Presse-Hintergrund

ADFC-Empfehlungen für Kommunen

So werden Städte und Gemeinden fahrradfreundlich

Berlin, 17. Juni 2025
Hi018/25

Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024 haben 213.000 Befragte die Fahrradfreundlichkeit ihrer Gemeinden im Durchschnitt mit der Note 3,92 bewertet. 70 Prozent der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr nicht sicher. Deutschland soll laut Nationalem Radverkehrsplan bis 2030 ein attraktives Fahrradland mit durchgängig sicheren Radwegenetzen werden. Doch wie geht das konkret? Der ADFC nennt die wichtigsten Möglichkeiten für Kommunen, um Quartiere fahrradfreundlich zu gestalten.

1. Fahrrad-Infrastruktur

- **Geschützte Radfahrstreifen und baulich getrennte Radwege:** Diese bieten Sicherheit und Komfort für Radfahrende. Geschützte Radfahrstreifen lassen sich schnell und günstig mit Markierungen und Trennelementen direkt auf der Fahrbahn umsetzen. Baulich getrennte Radwege machen den Radverkehr auch an Landstraßen sicherer.

- **Fahrradstraßen:** Speziell für den Radverkehr vorgesehene Straßen. Fahrräder haben stets Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Kraftfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen nur in Ausnahmefällen befahren, etwa für Anliegerverkehr. Dabei gilt: Autofahrende müssen besondere Rücksicht auf Radfahrende nehmen, dürfen maximal Tempo 30 fahren und müssen ihre Geschwindigkeit bei Bedarf weiter reduzieren.

- **Fahrradbrücken und -unterführungen:** Fahrradbrücken und -unterführungen ermöglichen es den Radfahrenden, ihre Ziele auf direktem Weg sicher und komfortabel zu erreichen. Sie dienen in vielen Kommunen als Lückenschluss im Radwegenetz bei topographischen und verkehrlichen Herausforderungen – wie bei Flusstälern, großen Kreuzungen, an Eisenbahnlinien und Autobahnen.

- **Netzplanung, -ausbau und -verdichtung:** Ein durchgängiges Radwegenetz mit gut ausgeschilderten Radvorrangrouten und attraktiven Radwegeverbindungen zu Schulen, Bahnhöfen, Einkaufszentren, Sportstätten, Gewerbegebieten und Wohngebieten sowie in die Nachbarorte entsteht durch Netzplanung, Lückenschlüsse und kontinuierlichen Ausbau. Es ist so einladend gestaltet, dass das Radfahren zur Selbstverständlichkeit wird – einfach, schnell und sicher für alle.

- **Fahrradabstellanlagen und Bike+Ride:** Sichere, gut erreichbare Fahrradparkplätze an allen Bahnhöfen, Haltestellen, Arbeitsplätzen, Einkaufszentren sowie am Wohnort tragen zur verstärkten Nutzung des Fahrrads bei. Für das Kurzzeitparken sind gute Fahrradständer wichtig, für längeres Abstellen ein Wetter- und Diebstahlschutz.

2. Verkehrsberuhigung und Umverteilung des Straßenraums

- **Tempo-30-Zonen:** In Wohn- und Mischgebieten können großzügige Tempo-30-Zonen eingerichtet werden, um die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen. Außerdem kann Tempo 30 an ausgewählten Straßenabschnitten an Schulen, Kitas, Spielplätzen, Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen angeordnet werden – auch auf Bundesstraßen.

- **„Modale Filter“ und Verkehrsinseln:** Maßnahmen wie Einbahnstraßen, Durchfahrtssperren oder Verkehrsinseln verhindern Durchgangsverkehr und machen Quartiere ruhiger und sicherer. Sie können außerdem mehr Platz zum Verweilen schaffen und tragen dadurch zur Belebung der Quartiere bei.

- **Schulstraßen:** Straßenabschnitte im unmittelbaren Umfeld von Schulen, die zu bestimmten Zeiten – meist rund um Schulbeginn und Schulschluss – für den Autoverkehr gesperrt werden. Während dieser Sperrzeiten, die in der Regel etwa 30 Minuten dauern, dürfen nur Fußgänger, Radfahrende und Einsatzfahrzeuge die Straße nutzen. Bei permanenten Schulstraßen ist die Straße durch Beschilderung oder Schranken dauerhaft für den Kfz-Verkehr geschlossen. In Nordrhein-Westfalen gibt es seit 2024 einen Erlass, der den Kommunen die Einrichtung von Schulstraßen explizit erleichtert.

- **Reduzierung und Regulierung des Kfz-Parkens**: Um mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zu schaffen, kann das Parken neu organisiert oder eingeschränkt werden.

3. Knotenpunkte und Sicherheit

- **Sichere Kreuzungen**: Getrennte Ampelphasen, langsame Abbiegegeschwindigkeiten und getrennte Verkehrsströme reduzieren Unfallgefahren zwischen Radfahrenden und rechtsabbiegenden Kfz. Wichtig für die Verkehrssicherheit an Kreuzungen sind klare Sichtbeziehungen zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr. Die Verkehrsführung muss für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar und begreifbar sein. Geschützte Kreuzungen können helfen, gefährliche Knotenpunkte zu entschärfen – und sind mit Schnellausbau-Infrastruktur zügig umsetzbar.

- **Entschärfung von Unfallschwerpunkten**: Analyse und gezielte bauliche Anpassungen an gefährlichen Stellen.

4. Evaluation und Qualitätsverbesserung

- **BYPAD**: National und international hat sich das Instrument BYPAD – Bicycle Policy Audit – bewährt. Damit können Qualitätsverbesserungen kommunaler Radverkehrsförderung evaluiert werden. Es basiert auf internationalen Best-Practice-Beispielen.

5. Integration in Stadt- und Verkehrsplanung

- **Verknüpfung mit ÖPNV**: Gute Radwege zu Bahnhöfen und Haltestellen, gute Bike+Ride-Angebote und sichere Fahrradparkplätze sowie optimierte Fahrradmitnahmemöglichkeiten erleichtern die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Dadurch entsteht ein lückenloses intermodales Angebot, das Menschen beim Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel unterstützen kann.

- **Berücksichtigung in der Bauleitplanung**: Bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sollte von Anfang an eine gute Radverkehrsanbindung eingeplant werden.

6. Beteiligung und Kommunikation

- **Bürgerbeteiligung:** Die gute Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie lokaler ADFC-Gruppen und Fahrradinitiativen ist oft ausschlaggebend für den Erfolg. Wenn neue Infrastruktur errichtet und der öffentliche Raum umgestaltet wird, müssen Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden, um Akzeptanz und Praxistauglichkeit zu erhöhen.

- **Öffentlichkeitsarbeit und Marketing:** Kampagnen, Aktionstage und gezielte Informationen stärken das fahrradfreundliche Klima.

7. Finanzierung

- **Fördermittel**: Bund, Länder und Europäische Union stellen umfangreiche Mittel zur Verfügung, um Kommunen beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, durch die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften und bei der Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen. Kommunen sind gefordert, diese Fördermittel umfassend zu nutzen, um die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen und zu modernisieren.

Fazit

Kommunen können durch einen Mix aus Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrsberuhigung, fahrrad- und damit menschenfreundlicher Planung, Bürgerbeteiligung und gezielter Förderung fahrradfreundliche Quartiere schaffen. Entscheidende Erfolgsfaktoren sind dabei eine systematische Planung, die Umverteilung des Straßenraumes und die konsequente Einbindung der Bevölkerung.

Weiterführende Informationen:

- ADFC-Toolbox für Kommunen. Tipps, Infos und Anleitungen für den Ausbau kommunaler Fahrradinfrastruktur.
- Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Herausgegeben vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Beratungsangebot des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Projektträger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr.

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit über 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Der ADFC auf

Mastodon
Facebook
Instagram
LinkedIn

Kontakt

ADFC-Bundesgeschäftsstelle
Stephanie Krone, Leitung Presse / Politische Kommunikation
Johannes Wallat, Stv. Pressesprecher
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Telefon: 030-209 14 98-65
E-Mail: presse@adfc.de
Internet: www.adfc.de