

ADFC-Fahrradklima-Test 2024



Ergebnisse für Baden-Württemberg



› Inhalt

Alles, was Sie wissen müssen 1

Top und Flop Kommunen 2

Top und Flop Kategorien 5

Baden-Württemberg im Vergleich 7

Zeitliche Entwicklungen 9

Sonderbefragung Miteinander im Verkehr 15

Handlungsempfehlungen 16

Der ADFC-Fahrradklima-Test hat sich als Zufriedenheitsindex der Radfahrenden in Politik und Medien in Baden-Württemberg etabliert. Was genau steckt dahinter? Wie ist die Methodik der Umfrage? Was ist das Besondere in diesem Jahr?

.....

Alles, was Sie wissen müssen

ADFC-Fahrradklima-Test – der Zufriedenheitsindex der Radfahrenden

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Umfragen zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. Er wird vom Fahrradclub mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums alle zwei Jahre durchgeführt und fand 2024 zum elften Mal statt. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, haben aber durch die breite Beteiligung hohe Aussagekraft und können Kommunen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern. Der ADFC-Fahrradklima-Test hat international viele Nachahmer gefunden. Frankreich, Tschechien, Polen, Schweden und die Niederlande führen regelmäßig ähnliche Befragungen durch. In Österreich gibt es den sogenannten „Fahrradklima-Test“, der ausdrücklich auf dem deutschen Vorbild basiert.

Methodik

Der Test umfasst 27 Basisfragen mit gegensätzlichen Aussagen zur Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden, die auf einer sechsstufigen Skala („Bewertungsnote“) bewertet werden. Die Bewertungskategorien sind Sicherheit und Komfort beim Radfahren, Infrastruktur, Förderung des Radverkehrs, Verkehrsklima und die subjektive Zufriedenheit beim Radfahren. Zusätzlich gibt es bei jedem Durchgang ein neues Schwerpunktthema mit jeweils fünf Sonderfragen, beispielsweise zur Kinderfreundlichkeit, zum ländlichen Raum oder zum besonderen Engagement pro Rad während der Corona-Pandemie. Die Städte werden in sechs Größenklassen eingeteilt, um faire Vergleiche zu ermöglichen. Damit fundierte Ergebnisse erzielt werden können, müssen pro Kommune mindestens 50, bei größeren Städten mindestens 75 beziehungsweise 100 Abstimmungsergebnisse vorliegen.

Reichweite

Zwischen 1. September und 30. November 2024 konnten Interessierte auf www.fkt.adfc.de an der Umfrage teilnehmen. Rund 213.000 Radfahrerinnen und Radfahrer taten dies – und das, obwohl erstmals eine Authentifizierung zur Teilnahme erforderlich war.

Mehr als 90 Prozent der Befragten nutzen Fahrrad und Auto und bringen somit beide Perspektiven in die Bewertung ein. Lediglich 21 Prozent sind Mitglied im ADFC. Der Fahrradklima-Test erreicht also einen Großteil der Gesellschaft.

1.047 Städte und Gemeinden kamen mit der notwendigen Mindeststimmzahl in die Bewertung – damit sind 65 Prozent der Bevölkerung repräsentiert. In Baden-Württemberg haben 29.609 Menschen an der Befragung teilgenommen und 172 Kommunen zwischen 4.000 und über 500.000 Einwohnenden sind in die Auswertung gekommen.

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit über 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Baden-Württemberg erzielt eine Gesamtnote von 3,8 und schneidet damit etwas besser ab als der bundesweite Durchschnitt von 3,9. Im Vergleich zu den letzten Jahren ist jedoch keine deutliche Verbesserung erkennbar. Ein genauer Blick in die Kommunen zeigt jedoch:

Eine konsequente Radverkehrsförderung vor Ort zahlt sich aus.

Top und Flop Kommunen

In insgesamt 855 (von insgesamt 1.101) Kommunen in Baden-Württemberg hat mindestens eine Person am Fahrradklima-Test teilgenommen, 172 Kommunen haben es mit einer Mindestteilnahmezahl von 50-100 Personen (je nach Ortsgröße) in die Auswertung geschafft. Insgesamt haben 29.609 Personen in Baden-Württemberg teilgenommen. Da es vor allem viele kleine Kommunen nicht in die Auswertung geschafft haben, repräsentieren die teilnehmenden Kommunen über 58 Prozent der Bevölkerung in Baden-Württemberg.

Baden-Württemberg erzielt über alle Städtegrößen hinweg eine Durchschnittsnote von 3,80. Nur 2,3 Prozent (4 Kommunen) erzielen eine Gesamtnote von besser als 3,0. 13,9 Prozent der Kommunen (24 Kommunen) erzielen eine Durchschnittsnote besser als 3,5 und 72,6 Prozent (125 Kommunen) liegen bei einer Note, die besser ist als 4,0. 10 Kommunen in Baden-Württemberg (5,8 Prozent) schneiden schlechter als 4,25 ab.

Top-Städte in Baden-Württemberg

Bei einem Blick auf die Top Ten in Baden-Württemberg wird deutlich, dass vom Dorf über die Kleinstadt bis zu den Unistädten alle vertreten sind. Ein gutes Ergebnis beim Fahrradklima-Test hat also weniger mit der Stadtstruktur zu tun, sondern vor allem mit einem konsequenten Engagement vor Ort.

Kommune	Note	Einwohner
Rutesheim	2,4	11.262
Ettlingen	2,76	38.601
Tübingen	2,77	91.545
Eislingen	2,92	22.380
Freiburg	3,03	235.796
Konstanz	3,04	86.711
Karlsruhe	3,05	307.995
Walldorf	3,16	16.134
Schwetzingen	3,30	21.627
Bad Boll	3,31	5.144

Top Ten Kommunen in Baden-Württemberg

Vorrader-Kommunen

Rutesheim als erneute Spitzenreiter-Kommune in Baden-Württemberg hat bereits im Jahr 2002 ein Radverkehrskonzept beschlossen und setzt dieses seither konsequent um. Radverkehr ist in Rutesheim politisch gewollt und daher auf der Erfolgsspur, wie Bürgermeisterin Susanne Widmaier erklärt: „Viele von uns schwingen sich regelmäßig selbst aufs Fahrrad. Allen voran Martin Killinger [erster Beigeordneter], der quasi unsere Triebfeder ist“ (Stadt Rutesheim, Juni 2025).

Seit der letzten Befragung konnte Ettlingen in der Bewertung besonders stark aufholen und mit einer Verbesserung von 0,3 Punkten auf die Spitzenplätze im Fahrradklima-Test vorrücken. Dies kann insbesondere auf den Lückenschluss im Radnetz durch den Höhenradweg zurückgeführt werden, der 2023 eröffnet wurde. Eine gute Zusammenarbeit mit dem Land und klaren Bekenntnissen zu Klimaschutz und Radverkehrsförderung zeigen hier Wirkung.

Auch Eislingen zeigt durch den Ausbau mehrerer Fahrradstraßen und guten Fahrradabstellanlagen, dass Radverkehrsförderung nicht nur ein Thema für Großstädte ist.

Bad Boll als besonders kleine Kommune unter den Spitzenreitern steht für eine engagierte Dorfgesellschaft, die sich beispielsweise mit der Kidical Mass seit Jahren für den Radverkehr einsetzt.



In Tübingen wirkt die systematische Anwendung von Push- und Pull-Faktoren.

So wurde etwa die zentrale Nord-Süd-Achse „Mühlstraße“, ehemals Einbahnstraße für den Autoverkehr, inzwischen vollständig für den motorisierten Verkehr gesperrt. Zählstellen zeigen, dass neben leichten Verlagerungseffekten auf andere Routen ein signifikanter Rückgang des motorisierten Individualverkehrs insgesamt zu verzeichnen ist. Gleichzeitig ist das Radverkehrsaufkommen auf dieser Route um 25 Prozent gestiegen. Hier führt ein gutes Radverkehrsangebot zur gewünschten Verkehrsverlagerung vom Auto- zum Radverkehr.

Auf der Hauptverkehrsachse „Wilhelmstraße“ wurden drei Fahrspuren neu aufgeteilt: Heute verlaufen dort statt drei Spuren für Autos je eine Spur für Busse, den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr – ein klarer Schritt hin zu mehr Platz fürs Fahrrad.

Auch beim Parkraummanagement setzt Tübingen klare Signale: Das Anwohnerparken kostet inzwischen 300 Euro pro Jahr – ein deutliches Signal zur Neuverteilung des öffentlichen Raums.

So war in der Tübinger Kernstadt der Anteil des Radverkehrs schon im Rahmen des Städtevergleichs „Mobilität in Städten – SrV 2023“ höher als der des motorisierten Individualverkehrs. Aufgrund der Umsetzung einer Reihe bedeutender Maßnahmen für den Radverkehr wie der Ann-Arbor-Brücke oder dem Radkreisel ist eine weitere Zunahme des Radverkehrs zu erwarten.



... und Schlusslichter in Baden-Württemberg

Kommune	Note	Einwohner
Donzdorf	4,76	10.603
Sindelfingen	4,49	61.363
Pforzheim	4,48	135.119
Sinsheim	4,45	37.252
Waldshut-Tiengen	4,37	25.109
Weinheim	4,28	45.712
Leonberg	4,28	48.946
Gernsbach	4,26	14.309
Nussloch	4,26	11.369
Schwäbisch Gmünd	4,26	64.199

Flop Ten Kommunen in Baden-Württemberg

Bei den Schlusslichtern der Ergebnisse führt Donzdorf weiterhin das Feld mit einer traurigen Note von 4,76 an. Die Kleinstadt am Rande der Schwäbischen Alb steht schon seit Jahren für seine Radverkehrspolitik in der Kritik, doch es ändert sich zu wenig. Bei Verbesserungsvorschlägen ist sich der Gemeinderat uneins und die Verwaltung steht weiterhin hinter den umstrittenen Umlaufsperrn auf Radwegen. Bei der Frage zu Hindernissen auf Radwegen bekommt Donzdorf konsequenterweise die Note 5,0: mangelhaft.

Die Vernachlässigung der Radverkehrsförderung und des Infrastrukturausbaus ist jedoch nicht nur ärgerlich, sondern kann dramatische Folgen für die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden haben, beispielsweise in Pforzheim mit einer Durchschnittsnote von 4,48. Bundesweit landet Pforzheim auf Platz 40 von 43. Hier nehmen staatliche Institutionen ihre Pflichtaufgaben nicht ausreichend wahr, geltendes Verkehrsrecht durchzusetzen. Stattdessen wird die Verantwortung häufig auf Einzelpersonen abgewälzt. Radfahrende sehen sich gezwungen, selbst aktiv zu werden, etwa indem sie Falschparker anzeigen oder Menschen auf Gefährdungen ansprechen. Staatsversagen bei der Durchsetzung geltenden Rechts führt hier zu einem besonders aggressiven Verkehrsklima ohne Rücksichtnahme und Respekt.



© ADFC

Die Gesamtnote des Fahrradklima-Tests setzt sich aus unterschiedlichen Fragen zusammen. Die Wegweisung wird in Baden-Württemberg mit 3,1 relativ gut bewertet, während die Falschparkkontrolle auf Radwegen mit 4,5 zu wünschen übrig lässt. Die Frage nach der Relevanz der Themen zeigt: Sicherheit und Akzeptanz sind am Wichtigsten, schneiden aber nicht gut ab!

Einzelne Kategorien unter der Lupe

Die Top Fünf Kategorien in Baden-Württemberg sind: Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,64), Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung (2,97), zügiges Radfahren (3,02), Wegweisung für Radfahrer (3,19) sowie die Frage danach, ob Radfahren vor Ort für Alt und Jung ist (3,21).

Während die Bewertungen für Baden-Württemberg in allen Kategorien besser ausfallen als im Rest der Bundesrepublik, liegt das Land in der Kategorie "Alt und Jung" jedoch hinter dem Mittelwert der restlichen Bundesländer (3,09). Dies ist ein Hinweis darauf, dass Baden-Württemberg beispielsweise in Sachen Schulmobilität Aufholbedarf aufweist.

Am schlechtesten wird in Baden-Württemberg – so wie in ganz Deutschland – eine sichere und bequeme Führung an Baustellen bewertet (4,54). Zu oft wird der Radverkehr an Baustellen einfach „vergessen“ und die Wege hören ohne Umleitungen auf.

Auch die Kontrolle von Falschparkern (4,5) sowie Ampelschaltungen (4,43) werden schlecht bewertet. Die schlechten Noten in diesen Bereichen geben einen Hinweis darauf, dass vor allem auch Verkehrsbehörden und Ordnungsämter das Fahrrad stärker in den Blick nehmen müssen.

Auch die Breite der Wege wird in Baden-Württemberg schlecht bewertet (4,49) – jedoch besser als im Durchschnitt der anderen Bundesländer (4,60)! Ein Hinweis darauf, dass auch im Südwesten das Prinzip der Angebotsplanung (Ausrichtung der Planung an einer gesteigerten Nachfrage durch attraktive Bedingungen) nicht konsequent verfolgt wird und Radwege zu schmal gebaut werden.

Die schlechte Bewertung des Fahrens im Mischverkehr mit Kfz (4,29) sowie beim Stellenwert des Radverkehrs (4,17) gibt einen deutlichen Hinweis darauf, dass das Fahrrad nicht als gleichwertiges Verkehrsmittel im Land angesehen wird.

Kategorie	Note	
Erreichbarkeit des Stadtzentrums	2,63	
Geöffnete Einbahnstraßen	2,96	
Zügiges Radfahren	3,02	
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,5	
Führung an Baustellen	4,54	

Wichtig, aber schlecht! - Anspruch und Wirklichkeit im Radverkehr

Bei der Frage zur Wichtigkeit einzelner Befragungskategorien wurde die „Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende“ (Note: 3,7) sowie das „Sicherheitsgefühl der Radfahrenden“ (Note: 4,1) als besonders wichtig eingestuft. Am unwichtigsten sind dagegen Öffentliche Leihfahrräder/Fahrradverleih, Medienberichterstattung und Aktionen und Kampagnen zum Radfahren.

