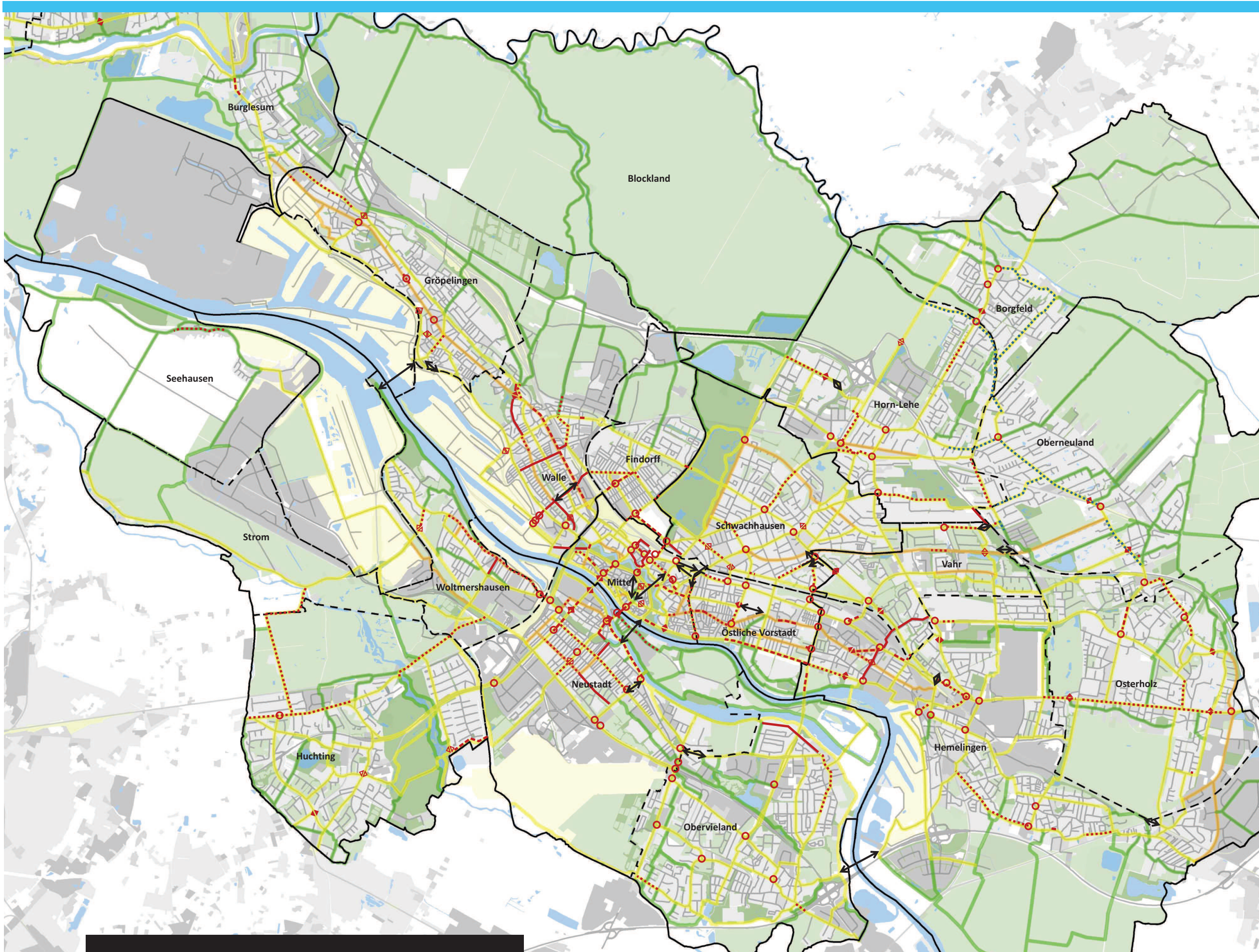


VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!



Radverkehrsnetz Bremen*

- 390 km Hauptrouten
- 44 km Ergänzungsrouten
- 270 km Freizeitrouten
- > z.T. Ergänzungsbedarf
- > Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen

Chancen und Mängel

- +** Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen. Der Radverkehrsanteil ist mit 25% aller Wege bereits relativ hoch - kann aber noch weiter gesteigert werden.
- +** Bremen verfügt über ein flächendeckendes Radwegenetz. Auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt. Radfahren auf der Fahrbahn hat sich noch nicht durchgesetzt.
- An vielen Knotenpunkten und Strecken gibt es Optimierungsbedarf für ein komfortables und sicheres Radfahren.
- Radverkehrsförderung in Bremen sollte mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.

Legende

- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute
- Netzlücke
- Mangel am Knotenpunkt
- Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- Verbesserungsbedarf Querung
- Kapazitätsengpass
- schlechte Streckenbefahrbarkeit
- Ergänzung Radverkehrsrouten
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlage
- Grenzen der VEP-Stadtbezirke
- Grenzen der Stadtteile

* Konzept Zielplanung Fahrrad, PGN 2003



Radverkehrsnetz Bremen*

390 km Hauptrouten
 44 km Ergänzungsrouten
 270 km Freizeitrouen

> z.T. Ergänzungsbedarf
 > Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen

Chancen und Mängel

Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen. Der Radverkehrsanteil ist mit 25% aller Wege bereits relativ hoch - kann aber noch weiter gesteigert werden.

Bremen verfügt über ein flächendeckendes Radwegenetz. Auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt.

Radfahren auf der Fahrbahn hat sich noch nicht durchgesetzt.

An vielen Knotenpunkten und Strecken gibt es Optimierungsbedarf für ein komfortables und sicheres Radfahren.

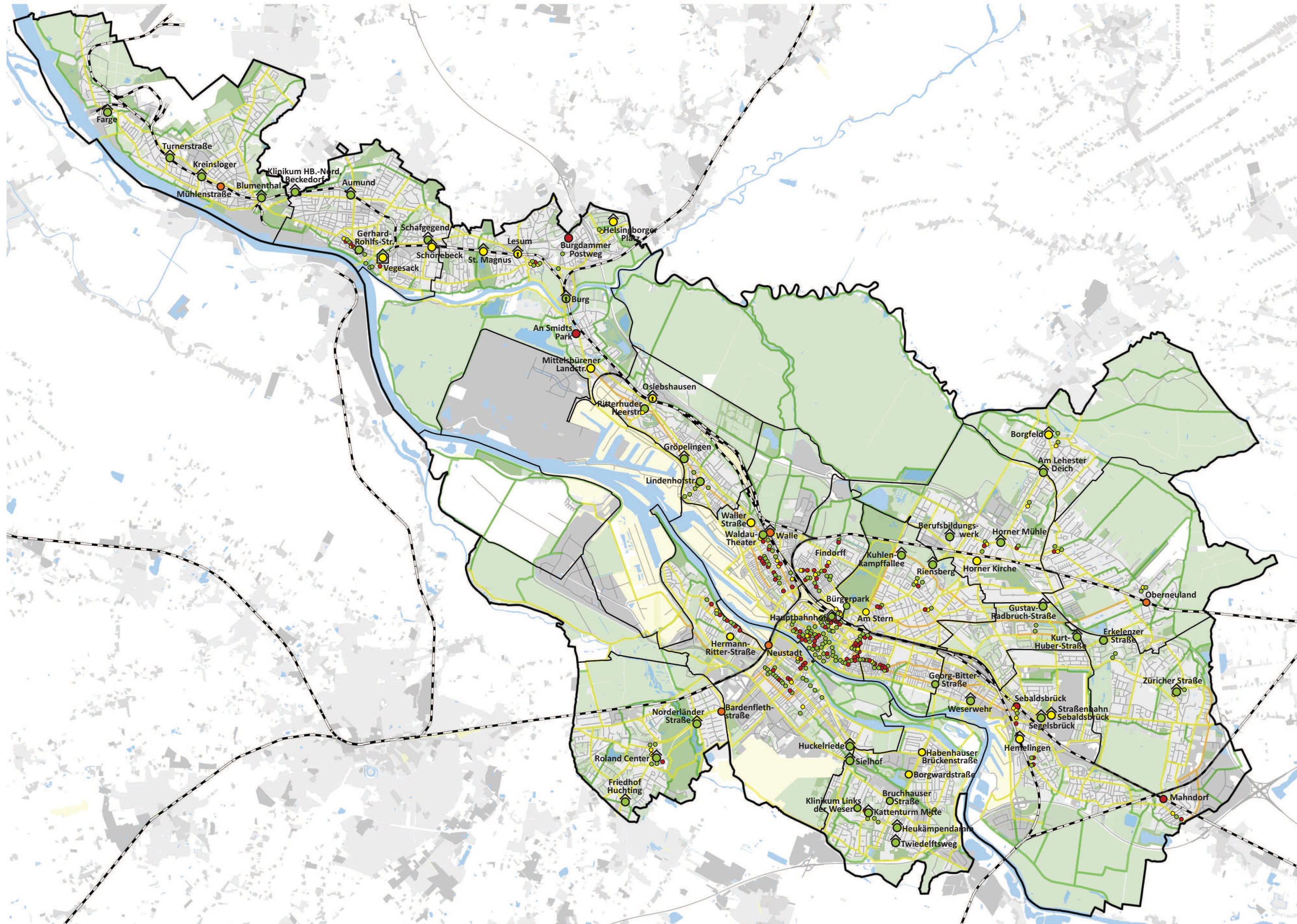
Radverkehrsförderung in Bremen sollte mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.

