



# Niedersachsen im Fahrradklima- Test 2022

.....

Entwicklungen. Analysen. Handlungsempfehlungen.

## Niedersachsen bestätigt seine Stellung als Fahrradland

Die Corona-Zeit hat verstärkt aufgezeigt, was sich in den Vorjahren bereits abgezeichnet hat. Das Fahrrad gewinnt im Bewusstsein und in der Nutzung der Menschen immer mehr an Bedeutung. Umwelt- und Klimaschutz wie auch Lebens- und Aufenthaltsqualität in urbanen und ländlichen Räumen sind dabei wesentliche Aspekte.

Radverkehr ist bei den Menschen in Niedersachsen nicht nur angekommen, das Klima hierzulande ist klar auf Mobilitäts- und Verkehrswende eingestellt. Radfahrende geben Rückmeldungen zu Veränderungen und Verbesserungen beim Radverkehr in ihrer Kommune. Denn wer die eigene Stadt, Gemeinde oder das Umland kennt, weiß um die Problemstrecken für Radfahrende. Und die Person weiß in der Regel auch, wie das Vorankommen mit dem Rad vereinfacht werden kann.

So haben wir beispielsweise immer noch vielfach zu schmale Radwege. Auch das Fehlen von Radwegen an Landesstraßen ist kritisch zu sehen. Das kann uns nicht ruhen lassen.

Der zum Teil schleppenden Radverkehrsförderung in Niedersachsen steht ein rasant steigendes Interesse für den Radverkehr gegenüber. Unverkennbar erwarten Menschen deutlich mehr Maßnahmen und Mut zum Handeln durch Politik und Verwaltungen, um den Radverkehr entscheidend zu verbessern.

Der Fahrradklimatest zeigt aber auch, dass es in vielen niedersächsischen Städten, Gemeinden und Landkreisen Verbesserungen für den Radverkehr gegeben hat. Leider ist zu beobachten, dass der „große Wurf“ aber meist noch nicht stattgefunden hat. Politik und Verwaltung scheuen sich noch zu oft, mutige Schritte zu gehen und Maßnahmen pro Radverkehr zu ergreifen.

Positiv zu bewerten ist das Engagement der Zivilgesellschaft, um Änderungen herbeizuführen. Die vielfach in Niedersachsen gestarteten Radentscheide sind ein Beleg dafür. Ich schätze dieses Engagement, für eine gute Fahrradinfrastruktur einzutreten, sehr. Alle Radfahrenden sind aufgefordert, sich einzubringen, um eine signifikante Verbesserung für den Radverkehr vor Ort zu erreichen.

Aber auch wer an der Fahrradpolitik des ganzen Landes interessiert ist, erfährt durch die Ergebnisse des Fahrradklima-

Tests, wie sich das Fahrradklima generell entwickelt. Welche Themen (Einzelfragen) entwickeln sich positiv, welche Kommunen oder Regionen sind Vorreiter und wo bleibt noch viel zu tun.

Trotzdem müssen Politik und Verwaltung hier dringend noch aktiver werden – dem Bekenntnis zu mehr Radverkehr müssen auch Taten folgen. Der Fahrradboom wird auch zukünftig wachsen. Daran besteht kein Zweifel.



### **Mehr Radverkehr hilft allen: Menschen, Städten und dem Klima**

Wir wollen Ihnen mit dieser Broschüre zahlreiche Handlungspunkte, Anregungen und Empfehlungen liefern, wie Radverkehr für alle sicherer und komfortabler werden kann.

Ich wünsche Ihnen viele Erkenntnisse und Ideen bei der Lektüre der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in Niedersachsen. Und ich hoffe, dass diese dazu beitragen, den Traum vom Fahrradland Wirklichkeit werden zu lassen.

Als ADFC Niedersachsen stehen wir, gemeinsam mit unseren Aktiven in den Kreisverbänden und Ortsgruppen, gerne hilfreich zur Seite.

Rüdiger Henze

Landesvorsitzender des ADFC Niedersachsen e.V.

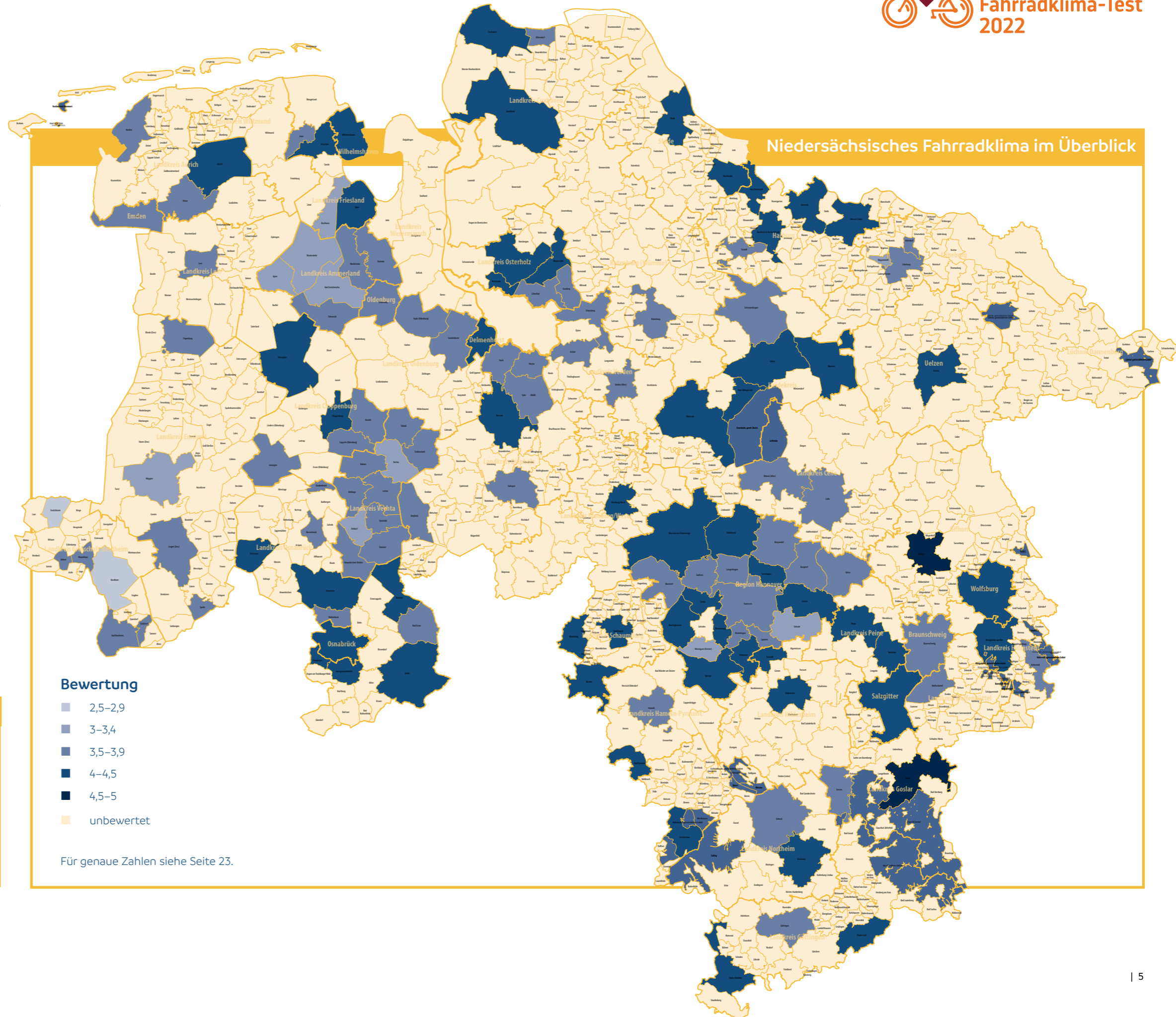
# Niedersachsen im Fahrradklima-Test

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist der Zufriedenheitsindex der Radfahrenden in Deutschland und eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit. Mit Hilfe eines Fragebogens können Radfahrer:innen ihre Meinung über „Spaß oder Stress“ beim Radfahren und im Straßenverkehr an ihrem Wohnort zum Ausdruck bringen.

Immer mehr Menschen in Niedersachsen setzen sich mit dem Thema Radfahren auseinander – das zeigt sich auch beim ADFC-Fahradklima-Test 2022: In Niedersachsen haben 24.280 Radfahrende über die Fahrradfreundlichkeit in ihren Städten und Gemeinden abgestimmt – so viele wie noch nie. Die Teilnahme am Fahrradklima-Test liegt mit rund 3,02 Teilnehmer:innen (TN) pro 1.000 Einwohner:innen (EW) in Niedersachsen<sup>10</sup> über dem Bundesdurchschnitt mit rund 2,89 TN pro 1.000 EW<sup>14</sup>.

Durch die starke Teilnahme wuchs auch die Zahl der niedersächsischen Kommunen, die es ins Test-Ranking schafften, weiter: 2022 waren es mit 137 aller 939 Kommunen so viele wie noch nie zuvor. Somit konnte der Fahrradklima-Test auch die Anzahl der teilnehmenden Kommunen erneut steigern – und zwar um 28 Kommunen. Alle Städte in Niedersachsen mit mehr als 50.000 EW sind in der Auswertung. Bei den 72 Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 EW fehlen nur 11. Das sind Nordenham, Haren, Moormerland, Ilsede, Bad Harzburg, Neu Wulmstorf, Wittmund, Wildeshausen, Osterode, Westoverledingen und Schwanewede.

