



ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Schleswig-Holstein

Auf dem Weg zu fahrradfreundlichen Orten –
Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Stand: Dezember 2025

Der Fahrradklima-Test 2024 Schleswig-Holstein

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| ➤ Vorwort | 3 |
| ➤ 1. Der Fahrradklima-Test 2024 in Schleswig-Holstein: Zahlen, Trends, Erkenntnisse | 4 |
| • 1.1 Entwicklung der Teilnehmendenzahlen (2014 - 2024) | 4 |
| • 1.2 Anzahl der bewerteten Kommunen | 5 |
| • 1.3 Fahrradklima in Schleswig-Holstein | 5 |
| ➤ 2. Handlungsempfehlungen | 8 |
| • 2.1 Neue Zielgruppen in den Blick nehmen | 8 |
| ➤ 3. Radfahren in Städten und Gemeinden in SH | 10 |
| • 3.1 Die Städte Kiel und Lübeck im Blick – Orte mit 200.000-500.000 Einwohner*innen | 10 |
| • 3.2 Von Flensburg bis Norderstedt – Orte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner*innen | 11 |
| • 3.3 Von Geesthacht bis Itzehoe – Orte mit 20.000 bis 50.000 Einwohner*innen | 11 |
| • 3.4 Von Plön bis Bad Segeberg – Orte mit weniger als 20.000 Einwohner*innen | 11 |
| ➤ 4. Die Fragenblöcke im Einzelnen | 12 |
| • 4.1 Fahrrad- und Verkehrsklima | 12 |
| • 4.2 Stellenwert des Radverkehrs | 13 |
| • 4.3 Sicherheit beim Radfahren | 14 |
| • 4.4 Komfort beim Radfahren | 16 |
| • 4.5 Infrastruktur und Radverkehrsnetz | 18 |
| ➤ 5. Zusatzbefragung: Miteinander im Verkehr | 19 |
| ➤ 6. Unterstützung und Informationen | 20 |

Impressum:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC),
Landesverband Schleswig-Holstein e.V.,
Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel
<https://sh.adfc.de> | info@adfc-sh.de
Redaktion: Frederik Meißner
Umsetzung: Viola Penners Kommunikationsdesign

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes



Bildnachweise:

Titelbild: KI-generiert
Fotos: ADFC Schleswig-Holstein
Illustration: ADFC

Vorwort

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Umfragen weltweit zur Zufriedenheit von Radfahrenden. In Schleswig-Holstein nahmen 2024 über 9.000 Menschen teil, um die Bedingungen in Schleswig-Holstein zu bewerten. Trotz vieler Fortschritte bleibt die Durchschnittsnote mit „ausreichend“ nahezu unverändert seit 2018 – ein Hinweis darauf, dass noch viel zu tun ist.

.....

Einiges hat sich in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein für den Radverkehr bewegt: 2020 verabschiedete der Landtag die Radstrategie 2030, gefolgt von Förderprogrammen, zusätzlichen Personalstellen im Ministerium und beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr sowie der erstmaligen Bereitstellung von 64 Millionen Euro für Investitionen in den Radverkehr im Jahr 2024. Damit übertrifft das Land sogar die vom ADFC geforderte Investitionssumme pro Bürger*in. Außerdem existiert ein aktuelles und umfangreiches landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) und Rad.SH unterstützt zahlreiche Kommunen mit Beratung und Erfahrungsaustausch.

Dennoch zeigen die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, dass noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. Viele Radwege sind zu schmal, Beläge holprig, Baustellen unzureichend gesichert, Falschparker behindern den Radverkehr und die Unfallzahlen bleiben hoch. Auf dem Weg zu „Vision Zero“ – null Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr – sind noch keine spürbaren Fortschritte erkennbar.

Positiv fällt auf, dass Radfahren in den Städten und Orten für Jung und Alt attraktiv ist, Stadtzentren gut erreichbar sind und Radfahrende sich häufig rücksichtsvoll begegnen. Auch kleine Maßnahmen, wie die Öffnung von Einbahnstra-

ßen, haben eine messbar positive Wirkung. Besonders hervorzuheben ist die Stadt Preetz, die sich dank eines ambitionierten Mobilitätskonzepts, ersten Infrastrukturmaßnahmen und einer eigenen Mobilitätsmanagerin deutlich verbessern konnte. Das zeigt: Mit klaren Konzepten und gezielten Maßnahmen sind spürbare Verbesserungen auch in kleineren Kommunen möglich.

Dieses Vorwort soll die Chancen und Herausforderungen des Radverkehrs in Schleswig-Holstein aufzeigen: Das Land und seine Kommunen haben eine solide Basis geschaffen, doch Radfahrende brauchen sichere, komfortable und gut ausgebaute Wege. Es bedarf verlässlicher Finanzierung, konsequenter Umsetzung von Förderprogrammen, hoher Qualitätsstandards im landesweiten Radverkehrsnetz und aktiver Nutzung der Verkehrsregelungen – nur so kann das Fahrradklima nachhaltig verbessert werden. Für mehr Sicherheit, Komfort und Freude auf zwei Rädern.

Stephanie Meyer

Landesvorsitzende des ADFC
Schleswig-Holstein



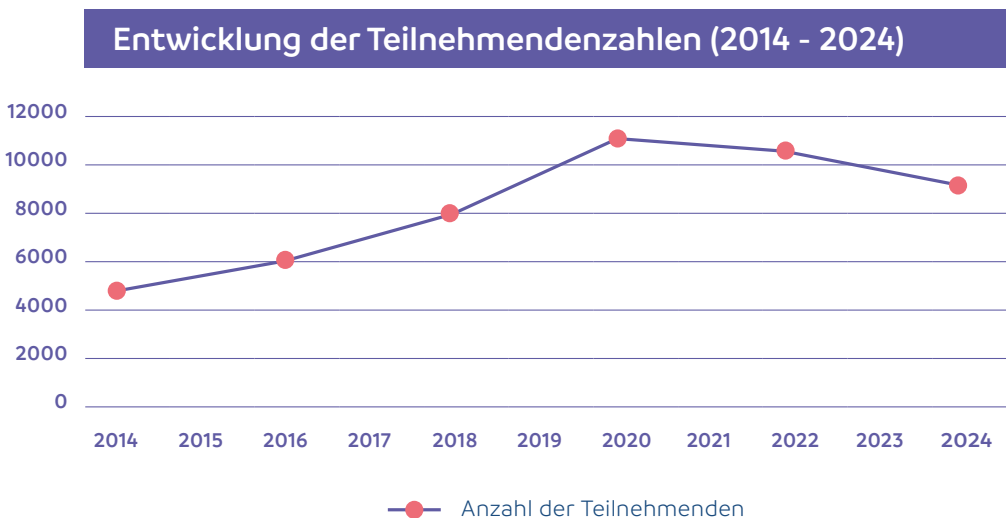


1. Der Fahrradklima-Test 2024 in Schleswig-Holstein: Zahlen, Trends, Erkenntnisse

Wie fahrradfreundlich sind die Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein? Der Fahrradklima-Test 2024 gibt Antworten: 27 Fragen beleuchten Sicherheit, Komfort und Infrastruktur für Radfahrende. Die Ergebnisse zeigen: Schleswig-Holstein liegt mit einer Durchschnittsnote von 4,0 leicht unter dem Bundesschnitt. Vor allem kleine Städte und Gemeinden holen jedoch auf und machen Fortschritte bei der Radförderung.

.....

1.1 Entwicklung der Teilnehmendenzahlen (2014 - 2024)



Der Fahrradklima-Test besteht aus 27 Fragen, die unterschiedliche Aspekte der Fahrradfreundlichkeit in Städten und Gemeinden beleuchten. Die Antworten werden auf einer sechsstufigen Skala bewertet, ähnlich wie Schulnoten. Im Mittelpunkt stehen Themen wie Sicherheit und Komfort beim Radfahren, die Qualität der Radinfrastruktur, die Förderung des Radverkehrs, das Verkehrsklima sowie die persönliche Zufriedenheit der Radfahrenden.

Zusätzlich gibt es in jeder Befragung ein besonderes Schwerpunktthema mit fünf Zusatzfragen.

Der Fahrradklima-Test 2024 hatte das Thema „Miteinander im Verkehr“ im Fokus.

Damit Städte und Gemeinden fair miteinander verglichen werden können, erfolgt die Auswertung nach sechs Größenklassen. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, müssen je nach Stadtgröße mindestens 50, 75 oder 100 Menschen teilnehmen.

Bis zum Jahr 2020 wuchs die Teilnahme am Fahrradklima-Test kontinuierlich und erreichte dann ihren bisherigen Höhepunkt. Im Jahr 2020 war das erste Jahr der Corona-Pandemie. Radverkehrsthemen erfahren einen regelrechten Boom in der medialen Berichterstattung und die Verkaufs-

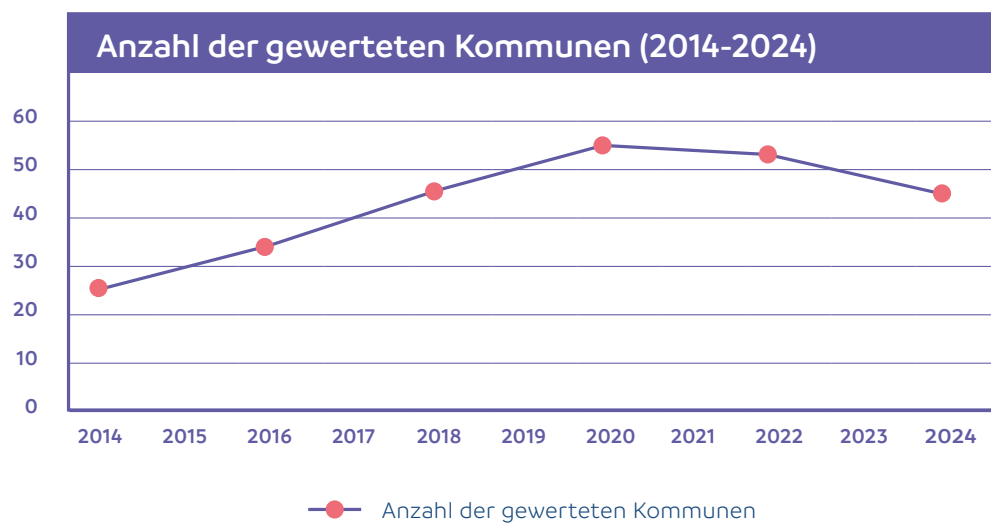
zahlen von Fahrrädern steigen sprunghaft an. Die Rückgänge im Jahr 2022 und 2024 haben ihre Ursache in einer Normalisierung gegenüber 2020, welche sich auch bei anderen Themen, die während der ersten Lockdowns Konjunktur hatten, beobachten ließ.

1.2 Anzahl der bewerteten Kommunen

Parallel zur Entwicklung der Teilnehmendenzahlen veränderte sich auch die Anzahl der gewerteten Kommunen. Damit eine Kommune in die Auswertung aufgenommen wird, sind mindestens 50 gültige Teilnahmen erforderlich. Auffällig ist, dass die größten Zuwächse in den Jahren 2020 und 2022 vor allem bei kleinen Orten mit weniger als 20.000 Einwohner*innen zu verzeichnen waren. Dies zeigt, dass der Fahrradklima-Test nicht nur für große Städte relevant ist,

sondern zunehmend auch kleinere Gemeinden in Schleswig-Holstein einbezieht und das Engagement für Radverkehr und fahrradfreundliche Infrastruktur auf breiter Ebene sichtbar macht.

Insgesamt leben in den Teilnahmeorten des Fahrradklima-Tests in Schleswig-Holstein über 1,5 Millionen Menschen. Die Gesamteinwohnenzahl des Bundeslandes beträgt knapp 3 Millionen.

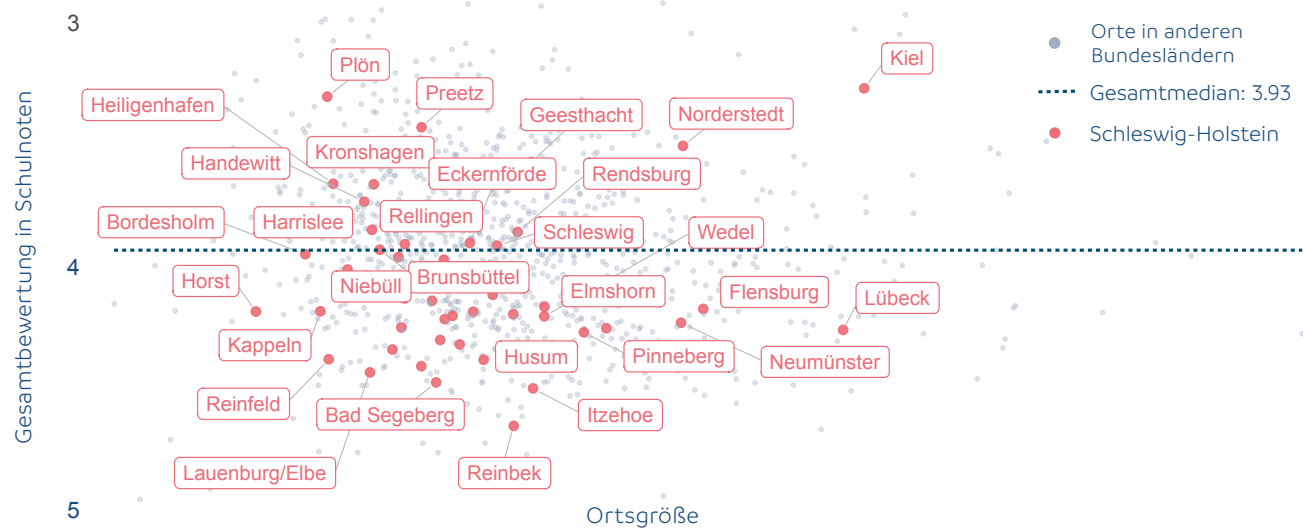


1.3 Fahrradklima in Schleswig-Holstein

Die bundesweite Durchschnittsnote liegt bei 3,92. Schleswig-Holstein erreicht mit 4,0 einen etwas schlechteren Wert und liegt damit leicht unter dem Bundesschnitt. Seit 2018 ist die Durchschnittsnote im Land weitgehend stabil geblieben;

Veränderungen lassen sich vor allem durch statistische Schwankungen erklären. Eine Korrelation zwischen der Zahl der Teilnehmenden und den Ergebnissen ist nicht erkennbar.

Schleswig-Holsteinische Kommunen im bundesweiten Vergleich



Grafik: Verteilung der schleswig-holsteinischen Kommunen um den Bundesdurchschnitt im Vergleich zu Orten in anderen Bundesländern.

Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt schneiden lediglich 14 Kommunen in Schleswig-Holstein besser ab. Der überwiegende Teil liegt deutlich darunter. Auch ein Blick auf die Einzelfragen zeigt: Schleswig-Holstein erreicht nur selten bessere Werte als der Bundesdurchschnitt – und wenn, dann meist nur in geringem Umfang.

Keine Kommune schneidet mit einer besseren Note als befriedigend (3) ab. Ein Blick in die Einzelnoten der 27 Fragen des Fahrradklima-Test lässt dieses Ergebnis leider nicht weniger schlecht erscheinen: 36 der 45 Kommunen haben in zwei oder mehr Kategorien ein mangelhaft (5).

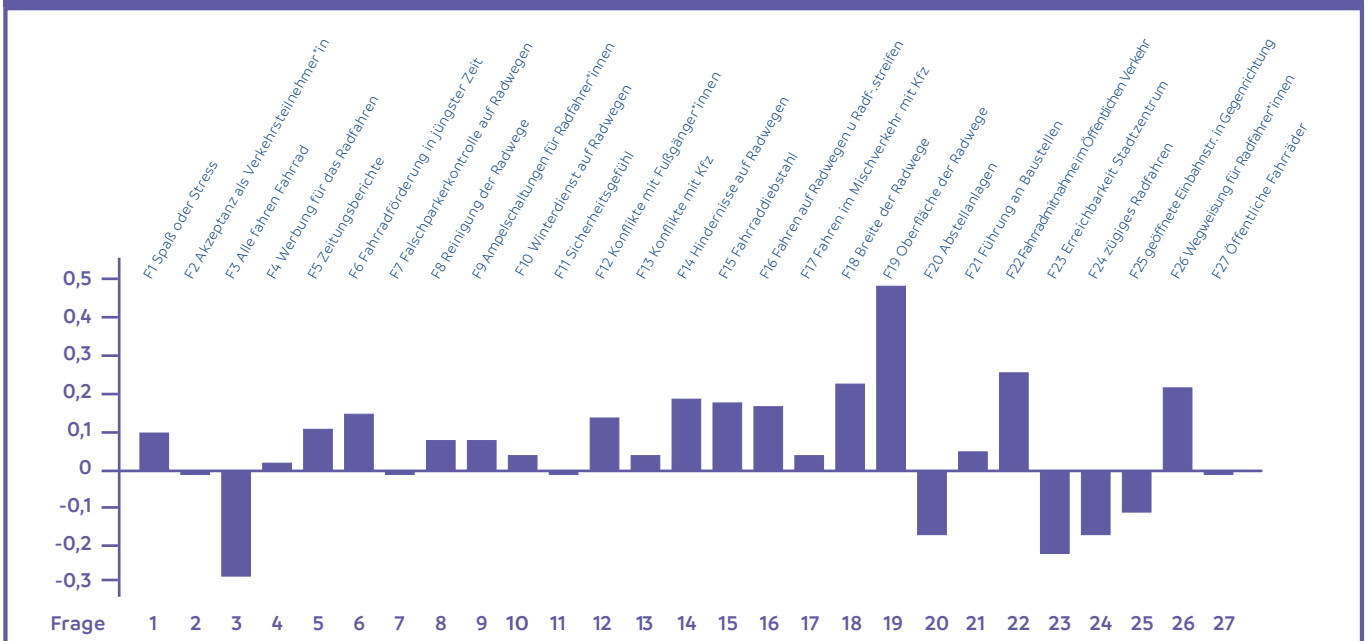
Gewinner und Verlierer

| | |
|-------------|------|
| Kiel | 3,27 |
| Plön | 3,30 |
| Preetz | 3,43 |
| Norderstedt | 3,50 |
| Geesthacht | 3,57 |

| | |
|----------------|------|
| Bargteheide | 4,41 |
| Lauenburg/Elbe | 4,43 |
| Bad Segeberg | 4,48 |
| Itzehoe | 4,50 |
| Reinbek | 4,65 |



Abweichung vom Bundesdurchschnitt



Abweichung der schleswig-holsteinischen Durchschnittsnoten vom Bundesdurchschnitt.

Kostengünstige Maßnahmen werden positiv wahrgenommen

Im gesamten Land wird als positiv bewertet, dass die jeweiligen Stadt- bzw. Ortszentren gut zu erreichen sind (2,9). Ebenso wird positiv bewertet, dass sowohl junge als auch ältere Menschen Rad fahren. Im Bereich der Infrastruktur wird die Öffnung von Einbahnstraßen relativ positiv bewertet (2,95).

Die Öffnung von Einbahnstraßen wurde 2022 im Mittelwert noch deutlich schlechter (3,14) bewertet. Diese Entwicklung zeigt auf, dass auch vergleichsweise kleine und kostengünstige Maßnahmen zu einer positiven Wahrnehmung bei den Radfahrenden führen.

Schlechte Radwege führen zu negativen Bewertungen

Besonders negativ (Mittelwert 5,0) wird die Fahrradinfrastruktur bewertet. Viele Radfahrende wünschen sich eine angenehme Radwegbreite, die auch ein problemloses Überholen von langsameren Radfahrenden ermöglicht. Die meisten Befragten bewerten die Radwege in ihrer Kommune jedoch als häufig zu schmal. Das Bedürfnis nach dem Überholen von langsameren

Radfahrenden dürfte sich mit der fortschreitenden Verbreitung von Pedelets zunehmend verstärken. Einzig die Landeshauptstadt Kiel erreicht bei dieser Frage ein Ergebnis besser als ausreichend (4). Gleiches gilt für die Bewertung der Radwegoberflächen. Auch hier bemängeln die meisten Befragten den schlechten Belag, der zu einer holprigen Fahrt führt.

Top-Verbesserung des Jahres: Was hat Preetz anders gemacht?

Als eine der wenigen Ausnahmen dieser nicht stattgefundenen Entwicklung ist jedoch Preetz im Kreis Plön zu nennen.

Gegenüber 2022 konnte sich die 16.000 Einwohnende zählende Stadt deutlich verbessern. Zu den Stärken von Preetz zählt so u.a. das Vorhandensein von öffentlichen Leihfahrrädern. Seit 2021 ist über die interkommunale Kooperation „KielRegion“ auch in Preetz und weiteren Orten im Kieler Umland ein Bikesharing-Angebot unter dem Markennamen „Sprottenflotte“ geschaffen worden. Die ersten 30 Minuten der Nutzung sind bislang kostenfrei. Weitere Stärken

sind die Öffnung von Einbahnstraßen sowie die Erreichbarkeit des Stadtzentrums. In allen drei Punkten platziert sich Preetz damit überdurchschnittlich im Vergleich zu Orten in der gleichen Ortsgrößengruppe. Überdurchschnittlich wurde in Preetz auch die Fahrradförderung bewertet. Damit in Zusammenhang stehen dürfte die Entwicklung eines durchaus ambitionierten Mobilitätskonzeptes im Jahr 2022 und die im weiteren Verlauf geschaffene Stelle einer Mobilitätsmanagerin bei der Stadt Preetz, die sich positiv auf das Ergebnis im Fahrradklima-Test ausgewirkt haben.

2. Handlungsempfehlungen

Immer mehr Menschen fahren in Schleswig-Holstein Fahrrad und noch viel mehr würden es tun. Doch noch immer fühlen sich zu viele Menschen beim Radfahren nicht sicher, werden bedrängt, zu eng überholt, durch Falschparker behindert, gefährdet oder verletzt. Die Radstrategie des Landes hat das Ziel von 30 Prozent Radverkehrsanteil im Jahr 2030 ausgerufen. Gegenwärtig ist der Fahrradanteil bei 15 Prozent.

Der ADFC setzt sich für ein besseres Fahrradklima und bessere Bedingungen für Radfahrende ein. An vielen Orten im Land gibt es bereits engagierte Menschen in Verwaltungen und Politik, in Städten und Gemeinden, die den Radverkehr bereits vorangebracht haben. In diesem Kapitel stellen wir die Handlungsschwerpunkte des ADFC Schleswig-Holstein dar.

2.1 Neue Zielgruppen in den Blick nehmen

Die Radverkehrsförderung muss vor allem Menschen in den Fokus nehmen, die bisher kein oder kaum im Alltag Fahrrad fahren.

Die Erkenntnisse des Fahrradklima-Tests zum Sicherheitsempfinden, spiegeln sich prinzipiell auch in den vier Typen von Radfahrenden nach Roger Geller, wider. Demnach sind rund 60 Prozent der Menschen „interessiert aber besorgt, was eine regelmäßige Fahrradnutzung im Alltag betrifft. Umfragen aus Deutschland zeigen, dass 54 Prozent (KfW Studie, 2022) bzw. 46 Prozent (Fahrradmonitor 2023) das Fahrrad häufiger nutzen würden bzw. wollen. Der Fahrradmonitor 2023 weist Sicherheitsbedenken bei 65% der Befragten als Grund aus, sich gegen die Fahrradnutzung zu

entscheiden. Das zeigt, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrende und ein hohes Komfortniveau bei der Radinfrastruktur maßgeblich für die Mobilisierung neuer Gruppen sind.

60% sind „Interessiert aber besorgt“ Die Radverkehrsförderung muss vor allem Menschen in den Fokus nehmen, die bisher kein oder kaum im Alltag Fahrrad fahren.

Verantwortliche konkret adressieren!

Um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, bedarf es einer Neuaufstellung der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen einer Verkehrssicherheitsstrategie des Landes Schleswig-Holstein, die unter dem Leitgedanken der Vision Zero den Präventionsaspekt stärker in den Fokus rückt. Dazu gehört sowohl die eine konsequente Erweiterung der Aufklärungs- und Präventionsarbeit auf die häufigsten Verursacher schwerer Fahrradunfälle als auch die Schaffung „fehlerverzeihende Radinfrastruktur“, die sich vor allem

durch eine bauliche Trennung zum fließenden Verkehr auszeichnet. Zudem gibt es im Bestand viel Verbesserungspotential: Freie Rechtsabbieger, fehlende gesicherte Querungen für den Radverkehr und hohe Geschwindigkeiten für den Autoverkehr lassen sich auch punktuell korrigieren.

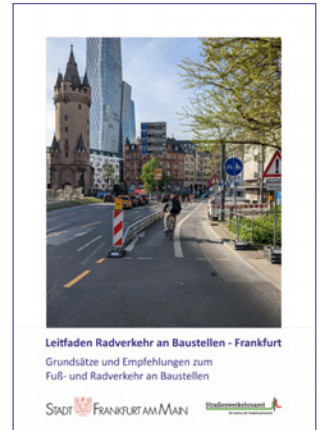
Aber auch bei der Durchsetzung des geltenden Rechts sind die Ordnungsbehörden stärker gefragt: Konflikte im Mischverkehr, Falschparken und zu enges Überholen können schon heute geahndet werden.

Kleinteilige Maßnahmen konsequent vorantreiben

Positive Entwicklungen beim Fahrradklima in Schleswig-Holstein zeigen aber: Auch vergleichsweise kleinschrittige Verbesserungen werden von den Radfahrenden wahrgenommen und honoriert. Die Einrichtung von Fahrradstraßen, Öffnungen von Einbahnstraßen, Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung, Diagonal- oder Quersperren sowie die Freihaltung von Sichtdreiecken sind vergleichsweise leicht und kostengünstig zu realisieren.

Baustellen sind für alle Verkehrsteilnehmenden herausfordernd. Der Rad- und Fußverkehr wird jedoch häufig bei der Baustellenplanung und auch bei der Durchführung von Baumaßnahmen komplett unbeachtet. Die Ursachen hierfür

sind vielfältig je nach Fall bei Verkehrsbehörden, ausführenden Firmen und Ordnungsämtern. Eine Konkretisierung der geltenden Richtlinien und Normen sowie eine Sensibilisierung für die Bedürfnisse des Radverkehrs in Form einer schriftlichen Handreichung durch Kommunen oder das Land Schleswig-Holstein wäre hier zielführend.



¹ Beispiel für einen Leitfaden zu Radverkehr an Baustellen aus Frankfurt am Main.

