

Pressemitteilung

Bückeburg: 19.03.2021

Ergebnisse des ADFC- Fahrradklima-Tests 2020 für Schaumburg

Wie ist Radfahren in Deiner Stadt ?

Mit Hilfe von 27 Fragen in fünf Kategorien rief der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) im Herbst 2020 zum neunten Fahrradklima-Test, der größten Befragung zum Radfahrklima weltweit auf. Mit Unterstützung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 findet die Befragung alle 2 Jahre statt. Ziel ist eine vergleichbare Erfassung von Radfahrbedingungen in Städten und Gemeinden. Erhoben wird dafür die subjektive Einschätzung der für den Radverkehr wesentlichen Aspekte. Die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit aus Sicht der Radfahrenden soll helfen, die Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung und deren Entwicklung zu erkennen. Bei den 27 Fragen geht es u.a. darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt und wie gut die Infrastruktur und Radverkehrsnetz sind.

2020 war das Radfahren in Zeiten von Corona zusätzliches Schwerpunktthema. Rebecca Peters, stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende sagte dazu: „Corona hat viele Menschen zum Radfahren gebracht, die das noch nie oder schon lange nicht mehr gemacht haben. Städte sollten jetzt alles daran setzen, diese Neuaufsteiger auf dem Rad zu halten und ihnen dafür einladende und sichere Infrastruktur anzubieten.“

In Niedersachsen machten 21.288 mit (+ 43 % im Vergleich zum Vorjahr). Bundesweit waren es sogar rd. 230.000, davon nur 15 Prozent ADFC-Mitglieder. Der Klimatest spiegelt damit nicht das Meinungsbild des Verbandes, sondern das der Radfahrenden wider. 1.024 Städte (davon 109 aus Niedersachsen) erreichten die Teilnehmerschwelle und kamen in die Wertung - mehr als jemals zuvor.

In Schaumburg erreichten wieder Bückeburg, Stadthagen und Rinteln sowie erstmalig auch Obernkirchen die erforderliche Mindestzahl von 50 Teilnehmern. Die Gemeinde Hesse kam mit 13 Teilnehmern - trotz (einwohnerbezogen) hoher Teilnehmerquote wegen der festgelegten Teilnehmer-Schwelle leider nicht in die Auswertung. Ebenso erging es den weiteren Schaumburger Gemeinden, die lediglich einstellige Teilnehmerzahlen vorweisen konnten.

Fahrradklima Bückeburg:



Entgegen dem bundesweiten Trend sank die Teilnehmerzahl in Bückeburg, die Bewertung verschlechterte sich im Vergleich zu den vorherigen Befragungen.

Nur eine 3,85 erhielt die Stadt in ihrer Bewertung (2018 noch 3,6) von den 67 Teilnehmern

(2018 noch 87, 2014 gar 114). Damit platzierte sich Bückeburg bundesweit auf Platz 204 von 418 Städten derselben Kategorie, Städte < 20.000 Einwohner (2018 war es noch Platz 57 von 186). Die ersten Plätze belegten Werrington (1,96), Reken (2,10) und Rutesheim (2,22).

Ähnlich wie bei den letzten Befragungen punktete in Bückeburg die gute Erreichbarkeit des Stadt-zentrums bzw. anderer Ziele, zügiges Radfahren sowie seltene Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Kritisiert wurden vor allem, das fehlendes Fahrradleihangebot, mangelnde Falschparkerkontrolle auf Radwegen und unzureichende Fahrradmitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Nahverkehr. Überdurchschnittlich schlecht wurde mit Notendurchschnitten von je 4,3 die Themenkomplexe ‚Komfort beim Radfahren‘ und ‚Stellenwert des Radverkehrs‘ bewertet.

Von der Möglichkeit zu Lob und Kritik machten 38 Teilnehmer Gebrauch. Die wesentlichen aufgeführten kritischen Themen sind:

- fehlende Radwege,
- aber auch die Forderung zur Aufhebung von benutzungspflichtigen Abschnitten,
- von Eltern werden auch die oft zu schmalen Gehwege kritisiert, auf denen Kinder fahren müssen soweit kein Radweg vorhanden ist. Dadurch müssten sie z.T. auf die Fahrbahn ausweichen („Es macht keinen Spaß in der Stadt mit Kindern“ ! fasst ein Elternteil zusammen),
- beengte Radwege/-breiten,
- Radwegschäden (u.a. durch Wurzeln),
- mangelnde Unterhaltung / Reinigung der Radwegoberflächen,
- fehlende / unsichere Querungsstellen,
- unzureichende Bordabsenkungen an Einmündungen,
- Einbauten (Schilder, Ampelmasten u.dgl.) in Radwegen,
- fehlende Radwegbeleuchtung (insbesondere außerhalb der Ortschaften (z.T. Schulwege)),
- Forderung nach Ausweisung von Fahrradstraßen,
- Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30),
- mangelnde Umsetzung des Radverkehrskonzeptes,
- unzureichende Radverkehrsführung an Baustellen,
- fehlende Kontrolle der Falschparker (insbesondere bei Großveranstaltungen, fehlendes Parkleitsystem),
- unzureichender Winterdienst
(kritisiert wird allerdings auch ein zu großzügiger Streusalzeinsatz, der zu verstärkter Korrosion führen könne),
- fehlende Mitnahmemöglichkeiten in ÖPNV,
- fehlende bzw. ungeeignete Radabstellmöglichkeiten, z.B. am Bahnhof und in der Innenstadt,
- fehlende Fahrradleihmöglichkeiten,
- Freigabe von Geh-/Radwegen in Gegenrichtung, ohne dass dies für Fußgänger und Radfahrer aus beiden Richtungen ersichtlich ist.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- baumwurzelbedingte Radwegaufbrüche an der Peetzer Straße,
- fehlende Radwege in den Ortsdurchfahrten Meinsen, Cammer, Scheie, Deinser Straße sowie zwischen Rusbend und Quetzen,
- die Kreuzbreite in Bückeberg,
- Sichtbehinderung an der Minchentrasse mit Anbindung an die Straße Am Bahnhof,
- Forderung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Unterwallweg und Mindener Straße,
- Freigabe des Gehweges entlang der Südseite der Petzer Straße für Radfahrende (Schüler),
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Kreuzung B 65 / Hans-Neschen-Straße / Müsinger Straße, sowie
- Kreuzung Petzer Straße / Mindener Straße und die
- Beschilderung der innerstädtischen Ziele.

Kritisch gesehen wurde auch die allgemein zu beobachtende zunehmende Gedanken- bzw. Rücksichtslosigkeit anderer/aller Verkehrsteilnehmer sowie die unangemessene Geschwindigkeit beim Befahren der Fußgängerzone, Besonders wichtig werten die Bückeburger die Akzeptanz von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer, Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr und das Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen.

Fazit:

Die Bückeburger*Innen scheinen nicht sonderlich zufrieden mit der Radverkehrspolitik in Ihrer Stadt.

Allein die Bewertung der Fahrradförderung (Frage 6) sank in den letzten Befragungen kontinuierlich von 3,3 (Test 2012) auf 3,4 (2014), 3,6 (2016), 3,8 (2018) auf nun aktuell nur noch eine 4,4. Ein deutliches Signal an Politik und Verwaltung mehr als nur teure Konzepte zu erstellen, die dann aber nicht umgesetzt werden. Nachdem die Politik die Ausweisung der Fürst-Ernst-Straße als Fahrradstraße hat durchrasseln lassen, blicken die Bürger*innen nun gespannt dem diskutierten Shared-Space-Konzept an der oberen Langen Straße entgegen, das ein wenig an den dort vom ADCF veranstaltete PARK(ing) Day im September 2020 anknüpft.

Fahrradklima Obernkirchen:



Dank intensiver Werbung einzelner Akteure wurde als vierte Schaumburger Stadt erstmalig Obernkirchen mit beachtlichen 79 Teilnehmer*Innen in das Städte-Ranking aufgenommen.

Mit einer Gesamtbewertung von 4,05 platziert sich Obernkirchen allerdings recht weit hinten, auf Platz 27 von 35 Niedersächsischen Städten derselben Kategorie, Städte < 20.000 Einwohner. (Bückeburg mit Note 3,85 auf Platz 23). Die Niedersächsische Rangliste wird geführt von Wietmarschen (2,67) und Emlichheim (2,71).

Als Stärken sehen die Obernkirchner vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 2,7) bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele (2,9).

Sehr schlecht schnitten dagegen das (fehlende) Leihangebot (5,5), die fehlende Werbung für das Radfahren (5,0) sowie die fehlenden Aktivitäten für den Radverkehr (4,8) ab.

22 Teilnehmer ergänzten in der Kommentierung ihre Bewertung, mit nachfolgenden vorwiegend kritischen Themen:

- fehlende Radwege (insbesondere zu den Ortsteilen / Nachbargemeinden), u.a. von Obernkirchen zur B65 sowie zwischen Ahnsen und Vehlen, bzw. Durchgängigkeit der Radwege,
- fehlender Platz auf der Fahrbahn (Fahren dort wird als gefährlich eingestuft),
- schlecht auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen,
- zu schmale Radwege bzw. gemeinsamen Geh-/Radwege,
- Konflikte durch gemeinsame Nutzung von zu Fuß gehenden und Radfahrenden,
- mangelnde Unterhaltung / Schadensstellenbesserung,
- unzureichender Winterdienst auf Radwegen,
- mangelnde Pflege / Grünschnitte entlang der Radwege sowie Freihaltung von Sichtdreiecken,
- mangelnde Wahrnehmung des Radverkehrs als umweltfreundliches Verkehrsmittel in Politik und Verwaltung der Stadt Obernkirchen, Fokussierung auf autogerechte Verkehrsplanung, es fehle ein „kompetenter, engagierter und durchsetzungsstarker Ansprechpartner in der Stadtverwaltung“.

Ein Teilnehmer kommentiert darüber hinaus „Die örtl. Gegebenheiten ... machen es nicht leicht, aber es gäbe bestimmt Gelegenheit alte Nebenwege/ Feldwege, Wege durch die Flur und Waldstücke als Radwege nutzbar zu machen, um mehr Leute aufs Rad zu bringen.“ Ein anderer „Würde es vernünftige Radwege geben, statt sich den Bürgersteig mit Fußgängern oder die Straße mit Autos zu teilen, würde ich gern mehr Fahrrad fahren.“ Der Kommentar "Alles super!" dürfte bei dem erreichten Notendurchschnitt wohl eher ironisch zu interpretieren sein.

Fazit:

Viele Wert legen die Obernkirchner laut Umfrage auf das Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen, Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr sowie Hindernisfreiheit auf Radwegen.

Alle wichtigen Verbindungsstraßen befinden sich in Straßenbaulast der Landesstraßenbaubehörde. Hier wird die „Leichtigkeit des Verkehrs“ bisher nur für Verkehrsteilnehmer mit Kfz gedacht, der Radverkehr als Störfaktor auf viel zu schmale und schlecht unterhaltene Nebenanlagen gedrängt. Dort wo in letzten Jahren Radfahrende ohne Begleitmaßnahmen auf die Fahrbahn geschickt werden, fühlen sie sich aber nicht sicher. Hier sind neue Ideen und Mut zu Veränderungen gefragt.

Fahrradklima Rinteln:



Die zur Zeit mit Aufstellung Ihres Radverkehrskonzeptes bemühte Stadt Rinteln konnte 141 Teilnehmer gewinnen (2018 nur 96). Ein bemerkenswertes Ergebnis, zumal im September 2020 bereits im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Rinteln eine Online-Befragung

durchgeführt worden ist. Dort hatten 871 Bürger*Innen teilgenommen, wovon 770 gelten als auswertbar eingestuft wurden). Das zeigt das große Interesse an geeigneter Radverkehrsinfrastruktur.

