



Sachsen im Fahrradklima-Test 2022

.....
Entwicklungen. Analysen. Handlungsempfehlungen.

Inhalt

Vorwort | **Seite 3**

Sachsen im Fahrradclimatest | **Seite 4**

Methodik | **Seite 6**

Radfahren außerhalb der Großstadt | **Seite 8**

Angst als Bremsklotz | **Seite 14**

Schwerpunkte im Fahrradklima-Test | **Seite 17**

Handlungsempfehlungen | **Seite 23**

Gesamtbewertung | **Seite 23**

Impressum | **Seite 24**

Gute Radwege für alle – überall

.....

2022 hat der ADFC zum zehnten Mal gefragt, wie fahrradfreundlich die Orte in Sachsen sind. Mehr als 10.000 Fragebögen wurden ausgefüllt. Vor allem kleine Städte und Gemeinden sind stark vertreten. Denn überall in Sachsen sind Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Ob Torgau, Auerbach oder Moritzburg: Für viele Alltagswege ist das Fahrrad nicht wegzudenken. Immer wenn ich in Sachsen unterwegs bin, treffe ich Menschen, die gern mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Bahn fahren möchten. Wo die meisten Menschen aufs Rad steigen und wie sie das Fahrrad-Klima in ihrer Umgebung bewerten, das lesen Sie in dieser Broschüre.

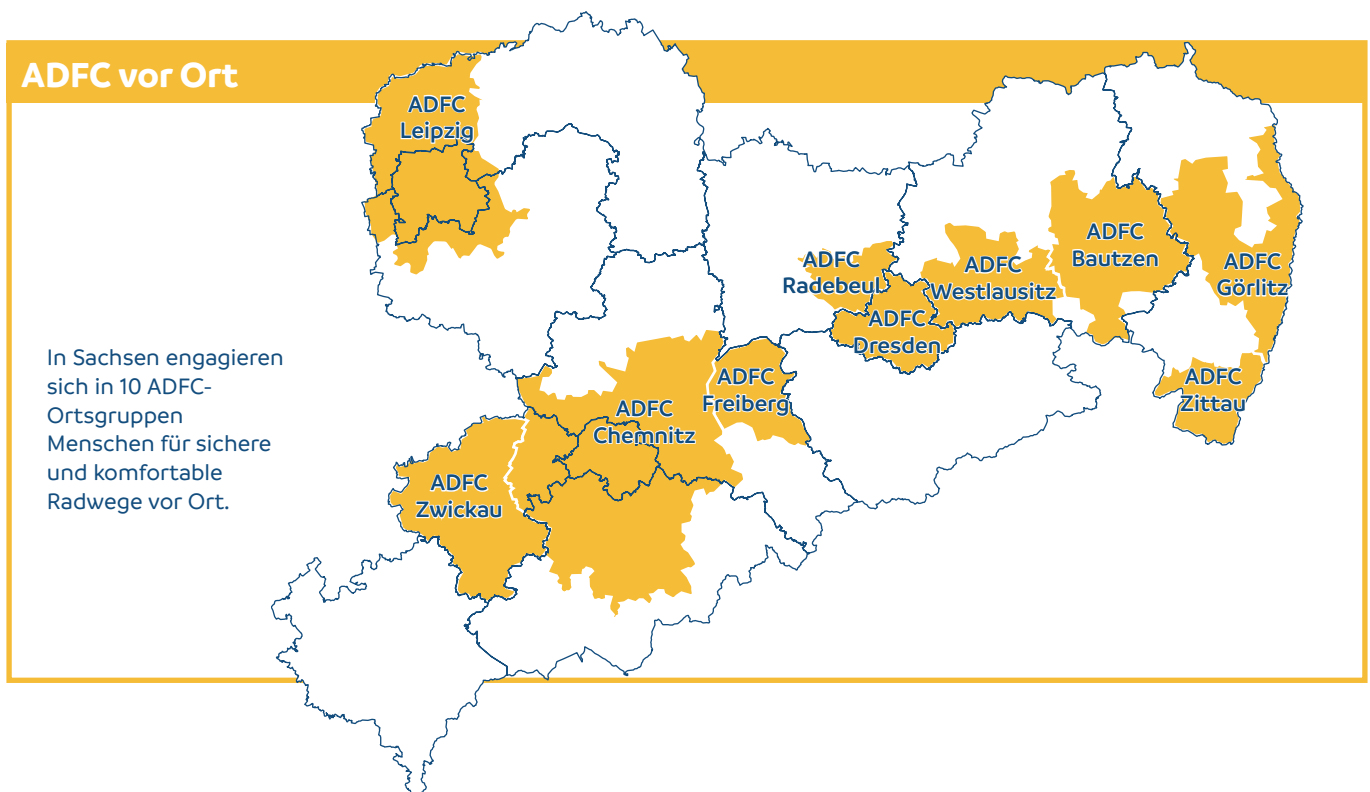
Mehr Fahrräder auf den Straßen und die steigende Beteiligung am Fahrradklima-Test sind für mich positive Zeichen. Aber es zeichnen sich zwei besorgniserregende Trends ab. Kaum eine Stadt hat sich im Fahrradklima-Test verbessert. Mancherorts

sehen wir sogar deutliche Verschlechterungen. Dramatisch ist der zweite Trend: Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren wird kontinuierlich schlechter. Ungenutzt bleibt das enorme Potential des Fahrrads, weil Menschen aus Angst um ihr Leben oft gar nicht erst aufs Rad steigen.

Wir laden Sie ein, gemeinsam mit uns das Fahrrad-Klima in Sachsen zu verstehen. Detaillierte Aufbereitungen der Ergebnisse finden Sie auf www.adfc-sachsen.de/fahrradklima. Wenn Sie daran mitwirken wollen, dass unser Fahrrad-Klima besser wird, dann kommen Sie gerne auf uns zu.



Niklas Schietzold
Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.



Sachsen im Fahrradklima-Test

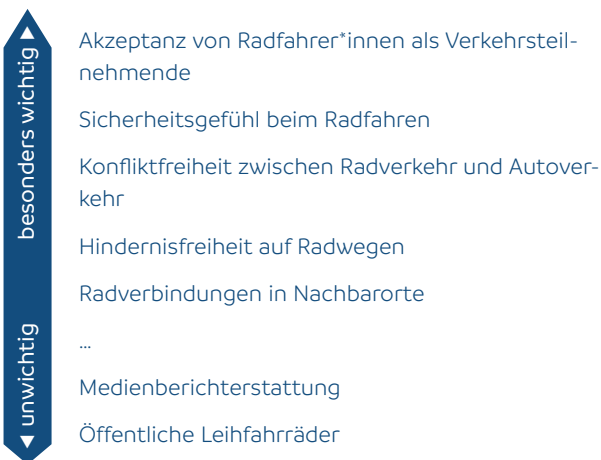
Immer mehr Städte schließen Lücken im Radverkehrsnetz, weil sie dadurch auch viele andere Ziele der Stadtentwicklung besser erreichen können. Je sicherer, komfortabler und durchlässiger das Radwegenetz ist, desto mehr Menschen steigen für ihre Wege in Alltag und Freizeit aufs Rad. Und das wiederum macht das Leben in der Stadt für alle angenehmer, stressfreier und gesünder.

Erste Städte in Sachsen sind auf dem Weg. Das zeigt die Auswertung des Fahrradklima-Tests 2022 sehr deutlich. Ob Leipzig, Stollberg im Erzgebirge oder Auerbach im Vogtland: In den letzten Jahren hat sich an vielen Stellen etwas getan, ob es die Radspuren um den Leipziger Ring sind, Fahrradstraßen in Auerbach oder das Projekt eines stadtteilverbindenden Radwegs auf einer alten Bahntrasse im Erzgebirge. Viele Beispiele vor Ort zeigen, dass Veränderung möglich ist und an vielen Stellen kreative Köpfe diesen Wandel vorantreiben. Für

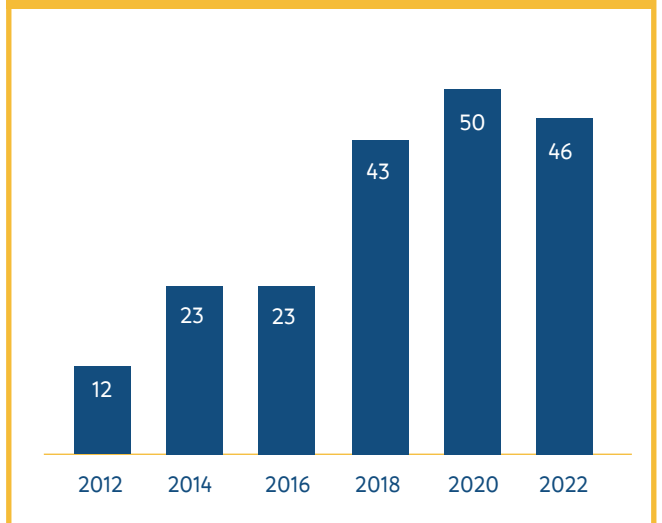
die Menschen vor Ort bedeutet das neue Möglichkeiten unabhängiger Mobilität ohne Auto.

Die Beispiele Auerbach und Stollberg zeigen eindrücklich, dass eine bewegte Topografie nicht unbedingt ein Hindernis für die Nutzung des Fahrrads sein muss. Gleichzeitig finden sich unter den sächsischen Städten im aktuellen Fahrradklima-Test auch viele ohne nennenswerte Berge, wo dennoch viel zu tun ist auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt.

Wichtigkeit der Themenbereiche für die Befragten (Sachsen)



Städte beim Fahrradklima-Test in Sachsen



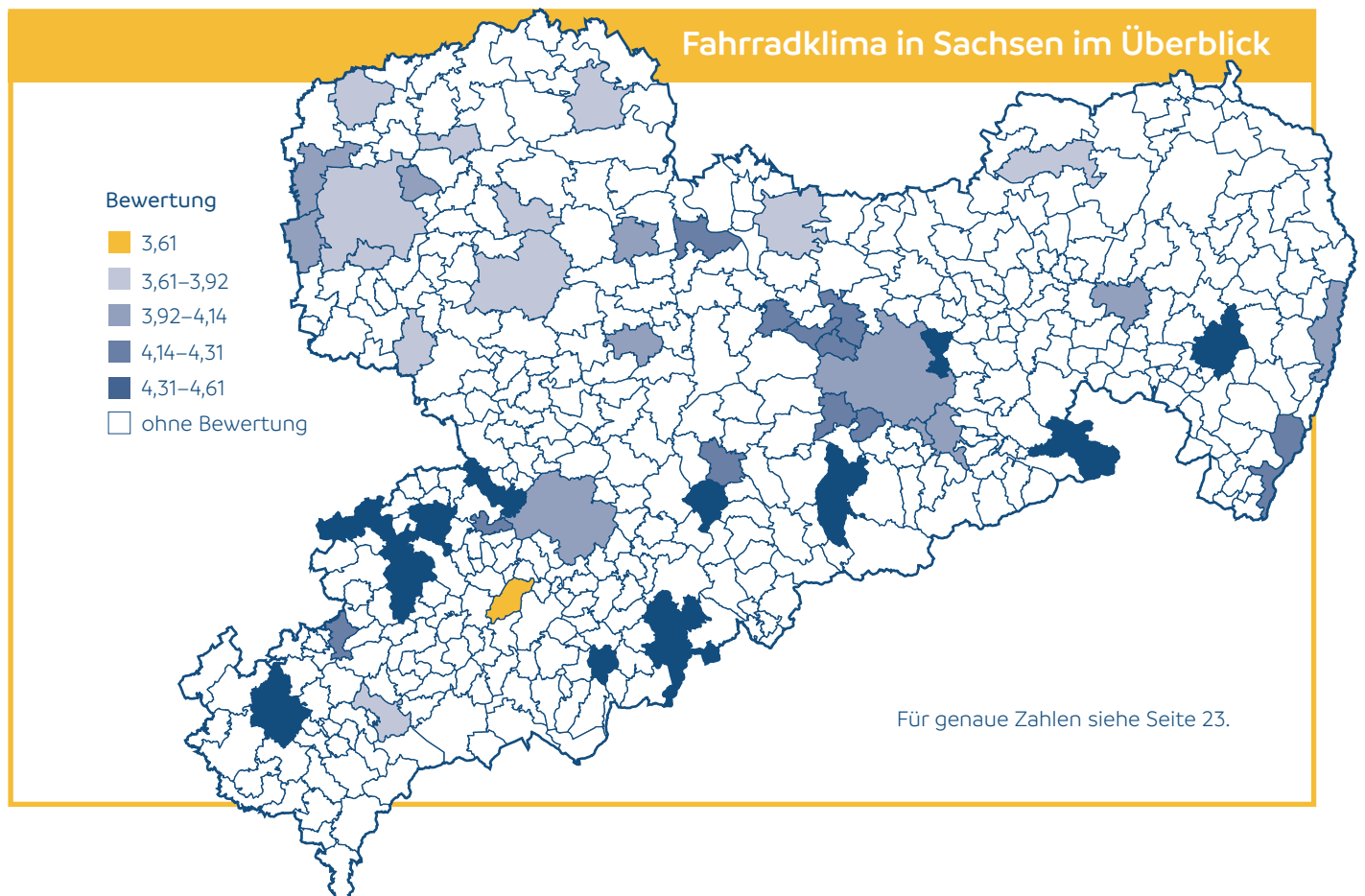
Beim Fahrradklima-Test 2022 sehen die Befragten in den Städten und Gemeinden in Sachsen im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt erheblichen Aufholbedarf. In der Gesamtbewertung schnitten 69% der sächsischen Fahrradklima-Test-Städte schlechter ab als der bundesdeutsche Durchschnitt. Während Dresden und Leipzig eher etwas besser abschneiden als das bundesweite Mittel, landen viele kleine Städte in Sachsen teils deutlich unter den Durchschnittsergebnissen ihrer Stadtgrößengruppe.

Ein besonderer Fokus des Fahrradklima-Tests 2022 lag auf Wegen mit dem Rad zwischen und außerhalb von Orten. Fünf Fragestellungen einer Zusatzbefragung zum Radfahren in ländlichen Räumen adressierten die Wege über Land, das Bike+Ride-Angebot sowie die eigenständige Rad-Mobilität von Kindern und Jugendlichen im ländlichen Raum.

In Sachsen beteiligten sich zum Fahrradklima-Test 2022 über 10.000 Menschen, 46 Städte haben die notwendige Zahl an

ausgefüllten Fragebögen erreicht, um in die Endauswertung zu kommen. Auch bundesweit hat die ADFC-Studie alle bisherigen Teilnehmerrekorde geknackt. Über 240.000 ausgefüllte Fragebögen kamen beim ADFC an. In 1.114 Städten kamen ausreichend ausgefüllte Fragebögen zusammen, um die Auswertung zu erreichen.

Die 46 sächsischen Städte im Fahrradklima-Test sind ganz unterschiedlich, von Leipzig mit 601.866 bis Moritzburg mit 8.300 Einwohnern, von Torgau im flachen Nordsachsen bis Marienberg auf 620 m Höhe. So unterschiedlich wie Sachsen ist, so differenziert sind auch die sächsischen Städte im Fahrradklima-Test. Doch eines haben sie gemeinsam: Hier fahren Menschen Fahrrad und interessieren sich für sichere Wege, lebenswerte Bedingungen und einen Ausbau des Radwegenetzes.



Methodik

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist die größte Umfrage zum Radverkehr weltweit. Seit 2012 werden den Befragten alle zwei Jahre dieselben 27 Fragen zum Radverkehr in ihrem Ort gestellt. Dies ermöglicht die Beobachtung langfristiger Trends im Radverkehr. Zwischen September und November 2022 haben sich im gesamten Bundesgebiet über 240.000 Menschen beteiligt, sachsenweit mehr als 10.000.

Eine Teilnahme an der Befragung war sowohl über einen Online-Fragebogen als auch einen Papierfragebogen möglich. Die Bewertungen der 27 Kriterien des Fahrradklima-Tests erfolgen auf einer Skala von 1 bis 6. Dabei muss nicht jeder Befragte gedanklich von gleichen Abständen zwischen den Bewertungsstufen ausgehen. Bei der Bildung eines Mittelwertes wird jedoch von dieser vereinfachenden Annahme ausgegangen.

Die Bewertung der Fragen erfolgt zwischen Polen von zwei gegensätzlichen Aussagen (semantisches Differenzial).¹ Die Formulierungen der 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 werden daher



Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort?

Bewerten Sie mit wenig Aufwand die Situation für Radfahrende bei Ihnen vor Ort – und geben Sie Politik und Verwaltung ein wichtiges Feedback aus Sicht der „Alltags-Expert*innen“. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Umfrage dieser Art. Er wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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.	○○○○○○	ist Radfahren Stress.
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*innen).
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.

Der Fragebogen des Fahrradklima-Tests 2022

häufig die sogenannten Bottom3 / Top3-Werte ermittelt. Sie stellen den Anteil der Befragten dar, die Note 1, 2 oder 3 bzw. 4, 5 oder 6 vergeben haben. Daraus ergeben sich beispielsweise 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.“

Um eine Signifikanz 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 sind mindestens 75 Teilnehmende erforderlich und bei noch größeren Städten liegt die Mindestzahl bei 100 Personen. In statistischen Bootstrapping-Verfahren² konnte simuliert werden, dass diese Mindestteilnahmezahlen ausreichen, um in der Regel repräsentative Ergebnisse zu erzeugen. Wird in einer Stadt die Mindestteilnahmeanzahl unterschritten, so findet keine stadtspezifische Auswertung der Daten statt. So beteiligten sich beispielsweise nur 35 Radfahrende aus Mittweida, weshalb keine stadtspezifische Analyse der Ergebnisse in Mittweida vorgenommen wurde. Zum aktuellen Fahrradklima-Test liegen aus 46 sächsischen Städten Befragungsergebnisse vor.

Städte in den kleineren Stadtgrößenklassen (<20.000 EW) mit relativ schlechten Noten dürfen nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. In dieser Städtegruppe sind zwangsläufig vor allem fahrradaktivere Städte dabei. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnahmezahl 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 2022 fünf Zusatzfragen zum Themenkomplex des Radfahrens zwischen Orten und Gemeinden. Diese Fragen wurden ebenfalls nach der Methodik des semantischen Differentials formuliert.

Nur 15% der etwa 10.000 sächsischen Teilnehmenden am Fahrradklima-Test sind Mitglied im ADFC. Das spricht für eine aussagefähige Umfrage unter allen Menschen, die Rad fahren. Die männlichen Teilnehmer sind immer noch leicht in der Mehrzahl, die Zahl der weiblichen Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu 2020: 43%, 2022: 55%). Fast alle Teilnehmenden besitzen einen Führerschein (92 %) und haben zu 71 % einen eigenen PKW sowie zu 16 % teilweise (z. B. CarSharing). Das heißt, dass etwa 9 von 10 Befragten sowohl die Perspektive aus dem Auto als auch vom Rad kennen. 60% der Befragten in Sachsen legen ihre Wege täglich oder fast täglich mit dem Rad zurück.

1 Ein semantisches Differential ist eine Methode der Bewertung, die verwendet wird, um die Einstellungen einer Person zu Produkten oder Dienstleistungen zu messen. Die Methode verwendet zur Bewertung eine Skala mit polarisierten Adjektiven, die entgegengesetzte Bewertungen repräsentieren, z. B. „gut-böse“, „stark-schwach“, „alt-neu“.

2 Bootstrapping ist ein statistisches Verfahren, bei welchem aus einer Stichprobe wiederholt neue Stichproben gezogen werden. In diesen neuen Stichproben werden dann die gleichen statistischen Parameter, wie zum Beispiel der Mittelwert berechnet. Durch den Vergleich der Kennziffern kann geprüft werden, wie Präzise die Parameter in der Stichprobe sind.

Gesamtbewertung	Sachsen	Deutschland
Städte >500.000 Einwohner	3,95	4,02
Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohner	4,13	3,85
Städte zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner	–	4,00
Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner	4,32	3,95
Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner	4,13	3,95
Städte unter 20.000 Einwohner	4,07	3,89

Radfahren außerhalb der Großstadt

Radfahren ist keineswegs nur ein Thema, das Menschen in Großstädten bewegt. Neben den 27 Standardfragen des Fahrradklima-Tests umfasste der Fragebogen des Fahrradklima-Tests 2022 fünf Zusatzfragen zum Radverkehr in ländlichen Räumen. 32% der Befragten finden, dass Kinder und Jugendliche in ländlichen Räumen mit dem Rad eigenständig und sicher den Nachbarort erreichen. 27% beurteilen die Fahrrad-Abstellmöglichkeiten für Pendler*innen an Bahnhöfen grundsätzlich positiv. Nur 22% der Befragten in Sachsen fühlen sich auf Wegen in die Nachbarorte sicher.

Seit einigen Jahren hält sich in politischen Debatten und selbst in Fachdiskussionen immer wieder die Erzählung, Radfahren sei eine vorrangig städtische Mobilität. In kleineren Städten und über Land sei man prinzipiell auf ein Auto angewiesen.

