



Fahrradklima-Test 2022 Sachsen-Anhalt

Ergebnisse & Analysen

Der Fahrradtrend braucht politischen Rückenwind, um zur Verkehrswende zu werden!

Der Fahrradklima-Test zeigt: Alle zwei Jahre erhöht sich die Zahl der Teilnehmenden. Gegenüber 2020 ist die Beteiligung mit 245.000 Menschen erneut gestiegen und es kamen 1100 Städte und Gemeinden im Bundesgebiet in die Wertung.

Im Gegensatz zur Beteiligung sind die Ergebnisse ernüchternd: Insgesamt wird das Fahrradklima in Deutschland als ausreichend (Note 4.0) bewertet.

Besonders wichtig ist den Radfahrenden:

- die Akzeptanz im Straßenverkehr (80%)
- konfliktfreies Miteinander von Rad- und Autoverkehr (77%)
- Hindernisfreiheit auf Radwegen (77%)
- ein gutes Sicherheitsgefühl (75%)

Was macht den Fahrradklima-Test so wertvoll?

Die Ergebnisse geben Aufschluss über die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt oder Gemeinde. Die Durchführung alle 2 Jahre zeigt, ob sich die Stimmung verbessert oder verschlechtert, ob der richtige Weg eingeschlagen ist. Radfahrende reagieren sehr sensibel auf ihr Umfeld. Wird einiges getan für die Fahrradfreundlichkeit verbessert sich die Schulnote deutlich!

In der aktuellen Befragung wurde ein besonderer Schwerpunkt auf **Zusatzfragen zur Fahrradfreundlichkeit im ländlichen Raum** gelegt. Ein Thema, das im Flächenland Sachsen-Anhalt eine hohe Relevanz hat. Wie kommen die Menschen zum nächsten Ort, fühlen sie sich sicher und was ist mit der Kinder- und Jugendmobilität in den ländlichen Regionen? Der Test hält Antworten zu diesen Fragen bereit!

Von den nahezu 4600 Menschen, die sich in Sachsen-Anhalt beteiligt haben, nutzten 1700 die Chance in einem Kommentarfeld weitere Informationen, Anregungen oder dezidierte Kritik – konkret oder allgemein - zu übermitteln. Diese Form der Beteiligung ist einerseits ein starkes Instrument der politischen

Willensbildung und andererseits ein Fundus für die Verwaltungen, um zielgerichtet Maßnahmen zu ergreifen – ganz besonders im ländlichen Raum!

Die Ergebnisse können deswegen von den politischen Verantwortlichen als Hinweise für die Radverkehrsförderung genutzt werden. Die Schulnoten geben Aufschluss darüber, was bereits gut läuft und wo Handlungsbedarf besteht.

Der Fahrradklima-Test versteht sich als Gradmesser, ob wir als

„80% Besonders wichtig ist den Radfahrenden die Akzeptanz im Straßenverkehr“

Bundesland mit den Städten und Gemeinden dem Ziel „Fahrradland Sachsen-Anhalt“ merklich näherkommen. Das Ziel, definiert in 5 Handlungsfeldern ist im Landesradverkehrsplan 2030 verankert. Ein Baustein auf diesem Weg ist die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK), die den Städten und Gemeinden im Land Hilfestellung und Wegweiser sein möchte. Mit nahezu 90 Städten, Gemeinden und Landkreisen als Mitglieder hat sich die AGFK dem Ziel der Radverkehrsförderung verschrieben. Auch der ADFC Sachsen-Anhalt e.V. leistet seinen Beitrag diesem Ziel auf allen Ebenen näher zu kommen. Wenn Sie Interesse haben, laden wir Sie herzlich ein, an diesem Ziel mitzuwirken!

Stephan Marahrens



Stephan Marahrens

Vorstandsvorsitzender
ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

Der Fahrradklima-Test – Fakten zu Befragung

Der FKT die größte Studie zum Fahrradklima in Deutschland

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist die größte Umfrage zur Zufriedenheit im Radverkehr weltweit. Seit 2012 wird die Befragung alle zwei Jahre durchgeführt, zuletzt von September bis November 2022. Ziel ist es die Fahrradfreundlichkeit zu messen.

Der Fahrradklima-Test umfasst 5 Kategorien:

- Fahrrad- und Verkehrsklima
- Stellenwert des Radverkehrs
- Sicherheit beim Radfahren
- Komfort beim Radfahren
- Infrastruktur und Radnetz

Diese Kategorien werden mit 27 Fragen, den Indikatoren unterteilt. In der aktuellen Befragung wurden 5 zusätzliche Fragen zur Situation des Radfahrens im ländlichen Raum gestellt. Ein Thema, das besonders in Sachsen-Anhalt von besonderem Interesse ist. Teilnehmen am Fahrradklima-Test können alle interessierten Menschen, die viel oder wenig Fahrrad fahren. Die Befragung erfolgt online und in Papierform.

Die Befragung gibt Städten und Gemeinden die Möglichkeit zu erfahren, wo es gut läuft mit der Fahrradfreundlichkeit und wo sich Verbesserungspotentiale verbergen. Die Schulnoten und deren Entwicklung erlauben die Identifizierung von Handlungsbedarf aus denen konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation abgeleitet werden können.

Aus dem gesamten Bundesgebiet beteiligten sich 2022 etwa 245.000 Menschen am Fahrradklima-Test. Insgesamt kamen

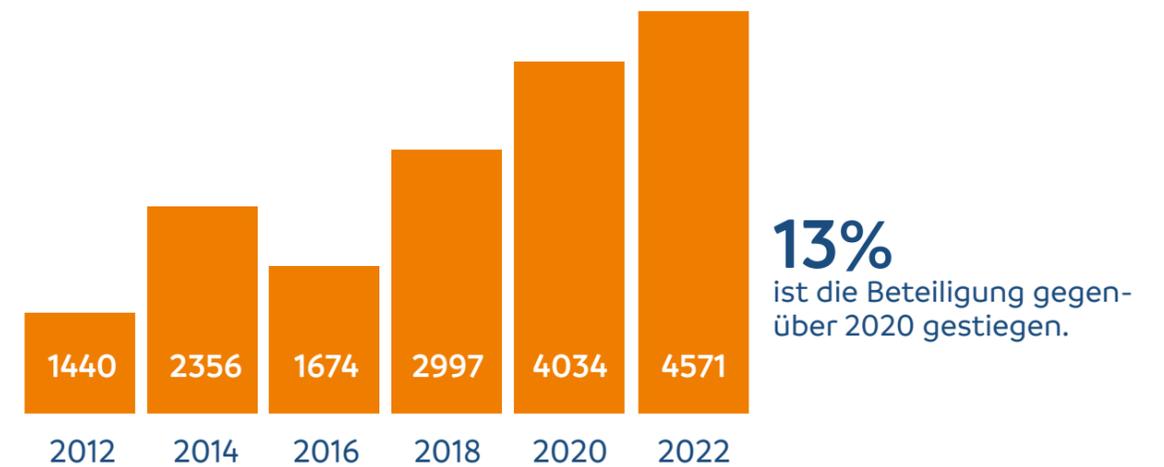
1.100 Städte und Gemeinden in die Bewertung. Je nach der Zahl der Einwohnerschaft werden die teilnehmenden Kommunen in Größenklassen einsortiert und bekommen innerhalb der Klasse anhand der Schulnote einen Rangplatz im Bundes- und im Ländervergleich.

Beteiligung von Frauen steigt:



16 % der teilnehmenden Personen waren Mitglieder des ADFC. Männliche Personen bilden die knappe Mehrheit der Befragung. Der Anteil der weiblichen Bevölkerung steigt kontinuierlich an, waren es 2012 36% sind es 2022 bereits 44%. Fast alle Teilnehmenden haben einen Führerschein (95 %). 78% davon besitzen einen PKW oder nutzen zeitweise (13%) einen PKW in Form von CarSharing. Daraus folgt, dass 9 von 10 befragten Personen die Sicht auf den Verkehr als Rad- und Autofahrende kennen. 35% (2020: 25%) der befragten Menschen besitzen ein E-Bike.

