

ADFC-Barometer zur Bremer Bürgerschaftswahl 2019

Wie stehen die Bremer Parteien zum Thema „Radfahren in Bremen“?

7 Fragen –
5 Parteien
antworten



#MEHRPLATZFÜRSRAD

ADFC-Forderungen für die kommenden vier Jahre

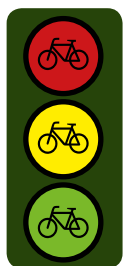
Bremen braucht die Verkehrswende. Die derzeitige autozentrierte Verkehrsinfrastruktur ist überlastet und überall in Bremen können wir negativen Auswirkungen auf die Stadt sehen, hören, atmen und spüren. In Bremen ist es daher seit Jahren ein von der Politik erklärtes Ziel, mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen, denn das Fahrrad nimmt wenig Platz in der Stadt ein, es verbraucht weder kostbaren Ressourcen noch emittiert es Abgase, es ist kostengünstig und gesund.

Doch trotz der vollmundigen politischen Willenserklärungen zur Fahrradfreundlichkeit Bremens verzeichnen Stadt und Land steigende KFZ-Zulassungszahlen und einen stagnierenden, sogar leicht sinkenden Radverkehrsanteil. Ziel der Politik muss es sein, diejenigen Menschen für das Fahrradfahren gewinnen, die es jetzt noch nicht tun. Dafür muss Bremen eine Radverkehrsinfrastruktur bieten, die so sicher und komfortabel ist, dass Menschen von 8 bis 80 Jahren diese gerne nutzen.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2014 ist ein großartiger, mit allen relevanten Akteuren in Bremen abgestimmter Handlungsleitfaden. Er beschreibt, an welchen wichtigen Punkten, mit welchen sehr konkreten Maßnahmen und auch mit welchen finanziellen Mitteln man den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und Car-Sharing stärken und fördern kann. Leider ist seither erschreckend wenig an konkreten Maßnahmen umgesetzt worden.

Das soll sich ab der nächsten Legislaturperiode nachhaltig ändern! Am **Sonntag, 26. Mai** sind alle Bremerinnen und Bremer zur Bürgerschaftswahl aufgerufen: Lesen Sie jetzt, wie die einzelnen Parteien zu konkreten Fahrrad-Fragen in Bremen und Bremerhaven stehen.

Ausführliche Kommentare des ADFC Bremen zu den einzelnen Partei-Antworten finden Sie unter: www.adfc-bremen.de/radverkehr/wahlpruefsteine2019



schlecht für Radfahrende

mittelmäßig für Radfahrende

gut für Radfahrende

Sieben Fragen – Fünf Parteien antworten

Alle aktuell in der Bürgerschaft vertretenen Bremer Parteien (über 5%) haben die gleichen Fragen vom ADFC Bremen zugesandt bekommen. Die ADFC-Positionen zu den Fragen finden Sie auf Seite 8.

Alle Antworten sind auf 600 Zeichen beschränkt und wurden nicht vom ADFC bearbeitet. Eine ADFC-Wertung wurde im Anschluss in Form einer Ampel hinzugefügt.

1. Radverkehr braucht Infrastruktur.

Wird Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode die im VEP geforderten Premiumrouten inkl. der Weserquerungen realisieren?

2. Radverkehr braucht Rücksicht.

Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, dass KFZ-Parkplätze in Bremen konsequent und flächendeckend bewirtschaftet werden? Und welche Maßnahmen wird Ihre Partei ergreifen, um Fahrradspuren / -wege von illegal haltenden und parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?

3. Radverkehr braucht Sicherheit.

Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Partei umsetzen, damit der juristisch geforderte Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen von Radfahrenden durch KFZ-Fahrende eingehalten wird?

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit.

Wird sich Ihre Partei für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts einsetzen?

5. Radverkehr braucht freie Fahrt.

Was kann aus der Sicht Ihrer Partei an Ampelschaltungen und Kreuzungsführungen verbessert werden, damit Menschen mit dem Fahrrad gefahrenfrei und ohne unnötige Zwangsaufenthalte vorankommen?

6. Radverkehr braucht Rückenwind.

Welche Bausteine des Radverkehrsgutachtens Bremerhaven sollen mit Ihrer Partei in den nächsten 4 Jahren umgesetzt werden?

7. Radverkehrsförderung kostet.

Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?

1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen



Im Verkehrsentwicklungsplan sind acht Premium-Radrouten vorgesehen. Den Schwerpunkt legen wir darauf, das Alltagsnetz zu sanieren. Die Radpremiumrouten werden nach und nach ausgebaut, um sichere und schnelle Verbindungen zwischen allen Stadtteilen herzustellen. Bei den Weserquerungen wollen wir vorrangig die Planung für die gemeinsame Fuß- und Radwegbrücke über die Weser zwischen Obervieland und Hemelingen voranbringen. Den Vorrang für diese Weserquerung sehen wir - neben den bestehenden großen Umwegen - insbesondere auch mit Blick auf das in Achim-West entstehende neue Gewerbegebiet.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung



Die gängige Parkraumbewirtschaftung - besonders im Innenstadtbereich - halten wir für zielorientiert werden diese fortführen. Der ruhende Verkehr muss konsequent überwacht, Verstöße entsprechend geahndet werden.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand



Der gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsabstand beträgt 1,5 Meter und gilt immer, unabhängig davon, ob Radfahrende auf der Straße, einem Radweg oder einem Schutzstreifen fahren. Kann der Abstand nicht eingehalten werden, gilt ein faktisches Überholverbot. Für noch mehr Sicherheit nutzen wir künftige Straßenbaumaßnahmen für Verbesserungen für den Radverkehr.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30



Es gibt bereits insgesamt 583 Tempo-30-Zonen in Bremen, weitere werden dazu kommen: Geplant sind ca. 70, denkbar sind sogar bis zu 178. Ausgangspunkt für diese Pläne ist die Ende 2016 in Kraft getretene Novellierung der Straßenverkehrsordnung. Das bedeutet künftig Tempo 30 vor sensiblen Bereichen wie Kitas, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern. Die entsprechenden Zonen werden wir in Abstimmung mit den Beiräten festlegen.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen



Wir werden das Programm zum fahrradfreundlichen Umbau von Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes fortsetzen und Knotenpunkte und unsichere Straßenräume im Hinblick auf Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger umgestalten, auch mit ausreichend großen Aufstellflächen an Ampelkreuzungen. Dabei werden wir im Sinne der gleichberechtigten Berücksichtigung aller Verkehrsarten auch die Ampelschaltungen für den Radverkehr optimieren und die langen Wartezeiten senken. Dazu gehören - neben einem optimalen Verkehrsfluss - auch Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven

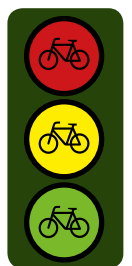


Für die Stadtgemeinde Bremerhaven wird zurzeit der Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030 erarbeitet. Dieser wird für uns die Basis für den zukünftigen Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und damit auch der Infrastruktur für den Fahrradverkehr bilden. Mit der „Fahrradtrasse Nord-Süd“ sollen in Bremerhaven die Innenstadt, der Norden und der Süden komfortabel und sicher per Fahrrad zu erreichen sein. Und auch die vorhandenen Radwege müssen instandgesetzt und gehalten werden.

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt



Derzeit werden jährlich rund eine Million Euro für die Sanierung von Radwegen ausgegeben. Diese Summe bezieht sich aber allein auf Erhaltungsmaßnahmen. Für andere Vorhaben, wie etwa den Neubau von Radwegen oder das Fahrradmodellquartier in der Neustadt, kommen die Finanzmittel aus verschiedenen Töpfen, nicht zuletzt vom Bund. Auch für die Fuß- und Radwegbrücke über die Weser zwischen Hemelingen und Obervieland gilt es zusätzliche Mittel einzuwerben. Einen konkreten Betrag, wie in der Frage angesprochen, können wir daher noch nicht nennen.