Kommunikation alleine führt nicht zum Erfolg

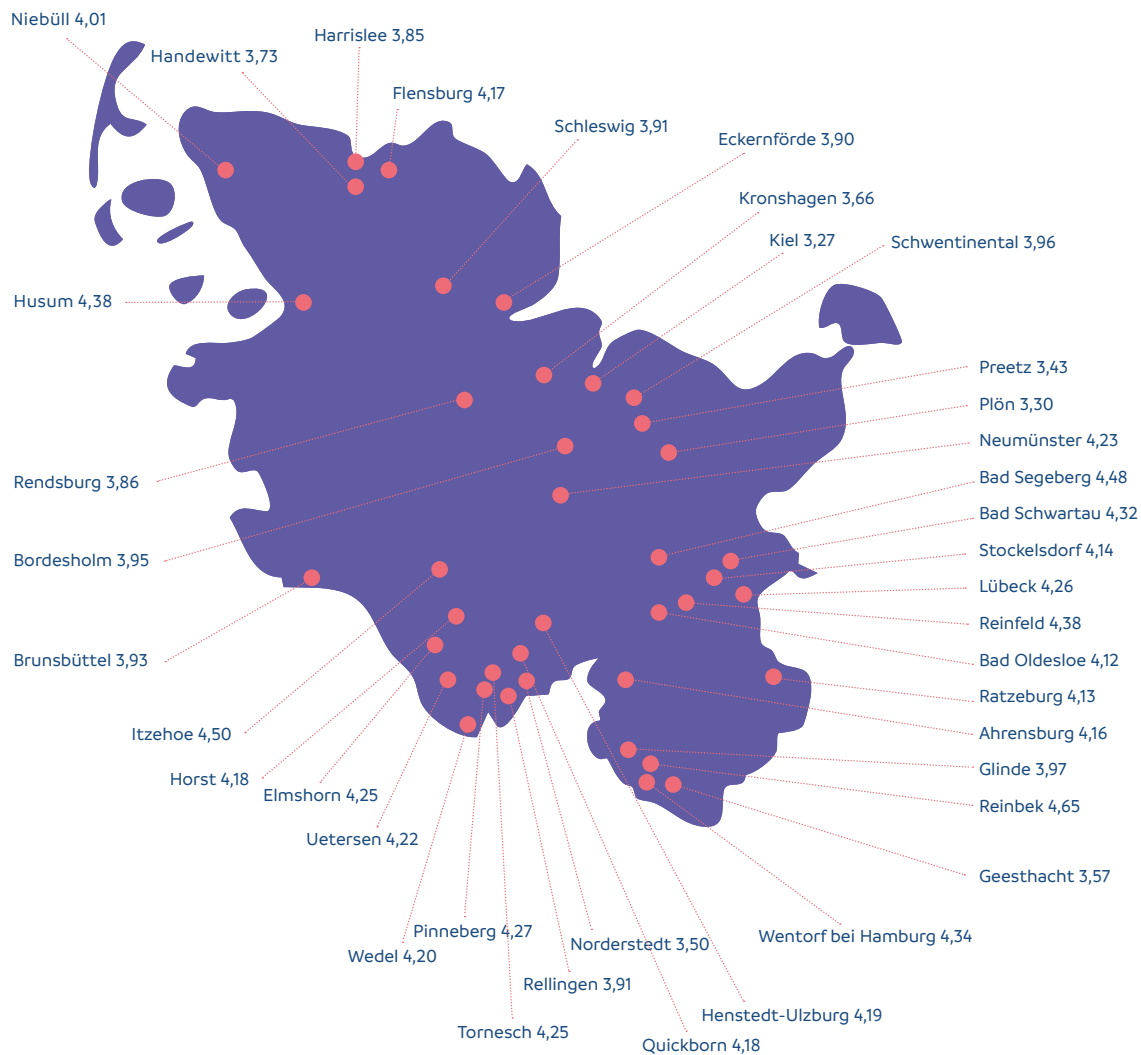
Auch Kommunikationsmaßnahmen tragen positiv zum Fahrradklima bei. Der Fahrradklimatest zeigt, dass die Berichterstattung über den Radverkehr in vielen Orten als negativ wahrgenommen wird, beispielsweise anlässlich von Unfällen oder Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Hier

ließe sich durch eigenständige, positive Kommunikation gegensteuern. Auch wenn die Infrastruktur Defizite aufweist, kann positive Kommunikation trotzdem zu einer Wahrnehmung von Radfahrenden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende beitragen.



3. Radfahren in Städten und Gemeinden in SH

Zufriedenheit in Schulnoten



In Schleswig-Holstein sind Städte und Gemeinden aus 4 Ortsgrößenklassen vertreten. Nur zwei Orte aus zwei Ortsgrößen-

klassen können bundesweit mithalten und sind in den Top 10 unter vergleichbar großen Orten: Kiel und Norderstedt.

3.1 Die Städte Kiel und Lübeck im Blick – Orte mit 200.000-500.000 Einwohner*innen

Die größten Städte Schleswig-Holsteins mit mehr als 200.000 Einwohner*innen sind Kiel und Lübeck. In der aktuellen Befragung schneiden beide nahezu unverändert im Vergleich zu 2022 ab.

Kiel erreicht in der Gesamtbewertung **3,3** und liegt damit bundesweit auf Platz 4 in der entsprechenden Ortsgrößenklasse. Besonders positiv bewertet wird die Stadt für geöffnete Einbahnstraßen (**1,7**) und öffentliche Leihfahrräder (**1,9**).

Kritisch beurteilt werden hingegen unzureichende Falschparkerkontrollen auf Radwegen, Fahrraddiebstähle und die Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr. Betrachtet man die einzelnen Kategorien, zeigt sich, dass vor allem die **Radinfrastruktur** in Kiel gut (2,1) abschneidet.

Lübeck erzielt eine Gesamtbewertung von 4,2 und belegt damit bundesweit den 20. Platz (von 25) in der gleichen Ortsgrößenklasse. Mit fast 1.180 Teilnehmer*innen an der Fahrradklimatest-Befragung zeigt sich ein überdurchschnitt-

lich großes Interesse im Vergleich zu anderen Städten Schleswig-Holsteins. Positiv hervorgehoben werden die **Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,6)**, das Radfahren für Jung und Alt (2,6) sowie die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,9). Besonders negativ fallen die **Oberfläche der Radwege (5,5)**, die **Breite der Radwege (5,4)** und die **Fahrradmitnahme im ÖPNV** auf. Ein Blick auf die Kategorien zeigt, dass Lübeck vor allem in den Bereichen **Komfort und Sicherheit** Schwächen aufweist.

3.2 Von Flensburg bis Norderstedt – Orte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner*innen

In dieser Kategorie sind Norderstedt, Flensburg, Neumünster und Elmshorn vertreten. **Norderstedt** sticht dabei mit einer Gesamtbewertung von 3,5 hervor, während die anderen Städte schlechter als 4,1 abschneiden. Damit belegt Norderstedt bundesweit Platz 9 (von 113) in der entsprechenden Ortsgrößenklasse. Besonders positiv wird die **Infrastruktur und das Radverkehrsnetz (2,1)** bewertet. Auch das Vorhandensein eines **Leihradsystems (1,9)** wird honoriert.

In den übrigen Städten wird das Radverkehrsnetz ebenfalls vergleichsweise positiv eingeschätzt, die Gesamtbewertungen zeigen jedoch einen deutlichen Abstand zu Norderstedt: **3,3 in Flensburg, 3,7 in Neumünster** und **3,5 in Elmshorn**. In allen genannten Städten wird die **Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr** schlecht bewertet. Zudem werden die **Breite der Radwege** sowie die **Führung an Baustellen** kritisch gesehen.

3.3 Von Geesthacht bis Itzehoe – Orte mit 20.000 bis 50.000 Einwohner*innen

In diese Größenkategorie haben es in Schleswig-Holstein **14 Orte** geschafft. Alle diese Orte haben auch an der vorherigen Befragung teilgenommen. Besonders gut bewertet wurden das Vorhandensein von **öffentlichen Leihfahrrädern**, z. B. in **Eckernförde (2,2)** und **Rendsburg (2,0)**. Negativ fiel das Nichtvorhandensein von Leihfahrrädern in **Reinbek (5,5)** auf.

Neben **Geesthacht (2,8)** können auch **Eckernförde (2,7)** und **Schleswig (2,9)** in der Kategorie **Radverkehrsnetz** punkten. Auffällig sind die im Vergleich positiven Bewertungen für die **Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr** in den Städten **Ahrensburg (3,8)**, **Quickborn (4,1)**, **Henstedt-Ulzburg (3,7)**, **Wedel (3,6)**, **Reinbek (3,5)** und **Pinneberg (3,9)**. Alle diese Städte liegen im **Verkehrsverbund HVV**, in dem die Fahrradmitnahme mit Ausnahme bestimmter Sperrzeiten kostenlos ist.

3.4 Von Plön bis Bad Segeberg – Orte mit weniger als 20.000 Einwohner*innen

Erfreulich ist, dass unter den **25 Orten** in dieser Größenkategorie eine Reihe von **Erstteilnehmern** vertreten ist. Schleswig-Holstein ist ein ländlich geprägtes Flächenbundesland, und die Radfahrenden artikulieren ihre Interessen zunehmend auch im ländlichen Raum.

Im bundesweiten Vergleich können sich in dieser Größenklasse nur **Plön (Platz 32 von 432)** und **Preetz (Platz 52 von 432)** behaupten. Plön war bereits bei der Erhebung 2022

der bestplatzierte Ort in Schleswig-Holstein und hält auch 2024 mit **Platz 1 landesweit** eine Spitzenposition. Platz zwei in dieser Größenklasse nimmt **Preetz** ein. Gleichzeitig ist Preetz landesweit der einzige Ort, der sich gegenüber 2022 deutlich verbessert hat. In nahezu allen Einzelfragen gab es bessere Bewertungen. Besonders auffällig ist die Verbesserung bei „**Fahrradförderung in letzter Zeit**“, hier hat sich die Note von **4,3 (2022)** auf **3,1 (2024)** verbessert.

4. Das Fahrradklima im Detail

4.1 Fahrrad- und Verkehrsklima

Beim Fragenblock Fahrrad- und Verkehrsklima liegt der Mittelwert der schleswig-holsteinischen Städte und Gemeinden

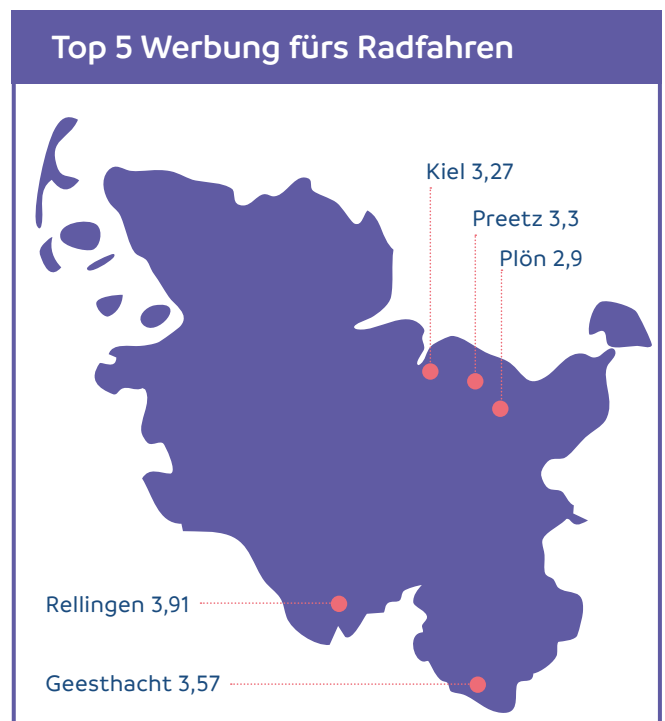
bei der Schulnote 3,7. Damit liegt das nördlichste Bundesland leicht über dem Bundesschnitt von 3,65.



Fragen 1 bis 5 aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

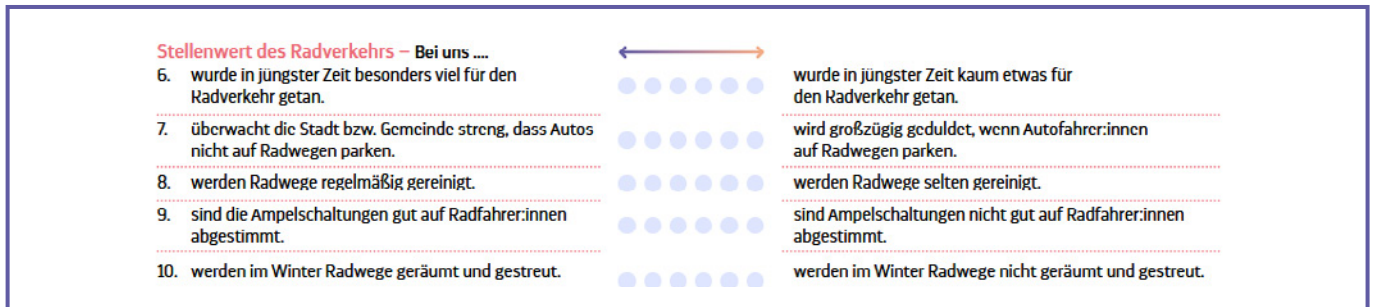
- **56 Prozent** der Befragten sind der Meinung, in ihrer Kommune wird nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrenden berichtet.
- **58 Prozent** der Befragten fühlen sich als Verkehrsteilnehmende auf dem Fahrrad nicht ernst genommen.
- **52 Prozent** der Befragten in Schleswig-Holstein empfinden Radfahren als Stress.
- **67 Prozent** geben an, dass in ihrem Ort alle Fahrrad fahren – egal ob jung oder alt.

Das Fahrrad- und Verkehrsklima in Schleswig-Holstein ist insgesamt angespannt. In den einzelnen Kommunen bietet sich jedoch ein differenziertes Bild: Einige Kommunen haben sich bereits auf den Weg gemacht, investieren in die Radinfrastruktur und betreiben Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren. Bei der Werbung fürs Radfahren zeigt sich ein zwischen positiven und negativen Bewertungen ausgeglichenes Bild. Die Benotung der fünf besten Städte bei der Werbung fürs Radfahren zeigt jedoch, welch großes Potential in diesem Teilaspekt des Verkehrsklimas steckt. Mit 67 Prozent recht positiv bewertet wird, dass in Schleswig-Holstein alle Altersgruppen Fahrrad fahren.



Bewertung der Werbung fürs Radfahren in Schulnoten.

4.2 Stellenwert des Radverkehrs



Fragen 6 bis 10 aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

Durchschnittlich bewerten die Umfrageteilnehmenden den Stellenwert des Radverkehrs mit der Note 4,5. Der bundesweite Durchschnitt ist mit 4,28 jedoch etwas besser.

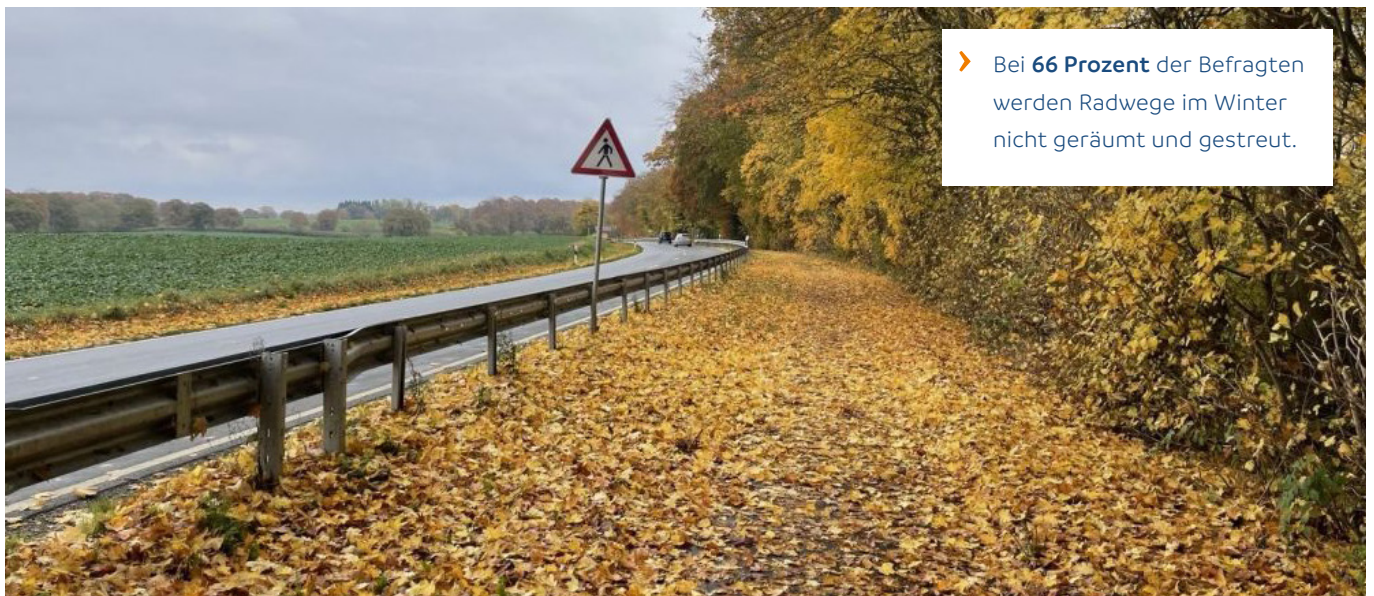
- **63 Prozent** der Befragten geben an, dass in letzter Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan wurde.
- Nur **29 Prozent** der Befragten geben an, dass die Radwege in ihrer Stadt oder Gemeinde regelmäßig gereinigt werden.

Der Stellenwert des Radverkehrs wird überwiegend als gering eingeschätzt. Die ausbleibende Fahrradförderung wird

zudem durch mangelhafte Falschparkerkontrollen, unzureichenden Winterdienst und unzureichende Reinigung der Radwege in der Wahrnehmung manifestiert.

