



**DINKELSBÜHL**

Schönste Altstadt Deutschlands (FOCUS)



# Dinkelsbühl ist Fahrradstadt?!

Bericht der Arbeitsgruppe  
Fahrrad über die  
Fahrradumfrage des  
Dinkelsbühler Stadtrates

Dinkelsbühl, im April 2023

**STADT DINKELSBÜHL | ARBEITSGRUPPE FAHRRAD**

Segringer Straße 30 | 91550 Dinkelsbühl | [www.dinkelsbuehl.de](http://www.dinkelsbuehl.de)



## Einleitung

„Die Vorteile des Rades sind bekannt: Ein positives Kosten-/Nutzen-Verhältnis und gerade im Nahbereich dem Auto an Schnelligkeit und Umweltfreundlichkeit überlegen. Zum Parken und Fahren wird wenig Platz benötigt. Bezogen auf die [D]inkelsbühler Altstadt wirkt es (Autoverkehrs-)entlastend und dem historischen Stadtbild entgegenkommend.

In den vergangenen Jahrzehnten bis heute wurde das Auto über die Maßen gefördert und die Infrastruktur für Fahrräder in gleichem Maße vernachlässigt. Dieses Konzept soll mithelfen, diesem Mi[s]stand abzuhelpen. Die einzelne Anregung mag für sich betrachtet Stückwerk sein. Erst das Zusammenwirken der verschiedenen Maßnahmen ergeben ein integriertes Gesamtes.“

(Fahrradkonzept für Dinkelsbühl 1995, Ulrich Bohla, Seite 3)

Diese einleitenden Worte des „Fahrradkonzeptes für Dinkelsbühl“ aus dem Jahre 1995 gelten nach wie vor und hätten auch für unsere Umfrage im Jahr 2022/23 kaum besser formuliert werden können.

Das Ziel, Fahrradfahren in Dinkelsbühl noch attraktiver, komfortabler, vor allem aber sicherer zu machen und eine echte Alternative zum Auto zu schaffen, hat uns vier Stadträte bereits im Jahr 2021 zur parteiübergreifenden Arbeitsgruppe „Fahrrad“ zusammengebracht. Schnell wurde klar, dass ein großer Datenmangel in Bezug auf Radverkehr in Dinkelsbühl herrscht: So stammt das erste und letzte Radverkehrskonzept für das Stadtgebiet der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl aus dem Jahr 1995, die letzte Radnetzplanung aus dem Jahr 2002. Seitdem gab es keine nennenswerten Aktualisierungen oder neue Erhebungen. Um einen umfassenderen und aktuellen Einblick in die Einstellung der Bevölkerung zum Thema „Radverkehr“ zu erhalten, entwickelte die Arbeitsgruppe die Fahrradumfrage.

Um unsere Arbeit auf eine fundiertere Grundlage zu stellen, führten wir also in der zweiten Jahreshälfte 2022 eine Umfrage unter der Bevölkerung der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl durch. Ziel war es nicht, unmittelbar auf Grundlage dieser Umfrage einen konkreten oder gar vollständigen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten. Dies begreifen wir vielmehr als nächsten Schritt unserer gemeinsamen Arbeit mit Verwaltung, Stadtrat und externen Partnern. Ziel war stattdessen, Einstellungen der Menschen in Dinkelsbühl zum Fahrrad als Verkehrsmittel sowie Potentiale und wichtige Handlungsfelder der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre aus Sicht des Fahrrades zu erheben.

Wir haben versucht, soweit möglich, nach den Grundprinzipien der Sozialwissenschaft zu arbeiten (Reliabilität, Validität, Objektivität), möchten an dieser Stelle dennoch klarstellen, dass es sich bei diesem Bericht nicht um eine wissenschaftlich repräsentative Statistik, sondern eine Momentaufnahme handelt. Ebenfalls sind wir keine professionellen Verkehrsplaner, sondern ehrenamtliche Stadträte. Was die Umfrage und dieser Bericht dennoch leisten können, ist, Stadtrat und Stadtverwaltung bei der Prioritätensetzung für die künftige Radverkehrspolitik zu unterstützen und wichtige Handlungsfelder aufzuzeigen.

**David Schiepek** (Bündnis 90/Die Grünen)

**Florian Zech** (CSU)

**Holger Göttler** (Freie Wähler)

**Dr. Klaus Zwicker** (SPD)

## Hintergrund der Umfrage und Sozialstruktur der Teilnehmer\*innen

Zeitraum der Umfrage

Die Umfrage wurde in der ersten Jahreshälfte von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe entwickelt und am 18. Mai im Dinkelsbühler Stadtrat vorgestellt. Am darauffolgenden Wochenende wurde das zugehörige Umfrageportal geöffnet. Geschlossen wurde das Umfrageportal am 30. November 2022. Die Laufzeit betrug damit 6,5 Monate.

Werbekampagne

Um die Umfrage zu bewerben, gab es eine flankierende Pressemitteilung und eine Kampagne mit Sharepics für Social Media und Plakaten, die in zahlreichen Geschäften und Einrichtungen im Stadtgebiet aushing. Damit konnten wir es nicht nur erreichen, dass 530 Menschen an der Umfrage teilgenommen haben, sondern auch, dass das Thema „Fahrrad“ und fahrradgerechte Verkehrsplanung Teil des Stadtgesprächs wurde.

Zusammenarbeit mit der Verwaltung

Die Arbeitsgruppe bedankt sich hier bei den Mitarbeiter\*innen des Amtes für Tourismus und Kultur, namentlich Julia Kirchdörfer, Ilona Kamm und Philip Schürlein für die Unterstützung bei der Erstellung und dem Druck von Werbematerialien und der Digitalisierung der Umfrage.



Abbildung 1  
Werbeplakat für die  
Fahrradumfrage

An der Umfrage haben insgesamt 530 Personen teilgenommen, davon 21 mit analogen Umfragebögen, die in der Stadtbibliothek und im Haus der Geschichte abgeholt und abgegeben werden konnten. Die Zahl der Teilnehmer\*innen entspricht einem Anteil von 4,37 Prozent an der Gesamtbevölkerung der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl mit 12.134 Einwohner\*innen (Stand 31. März 2022, <https://www.freistaat.bayern/dokumente/behoerde/70442318458>).

Die Altersstruktur der Umfrage-Teilnehmer\*innen ist aus Tabelle 1 zu entnehmen. Demnach war die größte Gruppe die Altersgruppe 31-50 Jahre (240 Teilnahmen). Gemeinsam mit der Gruppe der 51- bis 65-Jährigen sind sie im Vergleich zur Gesamtbevölkerung leicht überrepräsentiert ([https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet\\_bevoelkerung/demographischer\\_wandel/demographische\\_profi-le/09571136.pdf](https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profi-le/09571136.pdf)).

Deutlich unterrepräsentiert im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ist die Gruppe der Umfrageteilnehmer\*innen über 65 Jahren (58 Teilnahmen), was unter anderem auf eine geringere Fahrradaffinität in dieser Altersgruppe zurückzuführen ist. Ebenfalls deutlich unterrepräsentiert ist die Altersgruppe der Menschen unter 10 Jahren (nur 1 Teilnahme), leicht unterrepräsentiert ist zudem die Gruppe der 11- bis 18-Jährigen (19 Teilnahmen). Junge Menschen nutzen das Fahrrad sehr intensiv, unter anderem auch, weil sie noch keinen Autoführerschein haben oder sich keinen PKW leisten können. Ihre Anliegen müssen mehr Gehör in der städtischen (Rad-)verkehrsplanung finden.

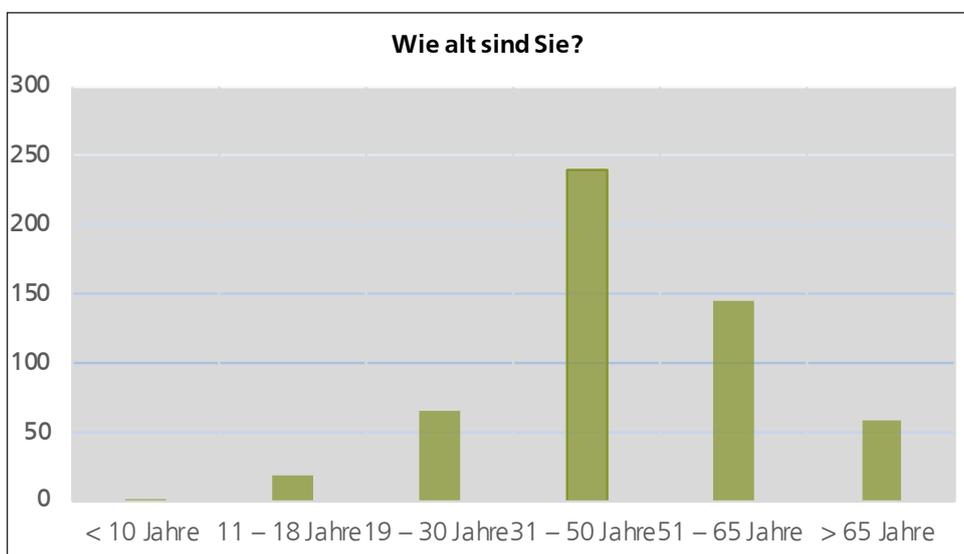


Abbildung 2  
Altersstruktur der Teilnehmer\*innen

422 der Teilnehmer\*innen wohnen in der Kernstadt, 76 Teilnehmer\*innen in Ortsteilen und 32 Teilnehmer\*innen außerhalb des Stadtgebietes der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl. Dabei sind die bevölkerungsreichsten Stadtviertel Altstadt und Hoffeld erwartungsgemäß stark vertreten (119 bzw. 100 Teilnahmen). Insgesamt ist die Verteilung der Einwohner\*innen innerhalb der Stadtviertel in der Kernstadt im Verhältnis zur Gesamtbevölkerungszahl im Großen und Ganzen repräsentativ. Mit 76 Teilnehmer\*innen (ca. 14%) ist ebenfalls die Bevölkerung der Stadtteile annähernd realitätsnah abgebildet.

Abbildung 3 zeigt die Stadtviertel der insgesamt 422 Teilnehmer\*innen, die in der Kernstadt wohnen.

Von den 76 Teilnehmer\*innen aus Ortsteilen kommen erwartungsgemäß viele Antworten aus den bevölkerungsreichsten Ortsteilen Segringen (17 Teilnehmer\*innen), Seidelsdorf (11 Teilnehmer\*innen) und Sinbronn (10 Teilnehmer\*innen), wobei andererseits für knapp zwei Drittel der Ortsteile überhaupt keine Teilnahmen vorliegen. Von den 32 Teilnehmer\*innen, die außerhalb des Stadtgebietes wohnen, sind insbesondere Dürrwangen (13 Teilnehmer\*innen) und Mönchsroth (4 Teilnehmer\*innen) zu nennen.

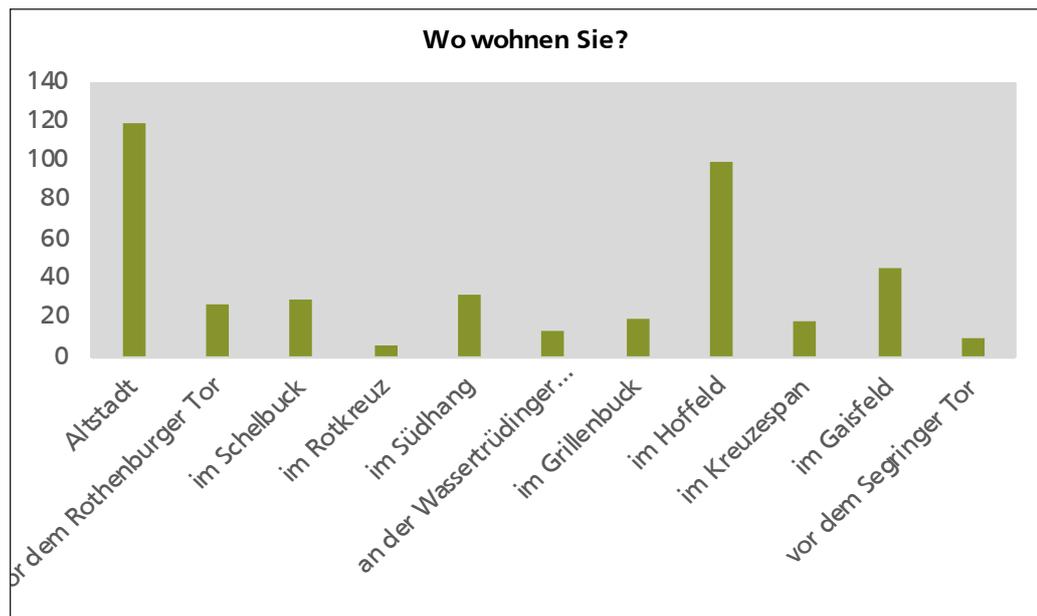


Abbildung 3  
Stadtviertel der Teilnehmer\*innen



## Ergebnisse

### Ganz Dinkelsbühl fährt Rad

Häufigkeit der Nutzung des Fahrrads

Die Umfrage zeigt: Das Fahrrad ist ein beliebtes Fortbewegungsmittel in Dinkelsbühl. 66% der Umfrageteilnehmer\*innen fahren „täglich“ (140 Personen) beziehungsweise „3x wöchentlich“ (193 Personen) mit dem Fahrrad. Auf der anderen Seite nutzen 36,93% der Bevölkerung das Fahrrad seltener: 123 Personen nutzen das Rad „mehr als 5x monatlich“, 44 „weniger als 5x monatlich“ und 28 „kaum bis nie“. Die weite Verbreitung des Fahrrads ist auch generationenübergreifend spürbar. In jeder Altersgruppe liegt der Prozentsatz der Personen, die „täglich“ beziehungsweise „3x wöchentlich“ mit dem Rad fahren bei etwa 60% – einzig in der Gruppe der 11-bis 18-Jährigen liegt er mit 84% deutlich höher.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel

Wenn wir allerdings davon ausgehen, dass ein Mensch in Deutschland täglich im Schnitt 3,1 Wege zurücklegt ([https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)), aber unter den Umfrageteilnehmer\*innen für Dinkelsbühl insgesamt nur 140 Personen täglich mit dem Fahrrad fahren, spricht dies dafür, dass das Fahrrad in Dinkelsbühl zwar ein weit verbreitetes Fortbewegungsmittel ist, der überwiegende Teil der Bevölkerung das Fahrrad dennoch nicht als Hauptverkehrsmittel nutzt. Dies bestätigen auch die weiteren Umfrageergebnisse. Außerdem muss einschränkend gesagt werden, dass die Umfrage wohl eher von fahrradaffinen Bürger\*innen beantwortet wurde, was das Ergebnis im Vergleich zur Gesamtbevölkerung signifikant verzerrt. Um validere Daten zur Fahrradnutzung zu erhalten, bräuchte es eine großflächige Mobilitätsaufnahme für Dinkelsbühl.

### E-Bikes sind annähernd so verbreitet wie konventionelle Räder

Nutzung des E-Bikes in den Altersgruppen

316 Personen nutzen nach wie vor konventionelle Räder ohne elektrischen Antrieb, doch die Gruppe der E-Bike-Fahrer\*innen wächst auch in Dinkelsbühl. 214 Umfrageteilnehmer\*innen gaben an, mit dem E-Bike unterwegs zu sein. Der Anteil der E-Bikes steigt zwar in den Altersgruppen, doch sind E-Bikes keine Mobilitätsform nur für Senior\*innen. Von den 11-bis 18-Jährigen beziehungsweise den 19- bis 30-Jährigen fahren jeweils etwa 20% der Umfrageteilnehmer\*innen ein E-Bike. Bei den 31-bis 50-Jährigen und auch bei den über 65-Jährigen sind es jeweils etwa 20%. Die meisten E-Bike-Fahrer\*innen finden sich in der Gruppe der 51-bis 65-Jährigen. Unter diesen fahren fast 50% mit dem E-Bike. Für die künftige Verkehrsplanung in Dinkelsbühl bedeutet dies, dass bei der Fahrradinfrastruktur auch E-Bikes und E-Lastenträder konsequent mitgedacht werden müssen.