1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen



Die CDU Bremen steht hinter den einzelnen Maßnahmen des 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes und fordert somit auch eine zügige Realisierung der Radpremiumrouten. Diese sind nach Ansicht der CDU Bremen im engen Austausch mit den betroffenen Beiräten zeitnah zu planen und umzusetzen. Besonders die Premiumroute zwischen Bremen-Nord und Hemelingen sollte unserer Auffassung nach prioritär umgesetzt werden, weil nur ca. 15 Prozent der Strecke um- bzw. ausgebaut werden müssen und mit einer Länge von 43 Kilometer den größten Nutzen für die Menschen in Bremen-Nord und Bremen-Stadt hat.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung



Auf der Grundlage eines neuen Bremischen Mobilitätsgesetzes werden wir Grundsätze zur gerechten Gestaltung von Straßenräumen und insbesondere zur Finanzierung von Sanierung und Neubau verlässlich und transparent regeln. Gegenstand des Gesetzes wird auch die Bewirtschaftung von Parkplätzen sein. Der neue Ordnungsdienst sowie die Polizei müssen nach unserer Auffassung konsequenter gegen Falschparker vorgehen, damit auf Fuß- und Radwegen abgestellte Fahrzeuge schneller entfernt werden können.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand



Wir wollen die Verkehrssicherheit in Bremen und Bremerhaven steigern und durch mehr Polizeikontrollen das Sicherheitsgefühl, insbesondere von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahren und Fußgängern deutlich verbessern. Verkehrsüberwachung muss insbesondere vor Kindergärten und Grundschulen, aber auch vor Seniorenwohnheimen, erkennbarer als bisher einen Schwerpunkt bilden. Bei Kontrollen muss auch auf die Einhaltung des Sicherheitsabstandes geachtet werden.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30



Wir werden auf Straßenabschnitten in denen sich Schulen oder Kindergärten, sowie Krankenhäuser, Senioren- und Pflegeheime sowie Behinderteneinrichtungen befinden Tempo 30 einführen. Eine generelle Einführung von Tempo 30 im

innerstädtischen Bereich lehnen wir zugunsten eines störungsfreien Verkehrsflusses ab.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen



Wir wollen den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer effizienter steuern. Dazu werden wir die Ampelschaltungen an hochfrequentierten Kreuzungen bedarfsgerechter und tageszeitabhängig unter Nutzung moderner digitaler Mittel intelligent und dynamisch anpassen. Die Einführung von Grünpfeilen für den Fahrradverkehr auf Premiumrouten werden wir prüfen.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven



Wir wollen auch die Infrastruktur in Bremerhaven sanieren und ausbauen, das schließt das Radwegenetz mit ein. Wir wollen die Möglichkeiten für eine Fahrradleihstation am Bremerhavener Hauptbahnhof schaffen, um dadurch u.a. den Fahrradtourismus zu stärken. Außerdem wollen wir den Radweg Neuemoorweg in Höhe des Agenda Waldes sanieren und für eine bessere Beleuchtung des Rad- und Fußweges zwischen Görlitzer Straße und Ratiborer Straße sorgen. Außerdem wollen wir Rad-schnellwege ausbauen und vorhandene Barrieren (u.a. Kopfsteinpflaster) abbauen.

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt

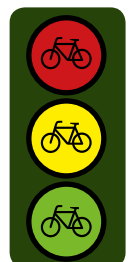


Die CDU Bremen setzt sich für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes ein. Jede Einzelmaßnahme muss dabei eine positive Kosten-Nutzen-Relation aufweisen. Die Nennung globaler Summen ist daher nicht zielführend.

schlecht für Radfahrende

mittelmäßig für Radfahrende

gut für Radfahrende



1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen



Wir wollen die Mittel für den Radverkehr für verbesserte Instandhaltung, Fuß- und Radbrücken und die forcierte Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan 2025 beschlossenen Radpremiumrouten vervierfachen. Die Radpremiumroute D 15 (Hemelingen-Bremen-Nord) soll beschleunigt fertig werden. Die teilweise fertiggestellte Route von Lilienthal nach Huchting (D 16) und die D 17 (Obervieland bis GVZ) halten wir für vorrangig. Wir haben uns für die innenstadtnahe Weserquerung (D 22) stark gemacht, setzen uns für Fuß- und Radbrücken in Hemelingen und zwischen der Überseestadt und Woltmershausen ein.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung



Kraftfahrzeuge stehen im Schnitt 23 Std. am Tag auf Parkflächen, oft kostenlos im öffentlichen Raum. Wir sind für eine spürbare Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Für die Überwachung sollen deutlich mehr Stellen geschaffen werden, die sich weitgehend refinanzieren. Selbst in der Innenstadt konnten sich die GRÜNEN in der Koalition nicht durchsetzen, die seit 12 Jahren stabilen Gebühren anzupassen. Gehweg- und Fahrradspurparken muss stärker geahndet werden. Wir wollen geschützte Fahrradwege schaffen. Im Bund werden wir uns für eine Erhöhung der Strafen einsetzen.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand



Eigentlich besteht ein Überholverbot von Radfahrenden durch Autofahrende, wenn die geforderten 1,5 m Sicherheitsabstand beachtet würden. Selbst in hochfrequentierten Fahrradstraßen wie Parkallee oder Humboldtstraße dürften die meisten Überholvorgänge nicht regelkonform sein. Ein Überholverbot für Autofahrende in Fahrradstraßen wäre aus GRÜNER Sicht zielführend. Eine Intensivierung der Informationskampagne ist sinnvoll nicht nur an Bussen, sondern auch an Polizeifahrzeugen. An neuralgischen Punkten muss die vorhandene Regel kontrolliert werden, was bisher bedauerlicherweise nicht erfolgt.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30



Wir Bremer GRÜNEN waren damals die einzige Partei, die beim Bremer Bündnis für eine Europäische Bürgerinitiative mit dem Ziel einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 in Städten u.a. mit ADFC, BUND, Verkehrswacht mitgewirkt hat.

Aus Verkehrssicherheitsgründen setzen wir uns weiterhin dafür ein. Bei 30 km/h halbiert sich der Anhalteweg gegenüber Tempo 50. Auf Routen der Wirtschaftsverkehre könnte weiter Tempo 50 gelten. Das müsste dann aber aus Sicht der Verkehrssicherheit begründet werden. Tempo 30 erhöht signifikant die Verkehrssicherheit und verbessert die Flüssigkeit des Verkehrs.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen



Das GRÜNE Verkehrsressort hat sich der sicheren Umgestaltung von Kreuzungen gewidmet. In der Rembertistraße wurde die erste grüne Welle für Radfahrende geschaffen. Die Signalisierung von Rad- und Fußverkehr mit Kombiampeln macht wegen unterschiedlicher Räumzeiten wenig Sinn und wird verändert. Wir wollen kürzere Wartezeiten für Fußgänger*innen und Radfahrende. Das wurde an den Ampeln der Schwachhauser Heerstraße auf GRÜNE Initiative umgesetzt. Es soll Schwerpunkt beim von uns angestoßenen integrierten Konzept Verkehrssicherheit sein. Die Fußgänger*innen sind vorrangig mit zu beachten.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven



Bremerhaven besäße gute Voraussetzungen für Radverkehr. Der Anteil dümpelt bei 10 %. Die Posse der Fahrradführung Kennedybrücke zeigt, dass die Große Koalition aus SPD/CDU bei der Fahrradförderung streikt. Ein Gesamtkonzept fehlt. Es gibt Defizite in der Radinfrastruktur, Netzlücken, schlechte Zustände. Es fehlt an Beschilderung, Leihfahrrädern, Bike & Ride, Abstellmöglichkeiten. Wir GRÜNE fordern mehr Mittel, ein*e Nahverkehrsbeauftragte und weiteres Personal. Auf der Columbusstraße kann ein Fahrstreifen durch eine Radspur ersetzt werden. Das wäre ein Anfang moderner Radverkehrspolitik.

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt



Trotz mehr Mitteln und personeller Verstärkung durch das Team Nahmobilität in Bremen, reicht das längst nicht. Es gibt eine jahrzehntelange Benachteiligung des Radverkehrs. GRÜNES Ziel für die kommenden Haushalte ist, die Mittel für den Radverkehr in einem ersten Schritt zu vervierfachen. Das wären etwa 26 € pro Einwohner*in im Jahr. Wir GRÜNE streben 36 € wie in Kopenhagen an. Um diese Finanzmittel auch auszugeben, bedarf es einer personellen Verstärkung. Für Bremen wären dies etwa 8-10 zusätzliche Stellen. In Bremerhaven ist eine Radverkehrsabteilung mit entsprechenden Mitteln zu schaffen.

DIE LINKE.

1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen



DIE LINKE setzt sich für die Verkehrswende und eine autoarme Stadt ein. Dafür braucht es echte, abgegrenzte und breite Radinfrastrukturen mit einer Spur pro Fahrtrichtung. Der Ausbau der Radpremiumrouten stockt ärgerlicherweise bislang. Die Premiumroute D15 (Blumenthal – Hemelingen) und die Brücke zwischen Hemelingen und Obervieland müssen unverzüglich realisiert werden. Wir wollen auch die anderen Routen aus dem VEP zeitlich vorziehen und schneller planen. Dafür müssen die verkehrsplanerischen Kapazitäten im ASV erheblich aufgestockt und die investiven Mittel deutlich angehoben werden.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung



Illegales Parken muss stärker als bisher kontrolliert und durch höhere Bußgelder bestraft werden. In Berlin wurden die gesetzlichen Möglichkeiten für das Abschleppen falsch geparkter PKW erweitert. Das wollen wir auch für Bremen prüfen. Parkraumbewirtschaftung muss in den Quartieren mit hohem Parkdruck realisiert werden. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollen zweckgebunden für klimaverträgliche Verkehrsträger eingesetzt werden.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand



Sicheres Radfahren braucht eigenständige und baulich abgegrenzte Infrastrukturen. Rein „aufgemalte“ Schutzstreifen führen erfahrungsgemäß nicht dazu, dass PKWs den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50m einhalten. Sicheres Radfahren braucht auch ein deutlich stärkeres Bewusstsein von Autofahrer*innen für die StVO, gegen die immer noch alltäglich verstoßen wird.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30



Wir wollen Tempo 30-Zonen in Bremen und Bremerhaven deutlich ausweiten. Vor Kitas und Schulen, Altenheimen und ähnlichen Einrichtungen soll konsequent Tempo 30 gelten und mit Hilfe von strikten Parkverboten eine sicher einsehbare Querung auch für kleine Kinder ermöglicht werden. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit muss auf Bundesebene durchgesetzt werden. DIE LINKE im Bundestag hat entsprechende Gesetzentwürfe bereits eingereicht.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen



Gerade große Kreuzungen wie der Brill müssen für Radfahrer*innen sicher sein. Bauliche und farbliche Abgrenzungen der Querungen können die Situation verbessern, indem die Gefahr durch rechtsabbiegende Fahrzeuge reduziert wird. Außerdem müssen die Ampeln an Unfallschwerpunkten so geschaltet werden, dass Radfahrer deutlich vor den rechtsabbiegenden Fahrzeugen grün bekommen. Wir fordern eine grüne Welle für Radfahrer*innen auf den priorisierten Routen und Fahrradstraßen. LKW müssen flächendeckend mit einem Abbiegeassistent ausgestattet sein, damit Unfälle im „toten Winkel“ minimiert werden.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven



In Bremerhaven ist ein sicheres Radwegenetz nach einem Generalplan zu entwickeln. Gegen den Vorrang für den motorisierten Individualverkehr setzen wir uns für eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zugunsten von stadtverträglichen Mobilitätsformen ein, z.B. durch Umwidmung von Fahrbahnen zu Angebotsstreifen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Damit diesem mehr Nachdruck gegeben wird, setzen wir uns für eine*n Mobilitätsbeauftragte*n ein, wie es sie in vielen österreichischen Kommunen gibt. Die Einflussmöglichkeiten des Rundes Tisches für den Fahrradverkehr wollen wir stärken.

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt

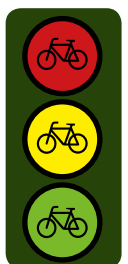


Die Ausgaben im Verkehrsbereich gehen hauptsächlich in die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr. Das wollen wir ändern. 20 Millionen Euro halten wir für eine realistische und gerechtfertigte Zielgröße um die Maßnahmen aus dem VEP in Bremen umzusetzen.

schlecht für Radfahrende

mittelmäßig für Radfahrende

gut für Radfahrende



1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen



Auch in der nächsten Legislaturperiode werden die Mittel begrenzt sein, daher wollen wir den Bau der Premiumrouten unter Einbeziehung der Beiräte nur sukzessive fortsetzen.

Auch hat für uns die Sanierung der vorhandenen Radwege Priorität.

Den Bau von Fahrradbrücken (auch mit hohem Anteil an Bundesmitteln) halten wir Freien Demokraten aktuell für das falsche Signal angesichts des Sanierungsstaus, bspw. bei Schulgebäuden.

Wir wollen eine Weserquerung von der Überseestadt nach Woltmershausen für Fußgänger, Rad- und Autofahrer, wie sie im VEP vorgesehen ist.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung



Digitalisierung bietet Möglichkeiten Parkplätze flächendeckend zu bewirtschaften, sie wollen wir nutzen. Zugleich wollen wir, dass in der Innenstadt die ersten zwei Stunden auf Parkplätzen und in Parkhäusern kostenlos geparkt werden darf. Anwohner sollen weiter ohne Parkgebühren parken können. Für sie wollen wir weitere Parkmöglichkeiten schaffen.

Wir haben uns für die Einrichtung des Ordnungsdienstes eingesetzt. Wir wollen, dass er personell gestärkt wird. Wir wollen, dass Menschen die auf Radwegen parken, konsequent Knöllchen kriegen und Fahrzeuge in letzter Konsequenz abgeschleppt werden.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand



Auch dies lässt sich nur durch eine Mischung aus Aufklärung der Autofahrer und Kontrolle erreichen.

Da wo es möglich ist, werden wir, bspw. im Zuge von Fahrbahnsanierungen, Orientierungstreifen anbringen, die deutlich machen, welchen Platz Radfahrende brauchen, um sicher fahren zu können.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30



Nein! Durch Assistenz-System werden Autos immer sicherer. LkWs sind – nach unserer Auffassung – konsequent mit Abbiegeassistenten auszurüsten. Bis dies geschieht sind Hinweisgeber nötig.

Wir sind dafür ergänzend an Gefahrenstellen Tempo 30 auszuweisen.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen



Ampeln stehen dort, wo Verkehre aufeinandertreffen und geregelt werden müssen. Problem ist dabei, dass Verkehre unterschiedlicher Geschwindigkeiten aufeinander treffen.

Erschwert wird dies noch durch Vorrangschaltungen für den ÖPNV und die Aufspaltung des Radverkehrs in schnellere und langsamere Verkehre durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern. Wo möglich wollen wir flexible, digitale Ampelschaltungen, die fließenden Verkehr ermöglichen und Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer minimieren.

Dort wo Raum ist wollen wir Fahrradaufstellflächen schaffen, farbliche Kennzeichnung von Radwegen und Radfahrstreifen bieten Orientierung und ein Mehr an Sicherheit.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven



Kernpunkt und damit Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf die Schließung von Netzlücken und die Instandhaltung der Radwege.

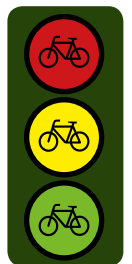
An vielen Stellen wurde bereits einfache Maßnahme wie Piktogramme auf der Straße durchgeführt, aber der Weg mit dem Rad durch die Stadt bleibt voller unnötiger Hindernisse. Wir hätten längst ein Verkehrskonzept erwartet, das auch den Radverkehr entsprechend verpasst. Aber auch 7 Jahre nach dem Auftrag durch die Stadtverordnetenversammlung bleibt der Magistrat das Konzept schuldig. Wir wollen das Konzept noch 2019!

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt



Letztlich wird dies erst bei Haushaltsaufstellung des nächsten Jahres geklärt werden können. Denn erst dann stehen die Bedarfe und Möglichkeiten endgültig fest. Derzeitiger

Überlegungsstand bei uns ist, dass wir rund 3 Millionen Euro pro Jahr im Haushalt einplanen wollen. Hinzu kommen Mittel für Straßensanierungen in deren Zuge Radwege angelegt oder Radfahrstreifen angelegt werden.



Das sagt der ADFC dazu



1. Radverkehr braucht Infrastruktur - Premiumrouten / Weserquerungen

ADFC und BUND fordern die konsequente Realisierung der im VEP-geplanten Premiumrouten und Weserquerungen. Für die kommende Legislaturperiode heißt das: Zügiger Baubeginn und Umsetzung der in Planung befindlichen Route zwischen Hemelingen und Farge sowie zwei weiterer Premiumrouten (von Lilienthal bis Huchting und von Obervieland bis zum GVZ). Dies beinhaltet zwingend den Bau der im VEP verabschiedeten zusätzlichen Brücken für Rad- und Fußverkehr zwischen Hemelingen und Habenhausen sowie zwischen Piepe, Stadtwerder und Altenwall.

2. Radverkehr braucht Rücksicht - Parkraumbewirtschaftung

Der ADFC setzt sich gemeinsam mit dem Bündnis Verkehrswende und der Bürgerinitiative „Platz da!“ für ein flächendeckendes Parkraummanagement in Bremen ein. Das bedeutet unter anderem klare Kennzeichnung erlaubter Parkflächen, Einführung von innerstädtischen Parkgebühren, Ausweitung der Parkraumüberwachung und damit konsequente Sanktionierung von Falschparkern. Durch die Einnahmen soll der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Car-Sharing attraktiver gestaltet werden, um nachhaltige Mobilität zu stärken.

3. Radverkehr braucht Sicherheit - Sicherheitsabstand

Der Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden wird so gut wie nie eingehalten. Der ADFC fordert daher eine gesetzliche Regelung, die – wie in Spanien - vorschreibt, dass man beim Überholen von Personen auf dem Rad immer einen Fahrstreifenwechsel vollziehen muss. Sollte kein zweiter Fahrstreifen vorhanden sein oder die Einhaltung des Mindestabstands nicht möglich sein, darf die Rad fahrende Person nicht überholt werden.

4. Radverkehr braucht verträgliche Geschwindigkeit - Tempo 30

Der ADFC setzt sich grundsätzlich für eine Regelschwindigkeit von 30 km/h innerorts ein. Die Reduzierung von 50 auf 30 km/h führt nachweislich zu einem Sicherheitsgewinn auf der Straße: Durch Verkürzung des Anhalteweges, gleichmäßigeren Verkehrsfluss, kleineren Geschwindigkeitsunterschieden und Verringerung der Aufprallgeschwindigkeit kommt es zu weniger schweren Unfallfolgen.

5. Radverkehr braucht freie Fahrt - Ampeln und Kreuzungen

Radfahrende werden an Kreuzungen und bei Ampelschaltungen oft benachteiligt und teilweise sogar gefährdet. Der ADFC fordert daher unter anderem vorgezogene Aufstellflächen und eigene Ampeln für Radfahrende an Kreuzungen, deutliche Markierung der Radwege, spürbar kürzere Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr bei Ampelphasen und – wo immer möglich – ‚Grüne Welle‘ für den Radverkehr.

6. Radverkehr braucht Rückenwind - Radverkehrsgutachten Bremerhaven

Im Bremerhavener Radverkehrsgutachten wurden bereits 2014 diverse Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen. Seitdem ist zu wenig passiert. Der ADFC fordert daher für die kommende Legislaturperiode insbesondere den Aus- bzw. Neubau der Nord-Süd-Fahrradachsen, die Instandsetzung touristischer- und Stadtteil-bezogener Wegweisung sowie eine fahrradfreundliche Gestaltung der Innenstadt. Gerade bei den vielbesuchten Havenwelten sind durchgehende, sichere Radspuren vom Elbinger Platz und ausreichend Fahrradabstellanlagen (mit abschließbaren Boxen) dringend notwendig.

7. Radverkehrsförderung kostet - Budget im Haushalt

Der ADFC fordert in der nächsten Legislaturperiode eine deutliche Erhöhung der finanziellen Mittel für den Radverkehr auf 20 Mio. Euro pro Jahr und die Bereitstellung von mindestens acht zusätzlichen Vollzeitstellen im Verkehrsressort und Amt für Straßen & Verkehr. Dies schafft die Grundvoraussetzungen, um in den nächsten vier Jahren den Sanierungsstau der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur abzubauen und ein leistungsfähiges Netz – die Premiumrouten – zusätzlich aufzubauen.



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bremen e.V.
Bahnhofsplatz 14a, 28195 Bremen
Tel. (0421) 51 77 88 2-0
Fax (0421) 51 77 88 25
www.adfc-bremen.de