

Titel Ihrer Institution
maximal zweizeilig

Klimakonferenz 2014

Bremen, 25. November 2014

Oberschule am Barkhof

Forum B: Klimafreundlicher geht's nicht – mit dem Rad unterwegs in Bremen und Bremerhaven

Vom Radweg zur Premiumroute – der Hoffnungsträger Radverkehr im VEP Bremen 2025

Wilhelm Hamburger

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

 Freie
Hansestadt
Bremen

mit finanzieller Unterstützung durch:



The Interreg IVB
North Sea Region
Programme



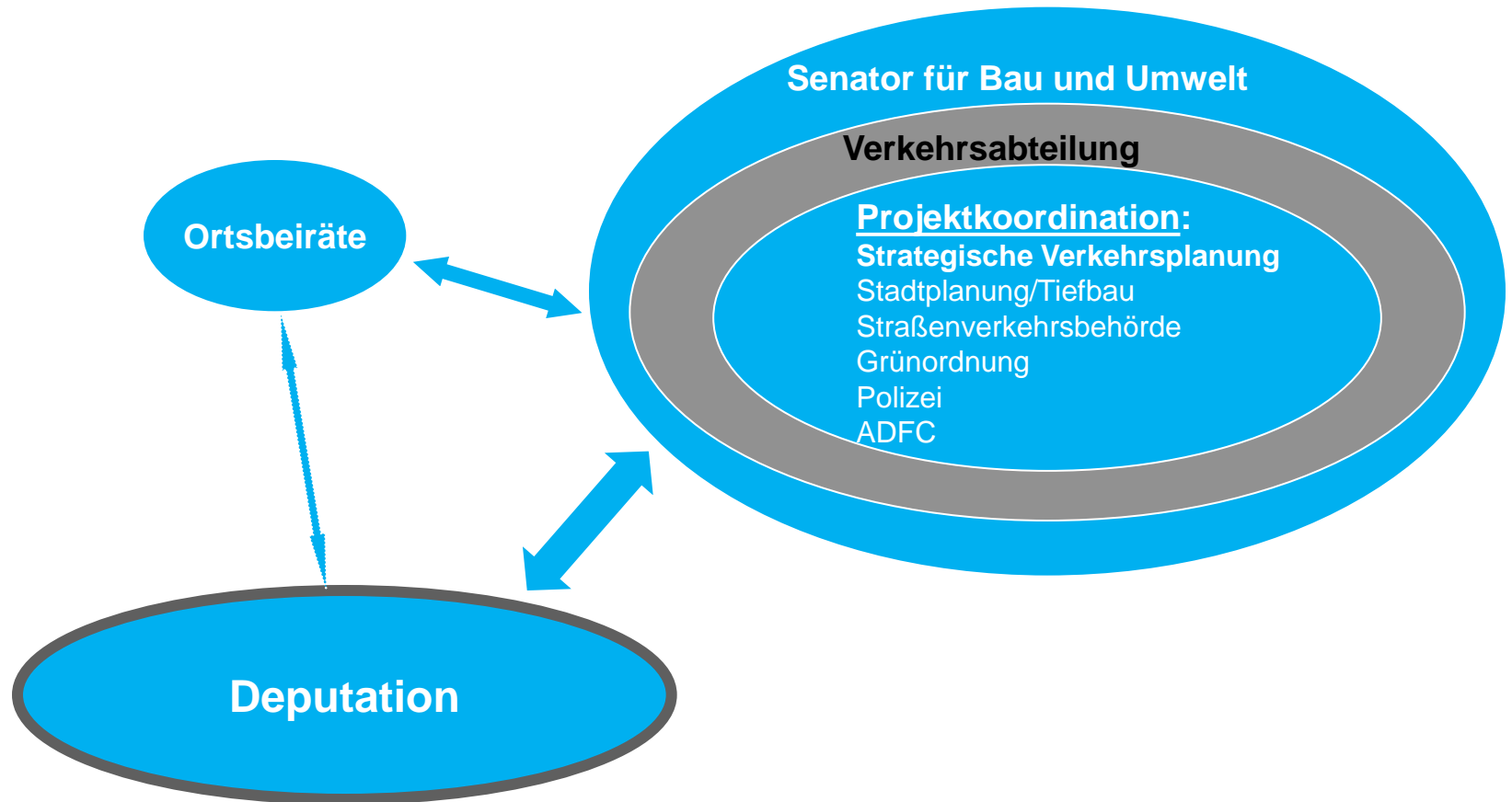
Folie 1



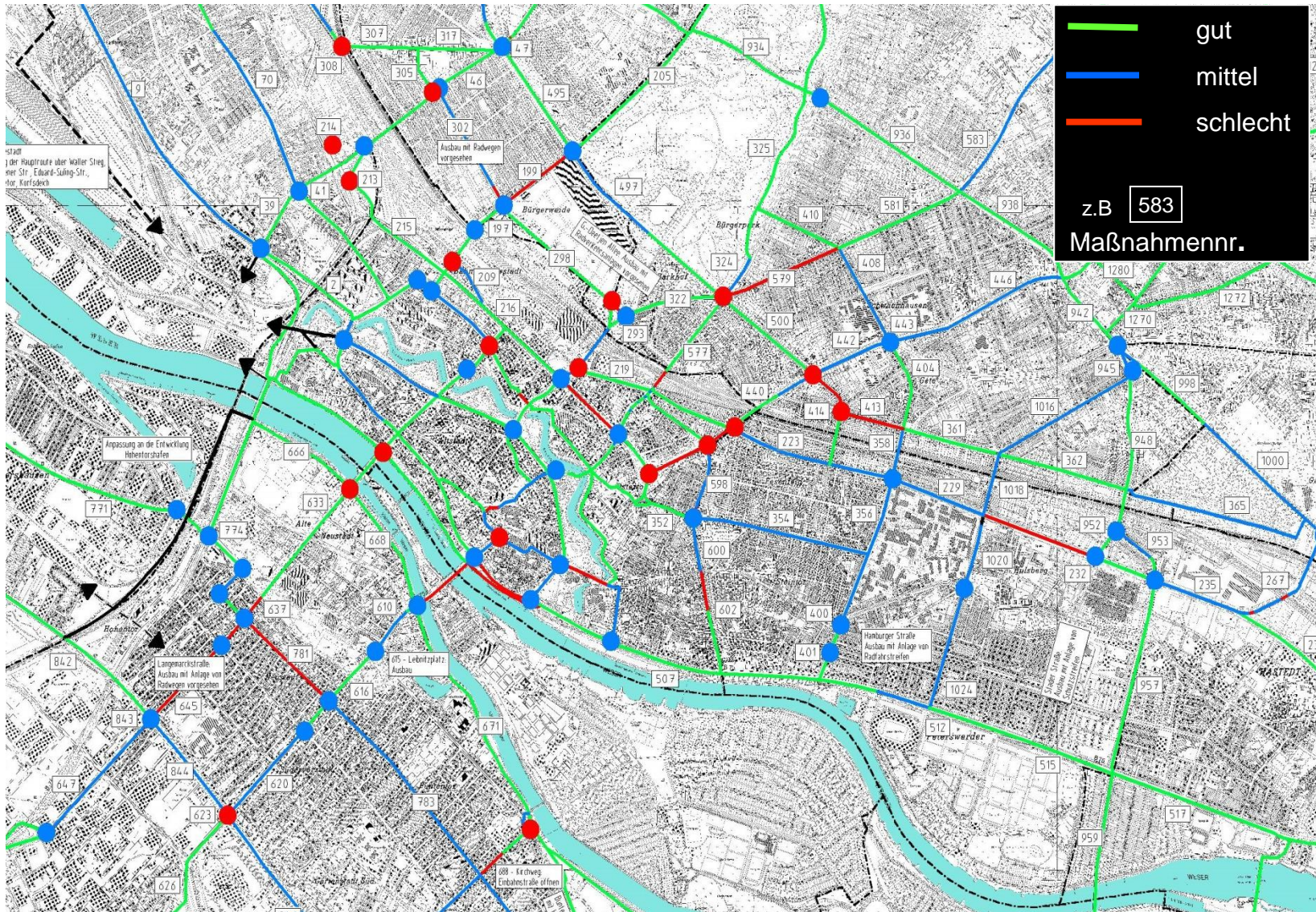
Zielplanung Fahrrad seit 2003

- Stellenwert Fahrrad erhöhen
- Konformität zu den Zielen des Nationalen RadverkehrsPlans (System Radverkehr)
- Bestandteil der strategischen Verkehrsplanung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Transparenz für Bürger, Politik und Verwaltung
- Effizientere Koordination (Konzept, Planung, Finanzierung Umsetzung)
- der Versuch neue Partner zu finden (z.B. Wirtschaft, Inneres, Gesundheit)
- Maßnahmenprogramm mit Prioritätenreihung.

