

Service-Pressemitteilung

Der ADFC informiert zum Fahrradklima-Test 2022

Drei Maßnahmen zur schnellen Verbesserung des Fahrradklimas vor Ort

Berlin, 24. April 2023
011/23

Laut Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 fühlen sich 70 Prozent der Radfahrenden in Deutschland auf dem Rad nicht sicher. Insgesamt erhält das Fahrradklima in Deutschland von den 245.000 befragten Radfahrer:innen nur die Note 3,96. Was können Kommunen tun, um das Fahrradklima vor Ort zu verbessern?

Die gute Nachricht ist: Jede Kommune, jede Stadt und jede Gemeinde kann schnell fahrradfreundlich werden. Der ADFC empfiehlt drei Maßnahmen, um unkompliziert mehr Platz und Schutz für Radfahrende vor Ort zu schaffen:

Geschützte Radfahrstreifen (engl. Protected Bike Lanes): Laut Umfragen bevorzugen Menschen vom Autoverkehr getrennte Radwege. Geschützte Radfahrstreifen sind eine sehr sichere, hochwertige und gut geeignete Maßnahme für Kommunen, diesem Bedürfnis schnell nachzukommen, vor allem an Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten von über 30 km/h.

Geschützte Radfahrstreifen werden direkt auf der Fahrbahn angelegt und sind durch Elemente wie Poller oder Blumenkübel sowie durch markierte Schutzzonen von den Kfz-Fahrspuren getrennt. Das Befahren, Halten und Parken von Autos wird dadurch verhindert. Da für geschützte Radfahrstreifen keine aufwändigen Baumaßnahmen nötig sind, kann die Verwaltung diese – wenn der politische Wille vorhanden ist – schnell und kostengünstig einführen. Werden geschützte Radfahrstreifen zunächst mit provisorischen Mitteln wie Baustellenequipment als Pop-up-Bikelane eingerichtet, kann sogar innerhalb weniger Wochen ein ganzes Netz damit eingerichtet werden, welches dann im nächsten Schritt verstetigt werden kann. Geschützte Radstreifen verbessern die Verkehrssicherheit, das Sicherheitsempfinden und den Fahrkomfort für Radfahrende.

Fahrradstraßen: Fahrradstraßen sind gut geeignet für Radfahrende aller Altersklassen und Nutzungstypen. Darüber hinaus besitzen sie eine wichtige Funktion für das Radwegenetz, auch als Teil komfortabler innerörtlicher Radverbindungen. Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht oder nur sehr eingeschränkt mitgenutzt werden und sind entsprechend ausgeschildert. Der Radverkehr hat dort immer Vorrang und das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ausdrücklich erlaubt. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr den Radfahrenden hinterherfahren und die Geschwindigkeiten weiter reduzieren. In Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist seit einigen Jahren deutlich leichter geworden: Die bisherige Voraussetzung, dass der Radverkehr dort die vorherrschende Verkehrsart sein muss, ist endlich

entfallen. Gut umgesetzte Fahrradstraßen sind ein Schlüsselement für die zügige und kostengünstige Radverkehrsförderung in Kommunen, auch um neue Bevölkerungsgruppen zum Radfahren einzuladen. Als Pop-up-Version können sie innerhalb weniger Tage eingerichtet werden.

Modale Filter: Kommunen leiden unter zu viel Kfz-Verkehr, vor allem in Straßen, die dafür nicht vorgesehen sind. Dazu gehören u. a. für Anlieger freigegebene Fahrradstraßen, Wohn- oder Geschäftsstraßen. Eine einfache, aber effektive Lösung zur Reduktion des Kfz-Verkehrs sind modale Filter. Modale Filter sind verkehrsplanerische und infrastrukturelle Elemente, die das Ziel haben, erwünschten Verkehrsarten die Durchfahrt zu erleichtern. Sie sorgen für verkehrsberuhigte Stadtviertel und schaffen mehr Platz für die Menschen, die dort leben.

Modale Filter sind immer dann sinnvoll, wenn Quartiere unter zu viel Schleichverkehr leiden und Straßen vom Durchgangsverkehr zu stark belastet werden. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn es Staus auf parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen gibt und Autofahrende auf Nebenstraßen ausweichen oder wenn Nebenstraßen die geographisch kürzeste Verbindung zwischen A und B darstellen. Kommunen können modale Filter auf mehreren Wegen einrichten: a) durch die Anordnung von Verkehrszeichen, welche die Durchfahrt untersagen, b) durch bewusst eingesetzte bauliche Sperren oder c) durch die Einrichtung von Stadtplätzen.

ADFC-Toolbox für die zügige fahrradfreundliche Umgestaltung

Wichtig für den schnellen und effizienten Ausbau des Radverkehrs vor Ort sind laut ADFC der klare politische Wille und die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen. Wie es gehen kann, zeigen internationale Vorreiterkommunen wie zum Beispiel Utrecht oder Sevilla und auch Berlin. Entsprechende Beispiele hat der ADFC in seiner Publikationsreihe „[Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen](#)“ (InnoRAD) aufbereitet. Wie Radverkehrsinfrastruktur schnell umgesetzt werden kann, erfahren Interessierte in den Publikationen des ADFC-Projekts [InnoRADQuick](#). Die Publikationen stehen auf der ADFC-Homepage zum kostenlosen Download zur Verfügung und können über den ADFC-Versand als Printversion erworben werden.

Darüber hinaus stellt der ADFC in einer [Toolbox für Kommunen und Aktive](#) weitere Handreichungen für die zügige fahrradfreundliche Umgestaltung und für lebenswerte Städte auf der ADFC-Homepage zur Verfügung. Das Ziel: Deutschland bis 2030 zum Fahrradland machen.

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit mehr als 220.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung von Radfahrer:innen weltweit. Er versteht sich als treibende Kraft für die Verkehrswende – für mehr Lebensqualität in den Städten und für eine klimafreundliche Mobilität. Außerdem berät er in Fragen rund ums Rad, gibt Tipps zu Recht, Technik und Tourismus und engagiert sich politisch auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Kontakt

ADFC-Bundespressestelle
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Telefon: 030-209 14 98-65
E-Mail: presse@adfc.de
Internet: www.adfc.de

Hier können Sie die [ADFC-Presseinfos abbestellen](#).