Nachholbedarf sehen die Teilnehmenden auch im Bereich Falschparkerkontrollen. **71 Prozent** der Befragten empfinden die Praxis in ihrer Kommune als Duldung von Falschparkern.

Insbesondere Winterdienst und Reinigung der Radwege haben zudem eine negative Wirkung auf Gelegenheitsradfahrende, die den witterungsbedingten Zustand der Radwege aus anderen Verkehrsmitteln heraus beobachten.

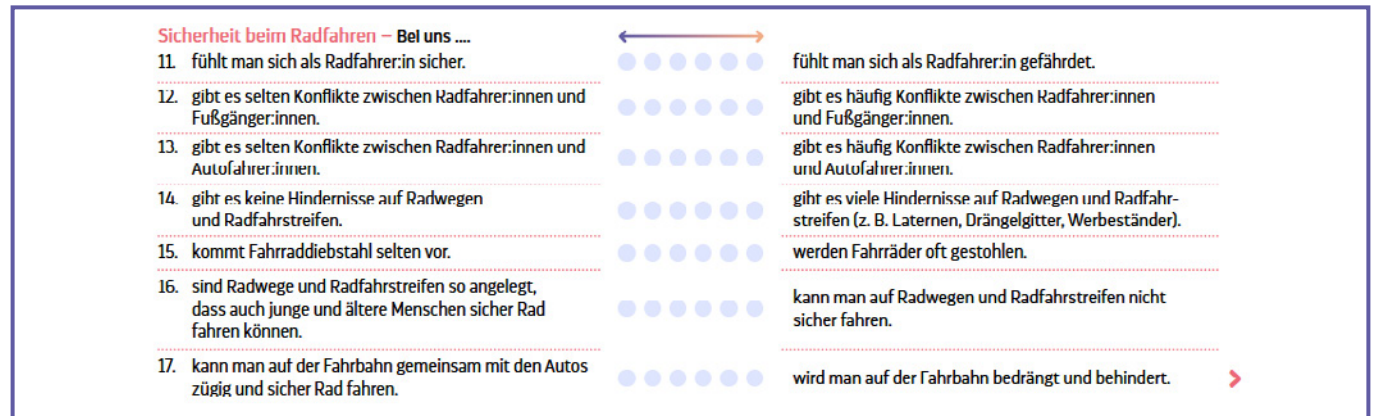


➤ Bei **66 Prozent** der Befragten werden Radwege im Winter nicht geräumt und gestreut.

4.3 Sicherheit beim Radfahren

Sicherheit beim Radfahren ist ein Schlüsselkriterium für die Radverkehrsförderung. Nur wer die Wege, die mit dem Rad

zu bewältigen sind, als sicher einstuft, wird gerne und regelmäßig Fahrrad fahren.



Fragen 11 bis 17 aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

Der Durchschnitt bei der Rubrik Sicherheit beim Radfahren liegt in Schleswig-Holstein bei 4,23. Bundesweit ist der Wert mit 4,0 deutlich besser.

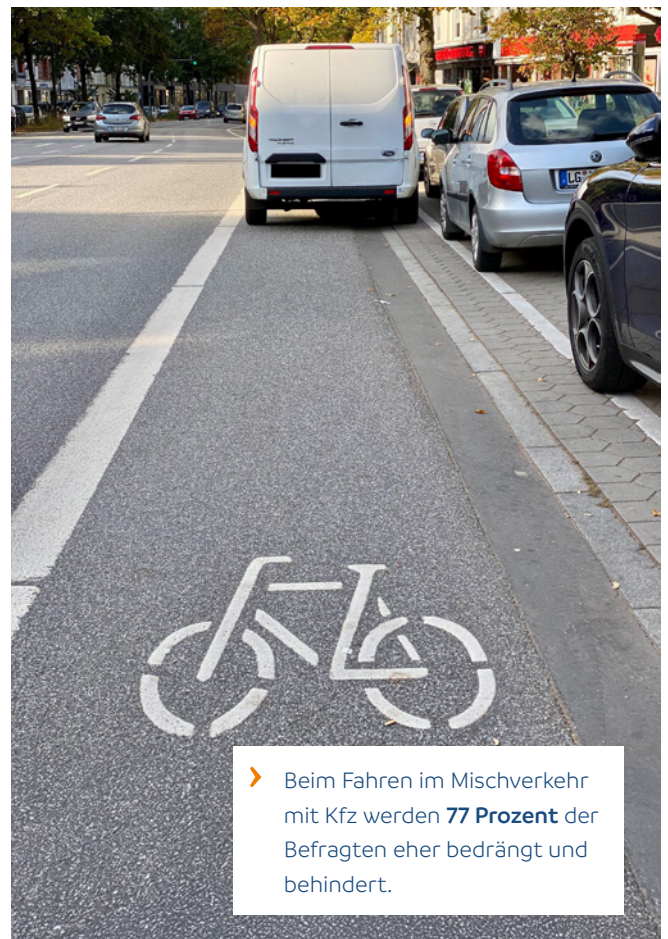
- Über die Hälfte der Befragten (**54 Prozent**) berichten von häufigen Fahrraddiebstählen.

In Schleswig-Holstein wurden laut polizeilicher Kriminalstatistik im Jahr 2024 rund 9.000 Fahrräder geklaut. Die Zahlen sind damit rückläufig. Wie auch bei anderen Kriminalitätsphänomenen sind deutliche Unterschiede zwischen großen und kleinen Städten feststellbar, in denen Fahrraddiebstahl tendenziell seltener stattfindet. So geben in Kiel und Lübeck im Schnitt 69 Prozent an, dass Fahrraddiebstahl häufig vor- kommt, während es in den Orten mit weniger als 20.000 Einwohnenden lediglich 39 Prozent sind.

- 70 Prozent** der Befragten fühlen sich als Radfahrende in ihrer Stadt oder Gemeinde eher gefährdet.

Für ein Gefühl der Unsicherheit beim Radfahren gibt es gute Gründe. Die Unfallzahlen im Radverkehr in Schleswig-Holstein sind auf einem hohen Niveau. Fast 5.000 Menschen wurden 2024 beim Radfahren, davon über 600 schwer verletzt. 15 Menschen wurden getötet. Während die Zahlen der Schwer- verletzten und Getöteten im Straßenverkehr in Deutschland trotz immer höherem Verkehrsaufkommen seit Jahrzehnten sinken, ist im Radverkehr eine gegenteilige Entwicklung zu beobachten: Mit zunehmendem Radverkehr steigen die Un- fallzahlen und insbesondere die Zahl der Schwerverletzten.

- Lediglich **26 Prozent** der Befragten geben an nur selten in Konflikte mit Autofahrenden zu geraten



- Beim Fahren im Mischverkehr mit Kfz werden **77 Prozent** der Befragten eher bedrängt und behindert.

Verletzte und getötete Radfahrende in SH



Quelle: Verkehrssicherheitsberichte 2014-2024, Landespolizei Schleswig-Holstein, eigene Darstellung.

➤ Radwege und Radfahrstreifen werden bei **77 Prozent** der Befragten als eher unsicher bewertet



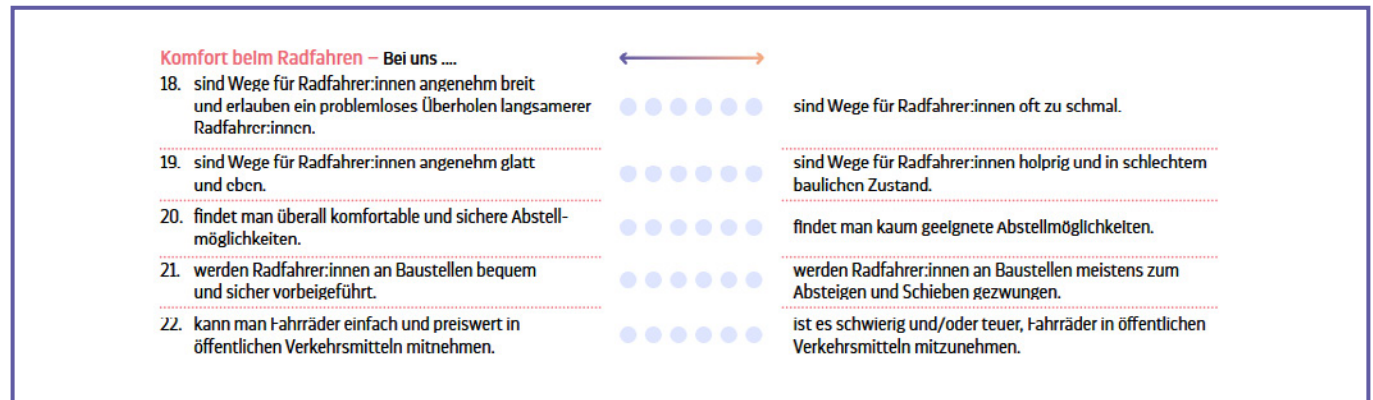
Das Fahren im Mischverkehr gehört zu den fragilsten Verkehrssituationen für Radfahrende. Wenn kein Radweg vorhanden ist, sind Radfahrende alleine auf die Einhaltung der Abstandsregeln, die Aufmerksamkeit und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Autofahrende angewiesen. Fehlerhaftes Verhalten, ob beabsichtigt oder unbeabsichtigt wirken sich fast immer unmittelbar zum Nachteil von Radfahrenden aus.

