

Fazit

Für eine wachsende Zahl von Menschen ist das Fahrrad das alltägliche Fortbewegungsmittel von A nach B. Sie sind dabei schon aufgrund ihrer schieren Anzahl immer weniger zu Kompromissen bereit, wie dies bei der verhältnismäßig kleinen Gruppe urbaner Einzelkämpfer vor vielleicht anderthalb Jahrzehnten noch der Fall gewesen sein mag. Während der Anteil des Fahrrads am Verkehrsgeschehen rasant zunimmt, sinkt die Zufriedenheit der Nutzer mit der Infrastruktur, die für ein solches Wachstum nicht ausgelegt war. Auch wächst die Zahl verschiedener Nutzergruppen auf dem Rad: Studenten als "traditionelle" Fahrradnutzer, Berufspendler, immer mehr Familien mit Anhänger, ältere Leute, Nutzer von Pedelecs und Transporträdern drängen sich auf zu schmalen Wegen, suchen nach adäquaten Parkmöglichkeiten und verlangen Kombinationsmöglichkeiten mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Mittlerweile ist eine Qualitätsdiskussion über die Fahrrad-Infrastruktur in Gang gekommen, die sich zunehmend die Angebote für den Automobilverkehr zum Maßstab nimmt.

Bis die sächsischen Städte in der Spitzenliga der fahrradfreundlichen Städte mitspielen, ist es noch ein weiter Weg. Von einer systematischen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sind wir im "Autoland Sachsen" noch ein ganzes Stück entfernt. Mit Blick auf das Dresdner Beispiel zeigt der Fahrradklima-Test jedoch, dass auch die kleinen Erfolge von den Nutzern dankbar angenommen und honoriert werden.

In der Vergangenheit war der Radverkehr gern Inhalt von Sonntagsreden, wurde in der Realität dann aber weitgehend den Kommunen überlassen, in denen es neben Finanzmitteln oft auch an politischer Weitsicht und ausreichender Verwaltungskompetenz mangelt. In den nächsten Jahren wird sich das ziemlich grundlegend ändern müssen. Nun gilt es, die ersten Erfolge nicht verpuffen zu lassen, sondern in eine Radverkehrsstrategie einzubinden, der eine systematische und finanziell untersetzte Planung zugrunde liegt.

Alle Daten und Fakten zum Fahrradklima-Test des ADFC finden Sie unter www.fahrradklima-test.de

Gesamtergebnisse der sächsischen Städte im Vergleich

	2005	2012
1. Leipzig	3,29	3,69
2. Eilenburg		3,79
3. Görlitz		3,82
4. Bautzen		3,88
5. Zittau		3,90
6. Radeberg		3,93
7. Chemnitz		3,95
8. Dresden	4,08	3,96
9. Radebeul		3,99
10. Pirna	4,05	4,02
11. Freiberg	3,89	4,32
12. Zwickau	3,97	4,59

Auf den Fahrrad-Boom schlecht vorbereitet: Sachsens Städte



Nicht selten ein Abenteuer: Baustellen.



Immer mehr Menschen fahren Rad.



Fahrradparkplätze sind inzwischen knapp.



Oft noch Normalität: Radweg Ende.

Die Besten und die Schlechtesten in Deutschland

Hier sehen Sie zum Vergleich mit den sächsischen Ergebnissen die jeweils erst- und letztplatzierten Städte der drei Stadtgruppen des ADFC-Fahrradklima-Tests.

Städte < 100.000 EW: 1. Bocholt (Nordrhein-Westfalen)	2,16
Städte < 100.000 EW: 252. Linsengericht (Hessen)	4,66
Städte von 100.000-200.000 EW: 1. Erlangen (Bayern)	3,12
Städte von 100.000-200.000 EW: 42. Pforzheim (Baden-Württemberg)	4,80
Städte > 200.000 EW: 1. Münster (Nordrhein-Westfalen)	2,61
Städte > 200.000 EW: 38. Hamburg	4,55

Werden Sie Unterstützer...

Unser Ziel ist es, dass Menschen aller Altersgruppen und Lebenslagen ihre Wege in Beruf und Freizeit sicher und komfortabel mit dem Fahrrad zurücklegen können. Für ein fahrradfreundliches Sachsen ist neben passender Infrastruktur vor allem ein Wandel im Bewusstsein der sächsischen Verkehrspolitiker nötig.

Um das zu erreichen, benötigen wir Ihre Unterstützung, denn der ADFC Sachsen finanziert sich nur aus den Beiträgen seiner Mitglieder und aus Spenden. Jede Hilfe zählt.

Mehr Informationen unter www.adfc-sachsen.de/spenden

...oder Mitglied im ADFC!

Mit Ihrem Mitgliedsbeitrag unterstützen Sie unsere Arbeit für eine fahrradfreundliche Gesellschaft. Sie sind haftpflicht- und rechtsschutzversichert, erhalten zahlreiche Vergünstigungen und haben die Möglichkeit, Ihre Vorstellungen und Ideen in die Arbeit des ADFC einzubringen. Jedes Mitglied zählt!

Eine Einzelmitgliedschaft im ADFC kostet pro Monat 3,84 Euro, eine Mitgliedschaft für einen ganzen Haushalt 4,84 Euro. Eine Ermäßigung des Beitrags ist auf Antrag möglich.

Mehr Informationen zur Mitgliedschaft finden Sie im Internet unter www.adfc-sachsen.de/mitgliedschaft

Haben Sie Fragen?

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e. V.
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 7 Telefax: 0351 - 501 391 6
E-Mail: info@adfc-sachsen.de Internet: www.adfc-sachsen.de

Impressum

Herausgeber: ADFC Sachsen e. V., Bischofsweg 38, 01099 Dresden.
Text: ADFC Sachsen e. V., Titelbild und Layout: Konrad Krause.
Auflage: 1.000 Stück. V.i.S.d.P.: Olaf Matthies, Vorsitzender.

Zufrieden?
Der Fahrradklima-Test
des ADFC in Sachsen

www.fahrradklima-test.de



Der ADFC-Fahrradklima-Test in Sachsen

Immer mehr Städte versprechen sich durch die engagierte Förderung des Radverkehrs handfeste Vorteile: Fahrradstädte brauchen weniger Verkehrsraum, haben Lärm- und Feinstaubprobleme im Griff und eine insgesamt zufriedenerer Bevölkerung als Städte, die auf die Bevorzugung des Autos setzen. Gerade Aspekte wie Zufriedenheit oder Ärger wirken sehr stark auf die individuelle Entscheidung, mit dem Rad zu fahren oder es eben doch stehen zu lassen. Neben „harten Fakten“ wie den Investitionen in fahrradfreundliche Infrastruktur oder den Kennziffern der Verkehrssicherheit ist die Zufriedenheit der Radfahrer ein zentrales Kriterium für den Erfolg oder Misserfolg einer Radverkehrsstrategie. Diese Untiefen der städtischen Verkehrsplanung zu hinterleuchten und das Befinden der Radfahrer genauer zu studieren, ist Ziel des Fahrradklima-Tests, den der ADFC 2012 in der fünften Auflage organisiert hat.

Im Vergleich zum letzten Test im Jahr 2005 hat sich die Teilnehmerzahl verdreifacht, über 80.000 Radfahrer haben die Bedingungen fürs Radfahren in Deutschland anhand von 27 Fragen auf einer Skala von 1 bis 6 bewertet. Und während es 2005 noch weiße Flecken auf der Landkarte gab, sind diesmal alle 80 deutschen Städte über 100.000 Einwohner dabei. Darüber hinaus 252 weitere Gemeinden verschiedenster Größe. Auch in Sachsen ist die Zahl der Teilnehmer am Fahrradklima-Test deutlich gestiegen. Neben den drei großen Städten konnten neun weitere Orte bewertet werden.

Überwiegend heiter?

Während das Bundesverkehrsministerium das Gesamtergebnis angestrengt optimistisch als „überwiegend heiter“ bezeichnet, fällt die Bewertung tatsächlich gemischter und ernüchternder aus. Das immer wieder als Vorbild in Sachen Radverkehr gehandelte Münster rutschte gegenüber dem letzten Fahrradklima-Test deutlich ab (2005: Note 2,01, 2012: Note 2,61). Sowohl die Breite der Radwege als auch Anzahl und Qualität der Abstellanlagen wurde 2012 deutlich schlechter bewertet als noch vor sieben Jahren. Ein Hinweis darauf, dass auch in der "Fahrradhauptstadt" die teils jahrzehntealte Infrastruktur den stark zunehmenden Fahrradströmen nicht

mehr gerecht wird. An zahlreichen weiteren Kategorien zeigt gerade das Münsteraner Beispiel, dass es nicht genügt, in der Vergangenheit für das Fahrrad aktiv gewesen zu sein. Einmal in Fahrt erfordert die dynamische Entwicklung des Radverkehrs Ansätze, die über ein paar Radwege und ein paar Fahrradständer deutlich hinausgehen. Dass Münster trotz der deutlich schlechteren Bewertung seine Spitzenposition hält, verdeutlicht wie überfordert die Kommunen deutschlandweit mit dem Fahrradboom sind.

Im innersächsischen Vergleich unterscheiden sich die Probleme in den verschiedenen Städten nicht allzu sehr voneinander. Durchgängig erhält der Winterdienst auf Radwegen im Freistaat eine sehr schlechte Bewertung (Noten um die 5). Auch mit Umleitungen an Baustellen sind die Nutzer in allen Städten des Landes gleichermaßen unzufrieden. Ähnlich verhält es sich mit Ampelschaltungen, die überall im Freistaat vor allem die „Flüssigkeit und Leichtigkeit“ des motorisierten Verkehrs sicherstellen sollen, obwohl sie auch zur Beschleunigung des Radverkehrs nutzbar gemacht werden könnten. Ebenfalls als ein Thema von landesweiter Dringlichkeit wird der Fahrraddiebstahl beurteilt. Falschparker auf Radwegen werden allenfalls in Städten mit wenig Radverkehrsanlagen (Radeberg, Zittau) als ein etwas weniger dringliches Problem empfunden. Ansonsten zeigt sich die weitgehende Untätigkeit der Behörden in einer landesweit schlechten Bewertung (sächsischer Durchschnittswert: 4,32). Besonders vernachlässigt werden in den Augen der Nutzer auch die kommunikativen Aspekte der Radverkehrsplanung. Nur wenige Radfahrer in Sachsen finden, dass die Kommunen für den Wechsel vom Auto auf's Fahrrad werben (Noten zwischen 4,1 und 5,26).

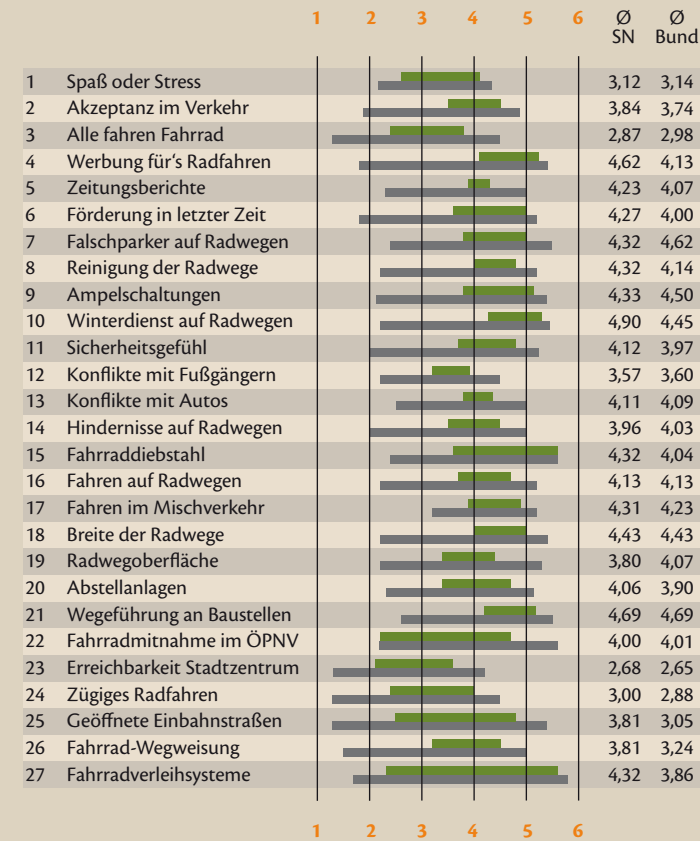
Dresden konnte sich, als eine der wenigen Großstädte überhaupt, gegenüber 2005 leicht verbessern und insbesondere mit der leichteren Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der gestiegenen Geschwindigkeit des Radverkehrs punkten. Leipzig und Chemnitz rangieren zwar ein Stückchen vor der Landeshauptstadt, haben sich aber entweder verschlechtert (Leipzig) oder es liegen für 2005 keine Vergleichswerte vor (Chemnitz). Die deutlich stagnierende Benotung in Leipzig lässt sich neben den am Münsteraner Beispiel beschriebenen Problemen sicher auch auf die Debatten um die „autoarme Innenstadt“ erklären, die in der weitgehenden Sperrung der Innenstadt für den Radverkehr mündeten. Auch das immer noch geltende

Der Fahrradklima-Test des ADFC in Zahlen

	2005	2012
Teilnehmer bundesweit	ca. 26.000	ca. 80.000
Anteil ADFC-Mitglieder	23%	19%
Teilnehmer in Sachsen	893	3014
Anzahl bewerteter Städte bundesweit	142	332
Anzahl bewerteter Städte in Sachsen	5	12

Die Ergebnisse im bundesweiten Vergleich

Beim Fahrradklima-Test konnten Radfahrer anhand von 27 Fragen bewerten, wie wohl sie sich beim Rad fahren fühlen. Dabei wurde eine Skala zwischen 1 (sehr gut) und 6 (sehr schlecht) zugrunde gelegt. Wir haben für Sie die Bandbreite der Ergebnisse in Sachsen (grün) und die Bandbreite der bundesweiten Ergebnisse (grau) grafisch dargestellt. In den beiden Spalten rechts ist der jeweilige sächsische und deutschlandweite Durchschnittswert angegeben.



Radfahrverbot auf dem Ring wird den Eindruck der Leipziger Radfahrer verstärkt haben, dass sich in ihrer Stadt nicht viel bewegt. Auch wenn Leipzig in 15 von 27 Fragestellungen abgerutscht ist (Dresden: 4), so belegt die Messestadt innerhalb Sachsens wie vor sieben Jahren schon den ersten Platz. Spitzenreiter und Schlusslichter bewegen sich also nicht nur bundesweit, sondern auch in Sachsen aufeinander zu.

Sachsen bundesweit im unteren Mittelfeld

Während keine sächsische Stadt im bundesweiten Vergleich vorn mitspielt, ist der Freistaat in der Liga der Letztplatzierten „gut dabei“: Zwickau und Freiberg landeten bei den Städten unter 100.000 Einwohnern im deutschlandweiten Vergleich ganz am Ende (Platz 251 und 245 von 252). Wobei die gängige Ausrede, in hügeligen Gegenden könne man nunmal „von Natur aus“ nicht Rad fahren, in die Irre führt. Gerade die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in topographisch anspruchsvollen Städten wie beispielsweise Bielefeld, Lemgo oder Kassel legen den Schluss nahe, dass Fahrradfeindlichkeit keine automatische Folge unebener Topographie sein muss. Auch Pirna (Platz 195) und Radebeul (Platz 190) verfügen noch über großes Potential nach oben und ihre weitgehend günstige Lage im Elbtal lässt auch wenig Spielraum für die altbekannten Ausreden, mit denen in der Vergangenheit andernorts bislang mancher Versuch einer ambitionierten Radverkehrsstrategie abgegebelt wurde.

Im deutschen Vergleich befindet sich Sachsen im hinteren Mittelfeld. Unter den sechzehn Bundesländern landet der Freistaat auf Platz zwölf. Auffällig ist dabei weniger der Landesdurchschnitt mit Note 3,99 (Bundesdurchschnitt 3,77), als vielmehr der Umstand, dass es eigentlich keine „Ausreißerstädte“ mehr gibt, die sich vom Durchschnitt merklich nach oben abheben. Diesen Umstand kann man als ein Indiz für die Notwendigkeit entschiedenerer Impulse aus der Landespolitik werten. Dort herrscht seit Jahren Stagnation: Das Land verfügt zwar seit 2005 über eine Radverkehrskonzeption. Von überbordendem Engagement im zuständigen Ministerium kann man jedoch kaum sprechen. Viele Probleme vor Ort hängen außerdem mit dem oft begrenzten know-how und dem Mangel an Fortbildungen auf kommunaler Ebene zusammen. Dort wäre der Freistaat am Zug, eigene Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten.