

Fahrradklima-Test 2022



Fahrradschutzstreifen in Lüneburg - Wer fühlt sich hier auf dem Rad geschützt?

Der ADFC ruft regelmäßig (in geraden Jahren) gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium auf, an der Umfrage zum Fahrradklima teilzunehmen. Die Ergebnisse der Umfrage sind der Gradmesser dafür, wie fahrradfreundlich die Städte und Gemeinden empfunden werden.

Vom 1. September bis zum 30. November 2022 konnten Radfahrende wieder das Fahrradklima in ihren Städten und Gemeinden in Deutschland bewerten.

Im Landkreis Lüneburg haben über eintausend Personen den Fragebogen ausgefüllt - davon in der Hansestadt Lüneburg 824, in Adendorf 58 und in Reppenstedt 62. Adendorf und Reppenstedt kommen damit zum ersten Mal in die offizielle Auswertung.

Im Landkreis Uelzen haben sich nur in der Stadt Uelzen mit 135 ausgefüllten Fragebögen genügend Personen beteiligt. Gegenüber 2020 ist das eine deutliche Steigerung aber weit entfernt vom Ergebnis der Befragung 2018. Die Teilnehmezahlen in den übrigen Gemeinden des Landkreises liegen alle im einstelligen Bereich - insgesamt nur 40 ausgefüllte Fragebögen.

Die Auswertung der Fragebögen wird im Frühjahr 2023 veröffentlicht.

Fahrradklimatest 2020 - Alarmsignal für Lüneburg und Uelzen

Beim Fahrradklimatest 2020 haben bundesweit 230.000 Menschen – das sind 60.000 mehr als bei der letzten Umfrage 2018 – teilgenommen.

[1024 Städte kamen mit ausreichend Teilnehmern in die Bewertung.](#)

Adendorf hat mit 41 Teilnehmern so viele wie nie zuvor - aber leider zu wenige um in die offizielle Wertung zu kommen. Die Teilnehmer vergaben als Gesamtnote 4,29. Die Bandbreite ist bei den einzelnen Fragen groß: Von der Bestnote 2,4 für zügiges Vorankommen bis zur schlechtest benoteten Frage Falschparkerkontrolle auf Radwegen mit der Note 5,4. Die Öffnung von Einbahnstraßen im Gegenverkehr für Radler erhielt die Note 3,1. Radfahrerfreundliche Maßnahmen werden also durchaus gewürdigt.

Lüneburg hat rege Teilnahme, bekommt aber schlechte Noten

Obwohl die Teilnehmerzahl gegenüber 2018 leicht von 777 auf 752 gesunken ist, hat Lüneburg immer noch eine hervorragende Beteiligung. Das Gesamturteil verschlechterte sich von der Note 3,81 auf 4,04. Unter den Mittelstädten sackte Lüneburg in seiner Größenklasse deutschlandweit erdrutschartig vom oberen Viertel im Jahr 2018 auf Platz 59 (von 110) - und landet damit unterhalb des Durchschnitts. In Niedersachsen stürzte es von Platz 5 auf Platz 10 von 12 Mittelstädten ab.

Bei den Einzelnoten gibt es fast nur eine Richtung: Nach unten (20 von 27 Fragen). Bei 11 von 27 Fragen lautet das Urteil diesmal mangelhaft (2018 "nur" bei 5). Von den 11 sicherheitsrelevanten Fragen wurden 8 mit mangelhaft beurteilt.

Nur bei 4 von 27 Fragen vergaben mehr als 10 % der Teilnehmenden die Note 1. Nur bei 4 von 27 Fragen vergaben weniger als 10 % der Teilnehmenden die Note 6.

- Am schlechtesten bewertet wurde die Breite der Radwege. Hier sind 81 % vollkommen unzufrieden. Fast die Hälfte (48 %) vergab hier die Schulnote 6. Ein Drittel wertete mit der Schulnoten 5.
- Drei Viertel empfinden die Wege für Radfahrer/innen als holprig und in schlechtem baulichen Zustand.
- Zwei Drittel der Befragten meinen, dass man in Lüneburg weder auf der Fahrbahn noch auf Radwegen und Radfahrstreifen sicher fahren kann.
- 62 % meinen, dass großzügig geduldet wird, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.
- 60 % sehen sich als Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.

Bei der letztgenannten Frage dürfte dieses Lehrstück für falsche Verkehrsführung an Baustellen zum negativen Urteil beigetragen haben:

Baustellenmanagement nur für Kfz



Ein benutzungspflichtiger Radweg endet wenige Meter nach seiner Ausweisung im Nichts - Absicherung = Fehlanzeige © Foto: Erwin Habisch

Drei Fahrspuren in Richtung Handwerkerplatz für Kraftfahrzeuge - kein Verkehrsweg für Radfahrer - und das auf einer Radverkehrshaupttroute des städtischen Radverkehrskonzepts (Baustelle ehemaliges Bowling-Centrum im August 2020).

Die im vom Rat der Stadt Lüneburg beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan 1990 enthaltene Leitlinie „Fahrrad vor Auto“ wird bis heute nicht von den Verantwortlichen in der Stadtverwaltung umgesetzt.

Fast nichts für den Radverkehr unter Corona-Bedingungen verbessert

Bei den Zusatzfragen zu Corona und Radfahren sieht das Urteil noch verheerender aus:
Im deutschlandweiten Vergleich liegt Lüneburg bei diesen Fragen auf Rang 85 von 110 Städten seiner Größenklasse.

84 % meinen, dass den Radfahrer/innen während der Corona-Zeit keine Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit gegeben wurden. Ergebnis: Schulnote ungenügend. Politiker/innen in Lüneburg haben das Radfahren nicht entdeckt, meinen die Befragten. Die dürftige Beteiligung der Mitglieder des Stadtrates beim → Stadtradeln zeigt, dass das nicht nur ein subjektiver Eindruck ist. Ein paar von der Stadt finanzierte Lastenräder als Angebot an den Handel reichen nicht.

In der Corona-Zeit haben viele Menschen für sich das Rad als flexibles und schnelles Verkehrsmittel entdeckt. Wir wollen, dass sich auch die Neuaufsteiger auf dem Rad sicher fühlen. Leider ist das in Lüneburg nicht der Fall. Dabei ließe sich schon mit kleineren Maßnahmen die Situation deutlich verbessern. Wenn Falschparken auf Radwegen konsequent geahndet wird, die zahlreichen Hindernisse auf Radwegen abgebaut werden und Baustellen fahrradfreundlich angelegt werden, ist schon viel gewonnen. Das allein reicht aber nicht. So lange sich die Mehrheit auf dem Fahrrad unsicher fühlt, bestehen für die dauerhafte Verlagerung des Verkehrs vom Kfz zum Fahrrad selbst auf Kurzstrecken kaum Erfolgsaussichten. Das Radverkehrsnetz ist immer noch weitgehend ein Flickenteppich. Die Menschen in Lüneburg wollen sich beim Radfahren sicher fühlen, wollen ein durchgängiges Netz an gut ausgebauten ausreichend breiten Radverkehrswegen. Der ADFC wird diese Entwicklung weiter kritisch und konstruktiv begleiten. Maßstab hierbei sind nicht die Worte, sondern die beim Radfahren real wahrnehmbaren Verbesserungen.

Die detaillierte Auswertung zu Lüneburg finden Sie [hier](#).

Fahrradklimatest 2020 in Uelzen

In Uelzen ist Teilnahme auf weniger als ein Drittel gesunken, dazu gibt's stark verschlechterte Noten. Uelzen hat mit 95 Teilnehmern nur noch eine zufriedenstellende Beteiligung. 2018 gab es 315 Teilnehmer.

Unter den Kleinstädten sackte Uelzen erdrutschartig vom oberen Mittelfeld (Platz 137 von 311) im Jahr 2018 nach ganz weit unten (Platz 375 von 415).

Leider lautet diesmal das Urteil bei 16 von 27 Fragen „5 = mangelhaft“ (2018 waren es „nur“ 2 von 27 Fragen). Von den 11 sicherheitsrelevanten Fragen wurden 10 mit mangelhaft beurteilt. Nur bei 4 von 27 Fragen haben weniger als 10 Prozent der Teilnehmer die Schulnote 6 vergeben. Die Schulnote 1 hat hingegen bei 15 von 27 Fragen niemand vergeben. Dadurch verschlechterte sich das Gesamturteil von der Note 4,04 auf die Note 4,4.

- Am schlechtesten bewertet wurden Öffentliche Fahrräder mit im Durchschnitt 5,4. Hier sind 69 % so unzufrieden, dass sie mit den Schulnoten 5 und 6 werteten. Mehr als die Hälfte vergibt hier die Note 6, ein weiteres Sechstel die Note 5.
- Drei Viertel empfinden die Wege für Radfahrer/innen als holprig und in schlechtem baulichen Zustand und sehen sich als Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.
- Dass in Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen weitgehend nicht erlaubt ist, bewerten 57 % mit der Schulnote 6, ein weiteres Siebtel vergibt die Note 5.
- Dass Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal sind, bewerteten 56 % mit Schulnote 6, weitere 27 % mit Note 5.
- Die Hälfte vergibt die Note 6 für die Duldung von Falschparkern auf Radwegen. Weitere 22 % die Note 5.
- Mehr als drei Viertel bewerten die Sicherheit auf Radfahrstreifen mit den Schulnoten 5 bzw. 6.

Fast nichts für den Radverkehr unter Corona-Bedingungen verbessert

Bei den Zusatzfragen zu Corona und Radfahren sieht das Urteil noch verheerender aus:

Die Frage nach „handfesten Rad-Signalen (Popup-BikeLane etc.)“ wurde von drei Vierteln mit 6 benotet, ein weiteres Sechstel vergibt die Note 5. Da ist keine Luft mehr nach unten – aber sehr, sehr viel nach oben.

Politiker/innen in Uelzen haben das Radfahren nicht entdeckt, meinen die Befragten. Über die Hälfte benotet hier mit 6, ein weiteres Viertel mit 5.

In der Corona-Zeit haben viele Menschen für sich das Rad als flexibles und schnelles Verkehrsmittel entdeckt. Wir wollen, dass sich auch die Neuaufsteiger auf dem Rad sicher fühlen. Leider ist das in Uelzen nicht der Fall. Wenn sich drei Viertel der befragten Radfahrenden nicht sicher fühlen, muss man nicht lange überlegen, warum die Mehrheit auch in der Stadt das Auto statt des Fahrrads benutzt. Dabei ließe sich schon mit kleineren Maßnahmen die Situation deutlich verbessern. Wenn Baustellen fahrradfreundlich angelegt werden, Falschparken auf Radwegen konsequent geahndet wird und Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden, ist schon viel gewonnen. Das allein reicht aber nicht. Weil die Menschen in Uelzen Straßen wollen, die zum Radfahren einladen, brauchen wir ein durchgängiges Netz an gut ausgebauten, ausreichend breiten Radverkehrswegen.