



Fahrradklima-Test 2020 Bayern

.....

Methodik – Ergebnisse – Analyse – Handlungsempfehlungen

Stand: Sommer 2021

Der Fahrradklima-Test 2020 in Bayern

Inhaltsverzeichnis

- **Grußwort der LandesvorsitzendenSeite 3**
- **Methodik des Fahrradklimatests 2020.....Seite 4**
- **Bayern im Fahrradklima-TestSeite 7**
 - Übersicht der Städte, Kategorie 1 und 2..... Seite 8
 - Übersicht der Städte, Kategorie 3 Seite 8
 - Übersicht der Städte, Kategorie 4 Seite 9
 - Übersicht der Städte, Kategorie 5 und 6..... Seite 9
- **Es gibt viel zu tun in Bayern.....Seite 10**
- **Handlungsempfehlungen..... Seite 12**
- **Weiterführende Informationen und Links Seite 16**

Impressum

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

Text: Bernadette Felsch, Laura Ganswindt, Petra Husemann-Roew, Raphael Obertreis

Layout: Christine Hammouda

Verantwortlich für den Inhalt: Bernadette Felsch, Landesvorsitzende des ADFC Bayern e. V.

Postadresse:

Kardinal-Döpfner Straße 8
80333 München

Telefon: 089 - 9090025 0

Mail: kontakt@adfc-bayern.de

Internet und soziale Medien:

[https:// bayern.adfc.de](https://bayern.adfc.de)
<facebook.com/adfcbayern>
<twitter.com/adfcbayern>

<instagram.com/adfc.bayern>
<youtube.com/adfcbayern>
<www.radgesetz-bayern.de>

Das „Radlland“ Bayern radelt nicht voraus



Bernadette Felsch, Landesvorsitzende ADFC Bayern © ADFC

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 zeigen ein ähnliches Bild wie in den vergangenen Jahren: Das „Radlland“ Bayern radelt nicht voraus.

Es ist sehr schade, dass nur wenige Städte auf den Anstieg des Radverkehrs in der Corona-Zeit angemessen reagiert und mehr Platz fürs Rad geschaffen haben. Die wenigen Städte, die etwas für ausreichend Abstand und sicheres Radfahren getan haben, bekamen dafür auch gute Noten von den Befragten beim Fahrradklima-Test. Das zeigt: Auch schnelle und wenig aufwändige Maßnahmen wie Popup-Radwege werden von den Radfahrenden honoriert.

Während ein Straßennetz für KFZ selbstverständlich ist, kann von einem durchgängigen Radwegenetz in Bayern noch keine Rede sein: An 54% der Bundes- und an 72% der Staatsstraßen gibt es in Bayern bis dato überhaupt keine Radwege. Wo es welche gibt, enden sie oft im Nichts. Die meisten Radwege sind in die Jahre gekommen, in schlechtem Zustand und für das heutige Radverkehrsaufkommen und die vielen unterschiedlichen – zum Teil auch mehrspurigen – Fahrräder viel zu schmal. Außerdem führen sie zu dicht an parkenden Autos und Fußwegen entlang. Hinzu kommt, dass Radwege sehr oft zugeparkt oder anderweitig zugestellt sind, was kaum geahndet wird.

In kleineren Städten und Orten sollen Radfahrende meist auf freigegebenen Gehwegen radeln. Konflikte sind so leider vorprogrammiert. Das alles spiegelt sich in den vielen schlechten Noten im Fahrradklima-Test deutlich wieder. Wer mehr Menschen aufs Rad bringen möchte, muss das Radfahren attraktiv machen.

Dänemark und die Niederlande zeigen: Wo man sicher und entspannt radeln kann, da steigen die Menschen gerne aufs Rad um. Wo es als Zumutung empfunden wird, kann man nicht erwarten, dass die Menschen Leib und Leben riskieren, um zu radeln.

Die meisten Kommunen, auch auf dem Land, haben längst erkannt, dass ein höherer Radverkehrsanteil in vielerlei Hinsicht von Vorteil ist - nicht nur fürs Klima und die Lebensqualität vor Ort. Radtourismus generiert Einnahmen und Radfahrende sind gute Kunden. Dieser Erkenntnis müssen nun auch Taten folgen und der Freistaat müsste die Kommunen dabei unterstützen.

Aktuell überlässt er jedoch jeder Kommune selbst, wie und ob sie den Radverkehr überhaupt fördert. Maßgeblich sind also vor allem die jeweilige Kassenlage und der politische Wille vor Ort. Das Ergebnis ist ein Flickenteppich unterschiedlichster, meist unzureichender Radwege, die oft nur bis zur Gemeindegrenze reichen. Viele Kommunen haben zudem wenig bis kein Know-how und Personal für die Planung und den Bau von Radinfrastruktur.