## Niedersächsisches Fahrradklima im Überblick

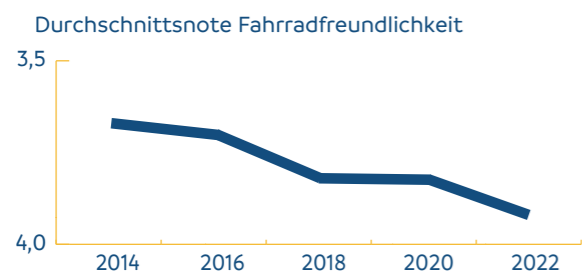


### Bewertung

- 2,5–2,9
- 3–3,4
- 3,5–3,9
- 4–4,5
- 4,5–5
- unbewertet

Für genaue Zahlen siehe Seite 23.

### Fahrradfreundlichkeit



Die Datenlage des ADFC-Fahrradklima-Tests ist im Jahr 2022 also so gut wie nie. Insgesamt bewerteten die Menschen in Niedersachsen die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte ab 50.000 EW mit der Durchschnittsnote 3,91. Im Vorjahr war Niedersachsen noch bei einem Durchschnitt von 3,8. Insgesamt zeigt sich für unser Bundesland seit 2014 ein leichter Abwärtstrend.

### Auswertung mit Lichtblicken und Schatten in Niedersachsen

#### Lichtblick

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums (77% positiv – 7% besser als der Bundesdurchschnitt)
- Zügiges Radfahren (70% – 9% besser als der Bundesdurchschnitt)
- Radfahren für Jung und Alt (68% positiv – 10% besser als der Bundesdurchschnitt!)
- Spaß oder Stress (53% positiv – 5% besser als der Bundesdurchschnitt)

#### Schatten

- Breite der Wege für Radfahrer:innen (80% negativ)
- Oberfläche der Wege für Radfahrer:innen (77% negativ – 5% schlechter als der Bundesdurchschnitt)
- Führung an Baustellen (77% negativ)
- Fahren im Mischverkehr mit Kfz (75% negativ)
- Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen (74% negativ)
- Ampelschaltungen für Radfahrende (73% negativ)
- Falschparkerkontrolle auf Radwegen (71% negativ)
- Konflikte mit Kfz (70% negativ)

Bei den Kategorien ohne Vergleich weicht der Wert für Niedersachsen nicht nennenswert vom Bundesdurchschnitt ab.

Neben den Bewertungen einzelner Aspekte des Fahrradklimas konnten die Befragten auch angeben, was ihnen in ihrer Stadt besonders wichtig ist. Dabei wurden das Sicherheitsgefühl beim Radfahren und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer:in als am wichtigsten bewertet.

Detaillierte Auswertungen zu allen Orten und Fragen können Sie auf [www.fahrradklima-test.adfc.de](http://www.fahrradklima-test.adfc.de) abrufen.

## Methodik

Seit dem Jahr 2012 wird der Fahrradklima-Test des ADFC alle zwei Jahre jeweils von September bis November durchgeführt. Neben einem Städtevergleich werden auch langfristige Trends beobachtet, weswegen die 27 Hauptfragen über alle Untersuchungen hinweg gleichbleiben. Diese wiederkehrenden Fragen lassen sich in fünf Kategorien zusammenfassen: Fahrrad- und Verkehrsklima (Frage 1–5), Stellenwert des Radverkehrs (F 6–10), Sicherheit beim Radfahren (F 11–17), Komfort beim Radfahren (F 18–22) sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz (F 23–27). Darüber hinaus gibt es seit 2018 fünf Zusatzfragen zu einem bestimmten Themenkomplex. Im Jahr 2022 wurden fünf Sonderfragen zum Radfahren im ländlichen Raum gestellt. Die Fragen sind als sogenanntes semantisches Differenzial aufgebaut.

Dabei werden zwei Pole von gegensätzlichen Aussagen dargestellt und die oder der Befragte kann in sechs Stufen auswählen, zu welcher Aussage er oder sie tendiert. Die Formulierungen der Aussagen sind praxisnah und bildhaft. Beispiele dafür sind:

- Bei uns fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung/ Fahren nur bestimmte Gruppen (Kinder, Sportler:innen)
- 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. Umlaufsperrern, Laternen, Werbepoständer).

Die sechs Stufen der Zustimmung können als Schulnote interpretiert werden, auch wenn die Abstände zwischen den einzelnen Aussagen dann automatisch als gleich groß angenommen werden. Diese Vereinfachung ermöglicht es, Mittelwerte und andere statistische Maßzahlen zu berechnen und die Ergebnisse übersichtlich darzustellen. Neben den Mittelwerten interessiert auch der Anteil der Befragten, die eine bestimmte Schulnote oder Notengruppe vergeben haben. Daraus ergeben sich Aussagen wie:

- „Im Kreis Harburg finden 68% der Befragten, dass die Radwege selten gereinigt werden.“
- „Nur 13% empfinden die Führung an Baustellen in Osnabrück als bequem und sicher.“

Diese Methodik gewährleistet auch dann sichere Aussagen, wenn die Befragten sehr heterogen geantwortet haben.

Um eine ausreichende statistische Sicherheit der Ergebnisse zu gewährleisten, müssen in Städten mit weniger als 100.000 Einwohner:innen mindestens 50 Personen an der Befragung teilnehmen. Bei Städten zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner:innen bedarf es mindestens 75 Teilnehmenden und bei noch größeren Städten liegt die Mindestzahl bei 100 Personen. Wird die Mindestteilnehmerzahl unterschritten, so findet keine stadtspezifische Auswertung statt. Nur in den Größenklassen, in denen alle Städte dieser Klasse im Ergebnis des Fahrradklima-Tests erscheinen, sind diejenigen mit der schlechtesten Note auch die fahrradunfreundlichsten in dieser Größe. Überall dort, wo nicht alle Kommunen der Größenklasse ins Ranking gekommen sind, ist das nicht der Fall: Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmer:innenzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern ein Grundinteresse am Radverkehr auf. Der Fahrradklima-Test ist nicht als repräsentative Untersuchung angelegt, vor allem, weil Nicht-Radfahrende nicht befragt werden. Bei der Werbung für die Teilnahme am Test wird darauf geachtet, dass die Bevölkerungsgruppen, die in den vergangenen Untersuchungen wenig vertreten waren, besonders angesprochen werden. So sind die männlichen Teilnehmer immer noch leicht in der Überzahl, der Anteil der Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu (2012: 36%, 2022: 45%). Der größte Unterschied zwischen der Verteilung in der Gesamtbevölkerung und den Teilnehmenden im Fahrradklima-Test ist die ADFC-Mitgliedschaft. Während 0,26% der Bevölkerung ADFC-Mitglied sind, sind es unter den Teilnehmenden 16%. Allerdings haben diese Gruppenunterschiede in der Teilnahme kaum einen Einfluss auf die Gesamtnote im Fahrradklima-Test, denn die mittleren Noten der Teilnehmer:innen-Gruppen unterscheiden sich kaum voneinander.

Zu den 27 Dauerfragen und den thematischen Ergänzungsfragen wurden die TN der Online-Befragung zusätzlich gebeten,



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 geben 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.

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

Bild eines Fragebogens

zur Wichtigkeit der einzelnen Fragen Stellung zu nehmen. Konkret sollten sie ankreuzen, wie wichtig aus ihrer Sicht die 21 Aspekte für das Radfahren in ihrer Stadt sind. Zur Auswahl standen: „wichtig“ (= 1), „eher wichtig“ (= 0,66), „eher unwichtig“ (= 0,33) und „unwichtig“ (= 0). Das arithmetische Mittel ergibt einen Index, der zwischen 1 und 0 liegt. Die Einordnung der Wichtigkeit der unterschiedlichen Fragen des Fahrradklima-Tests dient als Hilfestellung, um aus den Ergebnissen Handlungsschwerpunkte abzuleiten.

# Radfahren in Niedersachsen

## 64% der Radfahrer:innen in Niedersachsen fühlen sich gefährdet.

Die Menschen in Niedersachsen bewerteten ihre Sicherheit mit der Schulnote 3,8, was dem Bundesland eine leichte Verbesserung gegenüber den letzten beiden Jahren (3,9) attestiert. Die Orte unterscheiden sich hinsichtlich des individuellen Sicherheitsgefühls beim Radfahren jedoch stark. In den meisten Größenklassen gibt es Musterschüler:innen, bei denen zumindest über die Hälfte der Befragten eine 3 oder besser für das Sicherheitsgefühl vergibt. Insgesamt gibt es in Niedersachsen nur 20 Kommunen, bei denen das der Fall ist.

In dem vom BMVI geförderten Fahrrad-Monitor Deutschland 2021<sup>12</sup> geben über die Hälfte der Befragten folgende Gründe für das Gefühl der Unsicherheit an:

- zu viel Verkehr
- rücksichtslose Autofahrende
- zu wenig separate Radwege
- überhöhte PKW-Geschwindigkeit
- plötzlich öffnende PKW-Türen
- zu viel Schwerlastverkehr

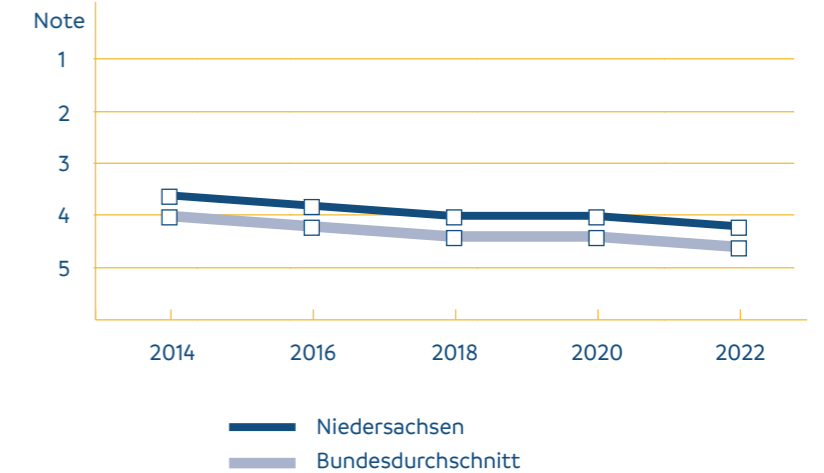
### „Von Autos bedrängt und behindert“

Laut StVO dürfen Autofahrende nur dann Radfahrende überholen, wenn sie innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter Abstand halten. Diese Regelung gilt auch bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Sie wird jedoch oft nicht eingehalten.

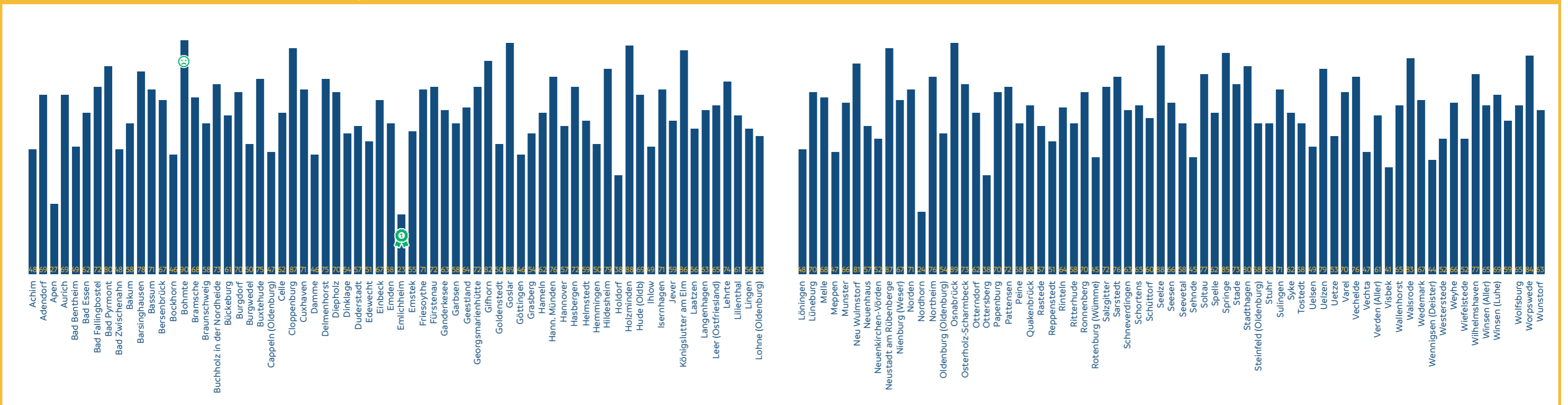
### › Liste der Musterschüler:innen:

- Göttingen 3,51
- Nordhorn 2,76
- Bad Zwischenahn 3,29
- Vechta 3,42
- Sehnde 3,44
- Meppen 3,47
- Rotenburg 3,51
- Achim 3,69
- Emlichheim 2,93
- Apen 3,16
- Holdorf 3,41
- Bockhorn 3,44
- Wennigsen (Deister) 3,47
- Lönigen 3,53
- Damme 3,55
- Uelsen 3,56
- Visbek 3,57
- Ottersberg 3,57
- Cappeln (Oldenburg) 3,61
- Ihlow 3,66

## Sicherheitsgefühl im Fahrradklima-Test zwischen 2014 und 2022



## „Bei uns fühlt man sich als Radfahrer\*in gefährdet“



### Überholabstände und Open Bike Sensor

Um die Abstandseinhaltung zu dokumentieren, wurde das offene Projekt Open Bike Sensor gestartet. Der Open Bike Sensor ist ein Gerät, das den Überholabstand misst. Die Daten werden dann zusammengeführt und mit Geodaten verbunden, sodass gefährliche Straßenabschnitte auf einer Karte angezeigt werden können. Auf <https://www.openbikesensor.org/> befindet sich eine interaktive Karte mit allen teilnehmenden Städten und den jeweils verantwortlichen Organisationen, sowie Links zu deren Internetseiten. Die ehrenamtlich Aktiven laden die Abstandsdaten selbstständig hoch. Diese werden dann auf einer Karte der jeweiligen Stadt dargestellt. Diese Karten sind kostenlos und für alle zugänglich abrufbar. Dieses Projekt hat 2022 sogar den Deutschen Fahrradpreis erhalten.



Bildquelle: Mobilnetzwerk Hannover



Bildquelle adfc/HEESE-1114

### Abstandsmessungen bei der Polizei in Niedersachsen

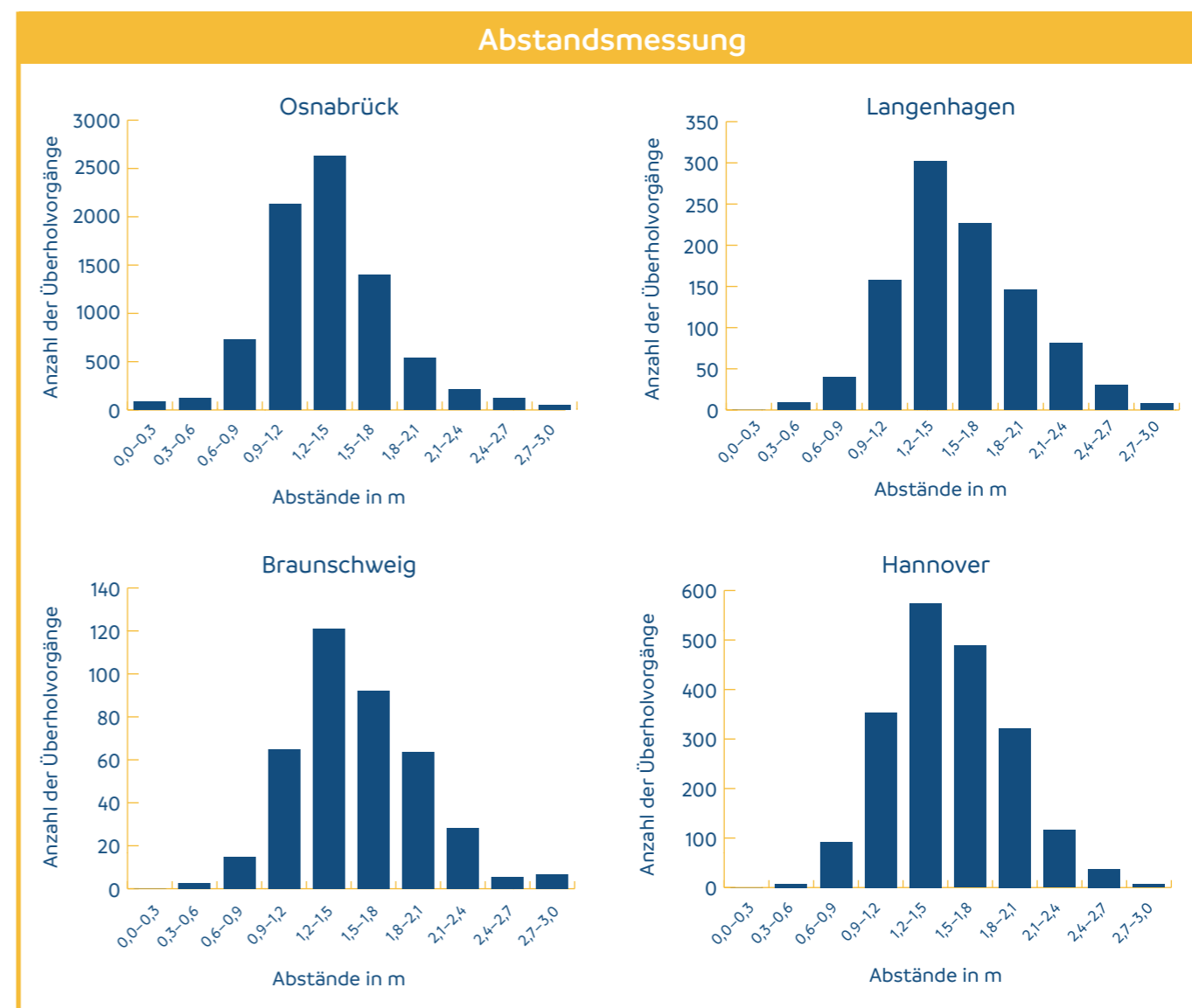
Da die Daten des Open Bike Sensors nicht rechtssicher sind, muss die Polizei bei Abstandskontrollen auf andere Verfahren zurückgreifen. Aktuell müssen dabei noch selbstgemalte Markierungen auf dem Asphalt als Referenz dienen. Da dieses Verfahren aufwändig ist und auch erst beantragt werden muss, sind Abstandskontrollen bei den Polizeien in Niedersachsen aber weiterhin eine Seltenheit. Mit den Daten des OBS könnten die Polizeien jedoch gezielt an Straßenkontrollen durchführen, auf denen es zu häufigen Abstandsunterschreitungen kommt.

Ergebnisse des Open Bike Sensors stimmen mit den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests überein.

Bisher gibt es den Open Bike Sensor in Niedersachsen schon in Osnabrück, Langenhagen, Hannover und Braunschweig. Die gesammelten Daten liefern bereits einen großen Erkenntniswert. Sie zeigen auch einen deutlichen Zusammenhang zu den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests im Bereich Sicherheit:

Mit 50,841% in Langenhagen und sogar 71,162% in Osnabrück wurden viele der erfassten Überholvorgänge mit einem Abstand von unter 1,50 Meter vorgenommen. Die Abstände in Langenhagen sind zu 22,6% im Bereich 1,50 Meter bis 1,80 Meter. 26,5% der Überholvorgänge hatten sogar einen Abstand von über 1,80 Meter. In Osnabrück wurden 17,51% der Überholvorgänge mit einem Abstand von 1,50 Meter bis 1,80 Meter durchgeführt. Über 1,8 Meter lagen nur 11,33% der Überholvorgänge. In Braunschweig wurden bei 49,05% der gemessenen Überholvorgänge die vorgeschriebenen 1,50 Meter eingehalten, ähnlich wie in Hannover mit 48,56% überholenden Autos mit mindestens 1,50 Meter Abstand.

Das Problem knapper Überholabstände spiegelt sich auch im ADFC-Fahradklima-Test wider. Hier haben Hannover und Langenhagen mit jeweils 74% und Braunschweig mit 73% Unzufriedenheit immer noch einen deutlichen Vorsprung vor Osnabrück mit 91% Unzufriedenheit. **Durchschnittlich geben 74% der Befragten in den niedersächsischen Kommunen an, dass sie auf der Fahrbahn bedrängt und behindert werden.** In



Hannover fahren nur 25% der Befragten stressfrei im Mischverkehr, ebenso in Braunschweig. In Osnabrück bewerten nur 8% das Fahren zusammen mit Autos als positiv, in Nordhorn sind es immerhin 66%. In weniger großen Städten und ländlichen Räumen stellen sich die Zahlen ähnlich dar. Kein Ort, außer Nordhorn, hat bei dieser Frage überwiegend positive Bewertungen. Dies verdeutlicht, dass es absolut notwendig ist, getrennte Radwege anzulegen oder die Situation auf der Fahrbahn deutlich zu verbessern.

#### Selbst aktiv werden

Wer mit seiner Gruppe, Verein, Verband, Organisation oder Institution auch am Open Bike Sensor teilnehmen möchte, kann sich auf <https://www.openbikesensor.org/> informieren. Dort sind Kontakte zu Verantwortlichen der teilnehmenden Gruppen sowie Bauanleitungen der dazu benötigten Teile zu finden.

### Geschützte Radwege sind besser für das Fahrradklima

Die Befragung für den Fahrrad-Monitor 2021<sup>12</sup> hat ergeben, dass 59% der befragten Personen auf dem Land und in Städten bis 20.000 Einwohner in Zukunft gerne häufiger das Fahrrad oder Pedelec nutzen würden. Bei der Frage, in welchen Bereichen die Politik noch mehr für den Radverkehr tun könnte, war ebenfalls die häufigste Antwort in den ländlichen Regionen, dass mehr Radwege gebaut werden sollen, gefolgt von einer gewünschten Trennung von Fahrrad- und Kraftverkehr. Beide Verbesserungswünsche haben mehr Schutz des Radverkehrs vor dem Autoverkehr gemeinsam. Gerade auf dem Land und in Kleinstädten gaben in der Umfrage des Fahrradmonitors 53% der Befragten an, dass sie hauptsächlich auf Straßen ohne markierten Radfahrstreifen fahren. Hierbei gaben 75% der Befragten dieser Gruppe an, dass sie sich unsicher fühlen. In Städten über 20.000 EW nutzen die meisten Befragten getrennte Geh- und Radwege auf dem

Bürgersteig. Dabei fühlen sich die Befragten in den Mittel- und Großstädten laut Fahrradmonitor meistens sicher.

Forschende an der Professur für Verkehrspsychologie der TU Dresden<sup>4</sup> werteten Daten von 10.294 Personen aus, die gebeten wurden, Infrastruktur nach den Kriterien „Spaß am Fahren“, „Komfort“, „Sicherheit“, „Schnelligkeit“ und „geringe Behinderung durch Andere“ zu bewerten. Hier zeigt sich ein ähnliches Ergebnis: Radfahrstreifen und baulich getrennte Radwege sind bei allen Kriterien die beliebtesten Radwege.<sup>3</sup> In der Grafik „Beliebtheit von Fahrradinfrastruktur“ sieht man die Beliebtheit von Radfahrstreifen, getrennten Fahrradwegen, Fahrradschutzstreifen, Mischverkehr mit Kfz, Fußwege frei für Fahrräder und Fußgängerzonen.“

### Winterdienst auf Radwegen

Im Zuge des Winterdienstes werden in der Regel zuerst die Straßen für Autos geräumt. Der Schnee wird oft an den Straßenrändern abgeladen und blockiert so den Fahrradweg

beziehungsweise den Radfahrstreifen. Dementsprechend ist eine zeitlich abgestimmte Räumung mit zwei Fahrzeugen, bei der zuerst die Straßen und im direkten Anschluss der Radweg geräumt wird, sinnvoll<sup>7</sup>. Können Radfahrer:innen die Fahrradwege nicht mehr nutzen, entfällt die Benutzungspflicht und sie müssen auf die Straße ausweichen. Das birgt ebenfalls Gefahren, da Autofahrer:innen an Bereichen mit Radwegen nicht mit Fahrrädern auf der Straße rechnen und diese leicht übersehen<sup>11</sup>.

Probleme bei der Räumung ergeben sich oft auch durch den Mangel an Räumungsgeräten. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gibt an, dass die meisten Straßenmeistereien über drei bis vier eigene Winterdienstfahrzeuge verfügen. Unterstützt werden zusätzlich drei bis sechs Fahrzeuge von anderen Firmen angefordert. Gleichzeitig steht jeder Straßenmeisterei nur ein Räumgerät für Fahrradwege zur Verfügung. Genug Kapazitäten, um die Radwege zu räumen, gibt es also oft nicht.

Dabei sind Kommunen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofs vom 9. Oktober 2003 dazu verpflichtet, verkehrswichtige Fahrradwege zu räumen oder zumindest dafür zu sorgen, dass sie befahrbar sind. Problematisch hierbei ist, dass „verkehrswichtige Wege“ nicht klar definiert sind. Die Durchsetzung des Urteils ist also an manchen Stellen schwierig. In wenig besiedelten Orten, in denen auch Busse selten fahren, ist Fahrradfahren umso wichtiger. Ist der Weg vor der eigenen Haustür bereits glatt und gefährlich, bleibt das Fahrrad stehen. Auffällig ist, dass in Städten mit einem guten Winterdienst und gut befahrbaren Radwegen die Nutzung des Fahrrads im Winter kaum zurück geht. Wird das Radfahren auf Grund von Glätte und Hindernissen wie Schnee gefährlich, geht die Zahl der Radfahrenden deutlich zurück<sup>2</sup>. Radwege über Land sind von der Streu- und Räumspflicht ausgenommen. Bei Fahrradwegen vor Häusern gilt im Gegensatz zu Fußwegen auch keine Räumspflicht für Anwohner:innen. Bei geteilten Fuß- und Radwegen muss auch nur das Durchkommen der Fußgänger:innen gewährleistet werden<sup>7</sup>.

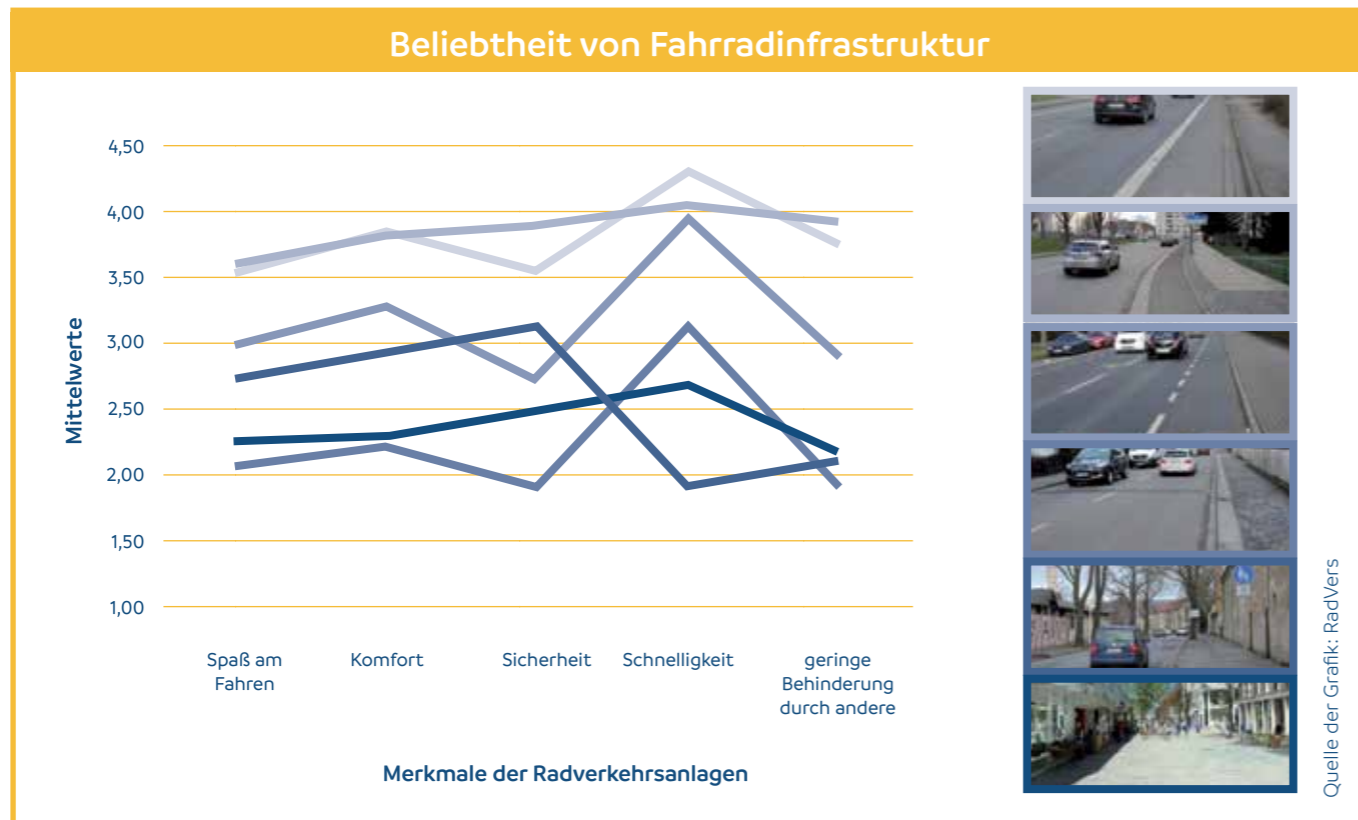
Fahrradwege räumen ist deutlich sinnvoller als sie zu streuen. Zum einen werden weniger Sand und Split gebraucht, die an anderer Stelle eine sinnvollere Anwendung finden. Zum anderen müssen gestreute Wege im Nachhinein wieder gereinigt werden. Werden die Wege geräumt, frieren sie auch



Bildquelle: Karin Sager ADFC Kreis Haburg

deutlich seltener zu und sind demnach weniger anfällig für Glätte. Außerdem gibt es einen Unterschied in der Wirkung von Streumitteln auf Fahrradwegen und auf Straßen: Autos tragen Streumittel wie Salz über die Straße. Dadurch werden sie besser verteilt und entfalten schneller ihre Wirkung. Fahrradreifen können das nicht, wodurch selbst gestreute Radwege oft noch lange glatt sind<sup>12</sup>.

**In Niedersachsen sind die Befragten in den meisten Kommunen unzufrieden mit dem Winterdienst.** Der Fahrradklima-Test hat eine Unzufriedenheit mit dem Winterdienst bis zu 80% in Sarstedt ergeben. Dicht darauf folgen Munster mit 79%, Delmenhorst mit 78% und Springe mit 77%. Doch auch in größeren Städten wie Osnabrück und Salzgitter lässt der Winterdienst mit jeweils 75% Unzufriedenheit noch zu wünschen übrig. Auf der anderen Seite gibt es auch ein paar Orte, in denen die Befragten eher zufrieden mit dem Winterdienst waren. Spitzenreiter ist Emlichheim mit 81% zufriedenen Befragten. Nordhorn folgt mit 74% Zufriedenheit. Dahinter liegen Apen mit 66%, Lohne (Oldenburg) mit 65% und Vechta mit 64% Zufriedenheit.



## Mit dem Fahrrad unterwegs in Niedersachsens Großstädten

Etwa jeder fünfte Mensch in Niedersachsen<sup>13</sup> wohnt in einer der acht größten niedersächsischen Städte mit mehr als 100.000 EW. Mit ihrer überdurchschnittlichen Bevölkerungsdichte und ihren kurzen Wegen haben Großstädte ein besonderes Potenzial für einen hohen Radverkehrsanteil. Doch die räumliche Dichte führt auch zu einem insgesamt höheren Verkehrsaufkommen, wodurch die Konkurrenz um die städtischen Verkehrsflächen zu einem spannungsgeladenen Thema geworden ist. Besonders der Parkraum für Pkws auf öffentlichen Flächen nimmt hier einen (zu) großen Posten ein.



Parkende Autos stellen besonders für Kinder und kleinere Menschen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.  
Bildquelle: ADFC/ Deckbar

Dem gegenüber führt zu wenig Platz für den Radverkehr oft zu Einbußen für die Sicherheit der Radfahrenden – von komfortablen und einladenden Radwegen ganz zu schweigen<sup>1</sup>. So gaben im Fahrradklima-Test mehr als die Hälfte der

Befragten in den niedersächsischen Großstädten an, dass sie sich nicht als Verkehrsteilnehmende akzeptiert fühlen. Während sich die Radfahrenden in den beiden größten Städten, Hannover und Braunschweig, je zur Hälfte als Verkehrsteilnehmende ernst genommen bzw. nicht ernst genommen fühlen, klafft der Unterschied zwischen den mittelgroßen Städten weiter auseinander: In Göttingen fühlen sich 66 Prozent der Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende akzeptiert, in Osnabrück hingegen geben drei Viertel der Befragten an, sich auf dem Fahrrad im Verkehr eher nicht ernst genommen zu fühlen. Dieses Bild spiegelt sich auch in der Bewertung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Radfahrenden wieder: Dieses hat in den Großstädten Niedersachsens in den letzten 10 Jahren nicht nur stagniert, sondern ist fast ausnahmslos leicht gesunken. Lediglich Hildesheim und Osnabrück konnten sich seit dem letzten Fahrradklima-Test 2020 um wenige Nachkommastellen verbessern, bilden aber mit den Schulnoten 4,5 und 4,7 weiterhin das Schlusslicht in puncto Radverkehrssicherheit unter Niedersachsens Großstädten.

### 73 Prozent beklagen großzügige Duldung von parkenden Autos auf Radwegen

Den Flächenkonflikt im städtischen Verkehrsraum kriegen die Radfahrenden auch regelmäßig durch falschparkende Pkws zu spüren. Parkende Autos auf Fuß- und Radwegen, die Radfahrende zu lebensbedrohlichen Ausweichmanövern zwingen und älteren Menschen, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer:innen das Durchkommen erschweren, sind schon lange von der Ausnahme zur Regel geworden. Die Versperrung von Sichtbeziehungen durch parkende Autos ist für Kinder besonders gefährlich, da diese dann auf dem Schulweg übersehen werden können. Fast drei von vier Befragten beobachteten, dass in ihrer Stadt Autos, die auf Radwegen parken, nicht ausreichend geahndet

werden. Während nur 29 Prozent der Befragten in Göttingen die Kontrollen als konsequent wahrnehmen, haben in Osnabrück 85 Prozent das Gefühl, dass Falschparken sogar eher großzügig geduldet wird.

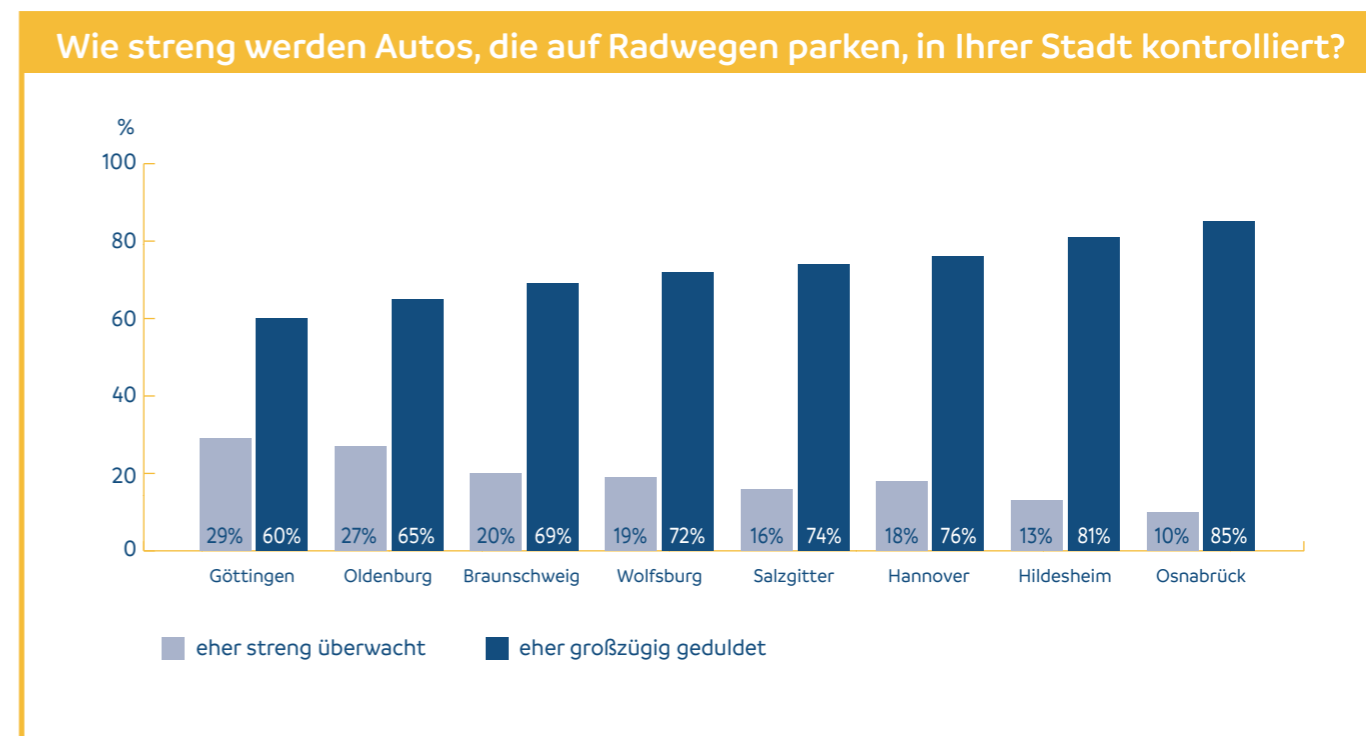
Eine striktere Verfolgung dieses gefährdenden Fehlverhaltens würde den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestalten und Fußgänger:innen und Radfahrenden ein schnelleres Vorankommen erlauben. Kommunen sollten hier dringend und konsequent geltendes Recht umsetzen. Seit der letzten Bußgelderhöhung ist die Falschparkkontrolle sogar rentabel geworden, sodass Bürgermeister:innen einen Grund mehr haben, sich gegen das widerrechtliche Zuparken ihrer Städte zu wehren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### Unvoreilhaftige Ampelschaltungen

Ein weiteres Thema, das für Unbehagen unter den Radfahrenden in Niedersachsens Großstädten sorgt, sind die Ampelschaltungen. Drei von vier Radfahrende in Hannover bemän-

geln die Fahrradfreundlichkeit der Ampelschaltungen, in Braunschweig und Hildesheim sind es mit 73 Prozent fast ebenso viele. In Osnabrück sprachen sogar ganze 81 Prozent der Befragten ihre Unzufriedenheit gegenüber den Ampelschaltungen aus. Dabei ist bei der Optimierung von Ampelschaltungen für den Radverkehr nur mit wenig Widerstand aus der autofahrenden Bevölkerung zu rechnen, da es sich im Gegensatz zur Flächenumverteilung um ein weniger konfliktgeladenes Thema handelt. Dies könnte also ein guter Weg sein, schnell die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, auch ohne dabei viel Zeit, Personal und Geld in Bauprojekte investieren zu müssen. Anforderungstaster sollten dabei möglichst abgeschafft werden.

In der abschließenden Gesamtbetrachtung der Großstädte liegt Göttingen, wie auch bereits in den vergangenen Jahren, mit einer Gesamtnote von 3,5 weiterhin an der Spitze, dicht gefolgt von Oldenburg und Hannover mit einer 3,6. Darauf folgen Braunschweig (3,8), Wolfsburg (4,1), Salzgitter (4,2), Osnabrück (4,3) und Hildesheim (4,4).





## Sonderfragen zum ländlichen Raum

### Eigenständig mobil

Über eine Millionen Menschen in Niedersachsen sind unter 15 Jahre alt<sup>13</sup> und können somit keinen Führerschein für Auto, Moped oder Roller bekommen. Nur 51,66 Prozent der Menschen in Deutschland haben überhaupt einen Führerschein<sup>15</sup>. Alle anderen müssen somit ÖPNV, Rad- und Fußverkehr nutzen, um eigenständig mobil zu sein. Insbesondere junge



Quelle: ADFC/Deckbar

Verkehrsteilnehmende in Kleinstädten und ländlichen Gebieten nutzen häufig das Rad, um zur Schule zu kommen oder Freunde zu besuchen. Je kleiner dabei die Kommune ist, desto besser empfinden die Befragten die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Durchschnittsnoten der Kommunen nach Größenklassen:

- Hannover 3,3
- Braunschweig 3,2
- 10.000 bis 200.000 Einwohner:innen 3,5
- 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen 3,3
- 20.000 bis 50.000 Einwohner:innen 3,3
- unter 20.000 Einwohner:innen 3,2

Bei dieser Frage zeigt sich klar, dass die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ein guter Indikator dafür ist, wie angenehm das Fahrradklima vor Ort empfunden wird. Kommunen, die hier gut abschneiden, haben insgesamt ein gutes Ergebnis.

Musterschülerinnen nach Größenklassen:

- Hannover 3,3
- Braunschweig 3,2
- bis 200.000 Oldenburg 2,8
- bis 10.000 Nordhorn 2,2
- bis 50.000 Bad Zwischenahn 2,4
- bis 20.000 Emlichheim 1,9

### Verbindung zu den Nachbarorten

Fuß- und Radwege an Straßen sind nicht immer vorhanden und oft dürfen Pkws auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften 100 km/h fahren. Wer sich dort mit seinem Fahrrad auf die Landstraße traut, gehört zu den Mutigen, denn dort sterben besonders viele Radfahrende. Doch gerade auf dem Land können Personen ohne Führerschein oder Auto auch nicht auf eine regelmäßige Busverbindung zurückgreifen. Damit auch auf dem Land alle Menschen ohne Auto von einem Ort in den anderen kommen, braucht es gute und sichere, baulich getrennte Wege. Im Fahrradklima-Test gibt es dazu drei Fragen. Dort geht es um „direkt und komfortabel“, „verkehrssicher“ und „sozial sicher“.

Das Netz an direkten, komfortablen Verbindungen in den nächsten Ort ist auch in Niedersachsen, insbesondere in kleineren Orten zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner:innen, ausbaufähig, obwohl es in unserem Bundesland eine vergleichsweise gute Ausstattung mit baulich getrennten Fuß- und Radwegen gibt. Insgesamt bewerten die Befragten ihre Kommunen mit der Durchschnittsnote 3,6, was im Bundesdurchschnitt liegt. Hier ist noch Luft nach oben. Was die Verkehrssicherheit der Wege angeht, schneiden die Kommu-

|                   | Musterschülerinnen sind: | Nachhilfe brauchen:           |
|-------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 50.000–100.000 EW | Celle 2,4                | Wilhelmshaven und Goslar 5,0  |
| 20.000–50.000 EW  | Weyhe 2,2                | Friesoyte 5,2 und Rinteln 5,1 |
| Unter 20.000 EW   | Schneverdingen 2,3       | Holzminden mit 5,6            |

nen noch etwas schlechter ab. Die Durchschnittsnote liegt hier bei 3,8 – ebenfalls im Bundesdurchschnitt. Die soziale Sicherheit der Verbindungen liegt in dieser Größenklasse auch im Bundesdurchschnitt bei 3,6.

In noch kleineren Orten unter 20.000 schneidet Niedersachsen allerdings etwas besser ab. Durchschnittlich bekommen die Kommunen bei direkten und komfortablen Wegen eine 3,3, während der Bundesdurchschnitt bei 3,6 liegt. Die Verkehrssicherheit liegt bei 3,5 und bei 3,7 im Bundesdurchschnitt. Bei der sozialen Sicherheit setzt sich dieser Trend leider nicht fort, sodass die kleinen Kommunen hier mit 3,6 eine Nachkommastelle schlechter im Vergleich mit allen Bundesländern abschneiden.

### Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

In Deutschland wäre fast jede zweite Person bereit, Bahn und Rad für die alltäglichen Wege zu kombinieren und dafür das Auto stehen zu lassen. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage der Forsa Gesellschaft für Politik- und Sozialforschung GmbH<sup>8</sup>. Befragt wurden 2.005 Erwerbstätige, Schüler:innen, Studierende und Auszubildende.

Die Radreiseanalyse des ADFC für das Jahr 2022<sup>3</sup> hat ergeben, dass mit 74,7% der Hauptgrund für die Unzufriedenheit der Radreisenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln lautet, dass es „zu wenig Kapazitäten zur Mitnahme“ gibt. An zweiter Stelle wird mit 50,4% kritisiert, dass die genutzten Bahnhöfe nicht

fahrradfreundlich seien. Auch für Fahrradfahrer:innen, die ihren Alltag mit dem Fahrrad bewältigen, sind diese Hindernisse schwierig.

Die Möglichkeit, das Fahrrad in Bus und Bahn im Nahverkehr mitzunehmen besteht bereits in den meisten Teilen Niedersachsens. Die diesbezüglichen Regelungen unterscheiden sich jedoch stark voneinander:

Der Fahrradklima-Test zeigt, dass die meisten Orte bei der Frage „Kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen?“ im Durchschnitt eine **Zufriedenheit von 11% bis 17%** erreichten. Positiv stechen hier Laatzten mit 50% Zufriedenheit, Isernhagen mit 49% und Wennigsen (Deister), Uelsen und Hannover mit 46% heraus. Am schlechtesten schnitten Fürstenau mit 1%, Bakum mit 2% und Holzminden mit 3% Zufriedenheit ab. Bei dieser Frage wurde außerdem oft mit „trifft auf den Ort nicht zu“ geantwortet, was vermutlich auch angekreuzt wurde, wenn es überhaupt keine Bus- und Bahnverbindung im Ort gab oder wenn die Mitnahme komplett ausgeschlossen wurde.

