



Radverkehrsbericht Bremen

2015–2020

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

Impressum

Herausgeberin

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)
Contrescarpe 72
28195 Bremen
Tel.: 0421 361 42309
E-Mail: office@umwelt.bremen.de
Website: www.bauumwelt.bremen.de

Text & Redaktion

Grit Gerber (SKUMS)
Anne Mechels (SKUMS)
Franziska Peters (SKUMS)
Gunnar Polzin (SKUMS)
Sandra Reinert (SKUMS)

Mitarbeit von:

Michael Glotz-Richter (SKUMS)
Thomas Kirpal (SKUMS)

Produktion

ecolo – Agentur für Ökologie und Kommunikation

Gestaltung

AG Medienfeld, Jan Herrmannsen

Illustration

Christoph Babbel

Druck

Meiners Druck oHG
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Fotonachweis

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Michael Bahlo

ADFC (Foto 19, 25, 31)
Amt für Straßen und Verkehr
(Foto Deckblatt Kapitel 1, Deckblatt Kapitel 2, 14, 17
34-36, 41-43, 64, Deckblatt Kapitel 4)
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
(Foto Grußwort, 1, 7, 15, 18, 22, 27-29, 50-53, 57, 65)
Henry Fried/ecolo (Foto 44)
Jonas Ginter (Foto 32)
Landesverkehrswacht Bremen e.V. (Foto 23)
Michael Bahlo/ecolo (Foto 46-47)
Swapfiets (Foto 20)
WFB BIKE IT! (Foto 33)
WFB/Bahlo (Foto 26)
WFB/Ingo Wagner (Foto 24, 30)

Inhaltliche Zuarbeit:

ADFC
Amt für Straßen und Verkehr
BIKE IT! (WFB)
BREPARK
Der Senator für Inneres
Die Bremer Stadtreinigung
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
GeoInformation Bremen
Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.
Landesverkehrswacht Bremen e.V.
Ordnungsamt Bremen
Polizei Bremen
Umweltbetrieb Bremen
Wirtschaftsförderung Bremen

Praktikant & Werkstudierender:

Niklas Rischbieter & Pius Brückner

Wir bedanken uns für die Unterstützung bei der Daten-
zusammenstellung und inhaltlichen Zuarbeit! Radver-
kehr ist „Teamsport“ – mit Ihnen und euch wurde der
Radverkehrsbericht möglich.



Der Bericht ist online
abrufbar unter
www.bauumwelt.bremen.de/1041293

Stand Oktober 2021



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	4
Radverkehrsbericht – Was und warum?	5
25 Jahre Radverkehrsförderung in Bremen – Interview mit Wilhelm Hamburger	6
1 Radverkehrsdaten konkret	10
1.1 Grunddaten der Stadt oder Gemeinde	11
1.2 Fahrradnutzung und -besitz	12
1.3 Sicherheit im Radverkehr	15
1.4 Infrastruktur und Radverkehrsnetz	17
1.5 Beschwerdemanagement	21
1.6 Komfort und Service für den Radverkehr	22
1.7 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr	23
1.8 Verkehrs- und Mobilitätserziehung	26
1.9 Radtourismus	27
1.10 Öffentlichkeitsarbeit: Werbung fürs Radfahren	28
1.11 Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr	30
1.12 Befragungen von Nutzer:innen	30
1.13 Besondere Aktivitäten	32
1.14 Personal und Finanzen	34
1.15 Strategien und Konzepte	36
1.16 Akteursvernetzung	38
2 Machen und Tun – Ortsbezogene Radverkehrsmaßnahmen	39
2.1 Durchgeführte weiche Maßnahmen	40
2.1.1 Mehr Platz fürs Rad – Der ADFC als Lobby für den Radverkehr	41
2.1.2 Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr des Kommunalverbands Niedersachsen/Bremen e.V.	42
2.1.3 BIKE IT! – Radkultur im Land Bremen	44
2.2 Durchgeführte Baumaßnahmen	46
2.2.1 Fahrradmodellquartiere als Bausteine der radverkehrsfreundlichen Stadt	50
2.2.2 Fahrradfreundliche Umgestaltung von Ampelkreuzungen	52
2.2.3 Fahrradstraßen weiterdenken	54
2.3 Geplante und im Bau befindliche Maßnahmen	56
2.3.1 Attraktive Fahrradparkplätze – Abstellen und Anschließen	57
2.3.2 Neue Fuß- und Radverkehrsbrücken – Sprünge über die Weser	60
2.3.3 Radpremiumrouten – Ausbau und Qualifizierung des Radverkehrs	62
3 Fahrradstadt – quo vadis?	65
4 Fahrradstadt – da geht noch mehr!	69
Quellenverzeichnis	72
Quellenverzeichnis der Abbildungen	73
Abkürzungsverzeichnis	73



Radverkehrsförderung ist Teamarbeit



Wer sich in Bremen bewegt, sieht: Bremen ist eine Fahrradstadt. Aber nicht nur das: Bremen ist die Großstadt mit über 500.000 Einwohner:innen in Deutschland mit dem höchsten Radverkehrsanteil. Jeder vierte Weg wird von Bremer:innen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht vor, diesen Anteil weiter zu steigern und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Allerdings stellt sich die Erhöhung des Radverkehrs als besondere Herausforderung dar. Tatsächlich ist zu erkennen, dass der Radverkehrsanteil stagniert. Eine Weiterentwicklung auf hohem Niveau erfordert alle Kräfte.

In den letzten Jahren sind in Bremen zwei Modellprojekte im Radverkehr realisiert worden, die über die Stadtgrenze hinaus Aufmerksamkeit erreicht haben: die beiden Fahrradmodellquartiere Alte Neustadt und Ellener Hof. Die Erfahrung aus diesen Projekten zeigt, Radverkehrsförderung braucht Kooperation. Beide Projekte wurden mit Partner:innen im Quartier umgesetzt. Die Umsetzung der Modellprojekte hat auch wieder deutlich gemacht, Radverkehrsförderung erfordert einen ganzen Baukasten an Maßnahmen, eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit einem gut ausgebauten Radverkehrsnetz, Service und Dienstleistung für den Radverkehr und nicht zuletzt eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit. Radverkehr muss als System erlebbar werden, um Menschen zum Aufsteigen zu bewegen.

Die Herausforderung für die Radverkehrsförderung besteht darin, dass die Arbeit und das Engagement vieler unterschiedlicher Akteure gefragt sind und dass Radverkehrsförderung nur im Team wirklich gelingen kann. Die Zielgruppen der Planung finden sich im Alltagsradverkehr, auf Freizeitwegen und im Fahrradtourismus. So vielfältig wie die Menschen sind, die radfahren, so vielfältig sind auch die Aufgaben der Radverkehrsförderung. Entsprechend viele Menschen und Institutionen sind am Gelingen einer fahrradfreundlichen Stadt beteiligt.

Die Zuständigkeiten allein für die Infrastruktur liegen im Stadtgebiet bei unterschiedlichen Behörden, seien es die Stadtstraßen (SKUMS und ASV), Grünanlagen (SKUMS und UBB) oder Hafengebiete und Sonderflächen (SWAE und WFB). Anlagen für das Fahrradparken bietet die BREPARK. Die Überwachung des Verkehrs übernimmt der Senator für Inneres, der gemeinsam mit der Senatorin für Bildung auch in der Verkehrserziehung engagiert ist. Die Fragen der Verkehrssicherheit wiederum betreffen auch alle, die Radinfrastruktur planen und unterhalten. Ein professionelles Marketing für die Fahrradkultur hat Bremen – BIKE IT! bei der Wirtschaftsförderung aufgebaut. Die Stadtreinigung

entsorgt die Fahrradleichen und kümmert sich um scherben- und schneefreie Radrouten.

Aber auch ohne das private und ehrenamtliche Engagement kann eine Fahrradstadt wie Bremen nicht gelingen. Viele Fahrradhändler:innen versorgen ihre Kundschaft im Stadtgebiet mit fahrtüchtigen Fahrrädern. Daneben gibt es Fahrradselbsthilfewerkstätten, Fahrradverleihe oder Fahrradleasing – und seit einigen Jahren mit dem WK-Bike auch ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Auch für die Nutzung von Lastenrädern entstehen immer mehr Angebote.

Und nicht zuletzt: Eine starke Lobby für den Radverkehr ist der ADFC. Gerade in Bremen ist Radverkehr ohne den ADFC kaum zu denken, nicht zufällig liegt hier die Geburtsstunde des Fahrradverbandes.

Als Entscheidungstragende sind die politischen Gremien gefragt. Radverkehr beschäftigt in Bremen den Senat, die Bürgerschaft, Deputationen und Stadtteilbeiräte. Hier werden die Diskussionen um Handlungsmöglichkeiten geführt und Entscheidungen zur Finanzierung getroffen.

In Förderprojekten entstehen Kooperationen, Vernetzung auf Bundesebene und Austausch in EU-Projekten. So teilt Bremen das eigene Knowhow – und lernt gleichzeitig von anderen Städten und Kommunen dazu.

Radverkehrsförderung ist Teamarbeit. Die Zusammenarbeit verbindet. So wie Radfahren Verbindungen schafft und Menschen in Verbindung bringt.

Mit dem Radverkehrsbericht werden nun zum ersten Mal in Bremen alle vorhandenen Daten und Informationen zum Radverkehr zentral zusammengetragen. Damit wird eine Grundlage geschaffen, die Situation für das Radfahren in Bremen umfassend zu dokumentieren. Vor allem werden damit die Erfolge des großen Teams honoriert, das zum Radeln in dieser Stadt beiträgt. Ich danke allen, die dazu beigetragen haben! Der Radverkehrsbericht zeigt aber auch, wo wir noch besser werden können. Und dieser Aufgabe wollen wir uns stellen. Denn der Radverkehr ist eine große Chance für eine lebenswerte Stadt und birgt ein großes Potenzial für Bremen.

Dr. Maike Schaefer, Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen

Radverkehrsbericht – Was und warum?

Was ist ein Radverkehrsbericht und warum braucht es ihn?

Mit diesem Radverkehrsbericht legt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau den ersten Bericht vor, der einen systematischen Überblick über die Aktivitäten in der Bremer Radverkehrsförderung bietet. Perspektivisch soll er kontinuierlich fortgeschrieben werden, um die Entwicklungen abzubilden. Der Radverkehrsbericht ist damit ein Instrument der Radverkehrsförderung. Die Zielgruppe umfasst die interessierte Öffentlichkeit, die Politik, die Verwaltung sowie Planer:innen in und für Bremen.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, der von der Verkehrsdeputation 2014 beschlossen wurde, hat sich Bremen verkehrspolitische Ziele gesetzt und dazu auch Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr erarbeitet. Ein systematisches Monitoring oder eine Evaluation der Aktivitäten Bremens findet bisher noch nicht statt. Der Radverkehrsbericht stellt die Aktivitäten und Erfolge der Radverkehrsförderung dar, zeigt aber auch Handlungsbedarfe auf.

Mit der Implementierung des Radverkehrsberichts werden folgende Ziele verfolgt:

- ▶ Zentrale Bündelung von Daten und Fakten zum Radverkehr
- ▶ Aufbau eines analysefähigen und kontinuierlichen Datenbestandes zum Radverkehr, Qualität und Regelmäßigkeit in der Datenlieferung
- ▶ Verfügbarkeit aktueller Datensätze, auch als Datengrundlage für weitere Projekte oder Förderanträge
- ▶ Laufende Evaluation der Radverkehrsförderung
- ▶ Darstellung der Aktivitäten in der Öffentlichkeit (Transparenz)

Was erwartet mich im Radverkehrsbericht?

In Bremen sind bereits viele Daten zum Radverkehr vorhanden, diese sind aber nicht zentral verfügbar oder aufbereitet. Einige Daten werden bisher nicht kontinuierlich erfasst. Oftmals ist die Existenz vorhandener Informationen auch nicht bekannt, da das Thema Radverkehr vielfältige Akteure und Zuständigkeiten hat, auch innerhalb der senatorischen Behörden. Zudem tragen Privatwirtschaft und Verbände zur Radverkehrsförderung bei.

Mit dem vorliegenden Radverkehrsbericht werden erstmals die Daten für die Jahre 2015 bis 2020 zusammengetragen, nachvollziehbar aufbereitet und dargestellt.

Der Bericht orientiert sich dabei am „Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte – Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden“, das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 erarbeitet wurde (vgl. team red 2018). Mit dieser Grundlage soll die Erhebung und Darstellung der Radverkehrsdaten vereinheitlicht werden, um eine Vergleichbarkeit mit Radverkehrsberichten anderer Kommunen und Städte zu ermöglichen. Hintergrund ist eine Förderung des Radverkehrs als System.

Der Radverkehrsbericht startet mit einem Interview mit Wilhelm Hamburger und einem Rückblick auf 25 Jahre Radverkehrsförderung in Bremen. In Kapitel 1 werden die Daten der letzten fünf Jahre beleuchtet und dargestellt. Dieses Kapitel bildet den Kern des Berichts. Ergänzend dazu werden die Maßnahmen und Projekte – teils umgesetzt, teils in Planung – vorgestellt (Kapitel 2). Im anschließenden Schwerpunktkapitel 3 wird die Frage gestellt, in wie weit Radverkehr noch „Nah“ mobilität ist. Zum Abschluss wird ein Fazit gezogen, wo Bremen als Fahrradstadt steht.

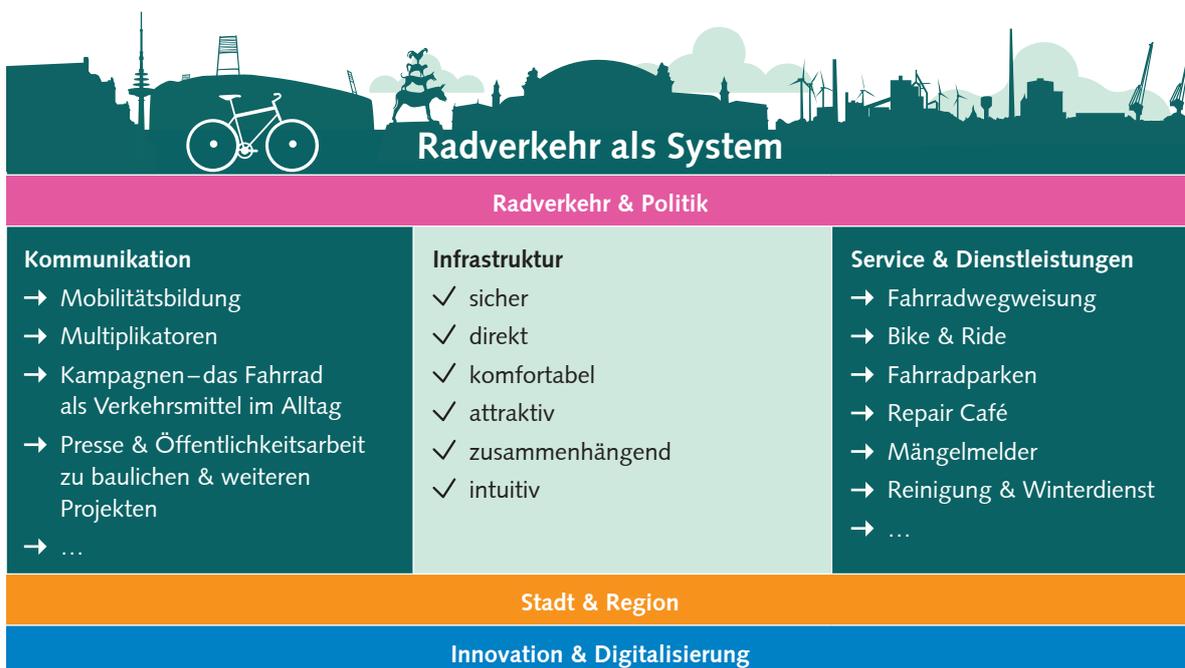


Abb. 1

25 Jahre

Radverkehrsförderung in Bremen

Interview mit Wilhelm Hamburger,
Referent für strategische Radverkehrsplanung (1993–2021)



Foto 1:
Wilhelm
Hamburger

Du bist im September 1993 nach Bremen gekommen. Was war dein erster Eindruck?

Das erste Erlebnis, das ich hatte, war, dass ich fast vom Fahrrad überfahren worden wäre, weil ich es in Dortmund, meinem vorherigen Wohnort, nicht gewohnt war, dass man zu Fuß ständig auf Radfahrende achten muss, weil so viele Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das lag aber auch mit daran, dass damals fast alle Radwege in Bremen direkt neben den Gehwegen lagen.

Wie war der Stand der Radverkehrsplanung, als Du in Bremen angefangen hast?

In meiner Dortmunder Zeit war ich zuletzt Projektleiter für Verkehrsentwicklungspläne, die ein Novum waren, weil sie erstmals auch auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs als Themenschwerpunkt setzten. Von daher waren mir die allermeisten praktizierten und diskutierten Lösungen zur Radverkehrsführung schon bekannt.

Bremen hatte zu dieser Zeit bereits den Ruf einer Fahrradstadt. Der ADFC wurde in Bremen gegründet und am Hauptbahnhof gab es eine kleine aber feine Radstation, die schon den Service anbot, der Standard für spätere und größere Projekte werden sollte. Bremen hatte zudem ein geschlossenes Radverkehrsnetz in überwiegend guter Qualität und mit innovativen Führungen im Zuge von Schnellstraßen, die andernorts nur dem Kfz-Verkehr Vorteile verschafften, während der nichtmotorisierte Verkehr sie in erster Linie als Barrieren wahrnahm. In Bremen dagegen gab und gibt es gerade dort großzügige Radwegführungen bis hin zu respektablen Tunnellösungen. Beispiele sind die Stephanibrücke, der Nordwestknoten oder der Tunnel unter der Utbremer Straße, der bis heute Zeitvorteile für Radfahrende zwischen Utbremen und Findorff

gegenüber der Fahrt mit dem Auto bietet. Der Radverkehr wurde somit bei allen verkehrlichen Maßnahmen grundsätzlich mitgedacht.

Bereits Anfang der 1980er wurde in Bremen von Klaus Hinte, dem damaligen Leiter der Straßenverkehrsbehörde, die Fahrradstraße erfunden. Sie war ursprünglich ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung und zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr. Von Bremen aus hat sie dann Eingang in die StVO gefunden. Weiterhin existierte ein von Henning Scherf initiiertes, gestalterisch aufwändiges Wegweisungssystem, dessen Unterhaltung aber leider nicht geregelt war, weshalb es später durch ein neues System ersetzt wurde. Und es gab bereits die AG Rad in Betreuung des ASV, jedoch noch ohne Geschäftsordnung.

Nicht vorhanden waren fahrbahnbezogene Führungen wie Radfahrstreifen oder Fahrradschutzstreifen mit daraus resultierenden direkten Führungen in Knotenpunkten, wie sie in NRW ab Mitte der 1980er im Rahmen von Modellvorhaben entwickelt und getestet worden waren. Es gab auch im Gegensatz zu NRW kaum verhaltensbezogene Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl und „Motiven“ der Fahrradnutzung in Bremen.

Wo hast Du Bedarfe gesehen, was zu verändern?

Die Verkehrsabteilung war Anfang der 1990er noch im Aufbau. Insofern fehlte noch eine strukturierte Radverkehrsplanung. Der Radverkehr wurde vom ASV und vom Planungsamt immer mitgedacht und war in sehr tradierter Form dort integriert. Inzwischen war man jedoch, initiiert durch die Idee des sogenannten „Systems Radverkehr“ des ADFC, auf dem Weg zu einer integrierten Planung. Nach diesem Vorbild entstand die „Zielplanung Fahrrad“, die als Teil der „Integrativen Verkehrsplanung“ alle wesentlichen Elemente der Fahrradförderung wie die Netzplanung, die Schaffung von Stellplätzen, die Verknüpfung mit dem

Abb. 2: Zeitstrahl zur Darstellung Bremer Radverkehrsmaßnahmen

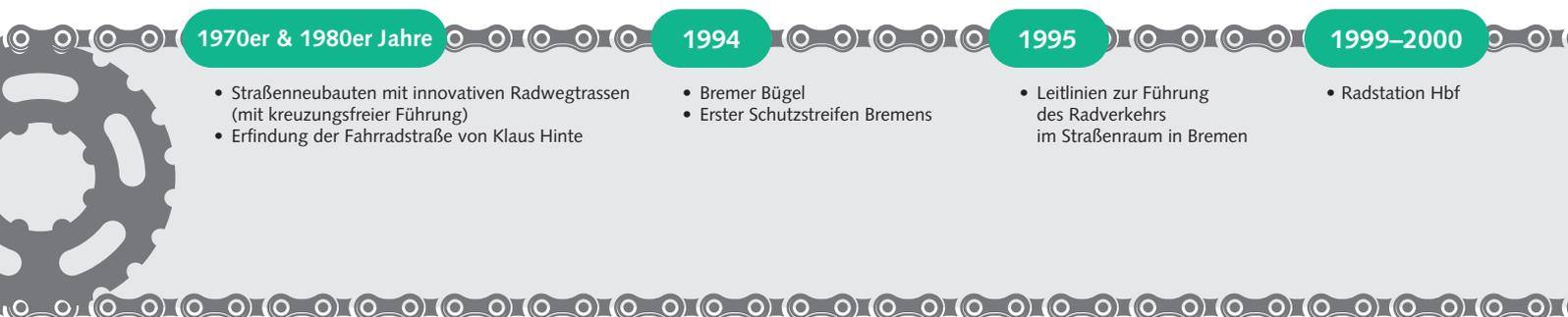


Foto 2:
Bremens erster
Schutzstreifen
Am Steending in
Blumenthal



ÖPNV (B+R), eine Wegweisung, Informations- und Serviceangebote beinhaltet. Sie bot die Grundlage für eine verbesserte Etablierung und Kommunikation der Radverkehrsbelange auf der Planungsebene sowie im Austausch mit anderen Akteuren, wie z. B. dem Wirtschafts- und dem Innenressort, v. a. bezüglich Fahrradtourismusförderung und Verkehrssicherheitsarbeit.

Die AG Rad wurde vom Umwelt- und Bauressort übernommen und erhielt eine Geschäftsordnung und eine neue Kontinuität als Forum für den fachlichen Austausch, von dem alle Teilnehmenden profitieren können. Planerische Fragen werden hier vorgeklärt, Ergebnisse diskutiert und kritisch hinterfragt. Manchmal fungiert die AG auch als „fachliches Gewissen der Planung“, wenn der Radverkehr in Projekten nicht angemessen berücksichtigt wird – was leider gar nicht so selten vorkommt, wie man das erwarten würde. Die AG gibt Empfehlungen zur Umsetzung von Maßnahmen und erwartet eine fachliche Begründung bei Abweichungen oder Änderungen. Eine mehr strategische Ausrichtung wurde angestrebt, scheitert aber zuweilen an den sogenannten „exemplarischen“ Problem Diskussionen, die sich eher auf Projekte oder Einzelmaßnahmen beziehen, die dann aber – so wird vom ADFC betont – fürs Große und Ganze stehen, was meist auch nicht falsch ist.

Wie hast Du die Paradigmenwechsel, also den Wandel der Planungspraxis erlebt?

Der Paradigmenwechsel, der zur Herstellung einer wirklichen und nachhaltigen Angebotsverbesserung im System Radverkehr führt und damit zu deutlich mehr Radverkehr, den halte ich für überfällig und ausdrücklich willkommen. Nachhaltig kann aber meines Erachtens nur das sein, was sowohl erklärbar als auch nachvollziehbar auf Akzeptanz trifft und alle berechtigten Nutzungsansprüche, die an Straßenräume zu stellen sind, berücksichtigt. Natürlich sollte dabei eine gerechte Abwägung dieser Nutzungsansprüche auch

die verkehrliche und städtebauliche Funktion der Straßenräume beachten. Dafür müssen alle Akteure pro Rad „in die Bütt“ gehen. Das Zauberwort im Stadtverkehr heißt Erreichbarkeit und da punkten die platzsparenden Alternativen zum Kfz, also der Umweltverbund aus Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und dem ÖPNV ohnehin. Und deren Potenzial ist gewaltig.

Nicht alle vermeintlich guten oder neuen Ideen können überall umgesetzt werden. Wenn planerische Handlungsspielräume absehbar nicht zur Verfügung stehen, muss man umsteuern. Mühsam empfinde ich Diskussionen über platzgreifende Lösungen, die in unseren Städten kaum netzbildungsfähig und fachlich umstritten sind, wie zum Beispiel die „Protected Bike-Lanes“ oder die sogenannten „holländischen Lösungen“ der Knotenpunktführung, für die der erforderliche Raum nur an wenigen Stellen vorhanden ist und deren Wirkung auf die Verkehrssicherheit ebenfalls Fragen aufwirft, die wir bereits vor über 30 Jahren diskutiert haben. Es dürfen Zweifel angemeldet werden, ob derartige Lösungen einen nennenswerten Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils in unseren Städten leisten können.

Neben separaten Radwegen, für die oft genug auch zu wenig Platz vorhanden ist, muss die Integration des Radverkehrs in den Fahrbahnen weiterentwickelt werden. Das ist mit radaffinen Geschwindigkeiten für Kfz verbunden und mit direkten Sichtbeziehungen im Streckenverlauf, an Kreuzungen und Einmündungen.

2001

- Bund-Länder AK Fahrrad (Vertretung HB)

2001–2003

- Zielplanung Rad

2004

- Führung des Rad-/Fußverkehr an Baustellen zusammen mit Inneres, Polizei und ASV 3
- Neuauflage Fahrradstadtplan (Kooperation mit ADFC & GeoInfo ab 2004) und Routing im Internet (ab 2005 bis 2015, danach stattdessen Bike-Citizen-App)

2004–2011

- EU Projekte Urban Bike, Civitas, Vivaldi, Presto

Dort, wo der Platz nicht vorhanden ist, aber dennoch alle vorankommen müssen, sind neue Lösungen zu suchen, wie z. B. überbreite Fahrradschutzstreifen. Kfz können in beengten Verkehrsstraßen ohne Radwege keinen Anspruch auf das Überholen von Radfahrenden erwarten.

Du warst jetzt über viele Jahre alleine für den Radverkehr zuständig, was nicht immer ein einfaches Thema war. Wie hast Du Deine Rolle als Radverkehrsplaner empfunden?

Nicht ganz allein. Immerhin habe ich Bremen beim Bund-Länder AK vertreten dürfen, da gab und gibt es viele Gleichgesinnte. Auf senatorischer Ebene war ich eine Zeit lang „Einzelkämpfer“ beim Thema Alltagsradverkehr, um das sich das ASV eher austauscham im Schulterschluss mit dem Fachbereich – vorher Planungsamt - kümmerte. Das änderte sich nachhaltig erst mit der „Rückendeckung“ von Gunnar Polzin, der in hohem Maß Interesse, Kompetenz und Engagement für das Thema mitbrachte und nach gefühlt 100 Jahren endlich mal für mehr qualifiziertes Personal gesorgt hat, womit nicht zuletzt Ihr, die Fragestellerinnen, gemeint seid.

Was waren die größten Hürden? Wo musstest du am meisten „kämpfen“? Was waren aber auch die größten Erfolge?

Hürde war dieses oft auch andernorts verbreitete Denken: Wir wissen bereits alles und können auf

Informationen und Austausch gut verzichten. In der Zwischenzeit wurde dann schon wieder viel „neuer Wein in alten Schläuchen serviert“ (z. B. zu enge Radfahr- oder Schutzstreifen, Fahrradstraßen in denen eine Begegnung Rad/Pkw kaum möglich war oder Radparkplätze auf Kosten der Gehwege etc). Oder es wurde auf hoheitliche Aufgaben und die damit verbundene Verantwortung für die Verkehrssicherheit verwiesen oder es gab gerade kein Geld oder die Maßnahmen genühten nicht den ästhetischen Ansprüchen der Stadtplanung, z. B. oft genannt bei der Einrichtung von Fahrradbügeln und Markierungslösungen. Zeitweise herrschte eine regelrechte „Fahrradpiktogramm-phobie“. Die Piktogramme waren aber grundsätzlich zur Kenntlichmachung fahrbahnbezogener oder gestalterisch anspruchsvoller Lösungen unverzichtbar. Oft genug haben die Verkehrsteilnehmenden Maßnahmen deshalb nicht verstanden. Noch heute laufen Passant:innen in der Martinistraße auf den Radwegen, obwohl die eigentlichen Gehwegflächen ausreichen: Design didn't follow function!

Ich konnte oft nur einen Teil meiner Arbeitszeit dem Radverkehr widmen. Es gab noch den ÖPNV als weiteres Thema, das zuweilen vorrangig zu bearbeiten war. Die Erfolge blieben dennoch nicht aus. Die gehörten schließlich auch zum Job und meinen zum Teil selbstgestellten Aufgaben, wie z. B. die Zielplanung Fahrrad ab 2001, die Präsentationen im Internet wie den Fahrradstadtplan samt Routingfunktion ab 2005 oder den fahrradfreundlichen Kirchentag 2009, eine Zusammenarbeit mit dem ADFC, für den Bremen den Preis „Best for Bike“ erhielt. Die Radstation am Hauptbahnhof war nur bedingt ein Erfolg. Dass es sie gibt, war zwar mit hohem Einsatz von mehreren Akteur:innen verbunden und ist grundsätzlich positiv zu sehen, aber die Nutzenzahlen lassen weiterhin Wünsche offen – woran das liegt, ist nicht wirklich erklärbar. Ein Erfolg, an dem ich partizipiert habe, war der VEP 2025, mit dem die Bürgerschaft 2014 den Weg für die Planung und die Umsetzung der Fahrradpremiumrouten freigemacht hat. Die Machbarkeitsuntersuchungen sind bislang positiv und zahlreiche Streckenabschnitte werden zurzeit mit Hochdruck geplant und hoffentlich auch umgesetzt.

Ein besonderer Erfolg mit erneuter Prämierung durch den Bund (Deutscher Fahrradpreis 2018) in der jüngsten Vergangenheit war das Fahrradmodellquartier in der alten Neustadt. Dies ist der Erfolg meines

Foto 3:
Hemelinger
Tunnel



2007

- VeloCity München (Vortrag Bremen)

2009

- Neuaufstellung des Wegweisungssystems
- Leihrad WK-Bike
- Kirchentag (Best for Bike)
- Stadtentwicklung, Bremen 2020 „Komm mit nach Morgen“ (Vertretung Verkehrsabt.)

2011

- Fahrradfreundliche LSA-Knoten

2012–2014

- VEP (neu waren v. a. die Fuß- und Radverkehrsbrücken sowie die Fahrradpremiumrouten)

2013

- Fahrradparken in Bremen

unermüdlchen Kollegen Michael Glotz Richter, der eigentlich EU Projekte betreut und initiiert und der sich trotz widriger Umstände die Zeit für das Projekt in der Neustadt genommen hat. Ähnlich sehe ich das hohe Engagement und die Kompetenz von Jens Joost-Krüger bei der WFB beim schon genannten Thema Radtourismus, Information und Marketing. Und an dieser Stelle möchte ich mich auch bei meiner ASV Kollegin Antje Späder bedanken, die dort als Fahrradbeauftragte die Koordination vieler Fragestellungen, passend zu einer Hafenstadt, durch alle Wetter manövriert. Da darf man/frau keine Umfängerqualitäten haben. Als Vertreterin des ASV ist sie ein wichtiger Anker in der AG Rad.

Auch in der Zusammenarbeit mit der Region, aus der täglich weit über hunderttausend Pendler:innen nach Bremen einreisen, gibt es Erfolge zu vermelden, die durch das gemeinsame politische Engagement von Niedersachsen und Bremen initiiert wurden, wie die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen Bremen (AGfK) oder den Kommunalverbund mit Sitz in Delmenhorst, der unter Leitung von Susanne Krebser das Fahrradthema regional verankert hat und der zudem Mitglied in der AGfK ist. Hier wird eine vorausschauende gute Arbeit geleistet. Immerhin leben in der engeren Stadtregion Bremen gleichviele Einwohner:innen vor den Toren der Stadt wie in der Stadt selbst, die ökonomisch und kulturell eng mit Bremen verbunden sind.

Wenn Du dir den aktuellen Stand in Bremen anschaut, wo siehst Du Bremen im Bereich Radverkehr in 10 Jahren?

Der Klimawandel wird uns weiter begleiten und dies wird sich positiv und nachhaltig auf die Radverkehrsförderung auswirken. Durch die regionale und bundesweite Vernetzung des Themas werden mehr Fördermittel zur Verfügung stehen. Die fortschreitende Parkraumbewirtschaftung wird sich positiv auf den Radverkehr auswirken. Es wird dadurch mehr Platz in den Straßen fürs Fahrrad geben. Kfz werden kaum noch falsch parken, weil das Knöllchen 100 Euro kostet und mehr kontrolliert und abgeschleppt wird. Die Überwachung wird so dicht sein, wie heute in Amsterdam. Viel mehr Autofahrer:innen werden aufs Rad umsteigen. Es wird mehr Fahrradabstellplätze geben, B+R wird attraktiver, weil der ÖPNV schneller und komfortabler wird und wir werden die Radpremium-



Foto 4: Meta-Sattler-Tunnel unter der Utbremer Straße

routen zum großen Teil fertiggestellt haben, so dass auch die Pendler:innen verstärkt mit dem Fahrrad bzw. dem Pedelec anreisen. Die StVO wird die fahrradfreundliche Gestaltung von Straßen deutlich weniger reglementieren. Der Radverkehrsanteil in Bremen steigt auf deutlich über 30 % vielleicht sogar 40 % an. Etwa 50 % der Radfahrenden werden mit Pedelecs unterwegs sein. Routennavigation wird Standard und ohne Routing wird keine:r mehr von a nach b kommen, dennoch wird es einige Wenige geben, die aufs Navi verzichten, weil sie eine gute Ortskenntnis besitzen.

Was würdest Du uns mit auf den Weg geben wollen?

Konsequenz, Ausdauer und Beharrlichkeit, aber auch Geduld und die Fähigkeit, die Leute möglichst immer dort abzuholen, wo sie stehen, auch auf der fachlichen Ebene. Wichtig ist das Schmieden strategischer Allianzen: Gleichgesinnte mit Empathie und Sendungsbewusstsein finden, da bieten sich auch Entscheidungsträger:innen an. Und die Segel richtig setzen. Ich gehe davon aus, dass es künftig noch mehr Rückenwind für unser Schiff geben wird. Vielleicht wird's ja eine Kreuzfahrt zu neuen Ufern.

Das Interview führte Team Nahmobilität.

2015

- Bike-Citizens-App
- Machbarkeitsstudie Radpremiumroute D.15
- Austausch norddeutsche Fahrradbeauftragte (Treffen in HB Vorbereitung u. Durchführung)
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGfK) NI/HB
- regionales Mobilitätskonzept Radverkehr (RMK:R) des Kommunalverbunds

2018

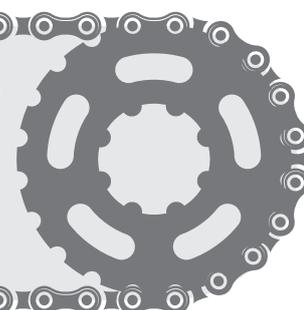
- Leitlinien Fahrradstraßen

2019

- Betreuung Abschnitt Hemelingen Premiumroute D.15, Trassensicherung und Planung auf Teilabschnitten

2020

- Machbarkeitsuntersuchung regionale Fahrrad-Premiumroute D.20



1 Radverkehrsdaten konkret

Jede Stadt ist einzigartig und genauso einzigartig sind die Menschen, die dort leben – und Rad fahren. Was den Radverkehr in Bremen ausmacht, wird im ersten Teil des Radverkehrsberichts konkret aufbereitet und vorgestellt.

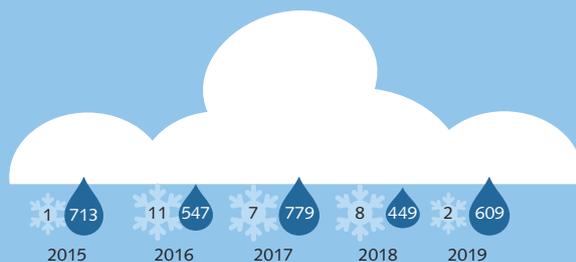


1.1 Grunddaten der Hansestadt Bremen

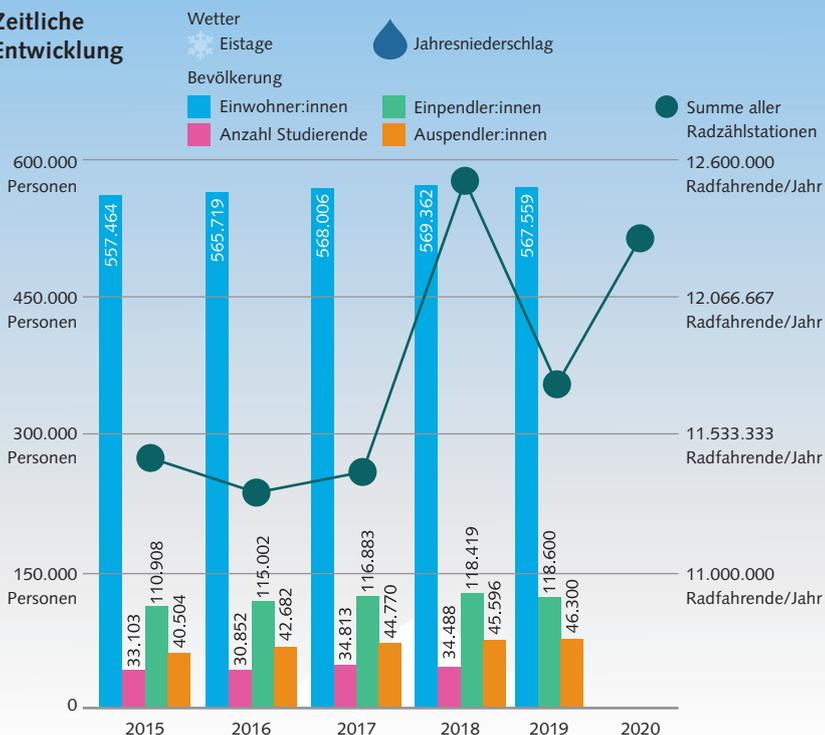
Die Stadtgemeinde Bremen ist die Hauptstadt des kleinsten Bundeslandes bestehend aus zwei Kommunen. In der elftgrößten Stadt in Deutschland mit ihren fünf Stadtbezirken mit 19 Stadtteilen und 88 Ortsteilen leben auf 325,56 km² Fläche 566.573 Menschen [Stand 12.2020]. Mit ihrer flachen Topografie ist Bremen eine ideale Stadt zum Radfahren – und davon lassen sich die Bremer:innen auch bei Regen nicht abschrecken.

