



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Sachsen im Fahrradklima-Test 2020

.....
Entwicklungen. Analysen. Handlungsempfehlungen.

Bewertung des Radklimas in den sächsischen Kommunen

Annaberg-Buchholz	4,58	Limbach-Oberfrohna	4,54
Auerbach/Vogtl.	3,96	Marienberg	4,46
Bautzen	3,93	Markkleeberg	3,48 🏆
Bischofswerda	4,1	Markranstädt	3,81
Borna	4,07	Meißen	4,26
Brand-Erbisdorf	4,44	Mittweida	4,01
Burgstädt	4,32	Oschatz	3,86
Chemnitz	4,18	Pirna	4,28
Coswig	3,83	Plauen	4,48
Crimmitschau	4,28	Radeberg	3,89
Delitzsch	3,69	Radebeul	4,04
Dippoldiswalde	4,42	Reichenbach i. Vogtland	4,36
Döbeln	3,72	Riesa	4,05
Dresden	4,02	Rochlitz	3,6
Eilenburg	3,98	Schwarzenberg/Erzgeb.	4,48
Freiberg	4,26	Sebnitz	4,15
Freital	4,24	Stollberg/Erzgeb.	3,69
Glauchau	4,44	Taucha	3,96
Görlitz	4,02	Torgau	3,54
Grimma	3,55	Werdau	4,17
Großenhain	3,82	Wilsdruff	3,99
Hohenstein-Ernstthal	3,84	Wurzen	3,7
Hoyerswerda	3,66	Zittau	4,13
Kamenz	4,27	Zwenkau	4,71 😞
Leipzig	3,85	Zwickau	4,58

Bereit für den Wandel

.....

Vor Ihnen liegt die Ergebnispräsentation des ADFC-Fahrradklima-Tests für Sachsen. Diese weltweit größte Studie zum Verkehrsklima beim Radfahren geht der Frage nach, was Menschen dazu bringt und was sie davon abhält, für Alltagswege auf das Rad zu steigen. Beim Fahrradklima-Test bewerten Menschen aller Altersgruppen, Viel- und Wenigfahrer, Männer und Frauen, Mitglieder und Nicht-Mitglieder im ADFC, wie sicher sie sich in ihrer Stadt auf dem Rad fühlen, wie komfortabel es ist, das Rad zu nutzen und wie stark lokale Entscheidungsträger und Planer die Belange des Radverkehrs im Blick haben.

230.000 ausgefüllte Fragebögen sind zwischen September und November 2020 zusammengekommen, über 10.000 allein in sächsischen Städten. Das ist erneut ein Rekord. Zwölf der 50 sächsischen Städte sind 2020 das erste Mal in die Auswertung des Fahrradklima-Tests gekommen. Und der Umstand, dass viele von ihnen alles andere als „typische Fahrradstädte“ im Flachland sind, ist für mich eines von vielen Anzeichen, dass das Radfahren in ganz Sachsen einen bisher nicht gesehenen Aufschwung erlebt.

Die wachsende Beteiligung am Fahrradklima-Test bringt uns immer detailliertere Daten zum Radverkehr. Wir wissen inzwischen ziemlich genau, was die Menschen in Deutschland an ihren Wegen auf dem Rad lieben und was sie so richtig nervt, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind, was sie vielleicht sogar ganz davon abhält, das Rad zu nehmen.

Insbesondere der hohe Anteil der Menschen, die sich beim Radfahren gefährdet fühlen, ist besorgniserregend. Fast drei Viertel der Teilnehmer des Fahrradklima-Tests in Sachsen schätzen das Sicherheitsgefühl als kritisch ein. 75% berichten von Konflikten mit drängelnden, hupenden und unachtsamen Autofahrern, zwei Drittel fühlen sich auf Radwegen von Masten, Werbeständern oder Drängelgittern regelmäßig in ihrem Fortkommen behindert.

Mit dem Jahr 2020 liegt ein Jahr hinter uns, das sich so vorher wohl niemand vorgestellt hat. Corona hat viele Bereiche des

gesellschaftlichen Lebens verändert, auch das Mobilitätsverhalten. Denn mit dem Lockdown waren erkennbar weniger Autos auf den Straßen und das bedeutet im Umkehrschluss auch: Mehr Platz fürs Rad. Diesen Platz haben die Menschen mit ihren Fahrrädern in Besitz genommen.

Der dynamische Wandel des Mobilitätsverhaltens im letzten Jahr zeigt einmal mehr: Die Menschen verspüren einen ungeheuren Drang, mehr Wege in ihrem Alltag mit dem Rad zurückzulegen, Mobilität und körperliche Fitness zu verbinden. Und sie haben dafür die überraschenden Bedingungen der Corona-Pandemie genutzt. Der ADFC hat den Teilnehmern des Fahrradklima-Tests deshalb zusätzliche Fragen zur Fahrradmobilität in Zeiten von Corona gestellt.



Unser Verkehrssystem ist im Fluss, die Vorstellungen, die Menschen von Mobilität haben, befinden in ständiger Bewegung. Und das bedeutet nicht erst seit Corona: Stärkere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, wachsende Bedeutung von Sharing-Angeboten und vor allem deutlich mehr Wege mit dem Rad. Die Menschen sind grundsätzlich bereit für den Mobilitätswandel, wenn sie dafür die passenden Bedingungen vorfinden.

Der Datenbestand des Fahrradklima-Tests gibt uns für 50 sächsische Gemeinden Aufschluss darüber, wo wir ansetzen müssen, damit dieser Mobilitätswandel gelingen kann. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Broschüre.

Eine detaillierte Aufbereitung der Ergebnisse finden Sie auf www.adfc-sachsen.de/fahrradklima.

Niklas Schietzold
Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.

Sachsen im Fahrradklima-Test

Immer mehr Städte schließen Lücken im Radverkehrsnetz, schaffen sichere Radwege und machen sich auf den Weg zur Fahrradstadt, weil sie dadurch auch viele andere Ziele der Stadtentwicklung besser erreichen können. Denn je sicherer, komfortabler und durchlässiger das Radwegenetz ist, umso mehr Menschen nutzen auf ihren alltäglichen Wegen durch die Stadt das Fahrrad.

Und je mehr Strecken zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Ausbildung mit dem Rad zurückgelegt werden, desto weniger öffentlichen Verkehrsraum braucht die Stadt, was sich wiederum günstig auf die Ausbaurkosten für die Infrastruktur auswirkt und dabei hilft, Lärm- und Abgasprobleme in den Griff zu bekommen. Auch die Bevölkerung in fahrradfreundlichen Städten ist insgesamt zufriedener als dort, wo noch immer auf die Bevorzugung des Autos gesetzt wird. Immer mehr Bürgermeister, Kommunalpolitiker und Planer stellen sich deshalb die Frage, wie sie möglichst schnell und effizient attraktivere Bedingungen zum Radfahren schaffen können.

Die Antwort lautet: Menschen fahren mehr Fahrrad, wenn sie sich dabei sicher fühlen, wenn sie komfortabel unterwegs sind und mit dem Rad zügig vorankommen. Ein gutes „Fahrrad-

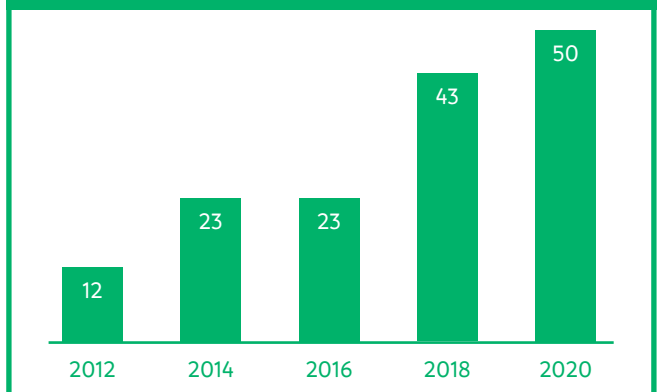
klima“ ist das Ergebnis verschiedener Faktoren. Der Fahrradklima-Test des ADFC misst diese subjektiv empfundenen Faktoren, die in ihrer Summe maßgeblich darüber entscheiden, ob eine Stadt als Fahrradstadt gilt oder ob sich nur vereinzelt Menschen trauen, aufs Rad zu steigen.

Mit Note 4,02 liegt der Durchschnitt der sächsischen Städte knapp unter dem bundesweiten Mittelwert von 3,93. In der Gesamtbewertung schneiden 68% der sächsischen Städte schlechter ab als der bundesdeutsche Durchschnitt, nur 32% sind besser. Während Dresden und Leipzig eher etwas besser abschneiden als der bundesweite Durchschnitt, landen viele kleine Städte in Sachsen teils deutlich unter den Durchschnittsergebnissen ihrer Stadtgrößengruppe.

Bedeutung der Themenbereiche für die Befragten (Sachsen)

1. Sicherheitsgefühl
2. Akzeptanz von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmende/Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr
3. Hindernisfreiheit auf Radwegen
4. Winterdienst/Oberflächenqualität/Breite der Wege
-
21. Öffentliche Leihfahrräder

