

Mitteilung des Senats vom 4. September 2012**Wirtschaftliche Potenziale des Fahrradtourismus für das Land Bremen erschließen**

Das „Tourismuskonzept Land Bremen 2015“ sieht im Fahrradtourismus ein wichtiges Marktsegment und beschreibt als eine Maßnahme den „Ausbau des überregionalen Radwegenetzes links und rechts der Weser und an der Lesum“. In Bremen sind bereits zahlreiche, unterschiedliche Angebote vorhanden. Entsprechend sind neben der Bremer Touristik-Zentrale (BTZ), der BIS BT Bremerhaven (Bremerhaven Touristik) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als Hauptsprechpartner für den Fahrradtourismus unterschiedliche weitere Akteure tätig (z. B. StattReisen, Hal Över, Kultur Vor Ort). Fahrradfahren hat in Bremen eine selbstverständliche Tradition – dennoch gibt es noch Potenziale, die weiter ausgeschöpft werden können.

Die Bedeutung des Fahrrades als touristisches Reisemittel und als innerstädtisches Verkehrsmittel wächst von Jahr zu Jahr. Die zunehmende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs hat die Zielgruppe für radtouristische Angebote und die alltägliche Radnutzung nochmals ausgeweitet. Fahrradfreundliche städtische Verhältnisse sind ein Imagefaktor und das Fahrrad gewinnt zunehmend an Bedeutung als ein Lifestyleobjekt.

Das Land Bremen hat gute Ausgangsbedingungen dafür, sich noch besser als Fahrradstadt und Fahrradregion zu präsentieren. Es gibt bereits heute eine gute Anbindung an überregional und regional vermarktbarere Fernradwege (Weser-Radweg, Brückenweg, Bremen–Hamburg, Ochsenweg, Radwanderweg Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer, Wümme-Radweg, Nordseeküsten-Radweg, siehe Anlage 1). Ausbaufähig in der Kooperation mit der Region sind weniger die vorhandenen Routen, als vielmehr das Marketing in und mit der Region. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat in Kooperation mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Jahr 2011 eine Stärken-Schwächen-Analyse zum Fahrradtourismus in der Stadt Bremen beauftragt und diese mit den Bremer Akteuren und den umliegenden Gemeinden in zwei Workshops erörtert. In der Anlage 2 sind die hieraus resultierenden wichtigen Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus in Bremen zusammengefasst.

Der Bericht zum Fahrradtourismus wird im Folgenden gemäß den oben genannten Punkten des Antrags der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegliedert.

a) Wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklungsperspektiven des Fahrradtourismus

Eine bundesweite Untersuchung in 2008 zum Fahrradtourismus des Deutschen Tourismusverbandes bestätigt die ökonomische Bedeutung des Fahrradtourismus. Bundesweit sind mindestens 22 Mio. Übernachtungen pro Jahr auf den Fahrradtourismus zurückzuführen (DTV 2009; BMWI 2009). Im Rahmen dieser Aufenthaltstage werden pro Tag bis zu 65 € (inklusive Übernachtung) verausgabt. Profitierende Branchen sind zu 63 % die Gastronomie und das Beherbergungswesen, zu 13 % der Handel und zu 12 % der Lebensmittelhandel. Bundesweit entsteht ein Gesamtumsatz von rund 3,8 Mrd. €.

Gemäß dieser Grundlagenuntersuchung hat der Fahrradtourismus im Land Bremen, d. h. in den beiden Städten Bremen und Bremerhaven, einen Anteil an den Tagesreisen von ca. 5,3 % (ca. 2,4 Mio.) pro Jahr. Die Grundlagenunter-

suchung geht von durchschnittlichen Ausgaben von 16 € bei einer Fahrradausflüglerin/einem Fahrradausflügler pro Tag aus. Danach würden die Ausgaben der Fahrradtagesgäste im Land Bremen bei rund 38,4 Mio. € p. a. liegen (BMW 2009)¹⁾. Eine differenzierte Befragung der Fahrradtouristen liegt für Bremen und Bremerhaven nicht vor. Diese ist für das Land Bremen im Rahmen einer Evaluierung des Angebotes und der Nachfrage im Fahrradtourismus noch durchzuführen.

b) Gewichtung des Fahrradtourismus im Tourismus- und im Marketingkonzept des Landes Bremen

Bremen ist eine fahrradfreundliche Stadt. Daher sieht das Tourismuskonzept Land Bremen 2015 im Fahrradtourismus ein wichtiges Marktsegment mit entsprechender Bedeutung für die Kommunikationsstrategie des Landes Bremen. Als attraktives, funktionales, umweltschonendes gesundes Verkehrsmittel in der Stadt steht es für moderne urbane Lebensqualität. Als Lifestyle- und imagewirksames Verkehrsmittel liegt es zunehmend im Trend für viele unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Als Mobilitätsangebot bringt es andere urbane Qualitäten wie Gärten und Parks, Naturschutzgebiete, die Weserufer und peripher gelegene Kulturangebote ins Spiel, vernetzt Räume und Themen und macht die Stadt anders erlebbar. Als touristisches Eintages- oder Mehrtagesangebot erhöht es die bremische Anziehungskraft.

Als Teil eines Schiffs- und Radangebotes, das Bremens Norden, Bremerhaven und die Stadt Bremen mit der Region verbindet, verstärkt es die touristische Kooperation im Nordwesten. Das Fahrrad, ganz gleich ob als konventionelles Fahrrad oder als Pedelec, verhilft Bremen und Bremerhaven zu neuer Anziehungskraft als Arbeits- und Wohn- sowie als touristischer Attraktionsort. Voraussetzung für die offensive Nutzung des Fahrrades mit bremischen Stärken ist eine im Verhältnis zu vergleichbaren Städten alltagstaugliche und verlässliche Radverkehrsinfrastruktur und ein attraktives und umfassendes radtouristisches Angebot.

Die radtouristische Infrastruktur und Angebotsqualität ist weiter verbesserungswürdig. So kann beispielsweise mit einem modernen, konkurrenzfähigen und professionellem Radmietsystem in Bremen und Bremerhaven der Fahrradtourismus über entsprechende Angebote im Kernprogramm von BTZ und BIS BT wesentlich unterstützt und ausgebaut werden.

Auf das Rad (Sport, Tourismus, Alltag) bezogene weitere Angebote sind vorhanden, wie z. B. die Bundesgeschäftsstelle des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.), die Six-Days Bremen, das Jedermannrennen, Bremen Challenge, die Messe Fahrradmarkt Zukunft, die Fahrrad und Freizeit Messe Bremerhaven und der Autofreie Sonntag.

Für die Kommunikationsstrategie soll nach Überlegungen des Standortmarketing der WFB ein in die Dachmarkenarchitektur eingebundenes Labeling und Wording der radverkehrlichen Qualitäten Bremens und Bremerhavens entwickelt werden, das insbesondere regelmäßig für die Bremen Beilage, für die touristischen Medien und für „bremen.de“ und „bremerhaven.de“ sowie private und kommunale Publikationen zum Thema „Radfahren in Bremen“ verwendbar ist. Darüber hinaus sollte in Kooperation mit dem ADFC ein einheitliches multimediales Informationspaket (Karten, Broschüren, Grundinformationen für Neubürgerinnen und Neubürger) weiter ausgebaut werden und im Land Bremen regelmäßig in aktualisierter Form verfügbar sein.

c) Einbindung in regionale und überregionale Strukturen unter besonderer Berücksichtigung der Metropolregion und der Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven

Bremen und Bremerhaven sind radtouristische Zentren im Nordwesten Deutschlands mit ausbaufähigem Potenzial. Beide Städte bieten sich als anziehungsstarke End- und Ausgangspunkte für mehrtägige oder eintägige Touren an, die die gesamte Region und den Nordwesten Deutschlands integrieren. Die Überlegungen und Entwicklungskonzeption sollten infrastrukturell, angebotsorientiert,

¹⁾ Zum Vergleich: Nach den Ergebnissen der Gästebefragung nur für die Bremer Innenstadt in 2009 reisen 1,5 % der Tages- und Übernachtungsgäste mit dem Rad an.

servicebezogen und kommunikativ mindestens den Raum der Metropolregion einbeziehen:

- Dank der großstädtischen und kulturellen Qualitäten, sowie der sehr guten An- und Abreisemöglichkeiten (Schiene, BAB, Flughafen) sind Bremen und Bremerhaven bereits heute die Ein- und Ausfalltore für Radtouristen im Nordwesten.
- Die vielen bereits jetzt Bremen und Bremerhaven kreuzenden Radfernwege stärken diese Chance.
- Im Marketing öffnet die radtouristische Zusammenarbeit in der Metropolregion darüber hinaus Chancen gegenseitiger Vermarktung und den Anschluss der Städte an die norddeutschen Urlaubsregionen.
- Bremerhaven beteiligt sich bereits an dem landesweiten Radroutenplaner (radland-niedersachsen.de) der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH und ist als Projektpartner an den gesamten Entwicklungsprozessen beteiligt.
- Langfristige Kooperationen und intensive Arbeitsgemeinschaften zu bedeutenden Radfernwegen existieren und optimieren die gemeinsamen Marketingaktivitäten im Nordwesten.

Diese Kooperationen müssen langfristig fortgesetzt werden. Die Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven und umgekehrt ist radtouristisch, insbesondere unter Einbeziehung der Linienpersonenschiffahrt, weiter auszubauen. Die Metropolregion Bremen/Oldenburg wird zukünftig radtouristische Themen der Region begleiten.

d) Vernetzung des Fahrradtourismus mit öffentlichem Verkehr (Bi/ZOB), dem Schiffsverkehr (bike&ship), dem Flughafen (bike&fly) und motorisiertem Individualverkehr (u. a. bike&ride).

- **bahn&ride**

Ein Fahrradtransport ist in den meisten Regional- und Fernverkehrszügen möglich (Ausnahme: ICE). Verschiedene Museumseisenbahnen (Bremen/Region-Saisonbetrieb) ergänzen das Angebot. Die Transportmöglichkeiten für Fahrräder in den Bahnen unterliegen Beförderungsbedingungen der Betreiber, die sich in erster Linie aufgrund unterschiedlicher Platzkapazitäten unterscheiden. Reservierungen sind nur teilweise möglich und in der Menge sehr begrenzt. In Zügen ohne Reservierungsmöglichkeiten ist die Mitnahme bedarfsabhängig und nicht garantiert. Auf Strecken, die in der Saison besonders stark frequentiert sind, wäre eine Erhöhung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten sinnvoll. In einigen Bundesländern gibt es zu Saisonzeiten spezielle Fahrradzüge (z. B. in Bayern und Baden-Württemberg).

- **bike&ship**

Zwischen Bremen und Bremerhaven verkehrt auf der Weser ein Fahrgastschiff (Saison: Juni bis September), mit einer Transportkapazität von ca. 200 Rädern. Auf beiden Seiten des Flusses liegen diverse Anlegestellen. Verschiedene Ausflugs- und Sonderfahrten bieten ebenfalls Transportmöglichkeiten für Fahrräder, sowie zahlreiche Fährverbindungen an der Weser.

- **bike&ride**

In Bremen und der Region ermöglichen zahlreiche bike&ride-Anlagen ein sicheres Abstellen der Fahrräder und die Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Fahrradparkplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen unterscheiden sich in der Ausstattung. Informationen über Anzahl der Plätze und Qualität (Überdachung) erhält man über die Homepages der Verkehrsmanagementzentrale und BSAG. Weiterhin wird geprüft, ob und in welchem Umfang abschließbare Fahrradboxen an bestimmten Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV eingerichtet werden sollten.

Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ist möglich, jedoch aus Kapazitätsgründen in den Hauptverkehrszeiten stark begrenzt. Der erforderliche Platzbedarf steht in Konkurrenz zur bevorrechtigten Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Gehhilfen. Eine Fahrradmitnahme

kann deshalb nicht garantiert werden. Eine Erhöhung der Kapazität, insbesondere auf stark frequentierten Strecken des Freizeitverkehrs in der Region, wäre wünschenswert (Anhänger/Träger) und ist hinsichtlich der Realisierbarkeit zu überprüfen.

- **bike&fly**

Direkt vor dem Terminal 2 in Richtung Airport-Park befinden sich Fahrradständer. Fahrräder können bei den meisten Airlines als Sportgepäck befördert werden.

- **Fahrradtouristische Verbindung Bremen und Bremerhaven**

Bremen und Bremerhaven sind durch drei touristische Radwege (Weser-Radweg/Radrundweg Unterweser/Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer), auf unterschiedlichen Routen, miteinander verbunden. Die Bahnverbindungen auf beiden Seiten der Weser (NWB/DB AG) und der Schifflinienverkehr, sowie zahlreiche Fährverbindungen ermöglichen viele Streckenvariationen und entsprechende Abkürzungen.

e) **Einbindung potenziell für den Fahrradtourismus attraktiver Orte, wie z. B. die Überseestadt, die Havenwelten und den Fischereihafen, und Abbau von Barrieren für den Fahrradtourismus**

Die Entwicklung des Areals der alten stadtbremischen Häfen zu einem neuen Stadtrevier (Überseestadt) ist bereits weit vorangeschritten. Die gute Erreichbarkeit von der Innenstadt per Rad ist bereits hergestellt worden (Rampe im Verlauf der Promenade an der Schlachte). Im Zuge des weiteren Ausbaus muss eine entsprechende Radwegeinfrastruktur geschaffen werden, sowie vorhandene Wegeabschnitte angepasst und verbessert werden. Durch frühzeitige Einbindung der Fachplaner kann die entsprechende Berücksichtigung der radverkehrlichen Belange sichergestellt werden (Netzschlüsse, Verbesserung der Wegebeziehungen, Rückbau vorhandener Barrieren). Weiter ist die Entwicklung innerstädtischer touristischer Routen, nach dem Vorbild des Bremer Stadtweges geplant – u. a. auch eine Tour durch die Überseestadt, die dann entsprechend vermarktet werden sollen (Flyer-Beschreibung, Streckenverlauf).

Die touristischen Attraktionen Bremerhavens, insbesondere die Havenwelten, sind unmittelbar an die überregionalen Radrouten angebunden, zahlreiche weitere interessante Ziele lassen sich über ein städtisches/stadregionales Radroutennetz erreichen. Die bestehende Radinfrastruktur und -ausschilderung ist in Teilen verbesserungsbedürftig. Im Zuge der Erschließung der F&E-Meile muss eine entsprechende Radwegeinfrastruktur geschaffen werden, sowie vorhandene Wegeabschnitte angepasst und verbessert werden, um die Routenführung zwischen den touristischen Arealen Havenwelten–Schaufenster Fischereihafen zu verbessern.

Langfristig sollte es das Ziel sein, rechts und links der Weser möglichst in Ufernähe durchgehende Radwege einzurichten und für den Fahrradtourismus noch vorhandene Barrieren weiter abzubauen.

f) **Leihradkonzepte für Tagestouristen wie auch Übernachtungstouristen (z. B. eines Bremer und Bremerhavener Hotelfahrrads)**

Es gibt in Bremen neben den privaten Angeboten (Hotel/Gäste) bereits die Möglichkeit, an zentralen Punkten in den Radstationen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Vegesack Fahrräder zu touristischen Zwecken auszuleihen.

In Bremerhaven ist dies an der RadStation im Schaufenster Fischereihafen (Südbereich), im Havenhostel (im nördlichen Bereich der Stadt) und in verschiedenen Hotels möglich. In den Havenwelten fehlt ein derartiges Verleihangebot.

Ergänzend zu diesen Fahrradleihangeboten kann ein auf Bremen zugeschnittenes, modernes, konkurrenzfähiges und professionelles Radmietsystem wesentlicher Bestandteil für die Positionierung Bremens und Bremerhavens in diesem Segment sein. Dabei müsste das Radmietsystem für Gäste der Stadt sowie für Bremer und Bremerinnen nutzbar und flexibel einsetzbar sein. Hier ist ein genaues Anforderungsprofil zu entwickeln, um eine geeignete möglichst privatwirtschaftlich finanzierte Lösung zu finden.

g) Bremen-Nord als mögliche fahrradtouristische Schnittstelle zwischen Bremen und Bremerhaven berücksichtigen

Bremens Norden kann im Rahmen einer radtouristischen Entwicklungsstrategie eine wichtige Bedeutung gewinnen und vom Radtourismus profitieren. Zum einen ist insbesondere Vegesack Ausgangs- und Endpunkt von Tagesausflügen, die von Bremen, Worpswede, Fischerhude oder anderen Unterweserorten ausgehen und mit dem Übergang auf Bahn oder Schiffslieniendienste enden. Insbesondere Vegesack, Schönebeck, Lesum und auch Blumenthal bieten dazu geeignete Zielqualitäten mit attraktiven auch gastronomischen Ausflugszielen. Außerdem kann Vegesack zur Zwischenstation für Übernachtungen auf dem Weg von Bremen nach Bremerhaven oder umgekehrt werden.

