

RUNDER TISCH RADVERKEHR

Dokumentation



3. Hafenstraße
Radfahrstreifen schwarz

Aufbau und Durchführung des Runden Tisches Radverkehr

Der Runde Tisch Radverkehr gewährte jedem Interessierten in Bremerhaven die Möglichkeit sich an den nationalen Projekt „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr – Begleitung Nationaler Radverkehrsplan“ zu beteiligen. Durch eine breite Beteiligung sollte gewährleistet werden, dass alle Aspekte und Ideen in Zusammenhang mit dem Radverkehr eingebracht werden.

Damit dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen werden konnte war eine zielgerichtete, effiziente im Umgang miteinander zufrieden stellende sowie an der Umsetzung in die Praxis orientierte Arbeitsweise notwendig.

Die Lösungsansätze für diese Problematik waren:

- Thematische Vorgaben für die Runden Tische für einen lösungsorientierten Diskussionsverlauf.
- Eine personell aufwendige Moderation
- Die Begrenzung der Anzahl öffentlicher Runder Tische um einem Ermüdungseffekt bei den Teilnehmern vorzubeugen

Um die Heterogenität hinsichtlich Kenntnisstand, Redegewandtheit und Interessenlage der Beteiligten an den Runden Tischen zu überbrücken, sind Fachvorträge von den beteiligten Ämtern zu bestimmten angesprochenen Aspekten und Ideen gehalten worden.

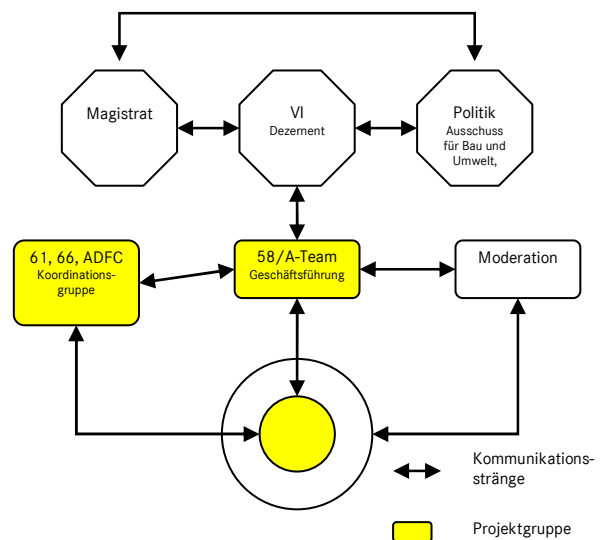
Insgesamt wurde ein abgestufter partizipatorischer Ansatz verfolgt. Dies war die organisatorische Voraussetzung für die beabsichtigte Transformation teilweise sehr konkreter Problemdarstellungen und Lösungsvorschläge aus der Laiensicht in abstraktere Handlungsvorschläge. Sie wird an der organisatorischen Unterscheidung in einen Äußeren und einen Inneren Kreis (Projektgruppe) deutlich.

Der Äußere Kreis (im Diagramm durch farblosen Kreis symbolisiert) gewährleistete die Bürgerbeteiligung im eigentlichen Sinne. Teilnehmer des Äußeren Kreises waren, geladene Gäste aus Wirtschaft, Politik, Interessenverbänden und Verwaltung, sowie die breite Öffentlichkeit. In den Veranstaltungen wurden die Interessierten auf verschiedene Arten eingebunden über Moderation, Gesprächsleitung und Information. Insgesamt wurden vier öffentliche Runde Tische Radverkehr (RTR) einberufen.

Der Innere Kreis (auch Projektgruppe genannt, im Diagramm hervorgehoben) bestand aus Teilnehmern mit fachlichem Hintergrundwissen zum Thema Radverkehr. Die Teilnehmer kamen aus der Verwaltung, der BIS (Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH) und den Interessenverbänden. Die Partizipation wurde hier also mittelbar über die Beteiligung von ADFC, VCD und BUND gewährleistet.

Hauptaufgabe des Inneren Kreises war es, die am Runden Tisch Radverkehr gesammelten Maßnahmvorschläge auszuwerten und zu systematisieren. Gegebenenfalls sollten neue Maßnahmvorschläge entwickelt werden. Der Innere Kreis beteiligte sich an den öffentlichen Veranstaltungen und trat im Anschluss zur Auswertung des vergangenen und Vorbereitung des folgenden Runden Tisches zusammen.

Die Geschäftsführung übernahm alle organisatorischen Aufgaben nichtfachlicher Art. Ihr oblag zudem die Weiterleitung von Ergebnissen und Beschlussvorlagen an die Verwaltungsspitzen (im Diagramm durch Sechsecke symbolisiert). Sie wurde fallweise durch eine verkehrsfachlich besetzte **Koordinatorengruppe** unterstützt.



Funktionsschema des Runden Tisches Radverkehr Bremerhaven. Erläuterungen in der Legende und im Text.

Der **1. RTR** begann mit einer thematisch weit gestreuten Abfrage von Änderungswünschen und -vorschlägen. Abgefragt wurden Verbesserungsvorschläge unter den Aspekten Alltagsverkehr, Finanzen, Öffentlichkeitsarbeit, Zentrale Ansprechstelle Radverkehr, Imagekampagne, Infrastruktur, Fahrradtourismus und Vorschläge zum Ausbau der Radwege. Im Ergebnis ist eine große Menge von Maßnahmevorschlägen zu den Fragestellungen festgehalten worden.

Die Maßnahmevorschläge des 1. RTR wurden durch die Projektgruppe gesichtet und ergänzt. Die anschließende Systematisierung der Maßnahmevorschläge nach Handlungsfeldern gruppiert diese Handlungsfelder in „harte“ und „weiche“ Faktoren der städtischen Radverkehrsförderung. Diese Handlungsfelder sind im vorliegenden Rahmenkonzept zusammengefasst. Konkrete Maßnahmevorschläge, die potentiell sofort umsetzbar waren, wurden an die Ämter weiter geleitet mit der Bitte der Überprüfung und gegebenenfalls Umsetzung.

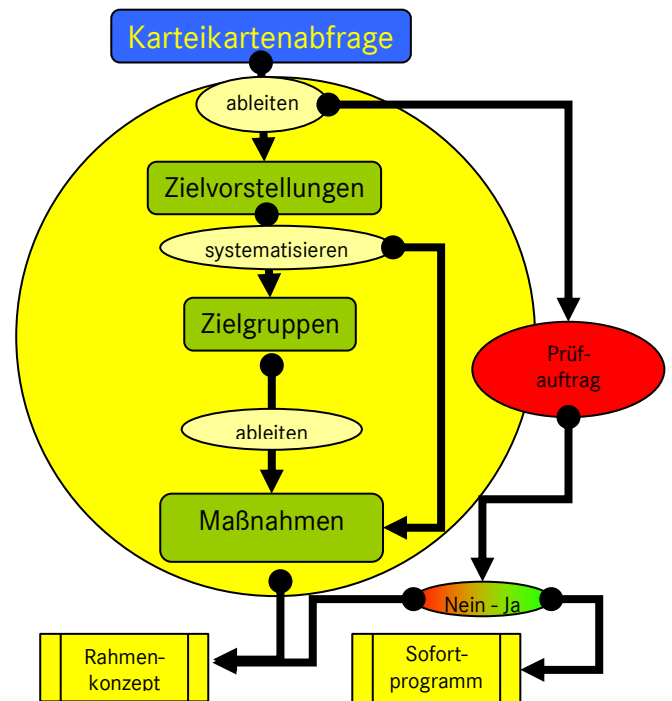
Die Gruppe der „Harten Faktoren“ umfasst alle Handlungsfelder die Änderungen in der baulichen Infrastruktur zum Ziel haben. Unter „Weichen Faktoren“ sind überwiegend solche Handlungsfelder zusammengefasst, die Änderungen in der Kommunikation, Kampagnen oder die Verstetigung des Diskurses zur Radverkehrsförderung zum Ziel haben.

Im **2. RTR** fand eine Priorisierung von zu neuen Themen zusammengefassten „Harten Faktoren“ statt, nachdem Gründe für und gegen die Priorisierung festgehalten wurden. Die zu priorisierenden Maßnahmen waren: Radwegequalität verbessern, Radwegführung verbessern, Sicherung des Eigentums, Beschilderung, Signalisierung und Umweltverbund stärken. Das Ergebnis wird als Richtschnur für die Abarbeitung der Maßnahmen in der Verwaltung benutzt.

Der **3. RTR** thematisierte mit einer Gesprächsleitung die Fragen der Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr („Weiche Faktoren“). Hier wurden verschiedene Ansätze zur Verbesserung der Integration von Radverkehrsförderung in alltägliche Entscheidungen festgehalten.

Der **4. RTR** schloss das Projekt mit einer öffentlichen Präsentation. Als Ergebnis wurden von den einzelnen Ämtern die bereits vorgenommenen Umsetzungen der Maßnahmevorschläge des 1. RTR

plakativ vorgestellt. Ferner wurden noch zu erledigende Maßnahmen dargestellt.



Ablaufschema der Rahmenkonzeptentwicklung im Runden Tischen Radverkehr Bremerhaven.

Auswertung der Ergebnisse des Runden Tischen Radverkehr

Die Einzelmaßnahmevorschläge oder die jeweiligen Handlungsfelder selbst werden, je nach Abstraktionsgrad, sowie zu Grunde liegendem Planungs- und Vorbereitungsaufwand, in Handlungsziele (Symbol ▼) und Qualitätsziele (Symbol O) unterschieden.

Zusätzlich erfolgt eine Grobeinschätzung des Umsetzungsaufwandes, im übertragenen Sinne eine Entfernungseinschätzung bis zur Zielerreichung. In der folgenden Listung der harten und Weichen Faktoren wird dazu auf farblich unterschiedene Symbole zurückgegriffen:

- = nur unter erheblichem Aufwand erreichbar
- = mittelfristig realisierbar
- = kurzfristig realisierbar

Die Reihung der Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen entspricht der Priorisierung, die im 2. Runden Tisch Radverkehr entwickelt wurde. D. h. hier drückt die Rad fahrende Bevölkerung der Schuh am meisten. Diese Auffassung muss nicht einer fachspezifischen Erwägung standhalten.

HARTE FAKTOREN

- I. **RADWEGEQUALITÄT VERBESSERN**
- II. **RADWEGEFÜHRUNG SICHERER UND KOMFORTABLER GESTALTEN**
- III. **SCHUTZ DES EIGENTUMS/ UNTERBRINGUNG STÄRKER GEWÄHR-
LEISTEN**
- IV. **BESCHILDERUNG FÜR FREIZEIT UND ALLTAGSRADVERKEHR**
- V. **SIGNALISIERUNG RADFAHRERGERECHTER EINRICHTEN**

RADWEGEQUALITÄT VERBESSERN

Wassergebundene Decke pflegen

Der Erhaltungszustand und Fahrkomfort der wassergebundenen Wege vornehmlich in Grünanlagen (Grüne Wege) stand gehäuft in der Kritik. Als störend wurden die Aufweichung der Wege nach langen Regenperioden bemängelt, sowie Verschmutzungen am Rad durch Abrieb des Belags.

Dem Gartenbauamt steht kein Etat für die Wegpflege zur Verfügung. Der Unterhaltungsaufwand des Amtes für Straßen- und Brückenbau beschränkt sich auf Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit.



Zukünftig Radwegeoberflächen asphaltiert/ ohne Grandex

Seitens des Gartenbauamtes wird inzwischen Dispobelag aufgebracht. Das Amt für Straßen- und Brückenbau nimmt zur Befestigung der Geh- und Radwege Betongehwegplatten.



Schnelle Reinigung von Radwegen

Liegt in der Zuständigkeit der EBB. Die regelmäßige Reinigung erfolgt 1x monatlich. Bei starken Verschmutzungen (Glasscherben) ist die EBB auf Informationen durch Betroffene angewiesen.



Bessere Straßen im Urban II Gebiet

Bei Straßenausbaumaßnahmen werden Radwege mit hergestellt.



Fahrradwegbeläge auf Rollwiderstand prüfen

Der Rollwiderstand der einzelnen Untergründe ist bekannt.



SOFORTMAßNAHMEN

Beseitigung kleinerer Mängel

Georgstraße Nach Entscheidung für eine Erneuerung der vorhandenen Trasse sind durchgehend beidseitig Radwege vorgesehen. Die Erneuerung wird abschnittsweise vorgenommen

Poststraße Die Überprüfung ergab, dass eine schadhafte, jedoch für Radfahrer durchaus zumutbare bituminöse Fahrbahndecke vorhanden ist.

Weg 66/67/ Höllenhammsweg Die Überprüfung findet statt.

Rückbau des Grandex Radweges zw. Wiener Str./Hafenstraße Die Befestigung dient der Standortsicherung von 5 Bäumen. Die Qualität der Befestigung ist gut und daher als Kompromiss weiterhin vertretbar.

Abfahrt Südliches Tidesperrwerk Sperre aufheben bzw. Kantstein absenken Vom Tidesperrwerk kommend mündet der Rad- u. Gehweg in den auf der Nordseite der Hexenbrücke verlaufenden Weg. Eine Querung der Hexenbrücke an dieser Stelle ist nur für den direkten Weg zum Gelände von BremerhavenBus erforderlich. Hierzu sollte aus Sicherheitsgründen ohnehin vom Rad abgestiegen werden.

Frenssenstr./ Goethestr. Hier sind überwiegend Radwege vorhanden. Zwischen Meidestraße und Kistnerstraße ist die Goethestraße verkehrsberuhigt. Im Bereich zwischen Kistnerstraße und Rickmersstraße liegt sie wieder im letzten Abschnitt in einer Tempo 30 -Zone mit beidseitigen Radwegen.



RADWEGEFÜHRUNG SICHERER UND KOMFORTABLER GESTALTEN

Sichere Radwegeführung an Knotenpunkten z.B. rote Radfurten

Rote Abmarkierungen von Radwegen sollen nur in Kreuzungsbereichen aufgebracht werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen zweckmäßig ist. Die Kennzeichnung soll der Konfliktvermeidung dienen und die Erkennbarkeit verbessern.



Öffnung von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen werden dort wo es grundsätzlich möglich ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die Öffnung besteht in der Schleswiger Straße, Anton-Biehl-Straße, Mühlenstraße, Wielandstraße, Sachsenstraße, Hölderleinstraße, Frühlingsstraße, Wikingerweg und der Rampenstraße.



Schulwegenetz erschließen

Radfahrende Grundschüler nutzen die Gehwege. Für Schüler weiterführender Schulen steht das gesamte Radverkehrsnetz zur Verfügung. Zurzeit sind keine schülerspezifischen Ergänzungen erkennbar. Die Zuständigkeit für die Schulwegepläne liegt bei den einzelnen Schulen. Die Verlagerung der Zuständigkeit in ein Fachamt wäre wünschenswert.



Verschwenkungen an Kreuzungen beseitigen

Verschwenkungen werden im Rahmen von Straßenerneuerungen beseitigt.



Schließung der Lücken (Rad) an Hauptverkehrsstraßen

Lückenlose Radwegeführung entlang von Hauptstraßen



Einrichtung von Radwegen

Elbinger Platz den Radweg verbreitern	Planung vorhanden
Pori Str. / Im Felde	Ausweichstrecke vorhanden
Schiffdorfer Chaussee Unterführung Eisenbahn	Planung vorhanden
Alte Bürger	Untersuchung erfolgt
Borriesstraße	keine Planung vorhanden
Batteriestraße	30er Zone, keine Notwendigkeit
Seilerstraße	30er Zone, keine Notwendigkeit
Hans-Böckler-Str.	Planung vorhanden
Vieländer Weg	Untersuchung erfolgt
Klußmannstraße	30er Zone, keine Notwendigkeit
Hinrich-Schmalfeldt-Str.	30er Zone, keine Notwendigkeit
Hafenstraße	ist im Bau
Rickmersstraße	keine Planung vorhanden
Bürger für den Radverkehr freigeben	politisch nicht gewollt



Fahrradstraßen in innenstadtnahen schmalen Zulaufstraßen ▼

Weitere Wege abseits vom Hauptverkehr im Grünen ▼

Für Lücken im Netz der Grünen Wege besteht eine Planung. Die Umsetzung scheitert an der Finanzierung.

Weitere Wege in das Umland bauen



Angebotsstreifen statt holpriger Fuß- Radwege ▼

Angebotsstreifen sind nur in bestimmten belastungsabhängigen Verkehrssituationen möglich.

Entschärfung von Unfallschwerpunkte ▼

Fahrradspezifische Unfallschwerpunkte sind nicht bekannt

Die gemeinsame Nutzung der Georgstraße durch Radfahrer und Fußgänger wird als riskant empfunden. Hier besteht keine Radwegbenutzungspflicht.

Der Radweg an den Bushaltestellen am Hauptbahnhof wird als Gefahrenpunkt wahrgenommen. Hier gibt es keine alternative Verkehrsführung für den Radfahrer, die weniger gefährdend ist.



Fischereihafen

Radwege zum Teil überflüssig, da Straßen kaum befahren

Radweg nur auf einer Seite und viel zu schmal, breiter ausbauen. Die Überprüfung eines abschnittsweisen Fuß- und Radweges erfolgt.



SCHUTZ DES EIGENTUMS/ UNTERBRINGUNG STÄRKER GEWÄHRLEISTEN

In den Parkhäusern der Bürger Abstellplätze für Fahrräder schaffen ▼

Im Parkhaus Columbuscenter ist eine Abstellanlage für Fahrradfahrer von der Stäwog geschaffen worden.

Mehr Pförtner Überwachung bzw. abschließbare Boxen, Schließfächer, Gepäck und Einkauf ▼

Fahrradbügel in den Nebenstraßen der Bürger zu schmal ○

Radabstellanlagen an allen wichtigen Zielen ▼

Abstellanlagen (bewacht + überdacht) ○

Radabstellanlagen an Wohngebäuden verbessern (Wettbewerb fahrradfreundliches Mietshaus) ○

Radabstellanlagen an entfernten wichtigen Bushaltestellen ○

Fahrradstation an touristischen Schwerpunkten ▼ 

Abstellanlagen an Wohngebäuden verbessern ○ 

Für Schulen extra gesicherte Abstellanlagen ○ 

Boxen: Mitte, 2 x Nord ▼ 

Bügel für Fahrradständer mindestens 60 cm lang ○ 

Abstellanlage Leher Bhf. verbessern ○ 

Mehr und bessere Abstellplätze in der Bürger ○ 

BESCHILDERUNG FÜR FREIZEIT UND ALLTAGSRADVERKEHR

Bessere Beschilderung ○

Mehr und dichtere Routenausschilderung (Radfernwege, Routen) 

Klarer Radwegehinweis für Kitas und Grundschulen wegen Rad fahrender Kinder

**Schilder Fußgängerweg und Radfahrer frei statt Radwegebe-
nutzungspflicht** ▼

**Fahrradfahren auf der Straße erlauben, besonders dort wo die
Radwege schlecht sind** ▼

Schild „Radfahrer absteigen“ weg damit ▼ 

Das Schild wird von der Verwaltungspolizei nicht angeordnet.

Touristische Ausschilderung verbessern ○ 

SIGNALISIERUNG RADFAHRERGERECHTER EINRICHTEN

Vorgezogener Abstellbereich an Lichtzeichenanlage ▼

Ampelphasen ▼

Weserstraße/Deichhämme: Parallelschaltung mit Fahrzeugen aus Deichhämme bzw. Tränkestraße ist umgesetzt.

Stresemannstraße/Jan-Grön-Straße: Verlängerung der Freigabezeit für Radfahrer ist nur auf Kosten des Kfz-Verkehrs auf der Stresemannstraße möglich, diese wird komplett ausgenutzt.

Friedrich-Ebert-Straße/Rheinstraße: Verkürzung der Freigabezeit für Fußgänger und Radfahrerfurt, damit Linksabbieger abfließen können und der Geradeausverkehr nicht behindert wird.

WEICHE FAKTOREN

VI. **VORBILDER PUBLIK MACHEN**

VII. **ÖFFENTLICHKEIT/ PRESSE INFORMIEREN UND AKTIVIEREN**

VIII. **AKTIVITÄTEN UND AKTIONEN**

IX. **ARBEITGEBER/EINZELHANDEL EINBINDEN**

X. **BEWUSSTSEINSBILDUNG IN SCHULEN/ FAHRSCHULEN**

XI. **RADVERKEHRSBEAUFTRAGTER**

VORBILDER PUBLIK MACHEN

Prominente fahren Rad (OB usw.) ▼

Individuelle Bewegungsraster sammeln und beispielhaft publizieren ▼

Interview von Radfahrern in der Presse ▼

Radfahrer in der Woche in Presse ▼

ÖFFENTLICHKEIT/ PRESSE INFORMIEREN UND AKTIVIEREN

**Umfassende Informationsangebote, mehrsprachig
Richtig Radfahren in Bremerhaven! Info Faltblätter u.a. zum
Thema Verkehrssicherheit, Service, ...** ▼
Parkmöglichkeiten für Fahrräder vorstellen

Zusammenarbeit mit der Nordseezeitung Motto fahrradfreundliche NZ ▼
Gute Beispiele in den Medien darstellen

Werbespot im OK ▼

Auf Stadtteilkonferenzen den Radverkehr thematisieren ▼

AKTIVITÄTEN UND AKTIONEN

Mehr Dienstfahrten per Fahrrad ▼

Schulweg per Rad propagieren ▼

- Tourismusförderung „Rad Maritim“ Bremerhaven ▼**
- Fahrradralley ▼**
- Werbeplakate an Standorten des Stadtmarketing zum Thema Rad in Bremerhaven nach Zielgruppen (Jung/Alt/Beruf...) ▼**
- Regelmäßig Großveranstaltungen Stichwort: autofreier Tag ▼**
- Aktion für Senioren ▼**
- Kollagen in Schaufenstern ▼**
- Radrennen in Innenstadt mit Profis und Bürgern ▼**
- Info Radtour für neue Studenten „mit dem Fahrrad durch Bremerhaven“ ▼**
- Öffentliche Radtour durch Stadtteile mit Akteuren Politik/Stadt ▼**
- Regelmäßige Radtage in der Bürger ▼**
- Tourismusförderung „Rad Maritim“ Bremerhaven ▼**
- Gesundheitsförderung propagieren ▼**
- Kinder und Radfahren anhand der Problematik des Bewegungsmangel thematisieren ▼**
- Aktion „Ich fahre Rad weil...“ ▼**
- Aktion mit dem Rad zur Arbeit zusammen mit ADFC und AOK ▼**

ARBEITGEBER/EINZELHANDEL EINBINDEN

Vorrangig ist der Kontakt zum Einzelhandel herzustellen und die Bedeutung der Radverkehrsförderung für den Einzelhandel in Bremerhaven zu erläutern

Große Arbeitgeber verpflichten zu Radabstellplätzen
Radfahrer als Kunden bekannter machen

Gesundheit fördern

Parkplätze für PKWs einsparen

Erreichbarkeit von Geschäften für Fahrradfahrer optimieren

Abstellanlagen für Fahrräder zur Verfügung stellen

Sicherheit für Fahrräder optimieren

BEWUSSTSEINSBILDUNG IN SCHULEN/ FAHRSCHULEN

Früherziehung für Schulkinder intensivieren und weiterführen
Aktionen für Kitas und Schulen

Den Radfahrerblick in Fahrschulen intensiver üben

RADVERKEHRSBEAUFTRAGTER

Die Stadt Bremerhaven soll eine zentrale Anlaufstelle für alle Belange der Radverkehrsförderung einrichten