Doch dass es ganz so einfach nicht ist, zeigt zum Beispiel Wettringen, die Gewinnerstadt des Fahrradklima-Tests 2022, 30 km nördlich von Münster gelegen. Ein engmaschiges Radroutennetz verbindet hier die Wohngebiete mit dem städtischen Schul- und Sportzentrum. Wege in die Nachbarorte wurden in den letzten 20 Jahren systematisch ausgebaut und in der Stadtplanung der Kleinstadt wird das Fahrrad von Anfang an mitgedacht. Angstfreies Rad fahren ist für die Bevölkerung in Wettringen so zu einer ganz normalen Sache geworden.

Einige Faktoren sprechen dafür, dass gerade kleinere Städte viel Potential für die Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad haben, vorausgesetzt, die Bedingungen stimmen. Nicht nur ist oft das Nahverkehrsangebot – als eine mögliche Konkurrenz zum Fahrrad – in kleineren Städten im Vergleich zur Großstadt meist bescheidener.¹ Gerade für das Spektrum der kurzen Wege bis 5 km ist das Potential für den Radverkehr in kleinen Gemeinden mit dem in Großstädten durchaus vergleichbar.

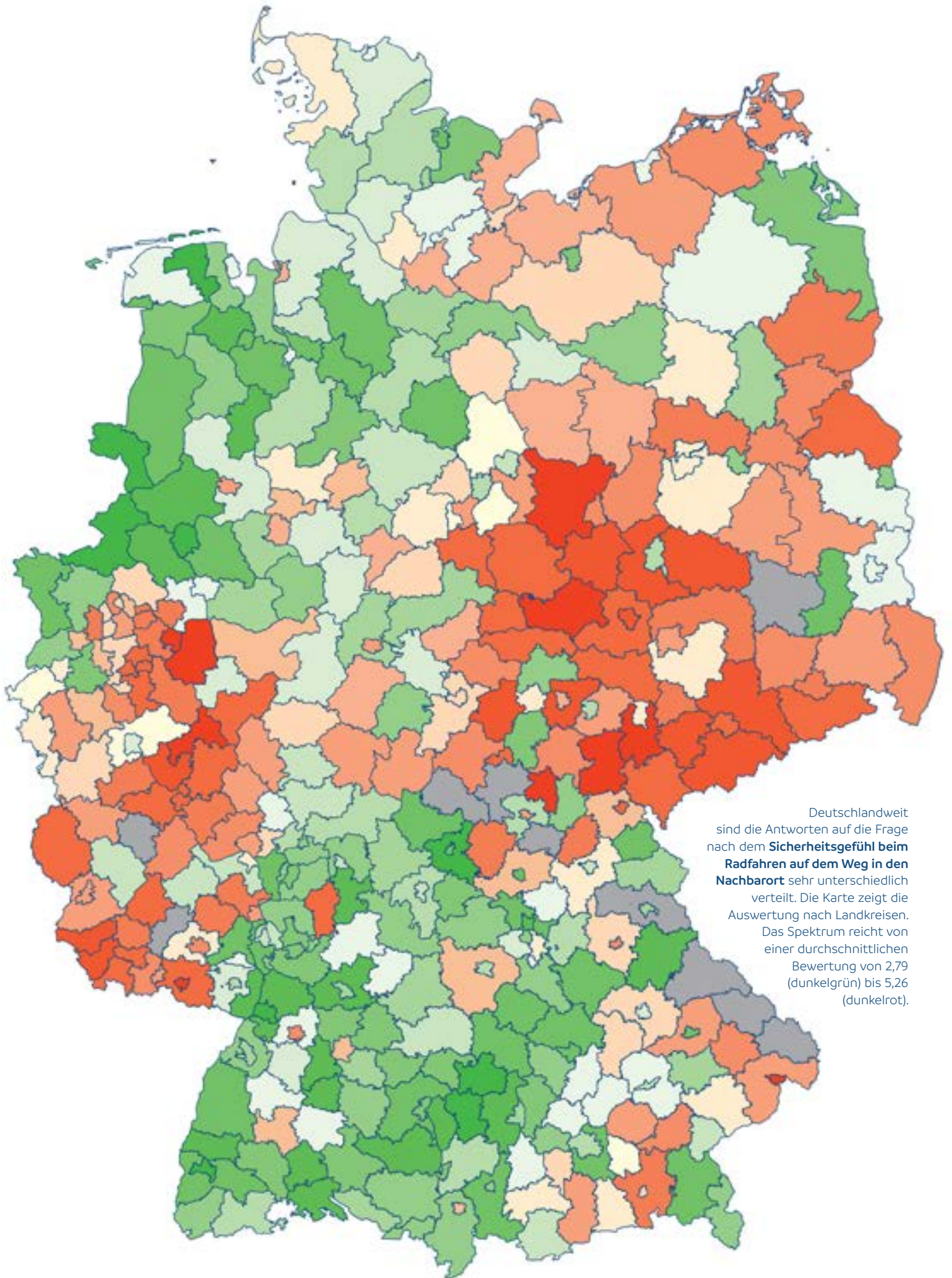
Nur wird bisher ein sehr großer Teil dieser kurzen Wege im ländlichen Raum mit dem Auto zurückgelegt. Das Fahrrad spielt seltener im Alltag und eher als Verkehrsmittel für Wochenenden eine Rolle.

- Wegelängen nach Zweck sind unabhängig vom Raumtyp ähnlich
- Aussage: Der Anteil kurzer Wege ist bei vielen Wegen im ländlichen Raum ähnlich wie in Städten (Auswahl: Arbeit, Ausbildung, Einkauf)

Hier ist die Frage zu stellen: Warum ist das so und mit welchen Maßnahmen lassen sich diese eklatanten Unterschiede zwischen der Nutzung von Pkw und Fahrrädern zwischen Großstädten und ländlichen Gebieten zugunsten des Fahrrads verändern? Der Fahrradklima-Test 2022 stellte daher ganz gezielt Fragen zur Qualität und Sicherheit auf Wegen im ländlichen Raum und zwischen Gemeinden.

In den Nachbarort: Direkt, verkehrssicher, sozial sicher?

Von den fünf Zusatzfragen des Fahrradklima-Test 2022 zu ländlichen Räumen betreffen drei die Nutzungsqualität des Wegenetzes zwischen Orten. Während die erste Frage auf die komfortable Erreichbarkeit bzw. Umwegigkeit von Zielen in Nachbarorten abspielt, geht die zweite Zusatzfrage dem



Deutschlandweit sind die Antworten auf die Frage nach dem **Sicherheitsgefühl beim Radfahren auf dem Weg in den Nachbarort** sehr unterschiedlich verteilt. Die Karte zeigt die Auswertung nach Landkreisen. Das Spektrum reicht von einer durchschnittlichen Bewertung von 2,79 (dunkelgrün) bis 5,26 (dunkelrot).

Thema auf den Grund, wie sicher sich Radfahrer*innen auf ihren Wegen zwischen Orten fühlen. Die dritte Frage adressiert eine weitere Kategorie der Sicherheit, die in der Verkehrsplanung bisher noch eine untergeordnete Rolle spielt: Die soziale Sicherheit. Diese Kategorie widmet sich den Fragen, ob Menschen auf einem Weg z.B. Angst vor Übergriffen im Dunkeln oder Belästigungen haben oder bereits ausgesetzt waren. Besonders bei älteren Menschen spielen Fragen der subjektiven Sicherheit eine wichtige Rolle für das Verkehrsverhalten. Die Angst vor Bedrohungen und Kriminalität ist bei dieser Gruppe sogar stärker ausgeprägt als die Angst davor, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden.

Bisher spielt die Fragestellung der subjektiven Sicherheit für Planungsprozesse im Radverkehr eine untergeordnete Rolle und kann daher als ein weitgehend unterschätztes Hemmnis für die Radnutzung bezeichnet werden.²

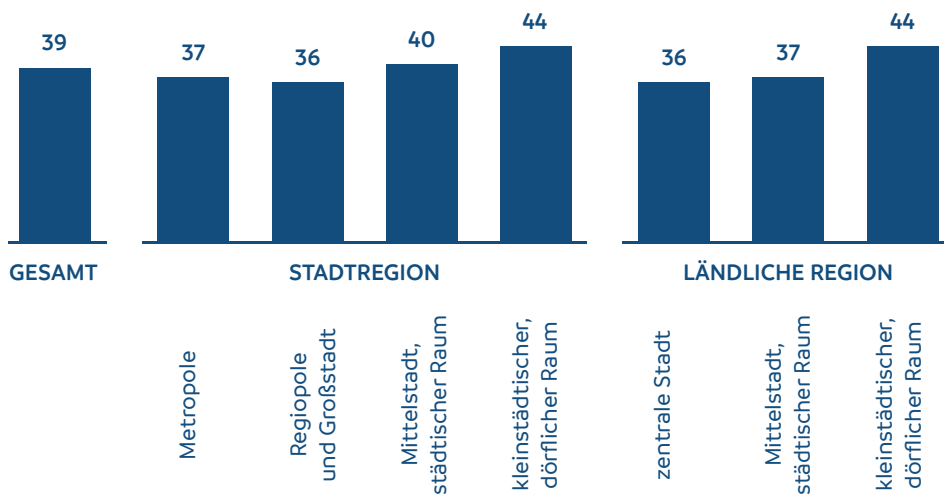
Für die Verkehrswende ist die Frage nach der sozialen Sicherheit auf Radwegen von großer Bedeutung. Denn natürlich ist das Ziel beim Ausbau des Radverkehrsnetzes nicht nur einzelnen Gruppen – etwa sportlichen Männern zwischen 20 und 40 Jahren – ein Angebot zu machen, sondern allen Bevölkerungsgruppen.

Erreichen lässt sich soziale Sicherheit durch die Herstellung eines Mindestmaßes an sozialer Kontrolle, etwa durch die Beleuchtung von Radwegen und eine Wegeführung in unmittelbarer Nähe vorhandener Straßen.³ An unbeleuchteten und durch entlegene Gebiete führenden Wegen stufen bestimmte Nutzergruppen wie Frauen, Kinder oder ältere Menschen die soziale Sicherheit so niedrig ein, dass sie diese z.B. in der Dämmerung nicht nutzen. Niemand fährt sehr gern mitternachts auf einem unbeleuchteten Weg durch den Wald. Doch für einen Teil der Nutzenden sind bestimmte Wegeführungen und Wegeigenschaften ein Ausschlusskriterium für die Nutzung des Fahrrads.

So haben die sächsischen Landkreise abgeschnitten

Für die Auswertung der fünf Zusatzfragen zum Radfahren in ländlichen Räumen wurden die Daten nach Landkreisen (bzw. kreisfreien Städten) geordnet. In diese Auswertung fließen neben den ausgefüllten Fragebögen der Städte, welche die Mindestteilnahmezahl erreicht haben, auch alle anderen Fragebögen des jeweiligen Landkreises mit ein.