Ähnliche Schnittstellenfunktionen hat Vegesack in Bezug auf die radtouristische Anbindung Richtung Oldenburg/Küste und Richtung Worpswede/Bremervörde und Hamburg. Die Anbindung an die Schiffsverkehre auf der Hamme sowie die Anbindung an den Moorexpress (Bahnhof Burg) Richtung Worpswede, Bremervörde und Stade sollten einbezogen werden. Für Bremens Norden ist zudem eine Alternativroute des Weserradweges entlang der Wümme/Hamme zu prüfen.

h) Innenstadtnahe Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäck

Über die vorhandenen Abstellmöglichkeiten gibt die Homepage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr unter „Verkehrsinfo.bremen.de“ detailliert Auskunft zu den Radstationen. Dort werden auch der Bremer Radroutenplaner bereitgestellt und Hinweise gegeben zum Thema „Mit dem Fahrrad in der City“.

Für den Bremer Innenstadtbereich gibt es darüber hinaus einen Fahrrad-Parkplan (Stand 2004), der die Standorte der ca. 1 600 sicheren Fahrradbügel aufzeigt. Die Radstationen am Bremer Hauptbahnhof und am Bahnhof Vegesack bieten sichere, überdachte kostenpflichtige Unterstellmöglichkeiten für Räder. Ergänzend gibt es in den zwei Parkhäusern in der Bremer Innenstadt kameraüberwachte Fahrradabstellplätze, ebenso bieten fahrradfreundliche Hotels entsprechende Abstellmöglichkeiten. Angesichts der erkennbaren Engpässe wird eine Erweiterung des Angebots um zusätzliche Stellplätze, Fahrradboxen und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten im Zentrum für erforderlich gehalten. Hierzu soll eine Untersuchung beauftragt werden.

In Bremerhaven befinden sich sowohl am Hauptbahnhof als auch am Bahnhof Lehe abschließbare, kostenpflichtige Abstellanlagen. Im Innenstadtbereich befindet sich im Parkhaus Columbus-Center Nord eine gesicherte und kostenpflichtige Gemeinschaftsabstellanlage ohne gesicherte Gepäckaufbewahrung. Diese für den Innenstadtbereich wichtige Infrastruktur müsste durch Radboxen ersetzt werden, um auch eine Gepäckaufbewahrung zu ermöglichen. Eine derartige Installation würde Shopping mit dem Rad attraktiver gestalten. Ende Juli 2012 wurden acht Radboxen im Parkhaus Havenwelten installiert; diese sind bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Im Schaufenster Fischereihafen können Fahrräder und Gepäck in der RadStation kostenpflichtig abgestellt werden. Allerdings würden hier ebenfalls Radboxen zu einer Verbesserung des Service und einer Attraktivitätssteigerung beitragen.

i) E-Bike-Tourismus ausdrücklich berücksichtigen (z. B. Ladestationen)

Unter dem Dach „movelo-Region Nordsee-Elbe-Weser“ haben die Tourismusorganisationen ein Netzwerk mit rund 50 Verleih- und Akkuwechselstationen für Elektrofahrräder (pedelecs) realisiert. Das Land Bremen ist an diesem Projekt beteiligt (BTZ und BIS). Es haben sich bereits zahlreiche Regionen in Deutschland und in den Nachbarländern diesem Konzept angeschlossen. Der Weserradweg ist ab 2012 mit dem „movelo-E-Bike“ von Hannoversch-Münden bis Cuxhaven zu befahren. Weitere Unternehmen, wie z. B. E-Mobilty Nord in der Bremer Überseestadt, werden in die Planungen und den weiteren Ausbau von Lade- und Mobilitätsstationen eingebunden, um ein breites und flexibles Angebot in diesem Segment zu haben, sodass für möglichst alle E-Bikesysteme die erforderlichen Angebote und Stationen verfügbar sind.

Das unter Punkt f) genannte Leihradsystem für Bremen soll auch E-Bikes berücksichtigen und integrieren. In der Prüfung und Planung befinden sich derzeit

Mobilitätsstationen in der Überseestadt, die neben Elektroautos auch E-Bikes für den Alltagsverkehr wie auch für die touristische Nutzung beinhalten sollen.

In Bremerhaven befindet sich eine movelo-Verleih- und Akkustation an der RadStation im Schaufenster Fischereihafen. Eine movelo-Akkustation wurde in der Tourist-Info Hafeninsel in den Havenwelten Bremerhaven eingerichtet.

Der Ausbau von Ladestationen für andere Akkusysteme soll für Bremerhaven ebenfalls ausgebaut werden, um ein flexibles Angebot unterbreiten zu können. Eine solche Station fehlt insbesondere in der Bremerhavener Innenstadt und den Havenwelten Bremerhaven. Im Schaufenster Fischereihafen wird in Kürze eine Multi-Ladestation installiert.

j) und k) kurzfristig, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen

Im Folgenden werden die kurzfristig erforderlichen Maßnahmen, um die wirtschaftlichen Potenziale des Fahrradtourismus in Bremen und Bremerhaven noch besser nutzen zu können, aufgelistet. Es wird eine Einteilung nach Infrastruktur- und Marketingmaßnahmen vorgenommen.

Marketingmaßnahmen für Bremen und Bremerhaven

- > Radfahren angemessen in die Dachmarkenstrategie des integrierten Standortmarketings des Landes Bremen einbinden.
- > Aufbau und Vermarktung von Bremen und Bremerhaven als Radreiseregion im Nordwesten Deutschlands:
 - Erstellen eines einheitlichen, multimedialen Informationspaketes zum Fahrradtourismus (Karten, Broschüren, Beilage);
 - Internetauftritt „Radfahren im Land Bremen“ auf bremen.de und bremerhaven.de in Zusammenarbeit mit dem ADFC;
 - Entwicklung und Vermarktung neuer innerstädtischer touristischer Routen;
 - Kooperationen mit der Deutschen Bahn, der BSAG und dem VBN ausbauen;
 - Verknüpfung des bestehenden Routenplaners für die Stadt Bremen mit dem zukünftigen niedersächsischen Radroutenplaner (TMN).

Infrastrukturmaßnahmen für Bremen und Bremerhaven

- > Fahrradparken und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten im Zentrum;
- > Infotafeln an den Hauptzufahrten/Knotenpunkte;
- > Rastplätze und Schutzhütten;
- > Leihradsystem entwickeln, nach Auswertung des Modellprojektes „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“;
- > Mobilitäts- und Ladestationen für E-Bikes;
- > Einbindung in D-Routen-Netz ausbauen;
- > weitere touristische innerstädtische Routen entwickeln;
- > durchgehende Radwegeerschließung rechtes und linkes Weserufer möglichst in Ufernähe, rechtes Weserufer von Bremen nach Bremen-Nord (Alternativstrecke Weser-Radweg, möglichst nahe an der Weser);
- > Verbesserung der Rad-Infrastruktur, Radwegebeschilderung überprüfen.

Um nachhaltig am Radreisemarkt bestehen zu können, ist es darüber hinaus erforderlich, eine entsprechende Basis für die Weiterentwicklung des Radtourismus in Bremen zu schaffen. Dazu zählt zunächst eine touristische Bestandserhebung und -analyse, die entsprechende Daten zu den vorhandenen und potenziell gewünschten Zielen, den Strecken und den Anforderungen an deren Beschaffenheit und Ausstattung liefern kann. Die gewonnenen Informationen bilden eine Grundlage für zukünftige Angebotsentwicklungen im radtouristischen Segment. Weiter ist eine Qualitätsprüfung des bestehenden touristischen Radwegenetzes bezüglich Streckenführung, Wegezustand, einheitlicher Beschilderung und begleitender Infrastruktur erforderlich, um entsprechenden Handlungs-

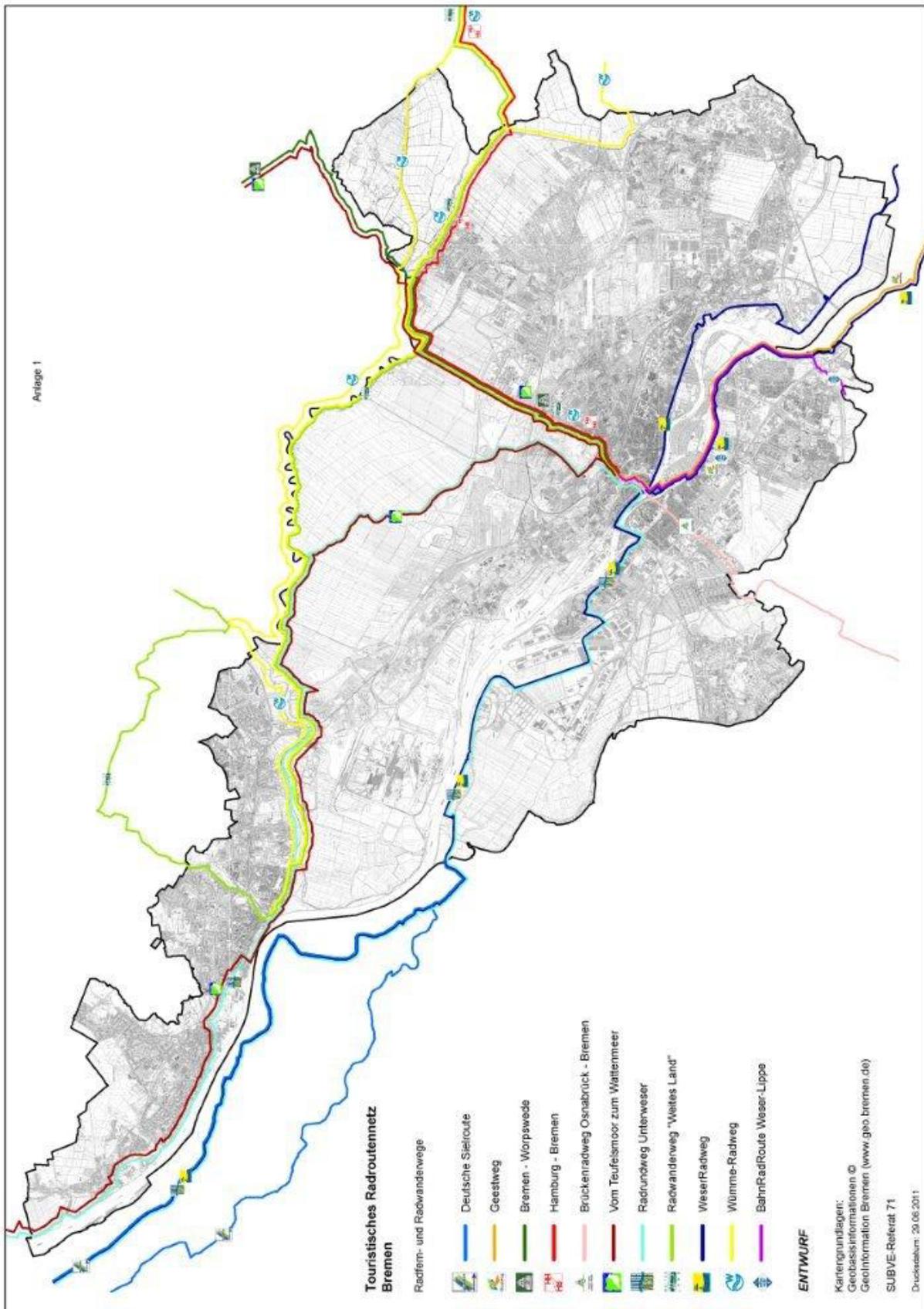
bedarf für Verbesserungen zu erkennen, wie z. B. hinsichtlich einer möglichen Führung des Weser-Radwegs auf der rechten Weseruferseite. Ein einheitlicher Qualitätsstandard sollte unabhängig der Zuständigkeiten unterschiedlicher Baulastträger erzielt werden. In diesem Zusammenhang ist ein weiterer wichtiger Faktor, die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur durch eine verlässliche Qualitätssicherung.

Noch in diesem Jahr sollte mit den genannten Marketingmaßnahmen (Einbindung in die Dachmarkenstrategie) und mit der Analyse der touristischen Radwegesysteme begonnen werden. Das Standortmarketing der WFB wird die Marketingmaßnahmen zum Thema „Fahrradtourismus im Land Bremen“ federführend und koordinierend in enger Abstimmung mit der BTZ, der BIS Touristik und dem ADFC und unter Beteiligung der Ressorts Wirtschaft, Arbeit und Häfen und für Umwelt, Bau und Verkehr im Rahmen seiner Regelaufgaben entwickeln und umsetzen.

Weitere Handlungsansätze – auch solche mittel- und langfristiger Art – sind in Anlage 2 (Seite 24) aufgeführt. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr werden zur Realisierung aller Maßnahmen zum Ausbau des Fahrradtourismus im Land Bremen einen konkreten Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplan erarbeiten und für die Umsetzung Mittel im Rahmen ihres verfügbaren Haushaltsbudgets einsetzen.

Anlagen

1. Karte „Touristisches Radwegenetz Bremen“
2. Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus in Bremen im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, 2011.



Anlage 2

Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus in Bremen

Im Auftrag von

Der Senator
für Wirtschaft
und Häfen



Bremen 29.04. 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Aufgabe und Struktur der Handlungsempfehlungen.....	3
1.2	Ziel der Handlungsempfehlungen.....	5
1.3	Methodik.....	5
2	Stichworte zum Fahrradtourismus – Bundesweit und in Bremen.....	6
3	Stärken und Schwächen des Fahrradtourismus in Bremen.....	9
3.1	Infrastruktur.....	10
3.1.1	Routennetz.....	10
3.1.2	Qualität der Infrastruktur.....	12
3.1.3	Verknüpfung mit ÖPNV und Fähren.....	13
3.1.4	Fahrradabstellanlagen.....	14
3.1.5	Fahrradverleih & Reparaturservice.....	15
3.1.6	Gastronomie & Beherbergung.....	15
3.1.7	Beschilderung.....	15
3.2	Defizite und Potenziale im Themenbereich Infrastruktur.....	16
3.3	Service und Vermarktung.....	17
3.3.1	Informationsmaterial.....	17
3.3.2	Internetauftritt.....	18
3.3.3	Touristeninformation.....	19
3.3.4	Touristische Führungen.....	19
3.3.5	Pauschalangebote.....	20
3.3.6	Events.....	20
3.3.7	Öffentlichkeitsarbeit/ Werbematerial.....	20
3.3.8	Kooperation der Akteure.....	21
3.4	Defizite und Potenziale für Service und Vermarktung.....	22
3.5	Bremen hat das Potenzial zur Fahrradstadt.....	23
4	Stichpunkte für mögliche Handlungsansätze.....	24
4.1	Kurz- bis mittelfristige Handlungsansätze.....	24
4.2	Langfristige und dauerhafte Handlungsansätze.....	24
5	Projektansätze für Bremen.....	25
5.1	Sechs Projektansätze für Bremen.....	26
5.2	Zusammenfassende Ergebnisse des 2. Workshops zu Projektansätzen.....	30
6	Literatur.....	31
7	Anhang.....	32
7.1	Beispiele aus anderen Städten.....	32
7.2	Routennetz.....	33
7.3	Akteure in Bremen.....	35
7.4	Vermarktung.....	36
7.5	Befragte Beherbergungsbetriebe.....	37

1 Einleitung

Das „Tourismuskonzept Land Bremen 2015“ sieht im Fahrradtourismus ein wichtiges Marktsegment und beschreibt als eine Maßnahme den „Ausbau des überregionalen Radwegenetzes links und rechts der Weser und an der Lesum“ (Senator für Wirtschaft und Häfen, SWuH 2009: 26). In Bremen sind bereits zahlreiche, unterschiedliche Angebote vorhanden. Entsprechend sind neben der Bremer Touristik-Zentrale (BTZ) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als Hauptansprechpartner für den Fahrradtourismus unterschiedliche weitere Akteure tätig (z.B. StattReisen, Hal Över, Kultur Vor Ort). Mit dem Grünen Ring gibt es eine gute Grundlage für ein ausgewiesenes Freizeit-Radwege-Netz für die Stadt und die anliegende Region des Kommunalverbundes Niedersachsen / Bremen. Zahlreiche überregional bedeutsame Radwege, allen voran der Weserradweg als einer der beliebtesten Radwege Deutschlands, führen durch Bremen. Fahrradfahren hat in Bremen eine selbstverständliche Tradition – dennoch gibt es noch Potentiale, die weiter ausgeschöpft werden können.

Und diese Potentiale werden nicht nur im Fahrradtourismus in Bremen und der Region gesehen, sondern auch für den Alltagsverkehr in der Stadt. So ist zum Beispiel im Leitbild der Stadt Bremen „Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt“ die Steigerung des Radverkehrsanteils am modal split ein ausdrücklich formuliertes Ziel.

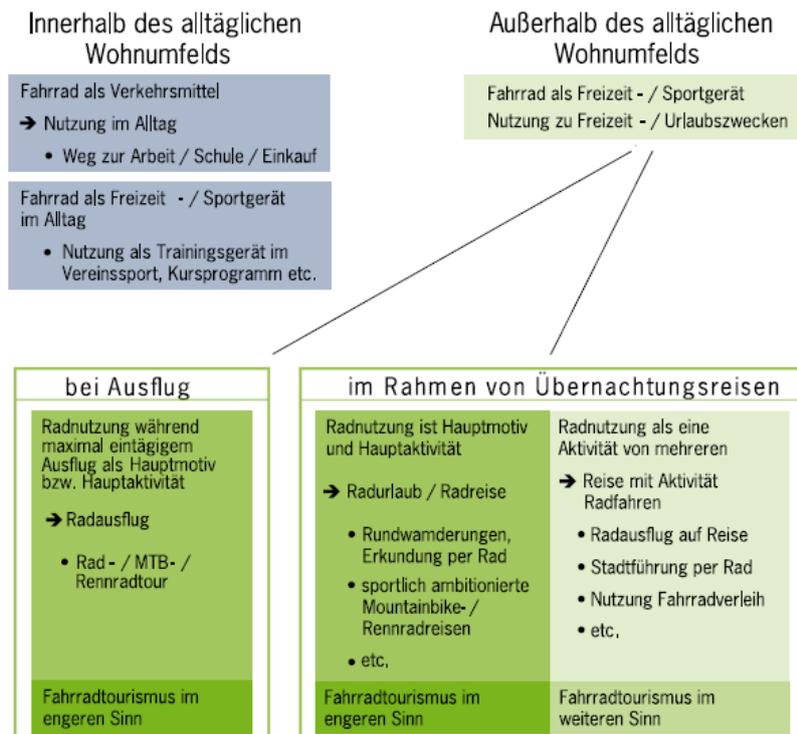
„Zwar haben umweltfreundliche Verkehrsarten bei uns schon heute einen hohen Anteil – es gibt aber noch viel Luft nach oben. Auch hier haben wir uns klare Ziele gesteckt und wollen bis zum Jahr 2020 den Anteil des Radverkehrs um 20 bis 25 Prozent ... steigern.“ (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, SUBVE 2009)

Mit den vorliegenden Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus in Bremen soll ein erster Schritt zur Bündelung und Weiterentwicklung der touristischen (und damit auch der alltäglichen) Angebote zum Radfahren gemacht werden.

1.1 Aufgabe und Struktur der Handlungsempfehlungen

Ausgangslage für Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus in Bremen ist, dass Bremen eine Stadt mit vielen Radfahrenden ist, die das Fahrrad entweder für ihre Wege im Alltag oder für kurze Ausflüge in der Freizeit oder am Wochenende nutzen. An den wichtigen Grünachsen wie Weser, Bürgerpark, entlang von Ochtum, Wümme, Lesum und anderen linearen Wegen abseits der Hauptverkehrsstraßen sind außerdem häufig Radtouristen mit Sack und Pack sichtbar. Diese Wahrnehmungen auf den ersten Blick zu prüfen und genauer differenziert darzustellen, um Stärken und Schwächen und daran geknüpfte Defizite und Potentiale für den Fahrradtourismus in Bremen herauszuarbeiten, ist die Aufgabenstellung der vorliegenden Handlungsempfehlungen.

Bei der Definition zum Fahrradtourismus halten sich diese Handlungsempfehlungen an die Aussagen der bundesweiten Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland. In der Kurzfassung der Untersuchung, die vom DeutschenTourismusverband 2009 herausgegeben wurde, findet sich dazu nachfolgende Grafik.



Quelle: DTV 2009

Danach liegt für diese Handlungsempfehlungen das Hauptaugenmerk zunächst auf dem Fahrradtourismus, das heißt zunächst auf Übernachtungsreisen, bei denen Radfahren als Hauptmotiv oder als eine wichtige Aktivität von mehreren gelten kann. Ebenfalls unmittelbar dem Fahrradtourismus zuzurechnen sind die Ausflüge außerhalb des alltäglichen Wohnumfeldes mit Radnutzung als zentralem Motiv.

Ohne eine Nutzung des Fahrrads für Alltagswege oder zu abendlichen oder wochenendlichen Naherholungs- und Freizeitwecken ist der Fahrradtourismus nicht vollständig erfasst. Dennoch gehören diese Fahrradnutzungen im alltäglichen Wohnumfeld nicht zum Fahrradtourismus im engeren Sinn.

Im Nachfolgenden soll aber die gesamte Fahrradnutzung immer mit betrachtet werden, weil in einer Stadt wie Bremen nur im Zusammenhang mit den Alltagswegenetzen die notwendige Qualität der Voraussetzungen zum Beispiel des Streckennetzes beschrieben werden kann. Für alle Arten der Fahrradnutzung ist die Qualität von Streckennetz und Wegebeschaffenheit eine grundlegende Basis für die Attraktivität des Radfahrens.



Wie in der vorstehenden Grafik dargestellt bildet das System von Service und Vermarktung als Voraussetzung eine zweite verbindende Klammer für den Fahrradtourismus in seiner umfassenden Ausprägung.

Entsprechend dieses umfassenden Betrachtungsansatzes wurden die Handlungsempfehlungen in enger Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft und Häfen und dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa bearbeitet.

1.2 Ziel der Handlungsempfehlungen

Ziel der nachfolgenden Analyse ist es Potentiale für Verbesserungen im Angebot für Fahrradtourismus sowie Freizeit- und Naherholungsangebote für eine weitere Diskussion mit den Akteuren in Bremen herauszuarbeiten. In dem Zusammenhang wird auf das Alltagsradwegengesetz eingegangen, wenn es für die beiden anderen Bereiche von Belang ist. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen und Projektansätze wurden im Februar 2011 auf zwei Workshops gemeinsam mit Akteuren in Bremen und in der Region sowie mit Referenten von außerhalb diskutiert und weiter verdichtet. Über dieses Papier hinausreichendes Ziel ist es, auf der Basis dieser Handlungsempfehlungen in eine Phase der Umsetzung von erforderlichen Projekten und Strukturierungen möglichst kurzfristig einzusteigen.

1.3 Methodik

Informationen über die Angebote für den Fahrradtourismus in der Stadt Bremen wurden im Rahmen eigener Recherchen zusammengetragen. Hierbei wurde auf Material zurückgegriffen, das vom Senator für Wirtschaft und Häfen und vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, zur Verfügung gestellt wurde. Des Weiteren wurden diverse Informationsbroschüren zu lokalen und regionalen Radrouten und weiteren Angeboten (BTZ, ADFC, Statt-Reisen, Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V., BUND) zusammengetragen. Ergänzend dazu wurden exemplarisch aktuelle bundesweite Studien zum Fahrradtourismus ausgewertet. Parallel wurden Expertengespräche mit ausgewählten lokalen Akteuren durchgeführt.

Akteur	Interviewpartner/in
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Bremen	Frau Antje Späder Herr Wilhelm Hamburger
Bremer Touristik-Zentrale (BTZ)	Herr Jürgen Wenderhold
Wirtschaftsförderung Bremen (WFB)	Herr Jens Joost-Krüger
Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.(KV)	Frau Jutta Diekmann
ADFC	Herr Klaus-Peter Land Herr Wolfgang Reiche
Kultur Vor Ort	Frau Christiane Gartner
Weserbund	Herr Ralf Heinrich
DJH Jugendherberge Bremen	Herrn Jürgen Koopmann
Hotel Westfalia	Herrn Lothar Plewnia

Zum Vergleich der Informationen und Einschätzungen über den Fahrradtourismus in Bremen wurden punktuell einige Beispiele aus anderen Städten herangezogen.

2 Stichworte zum Fahrradtourismus – Bundesweit und in Bremen

Die aktuelle bundesweite Untersuchung zum Fahrradtourismus des Deutschen Tourismusverbandes herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (bmwi) bestätigt die ökonomische Bedeutung des Fahrradtourismus. Das fahrradtouristisch relevante Marktsegment stellt jene Tagesreisen in den Mittelpunkt, die mit dem Anlass des Fahrradfahrens unternommen wurden. Nach dieser engen Definition wird von mindestens 153 Mio. Tagesreisen pro Jahr ausgegangen (Zeitraum der Datenerhebung 2005 bis 2007), bei denen die Aktivität des Fahrradfahrens eine wesentliche Bedeutung hat. Grundsätzlich sind ca. 77% der Fahrradtouristen Radwanderer und davon wiederum 85% Etappenreisende. Bundesweit erfolgen mindestens 22 Mio. Übernachtungen pro Jahr, die aus dem Fahrradtourismus entstehen. (DTV 2009:6; bmwi 2009: 25)

Im Rahmen dieser Aufenthaltstage werden pro Tag bis zu 65,00 € (inklusive Übernachtung) verausgabt. Profitierende Branchen sind zu 63% Gastronomie und Beherbergung, 13% Handel und zu 11,6% der Lebensmittelhandel. (DTV 2009: 6 f.)

Bundesweit entsteht ein Gesamtumsatz von Brutto 3,869 Mrd. €, aus dem Einkommen in Höhe von insgesamt 1,892 Mrd. € errechnet werden. Damit hat der Fahrradtourismus insgesamt als Umsatzbringer vor Ort beispielweise eine größere Bedeutung als der Campingtourismus (Untersuchungsjahr 2004) (DTV 2009: 10).

Mit Ausnahme der über 75-Jährigen sind alle Altersgruppen für den Fahrradtourismus interessant. Es zeigt sich aber, dass zwei Altersgruppen besonders vertreten sind: die mittleren Jahrgänge (46-60Jahre) und die jüngeren Senioren (61-75 Jahre). Sie stellen wichtige Zielgruppen dar, deren Erwartungen und Bedürfnisse zukünftig Beachtung finden müssen. Jüngere Altersgruppen sind dagegen unterrepräsentiert. Dennoch bilden die 30-45 Jährigen eine ausreichend große Gruppe, für deren langfristige Einbindung gesorgt werden sollte. (Ehe-) Paare, in deren Haushalt kein Kind (mehr) lebt, sind nicht nur rein mengenmäßig die mit Abstand wichtigste Zielgruppe; in dieser Gruppe hat der Fahrradtourismus auch eine besonders große Bedeutung (bmwi 2009: 39).

Die Grundlagenuntersuchung kommt zusammenfassend zum Ergebnis, dass Fahrradtourismus ein unzweifelhaft wichtiges und auch ökonomisch interessantes touristisches Marktsegment ist (bmwi 2009: 37). Da im Rahmen der Untersuchung eine eher eng gefasste Definition des Fahrradtourismus verwendet und somit nur der ‚harte Kern‘ dieser Nachfragesparte erfasst wurde, ist die ökonomische Gesamtwirkung durch die Benutzung des Fahrrades während des Urlaubs oder des Tagesausflugs mit Sicherheit noch deutlich höher einzuschätzen (siehe auch die Definition zum Fahrradtourismus in Kapitel 1.1.).

Konkret auf Bremen bezogen gibt es zum Anteil des Fahrradtourismus an den Übernachtungen keine genauen Zahlen. Diese müssten für Bremen im Rahmen einer Evaluierung des Angebotes und der Nachfrage im Fahrradtourismus erhoben werden.

In Bremen hat der Fahrradtourismus bislang einen Anteil an den Tagesreisen von ca. 5,3% (ca. 2,4 Mio.) pro Jahr. Damit liegt Bremen 0,8% über dem Durchschnitt der Bundesländer

und hat einen doppelt so hohen Anteil wie Hamburg (BMWT 2009: 41). Nach Auskunft ausgewählter Hotels besteht eine kontinuierliche Nachfrage durch Fahrradtouristen während der Sommermonate, die noch großes Potential enthält. Diese Nachfrage entsteht zu einem großen Anteil durch die Kooperation mit Anbietern von Pauschalreisen für Fernradtouren (z. B. Weserradweg, Bremen-Celle Tour, Brückenradweg). Ein weiterer wichtiger Anteil besteht in Spontanbuchungen durch Einzelreisende bzw. kleine Gruppen. Genaue Zahlen dazu werden bislang aber nicht erhoben (Auskunft BTZ Bremen und DEHOGA Bremen).

Welche Rolle der Fahrradtourismus für die Beherbergungsbetriebe in Bremen spielt, wurde in den Expertengesprächen nachgefragt. Deutlich wird, dass die Betriebe, die innenstadtnah und in der Nähe von wichtigen Fahrradrouten liegen (zum Beispiel Jugendherberge am Weserradweg) besonders in den Sommermonaten erheblich vom Fahrradtourismus profitieren. Ebenso betonen jene Betriebe, die mit Anbietern von Fahrradreisen kooperieren, die ökonomische Bedeutung des Fahrradtourismus. Zunehmend kommen auch kleine Gruppen (6-8 Personen) und Familien. D. h. neben spontanen Buchungen sind Gruppenbuchungen durch verschiedene Anbieter von Fahrradreisen ein wichtiges Segment.

Die Aussagen zu den bundesweiten Alterszielgruppen werden von lokalen Akteuren und Beherbergungsbetrieben für Bremen bestätigt. Der größte Anteil an Fahrradtouristen entspricht der Altersgruppe zwischen Mitte 40 und 60 Jahren. Der Anteil an Familien nimmt zu.

Alle Betriebe halten den Fahrradtourismus in Bremen für steigerbar. Als Voraussetzungen dafür werden unter anderem folgende genannt:

- Klare Marketingstrategie von Bremen als Fahrradstadt
- Kooperationen mit der Region und mit Städten an wichtigen Radwegen (z.B. Osnabrück, Groningen)
- Ausbau von Kombiangeboten (Bike + Bahn, Bike + Ship)
- Weitere Angebote für sichere Abstellmöglichkeiten in der Stadt und in den Hotels
- Weitere Serviceleistungen der Hotels für Radtouristen

Im Rahmen der Leitbildentwicklung für die Stadt Bremen wird Radfahren als ein wesentlicher Baustein der Alltagsmobilität und Naherholung / Freizeit / Tourismus genannt, der weiter qualitativ ausgebaut werden soll (SUBVE 2009). Fahrradfahren und Fahrradtourismus sind umweltfreundlich und tragen zu mehr Lebensqualität in der Stadt bei.

Wenn der Fahrradtourismus um das Radfahren zur Naherholung und in der Freizeit, die Fahrradtour am Wochenende oder den Fahrradausflug zum Besuch von attraktiven Nahzielen ergänzt wird (ein typisches Motiv junger Familien zum Radfahren), dann ergibt sich ein sehr breites Spektrum an Zielgruppen, die jeweils spezifisch angesprochen werden können. Gleiche Voraussetzung für alle ist sicherlich ein attraktives Angebot an Wegen und eine gute Infrastruktur, über die entsprechend informiert wird.

Bremen hat also gute Ausgangsbedingungen dafür, sich noch besser als Fahrradstadt zu präsentieren:

- Fahrradfahren hat Tradition in Bremen. Dies verdeutlicht der hohe Anteil am Modal Split. Mit 17 Prozent aller Wege auf dem Fahrrad stellt sich Bremen im Bundesvergleich (9 Prozent) als „Fahrradland“ dar. In Hamburg (München) werden 12 (10) Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (BMVBS 2008: 49).

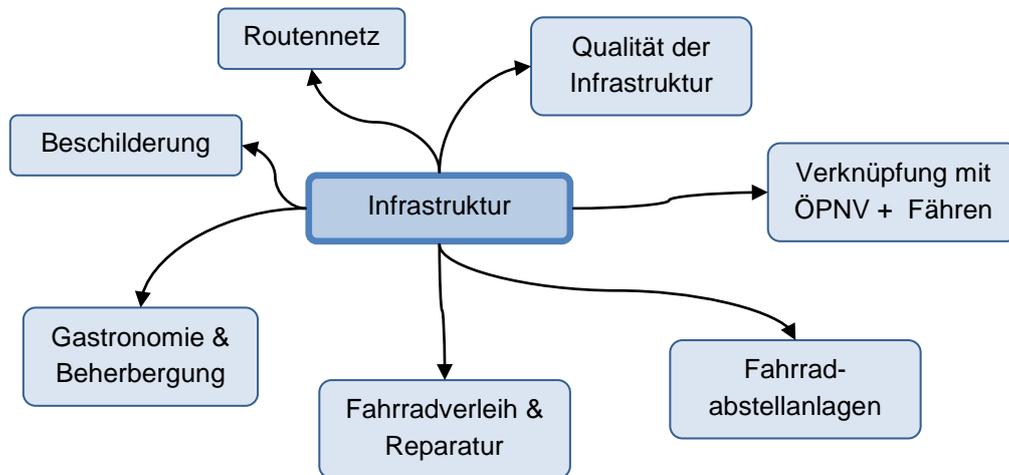
- Es gibt bereits ein großes Angebot an Alltagsradwegen (SUBVE et al. 2005).
- Es gibt mit dem Grünen Ring ein ausbaufähiges Routensystem rund um Bremen (KV et al. 2010).
- Bremen ist eingebunden in mehrere überregionale Fahrradrouten, die bekannteste ist sicherlich der Weserradweg. (siehe Karte im Anhang).
- Beschilderungssysteme, Fahrradverleih oder -service sind weitestgehend vorhanden.
- Im Bereich des Fahrradtourismus sind diverse Akteure in Bremen und in der Region rund um Bremen aktiv.

3 Stärken und Schwächen des Fahrradtourismus in Bremen

Zur weiteren Darstellung der Stärken und Schwächen im Fahrradtourismus in Bremen wurden die Aussagen aus den Experteninterviews und die Informationen aus weiteren Gesprächen und gesammelten Materialien in 2 Themenbereiche untergliedert.

- Mit dem Stichwort **Infrastruktur** sind alle konkreten materiellen Voraussetzungen für den Fahrradtourismus zusammengestellt (quasi die Hardware)
- Unter dem Stichwort **Service / Vermarktung** sind vor allem Informationsangebote und die Vermarktung der vorhandenen Infrastruktur sowie die dazugehörigen Akteure versammelt und nach Potentialen und Defiziten bewertet. Selbstverständlich gibt es zwischen beiden Themenbereichen auch inhaltliche oder strukturelle Überschneidungen.

3.1 Infrastruktur



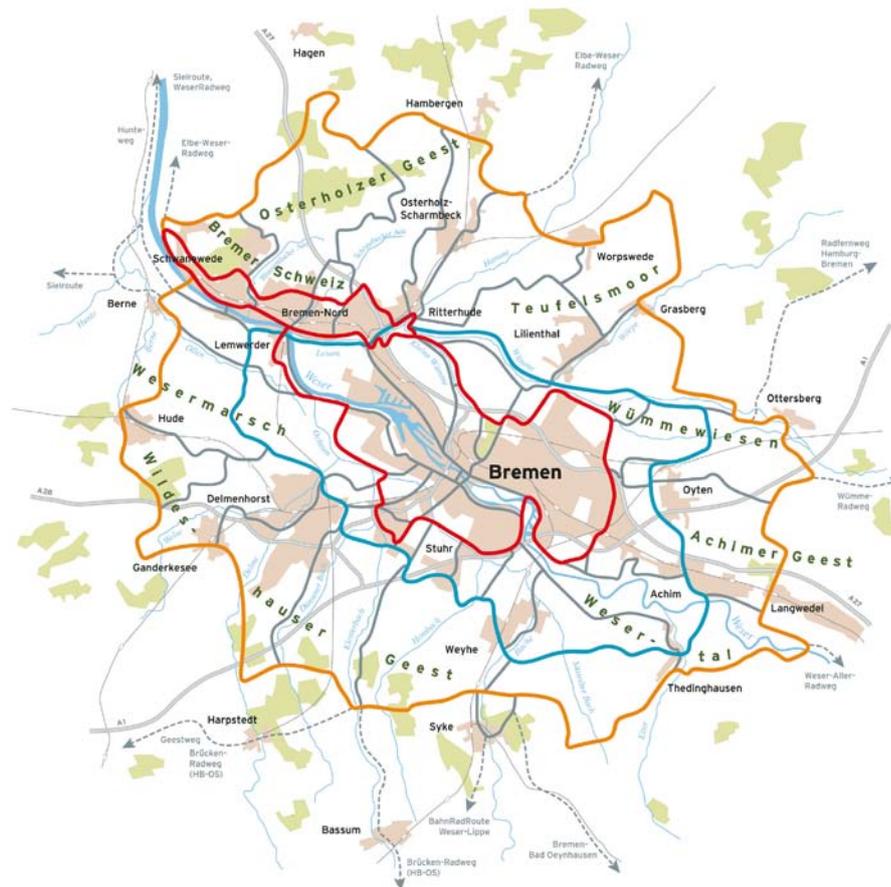
3.1.1 Routennetz

Das Routennetz in Bremen ist durch 4 Stichpunkte zu charakterisieren:

- _ Radfernwege
- _ regionale Radwanderwege
- _ städtische Radrouten
- _ ausgeschildertes Alltagswegenetz.

Bremen ist in ein Netz von Radfernwegen eingebunden, 8 überregionale Radwege starten, enden oder queren Bremen (siehe Karte im Anhang). Damit hat Bremen gute Voraussetzungen, sich als Zentrum mehrerer Radfernwege zu präsentieren.

Im Grünen Ring des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen zusammengefasst sind mehrere regionale Radwanderwege, die zum Teil als Rundkurse konzipiert sind und Bremen an den Standrändern streifen. Der Bremer Stadtrandweg ist dabei die Route, die Bremen einmal auf stadtbremischem Gebiet umkreist und Anknüpfungen an die anderen Routen in der Region bietet. Im Grünen Ring sind neben den drei in immer größeren Distanzen kreisenden Rundkursen um Bremen zudem zahlreiche Querverbindungen kartografisch dargestellt, die Ansatzpunkte für weitere Routen innerhalb von Bremen bieten könnten (siehe Karte unten). Auf Grundlage einer Befragung 1999 wurden dazu bereits Routenvorschläge gemacht (SWuH 1999).



Ausschnitt aus der Karte zum Grünen Ring, Kommunalverbund Niedersachsen / Bremen

Innerhalb von Bremen gibt es ein wenig abgestimmtes Angebot an städtischen Radrouten. Neben dem Bremer Stadtweg, der wichtige Sehenswürdigkeiten in der Innenstadt und in Schwachhausen verbindet, gibt es verschiedene Themenrouten wie z.B. die Landroute im Niedervieland, die Blocklandroute oder die Energieroute. Diese Routen sind teilweise ausgeschildert und werden mit unterschiedlichen Flyern sowie im Internet beworben. Mit den Querverbindungswegen des Grünen Rings gibt es zudem zahlreiche Wegestrecken, die sich für weitere thematische Routen anbieten. Auffällig ist, dass es keine offizielle Route auf der rechten Weserseite gibt, die insbesondere die Überseestadt ins Fernwegeradnetz einbindet.

Grundlage für das tägliche Fahrradfahren in Bremen ist ein sehr gut ausgeschildertes Alltagswegenetz, das durch alle Stadtteile und bis an die Stadtränder führt.

Die Besonderheit für Bremen ist, dass die Radfernrouen und die regionalen Radrouten, vor allem die des Grünen Ringes, nebeneinander um und durch die Stadt führen. Es gibt auffällige Knotenpunkte und Eintrittspunkte in die Stadt, die besonders hervorzuheben wären oder gute Informationspunkte sein können. Nahezu alle diese Punkte liegen direkt am Wasser oder in der Nähe von Flüssen, die häufig die Routen begleiten:

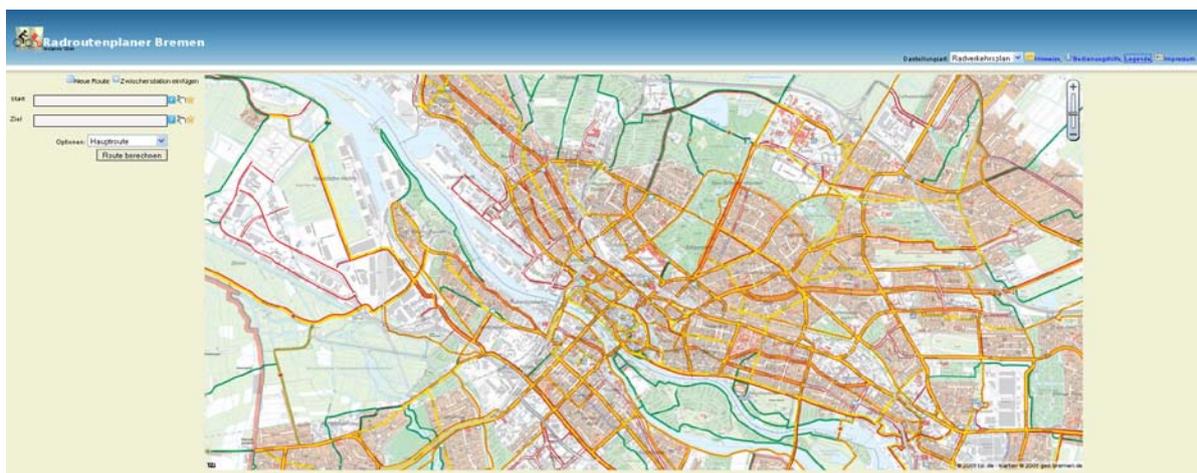
- Schlachte, Höhe Martinianleger (wichtiger Knotenpunkt mehrerer Radfernwege und Zufahrt zur Innenstadt)
- Bremen-Borgfeld-Brücke (Stadtrandweg, Wümme-Radweg, Bremen-Hamburg, Bremen-Worpswede, Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer)

- Bremen-Vegesack (Wümme-Radweg Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer, Radrundweg Unterweser, Radwanderweg Weites Land)
- Bremen-Rekum (Radrundweg Unterweser, Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer)
- Bremen-Hasenbüren (Weserradweg, Deutsche Sielroute)
- Bremen-Grolland – Park links der Weser (Brückenradweg Bremen - Osnabrück, Bremen - Delmenhorst)
- Bremen-Habenhausen – Habenhauser Hafen (Weserradweg, Geestweg)
- Bremen-Arbergen (Weserradweg)

3.1.2 Qualität der Infrastruktur

Befahrbarkeit der Routen und Wegebeschaffenheit

Laut Aussage der zuständigen Stellen beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa ist die Infrastruktur auf den im Radverkehrsplan ausgewiesenen Strecken verkehrssicher.



Karte: Ausschnitt Radroutenplaner Bremen online (basiert auf dem aktuellen Radverkehrsplan)

Die Wege sind als „befahrbar und zumutbar“ klassifiziert. Sollte dies nicht der Fall sein, müsste eine Route gesperrt werden, dies ist aktuell nicht der Fall. Es gibt nach Auskunft der Behörde keine systematische gesamtstädtische Erfassung der Befahrbarkeit und Beschaffenheit der Routen. Das ASV ist Aufgabenträger für die Instandhaltung und koordiniert dies auf der Ebene der Bezirksingenieure.

Für die Radfernwege gibt es unterschiedliche Träger z. B. den Weserbund für den Weserradweg oder der Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) kurz: TouROW für den Wümmeradweg. Wenn dort Streckenkontrollen durchgeführt werden, erhalten die betreffenden Kommunen die Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge, die sie dann umsetzen können. Zum Beispiel wurde für den Radfernweg Hamburg-Bremen im April 2010 eine Kontrollfahrt durchgeführt, aus der für Bremen Hinweise für Beschilderungsverbesserungen resultierten.

Für genauere Aussagen über die allgemein gegebene Befahrbarkeit müsste eine Untersuchung der einzelnen Strecken auf Sicherheit, Barrierefreiheit (z.B. Stufen), Qualität der Wege (Beläge, Wegeföhrung, Umlaufsperrn, Breite der Wege, Oberflächenbeschaffenheit, Befahrbarkeit bei verschiedenen Witterungen) erfolgen bzw. bestehende Ergebnisse zusammengestellt und ergänzt werden.

Verkehrssicherheit

Die Ausweisung der Radwege erfolgt nach Kriterien der Verkehrssicherheit. Die Qualität der Umsetzung wäre im Rahmen einer Routenüberprüfung mit zu bewerten. Die Verkehrssicherheit ist aktuell für alle im Radverkehrsplan ausgewiesenen Radwege gegeben.

Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit stehen teilweise im Konflikt mit einer attraktiven Streckenführung und der vorhandenen Qualität der Wegebeschaffenheit. Hier bedarf es einer aktiven Auseinandersetzung bei der Planung von Routen zwischen den verschiedenen Interessen der Akteure, um am Ende ein gutes Ergebnis für die Nutzer zu erzielen.

Rastmöglichkeiten

Informationen zu Rastplätzen sind übergwiegend zu den jeweiligen Routen verfügbar. Der Grüne Ring zeigt in seiner Karte über Piktogramme die Standorte von Rastplätzen an. Einen allgemeinen Überblick zum Zustand und zur Ausstattung, z.B. Lage im Schatten, Witterungsschutz der Rastplätze, gibt es nicht.

3.1.3 Verknüpfung mit ÖPNV und Fhren

Die Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln der BSAG ist grundsätzlich möglich und kostenpflichtig, es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf Fahrradbeförderung (s. Tarifbestimmungen VBN: 12.3). Bei gleichzeitigem Fahrwunsch haben Kinderwagen und Rollstühhle Priorität. Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Straüenbahnen und Bussen sind also rein aus Platzgründen beschränkt und während der Stoüzeiten fast unmöglich. Gesonderte Mitnahmevorrichtungen gibt es keine.

In der NordWestBahn besteht Reservierungspflicht (einen Tag vorher). Für Gruppen ab 6 Personen besteht im metronom eine Anmeldepflicht (7 Tage vorher). In der Praxis ist zu beobachten, dass die Handhabung wesentlich unkomplizierter verläuft.

In den Bahnen des Nahverkehrs der Deutschen Bahn ist die Fahrradmitnahme erlaubt. Die Fahrradkarte für Züge des Nahverkehrs kostet 4,50 €. Die Fahrradkarte gilt als Tageskarte.

Von Bedeutung für den Tourismus ist die Fahrradmitnahme in Regionalbahnen, die das Bremer Umland ansteuern. Hier ist insbesondere an Feiertagen und zur Ferienzeit eine große Nachfrage zu beobachten. Die Fahrradabteile können diese Nachfrage häufig nicht decken. Zudem ist der Einstieg nur in den neuen Regionalbahnen relativ problemlos. Die alten Bahnen mit Treppenaufstieg sind insbesondere für Radtouristen mit Gepäck, ältere Menschen und Kinder eine große Barriere.

In Kombination mit Museumsbahnen bestehen mehrere Angebote. Diese fahren jedoch nur an ausgewählten Terminen, meistens sonntags. Mit Fahrrädern ist eine Reservierung sinnvoll, zum Teil auch unbedingt notwendig:

- Moorexpress: zwischen Bremen und Stade über Osterholz-Scharmbeck und Worpswede
- Pingelheini: zwischen Bremen-Kirchhuchting und Thedinghausen
- Jan Harpstedt: zwischen Harpstedt und Lemwerder über Delmenhorst
- Kaffkieker: zwischen Eystrup und Syke über Hoya

Eine neue Kooperation mit HalÖver ermöglicht im Rahmen der Linienschiffahrt auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven eine Kombination von Bahn, Bus und Fähre. Bei Tickets, die für die Hin- und Rückfahrt gelöst werden, können die Fahrgäste eine Strecke auch komplett mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurücklegen.

HalÖver bietet auf den meisten ihren Fähren eine Fahrradmitnahme für einen geringen Aufpreis an. Je nach Größe der Fähren gibt es separate Abstellflächen. Auch auf der Weser- und Fahrt ist die Fahrradmitnahme möglich.

In der Region gibt es weitere Fähren und Schiffe, die eine Fahrradmitnahme ermöglichen. Die kleinen Fähren werden meistens nur im Sommer und häufig nur am Wochenende und Feiertagen bedient, teilweise auch nur wenige Mal am Tag:

- Autofähren: Vegesack – Lemwerder, Blumenthal – Motzen, Berne – Farge, Sandstedt – Golzwarden, Bremerhaven – Nordenham-Blexen
- Fähren für Fuß- und Radverkehr: Hagen – Grinden und Ahsen – Oetzen, Bremen Osterdeich – Café Sand, Harriersand – Brake
- Wümmefähren: Niederblockland am Gasthaus „Wümmeblick am Höftdeich“, Oberblockland am Gasthaus „Zur Schleuse“
- Schiffahrten: Bremen – Oldenburg, Bremen – Bremerhaven, Vegesack – Worpswede, Bremen – Verden

Zusammengefasst kann das Angebot an Beförderungsmöglichkeiten im ÖPNV als Stärke (bei allen Schwächen des Service) bewertet werden, die Kombination mit unterschiedlichen Fähren ist eine Stärke mit Chancen für weitere Kombi-Angebote. Wichtig sind allerdings verständliche und einfach handhabbare Informationen zu den Mitnahmemöglichkeiten sowie deren (zeitliche oder saisonbedingte) Einschränkungen.

3.1.4 Fahrradabstellanlagen

In Bremen gibt es verschiedene Abstellanlagen. Eine Übersicht bietet die Verkehrsinfo Bremen, allerdings bisher nur für die Innenstadt und zu Bike&Ride im Stadtgebiet. Zudem gibt es die Radstationen am Hauptbahnhof Bremen und Bahnhof Bremen-Vegesack. In der City gibt es rund um die Fußgängerzone einige Abstellanlagen. Es gibt Fahrradstellplätze an einigen Haltestellen. Sowohl die BSAG (BSAG 2010) als auch die Stadt (Verkehrsinfo Bremen 2010a) weisen diese auf ihrer Internetseite aus. Ein Flyer der Stadt „FahrradParkplan Bremen“ ist ebenfalls verfügbar.

Darüber hinaus fehlen zentrale und gesicherte Abstellplätze in der Innenstadt für Touristen, die auch Möglichkeiten für Gepäckaufbewahrung bieten, bzw. es ermöglichen das Rad mit Gepäck sicher abzustellen. Denkbar wäre dies in den zentralen Parkhäusern.

3.1.5 Fahrradverleih & Reparaturservice

Der bekannteste Fahrradverleih ist der radort des ADFC am Bahnhof (ADFC 2010a). Dazu kommen private Anbieter von Fahrradläden, einzelne Hotels, der Campingplatz oder die Recyclinghöfe. Eine private Internetseite hat den Versuch unternommen, die Angebote zu bündeln (rad-mieten.de 2010). Die Seite scheint allerdings bisher nur wenig genutzt zu werden, um Angebote zu präsentieren. Neben dem gewöhnlichen Fahrradverleih gibt es auch einen Verleih von Eventfahrrädern, z.B. Rikschas, Quadrobikes, Tandems.

Außer den Radstationen am Bremer Hauptbahnhof und am Vegesacker Bahnhof sind wenige gesammelte Angaben zum Reparaturservice zu finden. Da hilft dann nur das Branchenbuch weiter. Auch in der Karte zum Grünen Ring wird auf das Branchenbuch verwiesen.

3.1.6 Gastronomie & Beherbergung

In einer Stadt der Größenordnung wie Bremen gibt es zahlreiche Übernachtungs- und Gastronomieangebote, die sich an ein breites Spektrum potentieller Kunden wenden. Derzeit wird ein spezielles Angebot für Fahrradtouristen nicht im Überblick dargestellt, sondern nur bei den einzelnen Anbietern.

Als Bett&Bike Unterkünfte haben sich 13 Beherbergungsbetriebe eintragen lassen. Im Zusammenhang mit dem Weserradweg gibt es auf der offiziellen Seite ebenfalls eine Liste von acht fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten (Weserbund 2010; ADFC 2010b). Es gibt ein Wochenend-Pauschalangebot eines Hotels speziell zum Fahrradfahren, das von der BTZ vermarktet wird.

3.1.7 Beschilderung

Die Beschilderung der Alltagswege in Bremen wurde vor Kurzem erneuert und nach FGSV-Standard durchgeführt, so dass ein einheitliches Beschilderungssystem der Stadt Bremen mit Beschilderungskataster besteht. Es gibt Vollschilder für das Alltagswegenetz und touristische Routenhinweise, die als Kurzschilder eingehängt werden. Die Beschilderung wird zukünftig vom Amt für Straßen und Verkehr gepflegt und das Kataster fortgeschrieben.

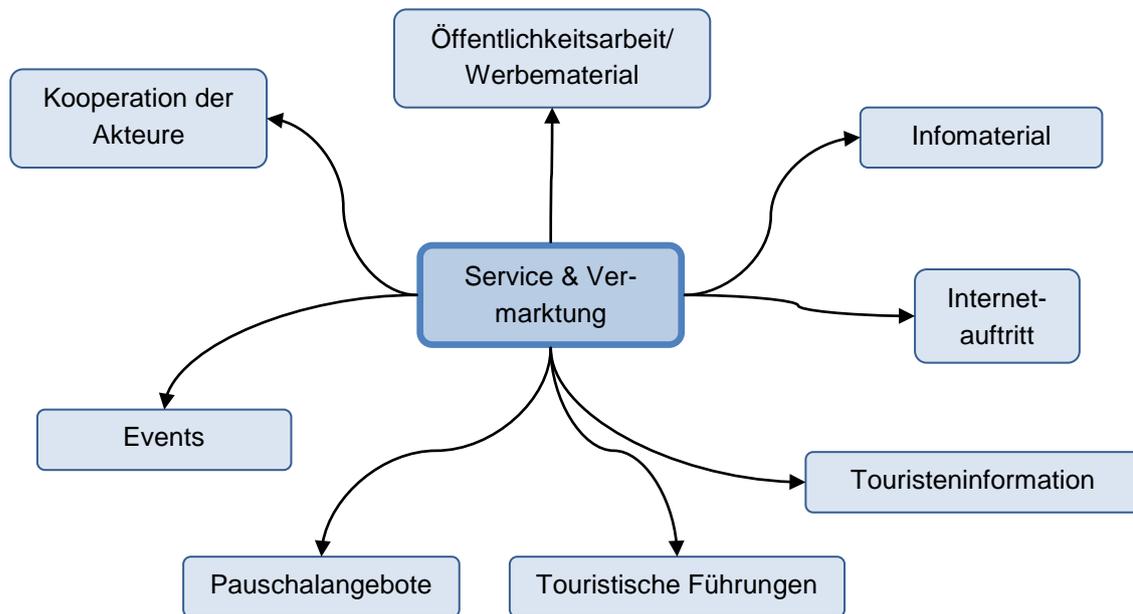
Die Qualität der Beschilderung im Umland ist sehr unterschiedlich, da sie in der Hand der Kommunen und Landkreise liegt. Zum Startschuss des Grünen Rings gab es eine einheitliche Beschilderung. Der aktuelle Zustand müsste im Einzelnen überprüft werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Übergänge von Bremischer zu Niedersächsischer Beschilderung zu überprüfen. Ergänzend zur Prüfung der Beschilderung sollte das mit einer Überprüfung der Routenführung (siehe oben) einhergehen.

Informationspunkte und erläuternde Tafeln sind teilweise in Bremen vorhanden, jedoch gerade im Bremer Stadtgebiet weniger auf Fahrradtouristen ausgerichtet. Im Umland gibt es neben den zentralen Infotafeln zum Grünen Ring auch viele Infotafeln zu einzelnen Routen und Themen. Zum Teil ergibt sich daraus ein verwirrendes Bild ohne Identifikation für die Fahrradregion Niedersachsen/Bremen. Zu prüfen und zu entscheiden ist, ob verschiedene Infosysteme nebeneinander bestehen bleiben können und dennoch eine Form von Corporate Identity entwickelt werden kann.

3.2 Defizite und Potenziale im Themenbereich Infrastruktur

Stärken	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> + 8 überregionale und weitere regionale Fahrradrouten führen durch Bremen + Knotenpunkte dieser Routen in der Innenstadt und an Flüssen + Gut vernetzte Alltagsradwege regional ergänzt durch den Grünen Ring um Bremen + Verschiedene Freizeitrouten in Bremen + Durchgängiges Beschilderungssystem in Bremen + Abwechslung von städtischem Tourismus und landschaftlich attraktiven Routen + Gute ÖPNV-Infrastruktur + Gute Kombinationsmöglichkeiten für Freizeitmobilität (ÖPNV, Rad, Weserfähren, Kanutouren) + Breites Gastronomie- und Beherbergungsangebot + Fahrradfahren ist in Bremen alltäglich, entsprechend ist die Servicekette gut 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Zustand der Befahrbarkeit der Radwege ist nicht systematisch erhoben - Angebote sind verstreut und unübersichtlich für Radtouristen - Fehlende gesicherte Fahrradabstellanlagen insbesondere in der Altstadt / an der Schlachte - Service für Radtouristen im ÖPNV ausbaufähig - Unübersichtliche Information zu Fahrtzeiten, Mitnahmemöglichkeiten, saisonalen Einschränkungen insbesondere bei Museumsbahnen - Fehlende Infos speziell für Radtouristen zu Beherbergung & Gastronomie, Fahrradverleih, Reparatur - Kontrolle zum Zustand der Beschilderung in der Region ist nicht vollständig aktuell
Potenziale	Gefahren
<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau von innerstädtischen Radrundwegen, insbesondere Weserradweg rechtes Weserufer (Überseestadt) – Verknüpfung mit dem Grünen Ring und den Radfernwegen – Gesicherte Fahrradabstellanlagen in der Nähe touristischer Ziele – Weitere Fährverbindungen über und auf der Weser – Identifikation der Fahrradregion Nds. / HB durch einheitliche Schilder, Infotafeln, Rastmöglichkeiten, Landart, Corporate Design – Fahrradverleihsystem (insbesondere Pedelecs) – Leihangebote für GPS-Leihgeräte – Bett&Bike Angebote ausweiten – Neue Zielgruppen erschließen: z.B. mit GPS, Senioren – Pedelecs, Familien mit Kindern – Erlebnisrouten mit attraktiven Zielen, – Zentraler Überblick zu bestehenden Angeboten (sowohl Internet, Printmedien/Karte, vor Ort) – Eingangssituationen der Radfernwege nach Bremen sichtbar gestalten und als Informationspunkte ausbauen – Fachplan Fahrrad im Rahmen des Flächennutzungsplanes als systematisches Entwicklungsinstrument für Fahrradmobilität in Bremen etablieren 	<ul style="list-style-type: none"> ! Instandhaltungskosten der Radwege und deren Beschilderung ! Klärung der Zuständigkeit für Unterhaltung ! Pflege des bestehenden Beschilderungskatasters ! Zu viele spezielle, nicht gebündelte Informationsangebote ! Radtouristen fahren nur durch Bremen ohne längeren Aufenthalt (Übernachtung), auch nicht in der unmittelbaren Nachbarschaft /Region

3.3 Service und Vermarktung



3.3.1 Informationsmaterial

Die Informationslage rund um fahrradtouristische Angebote in und um Bremen ist reichhaltig und für den Nachfrager schwer zu überblicken, da es viele verschiedene Anbieter gibt. Allein für die Angebote in Bremen sind über 30 Flyer und Karten von uns gesammelt worden. Eine Bündelung der Informationen gibt es nur in Ansätzen, z.B.

- durch die Internetseite der Metropolregion „Entdeckertouren per Fahrrad“, auf der die regionalen Fahrradrouen aufgerufen werden können, oder
- durch die Radstation des ADFC, die Flyer und Kartenmaterial zu unterschiedlichen Routen bietet.
- Die BTZ bietet im Rahmen ihres Internetauftritts in der Kategorie „Aktiv“ Kurzinformationen und weiterführende Links zur Fahrradstation, dem Grünen Ring und Fahrradrouen zwischen Ems und Elbe an.

Informationen zu einzelnen Routen, sowohl Radfernwegen als auch Freizeitrouen, sind überwiegend mit Kartenmaterial inklusive Broschüre und mit Internetseite zu erhalten. Die Qualität ist unterschiedlich, es zeigt sich jedoch, dass sich das Kartenmaterial der BVA durchsetzt. Noch nicht in allen Bereichen, aber durchaus verbreitet, ist das Angebot von GPS-Daten zu einzelnen Routen. Teilweise besteht auch die Möglichkeit eigene Routen einzuspeisen und damit anderen zur Verfügung zu stellen.

Es gibt insbesondere im Zusammenhang mit dem Naturerlebnis im Bremer Grünland und Feuchtwiesengürtel mehrere Akteure in Bremen, die über lokale Fahrradrouten mit Themenpaketen nachdenken. Auch für den Radweg entlang der Unterweser auf der östlichen Seite ist dies für den Bereich der Luneplate ein beabsichtigtes Ziel.

Die Stadt Bremen hat ein reichhaltiges Angebot an Gastronomie und Beherbergung, von denen einige auch Angebote für Fahrradtouristen vorhalten. Der ADFC bietet über das Verzeichnis Bett&Bike einen Überblick. Darin sind allerdings nur wenige Hotels und Pensionen vertreten. Die Datenbank zu Ausflugszielen in und um Bremen bringt keine Treffer (ADFC 2010c). Eine Möglichkeit Ausflugslokale zu suchen besteht nicht.

Für den Bereich Gastronomie und Beherbergung fehlen ein Überblick und eine Möglichkeit der gezielten Suche für Fahrradtouristen in Bremen.

Insgesamt ist das Vorhandensein von Angeboten und einzelnen Information dazu umfangreich und positiv zu werten, die wenig ausgeprägte Bündelung der Angebotsdarstellung ist eher negativ. Potentiale sind in einer möglichst zentralen Informationsvermittlung zu erwarten.

3.3.2 Internetauftritt

Einen speziellen Internetauftritt zum Fahrradtourismus bietet die Stadt Bremen nicht an. Der Fahrradtourist muss sich seine Informationen aus den Internetauftritten der vielfältigen Anbieter zusammensuchen. Das unübersichtliche Angebot reicht von regionalen Informationen der Metropolregion, des Kommunalverbundes oder der Landkreise über Auftritte der Radfernwege, lokale Informationen der Stadt Bremen und der BTZ sowie den Umlandgemeinden und Informationen zu speziellen Angeboten von z.B. ADFC, Stattreisen, 123 Rad,...

Eine zentrale Informationsplattform beispielsweise auf bremen.de wäre hier eine Chance der gebündelten und leichter zugänglichen Informationsvermittlung.

Für den Alltagsradverkehr gibt es unter Verkehrsinfo-Bremen (Verkehrsinfo Bremen 2010b) Informationen zu Park & Bike, Stellplätzen in der Innenstadt und die Möglichkeit, sich Wegeverbindungen anzeigen zu lassen. Zudem wird ein Radroutenplaner auf Basis des Radverkehrsplans Bremen im Internet angeboten (GeoInformation et al. 2010). Bei der Routenwahl kann zwischen drei Optionen unterschieden werden: Hauptroute, kürzeste Route und touristische Route. Es besteht auch die Möglichkeit, verschiedene Sonderziele, u.a. Sehenswürdigkeiten auszuwählen.

Eine Verlinkung zum Grünen Ring verweist auf Freizeit-Radwege der Stadt und der Region. Der ADFC wird als erster Ansprechpartner für den Radverkehr genannt.

Es gibt also auch im Internet viele eher verstreute Informationen in der Stadt, die einfach gebündelt werden könnten (z.B. bei bremen.online).

Sowohl zum Informationsmaterial als auch zum Internet ist dabei anzumerken, dass dies die beiden Medien sind, die Radurlauber überdurchschnittlich zur Information nutzen. Internet, Reiseliteratur, Tourismusinformation (auch vor Ort) sowie Karten und Prospekte zu Fahrradthemen werden überdurchschnittlich genutzt gegenüber Informationen von Bekannten, Reisebüros oder Prospekten einzelner Anbieter / Unterkünfte (DTV 2009).

