



Mörfelden-Walldorf

Ortsgrößenklasse: 20.000-50.000 EW

Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,4
Rangplatz in Ortsgrößenklasse	19 von 447 Orten
Vergleich zu 2020	- leichte Verschlechterung

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

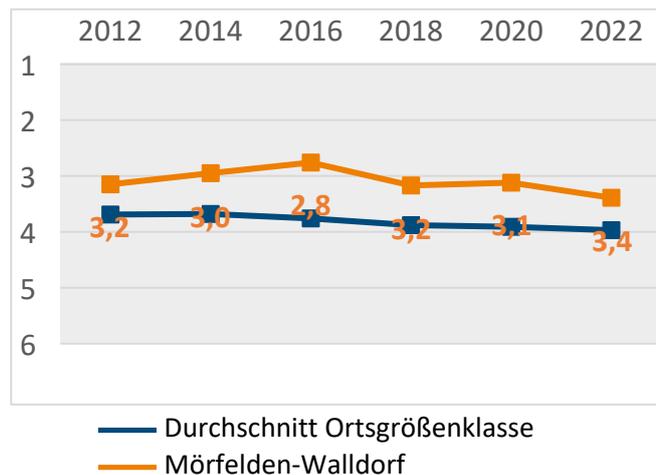
positiv

1. geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
2. Werbung für das Radfahren
3. Fahrradförderung in letzter Zeit

negativ

1. öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih
2. Fahrraddiebstahl
3. Ampelschaltungen für Radfahrer

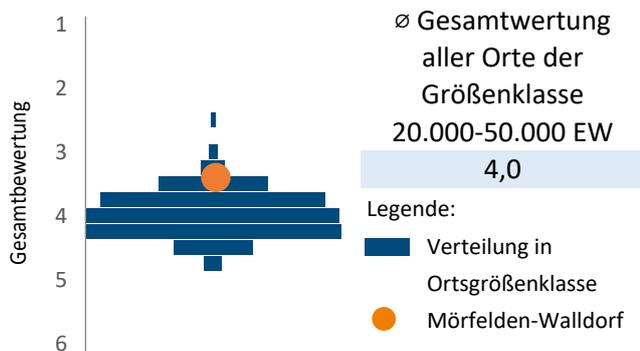
Entwicklung seit 2012



Überblick Mörfelden-Walldorf

Anzahl Teilnahmen	109
Gesamtbewertung ¹	3,39
Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse	19 von 447
Rangplatz Land in Ortsgrößenklasse	2 von 42
Vergleich Gesamtbewertung zu 2020 ²	-

& im Städtevergleich



Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

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

Stärken



Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

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

¹ Schulnotensystem: 1 = fahrradfreundlich; 6 = nicht fahrradfreundlich

² falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2020; 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 0,6 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

Detailtabellen für Mörfelden-Walldorf (109 Teilnahmen)

Fahrrad- und Verkehrsklima

Schulnotenskala

	Bei uns ...	Schulnotenskala								Ø	Ø Orts- größen- klasse	
		1	2	3	4	5	6	Trifft auf meinen Ort nicht zu	k.A.			
1.	... macht Radfahren Spaß.	7%	33%	25%	17%	13%	5%	1%	0%	... ist Radfahren Stress.	3,1	3,5
2.	... werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	6%	23%	32%	23%	12%	4%	0%	1%	... wird man als Radfahrer*in nicht ernst genommen.	3,2	3,8
3.	... fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	24%	31%	17%	12%	8%	5%	2%	1%	... fahren nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z.B. Kinder, Radsportler*innen).	2,6	3,1
4.	... wird viel für das Radfahren geworben.	13%	35%	22%	12%	10%	4%	4%	1%	... findet keine Werbung für das Radfahren statt.	2,8	4,2
5.	... wird in den Medien positiv über Radfahrer*innen berichtet.	7%	26%	30%	14%	8%	4%	8%	3%	... wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer*innen berichtet.	3,0	3,9

Stellenwert des Radfahrens

Schulnotenskala

Bei uns ...		Schulnotenskala										Ø Ortsgrößenklasse
		1	2	3	4	5	6	Trifft auf meinen Ort nicht zu	k.A.		Ø	
6.	... wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	8%	27%	39%	10%	11%	6%	0%	0%	... wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	3,1	4,2
7.	... überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	4%	5%	17%	17%	25%	21%	12%	1%	... wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer*innen auf Radwegen parken.	4,4	4,6
8.	... werden Radwege regelmäßig gereinigt.	3%	20%	28%	18%	14%	6%	10%	1%	... werden Radwege selten gereinigt.	3,4	4,1
9.	... sind Ampelschaltungen gut auf Radfahrer*innen abgestimmt.	1%	9%	17%	16%	16%	26%	9%	7%	... sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer*innen abgestimmt.	4,4	4,6
10.	... werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	6%	18%	21%	16%	15%	3%	19%	2%	... werden im Winter Radwege nicht geräumt und gestreut.	3,3	4,1

Sicherheit beim Radfahren

Schulnotenskala

Bei uns ...		1	2	3	4	5	6	Trifft auf meinen Ort nicht zu	k.A.		Ø	Ø Ortsgrößenklasse
11.	... fühlt man sich als Radfahrer*in sicher.	2%	18%	34%	22%	15%	9%	0%	0%	... fühlt man sich als Radfahrer*in gefährdet.	3,6	4,2
12.	... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.	7%	28%	28%	19%	11%	6%	1%	0%	... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.	3,2	3,6
13.	... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.	2%	10%	30%	22%	25%	10%	1%	0%	... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.	3,9	4,2
14.	... gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	2%	19%	22%	22%	22%	10%	2%	1%	... gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z.B. Laternen, Drängelgitter, Werbeständer).	3,8	4,0
15.	... kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	1%	6%	10%	15%	27%	17%	25%	0%	... werden Fahrräder oft gestohlen.	4,5	3,9
16.	... sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	5%	10%	33%	20%	22%	7%	2%	1%	... kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	3,7	4,3
17.	... kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	3%	10%	18%	21%	29%	17%	1%	0%	... wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,2	4,5

Komfort beim Radfahren

Schulnotenskala

Bei uns ...		Schulnotenskala								Trifft auf meinen Ort nicht zu		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%	18%	17%	24%	25%	14%	2%	0%	... sind Wege für Radfahrer*innen oft zu schmal.	4,0	4,6	
19.	... sind Wege für Radfahrer*innen angenehm glatt und eben.	6%	21%	25%	18%	23%	6%	1%	0%	... sind Wege für Radfahrer*innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	3,5	4,2	
20.	... findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	5%	15%	28%	23%	23%	6%	0%	0%	... findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	3,6	4,0	
21.	... werden Radfahrer*innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	2%	6%	11%	30%	24%	14%	13%	1%	... werden Radfahrer*innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,3	4,6	
22.	... kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	10%	17%	22%	20%	10%	10%	10%	1%	... ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	3,4	4,4	

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Schulnotenskala

Bei uns ...		1	2	3	4	5	6	Trifft auf meinen Ort nicht zu	k.A.		Ø	Ø Ortsgrößenklasse
23.	... ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	37%	35%	18%	6%	2%	1%	2%	0%	... ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.	2,0	2,7
24.	... kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	26%	32%	29%	6%	3%	2%	2%	0%	... wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.	2,3	3,1
25.	... sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer*innen freigegeben.	66%	25%	6%	0%	3%	1%	0%	0%	... ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer*innen nicht erlaubt.	1,5	3,2
26.	... können sich Radfahrer*innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	17%	28%	30%	13%	5%	1%	6%	0%	... gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer*innen.	2,6	3,3
27.	... sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	0%	0%	4%	8%	20%	36%	17%	15%	... gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.	5,3	4,7

Zusatzfragen 2022: Schwerpunkte im ländlichen Raum

Schulnotenskala

Bei uns ...		Schulnotenskala								Trifft auf meinen Ort nicht zu		∅	∅ Ortsgrößenklasse
		1	2	3	4	5	6	k.A.					
Z1.	...erreicht man mit dem Rad ohne Umwege auf gut befahrbaren Wegen komfortabel Ziele in Nachbarorten (Supermärkte, Arbeitsplätze/ Schulen, Freunde etc.).	9%	27%	27%	13%	9%	9%	2%	5%	... erreicht man Ziele in Nachbarorten nur über Umwege, holperige, schmale oder anderweitig unkomfortable Wege.		3,2	3,6
Z2.	... fühlt man sich als Radfahrer*in auf dem Weg in Nachbarorte vor Unfällen sicher.	6%	23%	29%	9%	19%	9%	2%	3%	... fühlt man sich als Radfahrer*in auf dem Weg in Nachbarorte gefährdet.		3,4	3,8
Z3.	... fühlt man sich als Radfahrer*in auf dem Weg in Nachbarorte tagsüber und auch nachts sozial sicher (z. B. vor Übergriffen und Belästigungen).	5%	9%	28%	17%	17%	9%	11%	4%	... fühlt man sich als Radfahrer*in auf dem Weg in Nachbarorte tagsüber oder auch nachts sozial unsicher.		3,7	3,6
Z4.	... können Pendler*innen am nächstgelegenen Bahnhof ihr Rad sicher, wettergeschützt und komfortabel abstellen.	15%	28%	25%	14%	7%	3%	6%	3%	... können Pendler*innen ihr Rad am nächstgelegenen Bahnhof nicht sicher, wettergeschützt und komfortabel abstellen.		2,8	3,7
Z5.	... kommen Kinder und Jugendliche eigenständig und flexibel per Rad zu ihren Freunden, zur Schule oder Freizeiteinrichtungen.	20%	23%	23%	14%	7%	2%	8%	3%	... müssen Kinder und Jugendliche meist von ihren Eltern zu ihren Zielen gebracht werden.		2,7	3,5

Entwicklung seit 2012

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Spaß oder Stress	2,7	2,4 ↗	2,2 ↗	2,6 ↓	2,6 →	3,1 ↓
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,0	2,8 →	2,7 →	3,0 ↘	3,2 ↘	3,2 →
Radfahren durch Alt und Jung	2,4	2,5 →	2,4 →	2,5 →	2,1 ↑	2,6 ↓
Werbung für das Radfahren	3,1	2,5 ↑	2,3 ↗	2,9 ↓	2,7 ↗	2,8 →
Medienberichte	3,2	2,8 ↑	2,5 ↗	3,0 ↓	2,8 ↗	3,0 ↘

Stellenwert des Radfahrens

Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,0	2,5 ↑	2,6 →	3,5 ↓	3,3 ↗	3,1 ↗
Falschparkerkontrolle a. Radwegen	3,9	3,8 →	3,6 ↗	4,2 ↓	4,0 ↗	4,4 ↓
Reinigung der Radwege	3,1	3,2 →	2,9 ↗	3,4 ↓	3,4 →	3,4 →
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,7	3,7 →	3,3 ↑	3,9 ↓	4,0 →	4,4 ↓
Winterdienst auf Radwegen	3,2	3,2 →	3,0 ↗	3,3 ↘	3,3 →	3,3 →

Sicherheit beim Radfahren

Sicherheitsgefühl	3,3	3,0 ↑	2,8 ↗	3,4 ↓	3,4 →	3,6 →
Konflikte mit Fußgängern	2,9	2,7 →	2,7 →	2,8 →	2,8 →	3,2 ↓
Konflikte mit Kfz	3,4	3,2 →	3,1 →	3,4 ↘	3,7 ↘	3,9 →
Hindernisse auf Radwegen	3,1	3,0 →	3,0 →	3,3 ↘	3,1 ↗	3,8 ↓
Fahrraddiebstahl	3,7	3,6 →	3,5 →	3,8 ↘	4,4 ↓	4,5 →
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	3,5	3,1 ↑	3,0 →	3,3 ↘	3,4 →	3,7 ↘
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	3,7	3,3 ↑	3,0 ↗	3,8 ↓	3,7 →	4,2 ↓

Entwicklung seit 2012

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Breite der (Rad)wege	3,5	3,2	3,1	3,7	3,7	4,0
Oberfläche der (Rad)wege	3,2	2,9	2,8	3,3	3,1	3,5
Abstellanlagen	3,7	3,0	2,9	3,2	3,3	3,6
Führung an Baustellen	3,9	3,7	3,5	3,8	4,0	4,3
Fahrradmitnahme im ÖV	3,0	2,8	2,6	3,0	2,7	3,4

Infrastruktur & Radverkehrsnetz

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1	1,9	1,8	2,1	1,7	2,0
zügiges Radfahren	2,2	2,0	1,8	2,3	1,9	2,3
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	1,3	1,5	1,4	1,5	1,3	1,5
Wegweisung für Radfahrer	2,7	2,4	2,0	2,4	2,1	2,6
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	5,3	5,1	4,6	4,9	5,1	5,3

Legende

	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol					
Differenz zur letzten Bewertung	< - 0,3	- 0,2 bis - 0,3	+/- 0	+ 0,2 bis + 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 Einzelbewertung⁵

Konflikte mit Kfz	0,92
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	0,91
Hindernisse auf Radwegen	0,89
Erreichbarkeit Nachbarorte	0,88
Sicherheitsgefühl	0,86
Erreichbarkeit von Zielen	0,84
Breite der (Rad)wege	0,82
Konflikte mit Fußgängern	0,81
Oberfläche der (Rad)wege	0,80
Überwachung von Falschparkern	0,80
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,78
Abstellanlagen	0,76
Winterdienst auf Radwegen	0,76
Fahrradmitnahme im ÖV	0,74
Führung an Baustellen	0,74
Fahrraddiebstahl	0,74
Reinigung der Radwege	0,73
Ampelschaltungen für Radfahrer	0,66
Wegweisung	0,66
Aktionen und Kampagnen	0,53
Medienberichterstattung	0,46
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	0,31

wichtig



unwichtig

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁶

Fahrradmitnahme im ÖV	+0,07
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,07
Erreichbarkeit Nachbarorte	+0,05
Überwachung von Falschparkern	+0,04
Konflikte mit Kfz	+0,02
Fahrraddiebstahl	+0,01
Erreichbarkeit von Zielen	+0,01
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,00
Konflikte mit Fußgängern	+0,00
Führung an Baustellen	+0,00
Hindernisse auf Radwegen	-0,01
Abstellanlagen	-0,03
Sicherheitsgefühl	-0,03
Wegweisung	-0,03
Breite der (Rad)wege	-0,04
Aktionen und Kampagnen	-0,04
Reinigung der Radwege	-0,05
Medienberichterstattung	-0,05
Winterdienst auf Radwegen	-0,05
Oberfläche der (Rad)wege	-0,05
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	-0,07
Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,07

⁵ Reihung der Themen nach den Index des Orts

⁶ Reihung der Themen nach dem Unterschied zum Durchschnittsindex aller Orte der Ortsgrößenklasse.

Lesebeispiel: Sicherheitsgefühl wird -0,03 Indexstufen unwichtiger bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

Wichtigkeit der Themen: Detailtabelle

		wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	unwichtig	k.A.	Index	Index Ortsgrößen- klasse
1.	Akzeptanz von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer	77%	20%	3%	0%	0%	0,91	0,91
2.	Aktionen und Kampagnen zum Radfahren	17%	40%	27%	15%	1%	0,53	0,58
3.	Medienberichterstattung	15%	29%	33%	22%	1%	0,46	0,51
4.	Überwachung von Falschparkern	55%	30%	13%	1%	1%	0,80	0,76
5.	Reinigung der Radwege	35%	50%	12%	2%	1%	0,73	0,78
6.	Abstimmung der Ampelschaltungen auf Radfahrer/innen	37%	35%	15%	12%	1%	0,66	0,73
7.	Winterdienst auf Radwegen	47%	37%	13%	3%	0%	0,76	0,81
8.	Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen	67%	24%	8%	0%	0%	0,86	0,89
9.	Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Fußverkehr	57%	30%	10%	2%	0%	0,81	0,80
10.	Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr	78%	21%	1%	0%	0%	0,92	0,90
11.	Hindernisfreiheit auf Radwegen	71%	26%	2%	1%	0%	0,89	0,90

Wichtigkeit der Themen: Detailtabelle

		wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	unwichtig	k.A.	Index	Index Ortsgrößen- klasse
12.	Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl	45%	35%	13%	6%	1%	0,74	0,73
13.	Breite der Wege für Radfahrer*innen	57%	34%	8%	1%	0%	0,82	0,86
14.	Oberflächenqualität der Wege für Radfahrer*innen	52%	36%	12%	0%	0%	0,80	0,86
15.	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	47%	38%	12%	3%	0%	0,76	0,79
16.	Führung des Radverkehrs an Baustellen	45%	33%	19%	2%	1%	0,74	0,74
17.	Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	43%	40%	12%	5%	1%	0,74	0,67
18.	Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen	60%	35%	2%	2%	0%	0,84	0,84
19.	Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen	52%	33%	10%	3%	1%	0,78	0,72
20.	Wegweisung	34%	35%	26%	6%	0%	0,66	0,68
21.	Öffentliche Leihfahrräder / Fahrradverleih	6%	16%	40%	36%	2%	0,31	0,37
22.	Radverkehrsverbindungen in Nachbarorte	64%	33%	1%	0%	2%	0,88	0,84

Eine Übersicht der Ergebnisse aller Teilnehmerstädte des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 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: fahrradclimatest@adfc.de
<https://fahrradklima-test.adfc.de> www.adfc.de

Datenerhebung und -aufbereitung:



<https://www.isi-insights.com/>



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



Mörfelden-Walldorf

- Sperrungen vor der Feuerwehr oder Kitas sind schlecht zu umfahren. Daher weichen viele Radler auf die Straße aus. Zwischen Darmstadt und Frankfurt wird ein Fahrradschnellweg gebaut, der in Teile schon fertig ist. Das ist eine "tolle Sache"! Die Schwellen an Straßeneinmündungen sind für Radler ein Ärgernis, weil sie nicht bandscheibenfreundlich sind. Man kann das auch anders machen, wie etliche Städte in der Umgebung das gemacht haben (Beispiel Rüsselsheim und Nauheim).
- Auf der Straße fahren (auch auf der Fahrradstraße) ist für Kinder leider keine Alternative. Viele Radwege im Ort sind aber auf Straßen angelegt, bzw. muss man oft auf Straßen fahren. Die Fußwege sind zu eng um diese als Ersatz (als Kind) mit dem Fahrrad zu nutzen. Beispiel vom Bahnhof Mörfelden zum Dalles. Oder auch vom Bahnhof Mörfelden zum Bürgerhaus.
- Bei uns ist Radfahren lebensgefährlich. Mit dem Rennrad geht es, da ich damit schnell reagieren kann. Mit dem Lastenrad bin ich aber eher Opfer als Verkehrsteilnehmer.
- Bitte keine weitere Umweltzerstörung für zusätzliche Radwege. Bitte nutzen vorhandener Straßen und Wege! Dazu bitte den Autoverkehr einschränken.
- -Das in vielen Einbahnstraßen in Mörfelden entgegen der Fahrtrichtung gefahren werden darf, ist zwar lobenswert. Praktisch ist das aber ein gefährliches Unterfangen, weil meistens kein Platz ist für entgegenkommendes Auto + Fahrrad und die Autofahrer:innen auch kaum Verständnis oder Sensibilität für Radfahr:innen haben (da wird meist auf die Tube gedrückt, damit das Rad schnellstmöglich auf den Gehweg verschwindet). Besonders gefährlich ist es zudem an der Ecke Querstr./Ringstr., wenn ich als Radfahrer aus der Ringstr. komme. Hier ist es eng, unübersichtlich und die Autos aus der Querstr. haben auch noch Vorfahrt, sodass sie zügig und mit allem Recht um die Ecke reißen. Als Radfahrer:in an der Stelle ein reines Glücksspiel, dort nicht frontal auf einer Motorhaube landen zu müssen. Hier könnte man evtl. mit roten Kreuzungsmarkierungen arbeiten, sodass den Autofahrer:innen die Situation bewusst wird (oder schlicht die Vorfahrtsregel an der Stelle ändern!). Ein positives Gegenbeispiel ist immerhin die neue Fahrradstraße in Walldorf, dort lässt sich definitiv angenehmer fahren. Generell sollten sehr viel mehr Fahrradstraßen ausgewiesen werden in beiden Stadtteilen. In Mörfelden ist die Kreuzung am Dalles für Radfahrer:innen ein einziges Chaos und nur gefährlich. Es gibt fünf Abbiegemöglichkeiten und für Radfahrer:innen lässt sich (v.a. für Auswärtige) kaum erkennen, wer wann Vorfahrt hat und wie die Ampelschaltung gerade steht. Zusätzlich wird dort oft gerast, als gäbe es kein Morgen. Hier müsste was mit Fahrbahnmarkierungen gemacht werden, etwa mit eigenen Spuren für Fahrräder. Die Kreuzung B44/B486 ("am Luley") in Mörfelden ist überhaupt nicht fahrradfreundlich. Die Autofahrer:innen haben hier überhaupt keinen Blick für Räder und der Gehweg ist voller Hindernisse. Dort kommt man mit einem Kinderanhänger nur durch Maßarbeit zwischen den Pfosten und Laternen vorbei. Auf der gesamten Westendstr./B486 in Mörfelden ist Radfahren der Horror. Die Straße ist zu eng, die Autos fahren zu schnell, der Mindestabstand kann nicht mal theoretisch eingehalten werden und zudem parken Richtung Dalles häufig noch Fahrzeuge mitten auf der Straße/auf den Gehwegen (weil die Leute "ja nur kurz im Kiosk sind"), was die Situation noch weiter verschärft. Man kann diese Hauptverkehrsachse nicht einfach verbreitern, schon klar. Aber dafür muss es trotzdem eine Lösung geben, etwa generell Tempo 30 und ein ausgewiesener Fahrstreifen oder endlich eine Ortsumgehung für die B486. Die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist im gesamten Stadtgebiet zu hoch und dort wo sie begrenzt ist, gibt es kaum Kontrollen. Radfahrer:innen sind hauptsächlich Hindernisse für die Raserei. Also: Mehr 30er- (oder besser: 20er-) Zonen, mehr stationäre Blitzer, mehr Verkehrsberuhigung durch bauliche Elemente etc.
- Der Fahrradwegeausbau nach Frankfurt müsste dringend vorangetrieben werden, damit man sicher und schnell auf guten Wegen in die Stadt kommt.



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



- Der Konflikt der Radfahrer mit dem Autoverkehr hat sich auf einen Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern verlagert. Für die alte Menschen, Behinderte und Kinderwagen gibt es keinen Platz. Insbesondere die Kampfradler missachten alle geltenden Verkehrsregeln, z.B. werden rote Ampeln über die Fußwege umfahren, bei Verkehrstaus wird zügig auf dem Fußweg weitergerast. Als Radfahrer wurde ich schon häufig von anderen Radfahrern angemotzt, weil ich vorsichtig und langsam bei schwierigen Verkehrssituationen fahre.
- Die Anbindung (R8 und andere als Fahrradweg ausgewiesene Wege) an Nachbargemeinden im Kreis OF ist sehr unschön. Im Sommer geht es über Forstpisten, die auch Waldarbeiter mit schwerem Gerät nutzen, durch den Wald. Im Herbst/Winter ist die Strecke nicht nutzbar, da sie voller Schlaglöcher ist und unbeleuchtet. Der Ausbau der Bundesstraße B486 mit einem Fahrradweg ist seit ca. 15 Jahren geplant, wird aber aus versch. Gründen nicht umgesetzt. Ein Pendeln zur Arbeit mit dem Rad ist so leider auf die Frühlings- und Sommermonate beschränkt. Der ÖPNV ist unattraktiv, da er eine 3–4-fache Zeit in Anspruch nimmt.
- Die eingeführte Fahrradstraße ist ein Schaufensterprojekt. Die Situation auf der Straße hat sich nicht verbessert durch die Umwidmung.
- Die Fahrradwege in Mörfelden-Walldorf sind im Aufbruch. Die gemeinsame Nutzung der Straße führt teilweise zu Problemen. Hauptproblem ist die schlechte Anbindung an den Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt. Die Anbindung an Radwege auf den Gemarkungen von angrenzenden Städten sind schlecht ausgebaut und schlecht gepflegt.
- Die Infrastruktur für Radfahrer muss sich in vielen Bereichen noch verbessern, damit wir endlich verstehen für die meisten Wege müssen sich nur zwei Räder drehen!!
- Die nach wie vor mangelnde Akzeptanz von Radfahrern, die erlaubt gegen die Einbahnstraße fahren dürfen müsste seitens der Autofahrer höher sein.
- Die Radwege im Ort sind ok. Der Frankfurter Flughafen behindert den Radverkehr massiv, insbesondere sind lange Umwege nötig um sein Ziel zu erreichen.
- Die Verbindung nach Langen und Richtung Frankfurt ist sehr schlecht!
- Die Verbindung zu den Nachbarorten Langen und Gräfenhausen ist für Radfahrer*innen an den Autostrecken einfach nur (lebens-) gefährlich. Wer die Wege durch den Wald nicht kennt, braucht viel Mut und Glück um heil anzukommen. Erst kurz vor Gräfenhausen beginnt ein Seitenstreifen. Für Ortskundige gibt es zahlreiche Alternativen in Feld und Wald, um Nachbargemeinden zu erreichen. Auf vielen Wegen empfiehlt sich jedoch ein Mountainbike. Die Radspur an der B44 ab Langgasse in Richtung GG ist viel zu schmal und an den Fahrbahnverengungen, sowie bei der Einfahrt zu Kreisel, wird man sehr oft von PKW und LKW abgedrängt. Lieferdienste aber auch andere Personen parken oft sowohl den Rad-, wie auch den Fußweg zu. An der Gaststätte Luley ist die Radwegführung gut geeignet um als wirklich schlechtes Beispiel zu dienen. Der farblich markierte Radstreifen führt an zwei seitlich versetzten Masten vorbei, sodass selbst Fußgänger nicht gut vorbeikommen. Zudem ist der Radstreifen wirklich schmal und schließt mit einer hohen Bordsteinkante direkt an die Fahrbahn. Der Abstand zu vorbeifahrenden Autos/LKW beträgt dann je nach Fahrzeuggröße u.U. keine 50cm mehr.
- Die Verkehrsanbindung nach Frankfurt mit dem ÖPNV (Bahn) ist eine Katastrophe, da man zwar das Rad mitnehmen kann, aber keine Rampe hat um auf den Bahnsteig zu gelangen.
- Es fehlen m.E. Radwege, um die Stadt von Nord nach Süd und Ost nach West zu durchqueren. Die Erlaubnis für Fahrräder, gegen die Einbahnstraße zu fahren, halte ich für ein fragwürdiges Privileg. Häufig entstehen dadurch gefährliche Situationen: Oft wissen Autofahrer nicht, dass sich entgegenkommende Radfahrer im Recht befinden und drängen sie ab. Radfahrer weichen prophylaktisch bei Einbahnstraßen auf den Bürgersteig aus und gefährden dort Fußgänger.



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



- Es gibt bei uns keinen einzigen, abgetrennten Fahrradweg. Man muss sich als Fahrradfahrer immer unterordnen. Die einzig vorhandene Fahrstraße (sinnvoll!!!!) ist häufig, besonders im Kreuzungsbereich zugепарkt.es gibt dann gefährliche Situationen, wenn die Ausfahrer die Fahrradstraße nicht einsehen können. Sonst sind gekennzeichneten Radwege nicht zusammenhängend. Es müssen Fußgängerampeln genutzt werden. Meist, wenn es "Radwege" gibt, sind dies nur Fußwege für Fahrradfahrer freigegeben sind. In Mörfelden-Walldorf muss ich meist die Straße nutzen, da kein Radweg vorhanden. Da die Straßen eng sind, gibt es immer gefährliche Situationen mit Autos oder Fußgängern. Die Einzig gut ausgebauten und glatten Radwege/Fußwege sind an einer Bundesstraße und werden durch den !!Bund!! unterhalten.
- Es gibt viele situationsbedingte Konfliktstellen (wie in anderen Orten auch), Vorfahrtskonflikt im Kreisverkehr, an Engstellen wird der Sicherheitsabstand der Autofahrer häufig nicht eingehalten. Entgegengesetztes Radfahren in baulich engen Einbahnstraßen ist äußerst gefährlich, und sollte nach meiner Meinung nicht zugelassen werden.
- Es müssten unbedingt Schnellradwege zu den großen Städten Frankfurt und Darmstadt erschlossen werden. Somit könnte man ganz jährlich auf die Arbeit pendeln.
- Es wird schon einiges getan, gerade in der letzten Zeit. Aber an einigen Stellen klemmt es doch deutlich, z.B. schnelle und sichere Abstellplätze, tlw. schlechte, holprige Straßen, auch tlw. zu eng/ zu viele geparkte Autos.
- Es wird viel getrommelt, aber nur heiße Luft produziert.
- Fahrrad"autobahnen" Ausbau
- Fahrradfahrer in Mörfelden-Walldorf, bringen sich und andre oftmals in Gefahr. In Mörfelden-Walldorf sind die Straßenverhältnisse so eng, dass Fahrräder oft auf Bürgersteige ausweichen und somit die Fußgänger in Gefahr bringen. Auch die Sicherheit der Fahrräder ist oft sehr schlecht. Ich habe selten einen Ort bewusst wahrgenommen, indem der Anteil an Rädern ohne Licht so hoch ist. Im Ganzen habe ich den Eindruck, dass das Verhältnis unter allen Verkehrsteilnehmer sehr schlecht ist, was in erster Linie an dem Auto und Fahrradfahrern liegt.
- Fahrradwege müssen besser ausgebaut und verlängert werden, z.B. damit tegut und Rossmann sicher über die B44 mit dem Fahrrad erreicht werden können. Für Kinder, die auf Bürgersteigen fahren, müssen mehr Bürgersteige an den Straßenmündungen abgesenkt werden (z.B. entlang der Ringstraße). Fahrradwege müssen mehr farblich und breiter kenntlich gemacht werden, damit diese von Autofahrern wahrgenommen werden und die Fahrradfahrer sich mehr trauen und sicherer fühlen.
- Feldweg von B486 zu Waldbörnchen ist in sehr schlechtem Zustand, das ist der sichere, schnellere und schönere Weg zur Arbeitsstelle
- Großteil der Straßen sind viel zu eng für Radwege, man muss sich mit Autofahrern arrangieren.
- Hauptverkehrsrouten, z.B. zum Bahnhof haben keine eigenen Fahrradwege (wenn auch teils shared Fuß-/Fahrradwege).
- Ich finde es wichtig, dass es Radwege gibt, egal wie schmal oder breit sie sind, Hauptsache ist, sie existieren! Fahrradstraßen hingegen finde ich unsinnig.
- Ich glaube, das Problem ist die Einstellung von Autofahrern zu Radlern und das kann eine Gemeinde nur schwer beeinflussen. Der vorgeschriebene Mindestabstand von Autos zu Radlern wird z.B. nur selten eingehalten, aber das betrifft nur das individuelle Autofahrerverhalten.
- Kontrolle der Einhaltung des Mindestabstandes von Autos zu Fahrradfahrern, dies ist in vielen Straßen bei uns gar nicht einzuhalten, man wird trotzdem überholt! Mir ist es schon passiert das ein Auto auf den Fußgängerweg ausgewichen ist um mich zu überholen :((



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



- Kontrolle des 1,5m Abstands in nicht so breiten Straßen, wobei hier auch schon die B486 in der Ortsdurchfahrt zählt!
- Man sollte soweit irgend möglich den Auto- und Radverkehr voneinander trennen. Ein großer Nachteil beim morgendlichen Fahren zur Arbeitsstätte oder Bushaltestelle ist der immense Dieselgestank der von den endlosen Autokolonnen ausgeht. Wir werden es nur durch Verteuerung des PKW-Verkehrs und strenge Mengenregulierung schaffen, die vielen gedankenlosen und überbequemen Menschen in ihren SUVs und Uralt Dieseln dazu bewegen zu können, ebenfalls das Fahrrad oder den ÖPNV für die Ultrakurzstrecken zu nutzen. Insbesondere bei den vielen "gestressten" "Soccer Mum Muttis" und Hausfrauen sollte Werbung dafür gemacht werden, das Fahrrad für ihre Erledigungen zu nutzen. Es ist beschämend zu sehen, wie solche Personen den Nahverkehrsbereich verstopfen, weil sie zu faul zum Fahrrad fahren sind und eben immer unter Zeitdruck stehen. Ebenso ist es mit einem Blick auf die Fahrradfahrer und in die Cockpits der vielen PS starken Wagen zu erkennen, dass ebenfalls insbesondere Verkehrsteilnehmer mit Migrationshintergrund überdurchschnittlich stark auf den (Diesel-) PKW setzen und nur in absoluten Ausnahmefällen auf einem Fahrrad zu sehen sind. Das was viele gerade auch ältere Personen, die in Deutschland aufgewachsen sind Fahrrad fahren, wird überkompensiert durch Personen, die oft erst verhältnismäßig kurz in Deutschland leben oder eben einen aktuellen Migrationshintergrund haben. Hier scheint kaum ein Bewusstsein für ein Umwelt gerechtes Bewegen zu existieren.
- mehr Fahrradstraßen Schnellradweg nach Frankfurt nötig Überdachte Fahrradabstellplätze vor Supermärkten mehr Fahrradkurse für Kinder, Schüler, Migranten Öfter Stadtradeln Straßenumbau (mehr Bäume, weniger Breite) führt zu langsamer Fahrweise der PKW und damit zu mehr Sicherheit für Radfahrer mehr Geschwindigkeitskontrollen des Autoverkehrs
- Mehr Fahrradstraßen, Beruhigte Innenstadt - autofrei Parkmöglichkeiten durch ein Parkhaus und der Anbindung eines großen Fahrradabstellplatzes zur Nutzung des Rades
- Mehr Fahrradstraßen, weniger Autos und Privilegien für Autos
- mehr Vorfahrt für die Radfahrer Anforderungssampeln müssen schneller auf grün umspringen, z. B. in Bahnhofsnähe Zuviel parkende Autos, dadurch werden Straßen zu eng
- Nachbarorte nur über Bundesstraße oder Wald erreichbar, daher im Dunkeln/Winter seltene/kaum Nutzung des Fahrrads
- Nachbarorte sind über Radwege teilweise nur SEHR schlecht erreichbar, da diesen anderen Landkreisen bzw. Regierungsbezirken zugeordnet sind. Die Landespolitik vernachlässigt dieses Thema in der Verkehrsplanung noch immer.
- Nein
- Parken auf den Radwegen; Beschilderung der Radwege in die Nachbarorte
- Radschnellwege lassen auf sich warten und ein eigenes Radwegenetz gibt es nicht. Während andere Städte massiv in Radwegebau investieren, passiert hier gar nichts. Und das trotz grünem BGM und einer grün geführten Koalition.
- Radwege sind nur bruchstückhaft eingezeichnet. Das ist für alle Beteiligten unsicher
- Radwegeplanung endet oft dort, wo verschiedene Landkreise aneinandergrenzen. Hier müssten übergeordnete bzw. abgestimmte Planungen vorgenommen werden.
- Seit Wochen ist die Situation für Radfahrer in der Okrifteler Straße katastrophal und lebensgefährlich. Weg durch Baustelle ist immer wieder zugestellt und man muss auf die Fahrbahn ausweichen. Des Weiteren ist die Fahrradstraße in der Theorie toll, in der Praxis hält sich jedoch kaum ein Autofahrer an die geltenden Regeln. Das Ordnungsamt interessiert sich nicht dafür und so bleibt es beim Alten. Ebenso interessiert sich niemand im Ordnungsamt für die immer



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



wieder gleichen von Autos zugewegten Fahrradwege. Im Gegenteil. Das Ganze wird ignoriert und man holt sich einen Kaffee und Brötchen bei dem Bäcker wo der Radweg mal wieder zugestellt ist. Ist ja auch wichtig, dass man gut versorgt ist! Und da wundert man sich bei der Stadt das man sich nicht ernst genommen fühlt!

- Seitdem die Mörfelder Straße im April 22 als Fahrradstraße eingerichtet wurde, hat sich folgendes grundlegend verändert: Das Ende der Fahrradstraße Ecke Langstr/Mörfelder Straße wird seitens der Fahrradfahrer meistens nicht beachtet. Der Autofahrer ist hier nicht geschützt. Des Weiteren hat sich die Anzahl der Unfälle drastisch erhöht. Die gesamte Vorfahrtsregelung wurde in der Mörfelder Straße geändert. Das haben sowohl die meisten Autofahrer als auch Radfahrer bisher nicht verstanden und es kommt auch hier zu vermehrten Unfällen. Gott sei Dank bisher ohne Todesfolge. Auch unser Bürgermeister hat schon erlebt, wie ihm die Vorfahrt als Radfahrer genommen wurde. Mörfelder Straße ist eine Einbahnstraße - hier wird seitens des Bürgermeisters dazu aufgefordert, dass Radfahrer in 3er Reihen nebeneinander fahren dürfen. Klingt gut - aber ist ein großes Risiko in der Realität. Leider findet hier zwischen Radfahrer und Autofahrern wenig Akzeptanz und Rücksichtnahme statt. Leider findet auch hier keinerlei Überprüfung seitens des Ordnungsamtes statt. Auch hier hat leider das entgegengesetzte Fahren in der Einbahnstraße enorm zugenommen.
- Straßen müssten an vielen Stellen erneuert werden, da holprig und beschädigt, besonders am Straßenrand (Platanenallee, Frankfurter Str., Bürgerweg nur als Beispiele). Zudem sollte am Walldorfer Bahnhof die Möglichkeit gegeben werden, das Rad ohne Kraftanstrengung auf das Gleis Richtung Frankfurt zu bekommen. Es gibt weder einen Lift, noch eine Radschiene an der Treppe. Eine Überwachung der Radstellplätze an beiden Bahnhöfen, am Schwimmbad und im Walldorfer Center wäre wünschenswert. Ein sicherer Radweg nach Frankfurt wäre für Pendler wesentlich hilfreicher als eine Fahrradstr. im Ort.
- Unser Radweg an der B44/Wageninger Mörfelden Richtung Walldorf. Ist es sehr schwierig von der B44 auf den Radweg abzubiegen, weil die "Auffahrt" auf den Radweg nur sehr kurz ist und auch da noch die Ampelanlage steht. So kann man nicht zügig von der B44 auf den Radweg abbiegen, sondern muss in die Eisen gehen oder über den Schotterweg/Randstein fahren. Wenn man hier anstatt 1-2 m, 5 m asphaltiert hätte könnte man ganz bequem auf den Radweg wechseln. Und die Kosten wären auch überschaubar. Generell sind die Wechsel von der Straße auf einen Radweg nicht immer ideal. Zu hohen Bordstein, oder man muss einen großen Bogen fahren damit man auf den Radweg kommt. Auf Landstraßen, wenn der Radweg zu spät oder gar nicht angezeigt, will man dann wechseln muss man entweder umdrehen oder durch Gräben/Hecke robben.
- Vor allem der Abschnitt zwischen der Bürgermeister Klingler Schule und Mörfelden Bahnhof ist zu eng für das Verkehrsaufkommen. Hier kommen sich Radfahrer und Fußgänger in die Quere.
- Während ich die Maßnahmen, die implementiert wurden zwar generell das Ziel hatten, die Situation zu verbessern, sind diese nicht als wirklich hilfreich einzuschätzen: eine Fahrradstraße, die Autos immer noch in beiden Richtungen zulässt und auf der Autos parken dürfen und bei der alle Beteiligten Vorfahrt haben ist in der Praxis eine Vorfahrtsstraße die ein paar extra Schilder hat, die der Steuerzahler zahlen darf. Weiterhin lassen die Maßnahmen für Fahrradwege, die auf großen Straßen geführt werden, die nicht räumlich abgegrenzt sind zu wünschen übrig. Im Großen und Ganzen ist die jedoch die Präsenz an Einbahnstraßen die für Fahrradfahrer beidseitig benutzbar ist, zufriedenstellend.
- Was mir keinen Spaß macht sind die E-Bike Fahrer die ziemlich rücksichtslos durch die Gegend fahren egal ob du mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs bist.
- Weiterer Ausbau von Fahrradstraßen wäre schön, aktuell gibt es eine als Versuch im Stadtteil Walldorf.



Freitextkommentare Fahrradklima-Test 2022



- Wenig überdachte Fahrradabstellplätze Keine Sicherheit vor Beschädigung oder (Einzelteil-) Diebstahl am Bahnhof (dort immerhin Überdachung vorhanden)
- Weniger Maßnahmen welche lediglich auf eine Außenwirkung abzielen (wir sind ja soo toll / was wir alles machen) im Endeffekt aber nicht wirklich etwas bringen (Fahrradstraße in Mörfelden-Walldorf), sondern eine realistische und praktische Umsetzung des Radfahrkonzeptes. Eine Orientierung am realen Leben und nicht in der Theorie wäre hier hilfreich.
- Wir haben erst eine Fahrradstraße, es könnten mehr sein
- Zu wenige Kontrollen bei Falschparkern auf Fahrradwegen und Radstreifen. Zu wenige Fahrradstraßen. Zu viele Umlaufsperrern (Drängelgitter) und Poller auf Radwegen.
- Zuständigkeit und Ansprechpartner in der Stadtverwaltung zu Mängeln und Problemen sollten veröffentlicht werden.