

| | |
|----------------|---|
| Anfrage | Status: öffentlich |
| | Federführung: FB 40 - Fachdienst Stadtplanung |
| | AZ: 40.02/Ri/sch |
| | Verfasser/Bearbeiter: Herr Rinker |

**Fazit zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2016
hier: Beantwortung der Anfrage der Fraktion der Buchholzer Liste im Rat der Stadt
Buchholz i.d.N. vom 03.07.2017**

Die Anfrage der Fraktion der Buchholzer Liste vom 03.07.2017 beantworte ich wie folgt:

I. Welches Fazit ziehen Sie als Verwaltung aus den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests für Buchholz i. d. N.?

Formal:

Durch die geringe Teilnehmerzahl (n=59) ist diese Umfrage nicht repräsentativ. Im Verhältnis zur Teilnehmerzahl am Stadtradeln (n=950) oder den regelmäßigen Radfahrern in Buchholz (n=5600) wird damit nur ein Bruchteil der Radfahrer widerspiegelt. In diesem Zusammenhang ist zum Beispiel unklar wie die Teilnehmer zu der Umfrage aktiviert wurden, eine mediale Präsenz war jedenfalls im Vorfeld nicht gegeben, sodass nur „Insider“ davon wissen konnten.

Inhaltlich:

Der ADFC hat in seinem jährlichen Fahrradklimatest (eine Umfrage zur Bedeutung des Radverkehrs in Kommunen) die Stadt Buchholz kürzlich bewertet. Darin schneidet Buchholz nur mittelmäßig ab- mit einer Schulnote von 3,9. Keine besonders gute Bewertung.

Besonders schlecht bewertet wurden im Test 13 Kategorien bewertet und zwar

1. die Fahrradmitnahme im ÖPNV (Note 4,7),
2. die Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Note 4.7),
3. die Breite der Radwege (Note 4.7),
4. die Führung der Radwege an Baustellen (4.7),
5. die Reinigung der Radwege (4.6),
6. die Bereitstellung von öffentlichen Fahrrädern (Note 4,4),
7. die Sicherheit der Radwege für junge und alte Menschen (4.4),
8. die Oberflächen der Radwege (4.4),
9. das gemeinsame Fahren mit Autos auf der Fahrbahn (4,4)
10. die Ampelschaltungen für Radfahrer (4.3),
11. der Winterdienst auf Radwegen (Note 4.2),
12. die Konflikte der Radfahrer mit den Autofahrern (4.1),
13. die Hindernisse auf Radwegen (4.0)

Zu jedem der eben genannten Punkte nun eine Einschätzung der Verwaltung:

1. Zum Thema **Fahrradmitnahme im ÖPNV** haben wir die Verkehrsbetriebe Buchholz und die KVG Stade GmbH & Co. KG angeschrieben. Die Antworten von beiden Gesellschaften, welche Argumente gegen eine Fahrradmitnahme sprechen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Erstens wird von der VEBU die geringe Distanz zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum erwähnt, welche die Dringlichkeit von Fahrradmitnahmen verringert. Zweitens gibt es sehr wenige konkrete Nachfragen nach Fahrradmitnahmen an die Busfahrer. Drittens haben Personen mit Rollator, mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer Vorrang vor Radfahrern. Viertens würden Fahrradanhänger mit enormen finanziellen Aufwendungen einhergehen. Und fünftens würden durch die Fahrradmitnahme Verzögerungen im Zeitplan der Fahrzeuge entstehen.

Aus diesem Grunde gibt es bisher bei den Stadtbussen in Buchholz keine Fahrradmitnahme, bei Regionalbussen (hierzu zählen auch die regionalen Schulbusse) ist die Fahrradmitnahme möglich, soweit Platz vorhanden ist und nicht andere Personengruppen (s.o.) diesen benötigen. Lediglich im Heideshuttle sowie im Regionalparkshuttle gibt es gesicherte und ausreichende Fahrradmitnahmemöglichkeiten. Dieses explizite Freizeitangebot unterliegt anderen Anforderungen als der Regelbusverkehr, in dem es in ganz Deutschland nur eingeschränkte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder gibt.

2. Zum Thema **Falschparkerkontrolle** auf Radwegen lässt sich Folgendes sagen. Verkehrswidrig geparkte KFZ werden grundsätzlich durch die Verwaltung im Rahmen der personellen Kapazitäten überwacht. Aufgrund der flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt Buchholz i.d.N. kann mit dem vorhandenen Personal nicht jeder Verkehrsverstoß festgestellt werden.

3. Die **Breite der Radwege** ergibt sich in Buchholz häufig aus historischen Gegebenheiten. Durch die unterschiedliche Breite der stadteigenen Straßen sind unterschiedliche Möglichkeiten der Radverkehrsorganisation gegeben, mit Radwegen, Radfahrstreifen, oder der Führung auf der Fahrbahn. Die Grundstücke jenseits der Straßen sind in den meisten Fällen im Privatbesitz (bei einer Vielzahl von Anliegern). Verbreiterungen der Verkehrsstrassen (u.a. zum Ausbau der Radwege) sind daher nur selten möglich. Weitere Ausführungen zu dem Thema können nur an konkreten Ortslagen festgemacht werden.

4. Die **Führung des Radverkehrs in Bereich von Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum (Baustellen)** erfolgt je nach Situation nach den einschlägigen verkehrsrechtlichen Bestimmungen. Werden diese Vorgaben nicht erfüllt, so ist aus Verkehrssicherheitsgründen der Radverkehr an dieser Arbeitsstelle nicht möglich. Ggf. wird mit Schildern auf Umleitungen und Gefahrenlagen für Radfahrer an Baustellen hingewiesen.

5. Zum Thema **Reinigung der Radwege** lässt sich Folgendes sagen: Die Reinigung von Geh- und Radwegen innerhalb geschlossener Ortschaften wurde auf die Anlieger übertragen. Diese sind daher für die Reinigung zuständig. Im Allgemeinen gibt es diesbezüglich keine Probleme. Eine über die rechtlichen Verpflichtungen hinausgehende Reinigung ist nur sehr begrenzt möglich. Der städtische Baubetriebshof stößt bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen.

6. Die **Bereitstellung von öffentlichen Fahrrädern** ist in einer Stadt von der Größe Buchholz' bisher nicht üblich, und mit hohen Kosten verbunden. In Großstädten und Städten mit hoher Bevölkerungsdichte sind Angebote wie Call a Bike (ein Angebot der DB) vorhanden, in Buchholz jedoch bisher nicht. Durch den geringen Anteil an touristischen Radfahrern und den hohen Anteil an Radlern, welche mit dem eigenen Fahrrad unterwegs sind, wird ein solches Angebot zurzeit nicht für sinnvoll erachtet.

7. Auf die **Sicherheit von Radwegen für alte und junge Menschen** wird geachtet. So werden Barrieren und Stolperfallen vermieden und z.B. abgesenkte Bordsteine angebracht. An Kreuzungen wird die Verkehrsführung so gestaltet, dass Radfahrer leicht die Übersicht behalten, und sich nicht auf Fußwege oder Fahrbahnen „verirren“. Das abrupte Ende von Radwegen und Radfahrstreifen wird ebenfalls vermieden.

8. Die **Oberflächen von Radwegen** werden so gut wie möglich gepflegt. Radwege immer im optimalen Zustand zu erhalten ist aber nicht möglich. Ohne finanzielle Mehrausgaben sind Fahrbahnrisse oder Löcher kaum zu vermeiden. Wichtige Radstrecken werden aber von der Stadt in einem akzeptablen Zustand erhalten. Auf die Führung von Radwegen auf Kopfsteinpflaster und Schotterwegen wird, so weit möglich, verzichtet.

9. Das **gemeinsame Fahren von Autos und Fahrrädern** auf der Fahrbahn ist laut ADFC sicherer als das Fahren auf gesonderten Rad- und Fußwegen und wird daher auch von der Stadt Buchholz grundsätzlich unterstützt. Das Neuanlegen von Radfahrstreifen kann jedoch nicht einseitig zu Lasten der Verkehrsbreite des Automobilverkehrs erfolgen. Solche Neuanlegungen sind daher nur mit Mehrausgaben realisierbar. Außerorts und jenseits der geschlossenen Ortschaft wird ein getrenntes Führen von Rad- und Autoverkehr für immer noch die beste Variante angesehen.

10. Die **Schaltungen von Lichtsignalanlagen** sollen grundsätzlich am Verkehrsaufkommen angepasst sein. Moderne Ampeln schalten voll verkehrsabhängig und steuern so den bestmöglichen Verkehrsfluss in Abhängigkeit von der Gesamtauslastung. Eine verkehrsabhängige Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern erfolgt i.d.R. nur eingeschränkt, da sich dieses erheblich auf den Gesamtverkehrsfluss an Kreuzungen auswirkt.

11. Beim Thema **Winterdienst** gelten dieselben rechtlichen Vorgaben wie bei der sonstigen Straßenreinigung. Radwege und Fahrbahnen sind hier nur an gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen zu behandeln. Bereits jetzt werden durch die Stadt mehr Radwege als rechtlich verpflichtend geräumt. Jedoch sind hier die Fahrbahnen vorrangig zu räumen. So ist bei besonderen Witterungsverhältnissen von Radfahrern ein langsames und umsichtigeres Fahrtempo zu erwarten, bzw. auf die Fahrbahn oder Gehwege auszuweichen. Ein Anspruch auf sommerliche Straßenverhältnisse kann nicht gewährleistet werden.

12. Konflikte von **Radfahrern mit Autofahrern** versucht die Stadt dadurch im Vorfeld zu lösen, als dass für beide Verkehrsteilnehmer adäquate Fortbewegungsmöglichkeiten geschaffen werden. Verkehr in einer Stadt wird allerdings nie völlig reibungslos verlaufen können.

13. Wenn die Verwaltung **Hindernisse auf Radwegen** feststellt, die zur Unbenutzbarkeit des bestehenden Radweges führt, sind Umleitungen einzurichten. Ansonsten sind Hindernisse zu beseitigen. Des Weiteren ist die Bevölkerung aufgerufen Hindernisse auf Radwegen der Verwaltung zu melden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aus Sicht der Verwaltung die Bewertung objektiv nicht nachzuvollziehen ist.

II. Welches sind für Sie die wichtigsten Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs in Buchholz i.d.N.? Wir bitten um eine detaillierte Begründung Ihrer Nennungen.

Die Stadt Buchholz hat im Masterplan Radverkehr, welcher vor wenigen Jahren erarbeitet wurde, eine Reihe von Maßnahmen aufgelistet, welche Schritt für Schritt abgearbeitet wird.

Die wichtigsten Handlungsfelder sind:

- Erhaltung und Ausbau der bestehenden Radwege. Dazu gehört u.a. die Eröffnung von im Masterplan beschriebenen Velorouten.
- Erhöhung der Anzahl moderner Abstellanlagen im Stadtzentrum, insb. in Bahnhofsnähe (u.a. Bau eines Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Bahnhofs im Zuge des Projektes Stadtumbau West sowie weiterer Abstellmöglichkeiten auch südlich des Bahnhofes). Begründung: Ein Großteil der Radfahrer in Buchholz sind Pendler, welche oft im Zuge von Park+Ride Abstellmöglichkeiten in Bahnhofsnähe suchen. Hier fallen die Qualität des Angebots und die Nachfrage nach zeitgemäßen Abstellanlagen zur Zeit noch auseinander. Mit den geplanten Maßnahmen wird der Radverkehr in Buchholz an Bedeutung gewinnen.
- Erhöhung der Präsenz des Radverkehrs in der Stadt und des Radfahrerservices der Stadt (u.a. Errichtung von drei öffentlichen Luftpumpen für jedermann am Bahnhof, in der Innenstadt und beim Buchholz Bad).

III. Welche konkreten Maßnahmen leiten Sie aus den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests ab und bis wann wollen Sie diese umsetzen? Wir bitten um eine detaillierte Begründung Ihrer Nennungen.

Die Stadt Buchholz hat die Ergebnisse des Fahrradklimatests ausführlich analysiert. Konkrete Maßnahmen können hieraus jedoch nicht abgeleitet werden. Der Radverkehr spielt in Buchholz bereits eine große Rolle und sollte auch in Zukunft zielgerichtet gefördert werden.

Anlagen:

1. Stellungnahme Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N. GmbH vom 25.07.2017
2. Stellungnahme KVG Stade GmbH & Co. KG vom 17.08.2017

Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N. GmbH, Maurerstraße 10, 21244 Buchholz

Stadt Buchholz i. d. N.
Herrn Sascha Rinker
Rathausplatz 1
21244 Buchholz

Ansprechpartner
Björn Mustermann

Durchwahl: 208-200
Ihr Zeichen: 40.02/Ri
Unser Zeichen: bmu/gkl
Datum: 25.07.2017

| | | |
|--|---------------|---------|
| Stadt Buchholz i.d.N. Der Bürgermeister | | |
| Eing. | 27. Juli 2017 | Uhrzeit |
| BGM | Dez | FB |

Handwritten: R (circled), 40 (with arrow pointing to Uhrzeit)

Vorab per E-Mail an sascha.rinker@buchholz.de

Anfrage von Peter Eckhoff, Buchholzer Liste, vom 03.07.2017
Stellungnahme zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklimatests 2016

Sehr geehrter Herr Rinker,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 19. Juli 2017 zu o. g. Anfrage nehmen wir wie folgt Stellung:

1) Allgemeines

Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist nur eines von 27 Kriterien in dem ADFC-Fahrradklimatest 2016. Und vor dem Hintergrund der im Test als positiv hervorgehobenen Aspekte der guten Erreichbarkeit unseres Stadtzentrums bzw. der zügigen Erreichbarkeit der Ziele mit dem Rad stellt sich die Frage, ob das ÖPNV-Angebot für Radfahrer in der Gesamtbewertung nicht ohnehin nachrangig gegenüber den übrigen 26 Kriterien ist bzw. sein sollte.

2) Kein ÖPNV-Angebot für Radfahrer notwendig

Für die Schaffung eines auf den Transport von Radfahrern ausgerichteten ÖPNV-Angebotes besteht aus unserer Sicht schon vor dem Hintergrund der Größe der Stadt Buchholz i. d. N. kein Bedarf. Die Distanz zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum beträgt im Maximum 6 km (im Falle von Holm-Seppensen), bei allen anderen heute durch den Buchholz Bus bedienten Randbezirken ist sie gar erheblich geringer.

Diese Bedarfseinschätzung deckt sich mit der Darstellung der Stärken von Buchholz im ADFC-Fahrradklima-Test (s. o.). Überdies korreliert sie mit den Erfahrungen unserer Busfahrer, denen zufolge eine ausgesprochen geringe Nachfrage nach der Beförderung von Fahrrädern in unseren Bussen besteht.

So wünschenswert die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen a priori sein mag, in unserer kleinen (aber schönen) Stadt besteht aus den zuvor skizzierten Gründen u. E. kein Bedarf.

3) Vorrang von Rollstuhlfahrern, Rollatoren und Kinderwagen

Selbst wenn ein solcher Bedarf bestünde, wäre jener anderer Bevölkerungsgruppen rechtlich wie auch sozial vorrangig:

Gemäß der Beförderungsbedingungen müsste ein Radfahrer Personen mit Rollator, mit Kinderwagen oder auch Rollstuhlfahrern den Vortritt lassen und gegebenenfalls den Bus verlassen. Gerade gehbehinderte Menschen, aber oft auch Eltern mit Kindern sind auf den ÖPNV angewiesen.

Momentan bestehen in unseren Bussen nur geringe Kapazitäten zur Beförderung von Rollatoren, Kinderwagen und Rollstuhlfahrern. So darf derzeit bspw. nur ein Rollstuhl transportiert werden. Um dem steigenden Bedarf dieser Gruppen in Buchholz gerecht zu werden, haben wir kürzlich beschlossen, bei Anschaffung neuer Busse zusätzlichen Beförderungsmöglichkeiten für diese Gruppen vorzusehen.

4) ÖPNV-Angebot auch aus finanziellen und betrieblichen Gründen nicht umsetzbar

Die Schaffung zusätzlicher Fahrradkapazitäten im Inneren der Fahrzeuge oder auch außerhalb in Form von Fahrradträgern am Heck des Busses bzw. Fahrradanhängern könnte nur unter erheblichen finanziellen Aufwendungen erfolgen und ist daher in der Branche nicht üblich.

Neben den unangemessen hohen Kosten sprechen auch betriebliche Gründe dagegen. Während Lösungen innerhalb der Fahrzeuge umfangreiche Umbauten unter Verlust von nennenswerten Sitzplatzkapazitäten die Servicequalität des Buchholz Bus unangemessen einschränken, würden Lösungen wie Heckfahrradträger oder gar Anhänger zu starken Verzögerungen im Zeitplan führen, da das Fahrpersonal zur Be- und Entladung eines Fahrrads das Fahrzeug verlassen müsste.

Auch sind zahlreiche Haltestellen in unserem Netz nicht darauf ausgelegt, längere Fahrzeuge als die heutigen bedienen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christian Kuhse
Geschäftsführer



ppa. Björn Mustermann
Prokurist

Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N. GmbH

Buchholz, den 17.08.2017

Sehr geehrter Herr Rinker,

bereits am 19.07. hatten Sie uns bezüglich der Möglichkeit der Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV angeschrieben; wir bitten, die aufgrund der Urlaubszeit deutlich verspätete Rückmeldung zu entschuldigen.

Für das Unternehmen KVG kann ich Ihnen mitteilen, dass in unseren Bussen, die im Regional- und schulorientierten Verkehr eingesetzt werden, die Fahrradmitnahme generell zugelassen ist; aufgrund des beschränkten Platzes der Mehrzweckflächen in den Fahrzeugen und der Regelung, dass Rollstuhlfahrer und Kinderwagen bevorzugt befördert werden, kann eine Mitnahme im Einzelfall nicht garantiert werden. Dies ist eine Regelung, die in zahlreichen Städten und Regionen so gehandhabt wird. Auf den für Radfahrer besonders interessanten touristischen und Freizeitverkehren (z.B. Heide-Shuttle) werden Busse mit Fahrradanhänger und entsprechend deutlich erhöhtem Platzangebot für Fahrräder eingesetzt.

Hinsichtlich der Fahrradmitnahme in den Bussen des Stadtverkehrs Buchholz bitte ich Sie, direkt mit den Verkehrsbetrieben Buchholz Kontakt aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Blau

KVG Stade GmbH & Co. KG

Marketing & Vertrieb
Harburger Str. 96
21680 Stade

Telefon: +49 (4141) 525 102 • Telefax: +49 (4141) 525 105

Website: www.kvg-bus.de • E-Mail: blau@kvg-bus.de

Amtsgericht Tostedt, HRA 100974

Persönlich haftende Gesellschaft: KVG Stade Verwaltungs-GmbH, HRB 101223

Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Jan Behrendt, Betriebswirt (VWA) Michael Fastert



| | | |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| Anfrage | Status: | öffentlich |
| | Federführung: | FB 40 - Fachdienst Stadtplanung |
| | AZ: | 40.02/Ri/nb |
| | Verfasser/Bearbeiter: | Herr Rinker |
| Fazit zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2016 Anfrage der Buchholzer Liste im Rat der Stadt Buchholz i.d.N. vom 03.07.2017 | | |

Stellungnahme:

Die Beantwortung der Fragen zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklimatests 2016 sind so umfangreich, dass die Antworten aus verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung abgewartet werden müssen.

Daher folgt eine ausführliche Stellungnahme zu einem späteren Zeitpunkt.

Anlage:

Antrag der Fraktion Buchholzer Liste vom 03.07.2017



Buchholzer Liste • Postfach 1626 • 21235 Buchholz

Stadt Buchholz i. d. N.
Herrn Jan-Hendrik Röhse
Rathausplatz 1
21244 Buchholz

Fraktion im Rat der Stadt Buchholz i. d. N.

Peter Eckhoff

peter.eckhoff@buchholzer-liste.de

Buchholz, 3. Juli 2017

**Anfrage gemäß § 17 der Geschäftsordnung
Fazit zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2016**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Röhse,

eine Förderung des Radverkehrs ist sowohl im Klimaschutz- (2012) als auch im Mobilitätskonzept (2014) als Ziel formuliert worden. Der Radverkehrsanteil soll bis 2025 auf mindestens 20 % erhöht werden (2014: 14 %). Dieses Ziel ist unseres Erachtens sowohl durch die Politik als auch durch die Verwaltung deutlich entschlossener zu verfolgen.

Seit Mitte Mai 2017 liegen die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2016 vor. Buchholz i.d.N. kommt mit der Schulnote 4 lediglich auf einen Platz im Mittelfeld bei den Städten in der Größenklasse bis zu 50.000 Einwohner (siehe Anhang und unter www.fahrradklima-test.de).

Vor diesem Hintergrund stellen sich uns folgende Fragen, um deren ausführliche Beantwortung wir Sie bitten möchten:

- Welches Fazit ziehen Sie als Verwaltung aus den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests für Buchholz i.d.N.?
- Welches sind für Sie die wichtigsten Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs in Buchholz i.d.N.? Wir bitten um eine detaillierte Begründung Ihrer Nennungen.
- Welche konkreten Maßnahmen leiten Sie aus den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests ab und bis wann wollen Sie diese umsetzen? Wir bitten um eine detaillierte Begründung der Auswahl.

Vielen Dank!

Freundliche Grüße

Buchholzer Liste für Umwelt, Soziales und Nachhaltigkeit

c/o Peter Eckhoff, Däumlingweg 9, 21244 Buchholz • info@buchholzer-liste.de • www.buchholzer-liste.de

Bankverbindung: Andreas Ziesemer wg. Buchholzer Liste, IBAN: DE98 2075 0000 0090 2075 49



ADFC FAHRRADKLIMA TEST 2016

Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: <50.000 Einwohner

Buchholz in der Nordheide

KURZÜBERBLICK

| | |
|--------------------------------|-------------|
| Gesamtbewertung | 3,8 |
| Rangplatz in Stadtgrößenklasse | 194 von 364 |
| Vergleich zu 2014 | k.A. |

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Als besonders positiv oder negativ bewerteten die Befragten folgende Kriterien:

| positiv | negativ |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums• Ziele sind zügig per Rad erreichbar• komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none">• wenig attraktive Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln• schlechte Führung an Baustellen• schmale (Rad)wege |



Gefördert durch:



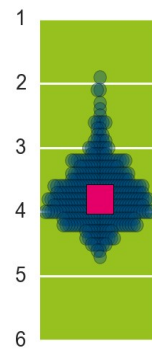
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stand 19.5.2017

ÜBERBLICK BUCHHOLZ (NORDHEIDE)

Stadtgrößenklasse: <50.000 EW

| | |
|--|--------------------|
| Anzahl Teilnehmer | 59 |
| Gesamtbewertung¹ | 3,8 |
| Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse | 194 von 364 |
| Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse | 26 von 37 |
| Vergleich zu 2014² | k.A. |



| |
|---|
| Ø Gesamtbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse |
| 3,7 |

Legende:

- Buchholz in der Nordheide
- andere Städte der Klasse

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

| ...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³ | | |
|---|--|-------------|
| F4 | Werbung für das Radfahren | 0,9 |
| F20 | Abstellanlagen | 0,9 |
| F6 | Fahrradförderung in jüngster Zeit | 0,5 |
| F27 | Öffentliche Fahrräder | 0,4 |
| F5 | Medienberichte | 0,3 |
| F15 | Fahrraddiebstahl | 0,2 |
| F24 | zügiges Radfahren | 0,2 |
| F25 | geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung | 0,2 |
| F23 | Erreichbarkeit Stadtzentrum | 0,1 |
| F11 | Sicherheitsgefühl | 0,0 |
| F26 | Wegweisung für Radfahrer | 0,0 |
| F1 | Spaß oder Stress | -0,1 |
| F9 | Ampelschaltungen für Radfahrer | -0,1 |
| F10 | Winterdienst auf Radwegen | -0,2 |
| F2 | Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer | -0,3 |
| F12 | Konflikte mit Fußgängern | -0,3 |
| F13 | Konflikte mit Kfz | -0,3 |
| F14 | Hindernisse auf Radwegen | -0,3 |
| F3 | Alle fahren Fahrrad | -0,4 |
| F7 | Falschparkerkontrolle auf Radwegen | -0,4 |
| F17 | Fahren im Mischverkehr mit Kfz | -0,4 |
| F21 | Führung an Baustellen | -0,4 |
| F16 | Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen | -0,5 |
| F18 | Breite der (Rad)wege | -0,6 |
| F19 | Oberfläche der (Rad)wege | -0,6 |
| F8 | Reinigung der Radwege | -0,7 |
| F22 | Fahrradmitnahme im ÖV | -0,8 |

Stärken

Schwächen

| ...im Vergleich der Fragen untereinander ⁴ | | |
|---|--|------------|
| F23 | Erreichbarkeit Stadtzentrum | 2,5 |
| F24 | zügiges Radfahren | 2,6 |
| F20 | Abstellanlagen | 2,9 |
| F1 | Spaß oder Stress | 3,1 |
| F25 | geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung | 3,1 |
| F4 | Werbung für das Radfahren | 3,2 |
| F26 | Wegweisung für Radfahrer | 3,2 |
| F3 | Alle fahren Fahrrad | 3,4 |
| F5 | Medienberichte | 3,4 |
| F6 | Fahrradförderung in jüngster Zeit | 3,4 |
| F15 | Fahrraddiebstahl | 3,5 |
| F12 | Konflikte mit Fußgängern | 3,6 |
| F2 | Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer | 3,8 |
| F11 | Sicherheitsgefühl | 3,8 |
| F14 | Hindernisse auf Radwegen | 4,0 |
| F13 | Konflikte mit Kfz | 4,1 |
| F10 | Winterdienst auf Radwegen | 4,2 |
| F9 | Ampelschaltungen für Radfahrer | 4,3 |
| F16 | Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen | 4,4 |
| F17 | Fahren im Mischverkehr mit Kfz | 4,4 |
| F19 | Oberfläche der (Rad)wege | 4,4 |
| F27 | Öffentliche Fahrräder | 4,4 |
| F8 | Reinigung der Radwege | 4,6 |
| F7 | Falschparkerkontrolle auf Radwegen | 4,7 |
| F18 | Breite der (Rad)wege | 4,7 |
| F21 | Führung an Baustellen | 4,7 |
| F22 | Fahrradmitnahme im ÖV | 4,7 |

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich
 2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2014, fünfstufige Skala
 ++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - - starke Verschlechterung
 3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.
 Lesebeispiel für F11: der Sicherheitsgefühl wird 0,0 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.
 4 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

FAHRRAD- UND VERKEHRSKLIMA

Bei uns...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | k.A. | (Angaben in %) | Ø Buchholz in der Nordheide (59 TN) | Ø <50.000 EW (364 Städte) |
|--|----|----|----|----|----|----|------|---|-------------------------------------|---------------------------|
| ...macht Radfahren Spaß. | 5 | 32 | 29 | 8 | 19 | 3 | 3 | ...ist Radfahren Stress. | 3,1 | 3,0 |
| ...werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert. | 3 | 19 | 22 | 19 | 24 | 12 | 2 | ...wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen. | 3,8 | 3,5 |
| ...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung. | 7 | 20 | 25 | 14 | 22 | 3 | 8 | ...fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler). | 3,4 | 3,0 |
| ...wird viel für das Radfahren geworben. | 12 | 24 | 20 | 20 | 8 | 10 | 5 | ...findet keine Werbung für das Radfahren statt. | 3,2 | 4,1 |
| ..wird in den Medien meist positiv über Radfahrer/innen berichtet. | 3 | 17 | 29 | 27 | 14 | 3 | 7 | ..wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet | 3,4 | 3,7 |

STELLENWERT DES RADFAHRENS

Bei uns...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | k.A. | (Angaben in %) | Ø Buchholz in der Nordheide (59 TN) | Ø <50.000 EW (364 Städte) |
|--|---|----|----|----|----|----|------|--|-------------------------------------|---------------------------|
| ...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan. | 5 | 20 | 41 | 7 | 14 | 10 | 3 | ...wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan. | 3,4 | 3,9 |
| ...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken. | 2 | 5 | 14 | 8 | 32 | 31 | 8 | ...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken. | 4,7 | 4,3 |
| ...werden Radwege regelmäßig gereinigt. | 0 | 7 | 17 | 17 | 25 | 29 | 5 | ...werden Radwege selten gereinigt. | 4,6 | 3,9 |
| ...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt. | 2 | 19 | 3 | 20 | 25 | 22 | 8 | ...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt | 4,3 | 4,2 |
| ...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut. | 2 | 20 | 8 | 10 | 34 | 20 | 5 | ...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut. | 4,2 | 4,0 |

SICHERHEIT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | k.A. | (Angaben in %) | Ø Buchholz in der Nordheide (59 TN) | Ø <50.000 EW (364 Städte) |
|--|---|----|----|----|----|----|------|---|-------------------------------------|---------------------------|
| ...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher. | 5 | 15 | 17 | 24 | 27 | 8 | 3 | ...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet. | 3,8 | 3,8 |
| ...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. | 3 | 22 | 20 | 25 | 12 | 12 | 5 | ...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. | 3,6 | 3,3 |
| ... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen. | 2 | 14 | 12 | 34 | 24 | 14 | 2 | ...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen. | 4,1 | 3,8 |
| ...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen. | 3 | 8 | 20 | 31 | 25 | 10 | 2 | ...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen. | 4,0 | 3,7 |
| ...kommt Fahrraddiebstahl selten vor. | 5 | 10 | 27 | 22 | 14 | 3 | 19 | ...werden Fahrräder oft gestohlen. | 3,5 | 3,7 |
| ...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können. | 5 | 5 | 12 | 22 | 34 | 19 | 3 | ...können junge und ältere Menschen auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren. | 4,4 | 3,9 |
| ...kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren. | 3 | 8 | 7 | 22 | 37 | 19 | 3 | ...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert. | 4,4 | 4,0 |

KOMFORT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | k.A. | (Angaben in %) | Ø Buchholz in der Nordheide (59 TN) | Ø <50.000 EW (364 Städte) |
|--|----|----|----|----|----|----|------|--|-------------------------------------|---------------------------|
| ...sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen. | 3 | 2 | 14 | 14 | 29 | 34 | 5 | ...sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal. | 4,7 | 4,1 |
| ... sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben. | 3 | 3 | 12 | 29 | 31 | 17 | 5 | ...sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand. | 4,4 | 3,8 |
| ...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten. | 10 | 34 | 22 | 22 | 8 | 2 | 2 | ...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten. | 2,9 | 3,8 |
| ...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt. | 2 | 2 | 10 | 22 | 19 | 32 | 14 | ...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen. | 4,7 | 4,3 |
| ...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen. | 2 | 7 | 7 | 20 | 19 | 32 | 14 | ...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen. | 4,7 | 3,9 |

INFRASTRUKTUR UND RADVERKEHRSNETZ

Bei uns...

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | k.A. | (Angaben in %) | Ø Buchholz in der Nordheide (59 TN) | Ø <50.000 EW (364 Städte) |
|---|----|----|----|----|----|----|------|---|-------------------------------------|---------------------------|
| ...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen. | 24 | 39 | 19 | 7 | 7 | 5 | 0 | ...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen. | 2,5 | 2,6 |
| ...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen. | 22 | 31 | 25 | 8 | 5 | 7 | 2 | ...wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren. | 2,6 | 2,8 |
| ...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben. | 12 | 12 | 15 | 8 | 5 | 7 | 41 | ...ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt. | 3,1 | 3,3 |
| ...können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren. | 10 | 15 | 34 | 17 | 14 | 3 | 7 | ...gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen. | 3,2 | 3,2 |
| ...sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar. | 3 | 2 | 20 | 14 | 15 | 25 | 20 | ...gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten. | 4,4 | 4,8 |

Gesamtleitung und Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstr. 69
10117 Berlin
Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55
E-Mail: fahrradclimatest@adfc.de
www.fahrradklima-test.de
www.adfc.de

Datenerhebung und -aufbereitung:



teamred

Projektleitung: Thomas Möller
Feldleitung: Hannes Schreier

www.team-red.net