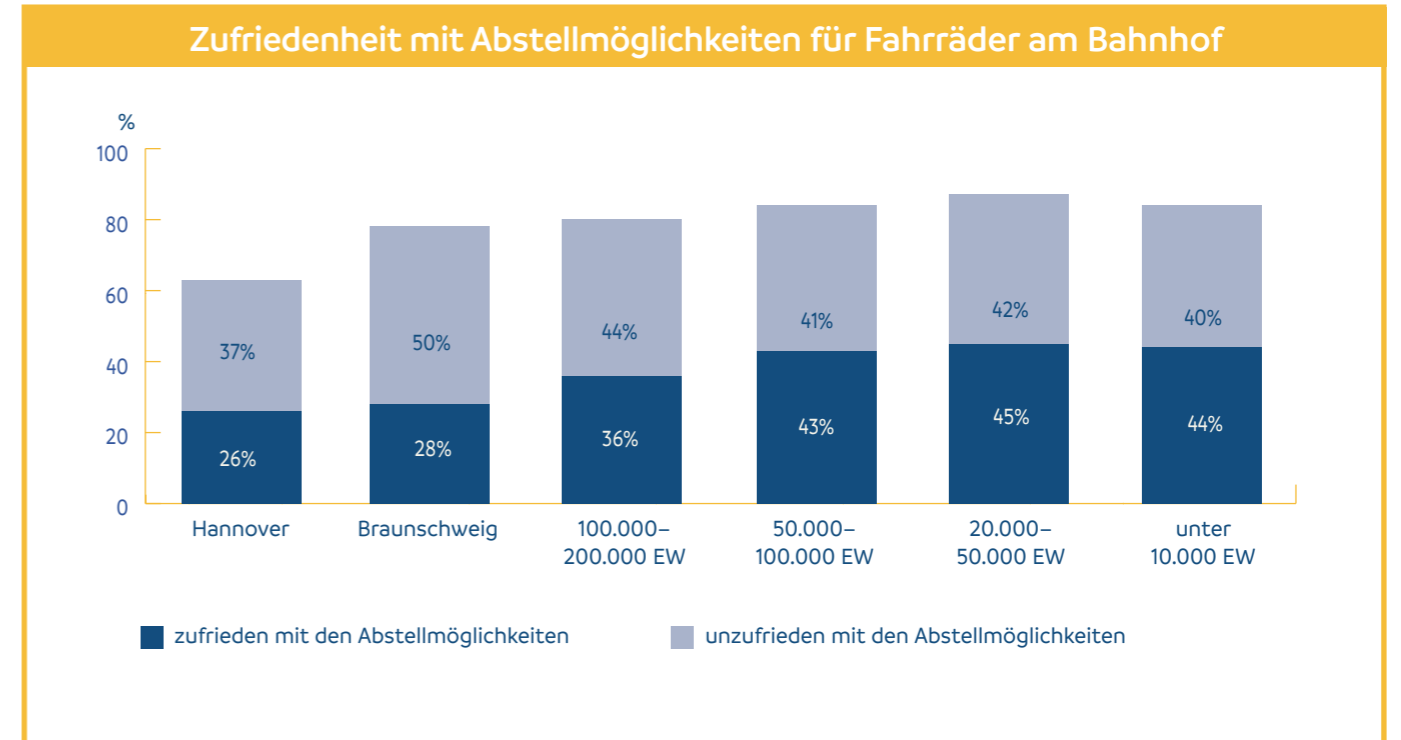
Alles in allem ist also die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personenverkehr zwar oft möglich, allerdings stehen die Fahrradfahrenden in der Prioritätenliste ganz hinten. Und wer auf seiner Reise den Verkehrsverbund wechselt, sollte sich vorher lieber intensiv mit den Bestimmungen vor Ort auseinandersetzen.

| Fahrradmitnahme in Bus und Bahn         |  |   |  |  |
|---|--|---|--|--|
|   |  |   |  |  |
| Kosten: 2,60€/Tag                       | Kosten: Bus keine  | Kosten: normal 1,70€; Fahrradanhänger: keine  | Kosten: Bus keine Zug 4,50€/Tag              | Kosten: 5,50€/Tag                                      |
| ⊘ zu voll = Fahrräder müssen aussteigen | ⊘ zu voll = Fahrräder müssen aussteigen  | ⊘ zu voll = Fahrräder müssen aussteigen   | ⊘ zu voll = Fahrräder müssen aussteigen      | ⊘ zu voll = Fahrräder müssen aussteigen                |
| 🕒 unbeschränkt                          | 🕒 Mitnahme nur möglich zwischen 08:30 und 15:00, 19:00 und 06:30 sowie an Wochenenden und Feiertagen   | 🕒 Mitnahme nur möglich ab 19:00 sowie ganztägig an Wochenenden                            | 🕒 unbeschränkt                               | 🕒 unbeschränkt   |
|   |  | ⚠ nur bis zu 2 Fahrräder pro Bus  | ⚠ Mitnahme wird vom Fahrpersonal entschieden | ⚠ in gekennzeichneten Bereichen                        |
|   | ✓ In den Zügen können Fahrräder außerhalb der Zeiten mit einer zusätzlichen Karte transportiert werden | ✓ Mai–Oktober an Sonn- und Feiertagen fährt ein Bus mit Fahrradanhänger zu Ausflugszielen |  | ✓ Ausnahmen: Falträder Räder für Kinder unter 6 Jahren |

### Fahrradparken am Bahnhof

Das Rad alternativ am Bahnhof stehen zu lassen ist oft risikoreich und unkomfortabel. Überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten sind häufig nicht verfügbar. Das soll sich in Zukunft jedoch ändern. Das Bundesministerium für

Digitales und Verkehr<sup>5</sup> fördert die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern bis 2026 mit bis zu 110 Millionen Euro. Hierfür sollen sowohl leerstehende und ungenutzte Räume im Umkreis der Bahnhöfe genutzt als auch neue Bauprojekte, zum Beispiel zum Anschluss an das Radwegenetz, ins Leben



Fahrradparken am Bahnhof

gerufen werden. Der ADFC wünscht sich jedoch eine weitaus höhere Förderung.

Im Fahrradklima-Test wurde die Aussage „**Bei uns können Pendler:innen am nächstgelegenen Bahnhof ihr Rad sicher, wettergeschützt und komfortabel abstellen.**“ in Niedersachsen durchschnittlich mit der **Note 3,58** bewertet.

Auch wenn der Unterschied gering ist: Die Bevölkerung der Städte, Kleinstädte und Dörfer in Niedersachsen scheint eher zufrieden mit der Abstellituation an ihren Bahnhöfen zu sein, während den Großstädten noch Nachholbedarf attestiert wird.

Laut Fahrradmonitor 2021<sup>12</sup> nutzen auf dem Land und in Kleinstädten (bis 20.000 EW) nur 19% der Befragten auf dem

Weg zur Arbeit oder zu Fortbildungen eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad. Auf dem Weg zur Schule, Uni oder Ausbildung nutzen hingegen schon 36% der Radfahrenden eine Kombination aus Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der häufigste Grund gegen das Fahrradfahren zur Arbeit, Ausbildung, Schule oder Universität der Befragten des Fahrradmonitors war der weite Weg. Die Möglichkeit, das Fahrrad mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu verknüpfen, würde folglich zur Nutzung des Fahrrads motivieren, da die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege verkürzt werden könnten. Dafür muss natürlich überhaupt ein Bahnhof in erreichbarer Nähe vorhanden sein.

## Hilfestellungen

Das Projekt InnoRad Quick des ADFC zeigt, wo schon erfolgreich Wandel angestoßen, Prozesse neu gedacht sowie innovative Konzepte und Ideen verwirklicht wurden. Das Projekt InnoRADQuick wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und dem Umweltbundesamt gefördert. Hier lässt sich die Broschüre dazu herunterladen: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-projekt-innoradquick>

Die Publikation „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ wurde in Kooperation von ADFC und dem Deutschen Städte und Gemeindebund (DStGB) herausgebracht. Sie gibt einen umfassenden und gleichzeitig detaillierten Überblick zu Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Die bearbeiteten Themen gehen von Verkehrssicherheit über Wegenetze, kurzfristige Maßnahmen, moderne Fahrradinfrastruktur bis hin zu Planung, Bau, Finanzierung bzw. nationalen Förderprogrammen und Bürger:innenbeteiligung. Dabei wird den Lesenden auch ein Überblick über Ansprechpartner:innen, Netzwerke und Weiterbildungsmöglichkeiten auf Bundesebene gegeben. <https://www.adfc.de/artikel/publikation-zur-radverkehrsfoerderung-in-kommunen>

In Niedersachsen gibt es die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK), die Mitgliedskommunen bei

der Radverkehrsförderung berät und unterstützt. Aber auch für Kommunen, die noch kein Mitglied sind, gibt es hilfreiches Material auf der Internetseite, beispielsweise zu Leasingrädern für kommunale Tarifbeschäftigte, Fahrradstraßen oder Schüler\*innenverkehr. <https://www.agfk-niedersachsen.de/>

Das Niedersächsische Ministerium für Arbeit, Wirtschaft, Verkehr und Digitalisierung hat ein Fahrradmobilitätskonzept veröffentlicht, das die aktuelle Situation des Radverkehrs in Niedersachsen aufgreift und einen Fahrplan aufzeigt, welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Es ist unter <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/> abrufbar. Hier finden sich auch Kontaktdaten des Ansprechpartners für Radverkehr im Ministerium sowie weitere Informationen zu Radverkehrsprojekten des Ministeriums.

Der ADFC Landesverband Niedersachsen und seine Kreisverbände stehen gerne jederzeit zur Seite, wenn Sie Fragen zum Radverkehr haben. Kontaktinformationen finden Sie auf der letzten Seite dieser Lektüre und unter <https://adfc-niedersachsen.de>

Alle Informationen zum ADFC-Fahradklima-Test finden Sie unter <https://fahradklima-test.adfc.de>. Dort können Sie auch unter „Ergebnisse“ in einer interaktiven Karte nach detaillierten Auswertungen für ihren Ort suchen.