Der Fahrradklima-Test hat gezeigt: Bayern braucht ein klares politisches Bekenntnis zum Radverkehr, eine gerechtere Aufteilung des Verkehrsraums, ein für alle Altersgruppen sicheres und durchgängiges Radwegenetz und für all das ein Rad-Gesetz!

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit



Bernadette Felsch, Landesvorsitzende ADFC Bayern

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist die größte Umfrage zur Zufriedenheit von Radfahrenden weltweit. Seit 2012 wird die Befragung in jedem zweiten Jahr durchgeführt, um langfristige Trends beobachten zu können.

Methodik des Fahrradklima-Tests 2020

Der Fahrradklima-Test wird vom Fahrradclub ADFC alle zwei Jahre mit Hilfe des Bundesministeriums durchgeführt und fand 2020 zum neunten Mal statt. 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) sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz (Frage 23-27). Darüber hinaus gibt es seit 2018 fünf Zusatzfragen zu einem bestimmten Themenkomplex. Im Jahr 2020 wurden die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Radfahren erfragt.



Die sechs Stufen der Zustimmung können als Schulnote interpretiert werden, auch wenn die Abstände zwischen den einzelnen Aussagen dann automatisch als gleich groß angenommen werden. Diese Vereinfachung 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 Note vergeben haben.

Daraus ergeben sich Aussagen wie:

- › In München finden 83 % der Befragten, dass zu wenig gegen falsch parkende Autos unternommen wird.
- › Nur 15 % empfinden die Führung an Baustellen in Augsburg als bequem und sicher.

Die Fragen sind als sogenanntes "Semantisches Differential" aufgebaut. Dabei werden zwei Pole von gegensätzlichen Aussagen dargestellt und die oder der Befragte kann in sechs Stufen auswählen, zu welcher Aussage er oder sie tendiert. Die Formulierungen der Aussagen sind praxisnah und bildhaft.

Beispiele dafür sind:

- › Bei uns fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung/fahren nur bestimmte Gruppen (Kinder, Sportler).
- › Bei uns werden Radwege regelmäßig gereinigt/werden Radwege selten gereinigt.
- › Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen/gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Umlaufsperrern, Laternen, Werbeständer).

Bewerten Sie mit wenig Aufwand die Situation für Radfahrende in Ihrer Stadt – und gebe Sie Politik und Verwaltung ein wichtiges Feedback aus Sicht der „Alltagsexpert*innen“. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Umfrage dieser Art. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Die Ergebnisse geben einen umfassenden Überblick zur Situation des Radverkehrs.

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.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	ist Radfahren Stress.
2. werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	wird man als Radfahrer*in nicht ernst genommen.
3. fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).
4. wird viel für das Radfahren geworben.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	findet keine Werbung für das Radfahren statt.
5. wird in den Medien meist positiv über Radfahrer*innen berichtet.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer*innen berichtet.

Fragebogen des Fahrradklima-Tests 2020 (Ausschnitt) ©ADFC

Diese Methodik gewährleistet auch dann sichere Aussagen, wenn die Befragten sehr heterogen geantwortet haben. Um eine ausreichende statistische 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 stadtspezifische Auswertung statt. Nur in den Größenklassen, in denen alle Städte dieser Kategorie im Ergebnis des Fahrradklima-Tests erscheinen, sind diejenigen mit der schlechtesten Note auch die fahrradunfreundlichsten in dieser Größenordnung.

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.

Der Fahrradklima-Test ist nicht als repräsentative Untersuchung angelegt, vor allem, weil Nicht-Radfahrende nicht befragt werden. Bei der Werbung für die Teilnahme am Test wird darauf geachtet, dass die Bevölkerungsgruppen, die in den vergangenen Untersuchungen wenig vertreten waren, besonders angesprochen werden. So sind die männlichen Teilnehmer immer noch leicht in der Überzahl, der Anteil der Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu (2012: 36 %, 2020: 43 %).

Der größte Unterschied zwischen der Verteilung in der Gesamtbevölkerung und den Teilnehmenden im Fahrradklima-Test ist die ADFC-Mitgliedschaft. Während 0,2 % der Bevölkerung Mitglied sind, sind es unter den Teilnehmenden 15 %. Allerdings haben diese Gruppenunterschiede

in der Teilnahme kaum einen Einfluss auf die Gesamtnote im Fahrradklima-Test, denn die mittleren Noten der Teilnehmergruppen unterscheiden sich kaum voneinander.

Ein weiterer Hinweis für die Aussagekraft der ADFC-Fahradklima-Testergebnisse ist der Zusammenhang zwischen den Gesamtnoten und dem Fahrradanteil im sogenannten Modal-Split der Kommunen. Etwa 60% der Varietäten im Fahrradanteil lassen sich durch die Gesamtnote im Fahrradklima-Test erklären.

Zu den 27 Dauerfragen und den thematischen Ergänzungsfragen wurden die Teilnehmer*innen der Online-Befragung gebeten, zur Wichtigkeit der einzelnen Fragen Stellung zu nehmen. Konkret sollten sie ankreuzen, wie wichtig aus ihrer Sicht die 21 Aspekte für das Radfahren in ihrer Stadt sind.

Zur Auswahl standen: „wichtig“ (= 1), „eher wichtig“ (= 0,66), „eher unwichtig“ (= 0,33) und „unwichtig“ (= 0). Das arithmetische Mittel ergibt einen Index, der zwischen 1 und 0 liegt. Die Einordnung der Wichtigkeit der unterschiedlichen Fragen des Fahrradklima-Tests dient als Hilfestellung, um aus den Ergebnissen Handlungsschwerpunkte abzuleiten.

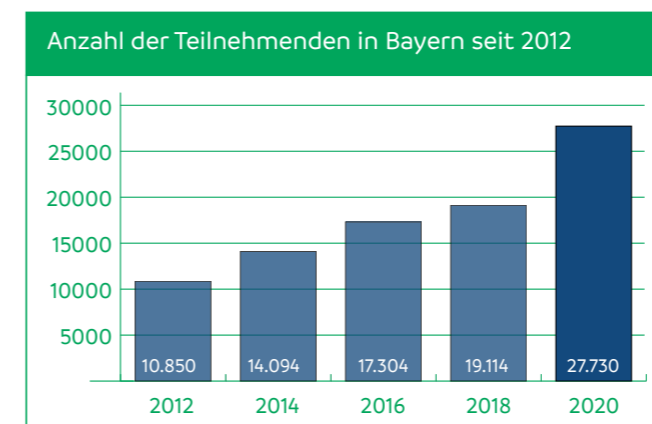


Schadhafte Radwege mindern die Lust am Radfahren ©ADFC April Agentur

Das Interesse am Fahrradklima-Test hat in den letzten Jahren immer weiter zugenommen. Jedes Jahr nehmen in Bayern mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Umfrage teil.

Bayern im Fahrradklima-Test

Der Fahrradklima-Test zeigt deutlich, dass im Freistaat Verbesserungspotential bei der Radinfrastruktur besteht und mehr für den Ausbau des Radverkehrs getan werden muss.



167 bayerische Kommunen schafften es 2020 in die Wertung, 89 mehr als noch vor zwei Jahren. Von den gesamtdeutsch am besten bewerteten Städten und Gemeinden kommen allerdings nur zwei aus Bayern.

Als einzige bayerische Stadt schafft es Erlangen zum wiederholten Mal unter die bundesweit 18 Spitzenreiter. Würzburg bekommt den Titel „Aufholer“, weil sich die Stadt in Sachen Radverkehr deutschlandweit in den letzten zwei Jahren am besten entwickelt hat.

Insgesamt bleibt das bayerische Radklima mit einer Durchschnittsnote von 3,9 weiterhin unbefriedigend. Viele Städte haben vor allem durch die Corona-Pandemie und dem damit

verbundenen Zuspruch zum Fahrrad gemerkt, dass sie das Rad als Verkehrsmittel nicht länger ignorieren können. Während Corona zahlt sich beherzte und nachhaltige Radverkehrsförderung aus. Die in München und Fürth errichteten Pop-up-Radwege werden von den Befragten als „handfeste Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit“ wahrgenommen. Das zeigen die guten Bewertungen der beiden Städte in der diesjährigen Corona-Zusatzbefragung.

Auch der Fahrradboom während Corona schlägt sich in den Umfrageergebnissen nieder: Über alle Ortsgrößenklassen hinweg sind die Teilnehmenden der Meinung, dass die Bedeutung des Fahrrads während der Corona-Zeit gestiegen ist.

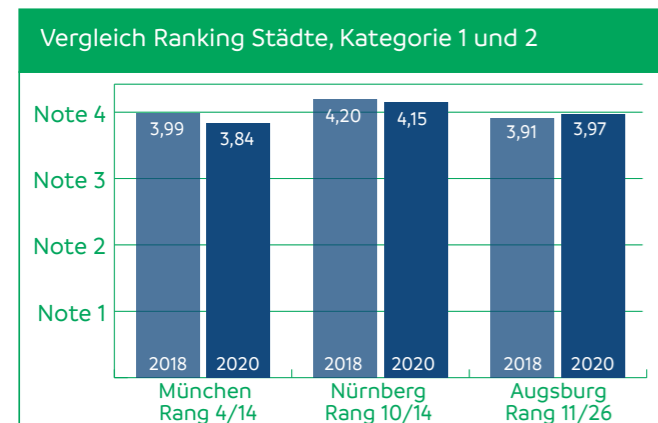
Eine äußerst schlechte Bewertung erhalten die Städte und Gemeinden, die keine Verbesserungen für den Radverkehr während der Pandemie unternommen haben. Bayern liegt insgesamt sehr nah am bundesweiten Durchschnitt. Gleichzeitig zeigen sich Stärken und Schwächen im Freistaat.

Die Reinigung der Radwege und der Winterdienst werden beispielsweise in ganz Bayern recht gut bewertet - und damit besser als der bundesweite Durchschnitt. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV hingegen wird deutlich schlechter bewertet als im Rest der Republik.

Übersicht der Städte

Kategorie 1 und 2

In die erste Kategorie der Größenklassen beim Fahrradklima-Test (Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen) fallen in Bayern nur München und Nürnberg. Beide Städte konnten sich im Vergleich zu 2018 marginal verbessern.

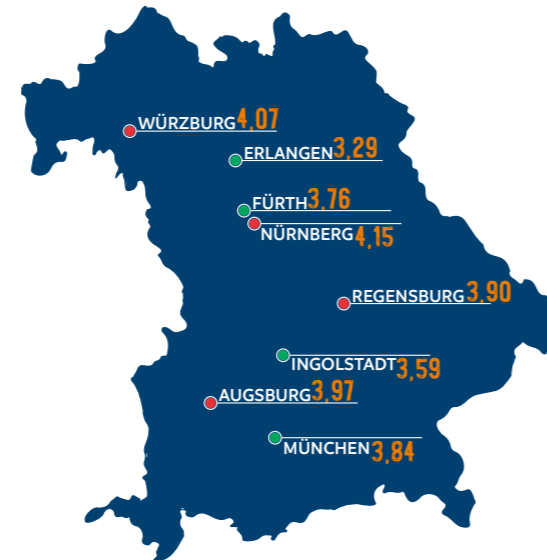


Die Landeshauptstadt kann vor allem mit dem Angebot an öffentlichen Fahrrädern und den für Radfahrende geöffneten Einbahnstraßen punkten. Besonders schlecht werden die Breite der Radwege und die laschen Kontrollen von Falschparkenden auf Radwegen bewertet.

In Nürnberg zeichnet sich ein ähnliches Bild. Das Angebot an öffentlichen Fahrrädern wird positiv wahrgenommen und die Kontrolle von Falschparkenden mit der Note 5,4 am schlechtesten bewertet.

In die zweite Kategorie der Größenklassen (Städte mit 200.000 bis 500.000 Einwohner*innen) fällt in Bayern nur die Stadt Augsburg. Im Vergleich zu 2018 verschlechterte sich die Fuggerstadt um 0,06 Noten.

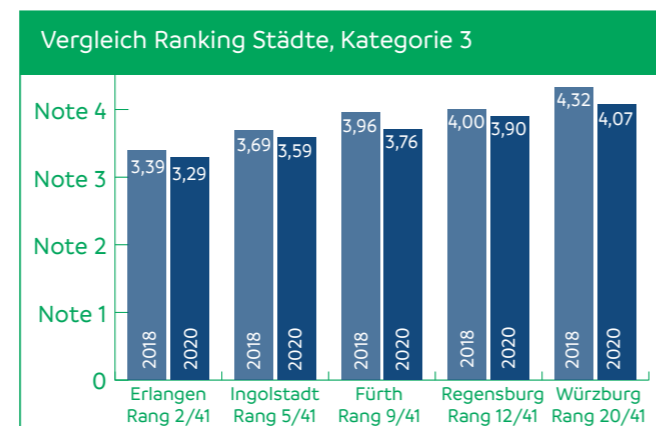
Hier wird – wie in den anderen großen Städten Bayerns – das Angebot der öffentlichen Leihräder positiv und die Breite der Radwege besonders negativ (Note 4,9) bewertet.



Bewertung der Städte Kategorie 1, 2 und 3 © ADFC

Kategorie 3

In die Größenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner*innen gehören in Bayern die Städte Erlangen, Ingolstadt, Fürth, Regensburg und Würzburg.

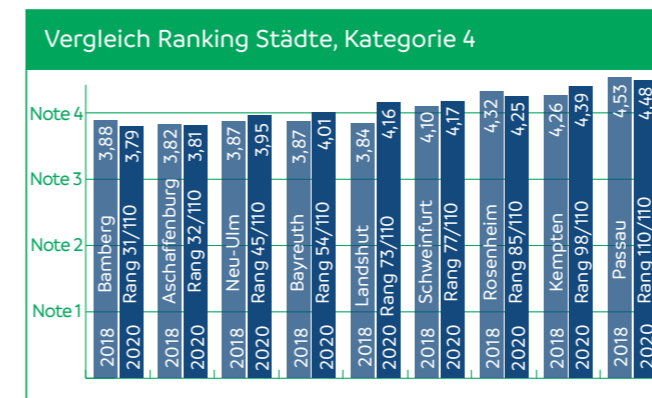


Erlangen gilt als fahrradfreundliche Stadt und schafft es im Fahrradklima-Test auf den 2. Rang deutschlandweit. Mit einer Bewertung von 3,29 konnte sich Erlangen im Vergleich zu 2018 erneut leicht verbessern.

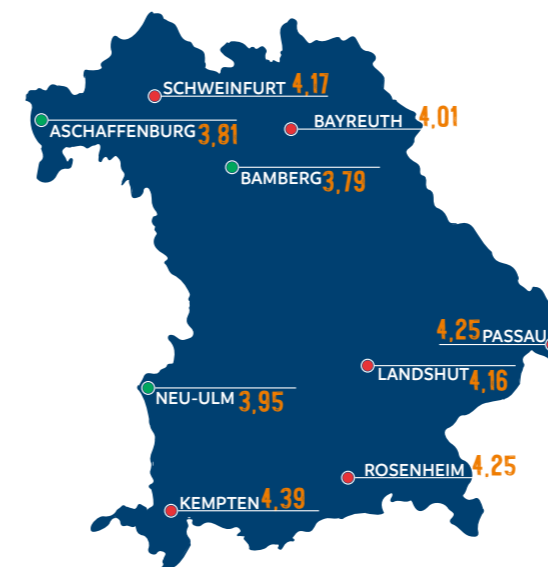
Würzburg sichert sich in dieser Kategorie den Titel „Aufholer“. Damit verbessert sich Würzburg im Vergleich zu 2018 um 0,25 Noten.

Kategorie 4

In der Größenklasse der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner*innen liegen Bamberg und Aschaffenburg auf den ersten Rängen. Die Schlusslichter bilden Kempten und Passau.



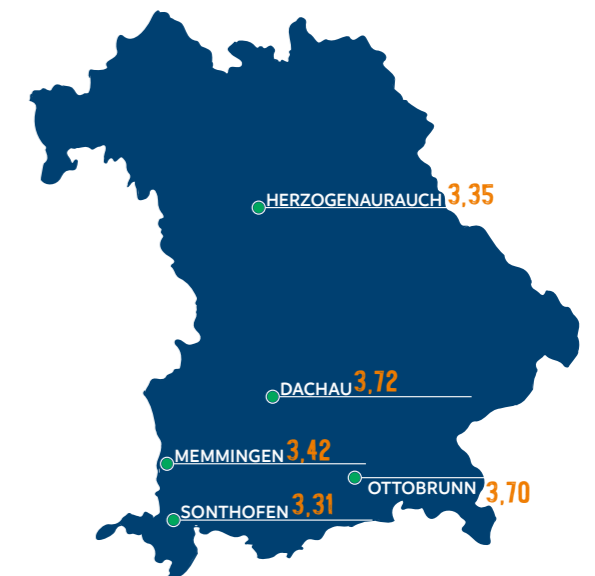
Alle Städte dieser Kategorie konnten sich nicht wesentlich verbessern. Landshut verschlechterte sich sogar deutlich und muss sich unter anderem Versäumnisse bei der Förderung des Radverkehrs vorwerfen lassen.



Bewertung der Städte in Kategorie 4 © ADFC

In den Städten dieser Kategorie wird vor allem die Wegweisung der Radwege schlecht bewertet und das Angebot an öffentlichen Fahrrädern. Auch die Führung der Radwege an Baustellen erhält schlechte Noten. Positiv wird in dieser Kategorie durchweg das gute Verhältnis von Fußgänger*innen und Radfahrenden bewertet.

Mit Blick auf die bundesweite Platzierung der bayerischen Städte zeigt sich, dass diese Größenklasse sicher nicht durch Fahrradfreundlichkeit glänzt. Andere Bundesländer liegen hier weit vor Bayern und der Freistaat ist gefordert, vor allem in Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner*innen deutlich mehr Anstrengungen für Fahrradfreundlichkeit und bessere Radinfrastruktur zu unternehmen.



Bewertung der Städte Kategorie 5 und 6 © ADFC

Kategorie 5 und 6

Auf Platz 1, 2 und 3 in der Größenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner*innen liegen die Städte Sonthofen, Herzogenaurach und Memmingen. Hof und Kulmbach sind bayern- und deutschlandweit die Schlusslichter. In der Größenklasse Städte bis 20.000 Einwohner*innen führen Oberhaching, Bad Wiessee und Gunzenhausen die Liste der bayerischen Gemeinden an. Hösbach und Mering liegen auf den letzten Plätzen.

Fahrradklima in Bayern: Es gibt viel zu tun im Freistaat

Fahrrad- und Verkehrsklima

Fragen 1 bis 5

Die Durchschnittsnote bei der Bewertung des Fahrrad- und Verkehrsklimas liegt in Bayern bei der Schulnote 3,7. Das entspricht dem deutschlandweiten Mittelwert.

Beim Blick auf die bayerischen Städte fällt Folgendes auf:

- › 53 % der Radfahrenden fühlen sich nicht als Verkehrsteilnehmer*in akzeptiert.
- › 61 % wünschen sich mehr Werbung fürs Radfahren.
- › 44 % empfinden Radfahren im Freistaat als Stress.
- › Die Hälfte der Radfahrenden wünscht sich eine positivere Medienberichterstattung zum Radfahren.

Dennoch sind...

- › 61 % der Befragten mit der Fahrradförderung in jüngster Zeit unzufrieden.
- › 68 % geben an, dass Falschparker*innen wenig bis gar nicht kontrolliert werden.
- › 59 % wünschen sich bessere Ampelschaltungen für Radfahrende.

Sicherheit beim Radfahren

Fragen 11 bis 17

Der Themenkomplex „Sicherheit beim Radfahren“ bekommt von den Befragten in Bayern eine ernüchternde Bewertung: Note 4,2. Die Mehrheit der Radfahrenden fühlt sich folglich beim Radeln in bayerischen Städten nicht sicher. Das liegt an Konflikten mit Fußgänger*innen, Autofahrer*innen, aber auch an Hindernissen auf Radwegen oder nicht vorhandener Radinfrastruktur. 53 % der Radfahrenden fühlen sich nicht als Verkehrsteilnehmer*in akzeptiert.

- › 64 % der Befragten fühlen sich in Bayern beim Radfahren nicht sicher.
- › 72 % fühlen sich beim Fahren im Mischverkehr nicht wohl.
- › 56 % berichten von Hindernissen auf den Radwegen.
- › 64 % berichten von häufigen Konflikten mit Autofahrenden.

Stellenwert des Radverkehrs

Fragen 6 bis 10

Durchschnittlich bewerten bayerische Radfahrende den Stellenwert des Radverkehrs mit der Note 4,2. Deutschlandweit liegt die Bewertung bei 4,4. Bayern liegt hier also über dem bundesweiten Mittelwert.

Komfort beim Radfahren

Fragen 18 bis 22

Der Komfort beim Radfahren wird von den bayerischen Radler*innen mit einer 4,4 benotet. Dies entspricht dem bundesweiten Durchschnitt. Unter diesen Themenkomplex fallen beispielsweise die Breite und die Oberfläche der Radwege, die Führung von Radfahrenden an Baustellen und die Mitnahmemöglichkeiten für Räder im Öffentlichen Verkehr.

- › 72 % der Radfahrenden sind mit der Breite der Radwege unzufrieden.
- › 59 % berichten, dass es wenig Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV gibt.
- › 58 % wünschen sich im Freistaat mehr Abstellanlagen für Fahrräder.

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Fragen 23 bis 27

Die Radverkehrsinfrastruktur und das Radwegenetz erhalten sowohl in Bayern als auch in Gesamtdeutschland die Note 3,3. In diesem Themenkomplex sind Faktoren wie die einfache Erreichbarkeit des Stadtzentrums, der Zugang zu öffentlichen Fahrrädern und die Radwegweisung zusammengefasst. Die Ergebnisse zeigen, dass die großen bayerischen Städte München, Nürnberg und Augsburg ein sehr gutes Angebot an öffentlichen Fahrrädern bieten, während Landshut, Kempten und Rosenheim diesbezüglich schlecht bewertet werden.

- › 60 % der Befragten wünschen sich mehr öffentliche Fahrräder.
- › 69 % der Teilnehmenden geben an, das Stadtzentrum gut erreichen zu können.

- › Ein Drittel der Radfahrenden berichtet, dass die Infrastruktur kein zügiges Radfahren erlaubt.

Corona und Radfahren

Fragen 28 bis 32

Die Ergebnisse der diesjährigen Zusatzkategorie „Corona und Radfahren“ zeigen deutlich: Die Städte, die in der frühen Phase der Pandemie klare und deutliche Signale für den Radverkehr gesetzt haben, bekamen eine gute Bewertung beim Test. Die Bemühungen der Politik für mehr und sichereren Radverkehr wurden also honoriert.

München kommt beispielsweise hinter Berlin auf den 2. Platz der Corona-Wertung. Ebenso wie die Bundeshauptstadt hat die Landeshauptstadt durch die Pop-up-Radwege ein klares Signal für mehr Radverkehr gesendet.

- › 84 % der Münchner*innen sind der Meinung, dass die Bedeutung des Radverkehrs gestiegen ist.

Ähnliches gilt für Fürth. Auch hier wurde der während Corona erbaute Pop-up-Radweg mit guten Bewertungen im Fahrradklima-Test belohnt.

- › 52 % der Fürther*innen haben klare Signale für den Radverkehr während der Pandemie wahrgenommen.

In dieser Kategorie haben viele Befragte angegeben, dass sie während der Pandemie neue Ziele mit dem Fahrrad entdeckt haben. Die Mehrheit ist zudem der Meinung, dass die Bedeutung des Radverkehrs während Corona gestiegen ist.

Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse des ADFC-Fahradklima-Tests geben Verwaltungsmitarbeiter*innen und politisch Verantwortlichen Rückmeldung zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen. Sie ermöglichen Städten und Gemeinden eine Standortbestimmung zum Thema Fahrradfreundlichkeit. Die Ergebnisse können gezielt zur Förderung des Radverkehrs genutzt werden.

Radfahren wird immer populärer und für immer mehr Menschen ist das Fahrrad das Verkehrsmittel der ersten Wahl. Vor allem hat die Covid-19-Pandemie viele aufs Rad gebracht und den bereits bestehenden Fahrrad-Boom nochmals befeuert. Grund hierfür ist einerseits die geringe Infektionsgefahr auf Radwegen, auf denen sich die Radfahrenden an der frischen Luft und in der Regel automatisch mit ausreichend Abstand zueinander fortbewegen, andererseits die Möglichkeit, trotz Homeoffice und Lockdown ausreichend Bewegung zu bekommen. Diese Entwicklung gilt es zu nutzen und gerade jetzt den Radverkehr zu fördern, sicherer zu machen und die Radinfrastruktur weiter auszubauen.

Um auch genügend Abstand zum Fußverkehr zu wahren, der oft ohnehin zu gering ist, empfahl der ADFC die Einrichtung von sogenannten Popup-Radwegen auf Auto-spuren. Leider sind in Bayern nur wenige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt.

Vielorts engagieren sich Kommunalpolitiker*innen und Stadtverwaltungen für sicheren Radverkehr und attraktive Radwegenetze. Dennoch zeigt der Fahrradklima-Test deutlich die Defizite in der Radinfrastruktur Bayerns auf. Der Lösung dieser Herausforderungen muss nun hohe Priorität eingeräumt werden.

Diese Broschüre kann nicht alle Handlungsfelder in Gänze aufzeigen, stellt jedoch einen Teil der möglichen Lösungsstrategien bereit. Unterstützung beim Thema Fahrradfreundlichkeit und wie eine Stadt oder Gemeinde diese fördern kann, bietet die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen

(AGFK) in Bayern. Die AGFK Bayern berät Städte und Kommunen auch bei der Planung von Radwegenetzen.

Der ADFC Bayern empfiehlt vor allem folgende Maßnahmen und Ziele zur Förderung des Radverkehrs zu verfolgen:



Wenn der Abbiegeassistent fehlt... © ADFC

Vision Zero

Vision Zero als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte bedeutet, dass alle Straßen so konzipiert sein müssen, dass Radfahrende sicher und ohne Gefährdung unterwegs sein können. Ein solches Verkehrssystem gleicht menschliche Fehler aus und schützt die verletzlicheren Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Nur, wenn sich Verkehrspolitik und -planung der Vision Zero verpflichten und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Zentrum der Arbeit steht, können Unfälle und somit Todesfälle im Straßenverkehr dauerhaft verhindert werden.

Verkehrsmittelverknüpfung



Fahradabstellanlage am Bahnhof Bobingen © ADFC

Für eine schnelle Verkehrswende ist es wichtig, die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln zu stärken und auszubauen. Es muss einfach und bequem sein, das Rad und den ÖPNV miteinander zu kombinieren, also das Rad in Bus und Bahn mitzunehmen oder es sicher am Bahnhof abzustellen. Deshalb empfiehlt der ADFC Bayern Fahrradparkhäuser, Abstellanlagen für Räder und Fahrradboxen an Bahnhöfen. Mit einem solchen Angebot macht man es Pendler*innen leicht, vom Auto aufs Rad und den ÖPNV umzusteigen. Außerdem sollten kostengünstige Leihfahrräder an jedem Bahnhof verfügbar sein.

Falschparkenden-Kontrollen



Falschparkende auf Radwegen: auch in Nürnberg ein Problem! © ADFC

Ein sehr häufig genanntes Problem ist das der Falschparkenden auf Radwegen. Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests machen deutlich, dass sich die Menschen mehr Kontrollen von Falschparkenden auf Radwegen wünschen. Falschparkende Pkw stellen eine große Gefahr dar, weil die Radfahrenden auf den Gehweg oder in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn ausweichen müssen. Falschparken auf Radwegen müsste folglich konsequenter kontrolliert und geahndet werden, um mehr Sicherheit für die verletzlicheren Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Kommunen und Polizei sollten auch nicht vor dem Abschleppen von falsch geparkten Autos zurückschrecken.

Sichere Wege



Geschützte Radwege: In Bayern bislang nur auf dem Papier! © ADFC

Sicher und zügig ans Ziel zu kommen, ist essentiell für mehr und besseren Radverkehr. Mobilität mit dem Fahrrad muss so hindernisarm wie möglich sein. Dazu zählen ein guter Winterdienst, fahrradfreundliche Ampelschaltungen, keine Hindernisse oder Gefahrenstellen und ein zusammenhängendes Radwegenetz. Sind diese Maßnahmen erfüllt, entscheiden sich Menschen häufiger, auch für längere Distanzen das Rad zu nehmen. Entscheidend ist auch, dass die Oberfläche der Radwege in gutem Zustand und die Breite ausreichend ist.

Zusammenhängende Radwegenetze



Ein gutes Radwegenetz: Alles eine Frage der Planung © ADFC Hamburg

Ein zusammenhängendes Radwegenetz macht das Radfahren attraktiver, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Ein solches Netz braucht Radvorrangrouten, Fahrradstraßen, Rad-schnellwege und baulich getrennte Radfahrstreifen, die eine attraktive Alternative zum Straßennetz darstellen. Der ADFC Bayern fordert ein zusammenhängendes Radwegenetz in der Stadt und auf dem Land, das sich in seiner Ausgestaltung an den vulnerabelsten Radfahrenden orientiert, also auch an Kindern und Senior*innen.

Radentscheidforderungen umsetzen



Radentscheid Augsburg © ADFC

In auffallend vielen bayerischen Städten gab oder gibt es Radentscheide, die sich für eine sichere und komfortable Radinfrastruktur vor Ort für alle Radfahrenden einsetzen. Die kommunale Politik ist aufgefordert, diese Forderungen umzusetzen, die von der Bevölkerung getragen und von Menschen erarbeitet werden, die tagtäglich mit dem Rad unterwegs sind und die Situation vor Ort am besten bewerten können.

Fahrradklima-Test-Ergebnisse analysieren und Schwachstellen ausmachen

Der Fahrradklima-Test zeigt alle zwei Jahre auf, wo es in den einzelnen Kommunen in Sachen Radverkehr hakt. Gleichzeitig lassen sich Handlungsempfehlungen ableiten, welche die Schwachstellen ausgleichen und den Radverkehr direkt fördern. Deshalb sollten Städte und Gemeinden die Ergebnisse ernst nehmen und in der weiteren Radverkehrsplanung berücksichtigen.



Schwachstellen erkennen und ausbessern © ADFC/Gerhard Westrich

Weiterführende Informationen

Detaillierte Ergebnisse gibt es unter:

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

Verkehrspolitische Aktionsplan des ADFC „So geht #Fahrradland“:

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Presse/Dateien_fuer_die_Pressearbeit/adfc_so_geht_fahrradland_forderungen_v4.pdf

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden:

<https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/doku-158-radverkehr-dstgb-adfc-komprimiert.pdf?cid=fcm>

ADFC Bayern

www.bayern.adfc.de



© ADFC/Jens Lehmkuhler

Der nächste Fahrradklima-Test startet am 1. September 2022!



ADFC Bayern

Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

[https:// bayern.adfc.de](https://bayern.adfc.de) | kontakt@adfc-bayern.de