



Presseinformation

15. Oktober 2020, PI 70

Radrouten in Wiesbaden haben Stärken und Schwächen ADAC Test: Radwegbreiten in zehn Landeshauptstädten

Immer mehr Menschen sind im Straßenverkehr mit Fahrrad, E-Bike oder Lastenrad unterwegs. Ein Grund für den ADAC, die bestehenden Radwege in Wiesbaden und neun weiteren Landeshauptstädten zu überprüfen.

In Wiesbaden wurden insgesamt elf Testrouten zwischen 2,7 und 9,6 Kilometer Länge, die typische Wege von Radfahrern nachbilden sollen, abgefahren. Strecken zu alltäglichen Zielen wie von zu Hause zur Arbeit, Universität oder Schule, zum Hauptbahnhof oder in die Innenstadt. Die Gesamtlänge der Routen entsprach einer Länge von 45,4 Kilometern. Bewertet wurden nur die Routenabschnitte, die eine gesonderte Radverkehrsführung in Fahrtrichtung aufwiesen.

Test-Ergebnisse

Fünf Prozent der untersuchten Radwege – dazu gehören bauliche Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen – sind breiter als die empfohlenen Regelbreiten wie die Strecke Wilhelmstraße zwischen Frankfurter Straße und Taunusstraße. 21 Prozent entsprechen diesen, 56 Prozent sind schmaler. Zudem sind nur 18 Prozent der Radwege schmaler als die empfohlenen Mindestbreiten.

Bei den gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen liegen 50 Prozent weit über den empfohlenen Mindestbreiten, 36 Prozent sind schmaler.

Weiterhin stellten die Tester auf den Wegen viele Engstellen und Hindernisse durch Bäume, Hecken oder Büsche, die auf die Fahrbahn ragen, Masten oder schlecht angebrachte Verkehrsschilder fest.

„Wiesbaden hat die Bedeutung des Radverkehrs längst erkannt und ist mit dem Ausbau des Radwegenetzes auf dem richtigen Weg“, sagt Wolfgang Herda, Verkehrsexperte des ADAC Hessen-Thüringen. „Die Umweltspuren für den 1. Ring, vom Sedanplatz bis zum Stadion an der Berliner Straße in beide Richtungen sind ein gutes Beispiel dafür.“

Sichere Mobilität erfordert eine umfassende Konzeption

Der ADAC empfiehlt angesichts knapper Verkehrsflächen in Städten, die Planung von Radwegen auf Basis ganzheitlicher Mobilitätskonzepte vorzunehmen. „Für die Lösung von Flächenkonkurrenzen sind immer die aktuellen und künftigen Bedarfe aller Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad- und Autofahrer zu berücksichtigen“, so Wolfgang Herda. Die Umwandlung von Fahr- und Parkstreifen in Radfahrstreifen bleibt immer problematisch, wenn keine Alternativangebote geschaffen werden.

Besteht nicht genug Raum für den Radverkehr, ist zu prüfen, ob er im näheren Umfeld oder parallel zu Hauptverkehrsstraßen geführt werden kann. Entfallen

**ADAC
Hessen-Thüringen e.V.**

Unternehmenskommunikation

Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
T +49 69 66 07 85 00
F +49 69 66 07 85 49

presse@hth.adac.de

- > adac.de/hth
- > [facebook](#)
- > [twitter](#)
- > [Instagram](#)
- > [YouTube](#)
- > [Presseportal](#)



Anwohnerstellplätze, sind Alternativen in Parkhäusern, Quartiers- und Tiefgaragen zu schaffen. Ebenso sind sinnvolle Vorschläge für den Lieferverkehr vorzusehen, zum Beispiel Lieferzonen.

Tipps vom ADAC

Erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bringen die auffällige Markierung von Radwegen und ausreichender Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr und zu parkenden Fahrzeugen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Radwege frei sind von baulichen Hindernissen und parkenden Autos.

„Genauso wichtig wie solche Maßnahmen bleibt nach wie vor ein faires Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander“ sagt Verkehrsexperte Herda. „Das können schon Kleinigkeiten sein wie der ‚Holländische Griff‘ beim Öffnen der Fahrertür. Die Autofahrer öffnen die Tür von innen mit der rechten Hand, sodass sich der Oberkörper automatisch in die Richtung des nachfolgenden Verkehrs dreht und sie die Radler besser sehen können.“

Infos zum Test

Der ADAC hat 120 Routen in zehn deutschen Landeshauptstädten (Bremen, Dresden, Erfurt, Hannover, Kiel, Mainz, München, Saarbrücken, Stuttgart, Wiesbaden) untersucht. Als Maßstab dienten die geltenden Standards für Regel- und Mindestbreiten, die in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) festgelegt sind. Nach den Empfehlungen sollen Radwege, die nur in einer Richtung befahrbar sind, mindestens 1,6 Meter breit sein, im Regelfall zwei Meter. Über alle Radwege hinweg konnten im ADAC Test 36 Prozent nicht die jeweilige Mindestbreite erfüllen. Die Regelbreiten erreichte oder überschritt sogar nur jeder fünfte Radweg.

Pressekontakt

Laura Ferfort

T +49 69 66 07 85 05

laura.ferfort@hth.adac.de