Teilnehmende am FKT in Sachsen-Anhalt





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 „Alltagsexpert*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

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, Radportler*innen)

Das Fahrradklima in Sachsen-Anhalt – die Auswertung für unser Bundesland

Steigendes Interesse und konstant schlechte Noten

Die Beteiligung am Fahrradklima-Test ist nach einem Rückgang im Jahr 2016 in den Folgejahren wieder gestiegen. Das zeigt sich deutlich anhand der Beteiligung in Sachsen-Anhalt. An der jüngsten Befragung 2022 nahmen 4.571 Menschen in Sachsen-Anhalt teil. Die Anzahl der Kommunen blieb konstant bei 21. Das entspricht einem Zuwachs der Teilnehmenden von 13% im Vergleich zu 2020 und sogar 217% Steigerung zu 2012.

Das Fahrradklima einer Stadt ergibt sich aus dem Durchschnitt der 27 Fragen in den fünf Kategorien. Im Landesdurchschnitt erhält Sachsen-Anhalt die Schulnote 4 (4,3). Mit dieser Note bewegt sich Sachsen-Anhalt weiterhin im bundesweiten Schlussfeld und verschlechtert sich um weitere 0,3 Punkte gegenüber 2020.

Konnten 2020 zumindest zwei Städte eine Verbesserung verbuchen, ist es 2022 nur noch eine Stadt. Eine Verschlechterung trat 2020 bei vier Städten auf, während es in der vorliegenden Umfrage acht waren. Eine dieser Städte ist von einer Verbesserung im Jahr 2020 in eine deutliche Verschlechterung in 2022 gewechselt. Der Grund dafür sind Aktivitäten, während der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes vor 2020 mit entsprechender Wahrnehmung und Erwartungshaltung und wenig messbaren Erfolgen im direkten Anschluss nach 2020. Dieser Gegensatz wurde von den Radfahrenden mit einer schlechteren Schulnote bewertet.

Bei den Ergebnissen der einzelnen Städte und Gemeinden wird deutlich, dass Unterschiede innerhalb von Sachsen-Anhalt bestehen. Die Schulnoten in Sachsen-Anhalt reichen von 3,7 bis 4,7. Von den 21 Städten in der Wertung vereinigen sich 16 in der Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Menschen. Hinzu kommen neben den drei Oberzentren zwei weitere Städte in der Größenklasse unter 20.000 Menschen.

Bei der Auswertung fielen einige Fragen durch eine besonders schlechte Bewertung bis hin zur Note mangelhaft auf:

- Öffentliche Fahrräder (Ausleihe) (4,9)
- Werbung für Radfahren (4,9)
- Führung an Baustellen (4,9)
- Breite der Radwege (4,8)
- Fahrradförderung in jüngster Zeit (4,7)

Vergleichsweise besser bewerteten die Teilnehmenden die Fragen zu:

- Radfahren durch Jung und Alt (3,0)
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums (3,1)
- zügiges Radfahren (3,4)
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (3,4)

Neben den Ergebnissen zu den Einzelfragen liefert die Auswertung der einzelnen Kategorien weitere Anhaltspunkte. So bewerteten die Teilnehmenden die Kategorie „Sicherheit beim Radfahren“ und „Stellenwert des Radverkehrs“ mit 4,5 und damit schlechter als in 2020. Die Kategorie „Infrastruktur und Radverkehrsnetz“ schneidet mit der Note 3,8 besser ab, jedoch ebenfalls mit einer Verschlechterung gegenüber 2020.

Die Schulnoten bei den Zusatzfragen zum ländlichen Raum entsprechen den Ergebnissen der Standardfragen mit der Note 4 (4,3). Die Spannweite reicht von 3,5 bis 4,7 und im bundesweiten Vergleich liegen die Städte und Gemeinden in der 2. Hälfte der Platzierungen. In der Stadtgrößenklasse 20.000-50.000 Menschen finden sich allein fünf Städte aus Sachsen-Anhalt unter den 10 Letztplatzierten.

Detaillierte Auswertungen zu allen Städten und Gemeinden, Kategorien und Fragen können Sie unter www.fahrradklima-test.adfc.de abrufen.

Die Bedeutung der gefühlten Sicherheit

Mit das wichtigste für die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad ist die gefühlte Sicherheit. Sie entscheidet maßgeblich über das Fahrradklima einer Stadt. In Sachsen-Anhalt fühlen sich drei von vier Radfahrenden (76%) auf dem Fahrrad eher unsicher (Frage 11). Besonders bedenklich ist, dass diese Einschätzung sich drei Jahre nach Einführung des seitlichen Überholabstandes von 1,50 Meter innerorts und 2,00 Metern außerorts verschlechtert hat, denn 2020 waren es zwei von drei Radfahrenden (67%), die sich eher unsicher fühlten. Schauen wir uns Frage 13 „Konflikte mit KFZ“ an wird diese Tendenz bestätigt. 2020 sahen 67% der Teilnehmenden eher häufiger Konflikte mit PKW, in 2022 waren es 74%. Bei der Beantwortung von Frage 17 „Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr“ zeigt sich dieser Trend noch deutlicher, denn 81%, also 4 von 5 Personen sagen, dass sie eher bedrängt und behindert werden. Dieser Wert lag 2020 bei 75%. Problematisch ist der gegenläufige Trend in Sachsen-Anhalt gegenüber dem gesamten Bundesgebiet. Bei der Befragung in der Studie „Fahrrad-Monitor Deutschland 2021“ sagten 37% sie fühlen sich eher unsicher wohingegen es 2017 47% waren – also im gesamten Bundesgebiet eher ein sinkender Wert der Unsicherheit.

Örtlich zeigen sich deutliche Unterschiede. In Halle (Saale) beispielsweise fühlen sich 85% eher unsicher (2020: 82%), wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. In Magdeburg liegt dieser Wert ähnlich hoch bei 82%. In Dessau-Roßlau dagegen fühlen sich 54% (2020: 47%) eher unsicher. Die Spannweite reicht von besagten 54% bis hin zu 88% und unterstreicht den steigenden Grad der Unsicherheit in Sachsen-Anhalt.

Im Fahrrad-Monitor 2021 wurden die Menschen befragt warum sie sich eher unsicher fühlen mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen zu fahren? Jeweils über die Hälfte der befragten Personen gaben die folgenden Gründe an:

- Zu viel Verkehr (64%)
- Rücksichtslose Autofahrende (62%)
- Zu wenig separate Radwege (57%)
- Zu schnell fahrende PKW (56%)

Radfahren wird für Menschen zur Alternative, wenn sie ihre täglichen Wege sicher fahren können. Fühlen sie sich unsicher,

bleibt das Rad stehen. Der Radverkehrskordinator der Stadt Portland (USA), Roger Geller, deckte bezüglich der gefühlten Sicherheit einen wichtigen Zusammenhang auf. Über lange Jahre untersuchte er die Motivation von Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden. Anhand seiner Forschungsergebnisse unterteilte er die Gesellschaft in vier Gruppen. Die größte Gruppe mit 60 % bildet die der „interessiert, aber „besorgten“. Menschen dieser Gruppe haben grundsätzlich Interesse daran, mit dem Rad zu fahren, allerdings werden sie häufig durch die mangelhafte und als gefährlich wahrgenommene Fahrradinfrastruktur davon abgehalten. Diese 60% fahren gerne mit dem Rad, allerdings nur auf stressarmen Strecken. Zu ihnen gehören mehrheitlich Frauen, ältere Menschen und Kinder mit ihren Eltern. Es existiert also ein großes Potential an Interessierten, denen jedoch sichere Infrastruktur geboten werden muss, damit sie sorgenfrei das Fahrrad nutzen. Für die Verkehrsplanung wird das subjektive Gefühl der Sicherheit damit zu einer unterschätzten Größe, die es zu berücksichtigen gilt!

Die Zusatzfragen zum ländlichen Raum widmen sich dem Aspekt der Sicherheit ebenfalls. Auf die Zusatzfrage 2 „Gefühlte Sicherheit auf dem Weg in die Nachbarorte“ antworteten 70% der befragten Personen, dass sie sich eher gefährdet fühlen. In den 3 Oberzentren sehen 57% der Menschen diese Gefährdung wohingegen der Wert in den 18 kleineren Städten und Gemeinden mit 73% höher liegt. Auf die Frage Z5 „Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ gaben insgesamt 55% an, dass die Kinder und Jugendlichen eher von ihren Eltern zu den Zielen gebracht werden müssen, weil sie diese selbständig nicht erreichen können.

Wenn Radverkehr nicht nur sicher, sondern attraktiv sein soll, müssen Radwege Komfort und Sicherheit bieten. Dazu braucht es einheitliche Wegweisungen, asphaltierte und sicher ausgebaute Radwege in zweckmäßigen Netzen. Allesamt Faktoren, die einladen das Fahrrad als Verkehrsmittel zu wählen, egal ob von jungen oder älteren Menschen. Stimmen die Bedingungen sind wir auf einem guten Weg zum „Fahrradland Sachsen Anhalt“, erklärte Ziel der Landesregierung im Landesradverkehrsplan 2030.

Freitextantworten aus den Landkreisen

„Es müsste mehr kontrolliert werden das Autofahrer den Seitenabstand einhalten. Und vielleicht Schilder aufgestellt werden, die darauf hinweisen. Egal ob PKW oder LKW kaum einer hält sich an den Abstand.“

Stimme aus dem Altmarkkreis Salzwedel

„Es fehlen sichere Radwege an den ortsteilverbindenden Straßen. Auch ist das Queren von Hauptstraßen nur schwer möglich.“

Stimme aus dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld

„Es gibt schlichtweg keine Fahrradbindung zu den Nachbarorten und zur Grundschule, bzw. zum Bahnhof. Man muss stark befahrene Landstraßen, die Bundesstraße ohne Fahrradweg nutzen.“

Stimme aus dem Landkreis Börde

„Wir fahren seit Jahrzehnten in andere Regionen Deutschlands, um Radtouren unternehmen zu können. Wir haben noch keine Region kennengelernt, die so schlecht mit Radwegen ausgestattet ist wie Hohenmölsen und Umgebung.“

Stimme aus dem Burgenlandkreis

„Es gibt gar keine Fahrradinfrastruktur. Viele Straßen sind für Radfahrer wegen ihrer Beschaffenheit mit Kopfsteinpflaster gar nicht nutzbar. Das Fahren auf den engen Straßen ist mehr Abenteuer, als man sich wünscht.“

Stimme aus dem Landkreis Jerichower Land

„Es gibt zu wenig Radwege und keine Akzeptanz von Autofahrern auf der Straße. Ich fühle mich sehr unsicher.“

