweltkarte oder ähnliches) ☐ ja ☐ nein

Sind Sie Mitglied im ADFC? ☐ ja ☐ nein

Haben Sie noch Anmerkungen zur Fahrradsituation in Ihrer Stadt oder Gemeinde?

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen in einem ausreichend frankierten Briefumschlag bis spätestens 30.11.2024 an: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, „Fahrradklima-Test“, Mohrenstraße 69, 10117 Berlin oder füllen Sie den Fragebogen online auf [fkt.adfc.de/umfrage](https://fkt.adfc.de/umfrage) aus. Unter dieser Internetadresse finden Sie ab Frühjahr 2025 auch die Ergebnisse.



Link zur Umfrage:  
[fkt.adfc.de/umfrage](https://fkt.adfc.de/umfrage)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Weiterführende Informationen und Links

Weitere detaillierte Ergebnisse gibt es unter:

<https://fahrradklima-test.adfc.de>

Verkehrspolitischer Aktionsplan des ADFC „So geht #Fahrradland“:

<https://www.adfc.de/dossier/dossier-adfc-aktionsplan-so-geht-fahrradland>

ADFC Projekte InnoRAD und InnoRAD-Quick:-Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen:

<https://www.adfc.de/artikel/projekt-innorad-innovative-rad-verkehrsloesungen-auf-deutschland-uebertragen/>

<https://www.adfc.de/dossier/adfc-projekt-innoradquick>

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden:

<https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/>

ADFC Bayern:

<https://bayern.adfc.de>

ADFC Bundesverband:

<https://www.adfc.de>

**Der nächste FKT startet im Herbst 2026.**



ADFC Bayern

Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München  
<https://bayern.adfc.de> | [kontakt@adfc-bayern.de](mailto:kontakt@adfc-bayern.de)

### Impressum

**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC),  
Landesverband Bayern e. V.

**Text:** Eva Mahling, Laura Ganswindt,  
Petra Husemann-Roew, Paula Herrmann

**Layout:** Christine Hammouda

**Verantwortlich für den Inhalt:** Eva Mahling,  
Vorsitzende des ADFC Bayern e. V.

### Soziale Medien:

[facebook.com/adfcbayern](https://facebook.com/adfcbayern)    [youtube.com/adfcbayern](https://youtube.com/adfcbayern)  
[instagram.com/adfc.bayern](https://instagram.com/adfc.bayern)  
<https://www.linkedin.com/company/adfcbayern>