Schlechte Noten für „Fahrradland“ NRW

Laut dem „Fahrradklima-Test“ 2022 des ADFC fallen vor allem Ruhrgebietskommunen negativ auf

Matthias Korfmann
Marcel Sroka

An Rhein und Ruhr. Radfahrerinnen und Radfahrer in NRW geben vielen Städten im Land und besonders den Ruhrgebietskommunen in Sachen Fahrradfreundlichkeit schlechte Noten: Laut dem „Fahrradklima-Test“ 2022 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) bleibt NRW hinter seinen eigenen Ansprüchen weit zurück. „NRW nennt sich Fahrradland Nummer 1, wurde aber mit der Schulnote 3,9 benotet“, sagte Axel Fell, der den ADFC-Landesverband zusammen mit Rebecca Heinz leitet, am Montag. Im Vergleich zur letzten Umfrage vor zwei Jahren trete NRW auf der Stelle.

Unter den fünf am besten bewerteten deutschen Großstädten zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern ist nur Münster vertreten. Von den fünf am schlechtesten benoteten Großstädten in dieser Kategorie sind vier in NRW: Duisburg, Krefeld, Hagen und Remscheid. Auch Lüdenscheid und Essen schneiden schlecht ab. 62.000 Menschen nahmen landesweit an der Befragung teil, bundesweit sogar 245.000 – so viele wie noch nie zuvor, wie der ADFC verkündet.

Rebecca Heinz sieht, „dass Städte, die mit Mut auch gegen Widerstände den Radverkehr gefördert haben, dafür belohnt wurden. Und wir sehen auch, wie wichtig es ist, dass sich die Stadtspitze persönlich starkmacht für nachhaltige Mobilität“. Allerdings gebe es noch Luft nach oben. Vielerorts im Land entspreche die Infrastruktur nicht den Wünschen und Erwartungen der Radfahrenden. So hielten 80 Prozent der Befragten die Radwege für zu schmal. 72 Prozent seien mit den Falschparkkontrollen auf Radwegen unzufrieden, und 70 Prozent fühlten sich beim Radfahren nicht sicher. Die höchsten Zufriedenheitswerte gab es für die schnelle Erreichbarkeit von Stadtzentren, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung sowie die Möglichkeiten zum zügigen Radfahren.

> Und wir sehen auch, wie wichtig es ist, dass sich die Stadtspitze persönlich starkmacht für nachhaltige Mobilität.
>
> **Rebecca Heinz,** ADFC-Landesvorsitzende

Axel Fell formuliert Forderungen an die Politik. „NRW muss endlich das Potenzial des Fahrrads ausschöpfen. Die zügige Umsetzung des Aktionsplans zum ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz und der im Gesetz für dieses Jahr angekündigte Bedarfsplan für Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes könnten die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen entfesseln.“

Auf Bundesebene kündigte Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) Unterstützung für die Länder und Kommunen an, „die Radverkehrsinfrastruktur vor Ort einladend, komfortabel und sicher auszubauen. Wir haben in dieser Legislatur Finanzierungs- und Planungssicherheit für die Kommunen geschaffen“. Der FDP-Minister weist auf einen neuen, im Juli startenden berufsbegleitenden Lehrgang „Einladende Radverkehrsnetze planen und umsetzen“ hin, bei dem sich die Fachkräfte in den Kommunen weiterbilden können.

NRZ/epd/Bericht Seite 3

Schlechtes Pflaster für Radler

Der Fahrradclub ADFC kritisiert die Verkehrsplanung im Revier und Düsseldorf

Matthias Korfmann
Marcel Sroka

An Rhein und Ruhr. „Viel Licht und viel Schatten" zeigt der so genannte „Fahrradklima-Test" 2022 des Fahrrad-Clubs ADFC. Wobei das „Licht" eher im Münsterland strahlt, während das Ruhrgebiet großflächig im Schatten liegt. Laut den beiden ADFC-Landesvorsitzenden Rebecca Heinz und Axel Fell tritt das bevölkerungsreichste Bundesland beim Radfahren auf der Stelle. „Es wird nicht besser", sagten sie am Montag im Landtag.

Münster weiter auf Spitzenplatz

Die gute Nachricht aus NRW-Sicht: Münster holt sich den ersten Platz bei den deutschen Städten über 200.000 Einwohnern zurück (Schulnote 3,0). Ein „Sonderpreis" fürs Radeln im ländlichen Raum geht an Wettringen im Kreis Steinfurt (Note 2,0).

Auch Bocholt, Meckenheim und Coesfeld sowie Reken erreichen gute Platzierungen. Köln und Bonn gelten als „Aufsteiger". Zappenduster hingegen fällt das Urteil der Befragten über das Ruhrgebiet aus. Duisburg (Note 4,5) und Hagen (4.6) liegen in ihrer „Ortsgrößenklasse" weit hinten. Essen landete auf dem letzten Platz aller deutschen Städte über 500.000 Einwohner (Note 4,3).

„Das Ruhrgebiet hat leider seine Chance nicht genutzt, im Zuge des Strukturwandels auch die Mobilität umzubauen", wetterte Axel Fell. Der zwischen Duisburg und Hamm geplante Radschnellweg 1 (RS1) sei bisher nur ein Beispiel für „Kompetenz-Wirrwarr" der beteiligten Städte. „Die Zuständigkeiten für Verkehr und Planung sind beim RS1 absolut undurchsichtig", sagte Fell. Das Ergebnis: Dutzende Teilstücke mit unterschiedlichem Baufortschritt.

Thorsten Meyer, einer der Vorstandssprecher des ADFC in Duisburg, ist nicht überrascht über das Ergebnis. „Duisburg ist eine gewachsene Stadt für den Auto-, nicht für den Radverkehr." Ihn verwundert darum nicht, dass die Stadt bei Themen wie „Radwege (Hindernisse, Oberfläche und Breite)", „Sicherheitsgefühl" und „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer / Konflikte mit Kfz" schlechte Noten verpasst bekommen hat. „Damit ist Duisburg leider nicht alleine im Ruhrgebiet." Einige für den Freizeitverkehr gedachte Strecken in der Region, etwa am Rhein-Herne-Kanal entlang, seien vorzeigbar. „Aber für das tägliche Pendeln innerhalb der Stadt, etwa für den Weg zur Arbeit, muss noch viel angepackt werden."

Meyer sieht aber einiges an Bewegung. „Wir führen gute Gespräche, sind als ADFC eingebunden und in Kontakt mit der Kommunalpolitik. Aber was über Jahrzehnte liegen geblieben ist, kann nicht so schnell verändert werden."

Über schmale und schlecht geführte Radwege, gerade in Baustellenbereichen, sowie fehlende Kontrolle von Falschparkern kann sich auch Lerke Tyra ärgern. „Es gibt sehr viel Stagnation", erklärt die Vorsitzende des ADFC in Düsseldorf. Die Landeshauptstadt landet mit der Note 4,1 in der Rangliste der Städte über 500.000 Einwohner auf einem Mittelfeld-Platz. „Ich kann es niemandem verübeln, der sagt, dass er in Düsseldorf nicht gerne Rad fährt", so Tyra.

„Die Bürgerinnen und Bürger sind unzufrieden mit der schleppenden Umsetzung von groß angekündigten Verbesserungen für den Radverkehr." Pläne der schwarz-grünen Ratsmehrheit gebe es einige. Realität seien diese aber noch nicht geworden. „Immerhin merken wir aber, dass sich die Stadt bemüht. Wir wissen, dass es etwa im Planungsbereich aktuell schwierig ist, neues Personal zu finden", hat Tyra sogar einiges an Verständnis. „Doch wenn uns die Verkehrswende wichtig ist, müssen wir aktiver werden. Etwa im Bereich der Fahrradstraßen müssen wir etwas tun, bei uns gibt es gerade mal zwei Stück." Noch werde davor zurückgeschreckt, etwa Parkplätze zurückzubauen, um Platz für den Radverkehr zu schaffen.

Immerhin zeige sich bei den Fahrradzählstellen in Düsseldorf, 15 Stück betreibt die Stadt, dass die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer verstärkt aufs Rad setzen. „Zuletzt haben wir von 2021 auf 2022 eine Zunahme von sieben Prozent bei den Radfahrern gesehen.

In Wesel kann Olaf Bunzel, dortiger Vorsitzender des ADFC, die verhältnismäßige gute Gesamtnote (eine 3,6) nachvollziehen. „Man kann in Wesel gut Rad fahren." Gleichwohl sieht Bunzel noch Schwachstellen. „Eine bessere farbliche Hervorhebung der Radwege ist eine Sache. Auch gibt es weiterhin Lücken im Radwegenetz." Die Grundvoraussetzungen seien aber vorhanden. „Die Qualität insgesamt muss aber noch verbessert werden." *NRZ*

Radfahren an Rhein und Ruhr: Lust oder Frust?

Die Ergebnisse der großen und bundesweiten Befragung des ADFC sind online unter fahrradklima-test.adfc.de abrufbar.

Auch die NRZ möchte von Radfahrerinnen und Radfahrern an Rhein und Ruhr wissen: Ist das Radeln für Sie, liebe Leserinnen und Leser, Lust oder Frust? Vermeiden Sie es, auf das Rad zu steigen oder nutzen Sie täglich ein Zweirad, um an Ihr Ziel zu kommen? Senden Sie uns Ihre Erfahrungen per E-Mail an: **seitedrei@nrz.de**

Fahrradklimatest: Essen auf dem letzten Platz

Bei der Umfrage des ADFC geben Radler der Stadt in puncto Fahrradfreundlichkeit schlechte Noten. Wenige Lichtblicke

31 Jahre nach Verleihung der „Rostigen Speiche“ an die Stadt Essen als fahrradunfreundlichste Kommune Deutschlands hat sich in den Augen vieler Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer an den schlechten Verhältnissen augenscheinlich nur wenig verändert.

Unter den 14 größten deutschen Städten ist Essen wieder auf den letzten Platz gerutscht. Das ist das Ergebnis des 2022 vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) bundesweit durchgeführten zehnten Fahrradklimatests.

Schlusslicht unter Großstädten

Das bittere Fazit für Essen: Die Stadt ist wieder Schlusslicht in der Kategorie der deutschen Großstädte über 500.000 Einwohner. 1991 wurde Essen von ihren Radlerinnen und Radlern mit der Note 5,1 derart schlecht bewertet, dass sie die „Auszeichnung“ als fahrradunfreundlichste Großstadt Deutschlands erhielt. Bei späteren Umfragen konnte die Ruhrmetropole sich zunächst steigern. Die beste Zensur wurde 2014 mit der Note 3,96 erreicht, womit man bundesweit immerhin ins untere Mittelfeld aufrückte. Seither jedoch geht es Schritt für Schritt kontinuierlich bergab, beklagt der ADFC Essen. 2022 gaben Essens Radlerinnen und Radler ihrer Stadt die Note 4,28.

Seit nunmehr über 30 Jahren führt der ADFC mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums Fahrradklimatests durch. Anhand eines 27 Punkte zählenden Fragenkatalogs können Radlerinnen und Radler ihre jeweilige Stadt bewerten. Bundesweit beteiligten sich im vergangenen Jahr rund 245.000 Menschen – ein Plus von sieben Prozent.

In Essen waren es 1556 Teilnehmer und damit sogar fast 20 Prozent mehr als zwei Jahre zuvor. Im Ruhrgebiet befindet sich Essen in puncto Fahrradunfreundlichkeit in „bester“ Gesellschaft. Nahezu alle größeren Revierstädte dümpeln auf den unteren Plätzen. Dortmund und Oberhausen beispielsweise liegen mit der Note 4,27 nahezu gleichauf mit Essen.

Die gute Bewertung 2020 war augenscheinlich darauf zurückzuführen, dass kurz zuvor der Rat der Stadt Essen dem Radentscheid beigetreten war. Die Erwartungshaltung war entsprechend hoch.

Jörg Brinkmann,
Ehrenvorsitzender des ADFC Essen

Bei näherer Betrachtung der Ergebnisse fällt auf, dass Essen in der Kategorie „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ deutlich schlechter abgeschnitten hat als zuletzt, statt eine Note 3,2 vergaben die Teilnehmer die Note 3,9. „Die gute Bewertung 2020 war augenscheinlich darauf zurückzuführen, dass kurz zuvor der Rat der Stadt Essen dem Radentscheid beigetreten war. Die Erwartungshaltung war entsprechend hoch“, sagt Jörg Brinkmann, Ehrenvorsitzender des ADFC Essen, der den Fahrradklimatest von Beginn an begleitet.

Zwei Jahre später herrsche große Ernüchterung. Die Ergebnisse in den übrigen Kategorien des Fahrradklimatests haben sich nur in Nuancen verändert, bilanziert Brinkmann. Besonders negativ fallen abermals mangelnde Kontrollen von Falschparkern auf Radwegen ins Gewicht, die Ampelschaltungen für Radfahrer, ein als unzureichend empfundener Winterdienst auf Radwegen, das Fahren im fließenden Verkehr, zu schmale Radwege sowie die Verkehrsführung durch Baustellen. Bezeichnenderweise habe sich daran in all den Jahren so gut wie nichts verändert.

2024 steht der nächste Test an

Einige wenige Lichtblicke gebe es dennoch: die für Radfahrer in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen, die Beschilderung des Radwegenetzes sowie das öffentliche Fahrradverleihsystem. Im kommenden Jahr steht der nächste Fahrradklimatest an. Dann hat Essen die Chance, die rote Laterne wieder abzugeben. *schy*