

Immer mehr Menschen fahren mehr Rad – Lebensqualität für die Stadt durch mehr Tempo 30, mehr Platz und mehr Sicherheit für alle Menschen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind

ADFC-Forderungen zur fahrradfreundlichen Politik im Land Bremen 2015 – 2018

Mit dem Ziel, Bremen und Bremerhaven zu noch lebenswerteren Städten zu machen, sind der Radverkehrsanteil und die Aufenthalts- und Bewegungsqualität von Menschen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind, in den nächsten Jahren deutlich weiter zu steigern.

Der ADFC setzt sich dafür ein, dass mehr Menschen öfter Fahrrad fahren können und wollen. Die Voraussetzungen dafür sind in Bremen besonders gut: Spitzenwerte für den Radverkehr beim modal split, bei Besitz von Fahrrädern in den Haushalten, bei der Nutzung des Fahrrads durch die Haushalte. Hier ist auf hohem Niveau eine Steigerung möglich, wenn die unterschiedlichen Anforderungen eines starken und zugleich differenzierten Radverkehrs im Verkehrssystem beachtet werden:

- Unterschiedliche Geschwindigkeiten des Radverkehrs (z.B. Kinder, Jugendliche, Ältere, Pedelecs)
- Nennenswerter Radverkehr auch auf längeren Distanzen als 5 Kilometer (verbreitete Praxis, Trend zum Pedelec)
- Mehrspurige Fahrzeuge (z.B. Kinderanhänger, Lasten-Transporträder)
- Möglichkeiten zum Nebeneinanderfahren und Überholen auf Wegen zum Radfahren
- Flächen zum Anhalten, Warten, Abbiegen an Kreuzungen
- Sichere Fahrradparkmöglichkeiten an Zielen und Quellpunkten des Radverkehrs
- Unsicherheitsgefühle und Unfallrisiken
- Flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Faltrad, Bike & Ride, Park & Bike, Leihräder...)

Im Blick auf die Steigerung der Attraktivität Bremens und Bremerhavens, der Anforderungen des weiter fortschreitenden Klimawandels und unkalkulierbarer Energiepreise soll die Zielmarke der politischen Arbeit der nächsten vier Jahre ein Radverkehrsanteil für Bremen von 33 bis 35% und für Bremerhaven von 15 bis 20 Prozent aller innerstädtisch zurückgelegten Wege sein.

Die Fahrradförderung hat dabei innerhalb des „Umweltverbundes“ eine herausgehobene Bedeutung – mit der Attraktivierung des Fahrradfahrens lassen sich – auch auf hoher Ausgangsbasis – gerade im Kurzsteckenverkehr, aber auch im Stadt-Umland-Verkehr und stadtweit weiterhin Umsteiger/innen gewinnen. Auf Basis des umzusetzenden **Verkehrsentwicklungsplans (VEP)** wird die Agenda von Maßnahmen zügig konkretisiert, mit einem **angemessenen Budget** und den **notwendigen personellen Ressourcen** ausgestattet und zeitnah umgesetzt.

Der Trend zum hochwertigen Fahrrad mit elektrischem Rückenwind ("Pedelec") findet in der Qualität der angebotenen Infrastruktur zum Parken und Fahren Unterstützung.

Folgende Themen werden in der neuen Legislaturperiode vordringlich bearbeitet:

- Einführung von Regeltempo 30 (ggf. auch Tempo 40) auf weiteren Stadtverkehrsstraßen
- Knüpfen eines leistungsgerechten Radverkehrsnetzes durch
 - Reparatur / permanente Verbesserung von Kreuzungen einschließlich der Ampelschaltungen im Verlauf der Fahrrad-Haupttrouten und der ergänzenden Radrouten
 - Öffnung letzter Einbahnstraßen (in Tempo-30-Zonen)
 - Schaffung sicherer Wege zum Radfahren durch **Markierung neuer Radfahrstreifen**, systematische Schaffung von **Fahrradstraßen**

Konsequent Fahrradverkehr ausbauen und fördern

ADFC-Forderungen

zur fahrradfreundlichen Politik im Land Bremen 2015 - 2018



- **Freihalten der Fuß- und Radwege** von parkenden Kfz
- Deutliche Verbesserung der Fahrrad-Anbindung der Überseestadt
- Konkretisierung der Planungen für **zusätzliche Weserquerungen** für Menschen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind, parallel zur Wilhelm-Kaisen-Brücke sowie parallel zur A 1, außerdem Prüfung der Möglichkeiten für ein Fahrrad-/Fußgänger-Angebot im Zuge der A281 (Wesertunnel)
- Beginn der **Schaffung eines Netzes von Premiumrouten** für den Radverkehr entsprechend dem Konzept des VEP – Baubeginn für die erste Route spätestens 2017, Realisierungsplanung mindestens 2 weiterer Routen.
- Deutliche Kennzeichnung und **Trennung von Rad- und Fußverkehrsflächen**, wo immer möglich.

