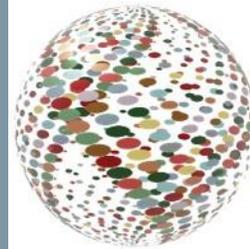


Goudappel

MOBILITÄT BEWEGT UNS



AEM Institute

Bremen

Ortsbeirat Walle, FA Überseestadt

16. Dezember 2021

Machbarkeitsstudie &
Standort- und Potenzialanalyse

Radwegverbindung Überseestadt
– Bahnhofsvorstadt sowie
Fahrradparken im
Untersuchungsgebiet

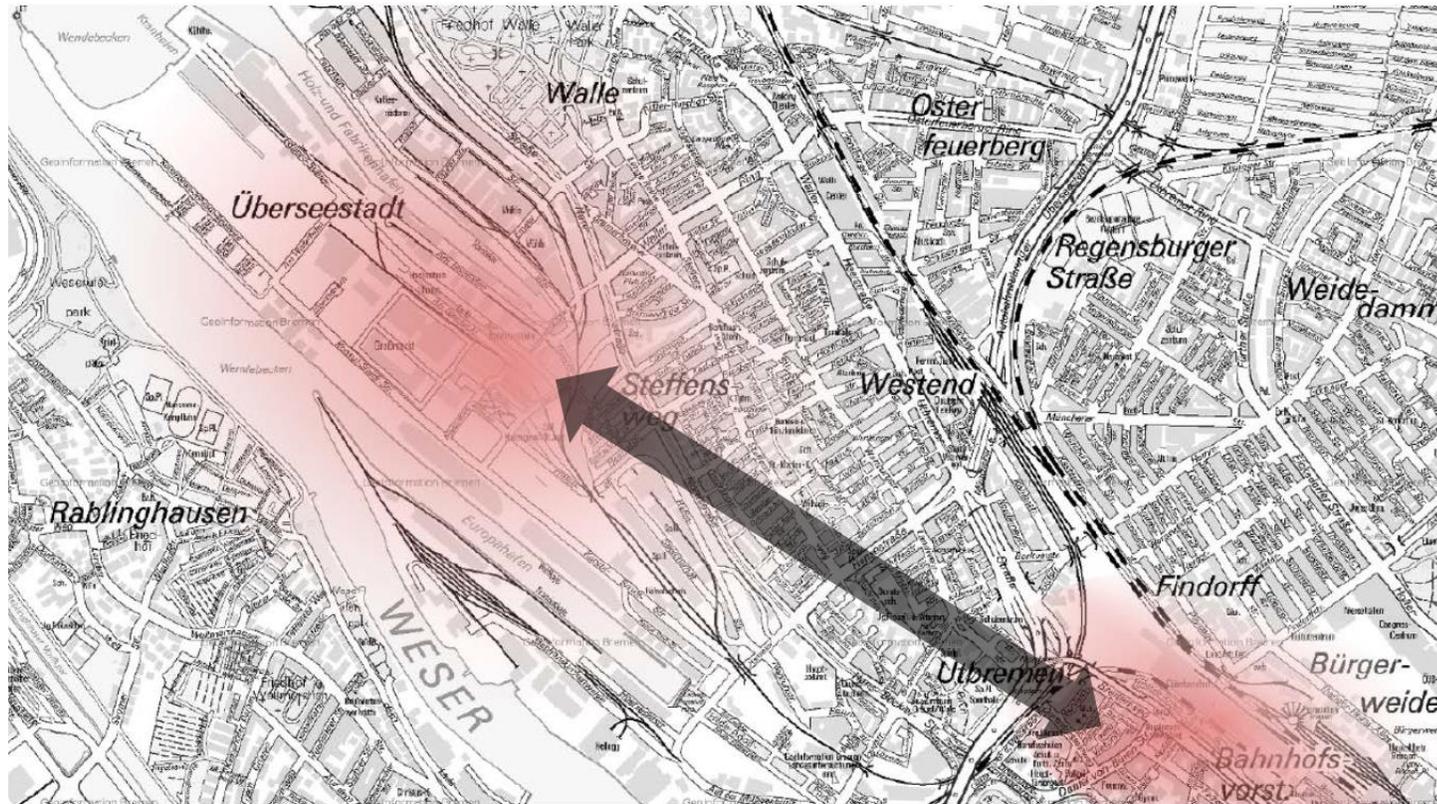


Tagesordnung

1. Ziele der Machbarkeitsstudie
2. Ausgangssituation
3. Vorstellung der entwickelten Vorzugsrouten und deren Bewertung
4. Analyse potenzieller Standorte für Fahrradabstellanlagen
5. Ausblick auf weitere konkrete Umsetzungsschritte

Untersuchungsgebiet

Abbildung 6: Schwerpunkte des Planungsraums Überseestadt – Bahnhof/Bahnhofsvorstadt



Quelle: WFB

1. Ziele der Machbarkeitsstudie

- Umweltverträgliche und leistungsfähige Erschließung der Überseestadt mit dem Fahrrad
 - Anbindung und Strecken innerhalb des UG attraktiv für den Radverkehr zu gestalten
-
- Überprüfung des Radwegenetzes und der Qualitäten
 - Entwicklung neuer Wegeverbindungen und bestehende Routen optimiert
 - Komfortable und sichere Befahrung – Stresserfahrungen sind zu vermeiden
 - Abstellmöglichkeiten werden erhoben und neue Bedarfe abgeleitet



2. Analyse Ausgangssituation

- Radverkehrsinfrastruktur
- Räumliche Gegebenheiten
- Straßen- und Wegenetz
- Unfallschwerpunkte
- Lärm- & Luftemissionen
- MIV-Belastungen
- Radverkehrsaufkommen
- Fahrradparken



2. Analyse Ausgangssituation

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">- Vergleichsweise hohe Radverkehrsnutzung in Bremen- Bestehende durchgängig RVA- Vorrangig guter Untergrund von RVA- Verschiedene Streckenmöglichkeiten in das Gebiet (Weserpromenade, Eduard-Schopf-Allee, Hans-Böckler-Straße, Landwehrstraße)- Hohe Geschwindigkeiten auf bestimmten Streckenabschnitten möglich- Bestehende Fahrradabstellanlagen verteilt im UG- Fokus auf den Umweltverbund im UG	<ul style="list-style-type: none">- Lange Wartezeiten an verschiedenen Kreuzungen- Mehrere Kreuzungen mit schwerverletzten Radfahrenden- Komplexe Kreuzungen, die nicht für alle (weniger geübte) gefährdete Radfahrenden geeignet sind- Hohe Lärmemissionen, insbesondere im Zentrum des UG- Vermutlich auch mittel bis hohe Luftemissionen- Teilweise geringe Breiten von RVA- Wenige Straßen mit Kopfsteinpflaster- Hoher Anteil von Kfz-Aufkommen- Wenige grüne Abschnitte- Teilweise Routen nicht intuitiv- Keine direkte Verbindung nach Überseetor / weniger Nutzungen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Weitere Steigerung des Radverkehrsanteils in Bremen- Mögliche Verknüpfung der Premiumroute mit den Vorzugsvarianten- Mit dem Umbau des Kreuzungspunktes Doventor - Wartezeiten für den Radverkehr- Massive Förderung des Umweltverbundes durch zukünftig ambitionierte Klimaschutzgesetze- Stärkere Förderung des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none">- Ausbau von Tiefgarage für den Kfz- Geringe betriebliche Radverkehrsförderung der Unternehmen im UG- Mögliche Raumentwicklungen in Überseestadt, die mehr Autoverkehr verursachen- Dauerhafte Industrie mit viel Güterverkehr

3. Evaluationsmethodik

Netzwerk (20%)	Direktheit (30%)	Sicherheit (30%)	Komfort (10%)	Attraktivität (10%)	Herausforderungen
Erreichbarkeit von allen Zielen (30%)	Kein Umweg (20%)	Hohe objektive Sicherheit (40%)	Komfortable Fahrbahnoberfläche (50%)	Grüne Route (30%)	RVA vorhanden (10%)
Anbindung an die anderen Regionen in der Überseestadt / Bahnhofsvorstadt (20%)	Intuitive Verbindung (20%)	Hohe subjektive Sicherheit (40%)	Geringe Wind- einflüsse (10%)	Leuchtturm- projekt (20%)	Flächen- verfügbarkeit (30%)
Multimodalität (20%)	Radverkehr hat Priorität (20%)	Separierte Wege vom Fußverkehr (20%)	Geringe Steigung (10%)	Spaß (20%)	Budget (30%)
Anbindung an andere Regionen (30%)	Geringe Wartezeiten (40%)		Geringe Lärm- emission (30%)	Hohe soziale Sicherheit (30%)	Technik / Planung (30%)



