



ADFC-Fahrradklima-Test 2022 Baden-Württemberg

.....

Ergebnisse – Handlungsempfehlungen –
Unterstützungsangebote

Stand: April 2023

Vorwort

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2022 zum zehnten Mal statt. 30.000 Menschen haben 2022 in Baden-Württemberg an der Befragung teilgenommen. Die Umfrage zum Verkehrsklima beim Radfahren zeigt, wie es um die Wahrnehmung der Fahrradfreundlichkeit in 189 Städten und Gemeinden Baden-Württembergs bestellt ist. Die hohe Beteiligung macht deutlich, wie wichtig es den Menschen ist, Politik und Verwaltung eine Rückmeldung zum Radverkehr in ihrer Kommune zu geben.

Mehr Fahrradfreundlichkeit als Grundlage für die angestrebte Verdoppelung der Radverkehrszahlen liegen nach Meinung der Radfahrenden aber noch in weiter Ferne. Immerhin liegen vier der 18 bundesweiten Spitzenreiter-Städte in Baden-Württemberg. Zudem schneidet kein anderes Flächenland in den Kategorien „Medienberichte“ und „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ besser ab als Baden-Württemberg. Auch die Durchschnittsnote der baden-württembergischen Kommunen ist wie bereits 2020 minimal besser als der Bundesdurchschnitt.

Doch Grund zum Jubeln ist dies nicht: Eine Durchschnittsnote von 3,9 über alle Kommunen und Kategorien zeigt die nur ausreichende Fahrradfreundlichkeit im Südwesten. 151 der 189 bewerteten Kommunen haben in mindestens zwei der 27 Kriterien die Note 5 oder schlechter erhalten und wären damit in der Schule versetzungsgefährdet. So wird trotz umfangreicher Radverkehrsförderung im vergangenen Jahrzehnt leider in zu vielen Bereichen rund um den Radverkehr ein Stillstand wahrgenommen.

Hoffnungsvoller stimmt uns als ADFC-Landesverband die Betrachtung der neun Großstädte im Land. So beobachten die Befragten hier eine intensiviertere „Werbung für das Radfahren“. Außerdem konnten die großen Städte im Land in der Kategorie „Infrastruktur, Radverkehrsnetz“ dank positiver Ent-

wicklungen beim Angebot „öffentlicher Fahrräder“ und bei der Freigabe von Einbahnstraßen kontinuierliche Verbesserungen erzielen.

Besonders erfreulich ist aus Sicht des ADFC die Entwicklung in Freiburg bei den „Falschparkerkontrollen“. Die Anwendung des [Erlass zum Umgang mit Falschparken](#) zeigt in Freiburg Wirkung. Die Teilnehmer*innen an der Umfrage scheinen die getroffenen Maßnahmen zur Parkraumüberwachung des Gemeindevollzugsdienstes wahrzunehmen und vergeben eine deutlich bessere Note als vor zwei Jahren. Auch einige andere Beispiele zeigen, dass konkrete fahrradfreundliche Maßnahmen wahrgenommen und gewürdigt werden – gerade diesen Zusammenhang und erkennbaren Benchmark aus anderen Kommunen legen wir den Entscheider*innen vor Ort ans Herz.

Die guten Entwicklungen bei der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ und bei der Berichterstattung rund um das Radfahren stimmen uns für die zukünftigen Entwicklungen des Radverkehrs in Baden-Württemberg positiv. Es ist zu hoffen, dass viele Kommunen diesen Schwung mitnehmen, um gute Maßnahmen für einen sicheren und komfortablen Radverkehr umzusetzen. Denn nur so kann Baden-Württemberg das Fahrradland in Deutschland werden.

Wer im Allgemeinen an der Fahrradpolitik interessiert ist und im Speziellen am Radfahrklima in der eigenen Kommune, erfährt durch die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, wie sich Radfahrbedingungen vor Ort entwickeln: Welche Themen (Einzelfragen) sich positiv entwickeln, welche Kommunen oder Regionen Vorreiter sind und wo noch viel zu tun bleibt.

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

Unabhängig von den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Test fordert der ADFC eine präzisere Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung. Denn nur wer die Konflikte und Beteiligten, die Ursachen und weitere Merkmale sowie den Kontext zur Infrastruktur bei Fahrradunfällen kennt, kann die Ursachen auch systematisch bekämpfen. Darüber hinaus ist

eine Verbesserung des Rechtsrahmens erforderlich. Die in der StVO vorgesehene Priorität der Verkehrssicherheit vor der Flüssigkeit des Verkehrs wird in der Praxis häufig nicht gelebt und durch vielfältige nachgeordnete Regelungen verwässert. Für die Vision Zero müssen tiefgreifende Anpassungen am Straßengesetz und der StVO vorgenommen werden.

Ganz persönlich hoffe ich, dass die offensichtlich fahrradfreundliche Politik im Land und in Kommunen endlich auch insgesamt bei den Nutzenden mehr ankommt. Vielleicht können wir schon in zwei Jahren endlich über Bewertungen berichten, die nicht nur relativ zu Spitzenplätzen reichen, sondern auch im Schulnotenmaßstab als gut gelten können.



Matthias Zimmermann
Landesvorsitzender des ADFC Baden-Württemberg



Der Landesvorstand des ADFC Baden Württemberg – von links nach rechts:
Johannes Metzger, Andrea Engel-Benz, Dr. Susanne Garreis, Dr. Matthias Zimmermann, Kristine Simonis, Michael Haller, Brigitte Aigner

Der Fahrradklima-Test 2022 Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

- **Vorwort**Seite 2
- **Baden-Württemberg im Fahrradklima-Test**Seite 5
 - Großstädte - Erste Erfolge der jüngsten Förderung werden sichtbar Seite 12
 - Große Mittelstädte – Gutes Radverkehrsnetz mit wenig Komfort!?..... Seite 14
 - Mittelstädte – Maßnahmen für mehr Radverkehrssicherheit sind gefragt..... Seite 17
 - Kleinstädte – Radfahren erfolgreich aus der Nische holen..... Seite 19
 - Zusatzbefragung: Radfahren im ländlichen Raum Seite 21
 - AGFK Mitglieder und der ADFC-Fahrradklima-Test..... Seite 22
- **Handlungsempfehlungen**.....Seite 23
- **Mehr Fahrradfreundlichkeit – Unterstützung und Informationen**Seite 25
- **Anhang**Seite 28

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: Benedikt Glitz, Kathleen Lumma
Umsetzung: www.angelikareimann.de

Bildnachweise:

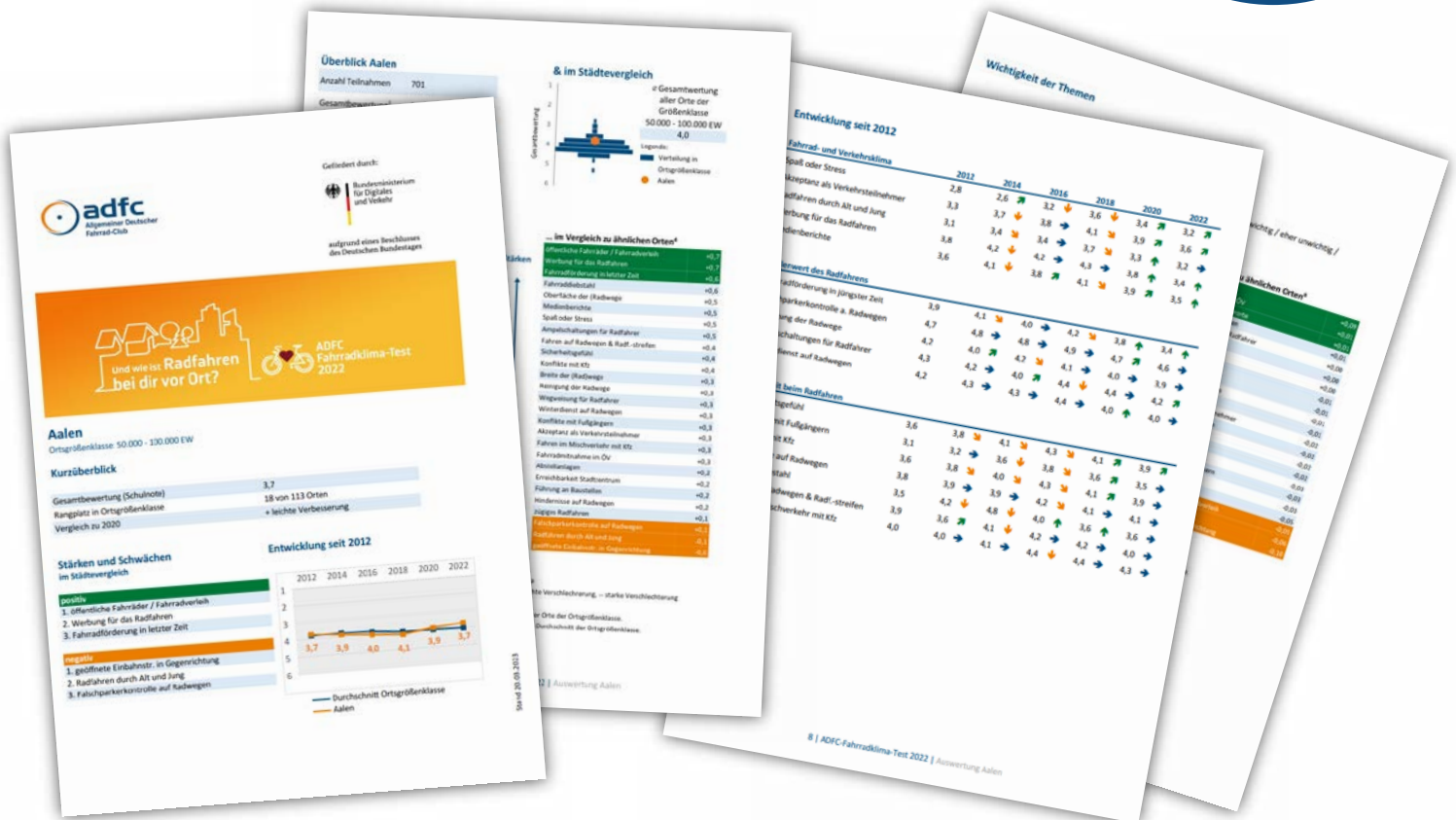
Titelbild und Fotos: ADFC Baden-Württemberg
Illustrationen: ADFC



Baden-Württemberg im ADFC-Fahrradklima-Test

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist der Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland. Mit Hilfe eines Fragebogens können Radfahrerinnen und Radfahrer ihre Meinung beim Radfahren und im Straßenverkehr an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen, indem sie verschiedene Aspekte des Radfahrens auf einer Skala von 1 bis 6 bewerten. Die Ergebnisse der allein landesweit 189 Orte in der Auswertung sind auf der Website zum ADFC-Fahrradklima-Test aufrufbar. Die Ergebnisübersicht beinhaltet eine Stärken- und Schwächen-Analyse, einen Städtevergleich, Detailtabellen, Entwicklungen und zeigt die Wichtigkeit der Themen auf.

Zur Ergebnis-
auswertung
ihrer Kommune.



Der Fahrradklima-Test des ADFC wird alle zwei Jahre jeweils von September bis November durchgeführt. Um neben dem Notenvergleich der Städte auch langfristige Trends beobachten zu können, bleiben die 27 Hauptfragen seit 2012 über alle Untersuchungen hinweg gleich. Diese wiederkehrenden Fragen lassen sich in fünf Kategorien zusammenfassen:

- Fahrrad- und Verkehrsklima (Frage 1-5)
- Stellenwert des Radverkehrs (F6-10)
- Sicherheit beim Radfahren (F11-17)
- Komfort beim Radfahren (F18-22)
- Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F23-27)

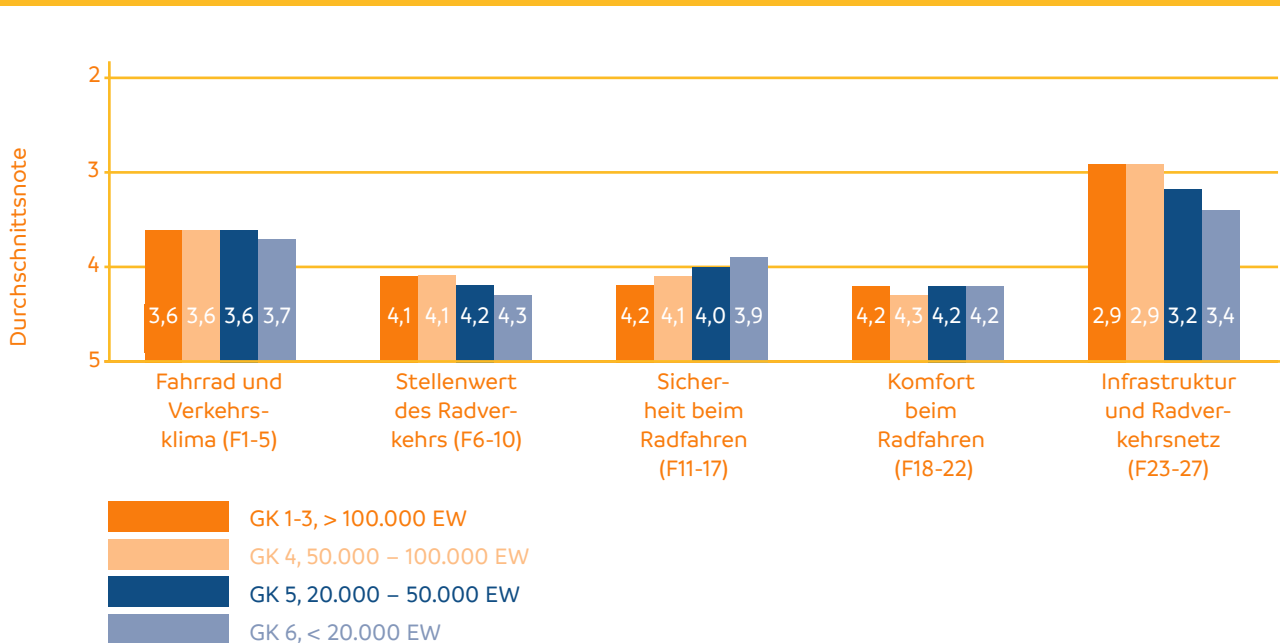
Darüber hinaus gibt es 2022 fünf Zusatzfragen zu den Bedingungen zum Radfahren im ländlichen Raum.

Im Rahmen dieser Analyse werden die Städte des ADFC-Fahrradklima-Tests in vier Ortsgrößenklassen (GK) unterteilt:

- GK 1-3, > 100.000 Einwohner*innen
- GK 4, 50.000 – 100.000 Einwohner*innen
- GK 5, 20.000 – 50.000 Einwohner*innen
- GK 6, < 20.000 Einwohner*innen

Es ist erkennbar, dass es bestimmte Bewertungsmuster bei den fünf Fragekategorien und den vier Größenklassen gibt. Die größeren Städte schneiden in den Kategorien „Stellenwert des Radverkehrs“ und „Infrastruktur des Radverkehrsnetzes“ besser als kleinere Kommunen ab. Kleinere Kommunen schneiden in der Kategorie „Sicherheit beim Radfahren“ etwas besser als die größeren Städte ab. In den Kategorien „Fahrrad- und Verkehrsklima“ und „Komfort beim Radfahren“ gibt es kaum Unterschiede zwischen großen und kleinen Orten.

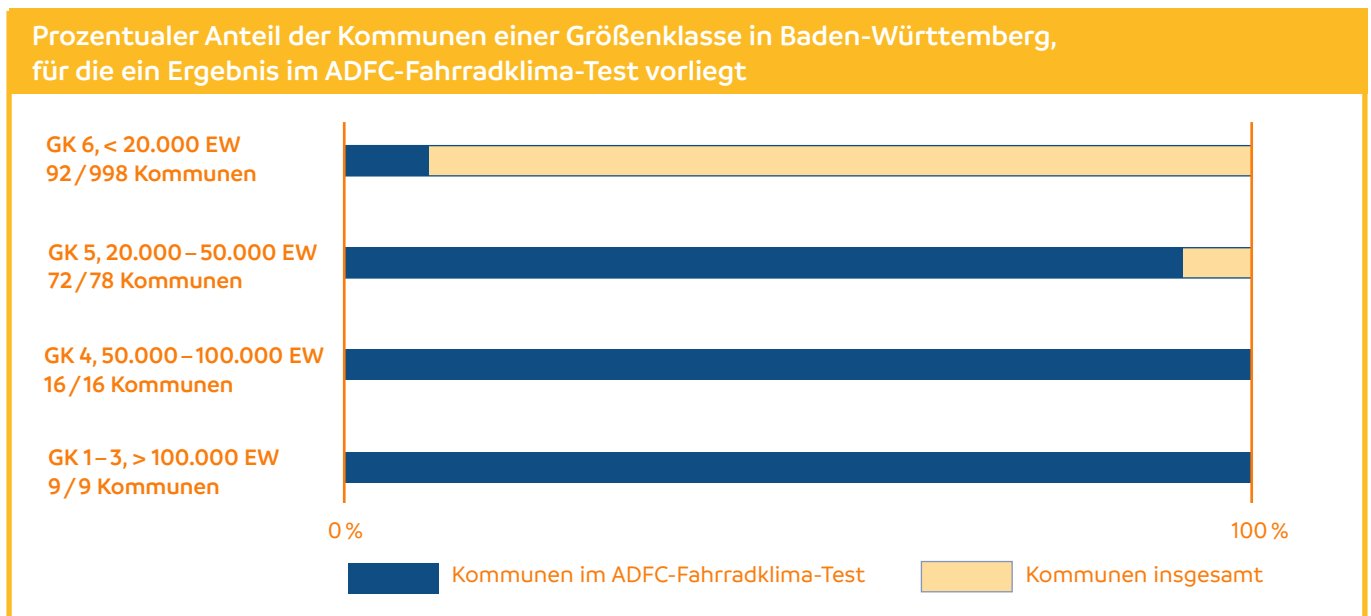
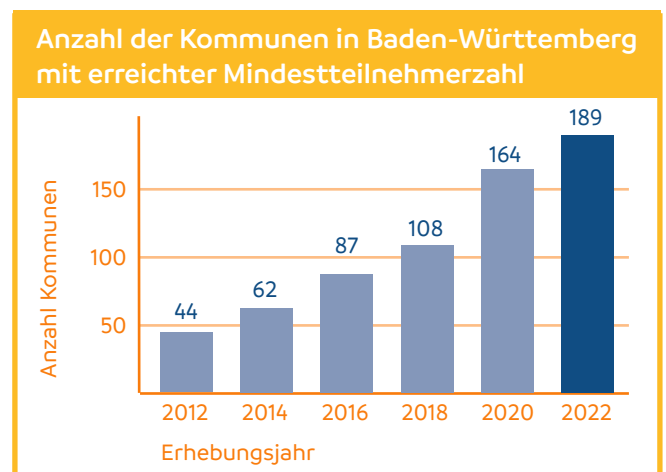
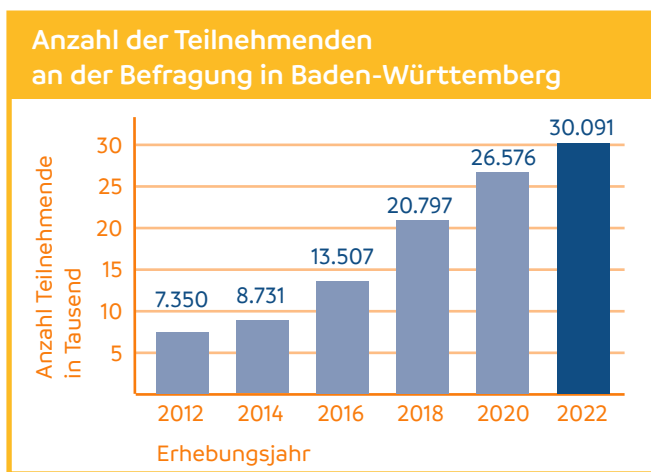
Durchschnittsbenotung 2022 in Baden-Württemberg in den fünf Kategorien nach Unterteilung in vier Größenklassen (GK)



Viele Teilnahmen im Südwesten!

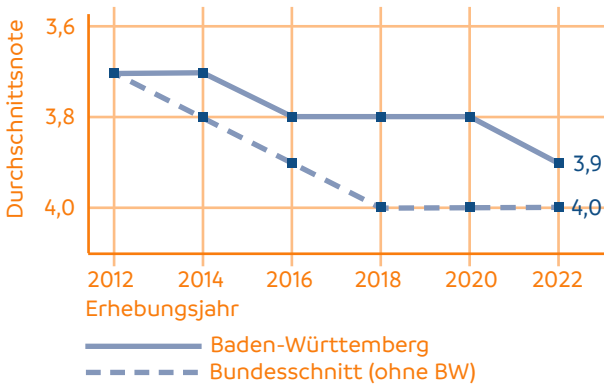
Immer mehr Menschen im Land setzen sich mit dem Thema Radfahren auseinander – das zeigt sich auch beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022: In Baden-Württemberg haben 30.000 Radfahrende über die Fahrradfreundlichkeit in ihren Städten und Gemeinden abgestimmt.

Durch die Teilnahme von über 30.000 Menschen wuchs auch die Zahl der baden-württembergischen Kommunen, die es ins Test-Ranking schafften: 2022 waren es 189 aller 1.101 Kommunen. Damit leben 6,7 Mio. Baden-Württemberger*innen in einer Kommune, die es in die Auswertung geschafft hat.



Insgesamt bewerteten die Menschen im Land die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte mit der Durchschnittsnote 3,9.

Baden-Württemberg besser als der Bundeschnitt bei abnehmendem Notenniveau



Spitzenreiter Baden-Württemberg!?

Von den 18 bundesweit ausgezeichneten Kommunen beim ADFC-Fahradklima-Test liegen vier in Baden-Württemberg. Karlsruhe (mittlere Note = 3,1), Freiburg i. Br. (3,1), Tübingen (3,1) und Rutesheim (2,5) sind die vier Städte, die es in ihrer Größenklasse unter die bundesweiten Spitzenreiter geschafft haben.

Anders als 2020 schafften es Heidelberg (3,6) und Konstanz (3,3) nicht mehr auf einen Spitzenplatz. Heidelberg liegt wie Konstanz 2022 in der eigenen Größenklasse aber immer noch auf einem Platz unter den Top 5. Ettlingen (Landkreis Karlsruhe) verpasst mit einer Gesamtbewertung von 3,1 knapp die Top drei in der Größenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner*innen. Karlsruhe kann die Auszeichnung als fahradfreundlichste Großstadt Deutschlands (über 100.000 Einwohner*innen) 2022 nicht verteidigen. Im Gegensatz zu Münster, welches sich verbessern konnte, konnte die badische Großstadt ihre Bewertung nur halten.

Baden-Württembergs Städte mit Spitzenplätzen in Deutschland



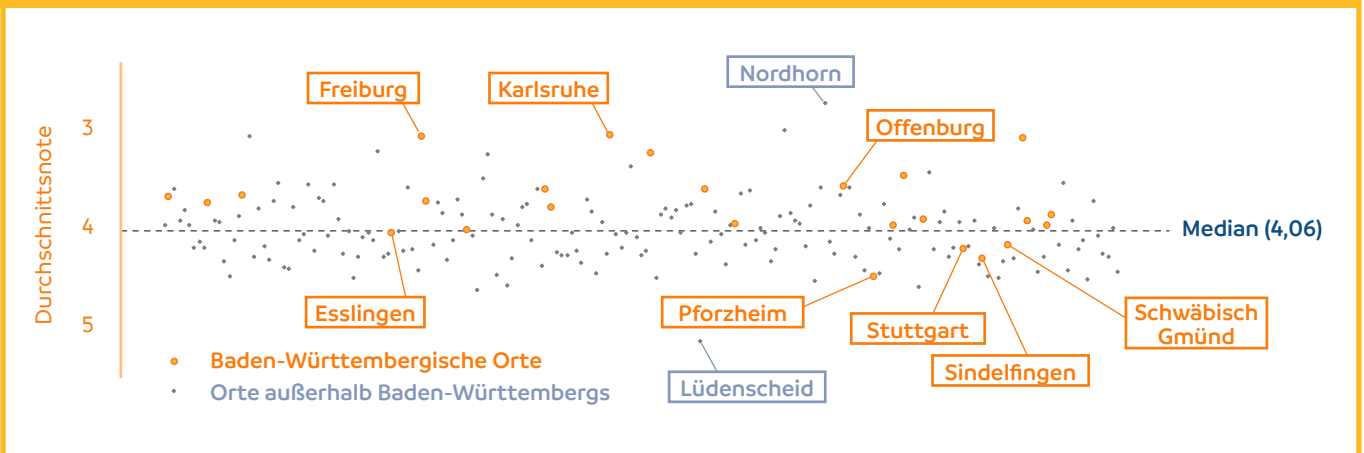
SPITZENREITER – beste Gesamtwertung

1.	Bremen	Münster	Erlangen	Nordhorn	Baunatal	Wettringen
2.	Frankfurt am Main	Karlsruhe	Göttingen	Bocholt	Meckenheim	Reken
3.	Hannover	Freiburg im Breisgau	Darmstadt	Tübingen	Coesfeld	Rutesheim

Bei den Städten, die sich bundesweit am deutlichsten in der Wertung verbesserten, kommt keine aus dem Ländle. 2020 wurden die Städte Böblingen und Gaildorf als Aufholer-Kommunen ausgezeichnet.

Im bundesweiten Vergleich aller Städte mit mehr als 50.000 Einwohner*innen schneidet kein anderes Flächenland besser ab als Baden-Württemberg. Entsprechend haben auch 20 der 25 Kommunen aus dem Südwesten in der Größenklasse der Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohner*innen eine überdurchschnittliche Gesamtbewertung.

Werden alle Kommunen über 50.000 Einwohner*innen betrachtet, dann sind 20 von 25 Kommunen aus Baden-Württemberg in der ersten Hälfte des bundesweiten Rankings zu finden. Lediglich fünf Kommunen aus Baden-Württemberg finden sich in der zweiten Hälfte des Rankings.

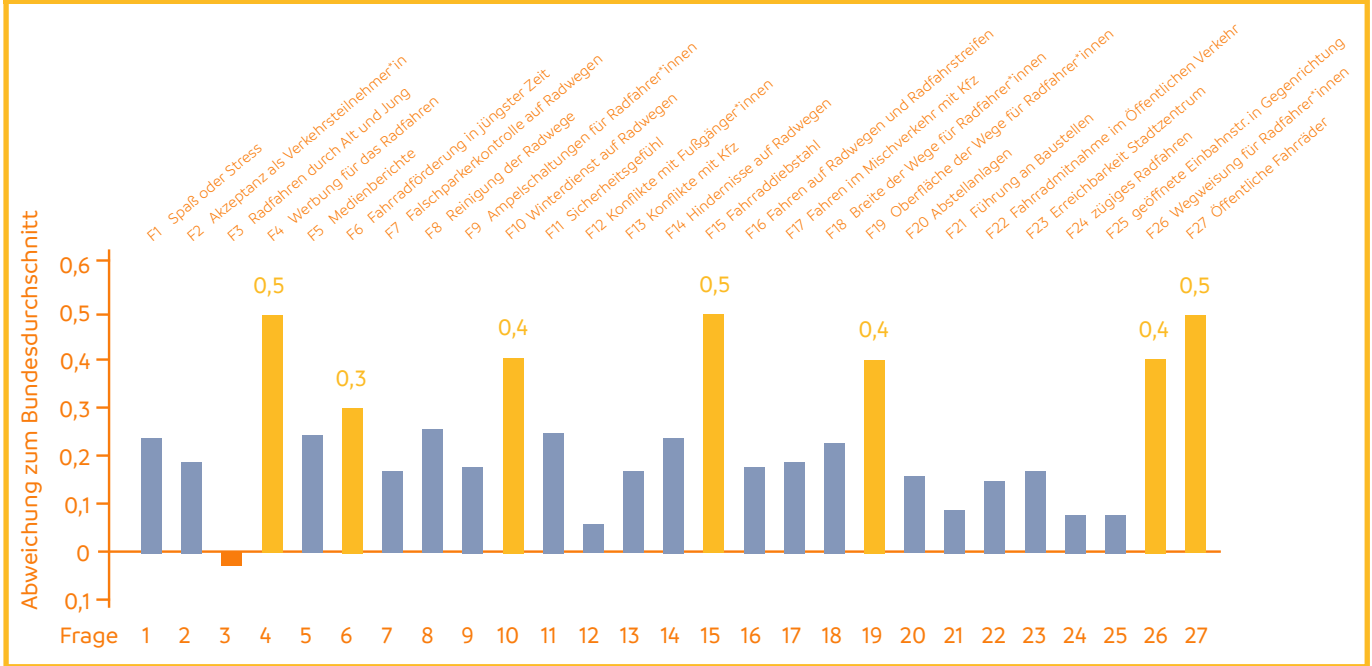


Eine gut gestaltete Fahrradstraße wie hier in Freiburg i. Br. lädt zum Radfahren ein.

Auch ein Blick auf die Einzelnoten offenbart ein im Vergleich mit anderen Flächenländern besseres Abschneiden der Kommunen in Baden-Württemberg. Lediglich bei der Frage „Radfahren durch Alt und Jung“ kann sich Baden-Württemberg von den anderen Ländern nicht abheben. Bei sieben Fragen schneidet Baden-Württemberg sogar mit mindestens einer Drittelnote besser ab:

- F4 „Werbung für das Radfahren“ 0,5 ⬆
- F6 „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ 0,3 ⬆
- F10 „Winterdienst auf Radwegen“ 0,4 ⬆
- F15 „Fahrraddiebstahl“ 0,5 ⬆
- F19 „Oberfläche der Wege für Radfahrer*innen“ 0,4 ⬆
- F26 „Wegweisung für Radfahrer“ 0,5 ⬆
- F27 „Öffentliche Fahrräder“ 0,5 ⬆

Die einzelnen Fragen im Vergleich Baden-Württemberg – Deutschland
Bei 27 Einzelnoten schneidet Baden-Württemberg 26 mal besser ab als der Bundesdurchschnitt



Tops und Flops in Baden-Württemberg

Rutesheim, die 11.000 Einwohner*innen-Gemeinde im Landkreis Böblingen, wurde von den Radfahrenden als einzige Kommune in Baden-Württemberg mit einer zwei vor dem Komma bewertet. Alle anderen Kommunen haben maximal eine befriedigende Bewertung erhalten. Donzdorf hat wie bereits 2020 die schlechteste Note von allen Kommunen im Land erhalten: 4,8 – mangelhaft.

Gewinner und Verlierer



Rutesheim	2,5
Ettlingen	3,1
Karlsruhe	3,1
Freiburg im Breisgau	3,1
Tübingen	3,1
Sasbach	3,2
Ottersweier	3,3
Konstanz	3,3
Eislingen/Fils	3,3
Allensbach	3,4



Gernsbach	4,4
Mössingen	4,4
Bretten	4,4
Balingen	4,4
Rottweil	4,4
Künzelsau	4,5
Neuhausen a.d. Fildern	4,5
Herbrechtingen	4,5
Pforzheim	4,5
Donzdorf	4,8



Radfahrer*innen schätzen gute Abstellanlagen, zum sicheren Anschließen des Fahrrads.



Unangenehm: schmale Radinfrastruktur verleitet Autofahrende zu engen Überholvorgängen. Radfahrende wünschen sich Sicherheit durch breite Wege.

Großstädte - Erste Erfolge der jüngsten Förderung werden sichtbar

Alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen schaffen es wie bereits durchgehend seit 2012 in die Auswertung. In den neun größten Städten im Land leben 2.1 Mio. Menschen, also ca. 20 Prozent der Landesbevölkerung. Mit Karlsruhe und Freiburg gehören gleich zwei der neun Städte zu den 18 Spitzenreitern in Deutschland. Lediglich Stuttgart und Pforzheim schneiden im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlich ab.

Ergebnisse GK 1 – 3, > 100.000 Einwohner*innen

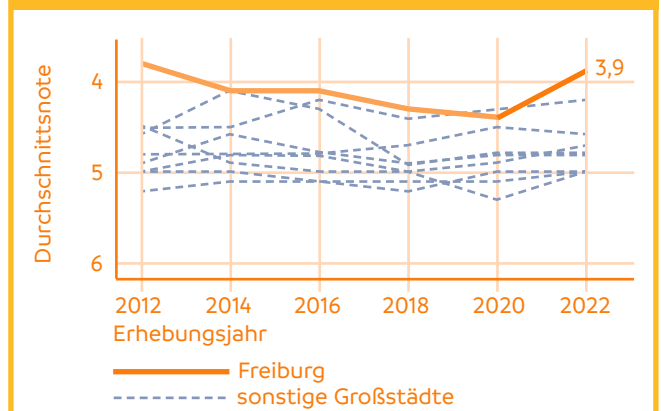
	Gesamtbewertung	Rang auf Bundesebene (GK 1 – 3)
Karlsruhe	3,1	2/80
Freiburg im Breisgau	3,1	3/80
Heidelberg	3,6	12/80
Heilbronn	3,8	18/80
Reutlingen	3,9	27/80
Ulm	4,0	31/80
Mannheim	4,0	36/80
Stuttgart	4,2	52/80
Pforzheim	4,5	77/80

Stellenwert des Radverkehrs (F6-10)

Der Stellenwert des Radverkehrs wird im Schnitt mit der Note 4,1 bewertet. Positiv fällt hier insbesondere die „Radverkehrsförderung in jüngster Zeit“ auf, die erstmals mit der Note befriedigend bewertet wird. Die Unterschiede zwischen den Städten sind aber immens. Freiburg peilt mit einem Notensprung von 0,7 gegenüber 2020 ein gutes Ergebnis (2,6) an. Auch Mannheim (2020: 3,6 → 2022: 3,3) und Pforzheim (2020: 4,9 → 2022: 4,5) können in dieser Kategorie punkten, allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau. Für die Städte Stuttgart (4,1), Ulm (4,1) und Heidelberg (3,7) gilt dieser positive Trend leider nicht (+ 0,2).

Die „Falschparkerkontrollen“ (4,7) erzielen wie bereits in den Vorjahren die schlechteste Einzelbewertung. Interessant ist, dass die Noten für die Falschparkerkontrollen überwiegend stagnieren. In Freiburg (2020: 4,4 → 2022: 3,9) hingegen scheinen die getroffenen Maßnahmen des Gemeindevollzugsdienstes und die zumindest teilweise Anwendung des Erlasses zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr Wirkung zu zeigen.

F7 Falschparkerkontrollen



Sicherheit beim Radfahren (F11-17)

Erstmals sind die sieben Fragen zur Sicherheit beim Radfahren in den Großstädten mit der schlechtesten Durchschnittsnote (4,2) aller fünf Kategorien bewertet. Aus Sicht des ADFC eine für das Land und die Großstädte besorgniserregende Entwicklung. Nur wer sich sicher fühlt, steigt aufs Rad um. Großes Unsicherheitsempfinden im Straßenverkehr ist ein maßgebliches Hemmnis für den Umstieg aufs Fahrrad als Verkehrsmittel¹. „Konflikte mit dem Kfz-Verkehr“ (4,4) und das „Fahren im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr“ (4,4) werden als besonders unsicher empfunden. Auch hier zeigt Freiburg mit einem Notensprung von 0,3 als einzige Großstadt, dass Verbesserungen bei der Radverkehrssicherheit möglich sind (2020: 4,0 → 2022: 3,7). Freiburg konnte in allen sieben Fragen der Kategorie die Note verbessern.



Geährdung durch Falschparken auf Radwegen

Komfort beim Radfahren (F18-22)

Die Fuß- und Radoffensive der Stadt Freiburg zeigt auch in dieser Kategorie Wirkung. Erneut ist es die Stadt an der Dreisam, die aufzeigt, dass Besserungen bei der „Breite der Radwege“ (2020: 4,4 → 2022: 3,9), „Oberfläche der Wege“ (2020: 3,5 → 2022: 3,2) und „Abstellanlagen“ (2020: 3,5 → 2022: 3,2) wahrgenommen und honoriert werden. An das Niveau der Stadt Karlsruhe (3,4) reicht die Durchschnittsnote Freiburgs (3,9) in dieser Kategorie noch nicht heran, wobei der Unterschied maßgeblich durch die deutlich schlechtere Bewertung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr (4,8 vs. 2,9) zu erklären ist. Die Situation in den übrigen Großstädten wird mit der Durchschnittsnote 4,4 (4,2 – 4,8) deutlich schlechter bewertet. Die „Führung an Baustellen“ (4,7) wird wie bereits in der Vergangenheit in allen Städten mit maximal ausreichend bewertet.

Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F23-27).

In dieser Fragenkategorie schneiden die Kommunen traditionell am besten ab (2,9). Im Besonderen honorieren die Radfahrenden die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und eine verbesserte Wegweisung. Mit den Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 25. Juni 2021 ist die Freigabe von Einbahnstraßen von einer Kann- zu einer Soll-Regelung und damit zum Regelfall geworden. Heilbronn (2020: 2,7 → 2022: 2,4), Reutlingen (2020: 3,1 → 2022: 2,6) und Pforzheim (2020: 3,3 → 2022: 2,9) zeigen auf, dass diese vergleichsweise einfache Maßnahme der Einbahnstraßenfreigabe bei den Radfahrenden gut ankommt.

1 Umweltbundesamt, 2020: [Einstellung zur Mobilität entscheidet über Art der Fortbewegung.](#)

Große Mittelstädte – Gutes Radverkehrsnetz mit wenig Komfort!?

In den 16 Städten Baden-Württembergs mit 50.000 – 100.000 Einwohnenden leben insgesamt 1,1 Mio. Menschen. Alle Orte dieser Größenklasse sind 2022 in der Auswertung vertreten. Wie bereits bei den Großstädten schneiden auch diese Orte im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich gut ab. Tübingen zählt sogar zu den Spitzenreitern und mit Esslingen, Schwäbisch Gmünd und Sindelfingen sind nur 3 der 16 Orte unterdurchschnittlich bewertet.

Ergebnisse GK 4, 50.000 – 100.000 Einwohner*innen

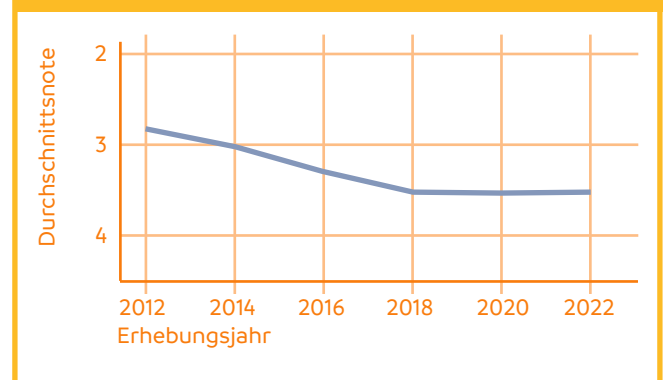
	Gesamt-bewertung	Rang auf Bundes-ebene (GK 4)
Tübingen	3,1	3/113
Konstanz	3,3	4/113
Ravensburg	3,5	7/113
Offenburg	3,6	10/113
Ludwigsburg	3,6	14/113
Böblingen	3,7	16/113
Aalen	3,7	18/113
Friedrichshafen	3,8	23/113
Baden-Baden	3,8	25/113
Waiblingen	3,9	40/113
Villingen-Schwenningen	4,0	59/113
Rastatt	4,0	50/113
Göppingen	4,1	55/113
Esslingen am Neckar	4,1	62/113
Schwäbisch Gmünd	4,2	82/113
Sindelfingen	4,3	94/113

Fahrad- und Verkehrsklima (Frage 1-5)

Ähnlich wie bei den Großstädten benoten die Radfahrenden die Fragen in dieser Kategorie sehr konstant (2012: 3,4 → 2022: 3,6). Erschreckend ist der Blick auf die zeitliche Entwicklung der Einzelfragen: Radfahren wird zusehends als stressig empfunden (2012: 2,9 → 2022: 3,5) und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer*in wird mehr und mehr vermisst (2012: 3,4 → 2022: 3,8). Tübingen und Konstanz kratzen mit je zwei Zweiern und Dreiern in dieser Kategorie an einer guten Gesamtnote

und zeigen, dass stressfreies Radfahren und eine Akzeptanz Radfahrender als Verkehrsteilnehmer*in Radfahren für alle Altersgruppen erlaubt.

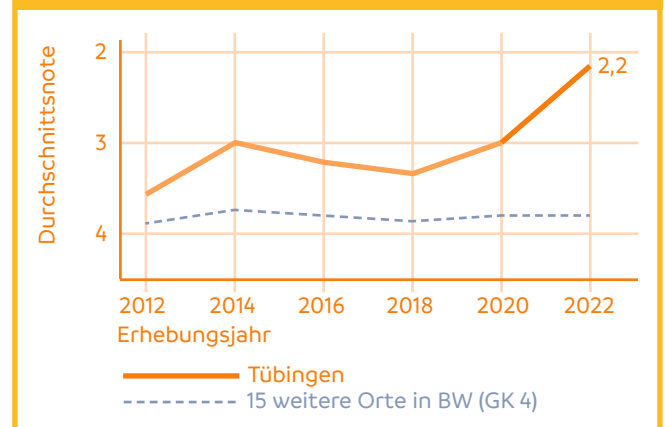
F1 Spaß oder Stress



Stellenwert des Radverkehrs (F6-10)

Mit Tübingen findet sich hier eine Stadt wieder, die 2022 in allen Fragen zum Stellenwert des Radverkehrs bei den Befragten punkten kann. Bei der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ legt Tübingen besonders deutlich zu (2020: 3,0 → 2022: 2,2). Der ADFC vermutet, dass die Radfahrenden Maßnahmen aus dem aktualisierten städtischen Radverkehrskonzept 2030² und die deutlich gesteigerten Ausgaben und damit verbundenen Maßnahmen für den Radverkehr honorieren.

F6 Fahrradförderungen in jüngster Zeit



2 Tübingen: [Radverkehrskonzept 2030](#)

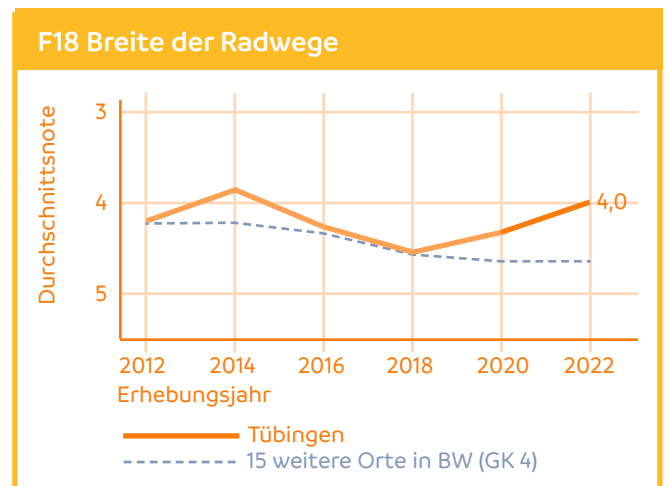
Das Beispiel der Stadt Böblingen könnte ein Indiz dafür sein, dass die Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test nicht nur Verbesserungen honorieren, sondern auch sensibel bei gegensätzlichen Entwicklungen sind. Bei der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ rutscht Böblingen deutlich ab (2020: 2,2 → 2022: 2,9). Eine Vermutung für diesen doch sehr deutlichen Rückgang der Benotung liegt nach unserer Einschätzung im nicht konsequenten Verwaltungshandeln, welches sich beispielsweise in Diskussionen zum Rückbau erst kürzlich geschaffener Radinfrastruktur zeigt.

Sicherheit beim Radfahren (F11-17)

Im Vergleich zu 2020 können die großen Mittelstädte keine Fortschritte in der Kategorie Sicherheit im Radverkehr erzielen (2020: 4,1 → 2022: 4,1). Mit Schwäbisch Gmünd und Sindelfingen erhalten zwei Orte eine mangelhafte Benotung für die Sicherheit beim Radfahren. Auch alle anderen Orte kommen nicht über die Schulnote vier hinaus. Aufgrund der Benotung müssen die Kommunen aus Sicht des ADFC die Radverkehrssicherheit viel genauer betrachten. Dabei gilt es für die Städte Konflikte mit dem Fuß- und Autoverkehr möglichst zu vermeiden und Hindernisse auf Radwegen schnellstmöglich zu beseitigen. Insbesondere das „Fahren im Mischverkehr“ (4,4) könnte durch gezielte Geschwindigkeitskontrollen in diesen Bereichen und eine allgemeine Verbesserung des Fahrrad- und Verkehrsklimas verbessert werden.

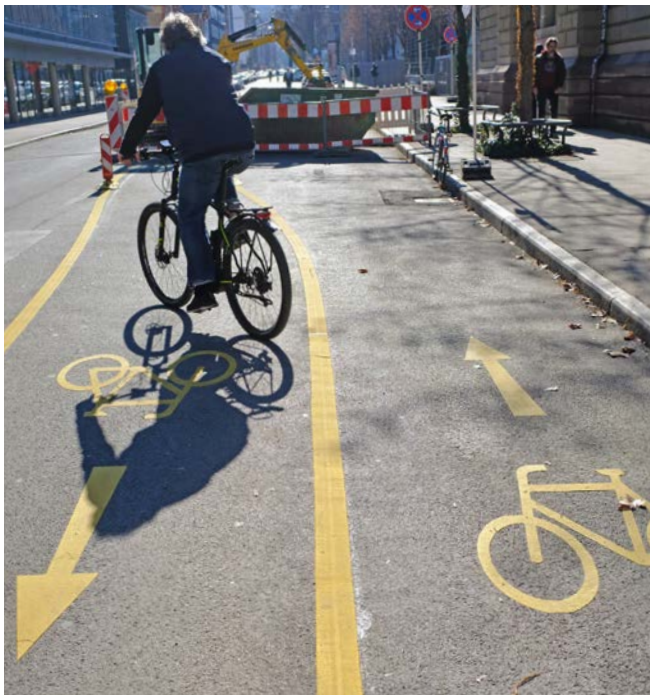
Komfort beim Radfahren (F18-22)

Der Komfort beim Radfahren ist die Kategorie mit der schlechtesten Bewertung (4,3). Keine Einzelkategorie wird schlechter bewertet. Insbesondere zwei Fragen bedingen das schlechte Abschneiden: „Breite der Wege für Radfahrer*innen“ (2020: 4,6 → 2022: 4,6) und die „Führung an Baustellen“ (2020: 4,7 → 2022: 4,6). Tübingen schafft es als einzige Kommune, bei der Breite der Wege eine deutliche Verbesserung zu erzielen (2020: 4,4 → 2022: 4,0). Leuchtturmaßnahmen wie das „**Blaue Band**“ und eine neue Neckarquerung tragen sicherlich dazu bei.



In Konstanz wird die Frage nach der Breite der Radwege schlechter beantwortet als noch vor zwei Jahren (2020: 4,0 → 2022: 4,2). Dieses Beispiel gibt möglicherweise einen Hinweis, dass manche Bewertungen auch unter Aspekten steigender Radverkehrszahlen einzuordnen sind. So könnte es sein, dass eine Kommune in gewisser Weise Opfer des eigenen Erfolgs wird, wenn das Radwegeangebot nicht den wachsenden Radverkehrsmengen gerecht wird.

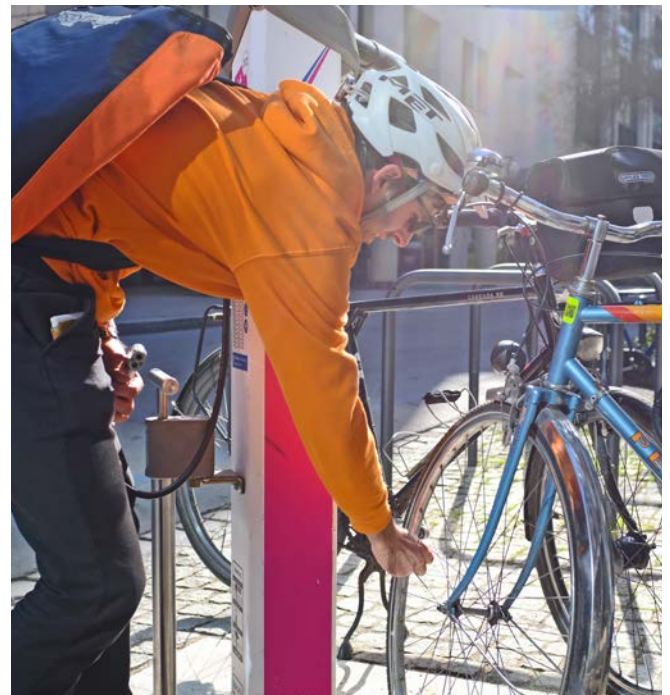
Überwiegend mangelhaft wird von Radfahrenden die Führung an Baustellen bewertet. Es liegt in der Verantwortung von Kommunen, geeignete Maßnahmen zu treffen, um hier bessere Ergebnisse zu erzielen. Nach Ansicht des ADFC ist ein besserer Umgang mit Radverkehr in Baustellen nicht nur im aktuellen Regelwerk gefordert, auch ist es ein Leichtes für Kommunen, durch ein gutes Baustellenmanagement Verbesserungen zu erzielen.



Aus Sicht der Radfahrenden ist ein besserer Umgang mit dem Radverkehr in Baustellen notwendig.

Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F23-27).

Die großen Mittelstädte konnten in dieser Kategorie erneut Verbesserungen verbuchen (2012: 3,1 → 2022: 2,9). In den vergangenen zehn Jahren hat sich insbesondere das Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern deutlich verbessert (2012: 4,3 → 2022: 3,3). Konstanz zeigt, dass ein an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden orientiertes (Lasten-)Rad-Leihsystem³ gute Noten befördert (2012: 4,1 → 2022: 2,1). Auch Sindelfingen vollzieht bereits 2020 mit der Einführung eines Leihradsystems⁴ in 2019 einen Notensprung (2018: 5,4 → 2022: 3,1).



Neben öffentlich zugänglichen Leihrädern, gehören auch Fahrradservicestationen zu einem guten Angebot.

-
- 3 Leihradangebot in Konstanz: [Fahrradmietsystem Konrad \(Rad und Lastenrad\)](#)
 - 4 Leihradangebot in Sindelfingen: [RegioRad-System](#)

Mittelstädte – Maßnahmen für mehr Radverkehrssicherheit sind gefragt

In der Größenklasse 20.000 – 50.000 Einwohner*innen sind 72 von 78 Orte im Land vertreten. In den 72 Orten in der Auswertung wohnen 2.2 Mio. Einwohner*innen. Die sechs nicht vertretenen Orte sind:

- Albstadt (Zollernalbkreis), 45.700 EW
- Horb an Neckar (Landkreis Freudenstadt), 25.400 EW
- Waldshut-Tiengen (Landkreis Waldshut), 24.200 EW
- Donaueschingen (Schwarzwald-Baar-Kreis), 22.200 EW
- Schramberg (Landkreis Rottweil), 21.000 EW
- Eppingen (Landkreis Heilbronn), 22.000 EW

Ergebnisse GK 5, 20.000 – 50.000 Einwohner*innen

Rang auf Landesebene		Gesamtbewertung	Rang auf Bundesebene (GK5)
1/72	Ettlingen	3,1	5/447
2/72	Eislingen/Fils	3,3	14/447
3/72	Stutensee	3,4	20/447
4/72	Filderstadt	3,4	21/447
5/72	Bietigheim-Bissingen	3,4	23/447
	...		
68/72	Laupheim	4,3	375/447
69/72	Mössingen	4,4	402/447
70/72	Bretten	4,4	403/447
71/72	Balingen	4,4	410/447
72/72	Rottweil	4,4	418/447

Fahrrad- und Verkehrsklima (Frage 1-5)

Nachdem es 2020 einen kleinen Notensprung insbesondere bei den Fragen zum „Radfahren durch Alt und Jung“ und den „Medienberichten“ gegeben hat, ist die Benotung in dieser Kategorie wieder auf dem Vor-Corona-Niveau angelangt. In Eislingen/Fils wurden im Bereich der „Werbung für das Radfahren“ (2020: 4,1 → 2022: 3,6) und der „Medienberichterstattung“ (2020: 3,7 → 2022: 3,4) aktuelle Aktivitäten honoriert. So umfasst das aktuelle Radverkehrskonzept⁵ der Stadt 18 Maßnahmen für Verkehrsknoten und 23 Streckenmaßnahmen.

Stellenwert des Radverkehrs (F6-10)

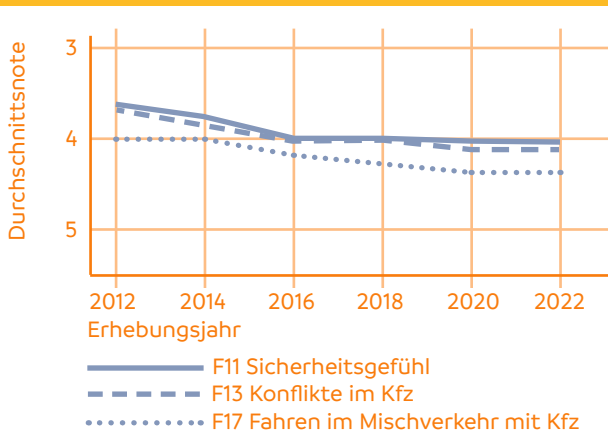
Es muss festgestellt werden, dass in der Gesamtbetrachtung der 72 Kommunen nur minimale Entwicklungen in dieser Kategorie zu verzeichnen sind. Lediglich bei der „Radverkehrsförderung in jüngster Zeit“ sind Veränderungen zu beobachten. Bretten schafft es von einer mangelhaften auf eine ausreichende Bewertung zu kommen (2020: 4,8 → 2022: 4,1). Auch Eislingen/Fils (2020: 3,3 → 2022: 2,8) und Ettlingen (2020: 3,2 → 2022: 2,6) schaffen einen positiven Notensprung. Demgegenüber rutschen sowohl Stutensee (2020: 4,6 → 2022: 5,1) als auch Mössingen in der Bewertung der Radverkehrsförderung ab.

5 [Radverkehrskonzept Eislingen](#)

Sicherheit beim Radfahren (F11-17)

Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre bewerten die Radfahrenden die Sicherheit beim Radfahren konstant schlechter (2012: 3,7 → 2022: 4,0). Dies gilt insbesondere beim „Sicherheitsgefühl“ (2012: 3,7 → 2022: 4,1), für „Konflikte mit dem Kfz-Verkehr“ (2012: 3,7 → 2022: 4,1) und für das „Fahren im Mischverkehr“ (2012: 4,0 → 2022: 4,3). Beispielsweise Temporeduktionen, mehr Überwachung und die Einrichtung von gut umgesetzten Fahrradstraßen können auch in kleineren Kommunen mit überschaubaren personellen und finanziellen Kapazitäten die objektive und subjektive Sicherheit beim Radfahren verbessern.

Sicherheit beim Radfahren
(Fragen 11, 13 und 17)



Komfort beim Radfahren (F18-22)

Ähnlich wie beim Sicherheitsgefühl ist auch in der Kategorie „Komfort beim Radfahren“ eine negative Entwicklung zu verzeichnen (2012: 4,0 → 2022: 4,2). Inwieweit steigende Radverkehrszahlen und/oder gewachsene Ansprüche der Radfahrenden für die abnehmende Note bei der „Breite der Wege für Radfahrende“ (2012: 4,1 → 2022: 4,5) verantwortlich sind, lässt sich nur vermuten. Sowohl bei den bestplatzierten als auch den schlechtplatzierten Orten ist dieser Trend zu verzeichnen. Für den ADFC drückt diese Bewertung den deutlichen Wunsch bzw. das Vermissen von breiten und komfortablen Radwegen aus. Die „Oberfläche der Wege von Radfahrenden“ wird außerdem zunehmend schlechter bewertet (2012: 3,6 → 2022: 3,9).

Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F23-27).

Im Gegensatz zu den Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohner*innen können die Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner*innen in der Kategorie „Infrastruktur Radverkehrsnetz“ keine flächendeckenden Verbesserungen erzielen. Einzig die Frage nach „Öffentlichen Fahrrädern“ zeigt, dass einzelne Kommunen ihr Angebot in diesem Bereich in den vergangenen Jahren eingeführt bzw. fortgeführt haben.



Fahrradfreundlich: ein grüner Pfeil für den Radverkehr und geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung.

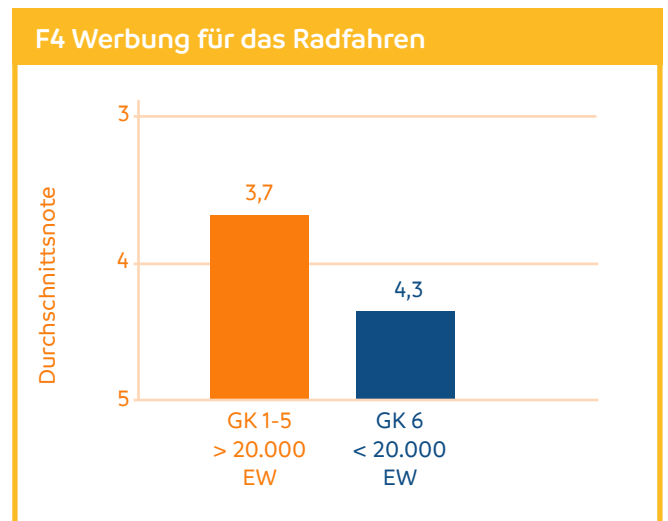
Kleinstädte – Radfahren erfolgreich aus der Nische holen

Von 998 Orten im Land mit weniger als 20.000 Einwohner*innen sind 92 Orte im ADFC-Fahradklima-Test 2022 vertreten. 2012 waren lediglich 5 Kommunen dieser Größenklasse in der Auswertung vertreten. Trends sind damit im Vergleich zu den anderen Größenklassen nur bedingt aussagekräftig. In Summe leben 1.2 Mio. Menschen in diesen Orten (durchschnittlich 13.000 Menschen). Mit Rutesheim ist zum wiederholten Male ein Ort aus Baden-Württemberg unter den Spitzenreitern wiederzufinden.

Fahrrad- und Verkehrsklima (Frage 1-5)

Interessant ist, dass sich das Fahrrad- und Verkehrsklima auf den ersten Blick in den kleineren Kommunen nicht von dem in größeren Kommunen und Großstädten zu unterscheiden scheint. Betrachtet man die Einzelnoten, muss aber festgestellt werden, dass im Bereich der „Werbung für das Radfahren“ (4,3) die kleinen Kommunen deutlich schlechter abschneiden als Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen (3,7).

Ergebnisse GK 5, 20.000 – 50.000 Einwohner*innen			
Rang auf Landes-ebene		Gesamtbewertung	Rang auf Bundes-ebene (GK6)
1/92	Rutesheim	2,5	3/474
2/92	Sasbach	3,2	21/474
3/92	Ottersweier	3,3	25/474
4/92	Allensbach	3,4	32/474
5/92	Renningen	3,4	35/474
	...		
88/92	Gernsbach	4,4	414/474
89/92	Künzelsau	4,5	443/474
90/92	Neuhausen auf den Fildern	4,5	446/474
91/92	Herbrechtingen	4,5	448/474
92/92	Donzdorf	4,8	470/474



Kleine Kommunen in der Auswertung sind nur selten Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK) (5 von 92) und haben vermutlich weniger personelle Ressourcen, um intensive Werbung für das Radfahren zu betreiben. Nur zehn der 92 Kommunen erzielen eine mindestens befriedigende Note. Erfreulich für die kleineren Kommunen: Radfahren wird hier eher als „Spaß“ wahrgenommen als in größeren Städten, leider aber mit einer sich über die Zeit doch recht deutlich verschlechterten Benotung (2012: 2,8 → 2018: 3,1 → 2022: 3,4).

Stellenwert des Radverkehrs (F6-10)

Der Stellenwert des Radverkehrs erhält die schlechteste Gesamtbewertung (4,3) und fällt auch gegenüber den anderen Größenklassen ab. Die „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ (4,3) wird beispielsweise deutlich schlechter bewertet als bei den Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner*innen (3,9). Zudem sind das Falschparken und die ausbleibenden Kontrollen (4,6) in den kleineren Kommunen genauso ein Problem wie in größeren Städten.

Sicherheit beim Radfahren (F11-17)

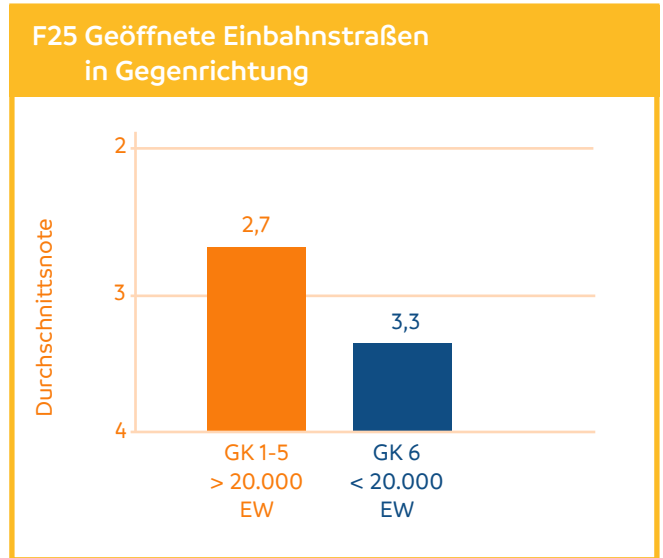
Gegenüber 2020 konnte bei keiner der sieben Einzelfragen in der Kategorie zur Sicherheit beim Radfahren eine bessere Benotung erzielt werden. Die Benotung für das „Fahren im Mischverkehr mit Kfz“ (4,3) und „Konflikte mit Kfz“ (4,0) bleiben damit auf einem schlechten Niveau. Das ist insbesondere deshalb bedenklich, da in kleineren Kommunen nur selten separate Radwege vorhanden sind und der Radverkehr oftmals im Mischverkehr geführt wird. Nur zwei der 92 Kommunen (Rutesheim (2,9), Sasbach (3,3)) erhalten in dieser Kategorie eine befriedigende Note. 37 Kommunen erhalten für das „Fahren im Mischverkehr“ die Benotung mangelhaft.

Komfort beim Radfahren (F18-22)

Die „Breite der Wege für Radfahrende“ (4,4) und die „Führung an Baustellen“ (4,6) sind auch in dieser Größenklasse die Fragen, die von den Radfahrenden mit am schlechtesten benotet werden. In über 50 Prozent der Kommunen wird die Wegebreite mit mangelhaft benotet. Die „Führung an Baustellen“ wird sogar in 62 Kommunen mit mangelhaft benotet.

Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F23-27).

Im Gegensatz zur den größeren Orten fallen die kleineren Orte in dieser Kategorie etwas zurück (3,4) und können auch keine positive Entwicklung über die Jahre verzeichnen. Verbesserungspotential bescheinigen die Radfahrenden insbesondere bei der Öffnung von Einbahnstraßen. Größere Orte erhalten hierbei eine um einen ganzen Notenpunkt bessere Bewertung als Kleinstädte.



Als Beispiel für positive Bewertungen in dieser Größenklasse fällt auf, dass die RegioRad-Kommunen in den Landkreisen Ludwigsburg und Böblingen beim Thema Leihräder punkten können (beispielsweise: Renningen (2,5), Steinheim an der Murr (2,8), Freiberg a. N. (3,2), Marbach a. N. (3,3).



Die Freigabe vorhandener Einbahnstraßen für den Radverkehr wird geschätzt und ist im Regelfall vorgesehen.

Zusatzbefragung: Radfahren im ländlichen Raum

Zu den üblichen 27 Fragen gab es 2022 fünf Zusatzfragen zu den Bedingungen zum Radfahren im ländlichen Raum. Meist liegen Kommunen, die auch bei den 27 Standardfragen die ersten und letzten Plätze belegen, in der Sonderbefragung weit vorne bzw. bilden ein Schlusslicht.

Insgesamt wird das Radfahren im ländlichen Raum mit der Gesamtnote 3,4 etwas besser bewertet als das Radfahren im Allgemeinen (3,9). Dabei schneiden die Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohner*innen nochmals etwas besser ab als die Großstädte.

Durchschnittsnote der Einzelfragen für 180 Kommunen (ohne Großstädte) mit weniger als 100.000 Einwohner*innen in Baden-Württemberg:

- Erreichbarkeit von Nachbarorten: befriedigend
- Verkehrssicherheit der Wege zu Nachbarorten: befriedigend
- Soziale Sicherheit der Wege zu Nachbarorten: befriedigend
- Bike&Ride Qualität am Bahnhof: ausreichend
- eigenständige Radmobilität von Kindern u. Jugendlichen: befriedigend

Donzdorf (10.800 Einwohner*innen) schafft es, in der Bewertung zum Radfahren im ländlichen Raum (3,7) um eine ganze Note besser zu sein als in der Gesamtbewertung (4,8). Damit bildet Donzdorf einen Sonderfall. Meist sind es nämlich Orte mit einer überdurchschnittlichen Gesamtbewertung, die in der Sonderbefragung nochmals das eigene Ergebnis toppen.



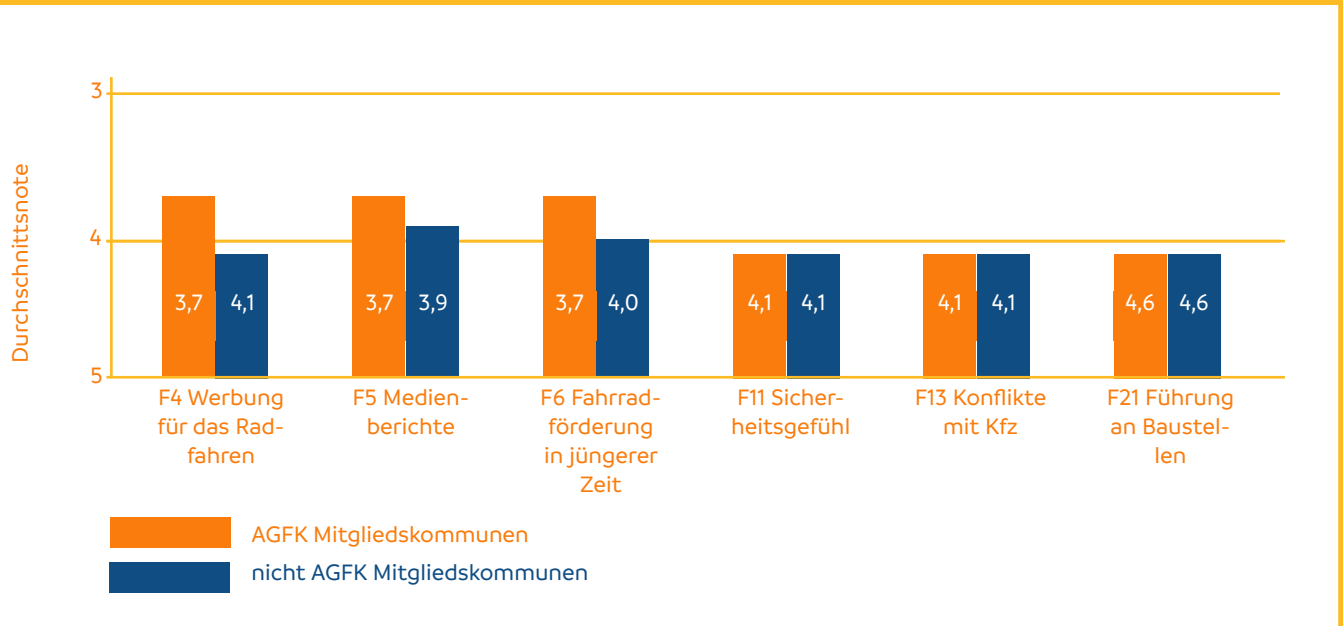
Die Verkehrssicherheit sollte durch Querungshilfen an Landstraßen und eine effektive Temporeduktion des Kfz-Verkehrs gesteigert werden.

AGFK Mitglieder und der ADFC-Fahrradklima-Test

Da in der Größenklasse 1-4 fast alle Orte Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) sind und in der Größenklasse 6 nur sehr wenige Orte eine Mitgliedschaft bei der AGFK vorweisen, soll an dieser Stelle lediglich ein Vergleich der AGFK Mitglieder in der Größenkategorie 5, Orte mit 20.000 – 50.000 Einwohner*innen, vorgenommen werden. 31 der 72 Orte in der Auswertung dieser Größenklasse sind AGFK Mitglied. Anzumerken ist, dass im Durchschnitt die 31 AGFK-Kommunen dieser Größenklasse mit 36.000 Einwohner*innen etwas größer sind als die 41 Kommunen, die nicht AGFK-Mitglied sind (27.000 Einwohner*innen).

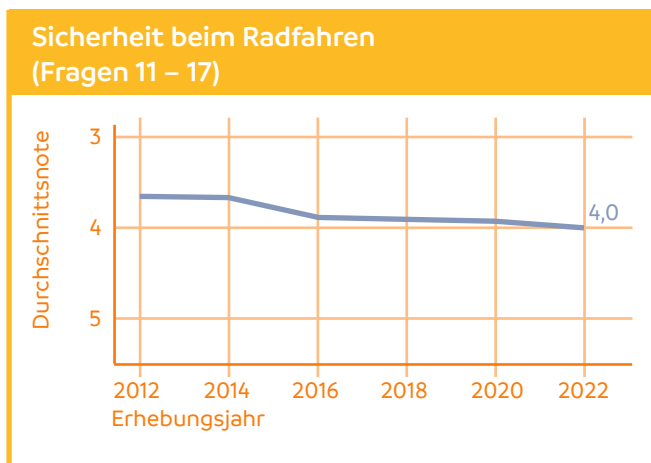
In der Gesamtbewertung unterscheiden sich die Noten der AGFK-Kommunen (3,8) kaum von denen der Nicht-Mitglieder (3,9). Dass die AGFK umfangreiche Kommunikationsmittel rund um den Radverkehr (RadKULTUR) anbietet und diese wohl auch genutzt werden, zeigen die Bewertungsunterschiede bei den Fragen zur „Werbung für das Radfahren“, „Medienberichten“ und der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ (0,2 bis 0,4 Notenpunkte besser). Auch der „Winterdienst auf Radwegen“ wird in den AGFK Kommunen mit einer Fünftel-Note besser bewertet, die Frage zu „Abstellanlagen“ und „geöffneten Einbahnstraßen“ mit einer Drittel-Note. Bedauerlicherweise muss aber auch festgehalten werden, dass AGFK-Kommunen bei den wichtigen Faktoren wie der Radverkehrssicherheit (Sicherheitsgefühl, Fahren im Mischverkehr, Konflikte mit Kfz) und beim Komfort (Breite und Oberfläche der Radwege, Führung an Baustellen) nicht besser abschneiden als die Nicht-Mitglieder. Für die AGFK und ihre Mitglieder gilt es, diese Potentiale besser zu nutzen, um neben der Kommunikation auch Erfolge im Bereich der Radinfrastruktur zu erzielen.

Vergleich einzelner Bewertungen von AGFK-Kommunen mit Nicht-Mitgliedern in der Größenklasse 20.000 – 50.000 Einwohner*innen



Handlungsempfehlungen

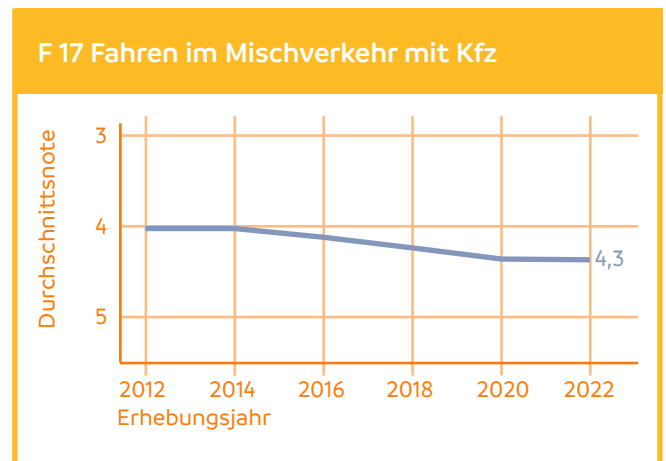
Das Fahrrad ist allgegenwärtig: Immer mehr Menschen treten in die Pedale und noch mehr wollen und würden Rad fahren – wenn sie sich dabei sicher fühlten. Leider zeigt der ADFC-Fahrradklima-Test, dass sich Radfahrende zunehmend unsicher fühlen.



Die Landespolitik muss dafür sorgen, dass das geltende Recht durchgesetzt wird. Die schlechten Noten für „Fahren im Mischverkehr“ machen deutlich, dass Schwerpunkte von Geschwindigkeitskontrollen insbesondere auf Straßen mit einer hohen Bedeutung für den Radverkehr ohne separate Radwege zu legen sind. Auch die Überwachung von Überholabständen muss vom Land ernsthaft angegangen werden.

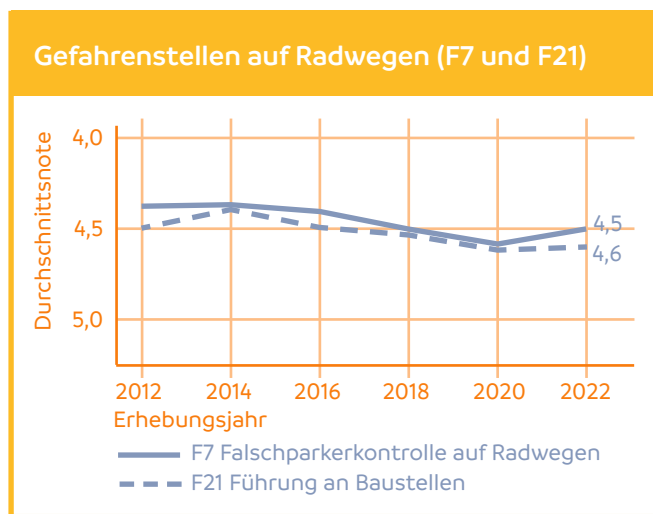
Mit Sicherheit den Radverkehr steigern!

Dass die bisherigen Anstrengungen des Landes, für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, nicht ausreichen, zeigt auch die Unfallstatistik: Insgesamt nehmen die Unfallzahlen seit Jahren ab, nur beim Radverkehr steigen diese sogar an. Das muss sich ändern! Es besteht also dringender Handlungsbedarf, damit sich die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrenden von den zunehmenden Radverkehrszahlen entkoppelt. Der ADFC fordert die Landespolitik dazu auf, den angekündigten Verkehrssicherheitspakt zügig zu schmieden und darin konkrete Maßnahmen für mehr Radverkehrssicherheit aufzugreifen.



Freie Rechtsabbieger, Hindernisse auf dem Radweg, Bordsteinkanten, fehlende geschützte Querungen – Radfahrende sind täglich mit vielfältigen Gefahren konfrontiert. Kommunen sind bei der Beseitigung dieser Gefahrenstellen gefordert. Vor allem ist ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparken zur Steigerung der Radverkehrssicherheit gefragt.

Der ADFC möchte alle Kommunen dazu ermuntern, die Neuerungen in der Verwaltungsvorschrift zu Einbahnstraßen, aber auch beispielsweise den Grünpfeil für Radfahrende und das Verkehrszeichen „Überholverbot einspuriger Fahrzeuge“ in den kommunalen Werkzeugkasten aufzunehmen und damit den Stellenwert des Radverkehrs und die Infrastruktur zu verbessern.



Gefahrenstellen müssen systematisch beseitigt werden, damit ein sicherer Radverkehr gewährleistet ist und um Unfälle von vornherein zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere auch der Ausbau eines sicheren Radnetzes. Schluss mit „Radweg-Ende“ oder „Radfahrer absteigen“, Ausleitungen auf die Fahrbahn oder Bettelampeln für Radfahrende. Breite Wege, intuitive Wegführung und eine Trennung der Verkehrsarten leisten einen wichtigen Beitrag für mehr und sicheren Radverkehr. Dort wo es möglich ist, sollten Kommunen von den Möglichkeiten Gebrauch machen, die zulässige Geschwindigkeit zu reduzieren.

Kommunikation: Wichtiger Baustein, der aber allein nicht zum Erfolg führt

Die Kommunikation rund um das Radfahren kann als ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs betrachtet werden. Der ADFC stellt fest, dass in immer mehr Orten, selbst in kleinen Städten, eigens Personal für den Radverkehr eingestellt ist. Daher ist es folgerichtig, dass immer mehr Kommunen (insbesondere jene mit mehr als 20.000 Einwohner*innen) bei den Fragen zur Berichterstattung bessere Noten erzielen. Nichtsdestotrotz kann diese positive Entwicklung nicht darüber hinwegtäuschen, dass in vielen wichtigen Fragen rund um die Infrastruktur Stillstand zu verzeichnen ist. Radfahrende und Menschen, die gerne auf das Rad umsteigen würden, wünschen sich komfortable, durchgehende und sichere Radwege⁶. Mit wenigen Ausnahmen (Freiburg, Tübingen und Eislingen), stagnieren oder sinken die Noten in diesem Bereich. Für den ADFC ein Signal, dass das Rad zwar den Weg in die öffentliche Kommunikation geschafft hat, die Umsetzung auf der Straße hat das Rad als zentraler Baustein der Verkehrswende aber noch nicht geschafft. Kommunen müssen nun den Schritt wagen, nicht nur rund um den Radverkehr zu kommunizieren, sondern auch den Mut zeigen, bauliche Maßnahmen für mehr Radverkehr zu verwirklichen und dafür auch Erschwernisse für den Autoverkehr in Kauf zu nehmen.

.....
⁶ [Fahrradmonitor, Mobilität in Deutschland, ADFC-Fahrradklima-Test](#)

Mehr Fahrradfreundlichkeit – Unterstützung und Informationen

Das Land unterstützt Kommunen

Um Kommunen schnelle Unterstützung bei der Umsetzung der Verkehrswende zu leisten, hält der ADFC Baden-Württemberg Rahmenbedingungen für den Radverkehr seitens der Landesregierung für unerlässlich. Mit der [RadSTRATEGIE](#), dem [RadNETZ](#) und der Initiative [RadKULTUR](#) hat das Land drei wichtige Schwerpunkte gesetzt. Das Landesgemeindefinanzierungsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ist darüber hinaus ein wichtiges Förderinstrument der kommunalen Radinfrastruktur. Damit ist das [LGVFG zentraler Förderbaustein für Kommunen](#), die ihre Infrastruktur sicher für Radfahrende ausbauen wollen – vor allem, wenn die Maßnahmen wie vorgesehen auch einem Sicherheitsaudit unterzogen werden. Das Land fördert zudem alle Städte mit eigener unterer Verkehrsbehörde bei der Einstellung von Personal. Gefördert wird die Einstellung von [Personal für die „Koordination Radverkehr“](#) und damit die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrssicherheit und beispielsweise die Fördermittelakquise. Mit den Geldern aus dem baden-württembergischen LGVFG und aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes kann ein Fördersatz von 90 Prozent erreicht werden.

Der ADFC begrüßt diese inhaltlichen und finanziellen Unterstützungen ausdrücklich, sieht sich aber auch durch die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2022 darin bestätigt, dass in der Fläche davon zu wenig gewinnbringend für Radfahrende ankommt.

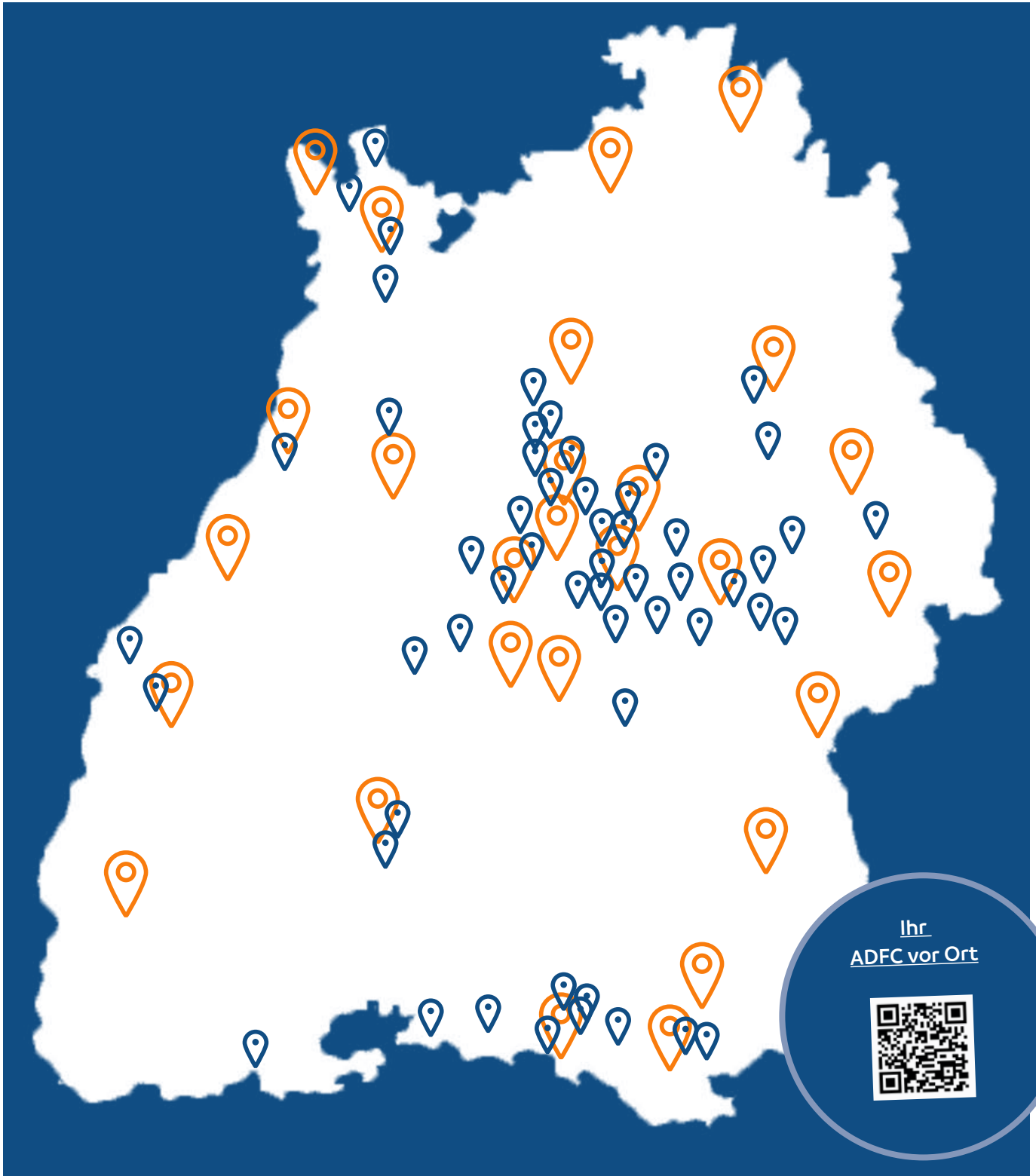
InnoRAD: Innovative Radverkehrslösungen für Baden-Württemberg

Das ADFC-Projekt InnoRAD zeigt eine Auswahl besonders erfolgreicher Best-Practice-Beispiele aus der internationalen Radverkehrsförderung und stellt vor, wie sie im deutschen (Rechts-)Rahmen angewendet werden können. Instrumente zur Modernisierung der Infrastruktur sind gefragt. Hier kann Baden-Württemberg von den vielfältigen Erfahrungen lernen, die Städte in der ganzen Welt derzeit in der Erprobung innovativer Infrastrukturlösungen machen. Im Zentrum stehen Infrastrukturlösungen, die in überschaubarer Zeit sehr viele Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert haben. Denn vielerorts werden vor allem solche Radverkehrsanlagen benötigt, die es ermöglichen, dass Menschen aus allen Alters- und Bevölkerungsgruppen sicher und komfortabel Radfahren können. Hier können auch deutsche Städte von internationalen Erfahrungen profitieren.

- [InnoRAD – Stadtentwicklung und Radverkehr:](#)
Die besten internationalen Ideen
- [InnoRADQuick - Schnell, innovativ und gut fürs Klima:](#)
So gelingt der fahrradfreundliche Umbau
- [InnoRADQuick - Erfolgsfaktoren für den Wandel](#)
zur lebenswerten Stadt
- [ADFC-Toolbox für Kommunen:](#) Tipps, Infos und Anleitungen für den Ausbau kommunaler Fahrradinfrastruktur



Ihr ADFC vor Ort als Ansprechpartner und Berater



Ziel des ADFC ist es, Radfahren für alle möglich zu machen. Gerne unterstützen und beraten wir Sie bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen vor Ort. Darüber hinaus hat der ADFC Baden-Württemberg mit dem Projekt radspaß – sicher e-biken ein Angebot geschaffen, um in den Kommunen Pedelec-Fahrsicherheitstrainings anzubieten. radspaß – sicher e-biken unterstützt damit Kommunen, einen Beitrag für mehr Radverkehrssicherheit zu leisten. Erfahren Sie mehr über unsere Beteiligungsmöglichkeiten und Angebote für Kommunen über den nebenstehenden Button.

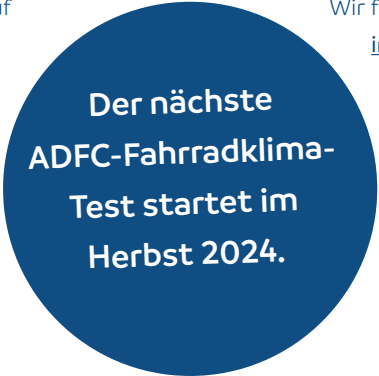


ADFC Fahrradklima-Test 2022 vor Ort: Regionalveranstaltungen

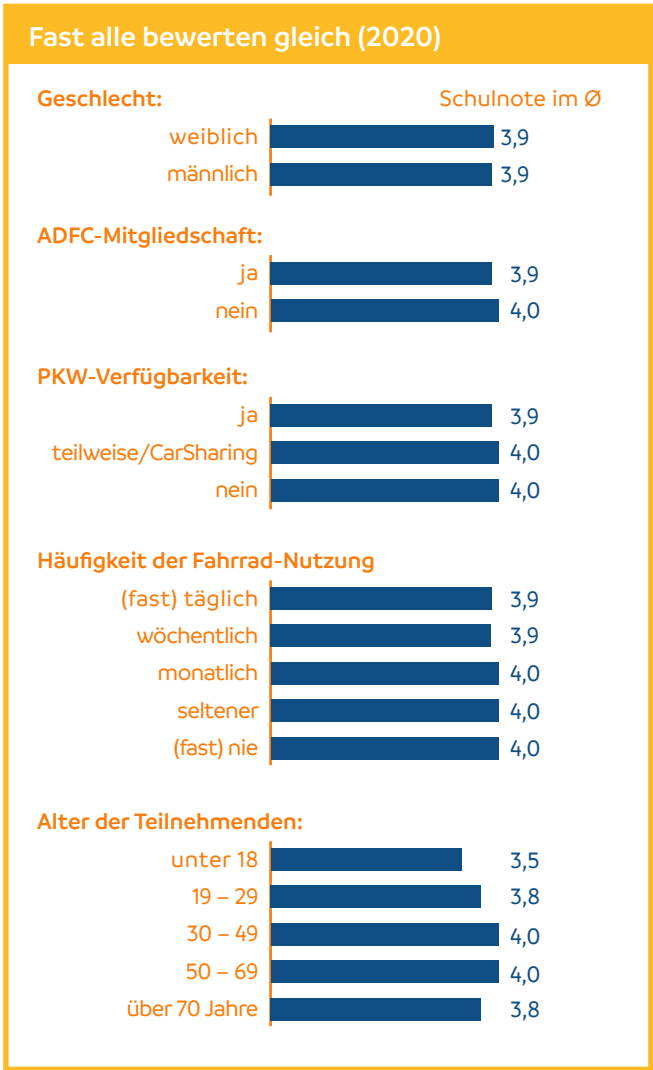
Mit der fachlichen Expertise des ADFC werden die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests in interessierten Kommunen herausgestellt und mit den jeweils betreffenden Städten, der lokalen Politik und der Verwaltung vor Ort diskutiert. Die Veranstaltungen können virtuell stattfinden. Der Fokus kann je nach Wunsch und Organisation auf einzelnen Städten, Landkreisen oder auch Nachbarkommunen liegen.

Der ADFC bietet an, mit Vertreter*innen der Kommunen zu diskutieren, wie die Daten des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 interpretiert werden können und welche Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen für zukünftige Maßnahmen in Ihrer Kommune gezogen werden können.

Wir freuen uns auf Ihre Kontakt- und Terminanfrage:
info@adfc-bw.de



Der ADFC-Fahrradklima-Test ist nicht als repräsentative Untersuchung angelegt, allein schon, 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 Mehrzahl, die Zahl der Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu (2012: 37%, 2022: 43%). Den größten Unterschied zwischen der Verteilung in der Gesamtbevölkerung und den Teilnehmenden im ADFC-Fahrradklima-Test ist nach wie vor die ADFC-Mitgliedschaft. Während 0,2 % der Bevölkerung Mitglied sind, sind es unter den Teilnehmenden in Baden-Württemberg 16 %. Der Anteil der Teilnehmenden mit Pedelec als angegebenen Haupttrrad beträgt mittlerweile 33% und hat sich seit der erstmaligen Fragestellung im Durchgang 2016 verdreifacht. Die Gruppenunterschiede haben in der Teilnahme kaum einen Einfluss auf die Gesamtnote im ADFC-Fahrradklima-Test, denn die mittleren Noten der Teilnehmer-Gruppen unterscheiden sich kaum voneinander.



Platzierungen GK 5, 20.000 – 50.000 EW

	Gesamt- bewertung	Rang auf Bundes- ebene (GK 5)
Ettlingen	3,1	5/447
Eislingen/Fils	3,3	14/447
Stutensee	3,4	20/447
Filderstadt	3,4	21/447
Bietigheim-Bissingen	3,4	23/447
Schwetzingen	3,4	28/447
Rheinstetten	3,4	31/447
Waldkirch	3,5	45/447
Kehl	3,5	48/447
Remseck am Neckar	3,6	53/447
Radolfzell am Bodensee	3,6	54/447
Emmendingen	3,6	55/447
Wangen im Allgäu	3,6	64/447
Singen (Hohentwiel)	3,6	68/447
Bad Rappenau	3,6	70/447
Achern	3,7	76/447
Bühl	3,7	85/447
Ostfildern	3,7	86/447
Leinfelden-Echterdingen	3,7	88/447
Kornwestheim	3,7	91/447
Fellbach	3,7	94/447
Bad Mergentheim	3,7	97/447
Nürtingen	3,7	98/447
Tuttlingen	3,7	103/447
Weingarten	3,7	104/447
Bad Krozingen	3,7	106/447
Biberach an der Riß	3,7	107/447
Rottenburg am Neckar	3,7	108/447
Metzingen	3,7	111/447
Wiesloch	3,7	112/447
Lörrach	3,8	120/447
Leutkirch im Allgäu	3,8	127/447
Ditzingen	3,8	133/447
Winnenden	3,8	134/447
Vaihingen an der Enz	3,8	136/447
Mühlacker	3,8	140/447
Waghäusel	3,8	141/447

	Gesamt- bewertung	Rang auf Bundes- ebene (GK 5)
Wertheim	3,8	144/447
Ehingen (Donau)	3,8	146/447
Kirchheim unter Teck	3,8	150/447
Hockenheim	3,9	157/447
Gaggenau	3,9	158/447
Neckarsulm	3,9	166/447
Rheinfelden (Baden)	3,9	170/447
Bruchsal	3,9	171/447
Öhringen	3,9	172/447
Crailsheim	3,9	173/447
Bad Waldsee	3,9	176/447
Ellwangen (Jagst)	3,9	181/447
Herrenberg	3,9	182/447
Freudenstadt	3,9	185/447
Weinstadt	3,9	194/447
Lahr/Schwarzwald	3,9	200/447
Mosbach	4,0	222/447
Weil am Rhein	4,0	223/447
Weinheim	4,0	240/447
Nagold	4,0	248/447
Leonberg	4,1	252/447
Schorndorf	4,1	270/447
Calw	4,1	288/447
Heidenheim an der Brenz	4,1	293/447
Schwäbisch Hall	4,2	305/447
Überlingen	4,2	318/447
Backnang	4,2	320/447
Leimen	4,2	334/447
Sinsheim	4,3	358/447
Geislingen an der Steige	4,3	364/447
Laupheim	4,3	375/447
Mössingen	4,4	402/447
Bretten	4,4	403/447
Balingen	4,4	410/447
Rottweil	4,4	418/447

Platzierungen GK 6, < 20.000 EW

	Gesamt- bewertung	Rang auf Bundes- ebene (GK 6)
Rutesheim	2,5	3/474
Sasbach	3,2	21/474
Ottersweier	3,3	25/474
Allensbach	3,4	32/474
Renningen	3,4	35/474
Ladenburg	3,4	39/474
Walldorf	3,4	42/474
Ehningen	3,4	45/474
Isny im Allgäu	3,5	54/474
Denzlingen	3,5	66/474
Dossenheim	3,5	69/474
Holzgerlingen	3,6	78/474
Bad Boll	3,6	82/474
St. Leon-Rot	3,6	87/474
Oberkirch	3,6	90/474
Pfinztal	3,6	92/474
Schönaich	3,6	93/474
Gäildorf	3,6	98/474
Ettenheim	3,6	102/474
Laudenbach	3,6	106/474
Schallstadt	3,7	110/474
Süßen	3,7	111/474
Bad Schönborn	3,7	114/474
Steinheim an der Murr	3,7	118/474
Bad Säckingen	3,7	129/474
Bad Friedrichshall	3,7	130/474
Ketsch	3,7	131/474
Hirschberg a. d. Bergstr.	3,7	134/474
Weingarten (Baden)	3,7	136/474
Breisach am Rhein	3,7	138/474
Lauffen am Neckar	3,8	147/474
Sinzheim	3,8	148/474
Schopfheim	3,8	153/474
Ammerbuch	3,8	164/474
Laichingen	3,8	166/474
Markdorf	3,8	169/474
Kusterdingen	3,8	183/474
Langenau	3,8	184/474
Mühlhausen	3,8	192/474
Obersulm	3,8	195/474
Königsbronn	3,8	197/474
Oftersheim	3,8	200/474
Kraichtal	3,9	206/474
Kernen im Remstal	3,9	213/474
Meckenbeuren	3,9	214/474
Winterbach	3,9	219/474

	Gesamt- bewertung	Rang auf Bundes- ebene (GK 6)
Weil der Stadt	3,9	220/474
Korntal-Münchingen	3,9	225/474
Gerstetten	3,9	226/474
Aulendorf	3,9	231/474
Appenweier	4,0	257/474
Müllheim	4,0	258/474
Kuppenheim	4,0	263/474
Eppelheim	4,0	264/474
Freiberg am Neckar	4,0	274/474
Köngen	4,0	276/474
Malsch	4,0	283/474
Walzbachtal	4,0	286/474
Pfullingen	4,0	290/474
Straubenhardt	4,0	291/474
Malsch	4,0	294/474
Durmersheim	4,0	295/474
Gerlingen	4,0	301/474
Blaustein	4,0	302/474
Wendlingen am Neckar	4,1	305/474
Rauenberg	4,1	308/474
Grenzach-Wyhlen	4,1	315/474
Edingen-Neckarhausen	4,1	320/474
Buchen (Odenwald)	4,1	321/474
Ebersbach an der Fils	4,1	323/474
Birkenfeld	4,1	327/474
Marbach am Neckar	4,1	329/474
Weil im Schönbuch	4,1	330/474
Schwieberdingen	4,1	331/474
Besigheim	4,1	332/474
Schriesheim	4,1	345/474
Neckargemünd	4,2	348/474
Nußloch	4,2	349/474
Giengen an der Brenz	4,2	358/474
Uhingen	4,2	361/474
Ilvesheim	4,2	371/474
Eberbach	4,2	381/474
Markgröningen	4,3	388/474
Gengenbach	4,3	391/474
Tettngang	4,3	397/474
Sachsenheim	4,3	401/474
Plochingen	4,3	408/474
Gernsbach	4,4	414/474
Künzelsau	4,5	443/474
Neuhausen a. d. Fildern	4,5	446/474
Herbrechtingen	4,5	448/474
Donzdorf	4,8	470/474



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