Die Stadt Bremen ist ein wichtiges Oberzentrum in der Metropolregion Nordwest. Bremen ist Hochschulstandort, hier liegen viele Arbeits- und Ausbildungsstätten, aber auch Kultur- und Freizeitangebote ziehen die Menschen aus Umzu in die Stadt. Die Weser ist sowohl Lebensader inmitten der Stadt, gleichzeitig aber auch Barriere. Aktuell bündeln fünf Brücken die Verkehre und verbinden die Stadtteile.

Abb. 3: Bremen kurz vorgestellt



Zeitliche Entwicklung



- Raumkategorie: Metropole**
Metropolregion Bremen/Oldenburg
- 25 %** Radverkehrsanteil am Modal Split
- Landeshauptstadt und Hochschulstadt**
11 Hochschulen
- 34.488 Studierende**
Stand 2018
- 567.559** Einwohner:innen
- 118.600** Einpendler:innen
42,2 % der Beschäftigten sind Einpendler:innen
- 1.743 EW/m²** Bevölkerungsdichte
- Öffentlicher Personenverkehr**
Regio-S-Bahn, Straßenbahn, (Regio-)Busse
- 43,6 Jahre** Durchschnittsalter
- 46.300** Auspendler:innen
22,1 % der beschäftigten Bremer:innen sind Auspendler:innen
- 2 Fahrräder pro Haushalt** Fahrradbesitz
- Stadt am Fluss**
43 km lang und max. 15 km breit
Topographie: flach

1.2 Fahrradnutzung und -besitz



www.baumwelt.bremen.de/9846

Der Radverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Daten hierzu liefert die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitete Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Diese wurde bereits für 2002 und 2008 erhoben und 2017 aktualisiert. Seit 2018 sind die Ergebnisse verfügbar.

Bereits seit 1972 wird regelmäßig alle fünf Jahre die Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV“ von der TU Dresden durchgeführt. In Bremen wurde die Befragung 2018, nach 2008 und 2013, bereits zum dritten Mal durchgeführt. Bremen gehört zur Kategorie Oberzentren mit 500.000 und mehr Einwohner:innen und flacher Topografie. Die Vergleichsstädte in dieser Kategorie sind Frankfurt, Düsseldorf, Leipzig und Dresden.

1.2.1 Fahrradbesitz

34 % der Bremer:innen nutzen ihr Fahrrad täglich oder fast täglich. Innerhalb der Vergleichsgruppe ist das mit Abstand die höchste Nutzungshäufigkeit. In Bremen kommen 1.050 konventionelle und 76 Elektrofahrräder auf 1.000 Einwohner:innen. Das sind fast zweieinhalbmal so viele Fahrräder wie Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Seit 2013 hat der Fahrradbesitz pro Haushalt zugenommen. Schaut man sich die Vergleichsstädte an, verfügen Bremer Haushalte über mehr Fahrräder aber gleich viele Pkw.

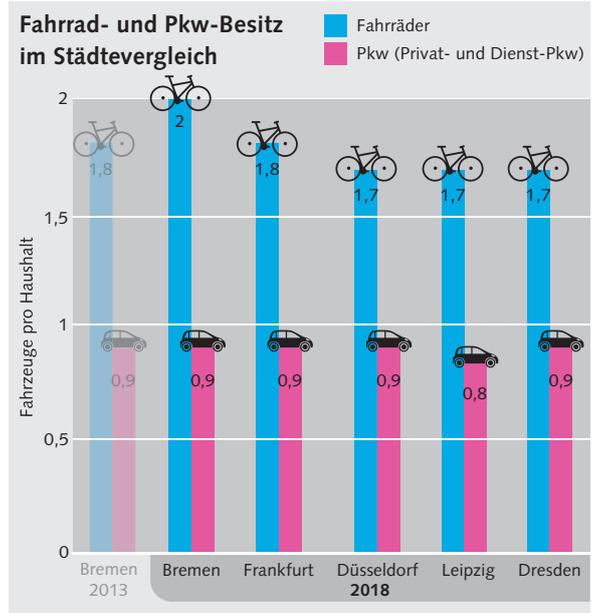


Abb. 4

1.2.2 Fahrradverleih

Mit WK-Bike ist seit 2018 ein Fahrradverleihsystem in Bremen verfügbar. Auch Lastenräder können als WK-Bike und mit Fietje ausgeliehen werden, ebenso weitere Spezialräder von unterschiedlichen Anbietern. Zudem gibt es mit Swapfiets ein Leasingangebot. Alle Informationen zum Fahrradverleih in Bremen sind in Kapitel 1.7.3 aufgeführt.



Foto 5:
Witterungsschutz
für Fahrräder:
Fahrradgarage im
Vorgarten



Foto 6:
Auch bei Regen
wird in Bremen
Rad gefahren

1.2.3 Verkehrsanteil an den Wegen (Modal Split)

Der Radverkehrsanteil in Bremen hat zwar im Jahr 2018 im Vergleich zur letzten Erhebung 2013 zugenommen, gegenüber 2008 stagniert der Radverkehrsanteil jedoch bei 25 %. Innerhalb Bremens legen die Bewohner:innen sogar 27 % aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Damit liegt Bremen deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte wie Dresden, Düsseldorf, Frankfurt am Main und Leipzig.

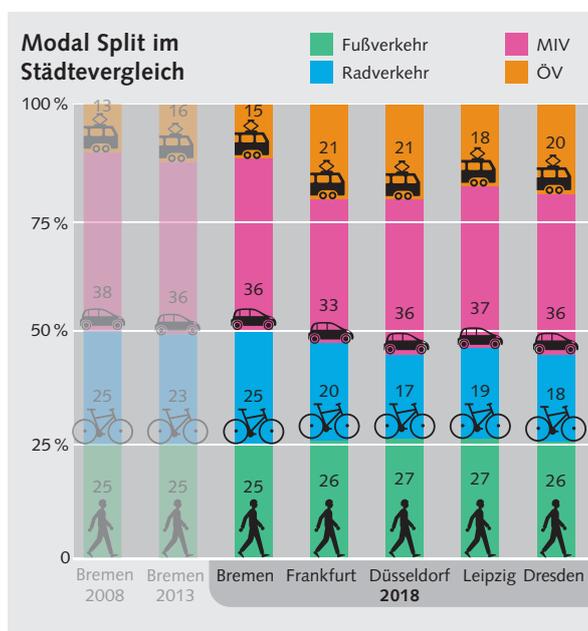


Abb. 5

1.2.4 Radverkehrsanteil nach Längenbereichen, Wegezwecken und Geschlecht

Auf Wegen bis zehn km dominiert der Umweltverbund, also der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV. Auf Wegen zwischen einem und drei km überwiegt das Fahrrad mit einem Anteil von 40 %. Aber auch längere Strecken werden in Bremen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mehr als ein Viertel aller Strecken zwischen fünf und zehn Kilometern werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, ein Anstieg von fünf Prozentpunkten zu 2013. Für 2008 liegen keine vergleichbaren Daten vor. Auch bei Strecken über zehn km gab es eine geringe Zunahme auf sechs Prozent. Mit der Zunahme an Elektrofahrrädern ist zu erwarten, dass der Anteil der Wege über sechs Kilometer, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zunehmen wird.

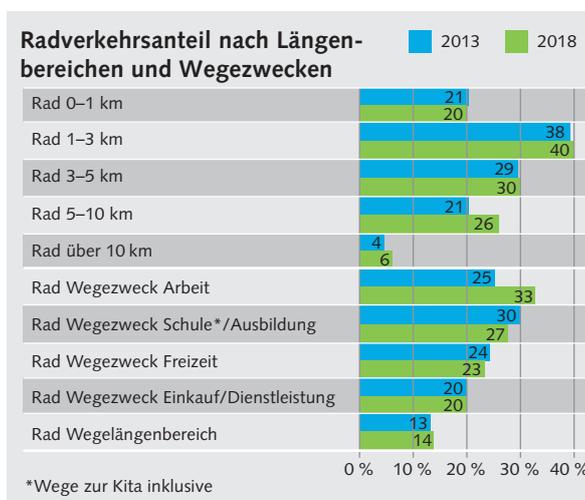


Abb. 6

Am Häufigsten werden Wege zum Arbeitsplatz, zur Kita, Schule oder Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad zurückgelegt. Gerade der Anteil der Wege zum Arbeitsplatz hat sich von 2013 von 25 % auf 33 % in 2018 deutlich erhöht. Hier liegt Bremen vor den



<https://vmz.bremen.de/radzaehlstationen/>

Vergleichsstädten, die rund 20 % verzeichnen. Auch für Einkäufe, Nutzung von Dienstleistungen und zu Freizeit Zwecken wird in Bremen überdurchschnittlich häufig das Fahrrad genutzt, die zurückgelegte mittlere Wegelänge liegt dabei knapp unter der Wegelänge der Vergleichsstädte. Eine Ausnahme bildet die Wegelänge zum Arbeitsplatz, hier müssen Bremer:innen im Mittel knapp fünf km weniger zurücklegen. Eine Aufschlüsselung nach Geschlecht ist nicht möglich, da hier keine aktuelle Datengrundlage vorhanden ist.

1.2.5 Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen

Über alle Wege verteilt werden in Bremen 22,5 km pro Person und Tag zurückgelegt, 14 % dieser Wegstrecke entfällt hiervon auf das Fahrrad. Im Schnitt legen also Bremer:innen pro Tag 3,1 km mit dem Rad zurück, betrachtet man nur die innerstädtischen Wege sind es 2,8 km. Im Vergleich zu 2008 und 2013 ist eine Zunahme der Streckenlänge zu verzeichnen.

Vergleicht man die Verkehrsleistung in Bremen 2018 mit 2013, so zeigt sich, dass der Anteil an der Wegstrecke, die mit dem Rad zurückgelegt wurde, zwar um einen Prozentpunkt gestiegen ist, dies aber nicht zu einer verringerten Verkehrsleistung beim Kfz-Verkehr geführt hat. Verluste hat hier der ÖPNV zu verzeichnen.

In den Vergleichsstädten werden insgesamt längere Wegstrecken mit 27,7 km pro Person und Tag zurückgelegt, wobei nur sechs % dieser Wegstrecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

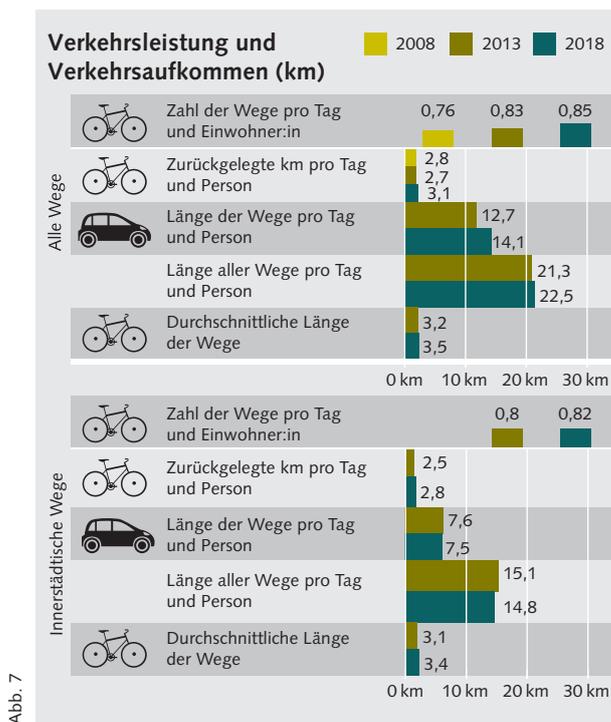


Abb. 7

1.2.6 Radverkehrszählungen

In Bremen gibt es acht fest installierte Radzählstationen, die sich auf den Weserbrücken, am Osterdeich, in Schwachhausen auf dem Weg zur Universität und auf der Hastedter Brückenstraße befinden.

Im Jahr 2020 wurden an den Radzählstationen über 12 Mio. Radfahrende erfasst. Das ist nach 2018 der zweithöchste Wert.

Baustellen und Umleitungsverkehere sind ein möglicher Grund für Schwankungen innerhalb der Jahreswerte. Dennoch bieten Dauerzählstellen einen guten Überblick und eine solide Datengrundlage, um Aussagen über den Radverkehr treffen zu können. Zusätzlich zu den fest installierten Radzählstellen wird bei Verkehrserhebungen im gesamten Stadtgebiet standardmäßig der Radverkehr miterfasst.

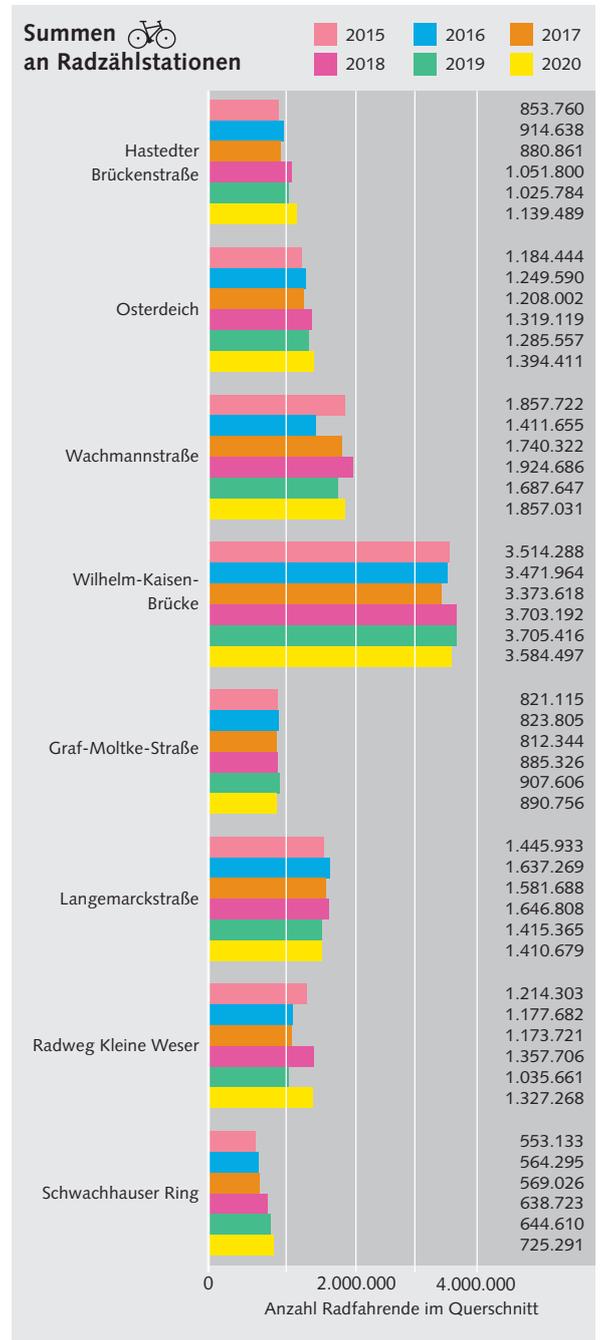


Abb. 8



1.3 Sicherheit im Radverkehr

Jede:r bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Radfahrer:in ist eine:r zu viel. Bremen strebt Vision Zero an. Bedauerlicherweise werden in Bremen nach wie vor Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet.

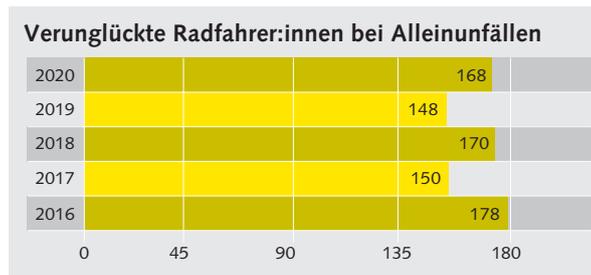
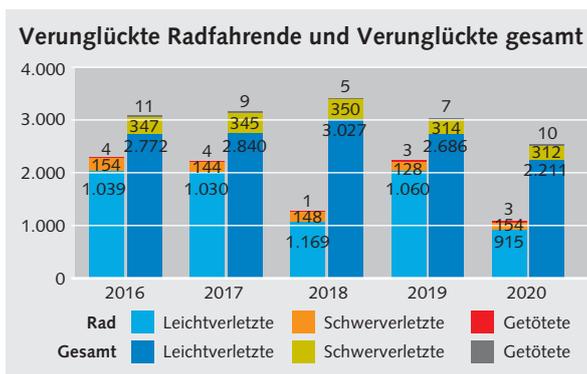
1.3.1 Radverkehrsunfälle

2019 sind insgesamt 1.191 Radfahrer:innen bei 1.477 Verkehrsunfällen verunglückt. Im Vergleich dazu waren es im selben Jahr bei den Gesamt-Verkehrsunfällen 3.189 verunglückte Personen. Die Zahl der geschädigten Personen hat zwar, abgesehen von einem Peak in 2018, in den Jahren tendenziell abgenommen. Insbesondere im Jahr 2020, das weitgehend von Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie betroffen und in dem ein insgesamt geringeres Verkehrsaufkommen zu beobachten war, traten deutlich weniger Unfälle auf. Allerdings hat die Schwere der Unfälle zugenommen, die Zahl der Schwerverletzten (154) und Getöteten (3) ist insbesondere im Jahr 2020 gestiegen bzw. gleichgeblieben. Zudem steigt die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Pedelecs.

2018 sind 871 Radverkehrsunfälle durch Abbiege- oder Einbiegen/Kreuzen-Fehler entstanden. Unfälle mit der Unfallursache Nr. 35 „Fehler beim Abbiegen nach Links“, die durch Kfz verursacht und an denen Radfahrende beteiligt waren, haben zugenommen.

Unfälle an Grundstücksausfahrten nahmen von 135 im Jahr 2016 auf 124 im Jahr 2019 leicht ab. Die Statistikdatensätze der Polizei beinhalten keine Katalogwerte, welche explizit eine Radwegnutzung in Gegenrichtung identifizieren, so dass mit dem Datenbestand der Elektronischen Unfalltypen Steckkarte (EUSka) keine Auswertung der Unfälle bei (ggf. auch unerlaubter) Radwegnutzung in Gegenrichtung möglich ist.

In der Zeitreihe der Anzahl der polizeilich erfassten Alleinunfälle, also Unfälle ohne weitere Beteiligte, ist keine Auffälligkeit zu erkennen. Es ist jedoch von einer hohen Dunkelziffer, d. h. von nicht von der polizeilichen Statistik erfassten Unfällen, auszugehen. Eine Anfrage beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hierzu blieb bisher unbeantwortet.



Bei den Top 3 der Unfallhäufungsstellen polizeilich registrierter Alleinunfälle von Radfahrer:innen handelt es sich um:

- Gesamter Verlauf von Vor dem Steintor und Ostertorsteinweg
- Kreuzungsbereich Kurfürstenallee/In der Vahr
- Teilbereiche des Buntentorsteinweg

1.3.2 Wesentliche Unfallursachen bei Radverkehrsunfällen

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden fallen drei typische Unfallsituationen auf. Dies betrifft vor allem Abbiegesituationen, in denen Kraftfahrzeuge Radfahrende kreuzen. Häufig sind eingeschränkte Sichtbeziehungen für den Unfallhergang relevant. Konkret handelt es sich um Unfälle an Grundstückszufahrten, um Abbiegeunfälle sowie Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle.

1.3.3 Systematische Unfallanalysen speziell für den Radverkehr

Systematische Unfallanalysen finden in Bremen in der Verkehrsunfallkommission anlassbezogen statt, wenn sich z. B. ein Knotenpunkt als Verkehrsunfallhäufungsstelle herausgebildet hat. Die Verkehrsunfallkommission Bremen tagt mindestens viermal im Jahr.

Neben der Verkehrserziehung und der Verkehrsüberwachung sind auch bauliche Maßnahmen ein wichtiger Bestandteil einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit.

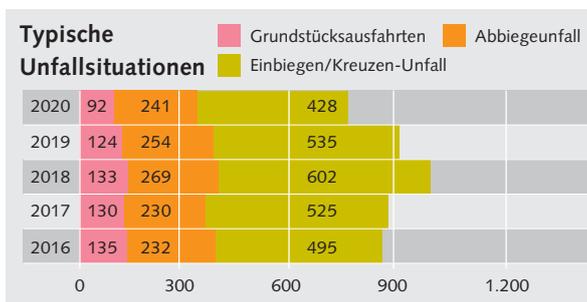


Abb. 9

Abb. 11

Abb. 10

Verkehrsunfallkommission

Die Verkehrsunfallkommissionen (VUK) beschäftigen sich mit der Analyse und der verkehrstechnischen Verbesserung unfallträchtiger Örtlichkeiten im Verkehrswegenetz. Die VUK setzt sich aus Vertreter:innen der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, des Senators für Inneres, der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, der BSAG und der Polizei zusammen. Die Organisation der VUK ist per Erlass geregelt.

Das letzte Sicherheitsaudit wurde 2013 als verkehrspsychologisches Gutachten für den Kreisverkehr „Am Stern“ erstellt. Das Gutachten umfasste neben einer Unfallanalyse eine Konfliktbeobachtung vor Ort und eine darauf aufbauende Fahraufgabenanalyse. Als Ursachen für Konflikte an der Verkehrsanlage am Stern wurden folgende Konflikte abgeleitet:

- Komplexe Fahraufgaben für die Kfz-Lenkenden, insbesondere beim Ausfahren
- Viele Informationen in kurzer Zeit und teilweise parallel verarbeiten
- Wenig Zeit und Raum, um Fehler zu korrigieren
- Radfahrenden werden vom Kfz-Lenkenden häufig nicht gesehen oder wahrgenommen

Auf dieser Grundlage wurde der Stern im Jahr 2017 baulich angepasst und markiert. Die Unfallentwicklung am Stern wird durch die VUK kontinuierlich verfolgt.



www.baumwelt.bremen.de/14207



Foto 7: Kreisverkehr Am Stern aus der Luft



Foto 8: Sicherung des Fahrrads mit einem Schloss an Rahmen und Hinterrad

1.3.4 Geschwindigkeits-, Falschparker- und Fahrradkontrollen

Um Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung zu vermeiden, führt die Polizei Fahrradkontrollen, z. B. in Bezug auf Rotlicht-Verstöße, durch. Die Zahl der festgestellten Verstöße hat in den Jahren 2015 bis 2016 zugenommen, trotz abnehmender Zahl von Kontrollen pro Jahr. 2018 war die Zahl der festgestellten Verstöße auffällig niedrig. Regelmäßig finden beispielsweise Schwerpunktkontrollen von Rotlicht-Verstößen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke statt.

Die Kontrolle einzelner Radfahrer:innen im Rahmen der Streife findet in diesen Zahlen keine Berücksichtigung.

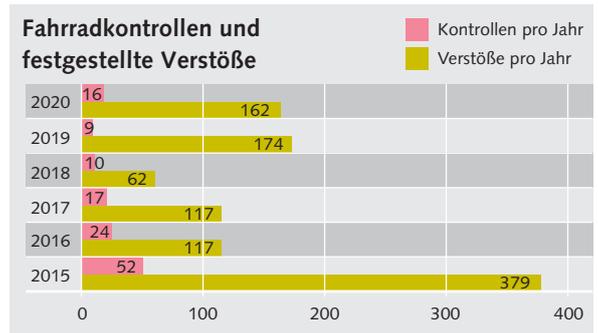


Abb. 12

Kontrollen von Kfz-Falschparken finden durch das Ordnungsamt schwerpunktmäßig statt. Das Personal zur Überwachung des Parkraums soll aufgestockt werden.

1.3.5 Fahrraddiebstähle

Im Betrachtungszeitraum zeigt sich insgesamt ein rückläufiger Trend von in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) registrierten Fahrraddiebstählen (vgl. Kap. 1.12). Die Aufklärungsquote bewegt sich im Betrachtungszeitraum auf einem sehr niedrigen Niveau.

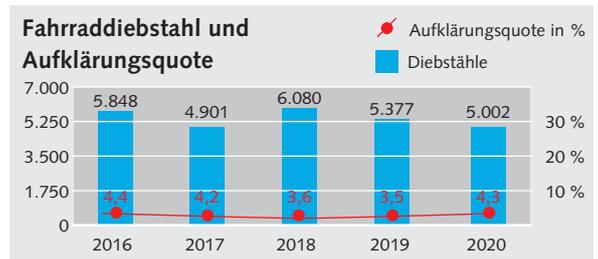


Abb. 13

Die Polizei Bremen bietet Fahrradregistrierungen an, bei denen die Fahrrad- und Haltendendaten in eine Datenbank aufgenommen werden. Fahrradcodierungen durch Einfräsen in den Rahmen finden nicht mehr statt, weil das Fahrrad dadurch beschädigt wird. Stattdessen wird ein Aufkleber verwendet.

Wissenswertes zum Sichern des Fahrrades kann im Präventionszentrum der Polizei Bremen oder bei Aktionstagen, z. B. Fahrradsicherheitstagen, erfahren werden. Darüber hinaus gibt die Polizei Bremen Präventionshinweise zum Fahrraddiebstahl auf der Internetseite.

1.4 Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Eines liegt auf der Hand bzw. unter dem Rad: Voraussetzung zum Radfahren sind gute „Radwege“, oder allgemein gesagt, eine gute Infrastruktur. In Bremen finden sich typische Querschnitte im Straßennetz, die die Ausgangssituation für den Radverkehr in der gebauten Realität verdeutlichen. Einerseits verfügt die Stadt Bremen über ein weitläufiges Netz aus baulichen Radwegen. Andererseits gibt es Potenzial für eine gerechtere Aufteilung der Flächen zwischen Kfz-Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr. Grundproblematik der Verkehrsraumgestaltung sind insgesamt relativ schmale Straßenräume in vielen Bremer Stadtteilen. Anders ist es in den Gebieten, die seit den 1960er Jahren entwickelt wurden, hier sind breite Gehwege vorhanden und insgesamt mehr Platz im Straßenraum. Aus heutiger Sicht problematisch für den Radverkehr sind die in der Regel nicht ausreichend breiten Radwege sowie die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr an LSA-Knoten. Alle möglichen Führungsformen für den Radverkehr finden dabei Anwendung.

Protected Bike Lanes als erweitertes Element der Radverkehrsführung kommen erstmals beim Wallring zum Einsatz (siehe Kap. 2.3.3).

Die Weiterentwicklung im Stand der Technik und Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen führen zu einem kontinuierlichen Prozess der Anpassung und Optimierung.

1.4.1 Länge der für den Radverkehr geeigneten Anlagen

Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) baut derzeit eine Datenbank für die digitale und geodatenbasierte Erfassung und das Management der Verkehrsinfrastruktur auf. Damit wird zukünftig auch der Bestand und Zustand der straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur, die unmittelbar am Fahrbahnrand liegt, systematisch erhoben.

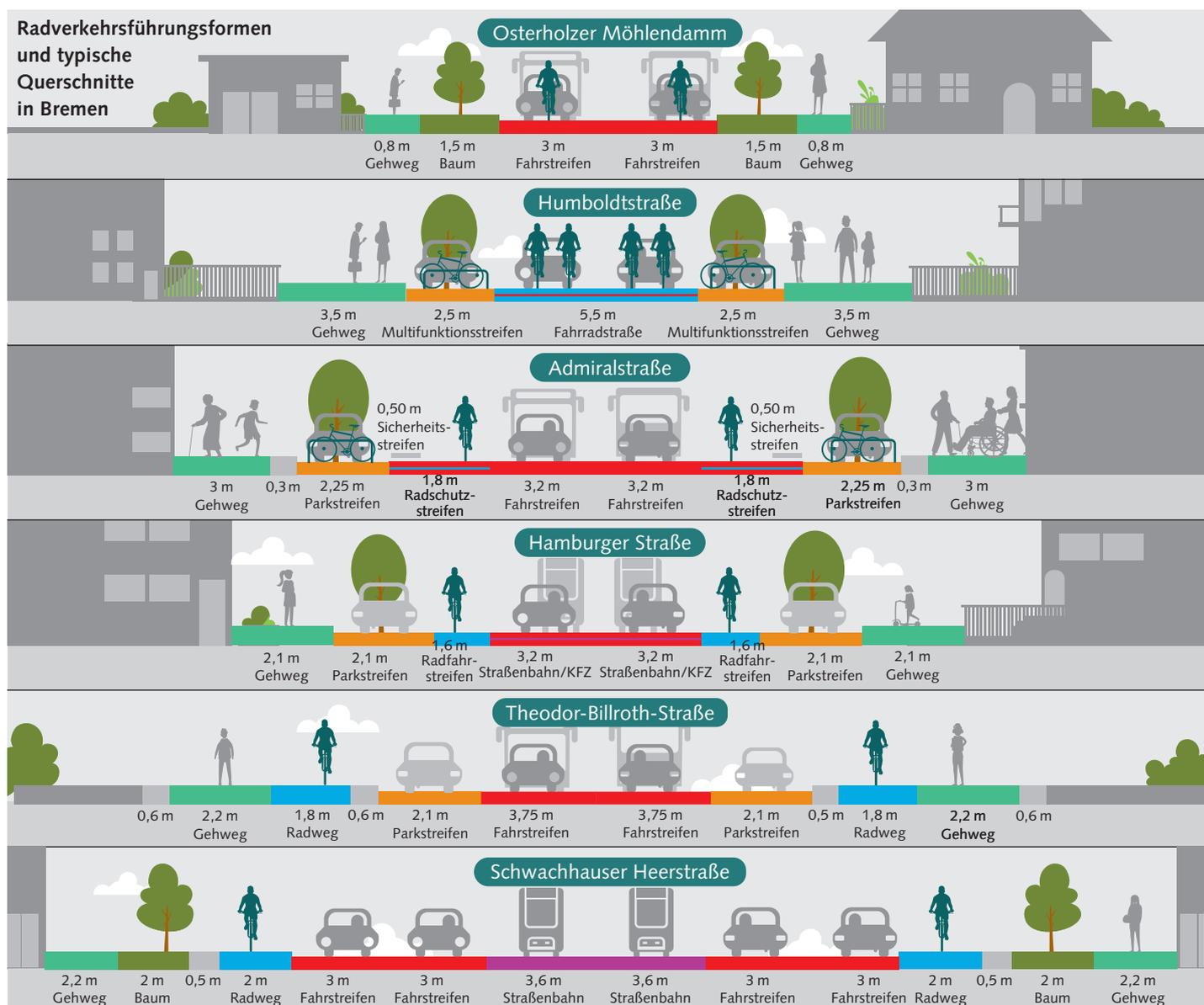


Abb. 14

■ Digitalisierung der Infrastruktur für das Amt für Straßen und Verkehr

Seit 2018 läuft der Aufbau einer digitalen Datenbank zu Zustand und Bestand der Bremer Verkehrsinfrastruktur. Dazu finden Befahrungen statt, bei denen ein Fahrzeug mithilfe mehrerer Kameras das stadtbremische Straßennetz und seine Nebenanlagen, sprich Rad- und Gehwege sowie alle im Verkehrsraum befindlichen Schilder erfasst. Zudem tasten am Fahrzeug befindliche Laserscanner die Straßen ab, wodurch dezidierte Informationen zu Unterführungen (Tunnel und Schilderbrücken) sowie deren Durchfahrtshöhen erfasst werden. Im Anschluss an die Befahrung startet die eigentliche Arbeit: Die Daten müssen ausgewertet und aufbereitet werden. Der erste komplette Datensatz wird dem ASV ab Ende 2022 zur Verfügung stehen. Ziel des ASV ist es, mit dieser Erhebung eine aktuelle Bewertungsgrundlage des kompletten Straßennetzes zum Zustand und somit monetären Wert bzw. gegebenenfalls Investitionsbedarf zu schaffen.

Die letzte umfassende Inventur der Radverkehrsinfrastruktur wurde 2010 mit einem Radwege-Checkup durchgeführt, die zur Überprüfung der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht (entsprechend der StVO-Novelle 1997) diente (vgl. Kapitel 1.4.3). Für das Gesamtnetz können derzeit keine aktuelleren Aussagen hinsichtlich Länge und Zustand der Radverkehrsinfrastruktur gemacht werden.

Länge der für den Radverkehr geeigneten Anlagen „Radwege-Checkup 2010“

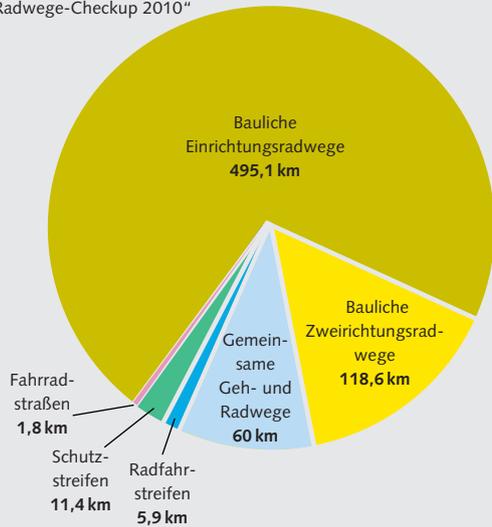


Abb. 15

Im Jahr 2010 wurden ca. 674 km straßenbegleitende bauliche Radwege erfasst. Immerhin ca. 18 % der baulichen Radwege waren als Zweirichtungradwege ausgewiesen. Nur auf einer Länge von 19 km wurde eine separate Infrastruktur für den Radverkehr auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen erfasst. So sind in Bremen auch viele Straßen des untergeordneten Netzes, z. T. auch Tempo 30-Zonen, mit Radwegen ausgestattet. Der

Radwege-Checkup empfahl im Ergebnis die Aufgabe von 18,7 km besonders schlechter Radwege in Tempo 30-Zonen.

Die Fußgängerzone im Stadtzentrum ist außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr freigegeben. Im Netzzusammenhang sind einzelne Strecken (Domsheide – Domshof) innerhalb der Fußgängerzone befahrbar. Auch die in der Knochenhauer Straße im Jahr 2017 neu eingerichtete Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben. Die Freigabe der Fußgängerzone in Vegesack wurde im VEP 2025 beschlossen, die Umsetzung ist aktuell aber zurückgestellt.

Im Hinblick auf Markierungslösungen sind seit dem Radwege-Checkup viele Maßnahmen umgesetzt worden. Beispielhaft können hier der stadteinwärtige Radfahrstreifen Herdentorsteinweg (2019) sowie die Schutzstreifen Münchener Straße (2015), Hermann-Ritter-Straße (2015) und Turnerstraße (2017) genannt werden (vgl. Kapitel 2.2).

Mit einer besonderen Gestaltung im Seitenraum wurde der Radweg an der Diskomeile 2020 hergestellt und erste Abschnitte des neuen Qualitätsprodukts Premiumroute am Neustädter Bahnhof sowie am Hastedter Osterdeich realisiert.



Foto 9: Premiumroutenstandard am Neustädter Bahnhof

In den vergangenen Jahren wurden auch weitere Fahrradstraßen eingerichtet (vgl. Kapitel 2.2.3). Aktuell gibt es in Bremen 20 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von knapp 8,8 km. Hinzu kommt im Fahrradmodellquartier Alte Neustadt die erste Fahrradzone Deutschlands, die dreizehn Straßen mit rund 2,5 km Länge umfasst (vgl. Kapitel 2.2.1). Am Ausbau der Fahrradstraßen, gegenüber 2010 um mehr als die sechsfache Länge, wird die dynamische Entwicklung der Bremer Radverkehrsinfrastruktur deutlich.

Die Nutzung der Wege in Grünanlagen orientiert sich am §29 Bremisches Naturschutzgesetz: „Die Benutzer haben sich in den Grünanlagen so zu verhalten, dass kein Anderer gefährdet, geschädigt oder in seiner Erholungssuche gestört wird [...]“. Damit gilt, dass Radfahrende die Wege in Grünanlagen grundsätzlich nutzen dürfen, sich aber den zu Fuß Gehenden unterordnen und Rücksicht nehmen müssen. Nur einzelne Strecken, wie z. B. der Abschnitt in den Wallanlagen zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Am Wandrahm, sind aktuell für den Radverkehr gesperrt.

1.4.2 Freigabe von Einbahnstraßen

Bereits in den 1980er Jahren wurden in Bremen geöffnete Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr erprobt. Die positiven Bremer Erfahrungen gaben den Anstoß für die Aufnahme in die Novelle der Straßenverkehrsordnung 1997. Mittlerweile sind die meisten Einbahnstraßen in den Tempo 30-Gebieten für gegenläufigen Radverkehr geöffnet und Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen ist in Bremen alltägliche Praxis. Ziel ist es, auf Basis der neuen StVO in den kommenden Jahren noch mehr Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.



Foto 10: Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist in Bremen der Regelfall

1.4.3 Wahlfreie Radverkehrsführung

Entsprechend der Empfehlungen des Radwege-Checkups wurden bis 2015 sukzessive die Beschilderungen (Anordnung der Benutzungspflicht) angepasst. Damit sind nur noch ca. 10 % der baulichen Radwege Benutzungspflichtig. Radfahrende haben somit die Wahl, auf der Fahrbahn oder dem sogenannten „anderen“ Radweg zu fahren.



Foto 11: Keine Benutzungspflicht auf schmalen Radwegen, so dass auch die Fahrbahn genutzt werden kann

1.4.4 Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist Aufgabe der unterschiedlichen Baulastträger. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht werden die Radverkehrsanlagen im Rahmen der turnusmäßigen

Begehungen durch das ASV begutachtet. Der Umfang der Erhaltungsmaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren entsprechend dem zur Verfügung stehenden Budget erhöht (vgl. Kapitel 1.14.2). Eine Liste der Sanierungsmaßnahmen wird jährlich mit der AG Rad abgestimmt.



Foto 12: Radwege-Erhaltung als Herausforderung

1.4.5 Radverkehrsnetz und Wegweisung

Das Radverkehrsnetz umfasst 573 km Haupttrouten und 435 km Ergänzungsrouten. Die Haupttrouten und touristische Routen sind mit einer einheitlichen Wegweisung gemäß der FGSV-Richtlinien ausgestattet. Das beschilderte Radverkehrsnetz hat eine Länge von ca. 545 km.



Foto 13: Tabellenwegweiser mit Zielen und touristischen Routen am Rand der Altstadt

Mit dem Radverkehrsbericht wird das Radverkehrsnetz aktualisiert. Dies betrifft die Ergänzung von Routen in neu entwickelten Stadtgebieten, wie zum Beispiel der Überseestadt, aber auch im Bestand, bei Erweiterung, Verdichtung und Nutzungsänderung sowie außerdem die Aktualisierung der Kategorie der Oberflächenqualität.

1.4.6 Anteil von qualitäts-gerechten Strecken am Radverkehrsnetz

Zur Qualität der Radverkehrsrouten liegen keine umfassenden aktuellen Daten vor. Allerdings ist im Radverkehrsnetz die Qualität hinsichtlich Oberflächenbeschaffenheit wie wassergebundene Decke oder Natursteinpflaster sowie Mängel und auch punktuelle Besonderheiten erfasst.