## Das Fahrrad ist Verkehrsmittel – aber längst nicht bei Allen

Verkehrsmittel  
oder Hobby?

Das Hauptziel der Mitglieder der Arbeitsgruppe Fahrrad ist es, das Fahrradfahren in Dinkelsbühl attraktiver, sicherer und komfortabler zu machen – und dabei geht es uns nicht um das Fahrrad als Tourismusfaktor oder Freizeithobby, sondern um die Nutzung des Fahrrads als klimafreundliches, leises, platzsparendes und schadstoff-freies Verkehrsmittel.

Insofern war es uns auch ein wichtiges Anliegen, zu untersuchen, inwiefern das Fahrrad in unserer Stadt bereits als Verkehrsmittel verbreitet ist und mit welchen anderen Verkehrsmitteln die Menschen unterwegs sind. Dies galt es, mit den Fragen „Aus welchen Gründen fahren Sie Fahrrad?“, bei der die Einstellung zum Fahrrad abgefragt wurde, „Was sind typische Ziele, die Sie mit dem Fahrrad ansteuern?“ und „Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets von Dinkelsbühl?“ zu überprüfen.

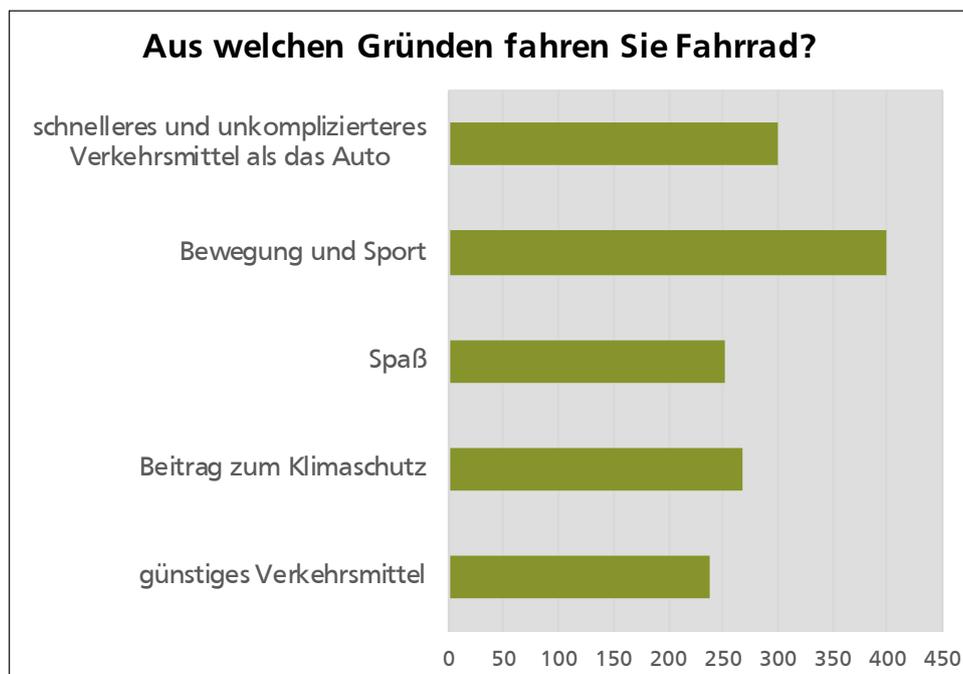


Abbildung 4  
Gründe für das Fahrradfahren

Einstellungen  
zum Fahrrad

Was die Einstellung zum Fahrrad beziehungsweise die Motivation zum Fahrradfahren anbelangt, so dominiert „Bewegung und Sport“ mit 400 Antworten (75 % aller Teilnehmer\*innen). 299 Personen (57%), die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzen es, weil es ein „schnelleres und unkomplizierteres Verkehrsmittel als das Auto“ ist. Für 268 Menschen ist das Fahrradfahren ein „Beitrag zum Klimaschutz“ (50%), 252 Menschen nutzen es für den „Spaß“ und nur 239 Personen, weil das Rad ein „günstiges Verkehrsmittel“ ist.

Einstellungen  
zum Fahrrad  
und Nutzungs-  
häufigkeit

Die Einstellungen „schnelleres und unkomplizierteres Verkehrsmittel als das Auto“ und „günstiges Verkehrsmittel“ sowie „Beitrag zum Klimaschutz“ implizieren ein Verständnis des Fahrrads als Verkehrsmittel, wohingegen die Antworten „Spaß“ und „Bewegung und Sport“ sicherlich auch bedeutende Nebeneffekte einer Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel darstellen, aus unserer Sicht dennoch eher ein Verständnis des Fahrrads als Freizeithobby implizieren.

In diesem Zusammenhang zeigen sich erhebliche Unterschiede bei der Einbeziehung der Nutzungshäufigkeit des Fahrrades. Exemplarisch zeigt sich etwa: In den Gruppen der Menschen, die „täglich“ oder „3x wöchentlich“ mit dem Rad unterwegs sind, wird das Fahrrad von insgesamt 183 Menschen (55%) genutzt, weil es ein „günstiges Verkehrsmittel“ ist. Bei den Personen, die eher selten Fahrrad fahren, nutzen es lediglich 28% aus diesem Grund.

Die Einstellungen und Motivationen zum Fahrradfahren tragen also maßgeblich dazu bei, wie oft das Fahrrad genutzt wird und somit, ob es eher als Verkehrsmittel oder eher als Freizeithobby gebraucht wird. Das Fahrrad ist also für einige Menschen in Dinkelsbühl ein echtes Verkehrsmittel und Bestandteil ihres Mobilitätsalltags, aber längst nicht bei allen.

Mit dem Rad  
angesteuerte  
Ziele

Diese Erkenntnis geht auch aus der Untersuchung der Fragen 7 „Was sind typische Ziele, die Sie mit dem Fahrrad ansteuern?“ und 9 „Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets von Dinkelsbühl?“ hervor.

79% der Befragten nutzen das Fahrrad, um zu „private[n] Termine[n]“ und Verabredungen zu gelangen, 51% der Befragten nutzen das Fahrrad „zum Einkaufen“, 34% nutzen es, um „zur Arbeit“ zu gelangen und 14% fahren damit „zur Schule/KiTa“. Andererseits nutzen es 69% der Befragten auch „in der Freizeit bei Fahrradtouren“. Insgesamt 9% der Befragten (48 Personen) nutzen das Fahrrad ausschließlich für diesen Freizeitzweck.

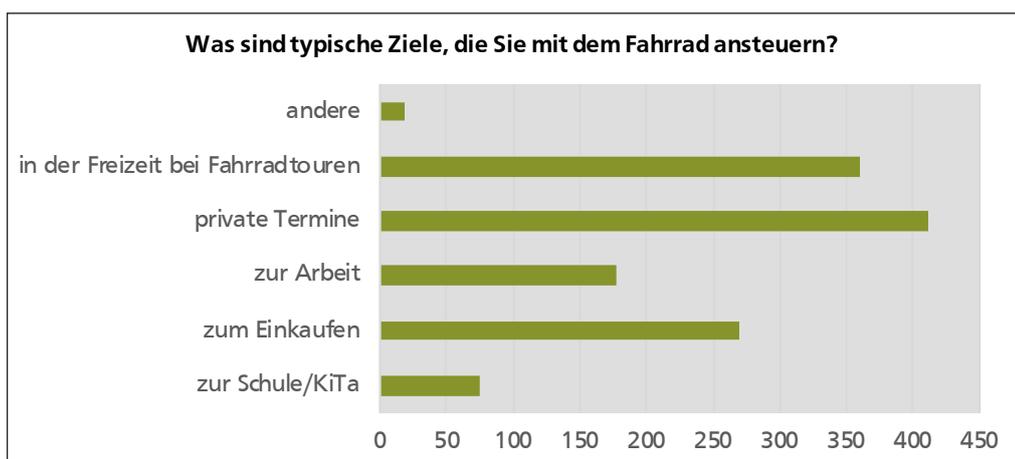


Abbildung 5  
Ziele von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen

gemischte Nutzung von Auto und Fahrrad

In einer fahrradfreundlichen Stadt geht es nicht darum, das Auto zu verbannen, aber das Fahrrad so attraktiv zu machen, dass immer mehr Wege mit dem Fahrrad, statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Der aus den Umfrageergebnissen abzuleitende „Modal Split“ in Dinkelsbühl (<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#verkehrsleistung-und-modal-split>), also die Verkehrsmittelwahl, ist sehr vielfältig und zeigt, dass bereits jetzt viele Menschen ganz selbstverständlich verschiedene Verkehrsformen kombinieren und sich nicht auf ein Angebot reduzieren: Insgesamt 71% der Befragten nutzen das Auto „täglich oder nahezu täglich“ beziehungsweise „einige Male in der Woche“, was es zum meistgenutzten Verkehrsmittel macht. Doch auch das Fahrrad wird von insgesamt 65% der Befragten „täglich oder nahezu täglich“ beziehungsweise „einige Male in der Woche“ genutzt. 64% der Befragten gaben außerdem an, „täglich oder nahezu täglich“ beziehungsweise „einige Male in der Woche“ zu Fuß unterwegs zu sein.

In diesem differenzierten und gemischten „Modal Split“ sehen wir eine große Chance: Das Fahrrad ist bereits weit verbreitet und wird nahezu genauso häufig wie das Auto genutzt. Es ist also nicht mehr vorrangig nötig, grundsätzliche Öffentlichkeits- oder Überzeugungsarbeit für das Fahrrad zu leisten. Verbessert sich die allgemeine Situation für Radfahrer\*innen hin zu mehr Komfort, Sicherheit und Attraktivität, wird auch das Rad noch häufiger genutzt.

Nutzung des ÖPNV

Die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs werden nur von wenigen Befragten angenommen. Nur knapp 2% der Befragten nutzen den Bürgerbus „einige Male im Monat“ bzw. „einige Male im Jahr“, beim Stadtbus sind es 3%.

Auch wenn das Potential des öffentlichen Nahverkehrs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes nicht besonders groß ist, sollten uns die geringen Nutzungswerte von Bürgerbus und Stadtbus zu denken geben, diese Angebote nutzerorientierter und attraktiver zu gestalten und gegebenenfalls, im Sinne eines vielfältigen und gemischten „Modal Split“ auch Fahrradmitnahmemöglichkeiten zu schaffen.

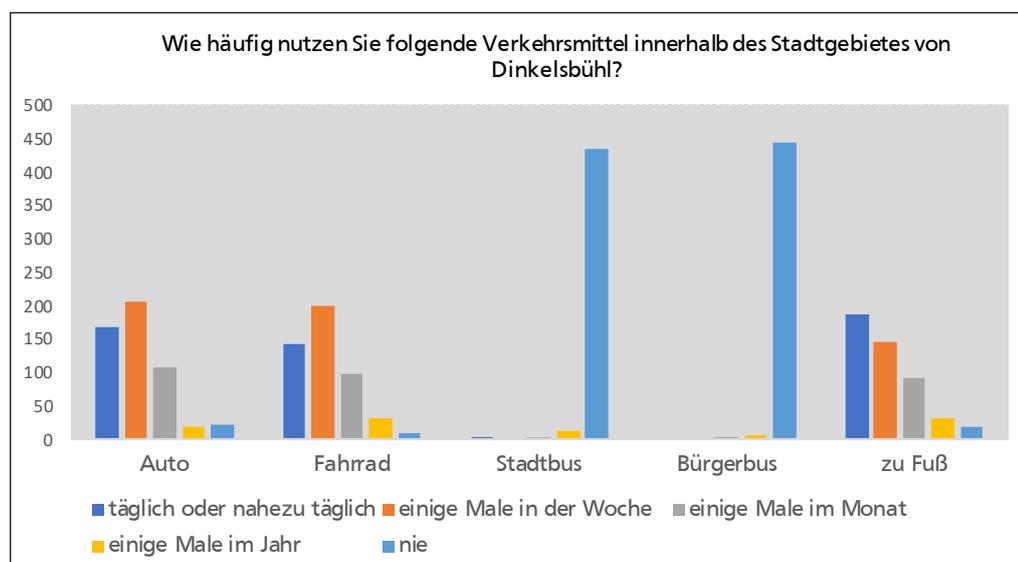


Abbildung 6  
Nutzung verschiedener Verkehrsmittel

## Die allgemeine Situation für Fahrradfahrer\*innen wird negativ wahrgenommen

Wahrnehmung der Situation für Radfahrer\*innen

Die positiven Einstellungen zum Fahrrad als Verkehrsmittel und die Bereitschaft, dieses auch in einem multimodalen Verkehrsmix mit dem Auto und anderen Fortbewegungsmitteln zu nutzen, ist bei der überragenden Mehrheit der Befragten vorhanden. Dennoch wird die Situation für Fahrradfahrer\*innen von den Befragten insgesamt deutlich negativ wahrgenommen.

Zwar werden einerseits die baulichen Zustände der vorhandenen Radwege von insgesamt 60% der Befragten als „sehr gut“ bis „eher gut“ bewertet. Andererseits halten 64 % der Befragten ihr Sicherheitsempfinden beim Radfahren für „eher schlecht“ bis „sehr schlecht“, nur 4% halten ihr Sicherheitsempfinden beim Radfahren für „sehr gut“. Ähnlich ist es bei den Querungsmöglichkeiten für Fahrradfahrer\*innen an Hauptverkehrsstraßen und dem Vorhandensein von Abstellmöglichkeiten. Nur jeweils etwa 3% halten die Situationen für „sehr gut“, während insgesamt 68% der Befragten die Querungssituationen und 62% die Abstellmöglichkeiten für „eher schlecht“ bis „sehr schlecht“ halten.

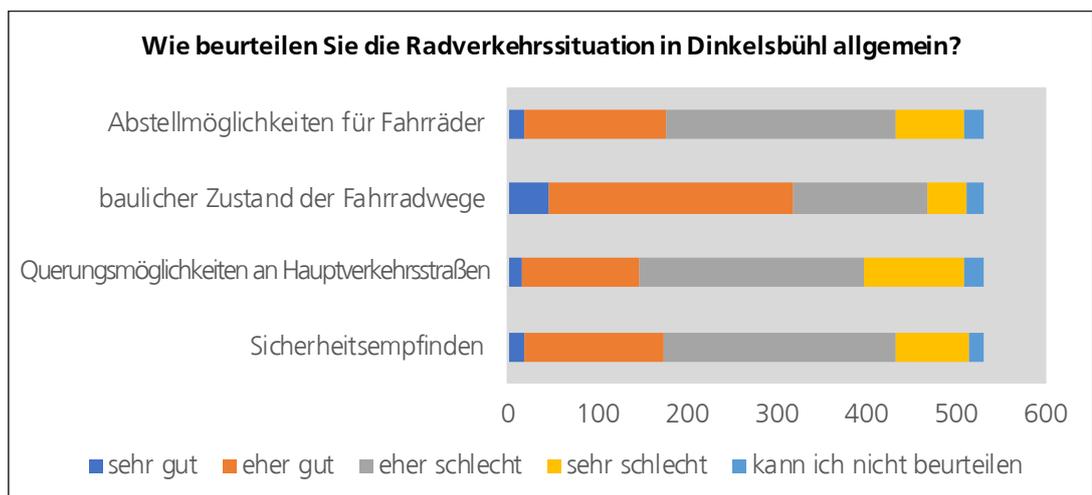
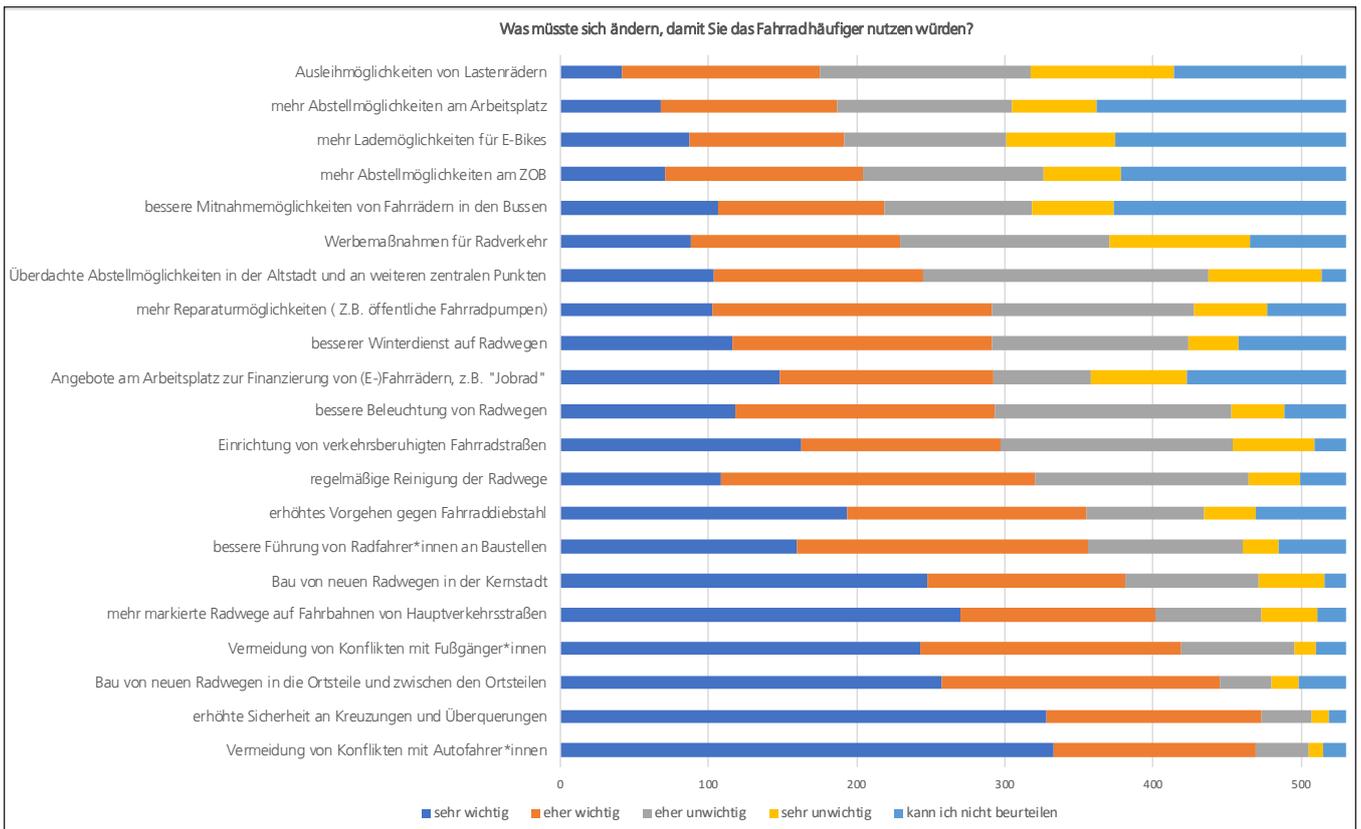


Abbildung 7  
Wahrnehmung der Situation für Radfahrer\*innen

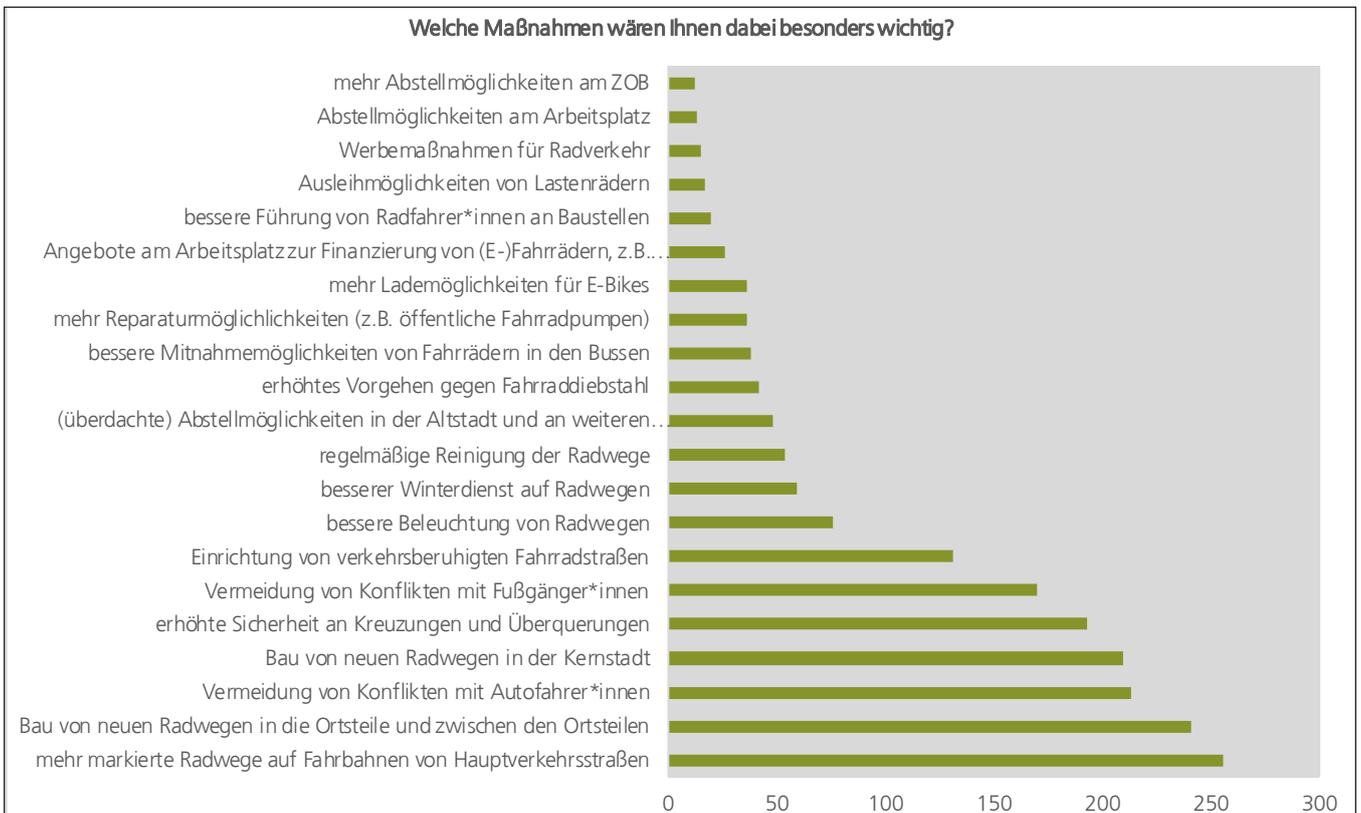
## Probleme gibt es vor allem an Hauptverkehrsstraßen und mit einem unzureichenden Wegenetz

Hintergrund der Fragestellungen

Um die Situation für Fahrradfahrer\*innen nun zu verbessern, gäbe es eine Vielzahl von verkehrsplanerischen Maßnahmen, über die wir die Umfrageteilnehmer\*innen befragt haben. Mit Frage 10 „Was müsste sich ändern, damit Sie das Fahrrad häufiger nutzen würden?“ sollte die zu erwartende Auswirkung von verkehrspolitischen Veränderungen auf das Fahrradnutzungsverhalten der Bürger\*innen abgeprüft werden. Bei Frage 11 („Welche Maßnahmen wären Ihnen dabei besonders wichtig?“) konnten die Bürger\*innen bis zu vier Antworten priorisieren, sodass wir in der Umfrage die wichtigsten Handlungsfelder aus Sicht der Bevölkerung untersuchen können.



**Abbildung 8**  
Bewertung möglicher Maßnahmen



**Abbildung 9**  
Priorisierung möglicher Maßnahmen



Antworten der Befragten

Die fünf am wichtigsten bewerteten Maßnahmen betreffen allesamt Probleme, die eine unzureichende bis fehlende adäquate Wegeinfrastruktur für Fahrräder und die damit einhergehende Häufigkeit von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen betreffen.

Die sechs am häufigsten genannten Verbesserungspotentiale sind „erhöhte Sicherheit an Kreuzungen und Überquerungen“ (89%), „Konflikte mit Autofahrer\*innen“ (89%), „Bau von neuen Radwegen in die Ortsteile und zwischen den Ortsteilen“ (84%), „Vermeidung von Konflikten mit Fußgänger\*innen“ (79%), „mehr markierte Radwege auf Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen“ (76%) und „Bau von neuen Radwegen in der Kernstadt“ (72%). Dies passt auch zur Erkenntnis, dass 64% der Befragten ein fehlendes Sicherheitsgefühl beim Radfahren beklagen.

Insofern ergibt sich auch bei der Priorisierung von möglichen Maßnahmen, die die Umfrageteilnehmer\*innen vornehmen konnten (Bis zu vier Maßnahmen konnten ausgewählt werden), dass die wichtigsten sechs Maßnahmenbereiche aus Sicht der Bevölkerung die Wegeinfrastruktur betreffen (siehe Abbildung 9). Die als am wichtigsten bewertete Maßnahmen sind 1. „mehr markierte Radwege auf Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen“, 2. „Bau von neuen Radwegen in die Ortsteile und zwischen den Ortsteilen“, 3. „Vermeidung von Konflikten mit Autofahrer\*innen“, 4. „Bau von neuen Radwegen in der Kernstadt“ sowie 5. „erhöhte Sicherheit an Kreuzungen und Überquerungen“.

Schlüsse für die Verkehrsplanung

Wir erkennen hier also ein dringendes Bedürfnis, die Sicherheit von Radfahrer\*innen durch den Ausbau eines adäquaten Radwegenetzes zu erhöhen. Für das Handeln der Stadt bedeutet dies, dass im Rahmen des Aufbaus eines Fahrradwegenetzes dringend neue Fahrradwege – innerstädtisch und zwischen den Ortsteilen – geschaffen werden müssen und die Sicherheit von Radfahrer\*innen künftig bei der Planung und Sanierung von Straßen, Kreuzungsbereichen konsequent mitgedacht werden muss.

## Auch weitere Handlungsfelder werden mehrheitlich als bedeutsam bewertet

Antworten der Befragten

Doch auch in anderen Bereichen sehen die Bürger\*innen Verbesserungsbedarf. Für 67% ist die „bessere Führung von Radfahrer\*innen an Baustellen“ ein wichtiges Handlungsfeld. Weitere mehrheitlich als „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“ bewerteten Maßnahmen sind ein „erhöhtes Vorgehen gegen Fahrraddiebstahl“ (67%), die „regelmäßige Reinigung der Radwege“ (60%), die „Einrichtung von verkehrsberuhigten Fahrradstraßen“ (56%), die „bessere Beleuchtung von Radwegen“ (55%), „Angebote am Arbeitsplatz zur Finanzierung von (E-)Fahrrädern, z.B. ‚Jobrad‘“ (55%) sowie „besserer Winterdienst auf Radwegen“ (55%) und „mehr Reparaturmöglichkeiten (z.B. öffentliche Fahrradpumpen [wie etwa bei der Jugendherberge])“ (55%). Eine Priorisierung dieser weiteren möglichen Maßnahmen durch die Befragten ist Abbildung 9 zu entnehmen.

Schlüsse für die Verkehrsplanung

Klar ist, dass ein Ausbau des adäquaten Radwegenetzes hin zu mehr Sicherheit für Radfahrer\*innen absolute Priorität vor anderen Maßnahmen hat, doch weitere Maßnahmen nicht vergessen werden dürfen und aus Sicht der befragten Dinkelsbühler\*innen zu einer Verbesserung der Situation für Radfahrer\*innen beitragen.

## Karte konkreter Problemstellen und weitere Anregungen

Hintergrund

Die Bürger\*innen hatten in der Befragung auch die Möglichkeit, ganz konkrete Orte zu nennen, an denen sie dringenden Verbesserungsbedarf sehen. Aus vielen Einsendungen, darunter zahlreichen Mehrfachnennungen, konnten wir insgesamt 78 Stellen generieren, an denen konkreter Verbesserungsbedarf herrscht.

Die elf genannten „baulichen Mängel“ sollten – wo möglich – schnellstmöglich durch den Bauhof behoben werden. Die weiteren 67 Nennungen hinsichtlich fehlender oder unzureichender Fahrradinfrastruktur sind sehr wertvoll für die spätere Konzeption des Fahrradwegenetzes und werden dort unbedingt mit einfließen.

Zur besseren Ansicht haben wir eine Karte erstellt, die auch digital eingesehen werden kann: [shorturl.at/firIR](https://shorturl.at/firIR)

Die Bürger\*innen konnten in Frage 13 abschließend weitere Anregungen und Wünsche äußern, die in Anlage 1 dokumentiert wurden.

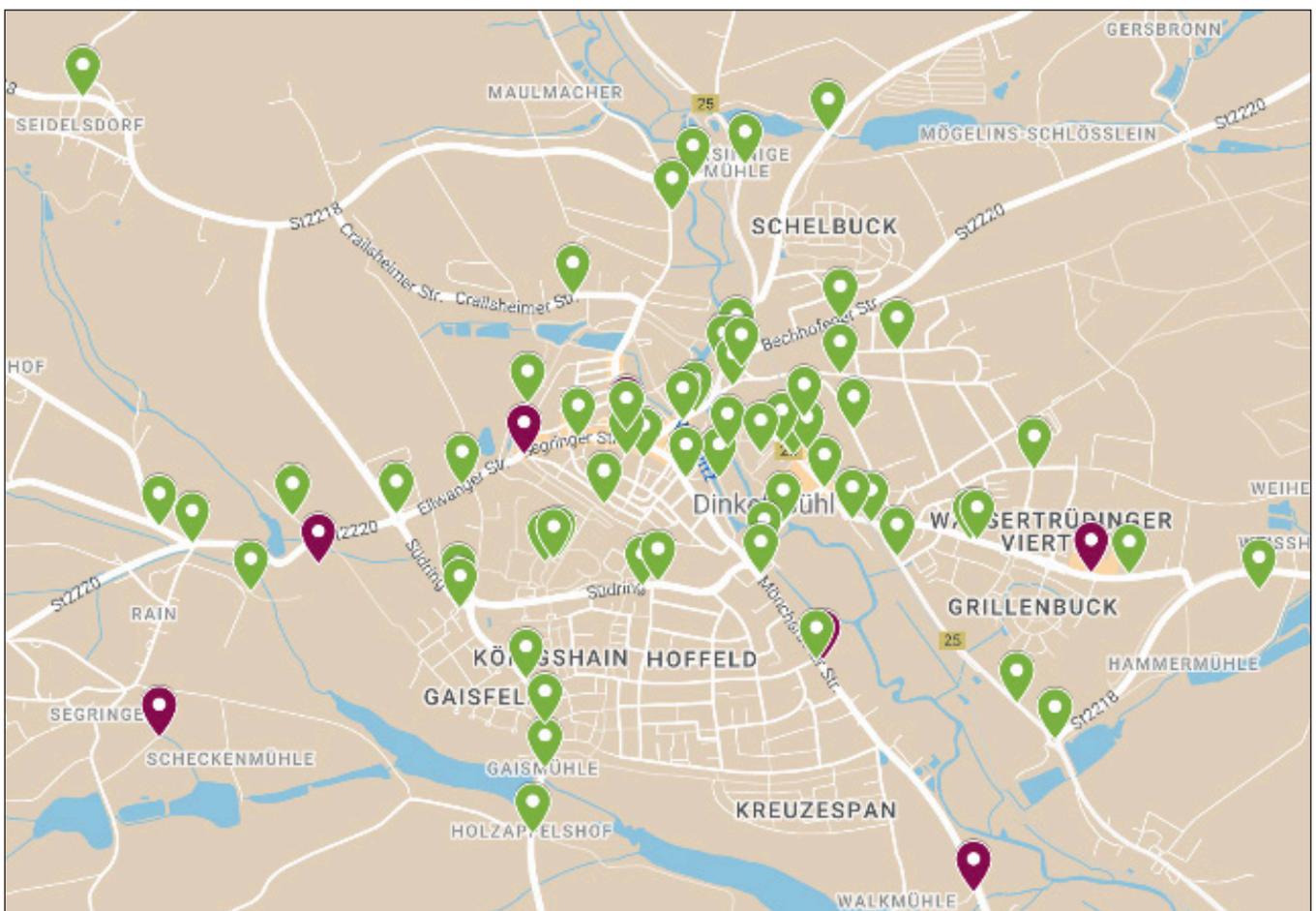


Abbildung 10  
Karte mit konkreten Problemstellen

## Bauliche Mängel an vorhandener Infrastruktur

Ort	Problembeschreibung durch Befragte
gesamte Altstadt	Kopfsteinpflaster erschwert Radfahren
Mönchsrother Straße	Radweg insb. Höhe Friedhof uneben und holprig
Segringer Tor	grobe Pflastersteine, die wellig sind und nach rechts stark abfallen
Feuchtwanger Straße	Gehwege sind oft mit Glasscherben verunreinigt
Karlsholz – Sinbronn	grober Schotterweg mit erhöhter Unfallgefahr
Sinbronn – Tiefweg	grober Schotterweg mit erhöhter Unfallgefahr
Schotterweg Botzenweiler – Sinbronn	für Radfahrer*innen ungeeignet
Radweg Dinkelsbühl – Segringen	wird häufig von Traktoren und Baustellenfahrzeugen verschmutzt
Richtung Mönchsroth	Radweg in schlechtem baulichen Zustand und nicht durchgängig
Segringen	Schotterweg sorgt für erhöhte Sturzgefahr
Ausfahrt Tilsiter Straße	hohe Unfallgefahr an der Ausfahrt: Keine Markierung des Fahrradweges auf der kreuzenden Autospur

## Bauliche Mängel an vorhandener Infrastruktur

Ort	Problembeschreibung durch Befragte
Abzw. Hohenschwärz	Radweg und Straße kreuzen sich; dabei ist die Kreuzung für beide Seiten nur schwer einsehbar
Brücke Gaismühle	sehr eng
Querungshilfe Gaisfeld – Königshain Nord	Autos mit teils deutlich zu hohem Tempo unterwegs, halten nur selten
Querungshilfe Gaisfeld – Königshain Süd	Autos mit hohem Tempo unterwegs, halten nur selten
Kreisverkehr B25 – Lohmühle	schlechte Sichtbarkeit von Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen an den Überquerungen (hohe Bebauung des Kreisverkehrs)
Überführung Südring	hohe Steigung und weiter Umweg macht die Überführung sehr unkomfortabel
Brücke St2218	Fuß- und Radweg zu eng
Radweg Dinkelsbühl – Segringen	fehlende Beleuchtung vor allem im hinteren Abschnitt vor Segringen

Richtung Dürrwangen/Bechhofen	fehlender Radweg
Kreisverkehr Südring/Ellwanger Straße	Querungshilfen für Fahrradanhänger zu eng
Luitpoldstraße	gefährliche Verkehrslage, beiderseits keine Radwege/spuren vorhanden und Fußwege deutlich zu schmal; häufig Konflikte an Ausfahrten von Parkplätzen
gesamte Altstadt	deutlich zu wenig Abstellmöglichkeiten, insbesondere von Oktober bis Mai
Klostergasse	Einbahnstraße auch für Radfahrer*innen nur in eine Richtung geöffnet
Turmstraße	Einbahnstraße auch für Radfahrer*innen nur in eine Richtung geöffnet
Wassertrüdingen Straße	fehlende Querungsmöglichkeit
Richtung Fichtenau/Unterdeufstetten	fehlender Radweg
B25 insgesamt, insb. Luitpoldstraße	zu wenig Querungsmöglichkeiten
Richtung Wassertrüdingen	fehlender straßenbegleitender Radweg
Fahrradstellplatz Gymnasium	Fahrraddiebstahl
Bahnübergang Luitpoldstraße	Querungsmöglichkeit fehlt
St2220, Abzw. Segringen	fehlende Querungsmöglichkeit
Inselweg	Fuß- und Radweg bei hoher Frequentierung deutlich zu eng
Wassertrüdingen Straße	fehlender Fahrradweg
Kreuzung B25/Am Brühl	gemeinsame Fuß- und Radwege sehr eng; hohe Unfallgefahr sowohl mit Fußgänger*innen sowie mit Autofahrer*innen; Ampelschaltung bevorzugt Autofahrer*innen gegenüber Fußgänger*innen und Radfahrer*innen; sicheres Überholen der Autospur nicht möglich
Richtung Feuchtwangen/Schopfloch	durchgängiger Fahrradweg fehlt
Feuchtwanger Straße	Querungshilfe gefährlich, da Autos mit hohem Tempo heranzufahren
Feuchtwanger Straße	Radweg/-spur fehlt auf Verbindung Schelbuck – Altstadt, dort nur auf der vielbefahrenen B25 oder auf dem Fußweg (eigentlich für Erwachsene nicht erlaubt) möglich
Wassertrüdingen Straße	Radweg fehlt
Ellwanger Straße	Radweg fehlt

Mönchsrother Straße	durchgängiger Radweg fehlt
Südring	Radweg fehlt beiderseits (Radweg Alte Promenade wird gemeinsam mit Fußgänger*innen genutzt, was zu häufigen Konflikten führt + höhere Steigung)
Segringer Straße	Vielzahl an Parkplätzen nimmt Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
Ring um die Altstadt	durchgängiger (angemessener) Fahrradweg fehlt
Am Brühl	wegen der fehlenden Fahrradwege nutzen Fahrradfahrer*innen häufig den Fußweg, was zu Konflikten mit Fußgänger*innen führt
Parkplätze Supermärkte Luitpoldstraße	häufige Konflikte von Autofahrer*innen mit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen; auch an den Ausfahrten
gesamter Schulcampus	mehr (überdachte) Fahrradabstellplätze nötig
Wörnitzvorstadt	häufig Konflikte mit Fußgänger*innen
Nördlinger Straße	Vielzahl an Parkplätzen nimmt Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
Treppe Nestleinsberggasse – Oberer Mauerweg	somit ist kein direkter Weg vom Hoffeld ins Stadtzentrum vorhanden
Brücke Inselwiese – Schwedenwiese	häufig Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
gesamter Schulcampus	häufig Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
Luitpoldstraße – Abfallweg	Ampelschaltung bevorzugt Autofahrer*innen; sicheres Überholen der Autospur wegen fehlender Fahrradzone nicht möglich
Von-Raumer-Straße / Karlsbader Straße	Fahradweg/-spur fehlt
Ausfahrt Am Brühl	häufige Konflikte mit Autofahrer*innen
Ausfahrt Mönchsrother Straße	häufige Konflikte mit Autofahrer*innen
Bechhofener Straße	Fahradweg/-spur fehlt
Am Stauerwall	Fahradweg/-spur fehlt, insbesondere im Bereich der Ampel
Wörnitzstraße – Inselweg	keine Querungshilfe vorhanden
Fußweg parallel zu Bahngleisen	baulich sehr schlechter Zustand und für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nur sehr eingeschränkt nutzbar
Von-Raumer-Straße	Radweg fehlt, häufig Konflikte mit Autofahrer*innen an Ausfahrten von Parkplätzen
gesamte Altstadt	sehr viel Autoverkehr, führt zu Domring-Vorfällen und Übersehen von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen

Luitpoldstraße – Alte Neustädteiner Straße	Unterbrechung des Fuß- und Radweges ohne sichere Überquerungshilfe
Ernst-Schenk-Straße	Radweg endet im Nichts
Richtung Oberhard/Crailsheim	Radweg fehlt
Crailsheimer Straße	kein durchgängiger Rad- und Fußweg
Gaisfeld – Seidelsdorf	durchgängiger Radweg fehlt
gesamter Südhang	keine Fahrradwege; Gehwege sind häufig von Autos zugeparkt
Fuß- und Radweg Schwedenwiese	bei hoher Frequentierung häufig Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
St2218 Seidelsdorf	keine Querungshilfen vorhanden
Heininger Straße	häufig Konflikte mit LKW-Fahrer*innen
Radweg Larrieder Straße	Radweg endet plötzlich, Stelle schwer einzusehen
Abzw. St2218 bis Weidelbach	kein Radweg vorhanden, obwohl viel befahrene Straße durch Industriegebiet
Kreuzung Holzapfelshof	Kreuzungsbereich unübersichtlich, keine Querungshilfe vorhanden
Augsburger Straße – Königsberger Straße	Querungshilfe für Radfahrer*innen zu unsicher: zu hohe Bordsteine, scharfe Kurve, Autos teils deutlich über Tempolimit
Am Stauferwall	Einbahnstraße auch für Radfahrer*innen nur in eine Richtung geöffnet
Hallenbad	fehlende (überdachte) Abstellmöglichkeiten



## Unsere Konsequenzen aus diesen Erkenntnissen

Diese Umfrage wurde, wie betont, nicht mit dem Ziel durchgeführt, einen konkreten oder umfassenden Maßnahmenkatalog zu erhalten. Ziel war es stattdessen, Einstellungen der Menschen in Dinkelsbühl zum Fahrrad als Verkehrsmittel sowie Potentiale und wichtige Handlungsfelder der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre aus Sicht des Fahrrades zu erheben. Dabei konnten wir feststellen, wie weit verbreitet das Fahrrad in Dinkelsbühl generationen- und stadtviertelübergreifend ist und dass es, wenn auch noch nicht von der breiten Mehrheit, bereits als ernstzunehmendes Verkehrsmittel genutzt wird. Mit den mehrheitlich positiven Einstellungen zum Fahrrad als Verkehrsmittel und der großen Bereitschaft, dieses auch in einem multimodalen Verkehrsmix mit dem Auto und anderen Fortbewegungsmitteln zu nutzen, ist ein großes Potential für Dinkelsbühl als Fahrradstadt vorhanden. Allerdings wird die gegenwärtige Situation für Fahrradfahrer\*innen sehr deutlich negativ bewertet. Wir konnten ebenfalls eine Vielzahl kleiner und großer konkreter Orte ausmachen, an denen dringende infrastrukturelle Verbesserungen für Fahrräder und Fußgänger\*innen nötig sind.

Die Arbeitsgruppe sieht einen dringenden Handlungsbedarf, um eine Verbesserung der Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer zu erreichen. Nach unseren Erkenntnissen wurden die Belange dieser Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit nicht gebührend berücksichtigt. Bedeutsame Handlungsfelder für eine Verbesserung der Verkehrssituation, sowie konkrete Stellen für bauliche Maßnahmen wurden im vorliegenden Bericht von uns dokumentiert.

Die Arbeitsgruppe „Fahrrad“ empfiehlt der Stadtverwaltung daher, auf Grundlage der von uns festgestellten Handlungsfelder und konkreten Orte, an welchen bauliche Maßnahmen nötig sind, zunächst eine Priorisierung von denkbaren fahrradpolitischen Maßnahmen vorzunehmen und diese dem Stadtrat vorzustellen. Außerdem sehen wir es als zwingend nötig, dass das Thema „Fahrradgerechtigkeit“ bei allen weiteren Baumaßnahmen künftig konsequent berücksichtigt wird, insbesondere wenn es um adäquate Wege als auch um Abstellmöglichkeiten geht und bestimmte „neuralgische Punkte“ aber auch proaktiv zu verbessert werden. Hierbei ist die Verwaltung in der planerischen Verantwortung, die Arbeitsgruppe Fahrrad ist aber gerne weiterhin bereit mit Rat(d) und Tat zur Seite zu stehen.

Dinkelsbühl ist eine Stadt auf dem Land. Auch wenn viele Wege in unserer Region aufgrund der weiten Strecken auch in Zukunft eher mit dem Auto zurückzulegen sein werden, sind wir der Überzeugung, dass Dinkelsbühl mit seinen andererseits auch häufig kurzen Wegen ein echtes Potential zur Fahrradstadt hat. Es geht dabei nicht darum, das Auto zu verbannen, sondern unsere Stadt so zu planen, dass das Fahrrad ein sicheres, komfortables und noch attraktiveres Verkehrsmittel und eine vollwertige Alternative zum Auto wird. Von einer solchen Transformationen können alle Bürger\*innen nur gewinnen: Das Park- und Stauprobem reduziert sich, es kommt zu weniger Unfällen, viel befahrene Straßen werden leiser – und wir schützen das Klima.

Jetzt ist die Chance für diesen Paradigmenwechsel. Nutzen wir unsere Potentiale und machen Dinkelsbühl zu einer Fahrradstadt!

**David Schiepek** (Bündnis 90/Die Grünen)

**Florian Zech** (CSU)

**Holger Göttler** (Freie Wähler)

**Dr. Klaus Zwicker** (SPD)

## Anlage 1 – Weitere Anregungen und Wünsche

<b>Konflikte mit Autofahrer*innen</b>
Akzeptanz bei LKW-Fahrer*innen erhöhen, die sehr nahe an einem vorbeifahren oder Gegenstände aus dem LKW werfen
Hinweisschilder für Autofahrer*innen an den Kreisverkehren „Achtung Radfahrer*innen“
Fahradabbiegespuren vor Autoverkehr an Ampeln
Rote Markierungen an Ausfahrten
<b>Gestaltung der Fahrradwege</b>
Beginn und Ende von Radwegen besser kennzeichnen
Rote Markierungen auf Straßen, wo Radwege kreuzen
Radwege häufiger säubern (häufig mit Glasscherben verschmutzt)
<b>Situation in der Altstadt</b>
Befahrbare Seitenstreifen mit Platten/Kleinpflaster/geschliffenem Kopfsteinpflaster für Fahrräder
weniger/kein Autoverkehr in der Altstadt und dafür Shuttlebus von Parkplätzen in die Altstadt schaffen
<b>Fahrradabstellplätze</b>
Fahrradbügel priorisieren
Abstellmöglichkeiten auch vor Wohngebäuden
bessere Kennzeichnung / Katalogisierung von E-Bike-Ladestationen
<b>Weitere Vorschläge für Infrastruktur</b>
Situation Schelbuck kombinieren mit Baumaßnahme Hauf
Schaffung von Fahrradstraßen und für Fahrräder geöffneten Einbahnstraßen
<b>Sonstiges</b>
bessere Beschilderung der Radwege
Tag des Fahrrads veranstalten
Fahrradleasing für Stadtbeschäftigte
Mehr Maßnahmen zur Sensibilisierung für Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen
Dirtpark / Mountainbikestrecke einrichten
Bei der Planung von Straßen zuerst an Fußgänger*innen und Radfahrer*innen denken und dann an Autofahrer*innen