

Fahrradland Brandenburg

Im Herbst 2014 wurde bundesweit der sechste ADFC-Fahrradklima-Test (FKT) in ganz Deutschland durchgeführt. Radfahrerinnen und Radfahrer konnten dabei anhand von 27 Fragen Einschätzungen zum Fahrradklima in ihrer Stadt abgeben. Für Brandenburg offenbarten die Ergebnisse Spitzenreiter, Aufholer und Schlusslichter. VON JULIA FRANCKE



Die Zeppelinstraße soll zugunsten von Fahrrad und ÖPNV von vier auf zwei Autospuren verengt werden. Foto: Stadt Potsdam

In Brandenburg haben rund 3.000 Bürgerinnen und Bürger die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt nach dem Schulnotensystem bewertet. Die Mindestteilnehmendenzahl von 50 wurde dabei in 19 Brandenburger Kommunen erreicht. Das sind 13 mehr als noch vor zwei Jahren, was die stetig wachsende Bedeutung des Radverkehrs zeigt. Die Spitzenplätze im bundesweiten Vergleich bei diesem Fahrradklima-Test belegen Ketzin/Havel (2. Platz von 292 Kleinstädten), Potsdam (4. Platz von 37 Großstädten) und Oranienburg (14. Platz von 292 Kleinstädten), während sich Kommunen wie Cottbus (30. von 100 Mittelstädten), Schwedt/Oder (18. von 292) und Hennigsdorf im Mittelfeld bewegen. Die Schlusslichter sind Frankfurt(Oder) (92. von 100), Teltow (245. von 292) und Falkensee (258. von 292) – aber immerhin gibt es dort viele fahrradbegeisterte Menschen, die am Fahrradklima-Test teilgenommen haben. Viele andere Kommunen sind aus Mangel an Beteiligung (noch) nicht in der Auswertung vertreten.

Am 13.03.2015 lud der ADFC Brandenburg mit Unterstützung des Ministeriums

für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) zur Auswertung aus Brandenburger Sicht ein. Nachdem Edgar Fiedler (Referent im Referat Straßenbau und Leiter der »Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr«), Thomas Böhmer (Projektleiter des FKT) und Lea Hartung (Geschäftsführerin des ADFC Brandenburg) ihre Einschätzungen zur Situation des Radverkehrs in den Brandenburger Kommunen gegeben hatten, nutzten die rund

Den Schwung vom Radtourismus für den Alltagsradverkehr nutzen

50 anwesenden Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen und Verbänden die Möglichkeit, zu diskutieren und sich untereinander auszutauschen.

Glanzlichter und Schattenseiten

Was haben die Spitzenreiter in Brandenburg den anderen Städten voraus? Fahrrad fahren ist dort selbstverständlich, alle fahren Rad – ob alt oder jung. Außerdem loben die Bürgerinnen und Bürger, dass ihre Stadt dem Fahrrad einen hohen Stellenwert einräumt, was sich in guten Noten

für Reinigung der Radwege oder für Fahrradförderung in jüngster Zeit niederschlägt.

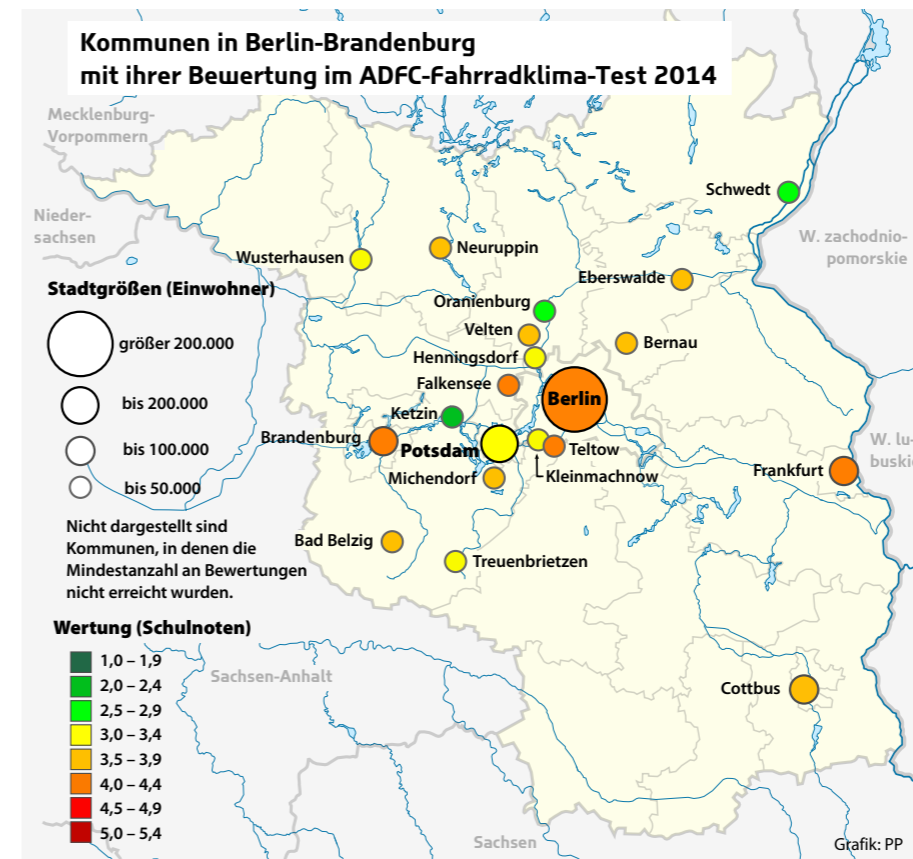
»Und wie sieht es brandenburgweit aus? Die im Durchschnitt besten Bewertungen erhielt Brandenburg in den Kategorien Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad und Alle fahren mit dem Rad – ob alt oder jung.«

Großen Nachholbedarf sehen die Radfahrerinnen und Radfahrer des Landes bei der Verkehrsführung an Baustellen, der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr und der Verfügbarkeit von öffentlichen Leihfahrrädern. Verbesserung des Fahrradklimas können schon durch einfache, wenig aufwendige Maßnahmen erreicht werden. So rät der ADFC zu fahrradfreundlichen Lösungen an Baustellen und zu regelmäßigem und gründlichem Reinigungs- und Winterdienst auf Radwegen.

Fahrradfreundliche Städte sind lebenswerte Städte

Längerfristig ist allerdings ein Umdenken nötig, so Dirk Israel, Vorsitzender des ADFC Brandenburg: »Mehr Radverkehr ist gesellschaftlich gewünscht und politisch gewollt. Jetzt brauchen wir mehr Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die das Rad zu ihrer Priorität machen. Wer lebenswerte Städte will, muss weg von der autogerechten Stadt und mehr Platz schaffen für Menschen, die mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen.«

Der ADFC schlägt dazu drei Handlungsfelder vor: Kommunikation, Intermodalität und Infrastruktur. Erstens zeigt der Fahrradklima-Test, dass Werbung für's Radfahren das Fahrradklima verbessert – wenn zum Beispiel die Bürgermeister von Oranienburg und Potsdam ihre Wege mit dem Rad zurücklegen. Zweitens ist für die Steigerung des Radverkehrsanteils die bessere Verzahnung von Fahrrad und ÖPV in einem Flächen- und Pendlerland unabdingbar. Das ist ein weites Feld von der Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn bis hin zu sicheren Abstellanlagen – beispielhaft das 2013 eröffnete Fahrradparkhaus in Bernau. Drittens unterstützt der ADFC die Neuaufteilung der



zur Verfügung stehenden Fläche zugunsten des Fahrrads, wie das hart umkämpfte Projekt der Stadt Potsdam, die Zeppelinstraße von vier auf zwei Autospuren zu verengen und somit Fahrrad und ÖPNV zwei Spuren mehr einzuräumen. Institutionell sollten solche Prozesse in lokalen »Runden Tischen Radverkehr« und auf Landesebene von der in Gründung befindlichen »AG Fahrradfreundliche Kommunen« begleitet werden.

Die Kategorie der Aufholer im Fahrradklima-Test zeigt, dass Zusammenarbeit zwischen ADFC und Kommune sowie kontinuierliche Radverkehrsförderung sich auszahlen: Oranienburg und Eberswalde machen im Vergleich zu 2012 einen Sprung nach vorne. Das Land Brandenburg hat mit dem touristischen Radwegenetz gute Voraussetzungen geschaffen – jetzt gilt es, diesen Schwung für den Alltagsradverkehr zu nutzen.

Die Situation in Berlin

Die Berliner stellen den Radfahrbedingungen in der Hauptstadt kein gutes Zeugnis aus. 3.814 Teilnehmer hatten sich in Berlin am FKT beteiligt. Gegenüber 2012 eine Steigerung um mehr als 60%, die das steigende Interesse an der Verkehrssituation aufzeigt. Das Ergebnis aber hat sich kaum verändert: 4,07 auf der Schulnotenskala.

Dabei stimmen die meisten Berliner darin überein, dass in der Hauptstadt grundsätzlich »alle Radfahren«, die Stadtzentren mit dem Rad gut erreichbar sind und man zügig voran kommt.

Bei folgenden Punkten zeigen sich die Berliner aber äußerst unzufrieden und liegen dabei deutlich unter dem Durchschnitt der anderen Großstädte über 200.000 Einwohner: Falschparken auf Radwegen – (Note 5,3), Fahrraddiebstahl (5,0), Stellenwert des Radverkehrs (4,7) und gefühlte Sicherheit beim Radfahren (4,5).

Ursache für das schlechte Bild dürfte auch sein, dass im Zeitraum zwischen 2012 und 2014 kaum größere Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt wurden. Progressive Bestimmungen im Entwurf der Radverkehrsstrategie des Senats waren 2012 verwässert worden, namentlich von Innensenator Henkel (die Polizei sollte Falschparker stärker kontrollieren) und Finanzsenator Nussbaum (es waren höhere finanzielle Mittel vorgesehen). Letzterer zeichnete auch für den weiteren Stellenabbau bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verantwortlich. Das Bild, das die radelnden Berliner von ihrer Stadt zeichnen, lässt damit einen einfachen Rückschluss zu. Eine Radverkehrsstrategie ist nur gut, wenn sie auch konsequent und in der Breite umgesetzt wird. ■ PP

Seit über 30 Jahren
Qualität und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107 Mo – Fr 10 – 19
10961 Berlin Sa 10 – 16
Fon 74 07 35 99

Körtestraße 14 info@raederwerk.de
10967 Berlin www.raederwerk.de
Fon 6 91 85 90

LUST AUF BEWEGUNG

Ullis Fahrradladen seit 1983
Alltagsräder · Ersatzteile · Service
Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersattel

13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15

RADELMAX
Verkauf und Reparatur von Fahrrädern

vst Fahrradmanufaktur
„Vertragshändler“

ab 699,95€

28" Damen/Herrenrad Fahrradmanufaktur
8 Gang Nexus mit Magura HS11 Bremse

PANKOW OSSIETZKYSTRASSE 5
Mo. - Fr. 9.30 - 18.00 Uhr Sa. 9.30 - 13.00 Uhr
☎ 48 09 56 53

FAHRRAD BOX
NEU + REPARATUR + VERLEIH BERLIN

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10.00 - 18.30 Uhr
Sa. 10.00 - 14.00 Uhr

Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com

Konstanzer Str. 55
10707 Berlin