



Fahrradklima-Test 2020 Baden-Württemberg

.....

Ergebnisse – Analyse – Empfehlungen

Stand: Frühjahr 2021



Gudrun Zühlke

Fahrradförderung ist weder ein Modethema noch sollen damit nur die Menschen unterstützt werden, die heute schon viel mit dem Rad unterwegs sind. Die Förderung des Radfahrens ist ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz, für die Belebung der Innenstädte, den Erhalt der Läden auch in kleineren Orten. Wenn mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, gibt es weniger Lärm, weniger Luftschadstoffe, weniger Staus und die Verkehrsinfrastruktur wird weniger belastet. Es gibt also viele gute Gründe das Radfahren zu fördern – auch wenn die Entscheider*innen selbst nicht oder nicht gern Fahrrad fahren.

Wer seine eigene Stadt oder Gemeinde kennt, weiß vermutlich, wo die Fallstricke für Radfahrer*innen liegen und wie das Vorankommen mit dem Rad vereinfacht werden kann. Die Kommune hat ihrerseits die Möglichkeit, ein Planungsbüro damit zu beauftragen, ein Radverkehrskonzept zu erstellen – im Idealfall mit breiter Bürgerbeteiligung. Der langfristige Erfolg wird allerdings selten gemessen.

Der ADFC als Vertreter der Radfahrenden möchte mit dem ADFC-Fahrradklima-Test den Kommunen eine Rückmeldung ihrer Bürger*innen geben, wie sie das Fahrradklima in ihrer Stadt einschätzen. Die Testergebnisse dokumentieren,

ob die Bürger*innen mit der Fahrradpolitik vor Ort zufrieden sind, was sie besonders loben und bemängeln, wo die Stärken, aber auch wo die Schwächen liegen.

Politiker*innen und Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltungen können mit den Ergebnissen nicht nur eigene Maßnahmen analysieren, sondern auch den Vergleich mit anderen Städten ziehen. Wo schneiden andere besser oder schlechter ab, was haben sie anders gemacht? Kommunen, die schon über viele Jahre hinweg die Mindestteilnehmerzahl im ADFC-Fahrradklima-Test erreichen, haben außerdem die Möglichkeit, den zeitlichen Verlauf der Bürgereinschätzung zu betrachten und so den Erfolg ihrer Maßnahmen zu beobachten.

Wer an der Fahrradpolitik des ganzen Landes interessiert ist, erfährt durch die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, wie sich das Fahrradklima generell entwickelt. Welche Themen (Einzelfragen) entwickeln sich positiv, welche Kommunen oder Regionen sind Vorreiter und wo bleibt noch viel zu tun.

Ich wünsche Ihnen viele Erkenntnisse und Ideen bei der Lektüre der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in Baden-Württemberg und hoffe, sie tragen dazu bei, dass die Kommunen in Baden-Württemberg nun den Turbo zünden und das Fahrradland zur Wirklichkeit werden lassen.

Gudrun Zühlke
Landesvorsitzende des ADFC Baden-Württemberg

Der Fahrradklima-Test 2020 Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

- **Methodik**..... Seite 6
- **Baden-Württemberg im Fahrradklima-Test** Seite 9
 - Deutschlands Vorradler aus dem Südwesten?!..... Seite 9
 - Fahrradklima in Baden-Württemberg: Licht und Schatten Seite 16
 - Rad-Kommunen im Südwesten: Tops und Flops..... Seite 18
 - Radfahren in Zeiten von Corona Seite 20
- **Handlungsempfehlungen**..... Seite 21



Impressum:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC),
Landesverband Baden-Württemberg e.V.,
Reinsburgstraße 97, 70197 Stuttgart
Tel. 0711 | 5047 94 10,
<https://bw.adfc.de>, info@adfc-bw.de
Redaktion: Anke Bauer, Kathleen Lumma
Layout: www.angelikareimann.de

Bildnachweise:
Titelbild: Radweg in Konstanz @CC0 1.0 Universell/Alex
Fahrradstraße in Karlsruhe S. 2 @CC0 1.0 Universell/Dirk Schmdt
Gudrun Zühlke S. 3 @adfc Baden-Württemberg
Radweg in Freiburg S. 4 @CC0 1.0 Universell/Dirk Schmidt
Radfahrstreifen in Karlsruhe S. 11 @adfc Baden-Württemberg
Karlsruhe S. 19 @ adfc Karlsruhe; Pforzheim S. 19 @adfc Pforzheim
Pop-up-Radweg Stuttgart S. 20 @ adfc Baden-Württemberg

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist der Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland und eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit. Mit Hilfe eines Fragebogens können Radfahrerinnen und Radfahrer ihre Meinung über „Spaß oder Stress“ beim Radfahren und im Straßenverkehr an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen, indem sie verschiedene Aspekte des Radfahrens bewerten können.

Methodik

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 gleich bleiben. Diese wiederkehrenden Fragen lassen sich in fünf Kategorien zusammenfassen: Fahrrad- und Verkehrsklima (Frage 1-5), Stellenwert des Radverkehrs (F 6-10), Sicherheit beim Radfahren (F 11-17), Komfort beim Radfahren (F 18-22) sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F 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 Fragen sind als sogenanntes semantisches Differenzial 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, Werbe-ständer).

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 Stuttgart finden 68 % der Befragten, dass die Radwege selten gereinigt werden.“
- „Nur 13 % empfinden die Führung an Baustellen in Freiburg als bequem und sicher.“

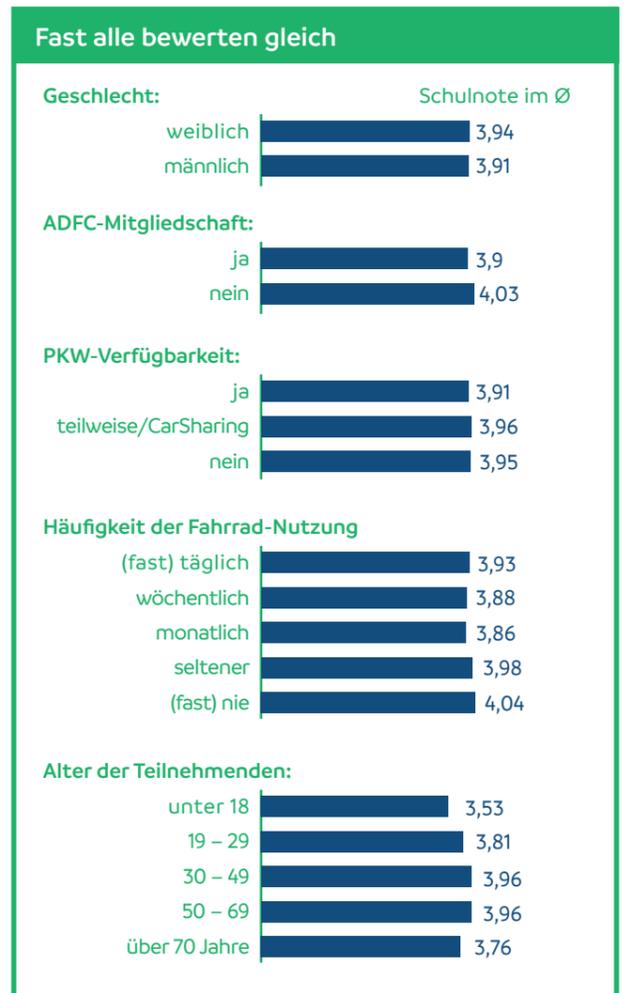
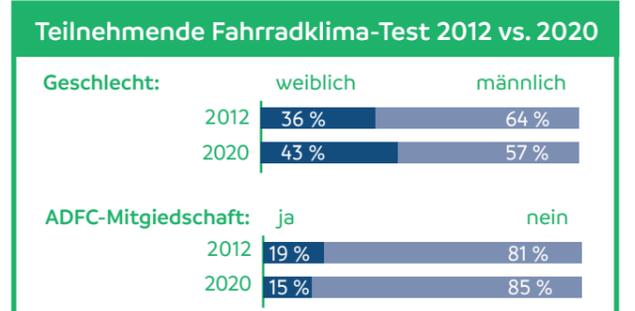
Diese Methodik gewährleistet auch dann sichere Aussagen, wenn die Befragten sehr heterogen geantwortet haben.

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 Teilnehmende und bei noch größeren Städten liegt die Mindestzahl bei 100 Personen. Wird die Mindestteilnehmerzahl unterschritten, so findet keine stadtsspezifische Auswertung statt.

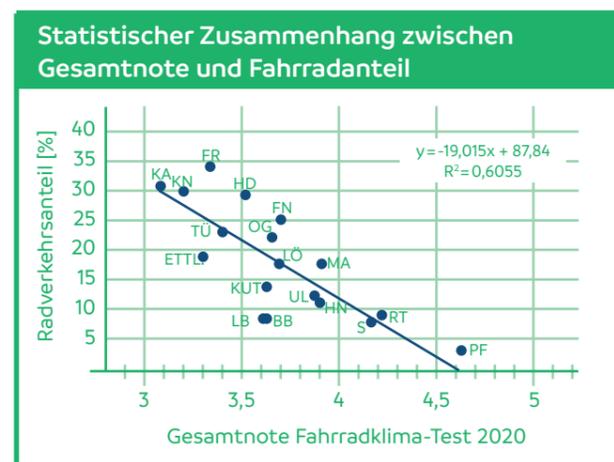
Nur in den Größenklassen, in denen alle Städte dieser Klasse im Ergebnis des Fahrradklima-Tests erscheinen, sind diejenigen mit der schlechtesten Note auch die fahradunfreundlichsten in dieser Größe. In den kleineren Stadtgrößenklassen unter 50.000 Einwohner*innen erreicht bisher nur ein Bruchteil genügend Teilnehmende für den Fahrradklima-Test. Hier dürfen die Kommunen mit relativ schlechten Noten nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmerzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern ein Grundinteresse am Radverkehr auf.

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 Teilnehmer-Gruppen unterscheiden sich kaum voneinander.



Ein weiterer Hinweis für die Aussagekraft der Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests ist der Zusammenhang zwischen den Gesamtnoten und dem Fahrradanteil im sogenannten Modal-Split in den Kommunen. Etwa 60 % der Variation im Fahrradanteil lässt sich durch die Gesamtnote im Fahrradklima-Test erklären.



Zu den 27 Dauerfragen und den thematischen Ergänzungsfragen wurden die Teilnehmer*innen 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.

Ausschnitt des Fragebogens zum Fahrradklima-Test 2020

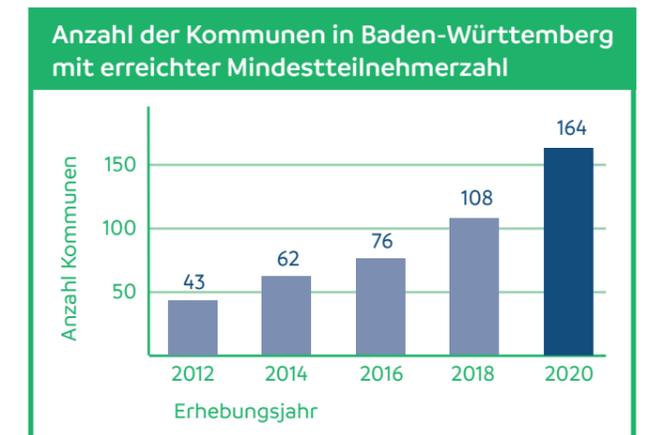
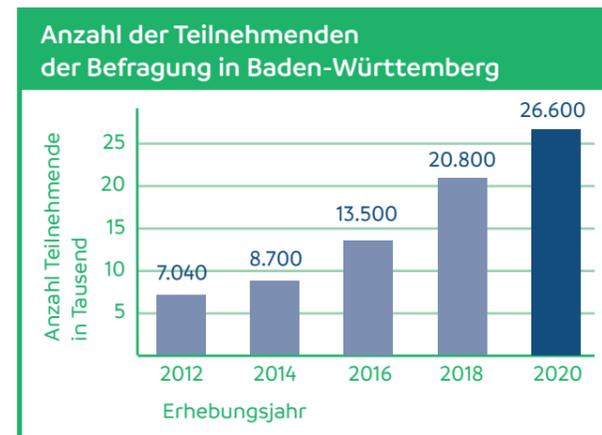
Wo in Baden-Württemberg bedeutet Radfahren Spaß und wo Stress? Wie die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 zeigen, hat sich das Sicherheitsgefühl beim Radfahren trotz Fahrradboom nicht verbessert. Zwar kommen von den 25 bundesweit ausgezeichneten Kommunen sieben aus Baden-Württemberg, doch die Bewertungen sind schlechter als in den Vorjahren.

Baden-Württemberg im Fahrradklima-Test

Deutschlands Vorradler aus dem Südwesten?!

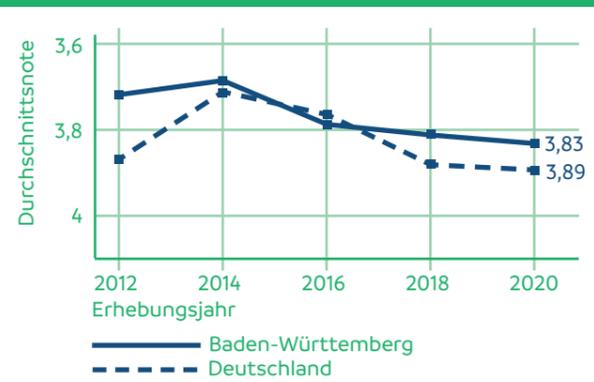
Immer mehr Menschen im Land setzen sich mit dem Thema Radfahren auseinander – das zeigt sich auch beim ADFC-Fahrradklima-Test 2020: In Baden-Württemberg haben mehr als 26.000 Radfahrende über die Fahrradfreundlichkeit in ihren Städten und Gemeinden abgestimmt – eine Rekordteilnahme mit einem Zuwachs von 30 Prozent gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2018. In den Jahren 2014 und 2016 waren es nur halb so viele, bei der Umfrage im Jahr 2012 nahmen 7.400 Radfahrer*innen teil.

Durch die starke Teilnahme wuchs auch die Zahl der baden-württembergischen Kommunen, die es ins Test-Ranking schafften, kontinuierlich: 2020 waren es 164 aller 1.101 Kommunen – so viele wie noch nie zuvor. Das sind 52 % mehr als noch bei der Befragung 2018. Alle Städte in Baden-Württemberg mit mehr als 50.000 Einwohner*innen sind in der Auswertung. Die größten Städte, die die Mindestteilnehmerzahlen verfehlten, sind Albstadt, Balingen und Neckarsulm. Bei den Fahrradklima-Tests aus den Jahren 2014 und 2016 erreichten 62 bzw. 76 Städte die nötige Teilnehmerzahl, um in die Auswertung zu kommen, 2012 konnten diese Schwelle nur 43 Städte nehmen.



Die Datenlage des ADFC-Fahradklima-Tests ist im Jahr 2020 also so gut wie nie. Insgesamt bewerteten die Baden-Württemberger*innen die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte mit der Durchschnittsnote 3,83, was leicht besser als der Bundesdurchschnitt von 3,89 ist. Damit erzielt Baden-Württemberg zum zweiten Mal hintereinander leicht bessere Noten als der Bund – doch insgesamt sinkt das Notenniveau seit Jahren. Im Jahr 2012 betrug die Durchschnittsnote aller Kommunen im Land 3,72, in der Befragung des Jahres 2018 lag sie bereits bei 3,81.

Baden-Württemberg besser als der Bundesdurchschnitt bei abnehmendem Notenniveau

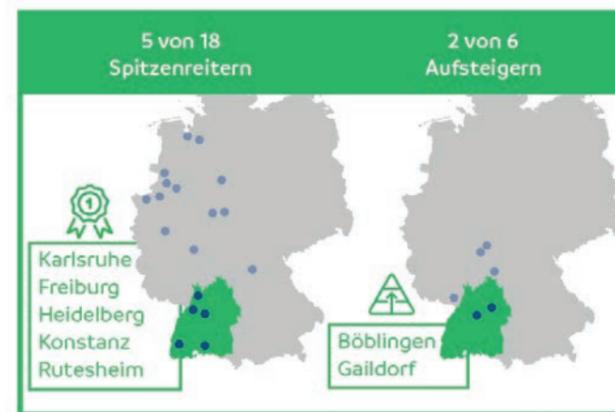


Spitzenreiter aus Baden-Württemberg

Von den 25 bundesweit ausgezeichneten Kommunen beim ADFC-Fahradklima-Test liegen sieben in Baden-Württemberg. Karlsruhe (mittlere Note = 3,07), Freiburg i.Br. (3,35), Heidelberg (3,53), Konstanz (3,18) und Rutesheim (2,22) sind die fünf Städte, die es in ihrer Größenklasse unter die 18 bundesweiten Spitzenreiter geschafft haben. Karlsruhe bleibt wie schon vor zwei Jahren die fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands (über 100.000 Einwohner*innen). Die Note hat sich von 3,15 im Jahr 2018 auf 3,07 nur marginal verbessert. Hinter dem Sieger folgt Münster mit einer Wertung von 3,17.

Bei den Städten, die sich bundesweit am deutlichsten in der Wertung verbesserten, kommen zwei von sechs aus dem Ländle: Böblingen steigerte sich von der Note 4,3 im Jahr 2018 auf aktuell 3,6, Gaildorf von 4,2 auf 3,5. Insgesamt ist Baden-Württemberg sowohl bei den Gewinnerstädten (Spitzenreitern) (5/18) als auch bei den Aufholern (2/6) gegenüber den anderen Bundesländern deutlich überrepräsentiert, da lediglich knapp zehn Prozent der deutschen Kommunen in Baden-Württemberg liegen.

Im Ländervergleich aller Städte mit mehr als 50.000 Einwohner*innen¹ schneidet kein anderes Bundesland besser ab als Baden-Württemberg. Nur Niedersachsen erreicht hier ebenfalls eine Note von 3,8. Beim Vergleich der 27 Einzelnoten ist sechs Mal kein anderes Bundesland besser als Baden-Württemberg. Hierzu gehören die Fragen nach der Breite der Radwege, dem Fahren im Mischverkehr, dem Winterdienst, dem Fahrraddiebstahl, dem Fahren auf Radwegen und -streifen oder nach der Wegweisung. Nur eine der baden-württembergischen Noten ist schlechter als der Bundesdurchschnitt: die Note für Konflikte mit Fußgängern.



¹ Nur in diesen Größenklassen sind alle Städte im Ranking und daher die Mittelwertbildung über alle Städte eines Gebietes sinnvoll.

Baden-Württembergs Städte mit Spitzenplätzen in Deutschland



SPITZENREITER – beste Gesamtwertung

1	Bremen	Karlsruhe	Göttingen	Nordhorn	Baunatal	Wettringen
2	Hannover	Münster	Erlangen	Bocholt	Meckenheim	Reken
3	Frankfurt	Freiburg	Heidelberg	Konstanz	Westerstede	Rutesheim

AUFHOLER – Beste Entwicklung

1	Frankfurt	Wiesbaden	Würzburg	Böblingen	Landau i.d.Pf.	Gaildorf
---	-----------	-----------	----------	-----------	----------------	----------



Viel Platz für Radfahrende in Karlsruhe

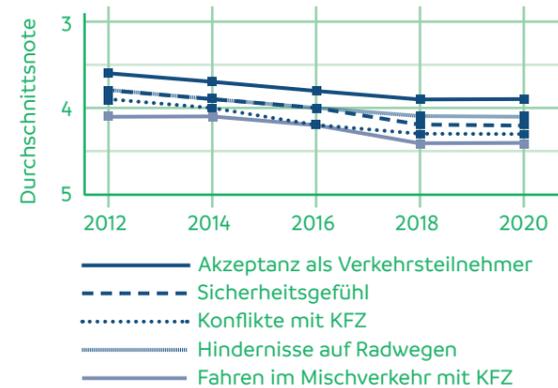
Baden-Württemberg übertrifft Bund

Seit dem Jahr 2012 ist der baden-württembergische Schnitt in vier von fünf Fahrradklima-Tests etwas besser als der bundesweite Durchschnitt. Der Bundes- sowie der Landesschnitt aller Kommunen über 50.000 Einwohner*innen haben sich in den vergangenen drei Untersuchungen gegenüber der jeweils vorhergehenden geringfügig verschlechtert. In Baden-Württemberg sanken besonders die Noten für „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer“, „Sicherheitsgefühl“, „Konflikte mit Kfz“, „Hindernisse auf Radwegen“ und „Fahren im Mischverkehr“. Die Noten haben alle mit der gefühlten Sicherheit der Radfahrenden im Land zu tun – sie sind entscheidend, ob die Menschen auf das Rad steigen oder es nicht tun, weil sie sich nicht sicher fühlen. Die Note für die „Breite der Radwege“ hat sich über die Zeit ebenfalls verschlechtert. Das ist aber nicht unbedingt als Hinweis zu werten, dass die Wege schmaler wurden, sondern liegt vermutlich am gestiegenen Fahrrad- aufkommen, das die Breite der Radwege als unzureichender erscheinen lässt als bei wenig Radverkehr.

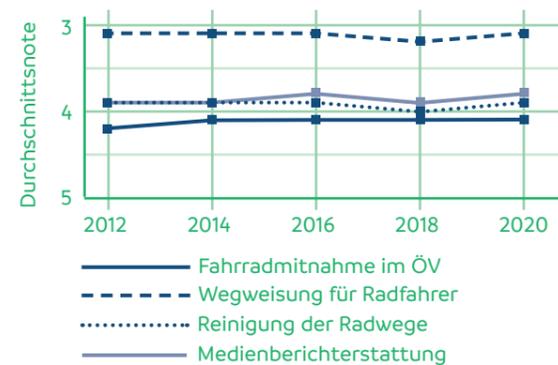
Über die Zeit unverändert blieben die Bewertungen für die „Fahrradmitnahme im ÖV“, die „Wegweisung“, die „Reinigung der Radwege“ oder die „Medienberichterstattung“. Bei zwei Fragen haben sich die Noten in Baden-Württemberg im Lauf der Jahre verbessert. Die „Öffnung der Einbahnstraßen“ stieg kontinuierlich in der Bewertung von 2,9 auf 2,7 und die Verfügbarkeit von „Leihfahrrädern“ stieg ganz deutlich von 4,3 auf 3,4. Diese Verbesserung lässt sich klar auf die Einrichtung vieler Fahrradverleihsysteme in ganz Baden-Württemberg zurückführen und führt bei den örtlichen Bewertungen schnell zu einer deutlichen Verbesserung der entsprechenden Note.

Entwicklung der Bewertungen

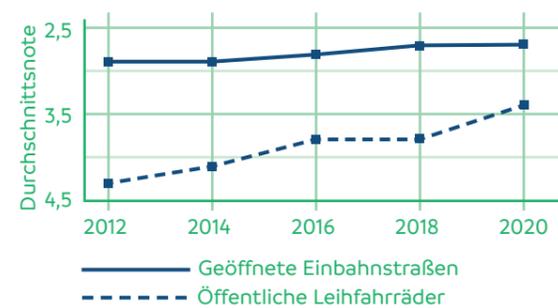
Verschlechterung der Noten



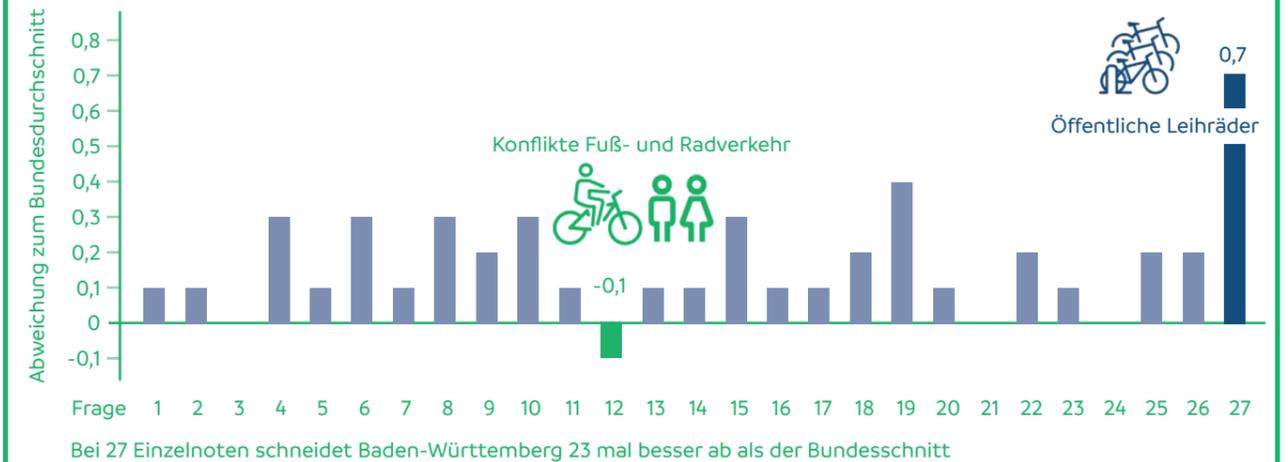
Stagnierende Noten



Verbesserung der Noten



Die einzelnen Fragen im Vergleich Baden-Württemberg – Deutschland



Gute Rahmenbedingungen, fehlende Umsetzung

Es gibt es kaum eine Kommune in Baden-Württemberg, die über die Jahre hinweg eine positive Entwicklung zeigt. Wenige Städte haben einen kontinuierlichen Aufwärtstrend: Heidelberg, Vaihingen (Enz) und Backnang. Heidelberg weist zwar nur eine geringe Steigung auf, das aber über alle fünf Erhebungen seit dem Jahr 2012. Backnang hat seine Note über drei Erhebungen hinweg um 0,3 Noten gesteigert und Vaihingen über vier um 1,3 Noten. Allerdings startete Vaihingen im Jahr 2014 mit der Note 5,2 von einem extrem schlechten Niveau aus. Bei einigen Städten verschlechtert sich die Note kontinuierlich, so zum Beispiel in Lörrach, Filderstadt, Offenburg und Waiblingen. In großen Städten wie Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg, Mannheim, Baden-Baden oder Esslingen bleiben die Noten eher konstant. Hier erreichen die Städte zumindest kleinere Verbesserungen – um dem allgemeinen Abwärtstrend der Noten etwas entgegenzusetzen.

Durch die massive Fahrradförderung durch das Land sollten sich die Noten im Fahrradklima-Test zwischen den Jahren 2018 und 2020 eigentlich deutlich verbessert haben. Allerdings ist das bei nur 9 von 164 Kommunen um mehr als 0,3 Noten (Böblingen, Tuttlingen, Singen/Hohentwiel, Herrenberg, Vaihingen/Enz, Rutesheim, Holzgerlingen, Gaildorf, Weil im Schönbuch) der Fall, bei 10 Kommunen um 0,15 bis 0,3 Noten. Gleichzeitig verschlechtern sich sieben Kommunen im gleichen Zeitraum um 0,3 Noten oder mehr (Rheinfelden/Baden, Achern, Winnenden, Mössingen, Marbach/Neckar, Appenweier, Donzdorf) und 14 Kommunen um 0,15 bis 0,3 Noten. Offensichtlich werden die guten Rahmenbedingungen, die das Land Baden-Württemberg für die Radverkehrsförderung setzt, nur von wenigen Kommunen genutzt. Hier muss dringend eine Strategie entwickelt werden, wie die Kommunen, die noch nicht mit der Verkehrswende vor Ort begonnen haben, erreicht und motiviert werden können.

Mittelmaß gewinnt

Neben der Rangfolge der Kommunen und der zeitlichen Veränderung der Noten muss auch ein Blick auf die absolute Höhe der Note geworfen werden. Aufgrund der Befragungsart ist klar, dass der Vergleich der Städte und die Zeitverläufe aussagekräftiger sind als die absoluten Noten. Es gibt eben keine Eichung, bei welchem Zustand die „1“ und ab wann die „6“ vergeben wird.

Zur Einordnung der absoluten Höhe der Noten hilft ein Blick auf die prozentuale Verteilung der vergebenen Noten für eine Frage. So hat Karlsruhe zum Beispiel bei der Frage nach der Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

im Mittel die Note 1,9 erhalten. 78 % der fast 2.700 Teilnehmenden vergab eine „1“ oder „2“, nur 2 % vergaben eine „5“ oder „6“. Demzufolge erscheint die Gesamtnote „gut“ für diese Frage als „vernünftige“ Einschätzung der Lage. Bei den „Falschparkern“ vergaben 48 % der Teilnehmenden eine „5“ oder „6“, die Note 4,3 im Mittel aller Teilnehmenden ist die schlechteste Einzelnote in Karlsruhe. Insgesamt könnte die Gesamtnote 3,1 in etwa so interpretiert werden, dass man dort ganz gut Radfahren kann, in mehreren Themengebieten aber noch ein deutliches Verbesserungspotenzial besteht. Deswegen ist es zwar schön, dass Karlsruhe die fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands ist – sie ist aber bei Weitem nicht perfekt.

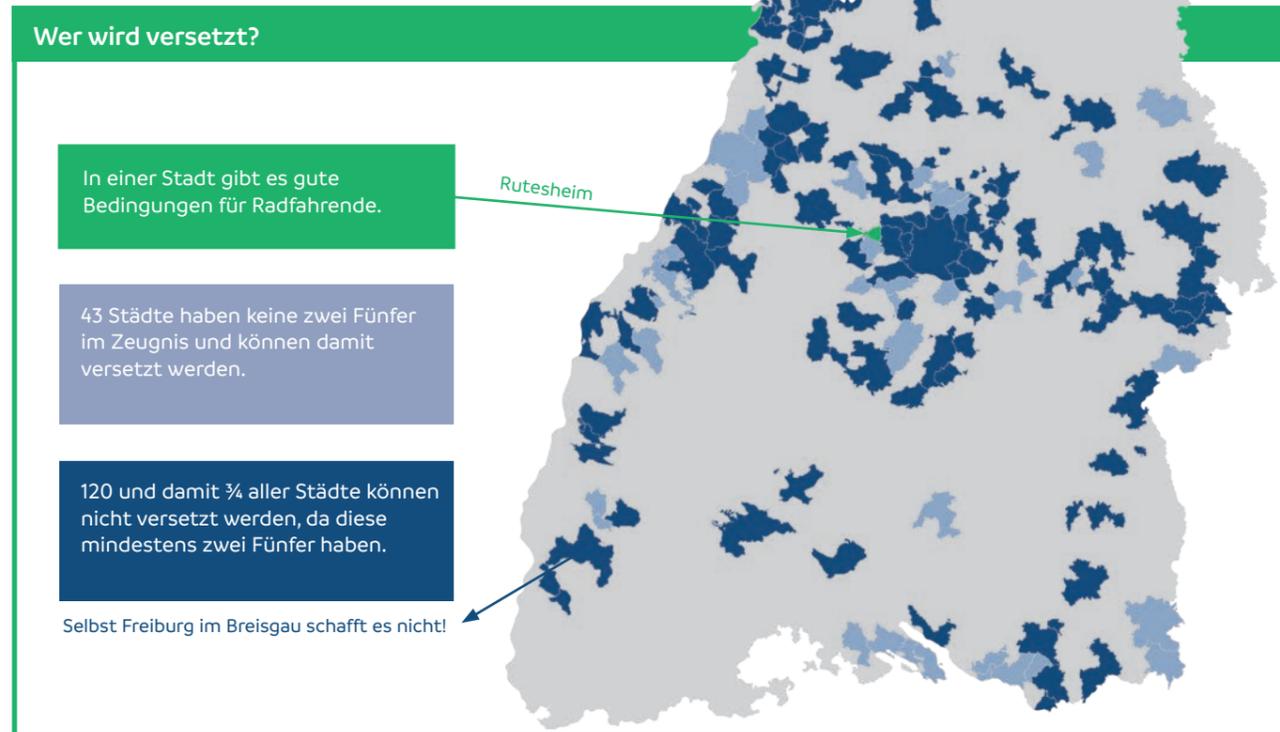
Landesweit lässt die Durchschnittsnote von 3,8 darauf schließen, dass viele Radfahrende das Fahrradklima in ihrer Stadt als unbefriedigend einstufen. Ein „Ausreichend“ ist für die notwendige Mobilitätswende und für ein Land, das vorradeln möchte, nicht genug.

Rutesheim, eine 11.000 Einwohner-Gemeinde im Landkreis Böblingen, wurde von seinen Bürgern als einzige von 164 Kommunen in Baden-Württemberg mit der Note gut (2,2) bewertet. Alle anderen Kommunen haben mindestens eine 3 vor dem Komma stehen. Donzdorf hat die schlechteste Note von allen Kommunen im Land bekommen: 4,7 – mangelhaft. In Schulnoten gesprochen fällt das „Mittelmaß“ noch schlechter aus: 120 und damit drei Viertel aller Städte würden nicht versetzt werden, da sie in mindestens zwei der insgesamt 27 Einzel-Kategorien die Note fünf erhalten haben. Im Schnitt haben diese 120 Städte sechs Fünfer im Zeugnis.

Es besteht außerdem kein Zusammenhang zwischen den Noten im Fahrradklima-Test und einer Mitgliedschaft in der AGFK. Das mag daran liegen, dass alle Kommunen über 50.000 Einwohner AGFK-Mitglied sind. Die 29 Kommunen mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern und 5 Kommunen unter 20.000 Einwohnern mit AGFK-Mitgliedschaft sind über die ganze Bandbreite der vorkommenden Noten verteilt.

Die Kommunen, die vom Land als fahrradfreundlich ausgezeichnet wurden, schneiden bei der Befragung der Radfahrenden nicht notwendigerweise gut ab. Die Noten liegen zwischen 3,1 (Karlsruhe, Platz 2 im Land) und 3,9 (Mannheim und Heilbronn) was im Land Platz 94 von 164 entspricht.

Im Rahmen einer Zusatzbefragung wurden die Teilnehmenden zu der Wichtigkeit verschiedener Aspekte des Radfahrens gefragt (siehe Kasten).



Es gibt keinen Zusammenhang zwischen den Noten im ADFC-Fahradklima-Test und der Größe einer Stadt. Unter den 10 Kommunen mit den besten Noten sind außer den Städten über 500.000 Einwohner*innen alle Kommunengrößenklassen vertreten. Genauso verhält es sich bei den 11 Kommunen mit den schlechtesten Noten.

- Bedeutung der Themenbereiche für die Befragten**
1. Akzeptanz von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer*in
 2. Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen
 3. Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Autoverkehr
 4. Hindernisfreiheit auf Radwegen
 5. Breite der Wege für Radfahrer*innen
 6. Oberflächenbeschaffenheit
 7. Winterdienst auf Radwegen
 8. Überwachung von Falschparkern
 9. Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen
 10. Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Fußverkehr
 11. Reinigung der Radinfrastruktur
 12. Abstimmung von Ampeln auf den Radverkehr
 13. Komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten
 14. Führung des Radverkehrs an Baustellen
 15. Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
 -
 27. Öffentliche Leihfahrräder/Fahrradverleih

Fahrradklima in Baden-Württemberg: Licht und Schatten

Lichtblicke

Relativ gute Noten gab es auf die Frage, ob in Baden-Württemberg alle Rad fahren oder ob es sich nur auf bestimmte Gruppen beschränkt. Wie die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests zeigen, geht es eher in die Richtung, dass alle Fahrrad fahren – egal, ob alt oder jung (Note 3,1). In 60 % der Kommunen aus dem Land ist diese Note unter den fünf besten.

Punkten können die baden-württembergischen Städte und Gemeinden zudem bei der Wegweisung, an der sich Radfahrende orientieren können (3,1). Bei 16 der 24 Kommunen über 50.000 Einwohner*innen ist die Wegweisung unter den besten fünf Noten. Auffällig: Dazu gehören nicht die fünf Städte mit der besten Gesamtnote. Immerhin ist bei 91 der 140 kleinen Kommunen ist diese Note unter den ersten fünf (=65 %)

Noch besser bewertet wurde die Erreichbarkeit des Stadt- oder Ortszentrums mit dem Fahrrad (2,8). Nur in zwei Kommunen in Baden-Württemberg, in Sachsenheim und Donzdorf, ist diese Note nicht unter den besten fünf. Beide haben sehr schlechte Gesamtnoten.

Die baden-württembergischen Radfahrenden sind außerdem mit der Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung zufrieden. Bewertet wurde dies mit der Note 2,7. Offensichtlich haben viele Kommunen einen Teil der Einbahnstraßen geöffnet, die Noten liegen bei allen großen Kommunen, außer bei Aalen, immer unter den ersten fünf. Bei den kleinen Kommunen liegt diese Note bei gut der Hälfte (72) unter den besten fünf. Nur in Friolzheim ist die Note eine der fünf schlechtesten. Obwohl viele Noten relativ gut sind, gibt es insgesamt kein „sehr gut“, was auf einen offensichtlichen Verbesserungsbedarf hinweist

Schattenseiten

Besonders unzufrieden sind die Radfahrenden in Baden-Württemberg mit der schlechten Führung an Baustellen (Note 4,6). Sie wird in fast allen Kommunen schlecht bewertet. In Städten über 50.000 Einwohner*innen liegt dieser Punkt in 22 von 24 Kommunen unter den schlechtesten fünf Noten. Nur in Reutlingen und Pforzheim sind offensichtlich andere Probleme dringender. In 119 der kleineren Kommunen wurde die Führung an Baustellen sehr schlecht bewertet (=85 %).

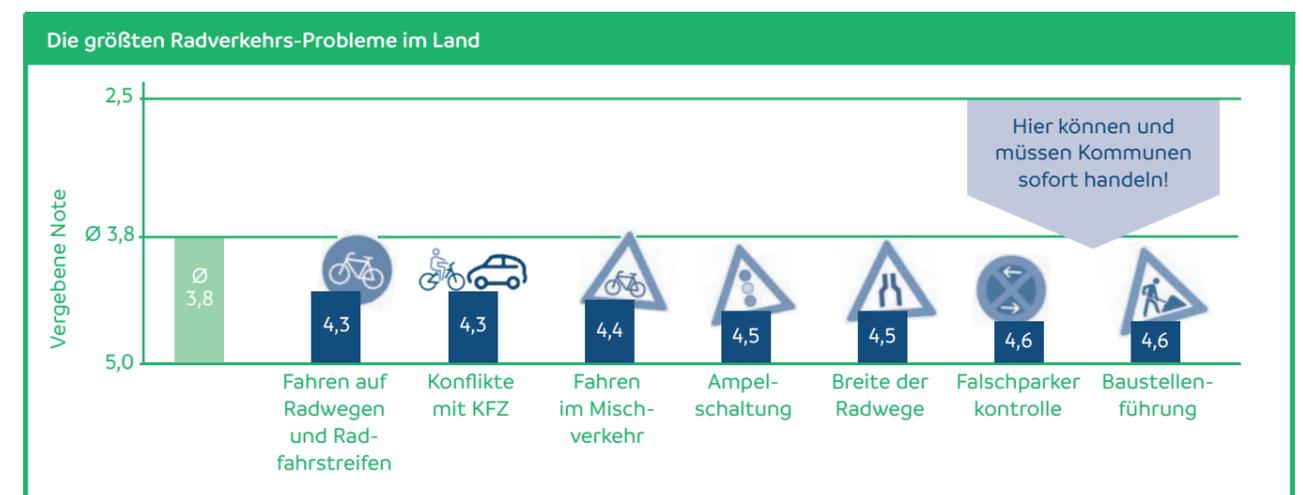
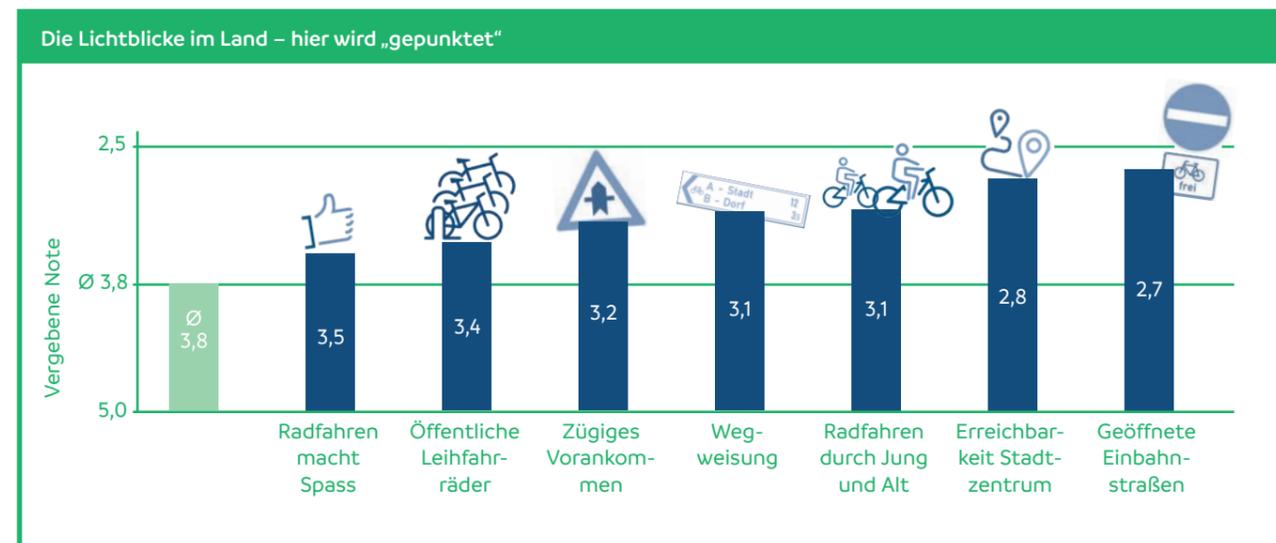
Die fehlende Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (4,6) ist ebenfalls ein großes Problem für Radfahrende. Diese Note ist in keiner Kommune unter den besten fünf, aber 139 Mal unter den schlechtesten fünf Noten (= 85 %). Bei der Städtegrößenklasse über 50.000 Einwohner*innen liegt die Note nur in Tübingen nicht unter den schlechtesten fünf.

Zudem wird landesweit die fehlende Breite von Radwegen bemängelt (4,5). Diese Note kommt in keiner der 164 Kommunen unter die fünf besten Noten, aber in 20 der 24 größeren Kommunen (=83 %) und in 87 der 140 kleineren Kommunen (=62 %) unter die fünf schlechtesten Noten.

Schlechte Noten hagelt es außerdem für ungünstige Ampelschaltungen für den Radverkehr (4,5). Unabhängig von der Stadtgröße ist bei über 60 % der Kommunen die Note für die Ampelschaltungen unter den schlechtesten fünf Noten.

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind vor allem in den Kommunen über 50.000 Einwohner*innen ein Problem (4,3). In fünf der 25 großen Kommunen liegt diese Note unter den schlechtesten fünf, jedoch auch einmal in einer kleineren Stadt, nämlich in Fellbach. Das könnte daher kommen, dass der Verkehr in Fellbach durch seine Nähe zu Stuttgart eher großstädtisch geprägt ist.

Besonders kritisch für die Fahrradförderung im Land ist, dass alle sicherheitsrelevanten Themen relativ schlechte Noten bekommen. Damit werden vor allem Radfahrende, die bislang wenig oder gar nicht mit dem Rad in ihrer Stadt fahren, abgeschreckt. Das sind genau die Menschen, die für die Verkehrswende gewonnen werden müssen.



Rad-Kommunen im Südwesten: Tops und Flops

Baden-Württembergs Spitzenreiter beim Fahrradklima-Test 2020 sind Rutesheim (Note 2,2), Karlsruhe (3,07) und Konstanz (3,18). Karlsruhe gehört wie auch schon 2018 zu einer der fahrradfreundlichsten Städte Deutschlands. Punkten kann sie im Städtevergleich (Größenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohner*innen) in der Kategorie Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie bei der Breite und Oberfläche der Radwege. Rutesheims Stärken (< 20.000 Einwohner*innen) liegen beim Zugang zu öffentlichen Fahrrädern, der Fahrradförderung in jüngster Zeit und Werbung für das Radfahren. Konstanz (50.000 bis 100.000 Einwohner*innen) überzeugte mit denselben Kriterien.

Am unteren Ende der Tabelle befinden sich Donzdorf (4,7), Rottweil (4,6), Pforzheim (4,6). In Donzdorf (Größenklasse < 20.000 Einwohner*innen) kritisierten die Radfahrer*innen insbesondere Hindernisse auf Radwegen, die Erreichbarkeit des Ortszentrums und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer überhaupt. Im Vergleich zu anderen Orten ihrer Größenklasse (20.000 bis 50.000 Einwohner*innen) fiel die Stadt Rottweil vor allem bei der „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“, „Radfahren durch Alt und Jung“ und der „Möglichkeit, zügig mit dem Rad im Ort voranzukommen“, durch. In Pforzheim (100.000 bis 200.000 Einwohner*innen) wird die geringe Akzeptanz von Radfahrern im Straßenverkehr besonders schlecht bewertet, ebenso dass es kaum Kontrollen von Falschparkenden auf Radwegen gibt. Auch ein System von öffentlichen Leihfahrrädern wird vermisst.

Ein Abgleich der Bewertungen des Fahrradklima-Tests mit den aktuellen Radverkehrsanteilen in den jeweiligen Kommunen zeigt, dass Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil tendenzielle bessere Bewertungen im Fahrradklima-Test erzielen (siehe Grafik S. 8). Kommunen, die sich für eine Verbesserung des Radverkehrs einsetzen und die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests bei der Umsetzung berücksichtigen, ernten nicht nur zufriedenere Radfahrende, sondern können sogar mehr Menschen aufs Rad bringen.

Gewinner und Verlierer



Rutesheim	2,2
Karlsruhe	3,1
Sasbach	3,1
Ötigheim	3,2
Konstanz	3,2
Holzgerlingen	3,2
Renningen	3,2
Isny im Allgäu	3,2
Stutensee	3,3
Ettlingen	3,3



Sindelfingen	4,3
Sachsenheim	4,4
Leimen	4,4
Bretten	4,4
Laupheim	4,4
Asperg	4,4
Überlingen	4,5
Rottweil	4,6
Pforzheim	4,6
Donzdorf	4,7



Top: Karlsruhe – Note 3,07

Karlsruhe bleibt wie schon vor zwei Jahren die fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands.

Man konnte sich sogar leicht von 3,15 auf 3,07 verbessern. Besonders gut wird die Fahrradmitnahme im ÖV bewertet, auch die generelle Qualität von Radwegen bekommt sehr gute Noten.

» Was wir dringend benötigen, ist die Möglichkeit, in der gesamten Stadt flächendeckend Tempo 30 auszuweisen. Tempo 50 soll dann nur noch auf einzelnen übergeordneten Verbindungen gelten und wird separat beschildert. Eine solche Möglichkeit in der StVO könnte zunächst durch eine Experimentierklausel geschaffen werden. Das macht nicht nur das Radfahren schneller und sicherer, sondern schafft auch ein besseres Gleichgewicht zwischen allen Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer*innen. «

Frank Mentrup Ansporn, Oberbürgermeister Karlsruhe



Radfahrstreifen entlang vieler stark befahrener Straßen in Karlsruhe.



Flop: Pforzheim – Note 4,6

Mit einer traurigen 4,6 landet die Stadt

Pforzheim bundesweit fast auf dem letzten Platz in ihrer Städtegröße. Besonders schlecht bewertet werden die geringe Akzeptanz von Radfahrenden im Straßenverkehr und fehlende Kontrollen von Falschparkenden auf Radwegen.

» Wir müssen einfach besser und schneller werden... und das ohne gleich zaubern zu wollen. Beim Thema Radverkehr sind alle gefragt, nicht nur die Straßenbauer: Gemeinderat, Behörden und Verwaltung müssen an einem Strang ziehen. Die Devise muss jetzt ganz klar heißen: Legen wir deutlich an Tempo zu, um bei der Sicherheit für Radfahrende und bei der Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer besser und gut zu werden. Mithilfe des 2020 beschlossenen Realisierungsprogramm Radverkehr werden Maßnahmen sukzessive umgesetzt, um das Radfahren in Pforzheim attraktiv zu gestalten. «

Stadt Pforzheim



Vorfahrt für KFZ, dafür Hindernisse für Menschen mit Fahrrad, zu Fuß und mit Kinderwagen oder Mobilitätseinschränkungen.

Radfahren in Zeiten von Corona

Die Bedeutung des Fahrrads ist während der Corona-Krise gestiegen, dieser Aussage stimmten 70 % der Teilnehmer*innen des ADFC-Fahrradklima-Test zu. Dies trifft besonders in den Metropolen zu (80 %). Über die Hälfte der Befragten (54 %) gab an, dass sie und die Menschen in ihrem Umfeld während der Corona-Zeit neue Ziele in der näheren Umgebung mit dem Rad entdeckt haben.

Nur 41 % der Befragten hatten den Eindruck, dass die lokalen Medien die Nutzung des Rades in der Pandemie empfehlen, in den Großstädten war die Zahl mit etwa 50 % höher. In den vier Großstädten, in denen handfeste Signale für mehr Radverkehr während Corona ausgesendet wurden, sagen sogar 58 % der Befragten, dass die lokalen Medien fürs Radfahren werben.

Die meisten Städte haben aber während der Corona-Krise nicht mit Verbesserungen für den Radverkehr reagiert. Den Umfrageteilnehmer*innen fehlten sichtbare Zeichen während der Corona-Zeit für mehr Fahrradfreundlichkeit. Nur in Berlin, München, Düsseldorf und Stuttgart wurden sie positiv bewertet. Die Noten dieser Städte liegen zwischen 2,6 (Berlin) und 3,6 (Stuttgart). Alle anderen Kommunen, große wie kleine, erhielten bei der Frage im Durchschnitt eine „5“. Grund für die im Vergleich relativ gute Note in Stuttgart sind zwei temporäre Pop-up-Radwege: In der Innenstadt wurde auf 700 Meter eine von zwei Fahrspuren in einen Radstreifen (Bus frei) umgewandelt, am Rand der Innenstadt 350 Meter. Die Innenstadtbstrecke wurde nach dem Befragungszeitraum allerdings wieder als Fahrspur für Autos freigegeben.



Temporärer Pop-Up-Radweg in Stuttgart

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests geben Verwaltungsmitarbeiter*innen und politisch Verantwortlichen Rückmeldungen zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen. Sie ermöglichen Städten und Gemeinden eine Standortbestimmung zum Thema Fahrradfreundlichkeit. Identifizierte Stärken und Schwächen im Vergleich zu anderen Orten können für gezielte Maßnahmen und Programme genutzt werden. Für Kommunen haben sich die Ergebnisse als Orientierungshilfe bewährt.

Handlungsempfehlungen

Insgesamt gibt es hinsichtlich des Fahrradklimas in den meisten Städten und Gemeinden ein hohes Verbesserungspotenzial und viele Themen, die in Angriff genommen werden müssen. Es ist Aufgabe des Landes, die Kommunen konsequent anzusprechen und zu motivieren, ihrerseits Fahrradförderung zu betreiben. Nur Angebote zu machen, fördert zwar den Radverkehr in den willigen Kommunen, für eine effektive Verkehrswende werden jedoch alle Kommunen benötigt.

Praktisch alle Fragen, die mit dem Thema Sicherheit zu tun haben, schnitten beim Fahrradklima-Test schlecht ab. Zusammen mit der hohen Anzahl an schweren Unfällen mit Radfahrenden ergibt sich daraus ein massiver Handlungsdruck. Beim Thema „Konflikte mit KfZ“ fallen spontan zwei große Ursachenkomplexe ein: Überholvorgänge und Kreuzungen. Der Mindestabstand für das Überholen von Radfahrenden nutzt nichts, wenn die Polizei den Abstand nicht rechtssicher messen und daher nicht sanktionieren kann. Nach Aussage des baden-württembergischen Innenministeriums werden Überholabstände bislang nur von wenigen Polizeipräsidien und dort nur in Straßen überprüft, die an sich zu schmal für einen ausreichenden Überholabstand sind. Zu enges Überholen ist aber auch auf breiten Straßen ein ganz massives Pro-

blem. Für eine sichere Radverkehrsführung auf Strecken und an Kreuzungen gibt es immer wieder innovative Ideen, die allerdings meist an den örtlichen Ordnungsbehörden scheitern. Daher ist eine Stelle bei der obersten Verkehrsbehörde, die einerseits eine fahrradfreundliche Auslegung der bestehenden Regelungen einfordern kann, andererseits aber in der Lage und berechtigt ist, den Bedarf an Regeländerungen zu bewerten und an die richtigen Stellen weiterzugeben, dringend notwendig. Grundsätzlich ist der Rechtsrahmen zu überprüfen und zu ändern. Hindernisse auf Radwege wie beispielsweise Umlaufsperrungen können verboten, Richtlinien zum Betrieb von Radwegen eingeführt werden – und zwar nicht nur für die Reinigung und den Winterdienst, sondern auch Falschparkerkontrollen und Oberflächenstandards, die einzuhalten sind.

Verbesserungspotenzial vorhanden

Die baden-württembergischen Kommunen können sich ihre individuelle Bewertung beim ADFC-Fahrradklima-Test ansehen und darauf reagieren. Dabei sollten sie nicht nur auf die absolut höchsten Noten achten, sondern auch auf die Aspekte, bei denen sie deutlich schlechter abschneiden als gleich große Kommunen. Bei Themen wie „Führung an Baustellen“ und



ADFC Baden-Württemberg
Reinsburgstraße 97 | 70197 Stuttgart
<https://bw.adfc.de> | info@adfc-bw.de