

# Radverkehrskonzept Bremerhaven



## Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Stadtplanungsamt

März 2014

## INHALT

1	Einleitung.....	3
2	Allgemeines.....	4
3	Bürgerforum / Öffentlichkeitsbeteiligung.....	5
3.1	Ablauf .....	5
3.2	Ergebnisse.....	5
3.2.1	Themenkomplex 1 (Wo liegen Schwächen / Qualitäten im Bremerhavener Radverkehr?) .....	7
3.2.2	Themenkomplex 2 (Welche Wegeverbindungen sollten aus- bzw. neugebaut werden?) .....	8
3.2.3	Themenkomplex 3 (Wie sehen Sicherheits- oder Alltagsprobleme aus?) .....	9
3.2.4	Themenkomplex 4 (Wo liegen die Potenziale für den Radverkehr in Bremerhaven?).....	10
3.3	Zusammenfassung.....	10
4	Ausblick.....	11

## 1 Einleitung

Die bisherige Situation für den Radverkehr in Bremerhaven ist durch eine durchschnittliche Radbenutzung von rd. 10 % aller Wege gekennzeichnet. Beispiele aus anderen Städten machen deutlich, dass durch beständige Radverkehrsförderung der Anteil des Fahrradverkehrs gesteigert werden kann (Emden: rd. 30 %, Kiel: rd. 21 %). Dementsprechend sind Potentiale vorhanden, die bisher noch nicht ausgeschöpft erscheinen. Das Radfahren in Bremerhaven soll deutlich attraktiver gestaltet werden.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Gutachter beauftragt, mit dessen Unterstützung und unter Bezugnahme auf die Ergebnisse des Runden Tisch Radverkehr ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept erstellt wird. Das Konzept soll unter Berücksichtigung aktueller rechtlicher und planerischer Vorgaben, aufbauend auf einer Bestandsanalyse, einen umfassenden Ansatz mit allen relevanten Aspekten – von der Infrastruktur bis zum Marketing – verfolgen. Zudem soll die Konzeption Kostenschätzungen und eine Prioritätenreihung beinhalten und damit eine Grundlage für eine programmatische Etatplanung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung schaffen.

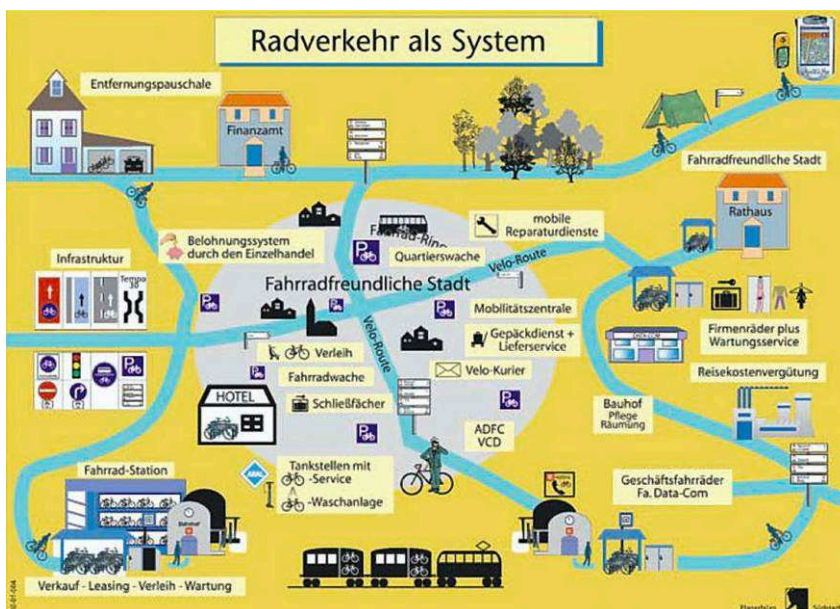


Abbildung 1: Radverkehr als System

(Bildquelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen; Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012)

Radverkehrsförderung darf dabei nicht allein auf die Infrastruktur beschränkt werden, sondern muss vielmehr als System betrachtet werden (*siehe Abbildung 1*). In besonderem Maße sind dabei nachhaltige, kostengünstige Lösungsansätze zur Förderung des Radverkehrs zu berücksichtigen. Um der Zielsetzungen, einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils und der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas Rechnung zu tragen, sollen folgende Leitlinien verfolgt werden:

- Beachtung der unterschiedlich(st)en Nutzungsanforderungen
- Stärkung der Infrastruktur – fließender und ruhender Radverkehr
- Schaffung guter Bedingungen für attraktives, sicheres und verkehrsunfallfreies Radfahren
- Verbesserung der Nah- und Alltagsmobilität
- Bestandsorientiertes Arbeiten (Haushaltskonsolidierung)
- Stärkung des (Fahrrad-)Tourismus
- Beachtung der zahlreichen Wechselwirkungen mit den anderen Verkehrsarten
- Berücksichtigung der technischen Weiterentwicklungen (z.B E-Bikes, Ladestationen).

## 2 Allgemeines

Aufgabe des Radverkehrskonzepts ist es, den Radverkehrsanteil Bremerhaven zu erhöhen und ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen. Dazu wird der Bestand analysiert, bewertet und anschließend ein Maßnahmenkatalog erstellt. Dazu werden folgende Aufgabenbereiche bearbeitet.

### **Grundlagenermittlungen und Bestandsaufnahmen**

- Übergeordnete Konzepte zur Stadt- und Verkehrsentwicklung; Daten zur Siedlungsstruktur und ihrer Weiterentwicklungen; Daten zur Verkehrsinfrastruktur -belastungssituation
- Radverkehrsbezogene Planungsgrundlagen
- Service- und Dienstleistungsangebot; Öffentlichkeitsarbeit; Verknüpfung Radverkehr - ÖPNV
- Befahrung der für die Netzbildung relevanten Abschnitte mit Erfassung wesentlicher Führungscharakteristika und Defizite

### **Schwächen- und Potenzialanalyse**

- Stärken und Schwachstellen des bestehenden Systems
- Beurteilung Verkehrsinfrastruktur u.a unter den Aspekten Verkehrsqualität, Netzzusammenhang, Verkehrssicherheit
- Wertung der bisherigen Aktivitäten
- Gesamtbeurteilung der Situation des Radverkehrs und seiner Entwicklungsmöglichkeiten

### **Definition und Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes**

- Konkretisierung der Systematik der Netzstrukturierung
- Definition von Anforderungsprofilen für Netzhierarchiestufen
- Darstellung der relevanten Quellen und Ziele des Alltags- und des Freizeitradverkehrs
- Entwicklung eines Wunschliniennetzes
- Netzkonzeption für Alltagsradverkehr durch Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz

### **Gesamtstrategie**

- Entwicklung einer auf die Stadt Bremerhaven zugeschnittenen Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs im Sinne „Radverkehr als System“
- Definition von Qualitätszielen; Verankerung in einem Leitbild; Benennung der vorrangig anzustrebenden Aktivitäten

### **Maßnahmenentwicklung**

- Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes mit Benennung von Maßnahmen zur Herstellung des Netzzusammenhanges und zur Verbesserung der Bestandsqualität
- Erarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge und Ausgestaltungshinweise;
- Einpassung der Konzepte für ruhenden Radverkehr und wegweisende Beschilderung
- Beurteilung der Maßnahmen hinsichtlich der erzielbaren Verbesserungswirkungen, der Planungsvoraussetzungen und der kostenbezogenen Umsetzbarkeit
- Umsetzungsprogramm mit Prioritätenreihung

### **Planungsprozesses**

- Teilnahme an Sitzungen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe („Runder Tisch Radverkehr“) und am Bürgerforum

### **Dokumentation und Präsentation**

- Zusammenstellung der Ergebnisse in einem Abschlussbericht
- Präsentation der Ergebnisse im zuständigen Fachausschuss

### **3 Bürgerforum / Öffentlichkeitsbeteiligung**

Das Radverkehrskonzept ist durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Daher fand neben der 4-wöchigen öffentlichen Beteiligung am 25.11.2013 ein vom Stadtplanungsamt organisiertes Bürgerforum zum Radverkehrskonzept in den Räumen der Hochschule Bremerhaven statt. Die Ergebnisse sind in diesem Kapitel zusammengefasst.

#### **3.1 Ablauf**

Nach der Begrüßung wurden durch den Gutachter (Büro AB Stadtverkehr GbR - Bonn/Bocholt; Herr Wilhelm Angenendt †) zentrale Punkte für die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes Bremerhaven dargestellt (*siehe Kap. 2*).

Während des Bürgerforums am 25.11.2013 hatten die TeilnehmerInnen an insgesamt vier Thementafeln unter Leitung jeweils einer Moderation die Möglichkeit, sich zu folgenden Fragestellungen zu äußern.

- 1.) Wo liegen Schwächen / Qualitäten im Bremerhavener Radverkehr?
- 2.) Welche Wegeverbindungen sollten aus- bzw. neugebaut werden?
- 3.) Wo liegen die Potenziale für den Radverkehr in Bremerhaven?
- 4.) Wie sehen Sicherheits- oder Alltagsprobleme aus?

Hierfür standen den TeilnehmerInnen insgesamt ca. 45 Minuten zur Verfügung. Durch dieses aktive Verfahren hatte die TeilnehmerIn die Gelegenheit, eigene Ideen und Empfehlungen einzubringen.

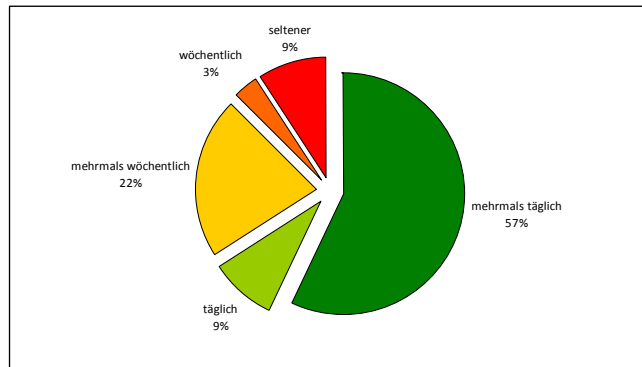
#### **3.2 Ergebnisse**

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vier Themenkomplexe dargestellt. Gleichzeitig werden zu den Anregungen aus dem Bürgerforum auch die Hinweise dargestellt die im Zuge des 4-wöchigen Beteiligungsverfahrens eingegangen sind.

Zusätzlich wurden drei allgemeinen Fragen gestellt, um die derzeitige Situation des Radverkehrs in Bremerhaven zu veranschaulichen.

- 1.) Wie oft benutzen Sie für Ihre Wege das Fahrrad?
- 2.) Zu welchem Wegezweck sind Sie mit dem Fahrrad unterwegs und was sind die für Sie wichtigsten Radverkehrsbeziehungen, d.h. von wo nach wo fahren Sie?
- 3.) Was sind Ihre Wünsche/ Ziele für die weitere Radverkehrsförderung in Bremerhaven?

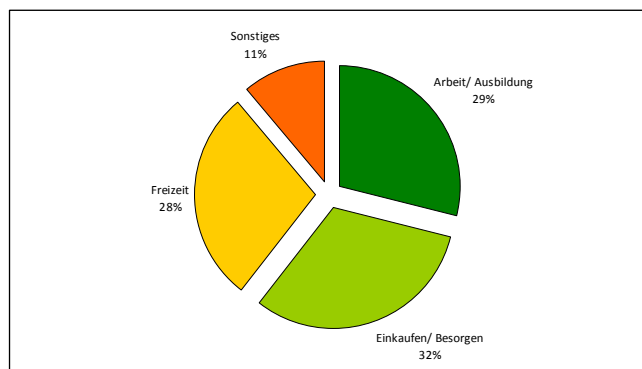
Aufgrund der Größe der Stichprobe kann bei der Auswertung nicht von einer Repräsentativität ausgegangen werden.



