



^ **Fahrradstraße** in Bremen.

> **Blaues Band:** Ann-Arbor-Brücke in Tübingen.

✓ **Frankfurt am Main freut sich über Platz 1:** Frank Masurat (ADFC), Wolfgang Siefert (Mobilitätsdezernent Frankfurt), Stefan Lüdecke (Mobilitätsdezernat Frankfurt) und Ludger Molitor (Ministerialrat im BMV) (v. l. n. r.).



RADVERKEHRS- FÖRDERUNG IST MESSBAR

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2024 Mit der Gesamtnote 3,92 hat sich das Fahrradklima in Deutschland zwar leicht verbessert (2022: 3,96, 2020: 3,93), bleibt aber insgesamt unbefriedigend. Das sind die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2024.

Die kontinuierlich fortgesetzte Fahrradförderung in vielen Großstädten bewerteten viele der 213.000 Teilnehmer:innen positiv – auch wenn Großstädte insgesamt schlechter abschneiden als kleinere Städte und Gemeinden. Bei letzteren zeigt sich oft, dass sie mehr Nachholbedarf haben, was die Fahrradförderung in jüngster Zeit angeht.

Im Durchschnitt kamen die Erreichbarkeit der Stadtzentren (2,8), das systematische Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr (2,8) sowie das Radfahren von Alt und Jung (3,1) am besten weg. Am schlechtesten wurden Radwegebreiten (4,7), die fehlende Kontrolle von Falschparkenden (4,7) und die Führung an Baustellen (4,7) beurteilt. Falsch geparkte Fahrzeuge und fehlende

oder schlechte Umleitungen an Baustellen gefährden die Sicherheit Radfahrender. Beides wird von sehr vielen Kommunen vernachlässigt, obwohl sie damit beim ADFC-Fahrradklima-Test punkten könnten.

Metropolen verbessern sich Frankfurt am Main hat dem Fahrrad – auch zulasten des Autoverkehrs – mehr Raum verschafft und liegt erstmals auf Platz 1 (3,49) bei den Großstädten über 500.000 Einwohner:innen. Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, breite Radwege, mehr Fahrradparkplätze: Die kontinuierlich fortgesetzte Arbeit am Ausbau der Radinfrastruktur zahlt sich für die Main-Metropole aus.



- ^ **Vertreter:innen** aller Gewinnerstädte des ADFC-Fahrradklima-Test 2024.
- > **Aachens Verkehrsplaner** Uwe Müller freut sich über den Sonderpreis zum Miteinander im Straßenverkehr, der von Frank Masurat (li.) und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder überreicht wurde.
- < **Neuer Radweg** in Karlsruhe.



Hannover (3,52) verbessert sich leicht und steht wieder auf Platz 2. Die niedersächsische Landeshauptstadt punktet mit dem Ausbau ihres Veloroutennetzes, das zentrale Stadtteile verbindet, und mit der Weiterentwicklung des Konzepts Fahrradstraßen 2.0.

Die traditionelle Fahrradstadt Bremen (3,54) ist vom ersten auf den dritten Platz gerutscht, obwohl sie sich verbesserte. Die Hansestadt kommt beim Ausbau des Radpremiumroutennetzes zu langsam voran, auch der Bau von drei Fahrradbrücken über die Weser ist in weite Ferne gerückt. Insgesamt wurden 2024 zehn von 15 Metropolen besser bewertet als 2022, fünf schlechter.

» In Frankfurt wurden viele breite Radwege angelegt, jedes Jahr kommen über 2.000 Fahrradabstellplätze dazu und wir haben einen verbindlichen Leitfaden für die Führung von Rad- und Fußverkehr an Baustellen. Es hat ein erfreuliches Umdenken stattgefunden, aber die Gesamtnote 3,49 zeigt, dass wir noch viel zu tun haben.

Ansgar Hegerfeld, Verkehrspolitischer Sprecher ADFC Frankfurt am Main



bei Radfahrenden gut an: Nürnberg holt bei den Großstädten am stärksten auf (2024: 3,99; 2022: 4,16) und punktet mit einem guten Fahrradverleihsystem, für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen und dem Ausbau von Fahrradstraßen.

Markus Stipp vom ADFC Nürnberg und Umgebung hebt hervor, dass hochwertige Radinfrastruktur gut angenommen wird – wie Radverkehrszähler beweisen: „Der Radverkehr hat innerhalb eines Jahres um etwa 50 Prozent zugenommen, nachdem die Humboldtstraße in eine Fahrradstraße umgewidmet worden ist.“ Stipp freut sich

zwar, dass Nürnberg aufgeholt hat, sagt aber auch: „Das heißt nicht, dass schon alles gut ist, aber die Richtung stimmt!“

Verlierer und Gewinner Berlin gehört zu den Verlierern: Die Hauptstadt rutscht vom 9. auf den 12. Platz; die Note verschlechtert sich deutlich (2024: 4,28; 2022: 4,13). Mit dem fortschrittlichen Mobilitätsgesetz ging es bergauf. Seit dem Kurswechsel in der Politik, die Radwege zurückbauen lässt und das Budget für den Radverkehr zusammenstreicht, geht es abwärts.

Der ADFC-Fahrradklima-Test zeigt klar: Wird nichts für den Radverkehr getan, sind schlechte Bewertungen die Quittung. Wird aber mit politischem Willen an Verbesserungen gearbeitet, kommt das

Radverkehr profitiert von Pedelecs Der ADFC-Fahrradklima-Test bestätigt: Immer mehr Menschen nutzen Pedelecs (2024: 38 Prozent; 2018: 15 Prozent). Davon profitiert der Radverkehr vor allem in Orten mit vielen Steigungen – vorausgesetzt es gibt dort gute Konzepte und Investitionen in den Radverkehr, wie in Tübingen. Die Stadt im Neckartal eröffnete 2024 die Ann-Arbor-Brücke. Die 365 Meter lange Brücke führt über Bahngleise und mündet in einen deutschlandweit einzigartigen Radkreisverkehr. Zudem hat Tübingen ein ausgewiesenes S-Pedelec-Netz und eine Fahrradtiefgarage >



^ **Frankfurt am Main:**
Henschelstraße mit
vor Ausfahrten rot
markiertem Radweg.

< **Bundesverkehrs-
minister** Patrick
Schnieder bei der
Präsentation der
Ergebnisse.

am Bahnhof mit vielen Extras. Mit den Projekten verbessert sich Tübingen erneut stark und belegt mit Note 2,77 (2022: 3,1; 2020: 3,4) den ersten Platz vor Nordhorn (2,83) und Bocholt (2,92) in der Ortsgrößtenklasse über 50.000 Einwohner:innen.

Miteinander als Herausforderung Das Thema Sicherheit bereitet weiter große Sorgen, sagte der ADFC-Bundesvorsitzende Frank Masurat im Juni bei der Ergebnis-Präsentation im Bundesverkehrsministerium: „Mehr als zwei Drittel der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr nicht sicher. Am meisten stresst es, wenn Radwege zu schmal oder zugeparkt sind und wenn man auf Straßen ohne eigenen Radweg mit zu geringem Abstand überholt wird.“ Schon die Standardfragen im ADFC-Fahrradklima-Test zeigen, dass 70 Prozent der Radfahrenden sich nicht sicher fühlen und dass es häufig Konflikte mit dem Kfz-Verkehr gibt (73 Prozent). Um das genauer zu beleuchten, hat der ADFC diesmal fünf zusätzliche Fragen zum Miteinander im Verkehr gestellt: Mit



verlässliche, langfristige Förderung.

Frank Masurat, ADFC-Bundesvorsitzender

» Damit sichere Radwege in den Städten und auf dem Land durchgängig gebaut werden können, brauchen Kommunen Mut zur Veränderung und eine

der Note 4,05 wird es noch schlechter bewertet als das Fahrradklima insgesamt (3,92). Die Ergebnisse der Sonderbefragung unterstreichen, dass Rücksicht oft auf der Strecke bleibt: 68 Prozent der Radfahrenden finden, dass aggressives Verhalten im Verkehr vorherrscht, 77 Prozent, dass sie meistens zu eng überholt werden.

In fast allen Städten birgt das Miteinander im Verkehr Konflikte – selbst in Fahrradhochburgen wie Freiburg, Münster und Karlsruhe. Aber es gibt Lichtblicke: Aachen erhält den Sonderpreis „Miteinander im Verkehr“. Mit 3,6 wird es zwar nicht überschwänglich bewertet, aber besser als die allgemeine Fahrradfreundlichkeit (3,8). Die Stadt will mit ihrem „Aktionsplan Verkehrssicherheit“ der „Vision Zero“ näherkommen und durch sichere Infrastruktur und rücksichtsvolles Miteinander schwere Unfälle verhindern. Sie wirbt deshalb auf Straßen sichtbar für mehr Rücksicht. Es gibt zudem die Filmreihe „Perspektivwechsel“, die Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende schaffen soll, und die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“.

Infrastruktur und Sicherheit

Die Sonderbefragung 2024 zeigt auch, wie eng gutes Miteinander im Verkehr und gute Infrastruktur verknüpft sind. Themen, die Radfahrenden besonders wichtig sind, betreffen vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit und des Miteinanders: „Wichtig und eher wichtig“ ist ihnen das Sicherheitsgefühl

(96 Prozent), die Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende (96 Prozent) sowie die Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr (95 Prozent). Auch die Überwachung von Falschpar-

ERSTE ADFC-FAHRRAD-KOMMUNALBEFRAGUNG

Der ADFC befragte 2024 parallel zu den Radfahrenden zum ersten Mal die Kommunen, um ihnen die Gelegenheit zu geben, ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung darzustellen: Radverkehrskonzepte, herausragende Projekte, aktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, aber auch Informations- und Marketingmaßnahmen oder

Mängelmelder. Die Ergebnisse wurden in stadtspezifischen Steckbriefen veröffentlicht und erweitern den ADFC-Fahrradklima-Test inhaltlich noch einmal deutlich.

730 Städte und Gemeinden haben an der Befragung teilgenommen, darunter über 95 Prozent der Großstädte.

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2024: WER HAT TEILGENOMMEN?

Wie sicher und komfortabel sich Radfahren vor Ort anfühlt, bewerteten 213.000 Menschen beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024, der vom Bundesverkehrsministerium gefördert wird. Im Vergleich zu 2022 (245.000 Teilnehmende) ging ihre Zahl zwar zurück, aber die Datenqualität wurde durch die E-Mail-Authentifizierung der Teilnehmer:innen deutlich verbessert.

Die Umfrage ist nicht repräsentativ, weil sie sich vor allem an Radfahrende richtet. Sie geht aber über ADFC-Mitglieder hinaus: Fast 80 Prozent der Teilnehmer:innen sind keine Vereinsmitglieder. Bewertet wurde zudem nicht nur aus Sicht von Radfahrenden: Mehr als 90 Prozent der Teilnehmer:innen fahren sowohl Fahrrad als auch Auto – kennen also beide Perspektiven.



^ Das Fahrradklima hat sich leicht verbessert.

kenden (85 Prozent) und die Breite der Radwege (94 Prozent) spielen eine große Rolle für sie. Die Ergebnisse beweisen, dass Radfahrende wissen, was sie brauchen, um sicherer und weniger gestresst unterwegs sein zu können.

Kommunen haben viele Herausforderungen zu bewältigen: Sie müssen eine gute Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden an den knappen öffentlichen Raum anpassen, gleichzeitig geplante



^ Münster Radverkehrsführung an der Prinzbrücke.

Veränderungen sehr gut kommunizieren und die Menschen vor Ort dabei mitnehmen, denn letztendlich nutzt gute Infrastruktur allen: „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“, sagte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder bei der Präsentation der Ergebnisse.

Alle sind gefragt Gleichzeitig sollten sich alle Verkehrsteilnehmer:innen immer wieder § 1 StVO in Erinnerung rufen: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dr. Rul von Stülpnagel arbeitet am Institut für Psychologie im Bereich Kognitionswissenschaft (Universität Freiburg) und forscht u. a. zu subjektiver Risikowahrnehmung im urbanen Radverkehr. Er sagt: „Wir müssen Verkehr neu denken – mit mehr Rücksicht füreinander. Wichtig ist Empathie, also sich bewusst machen, wie sich Situationen für andere anfühlen.“ Wer mit dem Rad unterwegs sei, solle bedenken, wie plötzliches Ausscheren auf die Straße oder den Fußweg auf Autofahrende und Fußgänger:innen wirke; diese wiederum sollten nicht gleich böse Absicht unterstellen, wenn >



^ Die Gewinnerstädte: Insgesamt wurden 1.047 Orte im ADFC-Fahrradklima-Test 2024 bewertet. Das sind die Gewinnerstädte nach Ortsgrößenklassen.

jemand auf der Straße beziehungsweise auf dem Fußweg fahre, statt auf dem Radweg. Von Stülpnagel: „Vielleicht ist der Radweg blockiert oder fühlt sich unsicher an. Ein kurzer Moment des Nachdenkens und in der Folge ein rücksichtsvolleres Handeln oder ruhigeres Bewerten der Situation kann viel bewirken.“

Ohne politischen Willen läuft nichts Es gibt viele gute Best-Practice-Beispiele, die sich Städte und Gemeinden zum Vorbild nehmen können. In den meisten Großstädten geht es voran; auf dem Land und in kleineren Kommunen fehlt das Tempo, auch wenn sie vom Status quo zehren und bessere Noten haben: Wetztingen (1,55) zum Beispiel belegt als Seriensieger Platz 1 in der Klasse bis 20.000 Einwohner:innen, ist allerdings in Bezug auf die Note – ebenso wie

das zweitplatzierte Reken (1,63) – ein echter Ausreißer. Dass aber auch im ländlichen Raum einiges möglich ist, zeigt zum Beispiel Frankenberg (Eder) in Hessen: Nach viel kommunalem Engagement und dem Bau von mehreren Fahrradbrücken verbessert sich der Ort zum zweiten Mal (2020: 4,3; 2022: 3,8; 2024: 3,2).

Der ADFC-Fahrradklima-Test zeigt, dass Radverkehrsförderung messbar und politischer Wille die Voraussetzung ist, um Veränderungen auf die Straße zu bringen. Nutzen Städte und Kommunen vorhandene Fördertöpfe sowie das neue StVG und die reformierte StVO, können sie Verbesserungen für den Radverkehr vorantreiben und ihre Bewertungen beim nächsten ADFC-Fahrradklima-Test verbessern. Denn: Investitionen in den Radverkehr sind Investitionen in den Standort und in die Zukunft.

Barbara Lücke

NACHGEFRAGT ...



... bei **THOMAS BÖHMER**, Studienleiter
ADFC-Fahrradklima-Test

AUSSAGEKRÄFTIGE ZAHLEN

Wie aussagekräftig sind die Ergebnisse beim ADFC-Fahrradklima-Test, wenn die Verschiebungen nur 0,2 Prozentpunkte oder weniger betragen?

Die Ergebnisse müssen im Zusammenhang mit der Stadtgröße und der Zahl der Teilnehmenden betrachtet werden. Bei kleinen Orten mit manchmal nur knapp über 50 Teilnahmen beträgt die statistische Sicherheit ca. 0,2 Bewertungsstufen. Das bedeutet, dass geringere Änderungen nicht mehr sicher als Verbesserung oder Verschlechterung identifizierbar sind.

Bei Großstädten mit vielen Hunderten und oft über 1.000 Teilnahmen sind selbst kleine Veränderungen von weniger als 0,1 Bewertungsstufen aussagekräftig. Noch extremer ist es bei der Bewertung der Fahrradfreundlichkeit in Deutschland insgesamt. Hier gab es in den letzten Jahren nur Änderungen bis maximal 0,06 Bewertungsstufen, zuletzt eine Verbesserung von 3,96 (2022) auf 3,92 (2024) und damit von 0,04 Notenstufen. Grundlage sind hier die Bewertungen von allen 256 Städten, die seit 2012 ununterbrochen in der Wertung sind. Die statistischen Schwankungen gleichen sich aus und man kann zu Recht sagen, dass sich das Fahrradklima seit 2022 leicht verbessert hat.

Was bedeutet es, wenn die Bewertungsnote sich kaum verändert?

Wenn eine Stadt sich nicht verbessert oder gar verschlechtert hat, bedeutet das nicht unbedingt, dass sich dort nichts getan hat. Die Einschätzung der Radfahrenden, die wir im ADFC-Fahrradklima-Test erheben, wird von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst, nicht zu-

letzt durch die steigenden Erwartungen der Menschen. Manchmal zeigt sich einfach, dass die Aktivitäten der Stadt (noch) nicht bei allen angekommen sind und hier Öffentlichkeitsarbeit hilfreich wäre.

Eins ist jedoch sicher: Orte, die bei der Radverkehrsförderung nicht kleckern, sondern klotzen, und das auch kommunizieren, können die Erwartungen der Radfahrenden übertreffen und deutlich bessere Ergebnisse erreichen. Dazu gehört allerdings, dass auch „unpopuläre“ Maßnahmen wie Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für mehr Sicherheit nicht tabu sind.

Die Bewertungsnoten werden oft mit Schulnoten verglichen, aber das ist nicht wirklich gleichzusetzen. Wie sind sie einzuordnen?

Die Bewertung erfolgt auf einer sechsstufigen Skala zwischen zwei gegensätzlichen Antwortpaaren. Nach Schulnoten wird nicht gefragt. Erst im Nachhinein werden den Antworten entsprechend den Skalenpunkten von links nach rechts Werte von 1 (fahrradfreundlich) bis 6 (nicht fahrradfreundlich) zugewiesen, um die Daten besser handhaben zu können. Dabei entsteht eine Bewertung nach einer Schulnotenskala. Im Gegensatz zur üblichen Praxis bei Schulnoten liegt die Grenze zwischen guter und schlechter Bewertung beim ADFC-Fahrradklima-Test bei 3,5. Eine Dreier-Bewertung eines Ortes beim ADFC-Fahrradklima-Test bedeutet also, dass die Teilnehmenden im Durchschnitt dem positiven Statement im Antwortpaar zugeneigt waren.

KÄRNTEN
It's my life!

Drauradweg

die Südseite der Alpen

Der Drauradweg (R1) verbindet 4 Länder – Italien, Österreich, Slowenien und Kroatien. Insgesamt rund 510 km – 222 davon in Kärnten – schlängelt er sich vom Toblacher Feld in Südtirol nach Varaždin in Kroatien. Einheitlich beschildert, bestens ausgebaut und größtenteils entlang des Kärntner Hauptflusses Drau. Beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) wird der Drauradweg von Toblach bis Dravograd als 5-Sterne-Qualitätsradtour geführt.

Unterwegs sorgen die **Drauradweg Wirte** für das perfekte Raderlebnis: 60 Partner entlang des Radweges (Hotels, Gastronomie, Radverleih, Rad-Shuttle, Reiseveranstalter) garantieren:

- Lage in der Nähe des Drauradweges
- Unterkunft auch für nur eine Nacht
- Radlerfreundliche Speisen und Getränke
- Versperrbare, sichere Radabstellplätze
- Trockenmöglichkeit für nasse Radbekleidung
- Bereitstellen von kleinen Reparatursets
- Rat und Tat bei Fragen rund ums Radfahren

Tipp: Gutscheine zum Verschenken und weitere Produkte im Online-Shop der Drauradweg Wirte



Österreichs Süden
drauradweg.com
drauradweg.blog
drauradwegwirte.at
kaernten-rent-ebike.at

Drauradweg Wirte

