



Fahrradklima-Test 2022 Bayern

Methodik – Ergebnisse – Analyse – Handlungsempfehlungen

Stand: Herbst 2023

Der Fahrradklima-Test 2022 im Freistaat Bayern

Inhaltsverzeichnis

- **Grußwort der VorsitzendenSeite 3**
- **Methodik der Erhebung des TestsSeite 4**
- **Bayern im Fahrradklima-TestSeite 7**
 - Städte > 200.000 Einwohner:innen Seite 8
 - Städte 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen Seite 9
 - Städte 50.000 bis 100.000 Einwohner:innenSeite 10
 - Städte 50.000 Einwohner:innen und weniger.....Seite 11
- **Radfahren in Bayern: Viel Luft nach oben Seite 12**
- **Schwerpunkt: Radfahren im ländlichen Raum..... Seite 14**
- **Handlungsempfehlungen.....Seite 16**
- **Weiterführende Informationen und LinksSeite 19**

Impressum

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

Text: Bernadette Felsch, Laura Ganswindt, Petra Husemann-Roew,
Paula Herrmann

Layout: Christine Hammouda

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

Postadresse:

Kardinal Döpfner-Str. 8
80333 München

Telefon: 089 - 9090025 0

Mail: kontakt@adfc-bayern.de

Internet und soziale Medien:

<https://bayern.adfc.de>

facebook.com/adfcbayern

instagram.com/adfc-bayern

youtube.com/adfcbayern

Vom „Radland Bayern“ ist der Freistaat noch immer weit entfernt



Bernadette Felsch, Vorsitzende ADFC Bayern © ADFC

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 haben sich gegenüber den vergangenen Jahren nicht verbessert: Wieder gibt es insgesamt nur eine Vier. Bei der Mitnahme von Fahrrädern im Öffentlichen Nahverkehr erhält Bayern abermals die Rote Laterne.

Das zeigt, dass die Rahmenbedingungen für Radfahrende dringend verbessert werden müssen. Zwar gibt es auf Druck des Radentscheids Bayern seit Juli 2023 ein bayerisches Radgesetz, doch es ist zu befürchten, dass trotzdem nicht das Tempo aufgenommen wird, das angesichts Klimaerhitzung und hoher Fahrradunfallzahlen nötig wäre, um rasch zu einer flächendeckend sicheren Radl-Infrastruktur zu kommen.

Grund zu dieser Sorge geben die einzigen beiden konkret formulierten Ziele im neuen Radgesetz der Staatsregierung, das eher den Namen „Radgesetzchen“ verdient hätte: Ein Ein-Euro-Fahrradticket und 1500 Kilometer neue Radwege bis 2030. Letzteres entspricht im Schnitt 91 Metern pro Jahr und Gemeinde. In diesem Schnecken tempo hätte Bayern erst im Jahr 2160 ein flächendeckendes Radverkehrsnetz. Und eine günstigere Radmitnahme im ÖV nützt wenig, wenn es dafür

weiterhin kaum Kapazitäten gibt. Vermutlich wäre es unterm Strich sogar günstiger, die Radmitnahme – so wie u.a. unser Nachbarland Baden-Württemberg – ganz kostenlos anzubieten, anstatt einen neuen (wohl zusätzlichen) Tarif und Bezahlungsmöglichkeiten einzuführen.

Wir setzen uns natürlich weiter dafür ein, dass Bayern ein wirksames Radgesetz und sichere Radverkehrsbedingungen bekommt. Denn für das Radentscheid-Bündnis gilt weiterhin der Aktions-Slogan: „Sicher Radeln. Jetzt!“ – und nur mit einer guten Radinfrastruktur bringen wir mehr Menschen dazu, öfter mit dem Rad zu fahren. Dieses Ziel erreichen wir einzig durch konstruktive Gesprächsbereitschaft und Zusammenarbeit.

Eine nachhaltige und klimagerechte Verkehrs- und Mobilitätswende ist kein Selbstzweck. Sie bringt mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und mehr Klimaschutz. Andere Regionen außerhalb Bayerns, die wir im Urlaub so gern besuchen, zeigen, wie stark man von einer gut gemachten Verkehrswende profitieren kann. Gerade in ländlichen Regionen Bayerns gibt es großen Nachholbedarf. Der umweltfreundliche Verkehr muss vorrangig ausgebaut und durch Verbesserung von Abstellanlagen und Radmitnahme gut kombinierbar werden. Dass hier noch sehr viel Luft nach oben ist, belegt der Fahrradklima-Test abermals. In diesem Reader haben wir Ihnen die wichtigsten Ergebnisse unserer großen Zufriedenheitsumfrage zusammengefasst. Auch Handlungsempfehlungen haben wir für Sie zusammengestellt.

Eine gute Lektüre wünscht Ihnen



Bernadette Felsch, Vorsitzende ADFC Bayern

Methodik des Fahrradklima-Tests 2022

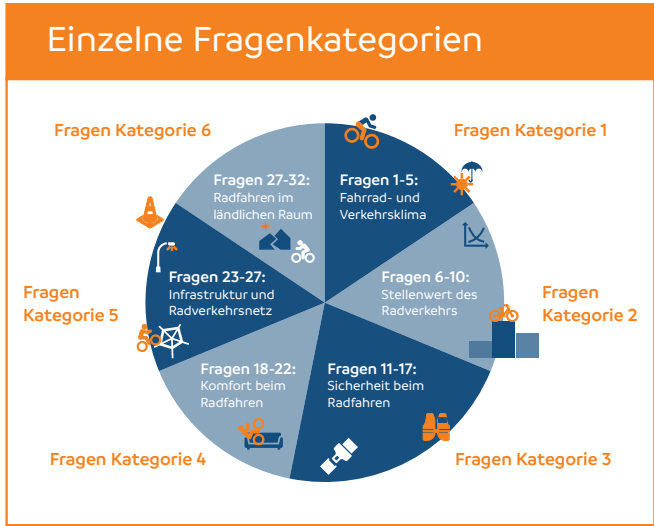
Der Fahrradklima-Test (FKT) des ADFC ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2022 zum zehnten Mal statt. Mit Hilfe eines Fragebogens können Radfahrer:innen ihre Meinung über die Radinfrastruktur an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen. Über 32.000 Menschen haben 2022 in Bayern an der Befragung teilgenommen.

Seit dem Jahr 2012 wird der Fahrradklima-Test des ADFC alle zwei Jahre jeweils von September bis November durchgeführt. 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 2022 fünf Zusatzfragen zu den Bedingungen fürs Radfahren im ländlichen Raum.

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, 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 Schulnote oder Notengruppe 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.“



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt?



Bewerten Sie mit wenig Aufwand die Situation für Radfahrende in Ihrer Stadt - und geben 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 Digitales und Verkehr (BMDV) 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

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

Vorderseite des Fragebogens des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022

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 Mindestteilnahmeanzahl unterschritten, so findet keine stadtspezifische 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 Teilneh-

mende für den Fahrradklima-Test. Hier dürfen die Kommunen mit relativ schlechten Noten nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnahmezahl 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.

Der größte Unterschied zwischen der Verteilung in der Gesamtbevölkerung und den Teilnehmenden im Fahrradklima-Test ist die ADFC-Mitgliedschaft. Während nur ca. 0,25 % der Einwohner:innen Bayerns Mitglied sind, sind es unter den bayerischen FKT-Teilnehmenden 14,8 %. Allerdings haben diese Gruppenunterschiede in der Teilnahme kaum einen Einfluss auf die Gesamtnote im Fahrradklima-Test, denn die mittleren Noten der Teilnehmenden-Gruppen unterscheiden sich kaum voneinander.

Zu den 27 Dauerfragen und den Ergänzungsfragen zum ländlichen Raum wurden die Teilnehmenden der Online-Befragung zusätzlich 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.

Soziodemografie der Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test 2022		
Geschlecht	Weiblich	43,5 %
	Männlich	56,1 %
	Divers	0,4 %
Alter	Unter 18	1,8 %
	18 bis 29	9,2 %
	30 bis 49	37,6 %
	50 bis 69	44,8 %
	über 70	6,6 %

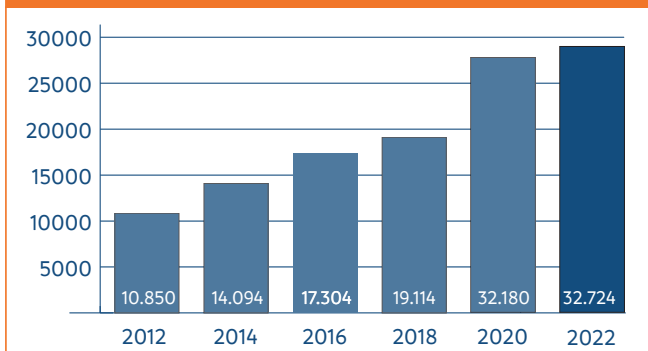
Bayern im Fahrradklima-Test

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests zeigen, dass im Freistaat in Sachen Radverkehr weiterhin viel Entwicklungspotenzial besteht. Die Sicherheit beim Radfahren wird von den Befragten mit der Note 4 bewertet. Im bundesweiten Vergleich ist Bayern außerdem Schlusslicht bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV.

Bundesweit liegt die Benotung bei 4,5. Die Verbindung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ist für ein Gelingen der Verkehrswende unerlässlich und wird in Zukunft eine immer größere Rolle spielen. Deshalb ist es wichtig, so schnell wie möglich die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Dazu gehört die kostenlose oder kostengünstige Mitnahme von Rädern, Barrierefreiheit und ausreichend Platz für Fahrräder in den Fahrzeugen. Das angekündigte 1-Euro-Ticket mag ein Signal in die richtige Richtung sein. Ohne das Platzproblem für Fahrräder im ÖPNV anzugehen, wird sich die Situation jedoch eher noch zuspitzen.

Anzahl der Teilnehmenden in Bayern seit 2012



164 bayerische Kommunen schafften es 2022 in die Wertung. Von den bundesweit am besten bewerteten Städten und Gemeinden kommen zwei aus Bayern.

Erlangen gehört als einzige bayerische Stadt zu den bundesweit 18 Spitzenreitern. Landshut sichert sich den Titel „Aufholer“. Insgesamt bewerten die Menschen in Bayern die Fahrradfreundlichkeit ihrer Kommunen mit der Note 4,0.

