



Niedersachsen im Fahrradklima- Test 2020

.....

Entwicklungen. Analysen. Handlungsempfehlungen.

Mehr
Platz
Fürs
RAD

Niedersachsen auf dem Weg zum Fahrradland?

Ca. 230.000 Menschen haben 2020 am Fahrradklima-Test (FKT) des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) teilgenommen. Das ist ein neuer Rekord. Im 2-jährigen Rhythmus wird hierbei das Verkehrsklima beim Radfahren beleuchtet.

In Niedersachsen haben rund 21.300 Bürger*innen teilgenommen. Das entspricht einer Steigerung von 43 % zu 2018. 109 Städte und Gemeinden sind in die Wertung gekommen, das sind 45 mehr als 2018.

Ich freue mich nicht nur, dass Radfahren in Niedersachsen hohe Steigerungsraten erfährt, sondern auch, dass mehr Menschen ihre Erfahrungen dazu teilen. Es liegt auf der Hand: Die Bürger*innen wollen die Verkehrswende.

Und wie schneidet Niedersachsen ab? Wie schon im letzten Test 2018 bewerteten die niedersächsischen Befragten die Fahrradfreundlichkeit mit der Durchschnittsnote 3,8. Das ist nach Schulnoten nur ausreichend. Wenn Niedersachsen Fahrradland Nr. 1 bleiben will, kann dies keine zufriedenstellende Note sein. Andere Bundesländer zeigen hier mehr Willen zur Verkehrswende.

Niedersachsen steht inzwischen auch nicht mehr als einziges Bundesland an der Spitzenposition, sondern muss sich die Spitze mit Baden-Württemberg teilen. Es scheint, dass sich das Land weiterhin auf der fahrradfreundlichen Topografie und der verhältnismäßig guten Versorgung mit Radwegen ausruht, anstatt diese guten Voraussetzungen massiv zu nutzen und zu fördern.

Unverkennbar erwarten Menschen deutlich mehr Maßnahmen und Mut zum Handeln durch Politik und Verwaltungen, um den Radverkehr entscheidend zu verbessern.

69 Prozent der Befragten fühlen sich nicht sicher beim Radfahren, 75 Prozent kritisieren zugeparkte Radwege und ganze 80 Prozent sagen: Die Radwege sind zu schmal. Das kann uns nicht ruhen lassen.

Erfreulich ist, dass das Land inzwischen bedeutend mehr Geld für den Radwegebau bereitstellt und im Februar 2021 ein Radverkehrskonzept vorgestellt hat. Gelder müssen aber im Haushalt verstetigt werden und jährliche Steigerungen erfahren.

In vielen niedersächsischen Städten, Gemeinden und Landkreisen können wir jedoch auch Fortschritte beobachten. Vielerorts engagieren sich Politik und

Verwaltung gemeinsam mit der Zivilgesellschaft für den Radverkehr und bemühen sich, das Radfahren sicherer und komfortabler zu machen. Ich schätze dieses Engagement sehr und freue mich immer wieder, wenn sich verschiedene lokale Akteur*innen, in Bündnissen, für eine gute Fahrradinfrastruktur einbringen.

Mehr Radverkehr hilft allen: Menschen, Städten und dem Klima.

Wir wollen Ihnen hiermit zahlreiche Handlungspunkte, Anregungen und Empfehlungen liefern, wie Radverkehr für alle sicherer und komfortabler werden kann. Als ADFC Niedersachsen stehen wir, gemeinsam mit unseren Aktiven in den Kreisverbänden und Ortsgruppen, gern hilfreich zu Seite.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in Niedersachsen.

Rüdiger Henze

Landesvorsitzender des ADFC Niedersachsen e.V.



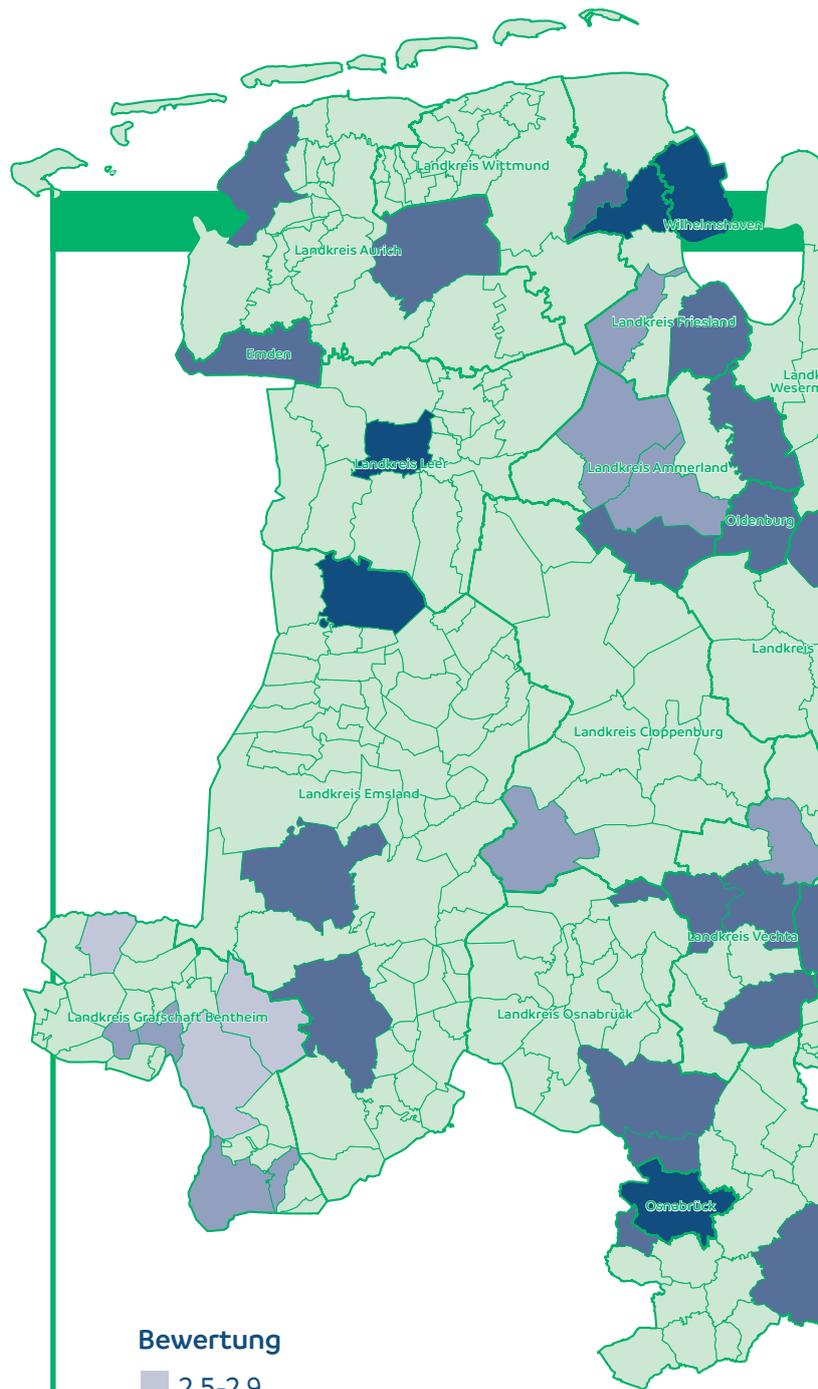
Niedersachsen im Fahrradklima-Test

Das Interesse am Fahrradklima-Test hat in den letzten Jahren immer weiter zugenommen und ist zuletzt förmlich explodiert. 2020 nahmen 23.858 Niedersächssinnen und Niedersachsen am Fahrradklima-Test teil, 2016 waren es 14.873 und 2018 waren es 12.725. Im Jahr 2014 beteiligten sich 10.310 Personen am Fahrradklima-Test in Niedersachsen. Die Anzahl der Kommunen ist im Jahr 2020 um 70 % gewachsen, 109 Städte und Gemeinden erreichten ausreichend ausgefüllte Fragebögen, um in die Wertung zu kommen.

In der Zusammenfassung aller 27 Kriterien bewerteten die Menschen in Niedersachsen die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte mit der Durchschnittsnote 3,8. Damit ist Niedersachsen zwar weiterhin Spitzenreiter, aber erstmalig muss das Bundesland sich diesen Platz mit Baden-Württemberg teilen. Bei der Bewertung der Orte ist deutlich erkennbar, dass kleinere Kommunen insgesamt besser abschneiden als größere.

Neben den Bewertungen einzelner Aspekte des Fahrradklimas konnten die Befragten auch angeben, was ihnen in ihrer Stadt besonders wichtig ist. Dabei wurden das Sicherheitsgefühl beim Radfahren und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer*in als am wichtigsten bewertet.

Detaillierte Auswertungen zu allen Orten und Fragen können Sie auf www.fahrradklima-test.adfc.de abrufen.



Bewertung

- 2,5-2,9
- 3-3,4
- 3,5-3,9
- 4-4,5
- unbewertet

Für genaue Zahlen siehe Seite 15

Teilnahmezahlen beim Fahrradklima-Test in Niedersachsen 2014 bis 2020



Sicherheitsgefühl beim Radfahren

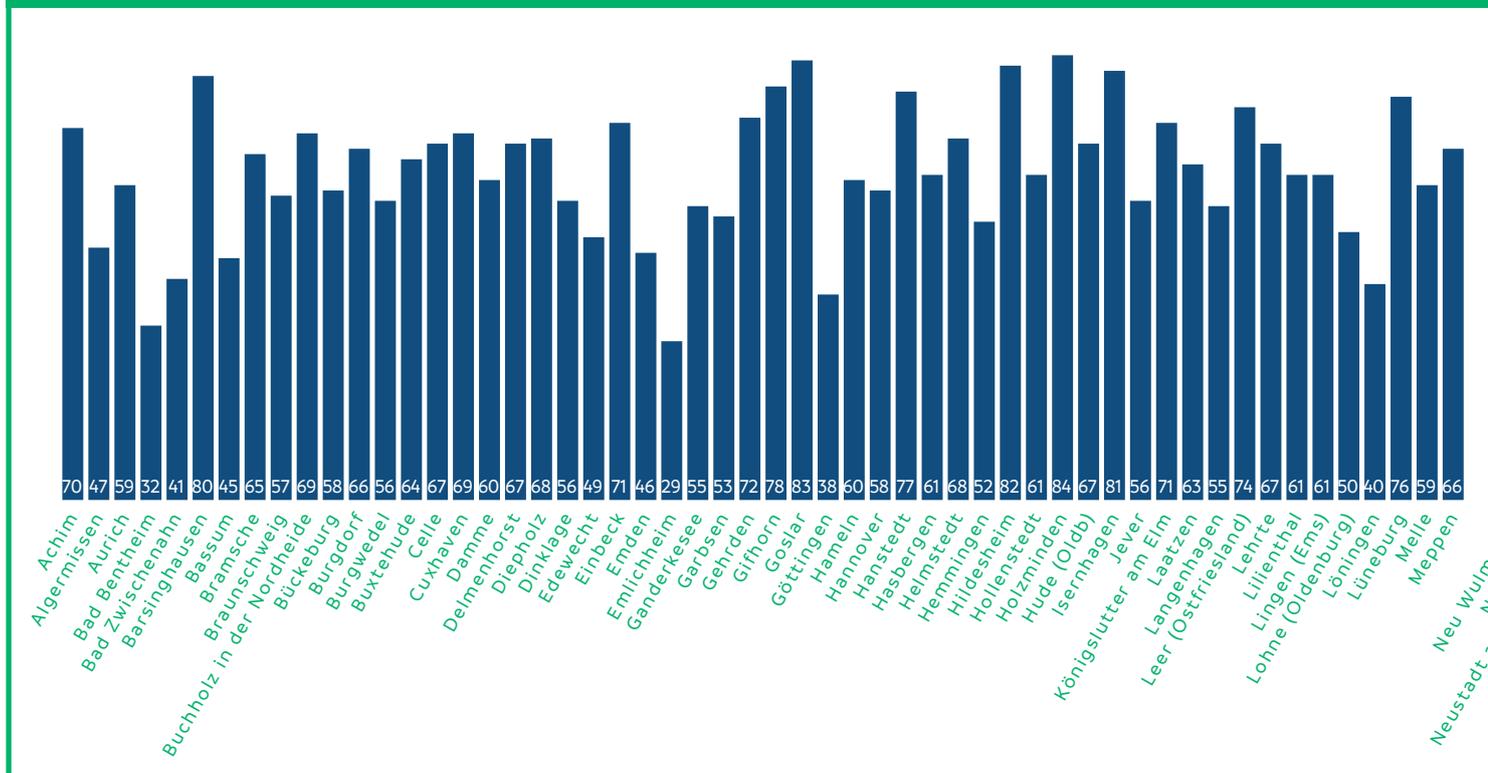
60% der Befragten in Niedersachsen fühlen sich gefährdet, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. Hier zeigen sich erhebliche Unterschiede des individuellen Sicherheitsgefühls beim Radfahren. In Osnabrück fühlen sich 89% gefährdet, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. In Hannover liegt dieser Wert bei 58%. In Braunschweig fühlen sich 57% beim Radfahren nicht sicher, in Salzgitter sind es 63%, in Oldenburg 49% und in Göttingen 38%. Das allgemeine Sicherheitsgefühl unter Niedersachsens Radfahrenden hat sich seit 2018 weder verschlechtert noch verbessert. In ländlicheren Orten gibt es kein einheitliches Ergebnis. In Orten unter 100.000 EW fühlen sich 18-83% gefährdet. Diese starke Streuung lässt vermuten, wie stark der Einfluss der Kommunen auf die Fahrradfreundlichkeit

ist. Die Radfahrenden in ganz Niedersachsen bewerteten ihre Sicherheit sowohl im Jahr 2018 als auch 2020 mit der Schulnote 3,9.

In dem vom BMVI geförderten Fahrrad-Monitor Deutschland 2019¹ geben über die Hälfte der Befragten folgende Gründe für das Unsicherheitsgefühl an:

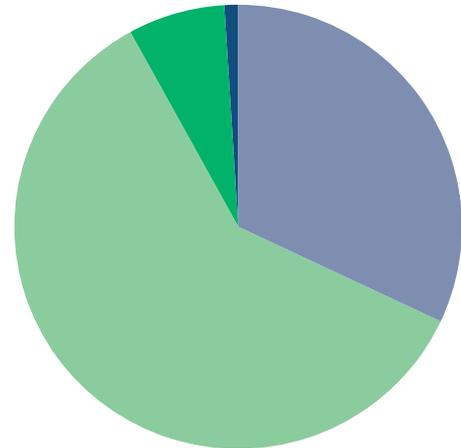
- zu viel Verkehr
- rücksichtslose Autofahrende
- zu wenig separate Radwege
- überhöhte PKW-Geschwindigkeit
- plötzlich öffnende PKW-Türen

„Bei uns fühlt man sich als Radfahrer*in gefährdet.“



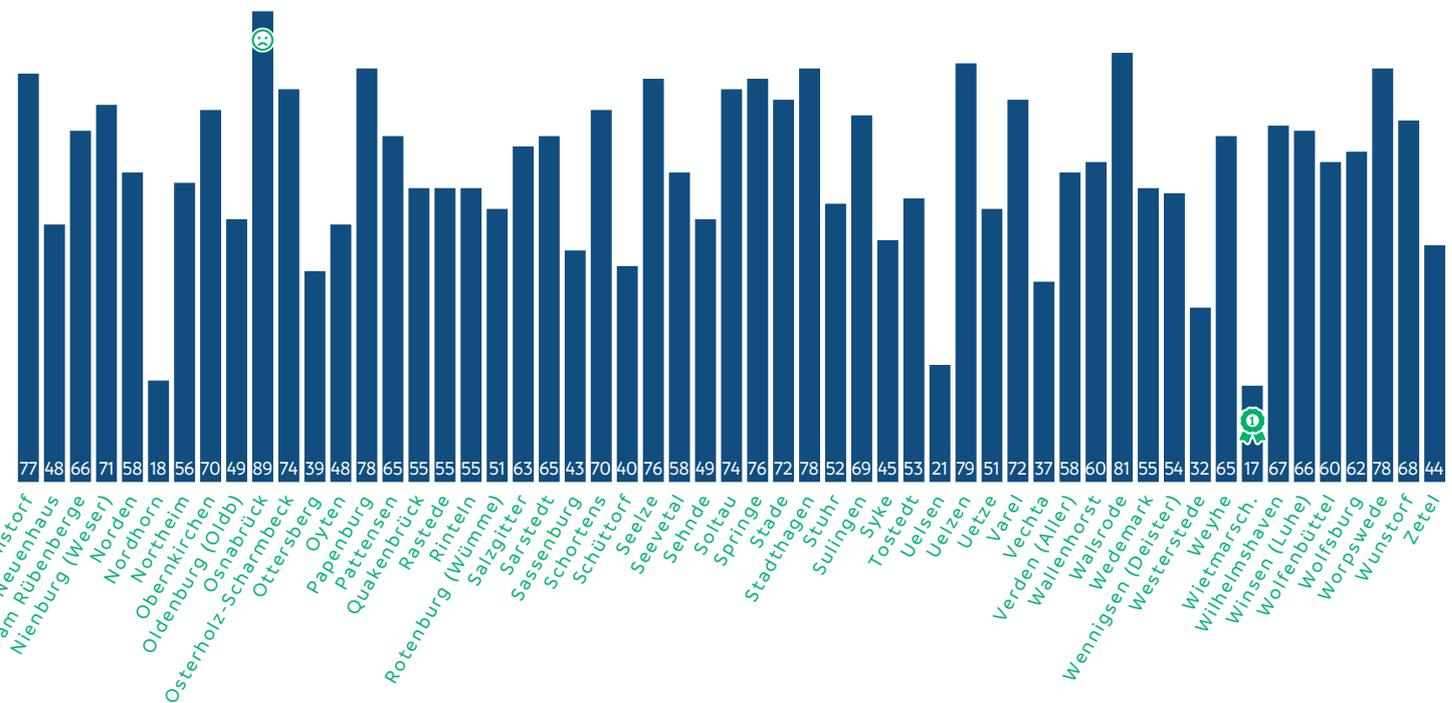


Vier Typen von Fahrradfahrer*innen in Portland (nach Bevölkerungsanteil)



- Stark und furchtlos <1 %
- Begeistert und selbstbewusst 7%
- Interessiert 60%
- Auf keinen Fall 33%

Für die Entscheidung, ob Menschen das Rad für ihre alltäglichen Wege nutzen und Besorgungen mit dem Rad machen oder ob sie ihr Fahrrad meist stehen lassen, spielt das subjektive Sicherheitsgefühl eine unterschätzte Rolle. Roger Geller, der langjährige Radverkehrs-koordinator der Stadt Portland/Oregon untersuchte jahrelang die Motivation von Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden. Anhand seiner Forschungen unterteilte er die Gesellschaft in vier Gruppen, wobei die „Interessierten, aber Besorgten“ mit 60% zur größten Kategorie gehören. Menschen dieser Gruppe haben grundsätzlich Interesse daran, mit dem Rad zu fahren, allerdings werden sie häufig durch die mangelhafte und als gefährlich wahrgenommene Radinfrastruktur davon abgehalten. Diese 60% fahren gern mit dem Rad, allerdings nur auf stressarmen Strecken. Zu ihnen gehören mehrheitlich Frauen, ältere Menschen und Kinder sowie deren Eltern.² Es existiert also ein großes Potential an Interessierten, denen jedoch eine sichere Infrastruktur geboten werden muss, damit sie das Rad nutzen.



„Von Autos bedrängt und behindert“

Radfahrende dürfen nur überholt werden, wenn innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts 2 Meter Abstand zwischen Auto und Fahrrad gehalten werden. Dies gilt nicht nur, wenn Radfahrende gemeinsam mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn fahren, sondern auch wenn sie auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen unterwegs sind.

Dennoch sind zu knappe Überholabstände zwischen Auto- und Radverkehr eher die Regel als die Ausnahme. Wie das 2018 vom Berliner Tagesspiegel organisierte Projekt „Radmesser“³ zeigt, werden bei 56% aller Überholvorgänge Radfahrende mit einem geringeren Überholabstand als den mindestens vorgeschriebenen 1,5 Meter überholt. Mit weniger als einem Meter wurde in 18% der Fälle überholt und bei jedem hundertsten Überholvorgang betrug der Abstand sogar weniger als 50 Zentimeter. Die mit knapp 17.000 Überholvorgängen wohl größte Feldstudie zu diesem Thema überhaupt ermittelte dabei auch, dass langsamere Radfahrende mit noch knapperem Abstand überholt werden. Auch auf ältere Menschen wurde nicht mehr Rücksicht genommen. Auf einem Kindersitz transportierte Kinder sorgten im Durchschnitt für einen lediglich acht Zentimeter größeren Überholabstand. Die Studie wurde in Berlin durchgeführt, es ist aber zu erwarten, dass Überholabstände in allen Regionen ähnlich sind.

Eine weitere Studie zeigt, dass Verkehrsteilnehmer*innen sich an Linien orientieren. Dabei passiert es, dass Schutzstreifen als Leitlinie genutzt werden und der Überholabstand nicht oder weniger berücksichtigt wird⁴.

Das Problem knapper Überholabstände spiegelt sich auch im ADFC-Fahrradklima-Test wider. 72% der Radfahrenden in Niedersachsen geben an, dass man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert wird. In Hannover fahren nur 22% der Befragten stressfrei im Mischverkehr, in Braunschweig 23%. In Osnabrück bewerten nur 7% das Fahren zusammen mit Autos als positiv, in Cuxhaven sind es immerhin 15%. In weniger großen Städten und ländlichen Räumen stellen sich die Zahlen ähnlich dar. Kein Ort, außer Nordhorn, hat bei dieser Frage überwiegend positive Bewertungen. Dies verdeutlicht, dass es absolut not-

wendig ist, getrennte Radwege anzulegen oder die Situation auf der Fahrbahn deutlich zu verbessern.

Um die Abstandseinhaltung zu dokumentieren, wurde der Open Bike Sensor ins Leben gerufen. Der Open Bike Sensor ist ein Gerät, das den Überholabstand misst. Die Daten werden dann zusammengeführt und mit Geodaten verbunden, sodass Gefahrenstellen im Verkehr auf einer Karte angezeigt werden können. Er wird von Interessierten selbst hergestellt. Die Bauanleitung und die dazu benötigten Teile sind auf der Webseite des Open Bike Sensors aufzufinden (Adresse: <https://www.openbikesensor.org/>). Da diese Daten nicht rechtssicher sind, muss die Polizei bei Abstandskontrollen auf geeichte Geräte zurückgreifen. Abstandskontrollen sind bei den Polizeien in Niedersachsen aber weiterhin eine Seltenheit.



Foto: Polizei Niedersachsen

Als Element der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zu Abstandskontrollen wurden in Zusammenarbeit mit dem ADFC Niedersachsen jedoch Aufkleber an Polizeifahrzeugen angebracht, die auf diese Regel hinweisen. Diese Instrumente der Aufklärungsarbeit dürfen jedoch nicht für sich alleinstehen. Grundlage einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist immer eine ausreichende Kontrolldichte der Polizei, die die Einhaltung von Regeln durchsetzt.

Parken auf dem Radweg

Falschparker*innen blockieren widerrechtlich Fuß- und Radwege. Radfahrende und Fußgänger*innen müssen dann häufig auf die Straße ausweichen. Vor allem für Kinder, ältere Menschen und Rollstuhlfahrer*innen kann dies gefährlich werden, aber auch für blinde Menschen sind Falschparkende ein großes Hindernis. Neben der Unfallgefahr durch „Falschparken“ behindern Autos auf Fuß- und Radwegen die Mobilität von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen und verhindern ein zügiges Vorankommen. Darüber hinaus beschädigen Falschparker*innen auch Rad- und Fußwege, denn diese sind oftmals nicht auf ein so hohes Gewicht ausgelegt.

In Niedersachsen sagen 67%, dass es großzügig geduldet wird, wenn Autofahrer*innen auf Radwegen parken. Dieses Problem betrifft vor allem die größeren Städte. In Braunschweig berichten 73% der Radfahrenden von der mangelnden Verfolgung

dieser Ordnungswidrigkeit, in Hannover sind es 81%, in Hildesheim 82% und in Osnabrück sogar 85%. Die Ahndung dieses gefährdenden Fehlverhaltens macht den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und erlaubt Fußgänger*innen und Radfahrenden ein schnelleres Vorankommen. Kommunen sollten hier dringend konsequent geltendes Recht umsetzen.



Foto: ADFC/Westrich

Radfahren ohne Stop and Go

In Niedersachsens Großstädten sind Radfahrende unzufrieden mit den Ampelschaltungen in ihrer Stadt. 77% der Radfahrenden in Hannover bemängeln die Fahrradfreundlichkeit der Ampelschaltungen, in Braunschweig sind es 72% und in Hildesheim sprachen 78% ihre Unzufriedenheit gegenüber den Ampelschaltungen aus. In Osnabrück betrug dieser Wert sogar 81%. Viele einfache Mittel können genutzt werden, um die Ampelschaltungen fahrradfreundlicher zu gestalten. Anforderungstaster sollten möglichst abgeschafft werden, die Durchgängigkeit für Radverkehr muss geprüft und optimiert werden. Auch eine grüne Welle für den Radverkehr könnte in die Überlegungen mit einfließen.

Fahrradfahren in Niedersachsens Großstädten

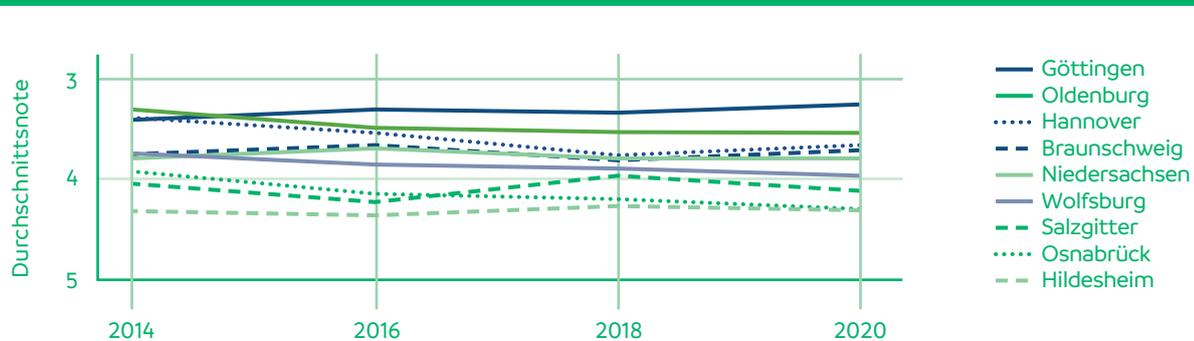


Zwischen Autos Radfahren bedeutet meistens „Stress“.
Foto: ADFC/April Agentur

Der Radverkehrsanteil in Niedersachsen liegt bei 15%. In städtischen Gebieten wird insgesamt mehr Rad gefahren als in ländlichen Regionen. Dabei liegt der Radverkehrsanteil deutschlandweit in Metropolen und größeren Städten bei 13-15%, in mittleren Städten bei 9-10% und in kleinstädtisch und dörflich geprägten Räumen bei 7-8%⁵.

Die Bereitschaft, auf ein Auto zu verzichten, ist in den größeren Städten deutlich stärker ausgeprägt⁶. Doch trotz des vergleichsweise geringeren Autobesitzes gibt es in den großen Städten einen stärkeren Konflikt um die verfügbaren Flächen im öffentlichen Raum. Besonders der Parkraum für PKW auf öffentlichen Flächen nimmt hier einen großen Posten ein. Deswegen werden an vielen Orten in Deutschland vermehrt Parkhäuser gebaut. So können die Flächen in Aufenthaltsbereiche und Fuß- und Radwege umgenutzt werden. Dies hat nicht nur einen positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität, sondern verbessert auch Sichtbeziehungen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Rad- und Fußverkehr. Vor dem Hintergrund des Fahrradbooms und des Trends zu hochwertigeren Fahrrädern, insbesondere E-Bikes und Lastenräder, sollte das Fahrradparken beim Parkhausbau ebenfalls berücksichtigt werden.

Bewertung der niedersächsischen Großstädte



Radverkehr entlastet Städte. Damit sein volles Potential ausgeschöpft werden kann, benötigt es sichere Radwege und Kreuzungen. Diese brauchen Platz, der in Städten oft Mangelware ist. Moderne Weltstädte haben sich längst auf den Weg gemacht, die Verkehrswende auch städtebaulich einzuleiten, indem vormals für den Autoverkehr vorgesehene Flächen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Bis solche grundlegenden Maßnahmen auch in niedersächsischen Städten umgesetzt werden, können Geschwindigkeitsbegrenzungen kostengünstige und schnell umsetzbare Übergangsmaßnahmen sein. Eine geringere Differenzgeschwindigkeit zwischen Auto- und Radverkehr erhöht die objektive und subjektive Sicherheit.

Das war den Befragten am wichtigsten:

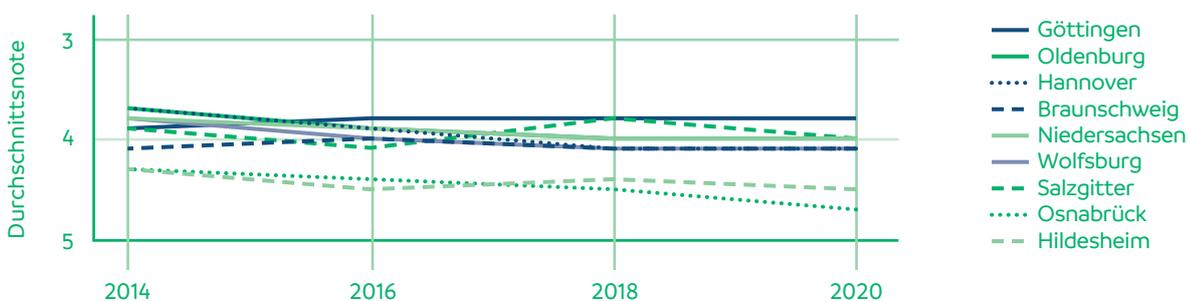
- › Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer*in
- › Sicherheitsgefühl
- › Konfliktfreiheit mit dem PKW-Verkehr
- › Radverkehrsführung an Baustellen
- › Hindernisfreiheit auf Radwegen

Das Sicherheitsgefühl in Hannover ist seit 2018 auf der Note 3,9 geblieben, in Braunschweig veränderte es sich mit der Note 3,8 ebenfalls nicht. Bei Göttingens Radfahrenden hat es sich von 3,4 auf 3,2 verbessert. Ebenso hat sich Oldenburg von 3,7 auf 3,6 gesteigert. Wolfsburgs Sicherheitsgefühl bleibt bei der Note 4,1. Osnabrücks Radfahrende fühlen sich sogar noch unsicherer mit einer Note von 5,1 statt einer 4,9 im Jahr 2018.



Auf dem Radschnellweg in Göttingen macht Radfahren richtig Spaß, leider auf Kosten von Fußgänger*innen trotz 3-spuriger Autofahrbahn.
Foto: Friedrich Helmsen/ADFC Göttingen

Sicherheit in Großstädten



Handlungsempfehlungen

Mehr Tempo beim Radnetzausbau

Gehen Sie den Radnetzausbau jetzt an. Wir brauchen sowohl schnell umsetzbare Problemlösungen als auch grundlegende bauliche Verbesserungen, die auch den zukünftigen Ansprüchen an ein modernes Radverkehrsnetz mit breiten Wegen gerecht werden. Denken Sie in geschlossenen Netzen und über Kreisgrenzen hinaus.

Sichere Wege

Wege, auf denen Menschen jeden Alters Radfahren können, müssen Fehler verzeihen. Wo Radverkehr nicht baulich vom motorisierten Verkehr getrennt werden kann, muss das Tempo runter. Hindernisse wie Mülltonnen, Autos oder Verkehrsschilder haben nichts auf Radwegen zu suchen und auch der Radverkehr muss Baustellen sicher umfahren können.

Zum Radfahren einladen

Wenn Radverkehr nicht nur sicher, sondern auch attraktiv sein soll, müssen Radwege Wohlfühlmosphäre bieten. Dazu braucht es auch eine klare Wegweisung mit einheitlicher, einfacher und durchgängiger Markierung. Schnelle und direkte Wege laden dazu ein, das Rad zu nehmen. Eine leise Umgebung ist nicht nur auf dem Fahrrad ein Gewinn, sondern steigert die Aufenthaltsqualität allgemein.

Konzepte und Beschlüsse umsetzen

Mobilitätskonzepte und Beschlüsse sind ein Startschuss für Veränderungen. Sie müssen aber auch beharrlich umgesetzt werden und dürfen keine Symbolpolitik bleiben. Dazu brauchen wir Personal an einflussreichen Positionen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene.



Unsicherer Radweg an der Berliner Straße in Braunschweig | Foto: ADFC Braunschweig/Schroth

Hilfestellungen

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 und gleichzeitig detaillierten Überblick zu Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Die bearbeiteten Themen gehen von Verkehrssicherheit über Wegenetze, kurzfristige Maßnahmen, moderne Fahrradinfrastruktur bis hin zu Planung, Bau, Finanzierung bzw. nationalen Förderprogrammen und Bürger*innenbeteiligung. Dabei wird den Lesenden auch ein Überblick über Ansprechpartner*innen, Netzwerke und Weiterbildungsmöglichkeiten auf Bundesebene gegeben. <https://www.adfc.de/artikel/publikation-zur-radverkehrsfoerderung-in-kommunen>



Foto: Leonhard Prötzel

In Niedersachsen gibt es die **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)**, die Mitgliedskommunen bei der Radverkehrsförderung berät und unterstützt. Aber auch für Kommunen, die noch kein Mitglied sind, gibt es hilfreiches Material auf der Internetseite, beispielsweise zu Leasingrädern für kommunale Tarifbeschäftigte, Fahrradstraßen oder Schüler*innenverkehr. <https://www.agfk-niedersachsen.de/>

Das niedersächsische **Ministerium für Arbeit, Wirtschaft, Verkehr und Digitalisierung** hat ein Fahrradmobilitätskonzept veröffentlicht, das die aktuelle Situation des Radverkehrs in Niedersachsen aufgreift und einen Fahrplan aufzeigt, welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Es ist unter <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-15422.html> abrufbar. Hier finden sich auch Kontaktdaten des Ansprechpartners für Radverkehr im Ministerium sowie weitere Informationen zu Radverkehrsprojekten des Ministeriums.

Der **ADFC Landesverband Niedersachsen** und seine Kreisverbände stehen gerne jederzeit zur Seite, wenn Sie Fragen zum Radverkehr haben. Kontaktinformationen finden Sie auf der letzten Seite dieser Lektüre und unter <https://adfc-niedersachsen.de>

Alle Informationen zum **ADFC-Fahrradklima-Test** finden Sie unter <https://fahrradklima-test.adfc.de>. Dort könnten Sie auch unter „Ergebnisse“ in einer interaktiven Karte nach detaillierten Auswertungen für ihren Ort suchen.

Quellen

1 Sinus-Institut (2019): Fahrradmonitor Deutschland 2019, S. 28.

2 Vgl. ADFC (2018): So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr, S. 6-8.

3 Vgl. Tagesspiegel (2018): Radmesser. Daten online unter: <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser>

4 Huemer et al. (2018): The relative impact of cyclists' appearance and infrastructure layout on (speed and) lateral distance while overtaking bicyclists: a simulator approach

5 BMVI (2018): Mobilität in Deutschland 2017: Analyse zum Rad- und Fußverkehr. Abbildung 3: Entwicklung des Fahrradanteils am Verkehrsaufkommen nach Bundesland. Seite 21-22.

6 So gibt es in Hannover 4.036 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen. In Braunschweig liegt dieser Wert bei 5.737. In Niedersachsen sind (Stand: 2020) 4.812.978 Pkw zugelassen, bei 8.003.421 Niedersachsen und Niedersächsinnen kommen 601 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen. Quellen:

Fahrzeugstatistik der Landeshauptstadt Hannover. Stand 2021. Online abrufbar unter: <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Politik/Wahlen-Statistik/Statistikstellen-von-Stadt-und-Region/Statistikstelle-der-Landeshauptstadt-Hannover/Weitere-Ver%C3%B6ffentlichungen>

Kraftfahrtbundesamt (2020): Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. Online abrufbar unter https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz1_2020_xlsx.html

Statistisches Bundesamt (2021): Entwicklung der Einwohnerzahl in Braunschweig (kreisfreie Stadt) von 1995 bis 2020. Online abrufbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/374922/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-braunschweig/#professional>

Kraftfahrtbundesamt (2021): Anzahl der Personenkraftwagen in Niedersachsen von 2011 bis 2021. Online abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255184/umfrage/bestand-an-pkw-in-niedersachsen/>

Statistisches Bundesamt (2021): Einwohnerzahl in Niedersachsen von 1960 bis 2020. Online abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/155154/umfrage/entwicklung-der-bevoelkerung-von-niedersachsen-seit-1961/>

Bewertung des Radklimas in den niedersächsischen Kommunen

Achim	4,03	Hollenstedt	4,0	Sarstedt	4,09
Algermissen	3,42	Holzminen	4,09	Sassenburg	3,37
Aurich	3,87	Hude (Oldb)	3,93	Schortens	4,04
Bad Bentheim	3,19	Isernhagen	4,17	Schüttorf	3,43
Bad Zwischenahn	3,15	Jever	3,6	Seelze	4,18
Barsinghausen	4,40	Königsutter am Elm	4,16	Seevetal	4,06
Bassum	3,47	Laatzen	4,01	Sehnde	3,59
Bramsche	3,94	Langenhagen	3,66	Soltau	3,99
Braunschweig	3,72	Leer (Ostfriesland)	3,98	Springe	4,07
Buchholz i.d. Nordheide	3,99	Lehrte	4,04	Stade	4,21
Bückeberg	3,85	Lilienthal	3,75	Stadthagen	4,18
Burgdorf	3,8	Lingen (Ems)	3,82	Stuhr	3,74
Burgwedel	3,68	Lohne (Oldenburg)	3,5	Sulingen	3,9
Buxtehude	3,91	Löningen	3,24	Syke	3,54
Celle	3,81	Lüneburg	4,04	Tostedt	3,83
Cuxhaven	4,02	Melle	3,89	Uelsen	3,01
Damme	3,63	Meppen	3,79	Uelzen	4,36
Delmenhorst	4,0	Neu Wulmstorf	4,44	Uetze	3,54
Diepholz	3,84	Neuenhaus	3,42	Varel	3,94
Dinklage	3,78	Neustadt a. Rübengeberge	3,8	Vechta	3,10
Edewecht	3,68	Nienburg (Weser)	3,99	Verden (Aller)	3,83
Einbeck	3,85	Norden	3,72	Wallenhorst	3,76
Emden	3,48	Nordhorn	2,64	Walsrode	4,28
Emlichheim	2,71	Northeim	3,87	Wedemark	3,76
Ganderkesee	3,59	Obernkirchen	4,05	Wennigsen (Deister)	3,49
Garbsen	3,75	Oldenburg (Oldb)	3,55	Westerstede	2,98
Gehrden	4,19	Osnabrück	4,3	Weyhe	3,88
Gifhorn	4,33	Osterholz-Scharmbeck	4,08	Wietmarschen	2,67
Goslar	4,52	Ottersberg	3,56	Wilhelmshaven	4,10
Göttingen	3,27	Oyten	3,76	Winsen (Luhe)	3,97
Hameln	3,75	Papenburg	4,14	Wolfenbüttel	3,67
Hannover	3,67	Pattensen	4,12	Wolfsburg	3,97
Hanstedt	3,97	Quakenbrück	3,55	Worpswede	4,43
Hasbergen	3,94	Rastede	3,64	Wunstorf	3,87
Helmstedt	4,01	Rinteln	3,84	Zetel	3,36
Hemmingen	3,67	Rotenburg (Wümme)	3,43		
Hildesheim	4,31	Salzgitter	4,12		



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
Landesverband Niedersachsen e.V.

Text: Isabella Breeck, Lasse Henniges
Layout: Ronny Geißler

Verantwortlich für den Inhalt (V.i.S.d.P.):
Rüdiger Henze, Vorsitzender des ADFC Niedersachsen e.V.

Postadresse:

Hinüberstraße 2 | 30175 Hannover
Telefon: 05 11/28 25 57 | Telefax: 05 11/283 65 61
E-Mail: info@adfc-niedersachsen.de

facebook.com/adfcnds
twitter.com/ADFC_nds