Koordination der Zielplanung Fahrrad



Zielnetz mit Maßnahmen 2003-2013



Umgesetzte Maßnahmen (Einzelbeispiele)

Neubau von Radwegen und Radstreifen
Fahrradparken
Öffnung von Einbahnstraßen
Wegweisung
Öffentlichkeitsarbeit/Service

Umbau von Straßen Altenwall

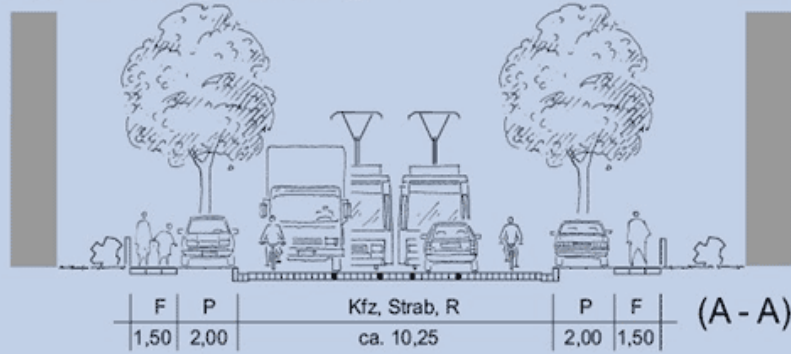


Vorher 4-spurig Konflikte Rad/Fußgänger => Rückbau auf 2 Spuren

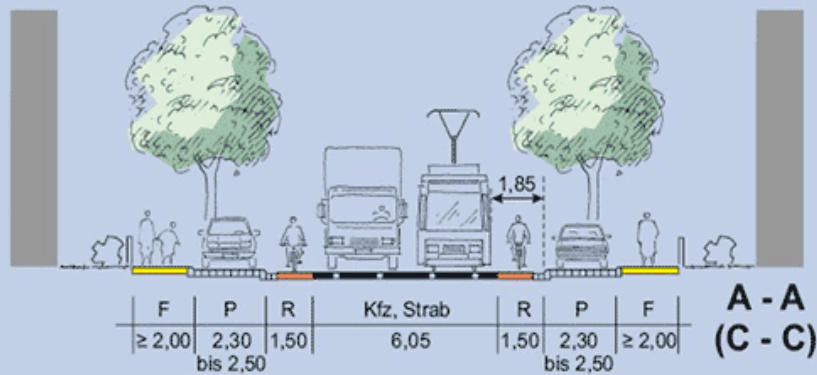
Umbau von Straßen

Hamburger Straße mit Radfahrstreifen und Haltestellenkap

Vor der Umgestaltung ...



... und nach der Umgestaltung



mit finanzieller Unterstützung durch:

Vorher: Illegales Parken auf dem Radweg



Nachher: Freie Fahrt für Radler auf dem Schutzstreifen mit direkter Sichtbeziehung zum MIV, Parken auf dem ehemaligen Radweg



Findorffstraße



Vorher: Radweg, zu schmal zum Überholen, hinter parkenden Kfz+Konflikt mit Fahrgästen im Bereich der Haltestelle



Umbau Wachmannstraße



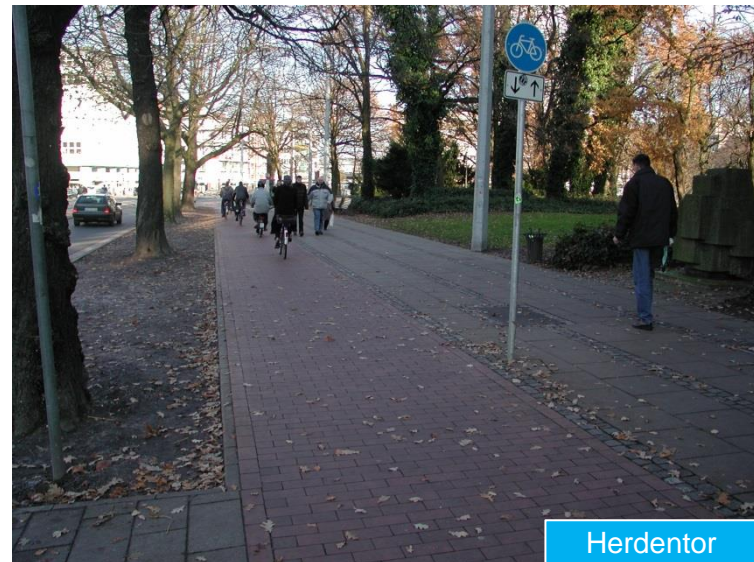
Nachher: Breite Radfahrstreifen mit guter Sicht zum MIV und geschützte Führung im Haltestellenbereich



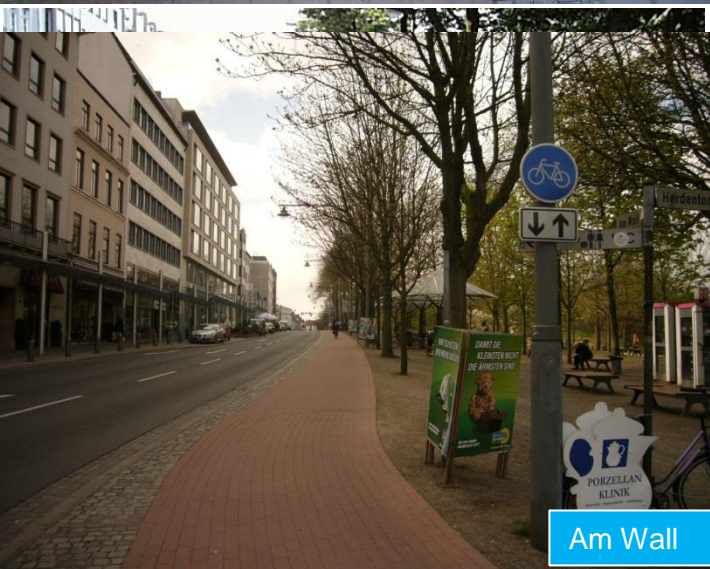
Fahrradrouten



Kirchheide



Herdentor



Am Wall



Schwachhauser Ring

mit finanzieller Unterstützung durch:



Fahrradstraßen



**Humboldtstraße:
4.000 Kfz, 4.500
Fahrräder**

Vorherzustand mit
Radweg

Jetzt „Flanierzone“ mit
Fahrradstraße



**Wachmannstraße: 4500
Kfz stadtauswärts,
8.000 Fahrräder**

„Vorfahrt“ der Fahrradstraße
durch ausfahrende Kfz-Führung
(keine Rechts-Vor-Links Zufahrt
für Kfz)



mit finanzieller Unterstützung durch:



Streifenlösungen schaffen Platz für Fußgänger und Bäume



Kurfürstenallee



Graf-Moltke-Straße



Hindenburgstraße



Brüggeweg

Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr



Weitestgehend
flächendeckend in T-30-
Gebieten

Radverkehrsführungen an Haltestellen des ÖPNV

Der Neubau von sog. „Kap-Haltestellen“ sind in einer Fahrradstadt mit Straßenbahn und Bus gute Lösungen zur Konfliktvermeidung mit wartenden sowie mit ein- und aussteigenden Fahrgästen

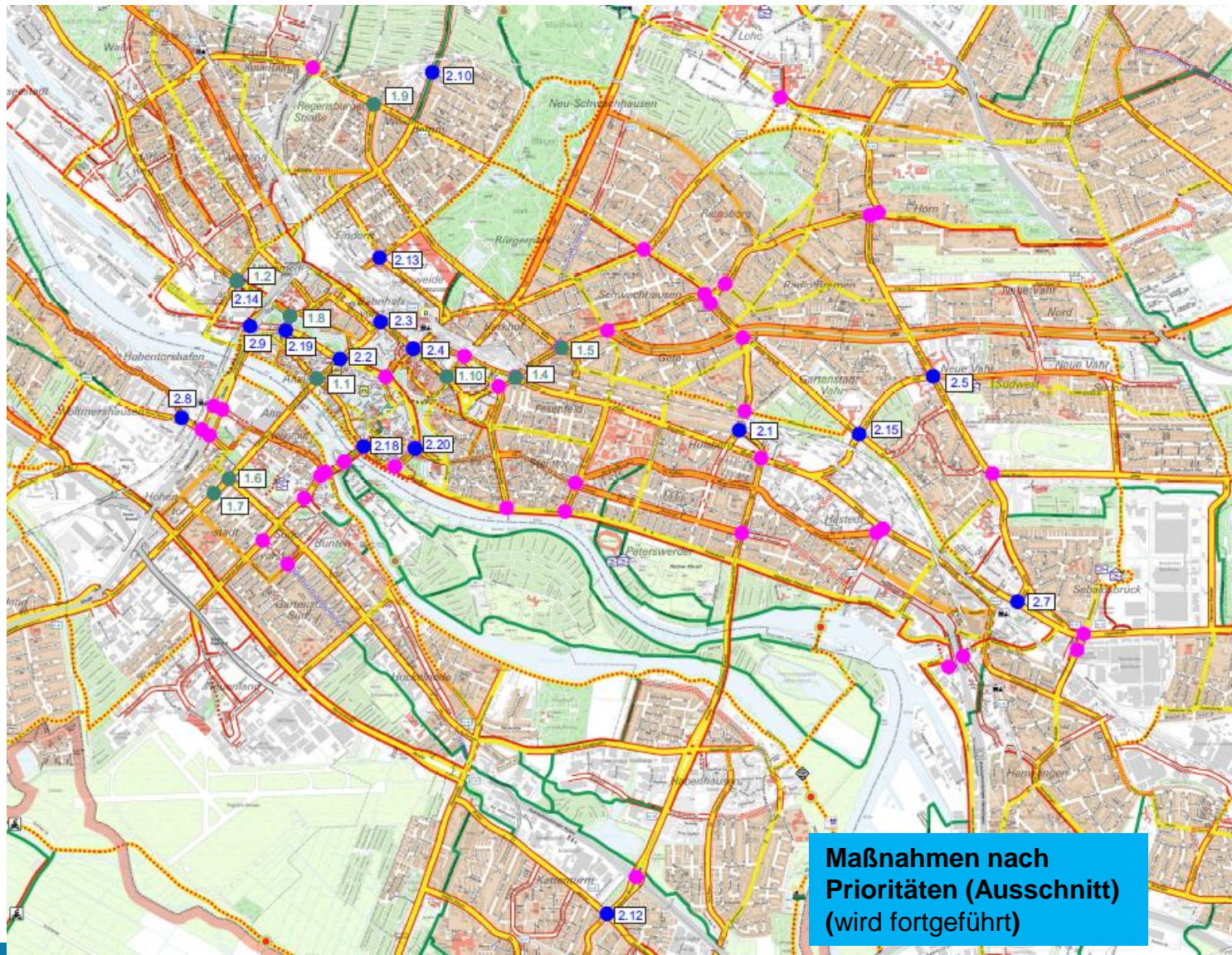


Beispiel mit „Auffangstreifen“
ausschließlich im Haltestellenbereich



mit finanzieller Unterstützung durch:

Fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten



Maßnahmen nach
Prioritäten (Ausschnitt)
(wird fortgeführt)

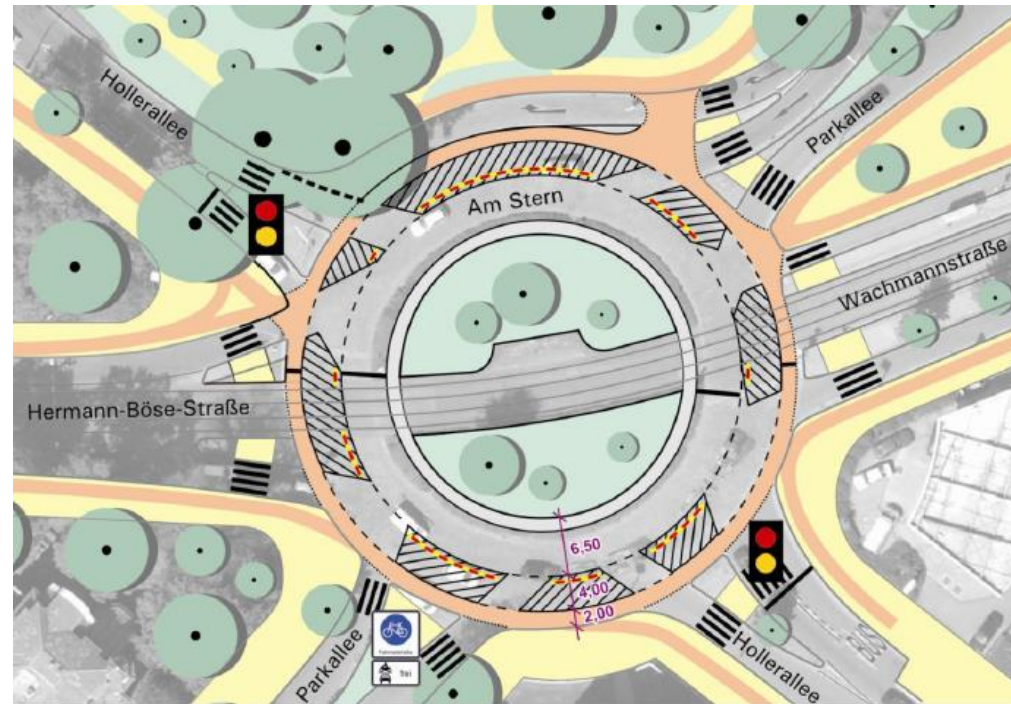
mit finanzieller Unterstützung durch:



„Kreisverkehr“ Stern



Planung mit vergrößertem Abstand zwischen Radstreifen und Kernfahrbahn, Radiusverkleinerung im Innenkreis



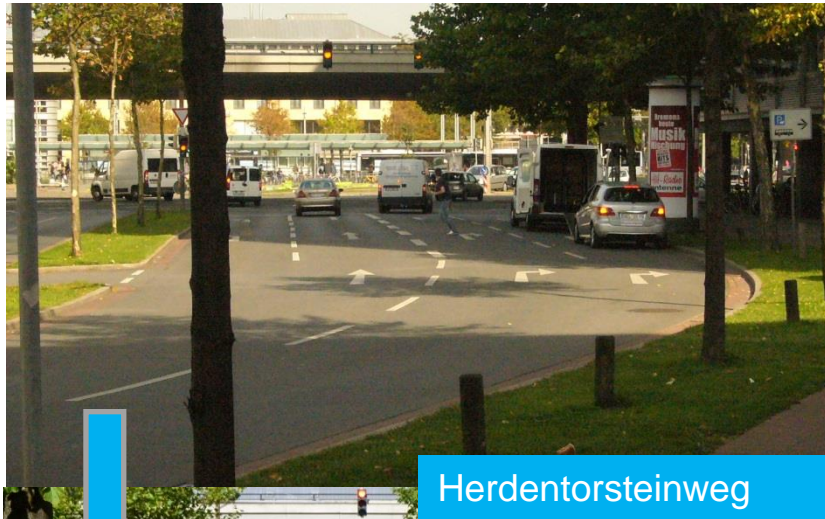
Fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten



Admiralstraße: Funktionierendes Ordnungsprinzip bei engen Verhältnissen. Fahrspuren nur 3,50 m incl. Fahrradstreifen.



Fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten



Herdentorsteinweg



Woltmershauser/S-Bolivar-Str.



„AOK - Kreuzung“

mit finanzieller Unterstützung durch:



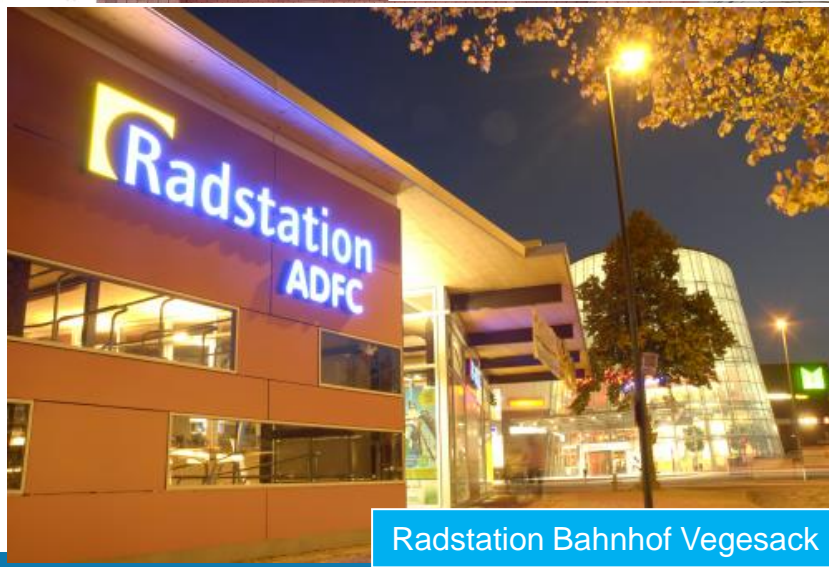
Radstationen



Radstation am Hauptbahnhof



Inneres der Radstation Hbf



Radstation Bahnhof Vegesack



Radstation Hauptbahnhof-Nord

B+R/Fahrradparken



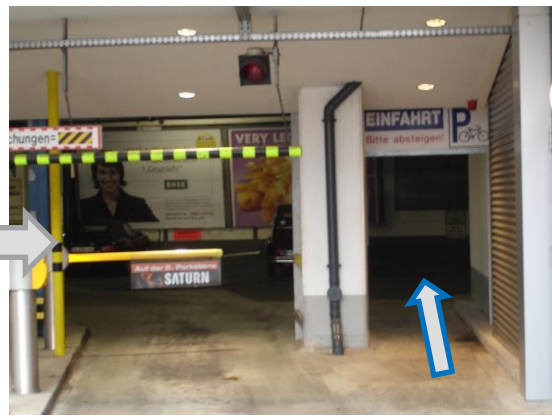
B+R am Bahnhof Burg



Fahrbahnrand Wohnstraße



Radständer im Autoparkhaus



Bahnhofshochstraße



Herdentor/Sparda

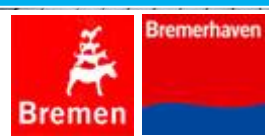


Schüsselkorb



Mobiles Veranstaltungsparken

mit finanzieller Unterstützung durch:



Information / Service / Öffentlichkeitsarbeit



Die **Wegweisung** wurde 2009 auf dem Haupttrouennetz eingerichtet. Über 500 km Streckenlänge werden von der Ziel- und Routenwegweisung erfasst

Die **Fahrradzählstele** wirbt seit 2011 fürs Fahrradfahren auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke



Radstation mit Serviceangebot
Bewachung, Reparatur, Verleih
Mo bis Fr 6:00-22:00 Uhr
Sa, So und an Feiertagen 9:00-20:00 Uhr
3 Stunden frei
24 Stunden 0,70€
Monatskarte 7,00€
Jahreskarte 70,00€
Telefon: (0421) 178 33 61

Fahrradparkhaus der BREPAK (ohne Bewachung)
Untergeschoss: 20:00-6:00 Uhr geschlossen
Obergeschoss: 24 Stunden geöffnet
Parken kostenlos

radort bremen
Der Infoservice des ADFC
Karten, Bücher, Infos rund ums Rad in der Radstation
Telefon: (0421) 794 795 11
Telefax: (0421) 70 11 59
www.adfc-bremen.de
Öffnungszeiten: Mo bis Fr 10-18 Uhr, Sa 10-14 Uhr

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bremen erleben!

FahrradParkplan Bremen

Gut parken in der City

Herausgeber:
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
Ansgarstraße 2
28199 Bremen
Telefon: (0421) 361-102 44
Stand: April 2004



Zusammen unterwegs

Radfahren auf der Straße ist meistens erlaubt!

Nur Radwege mit müssen benutzt werden.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen

Kampagne 2014 zum Miteinander in der Fahrrahn

Verkehrsinfo-Bremen

Start
Anreise
Aktuelle Verkehrsinfo
Bahn, Bus, Taxi
PKW
LKW-Verkehr
Flugverkehr
Schifffahrt
Fahrrad
Radstation
Bike & Ride
Stellplätze & Parkhäuser
Andere Angebote

Informationen im Internet unter Verkehrsinfo Bremen

Aktueller Hinweis:

KARTENANSICHT
Stand 05.03.2007, 14:10:07

ÜBERSICHT

KARTENSUCHE
Orte oder Adressen

SUCHE
Gesamtes Webangebot:

Bike+Ride Am Lehester Deich
Auf der Karte heranzoomen
OPNV: Ort ist Startpunkt
OPNV: Ort ist Endpunkt
Druckansicht dieser Informationen

Mit Überdachung:
42

OPNV-Linien:
4, 1E, 4S, N4, 32, 630, 670

Bahnstrecken:



mit finanzieller Unterstützung durch:





Voting ab 25. Okt

Bremen sucht den Fahrrad-Star 2010



Bitte Suchwort eingeben

- > Startseite
- > Alle Fotos
- > Prominente Fahrradfreunde
- > Alle Preise
- > Veranstalter/Partner
- > zum ADFC



Petra

Foto aufgenommen: 7. Okt.

★☆☆☆☆

Voting: 3.3 von 5. 81 Stimme(n).

Bitte beachten: Die Auswahl der 16 GewinnerInnen trifft eine unabhängige Jury bis 24. Oktober.

Das entscheidende [Online-Voting](#) startet am 25. Oktober.



Sicherheit durch Sichtbarkeit

Sonne aus? Spot an!






Gemeinsame Kampagnen ADFC, SUBV, EU

Seite drucken



INTELLIGENTE ENERGIE
EUROPA

Der Senator für
Umwelt, Bau, Verkehr und Europa



mit finanzieller Unterstützung durch:

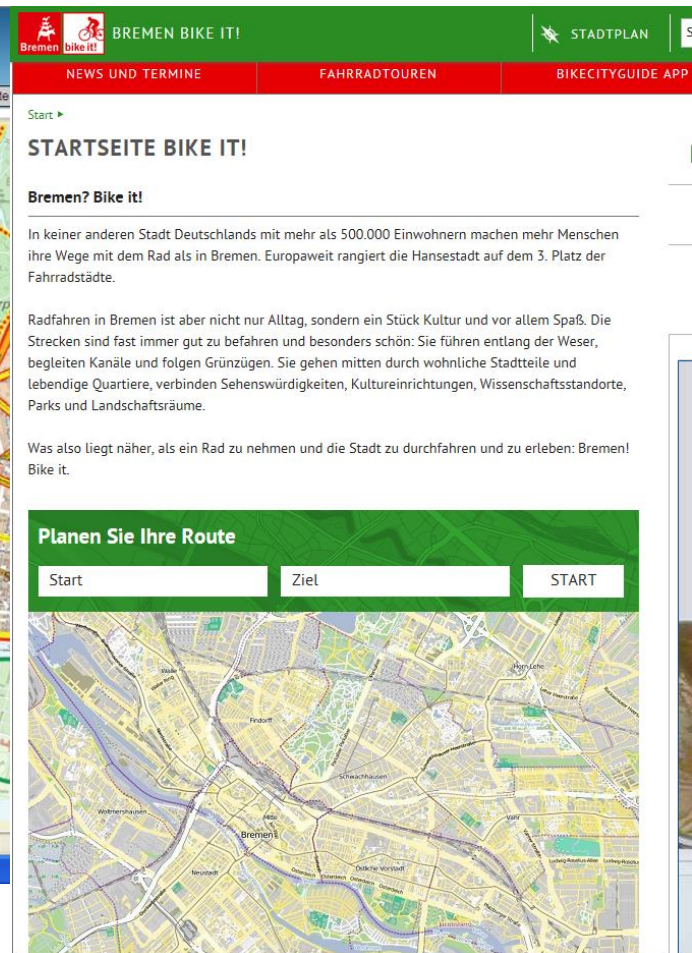
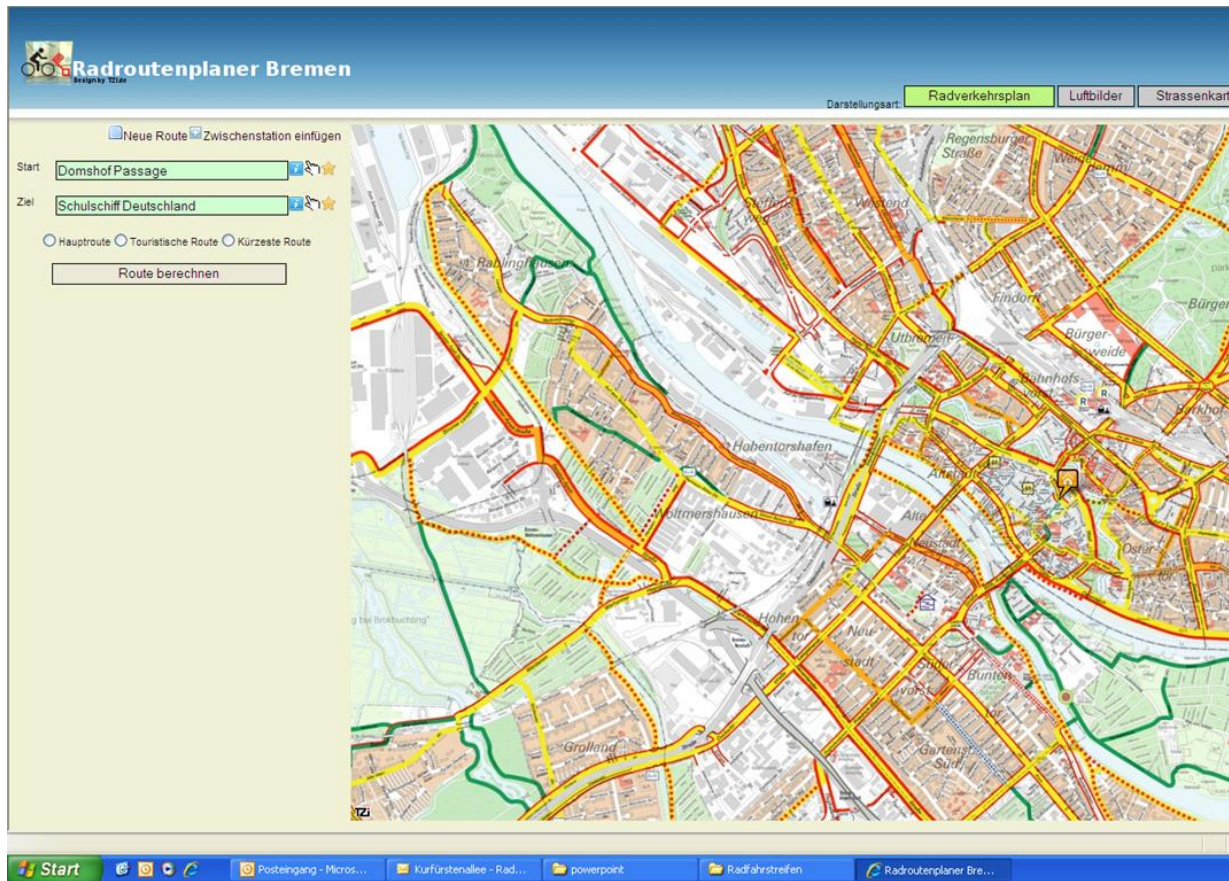


Fahrradfreundlicher Kirchentag 2009



Kirchentags-Rad zum Kaufen und mieten, für Radfahrende freigehaltene Routen und Stellplätze, Wegweisung zu den Veranstaltungen, Fahrradstadtplan und Handbuch für Nachahmer

Vom Fahrradstadtplan übers Fahrradrouting zur Fahrradnavigation



Radroutenplaner 2005-2014 mit Fahrradstadtplan



App 2014 mit on-/offline Navigationsfunktion



mit finanzieller Unterstützung durch:



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Moderationsprozess mit intensiver Bürgerbeteiligung von 2012 - 2014

- **BürgerschaftsBeschluss 9/2014 mit klarem Auftrag zum Handeln**
- Entwicklung des Radverkehrs ist ein vorrangiges Ziel
- Umfängliche Mängelanalyse
 - Trassierungsbedingte Verkehrssicherheitsmängel
 - Zeitverluste an Knotenpunkten
 - Konflikte im Streckenverlauf
 - Unzureichende Radwegbreiten
 - Fehlende Abstellmöglichkeiten
 - Starke Komforteinschränkungen durch fahrradunfreundliche Beläge bzw. bauliche Mängel
- Zielgerichtetes Handlungskonzept zur Mängelbeseitigung und
- Strategische Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs
 - Fahrradfreundliche Knotenpunkte
 - Fahrradstraßen im Haupttroutennetz
 - Premiumrouten
 - Attraktive Fahrradstellplätze (incl. B+R)
 - Information und Werbung pro Rad



Ziele des Verkehrsentwicklungsplans mit direktem Bezug zum Fahrradverkehr

Vor der Planerstellung wurden die Ziele zusammen mit Bürgern, Politik und Verbänden intensiv diskutiert und abgestimmt. Die planerische Ausrichtung für eine umweltfreundlichen Mobilität wurde mit breitem Konsens bestätigt und vorgegeben: **Es gibt 6 Zielfelder mit 42 Unterzielen**. Der Beteiligungsprozess und die Ergebnisse sind ebenso wie für den VEP selbst im Internet unter bau.bremen.de/vep dargestellt.

Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken

- Förderung des Fahrradverkehrs
- Stärken der Nahmobilität

Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

- Anstreben Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
- Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
- Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren

- Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitäts-Mix

Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

- Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
- Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes

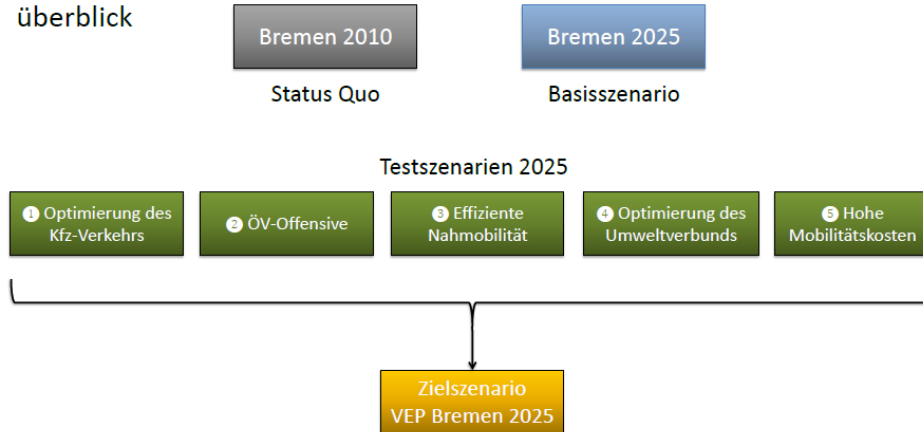
Zielfeld 5: Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken

- Verbessern der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten im Umweltverbund

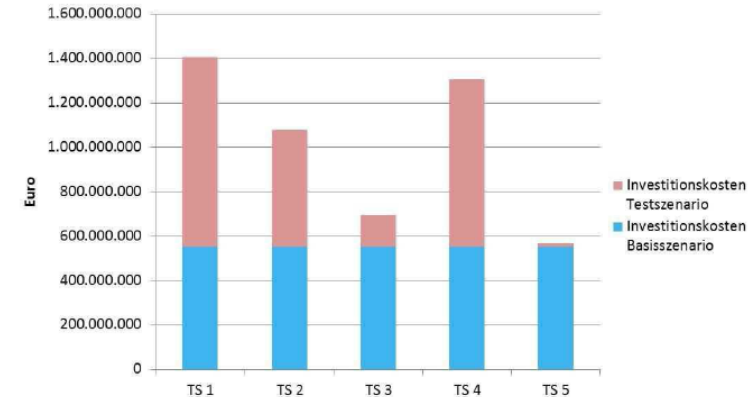
Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Szenarien der Verkehrsentwicklung

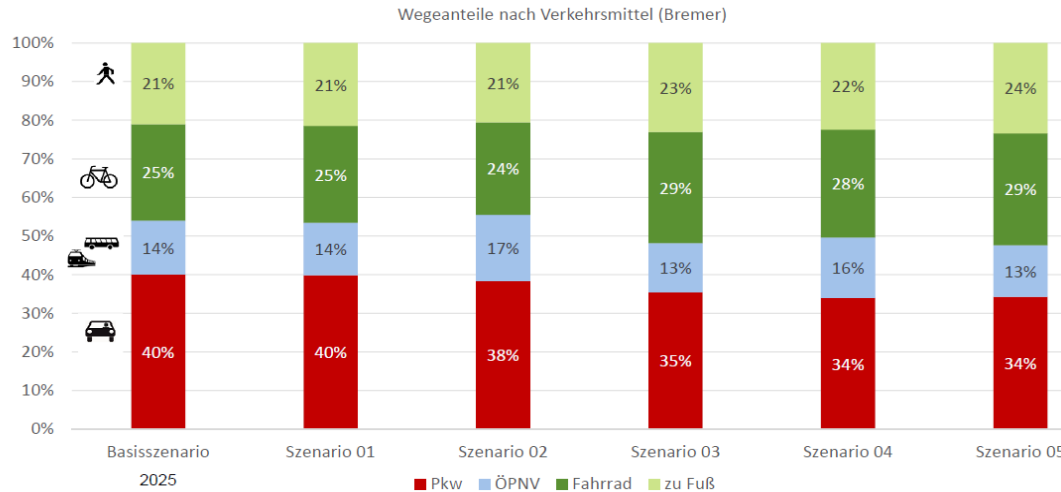
Szenarien- überblick



Gesamt-Investitionskosten je Testszenario



Modal-Split-Abschätzung – Bremerinnen und Bremer im Vergleich zum Basisszenario



(Bremerinnen und Bremer; ohne weiter ausgreifender Fernverkehr; ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte)

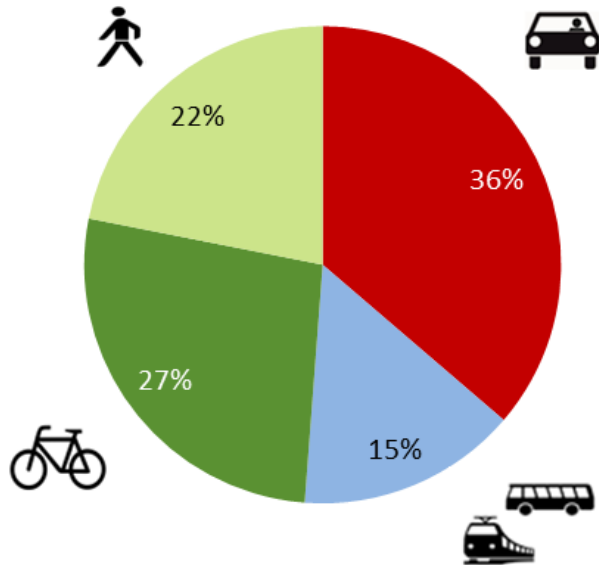
Erkenntnisse:

- Verkehrsverhalten ist auch durch kostspielige Maßnahmen nur begrenzt beeinflussbar
- Hohe Mobilitätskosten für den einzelnen Verkehrsteilnehmer beeinflussen das Verhalten ähnlich wie eine intensive Förderung des Umweltverbundes
- Auch durch hohe Investitionen in die Optimierung des MIV steigt dessen Anteil nicht, während Investitionen in die Alternativen moderate Verhaltensänderungen bewirken können.

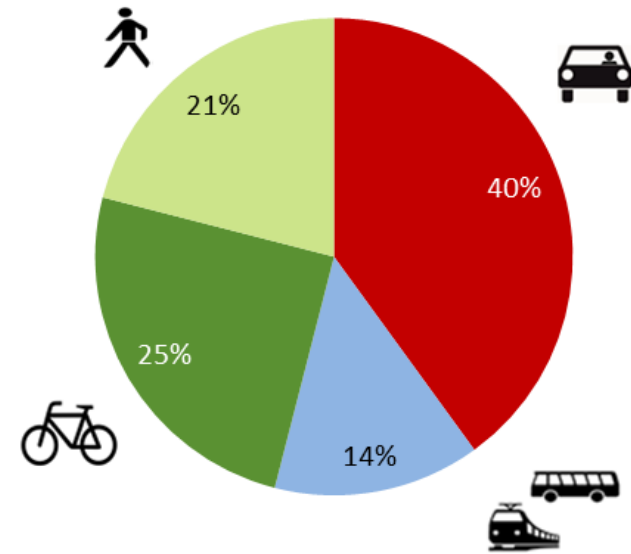
Wirkung des Zielszenarios => gegenüber dem Basisszenario



■ Pkw ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ zu Fuß



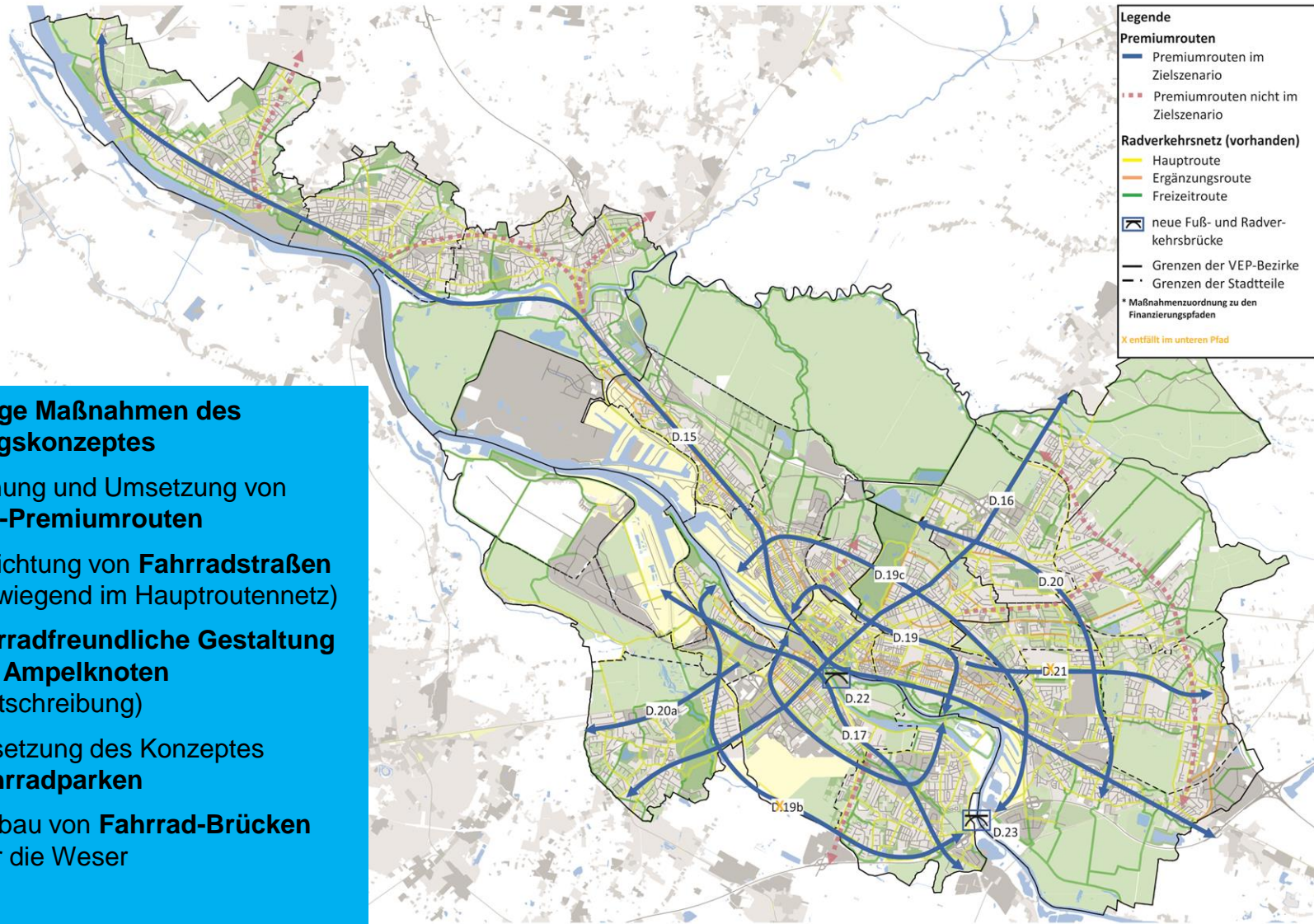
■ Pkw ■ ÖPNV ■ Fahrrad ■ zu Fuß



Pragmatischer und kompromissfähiger Ansatz ohne Schnörkel und Wunschenken:
Der MIV nimmt um 10% ab, der Umweltverbund um 7% gegenüber dem Basisszenario zu.

Enthält bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs daher gibt es nur moderate Abweichungen vom Zielszenario

Entwicklung des Fahrradverkehrs im Zielszenario des VEP



Vorrangige Maßnahmen des Handlungskonzeptes

- Planung und Umsetzung von **Rad-Premiumrouten**
- Einrichtung von **Fahrradstraßen** (vorwiegend im Haupttroutennetz)
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Ampelknoten** (Fortschreibung)
- Umsetzung des Konzeptes „**Fahrradparken**“
- Neubau von **Fahrrad-Brücken** über die Weser

mit finanzieller Unterstützung durch:



Was folgt daraus:

- 70 Straßen werden auf Eignung als Fahrradstraße geprüft (*in Arbeit*)
- Bauliche bzw. ordnungsrechtliche Leitlinien für Fahrradstraßen werden entwickelt (*in Arbeit*)
- Die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten wird fortgeführt (*in Arbeit*)
- Das Fahrradparkgutachten, das im Rahmen des VEP erarbeitet wurde wird umgesetzt (*in Arbeit*)
- Der Fahrradstadtplan wird grundlegend überarbeitet und neu aufgelegt (*in Arbeit*)
- Optimierung des Winterdienstes auf Radrouten (*in Vorbereitung*)
- Die Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad wird intensiviert (*wurde mit der Kampagne „Zusammen Unterwegs“ bereits gestartet*).
- Der Ausbau von Premiumrouten wird vorbereitet („*Big Challenge*“)

Herausforderung Premiumrouten

Die Entwicklung von Premiumrouten ist ein wesentliches Instrument des VEP zur Förderung des Fahrradverkehrs:

- Premiumrouten sollen die Reisezeit im Radverkehrsnetz nennenswert verkürzen
- Sie sollen ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bieten
- Sie sollen den Radverkehr im Netz gezielt bündeln und große Radverkehrsmengen bewältigen
- Sie verbinden städtische Zentren untereinander und mit der angrenzenden Region und bilden somit das Rückgrat des Radverkehrsnetzes

Für den Bau von Premiumrouten gelten somit überdurchschnittlich hohe Ausbaustandards:

- Trassierung für Geschwindigkeiten von 20-25 km/h (v_{\max} von Pedelecs)
 - Eine Kombination mit Fußwegen scheidet aus (Schutz der Fußgänger)
 - Glatter Belag (kein Kopfsteinpflaster, i.d.R. Asphalt oder Beton)
 - Übersichtliche Streckenführung , regulär keine engen Kurven, keine Engstellen u.ä. Hindernisse
 - Ausreichender Sicherheitsabstand zum ruhenden Kfz Verkehr
 - Konfliktfreiheit gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr
 - Bevorrechtigte Führung (kein Rechts vor Links, Bevorrechtigung auch im Nebenstraßennetz)
 - Komfortable Breiten zum Überholen von langsameren Radfahrenden (2,00m/Richtung, 4,00-5,00m/Beidrichtung)
- Kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (Richtwert FGSV: 30 s/km innerorts und 15 s/km ausserorts)
- Wiedererkennungswert durch spezifische einheitliche Gestaltung (Trasse, Wegweisung, Information)
- Zuverlässige schnelle Reinigung und Verkehrssicherung

Premiumrouten: Beispiele von RadSchnellwegen aus den Niederlanden



Groningen



Zwolle



Breda



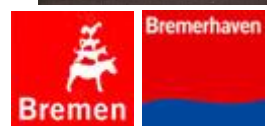
Nijmegen



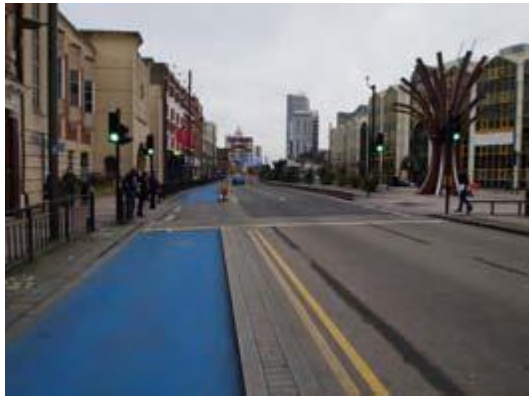
Quelle: Bart Christiaens, Büro SOAB 2013



mit finanzieller Unterstützung durch:



Bilder aus London



London Cycling Design Standards

Warum London? Dort ist am wenigsten Raum für max. Nutzungsansprüche. London hat meist nur enge Straßen und Reihenhäuser. Was dort geht geht auch in Bremen!?!

June 2014

MAYOR OF LONDON



mit finanzieller Unterstützung durch:



Bilder aus dem Norden

Alster Fahrradachsen (Planung):
Quelle: Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation (Hamburg)

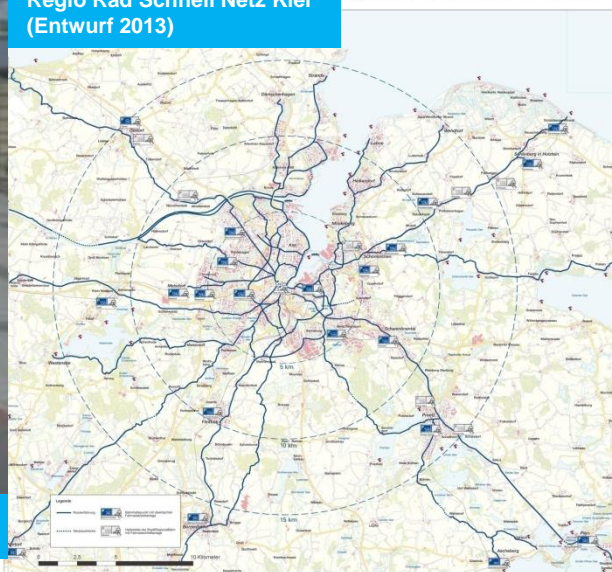


Kieler Wege

Quelle: Uwe Redecker, Landeshauptstadt Kiel 2014

Regio Rad Schnell Netz Kiel
(Entwurf 2013)

Regio-Radschnellnetz - Entwurf / März 2013 -



Hannover



mit finanzieller Unterstützung durch:



Gibt es schon Premiumstrecken in Bremen? z.B. Fahrradstraßen



Gute Ansätze in Fahrradstraßen aber:

- Parken in 2. Reihe wird nicht sanktioniert
- Engstellen werden weiterhin geplant
- Hochpflasterungen sind nicht fahrradfreundlich
- Corporate Identity fehlt (z.B. London)
- Vor Ampeln muss man am Stau vorbeikommen
- Hohe Kfz-Anteile erhöhen die Konflikte



mit finanzieller Unterstützung durch:

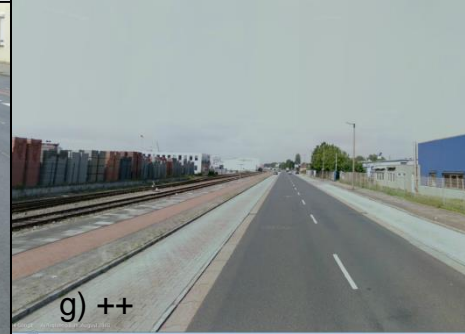


Bremen hat schon viele breite Radwege, aber....



...kann man daraus Premiumrouten konstruieren?

z.B. VEP-Maßnahme D 19c „Großer Ring“: Hemelingen-Sebaldsbrück-Schwachhausen-Walle

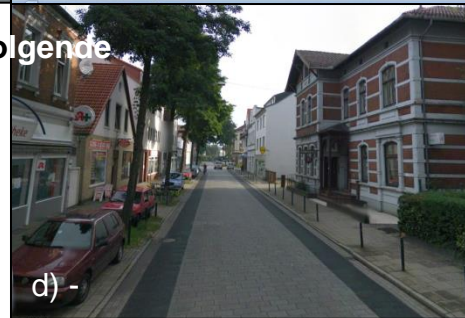
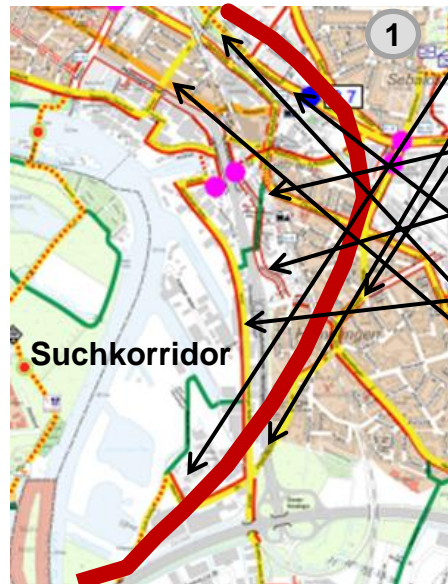


Im Suchkorridor 1 sind folgende Straßen relevant:

- a) Weser-Ems-Str.
- b) Kleine Merschstr.
- c) Schlengstr./Brüggeweg
- d) Christernstr./Hemelinger Bahnhofstr.
- e) Hannöversche Str.
- f) Sebaldsbrücker Heerstr.
- g) Hemelinger Hafendamm
- h) Benneckendorffallee
- i) Föhrenstraße

In keiner dieser Straßen sind zurzeit die Anforderungen an eine Premiumroute erfüllt. Planerische Spielräume sind z.T. vorhanden.

- minimal/ + teilweise/ ++ gut/





Im Suchkorridor 3 / 4 sind folgende Straßen relevant:

- a) Osterfeuerberger Ring
- b) Waller Ring
- c) Waller Stieg
- d) Marcuskaje
- e) Utbremer Ring
- f) Schwachhauser Ring

In keiner dieser Straßen sind zurzeit die Anforderungen an eine Premiumroute erfüllt. Planerische Spielräume sind vorhanden.

- minimal/ + teilweise/ ++ gut/

mit finanzieller Unterstützung durch:



Resümé Premiumrouten

In der „freien“ Landschaft i.d.R. leichter händelbar (Eigentumsverhältnisse, Ausgleichsmaßnahmen, Kosten)

Im bebauten Stadtraum:

- In engen Straßenräumen meist kein Handlungsspielraum
- In breiten Straßen sind Umbaupotenziale zwar vorhanden aber hohe Restriktionen durch Bäume, Parken, Straßenbahntrassen/Busspuren und oft hohe Kfz-Anteile
- Selbständig geführte Wege bieten häufiger Voraussetzungen zur Verbreiterung
- Wohn- und Sammelstraßen können oft umorganisiert werden (Neuordnung Parken bzw. Teilumbau)

Lösungen:

- Umbaupotenziale nutzen (z.B. i.R. ohnehin geplanter Maßnahmen wie z.B. Kanalsanierung)
- Neubau von Radwegtrassen bzw. Einrichtung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- Ruhenden Kfz Verkehr optimieren/ neu ordnen
- T-30 bzw. Fahrradstraßen einrichten
- Alternativrouten prüfen
- Die Akzeptanz des Radverkehrs in der Fahrbahn verdeutlichen und erhöhen (durch Markierungen und Öffentlichkeitsarbeit, ggfs. auch durch elektronische Hinweistafeln)
- Der Routenzusammenhang ist zu wahren, ca. 70% der Gesamtstrecke sollte die Standards voll oder weitgehend erfüllen. Beim Rest muss zumindest optimiert werden.
- Mittelbedarf bei bisherigen Projekten: ca. 0,5-1,0 Mio €/km; mittelfristige Finanzplanung erforderlich
- „**Etikettenschwindel**“ entwertet das Produkt und kann dennoch hohe Kosten verursachen ohne die gewünschte Wirkung (Komfort, Sicherheit, Akzeptanz, Steigerung des Fahrradanteils)

Und für Alles wird ein möglichst breiter Konsens benötigt.

Verkehrsplanung muss Platz halten um hauszuhalten

Quelle: City region and cycling
Presentation 4-6-2014
Reindert Augustijn
Head Traffic and Transport
Department
Arnhem Nijmegen City Region



Radverkehr ist Teil der Problemlösung!.....

Danke für die Aufmerksamkeit