Die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr schneidet im Freistaat besonders schlecht ab (Note 4,9). Zum Vergleich:



Schmäler und schlecht gekennzeichnete Radweg auf der Arcisstraße in München. © ADFC Bayern | Paula Herrmann

Besser als der bundesweite Durchschnitt schneidet Bayern bei der Reinigung von Radwegen und beim Winterdienst auf ebenen ab. Auch die Oberflächenbeschaffenheit der Radwege wird besser bewertet als im Rest von Deutschland.

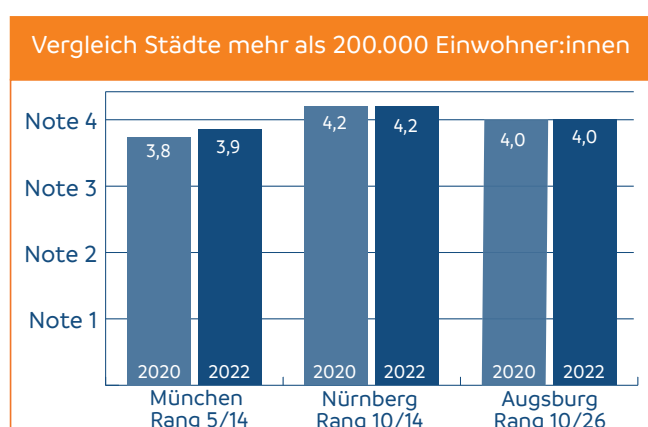
In der diesjährigen Zusatzbefragung „Radfahren im ländlichen Raum“ können München und Erlangen besonders punkten. Die bayerische Landeshauptstadt belegt in ihrer Stadtgrößenklasse bundesweit Platz 3, Erlangen sichert sich sogar den ersten Platz in der Größenklasse 100.000 – 200.000 Einwohner:innen. Diese vergleichsweise guten Platzierungen gehen mit befriedigenden Benotungen von 3,5 bzw. 3 einher. Das zeigt, dass auch im ländlichen Raum in Sachen Radverkehr noch viel Luft nach oben ist, bis die Menschen die Situation vor Ort wirklich gut bewerten.

Viele andere bayerische Städte stechen mit ihren Ergebnissen jedoch nicht positiv hervor. Dabei ist in kleinen Orten eine gute Fahrradinfrastruktur und Verbindung zu Nachbarorten mindestens genauso wichtig, wie in Großstädten. Gerade bei schlecht ausgebautem ÖPNV ist ein gutes Radwegenetz unerlässlich, damit auch Kinder und Jugendliche oder Personen ohne Führerschein unabhängig von A nach B kommen. Der ländliche Raum darf beim Ausbau der Radinfrastruktur nicht vergessen werden, denn auch Radfahren in weniger stark besiedelten Regionen spielt eine essenzielle Rolle für die Verkehrswende.

Übersicht der Städte

Städte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen

Die mit mehr als 500.000 Einwohner:innen größten Städte in Bayern, München und Nürnberg, schneiden in der aktuellen Befragung minimal schlechter ab als noch 2020.

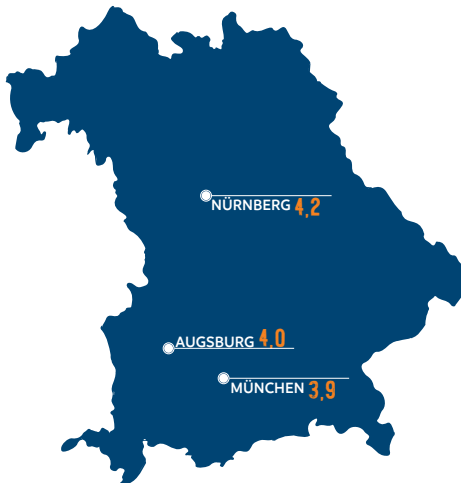


Die für **München** beste Bewertung (Note 2,4) erhält die Landeshauptstadt für ihr Angebot an öffentlichen Leihrädern. Fast ebenso gut benoten die Befragten die für Radfahrende in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen (Note 2,5).

Mit einer 3,7 zwar gerade mal ausreichend, im bayern- und bundesweiten Vergleich jedoch überdurchschnittlich positiv, wird der Fahrraddiebstahl in München bewertet. Hier schneidet die Großstadt im Schnitt 0,9 Notenpunkte besser ab als andere deutsche Städte derselben Größenklasse.

Besonders unzufrieden zeigen sich die Münchner Radler:innen mit der Breite der Radwege und der Kontrolle von falschparkenden Pkw auf denselben (jeweils Note 5,0). Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV bewerten die Umfrageteilnehmenden als ungenügend (Note 4,8).

In **Nürnberg** zeigt sich ein ähnliches Bild: Das Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern erhält eine gute Bewertung (Note 2,2) und liegt damit 0,3 Notenpunkte über vergleichbaren Städten.



Bewertung der Städte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen © ADFC
Am zweitbesten benotet werden für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,7).

Am schlechtesten steht es nach Meinung der Nürnberger Radfahrenden um die Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Note 5,4). Ebenfalls mangelhaft bewerten die Befragten die Führung des Radverkehrs an Baustellen, Ampelschaltungen für den Radverkehr und die Breite der Radwege (jeweils Note 5,1).