Gesamttagesstrecke nach Raumtyp



Auf die durchschnittlich zurückgelegte Tagesstrecke übt der Raumtyp einen vergleichsweise geringen Einfluss aus. Dass in der Stadt mehr Rad gefahren wird, lässt sich mit kürzeren Wegen nicht pauschal erklären.

Quelle: MiD 2017.
Die Angaben beziehen sich auf die durchschnittlich zurückgelegten Wege pro Tag, unabhängig von der Verkehrsmittelwahl.



Damit sich alle Nutzergruppen auch sozial sicher fühlen, ist neben einer straßennahen Wegführung die Beleuchtung von Radwegen sinnvoll.

Bei der Frage, ob man mit dem Rad ohne Umwege auf gut befahrbaren Wegen komfortabel Ziele in Nachbarorten erreichen kann, wie zum Beispiel Supermärkte, Arbeitsplätze, die Schule oder Freunde, schnitten der Landkreis Leipzig sowie die Stadt Leipzig am besten ab.

Auch bei der Bewertung des Sicherheitsgefühls auf dem Weg mit dem Rad in den Nachbarort steht der Landkreis Leipzig mit einer durchschnittlichen Note von 3,96 im sachsenweiten Vergleich an der Spitze. Am unteren Ende der Skala und etwa eine Notenstufe schlechter finden sich der Erzgebirgskreis und der Landkreis Zwickau.

Vergleichsweise dicht beieinander liegen die sächsischen Landkreise und kreisfreien Städte bei der Bewertung der Frage, ob man sich mit dem Rad auf dem Weg in Nachbarorte tagsüber und auch nachts sozial sicher fühlt. Hier belegen der Landkreis Meißen und die Stadt Dresden die vorderen Plätze.

Entscheidend für Pendler: Sicheres Fahrradparken

In den sächsischen Städten mit weniger als 1.000 Einwohnern überschreiten auf dem Weg zur Arbeit im Schnitt 86% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Ortsgrenze. Sie pendeln zur Arbeit.⁴ In Dresden, Leipzig und Chemnitz beträgt dieser Anteil nur 26%. Überproportional oft unterscheidet sich

also in kleinen Städten und ländlichen Gebieten der Wohnort vom Arbeitsort.

Pendelwege spielen daher in Kleinstädten und Gemeinden eine besondere Rolle. Will man diese Wege mit dem ÖPNV statt mit dem Auto organisieren, so stellt sich dabei meist die Frage nach einem praktischen, direkten und unkomplizierten Weg zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Haltestelle. Das Fahrrad kann hier seine Vorteile als preiswertes und flexibles Verkehrsmittel ausspielen, sofern es gut nutzbare Wege und sichere Abstellmöglichkeiten am Zielort gibt.

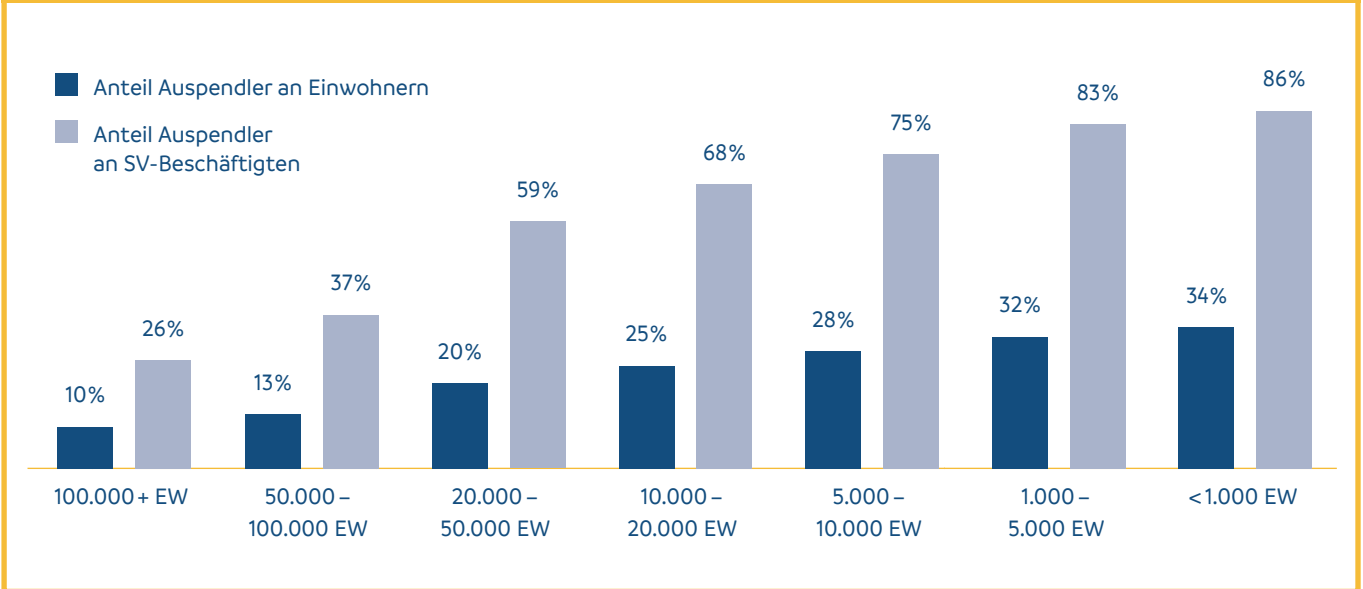
Eine der fünf Zusatzfragen zum Fahrradklima-Test 2022 adressierte deshalb sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof. Wertet man die Ergebnisse aller Fragebögen des sächsischen Fahrradklima-Test nach Landkreisen aus, zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen den Landkreisen.

Während die Landkreise Bautzen und Nordsachsen beim Fahrradparken an Bahnhöfen in Sachsen mit der Durchschnittsnote 3,51 an der Spitze stehen, werden besonders die Landkreise in Südsachsen (Lkr. Zwickau, Vogtlandkreis, Erzgebirgskreis) deutlich schlechter bewertet. Auch die sächsischen Großstädte schneiden unterdurchschnittlich ab.



Mit der Verbreitung von E-Bikes werden abschließbare Fahrradboxen immer wichtiger. Im Bild: Anlieferung von Fahrradboxen am Bahnhof Radeberg.

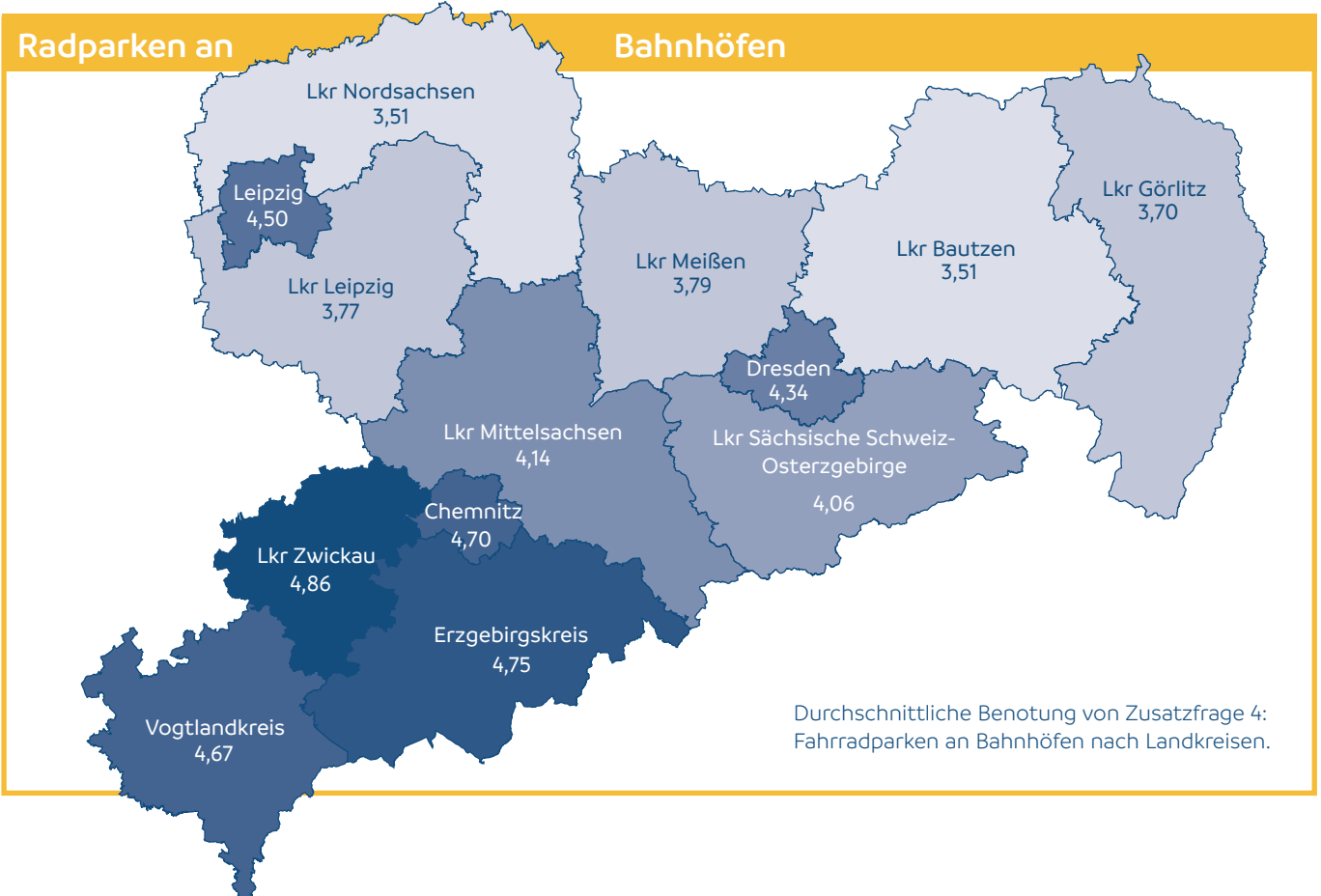
Anteil Pendlerwege beim Weg auf Arbeit



Je kleiner eine Gemeinde ist, desto größer ist der Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Radparken an

Bahnhöfen



Durchschnittliche Benotung von Zusatzfrage 4: Fahrradparken an Bahnhöfen nach Landkreisen.



Der Anteil der Arbeitnehmer, die pendeln ist im ländlichen Raum besonders hoch. Mancherorts bilden sich neben der Landstraße Trampelpfade.

Die Auswertung der Zusatzfrage zum Fahrradparken an Bahnhöfen bestätigt die Ergebnisse der Bike+Ride-Studie, die der ADFC Sachsen 2020 vorgestellt hat. Damals fehlten an 40% der Bahnhöfe und Haltepunkte in Sachsen jedwede Art von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.⁵ Mit einer Radstation war keiner der Bahnhöfe ausgestattet und nur vier der über 500 Bahnhöfe in Sachsen hatten abschließbare Fahrradboxen. An einzelnen Bahnhöfen fanden die Prüfer des ADFC verrotte Abstellanlagen aus den 1950er Jahren.

Schon damals war klar: Sachsen braucht ein ambitioniertes Aufbauprogramm für Fahrrad-Abstellanlagen. Mögen seit 2020 an einzelnen Bahnhöfen Verbesserungen eingetreten sein, so bleibt weiterhin sehr viel zu tun.

Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn haben Stand April 2023 über 700 Kommunen in Deutschland Stellplätze an Bahnhöfen geschaffen.⁶ In Sachsen ist bisher noch kein einziges Projekt realisiert. In den nächsten vier Jahren will der Bund zudem 110 Mio. Euro für große Fahrradparkhäuser bereitstellen, verkündete Bundesverkehrsminister Volker Wissing Anfang März 2023.⁷ Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungs-

punkten fördert darüber hinaus auch der Freistaat Sachsen über seine ÖPNV-Förderrichtlinie. Möglichkeiten einer Kofinanzierung gibt es also mehrere.

1 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Ergebnisbericht MiD 2017, Abb. 16: Anteil Personen mit ÖV-Zeitkarten nach Raumtyp und Anzahl Pkw im Haushalt.

2 Hartmut Topp: Anpassung des Straßenverkehrs an die Anforderungen älterer Menschen: Infrastruktur und Straßenraumgestaltung. In: Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann (2013): Mobilität und demografische Entwicklung, S. 322f.

3 In der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) wird darüber hinaus ein kontinuierlicher Sichtkontakt zwischen Fahrbahn und Radweg empfohlen (FGSV 2010: 69).

4 Statistisches Landesamt Sachsen (2019).

5 ADFC Sachsen (2020): Jetzt kommt das Rad zum Zug. Bestandsanalyse und Potentiale des Fahrradparkens an den Bahnhöfen im Freistaat Sachsen. Online abrufbar auf: <https://sachsen.adfc.de/artikel/bike-ride>

6 Vgl. Webseite des Projekts: <https://bikeandride.bahnhof.de>

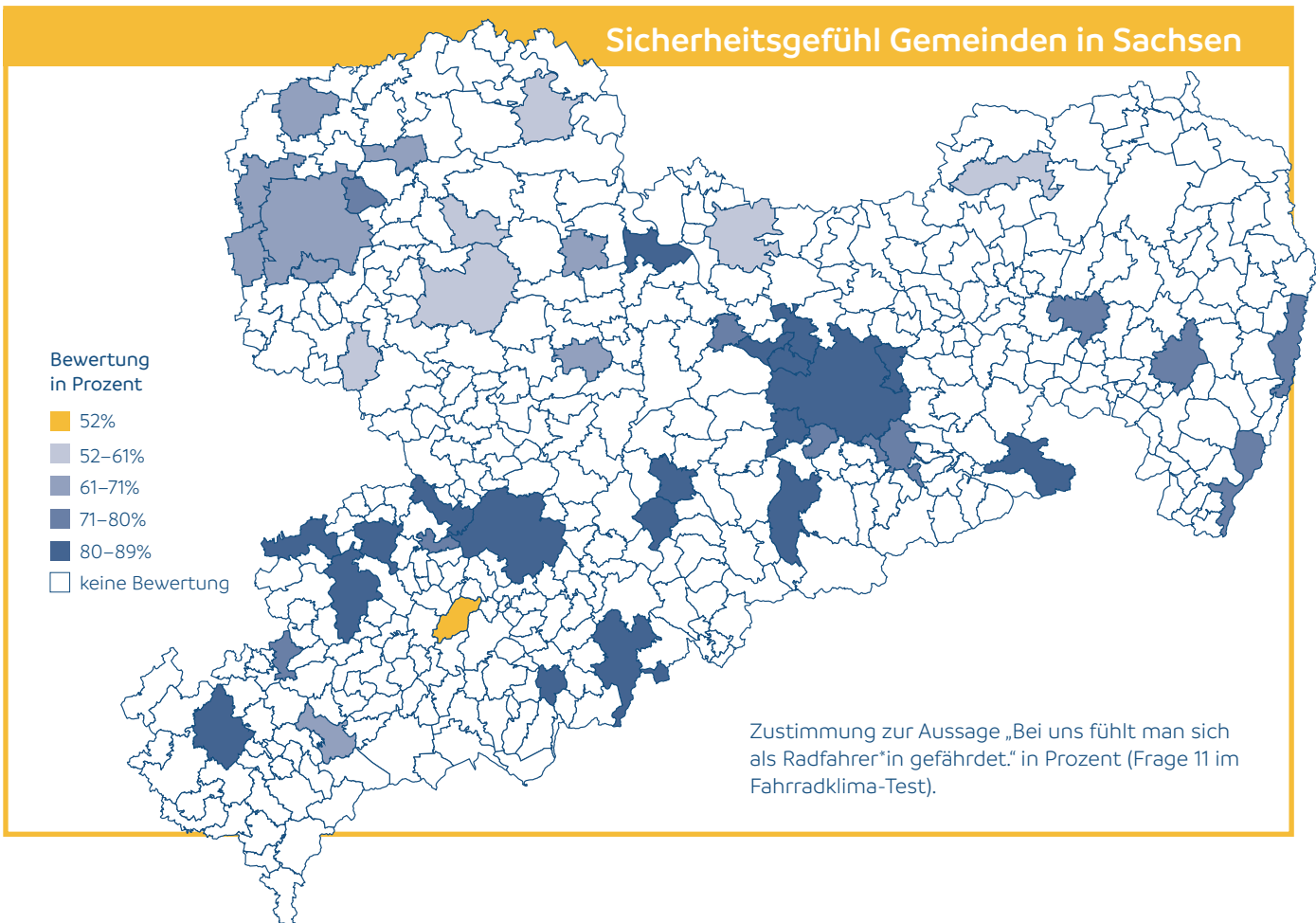
7 „Ein bisschen Geld für Radfahrer“, In: Süddeutsche Zeitung, 6. März 2023, online abrufbar unter <https://www.sueddeutsche.de/politik/fahrrad-parkhaeuser-foerderung-wissing-1.5763791>

Angst als Bremsklotz

Drei Viertel der Sachsen fühlen sich auf ihren Wegen mit dem Rad nicht sicher. Der Fahrradklima-Test 2022 bestätigt damit Ergebnisse der Vorjahre. Obwohl die Menschen öfter das Fahrrad nutzen wollen, unterbleiben viele Fahrten mit dem Rad, weil sie sich gefährdet fühlen.

Innerhalb Sachsens zeigen sich erhebliche Unterschiede des individuellen Sicherheitsgefühls beim Radfahren. Während in Stollberg (Erzgebirge) nur etwa 52% der Befragten angeben, sich beim Radfahren eher gefährdet zu fühlen gibt es in mehreren Städten in Sachsen eine deutliche Mehrheit von knapp 90% der Befragten, die sich eher gefährdet fühlen.

In 31 der 46 sächsischen Städte im Fahrradklima-Test bewerteten die Teilnehmenden das Sicherheitsgefühl beim Radfahren schlechter als der bundesweite Durchschnitt der Befragten. Auch die Entwicklung über die letzten zehn Jahre weist in eine besorgniserregende Richtung. Zehn sächsische Städte sind seit dem Fahrradklima-Test 2012 regelmäßig in der Auswertung dabei. Vergleicht man die Ergebnisse der Städte, so fällt auf, dass sich die Bewertung des Sicherheitsgefühls beim Radfahren in sächsischen Städten kontinuierlich verschlechtert. Bewerteten die Befragten das Sicherheitsgefühl beim Radfahren im Jahr 2012 im Schnitt noch mit Note 4,1, so ist der Wert 2022 auf Note 4,5 abgerutscht.



Die schlechtesten Bewertungen erhalten hier überraschenderweise nicht die Großstädte Chemnitz, Dresden und Leipzig, wo man wegen der höheren Verkehrsdichte und der tatsächlich hohen Zahl an Radverkehrsunfällen auch auf ein niedriges Sicherheitsgefühl schließen könnte. Stattdessen erhält Radeberg die rote Laterne, wo 89% der Befragten angeben, sich beim Fahren auf dem Rad im Straßenverkehr eher gefährdet zu fühlen, gefolgt von Limbach-Oberfrohna, Plauen und Sebnitz (je 88%) sowie Moritzburg (86%).

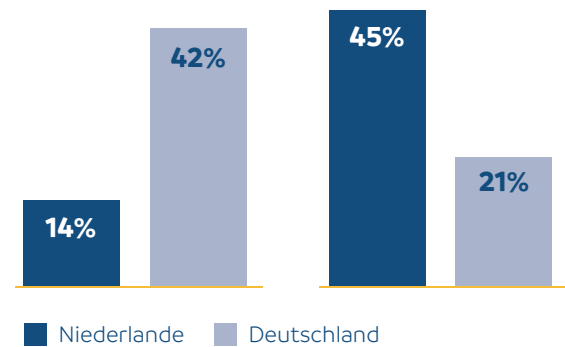
Aus dem Fahrrad-Monitor Deutschland wissen wir: 41% der Deutschen möchten in Zukunft gern öfter das Fahrrad nutzen.¹ Doch das Gefühl ständiger Gefährdung und Angst beim Radfahren hält viele Menschen davon ab, ihren Wunsch Wirklichkeit werden zu lassen und für mehr Wege im Alltag oder in der Freizeit auf das Rad zu steigen.

Eine weitere Studie bestätigt diese Erkenntnisse und gleichzeitig auch die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests zum weit verbreiteten Gefühl der Gefährdung beim Radfahren: Während in den Niederlanden lediglich 14% der Menschen angeben, sich

Sicherheitsgefühl beeinflusst Wahl des Verkehrsmittels

„Radfahren ist in meiner Umgebung zu gefährlich.“

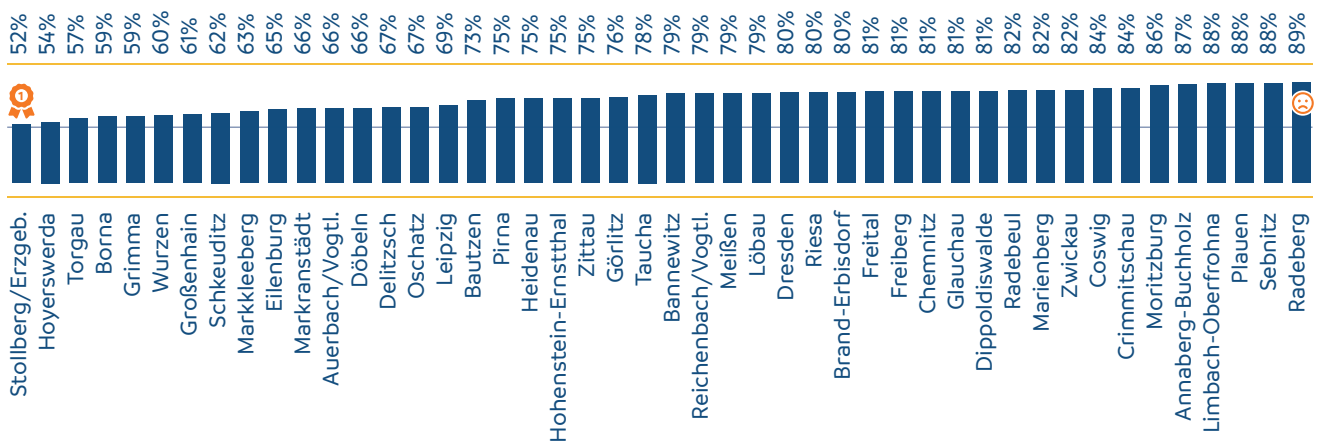
Anteil der Erwachsenen, die für Wege bis 2 km vor allem das Fahrrad nutzen.



Quelle: Ipsos Global Advisor-Studie „Cycling across the world“ (2022).

Sicherheitsgefühl in Sachsen

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





Am besten bewertet: Baulich geschützte Radwege
99% fühlen sich sicher vs. 1% unsicher. (Quelle: Radwege-Check)



Schmale Schutzstreifen neben Parkplätzen.
Nur 26% fühlen sich sicher vs. 73% unsicher. (Quelle: Radwege-Check)



Im Nebenstraßennetz fühlen sich Radfahrende auf Fahrradstraßen
ohne parkende Autos am sichersten. 98% fühlen sich sicher vs. 2%
unsicher. (Quelle: Radwege-Check)

beim Radfahren gefährdet zu fühlen, liegt dieser Wert der Ipsos Global Advisor-Studie „Cycling across the world“, zufolge in Deutschland bei 42%.² Besonders ältere Menschen fahren deshalb weniger mit dem Rad und legen überproportional auch kurze Wege mit dem Auto zurück.³

Positiv auf das Sicherheitsgefühl wirken separierte, breite und an Kreuzungspunkten klar organisierte Radinfrastrukturen. Die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Autoverkehr auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, plötzlich auftauchende Radwegenden oder eine unstetige Wegeführung hingegen sind Faktoren, die das Gefühl der Gefährdung auf dem Rad erhöhen. Auch schmale Schutzstreifen und die oft bei solchen Infrastrukturen erlebten engen Überholvorgänge verschlechtern das Sicherheitsgefühl oft eher, als dass sie einen Beitrag zur Förderung des Radfahrens leisten können.

Mit dem Radwege-Check wurde in einem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekt der Einfluss verschiedener Radverkehrsführungen auf das Sicherheitsgefühl erfasst. Die Untersuchung zeigt: Entlang von Hauptstraßen fühlen sich die Befragten auf seitlich abgesetzten Radwegen am sichersten. Im Nebenstraßennetz bewerteten sie autofreie Fahrradstraßen am besten. Die mit über 22.000 Teilnehmenden sehr breit angelegte Studie gibt Planern und Städten konkrete Hinweise, wie sich subjektive Sicherheit in Netze des Alltagsradverkehrs vor Ort implementieren lässt.

Die Ursachen für Mängel beim Sicherheitsgefühl sind jedoch nicht allein in infrastrukturellen Defiziten zu suchen. Neben der Infrastruktur ist auch das allgemeine Verkehrsklima entscheidend dafür, ob sich Radfahrende sicher fühlen. Unverzichtbarer Faktoren für ein sicheres Verkehrsklima sind Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für rücksichtsvolles Verhalten, sowie die ausreichende Präsenz der Verkehrspolizei und die Ahndung gefährdenden Verhaltens im Straßenverkehr durch regelmäßige Verkehrskontrollen.

1 Vgl. BMVI (2021) Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, S. 36. 37% würden gern mehr Wege zu Fuß gehen. Nur 30% der Menschen möchten mehr Wege mit dem Auto zurücklegen

2 Vgl. Ipsos Global Advisor-Studie „Cycling across the world“, 2022.

3 Vgl. Fahrrad-Monitor Deutschland 2021, S. 37.

Schwerpunkte im Fahrradklima-Test

Macht Radfahren Spaß oder ist es Stress?

Ob Menschen für ihre alltäglichen Wege das Fahrrad nutzen, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Neben den naheliegenden Aspekten wie der individuellen Länge des Wegs zur Arbeit oder zur Schule, der allgemeinen Qualität der Radwege oder dem Sicherheitsgefühl, ist eine ganz grundlegende Frage für die Nutzung des Fahrrads im Alltag entscheidend: Macht Radfahren im Alltag Spaß oder ist es eher stressig?

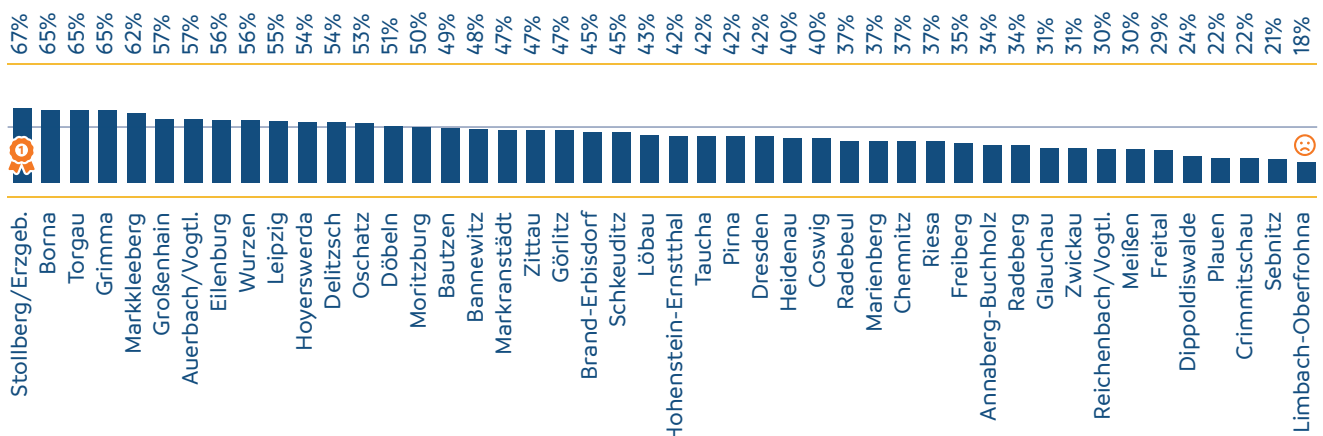
In Sachsen fühlen sich die Menschen beim Radfahren insgesamt zunehmend gestresster. Gaben beim Fahrradklima-Test 2020 noch knapp über die Hälfte der Teilnehmer an, dass für sie Radfahren Spaß macht, so hat sich das Bild nun umgekehrt. Knapp 55% der Befragten stimmten im Fahrradklima-Test 2022 der Aussage zu „Radfahren ist bei uns eher Stress“. Der Langzeittrend dieser Fragestellung unterstreicht diese Tendenz. Über die Jahre 2012 bis 2022 verschlechterte sich die durchschnittliche Bewertung dieser Fragestellung in den sächsischen Pegelstädten insgesamt von 3,0 auf 3,7.



Radfahren macht Spaß! Überall?

Radfahren: Spaß oder Stress?

„Bei uns macht Radfahren Spaß.“



Einige Städte fallen dabei besonders ins Auge. Während in Grimma, Borna, Torgau und Stollberg etwa zwei Drittel der Befragten der Aussage „Bei uns macht Radfahren Spaß.“ grundsätzlich zustimmen, so stimmen dieser Aussage in Limbach-Oberfrohna, Crimmitschau, Plauen und Sebnitz nur etwa ein Fünftel der Befragten zu.

Radverkehrsförderung in letzter Zeit

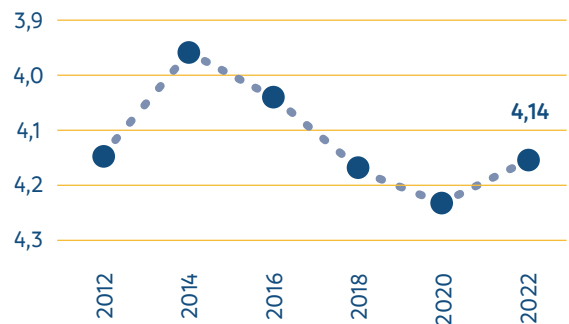
Beim Fahrradklima-Test werden die Befragten auch um eine Einschätzung gebeten, wie sich die Förderung des Radverkehrs in ihrer Stadt oder Gemeinde in jüngster Zeit entwickelt hat. Natürlich beschreiben die Antworten auf diese Frage den subjektiven Eindruck der Befragten und weniger die reale Förderung des Radverkehrs in Form von Radwege-Kilometern oder aufgestellten Fahrradständern. Doch kann genau diese Form der Befragung eine unter Umständen vorhandene Lücke zwischen abrechenbaren Baumaßnahmen und dem für die Menschen wahrnehmbaren Wandel zu mehr Fahrradfreundlichkeit herausarbeiten.

Erstmals seit 2014 hat sich die durchschnittliche Bewertung der Frage, wie viel vor Ort für den Radverkehr getan wird, verbessert. Seit der kontinuierlichen Verschlechterung des Ergebnisses bewerten die Befragten im Fahrradklima-Test in Sachsen die kommunale Förderung des Radverkehrs wieder ähnlich wie 2012.