Diese Ergebnisse sind nicht überraschend: Wem hilft Werbung fürs Radfahren, wenn keine sicheren Wege vorhanden sind oder Rad fahrende Personen respektlos behandelt oder gar gefährdet werden?

Gerade in diesen wichtigen Kategorien schneidet Baden-Württemberg schlecht ab und kann sich auch im bundesweiten Vergleich und in der Entwicklung über die Jahre nicht positiv absetzen und weiterentwickeln. Dies zeigt, dass die Radverkehrsförderung im Land konsequent mit der Frage nach der Radverkehrssicherheit und dem respektvollen Miteinander im Verkehr verknüpft werden muss.

Diese Ergebnisse sind ein Alarmsignal in Zeiten, in denen gerade die selbständige Mobilität von Kindern, Senior*innen und Menschen mit Einschränkungen gesichert werden muss.



Nicht nur in der Gesamtnote schneidet Baden-Württemberg besser als der Bundesdurchschnitt in Sachen Fahrradfreundlichkeit ab. Auch bei der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, der Bewertung der Oberflächenqualität und Fahrradförderung in jüngster Zeit zeigt sich, dass der Südwesten Vorrädler für den Rest der Republik ist.

Baden-Württemberg im Vergleich

Im Vergleich mit Bayern und Nordrhein-Westfalen zeigt der Fahrradklima-Test, dass Baden-Württemberg in den Städtegrößen 200.000-500.000 Einwohnende (Gesamtbewertung 3,355) und 50.000-100.000 Einwohnende (Gesamtbewertung 3,784) über alle Kategoriencuster hinweg die Nase vorn hat. In beiden Städtegrößen sticht Baden-Württemberg vor allem mit einer guten Bewertung des RadNETZes hervor.

Zwischen Baden-Württemberg und dem Durchschnitt aller anderen Bundesländer stechen bei einem Blick auf alle Fragen weitere Unterschiede hervor. Vor allem die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in der Bahn wird unter „Mitnahme im öffentlichen Verkehr“ mit 0,39 Punkten besser bewertet als in Restdeutschland. Und auch die Fahrradförderungen des Landes werden wahrgenommen.

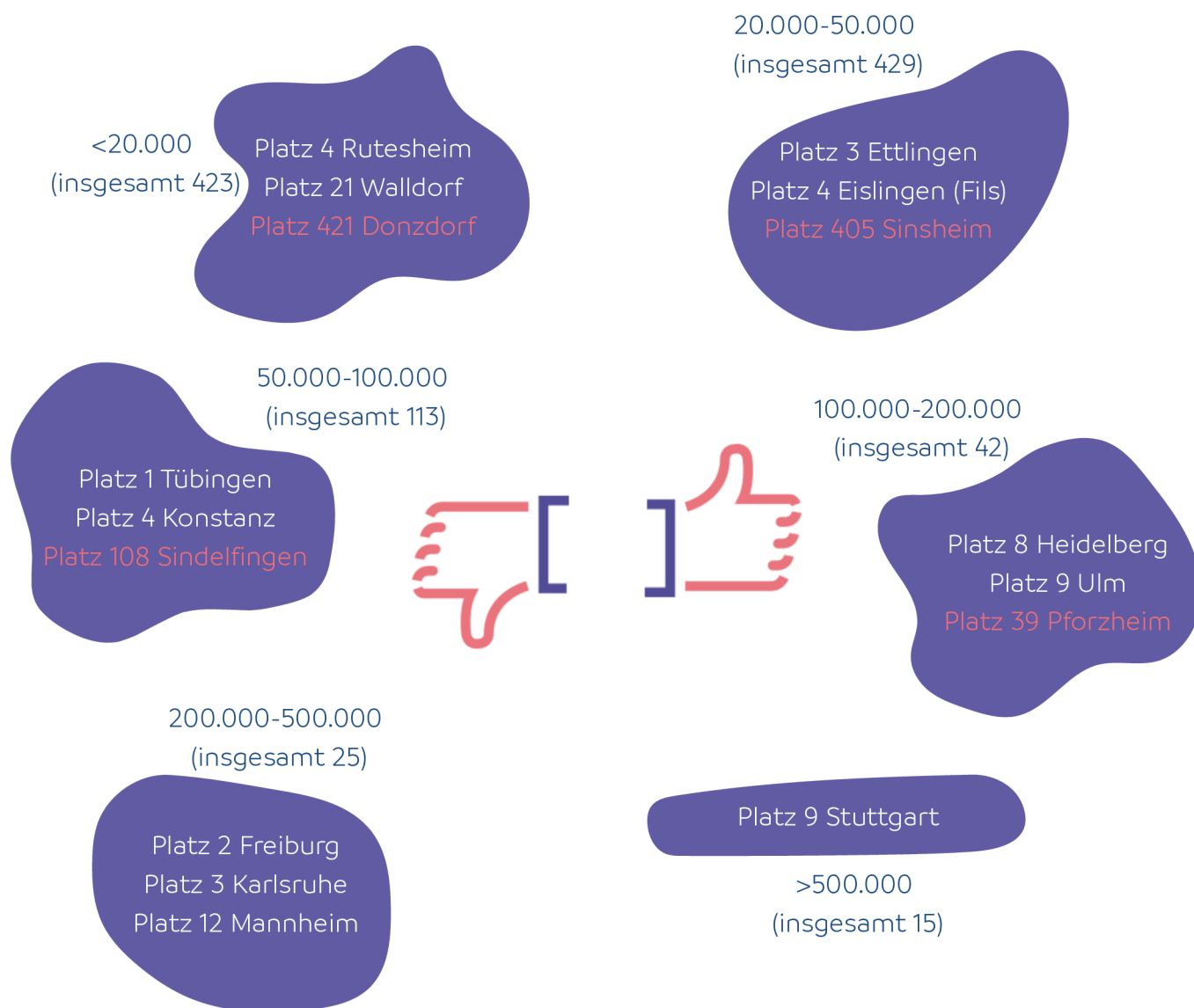
Kategorie	Baden-Württemberg	Gesamt ohne Baden-Württemberg
Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr	3,99	4,38
Oberflächen der Wege für Radfahrer	3,91	4,26
Öffentliche Fahrräder	4,22	4,46
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,94	4,14
Fahrraddiebstahl	3,57	3,76

Top Kategorien im Vergleich

Baden-Württembergs Kommunen im Vergleich

Im bundesweiten Vergleich kann Baden-Württemberg vor allem in den Großstädten punkten (außer Stuttgart). Das zeigt, dass die Verbesserungen und Förderungen im Radverkehr noch mehr in der Fläche ankommen müssen. Die vom Land finanzierten neuen Radkoordinator*innen müssen diese Leerstelle in den nächsten Jahren auf Landkreisebene füllen. Trotzdem bleibt die Herausforderung, in kleinen Kommunen ohne eigenes „Fahrradpersonal“ das Fahrrad als Verkehrsmittel systematisch mitzudenken und zu fördern.

Hier gilt es, auf Bundesebene Vorreiterkommunen in den Blick zu nehmen, um voneinander zu lernen. Nicht ganz zufällig liegt die kleine Gewinnerkommune Wetztingen (Note 1,55) nahe der niederländischen Grenze.



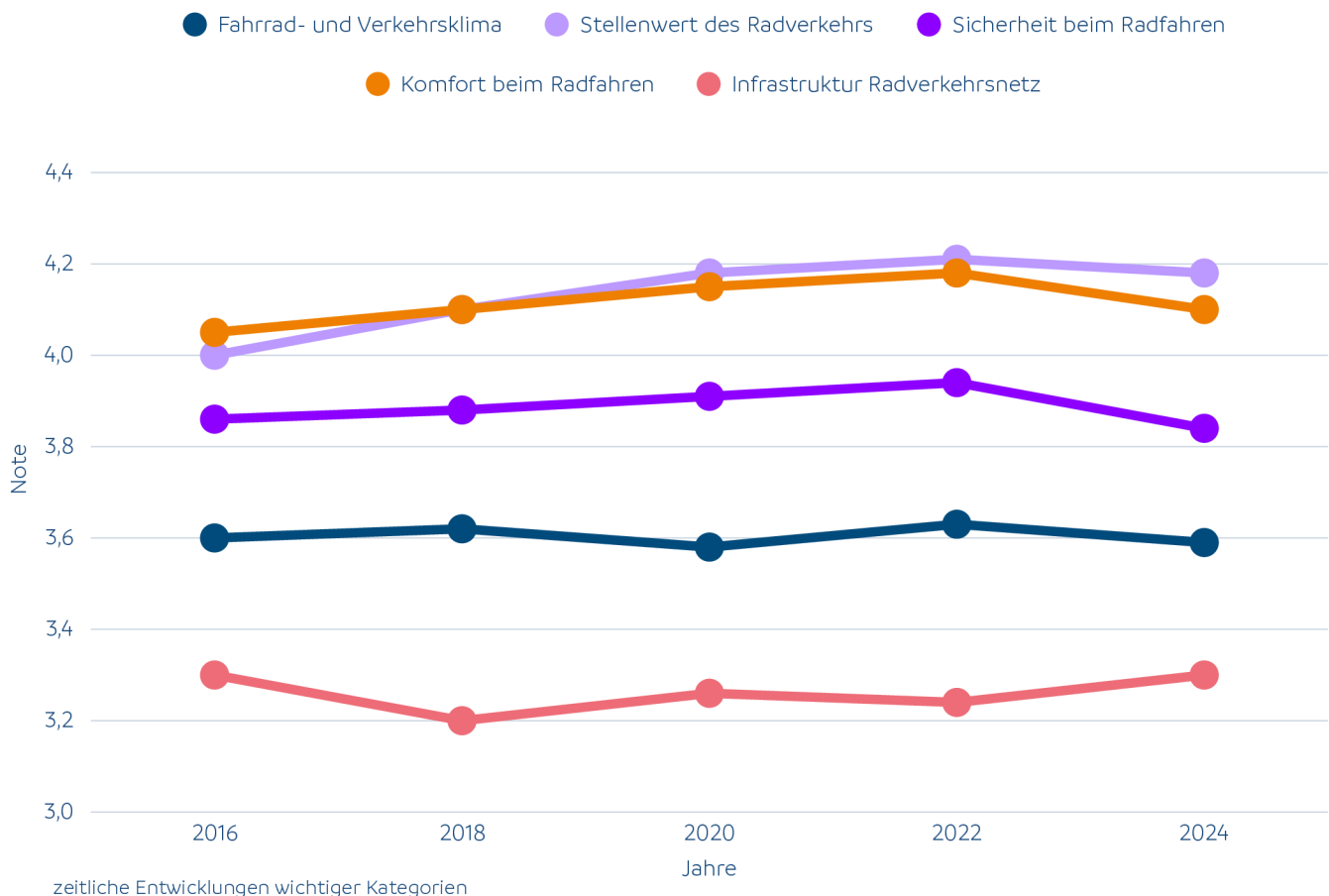
Im Gesamtergebnis hat sich Baden-Württemberg im Laufe der Zeit kaum verbessert. Bei einem differenzierteren Blick ist jedoch sehr wohl Dynamik zu erkennen. Die Förderungen des Radverkehrs kommen dort an, wo Verwaltung und Politik hinterher sind. Es wird deutlich: Radverkehr ist kein Automatismus, sondern braucht engagierte Menschen vor Ort!

Zeitliche Entwicklungen

Wie haben sich die Ergebnisse in den letzten Jahren entwickelt?

Seit der Corona-Pandemie hat das Fahrrad stark an Popularität gewonnen. Vor allem die E-Mobilität hat eine große Steigerung zu verzeichnen. An vielen Orten hinkt die Infrastruktur diesen Veränderungen hinterher, auch wenn bereits Verbesserungen vorgenommen wurden.

Die Zahlen treffen keine pauschale Aussage darüber, ob sich etwas verändert hat oder nicht, sondern ob der aktuelle Zustand angemessen ist. Menschen sehen auch, was an anderen Orten möglich ist – im eigenen Ort aber nicht umgesetzt wird. Die Anspruchshaltung hat sich somit durch Vergleiche mit Vorreiterkommunen auch verändert.



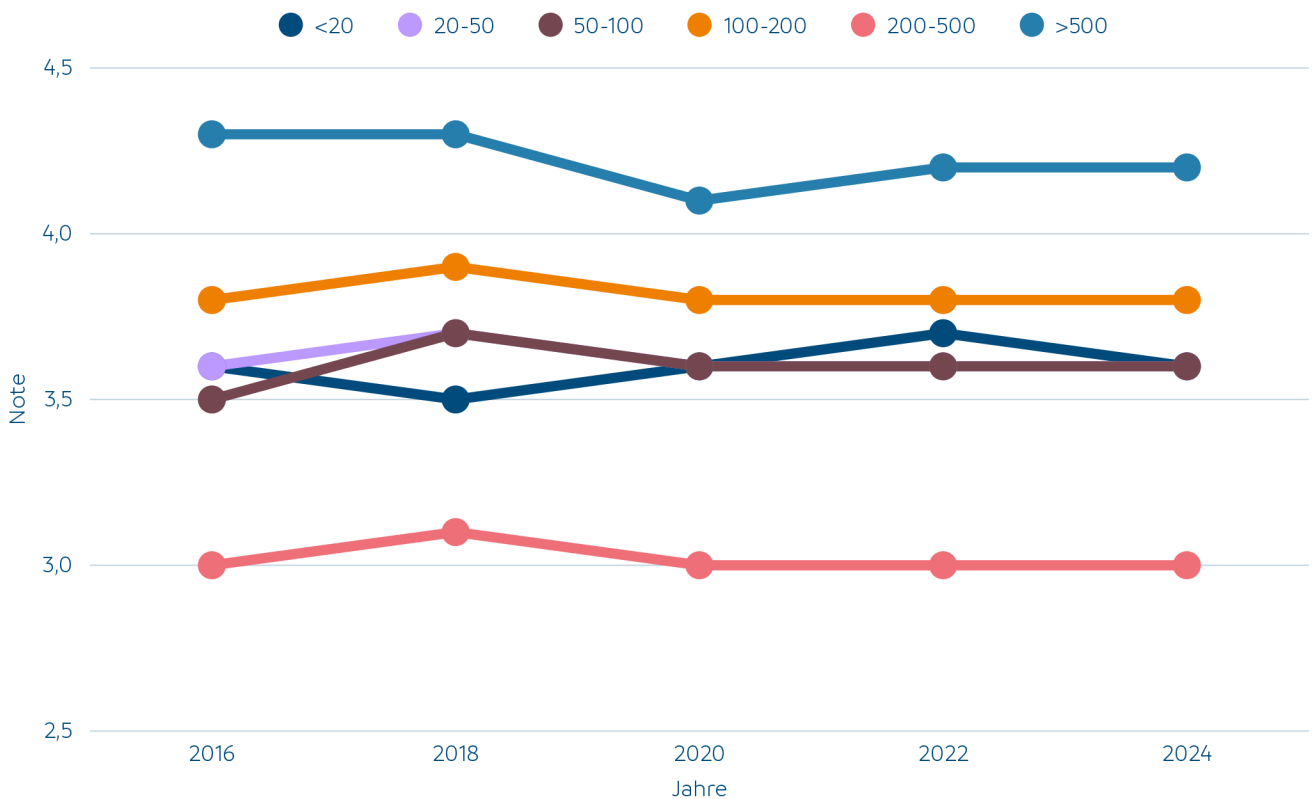
Entwicklung einzelner Themen

Ein Blick auf die einzelnen Städtekategorien zeigt deutliche Unterschiede innerhalb der Cluster. Während in Stuttgart (einzige Stadt in der Kategorie >500.000) das Verkehrsklima (Vgl. S. 10) als besonders schlecht hervorsticht, sieht das in den anderen Großstädten über 200.000 (Karlsruhe, Freiburg, Mannheim) ganz anders aus. Besonders in Freiburg und Karlsruhe gehören Fahrräder zum alltäglichen Bild auf den Straßen dazu und werden nicht als Störfaktor wahrgenommen werden.

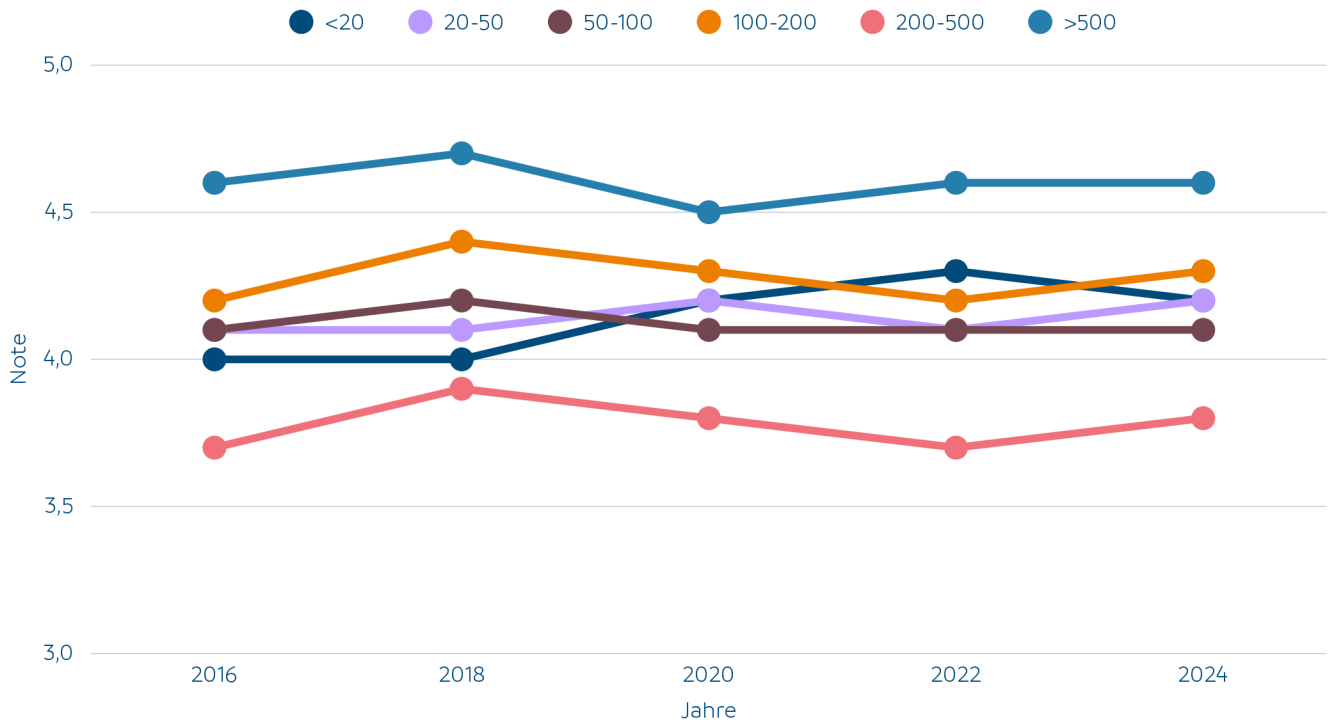
Dies spiegelt sich auch bei den Clustern Stellenwert Radverkehr und Sicherheit (Vgl. S. 11) wieder: Wer auf den Straßen als „normaler“ Verkehrsteilnehmer akzeptiert wird, fühlt sich sicherer.

Beim Thema Komfort (Vgl. S. 12) ist trotz schlechter Gesamtwertungen eine Verbesserung über alle Städtekategorien hinweg (bis auf Stuttgart) festzustellen. Beim Thema Radinfrastruktur (Vgl. S. 12) sind ebenfalls Verbesserungen festzustellen, wobei ein differenzierter Blick in die einzelnen Kommunen deutliche Unterschiede beispielsweise zwischen Tübingen und Pforzheim oder Heidelberg und Mannheim zeigt. Insgesamt ist jedoch eine positive Entwicklung mit Blick auf Verbesserungen des RadNETZ Baden-Württemberg festzustellen.

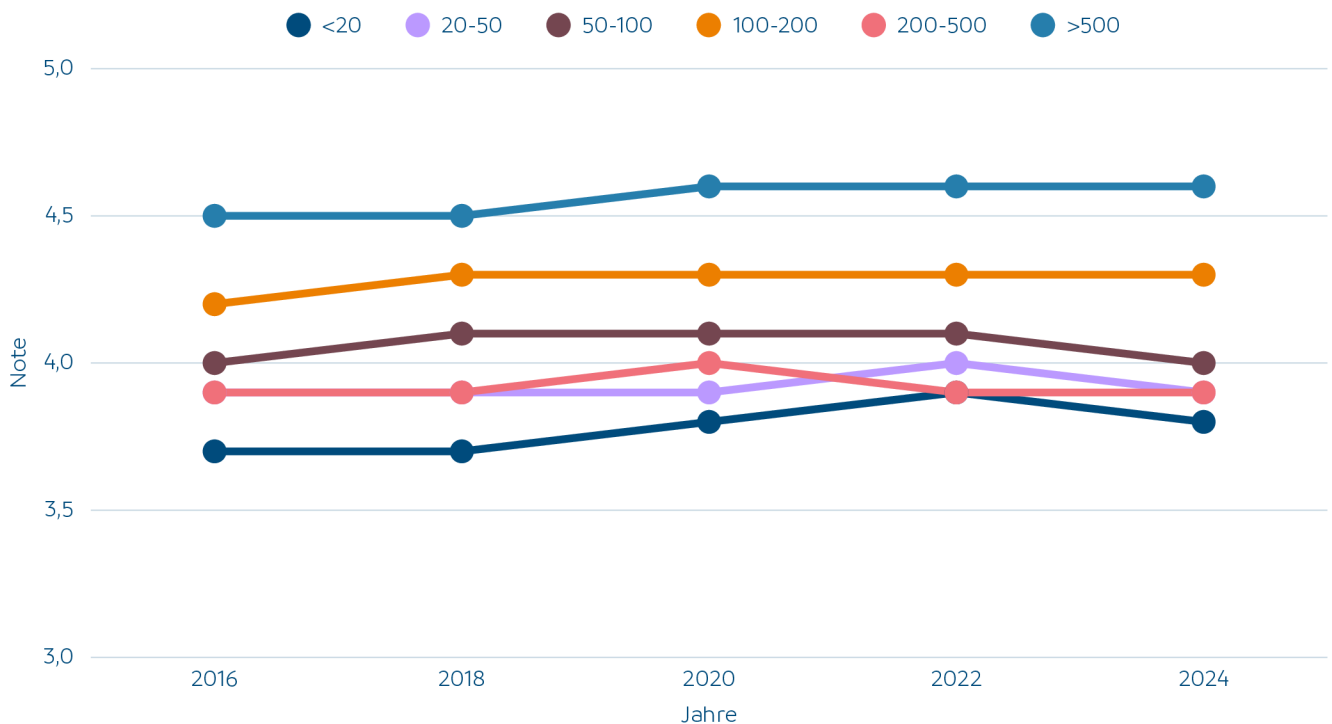
Verkehrsklima

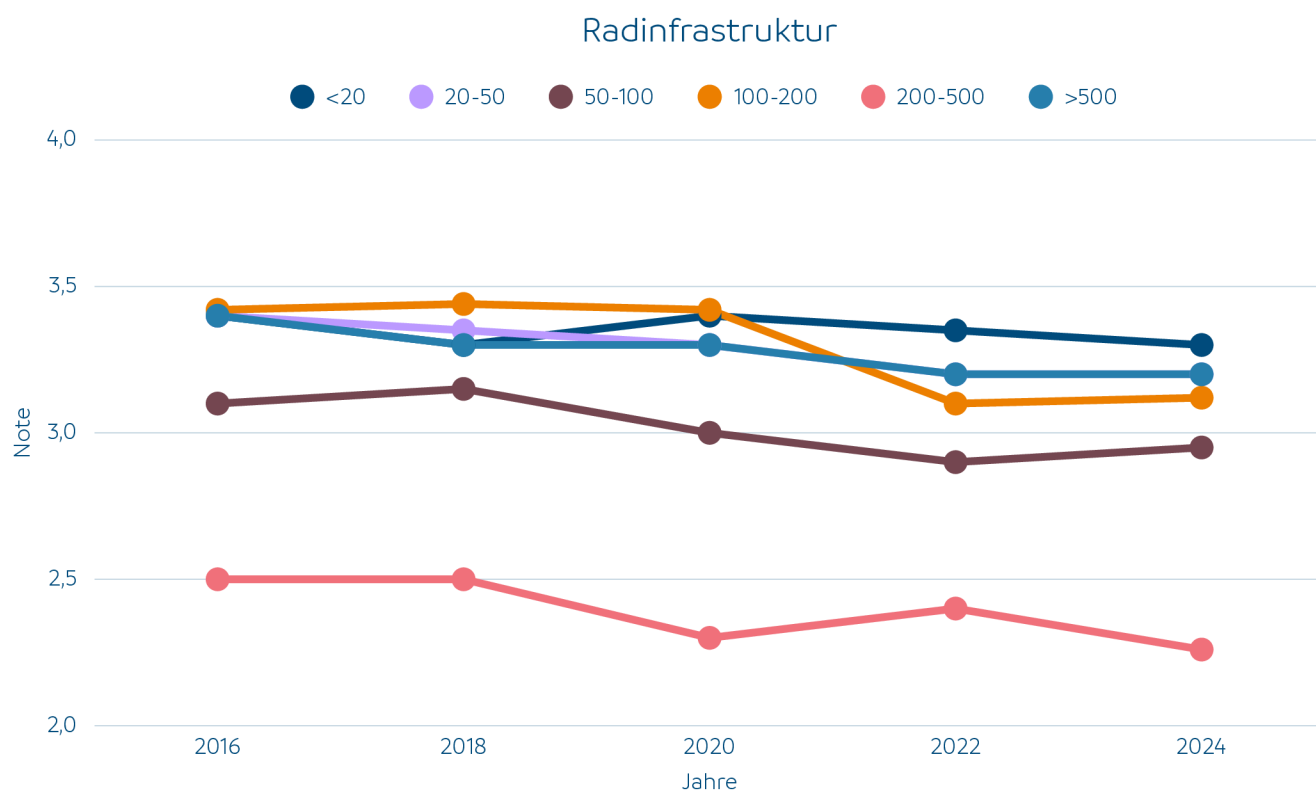
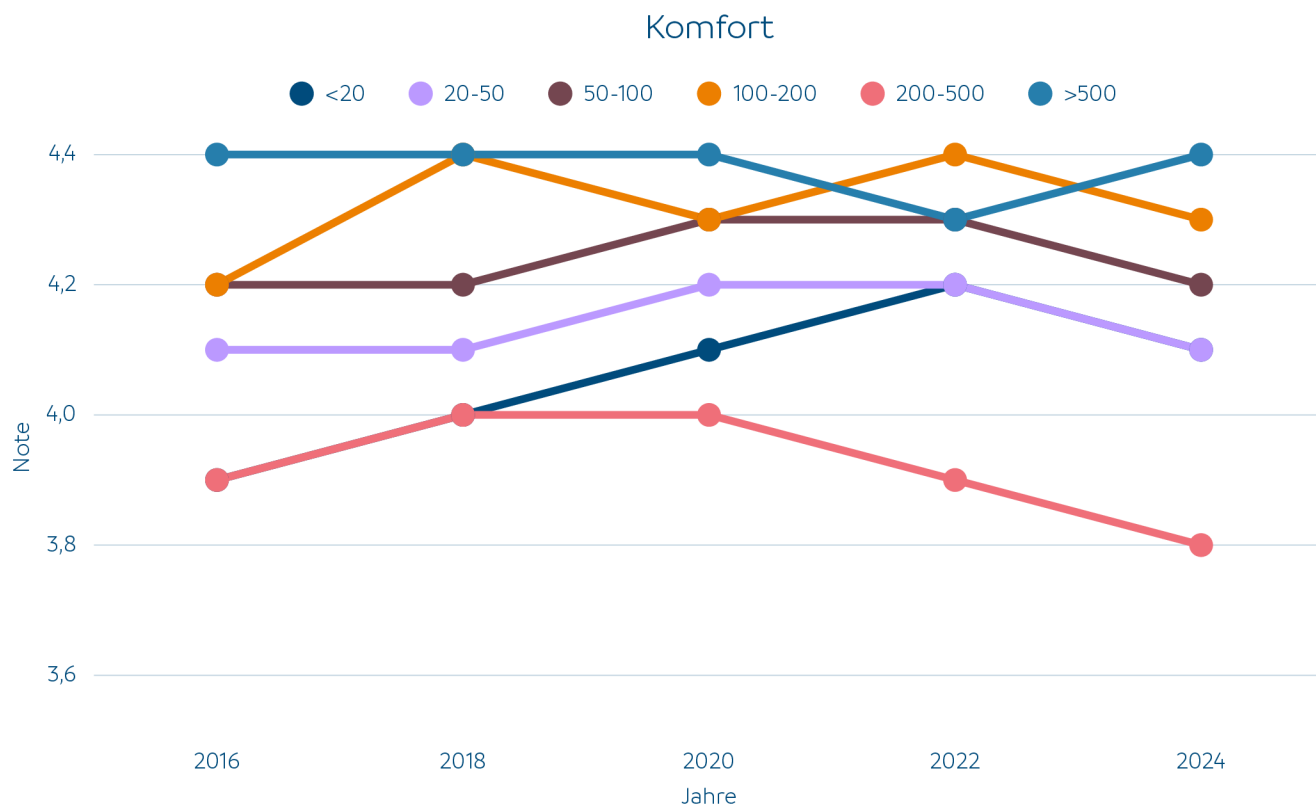


Stellenwert Radverkehr



Sicherheit



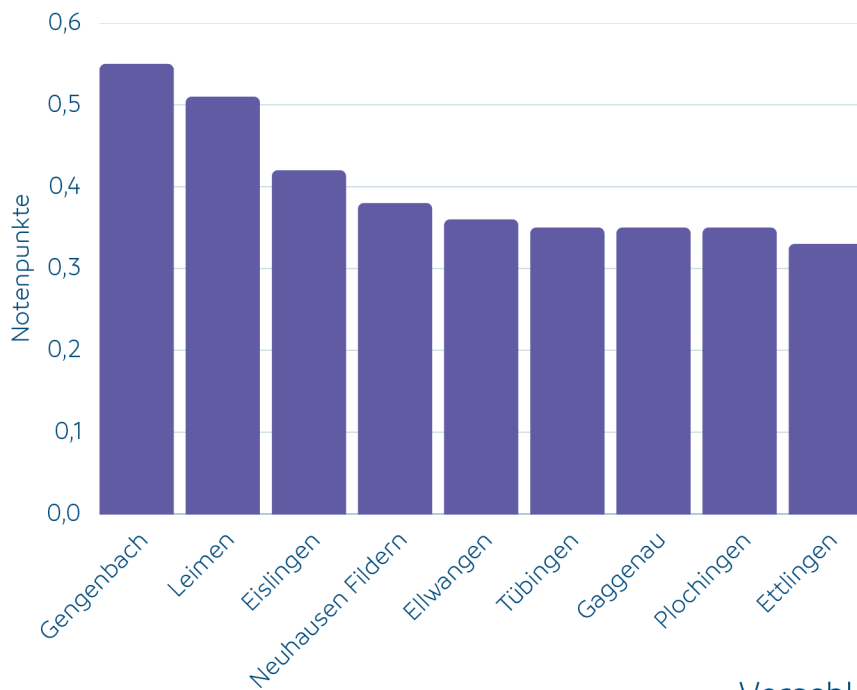


Entwicklung einzelner Kommunen

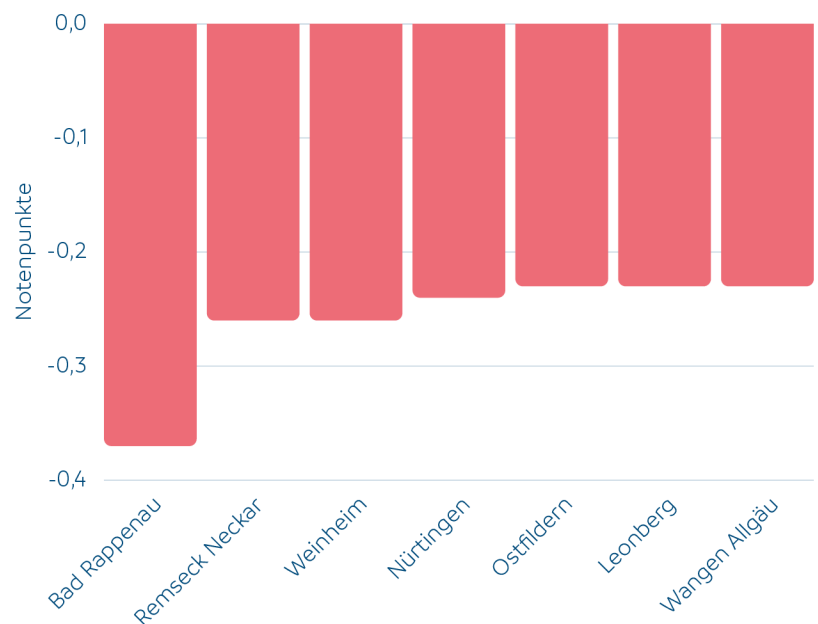
Ein Blick in die Kommunen lohnt sich auch bei den Veränderungen über die Zeit. Besondere Verbesserungen gegenüber dem vorherigen Fahrradklimatest weisen folgende Städte auf:



Verbesserung von Kommunen



Verschlechterung von Kommunen





Das Miteinander im Straßenverkehr stellt in vielen Städten eine große Herausforderung dar und wird von den Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test in der Sonderbefragung deutlich kritischer bewertet als das allgemeine Fahrradklima – selbst in Fahrradhochburgen wie Freiburg oder Karlsruhe, die ansonsten gut abschneiden.

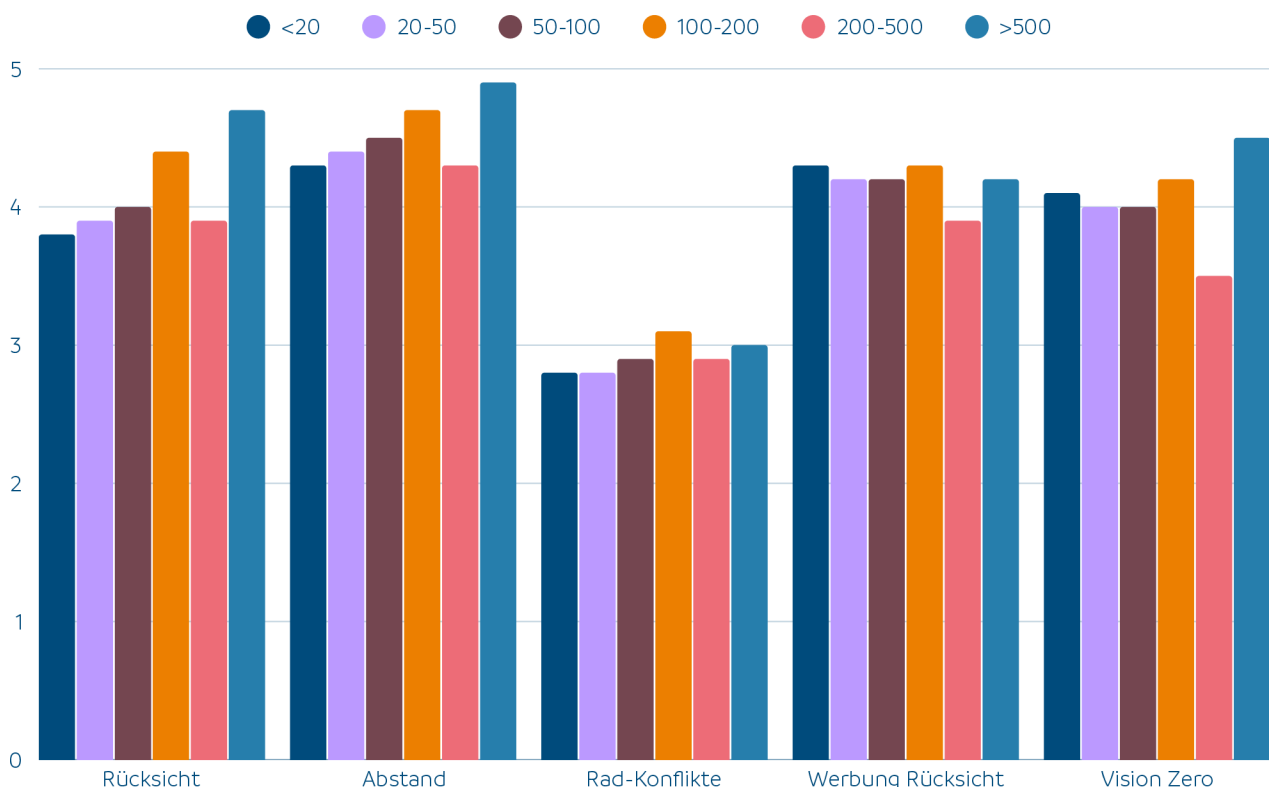
Miteinander im Verkehr

Sowohl die Zusatzfragen zum Miteinander im Verkehr aus 2024 als auch die regelmäßig erhobenen Standardfragen zeigen: Vor allem das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sorgen für Unzufriedenheit. Lediglich die Konflikte unter Radfahrenden werden in nahezu allen Städten als gering wahrgenommen. Selbst in Tübingen sind nur 61 Prozent der Teilnehmenden der Meinung, dass das Verhalten im Straßenverkehr freundlich und rücksichtsvoll ist.

In der Landeshauptstadt sind sogar nur 15% aller Radfahrenden der Meinung, dass das Verhalten im Straßenverkehr freundlich und rücksichtsvoll ist.

Bei den Themen Rücksicht und Abstand zeigt sich eine schlechtere Bewertung bei größeren Städten - mit Ausnahme der insgesamt gut bewerteten Städte zwischen 200.000-500.000 Einwohnenden. Investitionen in Radinfrastruktur zahlen sich auch im Miteinander im Verkehr aus: mehr Akzeptanz und Sichtbarkeit von Radfahrenden führt zu weniger Konflikten.

Miteinander im Verkehr



Um die Potenziale des Radverkehrs künftig besser zu nutzen, darf die Uhr nicht zurückgedreht werden. Denn systematischer Radnetzausbau wirkt. Dort, wo gezielt investiert wurde, ist eine Verbesserung im Radfahrklima erkennbar. Doch diese Maßnahmen müssen flächendeckend werden und auch in Kommunen mit weniger als 50.000 Einwohnenden ankommen.

.....

Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests verdeutlichen, in welchen Bereichen Baden-Württemberg beim Radverkehr vorankommt und wo weiterhin Handlungsbedarf besteht. Ein gravierendes Problem ist das gesellschaftliche Klima im Straßenverkehr: Konflikte mit dem Autoverkehr oder mit Zufußgehenden prägen vielerorts den Radalltag. Um ein respektvolles Miteinander zu fördern, sind neben infrastrukturellen Verbesserungen auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und die Durchsetzung des geltenden Verkehrsrechts notwendig. Nur wenn Falschparken auf Radwegen, zu enges Überholen von Radfahrenden, Ausbremsen und dichtes Auffahren auf Radfahrende, aber auch verbale und körperliche Angriffe auf Radfahrende gesellschaftlich und politisch nicht mehr bagatellisiert werden, kann ein respektvolles und sicheres Miteinander im Verkehr entstehen.

Zudem muss die Verkehrssicherheit von Radfahrenden stärker in den Fokus der Politik und der Verwaltung rücken. Als zentrales Leitbild muss die Vision Zero bei allen Radverkehrsmaßnahmen den Rahmen geben: Nach dem Motto "Was nicht für alle Verkehrsteilnehmenden sicher ist, hat keinen Wert!". Auch wenn es in einigen Bereichen leichte Verbesserungen gab, bleiben zentrale Sicherheitsaspekte wie Falschparkkontrollen problematisch. Hier braucht es gezielte Maßnahmen, bessere Kontrollen sowie eine konsequente Durchsetzung bestehender Regelungen – auch zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender.

Ein zentraler Baustein für ein besseres Radverkehrsklima ist die finanzielle Förderung: Viele Fortschritte der letzten Jahre sind auf gezielten Mitteleinsatz seitens des Landes zurückzuführen. Um diese Dynamik aufrechtzuerhalten, sollten die bestehenden Fördermittel verstetigt, ausgebaut und insbesondere für kleinere Kommunen leichter zugänglich gemacht werden. Nur so wird Baden-Württemberg einen Radverkehrsanteil von 20 Prozent erreichen und dafür sorgen, dass alle Radfahrenden sicher an ihre Ziele kommen.

Darüber hinaus braucht es einen konsequenten Praxisbezug und eine gemeinsame Vision, hinter der sich alle Bürger:innen versammeln können. Die Perspektive der Menschen vor Ort muss stärker in den Mittelpunkt rücken, sei es im Alltagsverkehr, auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit oder in der Freizeit. Eine inklusive Radinfrastruktur, die barrierefrei, sicher und attraktiv gestaltet ist, fördert nicht nur die Mobilität, sondern auch die gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Menschen – nicht nur für diejenigen, die Fahrrad fahren. Dies sollte in künftiger Kommunikation mehr Beachtung finden.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes



Impressum

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Reinsburgstr. 97, 70197 Stuttgart
Tel. 0711 - 5047 9410
info@adfc-bw.de
bw.adfc.de