Städte beim Fahrradklima-Test in Sachsen



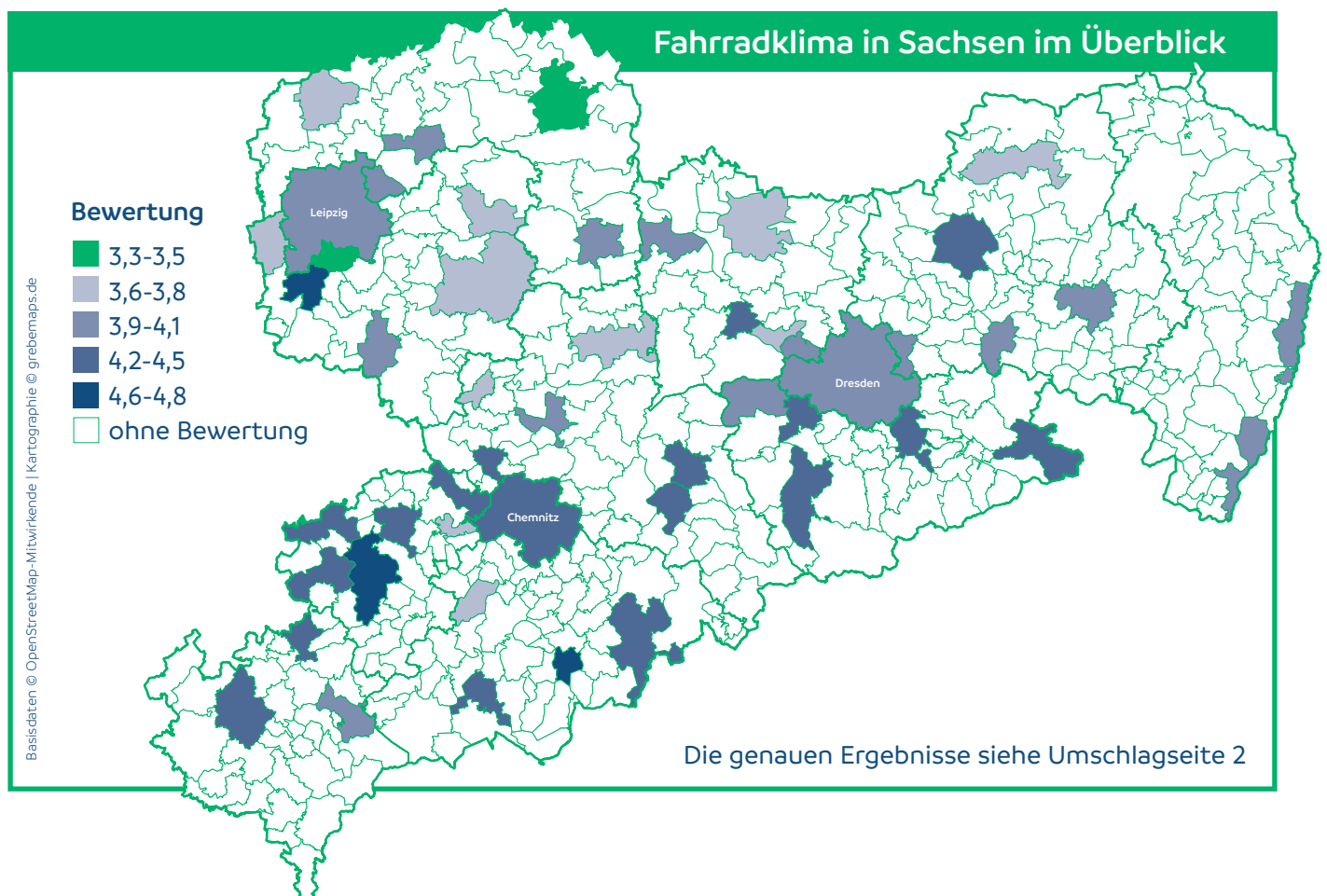
In Sachsen beteiligten sich zum letzten Fahrradklima-Test über 10.000 Menschen, 50 Städte haben die notwendige Zahl an Teilnehmern erreicht, um in die Auswertung zu kommen. Auch bundesweit hat die ADFC-Studie alle bisherigen Teilnehmerrekorde geknackt. Über 230.000 ausgefüllte Fragebogen kamen beim ADFC an, 1.024 Städte sind bundesweit ausgewertet worden. Von den 50 sächsischen Städten im Fahrradklima-Test sind zwölf Städte zum ersten Mal beim Fahrradklima-Test dabei. Acht dieser Städte liegen in bergigen Regionen, die meisten im Landkreis Mittelsachsen oder im Erzgebirgskreis.

Das zeigt, dass Radfahren auch in Sachsen nicht nur ein Thema für Flachlandregionen ist, sondern auch in topographisch anspruchsvollerem Terrain immer mehr zunimmt. Nicht zuletzt spielt in diesem Zusammenhang auch die Verbreitung von E-Bikes eine zunehmende Rolle. Zwei von fünf verkauften Fahrrädern in Deutschland sind mit E-Antrieb ausgestattet.

Ein Wandel, auf den sich auch die Verkehrsplanung einstellen muss.

Das wird auch durch Studien wie Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden der TU Dortmund untermauert.¹ Die Untersuchung stellt eindrücklich dar, dass es viele Städte wie Heidelberg, Jena oder Neustadt an der Weinstraße gibt, die trotz bergiger Topographie einen hohen Radverkehrsanteil erreichen, weil komfortable und sichere Radverkehrsbedingungen das Radfahren attraktiv machen. Gerade mit Blick auf die extremen Zuwachsraten von E-Bikes stecken ganz besonders in den bergigen Regionen Sachsens noch viel ungenutzte Potentiale.

¹ Leitfaden „Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden (2015): TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet für Verkehrswesen und Verkehrsplanung (Hrsg.).



Methodik

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist die größte Umfrage zum Radverkehr weltweit. Seit 2012 wird der Test alle zwei Jahre durchgeführt, um langfristige Trends im Radverkehr beobachten zu können. Im Befragungszeitraum von September bis November 2020 haben sich im gesamten Bundesgebiet 230.000 Menschen beteiligt, sachsenweit waren es rund 11.000.

Eine Teilnahme an der Befragung war sowohl online als auch in Papierform möglich. Der Anteil an Papierfragebögen lag dabei bei 2%, Mitglied im ADFC sind 15% der Befragten, über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen 24%, über einen Pkw-Führerschein 94% und über ein eigenes Auto 76% der Befragten.

Die Bewertungen der 27 Kriterien des Fahrradklima-Tests erfolgen auf einer Skala von 1 bis 6. Dabei muss nicht jeder Teilnehmer gedanklich von gleichen Abständen zwischen den Bewertungsstufen ausgehen. Bei der Bildung eines Mittelwertes und der Interpretation als Schulnoten wird jedoch von dieser vereinfachenden Annahme ausgegangen.

Die Bewertung der Fragen erfolgt zwischen den Polen von gegensätzlichen Aussagen (semantisches Differenzial). Die Formulierungen der beiden Pole sind praxisnah und bildhaft und veranschaulichen den Befragten die Extrempunkte möglicher Antworten. Beispiele dafür sind:

Bei uns fahren **alle** Fahrrad – egal, ob alt oder jung ♦ ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät.

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. Drängelgitter, Laternen, Werbeständer).

Bei uns kommt Fahrraddiebstahl **selten** vor ♦ werden Fahrräder **oft** gestohlen.

Bei uns werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt ♦ werden Radfahrer/innen an Baustellen **meistens** zum Absteigen und Schieben gezwungen.

Damit sind die absoluten Mittelwerte der einzelnen Fragen nicht exakt vergleichbar. In der Auswertung der Ergebnisse

	Sachsen	Deutschland
Städte >500T EW (2 sächsische Städte)	Ø 3,94	Ø 4,02
Städte zwischen 200T und 500T EW (1 sächsische Stadt)	Ø 4,18	Ø 4,01
Städte zwischen 50T und 100T EW (3 sächsische Städte)	Ø 4,36	Ø 3,98
Städte zwischen 20T und 50T EW (19 sächsische Städte)	Ø 4,01	Ø 3,91
Städte <20T EW (25 sächsische Städte)	Ø 4,1	Ø 3,82

werden daher häufig die sogenannten Bottom3/Top3-Werte ermittelt. Sie stellen den Anteil der Befragten dar, die die Schulnote 1, 2 oder 3 bzw. 4, 5 oder 6 vergeben haben. Daraus ergeben sich Aussagen wie:

- „In Riesa finden 53% der Befragten, dass die Radwege selten gereinigt werden.“
- „Nur 13% empfinden die Führung an Baustellen in Freiberg als bequem und sicher.“

Die Methodik der Bottom3/Top3-Auswertung gewährleistet auch eine Vergleichbarkeit zwischen Städten.

Um eine Repräsentativität der Ergebnisse zu gewährleisten, müssen in Städten mit weniger als 100.000 Einwohnern mindestens 50 Personen teilnehmen. Bei Städten zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern bedarf es mindestens 75 Teilnehmenden und bei noch größeren Städten liegt die Mindestzahl bei 100 Personen. In statistischen Bootstrapping-Verfahren konnte simuliert werden, dass diese Mindestteilnahmezahlen ausreichen, um in der Regel repräsentative Ergebnisse zu erzeugen. Wird die Mindestteilnahmeanzahl unterschritten, so findet keine stadtspezifische Auswertung im Fahrradklima-Test statt. So beteiligten sich beispielsweise nur 43 Radfahrende aus Weißwasser, weshalb keine stadtspezifische Analyse der Ergebnisse in Weißwasser vorgenommen wurde. Dagegen liegen für 50 andere sächsische Städte Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 vor.

Städte in den kleineren Stadtgrößenklassen (<20.000 EW) mit relativ schlechten Noten dürfen nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. In der Gruppe der kleinsten Städte sind zwangsläufig nur die fahrradaktiveren Städte dabei. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmerzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern, dass es in der Bevölkerung ein Grundinteresse für das Radfahren gibt.

Seit 2012 werden den Befragten die exakt identischen 27 Fragen gestellt. Darüber hinaus gab es im Jahr 2020 fünf Zusatzfragen zum Themenkomplex Corona und Radfahren. Diese Fragen wurden ebenfalls nach der Methodik des semantischen Differentials formuliert.



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt? ADFC Fahrradklima-Test 2020

Bewerten Sie mit wenig Aufwand die Situation für Radfahrende in Ihrer Stadt – und geben Sie Politik und Verwaltung ein wichtiges Feedback aus Sicht der „Alltagsexpert*innen“. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Umfrage dieser Art. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Die Ergebnisse geben einen umfassenden Überblick zur Situation des Radverkehrs.

Die Ergebnisse werden für einzelne Städte und Gemeinden ausgewertet. Bitte geben Sie für die Zuordnung zunächst eine Postleitzahl des Ortes an, für den Ihre Antworten gelten sollen. Ist die Postleitzahl mehreren Orten zugewiesen, können Sie hier den Ort nennen.

PLZ: _____ Ortsname: _____

Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad? (fast) täglich (1-3x) wöchentlich (1-3x) monatlich seltener (fast) nie

Fahren Sie mit dem Fahrrad vor allem... auf alltäglichen Wegen in der Freizeit/auf Radtouren sowohl als auch

Bitte bewerten Sie auf einer sechsstufigen Skala, welche Aussage auf Ihre Stadt oder Gemeinde am ehesten zutrifft. Markieren Sie dazu den entsprechenden Punkt zwischen den gegensätzlichen Aussagen (links positiv, rechts negativ). Lassen Sie die Antwort bitte offen, falls eine Frage für Ihre Stadt oder Gemeinde keinen Sinn ergibt oder für Sie nicht beantwortbar ist.

Fahrrad- und Verkehrsklima – Bei uns ...	Skala	ist Radfahren Stress.
1. macht Radfahren Spaß.	○ ○ ○ ○ ○ ○	
2. werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	○ ○ ○ ○ ○ ○	wird man als Radfahrer*in nicht ernst genommen.
3. fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung.	○ ○ ○ ○ ○ ○	fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).
4. wird viel für das Radfahren geworben.	○ ○ ○ ○ ○ ○	findet keine Werbung für das Radfahren statt.
5. wird in den Medien meist positiv über Radfahrer*innen berichtet.	○ ○ ○ ○ ○ ○	wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer*innen berichtet.
Stellenwert des Radverkehrs – Bei uns ...	Skala	
6. wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	○ ○ ○ ○ ○ ○	wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.
7. überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	○ ○ ○ ○ ○ ○	wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer*innen auf Radwegen parken.
8. werden Radwege regelmäßig gereinigt.	○ ○ ○ ○ ○ ○	werden Radwege selten gereinigt.
9. sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer*innen abgestimmt.	○ ○ ○ ○ ○ ○	sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer*innen abgestimmt.
10. werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	○ ○ ○ ○ ○ ○	werden im Winter Radwege nicht geräumt und gestreut.
Sicherheit beim Radfahren – Bei uns ...	Skala	
11. fühlt man sich als Radfahrer*in sicher.	○ ○ ○ ○ ○ ○	fühlt man sich als Radfahrer*in gefährdet.
12. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.	○ ○ ○ ○ ○ ○	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.
13. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.	○ ○ ○ ○ ○ ○	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.
14. gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	○ ○ ○ ○ ○ ○	gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Laternen, Drängelgitter, Werbeständer).
15. kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	○ ○ ○ ○ ○ ○	werden Fahrräder oft gestohlen.
16. sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	○ ○ ○ ○ ○ ○	kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.
17. kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	○ ○ ○ ○ ○ ○	wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.

