

Pressemitteilung

Bückeburg: 24.04.2023

Ergebnisse des ADFC- Fahrradklima-Tests 2022 für Schaumburg



Stadt und Land bewerten – wo fährt es sich in Deutschland am besten mit dem Rad?

Zum 10. Mal fand im Herbst letzten Jahres der alle 2 Jahre stattfindende Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) als Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland statt. Erhoben wird dafür die subjektive Einschätzung der für den Radverkehr wesentlichen Aspekte. Ziel ist u.a. eine vergleichbare Erfassung von Radfahrbedingungen in Städten und Gemeinden. Bei den 27 gleichbleibenden Fragen geht es u.a. darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt und wie gut die Infrastruktur und Radverkehrsnetz sind.

Bei den fünf Zusatzfragen drehte es sich bei der Jubiläumsausgabe um Radfahren im ländlichen Raum. Dabei ging es darum, ob zentrale Ziele wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsstätten mit dem Fahrrad gut erreichbar sind, wie sicher sich die Wege in die Nachbarorte anfühlen, ob für PendlerInnen Fahrradparkplätze an Bahnhöfen vorhanden sind und um die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Die Ergebnisse helfen, die Erfolge der Radverkehrsförderung vor Ort zu bewerten. Die Bewertungen und nützlichen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger lassen sich auch für konkrete Verbesserungen im Radverkehr nutzen.

Bundesweit machten rd. 245.000 mit, davon ca. 16 Prozent ADFC-Mitglieder. Der Klimatest spiegelt damit nicht das Meinungsbild des Verbandes, sondern das der Radfahrenden wider. 1.114 Städte (davon 137 aus Niedersachsen) erreichten die Teilnehmerschwelle und kamen in die Wertung - mehr als jemals zuvor.

In Schaumburg erreichten erneut Bückeburg, Stadthagen und Rinteln die erforderliche Mindestzahl von 50 Teilnehmern. Obernkirchen und Bad Nenndorf blieben mit 30 bzw. 34 Teilnehmenden dagegen leider außen vor. Auch die Gemeinden Seggebruch, Suthfeld, Niedernwöhren und Lüdersfeld kamen trotz (einwohnerbezogen) hoher Teilnehmerquote wegen der festgelegten Teilnehmerschwelle leider nicht in die Auswertung. Ebenso erging es den weiteren Schaumburger Städten und Gemeinden, die lediglich einstellige Teilnehmerzahlen vorweisen konnten.

Fahrradklima bundesweit weiter unbefriedigend

Die Bewertungen der Teilnehmenden sind ernüchternd: Die Fahrradfreundlichkeit hat weiter leicht abgenommen und ist nur ausreichend. Die Teilnehmenden sind meist viel mit dem Rad unterwegs. 63 Prozent nutzen das Fahrrad (fast) täglich, 91 Prozent mindestens einmal die Woche. Mehr als 90 Prozent verfügen ganz oder teilweise über ein Auto, kennen ihre Orte also aus beiden Perspektiven



© ADFC | April Agentur

In Metropolen geht es jedoch voran: Leichte Verbesserungen sind bei den Großstädten über 500.000 EinwohnerInnen zu erkennen. Hier haben die Teilnehmenden Verbesserungen bei der Fahrradförderung in jüngster Zeit, beim Angebot an öffentlichen Rädern, bei Abstellanlagen und Falschparkkontrollen positiver als beim letzten Mal bewertet.

Stagnation auf dem Land: Hier ändert sich das Fahrradklima nicht spürbar. Zwar sind die Bedingungen zum Radfahren hier besser als in den großen Städten, weil mehr Platz vorhanden ist und es weniger Konflikte mit Autos gibt, doch von einer Verkehrswende ist im ländlichen Raum nicht viel zu spüren [ADFC].

Fahrradklima Bückeburg:

Nur eine Note 4,08 erhielt die Stadt Bückeburg in ihrer Bewertung (2020 noch 3,85) von den 98 Teilnehmern (2020 nur 67). Damit hielt der Trend der letzten Jahre an, die Bewertung verschlechterte sich weiterhin zu den vorherigen Befragungen. Bundesweit platzierte sich Bückeburg nur noch auf Platz 314 von 474 Städten derselben Kategorie, Städte < 20.000 Einwohner (2020 war es noch Platz 204 von 418). Die ersten Plätze belegten erneut Wettringen (2,00), Reken (2,37) und Rutesheim (2,49).

Ähnlich wie bei den letzten Befragungen punktete in Bückeburg die gute Erreichbarkeit des Stadt-zentrums (2,4) bzw. anderer Ziele, zügiges Radfahren (2,8) sowie der Umstand, dass Jung und Alt Rad fahren.

Kritisiert wurden vor allem, das fehlendes Fahrradleihangebot, unzureichende Fahrradmitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Nahverkehr (5,0) und die Breite der (Rad-)Wege (4,9).

Von der Möglichkeit zu Lob und Kritik machten 44 Teilnehmer Gebrauch. Die wesentlichen aufgeführten kritischen Themen sind:

- zu geringe Radwegebreiten,
- Radwegschäden und schlechte Oberflächen,
- unzureichende Bordabsenkungen an Einmündungen,
- zum Teil unklare Radverkehrsführungen, insbesondere an Kreuzungen,
- Forderung nach mehr Hinweisschildern auf Radverkehr [Anmerkung wohl als Hinweis für den Kfz-Verkehr gedacht] und Geschwindigkeitsreduzierung,
- Unsicherheit bei der Beschilderung von Geh-/Radwegen bzw. ob dies auch für die Gegenrichtung gelte,
- Einbauten (Schilder, Ampelmasten u.dgl.) in Radwegen,
- Forderung nach mehr Radwegen,
- Forderung nach Ausweisung von Fahrradstraßen,
- Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30),
- zugeparkte Radwege,
- Konflikte mit ein-/Ausparkenden Kfz,
- fehlende Mitnahmemöglichkeiten in ÖPNV,

- fehlende Sicherheit der Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof bzw. die Forderung die neue Abstellanlage kostenlos nutzen zu dürfen,
- verbesserungswürdige Fahrradabstellanlagen an den Schulen,
- fehlende Akzeptanz des Radverkehrs, wodurch brenzlige/gefährliche Situationen entstehen.
- Ein Teilnehmer wünscht sich „ein Radweg durch die Fußgängerzone um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden“.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- Einführung Tempo 30 im Stadtgebiet, Tempo 70 außerorts für sämtliche Strecken ohne eigenständige ausreichend breite und sichere Radwege,
- Verbreiterung Totenweg,
- Optimierung Radverkehrsführung Schlossgartenstraße / Mindener Straße / Friedrich-Bach-Straße,
- Ergänzung fehlender Radwege z.B. Richtung Minden und Stadthagen, von Rus bend nach Schierneichen und Richtung Quetzen, Bückeburg nach Selliendorf oder nach Rinteln - Todemann,
- Freigabe der Trompeterstraße (Einbahnstraße) und andere in Gegenrichtung,
- schlechte Oberfläche außerörtliche Radwegverbindung Bückeburg - Petzen,
- schlecht einsehbare Querung am Radweg Petzer Straße,
- unsichere / ungeeignete Schutzstreifenlösung in Scheie,
- schlechte Oberfläche Kurt-Rabe-Straße (Verbindung zum Klinikum Vehlen)
- bei Regenwetter z.T. rutschige Oberfläche der Schlossbachbrücke durch Moos und Algenbelag auf dem Pflaster,
- Pfützenbildung in der Gosse der Straßenquerung Friedrich-Bach-Straße, dadurch sehr rutschige Oberfläche.

Gerügt wurden Unkenntnis / Missachtung der Verkehrsregeln, zu schnelles Fahren und geringe Überholabstände der Kfz, aber auch das Befahren der Gehwege mit dem Fahrrad. Einige Teilnehmer bekennen selbst die Herausforderung zu erkennen, ob die seitlichen Wege oder die Fahrbahn als Radfahrer genutzt werden sollte.

Zugleich wird aufgefordert, die Fahrradbeleuchtung einzuschalten und auffällig Kleidung zu tragen.

Fazit:

Die stetig schlechter werdende Bewertung der letzten Jahre zeigt, die BückeburgerInnen erwarten mehr Engagement zur Förderung des Radverkehrs.

Besonders die Themenkomplexe Fahrrad- und Verkehrsklima, Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur & Radverkehrsnetz schnitten im Vergleich zu 2020 deutlich schlechter ab. Wichtig ist Ihnen vor allem die Förderung der Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer, die Konfliktvermeidung mit Kfz sowie die Steigerung des Sicherheitsgefühls und Vermeidung von Hindernissen auf den Radwegen. Das schlecht bewertete - weil nicht vorhandene - Leihangebot wird dagegen als weniger wichtig empfunden.

Nachdem sich die Stadt die letzten Jahre auf die Planung zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen konzentriert hat, werden nun weitere Maßnahmen erwartet, um einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu fördern.

Fahrradklima Rinteln:

Nur 71 BürgerInnen (2020 noch 141) nahmen an der Befragung für die Stadt Rinteln teil und benoteten die Bemühungen der Stadt mit 4,01 gegenüber 3,8 (2018 und 2020). Eine leichte Verschlechterung.

Das reicht nur noch für Platz 233 von 447 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner bundesweit. Besser machten es Baunatal (2,47) und Meckenheim (2,58).

Positiv bewerten die Rintelner vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele (2,5), dass Radfahren von Jung und Alt betrieben wird (2,8) und die Wegweisung für Radverkehr (2,9).

Als schwach wurde dagegen erneut die Breite der Radverkehrsanlagen (5,1), unzureichende Falschparker-Kontrollen auf Radwegen (5,0) und die Fahrradmitnahme im ÖV (5,0) bewertet.

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

- kein durchgängiges Konzept für Radwegführung,
- fehlende Radwege, insbesondere zu den Ortsteilen, oft genannt (z.B. Todenmann Richtung PW - Kleinenbremen),
- Forderung nach sicheren, komfortablen und schnellen Radwegen zu den Schulen,
- zu schmale Radwege (mehrfach als Knackpunkt genannt u.a. die Weserbrücke),
- auf Rad- und Fußweg stehende Hindernisse wie Ampel- und Leuchtenmasten,
- schlechte Qualität der Oberflächenbefestigungen,
- ungenügende Unterhaltung der Radwege,
- mangelhafte Freihaltung des Lichtraumprofils (Baum-/Strauchschnitt),
- reduzierte Nutzbreite der Radwege durch Einwuchs (mangelnde Pflege angrenzender Rabatten),
- fehlende Radwegbeleuchtung zwischen den Ortschaften,
- vorwiegend Kfz-orientierte Verkehrsplanung,
- Forderung zur Einführung von Geschwindigkeitsreduzierung zugunsten der Verkehrssicherheit,
- Forderung zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht,
- Forderung nach Einführung Tempo 30 innerorts,
- ungenügende Berücksichtigung der Radfahrenden bei Ampelschaltungen,
- fehlende Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln, nicht ausreichende Überwachung von Falschparkern,
- fehlende überdachte Fahrradstände an den Schulen,
- schlechte Wegeführung des touristischen Weserradweges in Rinteln,
- ungenügende Anbindung an den Zugverkehr,
- unzuverlässige Zuganbindung von Rinteln aus, z.B. nach Hannover,
- zu geringe Busfahrangebote,
- eingeschränkte Fahrradmitnahme in Busanbindungen,

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden konkret genannt:

- fehlende Radverkehrsanlage zwischen Todenmann und PW-Kleinenbremen (diese Forderung wurde auch von den Bückeburger Teilnehmern vorgetragen),
- schlechte Oberflächenbeschaffenheit Radweg Friedrich-Willhelm-Ande-Straße (Schulanbindung),
- Radwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit des Weserradweges,
- Querungshilfe zur Fahrbahnquerung am Doktorsee.

