

Erfahrungen mit dem ADCF-Problem-Melder in Bremerhaven

1. Entwicklung

Der ADCF-Problemmelder Bremerhaven wurde 2019 entwickelt, nachdem vermehrt insbesondere von Beschäftigten des Alfred-Wegener-Instituts Klagen über Probleme im Bereich der Bismarckstraße an den ADCF herangetragen wurden. Nach einer kurzen Phase der Entwicklung, Erprobung und Modifizierung eines Meldeformulars zwischen Juli und September 2019 wurde dieses nicht nur dem AWI, sondern allen Bürger der Stadt angeboten und entsprechend publiziert.

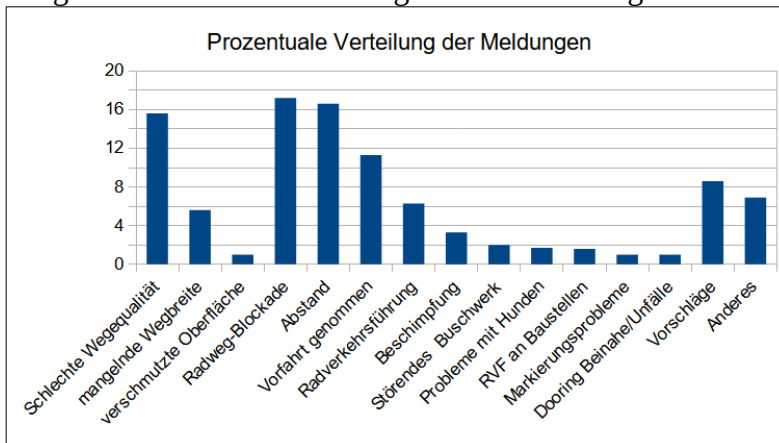
2. Methodik

Es handelt sich beim Problemmelder um eine „organisierte Spontanerfassung“. Diese Methode kann nicht den Anspruch repräsentativer Ergebnisse erheben, zeigt aber doch Problem-Cluster mit lokalen und inhaltlichen Schwerpunkten. Sie ist zum Beispiel in Deutschland über Jahrzehnte erprobt und bewährt bei der Erfassung von Arzneimittelnebenwirkungen durch das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte. Die im Formular festgehaltenen Meldungen erhält der ADCF in der Regel per Mail, aber auch über mündliche oder schriftliche Beschwerden in anderer Form, die dann in den Formular-Vordruck übertragen und ebenfalls ausgewertet werden.

In einer Meldung können auch mehrere Probleme zum selben Aspekt benannt werden (z.B. Vorfahrt genommen und beschimpft). Meldungen aus Polizeiberichten sind nicht aufgeführt, ebenso ab September 2020 keine Meldungen über Stürze, da diese im Sturz- und Unfallmelder erfasst werden. 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 und der Nennung von Fahrzeugarten, mit denen es zu Problemen kam. Die Auswertung erfolgte Anfang 2021.

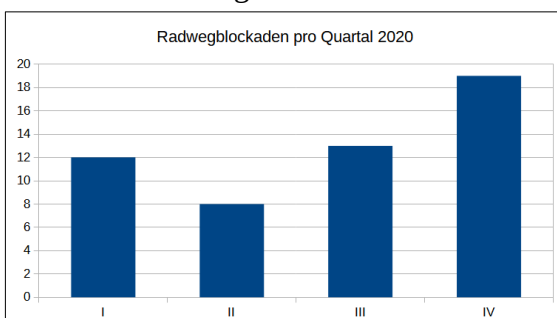
3. Meldungen und Schwerpunkte

Im genannten Zeitraum erfolgten 271 Meldungen zu 302 Problemen. Alle Meldungen werden



zunächst akzeptiert und aufgeführt, bei strukturellen Problemen aber auch auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft. Nur in 6 Fällen schienen die geschilderten Probleme nicht der Realität zu entsprechen. Am meisten sind mit 22,2% Probleme der Radwegebeschaffenheit genannt, meistens eine mangelhafte Oberfläche (15,6%). Verschmutzungen z.B. durch Laub (3x) haben nur zu wenig Beschwerden geführt,

Probleme mit Schnee wurden nicht benannt. Klagen über mangelnde Beleuchtung gab es nur zweimal, obwohl man besonders für den Bereich der Alltagsroute Ost davon öfter hört. Es folgen mit 16% Radwegblockaden. Dabei wurden in 8 von 52 gemeldeten Fällen auch dadurch



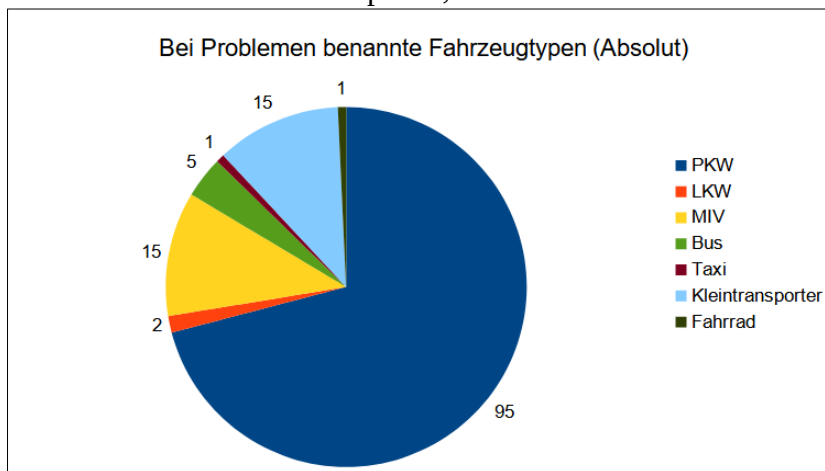
herbeigeführte problematische Situationen geschildert. Besonders gehäuft werden Blockaden der Radwege durch Kraftfahrzeuge auf der Hafensstraße auf einer Länge von 1000 m, der Grashoffstraße auf einer Länge von 300 Metern und der Weserstraße genannt. Nachdem es so schien, dass Blockaden von Radwegen, insbesondere Radfahrstreifen nach der Novellierung der StVO im April 2020 zurückgingen, findet sich eine deutliche Zunahme im letzten Quartal 2020,

insbesondere durch Kleintransporter, wahrscheinlich durch Zunahme des Online-Handels im Zuge

der Lockdowns im Rahmen der Corona-Pandemie und durch das Vorweihnachtsgeschäft. 3x wurden Mülltonnen als Ursache für Blockaden genannt. Als bedeutendes Problem fällt der mit 16,6% bezifferte mangelnde Abstand von Kraftfahrzeugen zu den Radfahrer*innen auf. Die Führung des Radverkehrs wurde in 19 Fällen beanstandet. 25 Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Bremerhaven wurden gemacht, die an die Magistratsbehörden weitergeleitet wurden und zum Teil bereits umgesetzt wurden. Zu den 3 Dooringproblemen kommen noch 2 Dooringunfälle aus den Pressemitteilungen der Ortpolizei. Unter die Kategorie „Anderes“ wurden unter anderem unnötige Sperrpfosten, Sackgassenschilder ohne Hinweise auf Durchfahrtmöglichkeiten für Radverkehr etc zusammengefaßt.

4. Probleme mit anderen Fahrzeugen

134x wurden die Fahrzeugtypen erwähnt, durch die es zu Problemsituationen kam. Es wurden nur 2x explizit Probleme mit LKWs benannt. Allerdings häufen sich in der letzten Zeit Probleme mit Blockaden durch Kleintransporter, wahrscheinlich durch den zunehmenden Online-Handel. Daher



haben wir den Problem-Meldebogen ab 2021 verändert und diesen Fahrzeugtyp neu aufgeführt. Fast 75% der Probleme wurden in Zusammenhang mit PKWs genannt. 15x wurde der motorisierte Individual-Verkehr (MIV) ohne weitere Differenzierung angeführt.

5x gab es konkrete Probleme mit Bussen. Der Bremerhavener ADFC informiert bei konkret

benannten Vorfällen BREMERHAVEN BUS und trifft dort auf eine gute Zusammenarbeit in der Förderung des Verständnisses und der Sensibilisierung für Radverkehrsprobleme. Am häufigsten traten diese Probleme auf der Bismarckstraße auf, die ja überhaupt mit 23 Meldungen als negativer Spitzenreiter auffällt.

5. Lokale Schwerpunkte

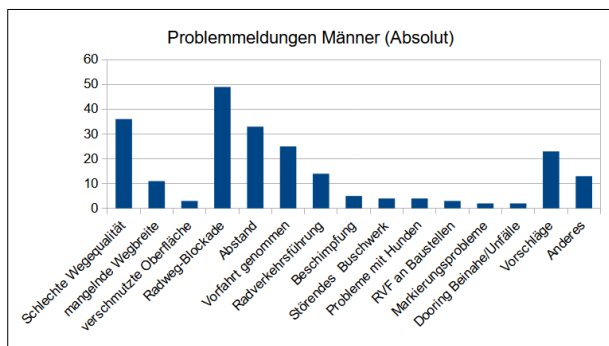
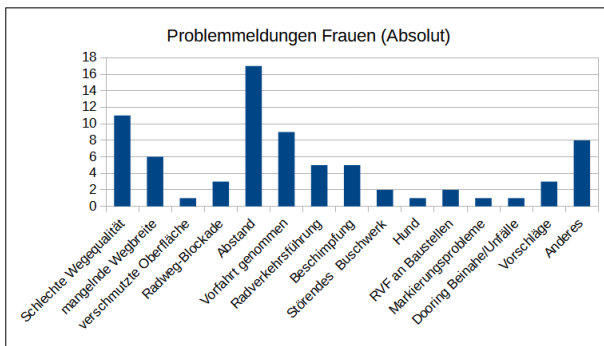
Die Hafensstraße stellt einen Schwerpunkt mit 35 Meldungen (überwiegend Blockierung des Radfahrstreifens) dar. Es folgt die Bismarckstraße (23x). Hier liegt das Hauptproblem in der Bedrängung von Radfahrer*innen durch unangemessenen Abstand infolge unzureichender Radverkehrsführung. Columbusstraße und Kennedybrücke wurden zusammen 18x aufgeführt. Viele dort gemeldete Probleme sind mittlerweile behoben, wie zu enger Abstand auf der Kennedybrücke durch die Schaffung des Radfahrstreifens und die gefährlichen Ausfahrten am Parkhaus Columbuscenter durch die Oberflächenmarkierungen. Seit diesen Veränderungen hat es auch keine derartigen Meldungen mehr von diesen Bereichen gegeben. Es bleiben Abstandsprobleme besonders zwischen Elbinger Platz und Borriesstraße, die ja hoffentlich durch die beschlossene, aber noch lange auf sich wartende Umgestaltung des Elbinger Platzes behoben werden. Während in der Weser- und Grashoffstraße Blockadeprobleme im Vordergrund stehen, zeichnet sich die Kaistraße (9x) durch eine gefährliche Oberfläche durch Kopfsteinpflaster, Schienenreste und Unebenheiten aus und zeigt die meisten Verletzungen. Die Pestalozzistraße (besonders Baumscheiben auf der östlichen Seite), der nördliche Radweg der Spadener Straße (verschobener Klinker) und der Radweg an der Wurster Straße folgen wegen ihrer Oberflächenprobleme.

6. Genderaspekte

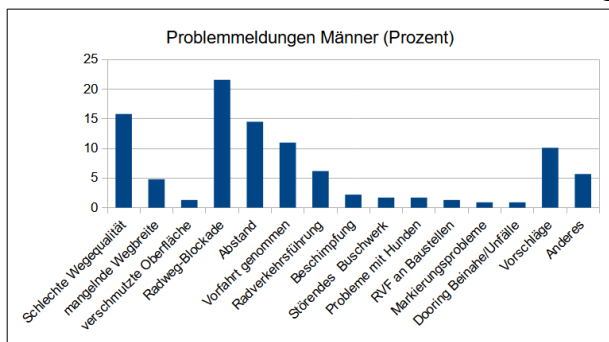
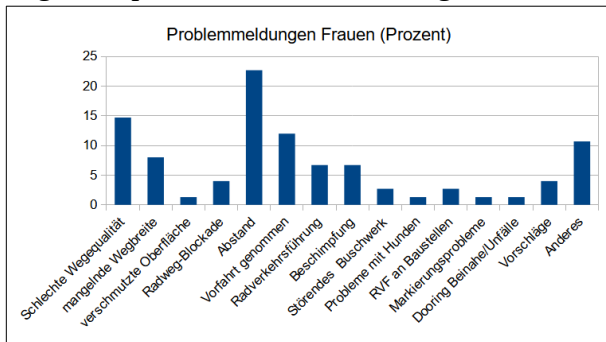
In der Studie zum Mobilitätsverhalten der Bremerhavener aus dem Jahr 2014 wurde ermittelt, dass Frauen und Männer etwa gleich viel und gleich häufig das Fahrrad benutzen.

Demgegenüber finden einige deutliche geschlechterbezogene Unterschiede bei der Auswertung der Problemmeldungen. 75 Meldungen (= 24,8%) wurden von Frauen, 227 (=75,2%) von Männern an uns weitergegeben. Warum Frauen Probleme deutlich seltener meldeten, bleibt unklar. Man könnte vermuten, dass der Problemmelder Frauen nicht so anspricht, dagegen spricht allerdings, dass etwa gleich viel Männer und Frauen ihn mehrfach benutzten (23 vs. 25%), z.T. sogar recht oft. Auch stellt sich das Geschlechterverhältnis günstiger dar, wenn man schaut, wieviele verschiedene weibliche und männliche Personen ein Problem gemeldet haben, nämlich 39 Frauen gegenüber 65 Männern. Das bedeutet, dass statistisch pro Mann mehr Vielmelder (knapp 3 Meldungen/Mann) als bei den Frauen vorhanden waren (knapp 2 Meldungen/Frau).

Wir wünschen uns natürlich, dass in Zukunft mehr Frauen öfter den Problemmelder anwenden und stehen konstruktiver Kritik bezüglich eventueller Verbesserungen positiv gegenüber. Dies könnte dann auch eine Rolle in der Gewichtung von Problemlösungen spielen. Schon jetzt fällt auf, dass Frauen eine andere Gewichtung in der Verteilung der Problemfelder vorgenommen haben.



Während bei Betrachtung der absoluten Zahlen zunächst in der Verteilung nur geringe Unterschiede auffallen (man beachte die Unterschiede der Skalierung im Bereich der y-Achse), zeigt die prozentuale Betrachtung doch bemerkenswerte Unterschiede. Frauen melden häufiger



geringe Wegbreiten als Männer, aber deutlich seltener Radwegblockaden. Erstaunlicherweise wurden Radwegblockaden, die zu Stresssituationen führten, nur von Männern gemeldet. Eine Erklärung könnte sein, dass sich Frauen bei Radwegblockaden defensiver verhalten und so seltener in schwierige Situationen bringen. (Dazu würde passen, dass Unfalluntersuchungen eine deutlich seltener Verwicklung von Radfahrerinnen in Verkehrsunfälle zeigen.)

Ein zu geringer Abstand von Kraftfahrzeugen führte dagegen zu deutlich mehr Meldungen von Frauen. Es bleibt spekulativ, ob dies vielleicht von Frauen als bedrohlicher empfunden wird. Auffallend ist schließlich noch, dass Vorschläge zur Verbesserung von Radverkehrsproblemen von Frauen seltener eingebracht wurden.

Schließlich ist bemerkenswert, dass Frauen häufiger Beschimpfungen ausgesetzt waren als Männer, jedoch bei niedrigen absoluten Zahlen.

Alle diese Unterschiede können mit der beschriebenen Methodik letztlich nicht ursächlich erklärt, sondern nur dargestellt werden. Vielleicht bieten sie aber Anlass zu Überlegungen, gerne auch Hinweisen an uns. Auf jeden Fall würde sich der ADFC wünschen, mehr über die Erfahrungen und Wünsche von Frauen im Radverkehr zu wissen.

7. Datenschutz

Alle Meldeformulare wurden – wie festgelegt - nach spätestens einem Jahr anonymisiert. Es sind lediglich noch Meldedatum und das Geschlecht der meldenden Person vermerkt. Von allen Zusender*innen wurden weiterhin im Rahmen der Meldung eingegangene Adressdaten (Email-Adresse etc) gelöscht.

8. Schlußfolgerungen und Ausblicke

Die vorhandenen erhobenen Daten nützen uns, die Radverkehrssituation in Bremerhaven an gezielten Stellen zu verbessern.

So werden wir das Ordnungsamt und die Polizei bitten, insbesondere im Bereich der Hafestraße und der Grashoffstraße verstärkt für eine Freihaltung der Radfahrstreifen zu sorgen.

Dem Amt für Straßen- und Brückenbau, dem Stadtplanungsamt und den politischen Parteien werden wir die Stellen mit den häufigsten und gravierendsten Radwegproblemen bekannt machen, die im Problemmelder genannt wurden, und hoffen so, in nicht zu ferner Zeit Verbesserungen erreichen zu können. Eine politische Grundlage wurde ja auch durch den Beschluss des Bau- und Umweltausschusses zur Erstellung einer Schadstellenübersicht im Radwegebestand vom 12.11.2020 geschaffen.

Die zahlreichen Beschwerden über zu geringen Abstand bestärken uns darin, das Konzept der Separation des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr durch Forderung von mehr Radfahrstreifen/protected bike lanes, Instandhaltung und Verbesserung bordsteingebundener unproblematischer Radwege und straßenferner Radachsen solange in den Vordergrund zu stellen, bis sich andere Verhaltensweisen und Strukturen im Kombinationsverkehr durchgesetzt haben.

Durch eine Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit hoffen wir, eine noch bessere Nutzung des Problemmelders zu erreichen und so mehr über die Sorgen und Verbesserungswünsche von Radfahrer*innen zu erfahren, um gezielte und wirksame Verbesserungen für den Radverkehr in Bremerhaven erreichen zu können.

Dr. Hans Joachim Schmeck-Lindenau
Verkehrspolitiker des ADFC Bremerhaven

Link zum Problemmelder-Formular: [radfahreninbremerhaven.de/Problem.pdf](https://www.radfahreninbremerhaven.de/Problem.pdf)

Wir freuen uns über jede Meldung, auch gerne mit Foto-Doku (ist aber nicht erforderlich), auch formlos an office.bremerhaven@adfc-bremen.de .

Dieser Artikel ist auch abrufbar unter:

<https://www.radfahreninbremerhaven.de/Problemmelder 2019 2020.pdf>