Radwege werden in Bremen in der Regel in rotem Betonsteinpflaster ausgeführt. Für die Premiumroute wird als Qualität des Oberflächenbelags Asphalt vorgesehen. Im Zuge der Umsetzung der Premiumroute D.15 sind aktuell Abschnitte in Planung, in denen der Oberflächenbelag ausgetauscht werden muss. Dies betrifft Abschnitte mit Großpflaster, wie z. B. den Alten Postweg und die Lange Reihe.

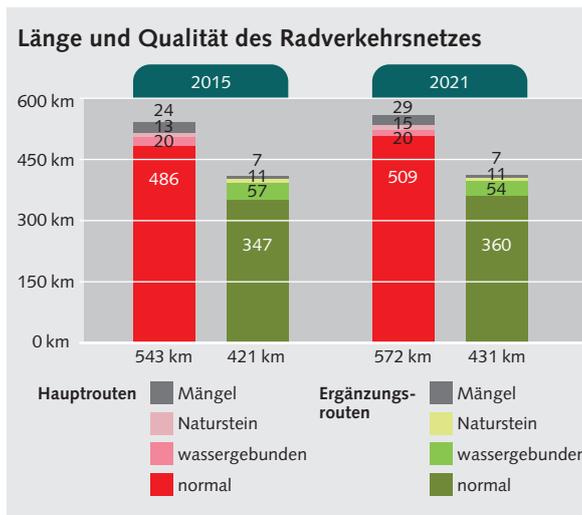


Abb. 16



Foto 14: Wassergebundene Decke – nicht allwettertauglich

Anfang 2018 wurde vom Verkehrssenator ein Runder Tisch Pflaster für die Stadtteile Östliche Vorstadt und Mitte einberufen. Hier wurde festgehalten, dass Natursteinpflaster als Straßenbelag neben den gestalterischen Vorteilen in historischer Umgebung Nachteile in den Bereichen Barrierefreiheit, Radverkehr und Lärm hat. Darauf Bezug nehmend wurden Handlungsempfehlungen differenziert für drei Straßenkategorien definiert. Entsprechend ist die Oberflächenqualität in Abhängigkeit der Bedeutung für den Radverkehr (Hauptroute, Quartiersachse, Anlieger:innenstraße) herzustellen (Asphalt, Betonsteinpflaster, Radfahrstreifen in Betonsteinpflaster mit Natursteinoptik).

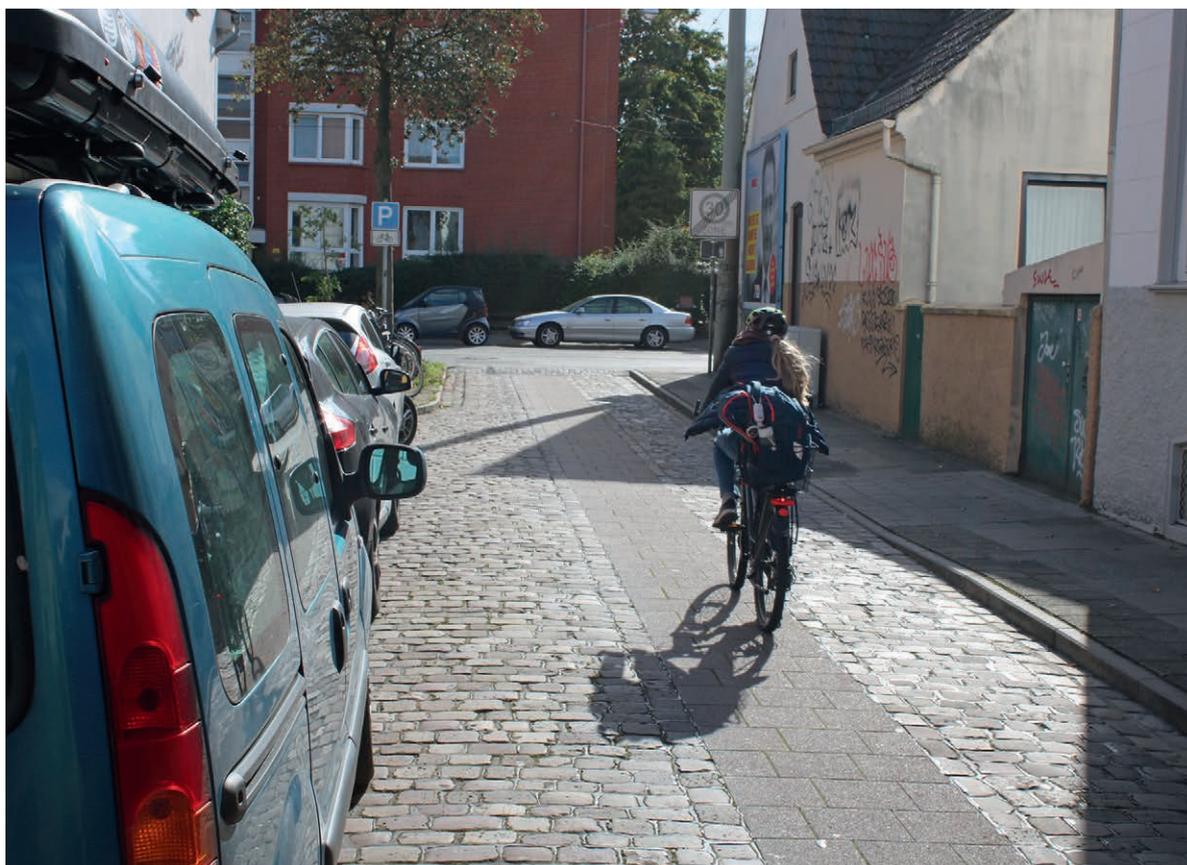


Foto 15: Fahrradfreundlicher Streifen im Kopfsteinpflaster in der Schaumburger Straße

1.5 Beschwerdemanagement

Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur sind häufig kleinteilig, zum Teil stellt die Problemlösung aber auch eine strategische Aufgabe dar. Für die Behebung von Mängeln sind die unterschiedlichen Baulastträger zuständig. Entsprechend komplex sind auch die Wege für Beschwerden. Dabei können Nutzer:innen sich direkt an die jeweilig zuständige Dienststelle wenden oder über eine Anlaufstelle innerhalb oder mit dem ADFC auch außerhalb der Verwaltung um die Weitergabe der Mängelmeldung bitten.

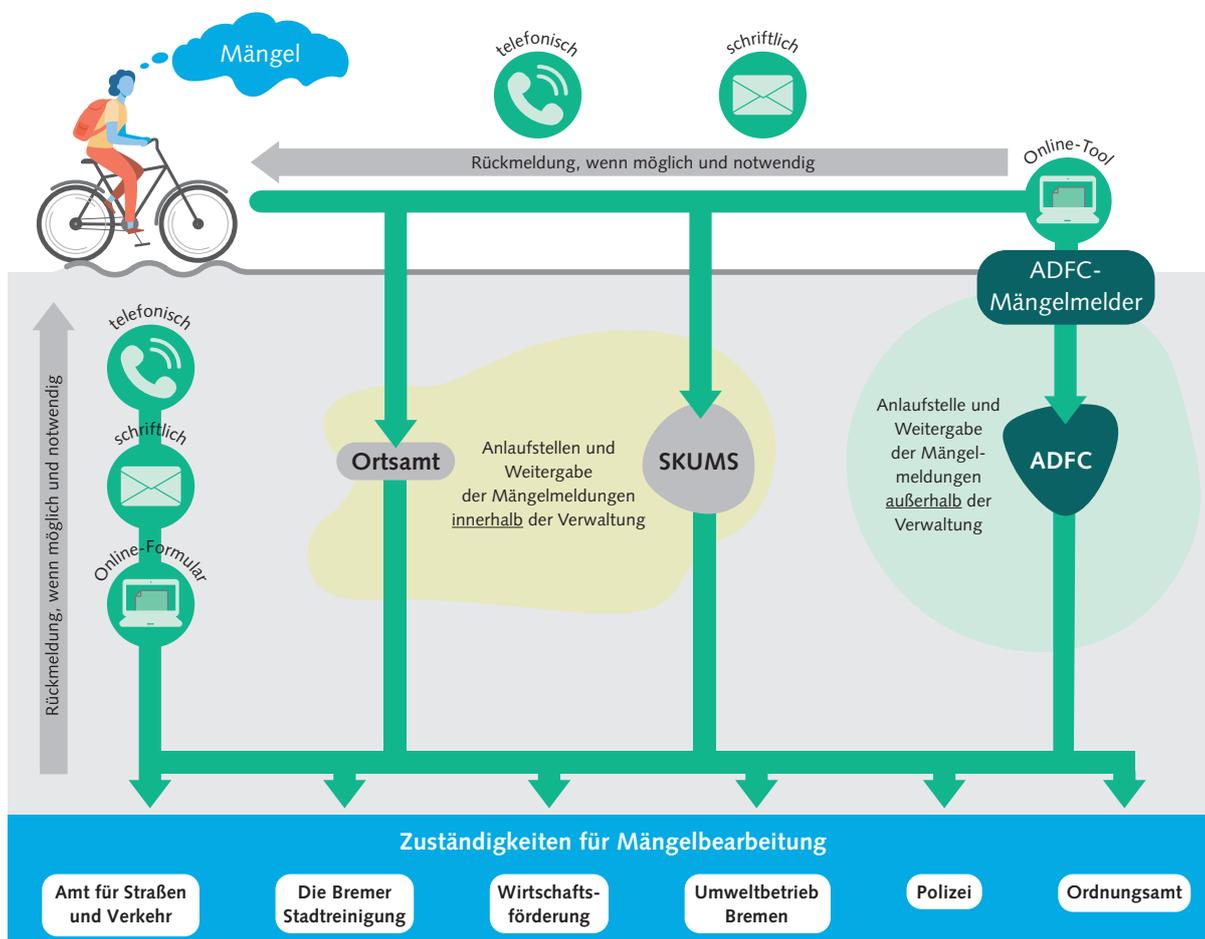
Verkehrsanlagen liegen in der Zuständigkeit des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV). Das ASV bietet ein Onlineformular, die Radverkehrsbeauftragte ist aber auch per E-Mail oder Telefon erreichbar. Die Bearbeitung erfolgt nach Dringlichkeit. Wenn möglich bzw. notwendig erhält der:die Absender:in der Beschwerde eine Rückmeldung.

Beschwerden werden aber auch bei den Ortsämtern oder der senatorischen Behörde als Anlaufstelle gemeldet und von dort an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Als Lobby für den Radverkehr behält der ADFC-Bremen den Zustand der Radverkehrsinfrastruktur im Auge und ist Ansprechpartner für Nutzer:innen außerhalb der Verwaltung.

2019 hat der ADFC den ADFC-Mängelmelder eingeführt und testet die Integration und Wirkung. Das Onlinetool bietet die Möglichkeit, dem ADFC Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur zu melden und per Webbrowser oder App auf einer Karte einzutragen. Bei Bedarf können auch eine Beschreibung sowie Fotos hinzugefügt werden. Die Aufgabe des Mängelmelders ist einerseits die Behebung akuter Mängel anzustoßen und andererseits die Identifikation von Problemstellen aus Sicht der Nutzer:innen. Dazu werden die eingegangenen Mängel von Mitarbeiter:innen des ADFC fachlich geprüft, eingeordnet und anschließend an die zuständigen Stellen für eine Bearbeitung weitergeleitet. So werden beispielsweise Mängel, die den Erhalt von Radwegen betreffen, direkt an die Erhaltungsbezirke des ASV weitergeleitet. Sofern möglich wird im ADFC-Mängelmelder der Bearbeitungsstand der einzelnen Meldungen transparent und nachverfolgbar dargestellt. Die Erfahrungen zeigen, dass sich nicht alle Meldungen auf konkrete Mängel beziehen und als Wünsche, Anregungen und Verbesserungsvorschläge formuliert werden. Diese Meldungen werden vom ADFC gesammelt und dokumentiert. Bei fachlicher Relevanz werden diese Meldungen in Gesprächen mit der Verwaltung und in fachlichen Gremien, wie der AG Rad, thematisiert.



<https://adfc-bremen.mängelmelder.de>



Anzahl der Meldungen im ADFC-Mängelmelder

- 600+ (2019 (Aug.-Dez.))
- 700+ (2020 (Jan.-Dez.))

TOP 3 Kategorien der gemeldeten Mängel

- Wegeschäden (Radweg und Fahrbahn)
- Falschparker
- Ampeln

Abb. 17

1.6 Komfort und Service für den Radverkehr

Im Jahr 2020 gab es in Bremen 16 Fahrradgeschäfte und -werkstätten. Hinzu kommen fünf Selbsthilfe-werkstätten.

Für die öffentliche Nutzung stehen im Stadtgebiet vereinzelt weitere Serviceangebote zur Verfügung. So haben zwei Fahrradhändler:innen einen Schlauch-omaten ausgehängt, im Fahrradparkhaus Am Dom hilft eine Fahrradpumpe und Self-Service-Station weiter und auch Lademöglichkeiten werden angeboten. Haltegriffe an Ampelmasten oder Trittbretter für die Wartesituation sind im Stadtgebiet nicht zu finden. Eine vollständige Bestandsaufnahme der Serviceangebote liegt nicht vor.

Treppenaufgänge werden auf wichtigen Verbindungen mit Fahrradschieberinnen ausgestattet, um die Nutzung zu erleichtern. In Bremen sind, auch aufgrund der flachen Topografie, nur vereinzelte Exemplare zu finden. Das prominenteste Beispiel in Bremen ist sicherlich die Schieberinne an der Bischofsnadel, die die Wallanlagen mit der Altstadt verbindet und auch mit einem Fahrstuhl ausgestattet ist, sowie an der dortigen oberen Treppe. Weitere Schieberinnen gibt es z. B. an den Treppen, die auf die Teerhofbrücke führen, auch hier gibt es als Alternative einen Fahrstuhl. Eine umfassende Bestandsaufnahme liegt nicht vor.



Foto 16:
Fahrradschieberinne an der Bischofsnadel

An Ampelkreuzungen sind Anforderungstaster für Radfahrende üblich, insbesondere für Nebenrichtungen. Hintergrund für die Anforderung sind die weitestgehend verkehrabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen. Seit 2020 wird in Bremen aber auch Infrarot-Technik für die Anforderung des Fuß- und Radverkehrs erprobt.

Für den Winterdienst auf Radwegen ist die Bremer Stadtreinigung verantwortlich. Grundsätzlich wird gewährleistet, dass auch im Winter ein durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz zur Verfügung steht. Alle Radwege werden nachrangig in zweiter Dringlichkeit, nach den Hauptverkehrsstraßen und Linienbusstrecken (= 1. Dringlichkeit), geräumt und gestreut. Die „Uni-Route“ sowie die Strecke „Osterdeich“ werden dabei vorrangig innerhalb der zweiten Dringlichkeit bearbei-



Foto 17:
Anforderungstaster an Signalanlagen

tet. Grundsätzlich Vorrang – auch gemäß allgemeiner Rechtsprechung – haben Fuß- und Radwege auf Brücken, die in erster Dringlichkeit bearbeitet werden, z. B. Wilhelm-Kaisen-Brücke, Karl-Carstens-Brücke, Stephanibrücke etc. Radfahrstreifen auf Fahrbahnen der ersten Dringlichkeit werden nach Möglichkeit mit einem großen Streu-/Räumfahrzeug mit abgearbeitet. Die zu räumenden Radwege der zweiten Dringlichkeit haben eine Länge von ca. 600 km. Die Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege liegen grundsätzlich gemäß Bremischen Landesstraßengesetz § 41 in der Anliegerverpflichtung.

Im Öffentlichen Dienst wurden im Land Bremen in den vergangenen Jahren keine Möglichkeiten zum Fahrradleasing angeboten. Der Senat hat aber im Frühjahr 2021 eine Fahrradvorschuss-Richtlinie erlassen, mit der die Anschaffung auch hochwertiger Fahrräder unterstützt werden soll. Beim Kauf eines Fahrrads wird demnach ein Vorschuss bis zu einer Höhe von 2.600 Euro gewährt, der dann in Raten von mindestens 25 Euro in längstens 36 Monaten zurückgezahlt werden muss. Über die Nutzung von Fahrradleasing in privaten Unternehmen in Bremen ist nichts bekannt.



Foto 18: Von Schnee geräumter Radweg

1.7 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personenverkehr

Wer mit dem Rad zum Bahnhof fährt, um auf Bus und Bahn umzusteigen, möchte das Fahrrad sicher abstellen. Daher sind zentrale, sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten relevant, um solche intermodalen Wegekettens attraktiv zu machen.

Es gibt unterschiedliche Abstellmöglichkeiten. Neben Fahrradbügeln finden sich insbesondere an größeren Umsteigepunkten überdachte Fahrradbügel und gesicherte Fahrradabstellanlagen oder, wie am Hauptbahnhof, auch ein Fahrradparkhaus.

1.7.1 Zugangsgesichertes Fahrradparken

Bremen verfügt mit den Fahrradparkhäusern Nord und Süd am Hauptbahnhof, der Fahrradstation am Brill und dem Fahrradparkhaus am Dom über drei Parkhäuser, in denen Fahrräder gesichert abgestellt werden können.

Neben Fahrradparken in zugangsgesicherten Bereichen sowie Fahrradboxen stehen in den genannten Parkhäusern und in der Fahrradstation Mitte auch öffentlich zugängliche Bereiche für das witterungsgeschützte Abstellen der Räder zur Verfügung.

Um weitere großflächige Fahrradabstellmöglichkeiten im Innenstadtbereich zu schaffen, wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für Fahrradparkhäuser im Domshofbunker und Brill-Tunnel erarbeitet (siehe Kapitel 2.3.1).

1.7.2 Bike+Ride

Aktuell stehen in der Stadt Bremen 4.500 Fahrradstellplätze an Bahnhöfen für Pendler:innen zur Verfügung. Dieses Angebot soll erweitert und verbessert werden. In einer Untersuchung des Bremer Mobilitätsressorts in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) wurde das Bike+Ride-Angebot (B+R) an Bremer Bahnhöfen



www.brepark.de/parken/fahrradparken

Standorte Bike+Ride Bremen: gesicherte Stellplätze

Standort	Stellplätze
Hauptbahnhof Nordseite: ausschließlich Dauerparken	ca. 380 Plätze
Hauptbahnhof Südseite: Dauer- und Tagesparken	ca. 1.270 Plätze
Bahnhof Burg	14 Boxen
Bahnhof Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf	26 Plätze Sammelschließanlage
Bahnhof Lesum	8 Boxen
Bahnhof Oslebshausen	7 Boxen
Bahnhof Vegesack	200 Plätze Sammelschließanlage
Fahrradparkhaus am Dom	42 Boxen
Fahrradstation am Brill	24 Plätze gesichert
Friedhof Huchting	3 Boxen
Sielhof	14 Boxen

Abb. 18

Bike+Ride-Standorte Bremen

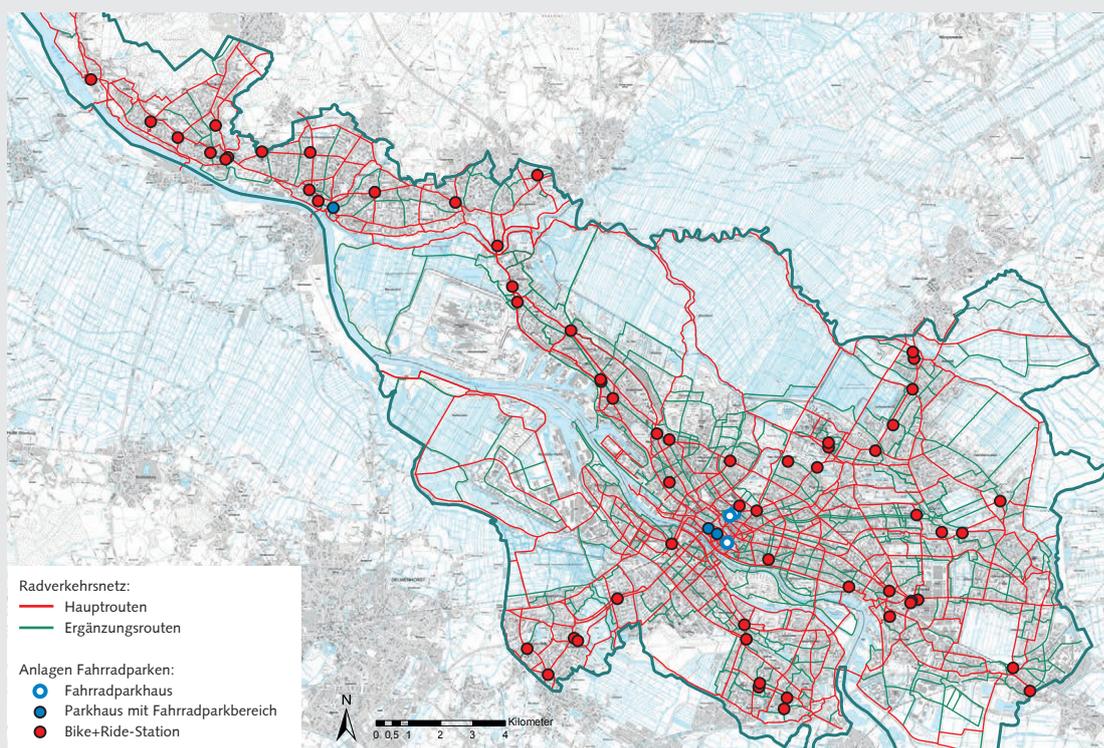


Abb. 19

untersucht. Eine Erhebung 2017 hat gezeigt, dass an sieben der zwanzig in der Stadt Bremen untersuchten Bahnhöfe zu wenige Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen und insgesamt an zehn der zwanzig untersuchten Stationen die Qualität unzureichend ist. Auch die Beleuchtung ist vielerorts nicht optimal.

In den kommenden fünf Jahren soll das B+R-Angebot ausgebaut und optimiert werden, über 1.000 Fahrradstellplätze werden an 14 Standorten neu geschaffen. Der Ausbau umfasst eine verbesserte Beleuchtung an den Abstellstationen, überdachte Anlagen und abschließbare Sammelgaragen sowie Lademöglichkeiten für Pedelec-Batterien im abschließbaren Bereich. Für ein einheitliches Erscheinungsbild wurde dafür ein neuer modular einsetzbarer Standardtyp entwickelt. Die erste Pilotanlage wird am Bahnhof Mahndorf bereits Ende 2021/Anfang 2022 realisiert. Die BREPARK wird den Ausbau und Betrieb der Fahrradabstellanlagen für dieses Ausbauprogramm im Auftrag des Mobilitätsressorts übernehmen.



Abb. 20: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Neustadt (Visualisierung)

Auch Bike+Ride-Möglichkeiten an Straßenbahnhaltestellen werden nach und nach erweitert und attraktiver gestaltet. Dies erfolgt außerhalb des B+R-Konzepts als zusätzliche Maßnahme. Weiterhin befinden sich an ÖPNV-Haltestellen (Bus- und Straßenbahnhaltestellen) Fahrradbügel, um Fahrräder anzuschließen. Diese liegen oftmals in der Zuständigkeit des ASV. Insgesamt gibt es bisher keine einheitliche Erfassung und Darstellung der Fahrradabstellmöglichkeiten in Bremen.

1.7.3 Öffentlicher Fahrradverleih

Mit WK-Bike hat Bremen seit 2018 ein eigenes Leihrad-System. WK-Bike ist eine Kooperation zwischen dem Weser-Kurier und nextbike als Service- und Systempartner. In Bremen wurde eine Kombination aus stationsbasiertem System und Flexzonen in der Innenstadt und in der Vahr eingeführt. Es gibt insgesamt 505 Cityräder, die an 24 physischen und 60 virtuellen Stationen ausgeliehen werden können. 25.000 Nutzer:innen sind registriert. Die Ausleihe kostet 1 Euro je halbe Stunde, es werden aber auch ein Monats- und ein Jahrestarif angeboten, mit denen jeweils die erste halbe Stunde kostenfrei ist. Sowohl die Abonent:innen des Weser-Kuriers, MIA-Kund:innen der BSAG als auch Mieter:innen der Gewoba in der

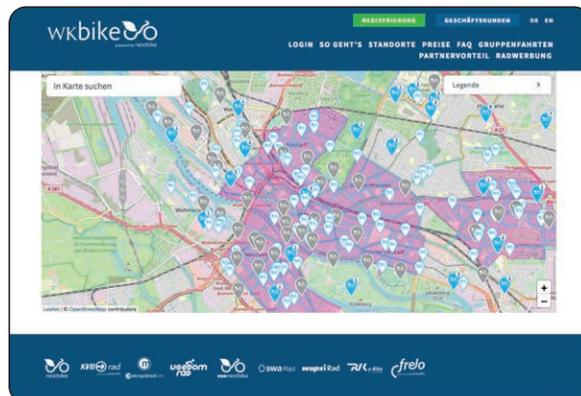


Abb. 21: Bremens Leihrad-System WK Bike

Vahr genießen dieselben Konditionen des Jahrestarifs. Insgesamt sind die WK-Bikes bisher 150.000 Mal ausgeliehen worden.

Die Einführung des Leihrad-Systems von WK-Bike wurde durch eine dreijährige Anschubfinanzierung von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Häfen unterstützt.

Auch in Bremen sind in den letzten Jahren deutlich mehr Lastenfahräder im Straßenbild zu beobachten. Dabei sind die Anschaffung eines Lastenrads hinsichtlich Preis und die Unterstellmöglichkeiten hinsichtlich Platz/Garage nicht für jede:n machbar. Da Lastenfahräder gerade für spezielle Transportfahrten zum Einsatz kommen, bieten sie sich für die gemeinschaftliche Nutzung im Verleih an. In Bremen haben mehrere Anbieter unterschiedliche Betriebsformen des Lastenradverleihs etabliert.

Eine kostenlose Nutzung bietet das Leihlastenrad Fietje des ADFC. Neun Räder können an neun Stationen in sieben unterschiedlichen Stadtteilen für ein bis drei Tage geliehen werden. Im Jahr 2020 wurden die Lastenräder insgesamt 1.076-mal ausgeliehen, in 2021 bis Mitte September bereits 1.037-mal.



Foto 19: Kostenloses Leihlastenrad Fietje des ADFC

Im Leihradsystem WK-Bike stehen insgesamt fünf Lastenräder zur Ausleihe zur Verfügung. Am Fahrrad-Repair-Café Neusis in der Bremer Neustadt und der Radstation Ellener Hof können Lastenräder ausgeliehen werden, auch einzelne Fahrradhändler:innen bieten diesen Service an.

Neben Lastenrädern gibt es zudem die Möglichkeit, Spezialräder für Menschen mit Einschränkungen zu leihen. Der ADFC verleiht insgesamt fünf Pedder Spezial Räder kostenlos. Ein Sortiment unterschiedlicher Fahrradtypen, von Kinderrädern über Rennräder, Pedelects bis zum Rollstuhl-Rad, steht außerdem an der Radstation am Ellener Hof zur Verfügung.

Neben Leihrädern gibt es in Bremen auch die Möglichkeit, ein Fahrrad zu leasen. Ein niederländisches Unternehmen, das inzwischen in neun Ländern vertreten ist und über 250.000 Mitglieder hat, bietet Fahrradleasing an. In Bremen schwanken saisonbedingt die Abonnementzahlen zwischen 2.400 und 2.900 Abonnements pro Jahr mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer der Räder von 17 Monaten.

1.7.4 Intermodaler Radroutenplaner

Für Bremen liegt mit der BIKE IT! App zwar eine Routing App für den Radverkehr vor, eine APP für intermodale Wege gibt es aktuell nicht.

1.7.5 Fahrradmitnahme

In den Bussen und Bahnen des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen (VBN) ist die Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich möglich, sofern die Beschaffenheit und Besetzung der Fahrzeuge dies zulässt. Voraussetzung ist ein FahrradTicket. Dieses gibt es als Fahrrad-TagesTicket, Monats-FahrradTicket und Abo FahrradTicket und kann ergänzend zu den entsprechenden Einzel-, Tages- und ZeitTickets für die jeweilige Preisstufe genutzt werden.

Für Bremen kostet ein Fahrrad-TagesTicket aktuell 2 Euro, das Monats-FahrradTicket 36,20 Euro und das Abo FahrradTicket als Ergänzung zum MIA-Abonnement 29,60 Euro.

1.7.6 Fahrradparken an Quellen und Zielen

Neben den Fahrradparkhäusern in der Innenstadt und den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind auch Fahrradabstellmöglichkeiten an Quellen und Zielen relevant, um das Radfahren attraktiv zu gestalten. Hierzu gehören neben den städtischen Zentren und relevanten öffentlichen Einrichtungen und Arbeitsplatzstandorten auch die Wohngebiete.

Das Fahrradparkgutachten aus dem Jahr 2013 hat in den Zentren und an den Haltestellen des ÖPNV rund 15.000 Fahrradabstellplätze erhoben. Für den Kernbereich der Innenstadt wurden 2019 im Rahmen einer Bestandsaufnahme für die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Autofreie Innenstadt insgesamt 2.275 Fahrradstellplätze erfasst, von denen 20 % überdacht sind.



Foto 20:
Fahrradleasing

Mit einem Fahrradbügelprogramm wird das Ziel verfolgt, in den Ortsteilen 500 neue Fahrradabstellplätze pro Jahr zu schaffen (vgl. Kapitel 2.3.1). Außerdem wurden zwei Car-Bike-Ports angeschafft: ein sichtbares Zeichen dafür, dass auf einem Pkw-Parkplatz zehn Fahrradabstellplätze geschaffen werden können.



Foto 21:
Fahrradmitnahme
im Nah- und Fern-
verkehr ist kosten-
pflichtig möglich

Ein Kataster, das Abstellmöglichkeiten erfasst, gibt es aktuell nicht, so dass keine aktuellen Daten über die Anzahl und Standorte von Fahrradabstellmöglichkeiten in Bremen vorliegen.

1.7.7 Standzeiten Fahrrad/Pkw

Im Bundesdurchschnitt wird ein Kfz 95 % der Zeit nicht genutzt, das entspricht ca. 23 Stunden am Tag. In Bremen wurden im Rahmen des EU-Projekts SUNRISE mit einer Parkraumerhebung im Untersuchungsgebiet in der Östlichen Vorstadt Erkenntnisse zur Standzeit von Pkw gewonnen. Demnach wurden immerhin 15 % der Autos innerhalb von 100 Stunden nicht bewegt. Für die Standzeiten von Fahrrädern liegen in Bremen keine gesonderten Erkenntnisse vor.

1.8 Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Angebote zur Mobilitätserziehung werden in Bremen für verschiedene Ziel- und Altersgruppen angeboten. Bremens Kinder sollen frühzeitig lernen, Schul- aber auch Alltagswege selbstständig mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen. Dies wird in einigen Stadtteilen durch „Kinder-/Schulwegpläne“ unterstützt, deren Aktualisierung und Neuauflage für die nächsten Jahre geplant ist. Die Verkehrserziehung ist im Bildungsplan Sachunterricht der Grundschule verankert. An vielen Bremer Grundschulen gibt es den „Schulexpress“: Kinder sammeln sich an gekennzeichneten „Haltestellen“, um von dort aus, zunächst begleitet, gemeinsam zur Schule zu gehen.



<https://aber-sicher-bremen.de/>

Im jährlichen Wettbewerb „aktiv und sicher zu Schule“ werden im Aktionszeitraum von drei Wochen in Schulen Aktivitäten rund um die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durchgeführt. Die Gewinnerschulen erhalten vom Bündnis „aber sicher!“ Fahrradhelme. Seit 2017 wurden 2.500 Helme verteilt.

Mit der mobilen Präventionspuppenbühne (Zielgruppe: Kinder 5–8 Jahre) beteiligt sich die Polizei an der Verkehrserziehung der Kinder, um die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr zu fördern, Verkehrsunfälle und deren Folgen zu mindern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Kontaktpolizist:innen der Stadtteile gehen auf Initiative der Schulen mit den Grundschüler:innen Schulwege ab und markieren „gelbe Füße“ für „Stehenbleiben“ auf die Gehwege an Straßenquerungen. Im November 2020 wurde bei der Landesverkehrswacht eine Koordinierungsstelle zur Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen eingerichtet, die von den Senatorinnen für Bildung und für Mobilität gemeinsam finanziert wird.



Foto 23: Fahrradhelme vom Bündnis „aber sicher!“

Damit wird für Schüler:innen der vierten Klassen in Bremen in 2021 erstmalig einheitlich und kostenlos das Schüler:innenarbeitsheft „Sicher unterwegs mit meinem Fahrrad“ inklusive Theorietest zur Fahrradführerscheinprüfung ausgegeben. Der Fahrradführerschein wird dann in Zusammenarbeit mit den Kontaktpolizist:innen und der Landesverkehrswacht absolviert. Ziel ist es, allen vierten Klassen die Gelegenheit zum Fahrradführerschein zu geben. Aufgrund der Corona-Pandemie fiel das Angebot 2020 aus und konnte 2021 nur reduziert durchgeführt werden. Zum ersten Mal und bundesweit beispielhaft wurden in den Sommerferien 2021 fünftägige Fahrradintensivkurse an vier Schulen in Bremen organisiert, um Kindern zu helfen, die ihren Fahrradführerschein in der vierten Klasse nicht bestanden hatten. 140 Kinder nahmen das Angebot wahr.

Das Präventionszentrum der Polizei Bremen bietet u. a. Seminare für die Zielgruppe 60+ an, die pandemiebedingt ausgesetzt und im September 2021 erstmalig wieder durchgeführt wurden. Unter dem Motto „Sicher und mobil im Alter“ stehen die altersbedingten körperlichen Veränderungen und wichtige Änderungen zum Führerschein- und Verkehrsrecht im Fokus. Weitere Angebote sind z. B. „Aktives Begegnen“ oder „Einstieg ins E-Bike“.

Die Bremer Polizei ist ganzjährig mit einem Informationsstand auf unterschiedlichen Veranstaltungen oder Messen präsent, um für verkehrssicheres Verhalten und die Sorgfaltspflicht für ein verkehrstüchtiges Fahrrad zu sensibilisieren. Darüber hinaus führt die Polizei Bremen insbesondere im Frühjahr und Herbst Verkehrskontrollen mit rein präventivem Charakter durch, z. B. an der Bischofsnadel, um zu Beginn der Radfahrersaison bzw. zu Beginn der „dunklen“ Jahreszeit auf die spezifischen Gefahren, die mit dem Fahrradfahren verbunden sind, hinzuweisen.



Foto 22: Öffentlichkeitsarbeit für autofreie Schulwege

1.9 Radtourismus

Bremen ist ein beliebtes Tourismusziel, die Zahl der Übernachtungsgäste nimmt seit der Jahrtausendwende zu. Während 2015 noch 1,76 Mio. Übernachtungen gezählt wurden, wurden 2019 bereits 2,11 Mio. Übernachtungen im Jahr erreicht. Hinzu kommen Tagesgäste. Die Zahl der Radtourist:innen wird nicht separat erfasst.

Bremen ist ein Knotenpunkt im Radfernwegenetz Deutschland. Hier kreuzen sich die D-Route 7 und 9. Die D-Route 7 ist die sogenannte Pilgerroute und Bestandteil der Euro-Velouroute 3. Sie verläuft von Osnabrück kommend über Bremen weiter Richtung Hamburg. Die D-Route 9 ist eine Nord-Süd-Linie und überlagert sich mit dem Weser-Radweg. Der Weser-Radweg wurde 2020 vom ADFC erneut mit vier Sternen ausgezeichnet und bei der ADFC-Radreiseanalyse als beliebtester Radfernweg in Deutschland gewählt.

Daneben gibt es regionale und lokale Freizeitroutes. In der Region bietet der Grüne Ring unterschiedliche Radrouten, sowohl Ringrouten als auch Verbindungen vom Bremer Marktplatz ins Umland. Das Radwegeprojekt Grüne Ring Region Bremen, ein länderübergreifendes Gemeinschaftsprojekt zur Entwicklung des sanften Tourismus, wurde bereits 2003 eröffnet. Eine Neukonzeption ist bereits erfolgt und befindet sich in der Umsetzung. BIKE IT! hat zehn RadRunden entwickelt, die als Kartenflyer oder digital in der App zu finden sind, eine davon als Handbike- und Rolli-Runde.



Foto 24:
Weser-Radweg führt
an der
Altstadt entlang

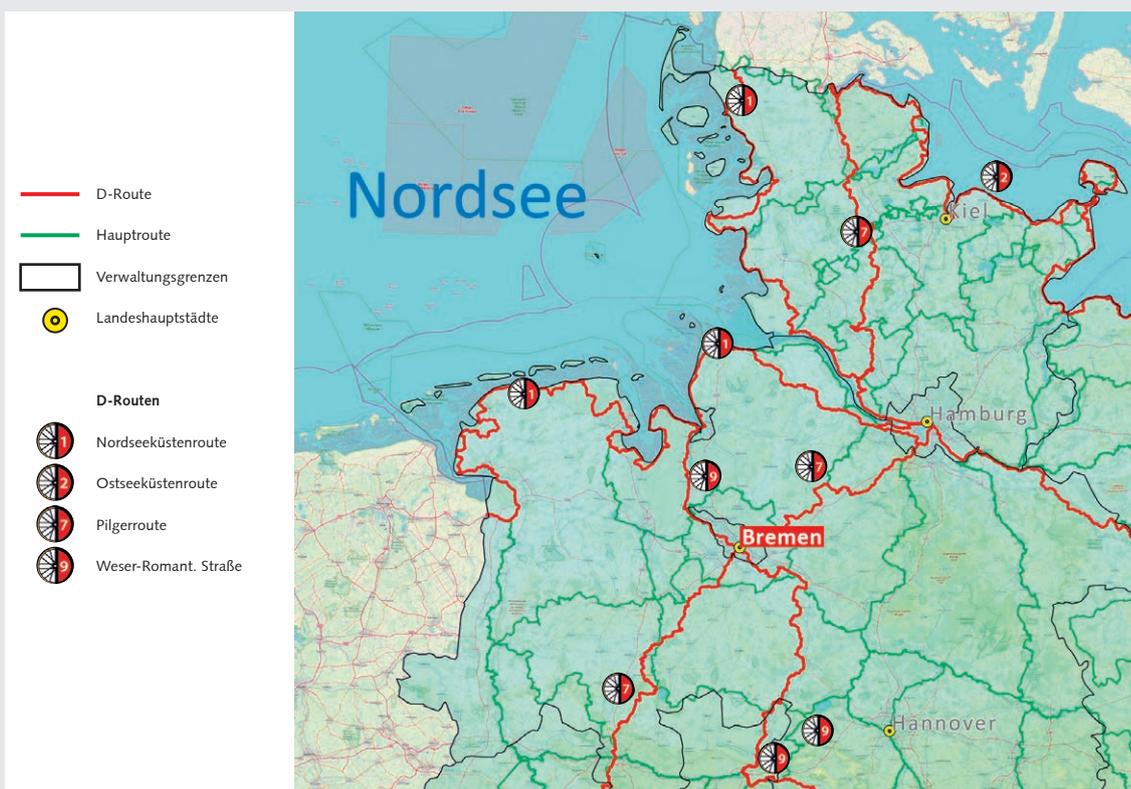
An den Zugangsorten ins bremische Stadtgebiet und rund um das Fahrradmodellquartier finden sich 14 Informationstafeln mit dem Radverkehrsnetz zur Orientierung. Schließfächer z. B. für Gepäck sowie Fahrradboxen stehen im Fahrradparkhaus Am Dom zentral in der Altstadt zu Verfügung (vgl. Kapitel 1.7.1). In Bremen bieten 13 Bett+Bike-Betriebe Übernachtungen speziell für Radtourist:innen an.

