

Betreff:

**Ergebnisse des Fahrradklimatests 2018 des ADFC**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

29.04.2019

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

07.05.2019

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Braunschweig erreichte beim Fahrradklimatest des ADFC mit einer Gesamtnote von 3,82 den vierten Platz der fahrradfreundlichsten Städte mit einer Einwohnerzahl zwischen 200.000 - 500.000. Durch eine neue Gruppierung der Einwohnergrößen besteht jetzt beim Fahrradklimatest eine Differenzierung zwischen den Kategorien 200.000 - 500.000 Einwohner und > 500.000 Einwohner. Braunschweig konkurrierte in der zugehörigen Stadtgrößenklasse mit weiteren 24 teilnehmenden Städten. Nur Karlsruhe (Note 3,15), Münster (Note 3,25) und Freiburg (Note 3,46) schnitten hier besser ab.

Bundesweit sank die Durchschnittsnote für Fahrradfreundlichkeit von 3,81 im Jahr 2016 auf 3,93 im Jahr 2018. Auch das Braunschweiger Ergebnis hat sich geringfügig von 3,69 auf 3,82 verschlechtert. Dennoch konnte Braunschweig seine Position im Ranking deutlich verbessern. Hervorzuheben ist die erreichte Teilnehmerzahl für Deutschland, aber auch im Speziellen für Braunschweig. Insgesamt nahmen für Braunschweig 1.556 Personen teil.

Die Umfrage besteht aus 32 Fragen die sich in sechs Bereiche aufteilen und zwar: Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Radfahrens, Sicherheit beim Radfahren, Komfort beim Radfahren, Infrastruktur und Radverkehrsnetz und Familienfreundlichkeit (für diesen Bereich wurden erstmalig Fragen in den Fahrradklimatest integriert).

Braunschweigs Stärken sind die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, dass Ziele zügig per Rad zu erreichen sind und dass Fahrradfahren Spaß macht. Die Fahrradwegweisung und die geöffneten Einbahnstraßen in Braunschweig werden zusätzlich positiv wahrgenommen. Noten im 2er-Bereich erhält Braunschweig insbesondere im Bereich Infrastruktur und Radverkehrsnetz. In diesem Bereich wird lediglich das fehlende Angebot öffentlicher Leihfahrräder bemängelt. Als weitere Schwächen Braunschweigs werden die eingeschränkt attraktiv wahrgenommenen Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und die als selten und meist negativ eingeschätzten Medienberichte eingestuft.

Ferner konnte sich Braunschweig gegenüber anderen Städten vergleichbarer Größe in einigen Bereichen abheben. Dazu gehört beispielsweise im Kontext „Komfort beim Radfahren“ die Möglichkeit viele komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten zu finden. Außerdem wird im Vergleich zu den anderen Städten in Braunschweig der Aussage, dass man sich als Radfahrer sicher fühlt, eher zugestimmt. Nichtsdestotrotz erhielt Braunschweig bei dieser Frage eine Note von 3,9. Dieses Beispiel zeigt exemplarisch auf, dass aus den Ergebnissen des Fahrradklimatests in einigen Bereichen ein Handlungsbedarf für die Zukunft abgeleitet werden kann.

Bundesweit verdeutlichte dieser Fahrradclimatest des ADFC, dass selbst Sieger im Test wie Bremen, Karlsruhe oder Göttingen maximal eine Gesamtnote im 3er-Bereich erreichen konnten. Es zeigt sich, dass obwohl (oder weil) der Diskurs um die Radverkehrsförderung in deutschen Städten immer mehr an Fahrt gewinnt, die Radfahrenden bundesweit unzufriedener und anspruchsvoller hinsichtlich der Einschätzung ihrer individuellen Situation vor Ort sind als bei der letzten Umfrage.

Die Verwaltung begrüßt, dass der ADFC regelmäßig mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den Fahrradclimatest durchführt und hatte die Bevölkerung aktiv zur Teilnahme aufgefordert. Alle Ergebnisse des Fahrradclimatests stehen im Internet unter [fahrradklima-test.de](http://fahrradklima-test.de).

Der Fahrradclimatest des ADFC ist keine repräsentative Umfrage. Vielmehr ist er als Stimmungsbarometer zu verstehen. Vor diesem Hintergrund werden auch die Ergebnisse für die Stadt Braunschweig hinsichtlich zukünftiger Projekte und konzeptioneller Planungen diskutiert und berücksichtigt, um den Radverkehr auch zukünftig weiter stärken zu können. Konkret erfolgt dies bei der Aufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans.

Leuer

**Anlage/n:**

keine