Festgestellt wurde die Unkenntnis/Missachtung der Verkehrsregeln, zu schnelles Fahren und geringe Überholabstände der Kfz, aber auch das Befahren der Gehwege mit dem Fahrrad. Einige Teilnehmer bekennen selbst die Herausforderung zu erkennen, ob die seitlichen Wege oder die Fahrbahn genutzt werden sollte.

Kritisiert wurde auch die fehlende Akzeptanz der Radfahrer und mangelnde Rücksichtnahme durch andere Verkehrsteilnehmer, sowie das Beparken von Radwegen, aber auch das Fehlverhalten von Radfahrern selbst durch Fahren auf Gehwegen und entgegen der Fahrtrichtung.

Es wurden aber auch Lob ausgesprochen, z.B. für den neuen Radwegabschnitt von Möllenbeck Richtung Eisbergen und vor allem das Radverkehrskonzept, deren baldige Umsetzung mehrfach gefordert wurde.

Fazit:

Deutlich abgefallen sind die Bewertungen in der Kategorie "Sicherheit beim Radfahren". Dementsprechend groß ist die Erwartungshaltung der Radfahrenden an das bereits 2019 angeschobene und im Oktober 2022 fertiggestellte Radverkehrskonzept der Stadt Rinteln, dessen Umsetzung nach umfassender Einbindung der Öffentlichkeit sowie Behörden-/ Interessensvertreter vom Stadtrat einstimmig beschlossen worden ist.

Im Fokus stehen vor allem die Schwerpunkte.

- Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht an zahlreichen Streckenabschnitten, voran an der Straße Exter Weg,
- Tempo 30 und Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf der Weserbrücke und
- Einrichtung einer Fahrradzone in Teilen der westlichen Kernstadt (vor allem als Schulwegsicherung).

Maßnahmen, die in die richtige Richtung zur Förderung eines umweltfreundlichen Radverkehrs gehen, aber nicht bei allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen positiv aufgenommen werden dürften und daher weiterer Öffentlichkeitsarbeit bedürfen, ohne allzu viel Zeit verstreichen zu lassen.

Fahrradklima Stadthagen:

Am schlechtesten wurde das Fahrradklima im Schaumburger Vergleich in Stadthagen bewertet. Die 121 Teilnehmer*Innen (2020 waren es nur 68) vergaben i.M. nur eine 4,38 (2020 eine 4,2) und platzierten die Kreisstadt damit bundesweit auf Platz 404 von 447 Städten derselben Kategorie, Städte 20.000 bis 50.000 Einwohner, niedersachsenweit auf Platz 58 von 62. Angeführt wird die Liste dort wieder von Städten wie Bad Zwischenahn (3,29), Westerstede (3,41) und Vechta (3,42).

Vor allem die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. die zügige / direkte Erreichbarkeit der Ziele (2,6), dass viele Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sind (3,0) und dass zügiges Radfahren (3,1) bewerteten die Stadthäger positiv.

Mit „mangelhaft“ wurde dagegen erneut das (fehlende) Leihangebot, die Fahrradmitnahme im ÖV (5,7), die geringen (Rad)wegbreiten (5,3) und deren schlechte Oberflächenqualität (5,4) bewertet.

In der offenen Frage äußerten sich 45 Teilnehmer weitestgehend kritisch zu den Radverkehrsverhältnissen. Die wesentlichen kritischen Themen sind:

- fehlende Radverkehrsanlagen - auch zu den umliegenden Ortschaften,
- Kfz-orientierte Verkehrsplanung anstelle Radverkehrsförderung,
- unzureichende / missverständliche Kennzeichnung der Fahrradwege, z.T. abruptes Ende,
- zu schmale Radwege, wegen Unebenheiten, Nähe zu den Fußgängern und Unübersichtlichkeit an Ein- und Ausfahrten nicht geeignet zum schnellen Fahren und zum Befahren mit Kinderanhänger,
- Fahrrad-Ampeln gäbe es nur an wenigen Kreuzungen und deren Ampelphasen werden von abbiegenden Kfz-Führern nicht wahrgenommen, da sie eher auf Fußgängerampeln achten würden,
- zu schmale Schutzstreifen und fehlende Akzeptanz durch Kfz-Fahrer,
- vernachlässigte der Erneuerung der Markierungen,
- schlechte Qualität der Oberflächenbefestigungen, z.T. Wurzelaufbrüche, Pflaster-/Plattenverschiebungen,
- fehlende Bordsteinabsenkungen,
- Hindernisse auf Radwegen (z.B. Bäume),
- Behinderung durch Mülltonne auf Radwegen,
- vernachlässigte Pflege, Einwuchs von Wildkraut verenge die ohnehin schon zu schmalen Radwege, Zweige (Verletzungsgefahr) ragen in das Radwegprofil,
- Forderung nach Einführung Tempo 30 innerorts,
- Forderung nach Ausweisung von Fahrradstraßen (insbesondere nahe Schulen),
- mangelhafte Beschilderung,

- fehlende Fortschritt bei der Umsetzung der Radverkehrsfördernden Maßnahmen (z.B. Fahrradstraße Schachtstraße),
- fehlende Fahrradabstellplätze, insbesondere in der Innenstadt / Marktplatzbereich sowie abschließbare Anlagen am Bahnhof.

Ein Radfahrer hält die diskutierten Forderungen nach Umfang und Qualität der Fahrradwege jedoch angesichts geringer Nutzer für überzogen.

Als verbesserungsbedürftige Abschnitte wurden u.a. konkret genannt:

- Radverkehrsanbindung zu den Ortschaften/Ortsteilen Probsthagen / Lüdersfeld, Lauenhagen und Niedernwöhren (zu schmal, schlechter Belag, ungeschnittene Hecken und gefährliche Grundstücksausfahrten),
- fehlender Radweg An der Bergkette,
- innerorts wurden die Radverkehrsführung St. Annen, Enzer Str., Bahnhofstraße stadteinwärts, Gubener Straße (gelobt wird dagegen der neue Weg auf der Ostseite von Am Helweg) genannt.

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

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

Ein Teilnehmer wünscht sich Hinweisschilder zur Einhaltung des vorgeschriebenen Überholabstandes von 1,5 / 2,0 m. Ein anderer merkt an: „Für Kinder ist es sehr schwer, Fahrradfahren im täglichen Verkehr zu lernen, wenn die Erwachsenen sowohl mit Rad als auch Auto keine Vorbilder sind und Regeln missachten.“

Fazit:

Die Themenkomplexe ‚Stellenwert des Radfahrens‘, ‚Komfort beim Radfahren‘ und ‚Sicherheit beim Radfahren‘ schnitten recht schlecht ab. Deutlich schlechter als in den Jahren zuvor. Bedenklich, da gerade diese Einschätzung maßgeblich die Entscheidung bei der Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Einige Teilnehmer schilderten zudem die als gefährlich eingeschätzte Radwegführung verleite zu rechtswidriger Gehwegnutzung.

An Ideen mangelt es indes nicht. Enzer Straße, Fahrradstraße/-zone Schachtstraße, Fahrradparkhaus am Bahnhof ... und andere Radverkehrsfördernde Maßnahmen stehen aktuell auf der Agenda. Stadthagen muss nun jedoch einen Gang höher schalten, damit auch Maßnahmen umgesetzt werden, die ein sicheres und komfortables Fahren mit dem Rad ermöglichen. Dabei spielen insbesondere auch die Anbindungen der umliegenden Ortschaften mit dem Stadtzentrum (Einkauf, Arbeit, Schule) eine wichtige Rolle. Dass diese - meist Kreis- und Landesstraßen - in der Straßenbaulast der Landesstraßenbaubehörde stehen - darf keine Ausrede sein, die dringend nötige Weiterentwicklung einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur zu blockieren.

Auf dem Land ist Luft nach oben

Insgesamt ist für eine attraktive Radinfrastruktur in Deutschland noch viel zu tun. Radfahrende wünschen sich bessere und breitere Radwege, weniger Konflikte mit Autofahrenden, weniger FalschparkerInnen auf Radwegen und sichere Baustellenumleitungen. Einige Großstädte haben investiert und konnten sich bei der Bewertung verbessern. Auf dem Land hingegen tut sich nicht viel, obwohl es auch hier großes Potenzial und viele Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs gibt.

Wie es anders geht, zeigt die Gewinner-Kommune Wettringen: Die Kleinstadt holt nicht nur den ersten Platz in ihrer Größenklasse und die beste aller Gesamtwertungen (2,0), sondern auch den Sonderpreis „Radfahren im ländlichen Raum“. Das schafft Wettringen etwa mit guten und komfortablen Radwegen bis in die Nachbarorte. Solche Verbindungen zwischen den Orten sind wichtig, um die nächstgelegene Schule, den Arzt oder Bäcker sicher und komfortabel zu erreichen. Weil im

ländlichen Raum die Wege oft länger sind, steigen immer mehr Menschen aufs Pedelec - der Anteil der Teilnehmenden mit E-Fahrrädern liegt in Orten unter 20.000 EinwohnerInnen bei 42 Prozent [ADFC].

Der durch die Verbreitung von Elektrorädern und durch die Coronapandemie beflügelte Fahrradboom hält weiter an. Das Fahrrad, insbesondere Cargobikes, als ökologische Mobilitätsalternative steht dabei für die Verkehrswende und wird in Zukunft mehr und mehr die Verkehrslandschaft prägen. Viele innovative Lösungen fördern Sicherheit und Komfort, aber auch die Preissteigerung. EndverbraucherInnen schätzen diesen Fortschritt beim Fahrrad und sind bereit, mehr Geld dafür in die Hand zu nehmen. So haben sich die Durchschnittspreise in Deutschland in den letzten Jahren mehr als verdoppelt. Der Fahrradumsatz ist in den letzten Jahren insgesamt stark gestiegen und wird lediglich von Liefer- und Fachkräfteengpässen (auch mit entsprechenden Auswirkungen auf Werkstatt- und Servicebereich) gedrosselt.

Auf den Straßen ist die deutliche Zunahme an Radfahrenden nicht zu übersehen. Dabei geht es häufig nicht nur um den Sonntagsausflug ins Grüne, sondern auch um die zügige Bewältigung von Alltagsstrecken als Ersatz für die Fahrt mit dem Kfz. Die Erwartungshaltung an die Radinfrastruktur ist entsprechend groß. Die Politik hat es die letzten Jahre jedoch versäumt, frühzeitig geeignete Rahmenbedingungen für ein sicheres und komfortables Radverkehrsnetz zu schaffen, was sich nun zusätzlich dämpfend auf die dringend nötige Verkehrswende auswirkt.

In diesem Sinne ist auch der anhaltende negative Trend bei der Benotung des Rad-Verkehrsklimas zu interpretieren.

Der Fahrradklimatest hat erneut einen deutlichen Anstieg an Teilnehmern sowie Kommunen, die in die Wertung gekommen sind, zu verzeichnen, was die gesteigerte Wichtigkeit des Radverkehrs unterstreicht. Leider zeigt sich aber, dass es insgesamt - insbesondere im ländlichen / kleinstädtischen Bereich - keine Verbesserung der Zufriedenheit von Radfahrenden gibt.

Angeleitet aus den Bewertungsabstufungen der Befragung, sind Radfahrenden in Schaumburg

- ein gutes Sicherheitsgefühl,
- die Akzeptanz von Radfahrenden durch andere VerkehrsteilnehmerInnen sowie
- ein konfliktfreies Miteinander von Rad- und Autoverkehr

besonders wichtig.

Insbesondere die Zusatzfrage nach dem Sicherheitsgefühl vor Unfällen auf dem Weg in Nachbarorte (zum Schwerpunkt im ländlichen Raum) benoteten die Schaumburger aber mit 4,0 bis 4,4 überdurchschnittlich schlecht.

Es besteht also für die nächsten Jahre noch viel Handlungsbedarf zur Umgestaltung hin zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. 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 3 Schaumburger Städte sowie die Kritiken (offene Frage) auf www.ADFC-Schaumburg.de.

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)