

Wo hakt's beim Radverkehr in Bremerhaven? Zahlen / Fakten / unterschiedliche Perspektiven von Frauen und Männern

Hans Joachim Schmeck-Lindenau
ADFC Bremerhaven

Bremerhaven auf dem Weg zum Fahrradland?

Zwischenfragen jederzeit erwünscht/erbeten !!!



Wo geht's zur RADVOLUTION?

Vorab:

Es hat sich viel zum Positiven verändert und es wird sich weiter viel ändern



- Rotmarkierung Fahrradfurten
- Grünpfeile für den Radverkehr
- Erste Fahrradstraße
- Verbesserung Radstreifen Hafenstrasse
- Reduktion Sperrpfosten/-gitter
- Sanierung zahlreicher Radwege
- Entschärfung kritischer Stellen
- Radfahrstreifen Kennedybrücke



Aber:
Das Thema heißt:
„Wo hakt´s“

Und nicht: „Was ist schon gut“

Oder

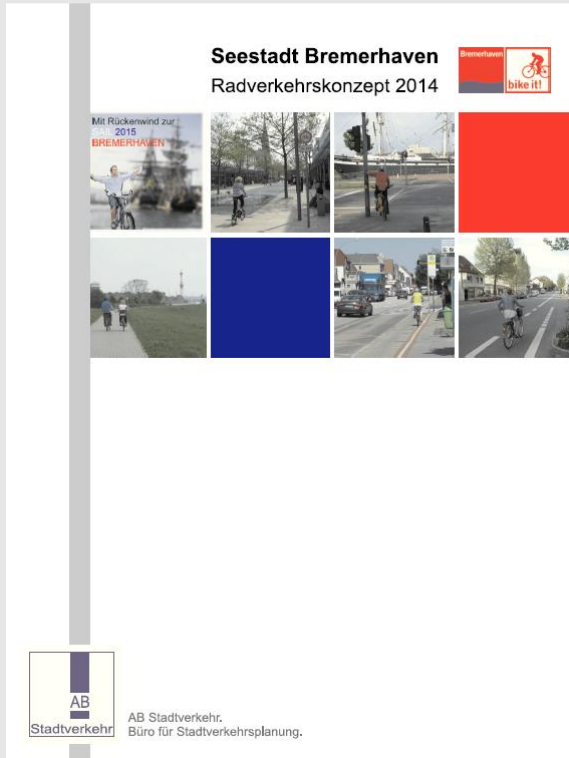
„Was ist alles schlimm“

Oder

„Die Sünden der Vergangenheit“

Großes Manko: Fehlende Konzepte - fehlende Daten zum Verkehr

Radverkehrskonzept von 2014: politisch nie akzeptiert – jetzt z. T. veraltet



- Deutlich mehr KFZ auf den Straßen
- größere KFZ (z.B. SUV's) auf den Straßen
- damit steht den Nicht-Motorisierten weniger Platz zur Verfügung
- schnellere Fahrräder (Pedelecs)
- größere Fahrräder (Lasten-, Behindertenräder, Fahrradanhänger)
- geänderte StVO (Abstandsgebot)
- neue ökologische Anforderungen an den Verkehr
- E-Scooter-Problematik
- Mehr Aggressivität

In der Koa-Vereinbarung ist ein neues Radverkehrskonzept vorgesehen

Fehlende Konzepte

Beispiel Trassenplanung

Weitgehende Einigkeit bezüglich des Radverkehrs:

2 große Nord-Süd-Trassen (Wulsdorf bis Lehe/Leherheide/Weddewarden)
1 große Ost-West-Achse (AWI - KBR, evtl. Surheide)

Dabei möglichst viel Fahrradstraßen/eigenständige Radwege/Radvorrangrouten

Dazu gibt es keine echte Trassenplanung mit einem Band von **Anschlussstrecken.**

Trassenplanung muss oft viele Jahre vor Realisierung erfolgen.



Fehlende Trassenplanung - Beispiel: Fischereihafenradweg

Ist Bestandteil einer der großen Nord-Südtrassen

Benutzung wird zunehmen durch

- Eröffnung des Fahr(G)Rad 8
- Entwicklung des Werftquartiers
- Randlage der künftigen Parkanlage des Werftquartiers

Schon 2014 mit 2,5 m als zu schmal beurteilt !

Geplant: 3,5 m Breite: = zu eng

Keine Trennung von Fuß- und Radverkehr

Läuft uns die Zeit davon?



Fehlende Konzepte – Beispiel Alltags-Fahrrad-Netz

Gute Hinweise im RVK 2014, aber folgenlos

Beispiel: Nord-Süd-Achse von Wulsdorf nach Lehe/Leherheide

Bisher nur als Stückwerke geplant, nicht aus einem Guss

Fehlende Verbindungsstücke

Beispiel:

- Fahr(G)Rad8 über die Höbelstraße zum Fischereihafen Radweg
- Fischereihafenradweg über die Nansenstraße
- Fischereihafenradweg über die Ulmenstraße



Fischereihafenradweg Vorstellung des ADFC

Separation Fuß-/Radverkehr

Mit mind. 3 m breitem Radweg
(Minimum für Radvorrangroute)

oder
5 m Breite für komb. Rad-Fußweg.



Rainer Maria Rilke Weg, ideale Separation Fuß-/Radverkehr

Der Begriff „**Radvorrang-Route/Premium-Route**“ ist noch in niemanandes Kopf.

Strukturelle Hindernisse: Wirr-Warr unterschiedlicher Baulastträger

ASB	Bremerhaven
Gartenbaumt	Radwege in Grünbereichen
Bremenports	Überseehafen (Stadt Bremen)
BEAN	Alter-/Neuer Hafen
Stäwog	Viele „Wege“
Bremerhaven-Bus	Bushaltestellen
FBG	Fischereihafen (Land Bremen)
DB	Unterführungen Eisenbahnbrücken
Autobahngesellschaft	Zufahrt Autobahnen Stresemann/Grimsby



Verbindende Stabs-/Koordinationsstelle erforderlich ! + Verbindlichkeit der Kooperation

Ist ein gutes Radverkehrskonzept außerhalb eines Verkehrsentwicklungsplanes möglich?

Zusammenhänge – Konflikte mit

- Fußverkehr
- ÖPNV
- MIV
- Aufenthaltsqualität
- stadtplanerischen Entwicklungen

Beispiel: Columbusstraße

Kann man Radverkehr unabhängig vom mot. Verkehr/Busverkehr/Fußverkehr/ etc gut planen?

Beispiel Columbusstraße

Überlegungen: Innenstadt-Busverkehre auf die Kennedybrücke

Argumente:

Entlastung der Schleswiger Straße

Entlastung der Alten Geestebrücke

Aktuell: 8 Stopps von Bussen auf jeder Seite/Stunde

Künftig: 16 Stopps von Bussen auf jeder Seite

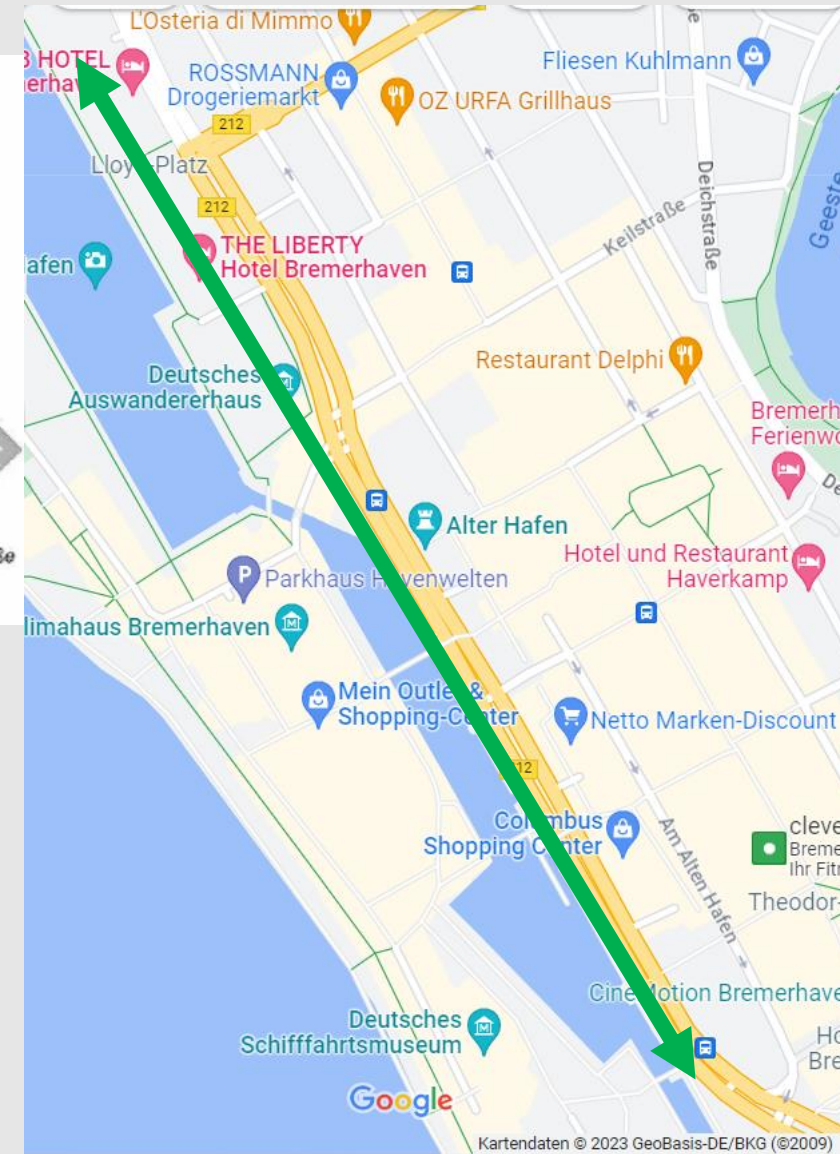
Bei Taktverdichtung: bis zu 20 Stopps auf jeder Seite

Oder kein Stopp der Linien 502 und 506 auf der Kennedybrücke??

Fazit: Lieber ein RVK ohne VEP als kein RVK , aber besser eine RVK innerhalb eines VEP

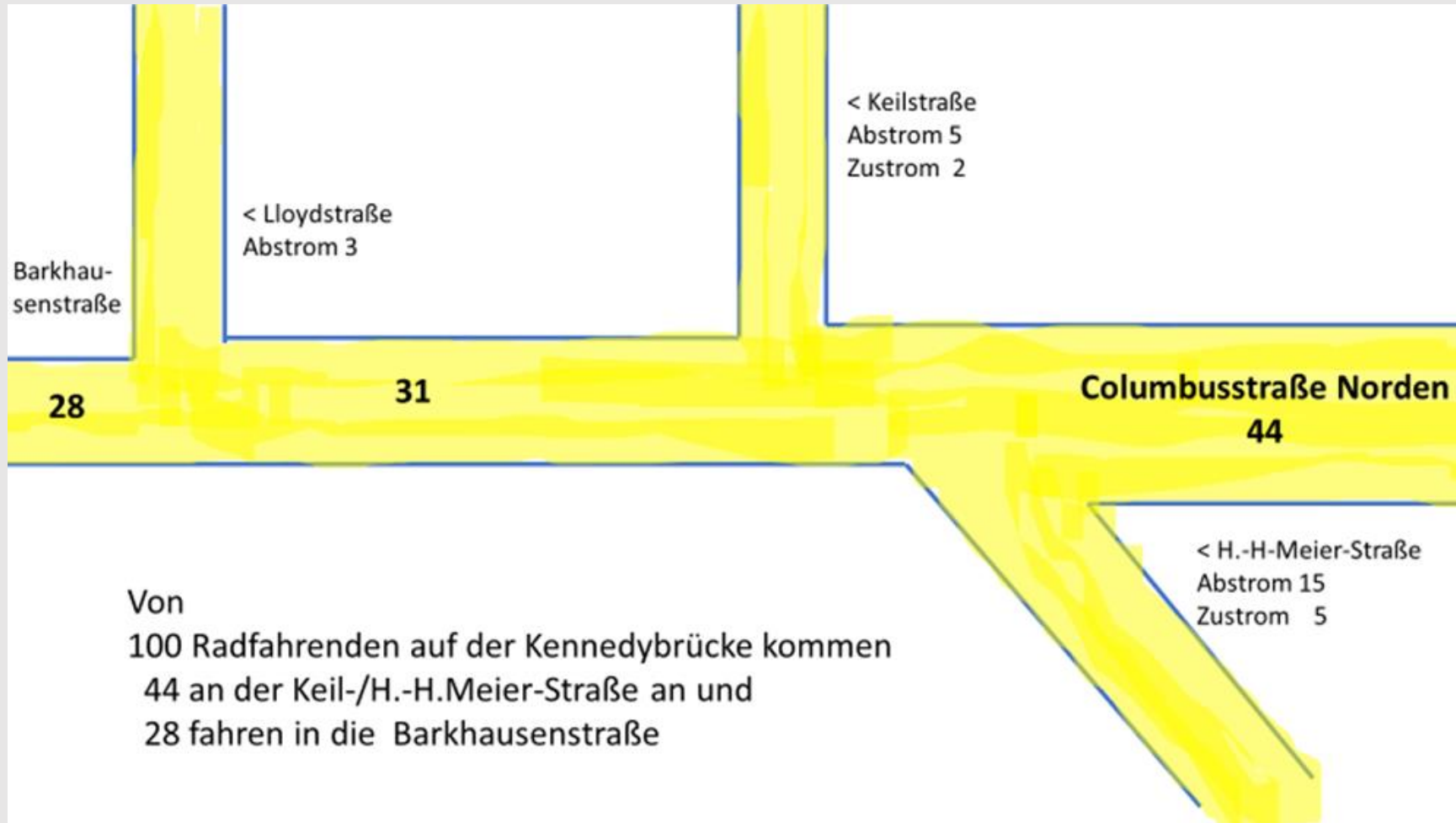
Verlagerung des Radverkehrs auf die West-Seite

Zitat aus der Bernard-Studie: „ Die gewonnene Verkehrsfläche.....könnte ggfs. für den Ausbau eines Beidrichungsradweges genutzt werden.“



Wieviele Radfahrer*innen müssten dann kreuzen?

Es müssen immer ganze zusammenhängende Verkehre betrachtet werden und nicht isolierte Bereiche

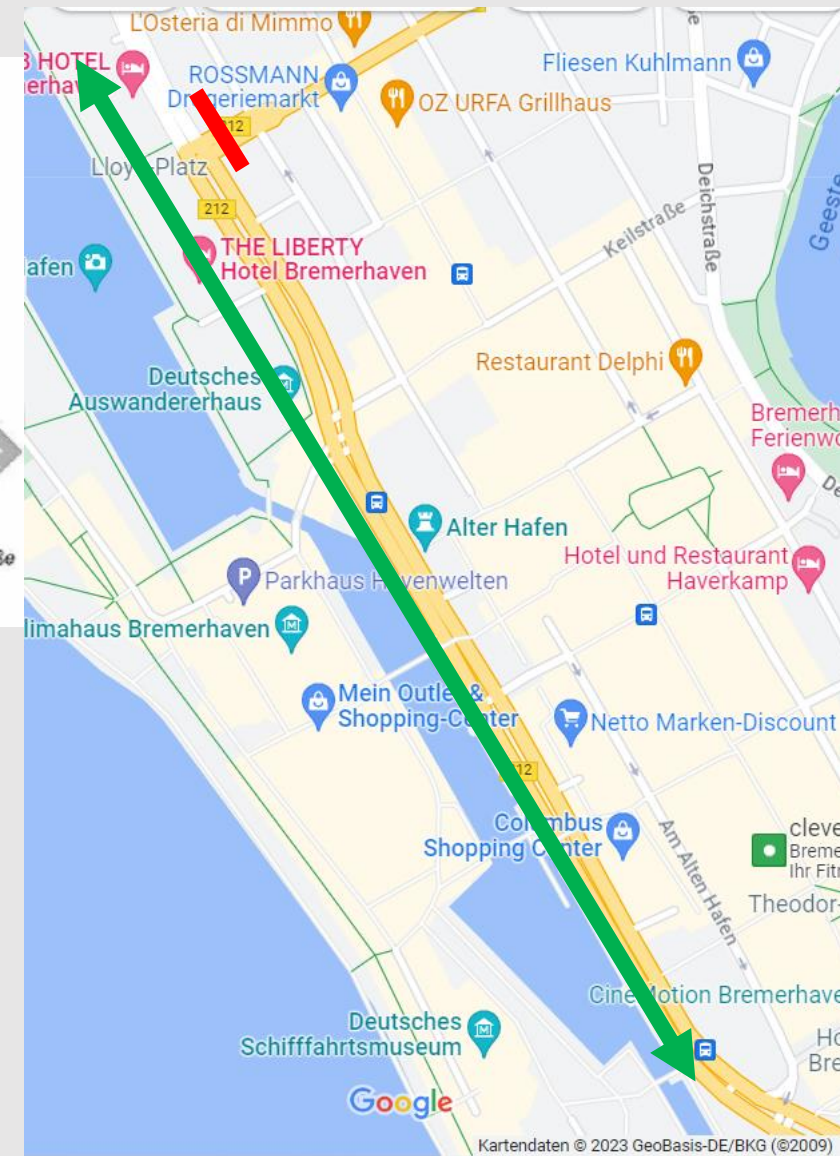


Wieviele Radfahrer*innen müssten dann kreuzen?

Wie könnte sich das verändern in der Zukunft und welche Möglichkeiten der Veränderung gäbe es dann?

Verlagerung des Radverkehrs auf die West-Seite

Zitat aus der Bernard-Studie: „ Die gewonnene Verkehrsfläche.....könnte ggfs. für den Ausbau eines Beidrichungsradweges genutzt werden.“

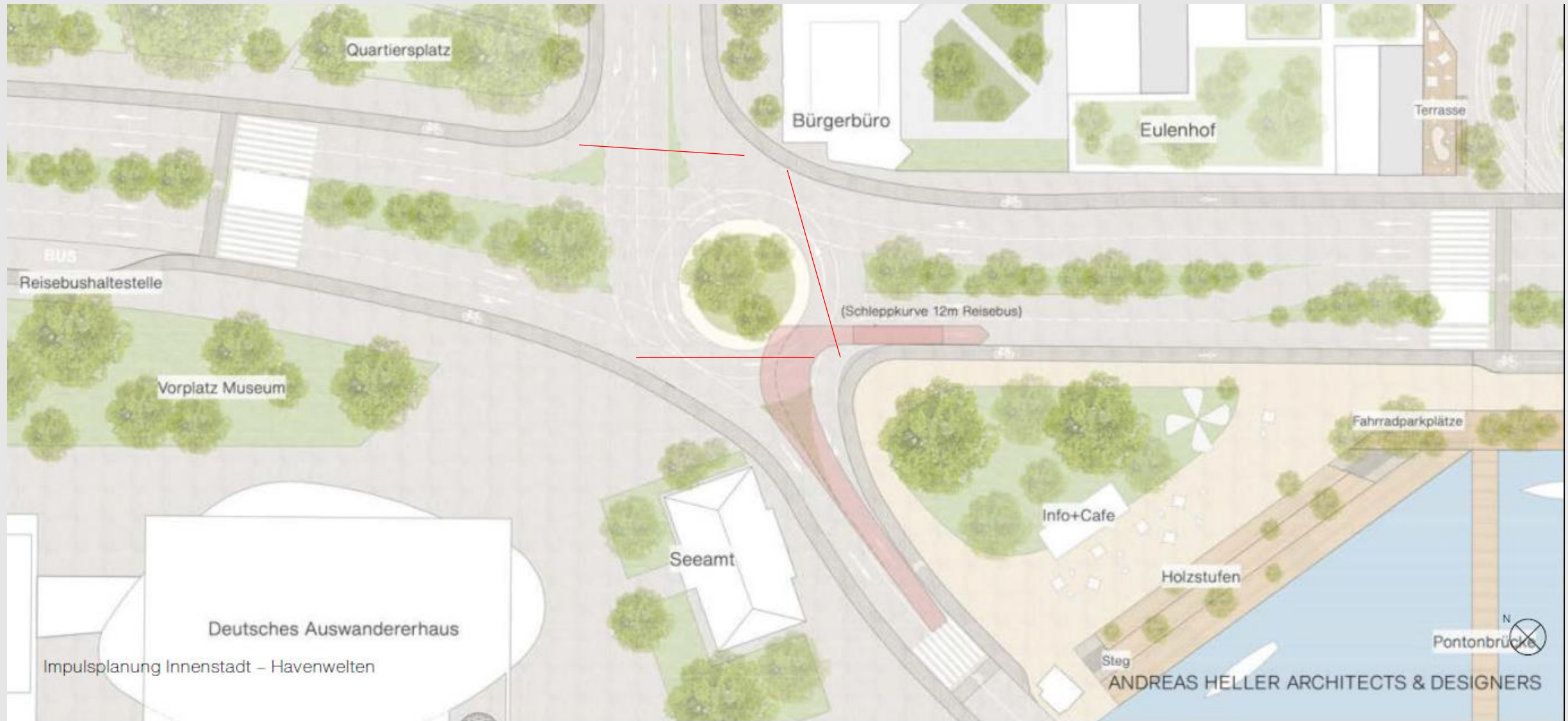


Es müssen immer ganze zusammenhängende Verkehre betrachtet werden und nicht isolierte Bereiche



Sieht schön aus, so ein Zebrastreifen über die Columbusstraße, ist aber nicht erlaubt und täuscht falsche Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr vor.

Ein schöner Entwurf, täuscht aber eine unrealistische Radverkehrsführung vor. Hier will wohl niemand auf dem Rad geradeaus.



Keine gute aktuelle Datengrundlage für Verkehrsplanungen

Letzte Verkehrsbefragung in Bremerhaven: 2014 - überaltert

Wenig systematische Untersuchungen zu Verkehrsströmen

erst recht nicht zu Radverkehrsströmen

Fast keine Verkehrszählungen und Verkehrszählanlagen

Keine Befragungen zu Wünschen in der Bevölkerung

-Daten erforderlich als Grundlage für Planungen

- Zur Verlaufskontrollen (Monitoring/Evaluation) von Änderungen

Städte mit Radverkehrszählanlagen:

Kirchheim unter Teck, Konstanz, Ulm, Ludwigsburg, Reutlingen, Freiburg, Stuttgart, Dortmund, Dresden, Heidelberg ,
Rad.SH verleiht 3 mobile, Köln, München, Braunschweig, HH, Göttingen, Bremen

Bremerhaven bekommt bald die erste funktionierende !

Modal Split der Verkehrsleistung

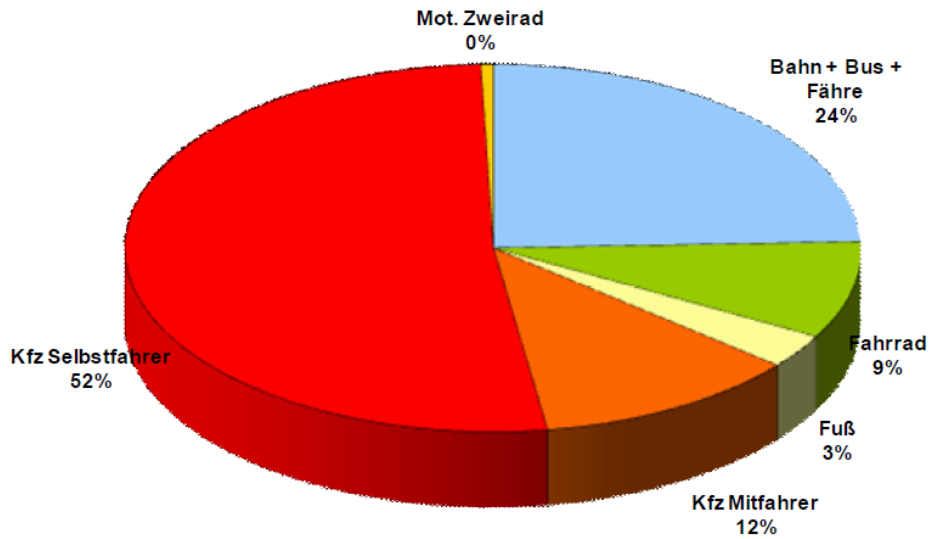


Abbildung 3-29: Modal Split der Verkehrsleistung (Anteil in% an den Gesamtkilometern).

Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen

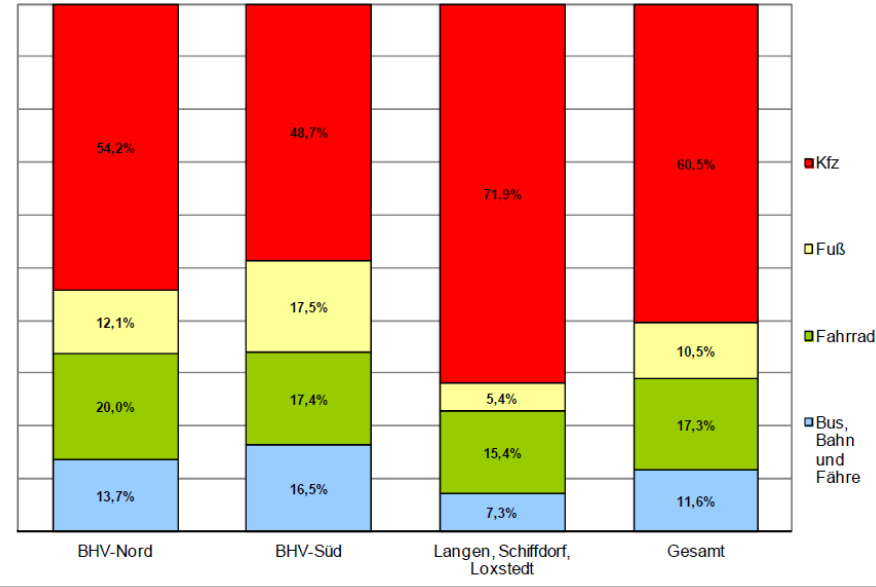


Abbildung 3-18: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen

Daten aus der
Helmert-Studie
2014

Verkehrsmittel nach Entfernungsklasse

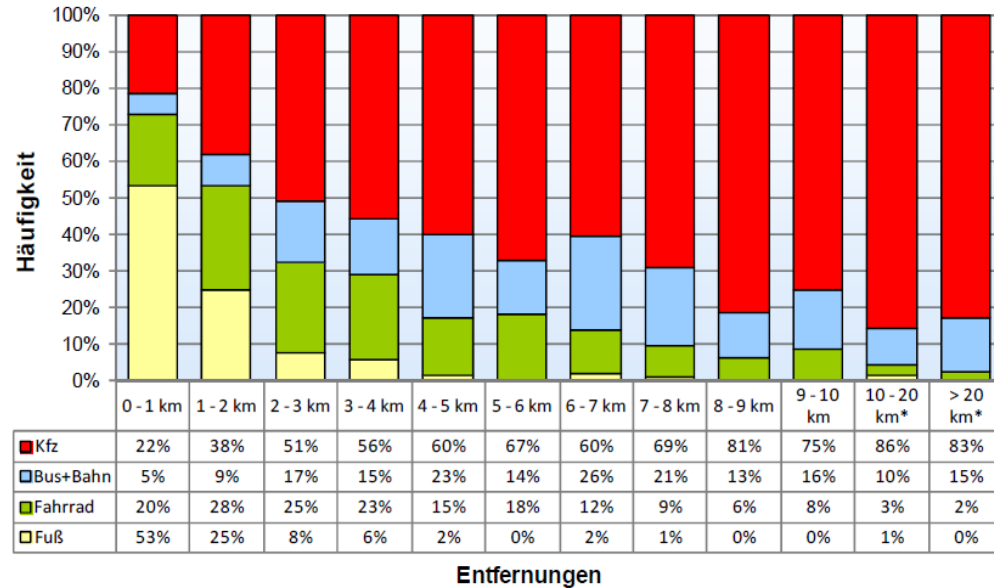
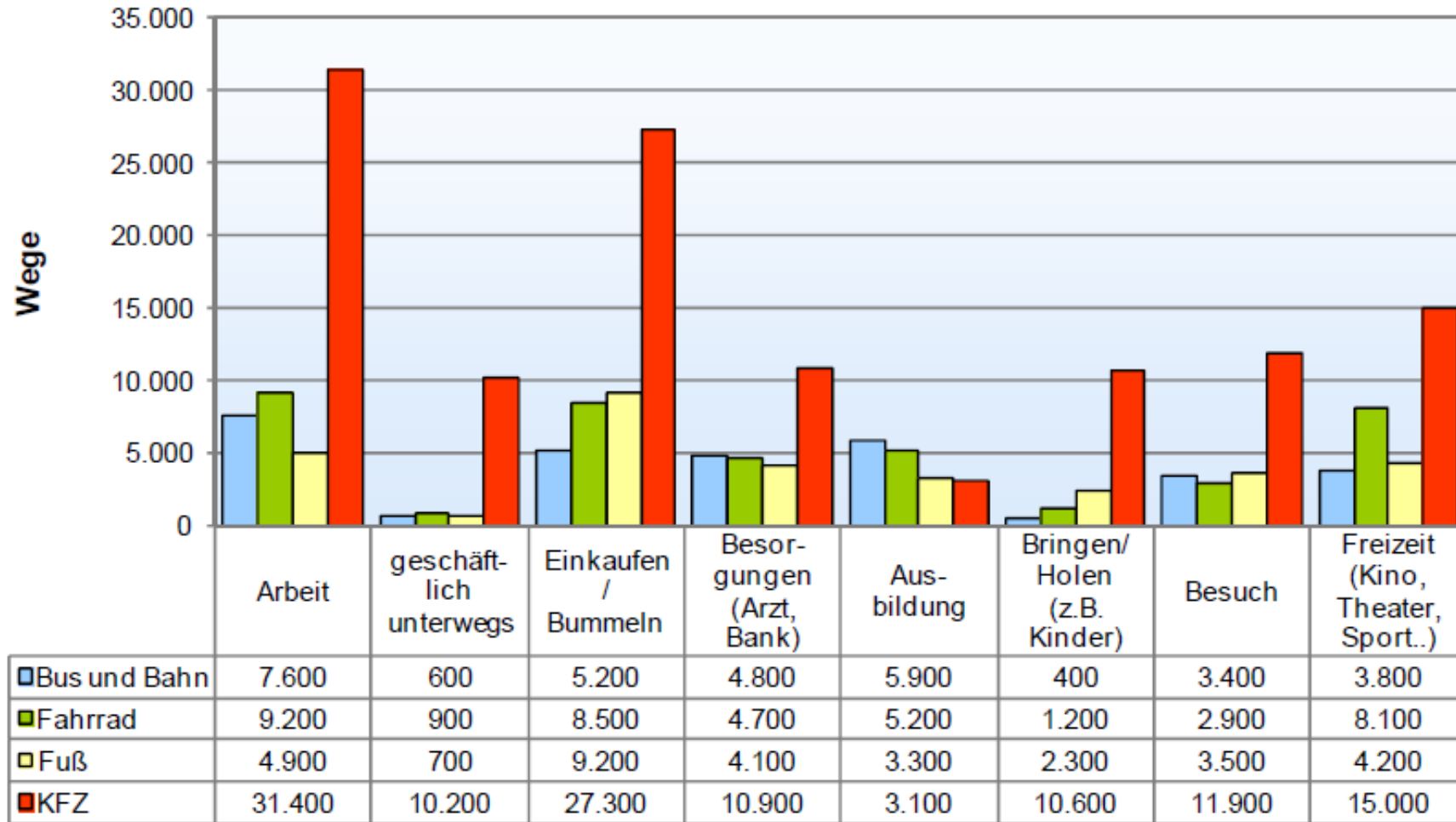


Abbildung 3-34: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel. (Spaltensumme=100%)

Reisezweck nach Verkehrsmittel - absolute Häufigkeit* -



Reisezweck

*hochgerechnet auf alle Einwohner

Abbildung 3-46: Verkehrsmittel nach Zweck

2014 !

Es gibt seit 1972 Verkehrserhebungen in Deutschland Aber nicht in Bremerhaven

1. System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der TU Dresden seit 1972

Mehr als 500 Städte und Gemeinden nehmen teil
Erhebung alle 5 Jahre

2. Mobilität in Deutschland (MID)

49 Kreise, Verkehrsverbünde, Städte, 10 Länder
erfolgt alle 6-8 Jahre

Regionale Partner der Studie „Mobilität in Deutschland“

„Mobilität in Deutschland“ ist ein Projekt des **Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** sowie zahlreicher regionaler Partner – öffentliche Stellen oder öffentlich bestimmte Unternehmen/Einrichtungen. Das BMVI hat die Erarbeitung des Gesamtkonzepts sowie die Befragung von rd. 30.000 Haushalten der Bundesstichprobe in Auftrag gegeben. Damit werden für alle Bundesländer repräsentative Ergebnisse ermittelt. Regionale Partner haben die Befragung von weiteren rd. 100.000 Haushalten in Vertiefungsstichproben in Auftrag gegeben, um die Ergebnisse regional aufgliedern zu können. Mit insg. über 130.000 befragten Haushalten der Bundes- und Vertiefungsstichproben werden für alle Beteiligten neue und statistisch besser abgesicherte Analysemöglichkeiten zur Alltagsmobilität ermöglicht – eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.



Bundesstichprobe

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Freistaat Bayern
- Brandenburg
- Freie Hansestadt Bremen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Hessen (in Kooperation mit regionalen Partnern)
- Mecklenburg-Vorpommern
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Freistaat Thüringen

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
- Stuttgarter Straßenbahnen AG
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
- Verkehrsverbund Vogtland GmbH
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- Nahverkehr Rheinland GmbH

Überregionale Verbände und Großräume

- Metropolregion Hamburg
- Regionalverband Ruhr
- Verband Region Rhein-Neckar

Landkreise

- StädteRegion Aachen
- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Region Hannover
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i.d.OPf.
- Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Städte

- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein
- Stadt Wuppertal

Auftragnehmer und Ansprechpartner

infas infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Friedrich-Wilhelm-Str. 18 – 53113 Bonn
mid@infas.de; www.mobilitaet-in-deutschland.de

in Kooperation mit:
MT **out** **infas 360**

Befragung der Bevölkerung für ein Radverkehrskonzept

Geestland hat gezeigt: Es geht !

AND

Dienstag, 28. Juni 2022

Wunschliste der Radfahrer ist lang

Nach Auswertung von 300 Bürgerbeiträgen liegt die Grundlage für ein Radwegkonzept vor – Realisierung oft eine Frage der Zeit

Von Andreas Schoener

GEESTLAND. Neue Radwege hatte Eduard Schwarz nicht im Gepäck. Der Abteilungsleiter der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm) stellte vielmehr die Wünsche der Geestländer nach einer optimalen Infrastruktur für Drahtesel in ihrer Stadt vor. Dabei wurde klar: Details könnten sich mitunter rasch verändern lassen. Neue Radwege aber benötigen Zeit – vor allem, wenn sie auch den Zuständigkeitsbereich des Landkreises oder des Landes betreffen.

Um herauszufinden, wo sich die Freunde des Fahrrads denn Verbesserungen vorstellen und wo sie Nachbesserungsbedarf sehen, hatte die Stadt Geestland Ende Dezember vergangenen Jahres das Unternehmen aus Melle beauftragt, mit einer Spezialkamera auf einem Geländewagen alle relevanten Wege in der Kommune abzufahren und geografische Daten zu sammeln. 120 Kilometer Radwegenetz wurden erfasst.

Im März startete die Stadt eine



Katharina Koop, Klimaschutzmanagerin bei der Stadt Geestland, freut sich auf den **Mobilitätstag** in Bad Bederkesa.

Foto: privat

Nordsee-Zeitung
28.06.2022

Defizite in der Politik

- Keine (Hobby-) Verkehrsexperten in den politischen Parteien Bremerhaven
- Kaum echte Radfahrer*innen in der Politik (= fehlende eigene Erfahrung und fehlende Vorbildfunktion)
- Verkehrspolitische Entscheidungen aus dem Gefühl heraus (z.B. gegen Kreisverkehre)
- Trägheit (Beispiel: Grünzug Lehe Ost von der Alten Geestebrücke bis zum Flötenkiel)
- Fehlender Mut
 - Zum Beitritt zur Initiative „Lebenswerte Städte“ (wie 937 andere Städte)
 - Zum Verzicht auf mehr Parkplätze (immerhin: Parkplätze hinter der gr. Kirche/Alte Bürger reduziert)
 - Forderung einer Novellierung von StVO/StVG über die Bürgerschaft im Bundesrat

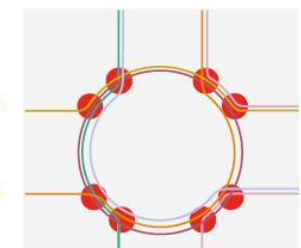
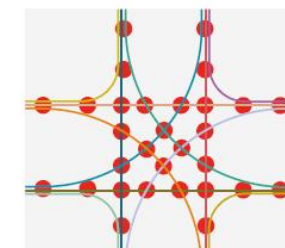


Kreisverkehre

Innerörtliche Kreisverkehre sind der Turbo für den Radverkehr. Mit einem umlaufenden, bevorrechtigten Radweg können Radfahrende einen Knotenpunkt zügig und auf einer eigenen Verkehrsfläche gleichzeitig sicher queren. Kreisverkehre sind komfortabel, weil sie ein weitgehend konstantes Radfahren ermöglichen und damit sehr energieeffizient sind. Beim Radfahren verbraucht jedes Anfahren aus dem Stand so viel Energie wie eine Fahrstrecke von 100 m.

Innerhalb bebauter Gebiete sollten Radfahrende im Kreisverkehr immer Vorrang erhalten. Dazu wird in den Kreisverkehrszufahrten neben einem Fußgängerüberweg eine bevorrechtigte Radverkehrsfurt angelegt. Derart

gestaltete Kreisverkehre zeichnen ein hohes Sicherheitsniveau und werden von Radfahrenden auch als sehr sicher empfunden.



Ein Verkehrsentwicklungsplan ohne aktuelle Daten ist für die Entwicklung qualitativer Ziele problematisch

Ein Verkehrsentwicklungsplan/Verkehrspolitik ohne quantitative Ziele ist ebenfalls problematisch – besonders angesichts der notwendigen Verkehrswende

Auch dafür brauchen wir ein Monitoring, Evaluationen, Korrekturen

Beispiele: VEP Dresden, Aachen

Bisher keine politischen Radverkehrs-Ziele in Bremerhaven

Quantitative Ziele:

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

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

Wieviel **Prozent Radverkehrsanteil** bis wann?

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

Immerhin: Verbesserung der finanziellen Ausstattung von 1,75 über 6 auf 14€ / Einwohner

Die Politik sucht z.T. Rat, unter anderem auch beim ADFC.

Auch mit Konsequenzen: Ausschilderung, Fahrradbügel, Fußgängerzone etc

Ziele sollten z.B. auch für Fußverkehr, ÖPNV, MIV benannt werden.

Verweis auf Empfehlung der Klima-Enquete-Kommission des
Landes Bremen
Jährlich Sanierung von 10% der Radwege

Es gibt keinen Überblick über
die Kosten der Sanierung von Radwegen in Bremerhaven
und
eine Priorisierung gemessen am Alltagbedarf

Übersicht Radwegequalität 15.7.2021

Bezirk 1 15/27 Note 5

Bezirk 2 2/13 Note 5

Bezirk 3 7/11 Note 5

Bezirk 4 4/ 6 Note 5

Summe 28/57 Note 5
davon 6 saniert

Man hangelt sich so durch ! Und es geht z.T. nicht anders:

Es hakt auch an anderen Dingen

1. Geld, Geld, Geld [2015: 150.000€/a, 2019: 600.000€/a, 2023 1.600.000€/a]

2. Ausreichendes Personal

z.B. Stadtplaner*innen, Verkehrs-/Bau-Ingenieur*innen
Facharbeiter

Preissteigerungen bei den beauftragten Firmen

Nicht alles liegt in der Macht Bremerhavens Vieles ist in StVG und StVO begründet

Oberstes Ziel des bisherigen StVG ist die „Leichtigkeit des Verkehrs“.

Fast nur die „Qualifizierte Gefährdungslage“ erlaubt Beschränkungen des Kraftverkehrs

Beispiel: Pop-up-Radwege

nur dank des Gefährdungsnachweises

Beispiel: Superblocks

Zudem sind viele **Regelwerke nicht mehr aktuell**

RASt 06 von 2006, ERA von 2010



Problemmelder des ADFC Bremerhaven

Jede*r kann dem ADFC über Belange des Radverkehrs informieren: Schlechte Wege/Straßen/
Überholen ohne ausreichenden Abstand, Verbesserungsvorschläge

Wie?: per Mail office.bremerhaven@adfc-bremen.de oder per Anruf 0176 3173 1938

Seit Okt. 2019 bis 31.08.2023 1225 Meldungen

Dadurch hat der ADFC guten Überblick über
Problemstellen und Problemarten

Meldungen von

692 Männern

274 Frauen

82 ohne Angaben zum Geschlecht/Vornamen

(RADar 2022)

Straße/Weg	n =	Problem
Hafenstraße	120	52x Blockaden, 10x Vorf, 9x Dooring, ●
Columbusstraße	67	21x RV-Führung, 14x Abstand, 10x Vorfahrt Parkhäu
Bismarckstraße	56	25x Abst, 8x Vorfahrt, 4x Aggr
Lange Straße	36	30x bedrängt/Abstand ●
Pestalozzi	39	10x Oberfläche 6x Vorf, 6x Aggr
Grashoffstraße	34	29x Block
Deichstraße	28	18x Block
Weserstraße	27	13x Block
Langener Land	26	10x Block
Wurster Str.	26	12x OF
Spadener Straße	23	10x RV-FührungF Verschw.
RWFischereihafen	22	3x Breite, 1x Schnee, 6x OF (behoben), 1x Licht (beh.) 1x Vorschl., 2x Schilder unlesbar, 1x Hund, 1x Bau, 5x Nansenstr., 1x fehlendes Z 241
Dwars/Wischacker	19	18 Schlechte Oberfläche ●
Hartwigstraße	20	8x Probleme im Gegenradverkehr, dadurch 1 Beinahe-Unfall (Vorfahrt),
Kennedybrücke	17	9x Abstand, 2x Schnee (2023)
Elbestraße	23	Vorf 14x Parkplatz Supermärkte ●
Fahrradstraße City	18	7x Beschilderung (B), 6x Abst, 2x Aggr, 2x And, 2x Vorf Keilstr
Bülkenstraße	15	aggressive Autofahrer bei Gegenverkehr, Wunsch Pikto
Borriesstraße	15	Kreuzung Columbus: 5x Aggr.
Nordstraße	14	2x Dooring, 6x Abstand, 3x RVF auf Fahrbahn
Ludwigstraße	16	13 Blockaden, 2x Aggression, 1x Dooring

ADFC Problemmelder

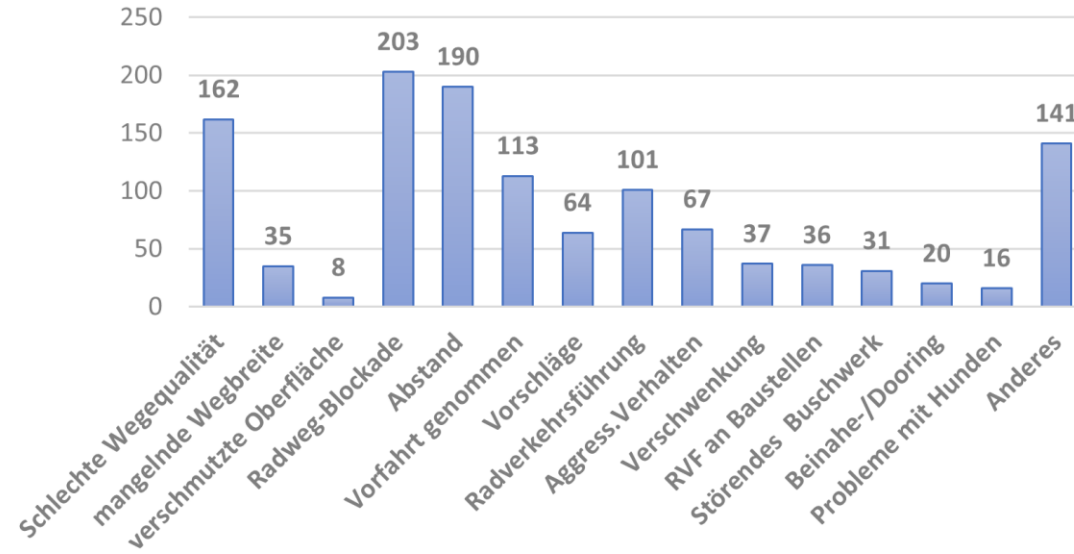
Lokale Schwerpunkte
in Bremerhaven



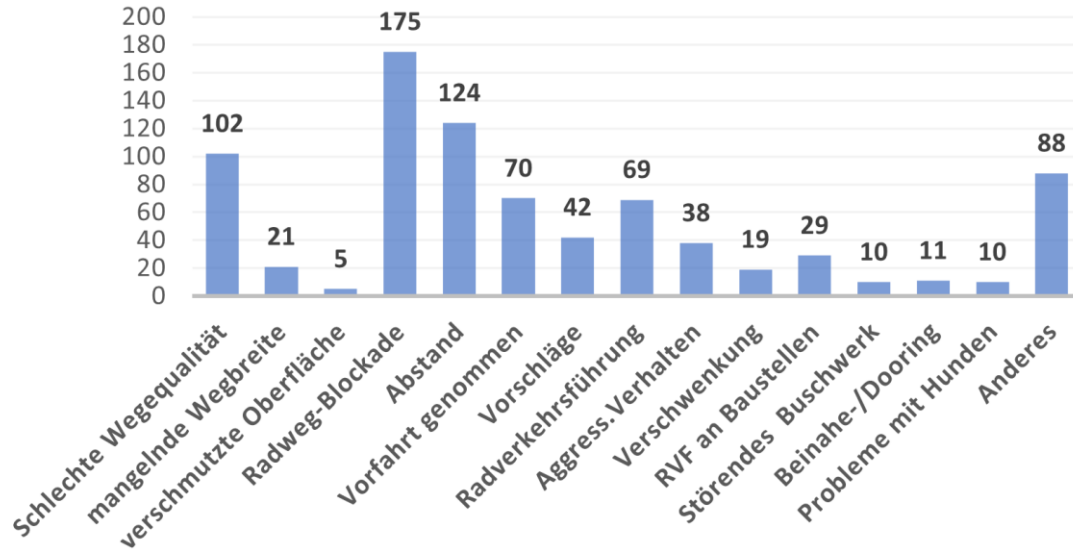
Inhaltliche Schwerpunkte
in Bremerhaven



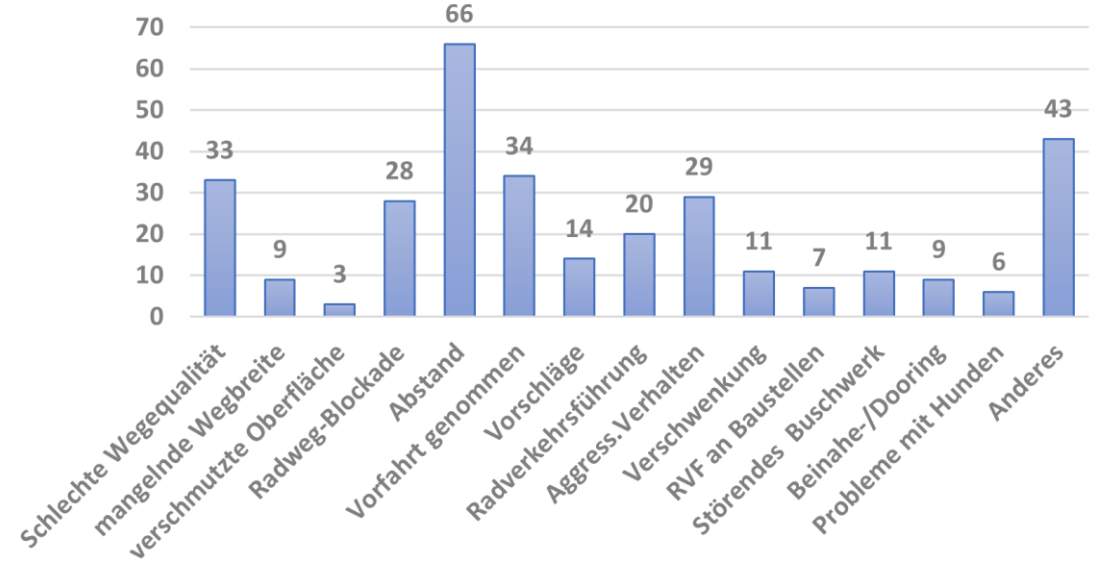
Daten aus dem Problemmelder bis 31.08.2023



Daten aus Problemmelder Männer



Daten aus Problemmelder Frauen



Ranking Problemmelder (ohne „Anderes“)

	Frauen	%	Männer	%
1.	Abstand	24,1	Radwegblockaden	25,2
2.	Vorfahrt genommen	12,4	Abstand	17,9
3.	Schlechte Wegequalität	12,0	Schlechte Wegequalität	14,8
4.	Aggressives Verhalten	10,6	Aggressives Verhalten	4,7
5.	Radwegblockaden	10,2	Radverkehrsführung	10,0
	Angstbesetzte Ereignisse	48,1%		22,6%

Thema Kinderradeln: Frauen zeigen mehr Fürsorge

Mein Kind muss

am Haus des Handwerks vorbei, wie am besten?

am Lotjeweg vor der neuen Bushaltestelle vom Radweg auf die Straße

in der Dresdner Straße vom Radweg auf die Straße

Wie komme ich mit meinem 5-jährigen Sohn auf dem Rad von Zuhause ins Weserbad?

Darf ich mit meinem 6-jährigen Kind durch die Fußgängerzone radeln?

Das gibt es auch bei Männern, aber seltener

Daten über Fahrradunfälle in Bremerhaven*



	2020	2022	Summe
Unfälle	231	247	478
Männ. RF	130	131	261
Weibl. RF	61	76	137
Unklar	1	5	6
Minderjährige	39	35	74

Frauen sind massiv seltener als Radfahrende in Unfälle verwickelt verglichen mit Männern

(* Auswertung der von der Ortspolizei Bremerhaven freundlicherweise zur Verfügung gestellten anonymisierten Unfallberichte)

Fahrradunfälle in Bremerhaven

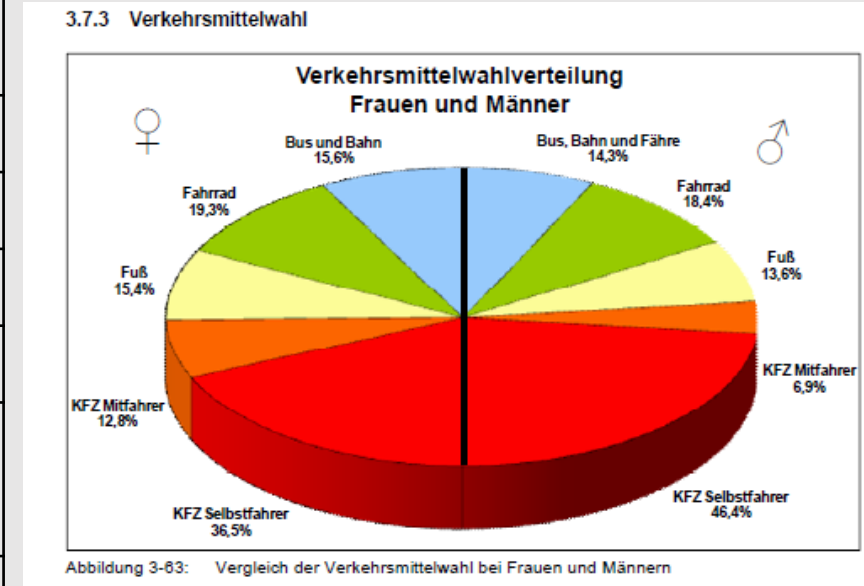
	Eigenverschulden 2020/22	Fremdverschulden 2020/22
Männ. RF	130	90
Weibl. RF	56	86

Fazit:

Frauen verursachen als Radfahrerinnen seltener Verkehrsunfälle, sind aber relativ häufiger als Männer Opfer von Unfällen anderer

Eine Geschichte aus der Schifferstraße: Ein Radfahrer fährt vor Ihnen Schlangenlinien. Wie verhalten Sie sich?

Fremdverschulden	Verursacher (Auto) Mann	Verursacher (Auto) Frau
2020	70	23
2022	54	33
	124	56
Eigenverschulden	Unfallgegner Mann	Unfallgegner Frau
2020	23	13
2022	28	14
	51	27



aus: Mobilitätsstudie Bremerhaven 2014

Auto-fahrende Frauen verursachen deutlich seltener Unfälle mit Radfahrenden,
sie fahren möglicherweise sogar fehlerverzeihender als Männer

Verkehrspsychologische und –soziologische Studien untermauern die höhere Unfallrate und Unfallgefährdung durch Männer

aus

Schweiz

Österreich

Großbritannien

Problemmelder:

821 Meldungen von 699 Männern

328 Meldungen von 278 Frauen

Wir ahnen, dass Frauen andere Schwerpunkte im Radverkehr setzen als Männer, aber wissen zu wenig darüber, um den Radverkehr noch attraktiver gestalten zu können.

Gegen Aggression: Rücksichtskampagnen



Da ist Bremerhaven noch völlig konturlos

Rücksichtskampagnen gibt/gab es u.a. in

Leipzig

Berlin

München

Wiesbaden

Hamburg

Trier (Polizei und City-Initiative)

Dresden

Stadt Lindau

Münster

Markt Holzkirchen (Bayern)

Marburg

Hennef

Stuttgart

Augsburg

Jena

Bocholt

Bremen (ADFC + ADAC)

Ulm

Coburg

Hameln

Bonn

Hildesheim

Ingolstadt

Stadt Ettenheim

Goslar

Bad Kreuznach

Bocholt / Kreis Borken

Esslingen

Lörrach

Oberstdorf (Mountain-Bike / Wanderer)

Separation zur Unterstützung der Gefährdeteren

Gegenüber dem Autoverkehr

Erhalt der **Angebotsradwege im Seitenraum**, auch in Tempo 30 Zonen:
schafft Sicherheit gegenüber dem Autoverkehr
erlaubt den „Schnelleren“ die Benutzung der Fahrbahn
Beispiel: Lotjeweg

Schaffung von mehr **Schutzstreifen und Radfahrstreifen, Piktogrammen**
Beispiel: Vieländer Weg, Kreisel Rickmersstraße

Schaffung von weiteren **Fahrradstraßen**
Beispiel Ulmenstraße



Gegenüber dem Fußverkehr

Wo eben möglich separierte Geh- und Radwege
Beispiel: Fischereihafenradweg

Tempo 30, wo eben möglich

(Änderung StVG/StVO erforderlich)

Senkt Unfallhäufigkeit

Senkt Unfallschwere

Senkt Emissionen von Lärm, CO₂, Mikroplastik



Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs durch Minimierung des Autoverkehrs



- Marketingkampagnen für Radverkehr
- Verbesserung der Verbindungen zu den Umlandkommunen
 - durch bessere Radwegeverbindungen
 - durch attraktivere ÖPNV-Verbindungen
- Parkraummanagement
- P + R

Vortahrt für den Radverkehr



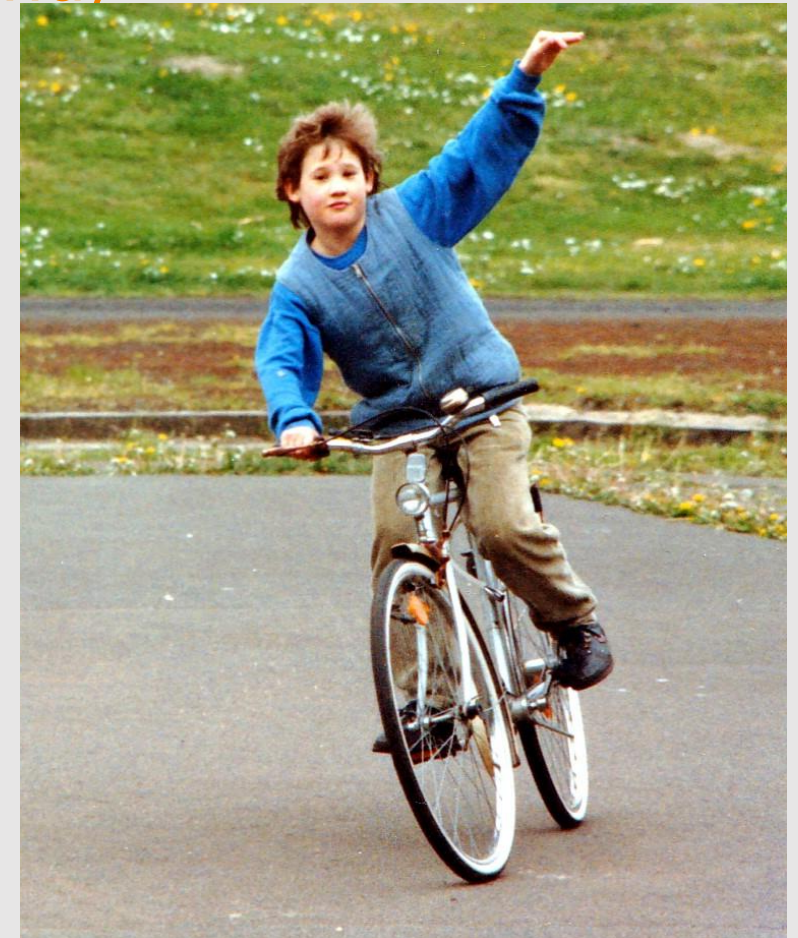
© FemmeCurieuse / photocase.de



Auch da zeigt Bremerhaven noch kein Gesicht!

Radfahren als Fertigkeit – Schul-/rad/wegepläne

- Radfahren-Lernen als Bestandteil des Sportunterrichts –
 >> Senatorin für Bildung
- Recht der Kinder auf Bewegung (Kinderschutzbund)
- Pflicht der Kommune zur Erziehung zu
 einer ökologischen und gesunden Mobilität
- Erarbeitung von sicheren Schul-/rad/wegen
 mit Polizei und Verkehrswacht
- Entlastung des Verkehrs vor Schulen durch
 Kampagnen für Selbstständigkeit
 der Kinder (gegen Elterntaxis)



Zusammenfassung

- Verbesserung der Radinfrastruktur mit
 - Beseitigung von Gefahrenstellen
 - Vorzugstrassen für den Radverkehr, auch mit Bevorrangung
 - Orientierung an den Bedürfnissen der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer
- Separation – wo möglich
- Senkung der motorisierten Verkehre, wo eben möglich
- Senkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30, wo eben möglich
- Benennung von qualitativen und quantitativen Zielen in der Verkehrspolitik
- Kontinuität in der Beurteilung des Erfolges von Maßnahmen mit Korrekturmöglichkeiten
- Einsatz der Stadt für eine Änderung der StVO/des SG
- Schaffung eines fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadtklimas
(Rücksichtskampagnen)
- Unterrichtung der Kinder in Richtung auf eine ökologisch und gesundheitlich gute Mobilität und Verkehrssicherheit

Danke für's Zuhören !

Gerne Beschwerden und
Ideen an

office.bremerhaven@adfc-bremen.de oder

Tel. 0176 31731938

oder
an mich



Viele einzelne Verbesserungen, aber kein Gesamtkonzept

Parkhaus CC



Sperrpfosten/-gitter



Fahrradbügel



Kennedybrücke

