

Flensburg, 12. April 2019

Flensburg: beim Radklima noch nicht so prima

Trotz der jüngsten Bemühungen der Stadt um mehr Radverkehrsfreundlichkeit ist es in Flensburg um die Radverkehrsförderung und das subjektive Sicherheitsgefühl beim Radfahren immer noch nicht sonderlich gut bestellt. Dies ergab der jüngste „Fahrrad-Klima-Test“ – die größte Online-Befragung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) zum Radklima in Deutschland. Flensburg erhielt bei diesem bundesweit erstellten Zufriedenheits-Index erneut gerade einmal die Note „ausreichend“. Insgesamt landete die Fördestadt in der Gesamtbewertung mit der Note 4,21 deutlich im hinteren Drittel aller teilnehmenden, deutschen Städte und Gemeinden. In der landesweiten Vergleichsgruppe der Städte bis 100.000 Einwohner markiert Flensburg trotz aller erkennbaren Anstrengungen sogar das Schlusslicht. Doch gibt es in der öffentlichen Wahrnehmung auch einige Lichtblicke.

An der Umfrage hatten sich Ende letzten Jahres mit insgesamt 439 Personen mehr Flensburger*innen beteiligt als je zuvor. „Dies zeigt deutlich, wie sehr der Radverkehr im Alltag inzwischen boomt und wie groß das Interesse der Menschen am Thema Radmobilität ist.“, so Axel Dobrick, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Schleswig-Holstein e.V. .

Weil gleichzeitig die Zahl der Autos immer mehr zunimmt, leidet aber das Sicherheitsgefühl beim Radfahren. Es verschlechterte sich auf die Note 4,5 und folgte damit tendenziell dem Bundestrend. Dies zeigt auch, dass die bisherigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung keinesfalls ausreichen dürften, um – wie geplant - mehr Menschen zum gewünschten Umstieg aufs Rad zu bewegen.

Bemängelt wurden unter anderem die Breite und Oberflächenbeschaffenheit vorhandener Radverkehrsanlagen, Ampelschaltungen für Radfahrende, Hindernisse und die Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen sowie die Führung des Radverkehrs an Baustellen. Das bedeutet, dass sich mit einer verstärkten Verkehrsüberwachung, der Beseitigung vorhandener Hindernisse, Instandhaltungsmaßnahmen, einer regelmäßigen Reinigung von einem verbesserten Winterdienst auf Radwegen bereits kurzfristig erste positive Effekte erzielen ließen.

Flensburg hat in punkto Radverkehr aber auch eine Reihe von **Stärken** vorzuweisen, etwa beim Thema „Werbung für das Radfahren“. Hier engagierten sich in den letzten Jahren verschiedene Institutionen wie die Stadtverwaltung, Campus, Klimapakt; nicht zuletzt der ADFC Flensburg. Auch gibt es in Flensburg kaum Fahrraddiebstähle, was auch mit jüngsten Aufgriffen und Ermittlungserfolgen von Bundes- und Landespolizei und dem fortschreitenden Ausbau von sicheren Abstellanlagen zu tun haben dürfte. Positiv bewertet wurden auch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (wie zuletzt in der Norderstraße) und das vorhandene Angebot an Leihfahrrädern.

Als immerhin befriedigend empfanden die Befragten die Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Auch hier wurden mit der überwiegend aus EU-Mitteln finanzierten Campus-Anbindung erste Verbesserungen auf den Weg gebracht, während die radverkehrsfreundliche Verbindung von westlicher Höhe und Innenstadt über Nordergraben und Rathausstraße nach wie vor aussteht.

Fazit

Die vermehrt praktizierte Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und die farbliche Markierung so genannter Schutzstreifen scheinen im Ergebnis der falsche Weg zu sein, um mehr Menschen aufs Rad zu locken und Radfahrenden die erforderliche Sicherheit im Verkehr zu bieten: bundesweit möchten 81 Prozent aller Befragten lieber getrennt vom Autoverkehr Rad fahren, bei den Frauen sind es sogar 86 Prozent.

Folglich müssten jetzt - wo immer möglich - endlich zügig bauliche (nicht zwingend kostspielige) Maßnahmen zur Trennung vom übrigen, vor allem dem motorisierten Verkehr erfolgen, um mehr subjektive und objektive Sicherheit zu gewährleisten; etwa die Neuverteilung vorhandener Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs und deren bauliche Abtrennung in Form so genannter „ADFC-Streifen“ (geschützter Radfahrstreifen), ähnlich wie eingangs der Husumer Straße.

Flensburg muss in Zukunft noch deutlich mehr vom Richtigen tun, um die Stadt gezielt vom überbordenden, motorisierten Verkehr zu entlasten und die Ziele des inzwischen von der Ratsversammlung verabschiedeten „Masterplans Mobilität“ zu erreichen. Hierzu könnten z.B. modale Filter, fahrradfreundliche Oberflächengestaltungen, verbesserte Führungsformen für den Radverkehr, der Ausbau von Radschnellverbindungen, Abstellanlagen an Endhaltestellen von Bussen, verbesserte Parkraum- und Logistikkonzepte und eine Optimierung der Verknüpfung von Verkehrsträgern – wie etwa zwischen Rad und Bahn - gehören.

Der Weg in die Zukunft ist ein Radweg: deutlich mehr Radverkehr kann in den kommenden Jahrzehnten massiv zur Lösung des Mobilitätsproblems in Flensburg und Umgebung sowie zur Klimaneutralität im Verkehrsbereich beitragen.

Flensburg hat trotz der Testergebnisse einen vielversprechenden Kurs eingeschlagen, den die Stadt beibehalten und zukünftig noch verstärken sollte. Politik und Verwaltung sollten die ausschließlich autogerechte Stadt- und Verkehrsplanung so schnell wie möglich beenden, mutige und entschlossene Schritte in Richtung einer nachhaltigen Zukunft unternehmen, um mehr Platz für's Rad zu schaffen.

Für Rückfragen:

Axel Dobrick

ADFC Flensburg

Team Verkehrspolitik

e-mail: axel.dobrick@adfc-sh.de

mobil: +49 1777 81 83 88

Hintergrund: Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und wurde im Herbst 2018 zum achten Mal durchgeführt. Er wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert. Rund 170.000 Menschen stimmten bundesweit ab – eine Steigerung von 40 Prozent gegenüber dem letzten Test im Jahr 2016. 74 Prozent der Teilnehmer*innen fahren täglich Rad und kennen die Bedingungen vor Ort genau, auch aus der Autoperspektive, denn 75 Prozent haben ein Pkw zur Verfügung.