Nur 15% der bundesweit etwa 230.000 Teilnehmenden am Fahrradklima-Test sind Mitglied im ADFC. Das spricht für eine aussagefähige Umfrage unter allen Menschen, die Rad fahren. 2012 lag der Anteil der ADFC-Mitglieder noch bei 19%. Die männlichen Teilnehmer sind immer noch leicht in der Mehrzahl, die Zahl der weiblichen Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu (2012: 36%, 2020: 43%).

Fast alle Teilnehmenden besitzen einen Führerschein (94 %) und haben zu 76 % einen PKW zur Verfügung sowie zu 13 % teilweise (z. B. CarSharing). Das heißt, dass etwa 9 von 10 Befragten sowohl die Perspektive aus dem Auto als auch vom Rad kennen. 25% der Befragten besitzen ein E-Bike.

Corona und Radverkehr

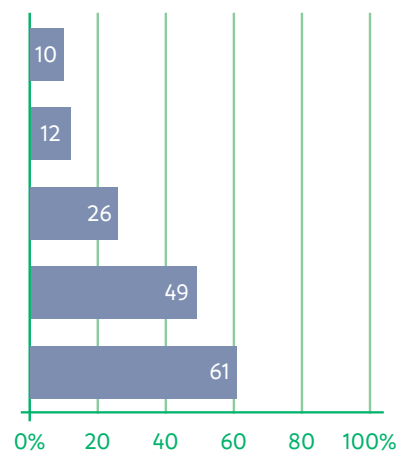
Neben den 27 Standardfragen des Fahrradklima-Tests konnten die Befragten fünf Zusatzfragen zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Radverkehr beantworten. Es stellte sich heraus, dass fast die Hälfte aller Befragten in Sachsen während des Lockdowns neue Ziele mit dem Rad entdeckt. Sogar 61% sind der Meinung, dass während der Corona-Zeit die Bedeutung des Fahrrades gestiegen ist. Dabei liegt die Stadt Grimma in beiden Kategorien sachsenweit auf Platz 1.

Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Menschen erkennbar beeinflusst. Zu diesem Ergebnis kommt auch die vom BMVI geförderte Studie „Fahrrad Monitor“, die 2020 gezielt eine Befragung zum Thema Corona und Radverkehr durchgeführt hat. Die Fahrradnutzung hat im letzten Jahr deutlich zugenommen: 25% der Befragten gaben an, mehr Rad gefahren zu sein als im Jahr davor. Bei den Befragten, die sich in Kurzarbeit oder im Home Office, bzw. Home-Schooling befinden, sind es sogar jeweils über 30 Prozent.²

Interessanterweise handelt es sich beim Fahrradboom offensichtlich nicht um einen kurzzeitig aufflammenden Effekt: 18% der Befragten möchten auch nach der Pandemie das Fahrrad auf ihren alltäglichen Wegen häufiger nutzen.³ Die sächsischen Gemeinden haben auf das erhöhte Fahrrad-aufkommen allerdings kaum reagiert. Besonders in den Großstädten Leipzig, Dresden und Chemnitz hätten Pop-Up-Radwege schnell für mehr Sicherheit und komfortablere Wegeverbindungen mit dem Rad sorgen können.

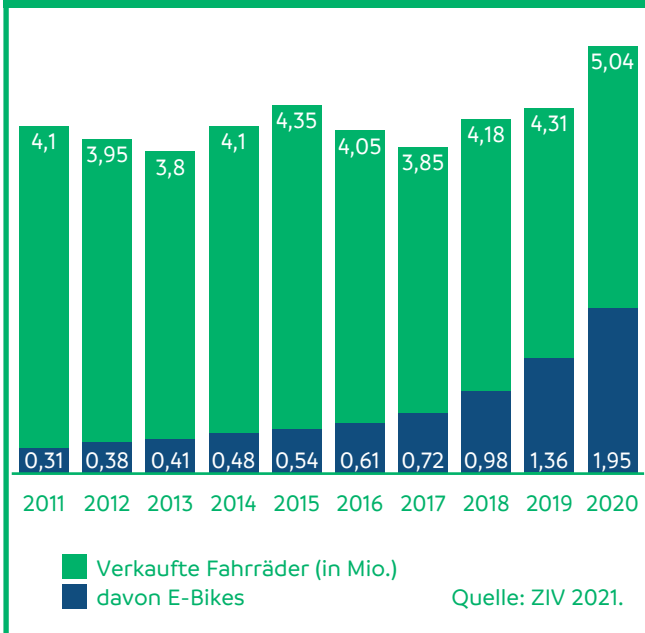
Bei uns...

- ...wurden den Radfahrer*innen während der Corona-Zeit handfeste Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit gegeben.
- ...haben während der Corona-Zeit die Bürgermeister*innen und Kommunalpolitiker*innen das Radfahren neu entdeckt.
- ...wurde das Radfahren während der Corona-Zeit in den lokalen Medien empfohlen.
- ...haben ich und die Menschen in meinem Umfeld während der Corona-Zeit neue mit dem Rad erreichbare Ziele in der näheren Umgebung entdeckt.
- ...ist während der Corona-Zeit die Bedeutung des Fahrrades gestiegen.



Der Fahrradklima-Test zeigt außerdem: 82% der Sachsen vermissen in ihrer Stadt handfeste Signale für den Radverkehr. Umso wichtiger ist es, dass die Städte jetzt aktiv werden und die Bedingungen für Radfahrende schnell verbessern, denn auch nach der Corona-Pandemie werden die Menschen häufiger das Rad nutzen als zuvor. Städte und Gemeinden müssen daher dringend für fahrradfreundliche und verkehrssichere Infrastruktur sorgen.

Verkaufte Fahrräder 2011-2020 (inkl E-Bikes)



Dass die Corona-Pandemie innerhalb weniger Wochen das Verkehrsverhalten in Deutschland massiv verändert hat und dabei insbesondere der Radverkehr stark zugenommen hat, darüber herrscht mittlerweile Konsens. Schon 2020 war das aus den Daten der Radverkehrs-Dauerzählstellen in Leipzig und Dresden erkennbar, die Zuwächse zwischen 5% (Leipzig) und 31% (Elberadweg in Dresden) gemessen haben.⁴ Erste Auswertungen von Zählenden aus dem Jahr 2021 legen den Schluss nahe, dass die Fahrradnutzung weiter stark im Wachsen begriffen ist.



Berlin zeigt, wie es gehen kann: Popup-Radstreifen sorgen für Platz und Sicherheit.

Auch die Fahrradindustrie verzeichnete 2020 erhebliche Zuwächse. Aufgrund der weltweit hohen Nachfrage gibt es teils monatelange Wartezeiten, bis einzelne Teile oder ganze Räder geliefert werden können. Der Zweirad-Industrieverband ZIV zählte 2020 über 5 Mio. verkaufte Fahrräder in Deutschland – gegenüber 2019 ist das ein Zuwachs um 17%. Gerade elektrisch unterstützte Räder erfahren einen Boom: 2020 wurden fast 2 Mio. E-Bikes verkauft, 2019 waren es noch 1,4 Mio.⁵

- Fahrrad-Monitor Deutschland Corona-Befragung 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, Stand 14.04.2021, S. 4. Online abrufbar: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf>
- Fahrrad-Monitor Deutschland Corona-Befragung, S. 4.
- Auswertung des ADFC Sachsen von Daten der Radverkehrszählstellen in der Manetstraße, Semmelweisstraße, Karl-Liebknecht-Straße in Leipzig sowie beidseits des Elberadwegs in Dresden für den Zeitraum von Januar – September 2020. Vorgestellt zur Pressekonferenz des ADFC Sachsen am 24. November 2020.
- Zahlen – Daten – Fakten zum deutschen Fahrrad- und E-Bike Markt 2020 / Fahrradindustrie mit Rückenwind - Großes Wachstum bei Absatz und Umsatz. Pressemitteilung des ZIV vom 10. März 2021.

Sicherheit geht über Alles

73% der Sachsen fühlen sich gefährdet, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. Der Fahrradklima-Test bestätigt damit die Ergebnisse des Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. Dieser zeigte, dass sich vor allem Frauen und ältere Personen öfter gefährdet fühlen.

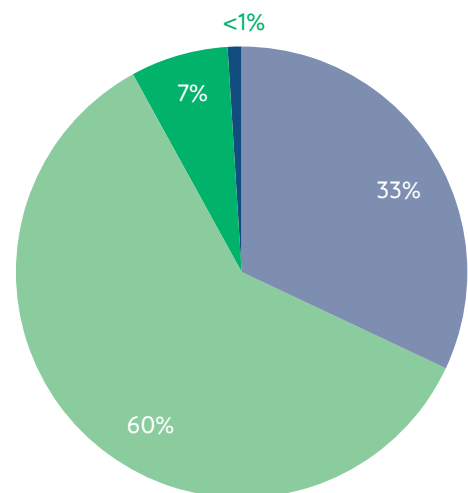
In dieser Studie stuften außerdem 53% der Befragten die sächsische Landesregierung als nicht fahrradfreundlich ein.⁶ Für die Entscheidung, ob Menschen das Rad für ihre alltäglichen Wege nutzen und Besorgungen mit dem Rad machen oder ob sie ihr Fahrrad meist stehen lassen, spielt das subjektive Sicherheitsgefühl eine unterschätzte Rolle.

Roger Geller, der langjährige Radverkehrskordinator der Stadt Portland/Oregon untersuchte jahrelang die Motivation von Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden. Anhand seiner Forschungen unterteilte er die Gesellschaft in vier Gruppen, wobei die „Interessierten, aber Besorgten“ mit 60% zur größten Kategorie gehören. Menschen dieser Gruppe haben grundsätzlich Interesse daran, mit dem Rad zu fahren, allerdings werden sie häufig durch die mangelhafte und als gefährlich wahrgenommene Radinfrastruktur davon abgehalten. Diese 60% fahren gern mit dem Rad, allerdings nur auf stressarmen Strecken. Zu ihnen gehören mehrheitlich Frauen, ältere Menschen und Kinder sowie deren Eltern.⁷ Es existiert also ein großes Potential an Interessierten, denen jedoch sichere Infrastruktur geboten werden muss, damit sie das Rad nutzen.

Es gibt zahlreiche Faktoren, die das Sicherheitsgefühl beim Radfahren negativ beeinflussen. Angefangen bei unstetig geführten oder plötzlich endenden Radwegen, viel zu engen Schutzstreifen oder der Pflicht, auf dem Fahrrad im Mischverkehr mit Autos zu fahren. Gleichzeitig sorgt aber auch menschliches Fehlverhalten für eine wahrgenommene Gefährdung. Das können sowohl enge Überholabstände, überhöhte Geschwindigkeit, zu dichtes Auffahren, aggressive Fahrweise oder zugeparkte Radwege bis hin zur allgegenwärtigen Nut-

zung des Handys am Steuer sein. So zahlreich wie die Faktoren, die das Sicherheitsgefühl negativ beeinflussen, so vielseitig sind auch die Gründe, im Alltag das Fahrrad nicht oder nur selten zu nutzen. Hier sind die Ordnungsbehörden gefordert, den Kontrolldruck zu erhöhen und sich Hand in Hand mit den Straßenbauverwaltungen stärker für sichere Wege zu engagieren.

Vier Typen von Fahrradfahrern in Portland (nach Bevölkerungsanteil)



- ...stark und furchtlos
- ...begeistert und selbstbewusst
- ...interessiert, aber besorgt
- ...nicht interessiert



Innerhalb des Freistaats Sachsen zeigen sich erhebliche Unterschiede des individuellen Sicherheitsgefühls beim Radfahren. Im Landkreis Zwickau und im Vogtlandkreis fühlen sich jeweils mehr als 80% der Befragten gefährdet, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. In Dresden und im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge liegt dieser Wert bei 77%. In den Landkreisen Leipzig, Nordsachsen, Görlitz und Bautzen sind es dagegen zwischen 60% und 70%.

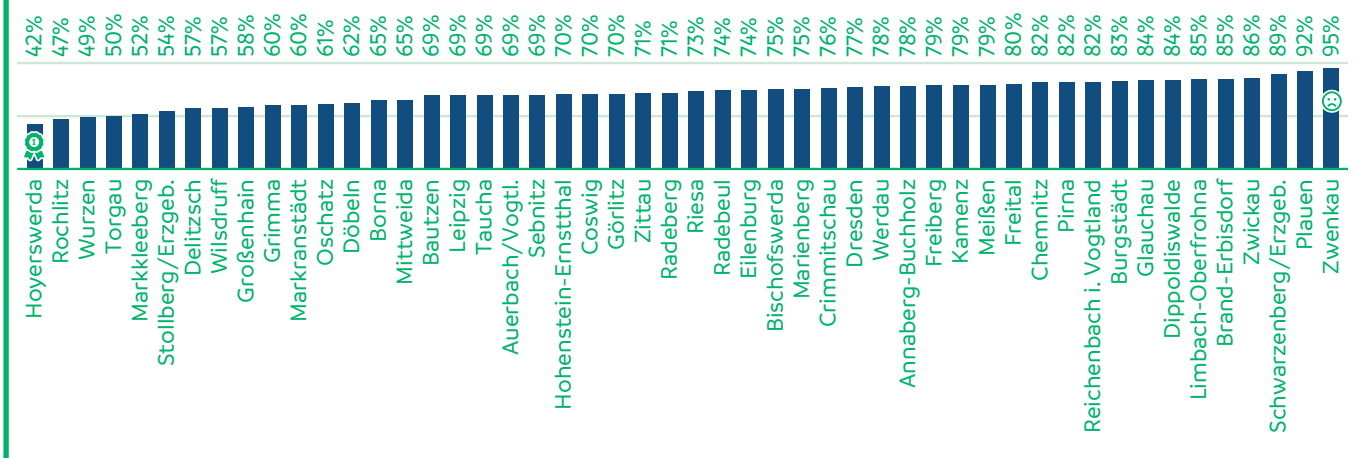
Das allgemeine Sicherheitsgefühl unter Sachsens Radfahrern hat sich in den vergangenen Jahren verschlechtert. 2012 bewerteten die Radfahrernden im Freistaat ihre Sicherheit noch im Mittel mit der Schulnote 4,0, 2018 vergaben sie eine 4,26. Beim aktuellen Fahrradklima-Test 2020 rutschte dieser Wert weiter auf die Note 4,37 ab.

6 Vgl. BMVI (2019) Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, S. 58, S. 68.

7 Vgl. ADFC (2018): So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr, S. 6-8.

Sicherheitsgefühl beim Radfahren

„Bei uns fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet“



Schwerpunkte im Fahrradklima-Test

Gute Wege für mehr Radverkehr

Nicht nur das Sicherheitsgefühl wirkt sich auf die Wahl des Verkehrsmittels aus. Auch der Komfort beim Fahren, erkennbar an einer stetigen Wegeführung und ebenen Oberflächen, spielt für die individuelle Mobilitätsentscheidung eine Rolle. Sind Radwege beispielsweise holprig, so entsteht kein angenehmes Fahrgefühl. Unebene Radwege erfordern von Radfahrenden einen erheblich höheren Kraftaufwand. Gerade für ältere Menschen und Kinder auf dem Fahrrad wird dadurch der mögliche Bewegungsradius spürbar eingeschränkt.

Der ADFC empfiehlt daher, Radwege mit einer maschinengefertigten Asphaltoberfläche auszuführen und möglichst vor Beschädigungen, zum Beispiel durch Wurzeln und Falschparker, zu schützen. Auch die Breite der Radwege trägt zur Entscheidung bei, ob das Rad genutzt wird. Die Varianz der Geschwindigkeiten zwischen verschiedenen Radfahrenden ist



Radfahrstreifen mit zusätzlichem Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr auf der St. Petersburger Straße in Dresden.

relativ groß. Daraus entsteht häufig das Bedürfnis, andere Radfahrende zu überholen. Dies kann nur sicher gelingen, wenn die Radwege ausreichend breit sind.

Die VwV-StVO sieht Radwege vor, die für die „gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit“ sind. Dies bedeutet, dass ein Einrichtungsradweg mindestens 1,50 Meter, möglichst jedoch 2 Meter breit sein sollte. Die Breite von Radwegen und die Oberflächenqualität haben jedoch nicht nur Einfluss auf den Fahrkomfort, sondern auch auf die Fahrsicherheit. Sehr schmale oder unebene Radwege können schnell auch zu einer direkten Unfallursache werden. Darüber hinaus kann eine schlechte Qualität von Radwegen auch indirekt zu Unfällen führen: Ein hoher Anteil der Radverkehrsunfälle sind so genannte Alleinunfälle, die oft dadurch begünstigt werden, dass Radfahrende ihre Aufmerksamkeit auf Risiken in der Infrastruktur lenken müssen und vom eigentlichen Verkehrsgeschehen abgelenkt sind.⁸

Nur 18% der Sachsen empfinden die Breite der Radwege in ihrer Stadt als angemessen. Die Befragten sind damit noch unzufriedener als 2018. Die Kommunen scheinen seitdem nicht gehandelt zu haben. Während 2018 beispielsweise noch knapp mehr als die Hälfte der Befragten in Hoyerswerda und Grimma mit der Radwegbreite zufrieden waren, ist der Wert 2020 um etwa 10 Prozentpunkte abgesackt. Auch mit der Oberflächenqualität der Radwege sind 62% der Radfahrenden im Freistaat unzufrieden. Hier existiert definitiv Verbesserungspotential.

Die StVO bietet durchaus schon heute Möglichkeiten zur Einrichtung geschützter Radfahrstreifen mit Sperrflächen, Trennelementen bis hin zu Pollern, um das Befahren und Beparken von Radinfrastruktur zu unterbinden.⁹

Radwegreinigung und Winterdienst

Viele Menschen nutzen das Fahrrad nicht nur im Sommer, sondern zu allen Jahreszeiten. Mehr als die Hälfte derer, die im Sommer Rad fahren, fahren auch im Winter. Während im

Sommer an einem durchschnittlichen Tag im deutschen Durchschnitt 17% bis 19% der Bevölkerung mit dem Rad fahren, sind es in den Wintermonaten immer noch 10%.¹⁰

Zahlreiche Städte haben bereits einen gesonderten Winterdienstplan für den Radverkehr entwickelt und können damit die Radnutzung in der kälteren Jahreszeit erfolgreich steigern. Immer wieder wird der Radwege-Winterdienst als Luxus abgetan, doch dies ist ein fundamentaler Irrtum: Viele Menschen sind für ihre alltäglichen Wege auf das Rad angewiesen. Eine rutschige Fahrt mit dem Auto ist zudem oft keine echte und sichere Alternative.

Im europäischen Ausland lässt sich beobachten, dass solche Angebote durchaus in der Breite angenommen werden: In Kopenhagen, wo im Winter ein Hauptnetz schon seit vielen Jahren geräumt wird, nutzen beispielsweise 80% der Radfahrenden ihr Rad auch bei Schnee und Eis.¹¹

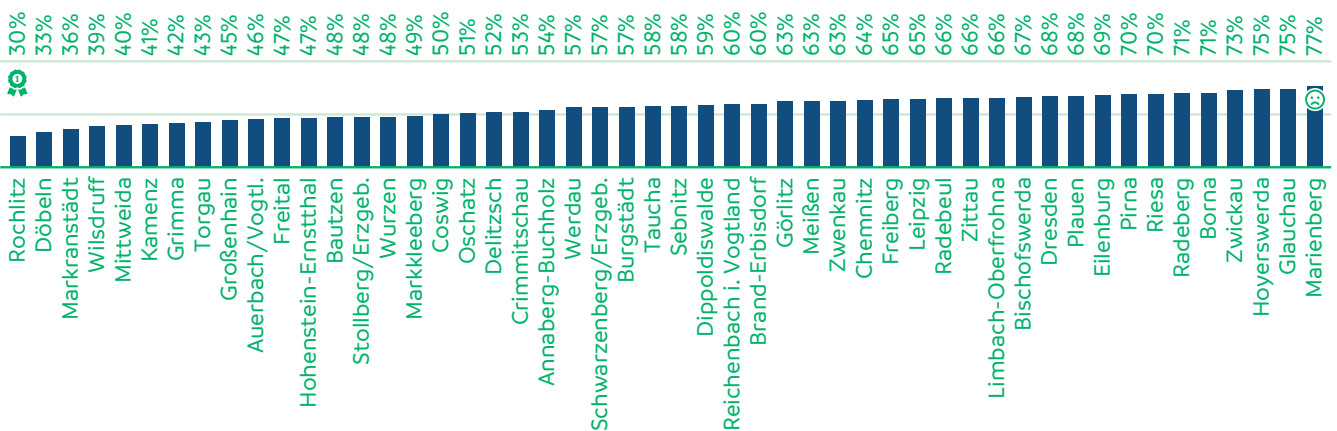
In Sachsen sind nur 18% der Befragten im Fahrradklima-Test mit dem Winterdienst auf Radwegen zufrieden und nur 29% mit der Reinigung der Radwege. Bundesweit liegt die Zufriedenheit etwas höher. Besonders schlecht bewerteten die Befragten die Räumung der Radwege in Dresden: 72% der Dresdner sind mit dem Winterdienst unzufrieden.

Von Schnee und Eis befreite Radwege sind zudem ein aktiver Beitrag zur Verkehrssicherheit. Gleiches gilt auch grundsätzlich für die Reinigung von Radwegen. Freie Radwege sorgen außerdem für Komfort und angenehmes Fahren mit dem Rad. Dazu zählt, dass nicht nur die Radwege an sich frei von Scherben, Sand und Schmutz sind, sondern beispielsweise auch, dass keine Sträucher und Äste in Radwege hineinragen. Als Vorbild bei der Reinigung von Radwegen gilt die Stadt Rostock: Hier gibt es seit 2011 einen Radwegewart, der Wege von Scherben befreit, Hindernisse entfernt, Radwegweiser repariert und in Radwege hineinragende Hecken verschneidet. Seit 2017 ist er zwischen Januar und Dezember ganzjährig unterwegs.¹²

In Sachsen gibt es bisher nur in vereinzelt Regionen Radwegewarte, wie z.B. in der Sächsischen Schweiz. Diese sind in der Regel ehrenamtlich tätig. Gerade in den Großstädten Leipzig, Dresden und Chemnitz könnte ein hauptamtlicher Radwegewart auf Stadtebene kleinere Verschmutzungen, Schäden und in den Radweg hineinwuchernden Bewuchs sofort beseitigen.

Oberflächenqualität des Radverkehrsnetzes

„Bei uns sind Wege für Radfahrer*innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.“



Kurze Wege durch die Einbahnstraße

Sind Einbahnstraßen nicht in die Gegenrichtung geöffnet, müssen Radfahrende oft große Umwege in Kauf nehmen oder ihr Rad auf dem Fußweg schieben. Gerade auf innerstädtischen Wegen besteht viel Potential, Wege mit dem Rad zu verkürzen und so das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu stärken. Ob eine Einbahnstraße in Gegenrichtung geöffnet werden darf, ist in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) definiert. Seit 1997 ist diese Öffnung in der StVO vorgesehen und in allen Fällen, wo keine zwingenden Gründe dagegen vorliegen, anzuwenden. Zentrales Kriterium für die Öffnung ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Außerdem soll die Einbahnstraße ausreichend breit sein. Bis vor einigen Jahren sah die VwV-StVO noch eine Mindestbreite von 3,50 Metern als hartes Kriterium vor. Inzwischen gilt diese Mindestbreite nur noch in Einbahnstraßen mit Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen. Außerdem muss die Streckenführung der Einbahnstraße übersichtlich sein.¹³

Obwohl diese Kriterien an vielen Orten erfüllt sind, werden Einbahnstraßen oft nicht für den Radverkehr geöffnet. Dabei ist die Öffnung entgegen der Fahrtrichtung meist kosten-

günstig und einfach möglich und erhöht den Komfort für Radfahrende. Entgegen verbreiteter Vorurteile führt die Öffnung nicht zu höheren Unfallzahlen. Unabhängig vom Rad- oder Autoverkehrsanteil sorgen geöffnete Einbahnstraßen nicht für mehr Konflikte zwischen Auto- und Radfahrenden.¹⁴

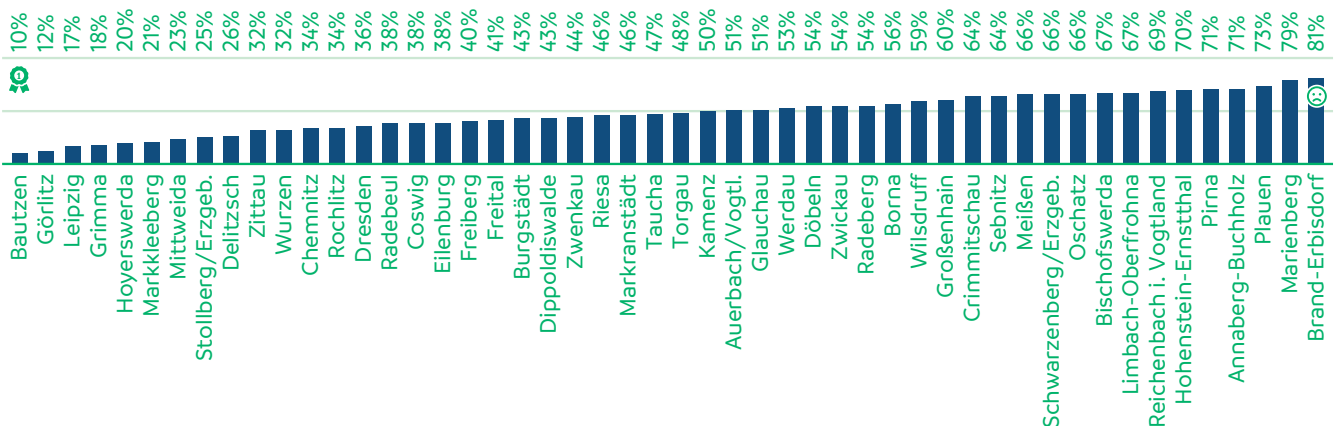
Auch konnte für freigegebene Einbahnstraßen kein Zusammenhang zwischen Infrastruktur, Konflikten und Unfällen nachgewiesen werden. Wenn Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet sind, sinkt die Zahl der auf dem Gehweg fahrenden Radfahrer sowie die Anzahl von Unfällen mit geöffneten Autotüren.¹⁵

37% der Radfahrenden in Sachsen wünschen sich mehr geöffnete Einbahnstraßen in die Gegenrichtung. Allerdings gibt es erhebliche regionale Unterschiede. So sind in Bautzen 87% der Radfahrenden mit den geöffneten Einbahnstraßen zufrieden, in Marienberg sind es dagegen nur 4%. 2015 hatte die Stadt Bautzen damit begonnen, viele Einbahnstraßen im Innenstadtbereich für den Radverkehr freizugeben.

Im Erzgebirgskreis wünschen sich 63% der Radfahrenden mehr geöffnete Einbahnstraßen, im Vogtlandkreis sind es 67%. Im Landkreis Bautzen hingegen bemängeln nur knapp 30%,

In Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen

„Bei uns ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer*innen nicht erlaubt.“



dass es zu wenig geöffnete Einbahnstraßen gibt, in den Landkreisen Leipzig und in Görlitz sind es sogar nur 17%. In einigen sächsischen Städten gibt es bereits große Fortschritte: Neben Bautzen sind das insbesondere Görlitz, Hoyerswerda und Leipzig. Vor allem in den Innenstädten sind hier schon viele Einbahnstraßen vom Radverkehr in beide Richtungen nutzbar, was Umwege spart und das Radfahren komfortabler und sogar sicherer macht.

Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen

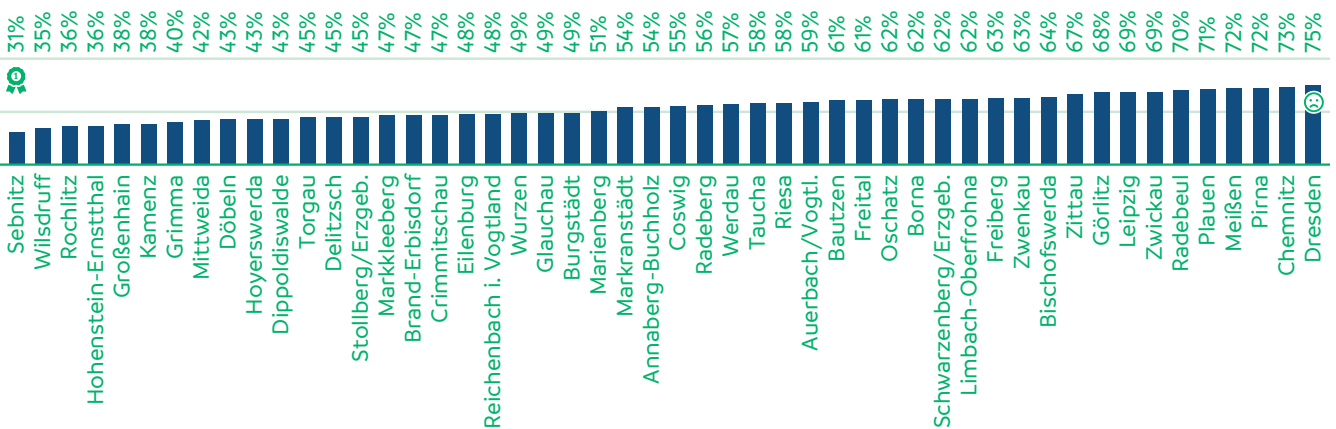
Falschparker blockieren widerrechtlich Fuß- und Radwege. Radfahrende und Fußgänger müssen dann häufig auf die Straße ausweichen. Vor allem für Kinder, ältere Menschen und Rollstuhlfahrer kann dies gefährlich werden, aber auch für blinde Menschen sind Falschparker ein großes Hindernis. Neben der Unfallursache Falschparken behindern Autos auf Fuß- und Radwegen die Mobilität von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden und verhindern ein zügiges Vorankommen. Mit dem neuen Bußgeldkatalog werden sich die Kosten des Falschparkens auf bis zu 110€ erhöhen. Bisher war es oft für Autofahrende sogar kostensparender, auf einem Fuß- oder Radweg falsch zu parken statt ein Parkticket zu kaufen.

In Sachsen wünschen sich 73% mehr Kontrollen und ein härteres Vorgehen gegen Falschparker auf Radwegen. Dieses Problem betrifft vor allem die größeren Städte. So fordern in Chemnitz 74% der Radfahrenden eine klarere Kante gegen Falschparker auf Radwegen, in Zwickau sind es 76%, in Dresden 81% und in Leipzig sogar 85%. Dabei konnte sich Leipzig als einzige der genannten Städte um ein paar Prozentpunkte im Vergleich zu 2018 verbessern. Diese Ergebnisse des Fahrradklima-Test sind ein klarer Appell an die Kommunen, ihre Ordnungsämter mit mehr Personal und mehr Befugnissen auszustatten.

Um die Entscheidung im Einzelfall zu vereinfachen, hat die Stadt Leipzig eine Entscheidungshilfe zur rechtssicheren Anordnung von Abschleppmaßnahmen erstellen lassen. Bisher erfolgt das Abschleppen von Fahrzeugen meist nur in extremen Einzelfällen, obwohl parkende Autos auf Fuß- und Radwegen eine akute Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden darstellen. Nach aktuell geltenden Gesetzen ist eine Abschleppmaßnahme deshalb rechtmäßig, auch wenn der Falschparker den Radweg nur teilweise blockiert. Neben dem Sicherheitsgewinn wirkt ein härteres Vorgehen der Ordnungsämter natürlich auch abschreckend und reduziert so langfristig die Zahl der Falschparker.¹⁶

Hindernisse auf Radwegen

„Bei uns gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Laternen, Drängelgitter, Werbeständer).“



Fahrradparken – Aber sicher!

Im letzten Jahr wurden in Sachsen rund 20.000 Fahrräder als gestohlen gemeldet.¹⁷ Die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen, da sehr viele Fahrraddiebstähle wegen der geringen Aussicht auf einen Ermittlungserfolg nicht zur Anzeige gebracht werden. Die polizeiliche Kriminalstatistik zeigt, dass der Schwerpunkt des Fahrraddiebstahls in den großen Städten zu suchen ist. Dies ist wenig verwunderlich: Der Schutz der Anonymität macht Fahrraddiebstahl in großen Städten attraktiver. Die angezeigten Diebstahlzahlen passen auch zur wahrgenommenen Dringlichkeit des Problems im Fahrradklima-Test 2020. In Leipzig sehen 94% den Fahrraddiebstahl als Problem, im Landkreis Görlitz sind es 92%, im Landkreis Nord-sachsen 73% und in Dresden 68%. In den Landkreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (35%), Meißen (41%) und im Erzgebirgskreis (33%) wird die Problematik dagegen als weniger dringlich eingeschätzt.

Viele Fahrraddiebstähle ließen sich vermeiden, wenn beispielsweise bessere Schlösser genutzt oder wenn das Fahrradschloss korrekt angebracht wird. Hierfür bedarf es auch besserer Aufklärungsarbeit seitens der Polizei. Zu einer erfolgreichen Strategie gegen Fahrraddiebstahl gehört

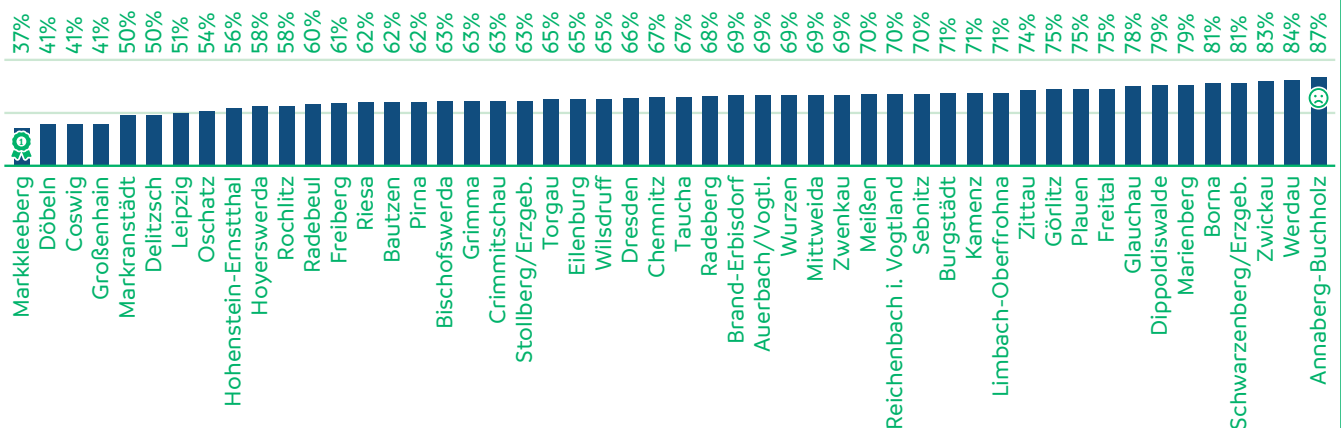


Die Broschüre „Jetzt kommt das Rad zum Zug“ des ADFC Sachsen senden wir Ihnen gern per Post zu. Sie ist außerdem als PDF unter www.adfc-sachsen.de/bikeandride verfügbar.

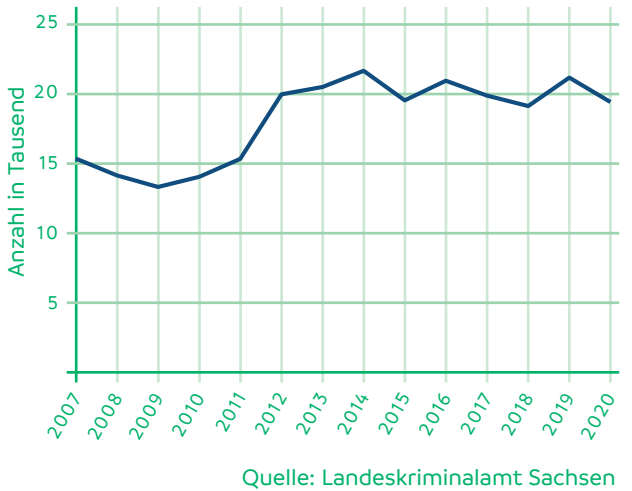
ebenso, genügend sichere Fahrradabstellanlagen bereitzustellen. Neben Fahrradboxen und gesicherten Radstationen schützen fahrradgerechte Vorderradhalter oder Fahrradbügel erfahrungsgemäß am besten gegen Fahrraddiebstahl.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

„Bei uns findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.“



Gestohlene Fahrräder in Sachsen



Fahrraddiebstahl ist seit Jahren ein Problem in Sachsen. Sichere Fahrradabstellanlagen sind aktive Diebstahlprävention.

Einfache Vorderradhalter („Felgenkiller“) sind zwar immer noch weit verbreitet, aber keinesfalls diebstahlsicher: Der Fahrradrahmen kann an solchen Ständern nicht abgeschlossen werden.

Darüber hinaus können sie auch die Fahrräder schädigen, insbesondere bei Einwirkung durch Vandalismus.

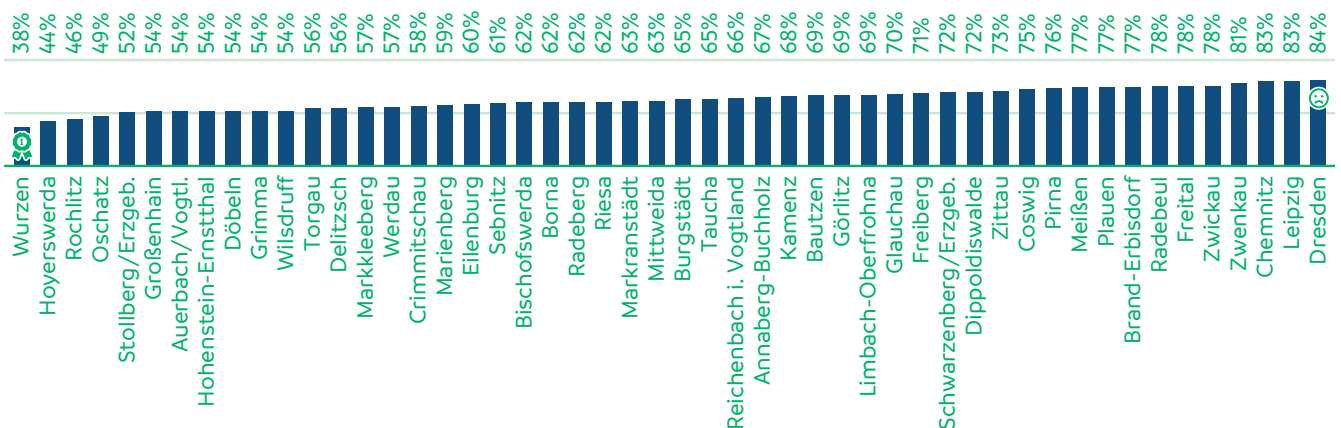
63% der sächsischen Radfahrenden sind mit der Qualität und Quantität der Abstellanlagen in ihrer Stadt unzufrieden. Markkleeberg und Döbeln sind dagegen sächsische Spitzenreiter bei der Zufriedenheit beim Fahrradparken: Hier schätzen immerhin jeweils rund 60% der Befragten die Qualität und Quantität der Abstellanlagen als zufriedenstellend ein.

Vor allem Bahnhöfe sind meist Hotspots des Fahrraddiebstahls, da hier in der Regel viele Räder stehen und die soziale Kontrolle oft nicht so hoch ist, wie an anderen Stellen. Daher ist es besonders wichtig, genügend sichere und gut einsehbare Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten zu schaffen. Tatsächlich gibt es an den meisten sächsischen Bahnhöfen einen deutlichen Mangel an sicheren, sowie vandalismus- und wettergeschützten Anlagen, die eine sichere und komfortable Kombination von Rad und Bahn ermöglichen.

Im Sommer 2020 veröffentlichte der ADFC Sachsen eine Untersuchung zu Fahrradabstellanlagen an allen Bahnhöfen und Haltepunkten in Sachsen. Die Auswertung zeigt einen deutlichen Aufholbedarf: Rund 40% der Bahnhöfe verfügen über

Konflikte zwischen Kfz und Rad

„Bei uns gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.“



keine Abstellanlagen, weitere 20% nur über sehr mangelhafte. Ein Fünftel der sächsischen Bahnhöfe ist mit guten oder sehr guten Abstellanlagen ausgestattet. Der ADFC empfiehlt, dass auf jeden siebenten Einsteiger eine diebstahlsichere und überdachte Fahrradabstellanlage kommen sollte. Mehrere sächsische Bahnhöfe wie Delitzsch, Neukieritzsch, Oschatz, Pirna oder Radeberg bieten inzwischen auch verschließbare Fahrradboxen an, die einen optimalen Diebstahlschutz für hochwertige Räder ermöglichen.¹⁸ Dies erhöht die Attraktivität kombinierter Wegeketten aus Rad und ÖPNV und ist ein entscheidender Schlüssel, um die Nutzerzahlen im Umweltverbund zu steigern und gegen Staus.

Der Freistaat Sachsen hat sich das Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs, sowie des ÖPNV am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen.¹⁹ Vor allem an kleinen Bahnhöfen müssen dafür die Rahmenbedingungen verbessert werden, da in kleinen Gemeinden der Anteil der Pendler meist deutlich höher liegt als in den großen Städten. Wenn immer mehr Pendler Fahrrad und Bahn kombinieren, dann bringt das viele Vorteile: Fahrradparken ist deutlich flächensparender und preiswerter als die Einrichtung von Parkplätzen für Autos. Bike+Ride ist daher der Einrichtung von Park+Ride-Anlagen der Vorzug zu geben.²⁰

Das Bundesumweltministerium (BMU) plant mit der 2019 gestarteten „Bike+Ride-Offensive“ bis 2022 bundesweit 100.000

neue Stellplätze an Bahnhöfen zu schaffen. Die Deutsche Bahn stellt den Kommunen dabei mietfrei die notwendigen Bahnhofsf lächen zur Verfügung und unterstützt bei der Planung, Förderung und Montage. Anfangs förderte das BMU die Anschaffung der Anlagen mit 40%, jetzt sind es bis Ende 2021 bis zu 50 Prozent (70 Prozent für finanzschwache Kommunen). Die Förderung erhöht sich außerdem, wenn sich die neuen Abstellanlagen in einem Radius von 100 Metern um den Bahnhof oder Haltepunkt befinden. Darüber hinaus wird die Förderung um weitere 15 Prozentpunkte erhöht, wenn sich die antragstellende Kommune in einem Braunkohlerevier befindet (LK Bautzen, LK Görlitz, LK Nordsachsen, LK Leipzig, Stadt Leipzig). Auch können Kommunen die Einrichtung von Abstellanlagen an Bahnhöfen mit anderen Förderprogrammen kombinieren, sodass sie nahezu ohne Eigenmittel auskommen. Finanzschwache Kommunen müssen gar keinen Eigenanteil leisten, andere Kommunen haben einen verpflichtenden Eigenanteil von 5%.²¹

Konflikte zwischen Auto- und Radverkehr

Seit April 2020 schreibt die novellierte StVO einen Mindestabstand von 1,5 Meter beim Überholen von Radfahrenden vor. Außerorts beträgt der verpflichtende Abstand sogar 2 Meter. Radfahrende dürfen nur dann überholt werden, wenn mindestens 1,5 Meter Abstand zwischen Auto und Fahrrad gehalten



Abstandskampagne der Landeshauptstadt Dresden an einem Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe. Foto: DVB AG



Die Polizei Dresden kontrolliert den Überholabstand von Autos gegenüber dem Radverkehr. Foto: Polizei Sachsen.

werden. Dies gilt nicht nur, wenn sie gemeinsam mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn fahren, sondern auch wenn sie auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen unterwegs sind.

Dennoch sind knappe Überholabstände zwischen Auto- und Radverkehr eher die Regel als die Ausnahme. Wie das 2018 vom Berliner Tagesspiegel organisierte Projekt „Radmesser“ zeigt, werden bei 56% aller Überholvorgänge Radfahrende mit einem geringeren Überholabstand als den mindestens vorgeschriebenen 1,5 Meter überholt. Mit weniger als einem Meter wurde in 18% der Fälle überholt und bei jedem Hundertsten Überholvorgang betrug der Abstand sogar weniger als 50 Zentimeter.²²

Das Problem knapper Überholabstände spiegelt sich auch im Fahrradklima-Test wider. 78% der Radfahrenden in Sachsen geben an, dass sie regelmäßig von Autofahrenden knapp überholt und bedrängt werden. In Dresden und Meißen liegt dieser Wert bei ca. 80%, in Pirna bei 83% und in Zwickau machen sogar 85% regelmäßige Erfahrungen mit knapp überholenden Autos. Im gesamten Freistaat wird der Überholabstand im Rahmen von Kontrollaktionen bereits von der Polizei gemessen. Da es sich um ein sehr häufiges Verkehrsvergehen handelt, setzt sich der ADFC dafür ein, dass die Kontrollen verstärkt werden.

Als Element der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zu Abstandskontrollen eignen sich auch Aufkleber an Polizeifahrzeugen, die auf einen ausreichenden Abstand beim Überholen aufmerksam machen. Neben der sächsischen Polizei und ersten Stadtverwaltungen haben auch die Dresdner Verkehrsbetriebe einen ihrer Busse mit einem großen Hinweis zum Überholabstand von 1,50 m beklebt.

Des Weiteren machen Hinweistafeln in Radebeul an besonders kritischen Stellen auf den Mindestabstand beim Überholen aufmerksam. Auch diese entstanden aus einer gemeinsamen Kooperation des ADFC mit der Stadt Radebeul. Diese Instrumente der Aufklärungsarbeit erfüllen jedoch allein ihren Zweck meist nicht. Grundlage einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist immer ein ausreichender Verfolgungsdruck der Polizei.

-
- 8 Von den 4.813 Unfallopfern auf dem Rad im Freistaat Sachsen 2020 verunglückten 1.315 bei Alleinunfällen. Das entspricht einem Anteil von 27%.
 - 9 Vgl. ADFC (2018): Positionspapier „Geschützte Radfahrstreifen“, S. 17. <https://www.adfc.de/artikel/adfc-positionspapier-geschuetzte-radfahrstreifen> Abgerufen am 29. Juni 2021.
 - 10 Vgl: BMVI (2019): Mobilität in Deutschland. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, S. 42).
 - 11 Vgl. Københavns Kommune: Cykelredegørelse 2010.
 - 12 Siehe Hansestadt Rostock: Radwegereinigung, Sicherheit und Ordnung. <http://www.radregion-rostock.de/service/radwegereinigung-sicherheit-und-ordnung/> Abgerufen am 25. Mai 2021.
 - 13 Vgl. §40 VwV-StVO, Zu Zeichen 220 Einbahnstraße.
 - 14 Vgl. GDV (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen, in: Unfallforschung kompakt 08/2016, Berlin. Unfallforschung der Versicherer.
 - 15 Vgl. Schläger, Norbert; Wühl, Benjamin; Woywod, Torben; Fromberg, Andrea; Gwiasda, Peter; Nilkas, Kirsten; Schreiber, Marcel; Pohle, Maria (2016): Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.
 - 16 Vgl. Prof. Dr. jur. Dieter Müller (2021): "Entscheidungshilfe zum Anordnen von Abschleppmaßnahmen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung des ruhenden Verkehrs in der Stadt Leipzig", S. 9-10; S. 15.
 - 17 Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik Sachsen 2020.
 - 18 Vgl. ADFC Sachsen: Jetzt kommt das Rad zum Zug, Ergebnisbrochure (2020).
 - 19 Vgl. Landesverkehrsplan 2030 Freistaat Sachsen.
 - 20 Ein Pkw-Parkplatz hat beispielsweise genügend Raum für zehn Fahrräder. Im Bau und Erhalt ist ein Pkw-Parkplatz sogar rund 14 Mal so teuer wie eine Fahrradabstellanlage.
 - 21 Vgl. Deutsche Bahn (2019): Flyer: Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen.) (Für weitere Informationen siehe auch www.deutschebahn.com/bikeandride)
 - 22 Die mit knapp 17.000 Überholvorgängen wohl größte Feldstudie zu diesem Thema überhaupt ermittelte dabei auch, dass langsamere Radfahrende mit noch knapperem Abstand überholt werden. Auch auf ältere Menschen wurde nicht mehr Rücksicht genommen. Auf einem Kindersitz transportierte Kinder sorgten im Durchschnitt für einen lediglich 8 Zentimeter größeren Überholabstand. Die Rechtsprechung sieht jedoch vor, in solchen Fällen 50 Zentimeter mehr Abstand zu halten, also mit mindestens 2 Metern Abstand zu überholen. Vgl. Tagesspiegel (2018): Radmesser. Daten online unter: interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser

Radverkehr in Großstädten

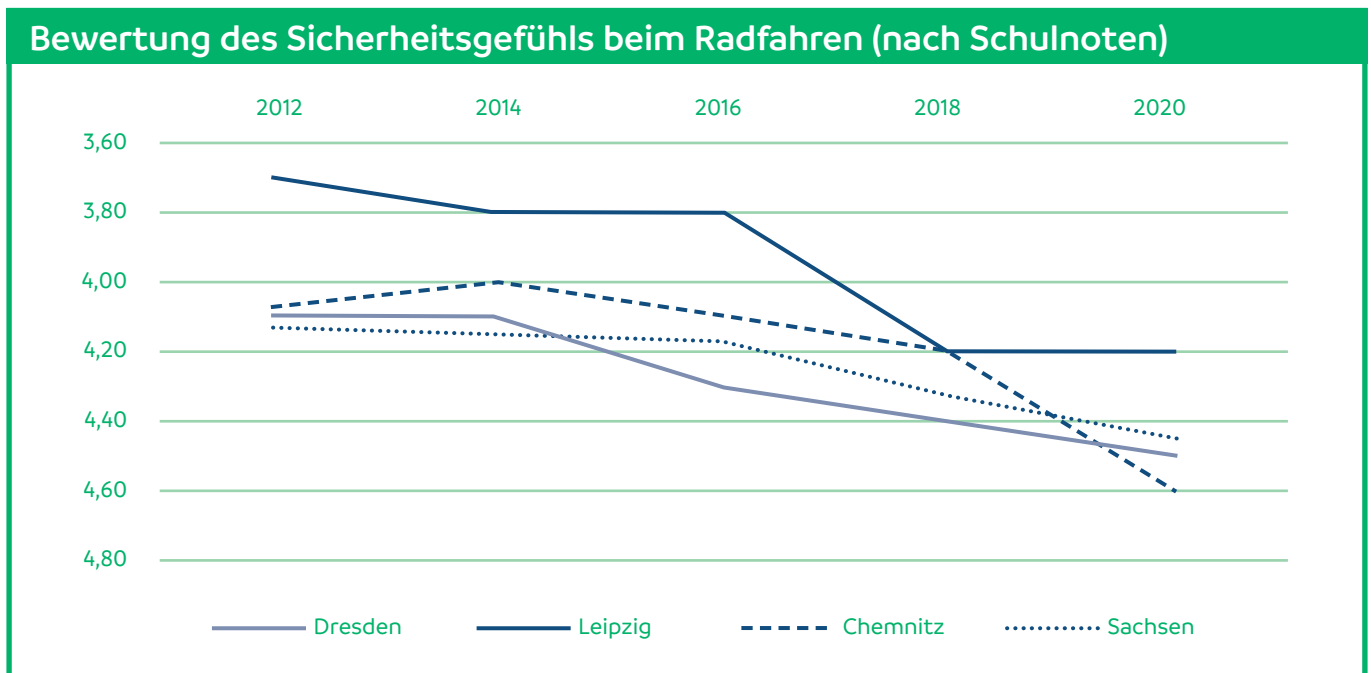
Spätestens seit dem Corona-Jahr ist der Fahrrad-Boom nicht nur in Großstädten, sondern in ganz Sachsen spürbar. Dennoch gibt es Themenbereiche und Konfliktlinien, die Großstädte besonders betreffen, denn in stark verdichteten urbanen Räumen ist die Konkurrenz um die begrenzten städtischen Flächen ungleich stärker als im Rest des Landes.

Vor allem das Sicherheitsgefühl auf dem Fahrrad wird in Leipzig und Dresden in den vergangenen Jahren zunehmend prekärer eingeschätzt. Zwischen 2012 und 2020 verschlechterte sich die durchschnittliche Bewertung des Sicherheitsgefühls in Leipzig von 3,7 auf 4,2. Im gleichen Zeitraum sank die durchschnittliche Sicherheitswahrnehmung in Dresden von 4,0 auf 4,5.

