

Auswertung des ADCF-Problem-Melders in Bremerhaven 2019-2022

1. Geschichte und Methodik

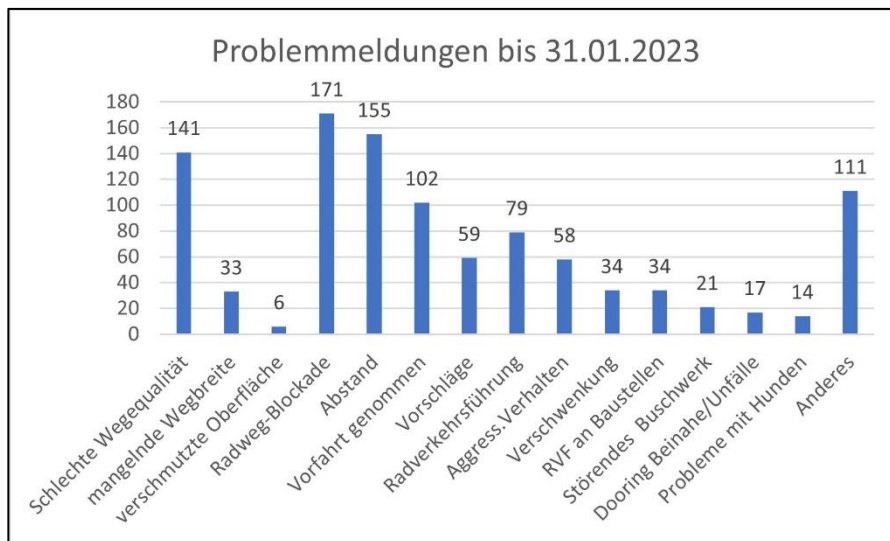
Der ADCF Bremerhaven betreibt seit September 2019 einen Problemmelder, über den sich jede Person zu Radverkehrsproblemen in der Stadt melden kann. Im Laufe des Januar 2023 wurde die Zahl von 1000 Meldungen an den ADCF überschritten.

Methodisch handelt es sich beim Problemmelder um eine „organisierte Spontanerfassung“, die keinen Anspruch auf repräsentative Ergebnisse erhebt, aber lokale und inhaltliche Schwerpunkte aufzeigt. Die Methode hat sich in Deutschland über Jahrzehnte bewährt u.a. für die Erfassung von Arzneimittelnebenwirkungen. Die meisten Meldungen erreichten uns per Mail, entweder auf einem vorgefertigten Formular¹⁾ oder als mündliche oder schriftliche Meldungen in jeder Form, die dann in den Formular-Vordruck übertragen werden. Hinzu kamen 18 Pressemitteilungen der Ortspolizei von Fahrradunfällen.

In einer Meldung können auch mehrere Probleme benannt werden (z.B. Radweg zu schmal und holprig). Das Meldeformular ist so angelegt, dass sich daraus schon einige Kriterien für die Auswertung ergeben, z.B. Probleme mit der Vorfahrt, dem Abstand, der Gefährdung oder der Nennung von betroffenen Fahrzeugarten. Die Auswertung erfolgt jeweils im Folgejahr.

Im Jahr 2022 kamen noch 88 anonyme Meldungen aus der Plattform „RADar“ der Aktion „Stadtradeln“ hinzu, deren Auswertung vom Klimastadtbüro veranlasst wurde.

2. Problemfelder



Graphik 1

Bis zum 31.01.2023 erfolgten 1035 Problemmeldungen. 686 Meldungen erfolgten durch männliche²⁾, 261 durch weibliche²⁾ Personen und 88 über die RADar-Plattform. Alle Meldungen werden zunächst akzeptiert und aufgeführt, bei strukturellen Problemen aber auch auf ihren Wahrheitsgehalt hin überprüft.

Ca. 2% der Meldungen schienen nicht der Realität zu entsprechen. Die Aufschlüsselung ergab folgende Problemfelder:

Radwegequalität:



167 (17%) der Meldungen betrafen die Qualität der Radwege, meistens eine mangelhafte Oberfläche (132/13%), 24x (2,4%) die zu geringe Breite. Besonders betroffen waren die Westseite der Pestalozzistraße nördlich der Kistnerstraße und die Wurster Straße nördlich der Timmermannallee.

Radwegblockaden:



Fast gleichauf folgen 163 (16%) Radwegblockaden durch Kraftfahrzeuge mit Schwerpunkten in der Hafensstraße, der Grashoffstraße und der Deichstraße. Ab 2021 wurde systematisch erfasst, welche Fahrzeugtypen Radwegblockaden verursachen. Von den 110 beklagten Blockaden ab 2021 erfolgten 55 durch PKWs, 5 durch LKWs, 2 durch Taxis, 44 durch Kleintransporter, die damit überproportional stark vertreten sind. Erklärbar ist dies durch den besonders häufigen Einsatz von Kleintransportern für die sog. KEP-Dienste (Kurier-Express-Paketdienste).

Mangelnder Abstand:



Als weiteres sehr bedeutendes Problem wird 131x (13%) mangelnder **Abstand** von Kraftfahrzeugen zu Radfahrer*innen beklagt. Hier liegen die Schwerpunkte in der Lange Straße, Bismarckstraße und An der Mühle.

Radverkehrsführung/Verschwenkungen/Bushaltestellen/Baustellen:



Ursprünglich fielen unter diese Kategorie 113 Fälle von unterschiedlichem Charakter. In der erneuten Einzelfalluntersuchung fiel auf, dass besonders häufig ungeschützte Verschwenkungen auf die Fahrbahn oder plötzliche Abbrüche von Radwegen genannt wurden (34x), so dass diese Meldungen gesondert in einer eigenen Kategorie aufgeführt wurden. Ungeschützte

Verschwenkungen wurden mit großem Abstand auf der Columbusstraße vor dem Haus des Handwerks genannt, es folgen Bismarck- und Schlachthofstraße. Eine weitere größere Gruppe der verbleibenden 79 Fälle betrifft 24 Meldungen von Bushaltestellen, wo die Radverkehrsführung als problematisch aufgefasst wird. Dazu wird der ADFC eine gesonderte Analyse erstellen.

36x wurde die Radverkehrsführung an Baustellen beklagt. Höhepunkt war das Jahr 2021 mit 24 Meldungen, wahrscheinlich durch die vielen Verlegungen von Telekommunikationsleitungen.

Weiteres (Vorfahrt/Dooring):



In 102 Fällen wurde uns berichtet, dass Radfahrenden die Vorfahrt genommen wurde. Ausgesprochene Gefahrenschwerpunkte waren die Ausfahrten der Supermärkte an der Elbestraße nördlich der Ludwigstraße, die Hafensstraße, der Rickmerskreisel und die Ausfahrten des Columbus-Center-Parkhauses, letzteres seit der Rotmarkierung des Radweges seltener als früher.

17 Dooringprobleme wurden verzeichnet, davon 8x auf der Hafensstraße.

Anderes/Ausschilderung/Sperrpfosten:



In der breit gefächerten Kategorie „Anderes“ waren bei erneuter Einzelfallanalyse 2 Schwerpunkte erkennbar, nämlich Ausschilderung und Sperrgitter/-pfosten. 17 störende Sperrpfosten/Sperrgitter wurden benannt (besonders Kleinbahnweg, Stedinger Straße, Rohr-

Brücke). Alle beklagten Hindernisse wurden mittlerweile entfernt oder entschärft. Wahrscheinlich wird es deshalb künftig nur noch wenige Beschwerden dieser Art geben. 16 Klagen gab es zum Thema Ausschilderung, die als fehlend, teilweise unlesbar oder entfernt beklagt wurde. Hier hoffen wir, dass die in Planung befindliche

neue Ausschilderung massive Besserung ergibt. Diese beiden Problemfelder werden wir möglicherweise künftig gesondert ausweisen.

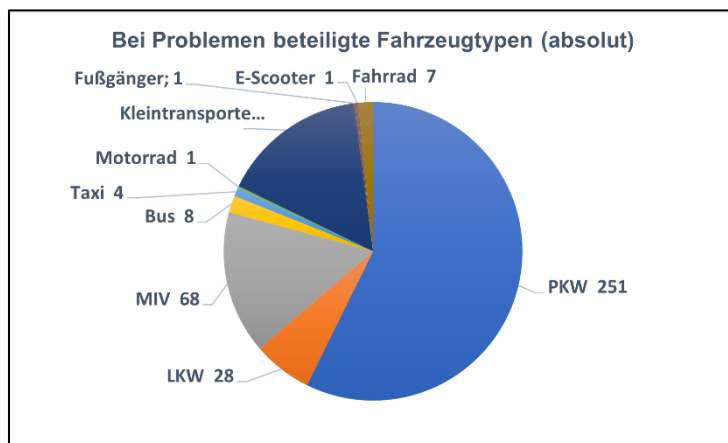
Meldungen mit Vorschlägen:

Das Spektrum für Vorschläge ist enorm weit und reicht von unerfüllbaren Wünschen (Öffnung des Kreisels an der Autobahn für den Radverkehr) bis zu sehr konkreten Vorschlägen. Die meisten betreffen Lückenschlüsse (z.B. von der Hafen- in die Stedinger Straße), einen künftigen Radweg ab dem Roten Sand am Hafenzaun entlang, Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr an verschiedenen Stellen, besonders am Knotenpunkt Hafenstraße-Lloydstraße. Alle realistisch erscheinenden Vorschläge wurden an den Magistrat und/oder die Politik weitergeleitet. Der Rechtsabbiegepeil an der Hafenstraße wurde kürzlich angebracht, weitere Standorte werden geprüft.

Aggressionen:

58x wurde über aggressives Verhalten von Kraftfahrzeugführer*innen gegenüber Radfahrenden geklagt. Dies bestand u.a in starkem Hupen, aggressivem Abschneiden des Wegs, besonders aber Beschimpfungen und mehrfach der Androhung von körperlicher Gewalt, 2x sogar der Drohung, die radfahrende Person zu überfahren. Auffallend waren zwei lokale Schwerpunkte: 1. Die Kreuzung Borriesstraße/Columbusstraße, an der Radfahrende besonders häufig grundlos beschimpft oder laut zurechtgewiesen wurden, dass sie auf der Fahrbahn vor der Ampel nichts zu suchen hätten. 2. Die Bülkenstraße, in der Radfahrende im Gegenrichtungsverkehr immer wieder aktiv an der Weiterfahrt gehindert wurden. Durch Besprechung dieser Problematik wird vielleicht die Bereitschaft von Zeugen solcher Vorfälle erhöht, sich zur Verfügung zu stellen.

3. Probleme mit anderen Fahrzeugen



Graphik 2

Überwiegend wurden Probleme mit PKWs genannt (251x=59%), 22x (6,3%) mit LKWs, 8x (1,9%) mit Bussen und 4x (1%) mit Taxen. Das entspricht nicht landläufigen Vorurteilen, dass besonders häufig LKWs und Busse Probleme den Radverkehr behindern. Allerdings nehmen die Probleme mit Kleintransportern (69 = 16,4%) einen breiten Raum ein, insbesondere durch Blockaden von Radwegen. 68x wurde der motorisierte Individual-Verkehr (MIV) ohne weitere Differenzierung angeführt.

Bezüglich Problemen mit Bussen von BREMERHAVEN BUS hat der ADFC mit dem Qualitätsmangement eine gute Zusammenarbeit in der Förderung des Verständnisses und der Sensibilisierung für Radverkehrsprobleme. 118x wurden uns übrigens die Kennzeichen beteiligter KFZ genannt. „Wiederholungstäter“ gab es nur bei Kleintransportern.

4. Lokale Brennpunkte

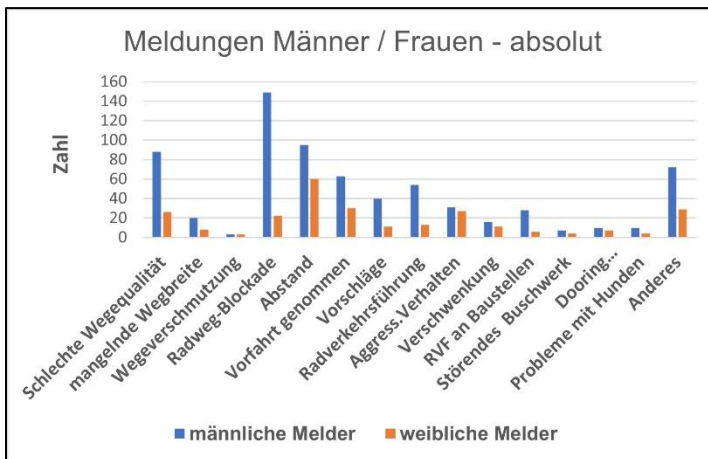
1. Hafenstraße: Als Straße mit den meisten und zudem kaum geahndeten Radwegblockaden und den meisten Beinahe-/Dooring-Unfällen (8/17) wünscht sich der ADFC eine häufigere Ahndung von Fehlverhalten z.B. durch Ordnungskräfte.

2. Lange Straße: Dort gibt es die meisten Klagen über mangelnden Abstand: Hier hofft der ADFC, dass ein besserer Schutz durch eine geplante Markierung eines grünen Fahrbahnbereichs mit Piktogrammen für den Radverkehr und Rotfärbung an den Knotenpunkten erreicht werden kann.

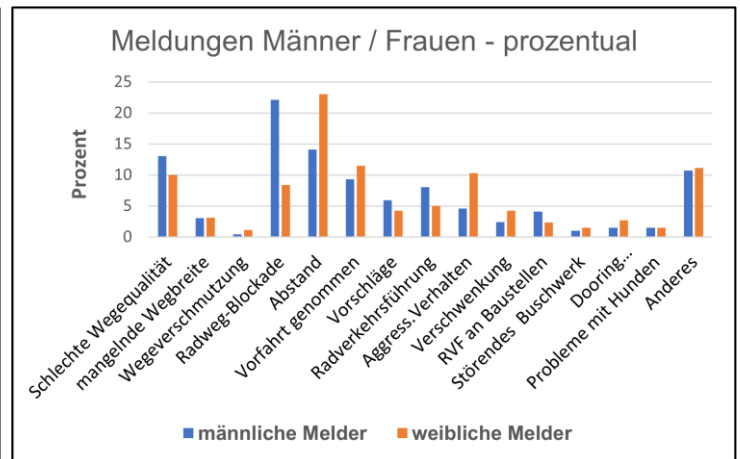
3. Columbusstraße: Von 50 Meldungen betreffen 23 die Verschwenkung am Haus des Handwerks mit anschließender ungeschützter Fahrt der Radfahrenden im stark frequentierten motorisierten Verkehr bis zur Kreuzung Borriesstraße. Hier müsste dringend ein Schutzstreifen o.Ä. entstehen. Trotz Kenntnis des Problems wird eine Lösung verschleppt, die durchaus vor einer Umgestaltung des Elbinger Platzes möglich wäre. Im Prinzip muss auch eine weitergehende gute Führung des Radverkehrs bis zum Radfahrstreifen auf der Kennedybrücke erreicht werden.

4. Bismarckstraße: Es handelt sich um einen wichtigen Teilbereich der längsten Ost-Westachse, insbesondere vom Bahnhof zum AWI. Hier müssen die Abstands- und Verschwenkungsprobleme durch einen Schutzstreifen und eine Neugestaltung der Kreuzung Schiller-/Rhein-/Bismarckstraße reduziert werden.

5. Genderaspekte



Graphik 3



Graphik 4

Frauen und Männer benutzen in Bremerhaven etwa gleich viel und gleich häufig das Fahrrad³⁾. Frauen haben aber deutlich seltener Missstände oder Wünsche/Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssituation gemeldet. 261 Meldungen von Frauen (= 27,6%) stehen 686 Meldungen (= 62,4%) von Männern gegenüber. Diese Quote ist über die gut 3 Jahre der Erhebung in etwa gleich geblieben. Die 88 Meldungen über die Plattform „RADar“ erfolgten ohne Angaben zum Geschlecht. Warum Frauen Probleme deutlich seltener meldeten, bleibt unklar.

Wenn man sich die auf das jeweilige Geschlecht bezogene relative Verteilung (Probleme >5%) anschaut (Graphik 4), sieht man, dass Geschlechterunterschiede bei folgenden Problemfeldern nicht gravierend sind: schlechte Wege-Qualität, Vorfahrt-missachtung, schlechte Radverkehrsführung und Verbesserungsvorschläge. Am auffälligsten ist, dass sich wesentlich mehr Männer als Frauen über die Blockade von Radwegen beschweren, während Frauen mangelnden Abstand von Kraftfahrzeugen

häufiger als unangenehm oder bedrohlich beklagt haben. Auch die oft als gefährlich empfundenen Verschwenkungen auf die Fahrbahn werden von Frauen mehr beklagt als von Männern. Erschreckend ist, dass Frauen gegenüber Männern mehr als doppelt so häufig Aggressionen ausgesetzt sind. Alle diese Unterschiede finden sich nicht nur über den gesamten Betrachtungszeitraum, sondern auch bei der Betrachtung jedes einzelnen Jahres, so dass sie als konstantes Phänomen zu werten sind.

Wir wünschen uns natürlich, dass in Zukunft Frauen häufiger den Problemmelder in Anspruch nehmen. Dies könnte dann auch eine Rolle für die Gewichtung von Problemen und ihren Lösungen spielen. Hinweisen, wie wir die Quote von Meldungen durch Frauen steigern können, stehen wir offen gegenüber. Auf jeden Fall möchte der ADFC Bremerhaven mehr über die Erfahrungen und Wünsche von Frauen im Radverkehr wissen.

6. Macht es Sinn, dem ADFC Probleme, Vorfälle oder Vorschläge zu melden?

Diese Frage beantworten wir mit einem klaren „Ja“. Der ADFC trifft sich 5-6x pro Jahr mit verschiedenen Behörden (Amt für Straßen und Brückenbau, Ordnungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanungsamt, Gartenbauamt). Es besteht ebenfalls ein guter Kontakt zur Polizei. Die bei solchen Treffen besprochenen Themen stammen zum größten Teil aus dem Problemmelder und haben schon zu zahlreichen Verbesserungen geführt, wie auch auf unserer Website⁴⁾ nachzulesen ist.

Natürlich dauert manches sehr lange, wie z.B. die Entfernung der Sperrgitter am Kleinbahnweg (fast 3 Jahre), manches geht aber auch innerhalb von 1-2 Tagen, wie zuletzt die Kürzung von sichtbehinderndem Buschwerk an der Elbestraße. Auch Ideen, die zunächst verworfen werden mussten, werden nicht vergessen und bei neuer Sachlage wieder angegangen. So hat die Novellierung der Straßenverkehrsordnung und die Änderung der Haltung der politischen Parteien endlich eine Fahrradstraße in der Innenstadt ermöglicht, die vorher nicht durchsetzbar war. Ohne Meldungen hätten wir oft keine Kenntnisse, wo Verbesserungen nötig sind. Die Vielzahl von Meldungen zum gleichen Problem zeigt uns, wie groß das Bedürfnis nach Veränderung ist. Daher ist es nicht sinnlos, uns etwas zu melden, was andere bereits mitgeteilt haben.

7. Schlussbemerkungen



Ordnungskräfte
auf dem Rad

Der ADFC leitet aus der Auswertung der Problemmeldungen folgende Ziele ab: Radwegblockaden sollten künftig stärker geahndet werden. Da diese oft von nur kurzer Dauer sind, hängt ihre Bemerkung und damit mögliche Sanktionierung durch Ordnungskräfte oft vom Zufall ab. Daher schlägt der ADFC insbesondere auf der Hafestraße eine intervallmäßige Beobachtung durch Ordnungskräfte auf dem Fahrrad vor, um so eine konsequentere Sanktionierung zu erreichen. Weiterhin zeigt sich in den häufigen Blockaden, dass es sinnvoll wäre, zumindest im Bereich der Schwerpunkte Lieferzonen einzurichten, die den

Lieferanten ein problemloses Parken erlauben und dem Radverkehr Beeinträchtigungen ersparen würde. Die Einrichtung von Lieferzonen ist allerdings sehr aufwendig, da dafür zusammen mit dem Einzelhandel Größe und Orte des Bedarfs ermittelt werden müssen mit anschließender Evaluation. Es gibt bereits Städte (z.B. München, Wiesbaden, Berlin, Hamburg [Forschungsprojekt SmaLa], Limburg), in denen dies geschieht.

In ähnlicher Weise wie die Radwegblockaden sollten wenigstens in gewissen Abständen Verstöße gegen das Abstandsgebot insbesondere in engen Straßen wie der Lange Straße und Nordstraße sanktioniert werden. Unseres Wissens gab es in Bremerhaven noch keine derartige Überprüfung und Sanktionierung. Andere Städte fangen damit an. Der ADFC Bremen hat einen Abstand-Mess-Sensor für Fahrräder, den wir demnächst auch in Bremerhaven nutzen möchten. Damit kann man nicht nur messen, ob ein überholendes Fahrzeug den vorgeschriebenen Abstand eingehalten hat, sondern per GPS-Tracking auch Orte und damit lokale Häufungen ermitteln.

Der erschreckende Anteil an beklagtem aggressivem Verhalten – das übrigens leider auch von Radfahrenden selber an den Tag gelegt wird – zeigt den Bedarf an Radverkehrskampagnen, Rücksichtskampagnen und einer guten Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche mit einem Schwerpunkt auf den rücksichtsvollen Umgang miteinander neben der Einhaltung von Verkehrsregeln. In dieser Hinsicht zeigt die Stadt Bremerhaven leider kein Gesicht.

Gerade dieser Punkt zeigt exemplarisch auf, dass eine Förderung des Radverkehrs mehr bedeutet als nur die Beseitigung/Verbesserung aller im Problemmelder aufgezeigten Infrastrukturprobleme. Es ist klar, dass der Problemmelder nur wenig Anstöße für konzeptionelle Veränderungen bietet. Dies ist auch nicht sein Anspruch. Ein weiterer mit dem Problemmelder nicht erfasster Bereich ist die Schaffung von Strukturen für eine ökologische Verkehrswende. Der immer noch nicht in Arbeit befindliche Verkehrsentwicklungsplan und die fehlende Kooperation der Stadt Bremerhaven mit den Umlandgemeinden zur Förderung von verbindenden attraktiven Fahrradrouten ist etwas, das im Problemmelder nicht abgebildet wird.

1) <https://bremerhaven.adfc.de/problemmelder>

2) Die Geschlechtsbezeichnungen wurden auf Basis der uns genannten Vornamen gewählt. Die Meldungen über RADar erfolgten anonym, konnten daher keinem Geschlecht zugeordnet werden.

3) MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2014 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Bremerhaven. Ingenieurbüro Helmert, Aachen, 6.1.2015

4) https://bremerhaven.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bremerhaven/user_upload/pdf/Artikel/Verbesserungen_durch_den_ADFC_Problemmelder.pdf

5) <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Wettbewerb/Fragmente/innovationspreis-reallabore-smala.html>

Rückfragen an: office.bremerhaven@adfc-bremen.de

Verfasser: Dr. Hans Joachim Schmeck-Lindenau, ADFC Bremerhaven