Quelle: ADFC/Deckbar

## Quellen

- 1 ADFC (2019): So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Online abrufbar unter: [www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_klein.pdf](http://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf)
- 2 ADFC (2021): Zweiter Corona-Winter: ADFC fordert zuverlässigen Winterdienst auf Radwegen. Online abrufbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/zweiter-corona-winter-adfc-fordert-zuverlässigen-winterdienst-auf-radwegen>
- 3 ADFC-Radreiseanalyse für das Reisejahr 2022. online abrufbar unter: [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Touristik\\_und\\_Hotellerie/Radreiseanalyse/Radreiseanalyse\\_2023\\_Praesentation.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Radreiseanalyse_2023_Praesentation.pdf)
- 4 Anke, Juliane/ Francke, Angela/ Petzoldt, Tibor (2021): Big Data im Radverkehr Teil I: Differenzierung des Nutzerverhaltens unterschiedlicher RadfahrerInnengruppen I Typologisierung von RadfahrerInnen.
- 5 BDMV (2023): BDMV startet neues Förderangebot für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen. Online abrufbar unter: [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/018-wissing-fahrradparken-an-bahnhoefen.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/018-wissing-fahrradparken-an-bahnhoefen.html)
- 6 BMVI (2018): Mobilität in Deutschland 2017: Analyse zum Rad- und Fußverkehr.
- 7 Felchner, Carola (2021): Interview mit Roland Huhn (ADFC) auf velobiz.de. Online abrufbar unter: [www.velobiz.de/news/radverkehr-im-winter-neue-prioritaeten-gefragt-veloQXJ0aWNsZS8yNjEzMzQzMQbiz](http://www.velobiz.de/news/radverkehr-im-winter-neue-prioritaeten-gefragt-veloQXJ0aWNsZS8yNjEzMzQzMQbiz)
- 8 Forsa (2020): Verkehrsmittelnutzung und Potenzial des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof. Bundesweite repräsentative Befragung im Auftrag der Allianz pro Schiene e.V. Online abrufbar unter: [www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/03/Ergebnisbericht\\_Allianz\\_pro\\_Schiene\\_Nutzung\\_Fahrrad\\_Zug.pdf](http://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/03/Ergebnisbericht_Allianz_pro_Schiene_Nutzung_Fahrrad_Zug.pdf)
- 9 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2021): Häufig gestellte Fragen zum Winterdienst. Online abrufbar unter: [www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenunterhaltung\\_und\\_strassenbetrieb/haeufig-gestellte-fragen-zum-winterdienst-174219.html](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenunterhaltung_und_strassenbetrieb/haeufig-gestellte-fragen-zum-winterdienst-174219.html)
- 10 Landesamt für Statistik Niedersachsen (2021): Bevölkerungsstand: Einwohnerzahl Niedersachsens. Online abrufbar unter: [www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevoelkerung/bevolkerungsstand\\_einwohnerzahl\\_niedersachsens/bevolkerungsstand\\_einwohnerzahl\\_niedersachsens-tabellen-201964.html](http://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevoelkerung/bevolkerungsstand_einwohnerzahl_niedersachsens/bevolkerungsstand_einwohnerzahl_niedersachsens-tabellen-201964.html)
- 11 Radfahren (2022): Rutschige Radwege im Winter – was tun? Online abrufbar unter: [www.radfahren.de/service/radwege-im-winter-nicht-geraeumt-gefaehrlich/](http://www.radfahren.de/service/radwege-im-winter-nicht-geraeumt-gefaehrlich/)
- 12 Sinus-Institut (2021): Fahrradmonitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Online abrufbar unter: [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?__blob=publicationFile)
- 13 Statistisches Bundesamt (2022): Einwohnerzahl in Niedersachsen von 1960 bis 2020. Online abrufbar unter: [de.statista.com/statistik/daten/studie/155154/umfrage/entwicklung-der-bevoelkerung-von-niedersachsen-seit-1961/](http://de.statista.com/statistik/daten/studie/155154/umfrage/entwicklung-der-bevoelkerung-von-niedersachsen-seit-1961/)
- 14 19.Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung in Deutschland. Online abrufbar unter: [de.statista.com/statistik/studie/id/7661/dokument/bevoelkerung-in-deutschland-i-statista-dossier/?locale=de](http://de.statista.com/statistik/studie/id/7661/dokument/bevoelkerung-in-deutschland-i-statista-dossier/?locale=de)
- 15 20.Statistisches Bundesamt (2022): Anzahl der Kartenführerschein in Deutschland von 2006 bis 2022. Online abrufbar unter: [de.statista.com/statistik/daten/studie/4974/umfrage/anzahl-der-ausgestellten-fuehrerscheine-in-deutschland/](http://de.statista.com/statistik/daten/studie/4974/umfrage/anzahl-der-ausgestellten-fuehrerscheine-in-deutschland/)

## Bewertung des Radklimas in den niedersächsischen Kommunen

|                           |      |                        |             |                       |      |
|---------------------------|------|------------------------|-------------|-----------------------|------|
| Achim                     | 3,69 | Geestland              | 4,02        | Northeim              | 4,19 |
| Adendorf                  | 3,98 | Georgsmarienhütte      | 4,27        | Oldenburg (Oldenburg) | 3,61 |
| Apen                      | 3,16 | Gifhorn                | 4,51        | Osnabrück             | 4,31 |
| Aurich                    | 4,03 | Goldenstedt            | 3,62        | Osterholz-Scharmbeck  | 4,07 |
| Bad Bentheim              | 3,53 | <b>Goslar</b>          | <b>4,63</b> | Otterndorf            | 3,85 |
| Bad Essen                 | 3,88 | Göttingen              | 3,51        | Ottersberg            | 3,57 |
| Bad Fallingb.ostel        | 4,10 | Grasberg               | 3,86        | Papenburg             | 3,94 |
| Bad Pyrmont               | 4,36 | Hameln                 | 3,80        | Pattensen             | 4,25 |
| Bad Zwischenahn           | 3,29 | Hann. Münden           | 4,47        | Peine                 | 4,03 |
| Bakum                     | 3,82 | Hannover               | 3,63        | Quakenbrück           | 3,83 |
| Barsinghausen             | 4,36 | Hasbergen              | 4,25        | Rastede               | 3,75 |
| Bassum                    | 4,12 | Helmstedt              | 3,93        | Reppenstedt           | 3,48 |
| Bersenbrück               | 3,86 | Hemmingen              | 3,77        | Rinteln               | 4,01 |
| Bockhorn                  | 3,44 | Hildesheim             | 4,25        | Ritterhude            | 4,04 |
| Bohmte                    | 4,45 | Holdorf                | 3,41        | Ronnenberg            | 4,17 |
| Bramsche                  | 4,06 | Holzminden             | 4,50        | Rotenburg (Wümme)     | 3,51 |
| Braunschweig              | 3,75 | Hude (Oldb)            | 3,99        | Salzgitter            | 4,22 |
| Buchholz in der Nordheide | 4,12 | Ihlow                  | 3,66        | Sarstedt              | 4,18 |
| Bückeburg                 | 4,08 | Isernhagen             | 4,21        | Schneverdingen        | 3,78 |
| Burgdorf                  | 3,94 | Jever                  | 3,76        | Schortens             | 4,09 |
| Burgwedel                 | 3,58 | Königslutter am Elm    | 4,41        | Schüttorf             | 3,84 |
| Buxtehude                 | 4,16 | Laatzen                | 3,86        | Seelze                | 4,31 |
| Cappeln (Oldenburg)       | 3,61 | Langenhagen            | 3,91        | Seesen                | 3,81 |
| Celle                     | 3,81 | Leer (Ostfriesland)    | 3,76        | Seevetal              | 4,26 |
| Cloppenburg               | 4,17 | Lehrte                 | 4,21        | Sehnde                | 3,44 |
| Cuxhaven                  | 4,06 | Lilienthal             | 3,85        | Soltau                | 4,15 |
| Damme                     | 3,55 | Lingen                 | 3,79        | Spelle                | 3,61 |
| Delmenhorst               | 4,25 | Lohne (Oldenburg)      | 3,59        | Springe               | 4,43 |
| Diepholz                  | 3,96 | Löningen               | 3,53        | Stade                 | 4,21 |
| Dinklage                  | 3,59 | Lüneburg               | 3,85        | Stadthagen            | 4,38 |
| Duderstadt                | 4,14 | Melle                  | 4,06        | Steinfeld (Oldenburg) | 3,83 |
| Edeweicht                 | 3,77 | Meppen                 | 3,47        | Stuhr                 | 3,85 |
| Einbeck                   | 3,80 | Munster                | 4,08        | Sulingen              | 3,94 |
| Emden                     | 3,55 | Neu Wulmstorf          | 4,34        | Syke                  | 3,87 |
| Emlichheim                | 2,93 | Neuenhaus              | 3,67        | Tostedt               | 3,87 |
| Emstek                    | 3,63 | Neuenkirchen-Vörden    | 3,56        | Uelsen                | 3,56 |
| Friesoythe                | 4,03 | Neustadt am Rübenberge | 4,33        | Uelzen                | 4,17 |
| Fürstenau                 | 4,19 | Nienburg (Weser)       | 4,01        | Uetze                 | 3,68 |
| Ganderkesee               | 3,84 | Norden                 | 3,95        | Varel                 | 4,00 |
| Garbsen                   | 3,87 | <b>Nordhorn</b>        | <b>2,76</b> |                       |      |



#### Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub  
Landesverband Niedersachsen e.V.

Text: Jana Schweier, Moses Köhler, Isabella Breeck

Layout: Ines Hofmann

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

Rüdiger Henze, Vorsitzender des ADFC Niedersachsen e.V.

Postadresse:

Hinüberstraße 2 | 30175 Hannover

Telefon: 05 11/28 25 57 | Telefax: 05 11/283 65 61

E-Mail: [info@adfc-niedersachsen.de](mailto:info@adfc-niedersachsen.de)

[facebook.com/adfcnds](https://facebook.com/adfcnds)

[twitter.com/ADFC\\_nds](https://twitter.com/ADFC_nds)