Auch Radwege und Radfahrstreifen werden überwiegend als unsicher bewertet. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Mangelnde Sicherheitstrennstreifen zum fließenden oder ruhenden Verkehr, zu geringe Breite bei Zweirichtungsradwegen, Falschparker, schlechte Oberflächen oder mangelnde bauliche Trennung zum Kfz- und zum Schwerverkehr bei Radfahrstreifen. Aber auch die Führung an Kreuzungen oder Überführungen bzw. das häufig Nichtvohandensein von gesicherten Querungen beim Wechsel der Radverkehrsführung auf die andere Straßenseite fließen in diese Bewertung ein. Insbesondere planerische Defizite dürften in Schleswig-Holstein aufgrund eines Sanierungsrückstaus bei den Radwegen zum Tragen kommen.

4.4 Komfort beim Radfahren

Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Abstellanlagen oder Fahrradmitnahme im ÖPNV: Der Komfort beim Radfahren wird in

Schleswig-Holstein im Durchschnitt mit der Note 4,54 bewertet. Der bundesweite Durchschnitt ist mit 4,3 etwas besser.



Fragen 18 bis 22 aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

- **85 Prozent** der Radfahrenden empfinden die Radwege in ihrer Kommune als zu schmal.
- **83 Prozent** der Befragten bewerten die Oberflächen der Radwege als eher holprig zu fahren und in schlechten baulichen Zustand.

Die Breite und die Oberfläche der Wege für Radfahrende erhalten mit Ausnahme der Landeshauptstadt Kiel überall nur ein „ausreichend“ oder ein „mangelhaft“; auch Kiel kann lediglich ein befriedigend verbuchen.

Zum Komfort beim Radfahren gehört auch die Möglichkeit sein Fahrrad sicher abstellen zu können. Mit der zuneh-

menden Verbreitung von hochpreisigen Fahrrädern und Pedelecs, sind die Anforderungen an die Abstellanlagen gestiegen. Fahrraddiebstahl ist in gesamten Land ein Thema (s. o.) und auch im ländlichen Raum steigt mit kostspieligen Rädern die Erwartung an einen sicheren Stellplatz am Zielort. Im Mittelwert geben immerhin 44 Prozent an, sichere Stellplätze vorzufinden. Allerdings können auch hier nur Kiel und Plön ein „gut“ verzeichnen. Alle anderen Orte schneiden mit „befriedigend“ oder schlechter ab.

- **79 Prozent** geben an, an Baustellen eher zum Absteigen und Schieben gezwungen zu werden.

Die Führung an Baustellen wird in keinem Ort besser als „ausreichend“ bewertet. Dabei regelt die entsprechende Richtlinie RSA21 (Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen) aus dem Jahr 2021 auch die Führung des Radverkehrs recht umfangreich. Demnach sollte Absteigen und Schieben auch bei Baustellen in der Regel nicht mehr vorkommen. Unzureichende Führungen für den Radverkehr stellen nicht nur Gefährdungen dar, sie sind auch keine gute Werbung für den Radverkehr in der jeweiligen Kommune.

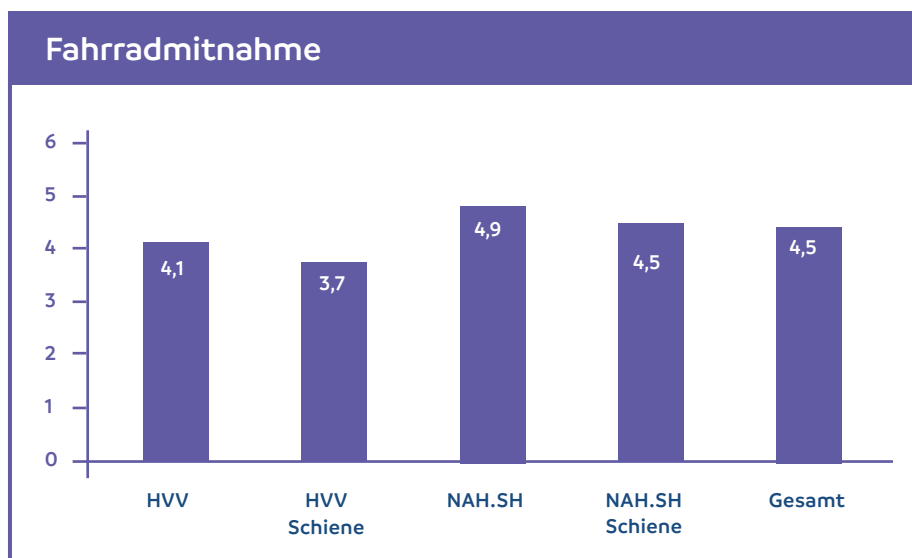
- **59 Prozent** beschreiben die Fahrradmitnahme im ÖPNV als zu teuer oder zu kompliziert.



Der Wunsch nach mehr Kapazitäten bei der Fahrradmitnahme im Nahverkehr, der kostenlosen Fahrradmitnahme bzw. nach mehr Verlässlichkeit (Reservierung) bei der Fahrradmitnahme wird immer wieder von Radfahrenden geäußert. In Schleswig-Holstein gibt es zwei Verkehrsverbünde. Den Verkehrsverbund NAH.SH, der sich über das gesamte Bundesland erstreckt, und den Hamburger Verkehrsverbund HVV, der sich im Norden Hamburgs nach Schleswig-Holstein ausbreitet. Im HVV- Gebiet dürfen Fahrräder in U- und

S-Bahnen und in den Bahnen der AKN mit Ausnahme gewisser Sperrzeiten und in Bussen zu jeder Zeit kostenlos mitgenommen werden.

Die Fahrradmitnahme ist vor allem in schienengebundenen Verkehrsmitteln attraktiv: Hier ist am ehesten im Fahrzeug und beim Ein- und Ausstieg genügend Platz vorhanden und eine vergleichsweise verlässliche Mitnahme möglich.



Durchschnittliche Bewertung der Fahrradmitnahme im ÖPNV in den Verkehrsverbünden HVV und NAH.SH, mit und ohne Bahnhalte.

Die Unterschiede zwischen den Verkehrsverbünden werden auch im Fahrradklima-Test deutlich. Der Mittelwert der Orte im HVV-Gebiet mit einem schienengebundenen Verkehrsangebot (U-, S-Bahn und AKN) (3,7) ist um 0,8 Notenpunkte besser als der landesweite Mittelwert (4,5). Betrachtet man das HVV-Gebiet in Schleswig-Holstein insgesamt, beträgt

die Differenz noch 0,4. Betrachtet man die Orte, die ausschließlich im Geltungsbereich des SH-Tarifs liegen, liegt der Mittelwert bei 4,9; bei Orten mit Schienenanschluss bei 4,5. Der „Schienenbonus“ scheint sich in beiden Verbundgebieten ähnlich auszuwirken.



4.5 Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Infrastruktur und Radverkehrsnetz – Bei uns

23. ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.
24. kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.
25. sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer:innen freigegeben.
26. können sich Radfahrer:innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.
27. sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.



- ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.
- wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.
- ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer:innen nicht erlaubt.
- gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer:innen.
- gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.

Fragen 23 bis 27 aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

76 Prozent geben an, dass ihr Stadtzentrum gut mit dem Rad erreichbar ist.

Besonders in den kleinen Kommunen sind die Stadt- und Ortszentren gut zu erreichen. Hier geben 82 Prozent eine gute Erreichbarkeit an. Landesweit sind es 76 Prozent. Auch eine zügige Erreichbarkeit von Zielen ohne Umweg wird von 73 Prozent als eher gut beschrieben.

67 Prozent geben an, dass zügiges Radfahren in ihrer Kommune möglich ist.

Auffällig sind die Antworten bei Leihfahrrädern und für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen: Bei diesen Fragen gibt es am häufigsten die Antwort „trifft auf meinen Ort nicht zu“ und „keine Antwort“. Während die Abwesenheit von öffentlichen Leihfahrrädern recht eindeutig als Grund ausgemacht werden kann, sind offenbar in vielen Orten keinerlei Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet.

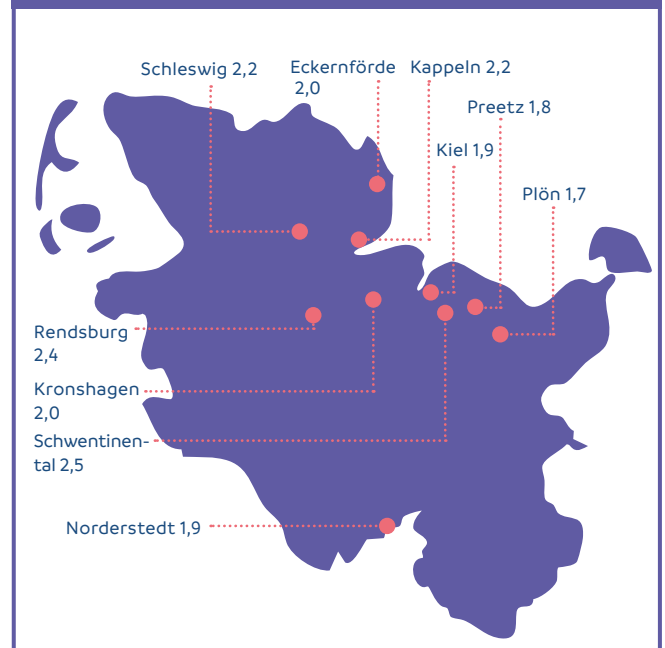
61 Prozent geben an, dass Einbahnstraßen in ihrer Stadt für den Radverkehr geöffnet sind.

Dort wo Einbahnstraßen konsequent für den Radverkehr geöffnet werden, führt es zu Bestnoten von „gut“, so in Kiel (1,7), Preetz (1,8) oder Niebüll (1,9).

Leihfahrräder sind in Schleswig-Holstein vor allem über die Systemanbieter Donkey Republic sowie Nextbike angeboten.

Neben Norderstedt, welches bereits seit 2011 ein Bikesha-ring-Angebot hat, erstreckt sich die Verbreitung ins Gebiet der Verwaltungsagentur KielRegion und ins Gebiet des SMILE24-Projektes. Mit Ausnahme von Norderstedt befinden sich alle mit „gut“ bewerteten Städte in diesen beiden Gebieten.

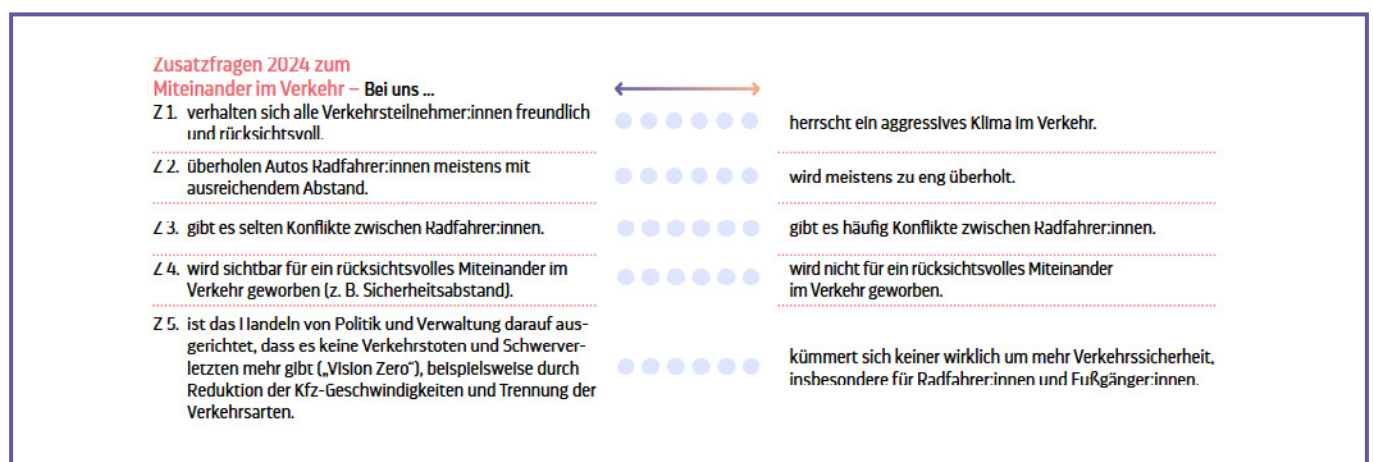
Gute Noten für Leihradangebote



5. Zusatzbefragung: Miteinander im Verkehr

In fünf zusätzlichen Fragen wurden die Teilnehmenden des Fahrradklima-Tests zum Miteinander im Verkehr befragt. Die Ergebnisse untermauern die bereits aus dem Hauptfragebogen gewonnen Erkenntnisse zu Konflikten und sicherem

Verkehrsgeschehen. So gaben im Durchschnitt **73 Prozent** an, dass sich „keiner wirklich um Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen“ kümmere.



Zusatzfragen aus dem Erhebungsbogen des Fahrradklima-Test.

› **79 Prozent** geben an, meistens zu eng überholt zu werden. 69 Prozent attestieren ihrer Kommune ein aggressives Klima im Verkehr. Positiv auch hier: 61 Prozent berichten, dass es nur selten Konflikte zwischen Radfahrenden gibt.

› **73 Prozent** sagen aus, dass nicht für rücksichtsvolles Verhalten geworben wird.

Ein Lichtblick ist die Landeshaupt Kiel: Mit einem Notenwert von 3,42 beim Miteinander im Verkehr belegt die Stadt bundesweit Platz 1 in der Ortsgrößenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohnende.



6. Unterstützung und Informationen

Ausgewählte Unterstützungs- und Informationsangebote zur Verbesserung des Fahrradklimas

ADFC

ADFC Gruppen vor Ort

Freude am Radfahren und verkehrspolitisches Engagement: Wer sich für ein besseres Fahrradklima in Schleswig-Holstein engagieren will, findet in der jeweiligen ADFC Gruppe vor Ort Gleichgesinnte.

<https://sh.adfc.de/sei-dabei#c8130>

ADFC-Toolbox: Praktische Werkzeuge für fahrradfreundliche Kommunen

Die Toolbox des ADFC unterstützt Städte und Gemeinden dabei, den Radverkehr spürbar voranzubringen – von Methoden zum Schnellausbau über Best-Practice-Konzepte bis zu kompaktem Hintergrundwissen für politische Entscheider*innen und Fachplanende.

<https://www.adfc.de/toolbox>

Bike+Ride-Test Schleswig-Holstein

Bereits zum zweiten Mal hat der ADFC Schleswig-Holstein die Qualität der Fahrradabstellanlagen der rund 180 Bahnhalte in Schleswig-Holstein bewertet.

<https://sh.adfc.de/bike-and-ride>

Fahrradfreundliche Schule SH

Der ADFC Schleswig-Holstein zeichnet Schulen aus, die sich in mehreren Kriterien als fahrradfreundlich ausweisen. Damit soll die selbständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern gestärkt werden.

<https://sh.adfc.de/fahrradfreundliche-schule>

InnoRADQuick: Schneller zum Radverkehr der Zukunft

Das Projekt des ADFC zeigt, wie Städte mit zügigen Bau- und Infrastrukturmaßnahmen Radfahren attraktiver machen. Von innovativen Konzepten bis zu praxisnahen Erfolgsfaktoren – hier erfahren Sie, wie Kommunen Radverkehr effizient voranbringen.

<https://www.adfc.de/dossier/adfc-projekt-innoradquick>

Das ADFC-Booklet „**So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr**“ gibt einen Überblick über die verkehrspolitische Arbeit des ADFC. Sie zeigt, welche unterschiedlichen Radverkehrsführungsformen es gibt und bewertet sie.

<https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende>

Fördertöpfe

Investive und nicht-investive Radverkehrsmaßnahmen werden vom Land Schleswig-Holstein mit verschiedenen Programmen gefördert.

Weitere Infos zu Fördermitteln des Landes: schleswig-holstein.de/radverkehr

ARGE Binnenland Tourismus Schleswig-Holstein

Die ARGE Binnenland Tourismus fördert Investive Vorhaben in den Radtourismus mit einer Förderquote von 60-80%.

<https://arge-binnenlandtourismus-sh.de/foerderung>

RAD.SH

RAD.SH ist die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Schleswig-Holstein. Zu den Angeboten für Mitglieder gehören unter anderem **Fördermittelberatung, Planungsberatung, die Vermittlung von Fachwissen, Beratung zur Öffentlichkeitsarbeit** und der **Verleih von Radzählanlagen**. Zudem hat RAD.SH bereits über 20 Infosheets zu Fachthemen wie Fahrradstraßen, Bürgerbeteiligung oder Reinigung und Winterdienst erstellt.

Besonders empfohlen ist an dieser Stelle der Katalog

Einfache Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr

rad.sh/musterloesungen

<https://rad.sh>

Stabsstelle Radverkehr im LBV.SH

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

(LBV.SH) ist auch für den Bau und die Unterhaltung der Radwege an Bundes-, Landes- und einigen Kreisstraßen zuständig. Die Stabsstelle Radverkehr im LBV koordiniert die Belange des Radverkehrs und ist für die Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zuständig.

<https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/LBVSH/Aufgaben/Radverkehr>

Das **mobilitteam** by NAH.SH ist die zentrale Anlaufstelle für Gemeinden, Städte, Kreise und Ämter in Schleswig-Holstein rund um nachhaltige Mobilität. Regelmäßig finden Veranstaltungen zu Fachthemen statt. Neben einem individuellen Beratungsangebot wurde **move.SH** als landesweites Mobilitätsnetzwerk für Kommunen ins Leben gerufen.

mobilitteam.nah.sh