Um 0,3 Notenpunkte besser als im bayernweiten Vergleich schneidet in Nürnberg die Fahrradmitnahme im ÖPNV ab (Note 4,6). Die ungenügende Bewertung zählt auch auf die schlechte gesamt-bayerische Note bei der Fahrradmitnahme ein.

Augsburg ist die dritte bayerische Stadt in der Größenklasse mehr als 200.000 Einwohner:innen. Die beste Note vergeben die Befragten hier für das Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern (Note 2,7). Damit schneidet die Fuggerstadt in diesem Punkt zwar schlechter ab als München und Nürnberg, jedoch deutlich besser als der bayerische Durchschnitt mit der Note 4,0.

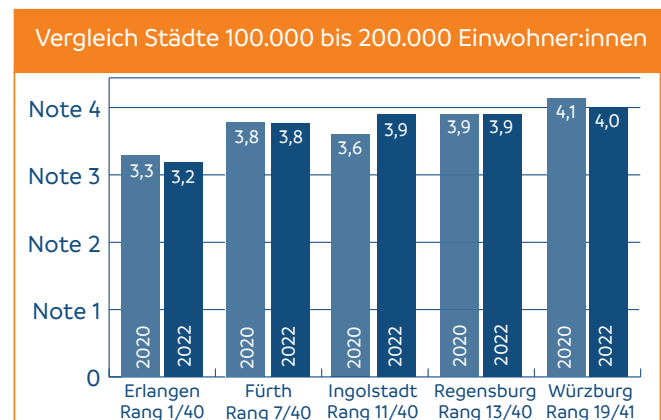
Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums bewerten die Teilnehmenden mit der Note 2,8, was dem bayernweiten und dem bundesweiten Schnitt entspricht.

Auch in Augsburg vergeben die Radfahrenden die schlechtesten

ten Noten für die Fahrradmitnahme im ÖPNV und die nicht gut auf den Radverkehr abgestimmten Ampelschaltungen (jeweils Note 5,0). Beide Aspekte liegen sogar noch unter dem bayerischen Mittelwert. Die Breite der Radwege und die Führung des Radverkehrs an Baustellen werden ebenfalls mangelhaft eingeschätzt (jeweils Note 4,8).

Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen

Fünf bayerische Städte gehören dieser Größenklasse an: Erlangen, Ingolstadt, Fürth, Regensburg und Würzburg.



Erlangen schneidet mit der Note 3,2 am besten ab und sichert sich auch bundesweit den ersten Platz in der Kategorie 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen.

Besonders gute Noten vergeben die Befragten für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 1,7) und für die hohe Beliebtheit des Radfahrens bei allen Altersgruppen der fränkischen Großstadt. Weniger zufrieden sind die Radler:innen in Erlangen mit dem Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern (Note 3,7). Schlecht schneidet die Stadt beim Thema Fahrrad-diebstahl ab (Note 4,5).

Fürth folgt Erlangen auf Rang 2 in Bayern (Note 3,8). Positiver als in anderen Städten dieser Größe wird die Fahrradförderung in jüngster Zeit (Note 3,3) und die Medienberichterstattung zum Thema Radverkehr (Note 3,5) bewertet.



Bewertung der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen © ADFC

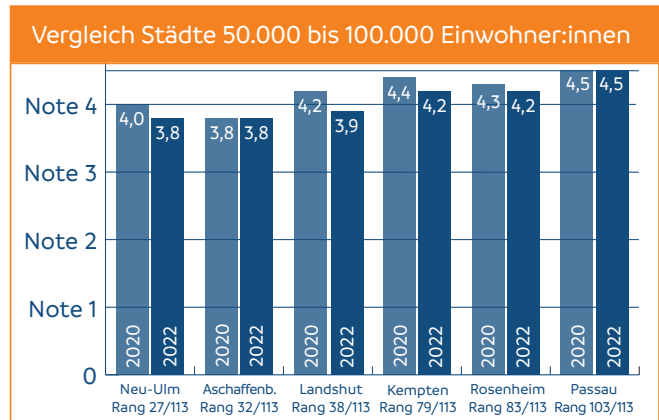
Die schlechtesten Noten erhält Fürth für die mangelnde Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Note 4,8) und das fehlende Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern (Note 4,2).

Nachdem sich **Ingolstadt** von 2018 (Note 3,7) auf 2020 (Note 3,6) leicht verbessert hatte, hat sich diese Entwicklung im aktuellen Fahrradklima-Test wieder umgekehrt (Note 3,9). Die oberbayerische Stadt erhält in ihrer Größenklasse die schlechtesten Bewertungen für die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr (Note 5,3) und für das nicht vorhandene Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern (Note 5,0).

Auf Rang 4 und 5 folgen **Regensburg** und **Würzburg**. Würzburg hatte sich im Fahrradklima-Test 2020 den Titel „Aufholer“ für die bundesweit beste Entwicklung in der Größenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen geholt. In der aktuellen Befragung konnte sich die Stadt nicht gleichbleibend verbessern.

Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen

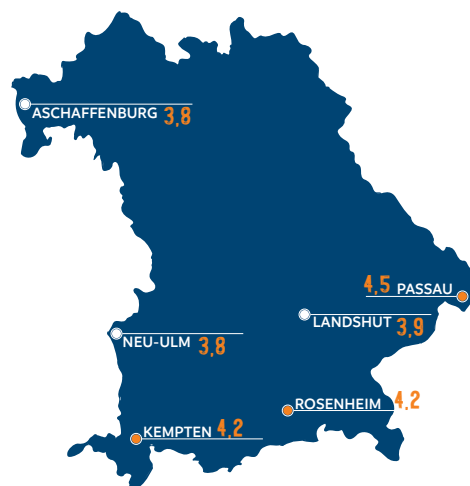
In dieser Größenklasse haben es die Städte Neu-Ulm, Aschaffenburg, Landshut, Bamberg, Bayreuth, Schweinfurt, Kempten im Allgäu, Rosenheim und Passau in die Auswertung geschafft.



Die beste Platzierung in Bayern sichert sich **Neu-Ulm**. Im bundesweiten Ranking schafft es die Hochschulstadt auf Rang 27 von 113 – das beste bayerische Ergebnis.

Neu-Ulm gehört neben **Landshut** und **Kempten** auch zu den drei bayerischen Städten in dieser Größenklasse, die sich im Vergleich zur letzten Erhebung leicht verbessert haben.

Keine Verbesserung zeigt sich seit Jahren hingegen bei den letztplatzierten Städten **Passau** und **Rosenheim**. Die besten Bewertungen geben die Befragten den beiden Städten für die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstra-



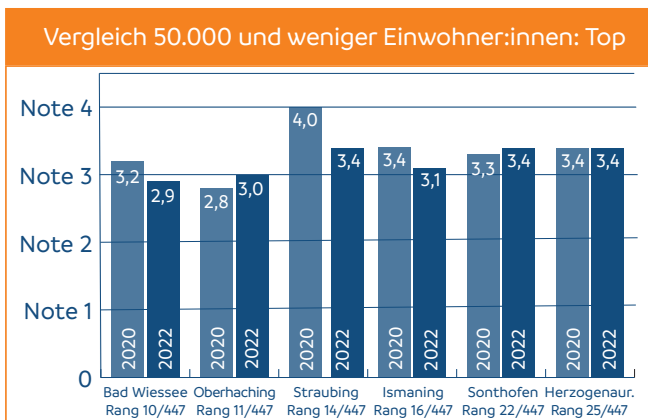
Bewertung der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen © ADFC

ßen (jeweils Note 2,6). Als mangelhaft schätzen die Radfahrenden in Passau u.a. die Breite der Radwege (Note 5,2) und die Führung des Radverkehrs an Baustellen (Note 5,3) ein.

Der Blick auf andere Bundesländer zeigt: Andere deutsche Städte dieser Größe schneiden deutlich besser ab. Als positive Beispiele seien hier Nordhorn in Niedersachsen (Note 2,8), Bocholt in NRW (Note 3,1) und Tübingen in Baden-Württemberg (3,1) genannt.

Städte mit 50.000 und weniger Einwohner:innen

In dieser Größenkategorie konnte die Fahrradfreundlichkeit von 147 bayerischen Städten und Gemeinden ausgewertet werden.



Ganz vorne mit dabei ist Straubing (Note 3,4). Die niederbayerische Stadt konnte sich im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test um 0,6 Notenpunkte verbessern. Von den Befragten positiv bewertet wird das gute Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern (Note 2,1) und die Erreichbarkeit des Straubinger Stadtzentrums mit dem Fahrrad (Note 1,9). Dass in Straubing in den Radverkehr investiert wird und dies auch bei den Befragten ankommt, zeigt die relativ gute Bewertung des Aspekts „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ (Note 2,5).

Auch in Straubing zeigt sich das bayerische Problem der unzureichenden Radmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV: Note 4,8 vergeben die Umfrageteilnehmenden. Verbesserungsbedarf

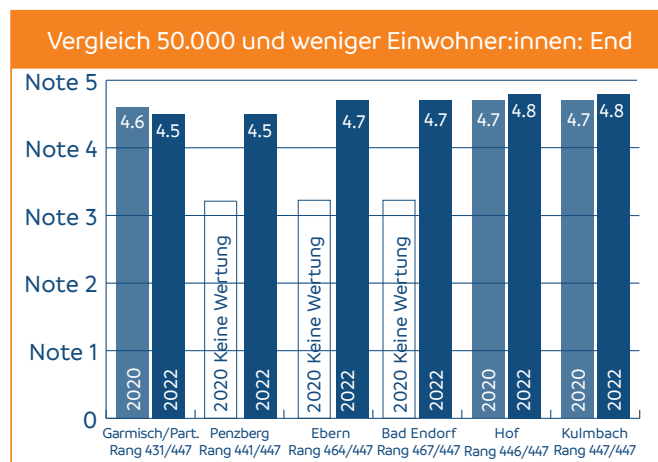
besteht auch bei der Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Note 4,6) und der Führung des Radverkehrs an Baustellen (Note 4,5).

Alles in allem macht das Beispiel Straubing deutlich, dass Investitionen in und Maßnahmen für den Radverkehr von den Radfahrenden vor Ort honoriert werden.

Investitionen in den Radverkehr, keine Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende und viel zu schmale oder gar nicht vorhandene Radwege sind nur einige negative Aspekte. Sie zeigen, dass schlechte Bedingungen für Radfahrende von diesen als solche benannt und mit entsprechend schlechten Bewertungen attestiert werden.



Bewertung der Städte mit 50.000 und weniger Einwohner:innen © ADFC



Radfahren in Bayern: Viel Luft nach oben!

Fahrrad- und Verkehrsklima

Fragen 1 bis 5

Die Durchschnittsnote bei der Bewertung des Fahrrad- und Verkehrsklimas liegt in bayerischen Städten und Gemeinden im Durchschnitt bei der Schulnote 3,8. Das entspricht dem deutschlandweiten Mittelwert.

Folgende Punkte fallen besonders auf:

- › 57 % der Befragten fühlen sich auf dem Fahrrad nicht als Verkehrsteilnehmende akzeptiert.
- › 60 % wünschen sich mehr Werbung fürs Radfahren.
- › Die Hälfte der Befragten empfindet Radfahren auf Bayerns Radwegen und Straßen als Stress.

Positiv fällt auf:

- › 59 % geben an, dass in ihrem Ort alle Fahrrad fahren – egal, ob alt oder jung.

Stellenwert des Radverkehrs

Fragen 6 bis 10

Durchschnittlich bewerten die bayerischen Umfrageteilnehmenden den Stellenwert des Radverkehrs mit der Note 4,2 und damit immerhin 0,2 Notenpunkte besser als der bundesweite Durchschnitt (4,4).



Eine Autospur auf der Theresienstraße in München, die vor kurzem in eine geteilte Rad- und Busspur umgewandelt wurde.
© ADFC Bayern | Paula Herrmann

Die Ergebnisse zeigen trotzdem:

- › 59 % der Befragten sind mit der Fahrradförderung in jüngster Zeit unzufrieden.
- › 68 % geben an, dass Falschparkende auf Radwegen wenig bis gar nicht kontrolliert werden.
- › 63 % wünschen sich bessere Ampelschaltungen für Radfahrende.

Sicherheit beim Radfahren

Fragen 11 bis 17

Auch der Fragenkomplex „Sicherheit beim Radfahren“ wird von den befragten Radler:innen eher schlecht bewertet (Note 4,2). Das Gefühl von Sicherheit beim Fahren ist ausschlaggebend dafür, ob Menschen das Fahrrad nutzen. Wer z.B. im fließenden Verkehr mit viel schnelleren Pkw und Lkw mitfahren muss, weil Radwege fehlen, wird aus Gründen der Sicherheit eher das Auto nehmen.

- › 67 % der Befragten fühlen sich in Bayern beim Radfahren nicht sicher.
- › 74 % fühlen sich beim Fahren im Mischverkehr nicht wohl.
- › 67 % geben an, dass jüngere und ältere Menschen auf Radwegen nicht sicher fahren können.
- › 69 % berichten von häufigen Konflikten mit Autofahrenden.



Komfort beim Radfahren

Fragen 18 bis 22

Bayerische Radler:innen vergeben in Sachen Komfort beim Radfahren die Note 4,4, der bundesweite Mittelwert liegt bei 4,5. Unter diesen Themenkomplex fallen beispielsweise Breite und Oberfläche der Radwege, die Führung von Radfahrenden an Baustellen und die Radmitnahmemöglichkeiten im Öffentlichen Verkehr. 72 % der Radfahrenden sind mit der Breite der Radwege unzufrieden.

- › 72 % empfinden die Radwege als zu schmal.
- › 65 % bemängeln die fehlenden Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
- › 59 % wünschen sich mehr und bessere Abstellanlagen für Fahrräder.

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Fragen 23 bis 27

Die Radverkehrsinfrastruktur und das Radwegenetz erhalten in Bayern die Note 3,2. In diesem Themenkomplex sind Faktoren wie die einfache Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad, der Zugang zu öffentlichen Leihfahrrädern und die Radwegweisung zusammengefasst. Öffentliche Fahrräder sind vor allem in den bayerischen Städten München, Nürnberg und Augsburg zu finden. Entsprechend wird dieser Aspekt dort positiv bewertet. Jedoch erhöht es die Attraktivität des Radfahrens, wenn auch in kleineren Städten für spontane Fahrten unkompliziert und kostengünstig ein Fahrrad geliehen werden kann.

Radfahrende auf der Barerstraße in München müssen zwischen parkenden Autos und sich stauenden Autos vorbeifahren – dabei stellen sog. Doorings-Unfälle eine große Gefahr dar. Auch bei freier Fahrt auf der Straße sind Tramgleise für Radelnde besonders gefährlich. Hier braucht es einen sicheren Radweg. © ADFC Bayern | Paula Herrmann

Dabei fällt auf:

- › 70 % können das Stadtzentrum mit dem Fahrrad gut erreichen.
- › 63 % berichten, dass zügiges Radfahren in ihrer Stadt oder ihrem Ort möglich ist



Freie Fahrt für Radfahrende, während Autos im Berufsverkehr im Stau stehen, Gabelsbergerstraße in München

Foto: ADFC Bayern | Paula Herrmann

Radfahren im ländlichen Raum

Zu den 27 allgemeinen Fragen kamen 2022 die folgenden fünf Zusatzfragen zu den Radfahrbedingungen im ländlichen Raum:

- › **Z1 Erreichbarkeit von Nachbarorten**
- › **Z2 Verkehrssicherheit der Wege zu Nachbarorten**
- › **Z3 Soziale Sicherheit der Wege zu Nachbarorten**
- › **Z4 Radparken am Bahnhof**
- › **Z5 Eigenständige Radmobilität von Kindern und Jugendlichen**

Über alle Größenklassen hinweg haben es zwei bayerische Städte aufs Siegertreppchen geschafft: München belegt in der Zusatzbefragung mit der Note 3,47 Platz 3 bei den größten deutschen Städten, knapp hinter Hannover und Bremen.

In der Kategorie 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen sichert sich Erlangen bundesweit sogar den ersten Platz (Note 3): Rund 68% der Befragten sind der Meinung, dass man hier komfortabel Ziele in Nachbarorten erreichen kann. 63% finden, dass Kinder und Jugendliche eigenständig und flexibel per Rad zu ihren Freunden, zu Schule oder Freizeiteinrichtungen kommen.

Im Durchschnitt fällt die Sonderbefragung ein wenig besser aus als die allgemeinen Fragen. Städte und Gemeinden, die bei den 27 allgemeinen Fragen relativ gut abschneiden, bekommen tendenziell auch bei der Sonderbefragung bessere Noten.

Auch wenn bayerische Kommunen bei den Zusatzfragen besser abschneiden, ist das Fahrradklima auf dem Land nicht gut. Kleinere Orte bekommen für die Radfahrbedingungen vor Ort etwas bessere Durchschnittsnoten als größere Städte. Z.B., weil die Menschen hier mehr Platz zum Radfahren haben und es weniger Konflikte mit Autos gibt.



Radweg in Gosberg © Gerhard Krahl

Nachholbedarf gibt es jedoch auch hier. Oft haben Radfahrende nur die Wahl zwischen holprigen Feldwegen oder gefährlichem Radeln auf der Landstraße, wo mit sehr hohen Geschwindigkeiten und wenig Abstand überholt wird.

Das Fehlen von Radwegen außerorts an vielbefahrenen Bundes- und Staatsstraßen führt häufig dazu, dass Fahrten mit dem Fahrrad unterbleiben und damit das Potenzial des Radverkehrs im Alltagsverkehr (aber auch für touristische Zwecke) nicht ausgeschöpft wird.

Orte	Durchschnitt Zusatzbefragung	Durchschnitt Gesamtbefragung	Durchschnitt Zusatzbefragung d. jeweiligen Ortsgrößenklasse
München	3,47	3,89	3,84
Nürnberg	3,70	4,16	3,84
Augsburg	3,60	3,99	3,81
Erlangen	3,00	3,24	3,80
Würzburg	3,94	4,01	3,80
Neu-Ulm	3,28	3,80	3,69
Passau	4,50	4,45	3,69
Straubing	3,40	3,35	3,65
Kulmbach	4,18	4,81	3,65
Bad Wiessee	2,73	2,94	3,61
Bad Endorf	4,63	4,67	3,61

Die am besten und am schlechtesten bewerteten bayerischen Orte in der Zusatzbefragung, verglichen mit der Gesamtbewertung. Wer insgesamt gut in der allgemeinen Befragung abschneidet, erzielt auch gute Noten in der Zusatzbefragung. Dasselbe gilt umgekehrt für schlecht bewertete Orte.

Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests geben Verwaltungsmitarbeiter:innen und politisch Verantwortlichen Rückmeldung zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen. Die Ergebnisse können gezielt zur Förderung des Radverkehrs genutzt werden.

Radfahren ist populär. Gerade in den großen Städten in Bayern stellt der Radverkehr einen essenziellen Teil der Verkehrswende dar. Radentscheide in elf bayerischen Städten und die landesweite Initiative „Radentscheid Bayern“ haben gezeigt, dass der Wunsch in der Bevölkerung nach besserer Radinfrastruktur groß ist.

Trotz positiv beschiedener Bürgerbegehren unter anderem in München, Nürnberg und Würzburg und der damit verbundenen Pflicht der Städte, die geforderten Maßnahmen umzusetzen, geht der Ausbau der Radinfrastruktur nur schleppend voran. Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests zeigen, dass Städte mit Radentscheiden dennoch nicht besser abschneiden als der bayernweite Durchschnitt. Vor allem in kleineren Städten und Kommunen, in denen das Radfahren noch nicht so beliebt ist wie in manchen Großstädten, braucht es deutliche Verbesserungen für den Radverkehr, um mehr Menschen auf das Rad zu bringen. Denn Angebot schafft Nachfrage.

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 auch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK 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:



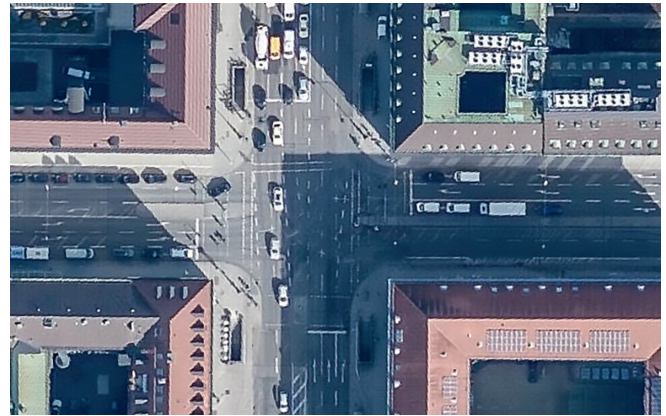
Aktive der Volksbegehrensinitiative Radentscheid Bayern feiern über 100.000 Unterschriften für den Zulassungsantrag
© Radentscheid Bayern

Vision Zero im Straßenverkehr

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 schwächeren 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.



Sichere Kreuzungen verhindern Unfälle © ADFC



Kreuzung Ludwig-/Von-der-Tann-Straße München © Geo Portal München

Bedarfsgerechte, sichere Radwege

Radwege sollten den Bedürfnissen der Radfahrenden entsprechen, damit sie sich sicher darauf fühlen können. Radinfrastruktur muss demnach bedarfsgerecht, sicher und möglichst kreuzungsfrei geplant werden. Lastenräder, Kinderanhänger und Fahrräder für Menschen mit körperlichen Einschränkungen sind längst keine Ausnahme mehr. Entsprechend breit



Baustelle ohne Radverkehrsführung in München © Bernadette Felsch

muss Radinfrastruktur geplant und gebaut werden. Die Sanierung von alten, holprigen Radwegen muss an Priorität gewinnen, denn diese sind häufig Gefahrenstellen für Radfahrende. 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.

25 Prozent Radverkehrsanteil bis 2030

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis 2030 bayernweit 25 % betragen. Das bedeutet, dass ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Entfernungen ist aufgrund der Tatsache, dass Fahrten mit dem Kfz oder der Bahn im Durchschnitt länger sind, entsprechend niedriger.



Beispiel guter Radinfrastruktur in Dänemark
© Cyklistforbundet Mikkel Østergaard

Dabei gilt aber, dass knapp 60 % aller Wege kürzer als 5 km sind und fast drei Viertel kürzer als 10 km, d. h. viele kurze Autofahrten über geringe Distanzen könnten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Momentan liegt der Radverkehrsanteil in Bayern und Deutschland bei 11 %, in München bei 18 %. In den Niederlanden werden

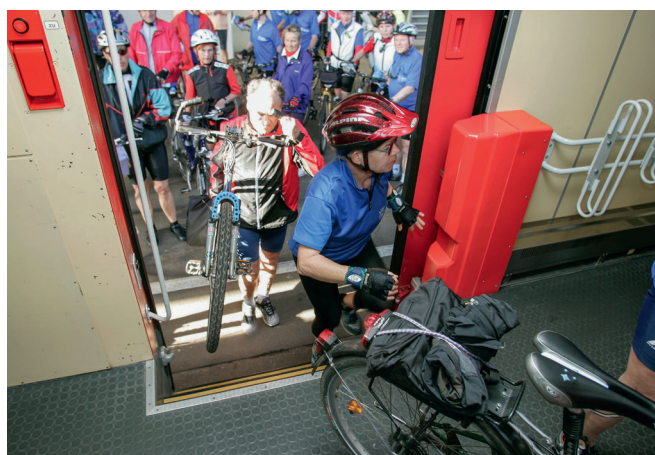
hingegen 27 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, in Städten wie Amsterdam sind es sogar 38 %. Diese hohen Anteile sind auf eine Priorisierung des Radverkehrs und eine erstklassige Radinfrastruktur zurückzuführen.

Verkehrsmittelverknüpfungen

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. Eine kostenfreie oder günstige Möglichkeit, das Rad mitzunehmen und genügend Fahrradplätze in den Zügen sind dabei wesentlich.

Bayern schneidet gerade in der Kategorie „Fahrradmitnahme im ÖPNV“ im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr schlecht ab. Deshalb empfiehlt der ADFC Bayern Fahrradparkhäuser, Abstellanlagen für Räder und Fahrradboxen an Bahnhöfen. Ein solches Angebot macht es Pendler:innen leicht, vom Auto aufs Rad und den ÖPNV umzusteigen.

Außerdem sollten kostengünstige Leihfahrräder an jedem Bahnhof verfügbar sein.



Im Radabteil wird es voll © Frank Wessel

Zusammenhängende Radwegenetze

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 sind.

Der ADFC Bayern fordert ein zusammenhängendes Radwegenetz in der Stadt und auf dem Land, das sich in seiner Ausgestaltung an den schwächsten Radfahrenden orientiert, also auch an Kindern und Senior:innen. Gerade die Verbindung zwischen Stadt und Land darf dabei nicht vergessen werden. Sichere und baulich abgetrennte Radwege an Bundesstraßen sind dabei ein wichtiger Baustein.

Radentscheidforderungen umsetzen

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.



Das Freie Lastenradl Maja, kostenlos ausleihbar über den Verein Freie Lastenradl München e.V. © ADFC Bayern | Paula Herrmann

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, die die Schwachstellen ausgleichen und den Radverkehr direkt fördern. Deshalb sollten Städte und Gemeinden die Ergebnisse ernst nehmen und in der weiteren Radverkehrsplanung berücksichtigen.

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-radverkehrsloesungen-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 2024



ADFC Bayern

Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

<https://bayern.adfc.de> | kontakt@adfc-bayern.de