Für Festivals und Großveranstaltungen stehen seit dem Fahrradfreundlichen Kirchentag 2009 in Bremen mobile Fahrradabstellanlagen mit ca. 400 Stellplätzen zur Verfügung, deren Auf- und Abbau BIKE IT! finanziell unterstützt.



www.bremen.de/fahrradstadt

Kartenausschnitt vom Radnetz Deutschland und Haupttroutennetz der Länder



1.10 Öffentlichkeitsarbeit: Werbung fürs Radfahren

Um mehr Menschen zum Aufsteigen zu bewegen, werden in Bremen vielfältige Medien für die Werbung fürs Radfahren genutzt. Im Rahmen des Standortmarketings ist BIKE IT! als Dachmarke installiert worden. Diese dient zur Kommunikation der Radkultur und des Radverkehrsanteils als Standortqualität und Zeichen für die Lebensqualität in Bremen und wird in alle radverkehrsaffinen Veröffentlichungen eingebaut. Kooperationen finden insbesondere mit Kultureinrichtungen statt. Auch im Neubürger:innenmarketing wird BIKE IT! beteiligt.

Bis 2018 ist die Anzahl der Pressemitteilungen der Senatspressestelle, die rund um das Thema Fahrrad veröffentlicht wurden, zunächst gestiegen. In den Jahren 2019 und 2020 war Radverkehr jedoch wieder weniger häufig als Pressemeldung zu finden. Darüber hinaus veröffentlicht BIKE IT! jährlich ca. 50 Anzeigen – lokal und regional – zur Bewerbung von Maßnahmen, Veranstaltungen bzw. der Bike Citizens-App zur Radnavigation.

Auf der städtischen Webseite www.bremen.de finden sich zentral aktuelle Informationen zur „Fahrradstadt Bremen“ und im Themenfeld Mobilität auch zur aktiven Mobilität „Fahrrad und zu Fuß“. Daneben werden auf den Webseiten des Verkehrsressorts (www.verkehr.umwelt.de) und des Amts für Straßen und Verkehr (www.asv.bremen.de) Informationen zu konkreten Projekten veröffentlicht. BIKE IT! nutzt außerdem Facebook und Instagram als Social Media mit jeweils ca. 1.100 Followern.

Jährlich wird in Bremen die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Kooperation von AOK und ADFC durchgeführt. Im Land Bremen haben im Jahr 2020 über 6.000 Teilnehmende, 800 Teams und über

Pressemitteilungen der Senatspressestelle

(Anzahl nach Suchworten)

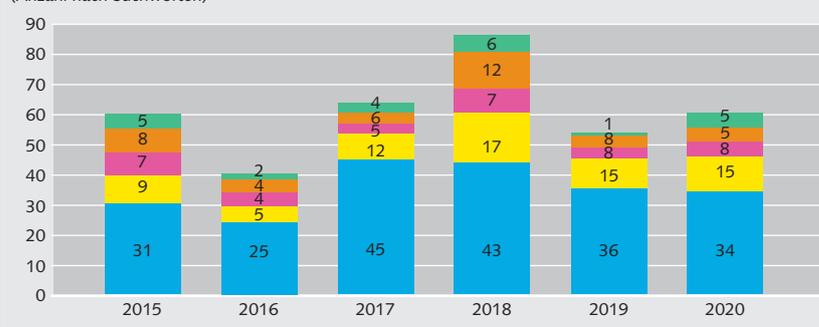


Abb. 23



Foto 25: Hochstraßentour organisiert vom ADFC



Foto 26:
Bürgermeister
Bovenschulte
musiziert auf
dem Stage Bike

800 Unternehmen teilgenommen. Damit hat das Land Bremen bundesweit die höchste Teilnahmequote gemessen an der Zahl der Einwohner:innen. Die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird durch den:die Verkehrslenker:in – ebenso wie der ADFC-Klimatest – aktiv, u. a. mit einer Pressemeldung, unterstützt. Die Kampagne Stadtradeln wurde deshalb nicht parallel dazu eingeführt.

Als Aktionstag wurde in den Jahren 2012 bis 2015 der Autofreie StadTraum vom Senator für Verkehr mit Kooperationspartner:innen durchgeführt, ein Aktionstag für mehr Leben auf der Straße. Seitdem organisieren weiterhin Vereine und Verbände im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität Veranstaltungen und jährlich findet die Hochstraßenradtour des ADFC mit bis zu 5.500 Teilnehmenden (2019) statt. Monatlich gibt es eine Critical Mass. Eine Kidical Mass und der Fancy Women Bike Ride werden als neue Formen der Fahrraddemonstration von Initiativen organisiert.

Veranstaltungen rund ums Rad bietet BIKE IT! und bereichert die Bremer Radkultur (vgl. Kapitel 2.1.3) mit vielfältigen Formaten. So finden jährlich ca. acht Film Night Rides als Kurzfilm-Radtouren zu verschiedenen Themen statt, an denen jeweils bis zu 150 Personen teilnehmen. Bisher wurden insgesamt vier Lastenradrennen und drei Mal das Altbau-Kriterium als Indoor-Radrennen, aber auch weitere Radsportveranstaltungen für Jedermann:frau angeboten. BIKE IT! ist mit Messebeteiligungen lokal und international vertreten und organisiert Lastenrad-Webinare. Das Fahrrad-Marketing von BIKE IT! wird daher überregional wahrgenommen und entwickelt sich kreativ weiter: seit 2021 kann ein Stage-Bike als fahrbare Klappbühne

mit Tontechnik und Beleuchtung für fahrradmobile Konzerte ausgeliehen werden.

Jährlich finden das 6-Tage-Rennen und der GEWOBA City Triathlon als Radsportveranstaltungen sowie im Frühjahr die Rad und Outdoor Messe „DRAUSSEN“ in Bremen statt.

Eine erste Auflage des Fahrradstadtplans auf Grundlage des Radverkehrsnetzes wurde 2005 veröffentlicht. Mit der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes wurde der Fahrradstadtplan 2015 neu aufgelegt. BIKE IT! hat außerdem Freizeit-Radtouren konzipiert, die online und auf Faltplänen kommuniziert werden und dazu einladen, Bremen radelnd zu erkunden.

Die Öffentlichkeitsarbeit konkreter Projekte und Kampagnen umfasst auch Flyer und Broschüren, wie zuletzt z. B. bei den Modellprojekten (vgl. Kapitel 2.2.1). Für das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt wurde außerdem ein Animationsvideo entwickelt (<https://www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt>) und der Ellener Hof mit einem Faltplan im Stadtteil bekannt gemacht. Weitere Flyer wurden zur Fahrradstraße, zu den automatischen Fahrradzahlstellen sowie mit Verkehrsregeln für geflüchtete Menschen veröffentlicht.

Mit der Auszeichnung Deutscher Fahrradpreis 2018 wird das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt für die Entwicklung der bundesweit ersten Fahrradzone über die Stadtgrenze hinaus wahrgenommen und erhielt auch den VCÖ-Mobilitätspreis 2020. Außerdem hat Bremen im ADFC-Klimatest bei den Großstädten mit über 500.000 Einwohner:innen den ersten Platz als fahrradfreundlichste Stadt belegt (vgl. Kapitel 1.12).

1.11 Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr

35 Dienststellen der Bremischen Verwaltung und städtische Gesellschaften haben in den vergangenen Jahren ihre Dienstfahrzeuge (teilweise) abgeschafft und nutzen – entsprechend politischen Beschlüssen – Car-Sharing Fahrzeuge des lokalen Anbieters „cambio“. Es wurden Dienstfahrräder beschafft und zahlreiche Mitarbeiter:innen nutzen ihre privaten Fahrräder entsprechend ihrer alltäglichen Mobilitätsgewohnheiten auch für Dienstwege. Im Erdgeschoss einiger Dienststellen stehen punktuell abschließbare Fahrradabstellräume zur Verfügung.

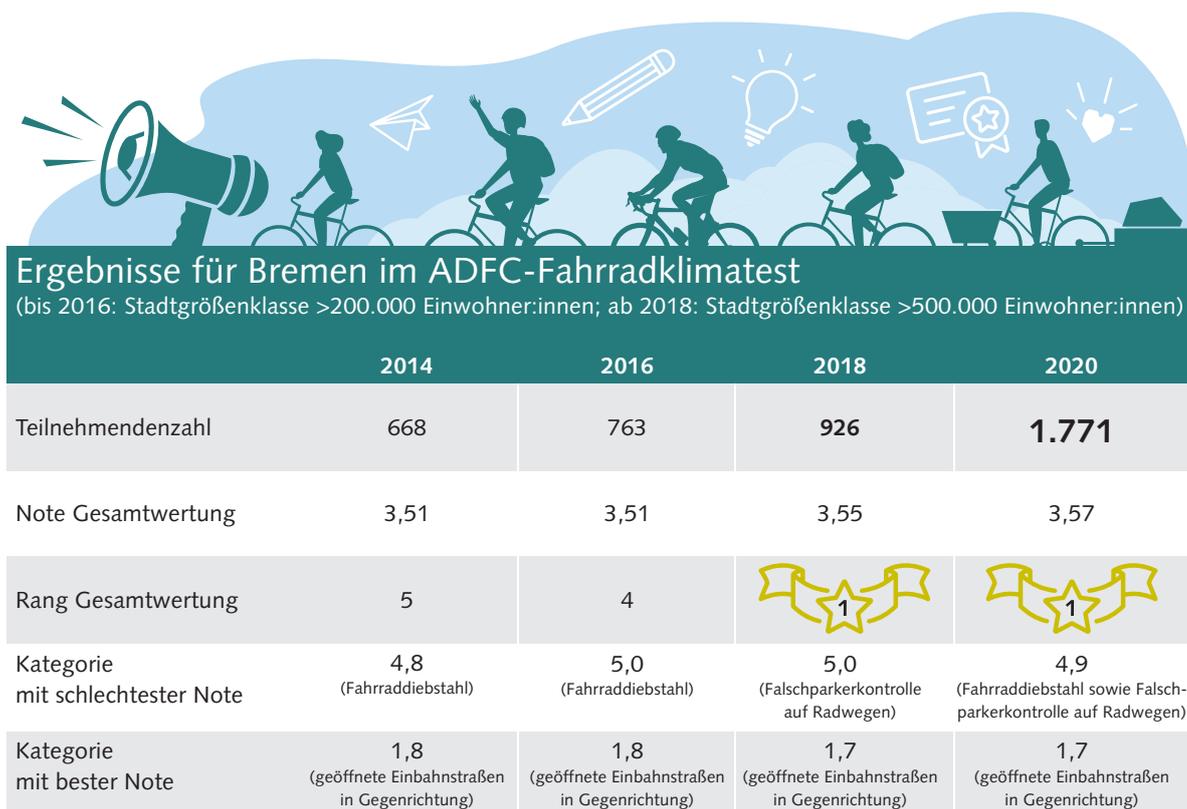
Für die jährlich 15–20-tausend Neubürger:innen in Bremen gibt es in Form eines Dialogmarketings eine Begrüßung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, in der auf die Angebote im ÖPNV, von Sharing Diensten und Radverkehr hingewiesen wird und Probeangebote vorgestellt werden. Zum Infomaterial-Angebot, bezogen auf den Radverkehr, gehören Informationen über die Leih- und Leasing-Fahrräder von WK-Bike und Swap-Fiets, die Bike Citizens Radnavigations-App und Fahrradoutentipps sowie der Buchauszug „ab ins Grüne“ des Verkehrsverbunds Bremen-Niedersachsen.

1.12 Befragungen von Nutzer:innen

Die Stadt Bremen ist regelmäßig beim ADFC-Fahrradklimatest vertreten. Der ADFC-Fahrradklimatest ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und hat seit 1988 neun Mal stattgefunden. Die Beteiligung in Bremen hat in den letzten Jahren kontinuierlich und deutlich zugenommen. Sowohl 2018 als auch 2020 hat die Stadt Bremen den ersten Platz als fahrradfreundlichste Stadt mit über 500.000 Einwohner:innen erreicht. Der ADFC-Fahrradklimatest wurde 2018 durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau aktiv durch Pressemitteilungen beworben.

Befragungen werden in Bremen auch im Rahmen von Projekten der Radverkehrsplanung eingesetzt, um die Perspektive der Nutzer:innen in die Planungsprozesse zu integrieren und damit tragfähige und optimierte Lösungen zu entwickeln.

So wurde im Rahmen des Gutachtens zum Fahrradparken 2013 (vgl. Kapitel 1.15.1) eine schriftliche Nutzendendenbefragung in der Innenstadt und der Bahnhofsvorstadt durchgeführt, bei der knapp 330 Fragebögen ausgefüllt wurden. Abgefragt wurden Nutzungshäufigkeit, Fahrtzweck, Verteilung der Fahrräder auf Anla-



getypen und Gründe für das Abstellen am jeweiligen Ort, Erfahrungen mit Vandalismus und Fahrraddiebstahl, Einschätzungen zum Fahrradparken sowie Einschätzungen und Akzeptanz zentraler Anlagen. Im Ergebnis wurde deutlich, dass dezentrale, zielnahe Abstellanlagen favorisiert werden und immerhin 13 % der Befragten meinten, dass die Bremer:innen unter besseren Bedingungen zum Fahrradparken häufiger in die Innenstadt fahren würden.

Der aktuelle Verkehrsversuch in der Fahrradstraße Humboldtstraße (vgl. Kapitel 2.2.3) wird durch wiederholte Online-Umfragen begleitet. Die Teilnahme ist mit über 500 bzw. 700 Fragebögen in den ersten beiden Runden hoch, wird zu gut zwei Dritteln durch Bewohner:innen des Quartiers genutzt und zeigt durch eine hohe Quote von Freitext-Antworten das Engagement der Teilnehmenden. Die Umfragen beinhalten Fragen zur Wahrnehmung der Verkehrssituation, zur Beobachtung von typischen Konflikten, zur Kenntnis der Verkehrsregelungen in Fahrradstraßen sowie zur Einschätzung der Effekte der unterschiedlichen Versuchsphasen.

Beteiligungsformate werden auch im Rahmen von Konzepten der Verkehrsplanung und Planungen zur Neugestaltung von Straßenräumen, wie den Machbarkeitsstudien Friedrich-Ebert-Straße (2020) und Doventor (2021) genutzt. In der Online-Beteiligung zur Friedrich-Ebert-Straße wurden etwa zwei Drittel der Einträge der Kategorie Radverkehr zugeordnet.

In der Online-Beteiligung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans haben die gut 6.000 Teilnehmenden die Maßnahme „Mehr Fahrradstellplätze“ für die Autofreie Innenstadt mit durchschnittlich 3,9 von 5

möglichen Punkten am höchsten bewertet. Bremen beteiligt sich außerdem regelmäßig an den Haushaltsbefragungen MiD und SrV, mit denen das Mobilitätsverhalten erhoben wird (vgl. Kapitel 1.2).

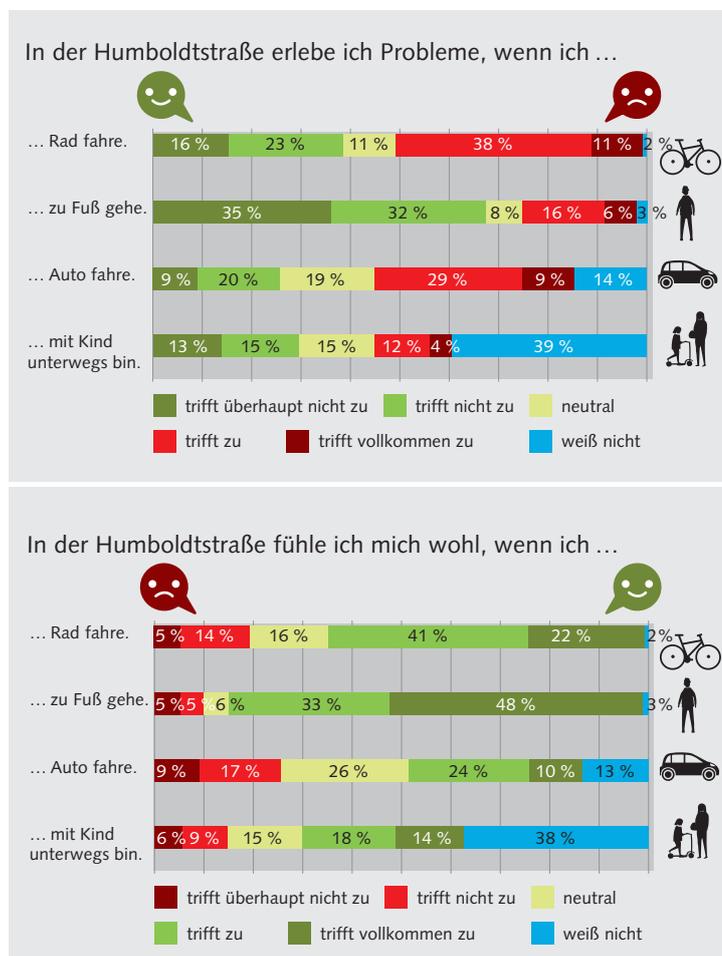


Abb. 25: Befragung im Rahmen des Verkehrsversuchs Humboldtstraße 2021

Mobilität in der Innenstadt
MEHR FAHRRADSTELLPLÄTZE

1 / 12

MEHR FAHRRADSTELLPLÄTZE

Wer mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren möchte, der benötigt sichere Abstellplätze – ohne Fußwege zu versperren. Mehr Fahrradbügel, verteilt in der Bremer City, und neue, zentrale Fahrradparkhäuser für noch mehr Sicherheit und Schutz vor Regen, steigern die Lust am Innenstadtbesuch mit dem Drahtesel.

ZIELE FÜR BREMEN

Aufenthaltsqualität ●●●○○
Erreichbarkeit ●●●○○

VERBESSERUNG

Komfort | Schnelligkeit | Flexibilität

DURCHSCHNITTLICHE BEWERTUNG

★★★★★ 3,9 VON 5

NICHT SO WICHTIG UNVERZICHTBAR

Bewertungen insgesamt 6085

5 Sterne ██████████ 50% (3039)

4 Sterne ████████ 19% (1135)

3 Sterne ███████ 13% (771)

2 Sterne █████ 7% (402)

1 Sterne █████ 12% (738)

Abb. 26: Online-Beteiligung im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung 2021

1.13 Besondere Aktivitäten

Die Freie Hansestadt Bremen pflegt den fachlichen Austausch und die Vernetzung über die Stadtgrenze hinaus. In der Region bedeutet dies eine enge Zusammenarbeit im Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V. (vgl. Kapitel 2.1.2). Außerdem ist Bremen im Städtenetzwerk „Treffen der norddeutschen Radverkehrsbeauftragten“ vertreten, das 2015 auch in Bremen stattgefunden hat. Seit 2015 ist die Freie Hansestadt Bremen als Gründungsmitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK Niedersachsen/Bremen) vernetzt, die auch Fachveranstaltungen anbietet und Arbeitsmaterialien – wie z. B. ein Kommunikationspaket für Fahrradstraßen – entwickelt hat und den Mitgliedern zur Verfügung stellt. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ist außerdem als Land Bremen im Bundesländer-Arbeitskreis Radverkehr vertreten. Auf Bundesländer-Ebene hat Bremen zudem mehrere Beschlüsse zur Weiterentwicklung der StVO für den Radverkehr sowie bezüglich der Finanzierungsbeteiligung des Bundes bei Radverkehrsinfrastrukturprojekten zur Erreichung der Klimaziele initiiert. Die Wirtschaftsförderung vertritt außerdem mit BIKE IT! das Bundesland Bremen im Zusammenschluss der Landesmarketing Organisationen.

Foto 27:
Modalfilter im
Verkehrsversuch
Fahrradstraße
Humboldtstraße



Abb. 27: AGFK-Kommunikationspaket Fahrradstraße genutzt für den Verkehrsversuch Humboldtstraße



Foto 28: Micro Hub für Lieferungen mit dem Lastenrad

Nachdem die Europäische Kommission 2015 dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 den europäischen SUMP Award (Sustainable Urban Mobility Plan) verliehen hatte, hat im April 2016 eine internationale Konferenz zur nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung unter dem Motto „Die effiziente Stadt planen“ in Bremen stattgefunden. Mehr als 400 Expert:innen aus 39 Ländern tagten zu nachhaltiger Verkehrsplanung mit unterschiedlichen Fachexkursionen, z. B. Fahrradkultur Bremen. Die Konferenz wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Europäischen Kommission und der Metropolregion Nordwest gefördert.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau akquiriert Förderprojekte auf Bundes- und EU-Ebene, um Modellprojekte (vgl. Kapitel 2.2.1 und 2.3.3) sowie Innovationen der nachhaltigen Mobilität zu erproben.

Das EU-geförderte und von Bremen koordinierte Projekt ULaaDS (Urban Logistics as an on-Demand Service) analysiert und entwickelt neue Konzepte zum Warenverkehr in Städten. Eines davon ist die Aufstellung und Nutzung von sogenannten Micro Hubs, um von dort aus die „letzte Meile“ der Auslieferung von Gütern mithilfe (elektrifizierter) Lastenräder vorzunehmen. Nach einer Einschätzung der EU-Verkehrsminister aus dem Jahre 2015 könnten Lastenräder jede zweite Transportfahrt mit Auto oder Lieferwagen ersetzen.



Der Radverkehr spielt auch in dem von der Freien Hansestadt koordinierten EU-Projekt „SHARE-North“ eine wichtige Rolle als Mobilitätsbaustein, der für den Erfolg und die Akzeptanz von Shared Mobility Formen entscheidend ist. Im Projekt werden internationale Erfahrungswerte zu Bikesharing und Lastenradsharing gesammelt. In Zukunft sollen im Rahmen des Projekts an neuen mobil.punkten und -pünlchtchen in Bremen Platz für Bikesharing und Lastenradsharing mit eingeplant werden.

mobil.punkte und mobil.pünlchtchen

In Bremen werden die Car-Sharing Stationen im öffentlichen Raum mobil.punkte genannt. 2003 wurden in Bremen die ersten mobil.punkte eröffnet, aktuell gibt es mehr als 40 mobil.punkte und mobil.pünlchtchen. Die mobil.punkte haben eine Kapazität von zumeist fünf bis zwölf Car-Sharing-Fahrzeugen und werden gut erreichbar in der Nähe von Bahn-, Straßenbahn und/oder Bushaltestellen angelegt. Die kleineren Stationen, die mobil.pünlchtchen, werden mit nur zwei bis drei Fahrzeugen in Stadtteilen und Straßen angelegt, in denen ein besonders hoher Parkdruck herrscht.

www.bauumwelt.bremen.de/31612



2019 wurde der Radverkehr Bremens im Rahmen der EU-geförderten Studie „Climate-fit.city“ daraufhin untersucht, wie Wetterbedingungen das Radfahrverhalten beeinflussen und wie sich der Klimawandel auf die Nutzung des Rades im urbanen Raum auswirkt. Bremen und Berlin waren in der Studie Referenzuntersuchungsräume für die Stadt Wien. Erstmals wurden für die Untersuchung Daten der Zählstationen (ab 2012, vgl. Kap. 1.2.6) und Mobilitätsdaten aus der Bike Citizens App (ab 2014) kombiniert und auf Grundlage eines Klimamodells ausgewertet. Bremer Radfahrende erweisen sich in der Studie als wetterresilienter und erwartungsgemäß ist die Radfahrbereitschaft in Wien deutlich stärker von steigenden Temperaturen bedroht als die in Bremen.

Ein neues Vorgehen für die Verkehrsplanung in Bremen sind Verkehrsversuche, um einerseits die Wirkung von weitgreifenden Maßnahmen zu erproben und andererseits durch das praktische Erleben auch die Akzeptanz von wegweisenden Veränderungen zu stärken. Verkehrsversuche finden aktuell in der Fahrradstraße Humboldtstraße (vgl. Kapitel 2.2.3) sowie im Erlebnisraum Martinistraße statt.



www.agfk-niedersachsen.de



<https://ulaads.eu>



<https://share-north.eu>

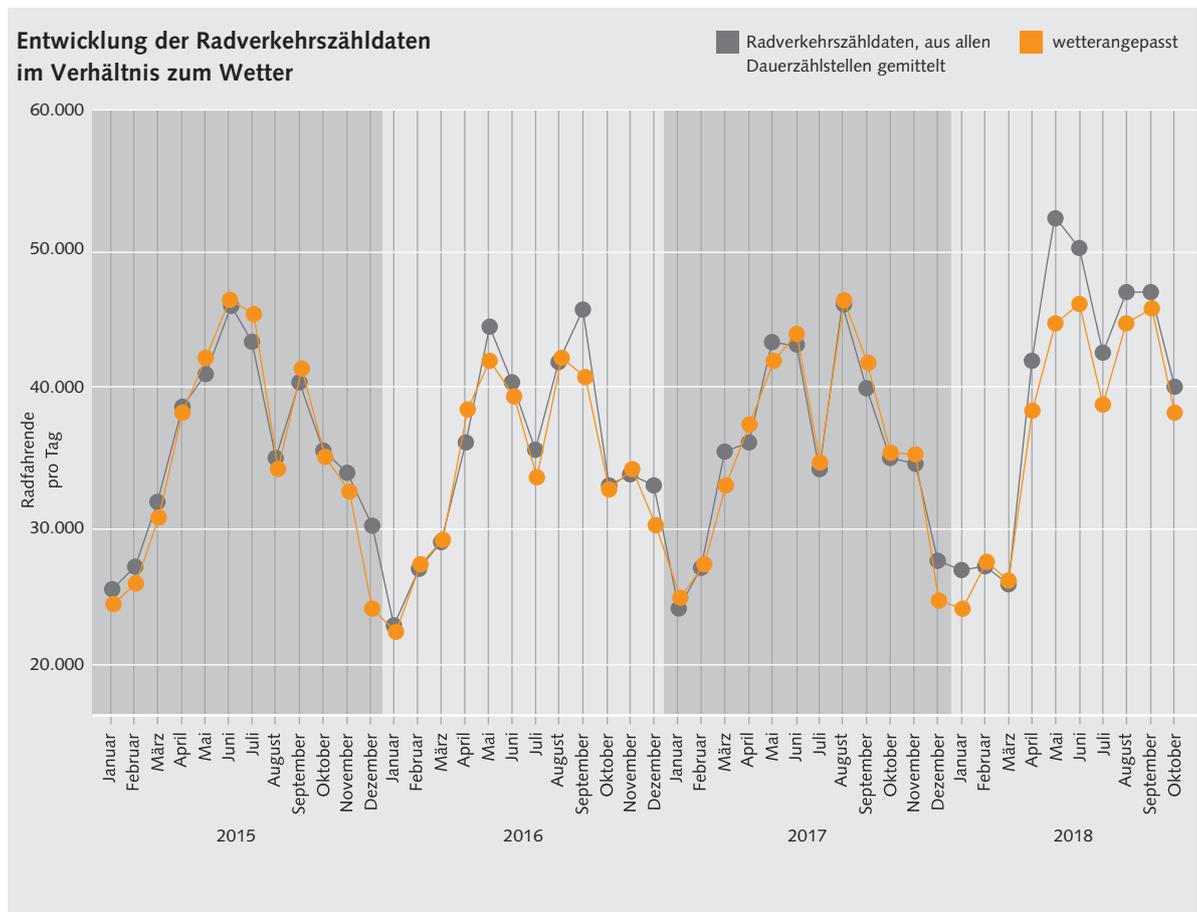


Abb. 28

1.14 Personal und Finanzen

Für Planungen und die Umsetzung von Projekten sind ausreichende Personal- und Finanzressourcen eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

1.14.1 Personelle Ressourcen

Die Personalsituation ist nach Zuständigkeiten und entsprechenden Dienststellen zu unterscheiden.

Bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sind im Referat Strategische Verkehrsplanung eine Stelle mit ca. 60 % ihrer Arbeitszeit für die strategische Radverkehrsplanung sowie seit 2019 im Referat Verkehrsprojekte drei Personalstellen im Team Nahmobilität für Projekte im Fuß- und Radverkehr angesiedelt. Damit sind aktuell 3,6 von 47 Stellen in der Verkehrsabteilung mit Themen des Radverkehrs befasst. Sowohl die Strategische Radverkehrsplanung als auch das Team Nahmobilität werden zu 2022 mit einer weiteren Personalstelle für Radverkehr gestärkt.

Im Amt für Straßen und Verkehr gibt es seit 2015 eine Radverkehrsbeauftragte im Stab, die Ansprechpartnerin für alle Themen des Radverkehrs ist und eine koordinierende Funktion innerhalb des Hauses einnimmt. In den vier Abteilungen sind insgesamt elf neue Stellen für Radverkehr vorgesehen, von denen jeweils drei den Abteilungen Entwurf und Neubau von Straßen, der Verkehrsbehörde, dem Brückenbau sowie zwei der Straßenerhaltung zugeordnet sind. Insgesamt arbeiten im ASV ca. 250 Personen.

Nachdem seit den 1990er Jahren lediglich 60 % der Kapazität einer Vollzeitstelle für die Strategische Radverkehrsplanung im Einsatz war, verändert sich die Personalausstattung in der Radverkehrsplanung erst seit 2015 und nimmt seit 2019 an Dynamik zu.

1.14.2 Finanzielle Mittel für Radverkehr

Erstmals wurde 2011 ein eigenes Budget „Zielplanung Fahrrad“ für den Radverkehr eingeführt. Mit dem Haushalt 2020/2021 sind die Mittel zur Radverkehrsförderung weiter aufgestockt und um die Haushaltsstellen „Stärkung Radverkehr“ sowie „Weserquerungen“ ergänzt worden. Auch das Budget für die Erhaltung der Radverkehrsanlagen wurde aufgestockt. Diese Mittel sind im Sondervermögen Infrastruktur angesiedelt. Zudem werden Radverkehrsmaßnahmen aus dem Sondervermögen Überseestadt, dem Budget von UBB sowie Bremenports finanziert.

Hinzu kommen neue Fördermöglichkeiten auf Bundesebene. Seit 2015 bietet das Bundesumweltministerium Fördermöglichkeiten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) für den Radverkehr. Das Bundesverkehrsministerium stellt seit 2017 Fördermittel für Radschnellverbindungen sowie seit 2020 für Radverkehrsmaßnahmen aus dem Programm „Stadt und Land“ mit festen Quoten den Bundesländern zur Verfügung. Auch über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) von der Europäischen Kommission und im Rahmen der Städtebauförderung werden Radverkehrsprojekte gefördert.

Wie Abbildung 29 zeigt, sind die Ausgaben für den Radverkehr seit 2015 entsprechend deutlich gestiegen.

So sind die hier berücksichtigten Radverkehrsausgaben pro Kopf und Jahr von 3,29 Euro in 2015 kontinuierlich auf 8,86 Euro im Jahr 2020 gestiegen.

Eine Studie der Universität Kassel (2015) hat gezeigt, dass mit einer einfachen Auswertung der Ausgaben für den Radverkehr nicht alle Kosten abgebildet

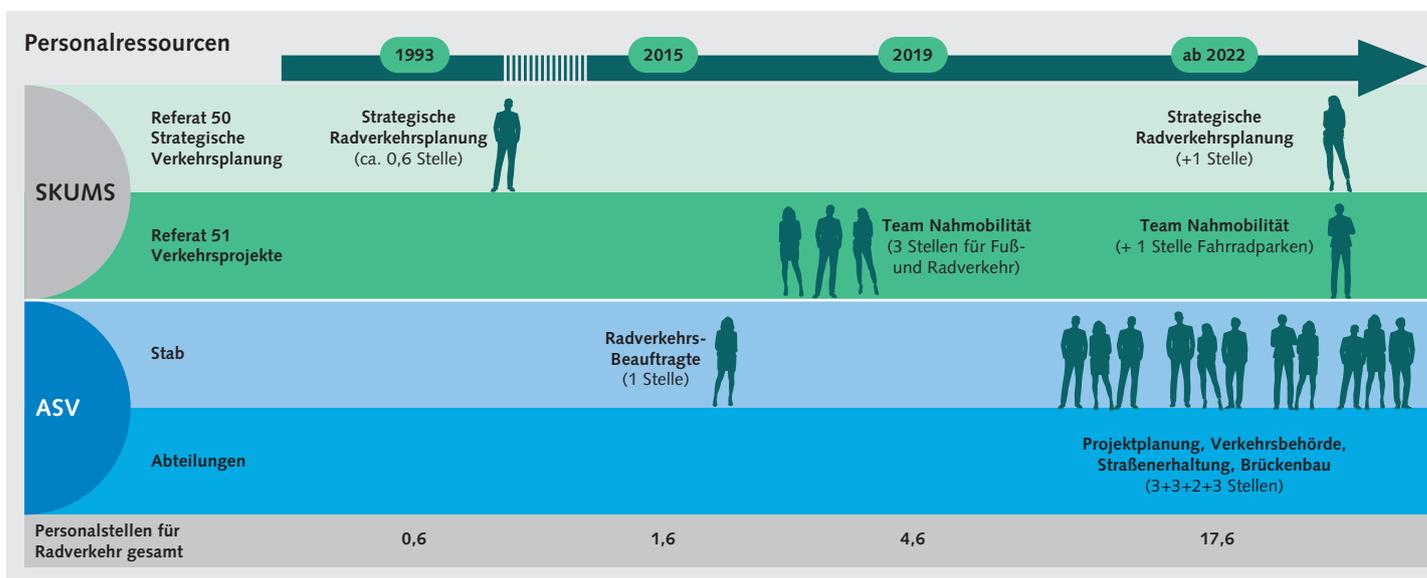
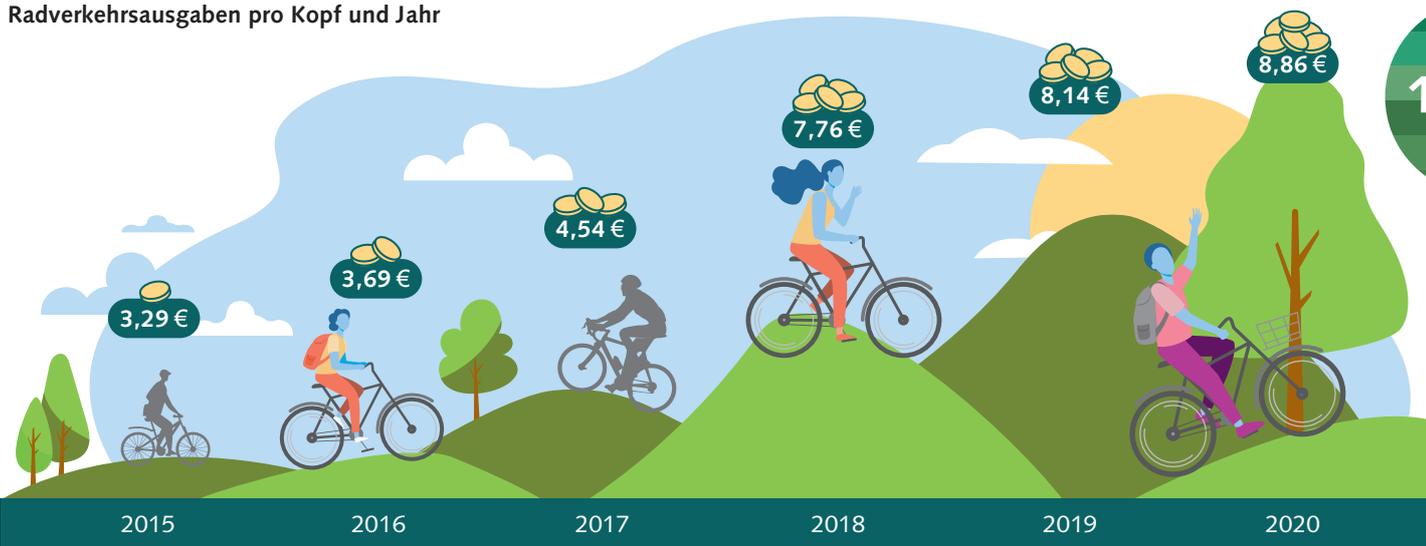


Abb. 29

Radverkehrsausgaben pro Kopf und Jahr

Abb. 30



Summe der eingesetzten Mittel: Ausgaben für den Radverkehr

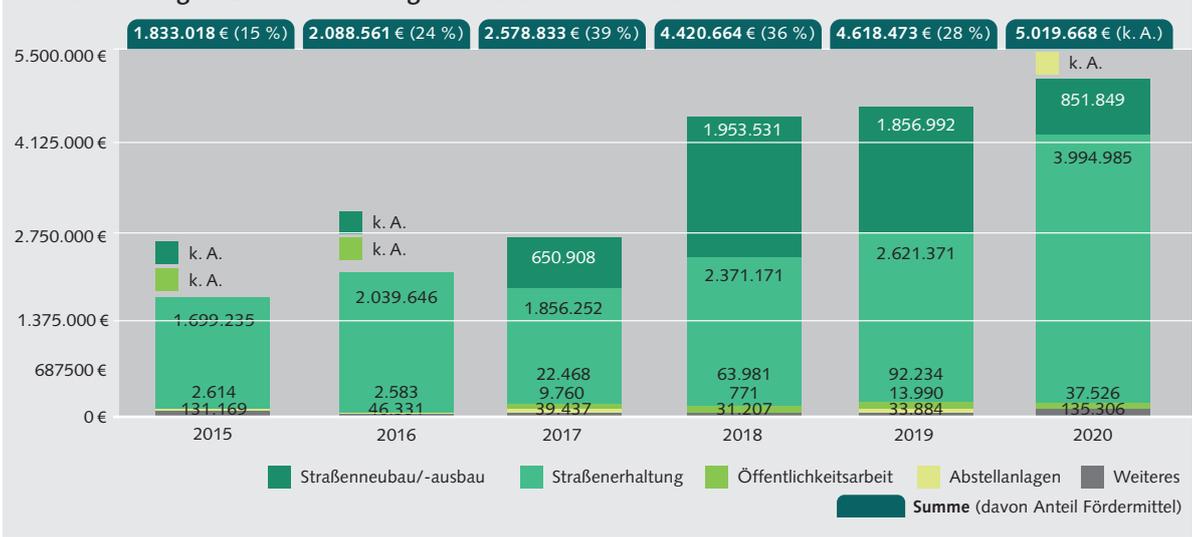


Abb. 31

werden (können) und die Pro-Kopf-Ausgaben tatsächlich insgesamt deutlich höher ausfallen. Eine entsprechend aufwändige und komplexe Datenermittlung liegt aktuell nicht vor.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 wurde für Fahrradstädte, die wie Bremen in der Radverkehrsförderung als „Vorreiter“ eingeordnet werden können, ein Pro-Kopf-Budget von insgesamt 18 bis 19 Euro für die Radverkehrsförderung empfohlen.

