

## **Analyse der Bremerhavener Ergebnisse des ADFC Fahrradklimatest 2022**

2020 war die Note mit 4,40 (2022: 4,41) unverändert schlecht. Auch in in allen 27 Einzelkategorien ergaben sich keine wesentlichen Abweichungen zum Guten oder zum Schlechten. Es hat sich also nichts Wesentliches in den letzten 2 Jahren geändert, eben auch leider nichts verbessert. Für eine Stadt, die sich Klimastadt nennt, ist es mehr als ein Armutszeugnis.

Bedenken muss man allerdings, dass die Abfrage zum Fahrradklimatest vom 1.9. bis 30.11. lief. Zu der Zeit war die 3 Projekte Verbreiterung des Radfahrstreifens in der Hafensstraße, endgültige Markierung auf der Kennedybrücke und Erstellung der Fahrradstraße in der Innenstadt noch nicht abgeschlossen.

### **Bremerhaven im Vergleich**

Bremerhaven erhielt Rang 35/40 in der Kategorie der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner. Schlechter schnitten in dieser Kategorie nur ab: Solingen, Bergisch-Gladbach, Pforzheim, Hagen, Remscheid. Unter allen Großstädten Deutschlands (81), hatte Bremerhaven Rang 73, unter allen beurteilten Kommunen Rang 1013 von 1114. Teilgenommen hatten 284 Menschen, bezogen auf die Einwohnerzahl entspricht das Rang 984 von 1114 (zum Vergleich Bremen: Rang 1058/1114)

Alle Nachbarstädte schnitten besser ab: Cuxhaven: 4,06, OHZ 4,07, Stade 4,21, Geestland 4,02, Bremen 3,57. In ganz Niedersachsen sind nur schlechter Goslar, Springe, Walsrode, Hann-Münden, Gifhorn, in ganz Schleswig-Holstein nur Reinbeck und Heide (letzteres ebenfalls 4,41). Der Unterschied zur schlechtesten Stadt (Lüdenscheid, 5,45) betrug 0,74 Punkte, gegenüber der besten Kommune (Wettingen, 2,00) war Bremerhaven 2,41 Punkte schlechter.

Dass man sich auch in 2 Jahren deutlich verbessern kann, zeigt Koblenz, das gegenüber 2020 um 0,36 Punkte besser wurde und dadurch von Rang 39 auf Rang 29 gestiegen ist.

Gegenüber den größtmäßig vergleichbaren Kommunen hat Bremerhaven im Punkt „Werbung für das Radfahren“ mit der Note 4,8 die schlechteste Bewertung in Deutschland erhalten, also „den Vogel abgeschossen“. Das deckt sich völlig mit der Realität.

Die zweitschlechteste Punktzahl hat die Stadt bei „Sicherheit beim Radfahren“ mit 4,6, schlechter mit 4,7 waren nur Bergisch-Gladbach, Pforzheim und Osnabrück.

Beim „Hindernissen auf den Radwegen“ (4,7) waren 1058 Städte besser und bei den „Falschparkerkontrollen auf Radwegen“ (5,0) waren 947 Orte besser. Dazu wird der ADFC im Mai eine Aktion machen. Allerdings handelt es sich bei den Falschparkern und deren Ahndung um ein Problem vieler Kommunen.

### **Einzelanalyse**

Parallel dazu, dass Bremerhaven keine Verbesserung in der Gesamtbewertung erzielen konnte, zeigt auch die Beurteilung der einzelnen Faktoren keine oder nur minimale Abweichungen gegenüber 2020.

Ein „gut“ (Note bis 2,4) wurde in keinem Punkt erreicht

Befriedigend (Note < 3,5) bewertet wurden (in Klammern Vergleichszahlen von 2020): Erreichbarkeit Stadtzentrum 3,1 (3,1), Radfahren Alt und Jung 3,5 (3,2), Zügiges Radfahren 3,4 (3,4), geöffnete Einbahnstraßen 3,4 (3,4)

Mangelhaft (Note >4,5) wurden bewertet: Falschparkerkontrollen 5,0 (5,0), Reinigung der Radwege 4,6 (4,6), Ampelschaltungen für Radfahrer\*innen 4,9 (4,9), Winterdienst auf

Radwegen 4,7 (4,7), Sicherheitsgefühl 4,7 (4,7), Konflikte mit Kfz (4,7 (4,5), Hindernisse auf Radwegen (4,7 (4,7), Fahrraddiebstahl (4,7 (4,7), Fahren auf Radwegen 4,8 (4,7), Fahren im Mischverkehr mit Kfz 4,8 (4,8), Breite der Radwege 5,2 (5,1), Oberfläche der Radwege 5,2 (5,1), Führung an Baustellen 4,8 (4,8), Fahrradmitnahme im öff. Verkehr (4,9 (4,6)

Die deutliche Verbesserung von Abstellanlagen (4,2) wurde leider nicht wahrgenommen. In den letzten Jahren sind ca 200 neue Fahrradbügel in der Stadt aufgestellt worden, insbesondere in der Innenstadt, Goethequartier, Geestemünde und Wulsdorf.

Zu gut bewertet wurde in meinen Augen das Angebot an Leihrädern mit 4,3, das es bis auf die dezentral gelegene Tourist-Info überhaupt nicht gibt, und die Ausschilderung mit 3,9, die extrem lückenhaft und z.T. verwittert ist. Daran arbeiten das Amt 61/66 seit 2 Jahren.

Zu schlecht bewertet wurden in meinen Augen die Medienberichte mit 4,2, die doch stark in den letzten Jahren mitgeholfen haben, in der Stadt etwas zu verändern.

### **Konsequenzen**

Der ADFC Bremerhaven wird im Mai eine Aktion gegen das Falschparken machen mit verstärkter Anzeige von Falschparkern und Kontrolle, wie sehr Polizei und Ordnungsamt diesen Hinweisen nachgehen.

Die schlechten Oberflächen und Breiten veranlassen den ADFC weiter, in Zusammenarbeit mit der Politik und dem Magistrat, Radwege zu verbessern und Knotenpunkte und Gefahrenstellen zu entschärfen. Bemerkenswert ist allerdings, dass sich Bremerhaven im Gegensatz zu Bremen und der Empfehlung der Klima-Enquetekommission nicht dazu verpflichtet, jedes Jahr 10% der Radwege zu sanieren.

Die Probleme mit dem Kfz-Verkehr veranlassen uns, weitere Fahrradstraßen zu fordern (z.B. Jahnstraße, Walter-Delius-Straße, Hartwigstraße, Neulandstraße etc), um ein sichereres Radfahren zu ermöglichen, und mehr Sicherheitsmaßnahmen auf engen Straßen (Lange Straße, Nordstraße) zu fordern und möglichst zu erzielen.

Seit vielen Jahren drängt der ADFC darauf, dass die Stadt mehr Werbung für den Radverkehr macht und Rücksichtskampagnen – auch für Fußgänger - durchführt. So ist Bremerhaven die einzige Stadt in Bremen/Niedersachsen, die nicht der AGFK (Arbeitsgemeinschaft für fahrradfreundliche Kommunen) angehört. In Bremerhaven zeigen sehr viele Politiker keine Vorbildfunktion bezüglich der Mobilität und beteiligen sich z.B. unterdurchschnittlich an Fahrradaktionen wie dem „Stadtradeln“. Auch hier verlangt der ADFC der Politik mehr ab. Fahrradmarketing oder gar Rücksichtskampagnen sind für Politik und Magistrat immer noch Fremdworte.

Ein nicht nachlassendes Problem, was auch künftig alle Städte betreffen wird, ist, dass der Radverkehr mehr Raum fordert. Es gibt gegenüber mehr Fahrräder, schnellere Fahrräder (Pedelecs), breitere Fahrräder (Lastenräder) und mehr Fahrradanhänger. Diesem relativ geringen Mehrbedarf wird man aber kaum gerecht, stattdessen wird man eher dem erheblich größeren und teureren Mehrbedarf für Kraftfahrzeuge wie SUV's und KEP-Diensten etc „gerecht“, als ob dieser schicksalhaft wäre. Solange das Platz-Problem nicht zugunsten des Umweltverbundes gelöst wird, werden auch künftige Fahrradklimatests nicht zufriedenstellend ausfallen.

Bremerhaven, den 25.04.2023

Hans Joachim Schmeck-Lindenau