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte kommt es häufiger zu Unfällen, dabei sind die Zahlen verletzter Radfahrer in Dresden und Leipzig besonders hoch. 2019 wurden im gesamten Frei-

staat 4170 Straßenverkehrsunfälle gezählt, bei denen Radfahrende verletzt oder getötet wurden. Fast die Hälfte dieser Unfälle passierte in Dresden oder Leipzig. In der Messestadt verunglückten im Jahr 2020 knapp 900 Menschen auf dem Rad, in Dresden sogar über 1.100 Radfahrende.²³

Betrachtet man die Veränderung der Bewertung von Leipzig im Fahrradklima-Test im zeitlichen Verlauf, so stellt man fest, dass die Befragten in Leipzig kaum Verbesserungen sehen. Von 2014 bis 2018 verschlechterte sich das Fahrradklima,



Städte >200.000 Einwohner

Karlsruhe	3,07
Münster	3,17
Freiburg im Breisgau	3,35
Kiel	3,54
Bremen	3,57
Hannover	3,67
Braunschweig	3,72
Frankfurt am Main	3,72
München	3,84
Leipzig	3,85
Mannheim	3,9
Bielefeld	3,92
Wiesbaden	3,92
Rostock	3,94
Mainz	3,96
Augsburg	3,97
Oberhausen	4,01
Dresden	4,02
Kassel	4,08
Hamburg	4,1
Düsseldorf	4,12
Berlin	4,14
Nürnberg	4,15
Stuttgart	4,16
Bonn	4,17
Chemnitz	4,18
Bochum	4,2
Halle (Saale)	4,21
Erfurt	4,22
Essen	4,22
Aachen	4,23
Wuppertal	4,24
Gelsenkirchen	4,26
Lübeck	4,3
Magdeburg	4,32
Dortmund	4,35
Köln	4,37
Krefeld	4,39
Mönchengladbach	4,42
Duisburg	4,47



Bestnote im Fahrradklima-Test: Die MobiBikes in Dresden erfreuen sich großer Beliebtheit. Foto: DVB AG

2020 stagniert es. Für Dresden lässt sich dagegen zwischen 2012 und 2020 in der Gesamtbewertung kein eindeutiger Trend erkennen. Das subjektive Sicherheitsbedürfnis verringert sich allerdings im zeitlichen Verlauf in beiden Städten deutlich. Im bundesweiten Vergleich befindet sich die Landeshauptstadt konstant im Mittelfeld, aber hinter Leipzig.

In der Kategorie Radverleihsysteme können die Großstädte punkten. Leihfahrräder sind rund um die Uhr verfügbar, können flexibel ausgeliehen und wieder zurückgegeben werden. Als schnelle Alternative zur Bahn sind sie bei Pendlern beliebt. In Leipzig sind 76% der Befragten mit dem Leihangebot in ihrer Stadt zufrieden, in Dresden 78%. Beide Städte konnten sich im Vergleich zum Fahrradklima-Test 2018 verbessern. Die Dresdnerinnen und Dresdner bewerteten das Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern 2020 um 7 Prozentpunkte besser als noch 2018. Grund dafür sind sicherlich auch die neuen „Mobi Bikes“, welche die Dresdner Verkehrsbetriebe zusammen mit Nextbike seit August 2020 im Stadtgebiet betreiben und auf 1.000 Stück aufstockten. DVB-Abokunden können die Räder unkompliziert mit der ÖPNV-Monatskarte ausleihen.

²³ Vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Straßenverkehrssicherheit im Freistaat Sachsen, Drucksache 19/28152.

²⁴ Projektwebseite des Programms Klimaschutz durch Radverkehr: <https://www.klimaschutz.de/radverkehr>

Handlungsempfehlungen und Förderung

Zwei Drittel der Sachsen wünschen sich mehr Fortschritte beim Radverkehr. Lediglich in Stollberg, Auerbach, Torgau und Wurzen attestiert eine Mehrheit der Befragten ihrer Stadt erkennbare Fortschritte bei der Förderung des Radverkehrs. Jetzt ist der Zeitpunkt, um durchzustarten, denn Förderbedingungen und Kooperationsmöglichkeiten sind gut wie noch nie.

Mehr Tempo beim Radnetzausbau

Der Fahrradklima-Test zeigt: Die Menschen erwarten mehr Tempo bei der Förderung des Radverkehrs. Statt jahrelanger Wartezeiten wegen aufwändiger Prüfungen und Planungen sollte deshalb öfter auch mit Provisorien und Verkehrsversuchen gearbeitet werden.

Gehen Sie den Radnetzausbau jetzt an. Wir brauchen sowohl schnell umsetzbare Problemlösungen als auch grundlegende bauliche Verbesserungen, die auch zukünftigen Ansprüchen an ein modernes Radverkehrsnetz mit breiten Wegen gerecht werden. Denken Sie in geschlossenen Netzen und über Kreisgrenzen hinaus.

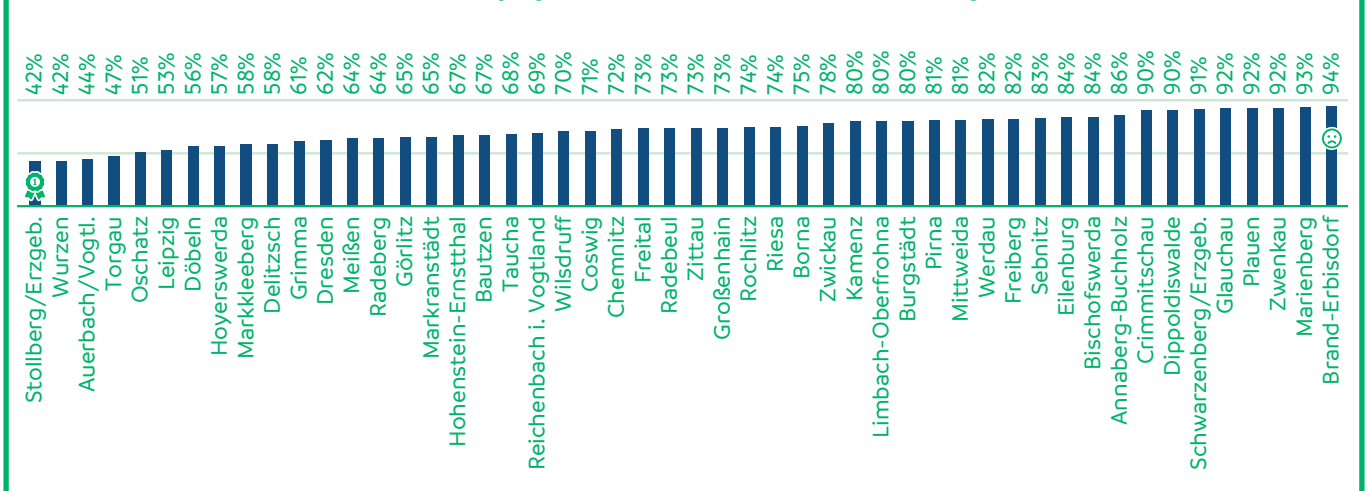
Sichere Wege für alle Zielgruppen

Viele Menschen in Sachsen fühlen sich auf dem Rad gefährdet. Besonders Frauen, ältere Menschen und Kinder lassen ihr Rad aus Angst vor brenzligen Situationen auf der Straße im Zweifel stehen. Damit sich das verändert, müssen diese Zielgruppen in den Fokus der Planung kommen.

Wege, auf denen Menschen jeden Alters Radfahren können, müssen Fehler verzeihen. Wo Radverkehr nicht baulich vom motorisierten Verkehr getrennt werden kann, muss das Tempo runter. Hindernisse wie Mülltonnen, Autos oder Verkehrsschilder haben nichts auf Radwegen zu suchen und auch an Baustellen muss Radverkehr mitgedacht werden.

Zufriedenheit mit der Förderung des Radverkehrs

„Bei uns wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.“



Förderprogramme von Bund und Land nutzen

Seit 2021 unterstützt der Bund die Länder und Gemeinden mit dem Ausbau des Radverkehrsnetzes vor Ort. Im Sonderprogramm „Stadt und Land“ stehen bis Ende 2023 Fördergelder für Investitionen in den Radverkehr in Höhe von 657 Mio. zur Verfügung. Der Bund beteiligt sich an förderfähigen Maßnahmen mit bis zu 75%, bei Vorhaben in finanzschwachen Gemeinden es sogar mit bis zu 90%. Der übrige Landesanteil kann aus Mitteln des Landes- oder kommunalen Haushalts erbracht werden. Auch sächsischen Kommunen stehen dadurch im Doppelhaushalt 2021/22 deutlich mehr Mittel für den Radverkehrsusbau zur Verfügung als bislang.

Das Sonderprogramm bietet für viele Gemeinden Potenzial, die Radverkehrsbedingungen schnell zu verbessern. So werden beispielsweise die Errichtung getrennter Radwege oder ganzer Fahrradstraßen gefördert. Auch das Aufstellen neuer Fahrradabstellanlagen ist förderfähig.

Weitere Möglichkeiten zur Förderung von Radverkehrsprojekten bietet das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesumweltministeriums. Vom Radschnellweg bis zum E-Bike-Verleihsystem lassen sich über dieses Förderprogramm unterschiedlichste Maßnahmen fördern, solange sie das Ziel verfolgen, den Radverkehr attraktiver zu machen.

Gemeinsam mehr erreichen

Diese Broschüre kann nicht alle Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs aufzeigen und beleuchtet nur einen kleinen Teil möglicher Lösungsstrategien. Eine projektbezogene Beratung zu Fördermöglichkeiten, ortsspezifische Unterstützung und Wissensaustausch zur Radverkehrsförderung bietet die Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V., in der sich aktuell 19 sächsische Kommunen zusammengeschlossen haben.

Die Vernetzung kommunaler Akteure ist für eine erfolgreiche Entwicklung des Radverkehrs in Sachsen essentiell. Die Mitglieder können auf eine exklusive Beratung durch die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft zurückgreifen, sich mit anderen Kommunen vernetzen und profitieren von Projekten der Arbeitsgemeinschaft. Weitere Gemeinden und Landkreise sind in der Arbeitsgemeinschaft herzlich willkommen!



Deutlich zufriedener als noch vor vier Jahren sind die Einwohner von Oschatz mit der Förderung des Radverkehrs in ihrer Stadt. Mit dem Bau der Mulde-Elbe-Radroute hat Oschatz die Erreichbarkeit der Kernstadt mit umliegenden Gemeindeteilen deutlich verbessert. Oschatz hat sich in dieser Kategorie von Note 5 (2016) auf Note 3,5 (2020) verbessert.

Weitere Informationen zum Fahrradklimatest

Ergebnisdaten deutschlandweit:
<https://fahrradklima-test.adfc.de>

Ergebnisse und Auswertungen des
Fahrradklima-Tests in Sachsen:
<https://www.adfc-sachsen.de/FKT2020>

Individuelle Auswertungen
und Ergebnispräsentationen
für Ihre Kommune erhalten Sie
auf Anfrage per Mail an
info@adfc-sachsen.de

**Der nächste
Fahrradklima-Test
startet im
Herbst 2022!**



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Sachsen e. V.

Text: Janek Mücksch, Konrad Krause, Anna Sarodnik

Layout: Ronny Geißler

Bildnachweise: Alle Bilder ADFC Sachsen e. V., außer Titel: unsplash.com/@javygo;
S. 3: Niklas Schietzold; S. 11: Juliane Mostertz; S. 18: DVB; Polizei Sachsen; S. 21: DVB.

Verantwortlich für den Inhalt (V.i.S.d.P.):

Niklas Schietzold, Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.

Postadresse:

Bautzner Straße 25 | 01099 Dresden

Telefon: 03 51/5 01 39 17

E-Mail: info@adfc-sachsen.de

facebook.com/ADFCsachsen

twitter.com/ADFC_SN

instagram.com/adfc_sachsen