Was kostet Radverkehr? – Eine Studie

Die Ermittlung der eingesetzten Mittel für den Radverkehr innerhalb des Gesamtverkehrsbudgets ist kompliziert. Die Zuordnung der Anteile, die dem Radverkehr zugute kommen, ist in der Differenzierung bei Bau, Erhaltung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur aufwändig. Daher wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 das Forschungsvorhaben „Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten“ (vgl. Universität Kassel 2015) durchgeführt. Eine der drei untersuchten Städte war Bremen. Die aufwändige Methodik kommt zu dem Ergebnis, dass der relative Zuschuss im Radverkehr lediglich 3,2 % gegenüber dominanten 52,7 % im Kfz-Verkehr beträgt, gefolgt von 38,8 % im ÖPNV.

Relativer Zuschuss im Mittel

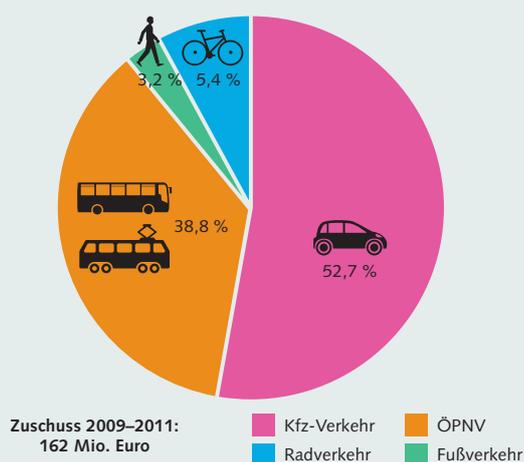


Abb. 32

1.15 Strategien und Konzepte

Die komplexe Aufgabe der Förderung des Radverkehrs als System erfordert ein strategisches Vorgehen. Konzeptionelle Grundlagen und Strukturen sind in Bremen dafür vorhanden.

1.15.1 Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt

Nach unterschiedlichen Vorarbeiten wurde mit der Zielplanung Fahrrad 2003 eine systematische Konzeption für das Radverkehrsnetz vorgelegt. Darauf aufbauend umfasst die Zielplanung Fahrrad im Sinne des Leitbilds „Radverkehr als System“ folgende Handlungsfelder: Maßnahmenkonzeption im Radverkehrsnetz, Radverkehrswegweisung, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Service rund ums Rad.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP), der 2014 von der Verkehrsdeputation beschlossen wurde, wurden die Aussagen der Zielplanung mit dem Handlungsfeld Radverkehr im Wesentlichen bestätigt und auf ein strategisches Vorgehen fokussiert. Als neue Handlungsansätze im Radverkehr wurden die Premiumrouten, neue Fuß- und Radverkehrsbrücken, die Grüne Welle für den Radverkehr und mehr Markierungslösungen eingeführt. Außerdem wurde ein Schwerpunkt auf das Fahrradparken gelegt, auch mit Bike+Ride an den Umsteigepunkten zum ÖPNV. Mit dem VEP wurde das Handlungsfeld Nahmobilität, das die Förderung des zu Fuß Gehens in den Fokus rückt, in Bremen neu eingeführt.

Das Themenfeld des ruhenden Radverkehrs wurde 2013 mit einem Gutachten zum Fahrradparken in Ergänzung zum VEP vertieft bearbeitet. Damit wurden Handlungsbedarfe und Potenzialflächen in den Stadt- und Ortsteilzentren, Vorschläge für das wohnungsnah Fahrradparken in verdichteten Wohngebieten und ein Handlungsprogramm Bike+Ride benannt.

Das Regionale Mobilitätskonzept: Rad (RMK:R) in der Federführung des Kommunalverbands Niedersachsen Bremen wurde Ende 2020 politisch beschlossen und ist die Grundlage für die interkommunale Zusammenar-

beit in der Radverkehrsförderung. Es definiert ein klassifiziertes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr einschließlich Radschnellwegen, betrachtet Potenziale der E-Mobilität, gibt Hinweise zur Verknüpfung mit ÖPNV/SPNV und dient als regionales Klimaschutzteilkonzept. Zwischen Bremen und Niedersachsen werden folgende Strecken als interkommunale Radschnellverbindungen empfohlen:

- (Oldenburg –) Delmenhorst – Bremen, mit der Priorität auf dem Abschnitt zwischen Delmenhorst und Bremen,
- Achim – Bremen,
- Lilienthal – Bremen und
- Stuhr – Bremen.

Mit diesen Konzepten liegen Grundlagen für alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung vor. Aktuelle und zukünftige Herausforderung stellen die Schnittstellen zwischen den Konzepten und Handlungsfeldern sowie die Fortschreibung zur Gewährleistung der Aktualität dar.

1.15.2 Politische Zielwerte

Mit dem VEP sind Ziele für die Verkehrsentwicklung beschlossen worden, die qualitative Aussagen in sechs Zielfeldern formulieren:

- Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer:innen stärken
- Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren
- Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern
- Den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Das System Radverkehr findet sich als Querschnittsthema in allen Zielfeldern wieder. Mit dem Zielszenario sind außerdem quantitative Aussagen zum Modal Split entwickelt worden. Mit den Maßnahmen des Handlungskonzepts soll der Anteil aller Wege, die von Bremer:innen mit dem Rad zurückgelegt werden, von 25 % auf 27 % steigen. Dies entspricht einer Steigerung des Radverkehrsanteils um 8 %.

Die in Bremen geförderten Modellprojekte im Rahmen des Bundeswettbewerbs Klimaschutz durch Radverkehr streben lokal im Wirkungsbereich des jeweiligen Projekts Radverkehrsanteile von 30 % am Modal Split an.



www.bauumwelt.bremen.de/5586



Abb. 33

1.15.3 Strategisch herausragende Radverkehrsprojekte

Als strategisch herausragend sind insbesondere die Radverkehrsprojekte zu benennen, die im Kapitel 2 näher vorgestellt werden:

- Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr (vgl. Kapitel 2.1.2)
- BIKE IT! als Dachmarke für die Fahrradstadt (vgl. Kapitel 2.1.3)
- Fahrradmodellquartiere Ellener Hof und Alte Neustadt (vgl. Kapitel 2.2.1)
- Programm fahrradfreundliche Knotenpunkte (vgl. Kapitel 2.2.2)
- Fahrradstraßen als Element einer fahrradfreundlichen Infrastruktur (vgl. Kapitel 2.2.3)
- Wesersprünge: geplante Fuß- und Radverkehrsbrücken über die Weser in drei Korridoren (vgl. Kapitel 2.3.2)
- Premiumrouten als neues Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz, Fahrradroute Wallring (vgl. Kapitel 2.3.3)
- Ausbau des Fahrradparkens, Fahrradparkhäuser in der Innenstadt (vgl. Kapitel 2.3.1)

1.15.4. Zentrale Ansprechperson in der Verwaltung

Bis Ende 2018 war in der Verkehrsabteilung bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) allein ein Referent für strategische Radverkehrsplanung zuständig. Seit 2019 vertritt auch das Team Nahmobilität mit drei Personalstellen das Thema Radverkehr in Bezug auf Verkehrsprojekte (vgl. Kapitel 1.14 und 1.16).

Im Amt für Straßen und Verkehr (ASV) ist seit 2015 eine Radverkehrsbeauftragte im Stab angesiedelt. Sie ist die zentrale Ansprechpartnerin des ASV für Radverkehrsthemen und koordiniert diese innerhalb des Hauses.

Im Bereich des Marketings ist bei der Wirtschaftsförderung Bremen ein Team für die Aktivitäten von BIKE IT! zuständig.

1.15.5 Koordinierende AG Rad

Die AG Rad ist in Bremen seit gut 30 Jahren als Gremium zur Abstimmung von Radverkehrsrelevanten Themen und Maßnahmen etabliert. Sie dient der kontinuierlichen Zusammenarbeit der Dienststellen und relevanten Akteure. Die AG Rad ist dem Ziel verpflichtet, die Potenziale des Radverkehrs so weit möglich auszuschöpfen im Sinne einer nachhaltigen stadt- und umweltverträglichen integrierten Verkehrsplanung.

Es gibt eine Geschäftsordnung, die Aussagen über die Mitglieder, den Vorsitz, die Aufgaben, die Organisation und Arbeitsweise sowie den Sitzungsturnus enthält.

Demnach liegt der Vorsitz für das alle sechs bis acht Wochen stattfindende Gremium bei der Strategischen Radverkehrsplanung von SKUMS. Die Aufgaben der AG Rad umfassen die Behandlung von Grundsatzfragen des Radverkehrs, die Beratung und Abstimmung von Planungen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs bzw. von denen der Radverkehr betroffen ist, aus den Bereichen Bauleitplanung, Straßenplanung, Verkehrslenkung und Grünordnung. Es ist eine verbindliche Teilnahme der Mitglieder vereinbart, die ggf. eine Vertretung schicken.

Themen können von allen Teilnehmenden eingebracht werden. In einem Protokoll werden die Ergebnisse festgehalten. Die AG Rad ist zwar nicht selbst Träger Öffentlicher Belange (TÖB), wird jedoch von der Strategischen Verkehrsplanung in relevanten Trägerverfahren zur Beratung herangezogen und kann darüber hinaus projektbezogen zu Radverkehrsthemen gesondert Stellung nehmen. Darüber hinaus besteht kein Gremium auf Lenkungebene.

Organigramm der AG Radverkehr

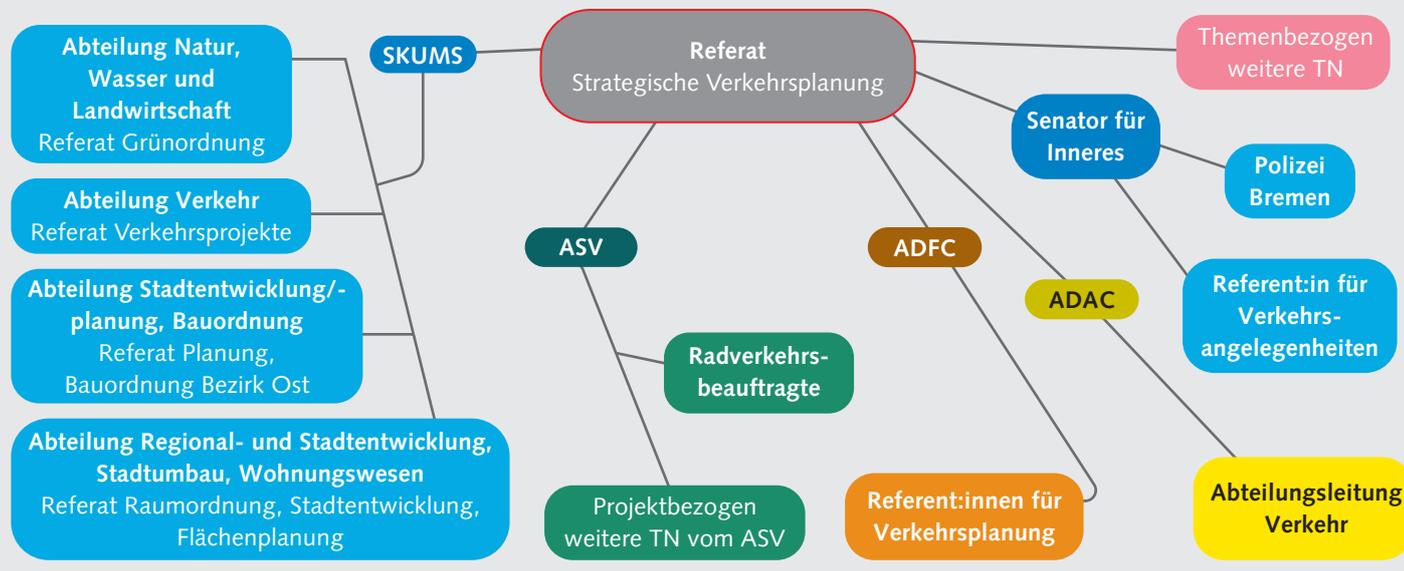
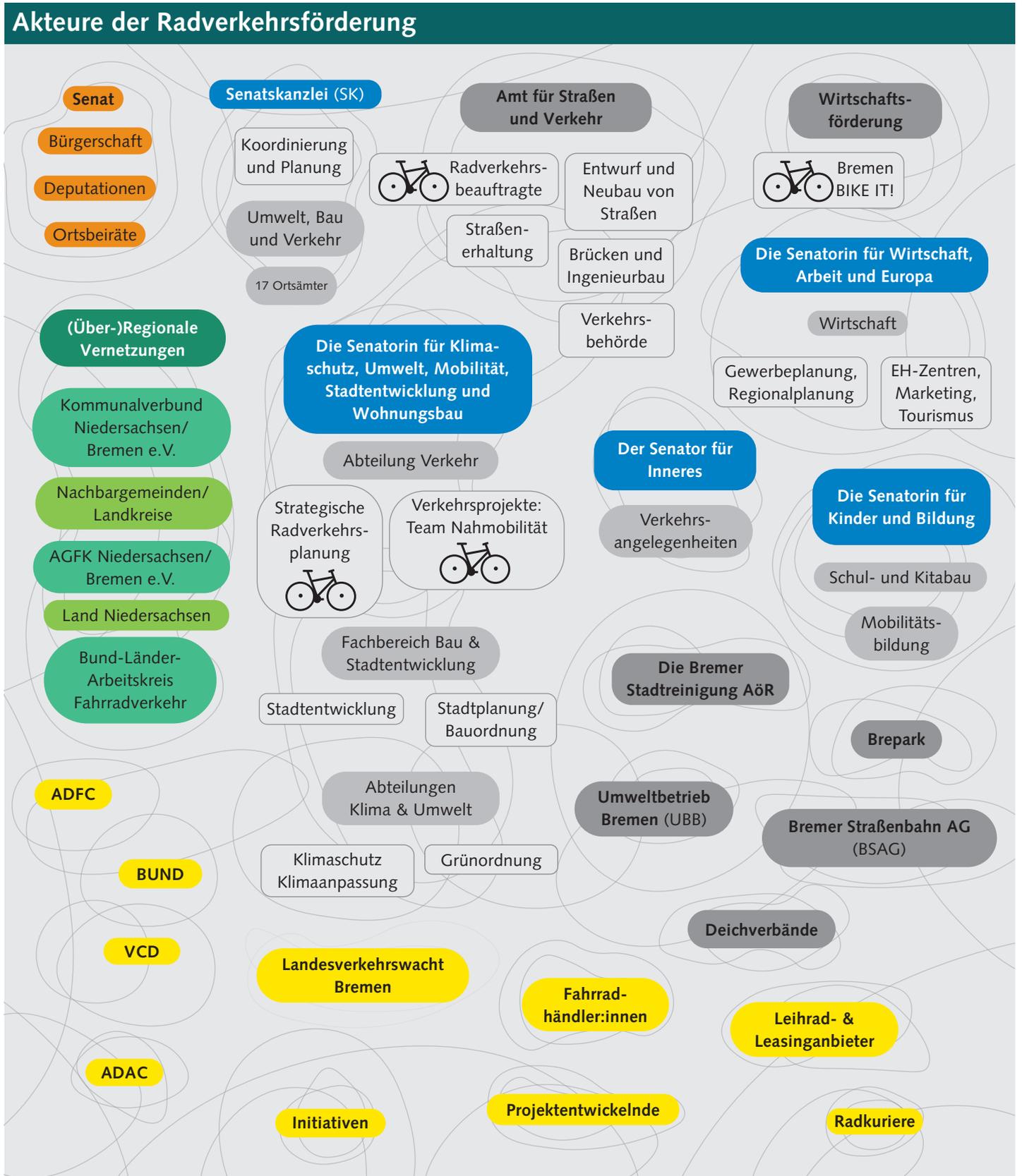


Abb. 34

1.16 Akteursvernetzung

Die Förderung des Radverkehrs als System kann nur in der Zusammenarbeit unterschiedlicher Zuständigkeiten und aller Akteure gelingen, sei es in der Politik, der Verwaltung oder der Zivilgesellschaft (vgl. auch Abb. 1). Die wesentlichen lokalen Akteure, aber auch

die über-/regionale Vernetzung werden in Abbildung 35 dargestellt. In Ergänzung dazu ist an dieser Stelle auf die AG Rad als kontinuierliches Abstimmungsformat der relevanten Akteure im Radverkehr hinzuweisen (vgl. Kapitel 1.15.5).



2 Machen und Tun

Maßnahmen für den Radverkehr



Von der Planung bis zur Umsetzung

Verbesserungen für den Radverkehr entstehen durch die Planung und Umsetzung von Maßnahmen. Was trivial klingt, ist aber tatsächlich die Herausforderung in der Praxis: Finanzierung sichern, Planung vorantreiben, Abstimmung mit den unterschiedlichen Akteuren



Foto 29:
Roteinfärbung und
Piktogramm für eine
Fahrradstraße

suchen, Anforderungen abwägen, Lösungen finden – viele Steine aus dem Weg räumen, bis ein Projekt realisiert ist. Die Ergebnisse der Umsetzung, das Machen und Tun, sind also ein wichtiger Indikator.

Im Sinne der Radverkehrsförderung als System geht es dabei sowohl um weiche Maßnahmen aus den Bereichen Service und Kommunikation, als auch um die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur mit Baumaßnahmen, den sogenannten harten Maßnahmen.

Im folgenden Kapitel sollen ausgewählte Projekte aus den Jahren 2015 bis 2020 vorgestellt werden. Es wird nicht nur ein Rückblick auf bereits umgesetzte Projekte gegeben, sondern auch bereits in Vorbereitung befindliche Maßnahmen vorgestellt.

2.1 Durchgeführte weiche Maßnahmen

Fahrradkultur wird in Bremen gelebt. Die Fahrradstadt zeichnet sich durch eine Tradition aus, in der das Radfahren selbstverständlich zum Alltag und zum Straßenbild dazu gehört. Auch vor diesem Hintergrund ist Öffentlichkeitsarbeit und die Unterstützung durch Serviceangebote als Werbung für den Radverkehr und die Pflege und Kooperation in Netzwerken von hoher Bedeutung. So wird aus der Tradition des Radfahrens in Bremen eine Mobilität der Zukunft.

Radfahren überzeugt erst in der Ansprache der unterschiedlichen Zielgruppen, so dass mehr Menschen aufsteigen, seien es die Alltagsradler:innen in der Stadt, die auch mal ein Spezialrad für Transporte oder besondere Wege ausleihen, seien es die Pendler:innen auf der regionalen Ebene oder seien es die Radtourist:innen und Freizeitaktiven.

In diesem Kapitel werden Aktivitäten aus dem breiten Feld der Akteursvernetzung als weiche Maßnahmen der Radverkehrsförderung vorgestellt.

Der ADFC engagiert sich in Bremen als Lobby für den Radverkehr bereits seit Ende der 1970er Jahre und schafft Angebote rund ums Thema Rad.

Das Radverkehrsnetz in der Region und Radverkehrsrouten in die Nachbarkommunen werden in Kooperation mit dem Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen entwickelt. Bremen entfaltet dabei aufgrund seiner Funktion als Oberzentrum eine starke Ausstrahlungskraft in die Region.

Die Wirtschaftsförderung Bremen stärkt mit BIKE IT! den Fahrradtourismus in der Stadt und macht Fahrradkultur mit verschiedenen Veranstaltungsformaten erlebbar.



Foto 30:
Lastenradrennen
veranstalten

2.1.1 Mehr Platz fürs Rad – Der ADFC als Lobby für den Radverkehr

Autor:in: ADFC Bremen

Bremen ist die Geburtsstadt des ADFC. Am 18. April 1979 gründete der Verkehrsberater Jan Tebbe mit 17 anderen Fahrradbegeisterten ganz unzeremoniell in seinem Wohnzimmer in Bremen den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Ziel war es vor allem, ein fahrradpolitisches Gegengewicht zu den starken Interessenverbänden des Automobils zu schaffen. Mittlerweile ist der ADFC mit seinen etwa 200.000 Mitgliedern der weltweit größte Verkehrsclub für den Radverkehr und Bremen hat mit 4.000 Mitgliedern im bundesweiten Vergleich die meisten Mitglieder pro Einwohner:innen.

Förderung des Radverkehrs

Auf politischer Ebene tritt der ADFC Bremen konsequent für die Förderung des Fahrradverkehrs ein. Dabei arbeitet er mit allen Vereinen, Organisationen und Institutionen zusammen, die sich für mehr Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr einsetzen.

In den ADFC-Stadtteilarbeitskreisen Mitte, Ost, Neustadt, Nord-Ost und Bremen-Nord diskutieren und planen Alltagsradfahrer:innen, Planungsfachleute und verkehrspolitisch Interessierte den Radverkehr von Morgen. Im Projektbeirat des Verkehrsentwicklungsplans setzt sich der ADFC aktiv und kontinuierlich für eine bessere Radfahinfrastruktur und für die Verbesserung und Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs ein, denn nur so kann eine Verschiebung des Modal Split gelingen und die Verkehrswende kommen.

ADFC-Mängelmelder

Seit 2019 betreibt der ADFC-Bremen einen Mängelmelder. Dieses Onlinetool bietet Bremer:innen die Möglichkeit, Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur zu melden und per Webbrowser oder App auf einer Karte einzutragen. Die Aufgabe des Mängelmelders ist einerseits die Behebung akuter Mängel anzustoßen und andererseits die Identifikation von Problemstellen aus Sicht der Nutzer:innen – so kann der ADFC als Lobby sich für möglichst maßgeschneiderte Lösungen einsetzen. Die eingegangenen Mängel werden von Mitarbeitenden des ADFC fachlich vorgeprüft, eingeordnet und anschließend an die zuständigen Stellen für eine Bearbeitung weitergeleitet. Strategisch relevante Meldungen werden in Gesprächen mit der Verwaltung und in fachlichen Gremien, wie der AG Rad, vom ADFC angesprochen.

Pedder und Fietje

Der ADFC vertritt die Ansicht, dass nachhaltige Mobilität endlich ernst genommen und nachhaltig gefördert werden muss. Der ADFC stellt deswegen im Fietje- und Pedder-Projekt kostenfrei Lasten- und Therapierräder zur Verfügung. Die Fietje-Lastenradflotte mit zehn verschiedenen Leihstellen in Bremen ermöglicht klimaneutrale Fortbewegungs- und Transportmöglich-

keiten, für die sonst häufig ein Auto benutzt würde. Um auch bewegungseingeschränkten Menschen eine autounabhängige Mobilität zu ermöglichen, bietet der ADFC mit den Pedder-Spezialrädern, zum Beispiel einem Rollfiets, ein inklusives und niedrigschwelliges Angebot, so dass wirklich Jede:r Radfahren kann.

Darüber hinaus beteiligt sich der ADFC am europäischen Forschungs- und Demonstrationsprojekt zu urbaner Logistik „ULaADS“, welches neue Konzepte zum Warenverkehr in Städten analysiert und entwickelt und das die Stadt Bremen koordiniert.



Foto 31:
Pedder-Spezialrad
Rollfiets

Für die Gemeinschaft der Radfahrer:innen in Bremen bietet der ADFC regelmäßige Treffpunkte und Aktionen sowie geführte Radtouren durch die Umgebung an. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche werden in Kooperation mit anderen Akteuren Veranstaltungen rund um das Thema Verkehrswende organisiert. Bei der jährlich stattfindenden ADFC-Hochstraßentour radeln mehrere tausend Menschen auf Straßen, die normalerweise dem Autoverkehr vorbehalten sind, um ein Zeichen für die Mobilitätswende zu setzen.



<https://bremen.adfc.de/>

Meldungen im Mängelmelder

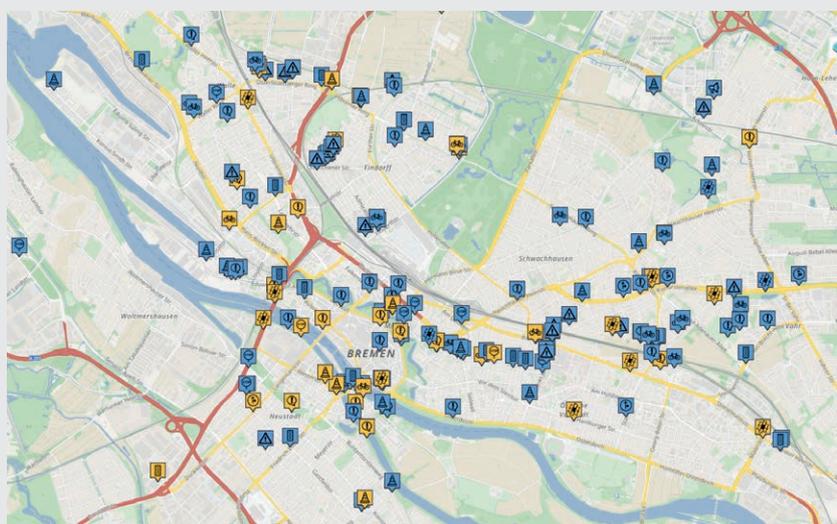


Abb. 36

2.1.2 Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr (RMK:R) des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen e.V.

Autor:in: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Die Region Bremen ist eine Region voller vielfältiger Akteure. „Viele Stärken. Eine Region“ ist unser Motto. Gleichzeitig ist sie eine Region voller administrativer Grenzen und damit unterschiedlicher Zuständigkeiten. Dies gilt für die Verkehrsplanung allgemein und im Besonderen auch für den Radverkehr.

Region der guten Wege

2015 hat die Mitgliederversammlung des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen e.V. den Grundsatzbeschluss zur kooperativen Regionalentwicklung beschlossen. Dieser beinhaltet u. a. das Leitziel „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für alle“ im Handlungsfeld „Daseinsvorsorge“. In den Jahren 2017 bis 2019 wurde als zentraler Baustein des Handlungsfelds mit dem „Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr“ (RMK:R) erstmals ein gemeinsames Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr in der Region entwickelt und in der Mitgliederversammlung des Kommunalverbunds im Dezember 2020 beschlossen.

Über den Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Der Kommunalverbund ist ein freiwilliger Zusammenschluss von 28 Städten, Gemeinden, Samtgemeinden und Landkreisen in der Region Bremen zur Stärkung interkommunaler und länderübergreifender Kooperation im Verflechtungsraum des Oberzentrums Bremen. Die Arbeit des Kommunalverbunds ist auf ein politisch beschlossenes Leitbild mit Handlungsfeldern in der Regionalentwicklung gestützt.

Regionales Radverkehrskonzept

Mit dem RMK:R liegt nun ein regionsweites, länder- und baulastträgerübergreifendes Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr vor. Dieses Netz ist in sich hierarchisch gestuft: Strecken zwischen den Städten und Gemeinden werden als Verbindungen erster Ordnung (Radvorrangrouten), Ergänzungen im Netz als Verbindungen zweiter Ordnung (Grundstandard) eingestuft und entwickelt. Für die stärksten Verkehrsbeziehungen im Radverkehr sollen Radschnellverbindungen geschaffen werden. Für alle drei Hierarchiestufen wurden gemeinsame Qualitäts- und Ausbaustandards erarbeitet, denn (Rad-)Verkehr macht nicht an Verwaltungsgrenzen halt. Das RMK:R wurde unter Federführung des Kommunalverbunds gemeinsam mit den Mitgliedskommunen und weiteren Nachbarkommunen und Kooperationspartner:innen erarbeitet. (Übersicht unter www.kommunalverbund.de/rmkr)

Zur Förderung des regionalen Alltagsradverkehrs werden im RMK:R Maßnahmenbereiche definiert. Dazu gehören Maßnahmen

- im Netz: Empfehlungen für Maßnahmen an allen Streckenabschnitten und vielen Knotenpunkten auf Grundlage der Qualitäts- und Ausbaustandards.
- für den ruhenden Verkehr: Vom Start zum Ziel – für die Attraktivität des Radverkehrs sind Abstellplätze unverzichtbar.
- für den Umstieg auf Bus und Bahn zur Vergrößerung der Reichweite: In der Kombination von Radverkehr mit dem Zug oder Bus kann eine größere Entfernung mit attraktiver Reisezeit zurückgelegt werden. Die Erreichbarkeit in der Region wird insgesamt besser.
- für die Kommunikation: Infrastrukturmaßnahmen sind ein Baustein – Kommunikation ein weiterer. Dazu gehören u. a. Information über (neue) Regeln und Führungsformen, ebenso wie Radverkehrskampagnen und -aktionen.
- für die Wegweisung: Das Gutachten empfiehlt für die Region Bremen eine durchgängige und vollständige Wegweisung. Neben einem einheitlichen regionalen Erscheinungsbild der Wegweisung ist vor allem die klare Erkennbarkeit von Alltags- und Freizeitrouen wichtig: Wo kann ich „schnell“ fahren und wo „schön“, wo beides?

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind viele verschiedene Akteure verantwortlich: für die Verbesserung von Strecken und Knotenpunkten sind dies die Straßenbaulastträger, davon fallen 9 % aller RMK:R-Strecken in die Zuständigkeit Bremens.

Streckenanteile nach Straßenbaulastträgern

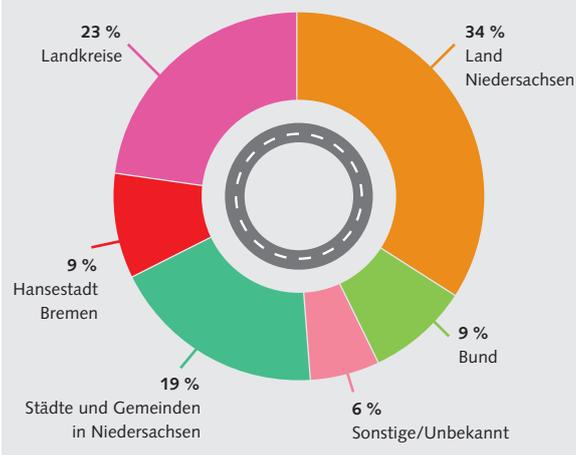


Abb. 37

Das regionale Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit entsteht mittel- bis langfristig. Der Umsetzungszeitraum für das Gesamtnetz mit über 1.600 km wird mit 15 Jahren angenommen. Jeder Streckenabschnitt hat eine entsprechende Empfehlung zur Umsetzungspriorisierung erhalten.

Die Kostenannahmen für Streckenabschnitte bzw. Knotenpunkte wurden je nach Realisierungsaufwand bewertet und mit entsprechend angenommenen Kostenansätzen versehen. Es ergibt sich daraus eine Kostenschätzung mit einem Gesamtvolumen von rund

300 Mio. Euro. Zusätzlich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve von ca. 20 % ist von einem Kostenansatz von rund 360 Mio. Euro auszugehen. Kosten für ggf. notwendige (Vor-)Planungen, Grunderwerb und Daueraufgaben sind nicht enthalten.

Umsetzungsprozess RMK:R

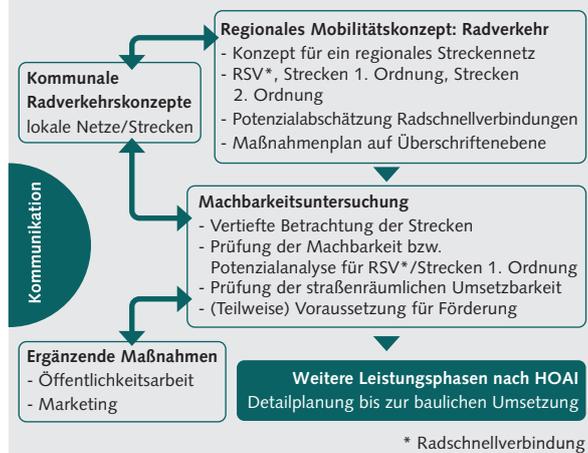


Abb. 38

Machbarkeitsstudien

In der Region Bremen soll Radfahren sicher und attraktiv werden: Radverkehr soll als gleichberechtigte Verkehrsart einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Mobilität leisten. Die konzeptionelle Grundlage dazu liegt mit dem RMK:R vor, sodass nun der weitere Umsetzungsprozess durchgeführt werden kann. Im nächsten Schritt werden dazu Machbarkeitsstudien zur vertiefenden Untersuchung einzelner Strecken durchgeführt. Es wird dabei u. a. geprüft, inwieweit die Qualitäts- und Ausbaustandards im vorhanden Straßenraum umgesetzt und welche Führungsformen für den Radverkehr eingesetzt werden können. Die Ergebnisse werden eine fachliche Grundlage bieten, um umgehend in Planungs- und Bauphasen einsteigen zu können.

Erste Machbarkeitsstudien für Strecken aus dem RMK:R wurden/werden in der Region bereits durchgeführt:

- Machbarkeitsstudie 1 („MachBaR“): Die Stadt Achim hat für den Radschnellweg von Bremen nach Achim bis zum Bahnhof Baden (und perspektivisch bis nach Verden) eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Darauf aufbauend hat die Stadt bereits Zusagen für Fördermittel für die weiteren Umsetzungsschritte erhalten.
- Machbarkeitsstudie 2 („RMS20“): In Zusammenarbeit des Kommunalverbunds mit der Stadt Bremen, der Stadt Delmenhorst, der Gemeinde Ganderkesee und dem Landkreis Oldenburg wird eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Bremen und Delmenhorst mit Einbezug der Strecke 1. Ordnung (Radvorrangroute) bis Ganderkesee-Ort durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Studie werden für Herbst 2021 erwartet.
- Machbarkeitsstudie 3 („RMS21“): In dieser Studie des Kommunalverbundes in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen sollen insgesamt 13 Radverkehrsverbindungen zwischen den drei

Abb. 39

Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg und direkt angrenzenden Nachbarkommunen untersucht werden, da für diese Verbindungen das (zunächst) größte Steigerungspotenzial für den Radverkehr erwartet wird. Die Studie beginnt im Sommer 2021 mit einer Laufzeit von zwei Jahren.

- Weitere Machbarkeitsstudien sollen in den kommenden Jahren folgen.

Neben den Machbarkeitsstudien werden an vielen Stellen im RMK:R-Netz bereits Verbesserungsmaßnahmen durch die jeweiligen Straßenbausträger geprüft, geplant und umgesetzt.

Ergänzend organisiert der Kommunalverbund Austauschgespräche und Fachtage für die Radverkehrsfachleute aus den Mitgliedskommunen; so beispielsweise Nachbarschaftsgespräche, u. a. zwischen Bremen und den direkten Nachbarkommunen, zum Thema Wegweisung sowie Fachtage zu verschiedenen Themen wie „Fahrradstraßen“ (Frühjahr 2021) und „Trennung Fuß- und Radverkehr“ (geplant).

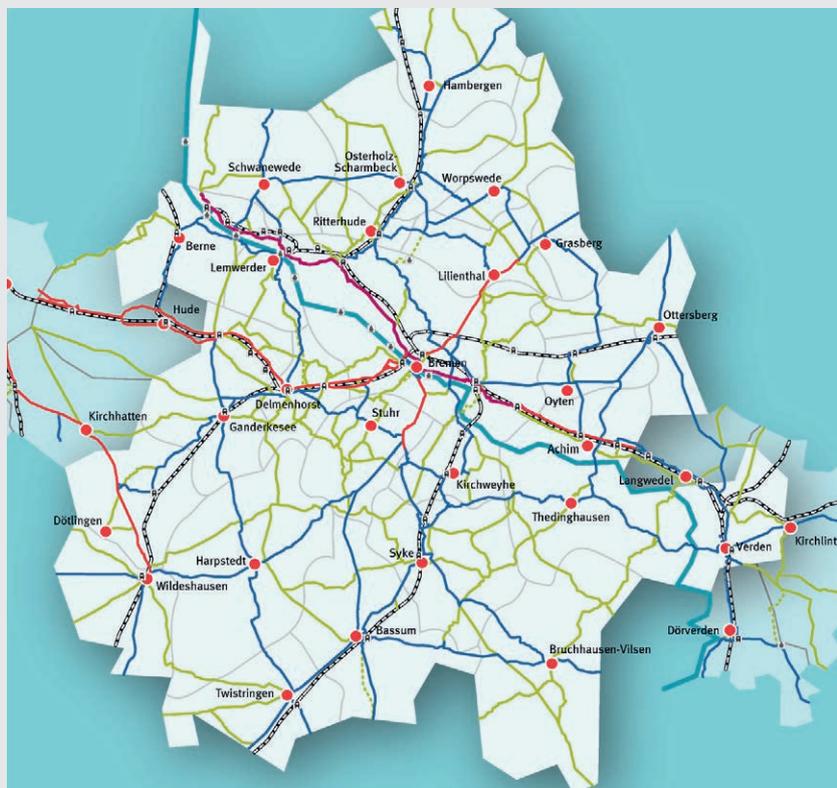
Mit der Umsetzung des RMK:R arbeitet die Region Bremen gemeinsam mit vielen Akteuren und auf unterschiedlichen Ebenen am Ziel einer „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für Alle“.



<https://kurzlinks.de/gil7>



RMK:R - Hierarchisierung des Netzes



- Mögliche Radschnellverbindungen
- Strecke 1. Ordnung
- - - perspektivische Netzerweiterung 1. Ordnung
- Strecke 2. Ordnung
- - - perspektivische Netzerweiterung 2. Ordnung
- Premiumroute D.15
- - - - - Bahnstrecke
- Ortschaft (Auswahl)
- 🚉 Bahnhof (Auswahl)
- 🚢 Fähre
- Mitglieder des Kommunalverbundes
- RMK:R Ergänzungsräume
- Grenzen



2.1.3 BIKE IT! Autor:in: Wirtschaftsförderung Bremen

Radkultur im Land Bremen. Ein Standortfaktor für Leben, Wirtschaft und Tourismus

Bremen ist Fahrradstadt. 25 % aller Wege in Bremen werden mit dem Rad erledigt. Radverkehrsanteil und Qualität des Radverkehrs haben eine hohe und wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes. BIKE IT! ist deshalb eine Marke in der Markenarchitektur des Landes und der Stadt Bremen. Das Projekt BIKE IT! integriert Radverkehrs- und Radkulturaspekte in die Kommunikation und das Marketing der Stadt und des Landes Bremen. Gleichzeitig plant, fördert und realisiert BIKE IT! Veranstaltungen und Maßnahmen, die es leichter machen, aufs Rad zu steigen und die das Radfahren interessanter, komfortabler und attraktiver gestalten. Kommunikation und Maßnahmen richten sich gleichermaßen an Bürger:innen und Gäste der Stadt.

Viel Radverkehr stärkt urbane Lebensqualität. Ein äußerst flexibles Radmietsystem und moderne weitere Mietmöglichkeiten, die die Ausleihe von Lastenrädern und E-Bikes einschließen, machen es auch Gästen leicht, aufs Rad zu kommen und eine gute Zeit zu haben. Ride like a local!

BIKE IT! – Bike Citizens Radnavigation

Die spezialisierte Bike Citizens Radnavigations-App gibt es für Bremen im kostenlosen Download. Die Routing App wird von BIKE IT! jährlich lizenziert, ist auch in den Nachbargemeinden aktiv, spricht deutsch, englisch, französisch und niederländisch und kennt die Sehenswürdigkeiten, die sogenannten Points of Interest. Wer mag, lässt seine Fahrten von der App aufzeichnen und erhält eine individuelle Heatmap.

In die App sind neun Rad-Runden und eine Handbike/Rolli-Tour integriert, die 17 bis 64 km lange Touren samt Sehenswürdigkeiten und Servicestationen beschreiben. Die Touren, von denen fünf durchgängig ausgeschildert sind, gibt es auch als gedruckte Karten-Flyer unentgeltlich in den Gästeinformationen, Hotels und Fahrradläden oder vorab per Post.

Die Spielorte dezentraler Kulturfestivals, wie Lange Nacht der Bremer Museen und jazzahead, werden in die App eingetragen und gelistet, so dass die App gleichzeitig Kommunikatorin für Kultur und für das Rad ist. Anlassbezogen wird die App für Stadtspiele wie Bike Benefit Programme genutzt. So z. B. 2018 für eine kollektive Fahrt zum Mond und zurück aus Anlass eines internationalen Raumfahrtkongresses. Die individuelle Einwilligung vorausgesetzt stehen die kumulierten Daten sowohl als Heatmap als auch für eine Reihe von Analysetools zur Verfügung und wurden bereits mehrfach für Radverkehrs-Planungen genutzt. Mit Hilfe der Radmobilitätsdaten und der Bike Citizens Analytic Tools sind beispielsweise Potenzialabschätzungen neuer Infrastrukturen möglich (neue Fahrradbrücken) oder sie dienen als Grundlage für Netzoptimierungen (Anpassung der Anbindung der Überseestadt, Radverkehrsnetz Überseestadt). Die Tools geben Auskunft über Radverkehrsfrequenzen, Quell- und Zielbeziehungen, Durchschnittsgeschwindigkeiten, Wartezeiten an Knotenpunkten, Minder- oder Übernutzungen von Streckenabschnitten etc.

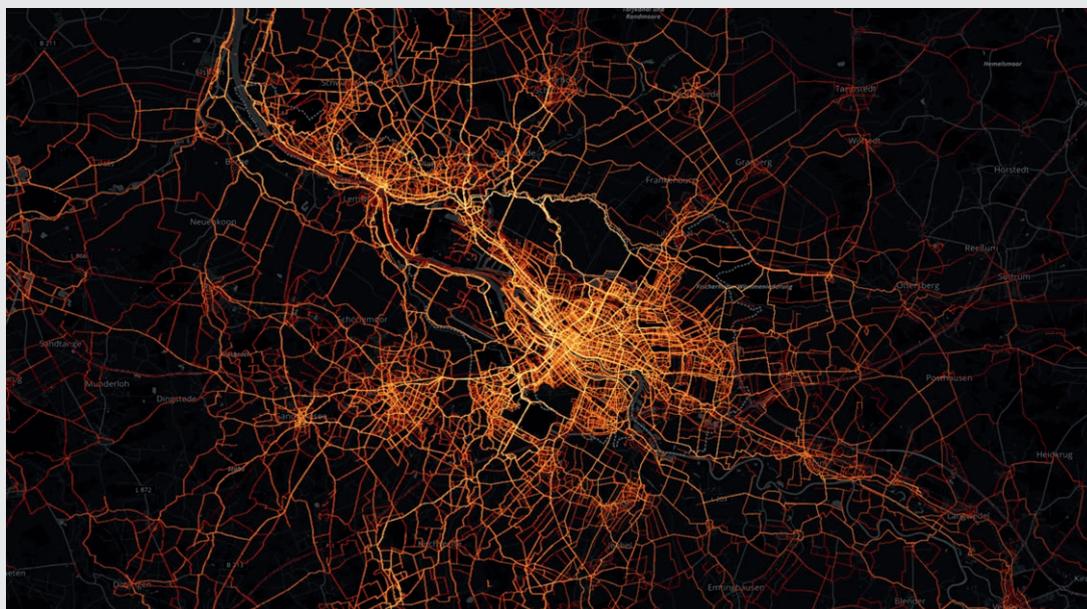
Aktuell wurde die App etwa 50.000-mal heruntergeladen, es gibt ca. 4.000 Personen, die die App regelmäßig nutzen und insgesamt sind ca. 1,3 Millionen Radkilometer getrackt.

Online steht die Radnavigation als Radroutenplaner auf bremen.de und als eingebundener I-Frame auf Websites Dritter zur Verfügung.



www.bremen.de/radeln_mit_app

Heatmap Bremen 2018, erzeugt aus der Bike Citizens App



Veranstaltungen

BIKE IT! hat eine Reihe von Radkultur Veranstaltungsformaten entwickelt. Film Night Rides, Lastenradrennen und Altbaukriterien (Indoor-Radrennen) machen das Radfahren interessanter und attraktiver, suchen den Schulterchluss mit der Kultur und produzieren Bilder, die imagebildend und identitätsstiftend sind.

Die Film Night Rides sind nächtliche Stadterkundungen mit Lastenrad, Beamer und Lautsprecher, die auf spannenden Wegen an ausgewählte Orte führen, an denen internationale Kurzfilme gezeigt werden. Kleine cineastische Stadtinterpretationen, die historische, radverkehrliche oder andere Themen aufgreifen. Jährlich finden in der wärmeren Jahreszeit etwa 8–10 Night Rides statt, an denen vor Corona bis zu 150 Personen teilnahmen. Aktuell liegt die Anzahl der Teilnehmenden bei maximal 50 Personen. Gastspiele fanden bisher auf Einladung in Worpswede, Delmenhorst und Elmshorn statt.

Im Rahmen von Kulturfestivals (Breminale, Summer-sounds, Europäische Mobilitätswoche) finden Lastenradrennen statt, die nicht nur für die schnellsten Beine offen sind, sondern Teilnehmenden und Publikum Spaß und das Cargo Bike näherbringen sollen. Bisher gab es vier Lastenradrennen, die sich mehr durch ihren Unterhaltungswert als durch ihre sportwettbewerbliche Exzellenz auszeichnen.

Im Winter fordert das „Altbaukriterium“ Schnelligkeit und Geschicklichkeit heraus. Das Altbaukriterium ist ein Indoor-Radrennen, das in Kneipen, Ausstellungen und Büroräumen ausgetragen wird. Lastenradrennen und Altbaukriterium sind offen für Jedefrau und Jedermann, egal auf welchem Rad. Bisher haben drei Altbaukriterien in Bremen stattgefunden (Schwankhalle, Noon/Foyer des Theater Bremen und Universum Science Center), ein Altbaukriterium wurde als BIKE IT!-Gastspiel in Groningen ausgetragen.

Das BIKE IT!-Stage Bike, eine veranstaltungstechnisch ausgestattete Fahrradbühne, ist mobil unterwegs und macht – zusammen mit Food-Bikes – aus jedem Platz eine Arena.

In Kooperation mit Logistikunternehmen und Verbänden bietet BIKE IT! Webinare zu Cargo Bikes und Last Mile Konzepten an und ist Partnerin verschiedener Planungsvorhaben.

Messen/Konferenzen/nationale Kooperation/Kommunikation

BIKE IT! vertritt Bremer Radkultur auf internationalen, nationalen und regionalen Messen (ITB, Eurobike Travel Talk, Velo Berlin, Draußen Bremen). Präsentiert wird Bremen als Radkultur-Stadt, radtouristisches Ziel und radtouristischer Knotenpunkt.

BIKE IT! vertritt das Bundesland Bremen im Zusammenschluss der Landesmarketing Organisationen. Aktuelles Projekt: Standardisierung und Qualifizierung



Foto 32: Altbaukriterium – das Indoor-Radrennen



Foto 33: Film Night Ride – Kurzfilme präsentiert vom Lastenrad

der Infrastruktur (Trassen, Beschilderung, begleitende Infrastruktur) und der digitalen Daten des D-Routen-Netzes.

BIKE IT! betreibt Facebook und Instagram Accounts und die Website www.bremen.de/fahrradstadt und darin aufgehend www.bremen.de/bike-it. Die Online Präsenz soll Informationen, Sachstände zu radverkehrlichen Projekten und Maßnahmen und Veranstaltungshinweise zu allen Aspekten von Radverkehr digital zugänglich machen.

Finanziert wird BIKE IT! aus Mitteln der Senatorin für Wirtschaft und Europa und der WFB Wirtschaftsförderung Bremen.



www.bremen.de/bikeit-radtouren

2.2 Durchgeführte Baumaßnahmen

Radverkehrsfreundliche Baumaßnahmen wurden sowohl im öffentlichen Straßenraum durch das Amt für Straßen und Verkehr als auch in Grünanlagen durch den Umweltbetrieb Bremen umgesetzt. Für den Bereich der Überseestadt als Hafengebiet liegt die Zuständigkeit bei der Wirtschaftsförderung Bremen und bremenports.

Radverkehrsfreundliche Maßnahmen im Straßenraum

Für den Entwurf und die Ausführung von radverkehrsfreundlichen Neu- und Umbaumaßnahmen ist Abteilung 2 im ASV (ASV-2) zuständig. Diese Projekte brauchen von der Planung über die Genehmigung bis zur Ausführung meistens mehrere Monate. Weitaus schneller können radverkehrsfreundlichen Maßnahmen im Tagesgeschäft durch die Straßenverkehrsbehörde (ASV-30) oder Instandhaltungsabteilungen (ASV-4) umgesetzt werden, wie z. B. Radwegsaniierungen, Aufbringen von Markierungslösungen oder das Aufstellen von Fahrradbügeln. Zu den Maßnahmen des ASV zählt auch das LSA-Programm – die Optimierung von Lichtsignalanlagen (Ampeln) für den Radverkehr – das durch das Referat Straßenverkehrstechnik (ASV-31) betreut wird. Eine systematische Erfassung der Projekte mit Radverkehrsbezug liegt nicht vor, so dass an dieser Stelle nur eine Auswahl präsentiert werden kann.



Fotos 34/35:
Radweg-
sanierungs-
maßnahme
im Findorff-
Tunnel

Neu- und Umbaumaßnahmen: Auszug

Bezeichnung der Maßnahme	Straßenabschnitt	Länge	Beginn	Fertigstellung
Münchener Straße (Schutzstreifen)	Münchener Straße	700 m	2014	2015
Heinrich-Plett-Allee, Radweg über Brücke B75	Heinrich-Plett-Allee, Brücke	160 m	2016	2018
Rembertistraße, Einmündung Rembertiring	Rembertistraße/ Rembertiring	70 m	2018	2018
Diskomeile erster und zweiter Bauabschnitt, Radweg	Breitenweg	300 m	2018	2020
Radwegschluss Senator-Apelt-Straße	Senator-Apelt-Straße	150 m	2014	2015
Hermann-Ritter-Straße, Schutzstreifen	Hermann-Ritter-Straße	350 m	2014	2015
Fedelhören	Fedelhören	260 m	2015	2016
Fahrradmodellquartier (FMQ) Neustadt	diverse Abschnitte alte Neustadt + Lahnstraße + Delmestraße	mehrere Straßenzüge	2018	2019
Fahrradquartier Ellener Hof	u. A. Düsseldorfer Straße		2019	2020
Am Kleimießberg, Rad- und Fußweg		80 m	2018	2018
Turnerstraße	Turnerstraße	1.700 m	2016	2017
Herdentorsteinweg, Radfahrstreifen; Knotenpunkt Am Wall	Herdentorsteinweg		2018	2019
Am Stern	Am Stern	200 m	2017	2017
Parkallee (ASV-4)			2018	2018



Foto 36: Bevorrechtigung durch Aufpflasterung am Jan-Reiners-Weg



Foto 37: Fahrradbügel Sielwall



Foto 38: Fahrradbügel am Waller Sand in der Überseestadt

Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde

Kategorie der Maßnahme	Beispiele seit 2015
Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf Radweg oder Fahrbahn	Breitenweg/ZOB, Am Wall, Martinistraße, Sielwall, Contrescarpe, Breitenweg, Bürgermeisterin-Mevissen-Weg
Roteinfärbungen	
Roteinfärbungen von Straßen(abschnitten)	Rembertistraße, Kreuzung St. Jürgen-Straße/Bismarckstraße, Auf den Häfen, Breitenweg, Franz-Böhmert-Straße, Parkallee
Einfärbung Furten	Barbarossastraße, Eislebener Straße, Emil-Sommer-Straße, In der Vahr etc.
Anordnungen	
Freigabe Einbahnstraße oder Fußgängerzone	Kreuzstraße, Mozartstraße, Birkenstraße
Anordnung von Schutz- und Radfahrstreifen	Herdentorsteinweg, Vor dem Steintor, Düsseldorfer Straße
Anordnung Fahrradzone (erste Fahrradzone in Deutschland)	Alte Neustadt
Fahrradbügel auf der Fahrbahn	Alle Stadtteile

Abb. 42

Fahrradstraßen sind eine Bremer Erfindung und wichtiger Teil des Radverkehrsnetzes (siehe Kapitel 2.2.3). Neben der Einrichtung von neuen Fahrradstraßen werden aktuell ausgewählte Fahrradstraßen rot eingefärbt.

Die Fahrradmodellquartiere (siehe Kapitel 2.2.1) vereinen die hier aufgezeigten Maßnahmen – vom Umbau über Markierungen und Fahrradbügel bis zu Car-sharing-Angeboten, um auf das eigene Auto verzichten zu können. Hier wird Radverkehr ganzheitlich gedacht und umgesetzt. Aus dem Fahrradmodellquartier Alte Neustadt ist auch die Idee der Fahrradzone hervorgegangen, die inzwischen in der StVO verankert ist.



Foto 39: Schutzstreifen mit Markierung der Dooring-Zone



Foto 40: Umbau und Markierungslösungen am Herdentorsteinweg

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen

In Bremen gibt es seit 2011 ein Programm zur Verbesserung der Führung und der Sicherheit des Radverkehrs an Kreuzungen, das vom Referat Verkehrstechnik (ASV-31) umgesetzt wird (siehe Kap. 2.2.2). In den ersten beiden Stufen (2011 und 2012/2013) wurden 23 Knotenpunkte umgestaltet, die Stufen 3 und 4 fallen in den Betrachtungszeitraum des Radverkehrsberichts.

Knotenpunkt	Beginn	Ende
Stufe 3	2014	2017
Friedrich-Ebert-Straße/Lahnstraße	Osterdeich/Stader Straße	
Gastfeldstraße/Meyerstraße	Osterdeich/Sielwall	
Wilhelm-Kaisen-Brücke/Franziuseck	Habenhauser Brückenstraße/Zubringer Arsten	
St.-Jürgen-Straße/Am Schwarzen Meer	Kirchbachstraße/Ostpreußische Straße	
Rembertistraße/An der Weide	Waller Heerstraße/Lange Reihe	
Stresemannstraße/Hastedter Heerstr.	Fußgängerüberweg Pfalzburger Straße/Föhrenstraße	
Große Sortillenstraße/Friesenwerder	Osterdeich/Lüneburger Straße	
Riensberger Straße/Horner Heerstraße	Oldenburger Straße/Friesland-Emsland-Straße	
Universitätsallee/Achterstraße		
Stufe 4	2018	2020
Am Wall/Herdentor	Thedinghauser Straße/Friedrich-Ebert-Straße	
Hollerallee/Hollersee	Fährstraße/Osterdeich	
Theodor-Heuss-Allee/Findorffstraße	Solinger Straße/Duckwitzstr.	
Hansator/Hafenstraße/Neptunstraße	Thalenhorststraße/Hans-Bredow-Straße	
Kornstraße/Meyerstraße	Gastfeldstraße/Kirchweg	

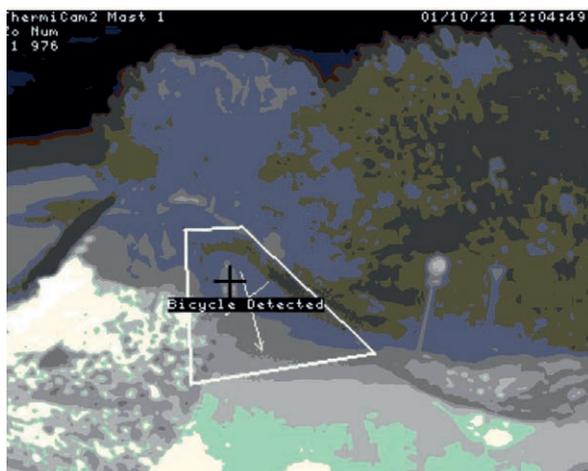
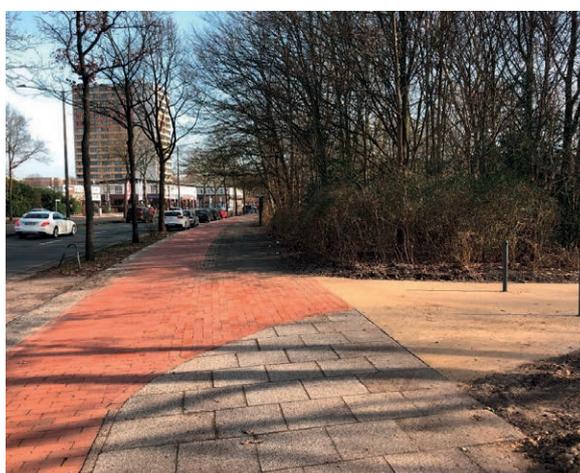


Foto 41: Detektion mit Wärmebildfassung am Jan-Reiners-Weg

Am Jan-Reiners-Weg wird die Detektion mit Wärmebildfassung erprobt. Radfahrende werden hier bis zu 60m vor der Querung erfasst. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr gut. Ein weiteres Projekt ist in der Richard-Boljahn-Allee in Vorbereitung.

Radverkehrsfreundliche Maßnahmen in Grünanlagen

Wichtige Routen im Radverkehr führen auch durch Grünanlagen. Abseits der viel befahrenen Straßen stellen sie attraktive Alternativen im Alltagsverkehr dar. Der Umweltbetrieb hat seit 2015 Projekte in städtischen Grünanlagen realisiert, von denen auch der Radverkehr profitiert.



Fotos 42/43: Einmündung Wegeverbindung am Osterholzer Friedhof: Vorher: schmal und roter Betonstein, nachher: beige eingefärbter Asphalt

Bezeichnung der Maßnahme	Jahr
Wegesanierung am Krimpelsee	2015
Grundsanierung Radweg KV „Im stillen Frieden“	2015
Teilsanierung Bürgermeister-Dehmkamp-Weg	2015
Carl-Goerdeler-Park an Heinrich-Imbusch-Weg	2015
Grüne Dock Str.	2015
Richard-Boljahn-Allee, zweiter Bauabschnitt	2015
Sanierung Grünanlage Kattenescher Fleet, erster und zweiter Bauabschnitt	2017
Sanierung Radwegeverbindung Grünzug Tannenbergsstraße	2018
Sanierung Radwegeverbindung Grünzug Ludwig-Roselius-Allee	2018
Sanierung Radwegeverbindung Grünzug Heufeldsfleet	2018
Sanierung Radwegeverbindung Grünzug Wilhelmshavener Str	2018
Blockdieksee	2019
Radwegeverbindung Osterholzer Friedhof (Nordseite)	2019
Karl-Heinz-Jantzen-Weg	2019
Naherholungspark Bremer Westen – Rundweg in den Wischen	2020

2.2.1 Fahrradmodellquartiere als Bausteine der radverkehrs-freundlichen Stadt

Warum Fahrradmodellquartiere?

Eigentlich profan: Radverkehr fängt nicht nur im Kopf an, sondern auch zu Hause im eigenen Viertel. Die städtischen Quartiere bieten große Potenziale: die Infrastrukturdichte ist hoch, die erforderlichen Wege sind vergleichsweise kurz – und damit ist auch die Abhängigkeit vom Auto für die Alltagswege deutlich geringer. Das schlägt sich ebenfalls in den Standzeiten der geparkten Pkw nieder: 26 % der Autos werden 2019 (also vor Corona) über drei aufeinanderfolgende Werkstage nicht bewegt. Die Zahl und Größe der geparkten Autos ist ein Kernproblem für die Förderung der aktiven Mobilität zu Fuß und per Rad. Vielerorts – so auch in Bremen – findet illegales Parken auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen, auf Radwegen statt, was sowohl das zu Fuß gehen, als auch das Radfahren beeinträchtigt. Das „Aufräumen“ hin zu StVO-konformem Parken kann eine ebenso notwendige wie politisch sensible Voraussetzung zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Bestandsquartieren sein. Gleiches gilt für die Entwicklung neuer Stadtquartiere: attraktive Angebote für die aktive und kollektive Mobilität schaffen und gleichzeitig gutes Stellplatzmanagement – einschließlich Car-Sharing – für eine verantwortungsbewusste Autonutzung.

Mit Förderung der Nationalen Klimaschutzinitiative wurden zwei Bremer Quartiere mit jeweils einem Bündel an Maßnahmen zu Fahrradmodellquartieren entwickelt. Zum einen die Alte Neustadt Bremens als typisches innerstädtisches Wohn- und Mischquartier. Zum anderen der Ellener Hof als peripher gelegenes Neubauquartier. Beide zeigen mit einer Vielzahl zumeist kleinerer Einzelmaßnahmen, wie Radverkehrsfreundlichkeit auf Quartiersebene umgesetzt werden

kann. Im Mischgebiet der Alten Neustadt wohnen knapp 3.000 Menschen, der Ellener Hof wird bei seiner kompletten Fertigstellung etwa 1.200 Menschen beherbergen. Ausdrückliches Ziel war es hier, einen Radverkehrsanteil von 30 % zu erreichen – ein Wert, den die Neustadt schon heute deutlich überschreitet.

Bausteine der Fahrradmodellquartiere

In beiden Quartieren fängt das Radfahren mit wohnungsnahem, sicherem Abstellen der Räder an. In der Neustadt konnten rund 600 Fahrradabstellmöglichkeiten mit Fahrradbügel eingerichtet werden, im Ellener Hof wurden 300 zusätzliche, teilweise überdachte Fahrradstellplätze geschaffen. Auch das benachbarte Einkaufszentrum hat neue Fahrradbügel bekommen.

Neue Fahrradbügel und -boxen laden an den Haltestellen rund um den Ellener Hof zum Umsteigen vom Fahrrad in Bus oder Straßenbahn ein. Sharing-Angebote – ob Fahrrad, Lastenrad oder Auto – gehören sowohl in Innenstadtbereichen wie auch dem peripheren Modellquartier zum Kernangebot, um eine bequeme Alternative zum Pkw-Besitz anzubieten. In Bremen ersetzt jedes Car-Sharing-Auto rund 16 private Pkw. Die rund 20.000 Car-Sharing-Nutzer:innen haben stadtweit über 6.000 Pkw abgeschafft bzw. nicht angeschafft. Gerade die Flächenkonkurrenz mit dem Pkw-Parken ist ein entscheidendes Umsetzungsproblem für mehr Fußverkehrs- und Fahrradfreundlichkeit in den urbanen Nachbarschaften.

Mit einem umfassenden Mobilitätskonzept konnte am Ellener Hofes die Zahl der Pkw-Parkplätze gesenkt werden. In den engen Straßen der Neustadt wurde das Pkw-Parken geordnet und mit Markierungen und auch Fahrradbügel deutlich begrenzt.



www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt



Foto 44: Querung Langemarckstraße – freie Querung der Fahrbahn, Signalisierung der Straßenbahngleise



Foto 45: Einfahrt in die Fahrradzone

Die Idee der Fahrradzone macht den Kern des Konzepts für das Fahrradmodellquartier in der Alten Neustadt aus. Bereits in der Projektlaufzeit wurde die Regelung in der StVO etabliert. So wurde die Alte Neustadt mit 12 Straßen und rund 2,5km Straßenraum zur ersten deutschen „Fahrradzone“, wo in einem ganzen Quartier der Radverkehr Priorität genießt. Im Bestandsquartier war es dazu nötig, das grobe Kopfsteinpflaster in vielen Straßen mit einem Asphalt-Fahrstreifen für die Radfahrenden zu versehen, die Pkw-Parkstände verblieben dagegen in Großsteinpflaster, um das Stadtbild zu wahren. Auch die Erschließung im Ellener Hof wird als Fahrradstraße eingerichtet.

Beide Quartiere haben gemeinsam, dass eine radverkehrsfreundliche Anbindung an die stadtteilübergreifenden Netze erfolgt. Dies umfasst fahrradfreundliche Kreuzungen und sichere Querungen von umgebenden Hauptstraßen (Langemarckstraße, Oster-/Westerstraße, Düsseldorfer Straße), die mit breiten Querschnitten, starken ÖPNV-Trassen bzw. einem koordinierten Kfz-Verkehr eine erhebliche Trennwirkung entfalten. Außerdem wurden Fahrradstraßen eingerichtet (Große Vieren, Am Hallacker), Knotenpunkte umgestaltet (Lahnstraße) und in der überdimensionierten Düsseldorfer Straße breite Radfahrstreifen rot eingefärbt. So wirken Quartiers- und Netzkonzepte synergetisch zusammen.

Ist für die Alte Neustadt das Fahrrad-Repair-Café der Hochschule Bremen ein besonderer Servicebaustein, so gibt es im Ellener Hof neben einer Fahrradstation mit Selbsthilfewerkstatt und Fahrradverleih auch eine Warenverteilstation, die eine innovative Logistikköslung mit anbieterneutraler Zustellung der ‚letzten Meile‘ per Lastenrad bietet.

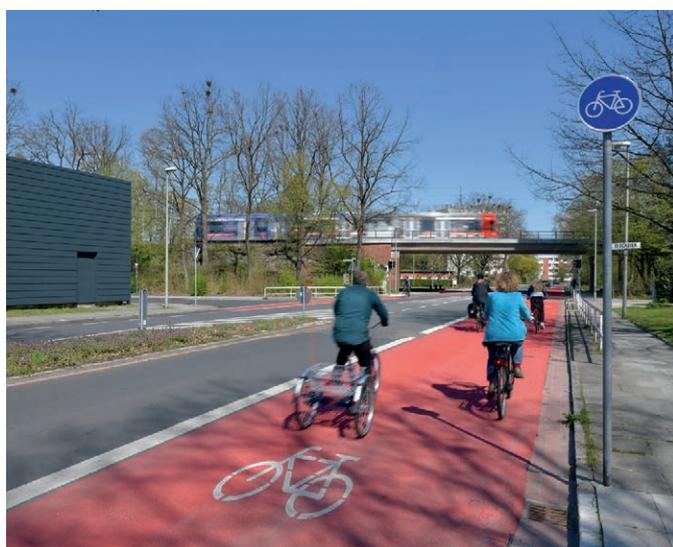


Foto 46: Flächig eingefärbter extrabreiter Radfahrstreifen statt Kfz-Fahrstreifen

Die Angebote werden durch eine intensive Kommunikation ins Quartier und nach Außen ergänzt. Die Modellprojekte werden auf einer Webseite und in Broschüren vorgestellt. Für das Fahrradmodellquartier in der Alten Neustadt gibt es eine kurzweilige Videoanimation. Das Fahrradmodellquartier Ellener Hof wird mit einem Faltplan in den Stadtteil kommuniziert.

Hohe Bedeutung von Kooperation und Förderung

Die Modellprojekte leben von der Kooperation mit starken Partner:innen vor Ort, die das Projekt initiiert haben und eine hohe Identifikation mit dem Quartier und dem Konzept ausmachen. Sie tragen dazu bei, das Projekt im Quartier tragfähig zu machen und helfen insbesondere beim Etablieren von neuen Serviceangeboten. So werden die kommunalen Aktivitäten als integriertes Konzept durch wichtige Maßnahmen Dritter ergänzt.

Beide Projekte wurden mit dem Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesumweltministerium gefördert. Die Erfahrung zeigt: Förderprojekte machen durch Fristen für die Umsetzung einen Zeitdruck, der Planungsprozesse an seine Grenzen bringt. Gleichzeitig bieten sie die Chance, ganzheitliche Konzepte zeitnah in die Umsetzung zu bringen und Ergebnisse – auch weit über Bremen hinaus – zu präsentieren. So wurde das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt mit dem Deutschen Fahrradpreis 2018 und dem österreichischen VCÖ-Mobilitätspreis 2020 ausgezeichnet. Als drittes Bremer Modellprojekt wird aktuell die Fahrradrouten Wallring als Premiumroute umgesetzt (vgl. Kap. 2.3.3).

Beide Fahrradmodellquartiere zeigen, wie quartiersbezogene Radverkehrsförderung als System funktioniert. Nun geht es darum, die gewonnenen Erfahrungen zu nutzen und das Konzept im Stadtgebiet zu multiplizieren. Auf dem Weg von zwei Modellquartieren zu immer mehr Fahrradquartieren.



Foto 47: Organisation der letzten Meile in der Paketverteilstation



[www.bremen.de/
radquartier-
ellener-hof](http://www.bremen.de/radquartier-ellener-hof)

2.2.2 Fahrradfreundliche Umgestaltung von Ampelkreuzungen

Foto 48: Grüne Welle für den Radverkehr auf der Rembertstraße

Knotenpunkte sind in der Stadt die Situationen, an denen sich die Wege der Menschen kreuzen und damit unterschiedliche Richtungen, Verkehrsmittel und Geschwindigkeiten – aber auch Interessen – zu regeln sind. Hier gibt es Konfliktpunkte, für die die

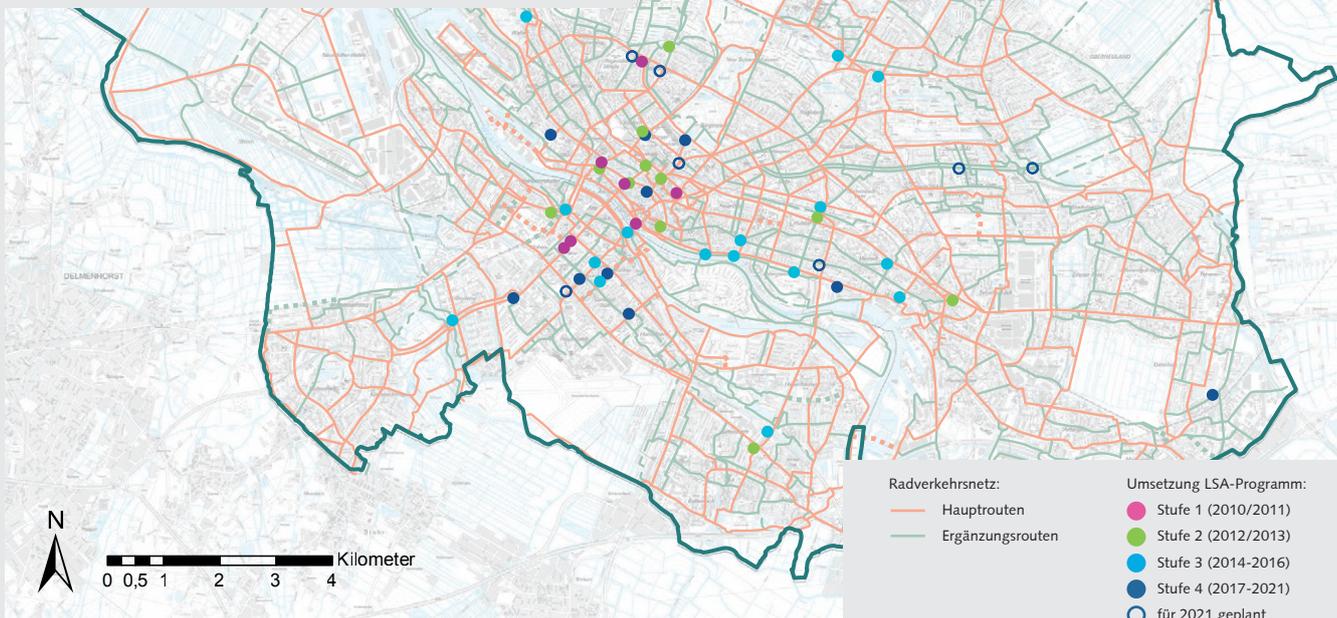


bestmögliche Kompromisslösung zu suchen ist. Dabei geht es einerseits um die Verteilung der Flächen, aber auch um die Verteilung der Zeit – beides ist begrenzt. Oberste Priorität hat in Bremen die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn. Seit 2010 werden mit dem Programm zur fahrradfreundlichen Umgestaltung von Ampelkreuzungen auch komfortablere, schnellere und sicherere Wegeverbindungen mit dem Fahrrad geschaffen. Die Optimierung der Radverkehrssituation an Knotenpunkten ist für den innerstädtischen Radverkehr ein zentraler Baustein. Hier können Wartezeiten reduziert werden, was dazu beiträgt, den Radverkehr zu beschleunigen und das Fahrrad als Alternative zum Auto zu stärken.

Die Technik zur flüssigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist weitgehend ausgereizt. Der weit überwiegende Teil der insgesamt über 500 Bremer Ampelanlagen ist mit einem Verkehrsrechner verbunden, wird zentral gesteuert und viele Anlagen funktionieren verkehrshängig. Während Kraftfahrzeuge an Ampelkreuzungen damit automatisch detektiert werden, ist dies für den nichtmotorisierten Verkehr nicht der Fall. Während viele Strecken für den Kfz-Verkehr seit Jahren als Grüne Welle koordiniert sind, ist dies im Radverkehr noch innovativ. Menschen, die ohne Karosserie zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind, sind es gewohnt, stehen zu bleiben und auf den Taster zu drücken, um Grün anzufordern. Die Signalplanung in Bremen sucht jetzt neue Lösungen.



Stufenweise Umsetzung des Programms Fahrradfreundliche Knotenpunkte



Warum brauchen Radfahrer:innen eigene Ampeln?

Trotz der hohen Fahrradnutzung in Bremen wurden noch bis ins letzte Jahrzehnt hinein Radfahrer:innen und Fußgänger:innen gemeinsam signalisiert. Dies ist häufig durch die relativ schmalen Straßenräume begründet, die eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr kaum ermöglichen. Radverkehrsfurten wurden dabei häufig in die einmündende Straße verschwenkt und direkt neben die Fußverkehrsfurt gelegt, wodurch Sicherheitseinbußen zwischen abbiegenden Autofahrer:innen und Radfahrenden entstanden. Auch zügiges Radfahren wird durch den Verschwenk der Radverkehrsführung eingeschränkt. Aufgrund der signaltechnischen Anforderungen müssen die Radfahrer:innen mit einem gemeinsamen Fuß- und Radverkehrssignal wie Fußgänger:innen behandelt werden, die eine längere Räumzeit für die Querung der Fahrbahn benötigen und daher eine kürzere Grünphase erhalten. Ohne Gelbphase erhalten sie dann „Rot“, wobei ein Abbremsen ohne „Gelblicht“ für die Reaktionszeit tatsächlich nicht möglich ist. Relativ lange Wartezeiten für Radfahrer:innen sind bei gemeinsamer Signalisierung mit dem Fußverkehr außerdem die Folge. Daher werden in Bremen nach Möglichkeit separate Fahrradampeln statt gemeinsamer Signale mit dem Fußverkehr eingesetzt.

Programm für fahrradfreundliche Knotenpunkte

Das Programm Fahrradfreundliche Knotenpunkte nutzt unterschiedliche Potenziale für die Verbesserung im Radverkehr, durch eine Harmonisierung und Überarbeitung der Signalsteuerung sowie Markierungslösungen werden die Knotenpunkte für den Radverkehr optimiert. Es geht darum, direkte Fahrbeziehungen anzubieten, das Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen zu ermöglichen, ausreichende Aufstellflächen zu schaffen und nicht zuletzt auch die Wartezeiten zu verkürzen.

In einer ersten Planungs- und Umsetzungsstufe in den Jahren 2010 und 2011 wurden zunächst an sieben ampelgeregelten Knotenpunkten Anpassungen vorgenommen. Besonders hoch frequentierte Knotenpunkte standen im Fokus. Die Maßnahmen wurden fachlich auf breiter Ebene und mehrfach in der AG Rad abgestimmt.

Ziel war es dabei, schnell umsetzbare Lösungen zu erreichen, die durch ein Minimum an baulichem Umbau, in der Regel ohne die Versetzung von Bordsteinen, in Verbindung mit einer ggf. nur teilweise auszutauschenden Ampelanlage ermöglicht werden. Durch dieses erste Umbauprogramm konnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Der Radverkehr wurde beschleunigt, ohne dass andere Verkehrsarten wie Fußverkehr, Kfz-Verkehr oder ÖPNV davon negativ beeinflusst wurden. Somit ein Erfolg ohne Nebenwirkungen.

Aufgrund dieser sehr guten Erfahrungen wurde 2012 und 2013 die zweite Stufe mit weiteren 15 Maßnahmen umgesetzt. Eine sichtbare Maßnahme aus dieser Stufe ist der rote Radfahrstreifen, der den Radverkehr

aus dem Herdentorsteinweg direkt geradeaus über den Breitenweg in Richtung An der Weide bzw. Deetjuntunnel führt.

Von 2014 bis 2016 wurde die dritte Stufe mit weiteren 16 Maßnahmen umgesetzt. Im Rahmen dieser Stufe wurde beispielsweise die Querungsmöglichkeit der Waller Heerstraße auf Höhe Lange Reihe geschaffen.

Seit 2017 läuft die vierte Stufe mit weiteren 17 Maßnahmen. Damit wurde bei der Umgestaltung der Kreuzung Herdentorsteinweg/Am Wall beispielsweise ein Radfahrstreifen zulasten des Kfz-Rechtsabbiegens sowie das indirekte Linksabbiegen mit Aufstellflächen im Knoteninneren und Startersignalen für den Radverkehr eingeführt.

Innovationen für fahrradfreundliche Knotenpunkte

Außerhalb des Programms werden Erfahrungen mit Innovationen auch in Einzelmaßnahmen gesammelt. So ist auf der Haupttroute Rembertstraße eine Grüne Welle für den Radverkehr zwischen den Kreuzungen Breitenweg und An der Weide eingerichtet worden. Und am Jan-Reiners-Weg ersetzt am Autobahnzubringer Horn-Lehe die Detektion des Radverkehrs mit Infrarot den Anforderungstaster.

Das Programm geht weiter

Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 hat die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten eine hohe Priorität bei den Radverkehrsmaßnahmen. Die Umsetzung im Rahmen eines Programms hat sich bewährt und wird somit fortgesetzt, um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Dabei haben sich die Erwartungen aus der ersten Stufe, Erfolge ohne Nebenwirkungen erreichen zu müssen, inzwischen verändert – die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ist nicht mehr einziger Maßstab der Planung.

*Foto 49:
Knoten Herdentor/
Am Wall mit
Startersignal
für indirektes
Linksabbiegen*



2.2.3 Fahrradstraßen weiterdenken

Eine Idee aus Bremen

Fahrradstraßen sind nicht wirklich neu in Bremen, sie wurden hier Anfang der 1980er Jahre quasi „aus der Taufe gehoben“. Damals wurde in der Herbststraße in Findorff die erste Fahrradstraße erprobt. Hintergrund für die Idee, den Radverkehr bevorrechtigt aber gemeinsam mit Autos auf der Fahrbahn zu führen, war mehr objektive Sicherheit durch gute Sichtverhältnisse (die Kraftfahrer:innen haben die Radfahrenden praktisch genau vor der Nase und damit natürlich auch

genauer im Blick). Genau diese Frage beschäftigt die Verkehrsplanung noch heute: Wie lassen sich objektive Erkenntnisse zur Sicherheit mit der subjektiven Wahrnehmung der Nutzer:innen vereinbaren?

Der Vorstoß Bremens hat in den 1990er Jahren Eingang in die Straßenverkehrsordnung (StVO) gefunden. Die Fahrradstraße ist demnach ein Sonderweg für den Radverkehr, Autoverkehr „darf nur ausnahmsweise zugelassen werden“ (StVO Zeichen 244). Vielerorts ist allerdings die Ausnahme die Regel.

Bremer Leitlinien für Fahrradstraßen

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025, der 2014 politisch beschlossen wurde, wurde festgestellt, dass Fahrradstraßen in Bremen zwar vorhanden waren, jedoch keine einheitliche Gestaltung (Erkennbarkeit) und Bedeutung in der Netzfunktion aufgewiesen haben. Mit dem VEP-Handlungskonzept wurde be-

schlossen, Fahrradstraßen mit einheitlichen Standards zur besseren Erkennbarkeit auszustatten und systematisch einzusetzen, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten (vgl. SUBV 2014: 143; Maßnahme D.8 Fahrradstraßen).

In der Folge wurden 2015 Leitlinien entwickelt, die das Ziel verfolgen, aus der Fahrradstraße den tatsächlich „besseren Radweg“ zu machen. Dazu zählt: Vorfahrt für die Fahrradstraße sowie ausreichend breite Fahrgassen (mindestens 4,50 m).

In Bremen gibt es aktuell 20 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. elf km, zehn weitere Straßen wurden bereits auf Ihre Eignung untersucht und werden zeitnah als Fahrradstraßen eingerichtet. Damit werden dann rund 15 km im Bremer Straßennetz für die vorrangige Nutzung durch Radfahrende qualifiziert. Außerdem wurde im Fahrradmodellquartier Alte Neustadt die erste Fahrradzone Deutschlands geschaffen, die alleine 13 Straßen mit rund 2,5 km Länge umfasst (vgl. Kapitel 2.2.3).

Fahrradstraßen im Lernprozess

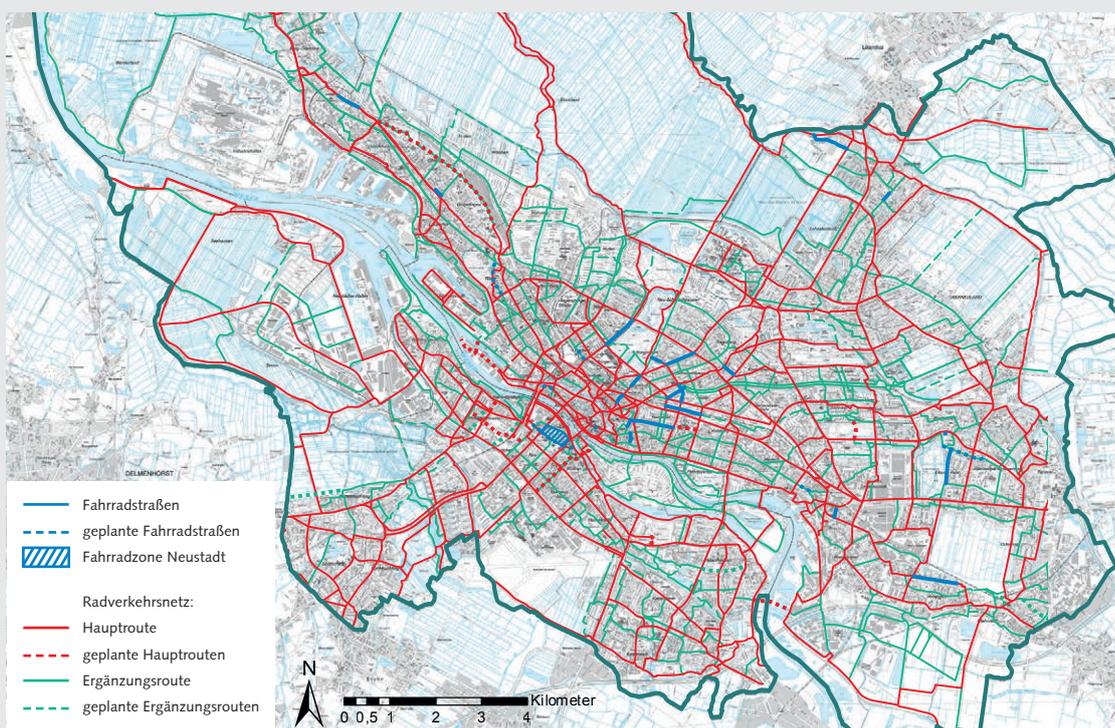
Grundsätzlich geht das Konzept der Fahrradstraßen auf: Sie bieten einen hohen Komfort in der Befahrbarkeit, erhöhen die Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr und schaffen eine größere Flächengerechtigkeit.

Gleichzeitig gibt es immer wieder Kritik in Bezug auf Konflikte zwischen Rad- und Autoverkehr. So wird die subjektive Wahrnehmung des Miteinanders im Mischverkehr (Rad und Kfz) durch Situationen beschrieben, die Stress und Verunsicherung ausdrücken.



Foto 50:
Konflikte mit
Kfz-Verkehr in der
Fahrradstraße

Fahrradstraßen in Bremen: Bestand und Planung 2021



Aus Erfahrungen in der Praxis muss die Radverkehrsplanung lernen. Beispielsweise führten Beschwerden über Drängeln und zu enges Überholen in der Parkallee (im Abschnitt zwischen An der Weide und Stern auf zwei Richtungsfahrbahnen organisiert) zu einer Veränderung in der Gestaltung: die Fahrgasse wurde optisch schmaler markiert und rot eingefärbt sowie ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr berücksichtigt. In der Folge wurden die angrenzenden Fahrradstraßen im Zuge derselben Route – Wachmannstraße und Rembertstraße – ebenfalls rot eingefärbt. Nach ersten Einschätzungen wird die Roteinfärbung von den Verkehrsteilnehmenden aufgrund ihrer intuitiven Wirkung positiv wahrgenommen und trägt zur Erkennbarkeit der Fahrradstraßen bei.



Foto 51: Parkallee mit markierten Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen

Die Konfliktsituationen in Fahrradstraßen sind kein Bremer Phänomen. Die Unfallforschung der Versicherer (GDV) bestätigt mit einer Untersuchung die Problematik. Im Ergebnis empfiehlt die Unfallforschung, die Vorgaben der StVO entsprechend umzusetzen und mit der Zufahrtserlaubnis für Kfz in Fahrradstraßen restriktiver umzugehen. Außerdem wird auf eine angepasste Querschnittsaufteilung und einheitliche Gestaltung sowie die Vorfahrt für Fahrradstraßen verwiesen. Bemerkenswert sind auch die festgestellten Wissenslücken der Verkehrsteilnehmenden bezüglich der Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße.

Ein aktuelles Gerichtsurteil aus Hannover bestätigt: „Wo Fahrradstraße drauf steht, muss auch Fahrradstraße drin sein.“ Erforderliche Verbesserungen für den Radverkehr müssen demnach ggf. mit Einschränkungen des Kfz-Verkehrs einhergehen (Herausnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs, keine Kfz-Zufahrtserlaubnis).

Es stellt sich also auch nach gut 40 Jahren Bremer Erfahrung mit Fahrradstraßen die Frage, wie dieses Instrument weiterentwickelt werden kann. Ziel ist eine Fahrradstraße zum Wohlfühlen, die mehr Menschen zum Radfahren einlädt und so sinnvoll zur Verkehrswende beiträgt.

Verkehrsversuch Fahrradstraße Humboldtstraße

Die Humboldtstraße ist eine starke Quartiersachse in der Östlichen Vorstadt und verbindet über eine Länge von 900 m als Hauptroute im Radverkehrsnetz die Innenstadt mit dem Klinikum Mitte sowie das Neue Hulsberg Viertel.

Die Humboldtstraße ist nach Umgestaltung und Umbau seit 2014 eine Fahrradstraße. Die Zahl der Radfahrenden hat seitdem deutlich zugenommen und sich mehr als verdoppelt, das Konzept hat sich grundsätzlich bewährt. Allerdings gibt es Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr. Dies betrifft z. B. Drängeln, zu enges Überholen und zu hohe Geschwindigkeiten. Gerade an den Baumnasen, wo Engstellen für den Begegnungsverkehr entstehen, treten solche Situationen ein. Mit einer Erhebung im August 2019 wurde festgestellt, dass in der Humboldtstraße immerhin jedes sechste bis vierte Auto (je nach Tageszeit und Fahrrichtung) reiner Durchgangsverkehr ist.

Zur Verbesserung der Situation in der Humboldtstraße und als Blaupause für die Gestaltung der Fahrradstraßen in Bremen werden in einem Verkehrsversuch nun drei mögliche Lösungen erprobt, um den Kfz-Verkehr und insbesondere den Durchgangsverkehr zu reduzieren:

- 1. Anlieger frei:** Anordnung durch Beschilderung als mildestes Mittel, um den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, nur Anlieger:innen dürfen mit dem Auto in die Humboldtstraße fahren (März–Mai 2021).
- 2. Modalfilter:** Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr westlich der Horner Straße, Durchfahrt für Fahrräder frei (Mai–Juli 2021).
- 3. Einbahnstraße:** in Fahrrichtung Sankt-Jürgen-Straße, um die Hauptrichtung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu unterbinden, für Fahrräder weiterhin in beide Richtungen frei (Juli–Oktober 2021).



Foto 52: Einbahnstraßenregelung im Verkehrsversuch Fahrradstraße Humboldtstraße



www.baumwelt.bremen.de/787306

Um die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr sowie die Wirksamkeit im Hinblick auf die Belange der Fahrradstraße zu evaluieren, wird der Verkehrsversuch durch Vorher-Nachher-Untersuchungen begleitet. Nach Auswertung der Ergebnisse im Herbst 2021 soll eine Entscheidung für die zukünftige Verkehrsregelung in der Humboldtstraße getroffen werden.

2.3 Geplante und im Bau befindliche Maßnahmen

Mit den in Planung und im Bau befindlichen Maßnahmen soll das Fahrradfahren in Bremen noch attraktiver werden und so die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads positiv beeinflussen. Neben einer Vielzahl von kleineren Maßnahmen im Alltagsgeschäft setzt die Bremer Radverkehrsplanung vor allem Schwerpunkte in drei Handlungsfeldern, auf die in diesem Kapitel näher eingegangen wird.

Die Bedeutung von attraktiven und gut erreichbaren Fahrradabstellplätzen an Quelle und Ziel ist unbestritten. Gerade um im Bestand die Anzahl qualitativer Fahrradabstellanlagen zu erhöhen braucht es innovative, aber vor allem pragmatische Ansätze.

Mit den „Wesersprüngen“ sind besondere Großprojekte für den Radverkehr in Planung. Durch neue Brückenbauwerke über die Weser werden ganz neue Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr entstehen.

Mit den Radpremiumrouten soll ein neues Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz entstehen. Die Grundlage wurde im VEP 2025 gelegt. Die Netzschlüsse für die erste durchgängig befahrbare Premiumroute D.15 von Farge nach Mahndorf werden bereits umgesetzt.



Foto 53:
Faulenstraße wird
Fahrradstraße mit
neuem Belag

2.3.1 Attraktive Fahrradparkplätze – Abstellen und Anschließen

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, möchte es am Start- und Zielort sicher und komfortabel abstellen können. Attraktive, sichere und leicht erreichbare Abstellmöglichkeiten können die Entscheidung zur Fahrradnutzung begünstigen und sind ein wichtiger Hebel der Radverkehrsförderung und somit auch der Verkehrswende.

Regulär werden im öffentlichen Raum Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten, die beidseitig nutzbar sind, um sowohl den Rahmen als auch die Laufräder anzuschließen.

Zuletzt wurde eine umfassende Bestandsaufnahme im Rahmen des Fahrradparkgutachtens 2014 durchgeführt, für den Kernbereich der Innenstadt gab es zudem 2019 eine Bestandsaufnahme für die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Autofreie Innenstadt. Hier wurden 2.275 Fahrradstellplätze erfasst, von denen 20 % überdacht sind.

In den Zentren der Stadt sowie an den Haltestellen und Bahnhöfen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden rund 15.000 öffentliche Fahrradstellplätze erhoben. Im Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof befinden sich 1.600 Fahrradstellplätze für Dauer- und Tagesparker:innen, das als überwachte Anlage mit kontrolliertem Zugang hohe Sicherheitsstandards aufweist. Im Rahmen des Bike+Ride-Konzepts werden an weiteren Bahnhöfen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder aufgewertet und neue geschaffen (siehe Kapitel 1.7).

Fahrradparken Innenstadt

Mit der Verkehrsentwicklungsplan-Teilfortschreibung „Autofreie Innenstadt“ wird der Ausbau der Fahrradabstellanlagen angestrebt. Dezentrale Abstellanlagen werden bereits im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt zeitnah im Straßenraum errichtet. Durch den Ansatz, heutige Kfz-Parkplätze durch Fahrradbügel auf der Fahrbahn zu ersetzen, eröffnen sich dabei neue Spielräume für eine Verbesserung des zielortnahen Angebots für Fahrradparken. Mit der Positionierung von Fahrradbügeln kann der Straßenraum geordnet werden, z. B. indem Kurvenbereiche vor falschparkenden Kfz geschützt und Fahrwege für größere Fahrzeugtypen (Müllfahrzeug, Rettungsfahrzeuge) freigehalten werden. Zum Teil sind in den engen Straßenräumen der Altstadt auch die Gehwege so schmal, dass diese punktuell oder abschnittsweise durch die Anordnung von Fahrradbügeln zusätzlich geschützt werden können. Dadurch können die Sichtverhältnisse, insbesondere in Querungssituationen, verbessert werden.

Mit der geplanten Überarbeitung der Bremer Richtlinie für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen aus dem Jahr 2000 soll die Einrichtung von Fahrradbügeln auf der Fahrbahn erleichtert werden.

Zudem können Fahrräder im Fahrradparkhaus am Dom abgestellt werden, das zusätzlich zu den Doppelstockparkern auch Fahrradboxen, Flächen für Lastenräder, Schließfächer und eine Tool-Station anbietet, sowie im Parkhaus Mitte, in dem ein Bereich zum Fahrradparken zur Verfügung steht.

Fahrradparken in den Quartieren

Auch außerhalb der Innenstadt fehlen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Hier setzt das neu geschaffene Fahrradbügelprogramm an, in dessen Rahmen 500 Fahrradstellplätze pro Jahr geschaffen werden sollen. Sukzessive werden in den Ortsteilen, beginnend in Blumenthal, Schwachhausen und Woltmershausen, Begehungen durchgeführt und mit den Ortsämtern Standorte für Fahrradbügel im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn ermittelt, auch um die Erreichbarkeit von Stadtteilzentren und Einzelhandelslagen mit dem Rad zu verbessern.



Foto 54:
Neue
Herausforderung:
Abstellanlagen
für Lastenrädern



Foto 55:
Self-Service-Station
im Fahrradparkhaus
am Dom

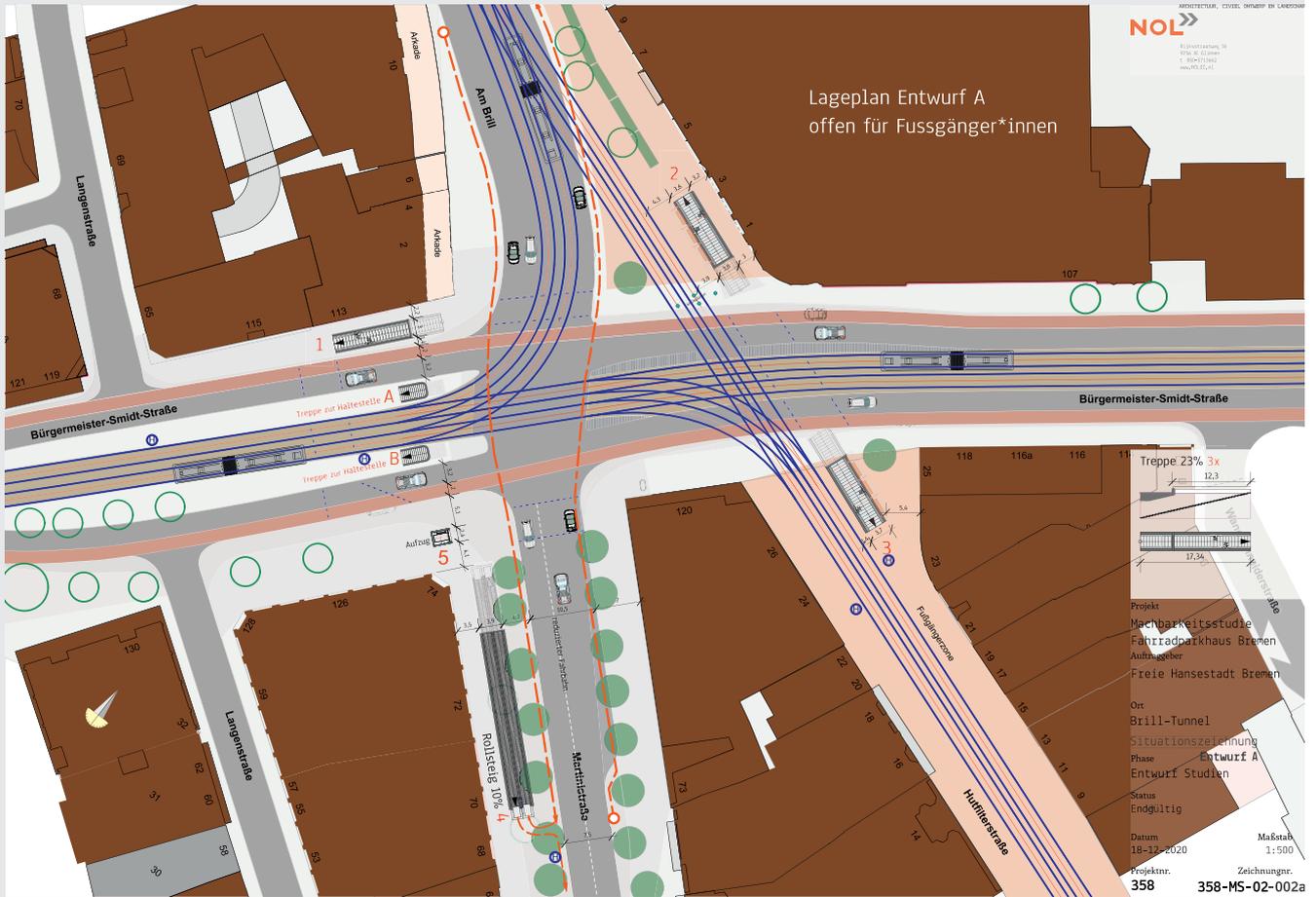


Foto 56:
Erste Fahrradbügel
aus dem Fahrrad-
bügelprogramm
in Schwachhausen



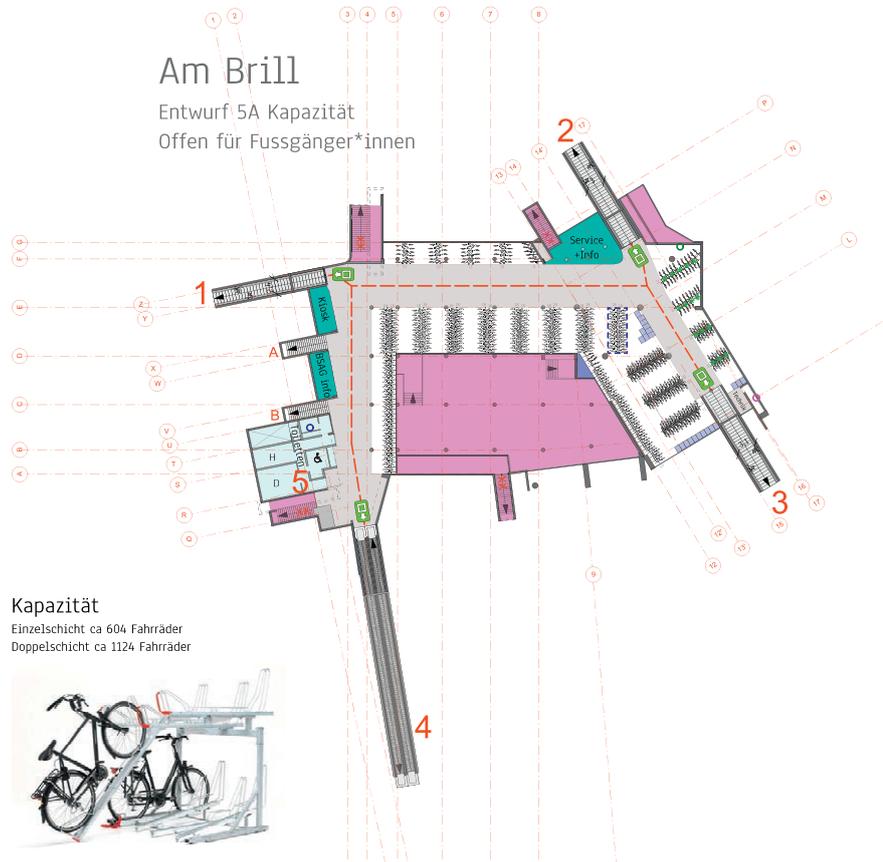
<https://vmz.bremen.de/fahrradstellplaetze>

Auszug aus Machbarkeitsstudie Fahrradparkaus Am Brill



-  Gehwege
-  Sanitär
-  Nicht verwendbar
-  Übergroße Fahrräder
-  Service + Info
-  (Not)Ausgang
-  Schließfächer
-  E-Bike Ladepunkt
-  Leihfahrräder

Am Brill
Entwurf 5A Kapazität
Offen für Fußgänger*innen



Im Projekt SUNRISE, einem europäischen Forschungsprojekt (2017–2021) zur Entwicklung und beispielhaften Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen auf Quartiersebene, wurde in einem Bereich der Östlichen Vorstadt eine gerechtere Nutzung des Straßenraums untersucht und realisiert. Hier wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt, die auch abgestellte Fahrräder berücksichtigt hat. In den typischen engen Bremer Straßen werden diese oftmals an den Zäunen der Vorgärten und Laternenmasten abgestellt und verengen so zusätzlich die schon schmalen Gehwege. Mit Hilfe von Fahrradbügeln, auch längs am Fahrbahnrand, wurden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen und das Kfz-Parken geordnet.

Neue Ansätze für das Fahrradparken

Mit einer Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans geprüft, ob sich der Domshofbunker und der ehemalige Fußgänger:innen-Tunnel an der Brill-Kreuzung zur Nutzung als Fahrradparkhaus eignen würden (vgl. Abb. 47 und 48). Im Ergebnis kann festgehalten werden, im Brill-Tunnel ist eine Kapazität von ca. 1.100 Stellplätzen mit Doppelstocksystem möglich, im Domshof-Bunker ist Raum für bis zu 2.000 Fahrräder, wobei auch Spezialfahrräder wie Lastenräder u. ä. berücksichtigt sind. Da das Fahrradparken hier unterirdisch erfolgt, wird die Integration einer Servicestation, die durch die Präsenz von Personal einen kundenorientierten und reibungslosen Betrieb gewährleisten, empfohlen. Hier können auch leichte Reparaturarbeiten oder Leihangebote realisiert und weitere Serviceangebote wie Schließfächer o. ä. angegliedert werden.

Durch die geplante Wiedereröffnung der Bestandsbauwerke und deren neue nachhaltige Nutzung soll gleichzeitig auch städtebaulich ein Mehrwert entstehen und ein neuer Ankommensort diese Innenstadtlagen beleben. Der Brilltunnel kann als Bauwerk einer autogerechten Stadtplanung dabei in ein Symbol der Verkehrswende transformiert werden.

Das Stellplatzortsgesetz (StellpLOG 2013) war der erste Schritt zur Förderung nachhaltiger Mobilität. So ist es möglich, Kfz-Stellplätze anteilig abzulösen, wenn Mobilitätsmanagementmaßnahmen umgesetzt werden. Hierzu gehört auch, wenn fahrradfördernde Strukturen genutzt oder geschaffen werden, wie beispielsweise die Errichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen, die ab einer bestimmten Größenordnung überdacht sein müssen. Die Fahrradabstellplätze müssen ent-



Foto 57:
Fahradbügel in
Längsaufstellung
am Fahrbahnrand
im SUNRISE-
Quartier

sprechend der geplanten Nutzung in vorgeschriebener Anzahl an gut zugänglichen Orten unweit der Gebäude-Zugänge vorgesehen werden. Im Rahmen des Stellplatzortsgesetzes werden zusätzliche Fahrradabstellanlagen (Überdachung ab zwölf Stück) oder gemeinsam genutzte Lastenräder oder Fahrräder nur in Kombination mit anderen Mobilitätsmaßnahmen wie Car-Sharing oder ÖPNV-Abonnements als Ersatz für die Errichtung von Stellplätzen angerechnet. Projekthaft werden auch Investitionen in Fahrradselbsthilfewerkstätten und -reparaturservicepoints akzeptiert.

Mit dem aktuell im Entwurf vorliegenden Mobilitätsortsgesetz (MobOG HB) wird dieser Ansatz weiterentwickelt und stärkt beispielsweise die Anforderungen an das Fahrradparken bei Neubauvorhaben klarer und weitgehender.



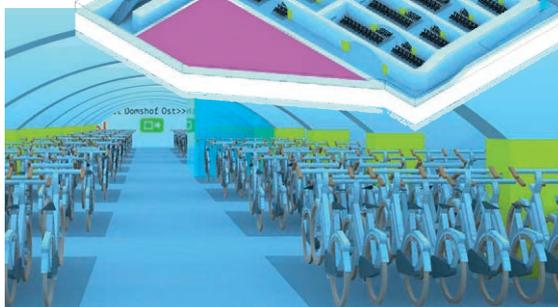
www.bauumwelt.
bremen.de/
1041343

Mobilitätsmanagement

Unter Mobilitätsmanagement versteht man Maßnahmen, die das Verkehrsverhalten nachhaltig beeinflussen und zu einer dauerhaften Veränderung des Mobilitätsverhaltens motivieren.

Das Mobilitätsortsgesetz fasst in der aktuellen Entwurfsfassung [Stand September 2021] unter Maßnahmen des Mobilitätsmanagements alle Aktivitäten zusammen, die geeignet sind, den Bedarf an Kfz-Stellplätzen dauerhaft zu reduzieren und zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs beizutragen. Hierzu zählen u. a. die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, Zeitkartenkontingente für den ÖPNV, Car-Sharing Mitgliedschaften und die Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung.

Abb. 48: 3D-Ansicht des geplanten Fahrradparkhauses unter dem Domshof im ehemaligen Bunker



2.3.2 Neue Fuß- und Radverkehrsbrücken – Sprünge über die Weser



Abb. 49:
Visualisierung Wesersprung
Mitte, Auszug aus
Machbarkeitsstudie

Stadt am Fluss

Bremen ist eine Stadt am Fluss. Die Weser prägt die Stadt – aber sie trennt auch die Stadtteile zu beiden Seiten. Heute bündeln fünf Brücken, konzentriert auf das Stadtzentrum, die Wege mit dem Fahrrad über die Weser, aber auch Fähren ermöglichen die Überfahrt.

Zur besseren Verbindung von Menschen und Quartieren links und rechts der Weser werden neue Brücken für Fußgänger:innen und Radfahrende über die Weser geplant. Konkret sind „Wesersprünge“ = Weserquerungen in drei Korridoren geplant: im Osten, in Mitte und im Westen. Damit entstehen kurze Wege für eine bessere Verknüpfung der Infrastrukturen und Nutzungen. Dies umfasst u. a. Wohnen, Arbeiten, Bildungs-

angebote, Angebote des alltäglichen und periodischen Bedarfs, Arbeitsplätze, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Naherholungsräume. Die Vernetzung fördert die Nutzung des Fahrrads im Alltag und in der Freizeit, stärkt die Nahmobilität und ist damit ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende. Die Barrierewirkung der Weser wird überwunden und neue Potenziale werden erschlossen.

Wesersprung Ost – Korbinsel-Brücke

Am südlichen Stadtrand soll der Wesersprung Ost die Ortsteile Arsten und Habenhausen mit dem Stadtteil Hemelingen im Bereich der Korbinsel verbinden.

Heute liegen in dieser Achse nur die Autobahnbrücke der A 1 und die Eisenbahnbrücke der Strecke Bremen – Osnabrück. Die nächste für den Radverkehr nutzbare Brücke liegt acht km flussabwärts am Weserwehr und flussaufwärts in 16km Entfernung in der Nachbarkommune Achim. Durch die neue direkte Verbindung entfallen für Radfahrende bis zu sechs km lange Umwege.

Die Korbinsel-Brücke ist als Maßnahme D.23 im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 enthalten und erschließt neue Potenziale im südlichen Stadtgebiet. So ermöglicht sie eine fahrradfreundliche Erreichbarkeit insbesondere von großen Arbeitsplatzstandorten im Bremer Osten aber auch in Obervieland. Damit wird vor allem das Ziel verfolgt, Arbeitswege vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern. Auch Pendler:innen aus den Nachbarkommunen Weyhe und Brinkum können hiervon profitieren. Gleichzeitig ergeben sich neue Potenziale für den Freizeitradverkehr, da sich neue Rundstrecken im südlichen Stadtgebiet erschließen und touristische Routen direkt und landschaftlich attraktiv geführt werden können.

Foto 58:
Stephanibrücke



Ein Gutachten zur Weserquerung hat einen grundsätzlichen Planungsvorzugskorridor ermittelt und einen Ausblick zum Brückensystem gegeben.

Wesersprung Mitte

Der Wesersprung Mitte ist die innerstädtische Verbindung von Alt- und Neustadtwallanlagen, einer denkmalgeschützten Grünanlage im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung. Der Ringschluss der Wallanlagen soll entsprechend dem Innenstadtkonzept 2025 erlebbar gemacht werden. Für den Wesersprung Mitte sind insgesamt zwei Brücken erforderlich – über die Weser und über die Kleine Weser. Beide Brücken sind als Verbindung für den Radverkehr auch im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 enthalten.

Mit dem Wesersprung Mitte wird ein optimierter Ringschluss der Fahrradroute Wallring geschaffen, die eine enge Umfahrung der Innenstadt ermöglicht und damit bestehende Konflikte in der Innenstadt zwischen Fußgänger:innen und Radfahrenden entzerrt. Neben der Herstellung einer geschützten Fahrradspur auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke soll durch diese neuen Doppelbrücken auch ein Teil der bis zu 18.000 Radfahrenden pro Tag von der Wilhelm-Kaisen-Brücke hierher verlagert werden, vor allem Radfahrende, die nicht die Altstadt als Ziel oder Quelle ihrer Fahrt haben. Auch im Bereich der Domsheide, dem zweitstärksten Umsteigepunkt im Bremer ÖPNV (über 50.000 ein- und aussteigende Fahrgäste an Werktagen), ist diese alternative Verbindung über den Wallring und die neuen Brücken für den Transit-Radverkehr sinnvoll, um Konflikte mit Fußgänger:innen und Fahrgästen des ÖPNV hier im Stadtzentrum zukünftig zu minimieren. Über den Wesersprung Mitte kann so eine Radpremiumroute als Tangentiale zur Innenstadt komfortabel und sicher geführt werden.

Die Brücke über die Kleine Weser ist das am weitesten fortgeschrittene Brückenprojekt. Mit der Objekt- und Tragwerksplanung werden die Vorgaben einer Machbarkeitsstudie umgesetzt.

Wesersprung West – Weserbrücke

Der Wesersprung West sieht eine Verknüpfung zwischen Woltmershausen und der Überseestadt im Bremer Westen vor und wird durch eine dynamische Stadtentwicklung auf beiden Weserseiten (Vorderes Woltmershausen und Überseestadt) flankiert. Der Wesersprung West soll wieder eine Verbindung der beiden historisch eng miteinander verzahnten Stadtteile herstellen, die aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels der Werften- und Hafenindustrie verloren gegangen ist. Zudem wird eine Brücke in beiden Stadtteilen zu einer Entlastungswirkung der Verkehrssituation beitragen, nachhaltige Mobilität unterstützen und die Stadtteile auch im Hinblick auf öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen vernetzen und zusammenführen. Aufgrund der dynamischen Stadtentwicklung auf beiden Seiten der Weser sind im weiteren Verlauf die Wirkungen und Auswirkungen einer Brücke über die Weser in der Stadtentwicklung und Stadtplanung mitzudenken.



Foto 59:
Sielwall-Fähre
am Osterdeich

Aktuell werden mit einer Machbarkeitsstudie innerhalb eines Suchkorridors die Anforderungen an Standort und Bauwerk, Lage im Raum und Einbindung in die Verkehrsnetze sowie aktuelle und zukünftige Entwicklungen in den angrenzenden Gebieten erarbeitet. Auch die Option einer Nutzung der neuen Brücke durch den Umweltverbund, also für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV, wird geprüft.

Bereits Planung vernetzt

Brücken schaffen Vernetzung und sind selbst nur in einem vernetzten Planungsprozess zu realisieren: So ist das technische Brückenbauwerk Bestandteil einer integrierten Fachplanung, in der die Belange der Verkehrsplanung, der Stadtentwicklung, des Umwelt- und Naturschutzes, der Wasserwirtschaft und der Schifffahrt Eingang finden und zu einem Gesamtkonzept entwickelt werden.

Die Brückenprojekte sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Während die Kleine Weserbrücke als Projekt der Städtebauförderung sich bereits in der Objekt- und Tragwerksplanung befindet, wurden für die Große Weserbrücke (Wesersprung Mitte) sowie die Korbinsel-Brücke (Wesersprung West) Planungsmittel im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beantragt. Die Planungsprozesse werden im Hinblick auf die gestalterischen Ansprüche an die Brückenbauwerke durch ein Gestaltungsgremium begleitet. Im Rahmen der Altstadtorientierung und Anbindung der denkmalgeschützten Wallanlagen werden an die Große Weserbrücke besondere gestalterische Ansprüche gestellt, so dass hier ein Planungswettbewerb vorgesehen wird. Für den Wesersprung West werden mit einer Machbarkeitsstudie zunächst die Anforderungen festgelegt.



www.bauumwelt.bremen.de/1041305

2.3.3 Radpremiumrouten – Ausbau und Qualifizierung des Radverkehrs

Die Entwicklung von Radpremiumrouten ist ein wesentlicher Impuls im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 zur Förderung des Radverkehrs.

Chancen für den Radverkehr

Radschnellwege sind ein erprobtes Instrument, um auf interkommunalen Verbindungen Pendler:innen vom Auto aufs Rad zu holen. In Bremen wird das Konzept auch innerstädtisch etabliert, um Radverkehr auf längeren Strecken im Stadtgebiet zu beschleunigen, aber auch die Anbindung der Nachbarkommunen zu verbessern. Mit der Entwicklung von Premiumrouten wird ein neuer Qualitätsstandard im Radverkehrsnetz geschaffen, der mehr Komfort und Sicherheit sowie höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

Durch die Zunahme an Pedelecs wird der Radverkehr durchschnittlich schneller. Vor allem Steigungen und Gegenwind können mühelos gemeistert werden. Vor diesem Hintergrund sind Premiumrouten in hohem Maße geeignet, Autofahrten auch bei Wegelängen bis zu 20km aufs Fahrrad zu verlagern.

■ Pedelec, S-Pedelec, E-Bike

Das, was oftmals unter dem Sammelbegriff E Bike läuft, ist meist ein Pedelec – Fahrrad mit Tret-Unterstützung. Der Motor unterstützt bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h, wobei eine Anfahrhilfe zulässig ist. Für ein Pedelec ist kein Mindestalter vorgeschrieben, man benötigt weder einen Führerschein, noch muss eine Versicherung abgeschlossen werden.

Für S-Pedelec und E-Bike sind Führerschein, Versicherung und Helm hingegen Pflicht. Ein S-Pedelec unterstützt bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h und es darf nur auf der Straße fahren. Als E-Bikes werden alle Zweiräder mit Motor bezeichnet, die alleine durch den Antrieb des Elektromotors fahren. Sie werden in drei Kategorien eingeteilt: bis 20 km/h (Leichtmofa), bis 25 km/h (Mofa) und bis 45 km/h (Kleinkraftrad).

Die herkömmliche Infrastruktur ist nur zum Teil in der Lage, diesen Mehrwert umzusetzen. Die in Metatrends absehbare Zunahme des Radverkehrs bringt es mit sich, dass künftig größere Radverkehrsmengen sicher und komfortabel abgewickelt werden müssen. Insgesamt wird der Radverkehr heterogener. Unterschiedli-



[www.bremen.de/
fahrrad-
premiumrouten](http://www.bremen.de/fahrrad-premiumrouten)

*Foto 60:
Premiumrouten-
standard am
Hastedter
Osterdeich*



che Radfahrtypen haben verschiedene Bedarfe. Ebenso vielfältig sind die Fahrräder. Neben Pedelecs nehmen auch Lastenräder zu. Dies führt zu größeren Fahrzeugbreiten, differenzierten Geschwindigkeiten und mehr Überholmanövern. Eine weitere Qualifizierung des Radverkehrsnetzes ist somit geboten, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Netzkonzept und erste Machbarkeitsstudie

Mit dem VEP 2025 wurde ein Netzkonzept für die Premiumrouten entwickelt. Damit wurden Korridore im Radverkehrsnetz definiert, die als Verbindungen mit Bündelungsfunktion im Stadtgebiet fungieren und die Anbindung über die Stadtgrenze hinaus in die Nachbarkommunen ermöglichen. Als Grundlage für die regionalen Verbindungen mit den Nachbarkommunen wurde in Kooperation mit dem Kommunalverbund das RMK:R erarbeitet (siehe Kapitel 2.1.2). Das VEP-Netzkonzept beinhaltet neue Brücken für den Fuß- und Radverkehr über die Weser an zwei Standorten, inzwischen laufen auch Planungen für eine dritte Brücke, die die Überseestadt und Woltmershausen verbinden soll (siehe auch Kapitel 2.3.2.).

Für die über 40 km lange Durchmesserstrecke von Bremen-Farge nach Bremen-Mahndorf wurde eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt und deren Umset-

zung 2018 von der Verkehrsdeputation beschlossen. Mit einer Verbreiterung des Radwegs am Hastedter Osterdeich und einer Fahrradstraße im Ortsteil Arbergen wurden erste Abschnitte der Premiumroute bereits umgesetzt, weitere Teilstücke wie der Alte Postweg, Steffensweg oder Lange Reihe sind in Planung.

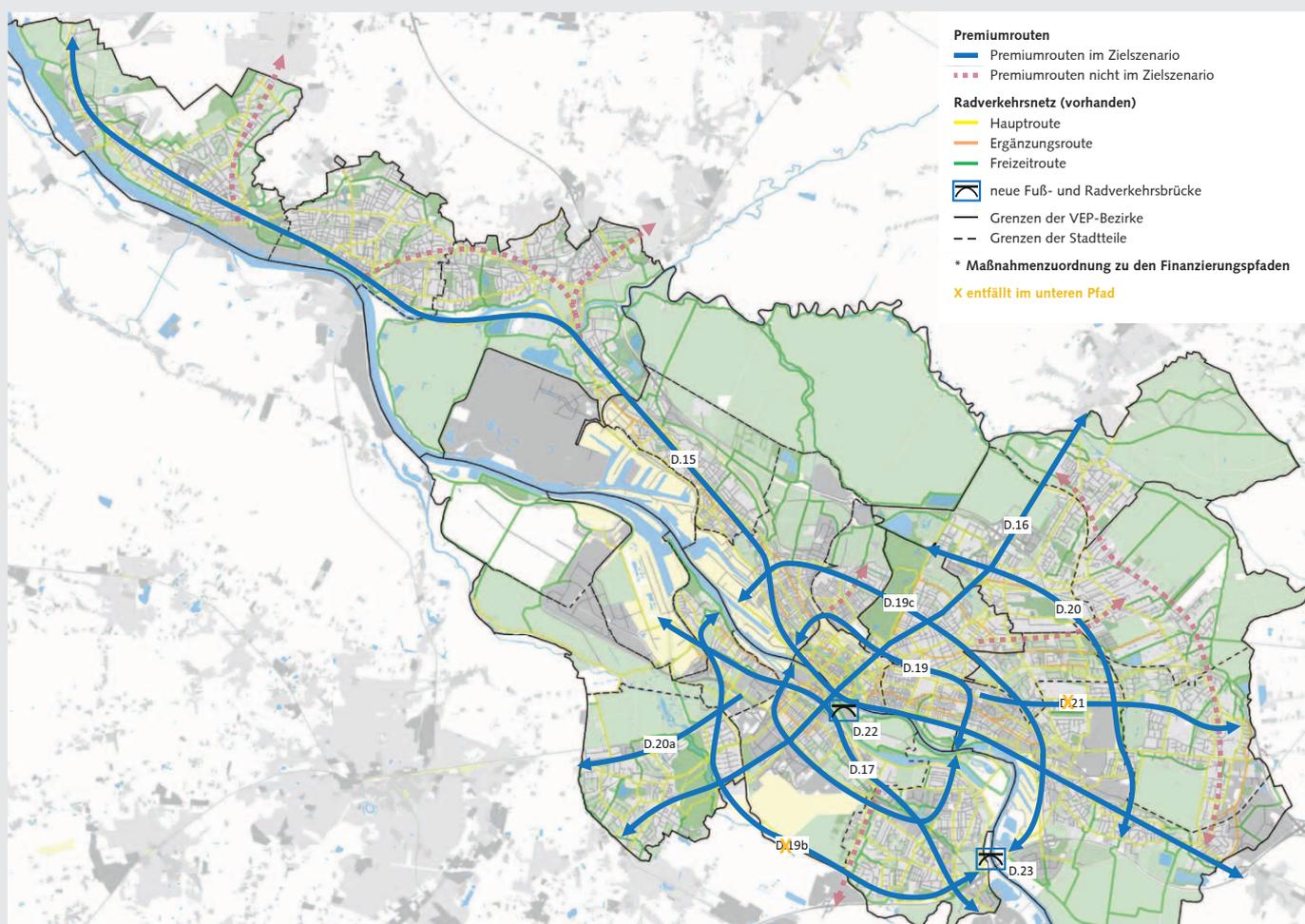
Ein Qualitätsprodukt

Mit der Machbarkeitsstudie wurden Qualitätsstandards für Premiumrouten auf ihre Tauglichkeit im Bremer Stadtgebiet überprüft. Damit wird beispielsweise für Zweirichtungsradwege im Zuge von Premiumrouten eine Breite von 4,0m, mindestens aber 3,0m vorausgesetzt. Einrichtungsradwege erfordern regulär 2,5m bzw. mindestens 2,0 m Breite. Dies entspricht einem Mittelstandard aus Radvorrangroute und Radschnellverbindung gemäß den neu erschienenen Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (vgl. FGSV 2021).

Mit Wiedererkennungswert

Damit die Premiumrouten eine hohe Wiedererkennbarkeit haben, wird ein Corporate Design entwickelt, das auch die Sichtbarkeit und damit die intuitive Nutzung im Routenverlauf unterstützt. Das Corporate Design soll sowohl im Straßenraum mit Markierungen und Beschilderung als auch in Karten und anderen Materialien der Öffentlichkeitsarbeit angewandt werden.

VEP 2025 (2014): Netzkonzeption für Premiumrouten in Korridoren



Es liegt nahe, die Grundidee der Gestaltung von Linien im ÖPNV aufzugreifen. Dies umfasst neben der farbigen Darstellung der einzelnen Routen die Sichtbarkeit der Strecken und Stationen, gerade Linienführung und Labelling (Markierungen, Etikettierung, wiedererkennbare Bezeichnung) und greift damit Regeln auf, nach denen das menschliche Gehirn funktioniert. Dementsprechend wird vorgesehen, die Routen mit einer farbigen Leitlinie im Streckenverlauf sichtbar zu machen.

Fahrradroute Wallring

Neben der sukzessiven Umsetzung der Premiumroute D.15 Farge – Mahndorf wird die Fahrradroute Wallring als erste Premiumroute vollständig hergestellt. Sie wird als drittes Modellprojekt in Bremen durch den Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr vom Bundesumweltministerium gefördert (vgl. Kapitel 2.2.1) und umgesetzt.

Die Fahrradroute Wallring stellt eine Maßnahme für den Radverkehr dar, die Strahlkraft von der Stadtmitte aus für die gesamte Stadt entwickelt. Sie bindet das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt ins Radverkehrsnetz ein und greift die Maßnahme Wallring aus dem Innenstadtkonzept 2025 auf, mit der ein Ringschluss der denkmalgeschützten Grünanlage hergestellt und zu Fuß sowie per Rad erlebbar gemacht werden soll.

Der Wallring wird perspektivisch eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr im Zentrum von Bremen erfüllen. Gleichzeitig entzerrt und minimiert die Qualifizierung des Wallrings als gut erkennbare und komfortable Umfahrung der Innenstadt Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr innerhalb der Altstadt aber auch auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, denn der Wallring bereitet die Einbindung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken zwischen Piepe und Altenwall in das Radverkehrsnetz vor.



Mit dem Wallring wird auch der zentrale Abschnitt der Premiumroute D.15 Farge – Mahndorf realisiert, die abschnittsweise über den Wallring verläuft. Damit sind zwei markante Maßnahmen des Modellprojekts verbunden. Einerseits wird der Wallring als Highlight der Routenführung mit der Hochstraße über die AOK-Kreuzung geführt. Andererseits wird für die Realisierung der Premiumroute Am Wall eine Protected Bike Lane eingerichtet, für die der Kfz-Verkehr hier als Einbahnstraße organisiert werden muss. Damit sind Chancen für die Aufwertung der Lage Am Wall verbunden, da reiner Kfz-Durchgangsverkehr herausgenommen, der Radverkehr als Frequenzbringer und mit Querungen die Verbindung zwischen Altstadt und Wallanlagen zu Fuß gestärkt sowie Flächen für Aufenthalt gewonnen werden. Die Fahrradroute Wallring ist damit wegweisend für die Verkehrswende.

Mit der Fahrradroute Wallring wird das Netzkonzept der Premiumrouten weiterentwickelt. Weitere Anpassungen werden folgen, um das Netz zu optimieren und auf die Entwicklungen innerhalb der Stadt eingehen zu können.

Protected Bike Lane

Eine komfortable und sichere fahrbahnbezogene Führung für den Radverkehr sind geschützte Radfahrstreifen, sogenannte Protected Bike Lanes. Sie werden durch Poller oder andere Maßnahmen gegen ein Befahren oder Parken von Autos gesichert, sind aber aufgrund der benötigten Fläche nicht überall umsetzbar.



www.bremen.de/fahrradroute-wallring



Abb. 51: Visualisierung der Radroute Wallring

3 Fahrradstadt – quo vadis?



Kann eine Fahrradstadt auch Fußverkehr?

Jede Art von Mobilität beginnt und endet zu Fuß – auch der Radverkehr. Und ja, Bremen ist eine Fahrradstadt. Radfahren ist hier in der Alltagsmobilität gegenüber dem Fußverkehr dominant, was sich nicht nur an der Infrastruktur sondern auch am Verkehrsverhalten und Selbstverständnis ablesen lässt. Radverkehrsinfrastruktur hat Tradition, das zeigt sich auch in einem weitläufigen, lückenlosen und engmaschigen Radwegenetz. Dabei teilt sich der Radverkehr die sogenannten „Nebenanlagen“ mit dem Fußverkehr, i. d. R. als getrennte Geh- und Radwege (bemerkenswert ist dieser gängige Fachbegriff, der aus den Geh- und Radwegen eine „Neben“säglichkeit neben der Hauptsache der Kfz-Fahrbahn macht).



Foto 61:
Auf dem Weg zur
Bischofsnadel wird
es eng für Fuß-
und Radverkehr

Die Verhältnismäßigkeit zwischen Seitenräumen und Fahrbahn ist im Bestandsstraßennetz in Bremen überwiegend weit entfernt von den heutigen fachlichen Empfehlungen zur städtebaulichen Bemessung und Aufteilung des Straßenraums im Verhältnis von 30:40:30 – je 30 % der Fläche für die Seitenräume (Gehweg, Radweg, Grünstreifen...) und 40 % für die Fahrbahn.

Planung und Bau der Straßen und Wege erfolgte in Etappen, sowohl weit vor Beginn der Motorisierung als auch zum Ausbau und zur Förderung des Kfz-Verkehrs. Die Straßenräume sehen daher unterschiedlich aus. In Bremen sind die Seitenräume relativ eng, Mindestmaße für Gehwege zum Nebeneinandergehen und für Radwege zum Überholen auf dem Radweg werden in der Regel nicht eingehalten.



Foto 62:
Züricher Straße mit
überdimensionierter
Fahrbahn

Die Weiterentwicklung der Radverkehrstypen mit Trend zum E-Bike und insbesondere breiteren Fahrzeugen wie Lastenräder, Dreiräder oder Fahrradanhänger führen zu heterogenen Fahrweisen und Geschwin-

digkeiten, die wiederum häufigere Überholbedarfe ergeben. Dafür sind die meisten Radverkehrsanlagen nicht ausreichend breit dimensioniert und Mittelinseln häufig zu schmal.

Dies führt dazu, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen, über den Gehweg überholen, ihre Fahrräder dort parken – den Gehweg „mit“ benutzen. Das heißt, auf untermaßigen Gehwegen müssen Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, mit Radfahrenden rechnen. Das ist Rad- und Fußverkehrsalltag in Bremen. Alternativ „klingeln“ sich Radfahrende in Bremen gerne den Weg frei, auch dies ist in der Regel nicht umsichtig.



Foto 63: Zum Überholen wird auf
den Gehweg ausgewichen

Diese Situation betrifft nicht nur Straßenräume sondern ebenso viele Grünverbindungen, Plätze und Promenaden mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität.



Foto 64: Selbstständiger Geh-Radweg
in einer Grünanlage

Problematisch ist vor allem die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fußgänger:innen und Radfahrenden sowie die sich unterscheidenden spezifischen Bewegungsmuster. Während Radverkehr sich zügig linear verhält, sind Fußgänger:innen verhältnismäßig langsam, können stehen bleiben oder plötzlich die Richtung wechseln, indem sie einen Schritt zur Seite treten. Allerdings definieren die Radfahrenden den Überholabstand. Dabei bleibt häufig unbeachtet, welchen Stress enges Vorbeifahren bei Fußgänger:innen, insbesondere bei älteren Menschen auslöst. Das Erfordernis eines ausreichenden Überholabstands ist gerade im Radverkehr bekannt: Auf der Fahrbahn definiert der überholende Kfz-Verkehr den Abstand beim Überhol-

manöver – und muss gemäß StVO inzwischen 1,50m Abstand wahren. Im Seitenraum oder gemeinsamen Geh- und Radwegen ist der Radverkehr der schnellere und „stärkere“ Part. Fehlende Rücksichtnahme ist ein gesellschaftliches Phänomen, das zunehmend aus Sicht des Fußverkehrs gegenüber Radfahrenden angeprangert wird. Es entsteht aktuell eine neues Bewusstsein für den Fußverkehr und damit einhergehend ein neues Selbstbewusstsein der Fußgänger:innen, die Fahrradstadt hat – ganz abseits vom motorisierten Verkehr – eigene Konfliktlinien.



Foto 65: Gehweg wird durch geparkte Kraftfahrzeuge und Fahrräder eingengt



Foto 66: In schmalen Seitenräumen wird es eng

Quo vadis Fahrradstadt?

Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für nachhaltige Mobilität – und er braucht mehr Platz – nicht nur für sich, sondern auch für den Fußverkehr. Die Stärkung des Radverkehrs als klimafreundliches und flächensparendes Verkehrsmittel darf nicht zulasten des Fußverkehrs gehen und ebenso wenig zulasten des ÖPNV. Für eine zukunftsfähige, CO₂-neutrale Mobilität muss der öffentliche Raum nach und nach neu geordnet werden. Insbesondere der immense Flächenverbrauch für den parkenden und fließenden motorisierten Individualverkehr ist zu hinterfragen, damit die Flächenverteilung nicht mehr hauptsächlich in den Seitenräumen ausgetragen wird.

Planung für den Fußverkehr und für den Radverkehr ist angebotsorientierte Planung, die Angebote für nachhaltigen Verkehr schafft, anstatt der dauerhaften Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs nach mehr Flächen nachzugeben. Diese planerischen und politischen Grundsätze sind im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 von 2014, im Masterplan Green City von 2018 und in der aktuellen Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans als Ziele definiert.

Die Fahrradstadt Bremen hat – wie dargestellt – insbesondere Nachholbedarf in der Beachtung der Aspekte des Fußverkehrs. Vor diesem Hintergrund wurde die Förderung des Fußverkehrs im VEP 2025 verankert und aufgrund der kleinteiligen, personalaufwändigen Aufgaben als Maßnahme ein „Team Nahmobilität“ beschlossen. Drei Personalstellen wurden 2019 besetzt mit der Aufgabe, die Mobilität der Nähe zu stärken und dem Schwerpunkt, die Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und Straßenraumgestaltung aus dem VEP 2025 in die Umsetzung zu bringen. In 2022 kommen weitere Stellen hinzu.

Radverkehr – Mobilität der Nähe?

Radverkehr ist in Bremen so alltäglich und attraktiv, dass mit dem Fahrrad selbstverständlich nicht nur die typisch fahradaffinen Entfernungen von bis zu fünf km zurückgelegt werden. In der Regel ist das Fahrrad auf diesen Strecken in der Reisezeit konkurrenzfähig zum Auto und zum ÖPNV. In dieser Entfernungsklasse wird in Bremen immerhin fast jeder dritte Weg mit dem Rad zurückgelegt. Die Fahrradnutzung ist in Bremen auch bei längeren Wegen bemerkenswert: Für gut jeden vierten Weg zwischen fünf und zehn km Länge wird das Fahrrad gewählt und immerhin für 6 % aller Wege, die länger sind als zehn km.

Die Entfernungen im Radverkehr nehmen durch den Trend zum Pedelec außerdem zu und die Potenziale für das Pendeln im Stadt-Umland-Verkehr mit dem Fahrrad steigen. Das prominente Instrument der Radverkehrsförderung, das Qualitätsprodukt der Premiumrouten, soll (neben den kurzen Verbindungen) gerade das zügige Radfahren über längere Strecken ermöglichen.

Das heißt, Radfahren ist nicht nur eine Mobilität der Nähe, Radverkehr verbindet Stadtteile, Bremen-Nord und Bremen-Stadt, Radverkehr durchquert die Stadt und reicht in die Region hinein. Daher engagiert sich Bremen gemeinsam mit den Nachbargemeinden im Kommunalverbund Niedersachsen Bremen. Nach der Erarbeitung des Regionalen Mobilitätskonzepts: Radverkehr (RMK:R; vgl. auch Kapitel 2.1.2) folgen nun Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen, die Bremen mit den Nachbarkommunen verknüpfen sollen. Radverkehr hat also auch eine Bedeutung als Mobilität der Region. Ist der Begriff der Nahmobilität für die Radverkehrsförderung überhaupt noch stimmig?



Foto 67: Jan-Reiners-Weg ist Hauptroute für den Pendlerverkehr

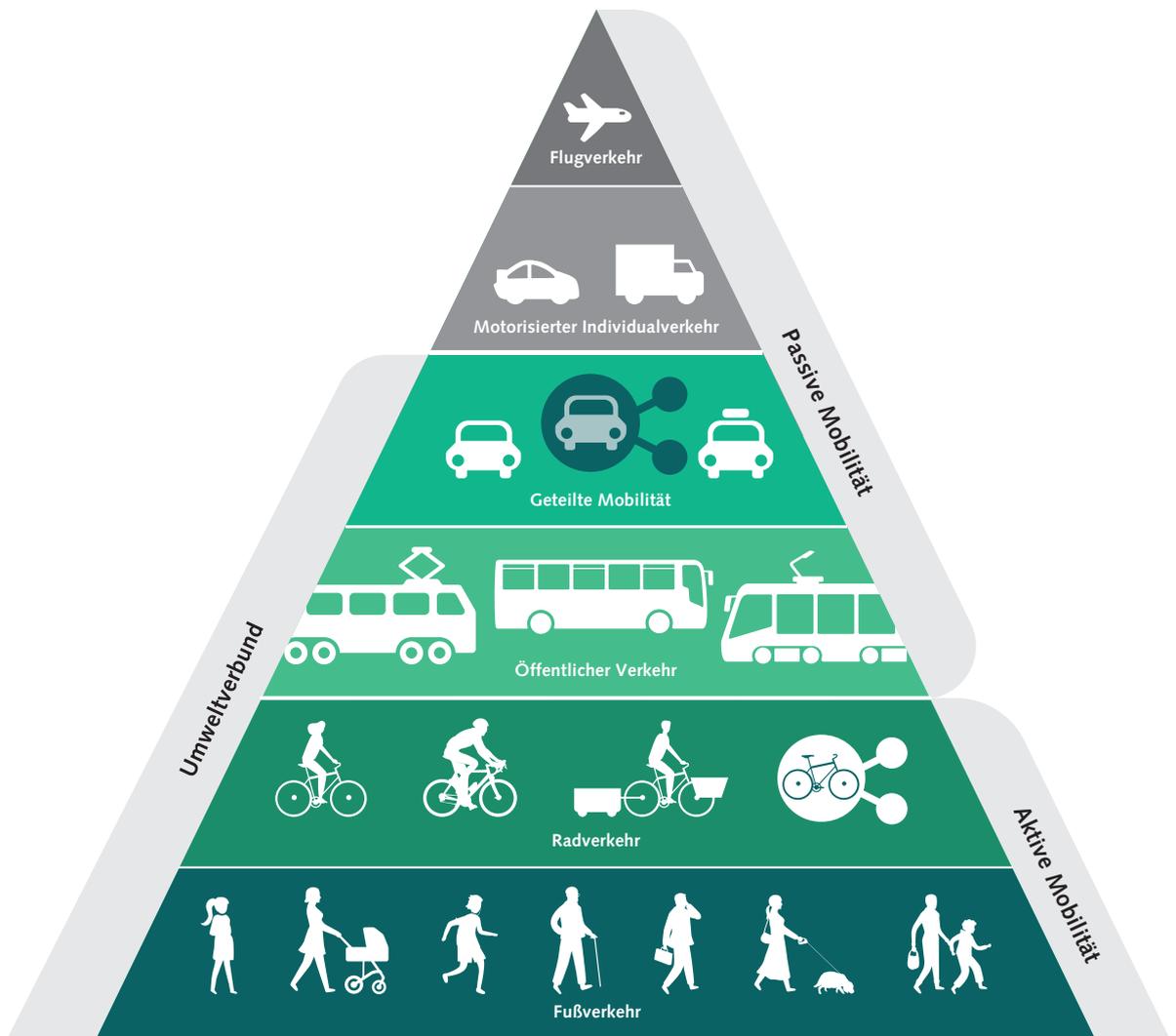


Abb. 52

Mobilitätspyramide

Radverkehr und Fußverkehr!

Wenn die Zuordnung des Radverkehrs zur Nahmobilität infrage gestellt wird, knüpft die Frage an, ob und warum Fuß- und Radverkehrsförderung zusammen gedacht werden sollten. Was ist die Schnittmenge zwischen Fußverkehr und Radverkehr?

Das ist einfach: Zu Fuß gehen und Radfahren bringt Menschen in Bewegung. Es sind Fortbewegungsarten aus eigener Körperkraft. Fußverkehr und Radverkehr sind damit aktive Mobilität. Demgegenüber ist der motorisierte Verkehr eine passive Mobilität, die Menschen lassen sich von motorisierten Fahrzeugen transportieren (auch wenn Pedelecs mit einem Motor ausgestattet sind, unterstützen sie bis 25 km/h die eigene Aktivität und fahren nicht eigenständig.).

Die Vorteile der aktiven Mobilität für den Stadtverkehr sind offensichtlich: Aktive Mobilität braucht keine Fremdenergie und ist damit besonders klimafreundlich. Aktive Mobilität bringt die Menschen in Bewegung und ist damit gesundheitsfördernd. Wenn sich Menschen ohne Karosserie im öffentlichen Raum bewegen, ist Kontaktaufnahme und Begegnung möglich. So trägt aktive Mobilität zur Belebung der Straßen bei und schafft Lebensqualität.

Fuß- und Radverkehr sind sich als aktive Mobilität nah. Fußgänger:innen und Radfahrende kommen sich im

(Straßen)Raum nah – und bislang häufig auch zu nah. Es liegt daher nahe, Fuß- und Radverkehr gemeinsam zu denken und Lösungen zu finden, die beiden Fortbewegungsarten gerecht werden, um Flächenkonkurrenz und Konflikte untereinander abzubauen und eine neue Zukunft zu gestalten.

Der Mensch als Maß der Dinge

„Heute – zu Beginn des 21. Jahrhunderts – können wir in Umrissen bereits einige neue globale Herausforderungen erkennen, die uns deutlich machen, wie wichtig es ist, sich weit eingehender als bisher mit dem Menschen als Maß der Dinge – das heißt der Städte – zu befassen. Die Vision der lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt ist zum allgemein angestrebten Ziel geworden. Ihre vier Grundsätze – Lebendigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Gesundheit – lassen sich bereits weitestgehend verwirklichen, wenn bei städtebaulichen Projekten den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern sowie allgemein Qualität des Stadtlebens als oberste Priorität eingeräumt werden. Politisch angestoßene und geförderte Maßnahmen für die ganze Stadt sollen die Einwohner dazu bewegen, ihre Besorgungen so weit wie möglich zu Fuß oder per Rad zu erledigen.“ (Gehl 2018: 18 f.)

4 Fahrradstadt – da geht noch mehr!



Fazit zum Radverkehrsbericht

Der Radverkehrsbericht ist ein Instrument zur Evaluation der Radverkehrsförderung in Bremen. Dieser erste Bericht zeigt die Stärken der Fahrradstadt Bremen auf – macht aber auch die Nachholbedarfe deutlich, um mehr Menschen zum Aufsteigen aufs Rad zu überzeugen, Radverkehr weiter zu entwickeln und zukunftsfähig zu gestalten. Die Checkliste der Inhalte, die in einem Radverkehrsbericht zusammengetragen werden, schafft einen Überblick über die Datenlage. Dabei wird in Anlehnung an das „Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte – Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden“ (team red 2018) unterschieden nach:

- Kerninhalten, die besonders wichtig sind für die Situation des Radverkehrsbericht sind und deren Nicht-/Vorhandensein erwähnt werden sollte und
- Ergänzungsinhalten, die aufgenommen, aber wenn nicht vorhanden, auch ausgeblendet werden können.

✓ Dabei wird deutlich, dass für die meisten Kerninhalte der Radverkehrsförderung in Bremen Daten vorliegen und Aktivitäten stattfinden.

? Auffällig ist, dass Daten für einige Kerninhalte nur zum Teil vorhanden bzw. lückenhaft sind. Dies bedeutet, dass diese Daten entweder nicht aktuell bzw. nicht quantitativ verfügbar sind. Insbesondere die Datengrundlage für die Infrastruktur stellt allerdings eine wesentliche Grundlage für die systematische

Maßnahmenentwicklung dar. Hier ist eine bessere Datenerhebung bereits in Vorbereitung.

✗ Außerdem ist bemerkenswert, dass nur ein Kerninhalt gar nicht vorliegt. Aufgrund des Berichts wurde daher eine Lenkungsrunde Radverkehrsstrategie initiiert.

★ Besonders hervorzuheben sind die Vielzahl der Ergänzungsinhalte, die zur Radverkehrsförderung in Bremen beantwortet werden können. Dies spiegelt das breite Spektrum an Themen und Aufgaben, in denen in Bremen mit Bezug zum Radverkehr gearbeitet wird, wider.

Das Zusammentragen von Daten zur Radverkehrsförderung ist aufwändig, gerade in einer Großstadt wie Bremen, wo die Zuständigkeiten verteilt sind und nicht von vornherein alle Informationen bei einer Stelle zusammenlaufen. Evaluation ist aber für das Qualitätsmanagement eines erfolgreichen Prozesses unerlässlich.

Das Ergebnis zeigt, dass Bremen bereits breit aufgestellt ist und an einigen Stellen den Fokus stärker schärfen kann. Eine systematische Radverkehrsförderung kann mit einer fundierten Datengrundlage an Dynamik weiter gewinnen. Die erste Fortschreibung dieses Radverkehrsberichts wird diese Entwicklung dann dokumentieren.



Foto 68:
Freie Fahrt
fürs Fahrrad



Checkliste			
✓		1.1	Grunddaten der Hansestadt Bremen
		1.2	Fahrradnutzung und -besitz
✓		1.2.1	Fahrradbesitz
	★	1.2.2	Fahrradverleih
✓	★	1.2.3	Verkehrsanteil an den Wegen (Modal Split)
	★	1.2.4	Radverkehrsanteil nach Längenbereichen, Wegezwecken und Geschlecht
	★	1.2.5	Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen
	★	1.2.6	Radverkehrszählungen
		1.3	Sicherheit im Radverkehr
✓	★	1.3.1	Radverkehrsunfälle
	★	1.3.2	Wesentliche Unfallursachen bei Radverkehrsunfällen
?		1.3.3	Systematische Unfallanalysen speziell für den Radverkehr
	★	1.3.4	Geschwindigkeits-, Falschparker und Fahrradkontrollen
✓		1.3.5	Fahrraddiebstähle
		1.4	Infrastruktur und Wegenetz
?		1.4.1	Länge der für den Radverkehr geeigneten Anlagen
?		1.4.2	Freigabe von Einbahnstraßen
✓		1.4.3	Wahlfreie Radverkehrsführung
?		1.4.4	Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur
✓		1.4.5	Radverkehrsnetz und Wegweisung
	★	1.4.6	Anteil von qualitätsgerechten Strecken am Radverkehrsnetz
?	★	1.5	Beschwerdemanagement
✓	★	1.6	Komfort und Service für den Radverkehr
		1.7	Fahrradparken und Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr
✓	★	1.7.1	Zugangsgesichertes Fahrradparken
✓		1.7.2	Bike + Ride
✓	★	1.7.3	Öffentlicher Fahrradverleih
	★	1.7.4	Intermodaler Radroutenplaner
✓	★	1.7.5	Fahrradmitnahme
?	★	1.7.6	Fahrradparken an Quellen und Zielen
	★	1.7.7	Standzeiten Fahrrad/PKW
✓	★	1.8	Verkehrs- und Mobilitätserziehung
	★	1.9	Radtourismus
✓	★	1.10	Öffentlichkeitsarbeit: Werbung zum Radfahren
?	★	1.11	Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr
	★	1.12	Befragungen von Nutzer:innen
✓	★	1.13	Besondere Aktivitäten
		1.14	Personal und Finanzen
✓		1.14.1	Personelle Ressourcen
✓		1.14.2	Finanzielle Mittel für Radverkehr
		1.15	Strategien und Konzepte
✓		1.15.1	Existenz Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt
✓	★	1.15.2	Politische Zielwerte
	★	1.15.3	Strategisch herausragende Radverkehrsprojekte
✓		1.15.4	Zentrale Ansprechperson für Radverkehr in der Verwaltung
✓	★	1.15.5	Koordinierende AG Rad (Arbeitsebene)
✗			Lenkungsgremium für Strategie (Leitungsebene)
	★	1.16	Akteursvernetzung

Quellenverzeichnis

Agentur BahnStadt 2020

Agentur BahnStadt 2020: Bike+Ride-Konzept für die SPNV-Stationen in der Freien Hansestadt Bremen im Zeitraum ab 2020. Berlin.

Bike Citizens 2019

Bike Citizens (2019): Climate-fit.city. Ein Klimageservice für den Bereich aktive Mobilität – urbanes Radfahren. Ergebnisse für Bremen.

BMVBS 2012

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2021): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin.

BMVI 2021

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.) (2021): Fahrradland Deutschland.2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

BMVI 2019

BMVI 2019: Radnetz Deutschland und Hauptroutennetz der Länder. Karte im Maßstab 1:1.185.000.
URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/karte-radnetz-deutschland.pdf?__blob=publicationFile [Stand 19.2021]

BVÖ 2010

Büro für Verkehrsökologie (BVÖ) im Auftrag des ASV (2010): Radwege-Checkup 2010. Harmonisierung und Reduzierung der Anordnungen von Radwegebenutzungspflichten im Rahmen einer flächendeckenden Inventur der bestehenden Radwege. Bremen.

FGSV 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06. Korrigierter Nachdruck Mai 2012. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV 2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2021): Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Ausgabe 2021. Köln: FGSV Verlag GmbH.

Gehl 2018

Gehl, Jan (2018): Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: Jovis.

Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. 2020

Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. (Hg.) (2020): Regionales Mobilitätskonzept Radverkehr (RMK:R). Hannover.

MobOG HB

Entwurf eines Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Kraftfahrzeugstellplätze, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitätsortsgesetz - MobOG HB)
Anhörungsfassung vom 3. Mai 2021.

Richtlinie Fahrradparken 2000

Richtlinie für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen in der Stadtgemeinde Bremen (2000).

StellplOG

Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG) Stellplatzortsgesetz Bremen Inkrafttreten: 01.01.2013.

StVO

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.

SKUMS 2021

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) (2021): Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025. Bericht (ENTWURF) Maßnahmen und Handlungskonzept. Stand 27.03.2021, Version 0.5. Bremen.

SUBV 2014

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hg.) (2014) – Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025.

SUBV 2017a

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hg.) (2017) – Bremen Fahrrad-Premiumroute D.15, Überprüfung der Machbarkeit.

SUBV 2017b

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hg.) (2017): Machbarkeitsstudie Kleine-Weser-Brücke. Machbarkeitsstudie im Rahmen der Innenstadtentwicklung und des Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Alte Neustadt /Buntentor“. Bremen.

SUBV 2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hg.) (2018) – Masterplan Green City Bremen.

team red (2018)

team red Deutschland GmbH (2018): Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden. Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte. Berlin.

TU Dresden 2009

TU Dresden (2009): Mobilität in Städten – SrV 2008. Dresden.

TU Dresden 2014

TU Dresden (2014): Mobilität in Städten – SrV 2013. Dresden.

TU Dresden 2019

TU Dresden (2019): Mobilität in Städten – SrV 2018. Dresden.

Universität Kassel 2015

Universität Kassel, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrssysteme (Hg.) (2015): Was kosten Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr eine Kommune? Entwicklung und Anwendung einer Methode für den Vergleich von Aufwendungen und Erträgen verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten. Endbericht. Kassel.

Website ADFC Mängelmelder

Website ADFC Mängelmelder
URL: <https://adfc-bremen.mangelmelder.de> [Stand 10.2021].

Website BMVI: Regionalstatistische Raumtypologie

Website Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR).
URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html> [Stand 10.2021].

Website Statistisches Landesamt Bremen

Website Statistisches Landesamt Bremen
URL: <https://www.statistik.bremen.de> [Stand 10.2021].

Website VMZ: Bike & Ride

Website VerkehrsManagementZentrale (VMZ): Bike & Ride:
URL: <https://vmz.bremen.de/bike-and-ride> [Stand 10.2021].

Website VMZ: Radzählstationen Vergleich

Website VerkehrsManagementZentrale (VMZ): Radzählstationen Vergleich:
URL: <https://vmz.bremen.de/radzuehlstationen-details> [Stand 10.2021].

Website WK-Bike

Website WK-Bike
URL: <https://www.wk-bike.de> [Stand 10.2021].

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Eigene Darstellung in Anlehnung an Nationaler Radverkehrsplan 2020 (BMVBS 2012), Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (BMVI 2021).

Abb. 2: Eigene Darstellung

Abb. 3: Eigene Darstellung basierend auf Website Statistisches Landesamt Bremen, Website VMZ: Radzählstationen Vergleich, TU Dresden 2019, Website BMVI: Regionalstatistische Raumtypologie

Abb. 4: Eigene Darstellung basierend auf TU Dresden 2014, 2019

Abb. 5: Eigene Darstellung basierend auf TU Dresden 2009, 2014, 2019

Abb. 6: Eigene Darstellung basierend auf TU Dresden 2014, 2019

Abb. 7: Eigene Darstellung basierend auf TU Dresden 2009, 2014, 2019

Abb. 8: Eigene Darstellung basierend auf Website VMZ: Radzählstationen Vergleich

Abb. 9: Eigene Darstellung basierend auf Senator für Inneres, Polizei Bremen

Abb. 10: Eigene Darstellung basierend auf Senator für Inneres, Polizei Bremen

Abb. 11: Eigene Darstellung basierend auf Senator für Inneres, Polizei Bremen

Abb. 12: Eigene Darstellung basierend auf Senator für Inneres, Ordnungsamt

Abb. 13: Eigene Darstellung nach Senator für Inneres, Polizei Bremen

Abb. 14: Eigene Darstellung

Abb. 15: Eigene Darstellung basierend auf BVÖ 2010

Abb. 16: Eigene Darstellung

Abb. 17: Eigene Darstellung

Abb. 18: Eigene Darstellung basierend auf Agentur BahnStadt 2020, BREPARK, Website VMZ: Bike & Ride

Abb. 19: Eigene Darstellung basierend auf Agentur BahnStadt 2020, BREPARK, Website VMZ: Bike & Ride; Kartengrundlage ©GeoBasis-DE/ GeoInformation Bremen, 2021

Abb. 20: BREPARK/Agentur BahnStadt

Abb. 21: Website WK-Bike

Abb. 22: Ausschnitt aus BMVI 2019

Abb. 23: Eigene Darstellung

Abb. 24: Eigene Darstellung basierend auf ADFC-Fahrradklima-Test 2014–2020

Abb. 25: Eigene Darstellung

Abb. 26: SKUMS/GfG Gruppe für Gestaltung; Website www.bremen-bewegen.de/

Abb. 27: SKUMS/AGFK Niedersachsen/Bremen

Abb. 28: Eigene Darstellung basierend auf Bike Citizens 2019

Abb. 29: Eigene Darstellung

Abb. 30: Eigene Darstellung

Abb. 31: Eigene Darstellung

Abb. 32: Eigene Darstellung nach Universität Kassel 2015

Abb. 33: Eigene Darstellung

Abb. 34: Eigene Darstellung

Abb. 35: Eigene Darstellung

Abb. 36: Website ADFC Mängelmelder

Abb. 37: Eigene Darstellung nach Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. 2020

Abb. 38: Eigene Darstellung nach Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. 2020

Abb. 39: Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. 2020

Abb. 40: Bike Citizens

Abb. 41: Eigene Darstellung

Abb. 42: Eigene Darstellung

Abb. 43: Eigene Darstellung

Abb. 44: Eigene Darstellung

Abb. 45: Eigene Darstellung; Kartengrundlage ©GeoBasis-DE/GeoInformation Bremen, 2021

Abb. 46: Eigene Darstellung; Kartengrundlage ©GeoBasis-DE/ GeoInformation Bremen, 2021

Abb. 47: SKUMS/NOL

Abb. 48: SKUMS/NOL

Abb. 49: SUBV 2017b: 40

Abb. 50: SUBV 2014: 148

Abb. 51: ASV

Abb. 52: Eigene Darstellung basierend auf The Mobility Pyramid © SHARE-North project

Abb. 53: Eigene Darstellung

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
AK	Arbeitskreis
ASV	Amt für Straßen und Verkehr
B+R	Bike and Ride
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EFRE	Europäische Fonds für regionale Entwicklung
EUSka	Elektronischen Unfalltypen Steckkarte
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, umgangssprachlich Zebrastreifen
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
HB	Hansestadt Bremen
Hbf.	Hauptbahnhof
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage, umgangssprachlich Ampel
MiD	Mobilität in Deutschland. Studie des BMVI
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobOG	Mobilitätsortsgesetz
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKS	Polizeilichen Kriminalstatistik
Pkw	Personenkraftwagen
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Technisches Regelwerk der FGSV
RMK:R	Regionale Mobilitätskonzept: Rad
SI	Der Senator für Inneres
SKB	Die Senatorin für Kinder und Bildung
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“, früher „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“. Studie der TU Dresden.
StellpLOG	Stellplatzortsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SWAE	Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
TN	Teilnehmende
TÖB	Träger Öffentlicher Belange
UBB	Umweltbetrieb Bremen
ULaaDS	Urban Logistics as an on-Demand Service. Von Bremen koordiniertes EU-Projekt.
VMZ	VerkehrsManagementZentrale
VUK	Verkehrsunfallkommission
WFB	Wirtschaftsförderung Bremen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau**

Contrescarpe 72

28195 Bremen

www.verkehr.bremen.de



www.bauumwelt.bremen.de/1041293