Stimme aus dem Saalekreis

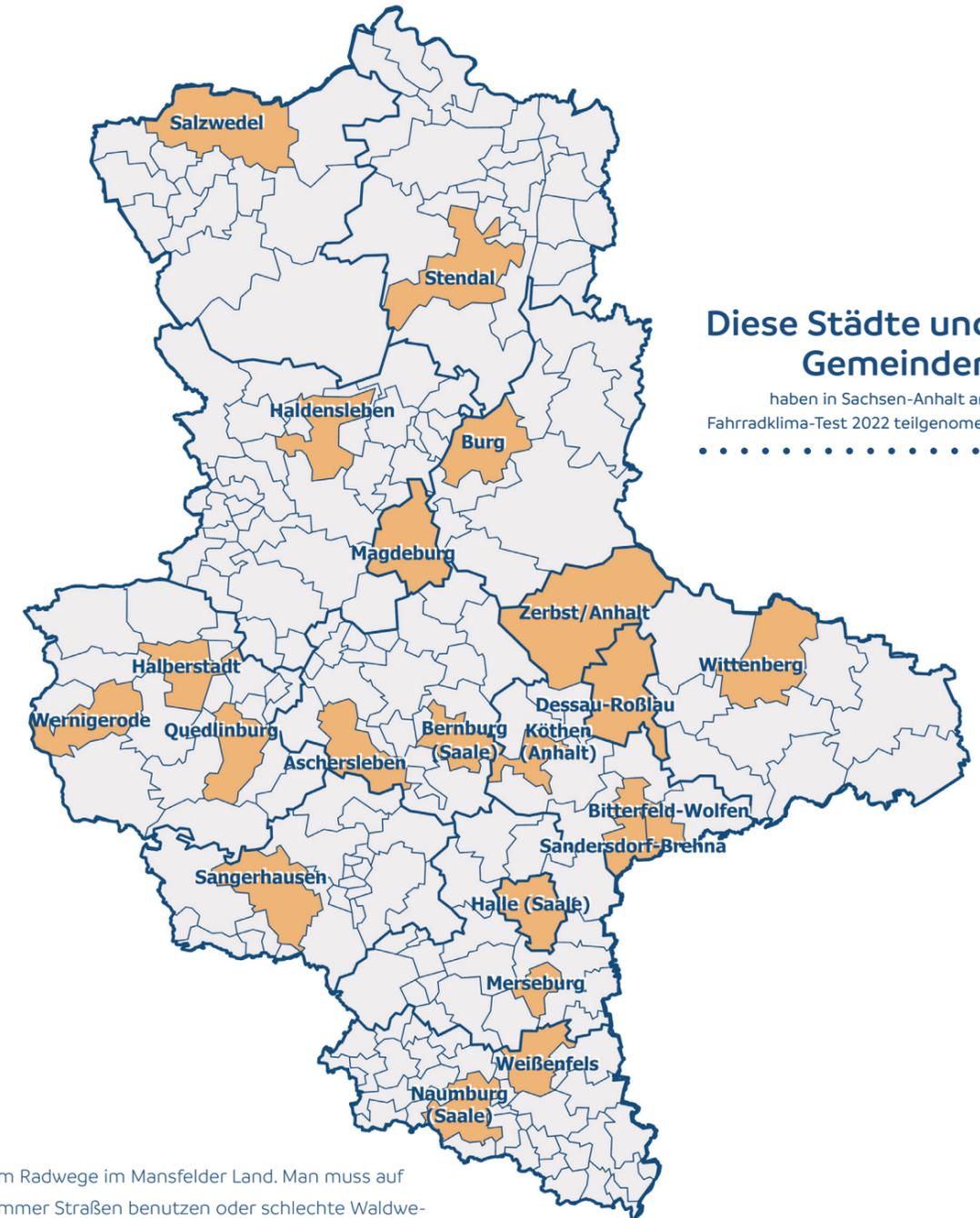
„Der Europaradweg R1 ist die reinste Katastrophe, nicht zumutbar und ein schlechtes Aushängeschild.“

Stimme aus dem Salzlandkreis

„Vor allem für Kinder ist es gefährlich Rad zu fahren, dabei sollte es sicher sein.“

Stimme aus dem Landkreis Ostharz

Halle (Saale) (4,3)	Platz 21/26 Orte 200.000 - 500.000
Magdeburg (4,4)	Platz 24/26 Orte 200.000 - 500.000
Dessau-Roßlau (3,7)	Platz 17/113 Orte 50.000 - 100.000
Bernburg Saale (3,8)	Platz 126/447 Orte 20.000 - 50.000
Wittenberg (4,1)	Platz 272/447 Orte 20.000 - 50.000
Bitterfeld-Wolfen (4,1)	Platz 273/447 Orte 20.000 - 50.000
Weißenfels (4,2)	Platz 299/447 Orte 20.000 - 50.000
Merseburg (4,2)	Platz 317/447 Orte 20.000 - 50.000
Naumburg (Saale) (4,2)	Platz 326/447 Orte 20.000 - 50.000
Salzwedel (4,2)	Platz 330/447 Orte 20.000 - 50.000
Wernigerode (4,2)	Platz 351/447 Orte 20.000 - 50.000
Stendal (4,3)	Platz 365/447 Orte 20.000 - 50.000
Halberstadt (4,3)	Platz 385/447 Orte 20.000 - 50.000
Burg (4,4)	Platz 401/447 Orte 20.000 - 50.000
Köthen (Anhalt) (4,4)	Platz 413/447 Orte 20.000 - 50.000
Zerbst/Anhalt (4,5)	Platz 426/447 Orte 20.000 - 50.000
Aschersleben (4,7)	Platz 441/447 Orte 20.000 - 50.000
Sangerhausen (4,7)	Platz 443/447 Orte 20.000 - 50.000
Quedlinburg (4,7)	Platz 445/447 Orte 20.000 - 50.000
Haldensleben (3,9)	Platz 232/474 Orte unter 20.000
Sandersdorf-Brehna (4,3)	Platz 390/474 Orte unter 20.000



Diese Städte und Gemeinden

haben in Sachsen-Anhalt am Fahrradklima-Test 2022 teilgenommen

„Es gibt kaum Radwege im Mansfelder Land. Man muss auf Radtouren immer Straßen benutzen oder schlechte Waldwege. Das Radfahren spielt kaum eine Rolle. Die Beschilderung ist ungenügend.“

Stimme aus dem Landkreis Mansfeld-Südharz

„Wünschenswert wäre eine Verbindung zwischen den Orten per Radweg, damit man nicht als Radfahrer auf der Landes-/ Bundesstraße fahren muss. Somit könnte man den PKW noch öfter stehen lassen.“

Stimme aus dem Landkreis Stendal

Im ländlichen Bereich gibt es selten ausgebaute Radwege. Von Schköna nach Gräfenhainichen muss man auf einer Bundesstraße fahren oder auf unwegsamem Waldwegen. Einkaufsfahrten in die nächst größerer Stadt sind nicht nur gefährlich, es fehlt auch an sicheren Abstellplätzen.

Stimme aus dem Landkreis Wittenberg

Auswertungen und Einordnungen des ADFC für Sachsen-Anhalts Kommunen

Halle (Saale)

„Besonders bedrückend sind nicht nur die schlechten Bewertungen zum Radfahren in Halle, sondern dass es seit dem letzten Fahrradklimatest keinerlei messbare Verbesserungen gegeben hat. Anhand der Bewertungen zum Sicherheitsgefühl, zum Fahrkomfort und zur Falschparksituation kann man ablesen, dass die Fahrradmobilität weit unter ihren Möglichkeiten bleibt. Eine minimal bessere Bewertung als Magdeburg kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass Sachsen-Anhalts Großstädte im bundesweiten Vergleich hinterherhinken. Ein besonders unglaubliches Problem stellen Baustellenführungen dar. Anstatt den Radverkehr hier mitzudenken, werden Gefahrensituationen geschaffen und Beschilderungen mit amtlicher Absegnung auf dem Radweg abgestellt.“

ADFC Halle - Marius Fischer

Magdeburg

„Beim Falschparken, bei der Baustellenführung und bei der Breite der Radwege fällt Magdeburg mit der Schulnote 5 durch. Trotzdem scheinen die zuständigen Beigeordneten die Probleme noch immer nicht ernst zu nehmen. Wenn sich hier nichts ändert, hat Magdeburg gute Chancen, in zwei Jahren auf dem letzten Platz zu landen und Deutschlands fahrradunfreundlichste Großstadt zu werden.“

ADFC Magdeburg - Norman Dreimann

Dessau-Roßlau

„Seit 2012 ist Dessau-Roßlau zum 6. Mal in der Wertung. Die Schulnote schwankt zwischen 3,5 und zuletzt 3,7. Mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes seit 2016 haben wir eine spürbare Verbesserung erwartet, die ausblieb! Breite und Oberflächenbeschaffenheit der alten Radwege kratzen weiterhin am mangelhaft und kommen nicht merklich aus dem Keller. Das Tiefbaumt arbeitet im Rahmen seiner Möglichkeiten am Anschlag. Was fehlt sind durchgreifende Maßnahmen der Verkehrsorganisation und der erklärte Wille einer Verkehrswende zugunsten des Fahrrades! Das sollte in der ehemaligen Fahrradstadt selbstverständlich sein!“

ADFC Dessau - Stephan Marahrens

Lutherstadt Wittenberg

„Die „Schulnotenkurve“ spricht eine eindeutige Sprache: Über 3,6 (FKT 2016) zu 3,69 (2018), zwei Jahre später 3,79, landet Wittenberg 2022 bei 4,09 — Ergebnis einer lustlosen Fahrradplanung und -politik. Der „Notenausreißer“ von 5,1 in der Rubrik „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ spricht Bände. Doch Hoffnung stirbt zuletzt — oder: Es kann nur besser werden. Zum Beispiel mit einer Radstation am „grünen“ Hauptbahnhof, die eindeutige Signale in puncto Sicherheit und Service senden würde. Wir sind positiv überrascht von den vielen qualitativen Kommentaren, die dank FKT nunmehr vorliegen. Wir sehen: Das Thema Rad hat eine große Teilhabefunktion.“

ADFC Wittenberg - Stefan Zowislo

Bitterfeld-Wolfen

„Im Jahr 2020 hatte Bitterfeld-Wolfen die Note 3,6 und ist nun auf 4,1 abgestürzt. Der Grund dafür unterstreicht die Qualität des Fahrradklima-Test. Im Jahr 2019 hat die Stadt ein Radverkehrskonzept beschlossen mit dem Ziel den Radverkehr zu fördern. Das Thema war 2020 quasi in aller Munde, der ADFC unterstrich die Ambitionen mit seiner Landesversammlung in Bitterfeld-Wolfen! Seither ist jedoch wenig passiert. Die AG Fahrrad trat selten zusammen, baulich gab es wenig zu berichten und die ambitionierten Ziele des Konzeptes konnten bislang nicht eingelöst werden.“

ADFC Dessau - Stephan Marahrens

Merseburg

„Im Merseburger Stadtbild spielt der Radverkehr eine Rolle, auch Kinder und Senioren nutzen das Rad, was im Fahrradklima-Test so wiedergegeben wurde. Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt wird vergleichsweise positiv gewertet. Unglücklich sind wir mir den Ampelschaltungen, diese sind nicht nur an den Bundesstraßen, sondern auch in Innenstadtnähe nicht an die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst. Die kurze Strecke vom Bahnhof in die Innenstadt kann dadurch erstaunlich lange dauern. Das Sicherheitsgefühl wird durch die Radfahrenden mehrheitlich negativ bewertet, ebenso der Mischverkehr mit KFZ und der zunehmend problematische Fahrraddiebstahl. Die meisten Abstellanlagen sind in keinem guten Zustand.“

ADFC Halle - Marius Fischer

Der Fahrradklima-Test 2020 Sachsen-Anhalt

Weitere Informationsmöglichkeiten

Fahrradklima-Test

Alle Informationen zum ADFC-Fahrradklima-Test finden Sie unter <https://fahrradklima-test.adfc.de>. Dort können Sie unter „Ergebnisse“ in einer interaktiven Karte nach detaillierten Auswertungen für Ihre Stadt oder Gemeinde suchen.

www.fahrradklima-test.adfc.de

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

In Sachsen-Anhalt gibt es die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK). Die AGFK unterstützt und berät die Mitgliedskommunen bei der Radverkehrsförderung.

www.agfk-lsa.de

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden

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 Überblick zu Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Die Themen reichen von Verkehrssicherheit über Radwegnetze, kurzfristige Maßnahmen, moderne Fahrradinfrastruktur bis hin zu Planung, Bau, Finanzierung bzw. nationalen Förderprogrammen und Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Publikation bietet weitere Informationen zu Ansprechpersonen, Netzwerken und Weiterbildungsmöglichkeiten auf Bundesebene.

www.adfc.de/artikel/publikation-zur-radverkehrsfoerderung-in-kommunen

Ministerium für Infrastruktur und Digitales in Sachsen-Anhalt

Auf der Seite des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales finden Sie Informationen über aktuelle Themen des Radverkehrs, den aktuellen Landesradverkehrsplan 2030 samt Landesradverkehrsnetz, Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene sowie Kontaktdaten zu Ansprechpersonen wie der Koordinatorin für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt

www.mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr

Der ADFC in Sachsen-Anhalt

Der ADFC Landesverband Sachsen-Anhalt e.V. und seine Kreis- und Regionalverbände stehen gerne zur Seite, wenn Sie Fragen zum Radverkehr haben.

www.adfc-sachsenanhalt.de



Impressum

ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

Breiter Weg 11a

39104 Magdeburg

facebook | twitter @adfc_1sa | instagram @adfc_sachsenanhalt