Zwei von drei Teilnehmern sind mindestens einmal am Tag mit dem Fahrrad unterwegs.

Die Affinität der befragten Personen zum Fahrrad ist als sehr hoch einzuschätzen – lt. der Studie „Fahrrad-Monitor Deutschland 2013“<sup>1</sup> wird das Fahrrad von ca. jedem Dritten mehrmals die Woche benutzt, knapp die Hälfte nutzt es ein paar Mal im Monat (47 %).

**Abbildung 2: Wie oft benutzen Sie für Ihre Wege das Fahrrad?**  
(eigene Darstellung; N=44)



Nahezu zu gleichen Teilen (ca. 30 %) wird das Fahrrad in Bremerhaven von den befragten Personen für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und für die Freizeit genutzt. Sonstige Wegezwecke wurden mit ca. 10 % genannt. Nach den Ergebnissen der Studie „Fahrrad-Monitor Deutschland 2013“<sup>2</sup> wird das Fahrrad primär für Einkäufe, Erledigungen und Ausflüge genutzt.

**Abbildung 3: Zu welchem Wegezweck sind Sie mit dem Fahrrad unterwegs?**  
(eigene Darstellung, N=83 - Mehrfachnennungen)

Als wichtigste Radverkehrsbeziehungen wurden für die genannten Wegezwecke die Verbindungen zwischen den Stadtteilen, Lehe und Mitte, Wulsdorf und Mitte, Wulsdorf und Geestemünde sowie dem Landkreis und Wulsdorf/Lehe angegeben.

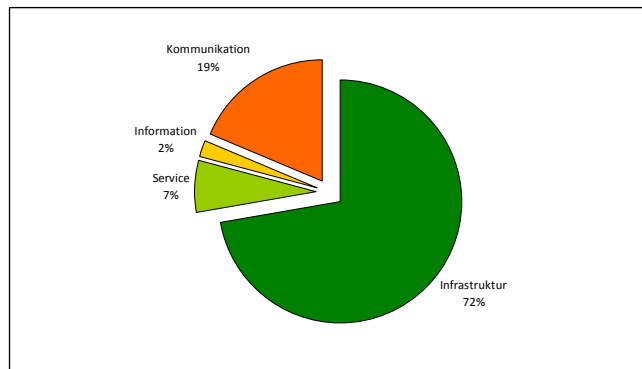
Eine Radverkehrsförderung kann in vier Kategorien eingeteilt werden. Dazu zählen:

- Infrastruktur (z.B. Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Beschilderung)
- Service (z.B. radbezogene Dienstleistungen, Beherbergung)
- Informationen (z.B. Fahrradstadtplan, Broschüren, Ausstellungen)
- Kommunikation (z.B. Öffentlichkeitsarbeit, Arbeitskreise, Veranstaltungen)

Die Anregungen (Wünsche/Ziele) wurden den jeweiligen Kategorien zugeordnet, um eine Darstellung in der nachstehenden Abbildung als Überblick zu ermöglichen.

<sup>1</sup> Vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH (2013): „Fahrrad Monitor Deutschland 2013 – Ergebnisse einer repräsentativen Online Befragung“, S. 45 ([http://www.adfc.de/files/2/35/Monitor\\_2013.pdf](http://www.adfc.de/files/2/35/Monitor_2013.pdf) - Abrufdatum zuletzt 19.03.2014)

<sup>2</sup> ebd. – „35% der Befragten fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte“



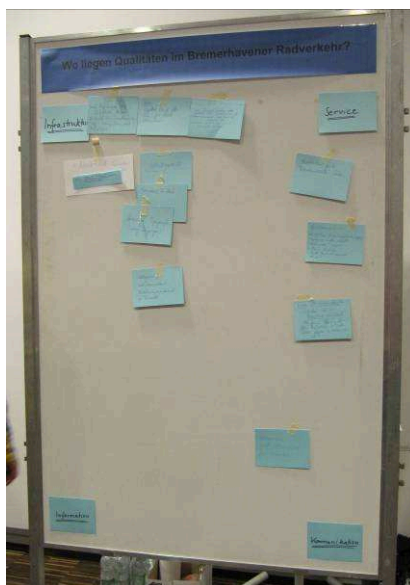
Nahezu 75 % der Teilnehmer äußerten den Wunsch der Förderung des Radverkehrs auf die Infrastruktur zu focussieren. Kommunikation ist als zweitwichtigstes Thema besetzt (19 %). Häufig genannte Aspekte waren anzustrebende Verbesserungen in den Bereichen Radverkehrsanlagen (schnell, qualitativ hochwertig, sicher), Schnellverbindungen, Stellplätze, Sicherheit, Regelungen an Ampeln/Kreuzungen, Markierungslösungen, Öffnung Fußgängerzone sowie Einbahnstraßen, Winterdienst und Aufklärung.

Abbildung 4: Was sind Ihre Wünsche/ Ziele für die weitere Radverkehrsförderung in Bremerhaven? (eigene Darstellung, N=43 - Mehrfachnennungen)

### 3.2.1 Themenkomplex 1

(Wo liegen Schwächen / Qualitäten im Bremerhavener Radverkehr?)

Der erste Themenkomplex geht der Frage nach, welche Schwächen bzw. Qualitäten im Radverkehr vorzufinden sind. Die Angaben (ohne Häufigkeit) lassen sich wie folgt zusammenfassen.



#### Als Qualitäten wurden genannt:

- Gute Nord-Süd-Verbindungen (hier insbesondere Wulsdorf – Elbinger Platz)
- Allgemein große Akzeptanz für Radverkehr
- Einzigartig für Radtourismus
- Ausreichend gute Fahrradwerkstätten/-läden
- Bevorzugte Topografie (wenig Steigungen)
- Fahrradweg am Deich entlang
- Grünwege
- Allgemein viel/ausreichend Verkehrspotenzial für Radverkehr
- Erweiterte Abstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof
- Existenz einzelner wenig bekannter Verbindungen abseits großer Straßen



#### Als Schwächen wurden genannt:

- Wegeführung und Übergänge insbesondere in Knotenpunkten
- Mangel an Aufstellflächen und Markierungen
- Nicht durchgängiges bzw. unübersichtliches Gesamtnetz bzw. Routenkonzeption
- Verwirrende Radwegbeschilderung vorhandener Routen
- Fehlende gute Nord-Süd-(Schnell-)Verbindungen
- Lichtsignalanlagen (teilweise ohne Vorlauf)
- Sicherheitsdefizite, gefährliche Stellen (schlechter Zustand)
- Fehlende Abstellmöglichkeiten
- Verschmutzungen (Scherben u.ä.) auf Radwegen
- Winterdienst nicht ausreichend
- Befahren der Fußgängerzone nicht möglich
- Kaum Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung



Festzustellen ist, dass die Qualitäten im Wesentlichen in dem „Erleben“ der Umgebung gesehen werden. Verbunden ist dies mit Wegeführungen abseits des Kfz-Verkehrs auf separaten Wegen. Die Schwächen fallen deutlich vielfältiger aus, lassen sich weitestgehend der Infrastruktur zuordnen (Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Beschilderung).

### 3.2.2 Themenkomplex 2

(Welche Wegeverbindungen sollten aus- bzw. neugebaut werden?)

Für ein Radverkehrskonzept nimmt die Definition eines Radverkehrsnetzes mit den Teilaspekten Netzstrukturierung, Netzhierarchiestufen, Wunschliniennetzes in Verbindung aller wichtigen Quellen eine zentrale Position ein. Dieser zweite Themenkomplex dient daher der Erfassung wünschenswerter Radwegeverbindungen. Nachstehend sind auszubauende bzw. neuzubauende Verbindungen aufgelistet, die in einer Karte visualisiert wurden (siehe Foto).



- Schnellverbindung Nord-Süd-Veloroute (*Bahn*)
- Weg 29 und Clausewitzstraße
- Lehe nach Geestemünde via Bürger
- Durchgehende Nord-Süd-Verbindung (NSV)
- Querachsen von der NSV in die Stadtteile
- West-Ostverbindungen
- Loxstedt über Lindenallee
- Treibselstreifen am Deich
- Schiffdorfer Stauschleuse - Laven - Bramel
- Wulsdorf/ Deichhämme zum Fischereihafen
- Hafengebäude (Fischereihafen)
- Bohmsiel - Fischereihafen - Geestemünde Süd
- Straße durch die Überseehäfen
- Hafenstraße
- An der Mühle - Schiffdorfer Chaussee
- Geestewanderweg - Barkhausenstr.
- Langen - Geestemünde
- Elbinger Platz - Kennedybrücke
- Schaufenster Fischereihafen - Wulsdorfer Bhf.
- Stadtmitte - Schiffdorfer Damm
- Daimlerstr – Dreibergen/Ringstraße
- W.Becké-Platz - Rickmerstraße
- Alte Luneschleuse - Geeste
- Nordstraße/Spadener Straße - Amtsgericht
- Hafenstraße - Geestheller Damm - Elbestraße
- Fußgängerzone

Am Häufigsten geäußert wurden die Wünsche nach einer durchgängigen schnellen Nord-Süd-Verbindung und mehr separat geführten Radwegverbindungen (ohne Kraftfahrzeuge und Fußgänger).



### 3.2.3 Themenkomplex 3

(Wie sehen Sicherheits- oder Alltagsprobleme aus?)

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine zentrale Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes und gleichzeitig eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Demzufolge dient der dritte Themenkomplex der räumlichen Zuordnung und Beschreibung von Sicherheits- oder Alltagsproblemen im Radverkehr. Folgende Problematiken wurden beschrieben, die insbesondere bei Mehrfachnennungen kurz zusammengefasst sind. Auch die Angabe der Örtlichkeit wird beispielhaft aufgezeigt – alle Nennungen sind in einem Übersichtsplan zusammenfassend dargestellt (siehe Foto).



- Führung des Radweges im Bereich der Bushaltestellen in die Fahrbahn (z.B. *Fährstraße*)
- Überholung durch Kfz zu eng (z.B. *Alte Geestebrücke*)
- Parkende Autos bzw. Barrieren (z.B. *Hafenstraße*)
- Radweglücken bzw. -enden (z.B. *Nordstraße*)
- fehlendes Abbiegeangebot insb. beim Linksabbiegen (z.B. *Flötenkiel*)
- Führungen in schmalen Bereichen bzw. Engstellen (z.B. *Bahnunterführung*)
- Wechsel Bord-/Fahrbahnführung (z.B. *Beuthener Straße*)
- Fehlende durchgehende Führung (z.B. *Bismarckstraße*)
- Unebene Wege – „Schlaglöcher“ (z.B. *Unter der Rampe*)
- Geringe Breite der Radwege (z.B. *Kennedy-Brücke*)
- Unklare Vorfahrtssituationen (z.B. *Marineschule*)
- Sichtbarkeit des Radfahrers (z.B. *bei Ausfahrten*)
- Vandalismus und Diebstahl
- Fahren entgegengesetzt der Fahrtrichtung
- Rücksichtnahme der Autofahrer fehlt
- Unsichere Übergänge ohne Markierungen
- Verschwenkungen in Kreuzungsbereichen
- Mangelnde „Regelkunde“ fehlende Kenntnisse zum Verkehrsverhalten
- Keine Deliktahndung durch Polizei
- Baustellen ohne Berücksichtigung des Radverkehrs
- Nutzungskonflikte sowohl zwischen Rad/Kfz als auch Rad/Fußgänger (Raumansprüche)

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Nutzergruppen kann das (subjektive) Sicherheitsempfinden der radfahrenden Verkehrsteilnehmer deutlich unterschiedlich ausfallen. In der anschließenden Diskussion wurden teilweise Lösungsvorschläge erarbeitet und aufgenommen.

### 3.2.4 Themenkomplex 4

(Wo liegen die Potenziale für den Radverkehr in Bremerhaven?)

Im vierten und letzten Themenbereich wird nach Potenzialen - kurz gesagt: womit ließen sich mehr Menschen zum Radfahren bewegen? - für den Radverkehr in Bremerhaven gefragt, um für eine gesamtstrategische Ausrichtungen Ansatzpunkte aufzunehmen. Zentrale Hinweise und Anregungen sind nachstehend zusammenfassend aufgeführt.



- Markierungslösungen
- Einbahnstraßenöffnung
- Vorhandenen breiten Straßenraum besser nutzen (Umverteilung zugunsten des Radverkehrs)
- Radtourismus als Wachstumsmarkt
- Gemeinsame Rad- und Fußwege ausweisen
- "Keine Berge" - prädestiniert für Radverkehr
- Kurze Wege fördern
- Viele grüne Wege
- Klimastadt, besseres Stadtklima, Gesundheit
- Kombination mit dem ÖPNV (Bike & Ride)
- Zentraler Radverkehrsbeauftragter
- Beruhigung der Wohnbereiche
- Berufsverkehr und verstärkte Fahrradnutzung
- Förderung von Urbanität

Die bessere Nutzung u.a. von Potenzialen braucht grundsätzlich eine breite Unterstützung, die eine effiziente Akteursvernetzung notwendig macht. Einen wesentlichen Beitrag dazu kann der Runde Tisch Radverkehr<sup>3</sup> leisten.

### 3.3 Zusammenfassung

Die Beurteilung der Qualitäten und Schwächen (Thema 1) dient im Wesentlichen zur Einschätzung der Bestandssituation. Für die Netzkonzeption werden die Ergebnisse zu Radwegeverbindungen (Thema 2) berücksichtigt. Vor allem sicherheitsrelevante Problemlagen (Thema 3) wurden aufgenommen, die z.T. ortsangepasste Detaillösungen benötigen, ggf. auch allgemeingültige (intuitive) Lösungsmöglichkeiten beschreiben. Potenziale (Thema 4) für den Radverkehr zeigen Möglichkeiten auf, in welchen Bereichen eine Förderung des Radverkehrs erfolgen kann.

Die Bürgerbeteiligung diente dazu, Anregungen und Hinweise zu den verschiedenen Themenbereichen aufzunehmen und in die Analysephase einzubinden. Alle Hinweise und Anregungen aus den Beteiligungsverfahren wurden durch das Stadtplanungsamt zusammengestellt und dem Gutachter als weitere Grundlage zur Bearbeitung des Radverkehrskonzepts übergeben.

**An dieser Stelle: Allen Beteiligten für die Unterstützung und den Teilnehmern für die Hinweise "Vielen Dank"!**

<sup>3</sup> Beteiligte: Umweltschutzamt, Stadtplanungsamt, Amt für Straßen- und Brückenbau, Gartenbauamt, Bürger- und Ordnungsamt, Polizei, Erlebnis Bremerhaven, ADFC, BUND

## **4 Ausblick**

Das in Bearbeitung befindliche Radverkehrskonzept Bremerhaven stellt eine auf die Stadt Bremerhaven zugeschnittene Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs im Sinne des Prinzips „Radverkehr als System“ zusammen. Dabei werden die Bausteine Verkehrsinfrastruktur, Kommunikation, Information und Service einbezogen.

Ferner soll unter Mitwirkung des Runden Tisch Radverkehr in allen Arbeitsschritten eine Definition von Qualitätszielen erfolgen, die gleichzeitig die vorrangig anzustrebenden Maßnahmen benennt.

Nach Beurteilung des Status Quo wird nach einer Netzkonzeption eine Konkretisierung von Maßnahmenvorschlägen und Ausgestaltungshinweisen zur Verbesserung der Bestandsqualität sowie die Zusammenstellung situationsbezogener Planungsprinzipien mit einem Umsetzungsprogramm (Prioritätenreihung) im weiteren Arbeitsschritt erfolgen. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung fließen in die gutachterliche Bewertung ein.

Im nächsten Schritt wird der Entwurf zum Radverkehrskonzept vorgestellt. Nach abschließender Abstimmung und Festlegung der Maßnahmen und Prioritäten soll das Radverkehrskonzept dem Bau- und Umweltausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden.