



## Presseinformation

15. Oktober 2020, PI 71

### Radrouten in Erfurt 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 Erfurt und neun weiteren Landeshauptstädten zu überprüfen.

In Erfurt wurden insgesamt zehn Testrouten zwischen 2,2 und 7,7 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 38,7 Kilometern. Bewertet wurden nur die Routenabschnitte, die eine gesonderte Radverkehrsführung in Fahrtrichtung aufwiesen.

#### Test-Ergebnisse

54 Prozent der gemeinsam genutzten Geh- und Radwege liegen weit über den empfohlenen Mindestbreiten wie der Gera-Radweg, nur 19 Prozent sind schmaler. 25 Prozent der Radwege – dazu gehören bauliche Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen – sind schmaler als die empfohlenen Radwegbreiten, so beispielsweise die Mainzer Straße zwischen Riethstraße und Essener Straße. Zudem 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.

„Für die Verbesserung des Radwegenetzes gibt es in Erfurt sicher noch Handlungsbedarf“, sagt Wolfgang Herda, Verkehrsexperte des ADAC Hessen-Thüringen.“ Die meisten Radwege seien schmaler als die in den Richtlinien empfohlenen Mindestbreiten. „Trotz der festgestellten Defizite ist Erfurt aber auf einem guten Weg. Mit dem Radverkehrskonzept von 2016 wurden die richtigen Weichen gestellt, um das Wegenetz auszubauen und zu verbessern.“

#### 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.

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



Besteht nicht genug Raum für den Radverkehr, ist zu prüfen, ob er im näheren Umfeld oder parallel zu Hauptverkehrsstraßen geführt werden kann. Entfallen 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](mailto:laura.ferfort@hth.adac.de)