

Masterplan Fahrradverkehr Bremen

Zielsetzung:

Bremen hat einen Fahrradanteil von 26 % an allen Verkehren. Unser Ziel ist es, den Fahrradverkehr schnellstmöglich auf über 30 % zu erhöhen. Als langfristiges Ziel ist 50 % anzustreben wie z. B. in Kopenhagen angestrebt.

Durch den vermehrten Umstieg auf den Fahrradverkehr würden die Schadstoffwerte von Feinstaub und Stickstoffdioxid nachhaltig gesenkt werden. Zusätzlich wäre viel für die aktive Gesundheitsprävention gewonnen, denn FahrradfahrerInnen tun enorm viel für ihre Vitalität und Fitness.

Das Profil Bremens als Modellstadt des Fahrradverkehrs ist mit geeigneten Maßnahmen weiter zu schärfen. Eine Einbeziehung in ein Gesamtkonzept Mobilität mit rückkoppelnder Bürgerbeteiligung ist dabei unbedingt anzustreben.

Bremen hat vor längerer Zeit die erste Fahrradstraße in Deutschland geschaffen. Das Modell wurde jüngst weiterentwickelt, als mit der Einrichtung einer Fahrradstraße in der hinteren Wachmannstraße ein weiterer Pilotversuch in Bremen gestartet wurde. Das Beispiel soll zeigen, dass Fahrradstraßen nicht nur in Nebenstraßen sinnvoll sind, sondern durchaus auch bei erheblichen Verkehren funktionieren.

Maßnahmen:

Der Masterplan Fahrradverkehr soll eine stadtteilübergreifende und stadtweite Planungsgrundlage schaffen.

- Ein benutzerfreundlicher Zustand der Fahrradwege an den Hauptverkehrsachsen ist zu erhalten bzw. herzustellen

- Es sind bevorrechtigte Trassen (Expressrouten) für den Fahrradverkehr quer durch die ganze Stadt unter maßgeblicher Beteiligung der betroffenen Beiräte zu schaffen.

Als erstes konkretes Beispiel schlagen wir eine solche Trasse vom Marktplatz bis zur Universität vor, die dann Richtung Neustadt und Huchting erweitert werden sollte.

Unser zweiter Vorschlag betrifft die Anbindung einer bevorrechtigten Fahrradinfrastruktur an den Grünzug West zu einer Fahrradtrasse von Oslebshausen bis in die Innenstadt.

Beide Vorschläge hätten den Vorteil, dass Teile der geplanten Fahrradtrassen bereits bevorrechtigt sind.

- Eine stadtweite Analyse soll erfassen, in welchen (möglichst wieder übergreifenden) Straßenzügen vom Querschnitt und vom Bedarf möglichst breite Radfahrstreifen auf der Straße eingerichtet werden könnten. Gute Beispiele dafür sind die Hamburger Straße und der vordere Teil der Wachmannstraße.

- Kreuzungen entlang von Fahrradhauptwegen sind mittels Verbesserung der Ampelschaltungen attraktiver zu gestalten, die Umlaufzeiten sind zu verkürzen, die Aufstellflächen vor den Ampeln zu vergrößern.

- Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird weiter gefördert. Laut STVO ist überall dort, wo der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder, wo dies zu erwarten ist, die Einrichtung

von Fahrradstraßen möglich. Deshalb sollten Zählungen vor Ort (auf Antrag der Anwohner) verstärkt durchgeführt werden.

- wie vom ADFC gefordert, ist die „Bevorrechtigung von straßenunabhängig geführten Fahrradrouten (z. B. Jan Reiners Weg) an Querungen von Straßen“ zu gewährleisten.
- Eine Fortsetzung und Ergänzung von beispielhaften Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder Firmenfahrrad sollte sichergestellt werden. Als Ergänzung können wir uns beim Dienstfahrrad eine Erweiterung auf Lastenfahrräder zum kleinteiligen Warentransport vorstellen.
- Das Thema Radverkehr in der Verkehrserziehung vertiefen. Gerade für Ältere wäre es angesichts des demografischen Wandels wichtig, Kurse anzubieten, damit diese aus Mobilitäts- und Gesundheitsgründen möglichst lange und sicher am Fahrradverkehr teilhaben. Kurse für MigrantInnen auch auf Dreirädern könnten gerade bei Menschen, die nicht selbstverständlich mit der Fahrradmobilität aufgewachsen sind, die Teilhabe verbessern.
- Öffentlichkeitsarbeit Pro-Fahrrad, eine Kampagne für mehr Rücksicht zwischen den Verkehrsarten.

Stadtplanung:

Eine modellhafte Einbeziehung der Fahrradverkehrsplanung bei städteplanerischen Vorrangprojekten ist sicherzustellen, insbesondere

- das Innenstadtkonzept fahrradfreundlich zu gestalten. Das wäre z. B. der Knoten Schlüsselkorb, Sögestr., Knochenhauerstr. Ebenfalls konzeptionell neugestaltet werden muss die Situation rund um den Knotenpunkt Domsheide, der eine echte Hürde zwischen Kulturmeile und Schlachte/Brill bildet.
- die deutlich zu verbessernde barrierearme Fahrradbindung der Überseestadt
- die Entkopplung des Fuß- und Fahrradverkehrs auf den Gehwegen, in dem der Fahrradverkehr verkehrssicher auf die Straße geführt wird.

Prüfaufträge:

Zu prüfen wäre weiterhin:

- eine Perspektivplanung Fahrradabstellplätze mit dem Ziel z. B. jedes Jahr 500 neue zu schaffen
- eine Fortsetzung des autofreien Sonntags insbesondere auch als Fahrradevent sowie dezentrale autofreie Veranstaltungen
- eine begrenzte Zulassung des Fahrradverkehrs auf geeigneten Bustrassen (gibt es ansatzweise in Kopenhagen)
- ob es in Bremen noch Einbahnstraßen gibt, die bislang nicht für den beidseitigen Fahrradverkehr geöffnet sind. Das Ziel wäre die Öffnung solcher noch vorhandener Straßen.
- ein Fahrradtourismuskonzept für Bremen – auch unter Einbeziehung eines Shuttle-Service auf dem Wasserweg von der Bremer Innenstadt bis nach Bremen-Nord und Bremerhaven. Ein Leihfahrradsystem der Bremer Hotels (Bremer Hotelfahrrad) analog dem Bremer Firmenfahrrad können wir uns vorstellen.
- Ampel-work-shops mit allen Nutzergruppen wie in Hamburg zur Optimierung von Ampelschaltungen als konstruktives Miteinander der Verkehrsarten
- die Weiterführung des Radweges in Bremen-Nord über die Gläserne Werft hinaus Richtung Blumenthal
- wie sich der Trend zu Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung (sog. „Pedelec“) auf die Radverkehrsplanung auswirken könnte.
- Einbeziehung des Fahrradverkehrs in shared-space-Projekte

Ralph Saxe, Carsten Werner, Dr. Maike Schaefer, Dr. Anne Schierenbeck, Dr. Matthias Güldner, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen