



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
im neanderland, Kreisverband Mettmann e.V.
Ortsgruppe Mettmann
www.adfc-mettmann.de

Pressemitteilung des ADFC Mettmann

16.3.2021

ADFC Fahrrad-Klimatest 2020: erste, leichte Verbesserungen in den Bewertungen für Mettmann

Die Ergebnisse des in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführten bundesweiten ADFC-Fahrradklima-Test wurden am 16. März vorgestellt. Er spiegelt den Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland wider.

In den Rückmeldungen des Radfahrenden hat sich die Position Mettmanns im Vergleich zur erstmaligen Teilnahme im Jahr 2018 **leicht verbessert**: in der Größenklasse der Städte zwischen 20.000-50.000 Einwohnern liegt Mettmann jetzt bundesweit auf Platz 370 von 415 und somit unter den 11% schlechtesten Städten **Dennoch ist die Gesamtbewertung mit der Note 4,35** [in der Schul-Noten-Skala von 1 – 6; 2018: 4,56] **alles andere als positiv**. Und bedeutet, dass für den Radverkehr in Mettmann deutlich mehr gemacht werden muss.

Ansatzpunkte zur Verbesserung ergeben sich aus den Einzelfragen und -Antworten:

In keiner der Einzelfragen gab es eine Verschlechterung – das ist gut! Die größten Verbesserungen in den letzten zwei Jahren sehen die Rückmeldenden in den Bereichen „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ [+0,8], „Werbung für das Radfahren“ [+0,7] und „Medienberichte“ [+0,6] – registriert wurde hier der erkennbare Wille zur Verbesserung des Radfahr-Klimas in Mettmann.

In der Realität ist im Vergleich zu 2018 keine Veränderung erkennbar bei den Bereichen „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer“, „Hindernissen auf Radwegen“, bei den „Abstellanlagen“ und den „Wegweisungen für Radfahrer“. Am schlechtesten bewertet wurden die Bereiche „Öffentliche Fahrräder“ [5,4], „Führung an Baustellen“ [4,9] und „Ampelschaltungen für Radfahrer“ [4,9], gefolgt von „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“, „Reinigung der Radwege“, Breite der Wege für Radfahrer/innen“, „Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen“, alle mit der Note [4,8]. Kein Bereich wurde sehr gut oder gut bewertet, nur ein Bereich wurde als gerade noch befriedigend [3,3] rückgemeldet: die geringe Rad-Diebstahl-Rate. **Es gibt also mehr als genug zu tun für die gerade laufenden Radverkehrskonzepte der Stadt Mettmann und des Kreises Mettmann.**

Bereits die Ergebnisse des letzten Tests 2018 („Platz 304 von 311“, bei den schlechtesten 4% in der Vergleichsklasse (!), Gesamtbewertung 4,56) zeigten den großen Handlungsbedarf für Radverkehr in Mettmann auf.

Und dabei wird der Handlungsbedarf immer größer – es werden immer mehr Fahrräder und Pedelecs gekauft – und dann auch genutzt. Der Umsatz im deutsche Fahrradhandel mit Fahrrädern und E-Bikes erreichte 2020 den Wert von 6,4 Mrd. €, ein Anstieg um 61%! 2020 wurde 43% mehr E-Bikes verkauft als 2019, knapp 2 Mio. Stück, der größte Anteil mit ca. 39%. Damit gibt es aktuell in Deutschland mehr

als 7 Mio. E-Bikes. Auch der Absatz an Fahrrädern und E-Bikes insgesamt stieg nach aktuellen ZIV-Berichten deutlich an, auf mehr als 5 Mio. Einheiten. Insgesamt beträgt der Fahrradbestand in Deutschland damit ca. 79 Mio. Stück. Das sind 20 Mio. mehr als alle in Deutschland registrierten Kfz (inkl. Lkw, Bussen etc.), die mit 59 Mio. Fahrzeugen in 2020 auch einen neuen Höchststand verzeichneten (Statista).

Das hohe Qualitäts- und Sicherheitsbewusstsein der Kunden sorgt dafür, dass Fahrräder und E-Bikes in immer höherer Güte und Ausstattung gekauft werden, der durchschnittliche VK-Preis stieg deutlich an.

Dieses Sicherheitsbewusstsein und -Erwartung haben viele Radfahrer auch im Straßenverkehr – und werden da oft enttäuscht. Das „Sicherheitsgefühl“ in Mettmann wird derzeit mit 4,5 bewertet, das ist mangelhaft! Und so etwas hemmt die weitere Nutzung des Fahrrades.

Erschreckenderweise deckt sich das auch mit den Unfallzahlen: lt. Destatis erreichten die Unfallzahlen mit 2.724 Toten im Straßenverkehr eine Rekord-Tiefststand – den niedrigsten Wert seit Beginn der Statistik seit 60 Jahren. Weniger Todesopfer, vor allem bei Pkw-Insassen (-14%), Kraftradfahrenden (-9%) und Fußgängerinnen und Fußgängern (-9%). Die Radfahrer waren mit -4% am geringsten betroffen, bei der Gruppe der Pedelec-Fahrer war sogar ein Anstieg um +19% festzustellen.

Herausforderung genug, sich in den kommenden Jahren gerade auf die Sicherheit der Radfahrer zu fokussieren. Sicherheit, das bedeutet insbesondere lückenlose, durchgängige und sichere Radwege-Angebote. Und da gibt es in Mettmann deutlich Nachholbedarf.

Und auch überörtlich: die Qualität und Sicherheit der Rad-Verbindungen zu den Nachbarstädten sind gerade für die mehr als 24.000 Berufspendler (Ein- und Auspendler) für Mettmann interessant, wenn sie auf das Rad umsteigen wollen. Die stärkste Pendlerverbindung ist die nach Düsseldorf: dort gibt es zwar Radwege, aber die sind oft zugewachsen. Die zweitstärkste Pendler-Verbindung Mettmann - Wuppertal besitzt gar keinen durchgängigen Radweg - es ist nicht verwunderlich, dass die Nutzung des Rads recht gering ist, auf jeden Fall sehr gefährlich neben dem Schwerlastverkehr. Ein Radweg nach Wuppertal bedeutet auch eine Anbindung an den Panorama-Radweg und auch die Nordbahntrasse, eine auch touristisch deutliche Verbesserung. Die drittstärkste Strecke nach Erkrath ist auf dem Radweg an vielen Stellen nicht befahrbar, und überrascht mit dem Schild „Radweg Ende“ auf Mitte der Strecke, rund um das Neanderthal-Museum. Die Landstraße nach Ratingen (L239) soll neu gebaut werden, ein Radweg entlang dieser viert-stärksten Pendelstrecke ist bisher nicht geplant oder zugesagt – unverständlich. Deutliche Verbesserungen werden vom Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann erwartet, das gerade erarbeitet wird.

Michael Niklas

Vorstand Verkehrspolitik
Adfc-Ortsgruppe Mettmann
0173 70 45 900
Michael.niklas@adfc-mettmann.de