

Mehr Radverkehr

Für Klimaschutz und Lebensqualität



Der Radverkehr hat für Großstädte wie Bremen eine besondere Bedeutung. Als umweltfreundlicher Verkehr, ohne Abgase und Lärm schont er die Stadt, deren Bewohner*innen und das Klima. Radfahren ist leistungsfähig, Bremen eine Stadt der kurzen Wege. Bereits heute wird ein Viertel der Wege in Bremen mit dem Rad gefahren. Fast zwei Drittel aller zurückgelegten Wege sind bis zu fünf Kilometer lang; allerdings werden im Bereich der Strecken von zwei bis fünf Kilometern Länge immer noch 42 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Aber gerade auf Strecken bis fünf Kilometer ist man mit dem Rad schneller als mit dem Auto.

Die hohe Anzahl kurzer Wege bei gleichzeitig hohem Anteil der Auto-Nutzung stellt ein großes Potential für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs, weg vom Auto und hin zu einer umweltfreundlichen Nahmobilität dar. Eine vermehrte Nutzung von Pedelecs kann darüber hinaus zu Entlastungseffekten auch bei Streckenlängen bis zehn Kilometer beitragen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund weiterhin zunehmender Pendlerströme von großer Bedeutung.

Radfahren ist bequem und flexibel: Parkplatzsuche und hohes Ver-

kehrsaufkommen sind im Bereich Radverkehr noch kein Problem. Und Radfahren ist grundsätzlich beliebt: Während etwa jede*r zweite Bremer*in ein Auto besitzt (427 Pkw/1.000 Einwohner*innen), hat fast jede*r Bremer*in ein Fahrrad (916 Räder/1.000 Einwohner*innen).

Dennoch: Trotz guter Voraussetzungen kommt der Radverkehr in Bremen nicht weiter voran. Die Beläge der Radwege lösen sich auf, gepflasterte Radwege werden zu Holperstrecken. Auf kaputten, zu schmalen und zugeparkten Radwegen sind Radfahrende

nicht gut unterwegs und fühlen sich unsicher. Dies hält viele vom Radfahren ab. Der stagnierende Anteil des Radverkehrs im Modal Split ist Ausdruck davon. Die Erhaltung und Instandsetzung des Bremer Radwegenetzes sind eine fortlaufende Aufgabe und Grundvoraussetzung für die Aufrechterhaltung des Status Quo.

Eine signifikante Erhöhung des Radverkehrsanteils in Bremen ist hingegen von den geplanten und im VEP beschlossenen Radschnellwegen, den sogenannten Premiumrouten, zu erwarten.

Die Premiumrouten werden...

... dem Radverkehr den benötigten und angemessenen Platz verschaffen, so dass schnelle Radfahrer*innen auf Pedelecs genauso bequem wie langsamere Alltagsradler*innen vorankommen,

... den Radverkehr bündeln und den Nachbargemeinden einen bequemen Zugang zum Bremer Radverkehrsnetz verschaffen,



... neue Potentiale erschließen und dazu beitragen, dass sich mehr Verkehr vom Auto auf das Fahrrad verlagert,

... für mehr Gleichberechtigung sorgen: Wenn sich Autofahrer*innen auf bis zu vierspurigen Straßen durch die Stadt bewegen können, ist es nur logisch, den Radfahrenden das gleiche bequeme und zügige Vorankommen zu ermöglichen.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, Landesverband Bremen (ADFC), und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Bremen (BUND), fordern die kommende Landesregierung dazu auf, die Planung und Umsetzung von Premiumrouten massiv zu beschleunigen.

Konkret fordern ADFC und BUND die zügige Fertigstellung der bereits in Umsetzung befindlichen Route D.15 sowie die Planung und Umsetzung der Premiumrouten D.16, D.17 und der Verbindung von D.17 an D.15 über ein Teilstück des „großen Rings“. Die Realisierung zusätzlicher Weserquerungen für Rad- und Fußverkehr ist zudem erforderlich. Um dies in der Legislaturperiode 2019 - 2023 umsetzen zu können, müssen die finanziellen Mittel für den Radverkehr auf 20 Mio. Euro pro Jahr erhöht und zusätzliche Personalstellen bereitgestellt werden. Die Festlegung von Standards bei der Realisierung der Premiumrouten hat zeitnah zu erfolgen.

Die Forderungen im Detail

ADFC und BUND sehen bei diesen Strecken ein besonders großes Potential für die Förderung und Weiterentwicklung des Radverkehrs, insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Pendlerströme. Die Anbindung des Radverkehrsnetzes an das Umland einerseits und eine sichere und komfortable Führung der bestehenden Radverkehrsströme im Stadtgebiet andererseits sind Grundlage für die Entscheidung der zu priorisierenden Strecken. Der zeitgleichen Realisierung zusätzlicher Weserquerungen kommt aufgrund der hohen neu entstehenden Verbindungsfunktion und somit der Möglichkeit der Erschließung neuer Radverkehrspotentiale eine besondere Wichtigkeit zu.

Premiumroute D.15

ADFC und BUND fordern die Fertigstellung der Premiumroute D.15 (Farge - Innenstadt - Hemelingen) im Abschnitt Innenstadt-Hemelingen in der ersten Hälfte der Legislaturperiode. Die Realisierung des Abschnittes von der Innenstadt Richtung Bremen-Nord muss in der zweiten Hälfte der Legislatur erfolgen.

Begründung: Mit der Premiumroute D.15 erhält Bremen Nord eine attraktive Anbindung an die Innenstadt. Auch die großen Gewerbegebiete in Hemelingen und Mahndorf werden besser erreichbar sein.

Bei der Route D.15 sind die notwendigen Vorplanungen bereits erfolgt, die Beiräte haben im Bereich Innenstadt - Hemelingen dem Vorhaben zugestimmt. Jetzt muss zeitnah mit der konkreten Umsetzung begonnen werden, damit in Bremen ein sicht- und befahrbares Beispiel einer Premiumroute entsteht.



Premiumroute D.16

ADFC und BUND fordern die Planung und Realisierung der Premiumroute D.16 (Lilienthal - Universität - Innenstadt – Huchting).

Begründung: Die Premiumroute D.16 verbessert die Anbindung der südwestlichen und nordöstlichen Nachbargemeinden. Damit besteht neben der innerstädtischen Verbesserung für den Radverkehr ein Potential für die Verlagerung von Pendlerverkehren aus dem Raum Delmenhorst (ca. 9.000 Einpendler) und Stuhr (ca. 6.000 Einpendler) vom Auto aufs Fahrrad. Gute Voraussetzung für eine zügige Umsetzung der Premiumroute D.16 ist, dass Streckenabschnitte bereits für eine Premiumroute vorbereitet sind (Fahrradstraßen Wachmannstr., Parkallee). Die Route D.16 bildet gemeinsam mit der Route D.15 ein Kreuz. Beide Routen bilden somit wichtige Verbindungen in annähernd Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung, jeweils mit Querung der Innenstadt.



Premiumroute D.17

ADFC und BUND fordern die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.17 (Obervieland - Neustadt - Woltmershausen – GVZ).

Begründung: Die Route D.17 ist das links der Weser verlaufende Pendant zur Premiumroute D.15. Sie bindet das Güterverkehrszentrum (GVZ) an das Radverkehrsnetz an und bewirkt erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr in der Bremer Neustadt. Darüber hinaus werden die Räume Weyhe (mit ca. 6.000 Einpendlern) und Thedinghausen (ca. 1.800 Einpendler) besser angebunden. Dadurch sind Verlagerungen von Pendlerverkehren vom Auto auf das Rad zu erwarten.



Weserquerung D.22

ADFC und BUND fordern die Planung und Realisierung der Weserquerung D.22 (Piepe - Stadtwerder – Altenwall).

Begründung: Die Weserquerung D.22 ein zentraler Bestandteil der geforderten Route D.16 und ein Teil der zukünftigen Route D.19 des sogenannten kleinen Rings. Positive Effekte sind die Umfahrung Innenstadt und somit die Entschärfung des konfliktlastigen Bereichs rund um die Domsheide bzgl. Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV-Nutzer*innen.

Weserquerung D.23

ADFC und BUND fordern die Planung und Umsetzung der Radfahrer- und Fußgängerbrücke D.23 (Hemeligen – Habenhausen) in Verbindung mit einer Anbindung an die Premiumrouten D.15 und D.17 durch Realisierung von Teilstücken der Premiumrouten D.19b und D.19c.

Begründung: Der Realisierung der Weserquerung Habenhausen - Hemeligen kommt aufgrund der neu entstehenden Verbindungsfunktion und somit der Möglichkeit der Erschließung neuer Radverkehrspotentiale besondere Wichtigkeit zu. Verbesserungen im Radverkehr sind durch die Weserquerung D.23 für den gesamten Bremer Osten zu erwarten. Eine zusätzliche Weserquerung verkürzt die Wege für Radfahrende, die heute noch erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssen, um die jeweils andere Seite der Weser zu erreichen. In Verbindung mit der Umsetzung von Teilstücken der Premiumrouten D.19b und D.19c kann die Weserquerung D.23 an die Premiumrouten D.15 und D.17 angebinden werden und so die Verkehrsbeziehungen weiter verbessern.

Finanzielle Mittel und Personalstellen

ADFC und BUND fordern eine signifikante Erhöhung der finanziellen Mittel für den Radverkehr auf 36 Euro pro Einwohner und Jahr.

Als Orientierung dient hier die Fahrradstadt Kopenhagen, die jährlich pro Bürger*in ebenfalls 36 Euro in den Radverkehr investiert. Damit die hier geforderten Premiumrouten und Weserquerungen zügig umgesetzt werden, fordern ADFC und BUND zudem die zusätzliche Bereitstellung von Personalstellen beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr sowie dem Amt für Straßen und Verkehr im Umfang von insgesamt acht Vollzeitstellen für Planung, Steuerung und Ausführung von Radverkehrsmaßnahmen.

Begründung: Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise kostengünstig. Dies trifft auch auf die aufwändig erscheinenden Premiumrouten zu. Die Machbarkeitsstudie zur Premiumroute D.15 beziffert die zu erwartenden Kosten auf ca. 470.000 Euro pro Kilometer Premiumroute. Diese beinhalten eine Reihe aufwändiger Einzelmaßnahmen. So entfallen auf die Unterführung der Habenhauser Brückenstraße etwa 1,6 Millionen Euro. Verglichen mit dem ersten innerstädtischen Rad-schnellweg in Göttingen, dessen reale Baukosten etwa 400.000 Euro pro Kilometer betragen, kann geschätzt werden, dass ein Kilometer Premiumroute etwa 400.000 bis 500.000 Euro kostet. Im Vergleich dazu kostet der Bau einer Landes- bzw. Bundesstraße etwa das Zehnfache (4,5 Millionen Euro pro Kilometer). Für einen Kilometer Autobahn sind Kosten von mindestens 10 Millionen Euro aufzuwenden, im urbanen Bereich noch erheblich mehr, wie einzelne Bauabschnitte der A281 zeigen. Auch die Unterhaltungskosten sind für Radverkehrsinfrastruktur deutlich geringer, als die für den motorisierten Verkehr.

Fahrradfahren zu fördern, ist also vergleichsweise kostengünstig möglich. Die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen ist Voraussetzung für eine effektive Radverkehrsförderung. Das Stagnieren der Bremer Ausgaben für den Radverkehr in den vergangenen Jahren auf niedrigem Niveau konnte nicht zu einem Anstieg des Radverkehrs in Bremen führen. Daher muss in Bremen zukünftig mehr Geld in den Radverkehr investiert werden, um eine für alle nutzbare, sichere Fahrradinfrastruktur aufzubauen.



Bahnhofplatz 14a, 28195 Bremen

Telefon: 0421 – 51 77 88 2-0

Fax: 0421 - 51 77 88 25

E-Mail: info@adfc-bremen.de

Internet: www.adfc-bremen.de



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Am Dobben 44, 28203 Bremen

Telefon: 0421 – 79 00 20

Fax: 0421 - 79 00 290

E-Mail: info@bund-bremen.de

Internet: www.bund-bremen.net