Dazu gehören im Bereich der Infrastruktur folgende Vorhaben:

- Planung und **Ausbau der Wege zum Radfahren** an Hauptverkehrsstraßen
 - Mehr Platz zum Warten vor Ampeln
 - Verbreiterte Fahrflächen, vorzugsweise auf vorhandenen Fahrbahnen, um den steigenden und erwünschten Radverkehrsmengen gerecht zu werden.
- **Ampeln:** Noch immer müssen Radfahrende an großen Kreuzungen oft lange warten, bedingt durch die Verkehrsführung und für den Kfz-Verkehr optimierte Schaltzeiten. Das zur Abhilfe bereits auf den Weg gebrachte Ampel-Verbesserungsprogramm zur Förderung des Radverkehrs wird zügig umgesetzt und um weitere Knoten ergänzt, bei denen der Radverkehr vom Fußgängersignal entkoppelt wird.
 - Die Radverkehrsführung am **Knoten Am Dobben/Dobbenweg/Bismarckstraße/Außer der Schleifmühle** sollen hierzu modellhaft im Sinne der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) durch Schaffung direkter Abbiegestreifen überplant werden.
 - Die **Querungen des Bahnhofsplatzes** zwischen Breitenweg und Gustav-Deetjen-Tunnel (Postamt 5) werden optimiert (Fortsetzung des Radfahrstreifens vom Herdentorsteinweg) sowie die Flächen für Fuß- und Radverkehr im Gustav-Deetjen-Tunnel erweitert.
 - Nennenswerte Einsparungen sind durch **Deregulierung** (=Abbau/zeitweise Abschaltung abgängiger/ überflüssiger Ampeln) erzielbar.
 - Der **Knoten Hansator/Europahafen/Kaffeequartier** wird praxistauglich radverkehrsgerecht umgestaltet.
- Fortsetzung der **Sanierung** vorhandener Radwege entsprechend ihrer künftigen Bedeutung im Netz einschließlich Rückbau/ Umwidmung von Radwegen in Tempo-30-Zonen, sofern dem nicht gewichtige Gründe entgegenstehen.
- Konsequente Einbindung des **Radverkehrs bei laufenden Planungen**. Auch bei Planungen/ Umbauten der BSAG, der Wirtschaftsförderung und Hansewasser sowie anderer Projektträger stellt ein Abgleich mit dem aktuellen Stand der Technik (ERA) sicher, dass ohnehin fällige Baumaßnahmen auch den Ansprüchen wachsender Fahrrad-Mobilität gerecht werden.
- Ein **regelmäßiges Monitoring und Evaluation**/Erfolgskontrolle sind aufzubauen; als Datenbasis dienen dabei das zu erweiternde Netz von Zählstellen sowie Nutzerbeteiligungen.
- Ein besseres **Baustellenmanagement für den Radverkehr** ist weiterhin notwendig, um künftig verkehrssichere und gut befahrbare Wege auch an vorübergehenden Engpässen sicher zu stellen. Hierzu sind die „Grundsätze zur Radverkehrsführung an Baustellen“ der ERA anzupassen ihre Umsetzung strikt zu beachten.
- Die Ausweitung der **Verkehrsüberwachung** soll Nutzung der für den Umweltverbund vorgesehenen Verkehrsflächen sicherstellen.

Konsequent Fahrradverkehr ausbauen und fördern

ADFC-Forderungen

zur fahrradfreundlichen Politik im Land Bremen 2015 - 2018



- Hochwertige **Angebote zum Fahrradparken** sind zu schaffen und deutlich auszubauen: Hierzu zählen die Aufstellung weiterer Anlehnbügel, auch im Bereich der Fahrbahnränder, die Erprobung von Gemeinschaftsräumen zum Fahrradparken im öffentlichen Raum sowie die systematische Unterstützung von **Bike & Ride** durch sichere Fahrradparkangebote (Boxen, Gemeinschaftsanlagen) an den Haltestellen des Schienenverkehrs, insbesondere an den Bahnhöfen der Regio-S-Bahn in der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Die Radstation am Hauptbahnhof kann aus allen Richtungen legal **fahrend** mit dem Rad erreicht werden.
- Personelle Ressourcen in Form eines **Teams Nahmobilität** stellen die Qualität und Kontinuität der Umsetzung von Maßnahmen zur Fahrradförderung ab Beginn der Regierungsarbeit sicher.

Fahrradförderung braucht Öffentlichkeitsarbeit & Marketing:

Auf Dauer angelegte und wiederholte **Sympathiekampagnen** fürs Fahrradfahren und Angebote für mehr und rücksichtsvollere Fahrradnutzung sind zu fördern, Autofahrende sollen für legale Fahrbahnbenutzung durch Radfahrende und für das Freihalten der Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau sensibilisiert werden. (Mehr nach dem Muster: „Zusammen unterwegs“.)

Themenbezogene Events als regelmäßig wiederkehrende Veranstaltungen mit niedrighschwelligem Informations- und Überzeugungsangeboten sind zu sichern und auszubauen. Beispiele hierzu sind:

- Autofreier StadTraum mit **ADFC HochstraßenTour**,
- Das **Bremer Fahrradfestival** – als Straßenfest auf dem Osterdeich in Kooperation mit Kulturveranstaltung Breminale
- Die ADFC-Urlaubsmesse „Radreisen grenzenlos“ sowie „Rad+Outdoor“ als Fahrrad-Leitmesse für die Region

Großveranstaltungen und -Veranstaltungsorte wie das Weserstadion sind deutlich fahrradfreundlicher zu gestalten.

Gesprächsrunden und Fachveranstaltungen zur Kommunikation moderner Radverkehrsführung für die Politik (Veranstaltungsreihen für Multiplikatoren, Beiräte, Medien)

- Radverkehrs-Internetauftritt: Routenplaner, Mängeldatenbank, Verkehrshinweise
- Aktualisierte Print-Informationen: Fahrrad-Stadtplan, Fahrrad-Parkplan

Systematische Förderung einer nachhaltigen **Mobilitätsbildung und Erhöhung der Verkehrssicherheit**, hierzu zählen:

- Erstellung und Aktualisierung regionaler **Schul(rad)wegepläne**, für alle Stadtteile Bremens innerhalb von 5 Jahren flächendeckend
- **(Weiter-)Bildungsangebote praxisnah** z. B. zum Radfahren-Lernen, zur Fahrrad-Technik
- **Sicherheits-Checks** von Kinder- und Erwachsenen-Fahrrädern

Etablierung des **Fahrradtourismus** als Städtetourismus auch für Bremen,

- Weiterentwicklung und Verstärkung der Kampagne und aufmerksamkeitssteigernden Maßnahmen **„Bremen - bike it!**
- Informationsversorgung der Fahrradtouristen durch die Bremer Touristik Zentrale.

Unterstützung des Fahrradfahrens im Dienste der **Gesundheitsvorsorge und Unfallverhütung**

- Mit dem Rad zur Arbeit (Kampagne),
- Wettbewerb „Fahrradaktiver Betrieb“, regelmäßiges Fahrradfahren als Baustein betrieblichen Gesundheitsmanagements

Die genannten Maßnahmen werden umfassend und kontinuierlich durch die AG Radverkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für Bremen, den Runden Tisch Radverkehr für Bremerhaven sowie die AG Fahrradtourismus für das Land Bremen entwickelt und begleitet.

Konsequent Fahrradverkehr ausbauen und fördern

ADFC-Forderungen

zur fahrradfreundlichen Politik im Land Bremen 2015 - 2018



Maßnahmen Beratung:

Unterstützung kompetenter kontinuierlicher **Mitwirkung des ADFC**. Die ausreichende finanzielle Förderung des ADFC Bremen (mindestens 25.000 Euro/Jahr) für die Beratung der Stadt Bremen bei radverkehrsfriendlicher Infrastrukturplanung führt zu erheblichen Spareffekten. Hiermit gelingt die frühzeitige, abgestimmte und gezielte Beratung von Politik und Verwaltung durch Experten; zugleich sorgt der ADFC Bremen für kompetente Information der Öffentlichkeit.