3. Routen

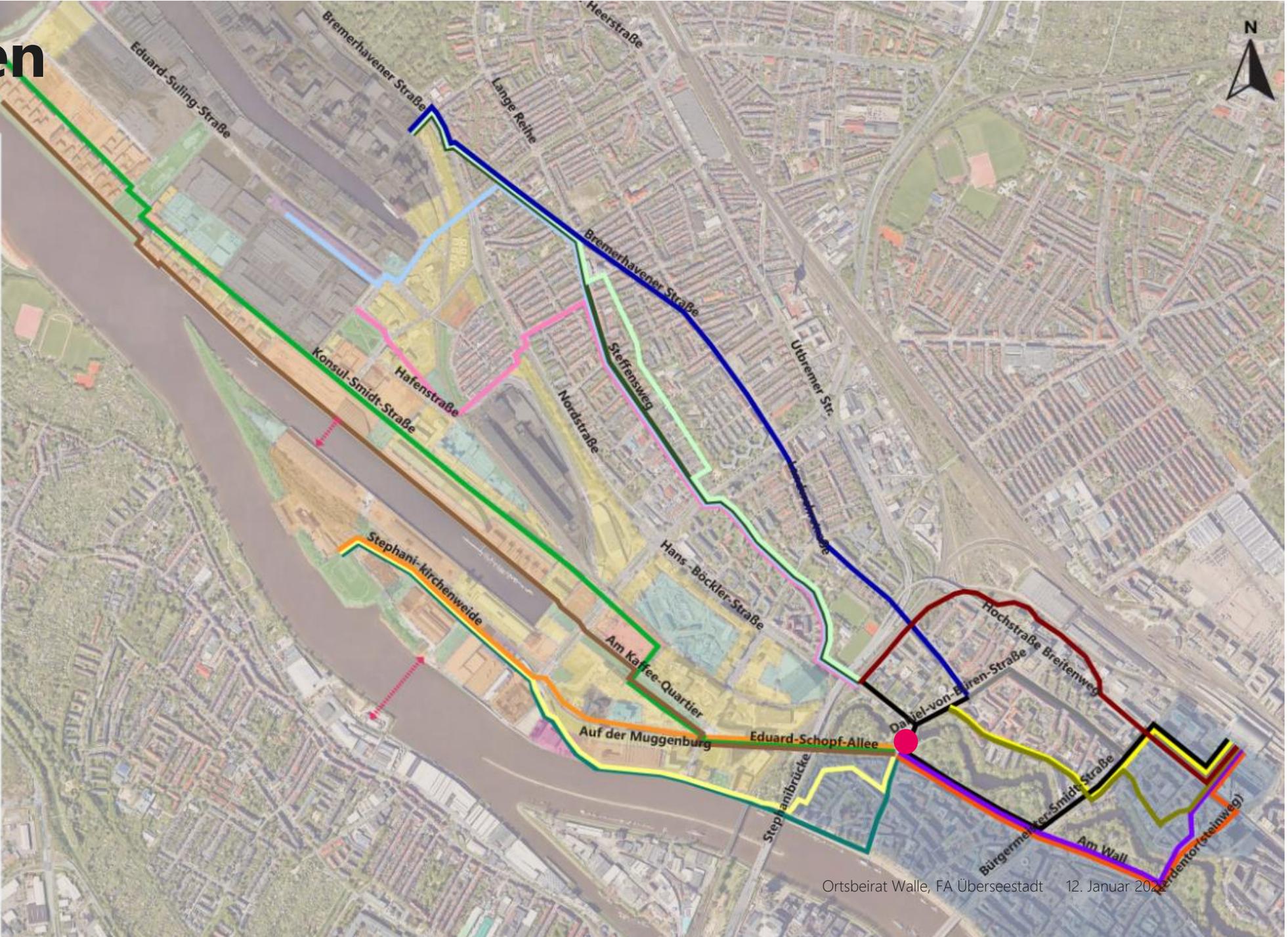


Legende

Routenoptionen

- Hellorange - Eduard-Schopf-Allee
- Hellgelb - Stephanitorsteinweg
- Türkis - Weserpromenade
- Pink - Hafenstraße
- Hellblau - Wallerstieg
- Dunkelgrün - Auf der Muggenburg/
Konsul-Smidt-Straße
- Braun - Überseepromenade
- Dunkelblau - Landwehrstraße
- Dunkergrün - Steffensweg
- Grün - Park
- Dunkelgrau - Falkenstrasse
- Dunkelorange - Herdentorsteinweg
- Lila - Bahnhofstraße
- Grün - Birkenstraße
- Gelb - Kombination
- Dunkelrot - Fly over
- Schwarz - Bürgermeister-Smidt-Str.

- ⬅️⋯⬆️ Brücke (geplant)
- ▲ Zentrum
- ▲ Gewerbe
- ▲ Gewerbe/Dienstleistung
- ▲ Gewerbe/Dienstleistung/Kultur/
Tourismus
- ▲ Dienstleistung
- ▲ Dienstleistung/Wohnen
- ▲ Dienstleistung/Kultur/Tourismus
- ▲ Wohngebiet



3. Norden Überseestadt

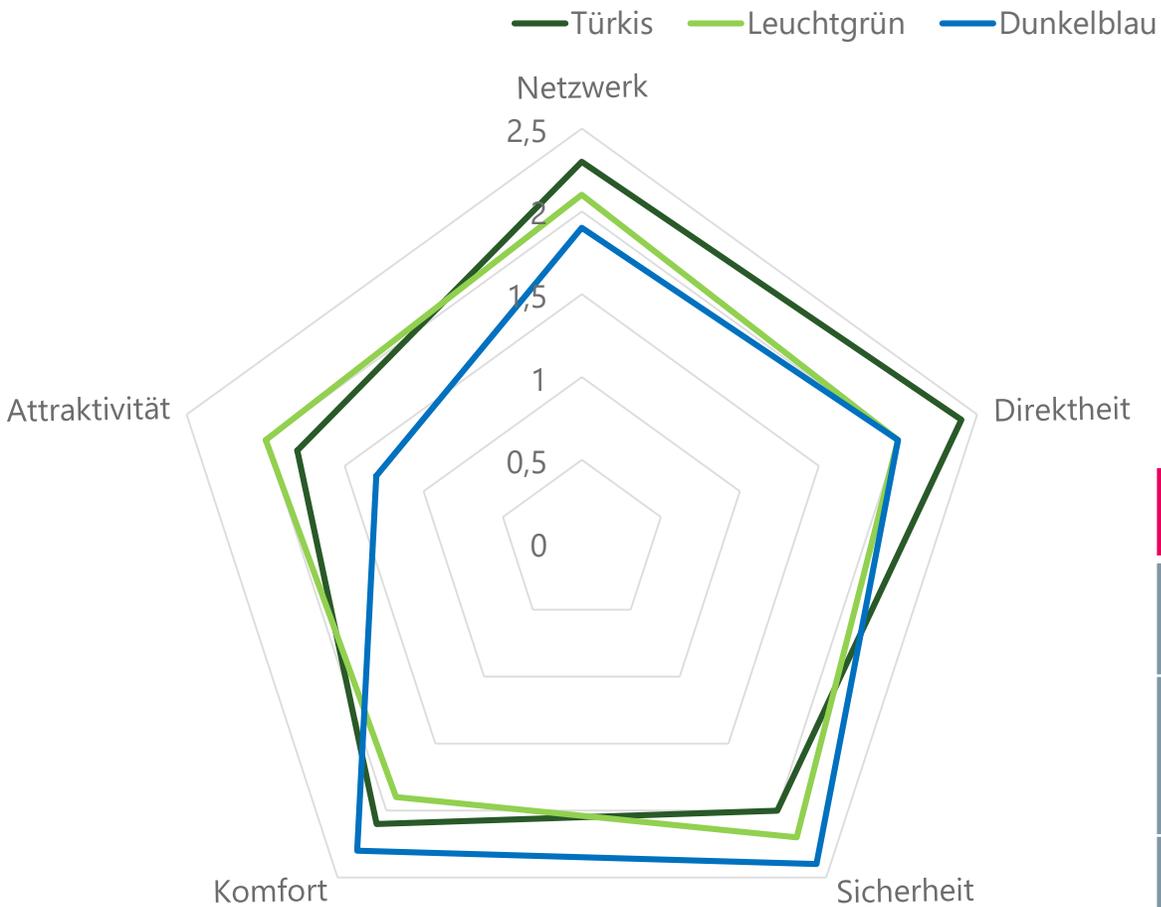


Vorzugsvariante Norden

Dunkelgrüne Route:

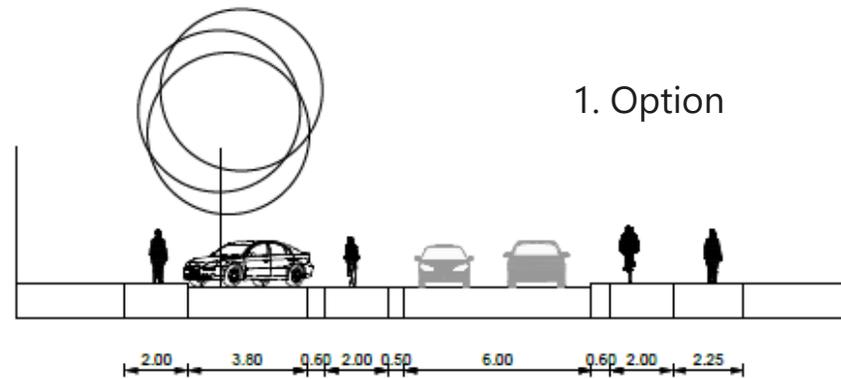
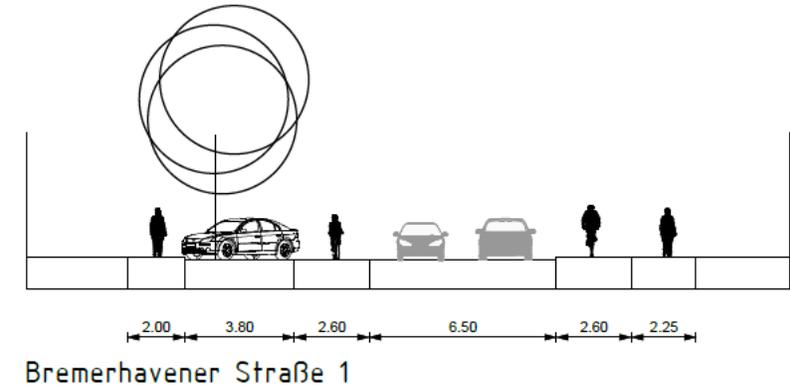
Steffensweg (Premium Route) –
Bremerhavener Straße

3. Evaluation: Norden Überseestadt

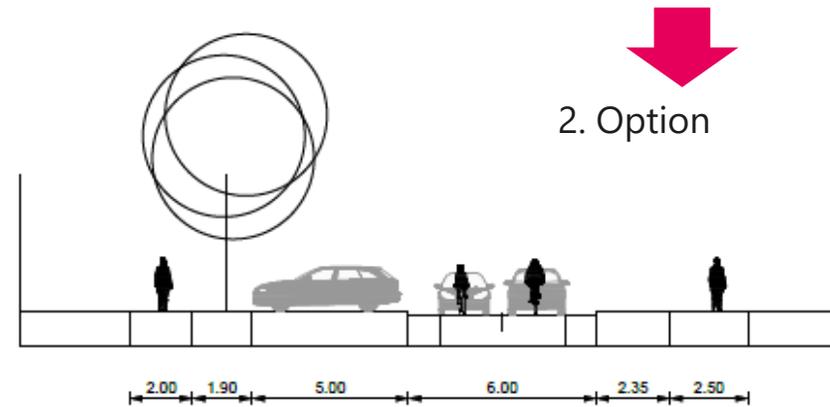


	Türkis	Leuchtgrün	Dunkelblau
Total Qualität	2,19	2,09	2,06
Total Herausforderungen	3	3	2,4
SUMME	5,19	5,09	4,46

3. Gestaltung Norden Überseestadt: Dunkelgrün



Bremerhavener Straße 1
zw. Steffensweg - Waller Ring



Bremerhavener Straße 1
zw. Steffensweg - Waller Ring

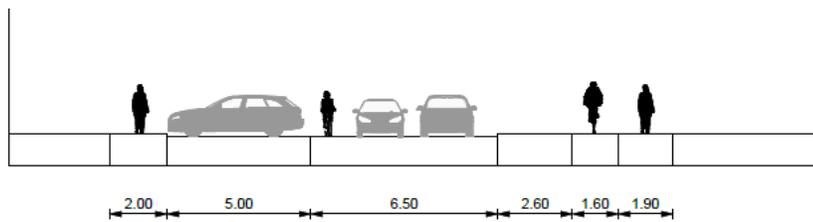
3. Gestaltung Norden Überseestadt: Dunkelgrün



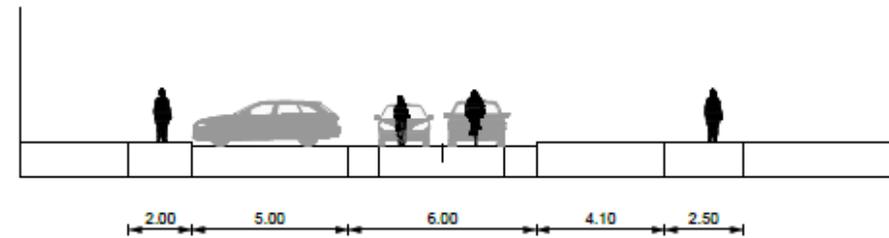
zw. Waller Ring - Nordstraße



Quelle: Google Street View



Bremerhavener Straße 2

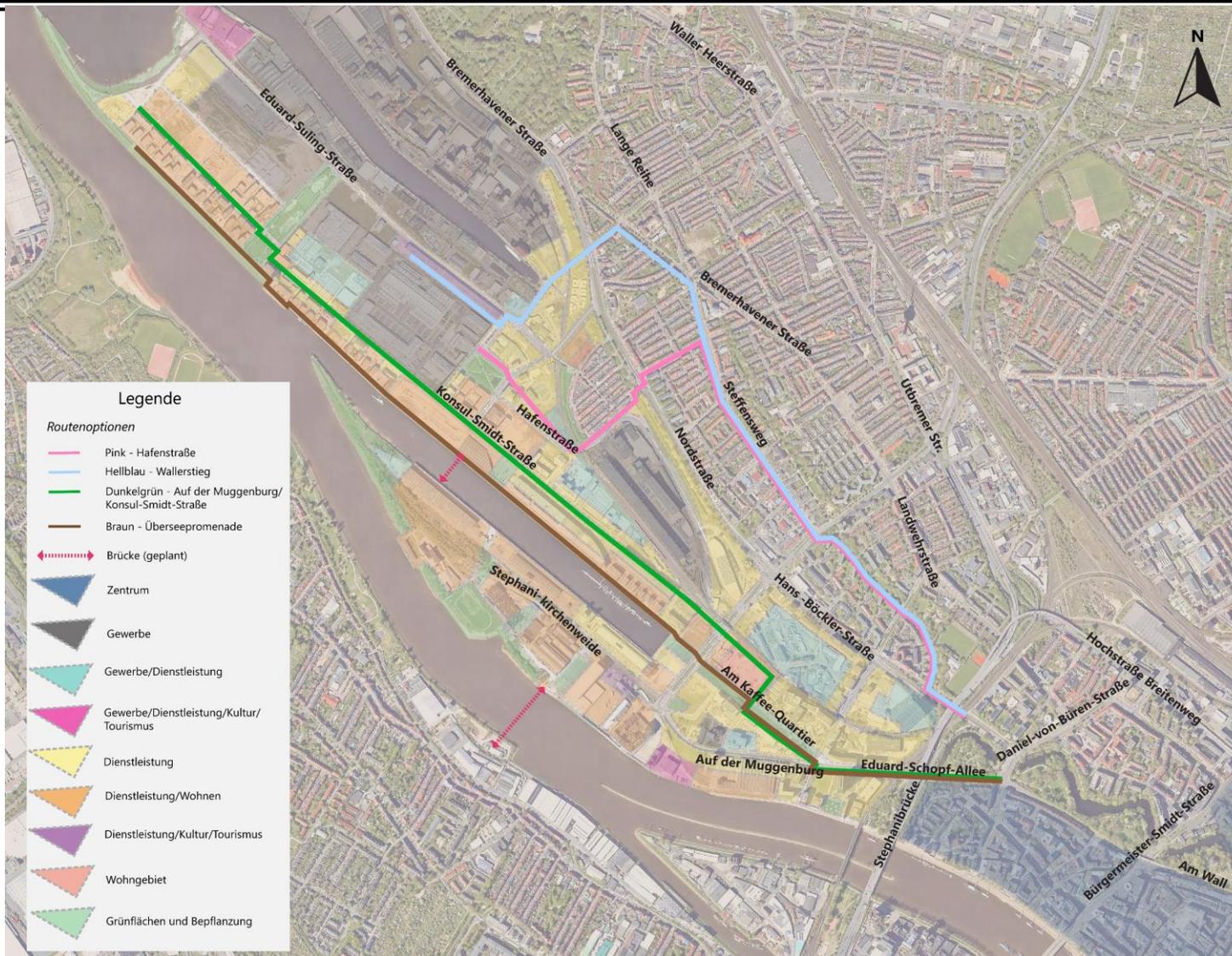


Bremerhavener Straße 2

3. Gestaltung Norden Überseestadt



3. Mitte Überseestadt



Vorzugsvarianten Mitte

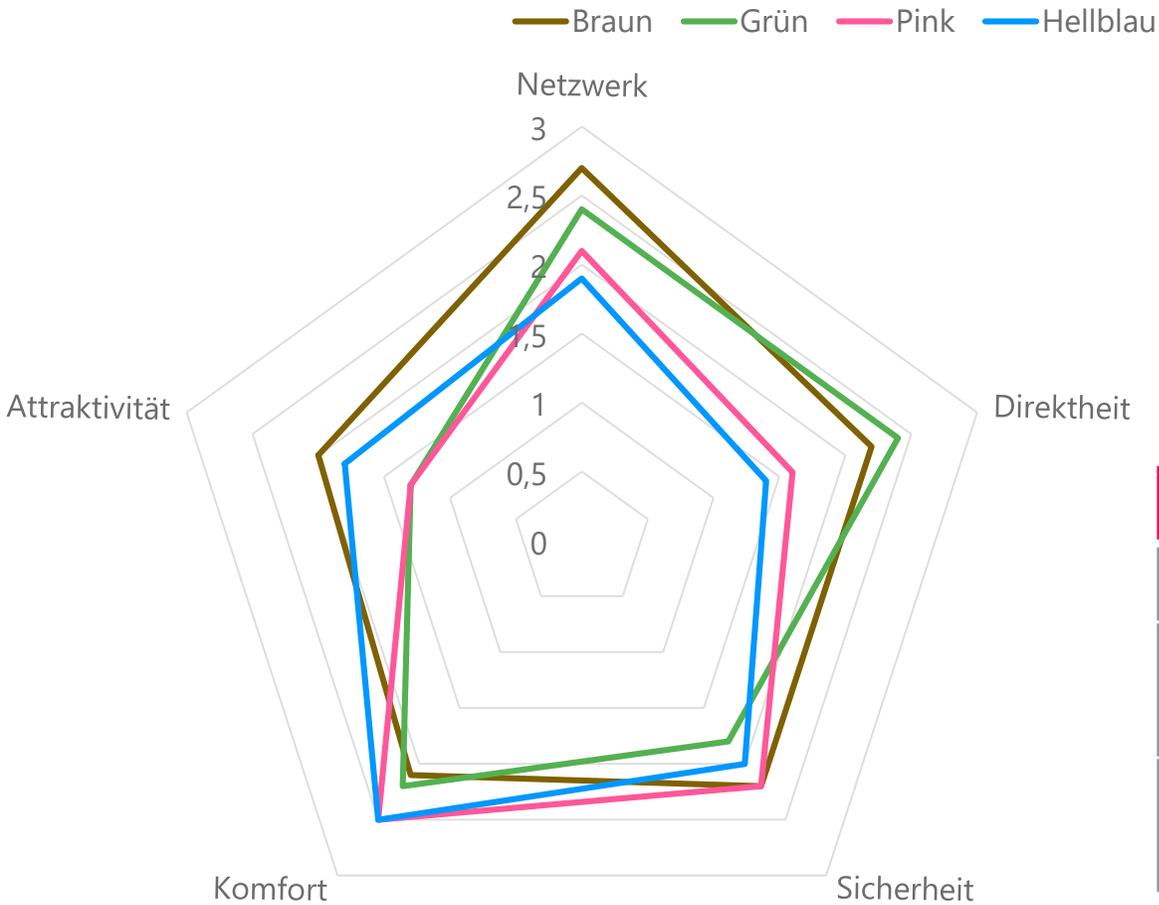
Grün:

Eduard-Schopf-Allee –
An der Reeperbahn –
Johann-Jacobs-Straße
Konsul-Smidt-Straße

Hellblau

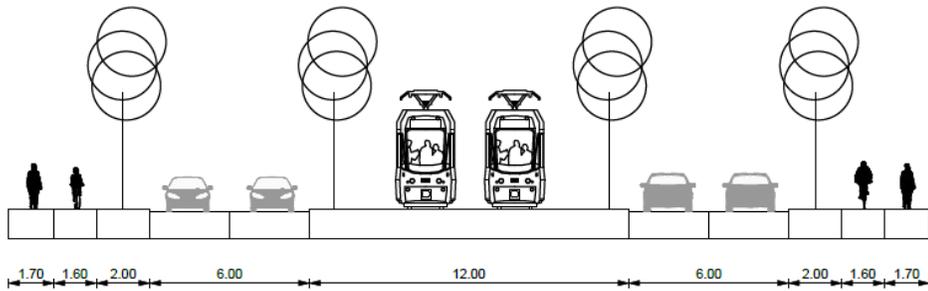
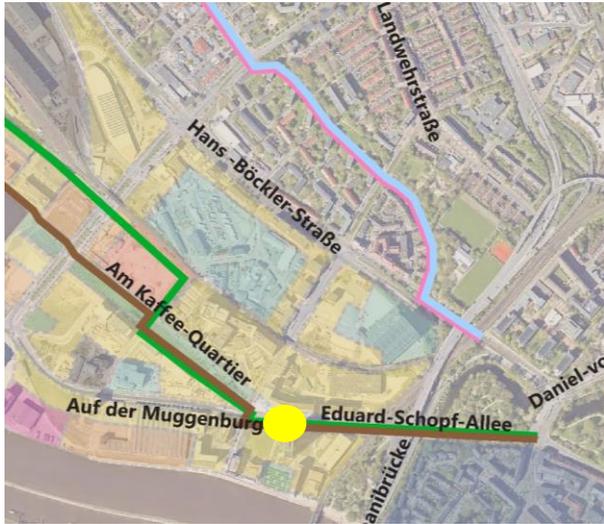
Steffensweg (Premium Route) –
Bremerhavener Straße
Waller Stieg – Am Speicher XI

3. Evaluation: Mitte Überseestadt

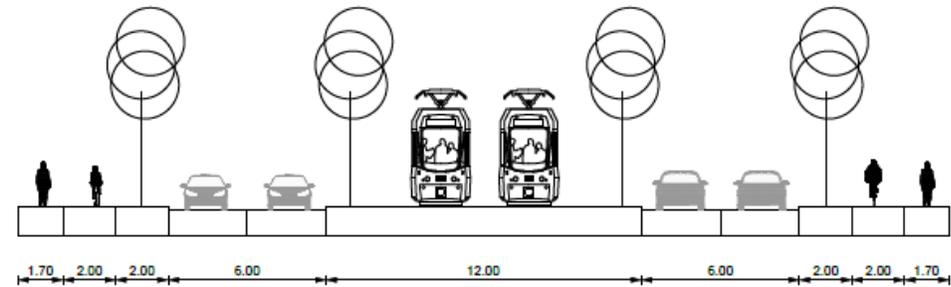


	Braun	Grün	Pink	Hellblau
Total Qualität	2,27	2,09	1,94	1,83
Total Herausforderungen	2,1	2,3	2	2,3
SUMME	4,37	4,39	3,94	4,13

3. Gestaltung Mitte Überseestadt: Grün



Auf der Muggenburg

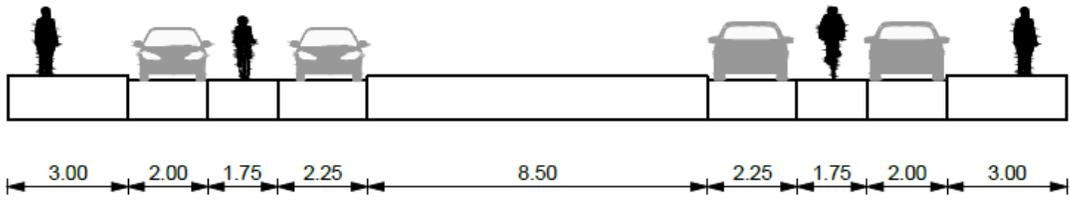


Auf der Muggenburg

3. Gestaltung Mitte Überseestadt: Grün

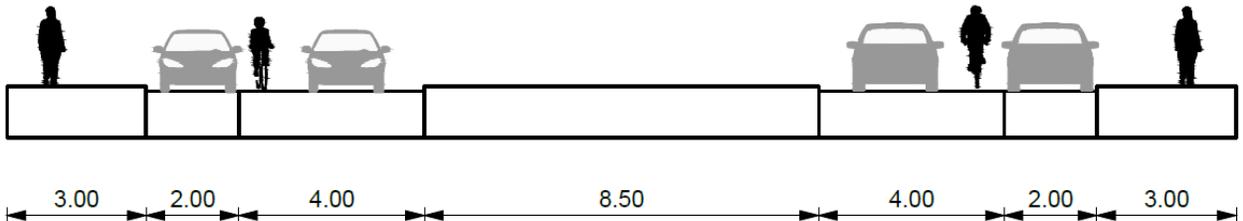


Quelle: eigenes Foto

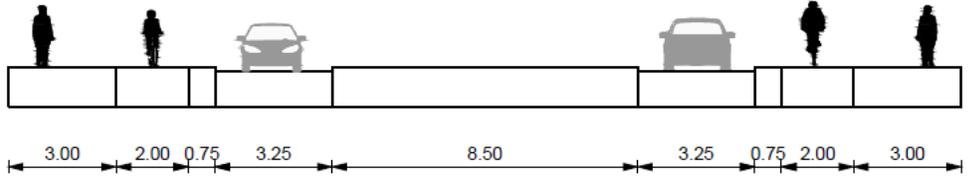


Kommodore-Johnsen-Boulevard

Option 1



Kommodore-Johnsen-Boulevard



Kommodore-Johnsen-Boulevard

Option 2



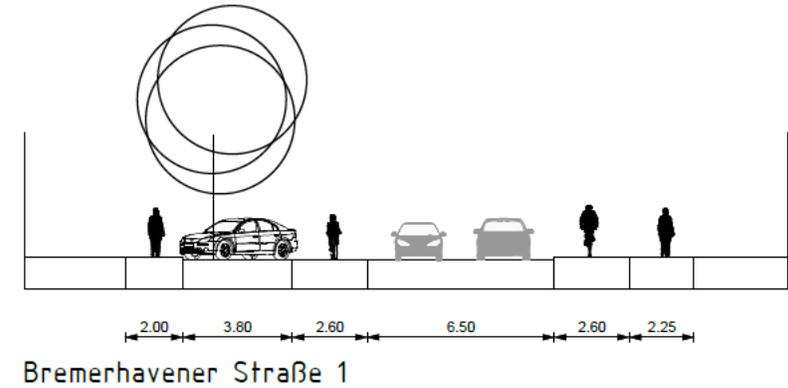
3. Gestaltung Mitte Überseestadt: Grün



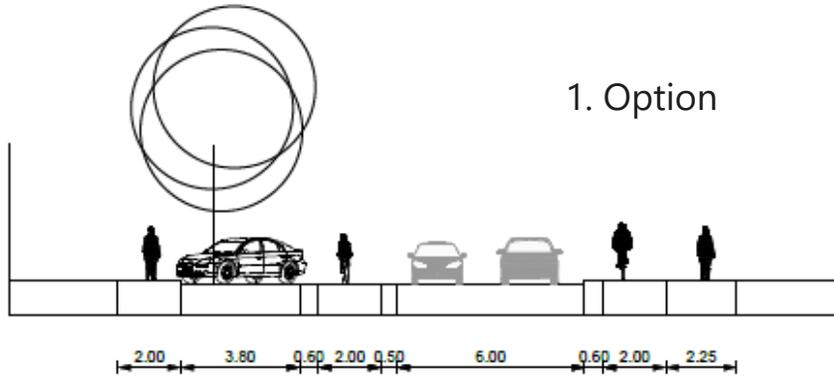
3. Gestaltung Mitte Überseestadt: Hellblau



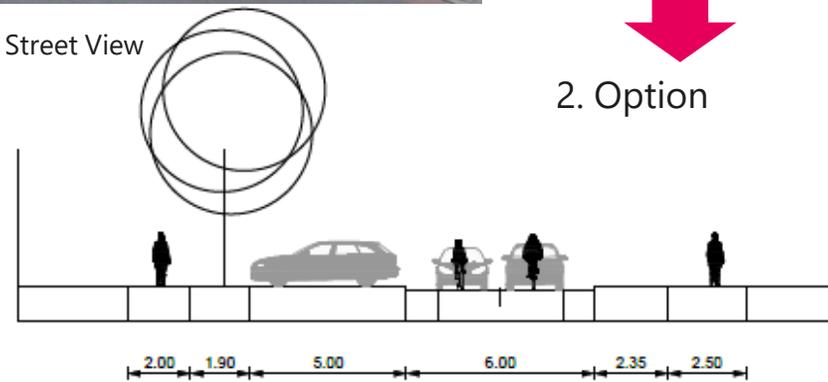
Quelle: Google Street View



2. Option



Bremerhavener Straße 1
zw. Steffensweg - Waller Ring

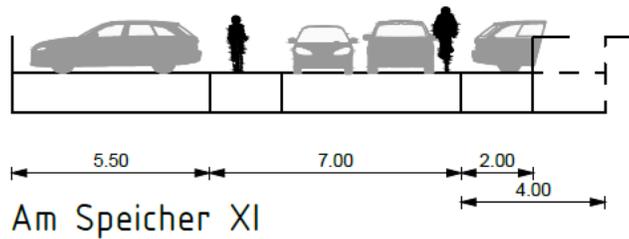


Bremerhavener Straße 1
zw. Steffensweg - Waller Ring

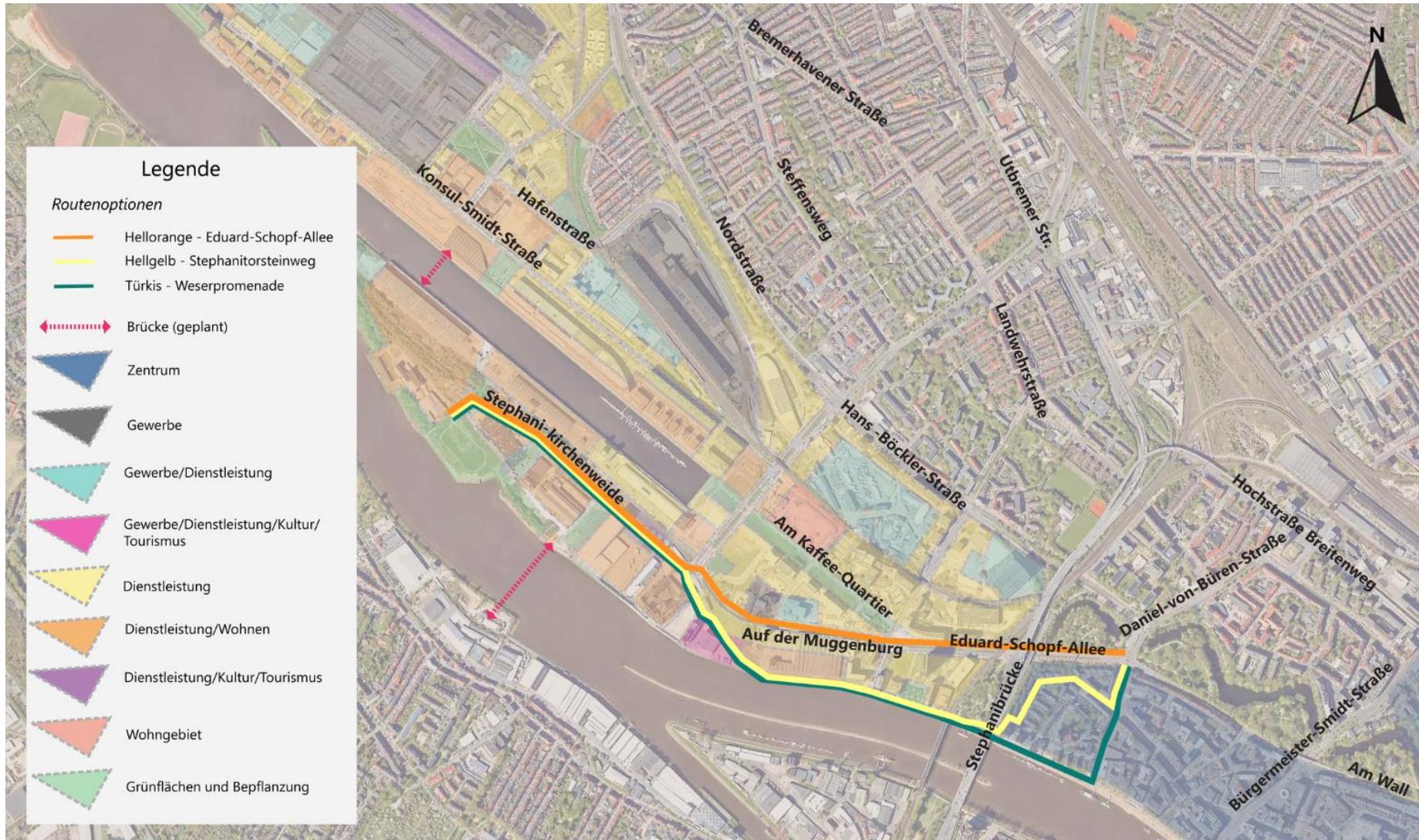
3. Gestaltung Mitte Überseestadt: Hellblau



Quelle: Edflex.blogspot.com, Ort: Leuven



3. Überseeinsel (Süden)



Vorzugsvariante Insel

1. Orange

Eduard-Schopf-Allee –
Am Kaffee-Quartier –
Auf der Muggenburg

Ergänzungen:

2a. Türkis:

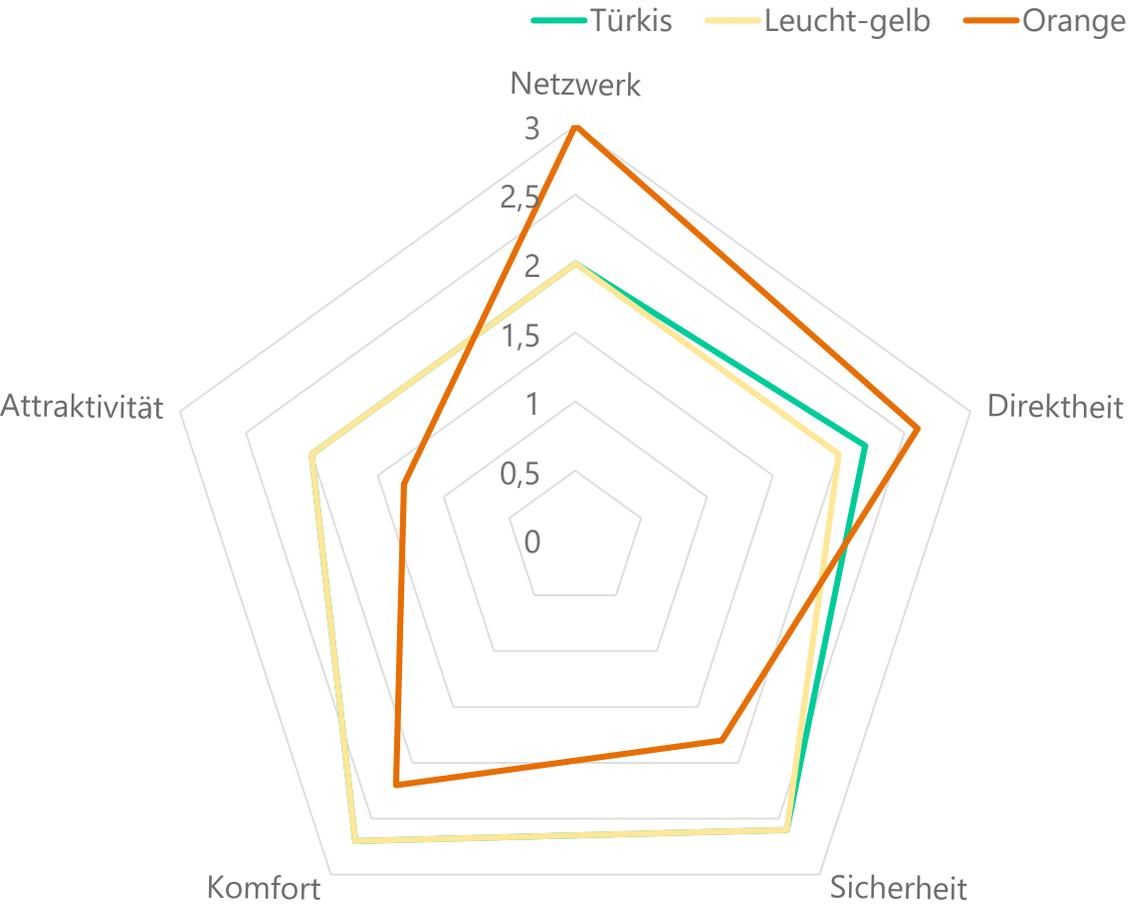
Doventorstraße –
Weserpromenade

2b. Leuchtgelb

Vor Stephanitor

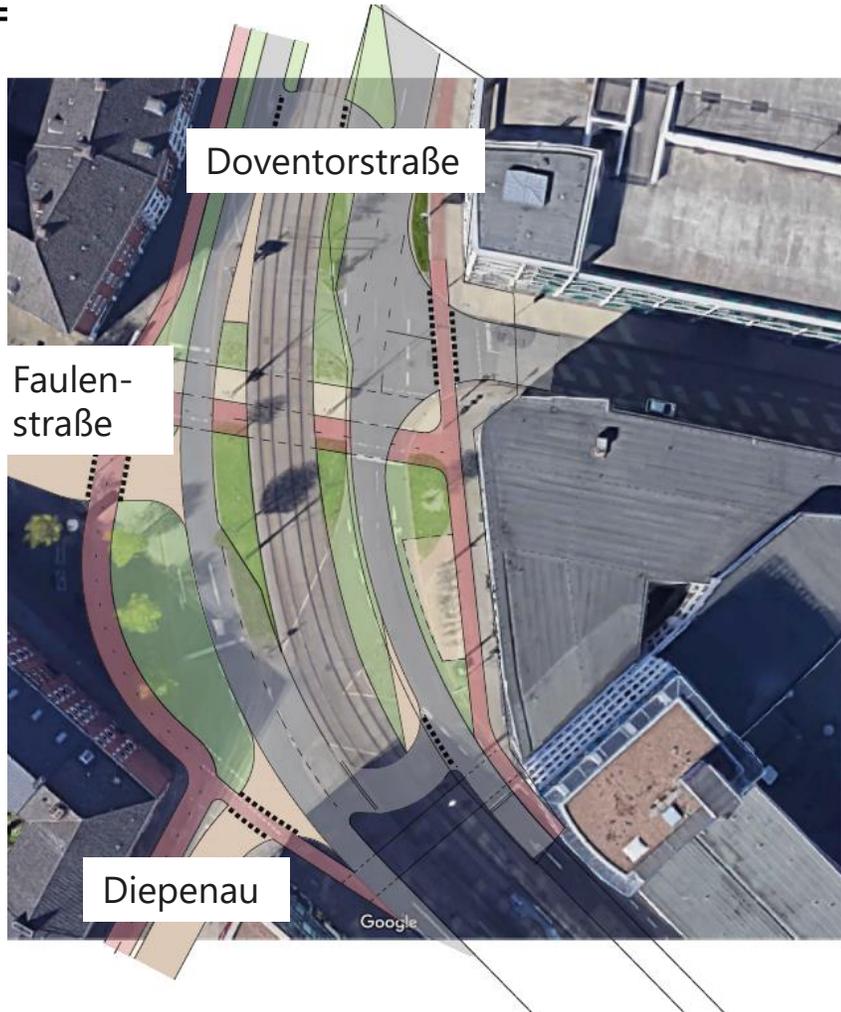
Weserpromenade

3. Evaluation: Überseeinsel (Süden)

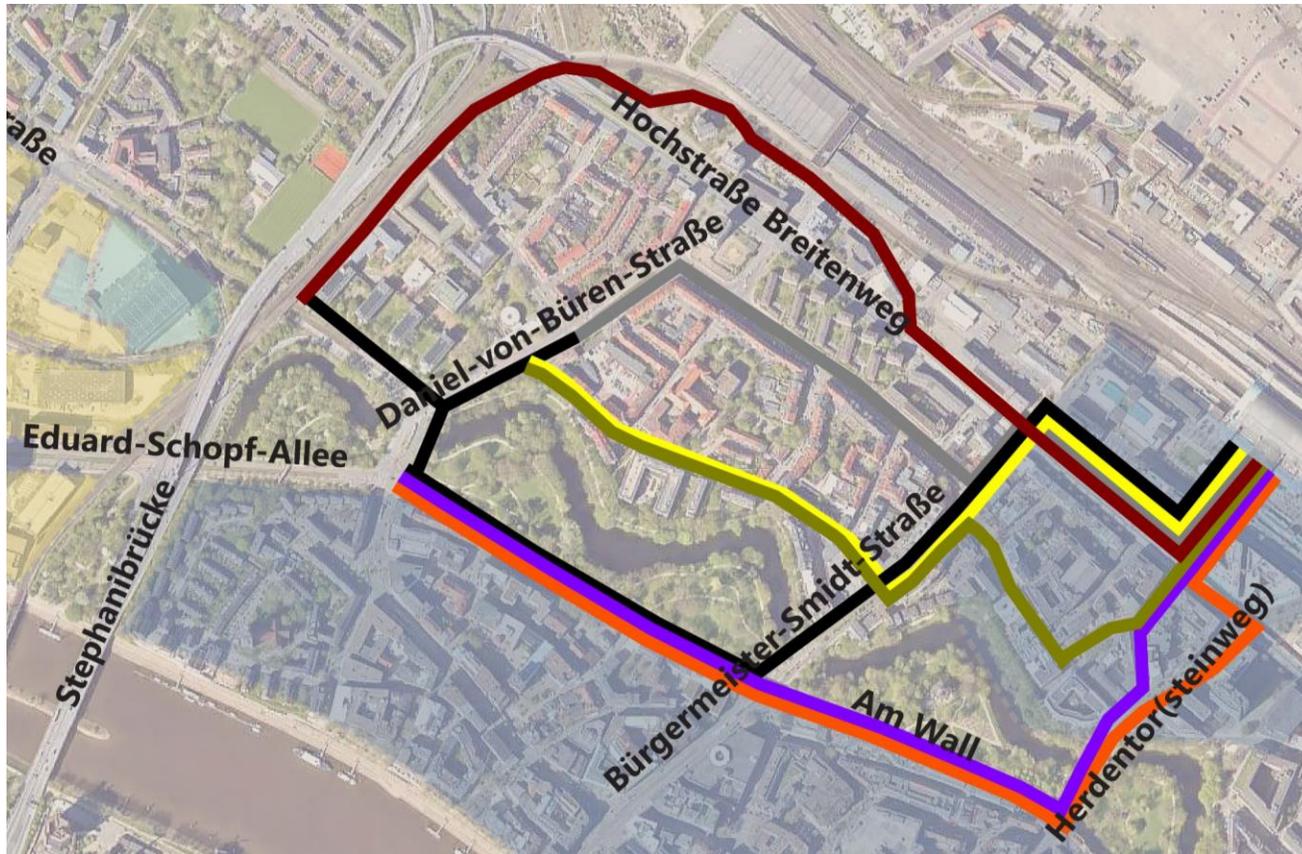


	Türkis	Leucht-gelb	Orange
Total Qualität	2,31	2,25	2,27
Total Herausforderungen	1,8	1,8	2,7
SUMME	4,11	4,05	4,97

3. Gestaltung Überseeinsel: via Weserpromenade



3. Bahnhofsvorstadt



Vorzugsvarianten Bahnhofsvorstadt

1. Schwarze Route:

Bürg.-Smidt-Straße – Am Wall

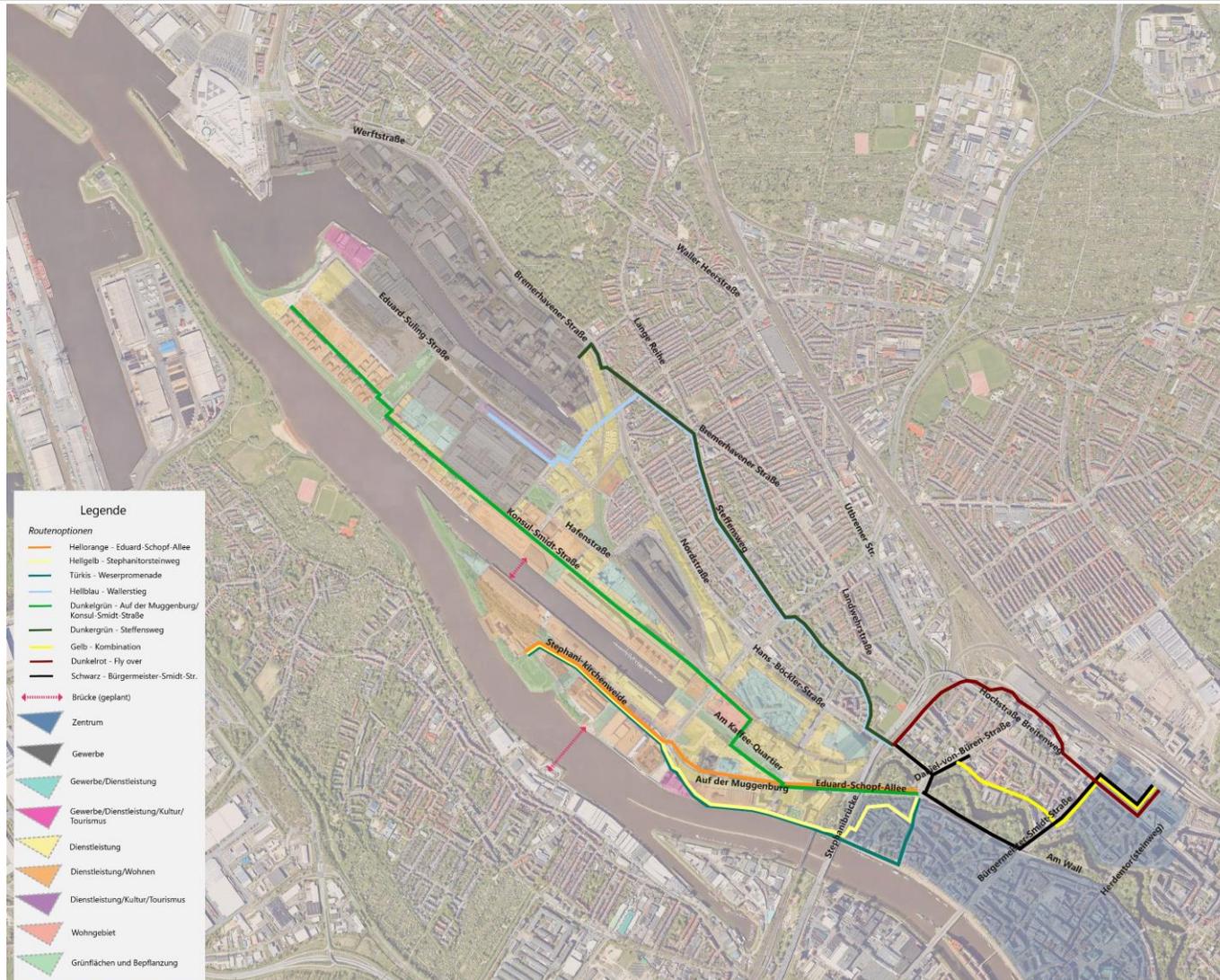
2. Gelbe Route

Bürg.-Smidt-Straße – Am Wandrahm

3. Zukünftig: Dunkelrot

Fly-over neben der Bahnstrecke

3. Endergebnis Evaluation: Vorzugsvarianten



3. Generelle Maßnahmen



Quelle: Bewegwijzeringsdienst.nl,
Cycling Highways Standard Niederlande



Quelle: Eigenes Foto,
Temporäres Schild während Bauarbeiten



Quelle: Qimby.net, Philipp Böhme, Ort: Nijmegen

3. Generelle Maßnahmen



Quelle: Eigenes Foto,
Ort : Eidhoven



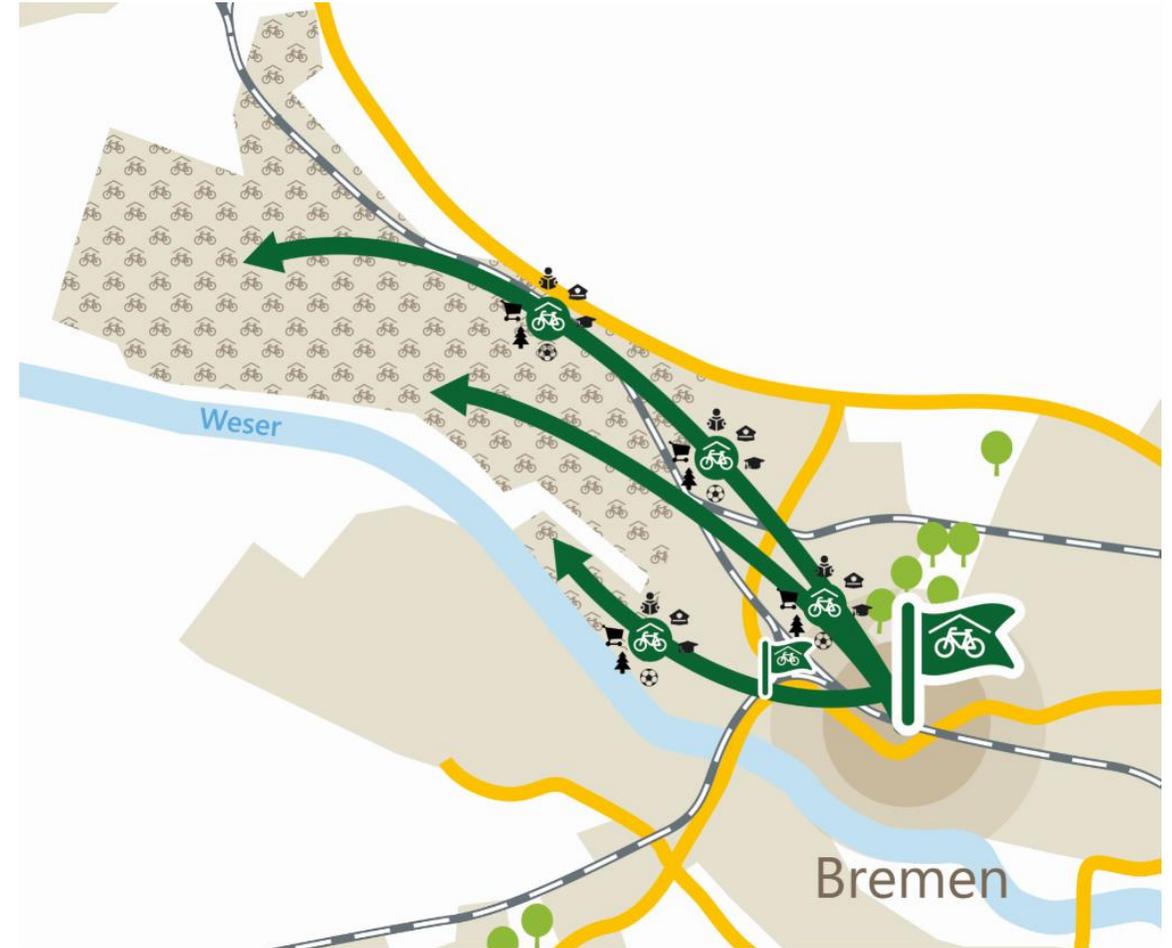
Quelle: Fietsenstalling Zeedijk.nl
Ort: Amsterdam – für mehr Sichtbarkeit



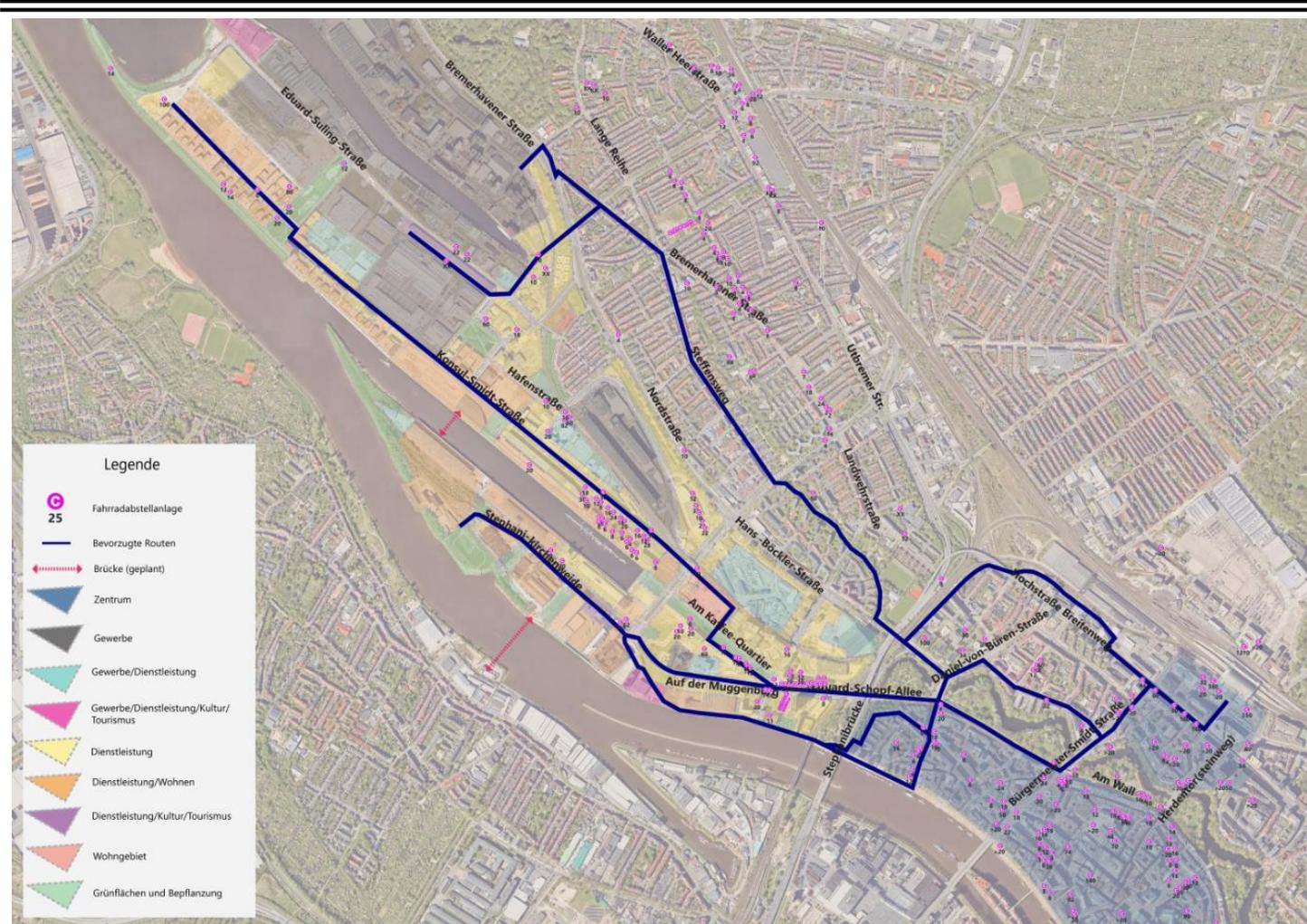
Quelle: Eigenes Foto, Ort: Kopenhagen

4. Fahrradparken

1. Abstellen von Fahrrädern an wichtigen Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Zunächst im Bahnhofsbereich mit dem Hauptbahnhof und den anderen ÖPNV-Linien: Fahrradabstellplätze für eigene Fahrräder und Verfügbarkeit von Bike Sharing-Fahrrädern, aber auch an den S-Bahn-Haltestellen, an denen Reisende umsteigen können, z. B. an der geplanten Haltestelle Stephanibrücke
2. Parken am Ausgangspunkt (Bewohner:innen) oder am Zielort (Arbeitnehmer:innen und Besucher:innen) in der Überseestadt
3. Abstellen von Fahrrädern bei relevanten Orten, z. B. bei einem Supermarkt.



4. Fahrradparken



Quellen: openstreetmaps.org, WFB (2020), Vor Ort Besichtigung (2021).

Ortsbeirat Walle, FA Überseestadt - 12. Januar 2022



4. Niederländische Prinzipien zur Bedarfsplanung

Orte	Masseinheit	Personen pro Masseinheit pro Tag	Saisonbereinigung	Anteil Fahrrad	Anteil der verkehrsreichsten Stunde der Woche	Anzahl Fahrradstellplätze
Supermärkte, Nachbarschaft	100 m2 Gesamtfläche	102	1,00	0,260	0,026	1,49
Supermarkt	100 m2 Gesamtfläche	110	1,00	0,288	0,025	2,31
Einkaufszentren	100 m2	60	1,00	0,280	0,055	2,00
Baumärkte	100 m2	25	1,00	0,216	0,042	0,64
Gartencenter	100 m2	31	1,00	0,180	0,042	0,82
Grundschulen (Schüler*innen)	10 Schüler*innen	7,14	1,00	0,400	0,200	4,00
Weiterführende Schulen (Schüler*innen)	100 m2	11,0	1,00	0,600	0,200	9,24
Sporthallen	100 m2	10,4				
Sporthallen	100 m2	17,6				
Schwimmbäder (innen)	100 m2 Becken	74,0				
Schwimmbäder (außen)	100 m2 Becken	19,6	0,10	0,300	0,032	19,03
Bibliotheken	100 m2	24,9	1,10	0,476	0,042	1,60
Kinos	100 m2	36	1,25	0,360	0,046	5,22
Theater	100 Sitze	52	1,10	0,224	0,180	16,14
Fitness	100 m2	32	1,00	0,448	0,029	4,32

Benötigte Stellplätze = Fläche x Besucher:innen pro Tag x 7 Tage x saisonaler Faktor x Modal Split Bike x Anteil von Besucher:innen während der verkehrsreichsten Stunde der Woche / Höchstbelegung 85%

Herausforderung: Außenparkanlagen -> Orientierung an Freibäder in Amsterdam



4. Fahrradparken: Überseestadt



Aldi Supermarkt, Konsul-Smidt-Straße



Überseepark



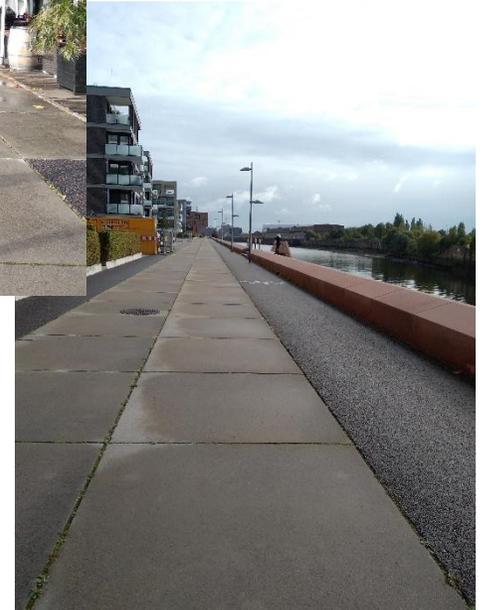
Waller Sand



Landzunge Molefeuer



Überseepromenade (vor einem Restaurant)



Überseepromenade

Quelle: eigene Fotos

4. Fahrradparken: Überseestadt

Orte	Abstellanlage (pro Fahrrad)	Empfehlungen
Gebäude Speicher XI	80	190
Mobilitätshaus Brepark	310	Sukzessive Überprüfung
Stephanitor	2.037 (mehr als StellPOG)	Sukzessive Überprüfung
Supermärkte und Geschäfte entlang Konsul-Smidt-Straße	Bedarfsdeckend	Sukzessive Überprüfung
Waller Sand	100	Südlichen Flußseite weitere zu errichten, ca. 16 Bügel
Überseepromenade bis Schuppen Eins	42	50 (300 gemäß NL-Prinzipien)
Überseepark	58	50 (weitere 200 gemäß NL-Prinzipien)



5. Ausblick auf weitere konkrete Umsetzungsschritte

Bildung eines ressortübergreifenden Workshops zur Bewertung der erarbeiteten Projektansätze im Hinblick auf

- Untersuchung konkreter Förderoptionen, z. B. Programm Stadt+Land,
- eine zeitliche Einordnung zur Umsetzung (Priorisieren),
- Schnittmengen/Verbindungen zu anderen Verkehrsprojekten in der Stadt (z. B. Fahrradrouten Wallring, Radpremiumroute, Oldenburger Kurve, Fernbusterminal, Umbau Bürgermeister-Smidt-Straße (Fortschreibung VEP) u. a.),
- Identifikation von kurzfristig, mit geringen Kosten und großer Wirkung umsetzbaren Projektanteilen (Erzielung schneller Signalwirkung).

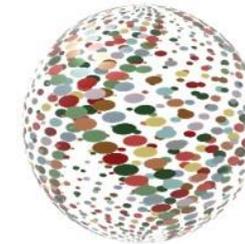


Danke!

Carolin Kruse, AEM Institute

carolin.kruse@aem-institute.de

+49 176 807 12212



AEM Institute

Rico Andriesse, Goudappel

randriesse@goudappel.nl

+31 6 206 11 645



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS