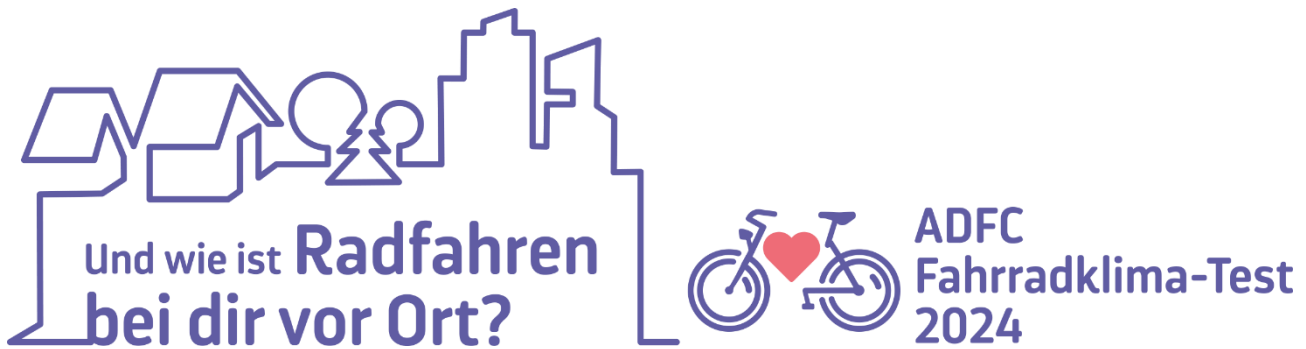


Bückeburg: 17.06.2025

Ergebnisse des ADFC- Fahrradklima-Tests 2024



Fahrradklima verbessert sich leicht – Mängel bei Radwegen bleiben – Zusatzbefragung „Miteinander im Verkehr“ fällt negativ aus

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Umfragen zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. Er wird vom Fahrradclub mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums alle zwei Jahre durchgeführt und fand 2024 zum elften Mal statt. Ziel ist u.a. eine vergleichbare Erfassung von Radfahrbedingungen in Städten und Gemeinden. 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, Österreich und die Niederlande führen regelmäßig ähnliche Befragungen durch.

Der Test umfasst 27 Basisfragen mit gegensätzlichen Aussagen zur Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden, die auf einer sechsstufigen Skala („Bewertungsnote“) bewertet werden. Die Bewertungskategorien sind

- Sicherheit und Komfort beim Radfahren,
- Infrastruktur,
- Förderung des Radverkehrs,
- Verkehrsklima und die
- subjektive Zufriedenheit beim Radfahren.

Zusätzlich gibt es bei jedem Durchgang ein neues Schwerpunktthema mit jeweils fünf Sonderfragen. 2024 zu dem Thema Das Miteinander im Verkehr. Hier ging es etwa darum, wie Radfahrende das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden bewerten, ob es rücksichtsvoll zugeht und z.B. ausreichend Überholabstand eingehalten wird.

Die Ergebnisse helfen, die Erfolge der Radverkehrsförderung vor Ort zu bewerten. Die Bewertungen und nützlichen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger lassen sich auch für konkrete Verbesserungen im Radverkehr nutzen.

Fast 23.000 Niedersachsen machten mit, bundesweit rd. 213.000, davon ca. 21 Prozent ADFC-Mitglieder. Der Klimatest spiegelt damit nicht nur das Meinungsbild des Verbandes, sondern das der

Radfahrenden wider. Über 90 % der Teilnehmenden nutzen sowohl das Fahrrad als auch das Auto und bringen somit beide Perspektiven in die Bewertung ein.

Besonders erfreulich: Der Anteil der über 70-jährigen Teilnehmenden ist erneut gestiegen – eine Entwicklung, die offenbar durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs begünstigt wird. In dieser Altersgruppe liegt der Anteil der Pedelec-Nutzer:innen mittlerweile bei 64 %. Auch insgesamt zeigt sich ein klarer Trend: Der Anteil der Befragten, die hauptsächlich ein Pedelec nutzen, ist von 11 % im Jahr 2018 auf 38 % im Jahr 2024 gestiegen.

1.047 Städte (davon 120 aus Niedersachsen) erreichten die Teilnehmerschwelle und kamen in die Wertung.

ADFC-Fahrradklima-Test 2024 im Überblick: Großstädte und hügelige Orte fahrradfreundlicher, Miteinander im Verkehr herausfordernd

- Die Zufriedenheit der Radfahrenden verbessert sich leicht
- Zehn Städte über 500.000 Einwohner im Aufwärtstrend
- Hügelige Orte werden fahrradfreundlicher – bessere Infrastruktur und mehr Pedelecs
- Zu schmale oder zugeparkte Radwege weiterhin problematisch
- 70 Prozent der Befragten fühlen sich auf dem Rad im Straßenverkehr nicht sicher
- Miteinander im Verkehr mit 4,05 bewertet – Herausforderung: Überholabstand

Das Fahrradklima in Deutschland hat sich leicht verbessert, bleibt aber insgesamt unbefriedigend: 2024 lag die Bewertung bei durchschnittlich 3,92 (2022: 3,96). Die leichte Verbesserung zeigt sich aber in allen Ortsgrößenklassen.

Großstädte werden immer besser bewertet, Kleinstädte haben zunehmend Handlungsbedarf: Die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit bei den Großstädten verbessert sich immer mehr, Beispiele dafür sind Frankfurt am Main und Hannover. Auch Kleinstädte haben sich 2024 kurzfristig verbessert. In der langfristigen Bewertungstendenz zeigen sie aber Nachholbedarf bei der Fahrradförderung, die hier deutlich weniger wahrgenommen wird.

Bergige Städte werden zu Fahrradhochburgen: Der steigende Pedelec-Anteil macht Fahrradfahren auch in hügeligen Städten mit herausfordernder Topographie zum neuen Trend. So wurden viele dieser Städte mit tollen Konzepten gut bewertet. Beispiele sind Tübingen oder Auerbach im Vogtland. Die Stadt Tübingen wird sogar zur fahrradfreundlichsten Stadt ihrer Klasse gekürt.

Die Fahrradförderung wird zunehmend in größeren Städten wahrgenommen und honoriert. Seit 2020 wird die Frage nach der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ zunehmend positiv bewertet, insbesondere in den Mittelzentren, Großstädten und Metropolen. Die zu diesem Zeitpunkt begonnenen Förderprogramme von Bund und Ländern und das zunehmende Engagement vieler Kommunen scheinen Wirkung zu entfalten.

Das Miteinander im Straßenverkehr stellt in vielen Städten eine große Herausforderung dar – und wird von den Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test deutlich kritischer bewertet als das allgemeine Fahrradklima. Sowohl die Zusatzfragen aus 2024 als auch die regelmäßig erhobenen Standardfragen zeigen: Vor allem das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sorgen für Unzufriedenheit. Lediglich die Konflikte unter Radfahrenden werden in nahezu allen Städten als gering wahrgenommen.

Die Ergebnisse verdeutlichen: Es ist nach wie vor schwierig, das respektvolle Miteinander im Straßenverkehr zu verbessern. Besonders in großen Städten wird das Verkehrsklima als angespannt erlebt – selbst in Fahrradhochburgen wie Freiburg, Münster oder Karlsruhe, die ansonsten traditionell gut abschneiden.

Ein positives Beispiel setzt Aachen: Mit öffentlich sichtbaren Kampagnen für mehr Rücksichtnahme und klaren Maßnahmen von Politik und Verwaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zeigt die Stadt, wie es besser geht. Zudem überzeugt Aachen durch eine umfassende Bürgerbeteiligung – und wird dafür mit dem Sonderpreis des ADFC ausgezeichnet.

[ADFC].

Fahrradklima in Niedersachsen: Kleine Fortschritte, große Herausforderungen

In Niedersachsen liegt die Durchschnittsnote für Städte über 50.000 Einwohner:innen bei 3,8 – eine leichte Verbesserung gegenüber 2022 (3,91). Beim Sicherheitsgefühl gibt es ebenfalls einen positiven Trend: 2022 bewerteten noch 70 Prozent der Befragten diesen Aspekt eher negativ, 2024 sind es 61 Prozent. Dennoch bleibt das subjektive Sicherheitsgefühl vielerorts unzureichend und strukturelle Schwächen wie schmale Radwege und mangelnde Kontrollen Falschparkender beeinträchtigen weiterhin die Zufriedenheit.

Fahrradfreundlichste Städte in Niedersachsen

In der Größenklasse über 500.000 Einwohner:innen belegt Hannover mit der Note 3,52 bundesweit den zweiten Rang. Braunschweig erreicht mit einem Wert von 3,71 bei den Städten zwischen 200.000 und 500.000 Einwohner:innen Platz 6 von 25 im bundesweiten Vergleich. Oldenburg (3,58) und Göttingen (3,61) gehören mit Rang 3 und Rang 4 zu den besten Platzierungen im Feld der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen. Besonders positiv hervorgehoben wurden kleinere Städte wie Nordhorn (2,83), Celle (3,50) und Meppen (3,45), die bundesweit vordere Plätze belegen.

Stärken und Schwächen im Fahrradklima Niedersachsen

Am besten bewertet wurden:

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 2,4; 0,4 besser als Bundesschnitt),
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,5),
- Radfahren durch alle Altersgruppen (2,8; 0,3 besser als Bundesschnitt).

Am schlechtesten bewertet wurden:

- Breite der Radwege (4,7),
- Oberfläche der Radwege (4,6),
- Führung an Baustellen (4,6),
- Kontrolle von Falschparkenden (4,6).

Im bundesweiten Vergleich schneidet Niedersachsen bei der Erreichbarkeit von Stadtzentren (+0,4), dem zügigen Radfahren (+0,4) sowie dem generationsübergreifenden Radverkehr (+0,3) besser ab. Deutlich schlechter hingegen fällt die Bewertung öffentlicher Fahrradverleihsysteme aus (-0,4).

Ergebnisse der Zusatzbefragung: „Miteinander im Verkehr“ negativ bewertet

Erstmals wurde 2024 eine Zusatzbefragung zum „Miteinander im Verkehr“ durchgeführt – mit deutlich negativeren Bewertungen als beim Hauptfragebogen. Auch in Niedersachsen schneidet dieser Themenbereich unterdurchschnittlich ab. 76 Prozent der Teilnehmenden gaben an, nicht mit ausreichend Abstand überholt zu werden. Am positivsten bewerteten die Teilnehmenden noch das Miteinander unter Radfahrenden selbst – 61 Prozent beurteilten dieses als positiv.

Rüdiger Henze, Landesvorsitzender des ADFC Niedersachsen, betont:

„Wo konsequent in den Radverkehr investiert wird, verbessert sich das Fahrradklima – das zeigen Beispiele wie Celle oder Neustadt. Doch es braucht mehr als gute Wege: Rücksicht, Respekt und ein besseres Miteinander im Straßenraum sind ebenso entscheidend. Das Fahrrad muss als gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkannt und in Stadt und Land konsequent mitgedacht werden – in Politik, Verwaltung und Planung. Nur mit klarem politischen Willen, ausreichend Mitteln und dem gemeinsamen Engagement aller kann der Radverkehr zur echten Alternative werden – für Umwelt, Klima und unsere gemeinsame Zukunft.“

[ADFC Niedersachsen].

Fahrradklima im Landkreis Schaumburg

Aus dem Landkreis Schaumburg waren insgesamt 549 Stimmen aus allen 38 Kommunen vertreten. Die erforderliche Mindestzahl von 50 Teilnehmern erreichten allerdings nur Bückeberg, Stadthagen und Rinteln. Bad Nenndorf, Obernkirchen und Wölpinghausen blieben mit 33, 30 bzw. 29 Teilnehmenden dagegen leider außen vor. Bemerkenswert ist die hohe Teilnehmerquote in Auhagen, Hülsede und Wölpinghausen von über 100 TN pro 10.000 Einwohner (im Vergleich: Bückeberg und Rinteln lediglich 34 bzw. 33). Die weiteren Schaumburger Städte und Gemeinden konnten lediglich einstellige Teilnehmerzahlen vorweisen.

Außergewöhnlich hoch war die Beteiligung bei der offenen Frage. Bis auf die Gemeinden Buchholz, Heuerßen, Luhden und Nordsehl nutzten viele Teilnehmer:innen aus den übrigen Kommunen die Möglichkeit zu Lob und Kritik.

Fahrradklima Bückeberg:

Nur eine Note 4,06 erhielt die Stadt Bückeberg in ihrer Bewertung (2021 eine 4,08, 2022 noch eine 3,85) von den 66 Teilnehmer:innen (2021 noch 98). Bundesweit platzierte sich Bückeberg auf Platz 306 von 423 Städten derselben Kategorie, Städte < 20.000 Einwohner:innen (ähnlich wie 2021 Platz 314 von 474). Die ersten Plätze belegten erneut Wettringen (1,55), Reken (1,63) sowie Olfen (2,44). Geringfügig besser schnitt Bückeberg mit einer Note 3,96 und einer Platzierung 230 von 423 Städten bei der Bewertung zum Miteinander im Verkehr ab, wobei das Spektrum von 2,9 (... selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen) bis 4,6 (... wird für rücksichtsvolles Verhalten geworben) reicht.

Ähnlich wie bei den letzten Befragungen punktete in Bückeberg die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,6) sowie der Umstand, dass Jung und Alt Rad fahren (3,1). Die umfangreiche Neuinstallation von Fahrradbügeln in der Innenstadt ließ die Bewertung immerhin von 3,9 (2021) auf die Note 3,0 steigen.

Kritisiert wurden vor allem unzureichende Fahrradmitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Nahverkehr (5,3), das fehlendes Fahrradleihangebot (5,1) und unzureichende Falschparkerkontrollen auf Radwegen (4,8).

Von der Möglichkeit zu Lob und Kritik machten 32 Teilnehmer:innen Gebrauch. Die wesentlichen aufgeführten kritischen Themen sind:

- Forderung nach mehr Radwegen,
- bessere Anbindung der Ortsteile,
- Optimierung der Querungsstellen,
- Bevorzugung „echter“ Radwege anstelle Gehwege mit Zusatz „Radfahrer frei“,
- zu geringe Radwegbreiten,
- Radwegschäden und schlechte Oberflächen,
- zum Teil schlecht erkennbare Radverkehrsführungen, insbesondere an Kreuzungen,
- Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30 innerorts),
- zugeparkte Radwege,
- Optimierung der wegweisenden Beschilderung.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- Kreuzungssituation Friedrich-Bach.Str./ Schlossgartenstraße / Petzer Str.,
- Oberfläche der Verlängerung Kurt-Raabe-Straße (Verbindung zum Klinikum Vehlen),
- Einführung Tempo 30 im Kernstadtgebiet,
- Jetenburger Straße: enge Verhältnisse aufgrund zahlreicher parkender Pkw,
- schlecht einsehbare Querung am Radweg Südseite Petzer Straße,
- Rintelner Straße (parkende Autos),
- fehlende Radwege Rusbender Str. (durch den Schaumburger Wald) sowie an Deinser Str.

Gerügt wurden außerdem die stark zunehmende Anzahl von „rasenden“ E-Bike- und E-Scooterfahrern, Unkenntnis / Missachtung der Verkehrsregeln (öfter genannt das Fahren auf Gehwegen und der falschen Seite).

Gelobt wurde die Abstellanlage am Bahnhof (gewünscht hier allerdings eine regensichere Verwahrung) und die Anzahl der Abstellplätze in der Innenstadt.

Fazit:

Die stagnierend schlechten Bewertungen zeigen: Die Bückeburger:innen erwarten mehr Engagement zur Förderung des Radverkehrs.

Nachdem sich die Stadt die letzten Jahre auf die Planung zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen konzentriert (Benotung von 3,9 auf 3,0 verbessert) und zumindest die Geschwindigkeitsreduzierung in der Schulstraße / Lange Straße testweise eingeführt hat, werden nun weitere Maßnahmen erwartet, um einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu fördern.

Besonders wichtig ist den Teilnehmer:innen aber auch das Sicherheitsgefühl, Konfliktvermeidung mit Kfz und hindernisfreie Radwege. Das schlecht bewertete - weil nicht vorhandene - Leihangebot wird dagegen als weniger wichtig empfunden.

Fahrradklima Rinteln:

Nur 82 BürgerInnen (2020 noch 141) nahmen an der Befragung für die Stadt Rinteln teil und benoteten die Bemühungen der Stadt mit 4,20 gegenüber 4,01 (2022). Eine leichte Verschlechterung.

Das reicht nur noch für Platz 325 von 429 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner bundesweit. 2022 war es noch Platz 233 von 447 Städten. Besser machten es Baunatal (2,53), Meckenheim (2,66) und Ettlingen (2,76).

Das Miteinander im Verkehr wurde in Rinteln mit einer Note 4,09 bewertet (Platz 257 von 429 Städten).

Positiv bewerten die Rintelner vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele (2,5), die Wegweisung für Radverkehr (2,9) und die Öffnung von Einbahnstr. in Gegenrichtung (3,1).

Als schwach wurde dagegen erneut die Breite der Radverkehrsanlagen (5,3), unzureichende Falschparker-Kontrollen auf Radwegen (5,2) und die Fahrradmitnahme im ÖV (5,1) bewertet.

44 Teilnehmer:innen ergänzten in der Kommentierung ihre Bewertung, mit nachfolgenden vorwiegend kritischen Themen:

- vorwiegend Kfz-orientierte Verkehrsplanung,
- zu schmale Radwege,
- schlechte Oberflächenqualität der Radwege (z.T. tiefe Löcher, Absackungen, Pflasteranhebungen durch Wurzelwuchs),
- unzureichende Beleuchtung der Radwege,
- auf Rad- und Fußweg stehende Hindernisse wie Ampel- und Leuchtenmasten sowie Schilder,
- Optimierung der Querungsstellen,
- ungenügende Unterhaltung der Radwege,
- mangelnde Pflege/Rückschnitt der begleitenden Begrünung (auch von Anliegergrundstücken),
- Radwegführung auf der Weserbrücke und zu geringe Geländerhöhe.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- fehlende Radverkehrsanlage zwischen Todenmann und PW-Kleinenbremen,
- Radwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit des Weserradweges, fehlende Abfallbehälter,
- fehlender Platz für Radfahrer auf der Weserbrücke,
- Ecke Bahnhofstraße / Dankenser Straße,
- unfallträchtige Fahrbahnquerung am Doktorsee,
- Radverkehrsverbindung zwischen Rinteln und Hessisch Oldendorf (Bereich Rumbeck),
- Forderung nach Ladestationen an zentralen Stellen in der Stadtmitte,

Fazit:

Bemängelt wurde wiederholt die fehlende / schleppende Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, in das hohe Erwartungen für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gesetzt werden. Daraus dürften auch die deutlich abgefallenen Bewertungen insbesondere in den Kategorien „Fahrrad- und Verkehrsklima“ sowie „Stellenwert des Radfahrens“ resultieren. Nach kontroversen Diskussionen werden 2025 jedoch endlich die ersten Maßnahmen umgesetzt. Vor allem die Einrichtung einer Fahrradzone als Schulwegsicherung in Teilen der westlichen Kernstadt, Radverkehrsführung über die Weserbrücke und Ausweisung der Fahrradstraße in Exten sowie Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Exter Weg dürften der Radverkehrsförderung und künftigen Bewertungen einen positiven Schub verleihen.

Fahrradklima Stadthagen:

Geringfügig verbessert hat sich die Bewertung des Fahrradklimas in Stadthagen. Die 107 Teilnehmer:innen (2020 waren es nur 68) vergaben i.M. eine 4,28 (2022 eine 4,4) und platzierten die Kreisstadt damit bundesweit auf Platz 361 von 429 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner, niedersachsenweit auf Platz 52 von 59. Angeführt wird die Liste dort von den Städten Meppen (3,45), Leer (3,48) und Achim (3,49).

Das Miteinander im Verkehr wurde in Stadthagen mit einer Note 4,19 bewertet (Platz 317 von 429 Städten).

Wie schon bei der letzten Befragung bewerteten die Stadthäger die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele (2,6), dass viele Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sind (2,9) und dass zügiges Radfahren (3,1) positiv.

Mit „mangelhaft“ wurde dagegen erneut das (fehlende) Leihangebot, die Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen (5,3) und die Breite der Wege für Radfahrer:innen (5,2) bewertet.

In der offenen Frage äußerten sich 48 Teilnehmer:innen weitestgehend kritisch zu den Radverkehrsverhältnissen. Die wesentlichen kritischen Themen sind:

- Forderung nach mehr und „echten“ Radwegen anstelle Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ bzw. Radfahrspuren,
- Forderung nach Reduzierung des Kfz-Verkehrs,
- unzureichende Radwegbreiten,
- Hindernisse auf Radwegen (z.B. Bäume),
- schlechte Qualität der Oberflächenbefestigungen,
- unzureichender Winterdienst auf Radwegen,
- wechselnde nicht nachvollziehbare/klar erkennbare Radverkehrsführungen (insbesondere an Kreuzungen, abruptes Ende Schutzstreifen),
- Kfz-orientierte Verkehrsplanung anstelle Radverkehrsförderung,
- fehlende Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt,
- unzureichende Baustellensicherung / Radverkehrsführung.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden u.a. konkret genannt:

- geringe Breite und Unterhaltungszustand des Radweges an der Bahnhofstraße,
- schlechte Zustand Radweg L 445 (Lüdersfelder Straße),
- freigegebene Radwegnutzung Jahnstraße,
- Fahrradampelinstellung Enzer Straße / Breslauer Straße,
- Radwegschäden Habichthorster Straße,
- Gestaltung / Verkehrskontrolle Fahrradzone (*Schachtstraße*),
- Radwege Bahnunterführung, Nordseher und Niedernwöhrener Straße.

Auch die Stadthäger rügten das Verhalten andere Verkehrsteilnehmer:innen, z.B. durch:

- zu geringe Überholabstände durch Kfz-Fahrer,
- fehlende Rücksichtnahme und
- fehlende Geschwindigkeitsanpassung,

- zugeparkte Geh- und Radwege,
- Missachtung der Verkehrsregeln in der Fahrradzone, aber auch
- falsch fahrende Radfahrer,
- rücksichtsloses Verhalten von E-Scooterfahrern (zu schnell, Fahren auf dem Gehweg, gegen die Fahrtrichtung).

Ein Teilnehmer merkt sogar an, dass einige E-Scooterfahrer durch ihr rücksichtsloses Verhalten nicht nur die Verkehrssicherheit gefährden, sondern dadurch auch das Image umweltfreundlicher Verkehrsmittel schädigen.

Fazit:

Nur wenig konnte Stadthagen mit seinen Bemühungen um die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur (u.a. Einrichtung einer Fahrradzone Schachtstraße) punkten.

Um ein sicheres und komfortables Fahren mit dem Rad zu ermöglichen, heißt es dran bleiben. Neben der Kernstadt sollten insbesondere auch die Ausfallstraßen - meist Kreis- und Landesstraßen - in der Straßenbaulast der Landesstraßenbaubehörde - in Angriff genommen werden, um die Kreisstadt mit dem Ortschaften zu verbinden.

Stimmen zum Fahrradklima

Der neue Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder zur Vorstellung der Ergebnisse am 17.06.2025: *„Wir wollen die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens für alle Bürgerinnen und Bürger flächendeckend erhöhen. Viele Kommunen arbeiten bereits erfolgreich daran, die Bedingungen zum Radfahren in Deutschland zu verbessern. Die Gewinnerstädte des ADFC-Fahradklima-Tests zeigen uns: Gute Maßnahmen vor Ort steigern spürbar die Zufriedenheit im Radverkehr. Besonders freut es mich, dass auch die Förderung des Bundes Wirkung zeigt und wir effektiv die zuständigen Länder und Kommunen dabei unterstützen, die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen. Für mehr Zufriedenheit braucht es weiterhin die Anstrengungen aller Beteiligten – nicht nur in den Großstädten, sondern auch in kleineren Gemeinden und in ländlichen Regionen. Mit guter, möglichst getrennter Infrastruktur verbessert sich beispielsweise sowohl das Verkehrsgeschehen als auch das Miteinander – und das nicht nur auf dem Rad, sondern für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichermaßen.“*

ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat sagt:

„In fast allen Großstädten zeigt sich, dass Investitionen in den Radverkehr – in breite, sichere Radwege, Fahrradbrücken und Fahrradparkplätze – sofort für mehr Zufriedenheit unter den Radfahrenden sorgen. Selbst hügelige Städte wie Tübingen und Auerbach im Vogtland haben es durch den konsequenten Ausbau der Radwegenetze – und die wachsende Beliebtheit von Pedelecs – geschafft, fahrradfreundlicher zu werden. Was uns weiter Sorgen macht, ist das Thema Sicherheit. Mehr als zwei Drittel der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr nicht sicher. Am meisten stresst es, wenn Radwege zu schmal oder zugeparkt sind. Oder wenn man auf Straßen ohne eigenen Radweg mit zu geringem Abstand überholt wird. Das muss sich ändern: An Hauptverkehrsachsen und Landstraßen braucht der Radverkehr eigene, separate Führung, eingebunden in ein zusammenhängendes Radwegenetz. Dann klappt auch das Miteinander im Verkehr und die Verkehrssicherheit steigt. Damit sichere Radwege in den Städten und auf dem Land durchgängig gebaut werden können, brauchen die Kommunen Mut zur Veränderung und eine verlässliche, langfristige Förderung von den Ländern und vom Bund.“

[ADFC].

Es besteht also für die nächsten Jahre noch viel Handlungsbedarf zur Umgestaltung hin zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Aber auch bei den Verkehrsteilnehmer:innen ist auf allen Seiten weiterhin viel Aufklärungsarbeit / Verkehrserziehung erforderlich, sowie die Grundeinstellung für mehr Akzeptanz und gegenseitige Rücksichtnahme, um ein sicheren und komfortablen Radverkehr zu fördern.

Der ADFC Schaumburg wird sich weiterhin für die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen und Förderung des Radverkehrsanteils einsetzen und lädt herzlich zur aktiven Mitarbeit ein. Denn eins ist sicher: Je mehr Radfahrende auf den Straßen unterwegs sind und je stärker sie bei anderen Verkehrsteilnehmer:innen ins Sichtfeld / Bewusstsein rücken, desto sicherer wird der Radverkehr und desto besser entwickelt sich ein gutes Klima im Verkehr und für die Umwelt.

Die bundesweiten Trends der Befragung und alle ausgewerteten Städte werden auf fahrradklimatest.adfc.de/ergebnisse bereitgestellt, eine Zusammenfassung der lokalen Ergebnisse für die 3 Schaumburger Städte sowie die Kritiken (offene Frage) auf ADFC-Schaumburg.de.

Felix Wells

(Verkehrspolitischer Ansprechpartner ADFC Schaumburg)