



ADFC  
Fahrradklima-Test  
2020

# Rüsselsheim am Main

Ortsgrößenklasse: 50.000-100.000 Einwohner

## Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,6
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	18 von 110 Orten
Vergleich zu 2018	leichte Verschlechterung (-)

## Stärken und Schwächen im Städtevergleich

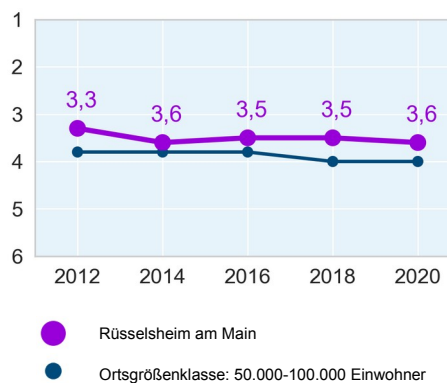
### positiv

1. Öffentliche Fahrräder
2. Fahrradmitnahme im ÖV
3. Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen

### negativ

1. Fahrraddiebstahl
2. Falschparkerkontrolle auf Radwegen
3. Abstellanlagen

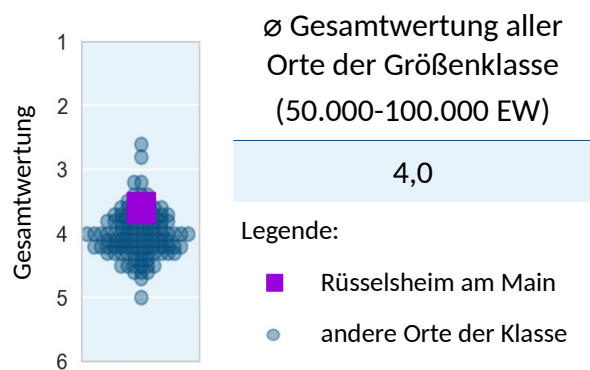
## Entwicklung seit 2012



# Überblick Rüsselsheim am Main

Anzahl Teilnehmer	155
Gesamtbewertung <sup>1</sup>	3,6
Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse	18 von 110
Rangplatz Land in Ortsgrößenklasse	2 von 7
Vergleich Gesamtbewertung zu 2018 <sup>2</sup>	-

# & im Städtevergleich



## Stärken und Schwächen

### ...in der Einzelbewertung<sup>3</sup>

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,3
zügiges Radfahren	2,6
Wegweisung für Radfahrer	2,7
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,7
Spaß oder Stress	2,9
Radfahren durch Alt und Jung	2,9
Konflikte mit Fußgängern	3,3
Öffentliche Fahrräder	3,4
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5
Fahrradmitnahme im ÖV	3,5
Medienberichte	3,6
Sicherheitsgefühl	3,7
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,7
Hindernisse auf Radwegen	3,7
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	3,8
Oberfläche der (Rad)wege	3,9
Winterdienst auf Radwegen	3,9
Konflikte mit Kfz	4,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,0
Reinigung der Radwege	4,1
Abstellanlagen	4,1
Werbung für das Radfahren	4,1
Breite der (Rad)wege	4,1
Fahrraddiebstahl	4,2
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,4
Führung an Baustellen	4,4
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,9

Stärken



Schwächen

### ...im Vergleich zu ähnlichen Orten<sup>4</sup>

Öffentliche Fahrräder	+1,0
Fahrradmitnahme im ÖV	+0,9
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	+0,6
Breite der (Rad)wege	+0,6
Spaß oder Stress	+0,6
Wegweisung für Radfahrer	+0,6
Sicherheitsgefühl	+0,5
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	+0,5
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,5
zügiges Radfahren	+0,5
Konflikte mit Fußgängern	+0,4
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,4
Oberfläche der (Rad)wege	+0,4
Fahrradförderung in jüngster Zeit	+0,4
Hindernisse auf Radwegen	+0,4
Winterdienst auf Radwegen	+0,3
Medienberichte	+0,3
Konflikte mit Kfz	+0,3
Führung an Baustellen	+0,3
Radfahren durch Alt und Jung	+0,2
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,2
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,2
Reinigung der Radwege	+0,1
Werbung für das Radfahren	0,0
Abstellanlagen	-0,2
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,2
Fahrraddiebstahl	-0,2

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich  
 2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2018, fünfstufige Skala  
 ++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung  
 3 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen des Orts  
 4 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößenklasse.  
 Lesebeispiel: *Sicherheitsgefühl* wird 0,5 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

## Detailtabellen für Rüsselsheim am Main (155 TN)

### Fahrrad- und Verkehrsklima

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
1. macht Radfahren Spaß.	12%	34%	29%	11%	12%	3%	0%	ist Radfahren Stress.	2,9	3,5
2. werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	1%	21%	30%	25%	17%	5%	1%	wird man als Radfahrer*in nicht ernst genommen.	3,5	3,9
3. fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	14%	34%	20%	13%	12%	5%	3%	fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z.B. Kinder, Radsportler).	2,9	3,1
4. wird viel für das Radfahren geworben.	2%	13%	21%	19%	21%	20%	3%	findet keine Werbung für das Radfahren statt.	4,1	4,1
5. wird in den Medien meist positiv über Radfahrer*innen berichtet.	2%	14%	30%	15%	11%	8%	20%	wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer*innen berichtet.	3,6	3,9

## Stellenwert des Radfahrens

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
6. ...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	3%	18%	24%	20%	24%	9%	2%	...wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	3,7	4,1
7. ...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	1%	3%	8%	18%	25%	38%	6%	...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.	4,9	4,7
8. ...werden Radwege regelmäßig gereinigt.	2%	10%	19%	23%	23%	14%	8%	...werden Radwege selten gereinigt.	4,1	4,2
9. ...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	1%	8%	15%	22%	23%	26%	6%	...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	4,4	4,6
10. ...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	3%	12%	18%	21%	15%	14%	17%	...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut.	3,9	4,2

## Sicherheit beim Radfahren

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
11. ...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	2%	20%	28%	21%	17%	11%	1%	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.	3,7	4,2
12. ...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	4%	27%	30%	15%	13%	6%	5%	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3,3	3,7
13. ... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	1%	8%	25%	32%	21%	10%	3%	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	4,0	4,3
14. ...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	3%	18%	20%	26%	25%	6%	2%	...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (...).	3,7	4,1
15. ...kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	1%	4%	23%	15%	21%	14%	21%	...werden Fahrräder oft gestohlen.	4,2	4,0
16. ...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	1%	16%	25%	23%	25%	9%	1%	...kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	3,8	4,4
17. ...kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	1%	12%	24%	25%	23%	14%	3%	...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,0	4,5

## Komfort beim Radfahren

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
18. ...sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen.	1%	10%	20%	28%	27%	14%	0%	...sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal.	4,1	4,7
19. ... sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben.	2%	15%	28%	17%	25%	13%	0%	...sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	3,9	4,3
20. ...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	1%	8%	25%	23%	32%	10%	1%	...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	4,1	3,9
21. ...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	0%	8%	15%	21%	30%	21%	5%	...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,4	4,7
22. ...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	6%	15%	17%	12%	17%	8%	25%	...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	3,5	4,4

## Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse
	1	2	3	4	5	6	k.A.		
23. ...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	21%	41%	24%	10%	3%	1%	1%	2,3	2,8
24. ...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	15%	39%	28%	11%	6%	1%	1%	2,6	3,1
25. ...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben.	14%	28%	31%	7%	8%	2%	10%	2,7	2,9
26. ...können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	17%	34%	24%	11%	7%	3%	4%	2,7	3,3
27. ...sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	3%	12%	30%	9%	10%	6%	30%	3,4	4,4

## Zusatzfragen 2020: Corona & Radfahren

Bei uns...	Schulnotenskala							Ø	Ø Ortsgrößenklasse	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
Z1. wurde den Radfahrer*innen während der Corona-Zeit handfeste Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit gegeben.	0%	1%	6%	12%	15%	57	8%	wurde den Radfahrer*innen während der Corona-Zeit keine Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit gegeben.	5,3	5,2
Z2. haben während der Corona-Zeit die Bürgermeister*innen und Kommunalpolitiker*innen das Radfahren neu entdeckt.	2%	4%	10%	15%	21%	30%	17%	wurde während der Corona-Zeit von Bürgermeister*innen und Kommunalpolitiker*innen das Radfahren nicht mehr als üblich thematisiert.	4,7	4,7
Z3. wurde das Radfahren während der Corona-Zeit in den lokalen Medien empfohlen.	3%	14%	17%	12%	16%	19%	19%	wurde das Radfahren als Chance während der Corona-Zeit in den lokalen Medien nicht thematisiert.	4,0	4,1
Z4. haben ich und die Menschen in meinem Umfeld während der Corona-Zeit neue mit dem Rad erreichbare Ziele in der näheren Umgebung entdeckt.	17%	21%	21%	6%	10%	17%	8%	haben ich und die Menschen in meinem Umfeld während der Corona-Zeit keine neuen mit dem Rad erreichbaren Ziele in der näheren Umgebung entdeckt.	3,2	3,4
Z5. ist während der Corona-Zeit die Bedeutung des Fahrrades gestiegen.	21%	26%	20%	8%	8%	10%	5%	ist während der Corona-Zeit die Bedeutung des Fahrrades nicht gestiegen.	2,9	3,0



## Entwicklung seit 2012

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018	2020
Spaß oder Stress	2,3	2,5	2,6	2,7	2,9
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,1	3,6	3,3	3,3	3,5
Alle fahren Fahrrad	2,7	2,9	2,5	3,0	2,9
Werbung für das Radfahren	3,8	4,1	3,9	3,9	4,1
Medienberichte	3,6	3,8	3,5	3,5	3,6
Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018	2020
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,4	3,9	3,9	3,5	3,7
Falschparkerkontrolle a. Radwegen	4,1	4,7	4,6	4,5	4,9
Reinigung der Radwege	3,6	4,1	4,0	4,0	4,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,9	4,2	4,1	4,3	4,4
Winterdienst auf Radwegen	3,7	4,1	4,0	3,9	3,9
Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020
Sicherheitsgefühl	3,1	3,6	3,5	3,5	3,7
Konflikte mit Fußgängern	3,0	3,2	3,2	3,1	3,3
Konflikte mit Kfz	3,4	3,8	3,8	3,7	4,0
Hindernisse auf Radwegen	3,3	3,7	3,5	3,6	3,7
Fahrraddiebstahl	3,8	3,9	4,2	4,1	4,2
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	3,1	3,6	3,5	3,6	3,8
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	3,5	4,0	3,7	3,8	4,0