Kommunale Radverkehrsförderung

Fahrradklima-Test 2012–2022, Frage 6: „Bei uns wurde in jüngster Zeit besonders viel ... kaum etwas für den Radverkehr getan.“

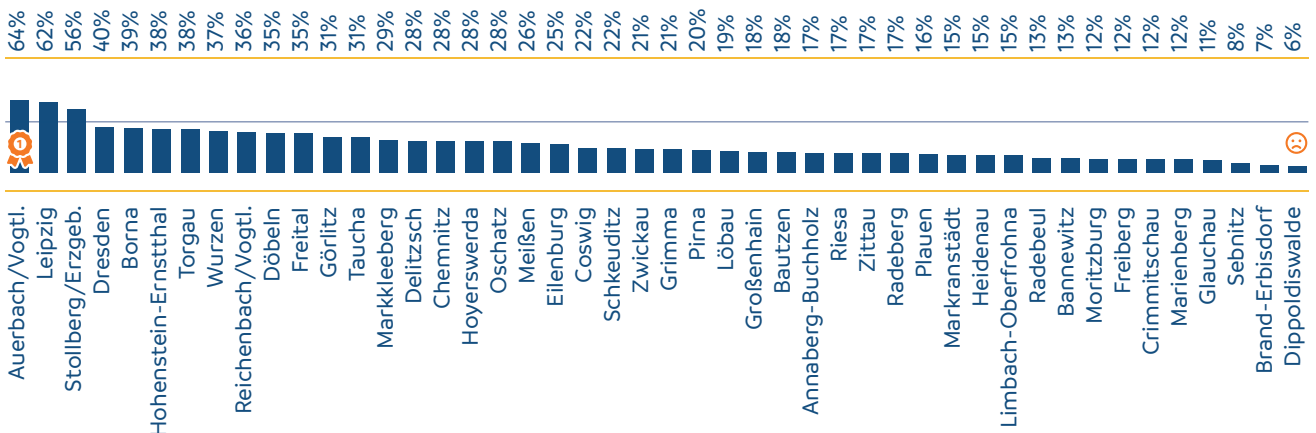
Nach Teilnehmezahlen gewichtetes Mittel.



Diese Trendumkehr lässt sich auch als Folge verstärkter Investitionen des Freistaats Sachsen in die kommunale Förderung des Radverkehrs deuten. Standen im Sächsischen Landeshaushalt 2019 noch 8,2 Mio. Euro für kommunale Radverkehrsmaßnahmen bereit, so hat sich das sächsische

Kommunale Radverkehrsförderung

„Bei uns wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.“



Fördervolumen in kommunale Radverkehrsprojekte auf knapp über 20 Mio. Euro im Jahr 2022 erhöht.

35% der Befragten beim Fahrradklima-Test in Sachsen bewerten das Engagement ihrer Stadt für den Radverkehr grundsätzlich positiv. Besonders gut schneiden die Städte Auerbach i.V. (64%), Leipzig (62%) und Stollberg / Erzgebirge (56%) ab. In Sebnitz (8%), Brand-Erbisdorf (7%) und Dippoldiswalde (6%) ist der Anteil der Befragten, die das kommunale Engagement ihrer Gemeinde für den Radverkehr grundsätzlich positiv bewerten, hingegen sehr gering. Während in einzelnen sächsischen Gemeinden fast zwei Drittel der Befragten mit der Förderung des Radverkehrs in ihrer Stadt grundsätzlich zufrieden sind, geben die meisten Befragten im Fahrradklima-Test an, dass sie in ihrer Stadt wenig oder kein kommunales Engagement für komfortable und sichere Radverkehrsinfrastruktur spüren.

Konflikte mit motorisierten Verkehrsteilnehmern

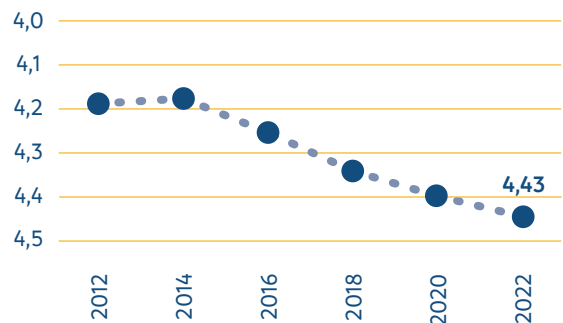
Ein stets brisantes Thema im Fahrradklima-Test sind Konflikte zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr. Nicht nur die Medien berichten regelmäßig über Konflikte und Gefahrensituationen. Auch der Gesetzgeber hat mittlerweile reagiert: Seit April 2020 schreibt die novellierte StVO einen

Konflikte mit Autofahrer*innen

Fahrradklima-Test 2012–2022

Frage 13: „Bei uns gibt es selten ... häufig Konflikte mit Autofahrer*innen.“

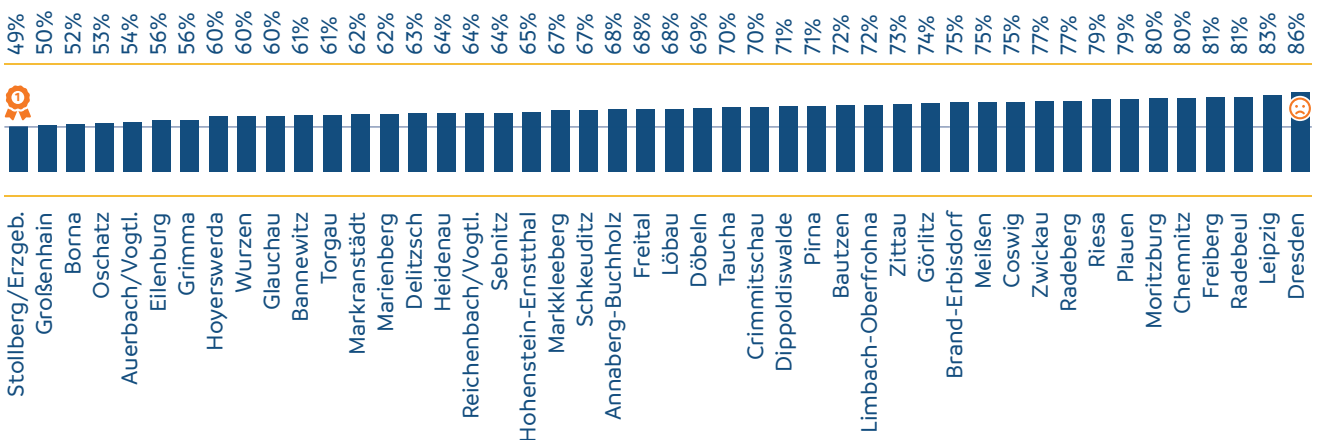
Nach Teilnahmezahlen gewichtetes Mittel.



Mindestabstand von 1,5 Meter beim Überholen von Radfahrenden vor. Außerorts und beim Überholen von radfahrenden Kindern sowie Kinderanhängern beträgt der verpflichtende Mindestabstand sogar 2 Meter. Dies gilt nicht nur, wenn sie gemeinsam mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn fahren,

Konflikte mit Autofahrer*innen

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



sondern auch wenn sie auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen unterwegs sind.

Der Fahrradklima-Test zeigt, dass Konflikte zwischen Auto- und Radverkehr dennoch weiterhin ein Problem sind. In Dresden berichten 86% der Befragten, dass sie häufig solche Konflikte erleben. Auch Chemnitz (80% sagen: Es gibt Konflikte zwischen Rad und Kfz), Leipzig, (83%), Plauen (79%) und Zwickau (77%) landen bei dieser Frage auf unteren Plätzen, sodass angenommen werden kann, dass auch die Stadtgröße bei dieser Fragestellung eine Rolle spielt. Im Vergleich der sächsischen Städte untereinander zeigt sich bei dieser Fragestellung ein differenzierteres Bild: Desto größer die Stadt ist, desto häufiger wird von Konflikten mit Kfz berichtet. Und so geben in Stollberg nur knapp die Hälfte der Befragten an, dass sie in ihrer Stadt Konflikte zwischen Autos und Fahrrädern erleben (49%).

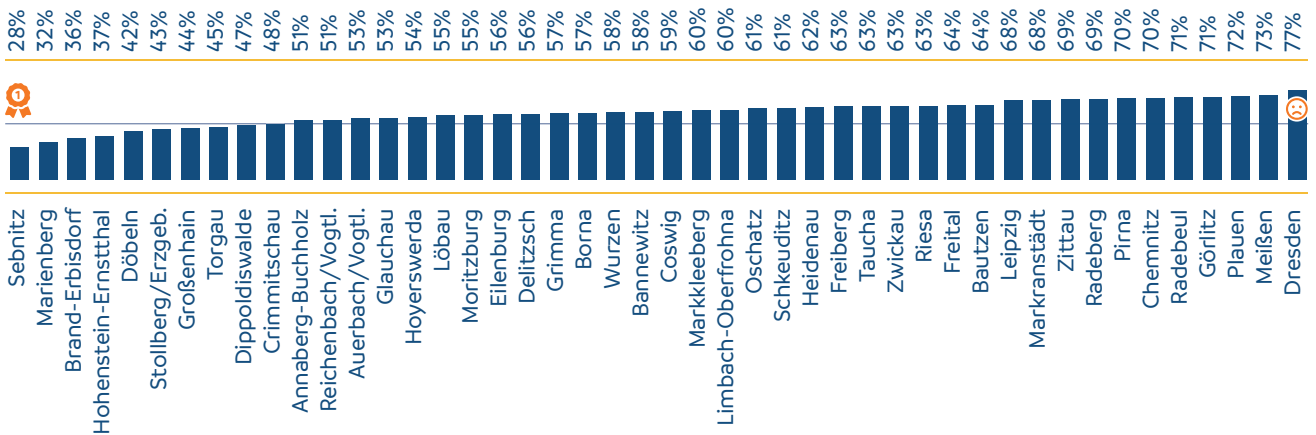
Ein verhaltenslenkender Faktor für eine Vielzahl von Konflikten zwischen Autofahrern und dem Radverkehr stellt die vorhandene Infrastruktur dar. Oft werden Konflikte zwischen Auto- und Radfahrenden in Situationen verstärkt, wenn beide Gruppen die Infrastruktur aus ihrer jeweiligen Perspektive unterschiedlich erleben. Zum Beispiel, wenn Autofahrende davon ausgehen, dass ein Gehweg, auf dem mit dem Rad nicht

gefahren werden darf, ein benutzungspflichtiger Radweg ist. Es liegt die Vermutung nahe, dass auch die lange übliche Mischung von Fuß- und Radverkehr auf innerörtlichen „Gemeinsamen Geh- und Radwegen“ sowie die Duldung des Radfahrens auf Gehwegen über die Jahre dazu führte, dass Autofahrende sich daran gewöhnt haben, dass auf der Straße nur motorisierter Verkehr anzutreffen ist. Hier anzusetzen, ist eine Aufgabe bei der Planung von Infrastruktur, im Handeln der Polizei sowie für die Öffentlichkeitsarbeit unterschiedlichster Akteure, angefangen von der Polizei, über die Fahrschulen bis hin zu den Kommunen, die bei der Gestaltung von Infrastruktur selbst Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben.

Allein die Art, wie eine Kreuzung gebaut ist oder die Aufteilung des Straßenraums für die verschiedenen Verkehrsarten, beeinflusst, ob die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden harmonisch miteinander durch den Alltag kommen oder sich immerfort in Konfliktsituationen gegenüberstehen. So haben Studien wie das Projekt „Radmesser“ des Tagesspiegel gezeigt, dass Radfahrende auf schmalen Schutzstreifen oft knapper überholt werden als im Mischverkehr.¹ Möglicherweise ist das auch darauf zurückzuführen, dass der Streifen aus Autofahrerperspektive – unabhängig von seiner Breite – oft als abge-

Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen

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



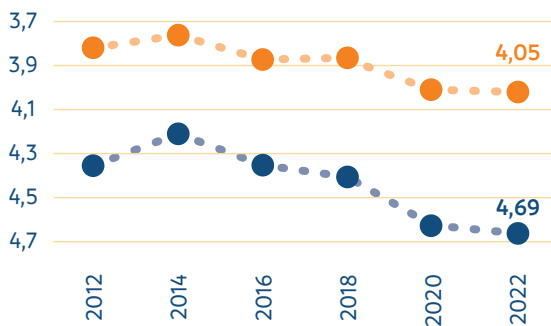
Radwegbreite und -oberfläche

Fahrradklima-Test 2012–2022,

● Frage 18: „Bei uns sind Wege für Radfahrer*innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer*innen.“

● Frage 19: „Bei uns sind Wege für Radfahrer*innen angenehm glatt und eben.“

Nach Teilnehmezahlen gewichtetes Mittel.



grenztes „Revier“ wahrgenommen wird, an dem ohne besonderen Sicherheitsabstand vorbeigefahren werden kann.

Auch begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die für Rücksichtnahme wirbt und über Verkehrsregeln informiert, ist ein wichtiges – und oft unterschätztes – Element um das Verkehrsklima zu verbessern. Hier ist es wichtig, vor allem die Autofahrer*innen anzusprechen und aktiv gegen Revierverhalten und für Rücksichtnahme gegenüber verletzlicheren Verkehrsteilnehmer*innen zu werben. Einige sächsische Polizeidirektionen machen z.B. an der Heckscheibe von Polizeifahrzeugen auf den verpflichtenden Überholabstand von 1,50 m aufmerksam. Des Weiteren machen in Radebeul Hinweistafeln des ADFC an besonders kritischen Stellen auf den Mindestabstand beim Überholen aufmerksam.

In Sachsen sind erfolgreiche Projekte der Öffentlichkeitsarbeit für ein gutes Verkehrsklima bisher jedoch eher die Ausnahme denn der Regelfall. Gerade die Gemeinden könnten hier – auch ohne „erhobenen Zeigefinger“ – deutlich mehr tun, um der mehrheitlich als aggressiv wahrgenommenen Stimmung auf den Straßen entgegenzuarbeiten.

Hindernisse auf Radwegen

Bei den meisten Fragen im Fahrradklima-Test zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen im Vergleich der Städte. Bei der Frage nach Hindernissen auf Radwegen haben die Befragten hingegen in allen Städten angegeben, dass sich die Situation verschlechtert. Dies ist ein eindeutiges Zeichen, dass zunehmende Konflikte um städtische Flächen durchgängig ein wachsendes Problem sind.

Besonders schlecht schnitt bei dieser Frage die Landeshauptstadt Dresden ab. 77% der Befragten gaben hier an, dass das Radfahren besonders oft von Hindernissen wie Laternen, Drängelgittern und Werbeträgern begleitet wird. Am anderen Ende der Skala steht Döbeln: Doch auch hier geben noch 53% der Befragten an, dass ihnen Hindernisse auf Radwegen oder Radfahrstreifen nicht oder nur sehr selten begegnen.

Breite und Oberflächenqualität der Radwege

Nicht nur das Sicherheitsgefühl oder Konflikte mit dem Autoverkehr wirken sich auf die Wahl des Verkehrsmittels aus. Auch der Komfort beim Radfahren, erkennbar an einer durchgängigen und eindeutigen Wegeführung wie auch ebenen Oberflächen, spielt für die individuelle Mobilitätsentscheidung eine Rolle. Zwei Fragestellungen des Fahrradklima-Tests zielen auf die Breite und die Oberflächenqualität von



Breit und eben ist die neue Radspur am Leipziger Hauptbahnhof.



Fahrradstraße in der Leipziger Innenstadt.

Radwegen ab. In beiden Kategorien hat sich sachsenweit die Bewertung nicht nur im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test 2020, sondern seit 2014 deutlich verschlechtert.

In keiner sächsischen Gemeinde hält mehr als die Hälfte der Befragten die Breite der Radwege für ausreichend. Die beste Bewertung erreicht in dieser Kategorie Grimma mit 48% Zustimmung zur Aussage, dass die Radwege ausreichend breit sind.

Deutlich besser als die Wegebene schneidet die durchschnittliche Bewertung der Oberflächenqualität der Radwege in sächsischen Fahrradklima-Test-Städten ab. In Sachsen findet ein Drittel der Befragten grundsätzlich die Oberflächen der Radwege in Ordnung, am zufriedensten sind hier die Befragten in Bannewitz (61%). Die geringste Zufriedenheit mit der Oberflächenqualität der Radwege herrscht in Sebnitz (12%), Moritzburg (9%) und Marienberg (7%).

Der ADFC empfiehlt, 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 für einen Weg genutzt wird. Mit zunehmendem Radverkehr steigt auch die Anzahl der Überholmanöver. Dies kann nur sicher gelingen, wenn die Radwege ausreichend breit sind.

Die StVO sieht Radwege vor, die für die „gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit“ sind.² 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: Oft sind Alleinunfälle von Radfahrenden dadurch begünstigt, dass Radfahrende ihre Aufmerksamkeit auf Risiken in der Infrastruktur lenken müssen und vom eigentlichen Verkehrsgeschehen abgelenkt sind.³

Alle Ergebnisse und weitere Hintergründe zum Fahrradklima-Test in Sachsen finden Sie auf sachsen.adfc.de/fkt22.

¹ Projekt Radmesser des Tagesspiegels von 2018, online abrufbar unter <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/>

² Vgl. VwV zu § 2 StVO Rn. 17.

³ Von den 5.124 Unfallopfern auf dem Rad im Freistaat Sachsen 2022 verunglückten 1.404 bei Alleinunfällen. Das entspricht einem Anteil von 27%.

Gesamtbewertung Sachsen 2022

Annaberg-Buchholz	4,47	o
Auerbach/Vogtl.	3,76	↗
Bannewitz	4,17	
Bautzen	4,09	↘
Borna	3,65	↑
Brand-Erbisdorf	4,38	o
Chemnitz	4,13	o
Coswig	4,15	↓
Crimmitschau	4,54	↘
Delitzsch	3,86	↘
Dippoldiswalde	4,49	o
Döbeln	3,93	↘
Dresden	4,05	o
Eilenburg	3,79	↗
Freiberg	4,29	o
Freital	4,19	o
Glauchau	4,42	o
Görlitz	4,10	o
Grimma	3,87	↓
Großenhain	3,80	o
Heidenau	4,09	
Hohenstein-Ernstthal	4,18	↓
Hoyerswerda	3,87	↘
Leipzig	3,84	o
Limbach-Oberfrohna	4,57	o
Löbau	4,32	
Marienberg	4,48	o
Markkleeberg	3,75	↘
Markranstädt	4,05	↘
Meißen	4,24	o
Moritzburg	4,19	
Oschatz	4,02	↘
Pirna	4,14	o
Plauen	4,47	o
Radeberg	4,33	↓
Radebeul	4,20	↘
Reichenbach im Vogtland	4,26	o
Riesa	4,26	↘
Schkeuditz	4,00	
Sebnitz	4,61	↓
Stollberg/Erzgeb.	3,61	o
Taucha	4,08	o
Torgau	3,69	↘
Wurzen	3,92	↘
Zittau	4,24	o
Zwickau	4,46	o

Handlungsempfehlungen

.....

Der Fahrradklima-Test gibt Aufschluss über das Fahrradland Sachsen. Der ADFC empfiehlt fünf Lösungsansätze.

1. Sicherheitsgefühl als wichtiger Planungsparameter

Wer Radverkehr fördern will, muss die Motive im Blick haben, die Menschen bisher vom Radfahren abhalten. Bei Grundentscheidungen zum Radverkehr und in Planungsprozessen sollten daher die subjektive und die soziale Sicherheit stets ein fester Planungsparameter sein.

2. Das Fahrrad ist kein Großstadtphänomen

Das Fahrrad ermöglicht individuelle Mobilität für alle, ist praktisch und preiswert. Dies gilt auch für kleine Städte und ländliche Räume. Damit das Fahrrad seine Vorteile auch hier ausspielen kann, müssen Perspektiven außerhalb der Großstädte mehr Beachtung finden: Bei Beteiligungsprozessen, in der Netzplanung sowie bei Fördermitteln.

3. Bike + Ride flächendeckend fördern

Für den Nahverkehr ist das Fahrrad der perfekte Zubringer. Doch ohne diebstahlsichere und hochwertige Abstellanlagen wird die Zahl der Pendler, die Rad und Bahn kombinieren, nicht zunehmen. Bis 2030 sollten alle Bahnhöfe und Haltepunkte in Sachsen mit bedarfsgerechten Abstellanlagen ausgestattet sein.

4. Sichere Finanzierung für sichere Wege

In der Vergangenheit war die kommunale Radverkehrsförderung immer wieder durch Unsicherheit hinsichtlich der Fördermittel geprägt. Dadurch entstehende Bedenken und Zaghaftigkeit bremsen Planungs- und Entscheidungsprozesse. Sowohl der Freistaat Sachsen als auch der Bund, aber auch die Kommunen selbst stehen in der Verantwortung, die mittel- und langfristige Finanzierung des Radverkehrs zu sichern.

5. Bessere Ergebnisse durch ein starkes Netzwerk

Schon heute vernetzen sich sächsische Städte und Gemeinden, die den Radverkehr voranbringen wollen, im wegebund. Hier finden sie Unterstützung in Planungs- und Finanzierungsfragen und machen ihre kommunalen Fachleute fit für die anstehenden Planungsfragen des Radverkehrs.



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Sachsen e.V.

Juni 2023

Text: Konrad Krause, Isabell Gall, Janek Mücksch

Layout: Ines Hofmann

Bildnachweise: Titel: René Gerullis/ADFC, S. 3: Niklas Schietzold, S. 11 oben: Christian Behnken, S. 11 unten: Olaf Matthies/ADFC, S. 13: Konrad Krause/ADFC, S. 16: Radwege-Check, S. 17: Mark Stosberg/unsplash.com, S. 21: Isabell Gall/ADFC, S. 22: Clara Pfister/unsplash.com.

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

twitter.com/ADFC_SN

masto.nu/@ADFC_SN

facebook.com/ADFCsachsen

instagram.com/ADFCsachsen