

Fahrradklimatest – Nachlese für Jena

Ohne viel Öffentlichkeitsarbeit absolvierte Jena den Radklimatest 2005, den dritten nach 1991 und 2003. Obwohl fast nur in den ADFC-Medien und im Internet geworben wurde, kamen genug Stimmen für die Auswertung in der „Kleinstadtklasse“ (bis 100.000 Einwohner) zusammen. (Dies geht in Ordnung, die offizielle Einwohnerzahl laut Statistikstelle der Stadt lag unter 100.000, beim Land darüber.)

Schwächen der Methodik

Die Einteilung der Städte nach Einwohnerzahl ist m.E. ein mangelhaftes Kriterium für die Auswertung – wichtiger sollte sein, ob eine Stadt gewisse Strukturmerkmale hat, z.B. ein historisches oder mehr modernes Straßennetz oder ein Straßen- bzw. Stadtbahnsystem. Auch beeinflusst die Person der Tester die Resultate: Ortsfremde sehen eine Situation sehr oft anders als Einheimische, an der Radverkehrsplanung selbst Beteiligte anders als reine Nutzer, Vielradler anders als Wenigradler, Radfahrer anders als Nicht-Radfahrer. Alle diese Unterschiede flossen nicht in die Auswertung ein. Endlich ist eine Testwiederholung nach nur 2 Jahren als fragwürdig anzusehen, man misst damit zum guten Teil den Aktionismus der Planer und Stadträte. Methodisch liegt also einiges im Dunkeln, demnach müssen wir die Ergebnisse sorgsam interpretieren.

Ergebnisse im Einzelnen

Jena verbesserte sich gegenüber 2003 insgesamt um über eine halbe Note, liegt aber weiterhin in der Schlussgruppe des Testfelds – die anderen Städte verbesserten sich ebenfalls auf breiter Front. Wie 2003 schätzten die Tester die geringe Behinderung des Radverkehrs durch Falschparker und die zumeist radfreundlichen (wichtigen) Einbahnstraßen in Jena hoch ein, die Stadt landete hier in der Spitzengruppe. In der Bewertung des Fahrrads als Verkehrsmittel für jedermann steht Jena gut da, zudem gelten die Verkehrsflächen für Radler als relativ sauber und einigermaßen frei von Hindernissen. Mehr als eine ganze Note verbesserte sich Jena bei der Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad (obwohl sich da vor Ort nicht viel tat, m.E. war die Wertung 2003 zu negativ) und dem Spaß am Radfahren – eine sehr subjektive Frage, die wohl jeder anders beantwortet.

Zum Negativen: Jena liegt mit grottenschlechter Abstimmung der Ampelschaltungen auf den Radverkehr, vielen Konflikten zwischen Radlern und Fußgängern und fehlender Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen wie 2003 ganz weit hinten im Testfeld, ebenso bei der damals nicht bewerteten Werbung für das Radfahren – in Jena praktisch nicht vorhanden.

Zu hinterfragen ist die schlechte Wertung bei der Radmitnahme in Bahn und Bus – hier scheint es Wissensdefizite zu geben. Einfacher als in Jena kann man im ÖPNV kaum ein Rad mitnehmen, obwohl man dafür zahlen muss (bei der Eisenbahn nicht einmal das). Auch benutzen viele Tester offenbar nicht die Oberau mit ihren ausgedehnten Wegenetzen im Grünen – Jena lag bei der Frage nach guten Radverbindungen abseits der Hauptstraßen fast auf dem letzten Platz. Deutlich bessere Noten als 2003 erreichte die Stadt bei Abstellanlagen, umwegarmer Verkehrsführung, Sicherheitsgefühl der Radfahrer und Wegweisung, ohne damit gegenüber der ebenfalls besser gewordenen „Konkurrenz“ Boden gutzumachen – Jena blieb im Schlussfeld. Bei der Aktivität der Stadtverwaltung für das Radfahren rutschte die Stadt trotz gleicher Note relativ zu den anderen Städten stark ab – der Bonus des damals neuen Radverkehrskonzepts ist verbraucht. Die 2003 nicht gestellte Frage nach Raddiebstählen wurde recht negativ beantwortet, Jena befindet sich damit jedoch in „guter“ Gesellschaft von anderen Universitätsstädten.

Thomas Wedekind