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020
Breite der (Rad)wege	3,4	4,0 ↓	3,7 ↗	3,9 ↘	4,1 ↘
Oberfläche der (Rad)wege	3,3	3,9 ↓	3,6 ↗	3,7 →	3,9 ↘
Abstellanlagen	3,5	3,8 ↘	3,8 →	3,7 →	4,1 ↓
Führung an Baustellen	4,0	4,5 ↓	4,4 →	4,0 ↑	4,4 ↓
Fahrradmitnahme im ÖV	3,4	3,7 ↘	3,6 →	3,4 ↗	3,5 →

Infrastruktur & Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018	2020
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1	2,2 →	2,3 →	2,3 →	2,3 →
zügiges Radfahren	2,2	2,4 ↘	2,4 →	2,4 →	2,6 ↘
geöffnete Einbahnstr. in Gegenri.	2,9	2,9 →	2,8 →	2,9 →	2,7 ↗
Wegweisung für Radfahrer	2,4	2,8 ↓	2,7 →	2,6 →	2,7 →
Öffentliche Fahrräder	5,2	3,8 ↑	3,4 ↑	3,2 ↗	3,4 ↘

**Legende:**

	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol	↓	↘	→	↗	↑
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

## Wichtigkeit der Themen

Der Index der Wichtigkeit wurde aus den Bewertungsabstufungen (wichtig / eher wichtig / eher unwichtig / unwichtig) gebildet. Auf einer linearen Skala ist 1 = wichtig und 0 = unwichtig.

### ...in der Einzelbewertung<sup>5</sup>

Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	0,92
Sicherheitsgefühl	0,90
Hindernisse auf Radwegen	0,89
Konflikte mit Kfz	0,89
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	0,84
Reinigung der Radwege	0,83
Oberfläche der (Rad)wege	0,82
Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,81
Breite der (Rad)wege	0,81
Winterdienst auf Radwegen	0,80
Abstellanlagen	0,78
Ampelschaltungen für Radfahrer	0,77
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,77
Konflikte mit Fußgängern	0,75
Führung an Baustellen	0,75
Fahrraddiebstahl	0,74
Wegweisung für Radfahrer	0,74
Medienberichte	0,69
Werbung für das Radfahren	0,69
Fahrradmitnahme im ÖV	0,68
Öffentliche Fahrräder	0,45

Wichtig



Unwichtig

### ...im Vergleich zu ähnlichen Orten<sup>6</sup>

Fahrradmitnahme im ÖV	+0,06
Wegweisung für Radfahrer	+0,05
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,03
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	+0,03
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,02
Fahrraddiebstahl	+0,02
Öffentliche Fahrräder	+0,02
Werbung für das Radfahren	+0,02
Medienberichte	+0,02
Reinigung der Radwege	+0,02
Hindernisse auf Radwegen	+0,01
Abstellanlagen	+0,01
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,01
Sicherheitsgefühl	0,00
Konflikte mit Kfz	0,00
Führung an Baustellen	0,00
Oberfläche der (Rad)wege	-0,01
Breite der (Rad)wege	-0,02
Winterdienst auf Radwegen	-0,03
Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,03
Konflikte mit Fußgängern	-0,05

<sup>5</sup> Reihung der Themen nach den Index des Orts

<sup>6</sup> Reihung der Themen nach dem Unterschied zum Durchschnittsindex aller Orte der Ortsgrößenklasse.

Lesebeispiel: *Fahrradmitnahme im ÖV* wird 0,06 Indexstufen wichtiger bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

## Wichtigkeit der Themen: Detailtabelle

		Wichtig	Eher Wichtig	Eher unwichtig	Unwichtig	k.A.	Index	Index Ortsgrößenklasse
1.	Akzeptanz von Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer	83%	12%	5%	1%	1%	0,92	0,90
2.	Aktionen und Kampagnen zum Radfahren	35%	38%	19%	5%	3%	0,69	0,67
3.	Medienberichterstattung	35%	37%	21%	3%	5%	0,69	0,67
4.	Überwachung von Falschparkern	65%	21%	8%	3%	2%	0,84	0,81
5.	Reinigung der Radwege	61%	29%	5%	4%	1%	0,83	0,81
6.	Abstimmung der Ampelschaltungen auf Radfahrer/innen	52%	30%	12%	5%	2%	0,77	0,80
7.	Winterdienst auf Radwegen	55%	32%	5%	6%	3%	0,80	0,83
8.	Sicherheitsgefühl der Radfahrer/innen	77%	16%	5%	1%	1%	0,90	0,90
9.	Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Fußverkehr	44%	39%	14%	2%	1%	0,75	0,80
10.	Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr	76%	15%	6%	2%	1%	0,89	0,89

		Wichtig	Eher Wichtig	Eher unwichtig	Unwichtig	k.A.	Index	Index Ortsgrößenklasse
11.	Hindernisfreiheit auf Radwegen	75%	17%	6%	1%	1%	0,89	0,88
12.	Fahrraddiebstahl	44%	37%	13%	5%	2%	0,74	0,72
13.	Breite der Wege für Radfahrer/innen	54%	35%	6%	3%	2%	0,81	0,83
14.	Oberflächenqualität der Wege für Radfahrer/innen	59%	32%	6%	4%	0%	0,82	0,83
15.	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	50%	37%	9%	4%	0%	0,78	0,77
16.	Führung des Radverkehrs an Baustellen	44%	39%	12%	4%	1%	0,75	0,75
17.	Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	35%	34%	21%	5%	6%	0,68	0,62
18.	Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen	56%	32%	10%	1%	1%	0,81	0,80
19.	Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer/innen	52%	28%	17%	3%	1%	0,77	0,74
20.	Wegweisung	40%	42%	14%	3%	2%	0,74	0,69
21.	Öffentliche Leihfahrräder / Fahrradverleih	8%	31%	34%	16%	10%	0,45	0,43

Eine Übersicht der Ergebnisse aller Teilnehmerstädte des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 gibt es auf der Internetseite <https://fahrradklima-test.adfc.de>.

#### **Gesamtleitung und Kontakt:**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.  
Mohrenstr. 69  
10117 Berlin  
Telefon: 030 2091498-0  
Telefax: 030 2091498-55  
E-Mail: [fahrradklimatest@adfc.de](mailto:fahrradklimatest@adfc.de)  
<https://fahrradklima-test.adfc.de>  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

#### **Datenerhebung und -aufbereitung:**



teamred

Projektleitung: Hannes Schreier  
Städte-Übersichten: Jakob Baum

[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

## Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2020



### Rüsselsheim am Main

- Fahrradwege teils in sehr schlechtem Zustand. Radwege in andere Stadtteile nicht vorhanden, notwendig um Verbindung zur Bahn zu erhalten.- Mitnahme des Fahrrads in der Bahn oft nicht möglich, da Aufzüge defekt und kein Zugang zum Bahnsteig. Werbung zur Fahrradnutzung fehlt.
- 1.) Ärgernis: Die Stadtverwaltung (mit ausdrücklicher Unterstützung des ADFC) hat in den letzten Jahren sichere Radwege (kombiniert mit Fußgängerwegen) auf die Straße verlegt. Dies soll zur Sicherheit beitragen, bewirkt aber bei einer Breite von nur 1,20 -1,50 m direkt an der Straße das Gegenteil. 2.) Viele Radwege, die gut gemeint vor Jahren angelegt wurden, sind mit der Zeit eher zu Buckelpisten geworden.... sollten renoviert werden = mehr Sicherheit. Auch die Querung von Straßeneinmündungen mit "relativ tiefen" Einschnitten - wegen der Fahrbahn - sind nicht rückenfreundlich! 3.) Ehemalige Radwege in einer neu geschaffenen Tempo 30-Zone dürfen nicht mehr genutzt werden. Die Verlegung des Radverkehrs auf die Straße trägt nicht zur Sicherheit bei. 4.) Die Einrichtung von Fahrradstraßen fehlt noch ganz - genauso wie gesicherte Fahrradabstellplätze in der Innenstadt! 5.) Mal was Positives - die Beschilderung und Ausweisung von Radwegen im Umfeld des Stadtgebietes ist sehr gut; in Wald und Flur fährt man hier gerne.
- 1.) Katastrophe - Autos halten Abstände zu Fahrradfahrern nicht ein! Hupen und beschimpfen Fahrradfahrer! 2.) Endlich sorgt die Stadt Rüsselsheim für die Bestrafung von illegal geparkten KFZ, z.B. durch Einrichtung und Besetzung einer Extra-Stelle der Stadtpolizei 3.) Endlich sorgt die Stadt Rüsselsheim für Tempo 30 in Straßen, auf denen Radfahrer durch rasende Autos extrem gefährdet sind (z.B. Grabenstr) 4.) Leider tut die Stadt Rüsselsheim nichts dagegen, wenn KFZ permanent - durch durchgezogenen Streifen markierte - Radwege für sich benutzen (u.a. Waldweg in der Tempo 30-Zone). Im Übrigen sind benutzungspflichtige Fahrradwege in Tempo-30-Zonen grundsätzlich nicht erlaubt. Deshalb wären Parkplätze statt Fahrradwege eine adäquate Lösung, um auch überhöhte Fzg.-Geschwindigkeiten zu vermeiden und die Autos zum Abstandhalten zu zwingen, da diese aus Platzmangel nicht überholen können.
- Abstellanlagen für Fahrräder im Ostpark! Am Discgolf-Abwurf
- Alles in allem ist die Stadt für Eltern mit Kindern nicht einfach zu fahren. Es gibt sehr viele gefährliche Ecken. (Sohn vier Jahre alt, fährt seit er drei ist)
- Ampelschaltung zwischen Nauheim (Königstädter Straße) und Königstädten (Nauheimer Straße) ist sehr Fahrrad- und Rechtsabbiegerunfreundlich. Lange Wartezeiten (Rüsselsheimer Straße – Nauheimer Straße).
- Anbindung unseres Stadtteils besser auf separatem Fahrradweg, da die Autos oft sehr rasen.
- Ausreichend sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof sind dringend notwendig
- Bei der Erneuerung der Teerdecke auf den Fahrbahnen muss darauf geachtet werden, dass die Kante nicht so scharfkantig wird, sondern abgeflacht wird. Starkes Unfallrisiko! OPEL Brücke am Main ist bei Nässe lebensgefährlich glatt!
- Bessere Information und Aufklärung, für Auto-u. Radfahrer über die gemeinsame Nutzung in der Zone 30km/h
- Bitte keine Radwege auf der Straße direkt neben Kfz, sondern wenn möglich immer baulich getrennt mit Bordstein oder anderen Kanten. Autofahrer und LKWs und Busse halten keinen Abstand von 1,5 m.
- Bitte schaut mal nach Holland, was dort möglich ist. Siehe Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, damit man sein teures E-Bike sicher abschließen kann. Autofreie Innenstädte, tagesweise Fahrverbote für Autos, etc. Mehr Platz für Fahrräder in den S-Bahnen des RMV.

## Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2020



- Das Parken auf Fuß-/Radwegen muss stärker kontrolliert/geahndet werden, besonders im Bereich von Schulen.
- Der ruhende Kfz-Verkehr stellt eine der größten Einschränkungen für ein sicheres Radfahren in Rüsselsheim am Main dar, da oftmals die Fahrbahn verengt ist, sodass im Begegnungsfall mit Kfz abgebremst oder angehalten werden muss. Außerdem sind die Sichtverhältnisse in Knotenpunkten durch den ruhenden Verkehr stark eingeschränkt., was zu Gefahrensituationen führen kann.
- Der Wille den Radverkehr zu fördern ist in den zuständigen Behörden (Tiefbauamt, Umweltamt) vorhanden. Bei der Mehrheit der Volksvertreter, Magistratsmitgliedern (aber auch bei der Mehrheit der Bürger/innen) eher nicht. Dazu kommt ein sehr hoher Anteil von Mitbürgern/innen mit Migrationshintergrund. Innerhalb dieser, in unserer Stadt, sehr großen Bevölkerungsgruppe wird weiterhin das Auto als Nr. 1 Statussymbol und Verkehrsmittel gesehen und genutzt. Ein solches zu bewegen, möglichst groß und leistungsstark, ist cool und hat einen hohen Stellenwert innerhalb der Familie oder Gemeinschaft. Nur "arme" Menschen, z.B. Asylbewerber, fahren "gezwungenermaßen" mit dem Fahrrad. Ich glaube aber, dass die große Mehrheit den Tag herbeisehnt, wenn dies gegen ein Auto getauscht werden kann. Hier existiert ein riesiges, brachliegendes Potential zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation, auch im Hinblick auf die gewollten Klimaziele. Viel Arbeit, auch für uns, Funktionäre und Mitglieder des ADFC!
- Die neu gemachten Straßen haben sehr gut markierte Radwege (Adam-Opel-Straße). Zum Bahnhof hin (Grabenstraße) ist der Radweg wegen der Bäume sehr holprig. Mit den Kindern ist es da besser auf dem Gehweg zu fahren, was manchmal zu Konflikten führt. Das Radfahren ist auch auf der Straße freigegeben, aber dort sind die Autos zu schnell (allerdings gibt es jetzt eine Probephase mit 30 km/h, vielleicht hilft das).
- Die Oberfläche der Radwege ist schlecht, sie sind oft zu schmal und es muss ein breites Angebot sichtbar für den Radverkehr geschaffen werden.
- Die Qualität der Radwege lässt teilweise sehr zu wünschen übrig. Bei Baustellen sollen Radfahrer große Umwege in Kauf nehmen, wenn überhaupt eine Umleitung (durchgängig) ausgeschildert ist.
- Die Stadt sollte Lastenfahrräder ausleihen sollen. S-Pedelecs, Lastenräder und E-Lastenräder. Ampelabstimmung für den Radverkehr.
- Die Straßeninfrastruktur lässt sich mit dem Rad nur schlecht nutzen. Es existiert keine flächendeckendes Fahrradwegenetz. Ich weiche für den Weg zur Arbeit auf einen breiten Waldweg aus und nehme dafür je Strecke einen Umweg von 3km in Kauf.
- Die Strecke zum Opel bzw. zu den Toren der Mainzer Straße sollten Fahrradfreundlicher gemacht werden. Viele Kollegen fühlen sich unwohl, gerade im Schichtbetrieb und den dunklen Monaten ist es mit dem Fahrrad auf der Weisenauer Str. sehr gefährlich. Durch das Parken in der Straße und den Autofahrer die keine Rücksicht auf die Radfahrer nehmen, mit überhöhter Geschwindigkeit fahren und durch die parkenden Autos die Abstände nicht einhalten, ist diese Strecke sehr gefährlich. Dennoch ist das für alle, die mit dem Rad fahren, die einzige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Opel.
- Die Verbindungen der Ortsteile in die Stadt (Schulwege) sind tlw. schlecht und insbesondere für Schüler/junge Verkehrsteilnehmer gefährlich. Es gibt oft keine abgegrenzten Radwege. Es wird wie auf einer Landstraße gefahren.
- Die Wege um Rüsselsheim herum, beispielsweise von Königstädten nach Rüsselsheim, oder am Mainufer, sind toll, es ist sehr angenehm dort zu fahren. Aber sobald man dann in der Stadt ist und teilweise neben den Autos auf der Straße fahren muss fühlt man sich unsicher.
- Einbahnstraßen sollten für Fahrräder frei sein



## Freitextkommentare

### Fahrradklima-Test 2020



- Es geht alles viel zu langsam voran, wenn ich an den Radschnellweg Darmstadt Frankfurt denke; Bauende 2023 für ein Radweg von 40 km. Eine geplante Bauzeit von 5 Jahren zu veranschlagen, finde ich eine absolute Zumutung, ähnliche Schnellwege würde ich mir aber hier in der Region Rhein-Main-Gebiet viel öfter wünschen. Es sollten deutlich mehr Radwege gebaut und gepflegt werden, und die Beschilderung muss viel umfangreicher ausgegeben werden.
- Es gibt viele gefährliche Linksabbiegerspuren mit hohem Verkehrsaufkommen speziell vor Schulen, wo man als Radfahrer beim Abbiegen sehr gefährdet ist oder anhalten und absteigen oder die Fußgängerampel nutzen muss, um abzubiegen
- Fahrbahn zu Schulen sollte per Fahrrad gut erreichbar sein. Wege für Pendler aus dem Umland verbessern. Das rein und raus in die Stadt ist mit viel Fingerspitzengefühl zu fahren und Verbesserungsvorschläge würdig
- Fahrradweg am Globus in Rüsselsheim Bauschheim kreuzt mit einer Abfahrt einer Landstraße. Kfz kommen aus der Kurve mit teilweise hoher Geschwindigkeit. Große Unfallgefahr!
- Freigabe für Radverkehr in der Fußgängerzone der Innenstadt - funktioniert in Frankfurt, also warum nicht auch in Rüsselsheim?
- Ich bin recht zufrieden mit dem Ausbau der überregionalen Radwege in der Rhein-Main-Region. Ich möchte zum weiteren Ausbau animieren und würde diesen sehr begrüßen.
- Ich habe Urlaub im Norden Deutschlands mit dem Fahrrad gemacht. Wenn ich die Fahrradwege von Oldenburg / Bremen / Cloppenburg mit den Fahrradwegen des Kreises Groß-Gerau vergleiche liegen dazwischen Welten. In Niedersachsen sind die Fahrradwege fast einwandfrei, meist glatt, sehr breit und fast überall vorhanden. Im Kreis Groß-Gerau fährt man sehr oft mit dem Kraftverkehr gemeinsam auf der Straße oder auf Gehwegen mit entsprechender Bepflasterung, wodurch es ewige Schläge auf dem Fahrrad gibt. Ebenso die Straßen, auf denen man als Fahrradfahrer fährt sind verbesserungsbedürftig!
- Ich wünsche mir insbesondere für meine Kinder einen sicheren Fahrradweg zur Schule in die Stadt. Zwischen den Ortsteilen Bauschheim und Böllenseesiedlung hat man einen am Fahrstreifen abgetrennten Fahrradweg. Die Einmündungen an beiden Ortsteilen sind extrem gefährlich!
- Ich wünsche mir spezielle Fahrradstraßen, wie sie in anderen Städten vorhanden sind. Die Fahrradwege auf der Haßlocher Straße (Höhe Bäcker und Volksbank) und auf dem Hessenring werden regelmäßig durch parkende Autos zugestellt. Im Hessenring ist dies auch durch Parkverbotsschilder gestattet.
- Ich würde mich freuen, wenn unübersichtliche oder gefährliche Stellen und Kreuzungen an denen oft Unfälle oder Verkehrsregelmäßigkeiten passieren in den Medien (print und online) bekannt gemacht werden, um so zu sichereren Kreuzungen zu führen.
- Ideologie und Symbolpolitik beherrscht das "Handeln" der Politik.
- In einer „Autostadt“ sollte das Radfahren viel größer und mehr beworben und gefördert werden. Vor allem wenn die Stadt über ein ausgezeichnetes Naherholungsgebiet und einer tollen Naturinfrastruktur verfügt.
- In Rüsselsheim fehlen fast immer die Zusatzschilder "Radfahrer frei" an betreffenden Verkehrschildern. Z.B. könnte ich mit dem Fahrrad nach links oder rechts in eine Einbahnstraße abbiegen die für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben ist. Aber rein rechtlich müsste ich mich an das Schild "vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus" halten. Ebenso, wenn an einer Kreuzung in der gegenüberliegenden Straße eine "Einfahrt verboten" ist, diese jedoch für Radfahrer freigegeben ist. Dann heißt es für den ankommenden Radler "vorgeschriebene Fahrtrichtung nur rechts oder links". Hinweise an die Verwaltung werden ignoriert. Ich könnte mir vorstellen, dass

## Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2020



bei Unfällen die Streitereien losgehen, besonders bei Unfällen mit Personenschaden. Weiterhin fehlen bei vielen Sackgassen das Hinweisschild auf die Durchlässigkeit für Radler und Fußgänger.

- Insgesamt sehr gut in Rüsselsheim dank der ehemaligen Verantwortlichen Brit Scherer, die nun in Wiesbaden das Radfahr-Chaos versucht zu beheben.
- Insgesamt stelle ich fest, dass die Konfliktsituation zwischen Autofahrer/innen und Radfahrer/innen immer schlimmer wird und dass ich zunehmend Angst vor den Menschen habe, die hinter dem Autosteuer ihr Smartphone nutzen. Das und das Überfahren von roten Ampeln durch Autofahrer/innen müsste weitaus mehr kontrolliert werden. Ggf. wären das auch noch geeignete Fragen für den Fragebogen gewesen.
- Insgesamt wird bei uns nichts für die Sicherheit der Radfahrer, gerade im Berufsverkehr unternommen.
- Kreis Groß-Gerau hat sich in letzter Zeit für Radverkehr engagiert, Stadt Rüsselsheim weniger
- Kreuzung Haßlocher Straße und Adam-Opel-Straße: 1.) Beim Linksabbiegen, wenn man aus der Adam-Opel-Straße in die Haßlocher Str. einbiegt: 1.1) Der Radstreifen für die abbiegenden Radfahrer\*innen sollte von seinem Beginn an breit sein. Derzeit ist es eine Art "Keil". 1.2) Es sollte eine Ampel in Blickrichtung der Radfahrenden geben, damit die Ampelphase auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen vom Radstreifen gut gesehen werden kann. Besonders im Sommer spiegelt sich das Licht in der Ampel, sodass man häufig erst am Motorengeräusch der Kraftfahrzeuge erkennt, dass die Ampel grünes Licht zeigt. 2.) Beim Rechtsabbiegen, wenn man aus der Haßlocher Str. in die Adam-Opel-Straße einbiegt: 2.1) Ein Schild mit Grünpfeil für Radfahrende wäre wünschenswert, sodass die Radfahrenden unabhängig von den Ampelphasen für die Kraftfahrzeuge (und derzeit auch für die Radfahrer\*innen) nach rechts abbiegen können. Kreuzung Adam-Opel-Straße und Autobahnauffahrt auf A60 (bzw. Marie-Curie-Straße): Beim Herunterfahren der Brücke, die über die Autobahn führt, kommt man als Radfahrer\*in auf Geschwindigkeiten, bei denen es sinnvoll wäre zusätzlich zu den Rot- und Grünphasen der Ampel, die vor der Autobahnauffahrt geradeaus führt, ein Gelblicht zu schalten. Auf diese Weise, könnten sich Radfahrer\*innen besser auf die Ampelphasen "rot" und "grün" einstellen. Ein- bzw. Ausfahrten an der Adam-Opel-Straße (von Stadtmitte Richtung A60): An den Ein- bzw. Ausfahrten von den Parkplätzen bei der Kreissparkasse Groß-Gerau und Fressnapf / dm / REWE wird man als Radfahrer\*in nicht immer gesehen. Unterführung unter Johann-Sebastian-Bach-Str. und Stettiner Str. (Bundesstraße 43/ Rugbyring): Die Platten, auf welchen der Radweg liegt, haben teilweise größere Höhenunterschiede. Eine Angleichung dieser würde das Fahren deutlich angenehmer machen.
- Leider haben wir ein Bürgermeister der die wirtschaftlichen Interessen in den Vordergrund stellt und meiner Meinung nach ein Anti- bzw. Wenig-Radfahrer ist.
- Man merkt, dass bei Straßenneubau auch an die Radfahrer gedacht wird (Bsp. Adam-Opel-Straße ab Autobahnabfahrt Königstädten), jedoch werden die vorhandenen Radwege nicht adäquat gepflegt. Viele Radwege sind mit Bürgersteig-Pflasterung. Erfreulich ist der vor einigen Jahren entstandene Rad- und Fußwege-Steg am Main (Höhe Opel-Werk), so dass der Main-Rad-Weg ohne Umweg weiter genutzt werden kann.
- Man sollte speziell Radwege ermöglichen damit Kinder sicher in die Schule fahren können. In unserem Fall von Königstädten zum Neuen Gymnasium. Es gibt hier keinen Radweg der nicht auf oder über mehrspurige Straßen führt. Speziell der Rückweg ist verkehrsregelkonform nicht möglich ohne über extrem gefährliche Überfahrt der A60 bei Rüsselsheim Mitte möglich. Mein Kind muss gegen die Fahrtrichtung auf der linken Seite der Straße fahren, wenn diese gefährliche Stelle vermieden werden soll. Zwischen Opel Jacob und der A60 gibt es keine legale Möglichkeit mehr die Straßenseite zu wechseln.

## Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2020



- Nach einer Phase in den 90er Jahren, in der bei uns eine komfortable Unterführung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen unter der viel befahrenen Eisenbahnstrecke Mainz-Frankfurt gebaut, einige Einbahnstraßen für beide Richtungen freigegeben und mehrere Radstreifen angelegt wurden, die ohne Verschwenkung das Fahren über Seitenstraßen-Einmündungen erlauben, ist eine gewisse Stagnation eingetreten, die erst allmählich, nicht zuletzt dank starker Einwirkung des ADFC, wieder in Fluss zu kommen scheint: Mehr Abstellanlagen am Bahnhof, die Beauftragung eines Planungsbüros mit einem Radverkehrskonzept, das Nachdenken über Fahrradstraßen da, wo es sinnvoll ist. Die Stagnation scheint nicht zuletzt daran zu liegen, dass der größte Teil von Magistrat und Verwaltung samt Oberbürgermeister das Rad für sich nicht als Verkehrsmittel benutzt.
- Nehmt den Autos endlich Platz weg!
- Noch stärkere Werbung fürs Fahrradfahren, damit die Städte weniger am Autoverkehr zu leiden haben (Gestank, Lärm, Fußgängersituation)
- Positives: Habe mich sehr gefreut über die Fahrradzahlstation an der Adam-Opel-Straße stadteinwärts und die an gleicher Stelle direktere Radwegeführung mit deutlich roter Fahrbahnmarkierung für Fahrräder. Sollte im Stadtgebiet ausgeweitet werden. Negatives: Die Straßen (bspw. Astheimer Str.) und Radwegeoberflächen (Adam-Opel-Straße zwischen Königstädten und Hasengrund) sind stark erneuerungsbedürftig. Ich hatte schon Situationen bei denen ich fast gestürzt wäre (Schlagloch) oder aber die Fahrtgeschwindigkeit deutlich verringert werden muss (Wurzel-Schäden), um Schäden an Fahrrad oder Ladung zu verhindern. Diebstahl: Gerade im Umfeld des Rüsselsheimer Bahnhofs berichten mir wiederholt Mitbürger von Fahrrad-diebstählen trotz stabiler Schlösser.
- Radwege teilweise nicht gefahrlos benutzbar. Markierungen werden von Autofahrern nicht wahrgenommen
- Radwege zwischen den Ortsteilen sind z.T. sehr schlecht
- Rüsselsheim hat eine gute Ausgangsposition, in den letzten Jahren hätte aber mehr gemacht werden können. Das neue Radwegekonzept darf kein Papiertiger bleiben.
- Rüsselsheim hat gute Voraussetzungen als fahrradfreundliche Stadt (wenig Steigungen, nicht allzu weite Strecken, ziemlich gutes ausgebautes Fahrradwegenetz). Dennoch sollte die Kommunalpolitik Maßnahmen ergreifen, um das Radfahren für die Bürger attraktiver zu machen --> Mobilitätsmanagement in Betrieben und Schulen, Vorrang bei Ampeln, Diebstahlschutz insbesondere am Bahnhof, gute Abstellmöglichkeiten am Bahnhof, Neubürgermarketing, Vorteile des Radverkehrs in Rüsselsheim bewerben, MIV-Nutzung einschränken oder erschweren
- Rüsselsheim ist ideal zum Fahrradfahren
- Im Allgemeinen ist es nicht schlecht. Entlang des Flusses gibt es gute Möglichkeiten zum Radfahren, in der Stadt gibt es einige Radwege, aber es könnte immer mehr geben.
- Selbst nach der Information der Fahrradbeauftragten in 2017 hat sich an den Gefahrenstellen bis heute in Rüsselsheim (10.2020) nichts geändert. Man hat auch die Stelle des Fahrradbeauftragten nicht neu besetzt.
- Stark befahrene Straße die von Schlaglöchern und Hubbel geprägt ist (einschließlich des Fahrradweges in der Walter-Flex-Str.). An anderer Stelle wird der Fahrradweg auf die Straße verlegt obwohl neben dem Gehweg ein Fahrradweg vorhanden und sicherer war (Grabenstraße).
- Überprüfung der Übergänge von Radweg auf Fahrbahn und umgekehrt. Häufig hohe Absätze mit hartem Schlag bzw. sogar Schäden am Fahrrad.

## Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2020



- Versuchen Sie mal vom Globus Markt zur Innenstadt zu kommen. Das ist nur umständlich möglich. Da wurden die Fahrradfahrer glatt vergessen. Und das, obwohl der Markt verhältnismäßig neu ist. Das sagt alles! Am Rand der Stadt und außerhalb gibt es schöne Touren.
- Vom Ortsteil Bauschheim in die Stadtmitte ist die Strecke so gefährlich, dass die meisten Menschen, die ich kenne, große Angst vor der Strecke haben und auch ihre Kinder nicht alleine fahren lassen. Es muss da dringend Abhilfe geschaffen werden. Rüsselsheim ist zudem eine Autostadt, wo die Fahrer oft wenig Rücksicht auf die Räder nehmen. Trotzdem ist und bleibt Rad fahren das schönste und angenehmste Fortbewegungsmittel!
- Was mir immer wieder negativ auffällt, sind die Veränderungen im Zusammenleben der einzelnen Verkehrsteilnehmer, seit viele mit Pedelecs unterwegs sind. Unter den Pedelec-Nutzern gibt es meiner Einschätzung nach besonders viele Verkehrsrowdys. Scheinbar versuchen die meisten Pedelec-Fahrer ihr Gefährt ständig am Limit zu bewegen. Für gemeinsam genutzte Fußgänger- und Radbereiche sind 25km/h aber einfach zu schnell. Rücksicht gegenüber langsameren "Oldschool"-Fahrern oder gar Fußgängern gibt es kaum. Und die vermeintlich stärkeren Autofahrer kann man bei gemeinsamer Nutzung der Straße wunderbar ausbremsen und "dissen". Da müsste mehr Aufklärung über das richtige Verhalten im Verkehr her und entsprechende Kontrollen erfolgen. Vielleicht wäre auch ein Fahrradführerschein oder ein Kennzeichen für alle Fahrräder eine Lösung. Damit den Rüpeln unter den Radlern bewusst wird, dass sie nicht mehr anonym und ungreifbar unterwegs sind.
- Wenn ich von der Haßlocher Straße links in den Rugbyring einbiege, habe ich 7 Lichtzeichenanlagen zu beachten, die Autofahrer nur 2! Wenn ich vom Berliner Viertel ins Stadtzentrum und zurückfahre, stehen meist bis zu 2 Pkw auf den Radwegen. Pkw, Lkw und Busse überholen zu knapp, drängeln, hupen. Pkw überholen kurz vor Kreuzung, stellen sich schräg vor mich hin und biegen ohne zu blinken ab. Kreuzungen sind zugeparkt, so dass man vorfahrtberechtigten Verkehr erst sieht (Kleintransporter), wenn man in die Kreuzung hineingefahren ist. PKW blinken nicht oder zu spät, so dass man sich als langsamerer Verkehrsteilnehmer nicht rechtzeitig reagieren kann.
- Wirtschaftswege (vorwiegend im Wald) sollten nicht zu sehr wie „Autobahnen“ ausgebaut werden (geteert oder mit Splitt), sie fördern nur die Raserei mit dem Rad. Gefahrensituationen: Die vorgegebene Fahrrichtung und -seite für Radfahrer wird oft missachtet und gerade in Einbahnstraßen extrem wenig bis gar nicht kontrolliert.