Legende

- Hauptroute
- Ergänzungsroute
- Freizeitroute
- ↔ Netzlücke
- Mangel am Knotenpunkt
- ◀ Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- ◀▶ Verbesserungsbedarf Querung
- Kapazitätsengpass
- schlechte Streckenbefahrbarkeit
- Ergänzung Radverkehrsrouten
- mangelhafte bzw. unbefestigte Seitenanlage
- Grenzen der VEP-Stadtbezirke
- Grenzen der Stadtteile

* Konzept Zielplanung Fahrrad, PGN 2003

VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!



Legende

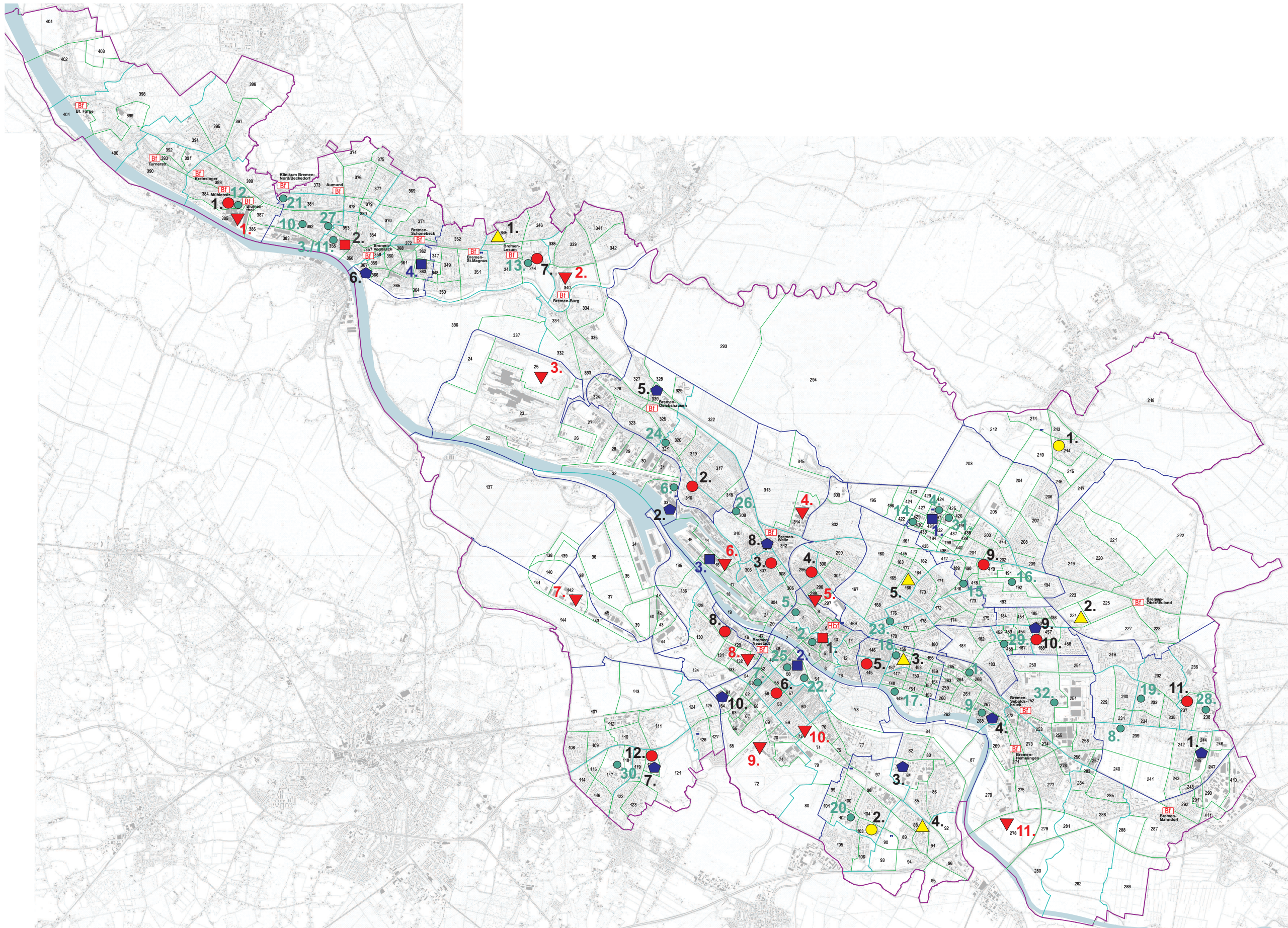
- Stadt Bremen
- Stadtteilgrenze
- Bahntrasse
- Radverkehrsnetz**
- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitrouten
- Bike&Ride**
- Bike&Ride-Anlage
- ⌂ überdachte Bike&Ride-Anlage
- 🚲 Fahrradstation
- Gesamtbewertung B&R-Anlagen**
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- Abstellanlagen**
- öffentliche Fahrradabstellanlagen
- mobile Abstellanlagen
- wild abgestellte Fahrräder

Bike&Ride
An nahezu allen SPNV-Haltestellen in Bremen existieren Bike&Ride-Anlagen. Vor allem in Bremen-Links der Weser und Nordost besteht jedoch Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Ausstattungsqualität der Anlage (z.B. Überdachung). Entlang der Straßenbahnlinien besteht ebenfalls ein gut ausgebautes Netz an B&R-Stationen, welche sich überwiegend in einem guten Zustand befinden. Optimierungsbedarf besteht in einer weiteren Verdichtung des B&R-Angebotes, z.B. auch entlang von Buslinien abseits der Straßenbahnlinien.

Abstellanlagen in Stadtteilzentren
Überwiegend besteht ein gutes Angebot an öffentlichen Abstellanlagen in den Stadtteilzentren. Die Häufigkeit wild abgestellter Fahrräder vor allem in Vegesack, der Neustadt, Woltmershausen, der Innenstadt, Walle, Findorff sowie dem Oster- und Steintorviertel zeigt jedoch die Notwendigkeit weiterer Abstellanlagen im öffentlichen Raum.

Quellen:
1) Untersuchung der B&R-Anlagen im Bundesland Bremen, ZVBN 2012
2) Untersuchung zum Fahrradparken, PlanWerkStadt / VIA Köln, 2012/13

VERKEHR 2025 BREMEN BEWEGEN!

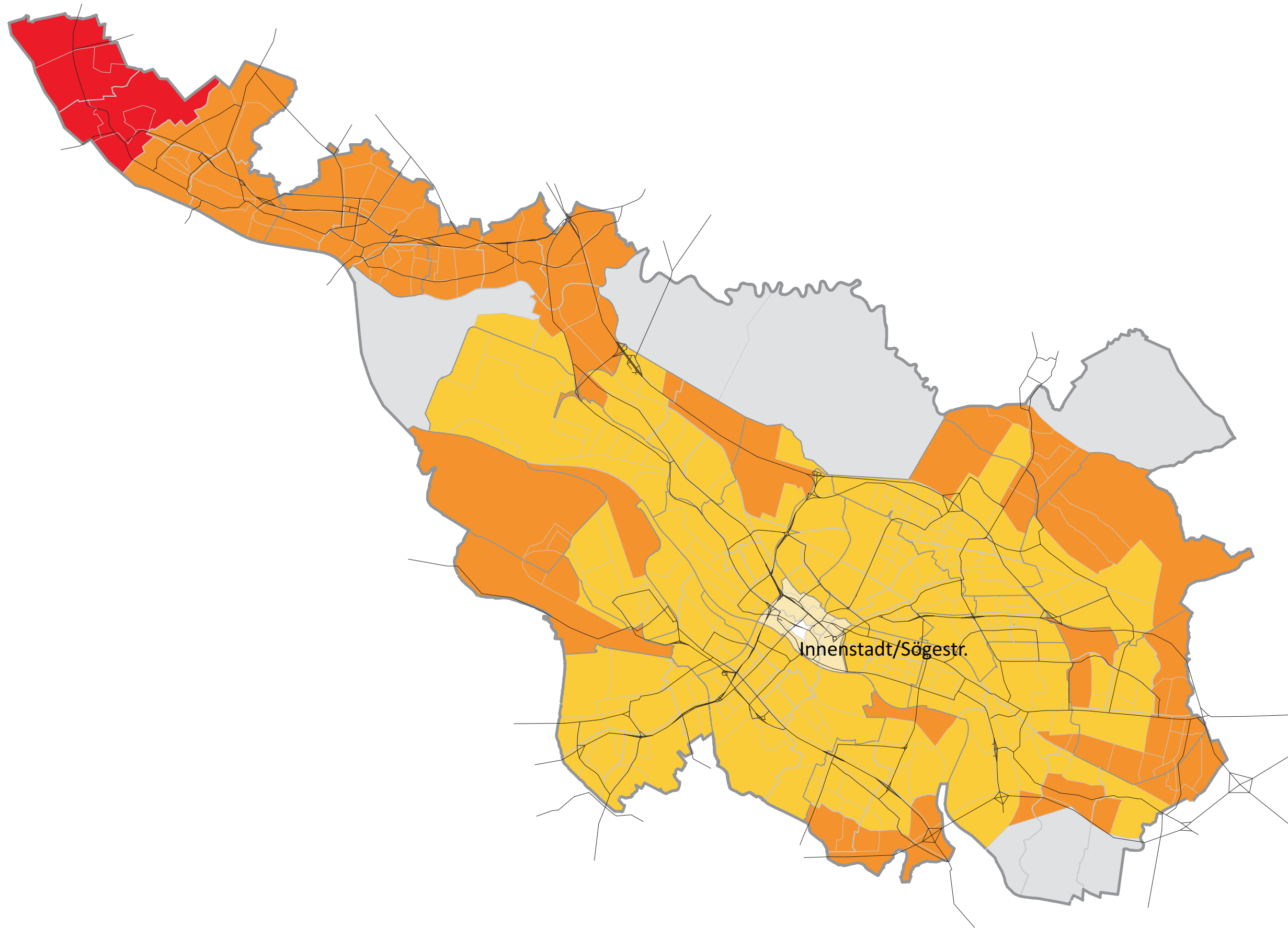


Legende:

- Zellengrenze
- Ortsteil
- Stadtteil
- Stadtgrenze
- 5 Zellennummer
- 13. Öffentliche Einrichtung mit Nummer
- ■ Oberneuland BF SPNV-Halt mit Namen
- 1. Stadtzentrum
- 7. Stadtteilzentrum
- 2. Nahversorgung
- 4. Sonderstandort
- ▲ 5. Sonstiges
- 3. Hochschule
- ▼ 9. Wirtschaftsstandort

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



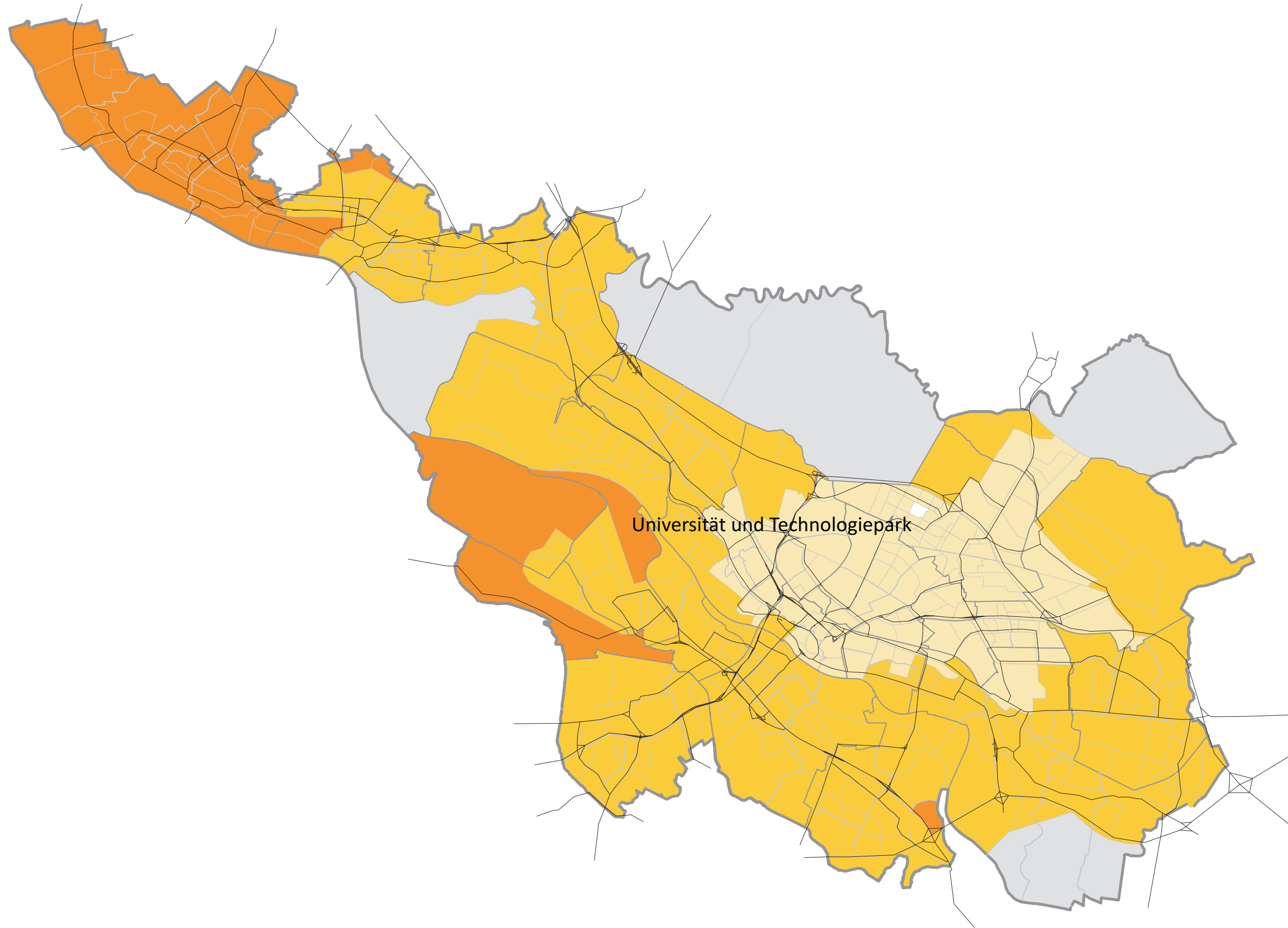
Legende

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- Standort
- 0 - 15 min
- 15 - 30 min
- 30 - 45 min
- > 45 min

Haustür - Haustür
(Tagesmittelwerte);
Reisezeit > 45 Minuten

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



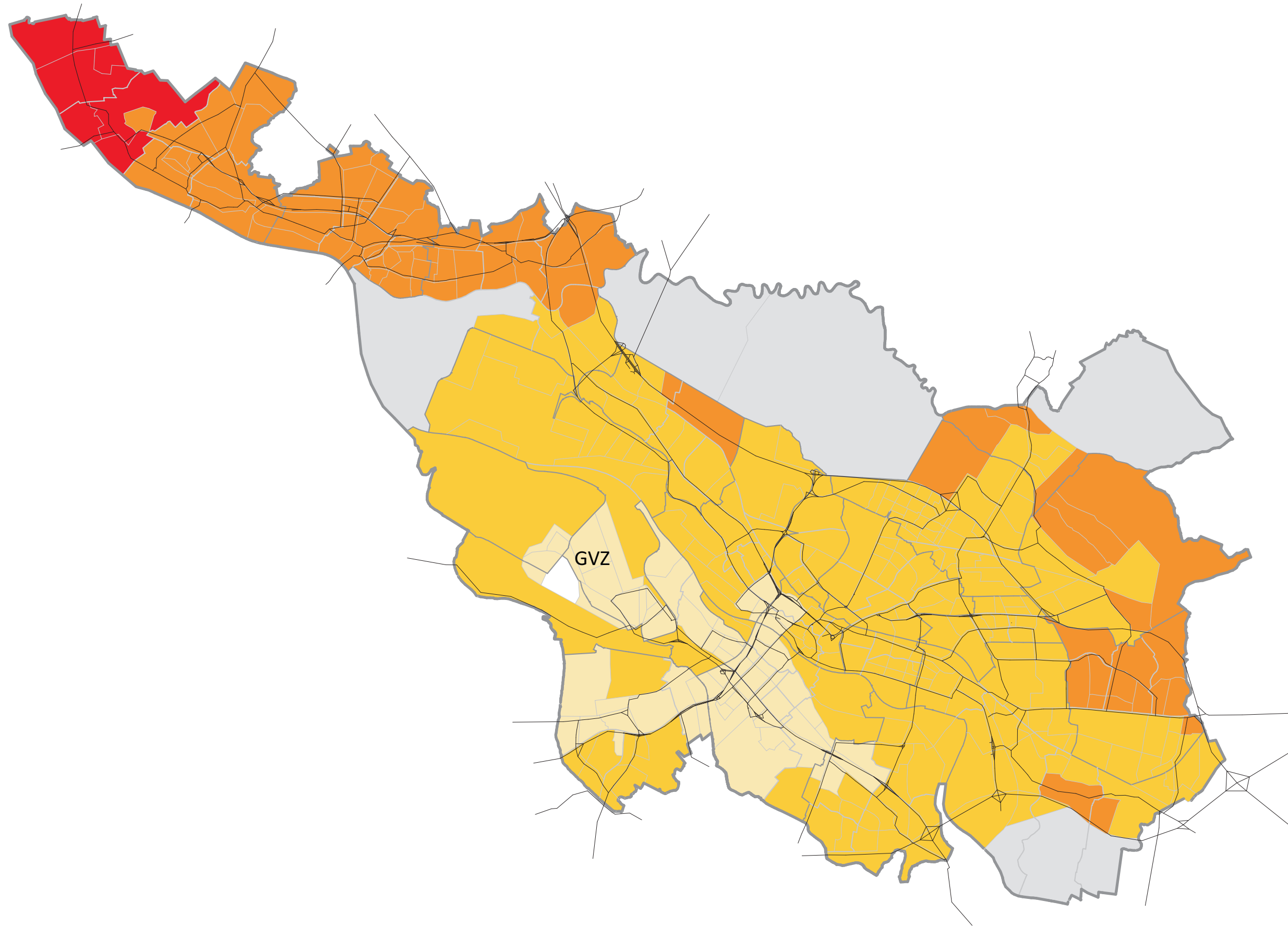
Legende

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- Standort
- 0 - 15 min
- 15 - 30 min
- 30 - 45 min
- > 45 min

Haustür - Haustür
(Tagesmittelwerte);
Reisezeit > 60 Minuten

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



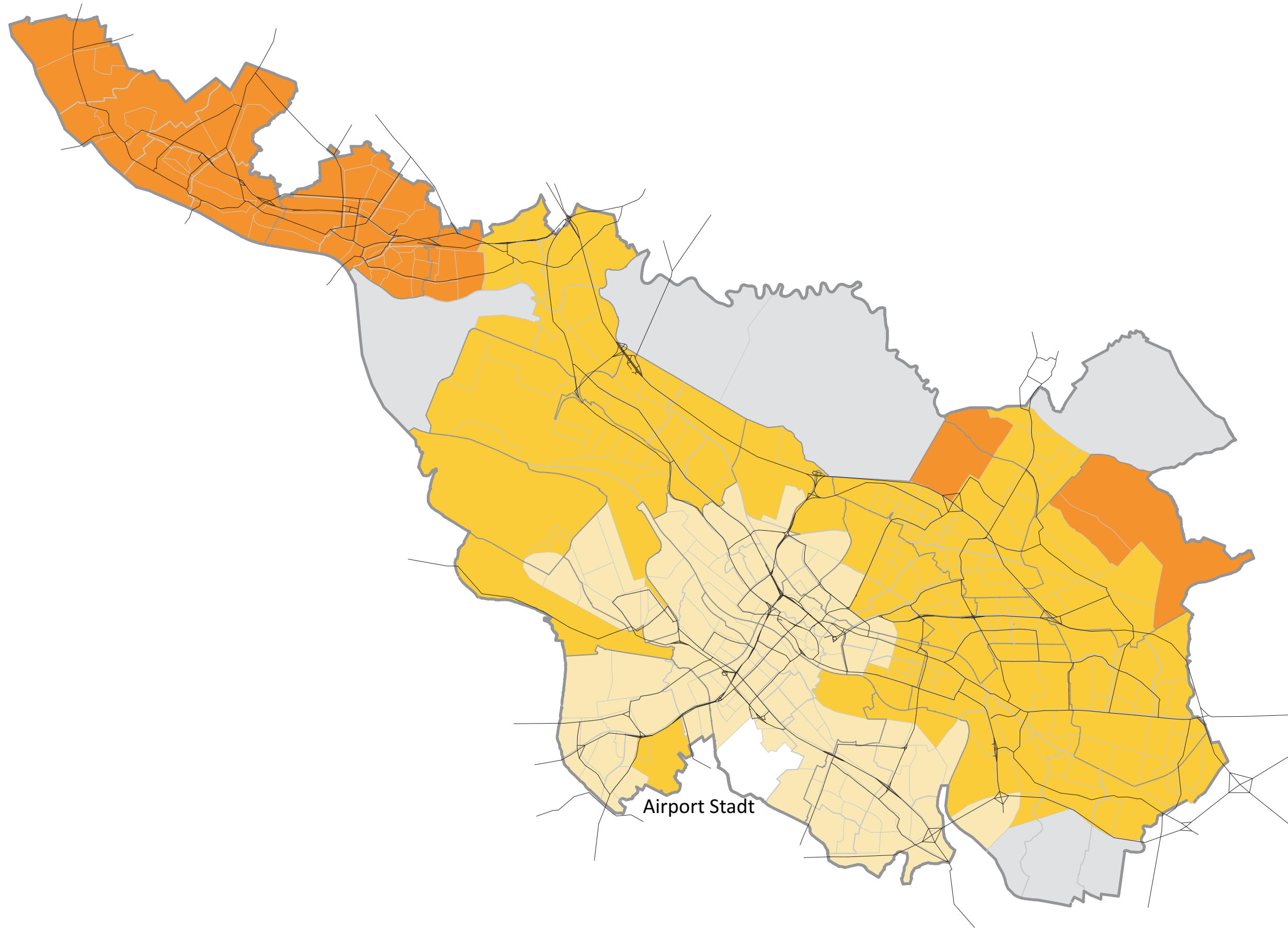
Legende

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- Standort
- 0 - 15 min
- 15 - 30 min
- 30 - 45 min
- > 45 min

Haustür - Haustür
(Tagesmittelwerte);
Reisezeit > 60 Minuten

VERKEHR 2025

BREMEN
BEWEGEN!



Legende

- nicht betrachtet, niedrige Siedlungsdichte
- Standort
- 0 - 15 min
- 15 - 30 min
- 30 - 45 min
- > 45 min

Haustür - Haustür
(Tagesmittelwerte);
Reisezeit > 60 Minuten