Als Note erreichte Rinteln beim ADFC-Fahrradklimatest allerdings nur eine 3,84 (Platz 168 von 415 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner bundesweit). Dass es besser geht, zeigen die niedersächsischen Städte Westerstede (2,98), Vechta (3,10) und Bad Zwischenahn (3,15).

Positiv bewerten die Rintelner vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele, dass Radfahren von Jung und Alt betrieben wird und dass viele Einbahnstraßen für Radfahrer geöffnet sind.

Als schwach wurde dagegen - jeweils mit Note 4,7 - die Breite der Radverkehrsanlagen, unzureichende Falschparker-Kontrollen auf Radwegen und das fehlendes Leihangebot bewertet.

Mit 76 nutzten mehr als die Hälfte der Teilnehmer die offene Frage, um Lob und Kritik zu vermerken. Die wesentlichen aufgeführten kritischen Themen sind:

- fehlende Radwege, insbesondere zu den Ortsteilen, (diesen sollten lt. einer Kommentierung möglichst mit Abstand zum Kfz-Verkehr - auch wegen der Luftverschmutzung - angelegt werden)
- generell zu schmale Radwege (fehlende Begegnungs- / Überholmöglichkeit, fehlende Distanz zu Fußgängern)
- z.T. Hindernisse auf Radwegen (Ampelmasten, Schilderpfosten, zu tief hängende Schilder),
- unebene Übergänge / Kanten von Radwegen auf Fahrbahnen,
- Forderung zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht an vielen Straßen,
- Einführung Tempo 30,
- vorwiegend Kfz-orientierte Verkehrsplanung,
- Vernachlässigung des Alltags-Radverkehrs (Schwerpunkt touristische Wege / Weserradweg),
- unzureichende Bürgerbeteiligung,
- unzureichende Radverkehrsführung an Baustellen,
- Forderung nach mehr Fahrradstraßen (insbesondere in Schulnähe),
- mangelnde Pflege / Grünschnitte entlang der Radwege,
- ungenügende Berücksichtigung der Radfahrenden bei Ampelschaltungen,
- fehlende Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln, nicht ausreichende Überwachung von Falschparkern,
- fehlende witterungsgeschützte (überdachte) Fahrradständer an den Schulen sowie
- öffentliche Ladestationen (Elektro-Fahrräder).

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- Radwegführung Extertalstraße,

- fehlende Radverkehrsanlage zwischen Todenmann und PW-Kleinenbremen, Rinteln - PW-Eisbergen, Ahe - Westendorf sowie zum Kloster Möllenbeck,
- Verbesserung der Radwege zwischen Exten und Uchtdorf sowie Anbindung Steinbergen,
- Radverkehrsführung an Westendorfer Landwehr (Knoten B 83, L 438 und K 74),
- Radwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit des Weserradweges, insbesondere Abschnitt Engern – Rinteln und Hardlerstraße Richtung Doktorsee,
- Fahrbahnquerung am Doktorsee,
- sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit der Fußgängerzone,
- Verkürzung der Wartezeit an Ampeln Pferdemarkt / Mühlenstraße sowie Dankerser Straße,
- Forderung nach mehr abschließbaren sicheren Fahrradboxen für Räder mit Gepäck (Weserradweg), u.a. am Bahnhof, Nähe Marktplatz/Kirchplatz, evtl. auch direkt an der Weser,
- witterungsgeschützte (überdachte) Fahrradständer für das Gymnasium Ernestinum (wurde von zahlreichen teilnehmenden Schülern gefordert).

Gerügt wurde auch die fehlende Akzeptanz der Radfahrer durch andere Verkehrsteilnehmer, z.B. durch:

- generell mangelnde Rücksichtnahme,
- fehlende Geschwindigkeitsanpassung,
- zu geringen Überholabstand,
- Beparken von Radwegen,

aber auch das Fehlverhalten von Radfahrern selbst durch:

- Fahren entgegen der Fahrtrichtung,
- Fahren auf Gehwegen,
- fehlende Rücksichtnahme beim Befahren der Weserbrücke sowie der Fußgängerzone,
- mangelnde Fahrradbeleuchtung.

Es wurden aber auch weitreichendere Kommentare abgegeben. Ein Teilnehmer formulierte den Wunsch im ländlichen Bereich den Ausbau bestehender landwirtschaftlicher Wege dem straßenparallelen Radwegebau vorzuziehen, um die Flächenversiegelung zu minimieren. Ein weiterer empfiehlt Fahrradunterricht an den Grundschulen.

Fazit:

Der Weser-Radweg hat bei der ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2021 die Führung als beliebtester deutschen Radfernweg wieder an den Langzeit-Favoriten Elberadweg abgegeben. Ein Zweiter Platz für diesen für Rinteln wichtigen touristischen Magnet ist gut, jedoch kein Grund sich auszurufen. Trotz guter Vermarktung fehlt dem Weserradweg insbesondere in Rinteln angemessene Ausbaubreite und Wegequalität sowie eine klare und sichere Wegeführung durch die Stadt. Wünschenswert wäre auch die Stärkung und bessere Vernetzung des lokalen / regionalen touristischen Radverkehrsnetzes, das nebenbei auch der Vernetzung der Ortschaften zugute kommt.

Etwa 55 % der Deutschen fahren in Freizeit und auf Reisen mit dem Fahrrad, im Alltag sind es sogar 77 %. Der Alltagsradverkehr darf daher nicht vernachlässigt werden.

Nun ruht alle Erwartung und Hoffnung auf dem in Aufstellung befindlichem Radverkehrskonzept, das auch Teile der o.g. Streckenabschnitte behandelt. Bleibt zu wünschen, dass die Rintelner mehr Tatendrang bei der praktischen Umsetzung aufbieten als es die Bückeburger in den letzten 8 Jahren vermochten. Die intensive Beteiligung der Bürger*Innen, auch aus der Schülerschaft, möge dazu ein Ansporn sein.

Anstelle auf die Bedürfnisse der radfahrenden Schüler*Innen einzugehen scheint auch das Amt für Schulen, Sport und Kultur des Landkreises die Entwicklung des boomenden Radverkehrs zu verschlafen. Dabei ließe sich günstiges, klimafreundliches und gesundes Mobilitätsverhalten am Besten durch eigene praktische Erfahrung unter angenehmen Rahmenbedingungen erlernen.

Fahrradklima Stadthagen:



Am schlechtesten wurde das Fahrradklima im Schaumburger Vergleich in Stadthagen bewertet. Die 68 Teilnehmer*Innen (2018 waren es 69) vergaben i.M. nur eine 4,18 (2018 eine 4,1) und platzierten die Kreisstadt damit bundesweit auf Platz 317 von 415 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner, niedersachsenweit auf Platz 47 von 54. Angeführt wird die Liste dort von Städten wie Baunatal (2,39), Meckenheim (2,65) und Westerstede (2,98).

Vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele, dass viele Einbahnstraßen für Radfahrer geöffnet sind und dass Radfahren von Jung und Alt betrieben wird, bewerteten die Stadthäger weniger schlecht (Noten 2,7 bzw. dreimal 3,0).

Mit „mangelhaft“ (5,2 bis 5,0) wurde dagegen das (fehlende) Leihangebot, die Fahrradmitnahme im ÖV, die geringen Radwegbreiten und deren schlechte Oberflächenqualität bewertet. Generell schnitten die Themenkomplexe ‚Komfort beim Radfahren‘ und ‚Stellenwert des Radverkehrs, mit Durchschnittsnoten von 4,7 bzw. 4,6 ziemlich schlecht ab.

In der offenen Frage äußerten sich 28 Teilnehmer weitestgehend kritisch zu den Radverkehrsverhältnissen. Die wesentlichen kritischen Themen sind:

- fehlende Radverkehrsanlagen - auch zu den umliegenden Ortschaften,
- fehlende Kontinuität und klare Erkennbarkeit der Radverkehrsführung, insbesondere an Kreuzungen, unzureichende unmissverständliche Kennzeichnung der Fahrradwege.
- zu schmale Rad-/Gehwege sowie zu schmale Schutzstreifen, (letztere werden allerdings nicht von allen positiv bewertet),
- zu klein bemessene Verkehrsinseln (insbesondere für Dreiräder oder Fahrradanhänger),
- die generell Kfz-orientierte Verkehrsplanung,
- vernachlässigte Fahrbahn-Nachmarkierungen (z.B. Schutzstreifen),
- Forderung nach Ausweisung von Fahrradstraßen (insbesondere nahe Schulen),
- mangelnde Unterhaltung und Pflege / Freihaltung der Radwege,
- Hindernisse auf Radwegen (z.B. Bäume),
- u.a. Setzkanten bei Beton-Radwegen,
- ungünstige Anordnung / Einsehbarkeit der Fahrrad-Ampelanlagen,

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden u.a. konkret genannt:

- Radverkehrsanbindung nach Reinsen und Remeringhausen
- Ausweisung der Schachtstraße als Fahrradstraße.

Auch die Stadthäger rügten das Verhalten andere Verkehrsteilnehmer, z.B. durch:

- zu geringe Überholabstände,
- fehlende Geschwindigkeitsanpassung,
- fehlende Rücksichtnahme,

aber auch das Fehlverhalten von Radfahrern selbst durch:

- Fahren entgegen der Fahrtrichtung,
- Fahren auf Gehwegen,
- mangelnde Verkehrssicherheit der Fahrräder (z.B. Beleuchtung).

Fazit:

Die Stadthäger Teilnehmer*Innen sind weiterhin unzufrieden mit der Radverkehrspolitik in Ihrer Stadt. Die Benotung der letzten 3 Befragungen pendelt zwischen 4,1 und 4,2.

Die Straßenbaulast an den Kreis- und Landesstraßen im Stadtgebiet in Hand der Landesstraßenbaubehörde allein kann keine Ausrede sein, die dringend nötige Weiterentwicklung einer Radverkehrsinfrastruktur zu blockieren. Das Pedelec - immerhin von rd. 24 % der Teilnehmer*Innen genutzt-, spielt dabei eine immer größere Rolle und vernetzt die umliegenden Ortschaften mit dem

Stadtzentrum (Einkauf, Arbeit, Schule). Die Stadt muss nun entsprechende Angebote schaffen, die ein sicheres und komfortables Fahren mit dem Rad ermöglicht und geeignete Abstellanlagen schaffen.

Bundesweit: Negativer Langzeittrend hält an

Seit Beginn der Corona-Pandemie senden große Städte deutlichere Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit. Das ist das positivste Ergebnis des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020. Die Durchschnittsnote, die Radfahrende dem #Radklima in Deutschland ausstellen, stagniert allerdings bei 3,9. In den größeren Städten wird das Fahrrad stärker genutzt und auch das mediale Interesse am Radverkehr steigt. Das hat aber nicht dazu geführt, dass Menschen sich auf dem Rad wohler auf dem Rad fühlen. Immerhin hat sich das #Radklima nicht - wie in den vergangenen Jahren - verschlechtert.

In einigen Großstädten über 500.000 Einwohner*Innen wurden Fahrradförderung und Werbung fürs Radfahren positiver bewertet als beim vorherigen ADFC-Fahrradklima-Test, auch das Sicherheitsgefühl und der Spaß beim Radfahren konnten sich hier leicht verbessern.

Am wichtigsten sind Radfahrenden ein gutes Sicherheitsgefühl (81 %), die Akzeptanz von Radfahrenden durch andere Verkehrsteilnehmer*innen (80 %) sowie ein konfliktfreies Miteinander von Rad- und Autoverkehr (79 %). Doch es fehlen in fast allen Städten handfeste Signale für die Fahrradfreundlichkeit - mit 5,3 wurde dieser Aspekt bei den Corona-Sonderfragen am negativsten bewertet. Allgemein werden vor allem der lasche Umgang mit Falschparkenden (4,8), schlechte Baustellenführungen (4,7) und zu schmale Radwege (4,7) bemängelt. Auch bei Fragen nach Spaß, Sicherheitsgefühl, Konflikten mit Kfz sowie Breite und Oberfläche der Radwege hält der negative Langzeittrend an.

Das Fazit der ADFC-Vizebundesvorsitzenden Rebecca Peters: „Corona hat zwar eine Welle der Berichterstattung über das Radfahren gebracht - und enorme Umsatzsteigerungen für den Fahrradhandel. Aber reale Verbesserungen bei der Infrastruktur erleben Radfahrende weiterhin nicht, von ganz wenigen Lichtblicken mal abgesehen.“

Auch **Niedersachsen** hat einen beeindruckenden Anstieg von Kommunen, die in die Wertung gekommen sind zu verzeichnen, was die gesteigerte Wichtigkeit des Radverkehrs verdeutlicht. Leider zeigt sich aber auch hier, dass es insgesamt keine Verbesserung der Zufriedenheit von Radfahrenden gibt.

Aus der Zusatzbefragung zu Corona & Radfahren lässt sich ableiten, dass die Bedeutung des Fahrrades während Corona-Zeit gestiegen ist und einige Teilnehmer neue mit dem Rad erreichbare Ziele in der näheren Umgebung entdeckt haben.

Trotz pandemiebedingtem Beherbergungsverbot und verkürzter Urlaubssaison entschieden sich laut ADFC-Radreiseanalyse 2020 insgesamt 3,5 Millionen Menschen für eine Radreise, mehr als die Hälfte davon verbrachte ihren Urlaub das erste Mal auf dem Rad. Das Minus von 35 Prozent gegenüber 2019 ist im Vergleich zum allgemeinen Tourismuseinbruch dabei moderat ausgefallen. Tagesausflüge verzeichnen sogar ein Plus von mehr als 40 Prozent. Und auch für 2021 stehen Radreisen hoch im Kurs: Mehr als Dreiviertel der Radreisenden wollen wieder mit dem Rad verreisen, dazu kommt knapp die Hälfte derjenigen, die dieses Jahr keine Radreise unternommen haben.

Von Bürgermeister*Innen und Kommunalpolitiker*Innen der teilnehmenden Schaumburger Städte wurde das Radfahren allerdings nicht mehr als üblich thematisiert. Handfeste Signale durch radverkehrsfördernde Maßnahmen blieben aus.

Dies mag u.a. auch an den verkrusteten Strukturen der politischen Landschaft im Schaumburg liegen. Es fehlt an Ideen und Mut zur Umsetzung. Im Vergleich zu größeren Städten fehlt es in den kleinen Verwaltungen allerdings auch an für Radverkehrsplanung qualifiziertem Personal mit entsprechender Aufgabenstellung. Umso wichtiger, dass der Landkreis endlich eine/n Radverkehrsbeauftragte/n einstellt, der neben seiner Zuständigkeit für Aufgaben des Landkreises auch die Kommunen unterstützt.

Aber auch bei den Verkehrsteilnehmern ist auf allen Seiten weiterhin viel Aufklärungsarbeit / Verkehrserziehung erforderlich, sowie die Grundeinstellung für mehr Akzeptanz und gegenseitige Rücksichtnahme, um ein sicheren und komfortablen Radverkehr zu fördern.

Die bundesweiten Trends der Befragung und alle ausgewerteten Städte werden auf www.fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse bereitgestellt, eine Zusammenfassung der lokalen Ergebnisse für die 4 Schaumburger Städte sowie die Kritiken (offene Frage) auf www.ADFC-Schaumburg.de (Radverkehr und Politik / Verkehrspolitik vor Ort / ...).

Der ADFC Schaumburg wird sich weiterhin für die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen und Förderung des Radverkehrsanteils einsetzen und lädt herzlich zur aktiven Mitarbeit ein. Denn eins ist sicher: Je mehr Radfahrende auf den Straßen unterwegs sind und je stärker sie bei anderen Verkehrsteilnehmern ins Sichtfeld / Bewusstsein rücken, desto sicherer wird der Radverkehr und desto besser entwickelt sich das Verkehrs-Klima.

Felix Wells

(Verkehrspolitischer Ansprechpartner ADFC Schaumburg)