

Bremerhaven auf dem Weg zum Fahrradland?

Hans Joachim Schmeck-Lindenau
ADFC Bremerhaven



So geht #Fahrradland

ADFC-Aktionsplan für die neue Bundesregierung 2021–2025

Zwischenfragen jederzeit erwünscht/erbeten !!!

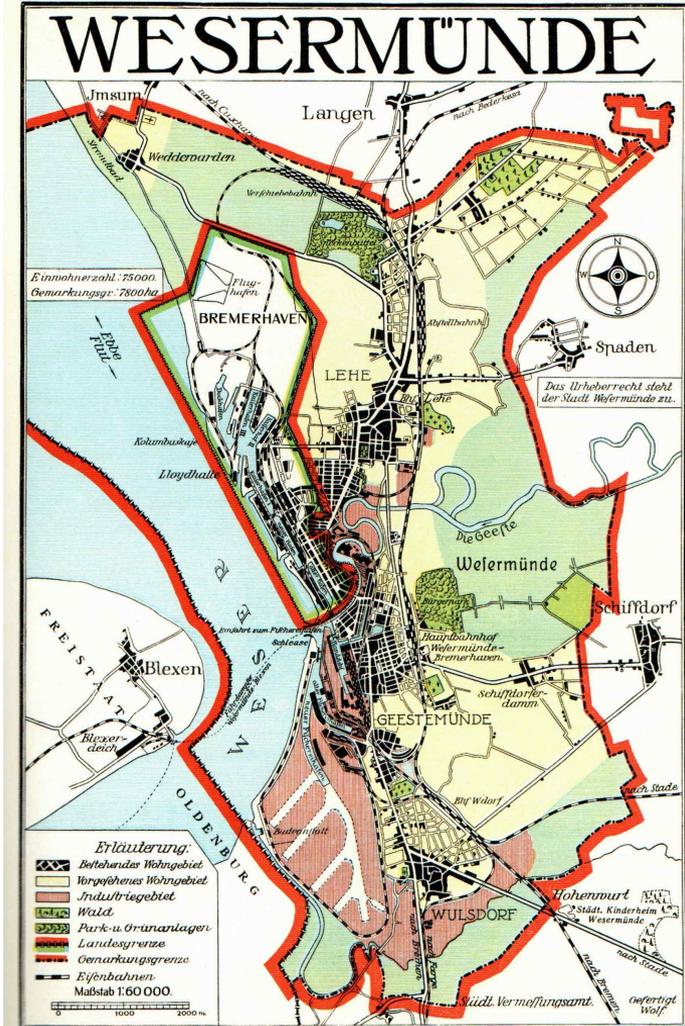
Vorweg zur Geschichte Bremerhavens

Bremerhaven als Exklave Bremens, umgeben von fremdem „Mächten“

Stadtplanung in den 50iger und 60iger Jahren von den Kriegsfolgen beeinflusst

1960 Annahme von künftig 200 000 EW infolge der guten Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage

Durch das Wirtschaftswunder rasche Zunahme der Privat-Pkw's und nachlassende Bedeutung des Fahrrads für die Mobilität



Die Karte dokumentiert die Umschließung des bremischen Bremerhaven durch das preußische Wesermünde im Jahr 1927.

Bremerhaven: Das Oberzentrum mit Fesseln

Stadtgebiet nicht autonom

Überseehafenbereich Stadt Bremen: Kommunikation schlecht

Fischereihafenbereich FBG: Land Bremen: Kommunikation gut

Umgeben von niedersächsischen Gemeinden mit ca 40000 EW
(Langen, Sievern, Debestedt, Schiffdorf, Spaden, Bramel,
Sellstedt, Loxstedt, Stotel, Nesse)

Die Stadt bietet große „Einflugschneisen“ für Pendler*innen
und Kund*innen

Aktuelle Diskussion: Hat das Oberzentrum genug Parkraum?
Ist das Fahrrad für den Pendlerverkehr von Bedeutung?



Der Radverkehr als Objekt der Bremerhavener Politik

2011: Erste rot-grüne Koalition

2014: Fertigstellung eines Radverkehrskonzepts
Erstellung einer Mobilitätsbefragung

Bremerhaven = Klimastadt, keine unmittelbare Verknüpfung mit dem Radverkehr

2015: Große Koalition
Radverkehrskonzept wird politisch nicht verabschiedet
Erhaltung aller mehrspurigen Straßen im Koalitionsvertrag

2019: Erhöhtes Augenmerk der Großen Koalition auf den Radverkehr
nach einer großen Fahrraddemo im Zuge der Kennedybrückensanierung

Radverkehrskonzept Bremerhaven

Seestadt Bremerhaven
Radverkehrskonzept 2014



Das RVK
wurde nie von der Politik verabschiedet
wird langsam alt z.B.
(shared space)

Neu:
Separation bei höherer Fahrzeugdichte?
Mehr Kleinlaster
Mehr SUV's
E-Scooter

Bismarckstraße als Beispiel alter Verkehrsplanung

Wunsch: keine Absetzungen und Verschwenkungen

Verschwenkungen mit gefährlichen Überleitungen auf die Fahrbahn

Absetzungen mit aus dem Blickwinkel verschwindenden Radfahrer*innen

Keine Schutzstreifen bei enger Fahrbahn



Ähnlich: Der Elbinger Platz



In der Koalitionsvereinbarung aufgeführt, bisher ist nichts erfolgt, nicht einmal eine Ausschreibung

Gefahrenpunkte - Vision Zero



Unfallschwerpunkte: Kreuzung Columbus/Borriesstraße – Am Nordhafen -
Heinrich-Brauns/Hans-Böckler-Straße - Lotjeweg/Spadener-Straße

Vision Zero: Keine toten und schwerverletzten Radler*innen
– nicht nur eine Forderung des ADFC und im
Mobilitätsgesetz Berlins, sondern auch eine Forderung des Bundesrats

Fahrradunfälle mit Verletzten in Bremerhaven/Vergleich

Stadt/Land	Verunglückte/ 100.000 Einwohner	Absolute Zahlen
<i>Bremerhaven</i>	142	<i>166 Unfälle/117000 EW</i>
<i>Bremen</i>	189,2	<i>1072 Unfälle/566573 EW</i>
<i>Berlin</i>	157	
<i>Hamburg</i>	138	
<i>Niedersachsen</i>	124	
<i>Bundesdurchschnitt</i>	107	

Quellen: Bundesamt für Statistik
Unfallbericht 2020 Ortspolizei Bremerhaven
Radverkehrsbericht Bremen 2021-2025

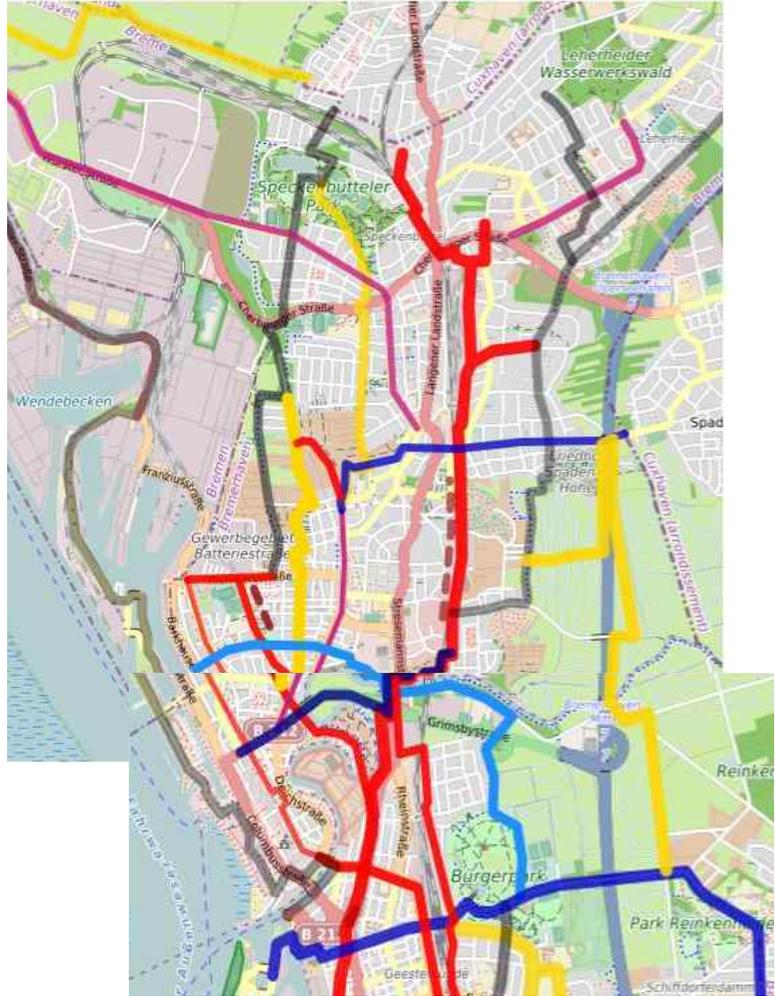
Lücken im Netz: möglichst schließen



Leher Markt



Die Netzplanung liegt noch im Argen, beginnt aber langsam



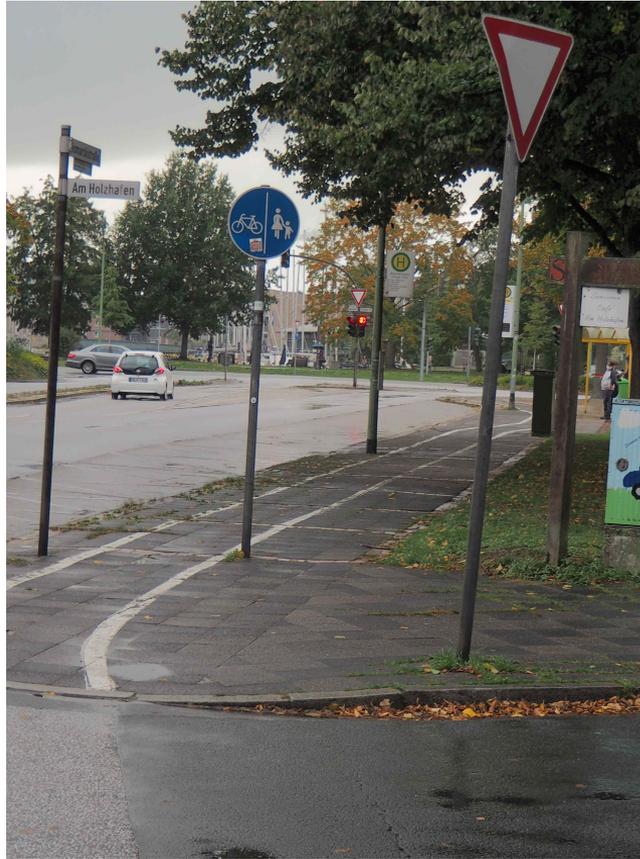
Aufbau einer Radwegweisungs-Ausschilderung für Bremerhaven N



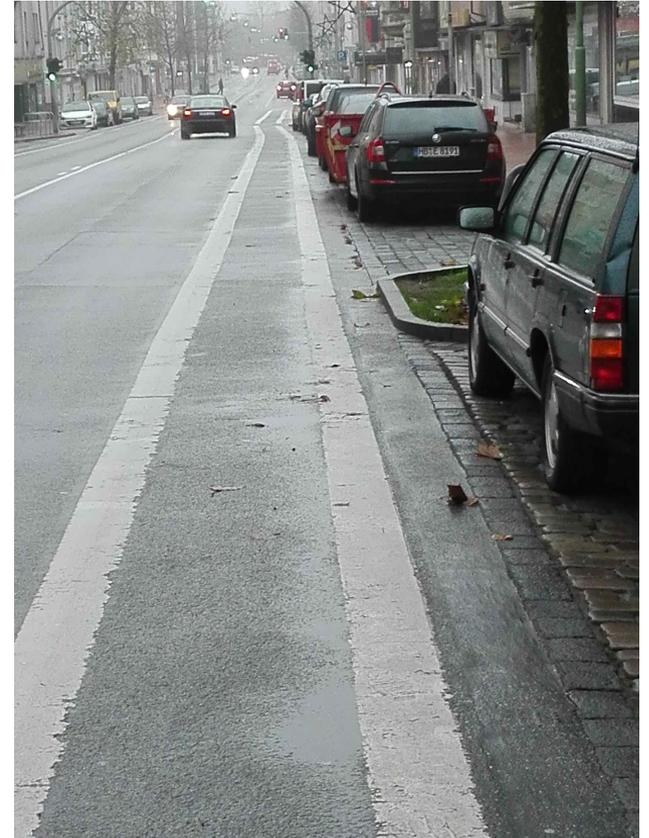
ide
idrouten
idrouten (zur Diskussion)

Stadtplanungsamt (61/2)
Stand: 12.10.2021

Komfortable Radwege-Infrastruktur ist anders



Ausreichende Breite von Radwegen

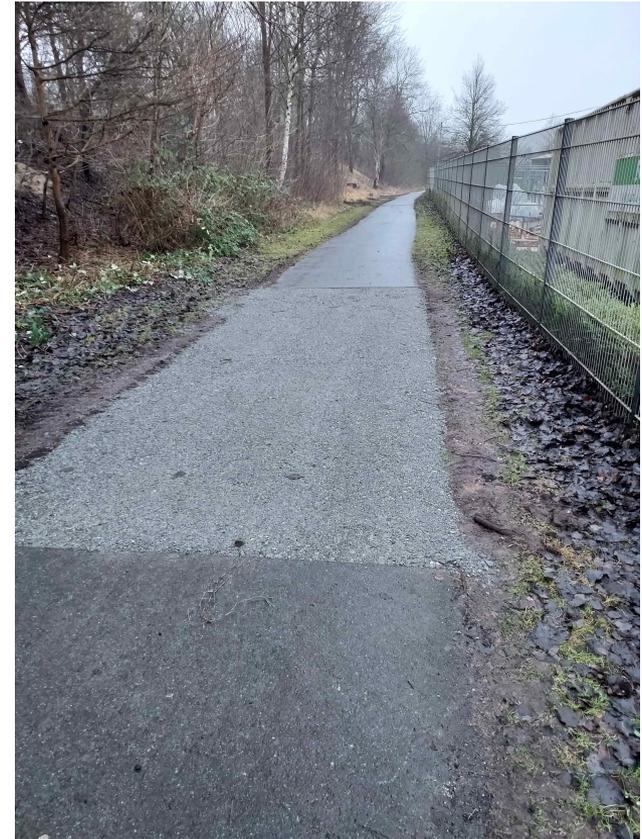


Mehr und rechtskonforme
Radfahr- und Sicherheitsstreifen

Huckelig ist jetzt: Infrastruktur mit komfortablen Radwegen

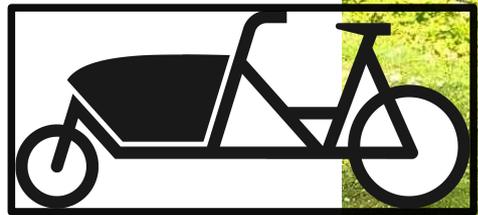


Komfortable Oberflächen



Radvorrangrouten (Breite)

Infrastruktur für Lastenräder und Spezialräder für Menschen mit Behinderungen



Noch fehlen
Parkplätze für
Lastenräder

Nicht-Duldung auto-bevorzugender Unrechtmäßigkeiten



Politik/Behörden:
Zu wenig
Engagement für
Restriktionen des
motorisierten
Verkehrs
zugunsten des RV

Einrichtung von Fahrradstraßen – mit Beschränkungen für den MIV

Bildquelle: W.-Delius-Straße [aus dem RVK Bremerhaven S. 92]

Weitere Ideen:

Ulmen
Hartwig
Prager
Geestheller Damm
Keil
Am
Holzhafen/Elbinger
Johann Wichels
Alte Bürger



Beispiel: Walter-Delius-Straße – in der Walter-Delius-Straße parken einige Fahrzeuge am Fahrbahnrand; die Fahrbahnbreite beträgt hier etwa 6 m. Durch Breitstrichmarkierungen sollte eine Fahrgasse mit einer Breite von ca. 4 m abgetrennt werden (wobei die Breitstrichmarkierung in voller Breite der Fahrgasse zugeschlagen wird), für das Parken verbleibt damit ein Streifen von 2 m Breite.

Optimale Radwege für Pendler

Radvorrangrouten/Radschnellwege/gute und breite Radwege



12084 Auspendler (sozial-verspfl.)

23855 Einpendler (sozial-verspfl.),
davon ca 3% Radler*innen
ca 90% Kfz-Benutzer*innen

Paradox: Weniger KFZ **in der** Stadt beschleunigen Autofahrten **in die** Stadt !!!
Zusätzliche Maßnahmen erforderlich (VEP2040)

RS1 (Radschnellweg im Ruhrgebiet) : Mehr
Schnecke als Strecke !



Welche Rolle nimmt die Politik (der Koalition) ein in Bremerhaven?



Es hat sich was geändert, die Sensibilität ist größer

Standortbestimmung der Bremerhavener Koalitions- Parteien gegenüber der Radpolitik ???

A) Radverkehr als eine Fortbewegungsform, die ihre **Berechtigung** hat,

deren Bedürfnisse befriedigt werden soll.

Radverkehr ist „in“, da müssen wir dabei sein.

Ein gewisser Einsatz für den Radverkehr ist politisch klug und auf keinen Fall verkehrt.

B) Radverkehr als bedeutender Faktor für eine **Verkehrswende**

Gesunde Fortbewegungsform

platzsparend, dadurch

höhere Aufenthaltsqualität im Zentrum und in den Quartieren

geringerer Verschleiß von Straßen, die auch schmaler werden können

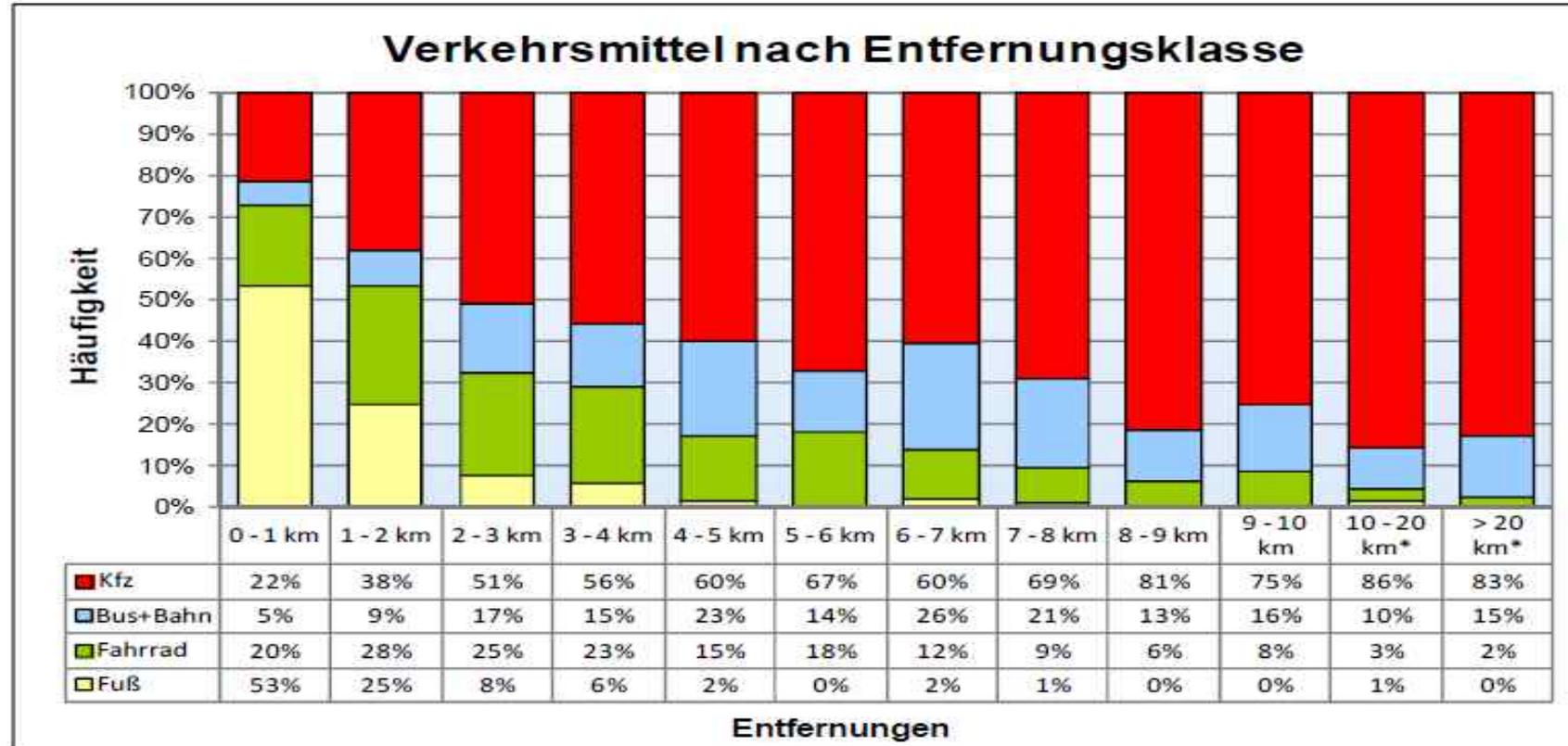
C) Radverkehr als ein wesentlicher Bestandteil für die **Klimawende**

Reduktion von Emissionen (CO₂/Lärm/Strom/Mikroplastik) im Gebrauch / bei der Produktion

Massive Förderung nur durch Einschränkungen des MIV erreichbar

In Bremerhaven ist das Auto bei Distanzen von > 1 km das dominierende Vehikel

Mobilitätsbefragung – Bremerhaven



Quelle: Mobilitätsbefragung 2014 zum
werkäglichen Verkehrsverhalten der
Bevölkerung in Bremerhaven, Ingenieurbüro
Helmer

Abbildung 3-34: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel. (Spaltensumme=100%)

Frage an die Politik: ist das politisch so gewünscht?

Ich kann keinen klaren Standpunkt der reagierenden Koalitionsparteien erkennen

Bisher keine politischen Radverkehrs-Ziele in Bremerhaven

A) Quantitative Ziele:

Wieviel **Prozent Radverkehrsanteil** bis wann?

ADFC Bremerhaven: bis 2025 25%, bis 2030 30%, bis 2035 35% der Strecken

z.B: Niedersachsen: geplante Steigerung des RV von 15% 2017 auf 20% 2025

(Quelle: Radverkehr neu denken. Fahrradmobilitätskonzept NS 2021, Dr. B. Althusmann)

Wie messen?

B) Qualitativ-konzeptionelle Ziele

Anerkennung des RVK von 2014, soweit noch aktuell (?)

Weiteres?

Bei der Politik nur gewisse Kenntnisse des Istzustandes

Keine erkennbaren Konzepte

Aber: Verbesserung der finanziellen Ausstattung von 1,75 auf 6€/Einwohner

Die Politik sucht z.T. Rat, unter anderem auch beim ADFC, Info-Radtouren mit SPD und

CDU, mehrfache Referate des ADFC bei den Parteien und der Koalition

Auch mit Konsequenzen: Ausschilderung, Fahrradbügel, Fußgängerzone etc

Fehlende Vorbildfunktion unserer Politiker

Man sieht unsere Politiker zu selten auf dem Rad.

Empfehlung: Ähnlich wie der Veggy-Day ein regelmäßiger **Biky-Day**

Sie würden dann selber erfahren, was wo verbesserungsbedürftig ist.



Fahrradmarketing – spielt noch keine Rolle in BHV

Dem Radverkehr in der Stadt ein positives Bild geben.
Das zeugt von der Identifikation einer Kommune mit dem Radverkehr

Vortahrt für den Radverkehr



© FemmeCurieuse / photocase.de

Beispiel Offenbach



BIKE OFFENBACH

Wahlhauptstadt

Radhauptstadt
München



Der Magistrat: Auf der Strecke geblieben: „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ und Job-Bike

Brief an OB zum Projekt „Fahrradfreundl. Arbeitgeber“: keine Antwort

Job-Bike: Der Personalrat des Magistrats (ver.di) hat kein Interesse

Kommunikation mit dem Klimastadtbüro: fast erloschen

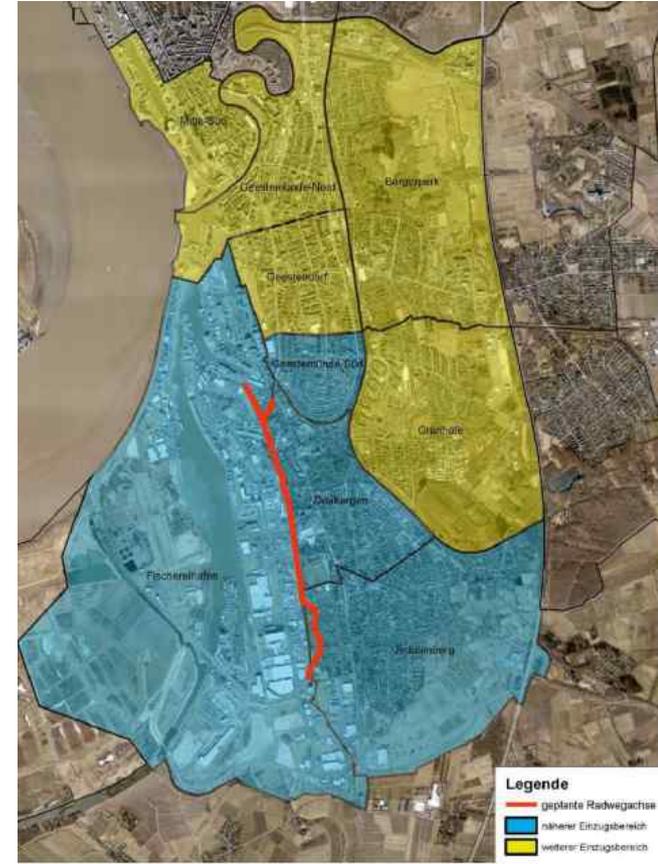
EEA: Sitzungen aktuell ausgesetzt

Arbeitskreis Klimaschutz: Wohin soll er uns führen?

Was wurde schon erreicht?

„Fette Brocken“:

- Fahr(G)Rad 8 als südlicher Teil der langen Nord-Südachse
- Planung und Ausführung eines Teils der nördlichen Teils
 - der Nord-Süd-Achse (Wischacker-Dwarsweg)
- Planung einer kommunalen Ausschilderung
- Einstellung einer Beauftragten für Nahmobilität



Radabstellanlagen an allen 3 Bremerhavener Bahnhöfen



Was fehlt: ein Fahrradparkhaus, wie in Rosenheim, Norderstedt, Hamm i.W. , Bremen, Rheydt, Bamberg etc etc etc

Am besten in Kombination mit einer **Radstation am Hbf.**

Schneeräumdienst auf den Haupttrouten ab 2021/22



Viele für den Gegenrichtungs-Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen



Sackgassenausschilderung



Kooperation des ADFC mit den Behörden/ Runder Tisch Radverkehr

Guter Kontakt mit:

Verkehrspolizei, Stadtplanungsamt, Amt für Straßen- und Brückenbau,
Gartenbauamt

Stadträten Schule, Bau, Umwelt, Menschen mit Behinderungen

Runder Tisch Radverkehr:

Reformbedürftig

Mehr zielorientierter Dialog

Einzelne Verbesserungen

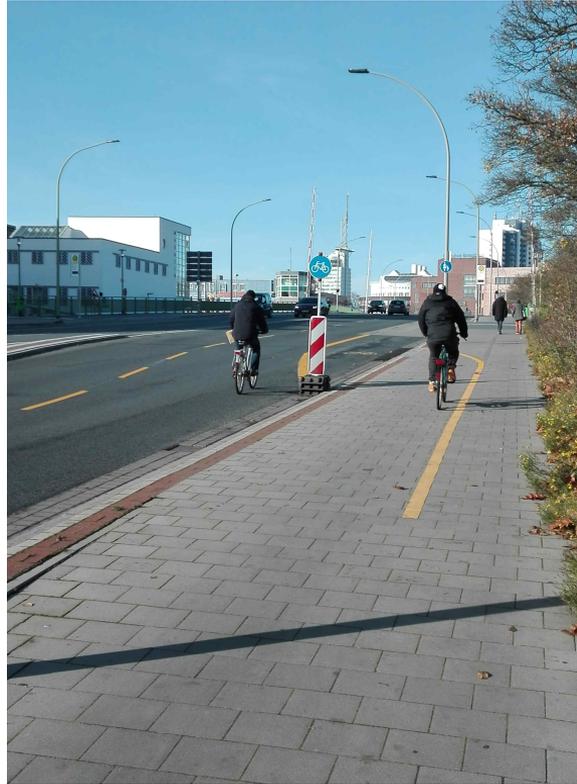
Parkhaus CC



Sperrpfosten/-gitter



Fahrradbügel



Kennedybrücke



Es gib so viele
Gründe, alles bei
arbeiten zu lassen, und
nur einen einzigen,
doch endlich etwa
zu verändern:
Du hältst es einfach
nicht mehr aus.
Nimm die Klage
als dein Mund
in die Hand.

Initiative Freie Lastenräder



Übersicht über freie Lastenräder in Bremerhaven und umzu

Glückswinkel:

ggfs. auch mit E-unterstütztem Anhänger
Bürgermeister-Smidt-Straße 196
Tel. 0471 809948091
Mail: info@deinglueckswinkel.de



Quartiersmeisterei „Alte Bürger“

Bürgermeister-Smidt-Straße 190
Kontakt: Jens Rillke
Tel. 0471/95846180
Mail: jens.rillke@afznet.de



Kita Regenbogen

Kindertransport-Lastenräder LUV & LEE
(mit 3 Rädern!)
Brameler Straße 28
Schiffdorf
Tel. 04706 842
Mail: kita@regenbogen-schiffdorf.de



Quartiersmeisterei Lehe

Lastenrad „Lehsef“
Tel. 0471/9839980
Mail: info@quartiersmeisterei-lehe.de



Nicht alles liegt in der Macht Bremerhavens. Vieles ist in der StVO begründet

Fast nur die „Qualifizierte Gefährdungslage“ erlaubt Beschränkungen des Kraftverkehrs

Beispiel: Genehmigung der Berliner Pop-up-Radwege
nur dank des Gefährdungsnachweises



Zudem viele **Regelwerke nicht mehr aktuell**
RASt 06 von 2006, ERA von 2010

Pedelecs, die wesentlich schneller sind und daher mehr
Breiten und Strecken brauchen zum Überholen, Abbremsen

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Große Bedeutung: Die „Leichtigkeit“ des Verkehrs

StVO §45 Abs. 9

„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Aufenthaltsqualität Kein StVO- Kriterium



Verkehrsführung zwecks
Verkehrswende

Aufenthaltsqualität

Komfort für Fußgänger, Anwohner

Verhinderung möglicher Gefahren

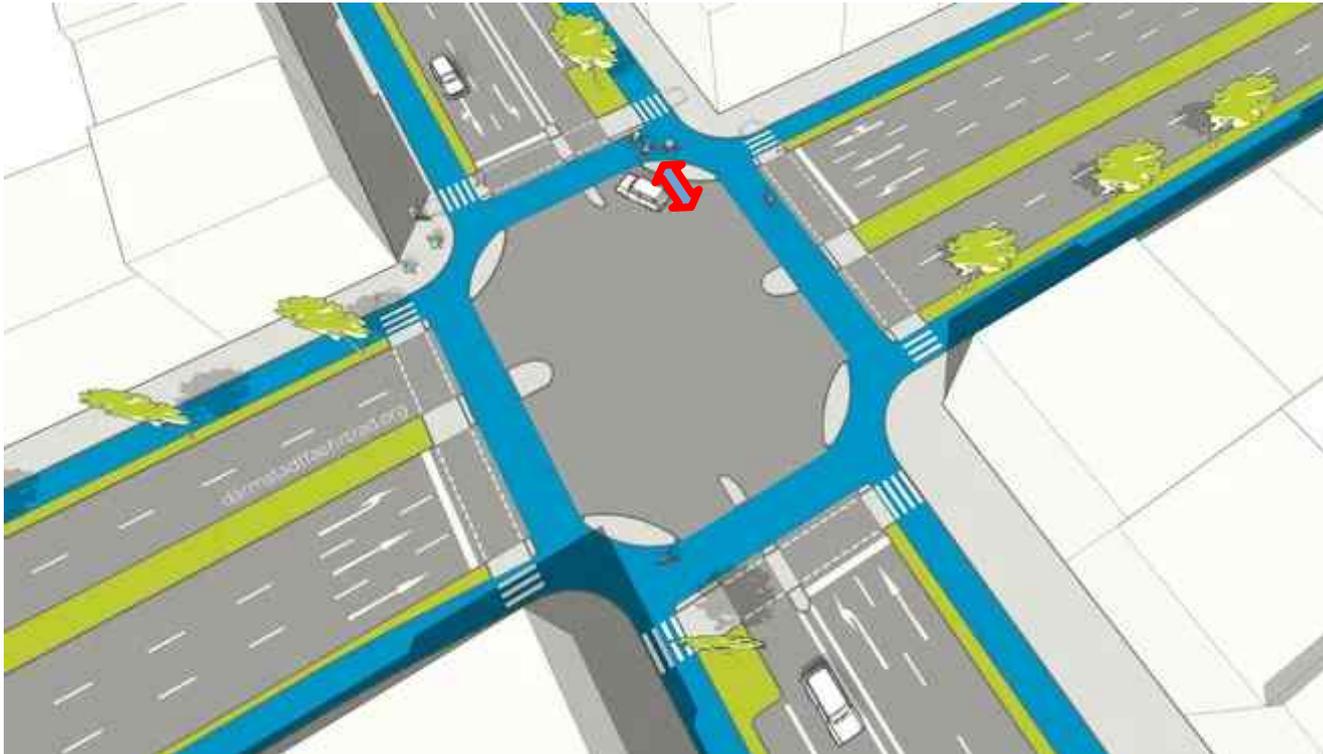
Vorrang für Radrouten

[https://
www.superblocks.org/](https://www.superblocks.org/)

(Zitat: ... für Fußgänger und Radfahrer)

Sichere Kreuzungen i. S. der Schutzkreuzungen der NL

Versetzungen von Radwegen > 5 m führen nach der StVO zum Verlust der Vorfahrt.



Angst der Behörden, durch Neuerungen gegen Regelwerke zu verstoßen



Forderung des ADFC

Ein neues Straßenverkehrsgesetz,

ausgerichtet an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, mit der Vision Zero, mit Klima- und Umwelt- und Gesundheitsschutzziele, dem Leitbild nachhaltiger Stadt- und Verkehrsentwicklung

Eine neue fahrradfreundliche StVO und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

mit vollständiger Abschaffung des Begründungszwangs für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen und Vorrang für die Errichtung von Radverkehrsanlagen gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und mehr

Modernisierung der relevanten Regelwerke und Richtlinien für den Radverkehr mit einer Ausrichtung an der Verkehrswende und Verkehrsplanung nach „menschlichem Maß“, Ausrichtung an der Vision Zero, Vorgaben zur Verkehrsverlagerung und zu einem attraktiven Rad- und Fußverkehr und mehr

Blick in die Zukunft

Die Zahl der Kfz-Zulassungen	steigt	Platz auf der Straße, Parkraum
Die Zahl der SUV	steigt	Platz auf der Straße
Die Zahl der E-Bikes	steigt	Bremsstrecken, Wegebreite, Unfallschwere

Was wird uns die Ampelkoalition beschermen?

„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“

Zur Mobilität:

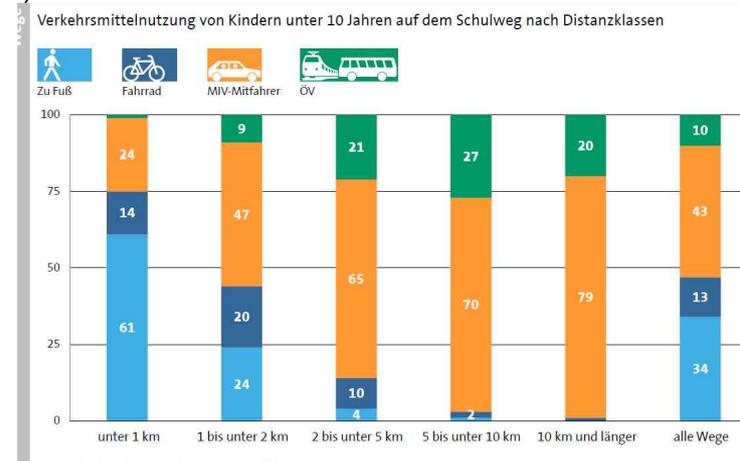
„Straßenverkehrsrecht und Straßenverkehrsordnung sollen so reformiert werden, dass Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung Neben den bisherigen Zielen ... berücksichtigt werden sollen.“

Keine Äußerungen zu

Tempo 30

Beschränkung des Parkraums

Vision Zero



Exkurs in die Zukunft: Mobilitäts-Prägung durch Elterntaxis ?

Die Zunahme der Elterntaxis zur Schule prägt das Verhalten von Kindern:

Dass man nicht den Körper für die Überwindung von Distanzen braucht

Dass man keinen räumlichen Orientierungssinn braucht, denn es gibt

Transporteure, Navigations- oder andere Systeme

Dass eigene Beobachtung von Wegen, anderen Verkehrsteilnehmern nicht erforderlich ist,

(um Gefahren einzuschätzen und zu bewältigen)

Dass die Nutzung von Handies einen höheren Wert

während der Wegbewältigung hat, als die

Bewältigung des Weges selbst.

Es gibt keine Schulradpläne in Bremerhaven

Ein Pilotprojekt des ADFC scheiterte –
nicht am Dezernenten, aber an den Schulleitungen

Frage an die Politik: ist das so gewünscht ?



Nur ein deutliches aktives Beharren auf einer Verbesserung des Radverkehrs führt zum Ziel!

Ziele des ADFC Bremerhaven

Verkehrsstrategische Ziele

2022

- Umgestaltung Bismarckstraße
- Begleitung Ausschilderung in Bremerhaven
- Verbesserung Lange Straße
- Nord-Süd-Achse
- Implementierung von Fahrradstraßen
- (Prager, Delius, Ulmen)
- Elbestraße-Geestheller-Damm
- Querung Lloydstraße auf Bgm. Smidt-Str.

Verkehrspolitische Ziele

- Erhöhung des Fahrradanteils am Verkehr
- Schaffung sicherer Schulradwege
- Eindämmung der Radwegblockaden
- Gute Radverbindungen in Umlandkommunen
- mit besserem Modal Split
- Fahrradmarketing
- Mitgliedschaft in der AGFK

11.12.2021 11.00 Uhr Nikolausradeln in Bremerhaven
Start Theodor-Heuss-Platz/Theatervorplatz