3.3.3 Touristeninformation

Die Bremer Touristik-Zentrale ist die erste Anlaufstelle für Touristeninformationen aller Art in Bremen. Sie hat aktuell keinen Schwerpunkt in der Vermarktung von Fahrradangeboten, so dass hierüber nur wenige Informationen zu erhalten sind. Im Repertoire ist ein Pauschalangebot eines Hotels für Fahrradtouristen. Spezielle Anfragen von Fahrradtouristen werden in der Regel an den ADFC weitergeleitet.

Der ADFC hat nach eigener Aussage nicht das Selbstverständnis einer touristischen Informationseinrichtung. Vielmehr bedient er ein wahrgenommenes Defizit in der Informationskette über Angebote für Radtouristen. Nachteil dieser Lösung ist, dass die Information des ADFC nur am Hauptbahnhof untergebracht ist und dadurch in der Altstadt keine spezifischen Informationen für Radtouristen direkt zugänglich sind.

Für den Bahnhofsvorplatz besteht Verbesserungspotential in einem Informationssystem für Radtouristen. Dazu gab es bereits 2001 eine Ideenskizze (SWuH 2001). Die Idee eines Informationssystems wird auch vom ADFC unterstützt.

3.3.4 Touristische Führungen

In Bremen gibt es verschiedenste Angebote für touristische Führungen, auch in Verbindung mit dem Fahrrad. Der ADFC bietet eine breite Palette von Fahrradtouren an, aber vor allem für die Tour am Wochenende oder nach Feierabend. Darüber hinaus gibt es auch spezielle Touren, z.B. die „Neubremertour“, die natürlich auch für Touristen offen ist. Auf Anfragen werden auch geführte Routen mit dem Fahrrad für Tagungsgäste, Gruppen oder Fachdelegationen angeboten.

„Happy Rikscha Bremen“ bietet geführte Stadtrundfahrten mit der Fahrradrikscha an. Statt-Reisen haben mit der Bremischen Butterfahrt ins Blockland und „Vom Wesertower zum Molenturm“ durch die Überseestadt zwei geführte Radtouren im Programm.

Zusätzlich zu den geführten Routen gibt es unterschiedliche Themenrouten, die eigenständig gefahren werden können, z.B. den Stadtrandweg, Bremer Stadtweg, „15 Gärten“, Energie-Routen, Bremer Landroute. Diese sind teilweise ausgeschildert, mit Infotafeln ergänzt und bieten Flyer oder Broschüren zur Begleitung und Information. Für Kinder gibt es beispielsweise Expeditionen, auf denen sie mit Hilfe eines Flyers einem Bilderrätsel folgen können (ADFC 2010d).

Aus den Experteninterviews geht hervor, dass touristische Stadtführungen ein Potential sind, insbesondere mit dem Ziel Überseestadt, aber auch mit dem Ziel der Randbezirke Bremens, die bisher in der touristischen Vermarktung unterversorgt sind. Dazu ist es allerdings notwendig, eine längere Phase (etwa 5 Jahre) des regelmäßigen Angebots und laufender Vermarktung zu kalkulieren, damit sich die Angebote auch etablieren lassen. Erste Ansätze für eine „Hafen-Radtour“ wurden bereits 2004 formuliert (SWuH 2004) und aktuell gibt es eine Hafentour im Angebot von Stattreisen Bremen. Kultur Vor Ort e.V. aus Bremen hat in dem Segment auch Touren angeboten, dieses Angebot aus finanziellen Gründen allerdings wieder eingestellt. Das Potential wird aber dennoch gesehen.

Versuche, Angebote zu platzieren, sind gescheitert, weil die finanziellen und personellen Kapazitäten fehlten, eine kontinuierliche Vermarktung sicher zu stellen. Erfahrungen haben gezeigt, dass Angebote über einen längeren Zeitraum (ca.5 Jahre) vorgehalten werden müssen, damit sie sich am Markt durchsetzen können.

3.3.5 Pauschalangebote

Es gibt aktuell für Bremen ein Pauschalangebot, das über die BTZ in ihrem Katalog vermittelt und nach Aussage des Hotels auch sehr gut angenommen wird. Darüber hinaus gibt es Anbieter, die im Rahmen der Radfernwege, im Besonderen des Weserradweges, Angebote machen, wie Fahrradreisen, Rückenwind, Rad-Reise-Service oder SRJ und auch mit einigen Beherbergungsbetrieben in Bremen zusammenarbeiten. Auch diese Angebote werden nach Auskunft der kooperierenden Beherbergungsbetriebe sehr gut angenommen.

Für Bremen gibt es keine spezifischen Pauschalangebote, die eine Kombination von unterschiedlichen Fortbewegungsarten (Kanu, Rad, zu Fuß, Skaten) beinhalten. Die Voraussetzungen für das Entwickeln von Kombiangeboten sind allerdings gut.

In den Experteninterviews überwog die Einschätzung, dass in Bremen grundsätzlich mehr Angebote erfolgreich entwickelt und vermarktet werden könnten. Es fehlt dazu aber an Anbietern und Vermarktung.

3.3.6 Events

Große international oder bundesweit bekannte Events zum Fahrradtourismus gibt es wenige. Die Rad+Outdoor in Bremen (18.000 Besucher) ist Norddeutschlands größte Fahrradmesse. Eine weitere Messe in Bremen ist „Radreisen grenzenlos“ des ADFC. Nicht speziell für Fahrradtouristen, aber für Radsportfans findet jedes Jahr das Bremer 6-Tage-Rennen statt. Auch an Fahrradfahrer richten sich die Aktionen zum Autofreien Sonntag, dieses Jahr z.B. mit der ADFC-Hochstraßentour. In der Kombination aus Alltagsereignis und touristischem Ereignis könnten Kampagnenansätze für ein Marketing als Fahrradstadt erfolgen. Dazu könnte auch eine weitere Fortsetzung der Reihe der Fahrradkongresse in Bremen dienlich sein. Bereits drei Bremer Fahrradkongresse haben stattgefunden, der letzte 2006 zum Thema „Kinder erfahren die Stadt“. Der 2. Bremer Fahrradkongress fand 1999 zum Thema Planung, Infrastruktur und Marketing für den Fahrradtourismus statt. Schon damals wurden ähnliche Themen diskutiert, die noch immer aktuell sind, z.B. das Stichwort Kooperationen (ADFC 2000: 43 f.).

3.3.7 Öffentlichkeitsarbeit/ Werbematerial

Die Stadt Bremen vermarktet sich nicht ausdrücklich als Fahrradstadt. Die bestehenden Angebote werden weitestgehend über die Akteure und Einzelanbieter separat beworben. Die BTZ hat in Ihrem Katalog ein Angebot mit Ausrichtung auf Fahrradtourismus. In Magazinen und Broschüren der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) wird der Fahrradtourismus nicht beworben, da hier das entsprechende Angebot bzw. die Verknüpfung mit der touristischen Betreuung durch die BTZ fehlt.

Im bundesweit renommierten Katalog des ADFC „Deutschland per Rad entdecken“ war die Stadt Bremen eine Zeit lang mit dem Bremer Stadtweg vertreten. Aus Kostengründen wurde diese Präsentationsplattform jedoch aufgegeben. Unabhängig von der Stadt präsentiert sich der Weserbund mit dem Weserradweg in diesem Katalog.

Auf Messen ist Bremen nicht ausdrücklich mit dem Thema Fahrradtourismus vertreten.

Eine Vermarktung in anderen Magazinen, z.B. mobil der Deutschen Bahn ist nicht bekannt.

Insgesamt könnte Bremen im Stadtmarketing wesentlich offensiver das Thema Fahrradstadt besetzen, da genügend Potentiale dafür vorhanden sind. Dies wird auch von Seiten der WFB so eingeschätzt. Allerdings müssen dafür dauerhafte Angebote vorgehalten werden.

Ansätze für eine Profilierung des Radtourismus im Nordwesten wurden bereits 2004 in einem Ergebnisbericht beauftragt von der RAG Bremen/Niedersachsen zusammengestellt. Einige Ansätze sind bereits umgesetzt, z.B. der Internetauftritt, andere Maßnahmen müssten im Detail überprüft werden.

3.3.8 Kooperation der Akteure

Die Kooperation der Akteure im Fahrradtourismus ist auf der Seite der Anbieter an der Vermarktung der jeweiligen Produkte orientiert. Bei der zentralen Bereitstellung von Informationen und bei der Weiterentwicklung von Angeboten in allen drei Feldern (Alltag, Freizeit, Tourismus) gibt es sowohl in Bremen als auch mit den regionalen Organisationen Möglichkeiten einer besseren Kooperation. In den Experteninterviews wurde dies von vielen Gesprächspartnern angemerkt und zugleich die Bereitschaft geäußert, sich z. B. an einem Runden Tisch zur besseren Vernetzung zu beteiligen.

3.4 Defizite und Potenziale für Service und Vermarktung

Stärken	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> + Vielfalt an Anbietern und Infomaterial + Vielfalt an geführten touristischen Angeboten + Drei starke Partner für Service und Vermarktung: ADFC, BTZ, bremen online + Radroutenplaner mit interaktiver Routenplanung online verfügbar + Motivierte und engagierte Akteure vor Ort (Hotellerie, DJH, geführte Touren) + Anbieter vor allem am Weser-Radweg interessiert an Kooperationen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mangelnde Koordination der Vermarktung - Fahrradtourismus ist kein Schwerpunkt der touristischen Vermarktung - Fehlende Grundlagendaten: Keine Evaluation von Service, Vermarktung und Nachfragepotentialen - Fehlender Überblick zu Gastronomie & Beherbergung für Radtouristen - Wenige Pauschal- und Kombiangebote in Bremen, wenig offensive Vermarktung vorhandener Angebote - Defizite in der regionalen Potentialanalyse
Potenziale	Gefahren
<ul style="list-style-type: none"> – Zentrale Information durch Broschüre und Internet, („Service für die Region“) – Touristische Führungen ausbauen und für alle Anbieter gebündelt bewerben – Radrundwege für ungeführte Touren ausschildern – Vermarktung von Bremen als Fahrradstadt bundesweit, Marketingkampagne innerhalb der Stadt „Bremen fährt Rad“ – Stärkere Verflechtung mit dem Umland: Fahrradregion Bremen / Niedersachsen – Neue Pauschalangebote als Zugpferd für Individualreisende entwickeln und dauerhaft bewerben – Viele Akteure, die Interesse haben Angebote für Fahrradfahrer und -touristen zu platzieren – Fahrradinteressierte und Fachpublikum in Bremen weiter halten über: Events, Messen, Fachkongresse – Neue Zielgruppen mit speziellen Angeboten erschließen (z.B. Radsportangebote für Tagungsreisende) – Kultur, Stadtentwicklung und Naturerleben sind innovative, entwicklungsfähige Themenfelder 	<ul style="list-style-type: none"> ! Kosten für langfristiges Marketing, Aktualisierung von bereitgestellten Informationen ! Langer Atem für Vermarktung notwendig ! Nachfragepotentiale sowie Qualität von Service und Vermarktung sind nicht hinreichend untersucht ! Angebot an Informationsmaterial ist wenig abgestimmt und entsprechend unübersichtlich

3.5 Bremen hat das Potenzial zur Fahrradstadt

Vor allem drei Schwerpunkte für weitere Handlungsansätze sind im **Bereich Infrastruktur** in vielen Expertengesprächen und in den vorhandenen regionalen und bundesweiten Materialien als Chance für den Fahrradtourismus in Bremen deutlich:

- Bremen kann mit verschiedenen kleinen **innerstädtischen Routen**, Querverbindungen des Grünen Rings sinnvoll ergänzen und zugleich zusätzliche attraktive städtische Angebote für Radtouristen entwickeln. Streckenführung und weitere Attraktionen sowie gastronomische Angebote liegen an vielen gut befahrbaren Wegen. Die Routen würden dem Freizeitradfahren und dem Radtourismus zugleich dienlich sein. Eine verlässliche Befahrbarkeit der Strecken käme zugleich dem Alltagsradverkehr zugute.
- Bremen kann ergänzend vor allem zu den Radfernwegen **weitere, ergänzende Infrastrukturmaßnahmen** wie Fahrradabstellplätze oder zentrale Infos an den Knotenpunkten an den routenbegleitenden Flüssen sowie eine Kombination unterschiedlicher Fortbewegungsmöglichkeiten (Weserfähren, ÖPNV, Kanutouren) anbieten.
- Eine **zentrale Anlaufstelle für alle Informationen rund um die Infrastruktur** ist für Bremen von allen Seiten ein geäußerter Wunsch. Damit verknüpft wäre zugleich eine **gebündelte Information** (Broschüre / Internet) zu Routen / Infrastruktur.

Auch im Bereich **Service / Vermarktung** ist die Bündelung der Angebote, die Kooperation der Akteure und eine zentrale Vermarktung die wesentliche Chance für den Fahrradtourismus in Bremen.

- Voraussetzung für eine Bündelung der Angebote ist eine **dauerhafte neue Kooperationsform der Akteure im Fahrradtourismus** die seitens des Senators für Wirtschaft und Häfen und des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zu organisieren und zu initiieren ist. Dabei ist Bremen, Bremerhaven und die Region jeweils projektbezogen mit einzubeziehen.
- **Kultur, Stadtentwicklung und Naturerleben als innovative Themenfelder** sind mögliche Ansatzpunkte für eine inhaltliche und qualitative Weiterentwicklung der bereits bestehenden Angebote. Dabei sind nicht immer neue Routen das Stichwort, sondern die geschickte Verknüpfung von und Information über bestehende Angebote, Naturräume, Sehenswürdigkeiten, Stadtentwicklungsorte ist erfolversprechend.
- **Pauschalangebote neu und weiter zu entwickeln** ist wichtig, um Zugpferde für den weiteren Individualtourismus anzubieten. In diesem Zusammenhang können auch Events, Messen und Fachveranstaltungen den Standort „Fahrradstadt Bremen“ zusätzlich prägen.
- Insbesondere in Kombination mit einer Stadtmarketing-Strategie, die sowohl die alltägliche Radverkehrsnutzung als auch die Freizeitverkehre und den Radtourismus im engeren Sinne einbezieht, kann **Bremen das Potential als Fahrradstadt** und als Stadt für „Nahmobilität“ (Stichwort: ‚Langsamverkehr‘, Klimafreundlichkeit) ausbauen.

4 Stichpunkte für mögliche Handlungsansätze

4.1 Kurz- bis mittelfristige Handlungsansätze

- Akteure an einen Tisch holen und gemeinsam Arbeitspakete schnüren sowie Vernetzung organisieren
- Internetportal Radfahren in Bremen (z.B. über bremen.de). Regelmäßig aktualisierte gemeinsame Broschüre und Karte mit möglichst vielen Akteuren, Angeboten und Informationen, Entwicklung Internetauftritt Grüner Ring (einschließlich POIs)
- Weiterentwicklung des Routenangebotes (z.B. rechtes Weserufer)
- Entwickeln von Rundwegen in Bremen unter dem Motto der „Stadtmusikantenrouten“
- Knotenpunkte / Eingänge in die Stadt sichtbar gestalten (Informationsmöglichkeiten) mit Werbung für z.B. Sehenswürdigkeiten, Übernachtungen, Fahrradservices.
- Verbesserung der Kombination mit Fähre, ÖPNV, Kanutouren
- Verleihsysteme (lokal und regional) / Moderne Angebote: Pedelecs, GPS, Geo-Caching.
- Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Rad und Gepäck.
- Kombiangebote: z.B. Fährticket, Übernachtung, Eintritt Sehenswürdigkeiten

4.2 Langfristige und dauerhafte Handlungsansätze

- Qualifizierung der bestehenden Routen hinsichtlich Wegezustand, Beschilderung, Führung, Lückenschluss
- Fachplan Fahrrad im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes / Mobilitätsstrategien für Bremen
- Interventionen am Weg, z.B. „Bilderrahmen“ mit Blick auf spezielle Landschaftsmerkmale, Kunst im öffentlichen Raum
- Bündelung der vorhandenen Angebote, Schaffen einer übersichtlichen Angebotsstruktur. Schaffen einer zentralen Informationsstelle für Angebote
- Weiterentwicklung der Events, Messen, Fachveranstaltungen zur Aufmerksamkeitssteigerung für die „Fahrradstadt Bremen“
- Qualitative und nachhaltige Pauschalangebote, die Fahrradfahren und Bremer Sightseeing verbinden (als ‚Zugpferd‘ für Individualreisende)
- Bett & Bike gemeinsam mit Anbietern ausweiten
- Einbinden in das Stadtmarketing mit einer eigenen Kampagne „Bremen fährt Rad“
- Fahrradregion Bremen / Niedersachsen entwickeln
- Lokale Evaluierung und Erhebung von statistischen Daten zu Übernachtung, Reiseverhalten, Angebot und Nachfrage

5 Projektansätze für Bremen

Die Stichpunkte zu den möglichen Handlungsansätzen aus dem Kapitel 4 wurden für eine Diskussion mit den Akteuren in der Region im Rahmen von 2 Workshops im Februar 2011 zu 6 Projektthemen verdichtet. Diese 6 Projektthemen wurden auf einem Workshop in Arbeitsgruppen diskutiert und mit weiteren Stichworten, Ideen aber auch kritischen Anmerkungen angereichert. Das Protokoll zu diesem Workshop wurde allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Die nachfolgende Beschreibung der Projektansätze und der damit verbundenen Ideen zur Weiterentwicklung der Ansätze beziehen sich in weiten Teilen auf die dokumentierten Workshopergebnisse.

Die 6 Projektansätze lauten:

- Stadtmarketing
 - touristische Kombiangebote
 - Bremen und Umland
- sowie
- städtische Themenrouten
 - Natur und Landschaft
 - Wasser und Radfahren



5.1 Sechs Projektansätze für Bremen

Stadtmarketing und Fahrradtourismus

Damit Fahrradtourismus überhaupt ein relevantes Thema werden kann, ist eine Einbindung des Themas Radfahren in das Stadtmarketing Bremens grundlegende Voraussetzung. Dafür ist die Qualität von Angeboten zu gewährleisten und entsprechend nach Innen und Außen darzustellen.

Ein Stadtmarketing mit dem Schwerpunkt Radfahren hat verschiedene Zielgruppen: Alltagsfahrer/innen und Gäste. Diese sind noch in Tagesgäste (Mehrzahl) und Übernachtungsgäste (ökonomisch interessant) zu differenzieren. Da Fahrradtourist/innen zu großen Anteilen Individualist/innen sind, sind die Anforderungen der Zielgruppe an vielen Stellen unscharf bzw. genauer zu evaluieren.

In Bremen gibt es bereits viele Aktivitäten bezüglich Fahrradfahren und Fahrradtourismus. Es fehlt aber eine gezielte Marketingstrategie, mit der Bremen als Fahrradstadt beworben wird.

Es fehlt eine Möglichkeit, sich zentral über die vorhandenen Angebote zu informieren – z.B. als Internetportal oder Broschüre.

Es fehlt eine zentrale „Dachmarke“ für Fahrradtourismus in der Stadt (und der Region). „Bremen fährt Rad“ wäre ein möglicher Kampagnentitel.

In der Diskussion mit allen Akteuren wird immer betont, dass eine Offensive für das Fahrradfahren als Bestandteil des Stadtmarketings benötigt wird, die aber nur über eine eindeutige Zuständigkeit herstellbar ist. Wesentliche Bausteine für ein Stadtmarketing sind eine entsprechende Internetpräsenz, die Darstellung in Printmedien, eine imageträchtige Broschüre (Wiedererkennung), tatsächlich qualitativ gute und/oder außergewöhnliche (in Erinnerung bleibende) Angebote. Für Marketing braucht es einen langen Atem und eine Kooperation mit Bremerhaven und dem Umland.

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Qualitativ hochwertige Infrastruktur betreffend Radwegen, Übernachtung, Service-Points, Fahrradmitnahme von ÖPNV, DB, Fähren.
- Ausbau des Wegenetzes nach Themen (z.B. Kinderrouten, Rad und Genuss, Sternfahrten).
- Zentrales Infoportal für Bremen und Region zur Information über Radwege, Touren und Angebote, Infrastruktur, Übernachtung, Werkstätten (Internetbasiert, Broschüre, Flyer), Bündelung der Informationen, Einbindung von Fahrradtourismus in vorhandene Tourismuswerbung.
- Marketing Strategie: Bremen – Die Fahrradstadt des Nordwestens. „Bremen fährt Rad“ Präsenz Bremens als Fahrradstadt in überregionalen Medien (z.B. Deutschland per Rad), auf Messen etc.

Touristische Kombiangebote

Es gibt in Bremen und in der Region ein reichhaltiges Angebot an Routen und Kombiangeboten mit Fähre, Bahn und ÖPNV.

Zentraler Diskussionspunkt für eine Weiterentwicklung von Kombiangeboten ist, in wie weit vorhandene Angebote angenommen werden. Welche Angebote sind demnach entsprechend zu ergänzen, qualitativ weiter zu entwickeln, oder zu bündeln. Dabei sind folgende Stichpunkte zu berücksichtigen:

- Fahrrad und andere Angebote: Was gibt es, was ist ausbaufähig, was sollte neu entwickelt werden?
- ÖPNV, Fähren, Freizeitsport, Gastronomie
- Möglichkeiten für Verleihsysteme
- Pauschalangebote als Kombiangebote
- Ansätze für Stadtreisen plus Fahrrad: „Kultur mit Bewegung“ prüfen

Pauschalangebote werden oft angefragt, aber wenig angenommen. Daher sehen viele Akteure im Fahrradtourismus wenig Sinn darin, in diese Richtung weiter Arbeit zu investieren. Viel wichtiger ist es, über einen qualitativ hochwertigen „Fächer“ an kombinierbaren Angeboten sowohl im Internet als auch mit Printprodukten (am Besten sind Karten mit zusätzlichen Infos) informieren zu können. Die Tourist/innen organisieren sich dann weitgehend selbständig.

Zielgruppe sind Fahrradtourist/innen, aber auch die Bremer/innen, die am Wochenende in die Region fahren, bzw. die Menschen aus den Landkreisen, die am Wochenende nach Bremen mit dem Rad fahren (oder Kombination Fahrrad / DB).

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Qualitätsvolles Angebot an Radwegen, Inhalten, Infrastruktur und Übernachtung ausbauen. Daraus können auch Kombiangebote entwickelt werden. Pauschalangebote sind eher im Sinne des schon dargestellten ‚Zugpferdes‘ für den zahlmäßig bedeutsameren Individualtourismus zu entwickeln.

Bremen nicht ohne Umland

Grundsätzlich fehlt es an einer gemeinsamen Plattform von Bremen und den Landkreisen zur Information über die vorhandenen Angebote und zur Vermarktung (Koordinationsstelle). Diese wäre aber notwendig, um gemeinsam als Fahrrad-Region auftreten zu können. Andere Kooperationen sind immer dann sinnvoll, wenn sie direkt produktorientiert sind.

Intensivere Kooperationen der Akteure aus Bremen und den Landkreisen sind dringend nötig, damit sinnvolle Angebote entwickelt und etabliert werden können.

Es wird für alle diese einzelnen Verbesserungsansätze dringend eine koordinierende Stelle benötigt, die die Vernetzung zwischen Bremen und den Landkreisen zum Thema Fahrrad-Tourismus übernimmt. Bremen ist an der Stelle gefragt, aktiv zu werden.

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Gegenseitige Verlinkung der Angebote als erster Schritt
- Gemeinsame Vermarktung der Angebote von Bremen und den Landkreisen unter einer Dachmarke: „Radregion Nr. 1 des Nordens“ als mittelfristige Perspektive
- Produktorientierte Kooperationen

Schwerpunkt Natur und Naturrouten

In Bremen und der Region gibt es bereits ein umfangreiches Angebot an Routen, die landschaftlich attraktiv sind, so dass es nicht unbedingt notwendig ist, neue Routen zu erstellen. Viel sinnvoller wäre es, bestimmte Themen oder Erlebnistipps (Kombination mit Kinderspielflächen, Gastronomie, Attraktionen) in den Vordergrund zu stellen.

Eine Vermarktung über die Zeitung (regelmäßiger Bericht „unsere schönste Sonntagstour“) oder das Internet wäre sinnvoll.

Technische Innovationen wie GPS oder Geo-Caching sollten unbedingt mit einbezogen werden

Ebenso gibt es in Bremen viele Möglichkeiten an bereits bestehende Angebote anzuknüpfen wie beispielsweise die Botanik oder wie die derzeit in Vorbereitung befindliche Darstellung der 111 Naturerlebnistipps für Bremen vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa. Auch der Grüne Ring ist ein Anknüpfungspunkt.

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Möglichst umfangreiche Darstellung von Erlebnistipps in Internet und Broschüre / Karte, ggf. für Zielgruppen spezifizieren.
- Moderne Formen des Naturerlebens unbedingt weiter entwickeln (GPS, Geo-Caching)

Städtische (Themen-) Routen

Neue Ideen für städtische Themenrouten sind bei vielen Akteuren vorhanden. Unter der Dachmarke „Bremer Stadtmusikanten“ könnten beispielsweise vier Themenrouten für Bremen entwickelt werden. Als inhaltliche Schwerpunkte können die vier Leitbilder „maritim“, „innovativ“, „lebendig“ und „historisch“ aufgegriffen werden. Nach diesen Leitbildern könnten Fahrradroutes entwickelt werden, die auch Attraktionen zeigen, die überraschend sind. Interessant wäre auch eine Einbindung von Kultureinrichtungen (z.B. Museen). Zu den Routen müsste es dann auch gut lesbare Handreichungen (Flyer, Karte, Broschüre) geben.

Eine Anbindung der Themenrouten an den ÖPNV wäre sinnvoll, dann könnten auch Fußgänger/innen das Routenangebot nutzen.

Wichtiges Stichwort ist auch eine Weiterentwicklung einer Radwegeverbindung / Themenroute durch die Überseestadt.

Als Verantwortliche für die weitere Konzeption wurden der Senator für Wirtschaft und Häfen, der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sowie die Wirtschaftsförderung Bremen und die Bremer Touristik-Zentrale genannt.

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Konzept für „Stadtmusikanten“-Themenrouten weiter entwickeln
- Radwegkonzept durch die Überseestadt

Wasser & Radfahren (Wege, Infos, weitere Angebote)

Das Thema Wasser und Radfahren ist als Kombiangebot (Rad und Weserfähren, Rad und Kanutouren) sinnvoll weiter zu entwickeln.

Für alle Wege entlang der Weser, alle Strecken der Radfernwege, die entlang der bremschen Gewässer verlaufen, ist die Qualität von Routen und Beschilderung zu sichern und zu prüfen. Dies ist die Voraussetzung für eine gute Vermarktbarkeit.

Insbesondere an den Standorten, die Kreuzungspunkte der Fernradrouten darstellen, sollte an der Grenze zu Bremen eine wahrnehmbare Information zu Bremen, den spezifischen radtouristischen Angeboten und den vielfältigen sonstigen Angeboten konzipiert werden.

Ideen zur Weiterentwicklung:

- Konzept für „Eingangstore“ entlang der Radfernwege erarbeiten
- Kontrolle der Beschilderung und Wegebeschaffenheit entlang der Radfernwege, Gewässer, Streckenverläufe des Grünen Rings
- Entwicklung eines Weges am rechten Weserufer durch die Überseestadt (s.o.)

5.2 Zusammenfassende Ergebnisse des 2. Workshops zu Projektansätzen

Insgesamt gibt es ein breites Angebot im Fahrradtourismus in Bremen und der Region. Zu sichern ist die Qualität, da sich nur Qualität auch gut und dauerhaft erfolgreich vermarkten lässt.

- Neue Routen sollten entlang interessanter Themenschwerpunkte entwickelt werden. Eventuell wäre eine Bündelung vorhandener Routen sinnvoll.
- Eine Angebotsentwicklung sollte sowohl an die Bremer/innen gerichtet sein als auch an Fahrradfahrer/innen aus der Region und Tourist/innen.
- Bei einer Marketingstrategie geht es nicht nur um die touristischen Angebote sondern insgesamt um das Thema Bremen als Fahrradstadt in einer Region, die durch das Radfahren geprägt ist: „Bremen und Umzu fährt Rad“ und die Region auch. Sinnvoll wäre es, für Bremen bzw. für die Region eine Dachmarke für den Fahrradtourismus zu entwickeln, unter der die gemeinsamen Angebote vermarktet werden könnten.
- Es fehlt eine gemeinsame Plattform, auf der über die Angebote der Region informiert wird. Sowohl Internet als auch Broschüre sind hierfür sinnvolle Medien. Zumindest sollte eine gegenseitige Verlinkung erreicht werden, damit die Angebote relativ übersichtlich und komfortabel verfügbar sind.
- Intensivere Kooperationen der Akteure aus Bremen und den Landkreisen sind dringend nötig, damit sinnvolle Angebote entwickelt und etabliert werden können.

Es wird für alle diese einzelnen Verbesserungsansätze dringend eine koordinierende Stelle benötigt, die die Vernetzung zwischen Bremen und den Landkreisen zum Thema Fahrrad-Tourismus übernimmt. Bremen ist an der Stelle gefragt, aktiv zu werden.

6 Literatur

ADFC (2000): Kongressband zum 2. Bremer Fahrradkongress am 4.11.1999, Stadt Land Rad, Planung, Infrastruktur und Marketing für den Fahrradtourismus, Bremen.

ADFC (2010a): radort Bremen, www.adfc-bremen.de/front_content.php?idcat=3, letzter Zugriff 10.04.2011.

ADFC (2010b): Bett&Bike - Fahrradfreundliche Gastbetriebe, www.bettundbike.de, letzter Zugriff 10.04.2011.

ADFC (2010c): Entdecken Sie die Welt vor Ihrer Haustür, www.radtouren-bremen.de, letzter Zugriff 10.04.2011.

ADFC (2010d): Themenrouten, adfc-bremen.de/cms/front_content.php?idcat=75, letzter Zugriff 10.04.2011.

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2008): MiD – Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht Bremen und Umland, o.O.

bmwi – Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Langfassung, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin.

BSAG (2010): Fahrradstellplätze an Haltestellen, www.bsag.de/86.php, letzter Zugriff 10.04.2011.

DTV-Deutscher Tourismus Verband (2009): Fahrradtourismus in Deutschland. Kurzfassung, Bonn.

GeoInformation Bremen, SUBVE (2010): Radroutenplaner Bremen, www.radroutenplaner.bremen.de, letzter Zugriff 10.04.2011.

KV – Kommunalverbund Niedersachsen/ Bremen, SUBVE (2010): Radwandern in der Region Bremen, Bielefeld.

rad-mieten.de (2010): Touristik und Fahrradvermietung in Bremen, www.rad-mieten.de/kreis_br/bremen.html, letzter Zugriff 10.04.2011.

SUBVE, GeoInformation Bremen, ADFC (2005): Radverkehrsplan Bremen, Bremen.

SUBVE (2009): Bremen '20 – Komm mit nach Morgen! Leitbild der Stadtentwicklung 2020, Bremen.

SWuH (1999): Radrundwege im Stadtgebiet von Bremen, Bremen.

SWuH (2001): Entwicklung eines Informationssystems für den Radtourismus auf dem Bahnhofsvorplatz in Bremen, Bremen.

SWuH (2004): Entwicklung und Ausführung einer innerstädtischen Radroute für Bremen, Bremen.

SWuH (2009): Tourismuskonzept Land Bremen 2015, Bremen.

Verkehrsinfo Bremen (2010a): Bike & Ride, verkehrsinfo.bremen.de/57.html, letzter Zugriff 20.08.2010.

Verkehrsinfo Bremen (2010b): Zu Fuß und per Fahrrad, verkehrsinfo.bremen.de/fahrrad.html, letzter Zugriff 10.04.2011.

7 Anhang

7.1 Beispiele aus anderen Städten

Hannover

Die Stadt Hannover bietet auf dem städtischen Internetportal Informationen mit den Angeboten in der Stadt und der Region Hannover. Stichwort ist ‚Hannover sattelt auf!‘. Unter www.hannover.de/kultur-freizeit/ können umfangreiche Informationen zu Radrouten, Infrastruktur und Service abgerufen werden. Alle städtischen Radwegekarten können als pdfs heruntergeladen werden. Hannover hat 6 innerstädtische Themenrouten mit Längen von 7 bis zu 25 km entwickelt und bewirbt dies gebündelt.

Auch Hannover verfügt über einen Grünen Ring, der um die Stadt geführt ist. Der Weg ist durch blaue Farben gekennzeichnet, die an Stelen, Pfosten oder Stangen in der Landschaft sichtbar ist.

Unter www.tourismusregion-hannover.de sind Informationen zum Fahrradtourismus in Hannover und der Region abrufbar.

Leipzig

Mit www.radfahren-in-leipzig.de verfügt die Stadt Leipzig über einen spezifischen Zugang zu Informationen für alle, die an Radfahren in der Stadt interessiert sind. Die Informationen umfassen Radrouten in und um Leipzig (z.B. Grüner Ring Leipzig) und in die Region, Servicemöglichkeiten (Reparatur, Ausleihe, Transport, Übernachtung) und Radfahrvereine. Routenangebote können auch als Broschüre oder Karten erhalten werden. Des Weiteren gibt es Informationen zum Radroutennetz Mitteldeutschland.

Frankfurt am Main

Die Stadt Frankfurt am Main hat das Portal www.radfahren-ffm.de eingerichtet. Über das Portal sind umfangreiche Informationen zu Radwegen und Radfahren in der Stadt und der Region zusammengefasst.

Verknüpfung mit Langsamverkehr (s. SchweizMobil)

In der Schweiz hat sich die Stiftung SchweizMobil etabliert, die zum Ziel hat, nachhaltige Freizeit- und Tourismusangebote in den Bereichen Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren (zusammengefasst unter dem Begriff Langsamverkehr) und in Kombination mit dem öffentlichem Verkehr entwickeln zu können. Seit Herbst 2004 ist das Projekt in der Umsetzung. Auf der Startseite können Nutzer sich für verschiedene Verkehrsmittel entscheiden und werden auf die entsprechende Seite weitergeleitet, z.B. Veloland, Kanuland, Skatingland. Dort gibt es umfangreiche Informationen. Alle Seiten sind in einem Corporate-Design, ebenso die Beschilderung im ganzen Land.

7.2 Routennetz

Fahrradrouten	Strecke	Material
---------------	---------	----------

Städtische Radrouten in Bremen für Freizeit / Naherholung

Blocklandroute	Hauptbahnhof – Kuhgraben – Oberblockland – Niederblockland – Parkallee	
Bremer Landroute	Seehausen und Strom	Flyer, Thementafeln
Bremer Stadtweg	Sightseeing-Fahrradtour	Flyer mit Karte und Informationen
Energieroute	Verschiedene Routen von A – F	Kartenmaterial + Broschüre
Expedition Vahr	Bremen- Vahr, Entdeckertour für Familien	Flyer mit Karte und Bilderquiz
Grünes Netz	Wegenetze mit differenziert gekennzeichneten Wegeverbindungen	Karten mit gekennzeichneten Grün- und Freiflächen
Jan-Reiners-Weg	ca. 24 km, 8,3 km davon auf der stillgelegten Bahnstrecke Bremen Hbf – Lilienthal – Grasberg – Tarmstedt	www.achim-bartoschek.de/details/hb01.htm www.niederelbebahn.de/geschichte/seiten/jan-reiners-auf-schmaler-spur-von-bremen-nach-tarmstedt/

Radfernwege durch Bremen

BahnRadRoute Weser-Lippe	Bremen – Paderborn – Bielefeld	Internet, Kartenmaterial
Bremen-Bad Oeyn- hausen	Bremen – Syke – Barenburg – Diepenau – Bad Oeynhausen	
Bremen – Olden- burg – Groningen	Bremen – Delmenhorst – Oldenburg – Leer – Scheemda – Groningen	Vermutlich keine Ausschilderung über die ganze Strecke
Brückenradweg Osnabrück-Bremen	Bremen – Wildeshauser Geest – Oldenburger Münsterland – Osnabrücker Land – Osnabrück (West- und Ostroute)	Internet, Kartenmaterial
Geest-Radweg	Meppen – Wildeshausen – Syke – Bremen („Zwischen Eiszeit und Urstromtal“)	Internet, Kartenmaterial
Hamburg-Bremen	Bremen – Zeven – Sittensen – Harburg – Hamburg	Internet, Kartenmaterial
Weserradweg	Hannoversch Münden – Minden Verden – Bremen – Cuxhaven	Kartenmaterial, touristische Attraktionen an der Strecke, Internetauftritt
Wümme-Radweg	Lüneburger Heide – Bremen – Vegesack – von der Quelle zur Mündung (Nord- und Südroute)	Internet, Kartenmaterial

Regionale Radwanderwege

Deutsche Sielroute (Rundkurs)	Linke Weserseite bis zur Nordsee (Jadebusen) durch die Wesermarsch	Internet, Kartenmaterial
Grüner Ring (3 Rundkurse)	Drei Ringe um Bremen: Landschaft am Wasser, Marsch, Moor und Geest, Stadtrandweg Bremen	Karte + Broschüre, Internetauftritt
Radrundweg Unterweser (Rundkurs)	Bremen – Bremerhaven und zurück	Kartenflyer, Internetauftritt
Radwanderweg Weites Land	Fischerhude, Woppswede, Osterholz-Scharmbeck und Vegesack	Woppswede und das Kulturland Teufelsmoor
Teufelsmoor zum Wattenmeer	Elbe-Weser-Dreieck; folgt den Strömen Weser und Elbe, den Flüssen Wümme, Hamme, Oste, Geeste und Lune	Internet, Kartenmaterial
Radlerparadies	Verschiedene Routen im Landkreis Verden	Internet und Flyer

Konzepte für weitere Radwege in und um Bremen

Mönchsweg	Glückstadt – Fehmar; Planungen der Verlängerung von Wischhafen – Stade – Harsefeld, Zeven – OHZ – Bremen	Planung, aber derzeit nicht aktiv
Hafen-Radtour (s. SWuH 2004)	Geführte Tour durch die Überseestadt; Rückweg auf dem Wasser Hauptbahnhof - Marktplatz – Schlachte – Speicher XI – Waterfront – Knoops Park – Maritime Meile – Gläserne Werft – Martini-anleger (per Schiff)	Idee von 2004

7.3 Akteure in Bremen

Akteur	Art der Organisation	Angebot
Öffentliche Akteure		
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE)	Senatorische Behörde (Umwelt, Bau, Verkehr und Europa)	Grundsatzfragen des Radverkehrs in Bremen, Koordination mit Umland Betreuung Alltagsradwegenetz, Radroutenplaner Fachplanungen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs (Bauleitplanung) Verkehrsinfrastruktur, touristische Infrastruktur (Beschilderung, Wegenetz, Wegeausbau, Grüner Ring, Radfernwanderwege) Unter Verkehrsinfo gibt es Informationen zum Alltagsradverkehr: verkehrsinfo.bremen.de/315.html
Senator für Wirtschaft und Häfen (SWH)	Senatorische Behörde (Wirtschaft und Häfen)	Konzeptionelle Überlegungen zum Fahrradtourismus
Bremer Touristik-Zentrale (BTZ)	Touristischer Dienstleister der Freien Hansestadt Bremen	Auflistung von Radfernwegen Internetpräsenz mit Verlinkung zu diversen Fahrradangeboten 1 Pauschalangebot über einen anderen Anbieter
Wirtschaftsförderung Bremen (WFB)	Der Geschäftsbereich Bremen Marketing ist zuständig für Standortmarketing in Bremen	Kein direktes Angebot; wären im Rahmen des Standortmarketings Bremen zu beraten und Marketing zu unterstützen
Kommunalverbund Niedersachsen / Bremen e.V.	Zusammenschluss von Städten und Gemeinden in der Region Bremen	Grüner Ring – Projektleitung Freizeit Radwegenetz in und um Bremen
Verkehrsinfo-Nord	Gemeinschaftsprojekt der fünf norddeutschen Bundesländer auf dem Gebiet der Verkehrstelematik	Karte mit Informationen zu Anlaufstellen zu verschiedenen Themen und entsprechende Verlinkung (www.verkehrsinfo-nord.de/web/kartenNeu/verkehr_fahrrad.html)
Verbände, Vereine, Private (Auswahl)		
ADFC	Fahrradorganisation	detaillierte Regionalkarten für Tagesausflüge und Wochenendtouren ADFC Radtourenkarten Fahrradbücher (Reiseführer, Technikbücher), Übernachtungsverzeichnisse (Bett & Bike) Geführte Radtouren Datenbank Ausflugsziele Katalog „Deutschland per Rad entdecken“ mit radtouristischen Angeboten und Pauschalreisen
Weserbund	Lobbyverband der Weser	Koordination Infrastruktur + Vermarktung Weserradweg
StattReisen	Bildungsveranstalter in Bremen (Tourismus, Städtetouren)	Geführte Fahrradtouren

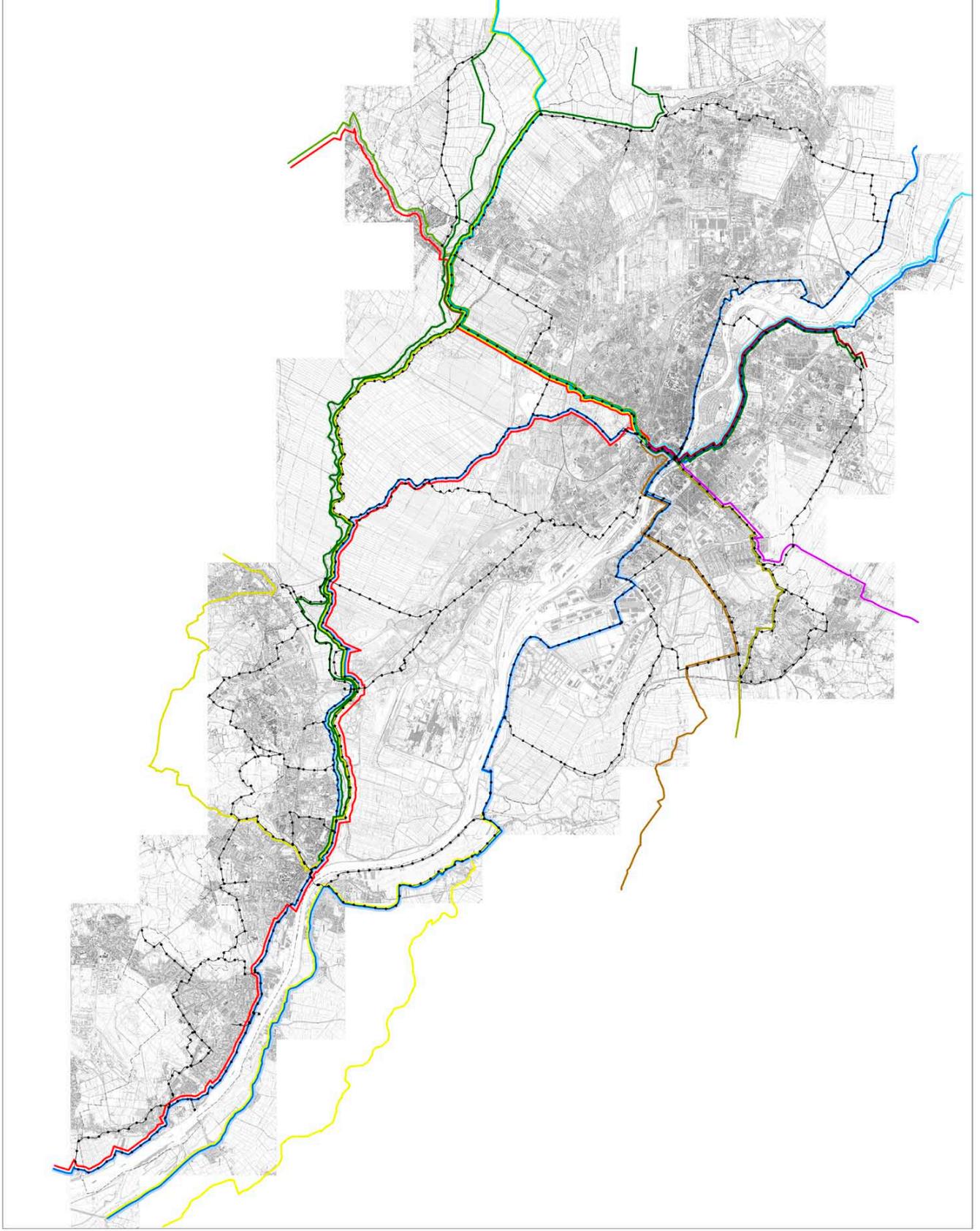
Kultur vor Ort Christiane Gartner	Kulturinitiative in Gröpelingen	Go! StadtReisen (z.B. Weserwege)
BUND	Naturschutzverband	Aktionen, Informationskampagnen im Kontext Umwelt- und Naturschutz
Hal Över	Gesellschaft für innovative Stadttouristik, Betreiber von Schifffahrtslinien auf der Weser	Fahrrad-Spezial; Fahrradmitnahme auf Fähren http://www.hal-oever.de/news-und-tipps/ausflug-mit-dem-schiff.html
SRJ	Reiseveranstalter für Rad- und Wanderreisen	Weserradweg ist im Programm

7.4 Vermarktung

	Akteur	Angebot
Internet (öffentliche Akteure)		
Radroutenplaner Bremen	GeoInformation Bremen	Online Radroutenplaner (www.radroutenplaner.bremen.de)
Kurs Nordwest Nordwesten.net	Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V.	Überblick Radrouten mit Informationen und Verlinkung, Routenberater, Angebote mit Übernachtung ... (Prüfung der Qualität, vgl. LK Verden oder Hannover)
Grüner Ring	Kommunalverbund Niedersachsen / Bremen e.V.	Kartenmaterial und Begleitheft mit: Themenrouten, Infos zu Kulturlandschaften Regionalen Radfernwegen, Umstiegsmöglichkeiten in Bahn und auf Fähren, Bootsverleih, Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen, Fahrradservice
Verkehrsinformation Bremen	Bremen Online	Datenbank mit Karte zu Bike und Ride Stationen
Karten, Flyer, Broschüren (Auswahl)		
Fahrradparkplan Innenstadt	SUBVE	Flyer
ADFC- Deutschland per Rad entdecken	Deutschland per Rad entdecken	Magazin zu Reisen mit dem Rad, dort können Angebote eingebracht werden, die dann Geld kosten (Bremen ist nicht mit einem eigenen Angebot vertreten, nur Weserradweg)
ADFC- Entdeckerkarte	ADFC- Entdeckerkarte	Karte mit den Routen, die in Deutschland per Rad entdecken beschrieben werden
Qualitätsrouten mit 3 Kategorien	ADFC	Nach definierten Kriterien vom ADFC zertifizierte Routen mit 3 bis 5 Sternen. In der Region Bremen gibt es keine zertifizierten Routen
Radtouren-Bremen	ADFC (www.radtouren-bremen.de)	Tourenangebote, Infos zu Ausflugszielen, ...

7.5 Befragte Beherbergungsbetriebe

AnsprechpartnerIn	Art der Organisation
Jürgen Koopmann	Jugendherberge Bremen
Frau Albert	Best Western Hotel Schaper-Siedenburg
Frau Vette	Hotel Alte Neustadt Garni GmbH
	Schulschiff Deutschland
Frau Metzdorf	Hotel Landgasthof Horn
Herr Plewnia	Hotel Westfalia



Arbeitskarte

**Touristisches Radwegenetz
Grüner Ring Region Bremen**

Wegnetz Bereich Bremen

**Grüner Ring Region Bremen
Radrouennetz 2008**

- Radrouennetze**
- WeserRadweg
 - Hamburg - Bremen
 - Brückennadweg Osnabrück - Bremen
 - BahnRadRoute Weser - Lippe
 - Vom Teufelsmoor zum Wassermeer
 - Wümme - Rabweg
 - Rahrdandweg "Vieltes Land"
 - Radrundweg Unterveeser
 - Geestweg
 - Bremen - Bad Oeynhausen
 - Bremen - Woppsawede
 - Bremen - Dinnenhorst
 - Bremen - Oldenburg - Groningen
 - Deutsche Seilroute

Sonstige
Landesgrenze

Plan: GeoInformationssystem
Entwurf: GeoInformationssystem
Kartographie: GeoInformationssystem
Kartographie: GeoInformationssystem
Entwurf: am 22.08.2010