

Liebe Anwesende!

Ich bin Hans Joachim Schmeck-Lindenau, der verkehrspolitische Sprecher des ADFC-Bremerhaven und danke für die Gelegenheit hier sprechen zu dürfen. Und weil ich vom ADFC bin, will ich von der aktuellen Radverkehrssituation in Bremerhaven berichten.

Dabei geht es nicht so sehr um die eindeutige Tatsache, dass wir in unserer Stadt zu wenig und zu schlechte Radwege haben. Ich möchte die Betonung auf das Fahrrad-Klima in unserer Stadt legen.

Das Umweltbundesamt wies kürzlich darauf hin, dass 40 bis 50 Prozent der innerstädtischen Autofahrten kürzer sind als fünf Kilometer.

Für Bremerhaven hat das eine Mobilitäts-Studie von 2014 bestätigt: Schon bei Strecken von 2-3 km ist das Auto mit 51% das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel gegenüber dem Rad mit 25 %, zu Fuß geht man bei dieser Strecke nur in 8%. Das ist nicht nur schlecht für die Gesundheit.

Das ist auch schlimm für das Umwelt-Klima und zeigt, dass die Förderung des klimaneutralen Radverkehrs in unserer Stadt nicht annähernd genug betrieben wird.

Bremerhaven möchte gerne Klimastadt sein, dabei wird gerne auf das AWI, das Fraunhofer-Institut oder das Klimahaus verwiesen. Aber was tut unsere Stadt selber, um sich mit dem Titel einer Klimastadt schmücken zu können?

Was die Verbesserung des Klimas durch Stärkung des Radverkehrs angeht, trägt die Politik unserer Stadt wenig bei.

In vielen Städten, die sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahne geschrieben haben (ich nenne stellvertretend Kiel, München, Berlin, Hamm oder Norderstedt) setzt man sich Ziele – und zwar nicht indem man nur neue Radwege baut oder schlechte verbessert. Das ist ja eigentlich nur Mittel zum Zweck. Nein, man sagt: Der Anteil des Radverkehrs macht in unserer Stadt ca. xx% aus und wir möchten ihn bis zu dem und dem Jahr auf xxx% erhöhen. In Bremerhaven macht der Radverkehr augenblicklich ca. 14 % am fließenden Verkehr aus. Aber es gibt niemanden in der aktuell herrschenden Stadt-)Politik, der z.B. sagt: Es wäre ein Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 17% zu erhöhen, geschweige denn genauer mit welchen Mitteln man es erreichen will. Es bleibt in vielen öffentlichen Reden bei unkonkreten Lippenbekenntnissen für den Radverkehr, und bisweilen fehlen auch die.

In Städten mit starkem Engagement für den Radverkehr gibt es ein Monitoring. Dort überprüft man also z.B. mit Verkehrszählungen, ob man auf dem richtigen Weg ist. Und wenn nicht, ergreift man Maßnahmen, um doch zum Ziel zu kommen. Da es in Bremerhaven aber keine Ziele gibt, gibt es auch kein Monitoring.

Wir sehen in Bremerhaven kaum Menschen des öffentlichen Lebens auf dem Fahrrad. Wenn unser OB sich 2 oder 3 Tage in der Woche auf dem Rad in der Stadt blicken lassen würde, das wäre ein Zeichen für die Menschen in der Stadt. So könnten Politiker eine Vorbildfunktion ausüben. Und sie könnten selber erfahren, was den Radverkehr in unserer Stadt so unkomfortabel, gefährlich und umständlich macht. Ich habe 8 Jahre in Bremen gewohnt. Zu der Zeit hatten wir einen Oberbürgermeister, der hieß Henning Scherf (über 2 m groß), und den sah man fast täglich durch die Stadt radeln. Das war ein Zeichen für die Bürger. Und gerade was die Förderung des Radverkehrs angeht, können unsere Politiker gerne einen Blick nach Bremen werfen.

Bremerhaven beteiligt sich zur Zeit an der Aktion Stadtradeln bis zum 10. Oktober. Nach der Auskunft im Internet beteiligen sich daran nur 7 von 48 politische Mandatsträgern in der Stadt an der Aktion. Das ist kein Aushängeschild für unsere Stadt.

Es ist auch keineswegs so, dass es nicht von Experten Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs in Bremerhaven gäbe. Es gibt das Radverkehrskonzept von 2014, das viele gute Vorschläge enthält, aber von der Politik in die Schublade gepackt wurde, ähnlich wie die schon erwähnte Mobilitätsuntersuchung.

Es gibt bisher keinerlei Marketing-Kampagnen der Stadt für den Radverkehr. Diesbezüglich stehen wir in der Wüste oder norddeutsch: da herrscht absolute Ebbe.

Bremerhaven gehört zu den wenigen Städten vergleichbarer Größenordnung in der Bundesrepublik, in der es keine einzige Fahrradstraße gibt, dies wurde sogar verhindert.

Im Gegensatz zu anderen Städten fördert Bremerhaven auch nicht die Anschaffung gewerblich genutzter Lastenfahrräder. Es gibt auch durchaus Städte, die jungen Familien bei der Anschaffung eines Lasten-Fahrrades Zuschüsse gewähren (Stuttgart, Köln, Nordhorn), damit Einkäufe und Kindertransporte erledigt werden können – nicht aber in Bremerhaven.

Nicht nur sehr große Städte, die im Autoverkehr ertrinken, wie München, Hamburg oder Berlin, fördern den Radverkehr massiv. Rostock bringt jedes Jahr einen Radverkehrsbericht heraus und möchte sich von der Vierradstadt auf die Zweiradstadt zubewegen. In Norderstedt gibt es z.B. ein Fahrradforum, ein Monitoring zur Überprüfung der erreichten Fortschritte und alle 2 Jahre einen kommunalen Fahrradbericht. Zu den zertifizierten Fahrradfreundlichen Kommunen in Niedersachsen gehören u.a. Emden, Wolfenbüttel, Hameln, Lingen, also keineswegs nur große Autostädte. Unsere Stadt - und hier ist die Politik gemeint - könnte einmal über den eigenen Tellerrand in solche anderen Kommunen schauen. Dazu würde auch gehören, dass die Stadt Bremerhaven Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen würde und sich von dort Impulse besorgt. Sie müsste es nur wollen. Und dass sie es nicht tut, zeugt nicht von einem Bekenntnis für den Klimaschutz.

Wir freuen uns, dass wir spätestens seit der Auseinandersetzung um die Kennedybrücke zunehmend auf Politiker treffen, die bezüglich der Förderung des Radverkehrs sensibler werden. Einzelne Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs sind auf den Weg gebracht. Aber solange der Politik die Klimaproblematik und als Teil davon auch die Förderung des Radverkehrs keine echte Herzensangelegenheit ist, bleibt alles Stückwerk – und solange müssen wir zeigen, dass wir mit dieser Art von Gleichgültigkeit nicht einverstanden sind.

Dankeschön

Es gibt kein verkehrspolitisches Konzept, wie der Radverkehr gefördert werden soll. Man verlässt sich darauf, dass der Verbrauch einer 6stelligen Summe für Radwege zum Ziel führt. Ein Beispiel Poriestraße, aber kein Geld für Wege, die wirklich von Radfahrern viel benutzt werden, aber in schlechtem Zustand sind. Dabei wurden in der Stadt in den letzten Jahren 1,75 €/Bürger ausgegeben, keineswegs die vom nationalen Radverkehrsplan geforderte Mindestsumme von 8 €/Person und Jahr.

Die wenigen erreichten Verbesserungen werden nicht in der Presse ausreichend dargestellt, z.B. die Wiederherstellung des RW am Leher Tor. Solche positiven Darstellungen sind wichtig, um darzustellen, dass der Stadt etwas gelegen an einer Verbesserung des RV. Das trägt zu einem guten Radverkehrsklima bei.

Fahrrad 8m<sup>2</sup>, Platzbedarf Auto 1 Person 60m<sup>2</sup>

Bremen Separates Radwegenetz, Radschnellwege

Pendler mit dem Auto von Langen über die Langener Landstraße

aus Schiffdorf und Surheide über die Sch Chaussee

Corona hat gezeigt, wie es geht, aber wir sind wieder fast auf dem alten Stand

Belebung der Stadtmitte, Rathaus in der Stadtmitte  
dafür jetzt an den Stadthäusern viel Parkplätze

Elterntaxies vor den Schulen, lieber Schulradeln mit Verkehrsunterricht

Adipositasprobleme, mangelnde Bewegung, Prekariat

Umweltbundesamt: Mehr Platz auf der Straße für Rad- und Fußverkehr im Kampf um die Klimakrise. Höhere Parkgebühren. Stockholm 600 € für Standplatz an der Straße

Umwelt schützen  
Fahrrad nützen

Breite eines modernen Fahrradweges

Unsere Städte sind keine Parkplätze, Städte sollten Orte zum Leben sein.

Klima Fahrrad Auto verstopfte Städte Elektroautos

Klima: