

# Bremen

---

Zwischenpräsentation

21. Juli 2021

Machbarkeitsstudie &  
Standort- und Potenzialanalyse

Radwegverbindung Überseestadt  
– Bahnhofsvorstadt sowie  
Fahrradparken in der  
Überseestadt in Bremen



Mittwoch, 28. Juli 2021

# Tagesordnung

---

1. Stand der Bearbeitung
2. Analyse Ausgangssituation
3. Evaluationsmethodik
4. Routen
5. Evaluation
6. Erste Designs
7. Fahrradparken

# 1. Stand der Bearbeitung

		2021								
		Feb	Mrz	Apr.	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt
AP1: Analyse Ausgangssituation		■	■							
AP2: Zielsetzung			■	■						
AP3: Routenoptionen und -bewertung				■	■	■	■			
AP4: Vorzugsvariante								■	■	■
AP5: Analyse Fahrradabstellanlagen				■	■	■				
AP 6.1: Auftaktgespräch		■	17.03.							
AP 6.2: Interne Abstimmungen			■	■	19.05.					KW 40
AP 6.3: Zwischenpräsentation						21.07.			KW 37	
AP 6.4: Abschlussveranstaltung								■		KW 43

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

# 3. Evaluationsmethodik

1. Workshop  
19.05.21:  
Priorisierung  
der Ziele und  
neue editieren

Ziele (vorgegeben)	
Schnelle Verbindungen	Radverkehrsanteil in Bremen erhöhen
Subjektive Sicherheit erhöhen	Fahrradabstellanlagen erhöhen
Nutzung der Routen von verschiedenen Personengruppen	Erreichbarkeit von allen Zielen in der Überseestadt
Reduktion von Unfällen	Intuitive Verbindung
Grüne / entspannte Routen	Multimodalität erhöhen
Angenehmer Bodenbelag	Leuchtturmprojekt

Ziele (neue)
Verkehrsverlagerung
Spaß
Trennung vom Fußverkehr

Quellen: CROW (2017),  
Leistungsbeschreibung (2020),  
interner Workshop 19.05.21



# 3. Evaluationsmethodik

## 2. Priorisierung und Einordnung



# 3. Evaluationsmethodik

---

3. Prinzipien  
Radverkehrs-  
förderung  
Niederlande

## Prinzipien Radverkehrsförderung (Niederlande)

Sicherheit

Komfort

Direktheit

Attraktivität

Netzwerk

Quelle: CROW (2017)

# 3. Evaluationsmethodik

## 4. Einordnung und Fertigstellung

Rot = herausgenommen

Orange = neu in Workshop

Blau = neue nach Workshop

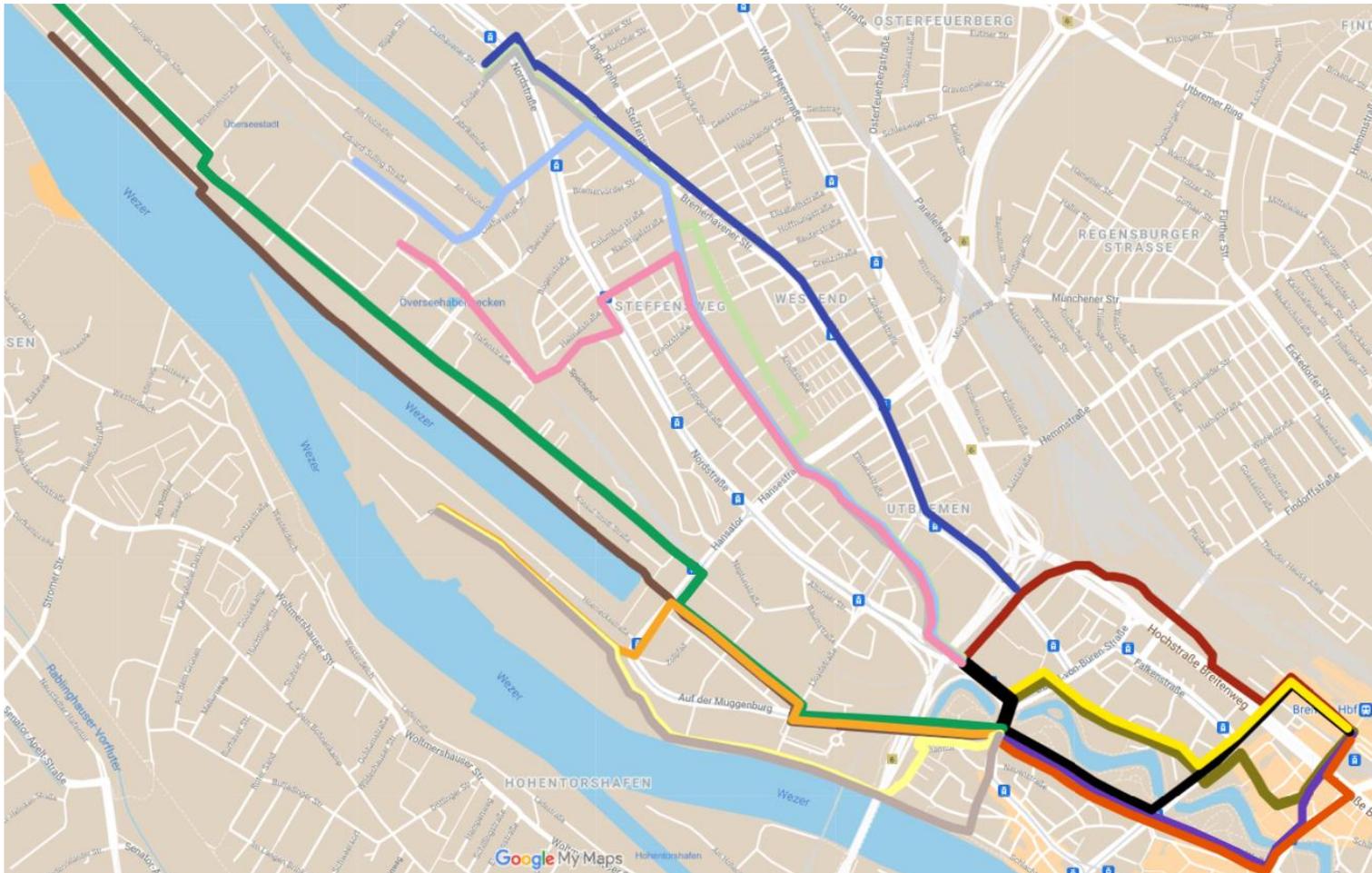
Grün = original

	Verkehrsverlagerung				
	20	30	30	10	10
Constraints	Network	Directness	Safety	Comfort	Attractiveness
Keine/wenig RVA vorhanden (10%)	Erreichbarkeit von allen Zielen - 30	Kein Umweg - 20	Unfälle - 40	Bodenbelag - 50	grüne Route - 30
Platzmangel (30%)	Multimodalität - 20	Intuitive Verbindung - 20	subjektive Sicherheit - 40	Wind - 10	Leuchtturmprojekte - 20
Technische / planerische Herausforderungen (30%)	Fahrradabstellanlagen	Radverkehr hat Priorität - 20	Nutzung verschiedener Personengruppen - 25	Hügel - 10	Spaß - 20
Budget (30%)	Anbindung an andere Gebiete - 20	Wartzeiten 40	Separierte Wege vom Fuß - 20	wenig Lärm - 30	soziale Sicherheit - 30
	Anbindung an andere Regionen in Überseestadt - 30				

# 3. Evaluationsmethodik

Netzwerk(20%)	Direktheit (30%)	Sicherheit (30%)	Komfort (10%)	Attraktivität (10%)	Herausforderungen
Erreichbarkeit von allen Zielen (30%)	Kein Umweg (20%)	Unfälle (40%)	Untergrund (50%)	Grüne Route (30%)	Keine / wenig RVA vorhanden (10%)
Anbindung an die anderen Regionen in der Überseestadt / Bahnhofsvorstadt (20%)	Intuitive Verbindung (20%)	Subjektive Sicherheit (40%)	Wind (10%)	Leuchtturmprojekt (20%)	Flächenverfügbarkeit (30%)
Multimodalität (20%)	Radverkehr hat Priorität (20%)	Separierte Wege vom Fußverkehr (20%)	Hügel (10%)	Spaß (20%)	Budget (30%)
Anbindung an andere Regionen (30%)	Wartezeiten (40%)		Lärm (30%)	Soziale Sicherheit (30%)	Technik / Planung (30%)

# 4. Routen



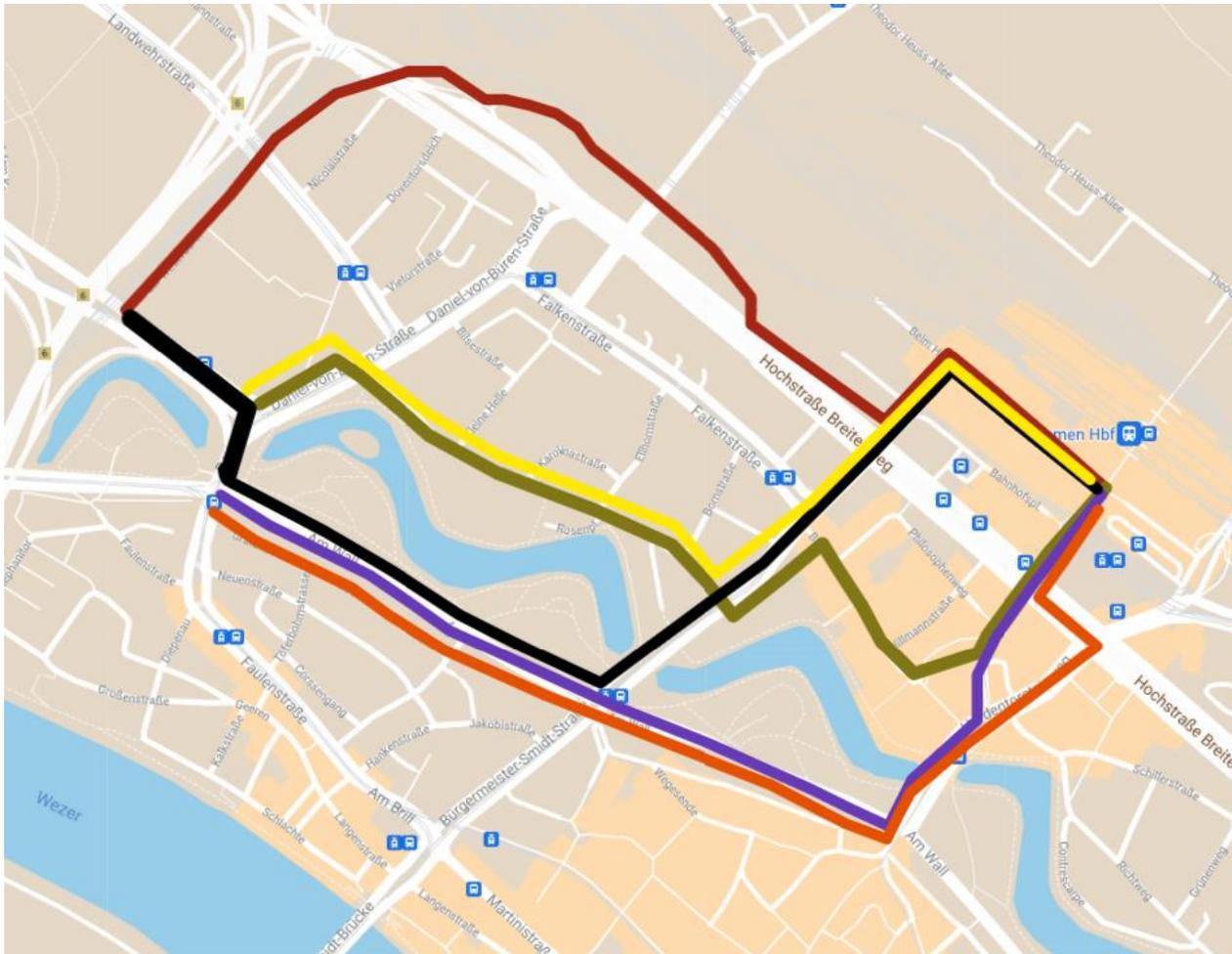
[Link to digital map](#)

Anmerkung: Route über Falkenstraße nicht eingezeichnet.  
[Über den Link einzusehen.](#)

# 5. Evaluation: Bahnhofsvorstadt

	Dunkel-rot	Dunkel-Grün	Lila	Dunkel-orange	Schwarz	Gelb	Grau
Netzwerk	1,3	2,2	2,5	2,5	2,3	2	2,5
Direktheit	2,8	1,2	2	1,8	2,6	2	2,4
Sicherheit	3	2	1,8	1,8	1,4	1,4	1,4
Komfort	1,1	2,7	2,6	2,6	2,4	2,7	2,4
Attraktivität	1,8	2,1	2,3	2,3	1,9	1,8	1,6
<b>Total Qualität</b>	<b>2,13</b>	<b>2,07</b>	<b>2,09</b>	<b>1,87</b>	<b>2,13</b>	<b>2,07</b>	<b>2,04</b>
<b>Total Herausforderungen</b>	<b>1,3</b>	<b>2</b>	<b>1,7</b>	<b>2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,6</b>	<b>2,3</b>
<b>SUMME</b>	<b>3,59</b>	<b>3,88</b>	<b>3,83</b>	<b>4,07</b>	<b>4,79</b>	<b>4,47</b>	<b>4,34</b>

# Bahnhofsvorstadt



## Vorzugsvarianten Bahnhofsvorstadt

### 1. Schwarze Route:

Bürg.-Smidt-Straße – Am Wall

### 2. Gelbe Route

Bürg.-Smidt-Straße – Am Wandrahm

### 3. Zukünftig: **Dunkelrot**

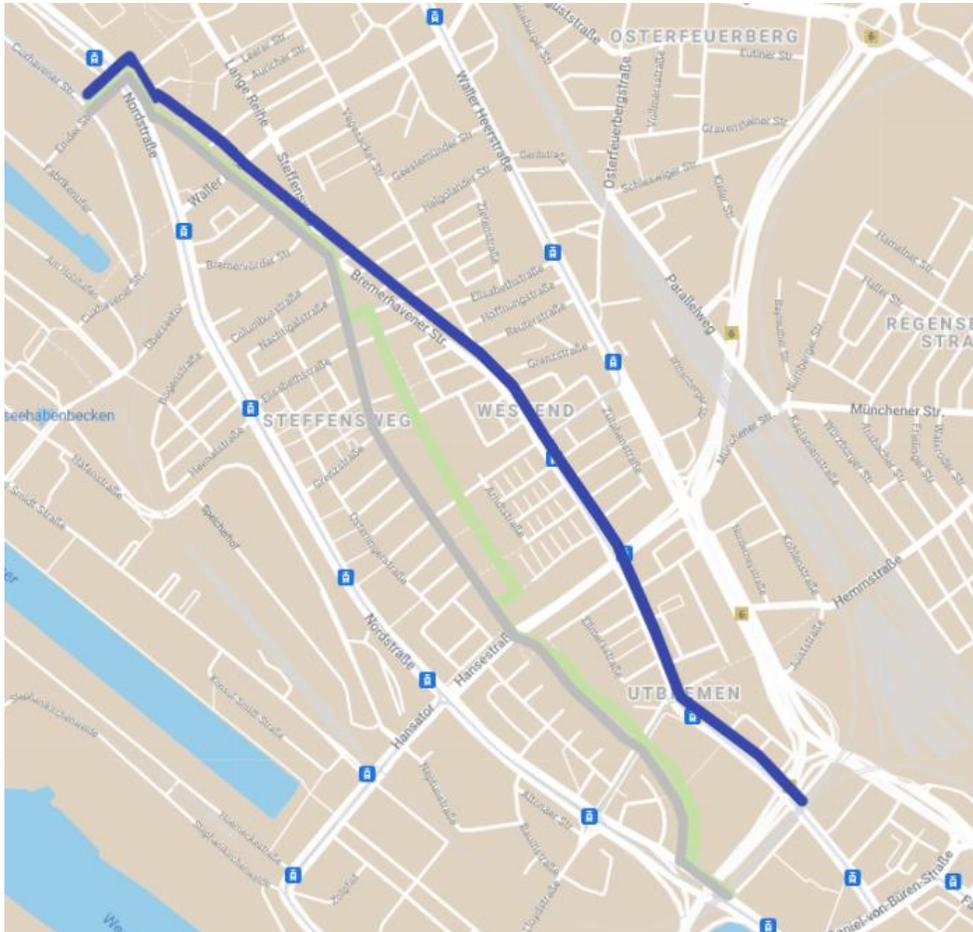
Fly-over neben der Bahnstrecke

Anmerkung: Route über Falkenstraße nicht eingezeichnet. [Über den Link einzusehen.](#)

# 5. Evaluation: Norden Überseestadt

	Grau	Grün	Dunkelblau
Netzwerk	3	3	2
Direktheit	2,4	2,2	1,8
Sicherheit	2,4	2	2,4
Komfort	2	2,2	2,4
Attraktivität	1,8	2	1,6
<b>Total Qualität</b>	<b>2,21</b>	<b>2,08</b>	<b>2,17</b>
<b>Total Herausforderungen</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2,4</b>
<b>SUMME</b>	<b>5,21</b>	<b>5,08</b>	<b>4,57</b>

# Norden Überseestadt



## Vorzugsvariante Norden

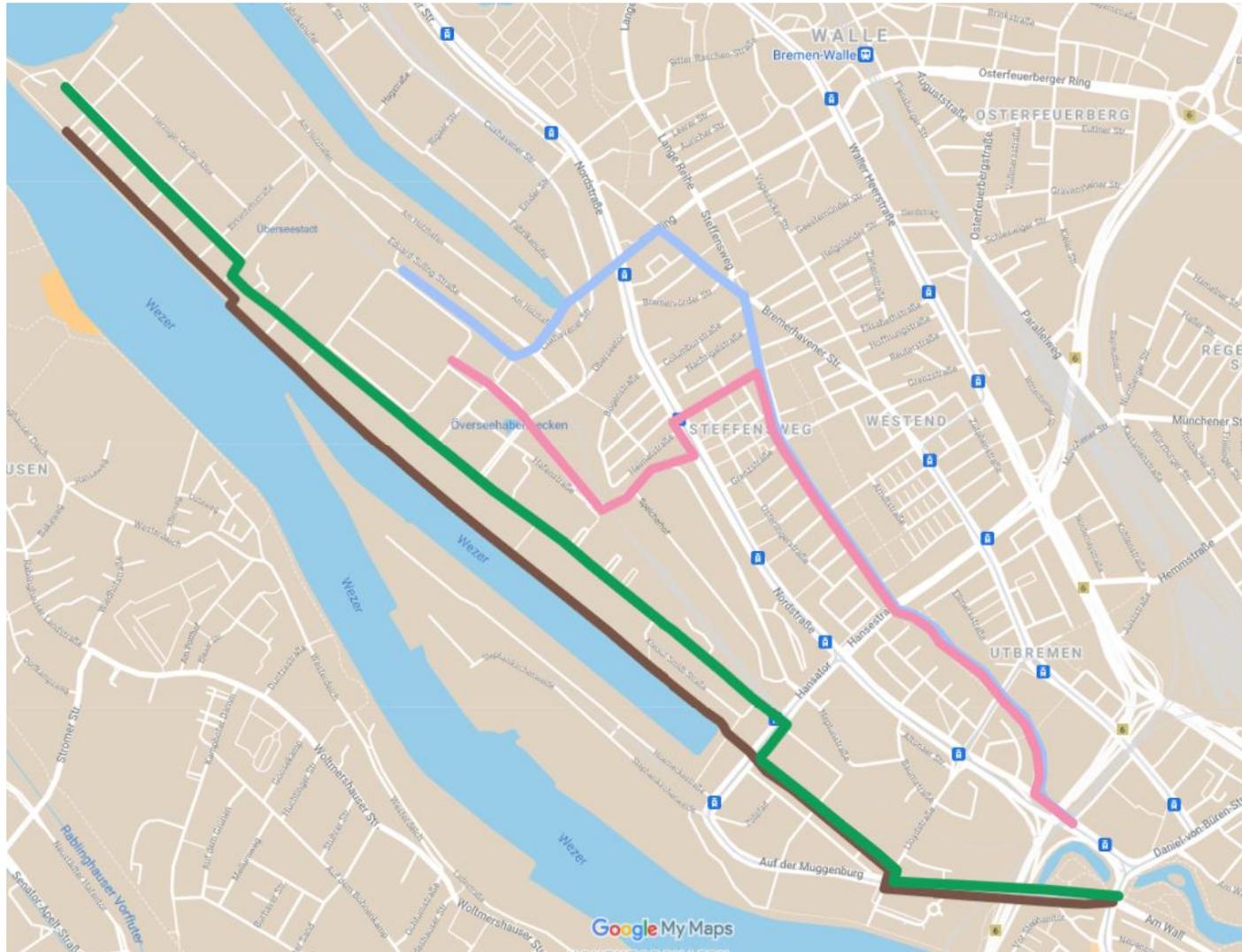
### Graue Route:

Steffensweg (Premium Route) –  
Bremerhavener Straße

# 5. Evaluation: Mitte Überseestadt

	Braun	Dunkelgrün	Pink	Hellblau
Netzwerk	2,2	2,5	1,8	1,9
Direktheit	1,8	2	1,8	1,8
Sicherheit	2,2	1,8	2,4	2,4
Komfort	2,2	2,3	2,5	2,8
Attraktivität	1,4	1,3	1,3	1,8
<b>Total Qualität</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2,1</b>
<b>Total Herausforderungen</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2</b>	<b>2,6</b>
<b>SUMME</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>4</b>	<b>4,7</b>

# Mitte Überseestadt



## Vorzugsvariante Mitte

*Empfehlung für zwei:*

### 1. Grün:

Eduard-Schopf-Allee –  
Am Kaffee-Quartier –  
Konsul-Smidt-Straße

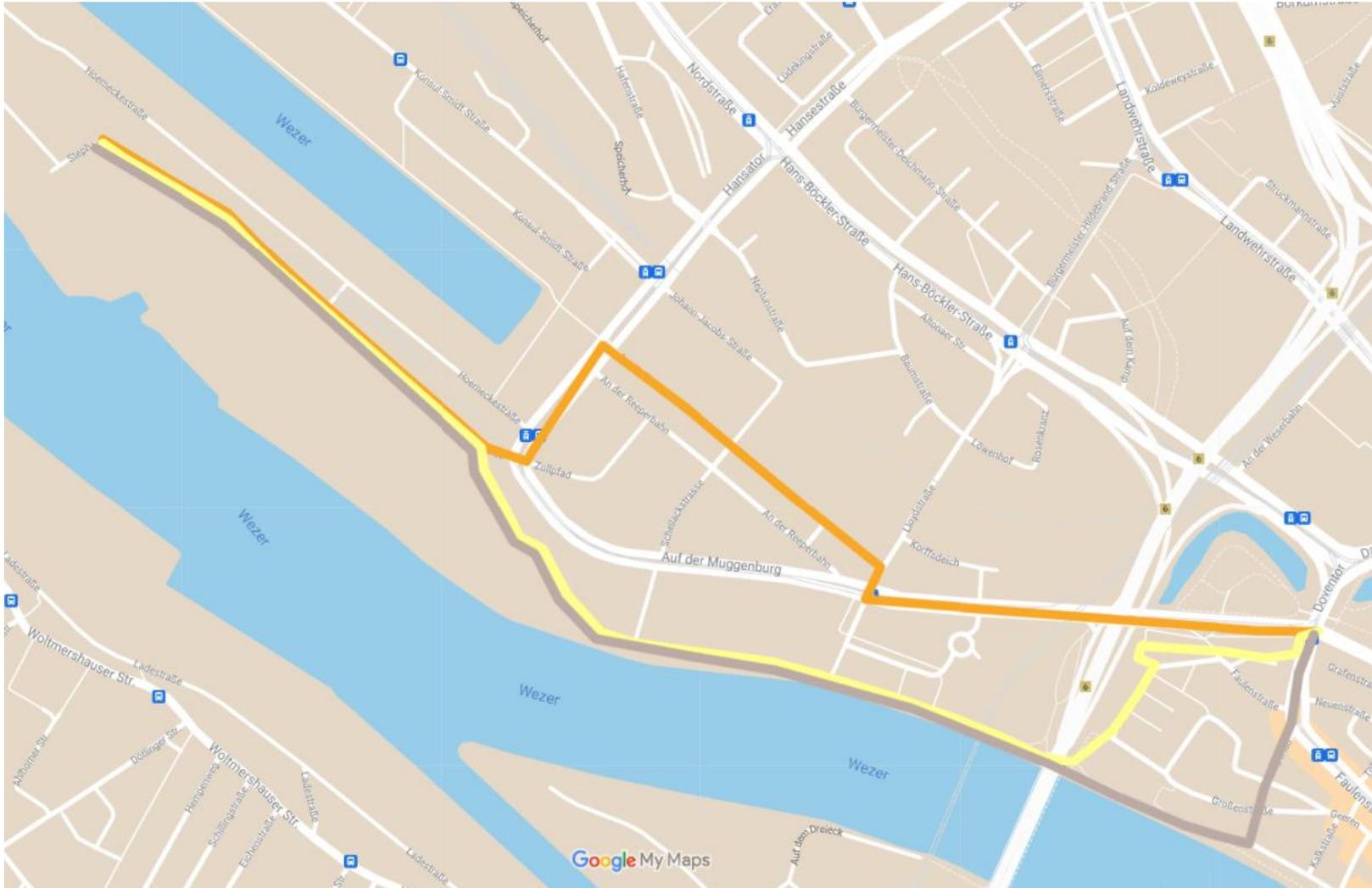
### 2. Hellblau:

Steffensweg –  
Bremerhavener Strasse –  
Waller Stieg

# 5. Evaluation: Überseeinsel (Süden)

	Creme	Leucht-gelb	Hellorange
Netzwerk	1,8	1,8	3
Direktheit	2,6	2,2	2
Sicherheit	2,6	2,6	1,8
Komfort	2,1	2,1	2,6
Attraktivität	2,2	1,8	1,6
<b>Total Qualität</b>	<b>2,35</b>	<b>2,19</b>	<b>2,16</b>
<b>Total Herausforderungen</b>	<b>2,4</b>	<b>2</b>	<b>2,7</b>
<b>SUMME</b>	<b>4,75</b>	<b>4,19</b>	<b>4,86</b>

# Überseeinsel (Süden)



## Vorzugsvariante Insel

*Empfehlung für zwei (sofern grün für die Mitte umgesetzt wird):*

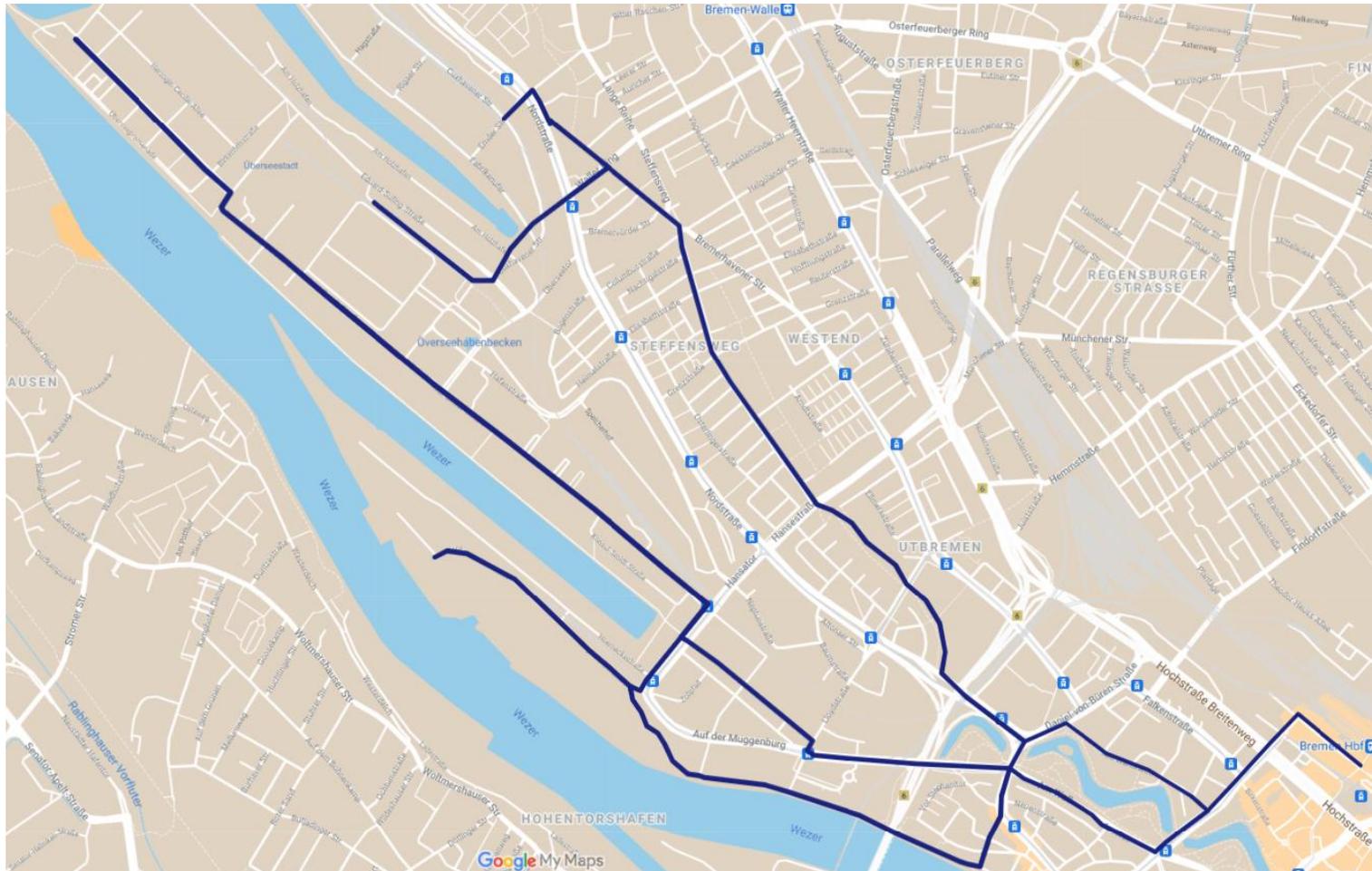
### 1. Creme:

Doventorstraße –  
Weserpromenade

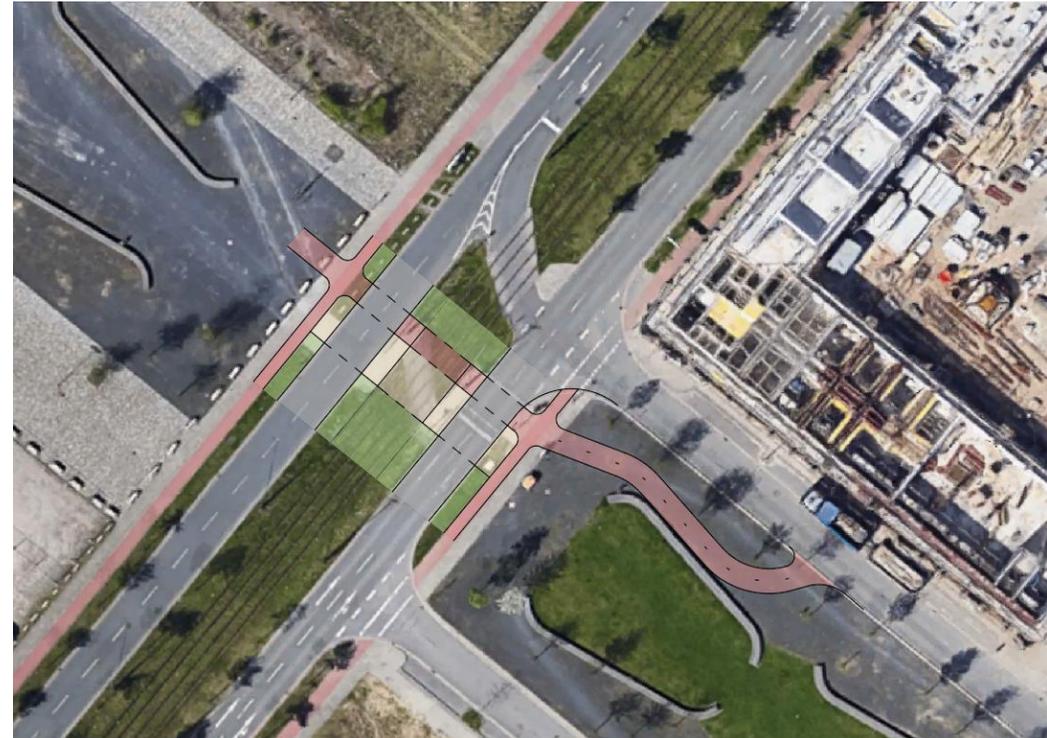
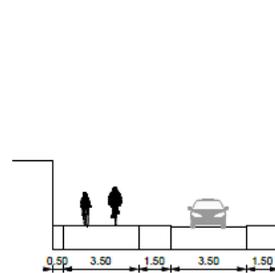
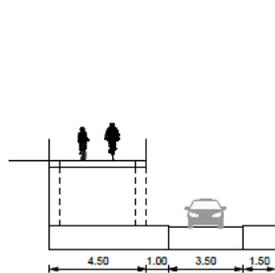
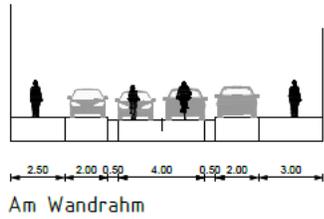
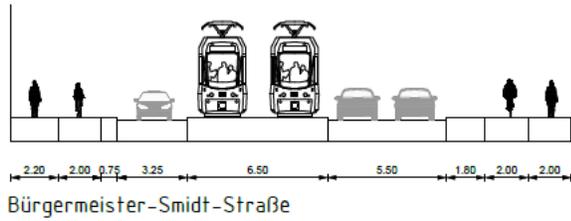
### 2. Orange:

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

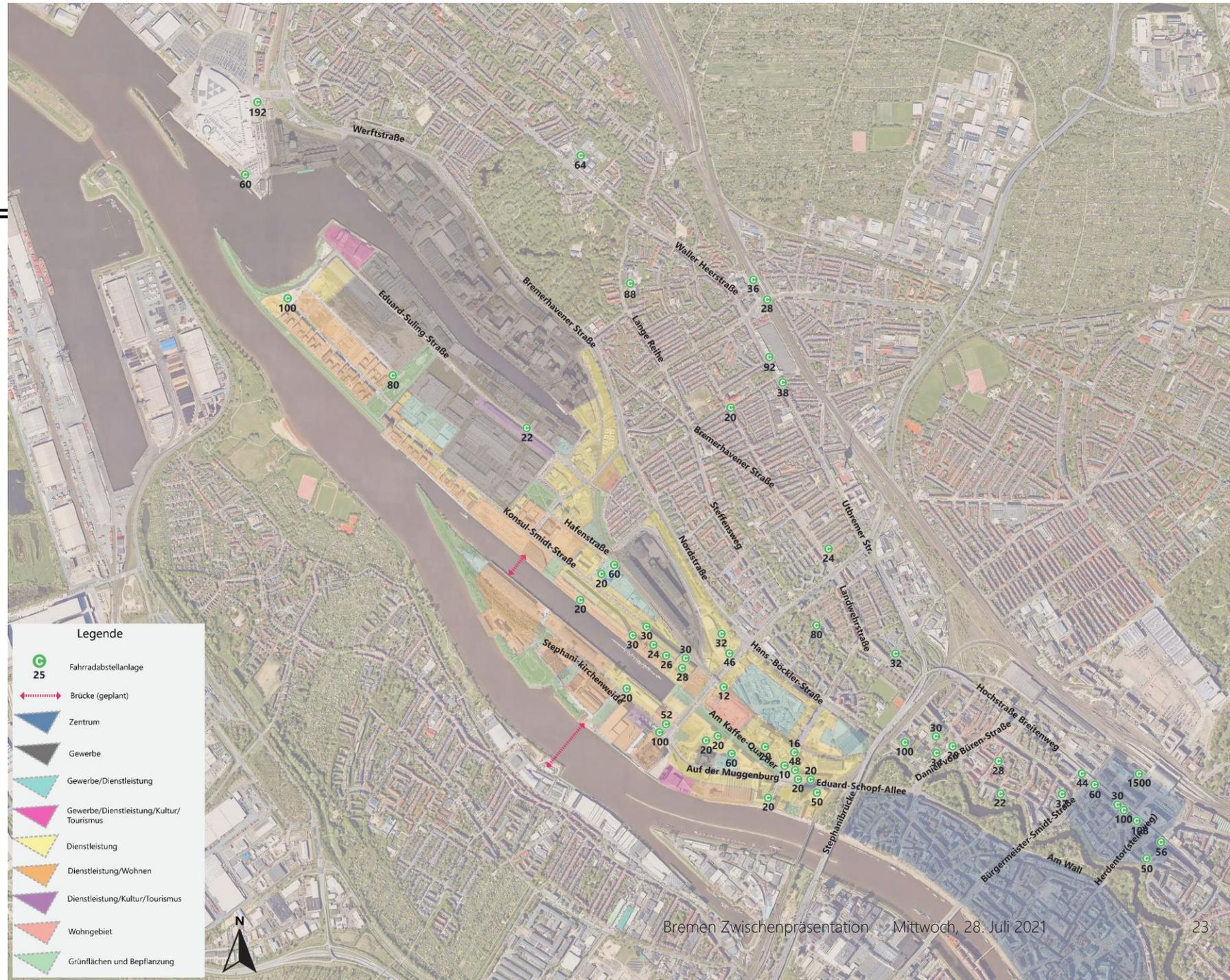
# 5. Endergebnis Evaluation: Vorzugsvarianten



# 6. Erste Designs

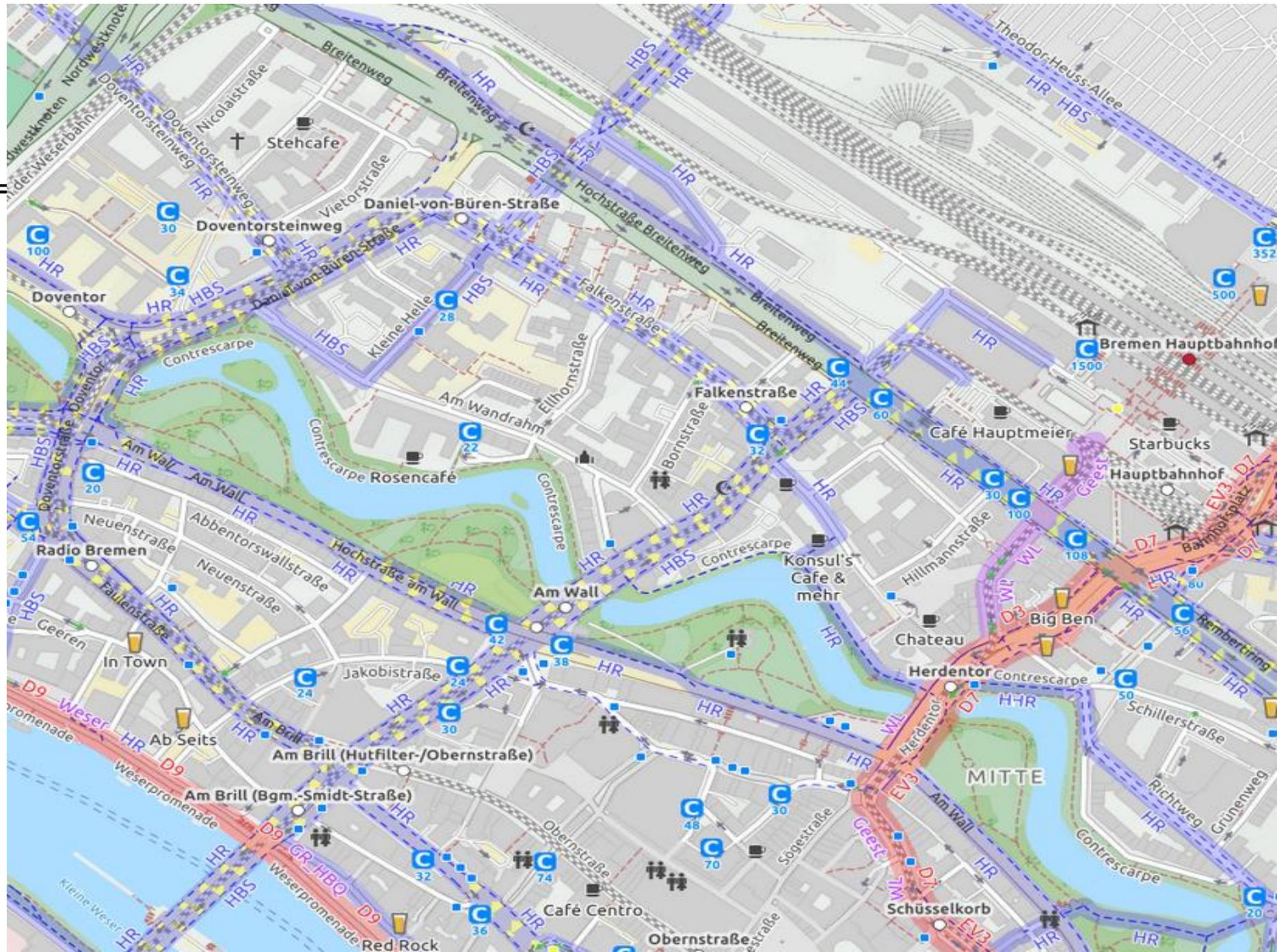


# 7. Fahrradparken

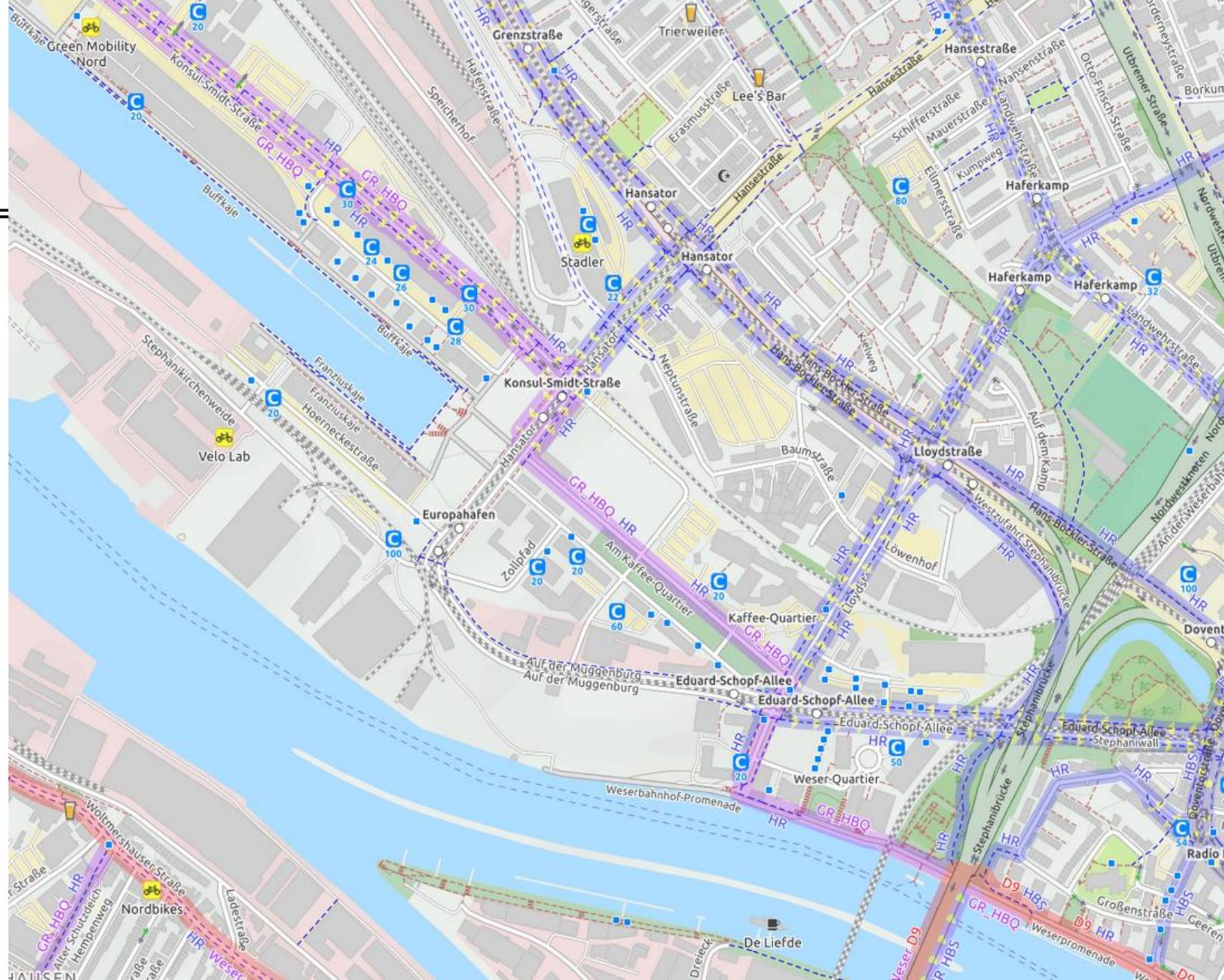


Quellen: [openstreetmaps.org](https://openstreetmaps.org), WFB (2020).

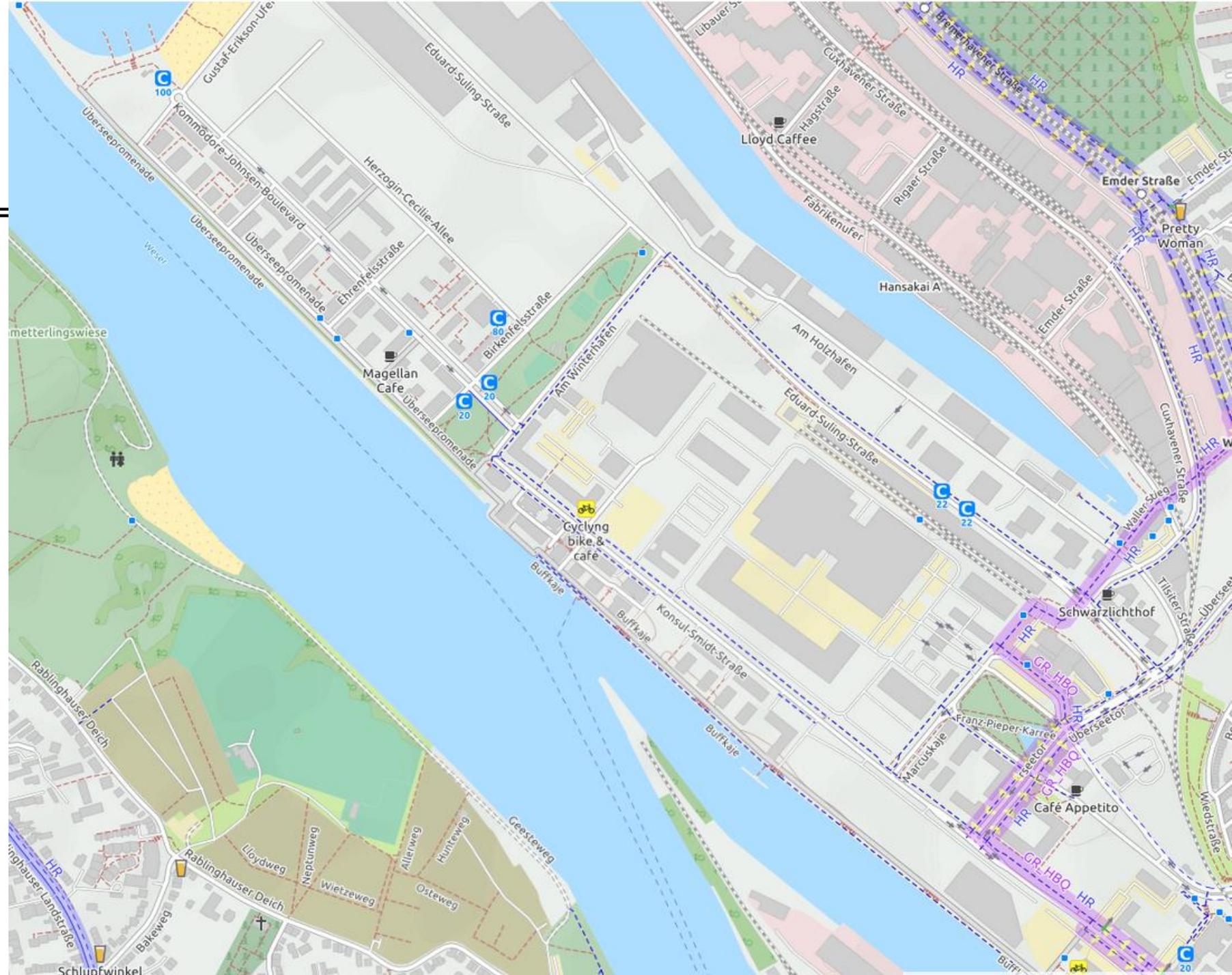
# 7. Fahrradparken



# 7. Fahrradparken



# 7. Fahrrad- parken



# 7. Fahrradparken

---

- Austausch zu den Kriterien zum Planen von Fahrradparken Mitte/Ende August 2021 zwischen Bremen, AEM und Goudappel
- Planung von Fahrradparken bis Ende September

# Danke!

---

Rico Andriesse, Goudappel

[randriesse@goudappel.nl](mailto:randriesse@goudappel.nl)

+31 6 206 11 645

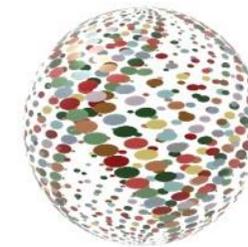


Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Carolin Kruse, AEM Institute

[carolin.kruse@aem-institute.de](mailto:carolin.kruse@aem-institute.de)

+49 176 807 12212



AEM Institute