



17.01.2013

Fortschreibung des Grünen-Masterplans Fahrradverkehr

I. Einleitung

In der Stadt der Zukunft werden sich die Menschen anders bewegen. Faktoren wie die Reduzierung der Erdölreserven, der Klimawandel, die Energiewende, der demografische Wandel, aber auch die Einsicht in der Stadtplanung, dass die „Stadt für die Menschen“ ein wichtiges Leitbild der Stadtentwicklung ist, begründen einen Paradigmenwechsel in der Mobilität. Auch Bremen benötigt eine Mobilitätswende, die mit Erfordernissen einer gedeihlichen Wirtschaftsentwicklung und dem damit verbundenen Wirtschaftsverkehr zu verknüpfen ist. Diese Wende ist genauso zu vereinbaren mit Mobilitätsbedürfnissen, die vom Umfang her nicht abnehmen werden. Die Grenze des Wachstums der Automobilität – zumindest mit benzin- oder dieselbetriebenen Varianten – ist vermutlich erreicht. Dies ist schon allein angesichts der steigenden Kosten, aber auch hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf den Platzbedarf in den Städten und in den Bereichen Schadstoffemissionen und Lärm begründet (unsere Ziele für die Lärmaktionsplanung in Bremen werden im Grünen Positionspapier „Bremen – leise Stadt“ dargelegt: <http://gruenlink.de/cdy>).

Der Umweltverbund aus Fahrradverkehr, Fußverkehr und möglichst elektrisch betriebenen öffentlichen Nahverkehr ist nachdrücklich zu fördern. Schadstoffreiche, platz- und lärmintensive Mobilitätsformen sind durch eine attraktive Einladung zu umweltschonenden Fortbewegungsarten zu reduzieren. Das Kopenhagener Institut COWI hat errechnet, dass jede/r AutofahrerIn in der Stadt pro gefahrenem Kilometer die dänische Gesellschaft 0,15 € kostet. Hingegen vermehrt jeder gefahrene Fahrradkilometer den gesellschaftlichen Wohlstand um 16 Cent.

Der Fahrradverkehr wird eine weiter wachsende Bedeutung erhalten, weil er schnell, bequem, preiswert und gesund ist. Wir wollen mit einer positiven Anreiz- und Willkommenskultur diese Verkehrsart fördern. Elektrounterstützte Fahrräder (Pedelecs) werden für einen Schub bei der Verwendung durch PendlerInnen, TouristInnen sowie bei älteren oder bewegungseingeschränkten Menschen und auf längeren Strecken sorgen. Dabei werden Sicherheitsaspekte vertieft zu betrachten sein. Bei jungen Familien und zum Transport von Einkäufen, Waren und Werkzeugen wird sich der Anteil von Lastenfahrrädern – mit und ohne Elektrounterstützung – entscheidend erhöhen. In dänischen Städten ist dies bereits zu beobachten. Unsere Stadt muss weitsichtig immer stärker den Bedürfnissen der zu Fuß gehenden und älter werdenden Bevölkerung angepasst werden. Die verbesserte Aufenthaltsqualität nützt dabei auch dem Einzelhandel und dem Tourismus in unserer Stadt.

Der ÖPNV soll bis 2025 komplett elektrisch betrieben werden. Dabei soll er mit den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes vernetzt werden, so dass NutzerInnen unkompliziert die Verkehrsart wechseln können (Multimodalität). Sind die Umsteigeangebote innerhalb der Stadt und an den Stadträndern komfortabel und schnell, werden sie auch genutzt. Der Wirtschaftsverkehr soll auf seinen wichtigen Routen gefördert und nachhaltig im Sinne einer schadstoffarmen und lärmarmen Mobilität unterstützt werden. Die Parkhäuser in der Innenstadt belegen viel potenziell wertvolle Einzelhandelsfläche in der Innenstadt. Immer mehr Menschen wünschen sich eine Ausweitung der Fußgängerzonen. Eine Umfrage des Hamburger Abendblatts kam jüngst zum überraschenden Ergebnis, dass sich eine knappe Mehrheit der HamburgerInnen eine autofreie Innenstadt wünscht. Ein fußgängerfreundlicher Stadtraum in der Innenstadt mit Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt, einer bedarfsgerechten Fahrradinfrastruktur und bestens ergänzten ÖPNV-Verbindungen nützt

zugleich der Entwicklung der Innenstadt.

Seit unserem Masterplan Fahrradverkehr, der vor gut einem Jahr vorgestellt wurde, hat sich viel getan: Bremen bezeichnet sich selbstbewusster als Fahrradhauptstadt. Die Einrichtung mehrerer Fahrradstraßen wurde beschlossen. Instrumente für die Erhebung besserer Daten über den Fahrradverkehr wurden installiert. Bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans spielen der Fahrradverkehr und der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Initiativen für die Förderung des Fahrradtourismus und einer Mobilitätsberatung wurden auf den Weg gebracht. Piktogramme und Zebrastreifen werden in Bremen wieder verstärkt genutzt werden. Eine große Mängeldatei mit kleinen und großen Hindernissen des Fahrradverkehrs befindet sich gerade in der Bearbeitung durch das Amt für Straßen und Verkehr.

Auch andere Städte haben sich längst aufgemacht: So unterstützen die Thesen zur Radverkehrssicherheit, jüngst aufgestellt durch den Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Deutschen Städtetages (www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/thesenpapier_radsicherheit_2012.pdf), viele unserer folgenden Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

II. Unsere Leitidee: Die Stadt für die Menschen

Trotz vieler Fortschritte und Erfolge gibt es noch viel zu tun. Wir schlagen eine Mobilitätswende für Bremen vor. Die Leitidee einer „Stadt für die Menschen“ wird durch eine Priorisierung von Fahrradverkehr, Fußverkehr und ÖPNV (möglichst als Elektromobilität) unterstützt. Öffentliche Verkehrsflächen müssen dem gewachsenen Bedarf dieser Verkehrsarten angepasst und entsprechend umverteilt werden.

Die Einladung an die VerkehrsteilnehmerInnen in Bremen, mit dem Fahrrad mobil zu sein, muss so attraktiv sein, dass sie gerne angenommen wird. Und zwar, weil es schneller, einfacher, preiswerter und gesünder ist! Gut für das Klima und die Umwelt ist es dann auch noch. Wir streben eine Erhöhung des Fahrradanteils von jetzt 26 auf 35 Prozent bis zum Jahr 2025 an.

Eine verringerte Autonutzung entlastet den Straßenraum. Weniger Autos bedeuten weniger Parkplätze, weniger Staus und mehr Platz für die Menschen. Die Stadt soll leiser, sauberer, nachhaltiger und in ihren Stadträumen besser erlebbar sein. Dies verbessert die Lebens- und Standortqualität. Der Ausbau des Car-Sharing-Angebots und gut angelegter Schnittpunkte für den reibungslosen Wechsel von einer Verkehrsart auf die andere bietet weitere hilfreiche Umsteuerungsanreize.

III. Was geschehen soll: Maßnahmen für ein integriertes Konzept Fahrradverkehr im Umweltverbund

1. Strukturelle und finanzielle Verbesserungen:

Wir Grünen wollen die personelle und finanzielle Ausstattung der Verwaltung im Bereich des Fahrradverkehrs verbessern. Unsere Verwaltung muss über deutlich mehr als die derzeitige halbe Stelle für den Fahrradverkehr verfügen. Wir Grünen schlagen vor, dass Fahrradverkehr projektbezogen ein eigenständiger Bereich in Verkehrsbehörde und Amt für Straßen und Verkehr werden soll, wie es sich in Kopenhagen und anderen Städten bewährt hat. Dazu gehören auch die Umstrukturierung und Bündelung sowie die Stärkung von Kompetenzen innerhalb der Verwaltung.

Eine solche Verbesserung würde es für die Verwaltung möglich machen, eine systematische Erfassung und Bewertung der Befahrbarkeit und Beschaffenheit des Streckennetzes durchzuführen und ein Kataster für Gefahrenstellen zu führen und wirksam abzarbeiten. Der Haushaltstitel „Fahrradverkehr“ umfasst bei uns in Bremen rund 950.000 Euro. In anderen vergleichbar großen Städten wird mehr für den Fahrradverkehr eingeplant. Im von der Bevölkerungszahl her gleich großen Kopenhagen mit viel weniger Fläche als Bremen sind es zehn Millionen Euro. Der Fahrradverkehr benötigt innerhalb des Verkehrsetats eine Ausstattung, die seiner Bedeutung angemessen ist. Wir schlagen drei Millionen Euro für diesen Haushaltstitel vor, das entspricht etwa fünf Euro pro EinwohnerIn. Dies soll durch Umschichtungen innerhalb des Ressorts und nicht durch Erhöhung der Eckwerte in den

nächsten Haushaltsverhandlungen dargestellt werden. Investitionen in die Fahrrad-Infrastruktur sind erheblich preiswerter als Investitionen und Unterhalt in die Infrastruktur des Autoverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs.

2. Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Infrastruktur:

Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit der Fahrradwege müssen sichergestellt werden. Wegebeschaffenheit, Beschilderung, Führung und Lückenschluss sollen in einem guten und sinnvollen Zustand sein. Gerade an zentralen Stellen gibt es hier deutlichen Nachholbedarf, zum Beispiel an der Domsheide, bei den Einfahrten in die Überseestadt, in den Bereichen Schlüsselkorb/Sögestraße, Gustav-Deetjen-Tunnel, Findorfftunnel und am Bahnhofsvorplatz.

In Bremen sorgen Straßenbahnschienen in unmittelbarer Nähe zu Radwegen oder in Mischnutzung für teilweise schwere Unfälle, wie z. B. im Ostertor/Steintor. Diese Gefahr muss in einer Fahrrad- und Straßenbahnstadt wie Bremen deutlich verringert werden, indem dem Radverkehr ausreichend eigener Raum zur Verfügung gestellt wird. Kopfsteinpflaster ist in historischen Quartieren zum Erhalt des Stadtbildes sinnvoll. Jedoch stellen die Unebenheiten in der Fahrbahn ein Sicherheitsrisiko und einen Komfortverlust für die RadfahrerInnen dar. Die Folge sind häufige verbotswidrige Nutzungen der Gehwege, die wiederum die FußgängerInnen einschränken. Die Fahrbahn, die für RadfahrerInnen vorgesehen ist, sollte bei zukünftigen Bauvorhaben mit Kopfsteinpflaster in den Fugen ausgegossen oder mit einem Planschliff versehen werden, der die Oberfläche für den Radverkehr ebnet. Radwege sind im Grundsatz zu asphaltieren oder in Einzelfällen mit wassergebundener Decke herzustellen. Um den Konflikten zwischen Fuß- und Fahrradverkehr zu begegnen, fordern wir Grünen, dass diese beiden Verkehrsarten künftig stärker gemeinsam geplant und räumlich stärker voneinander getrennt werden.

Dies gilt insbesondere für die Einrichtung von Baustellen. Der Radverkehr sollte sich dabei den Straßenraum mit dem Autoverkehr und nicht mit FußgängerInnen teilen. Wir schlagen vor, den Radweg auf dem Herdentorsteinweg stadteinwärts auf die Straße zu verlagern und eine Autofahrspur umzuwidmen. Auch die Belange von FußgängerInnen haben wir zentral in unseren Fokus gerückt, um die Konflikte zwischen den Verkehrsarten besser verstehen und lösen zu können (siehe Positionspapier zum Fußverkehr: <http://gruenlink.de/9im>).

Wir fordern, dass die Sicherheit der Radwege rund um Schulen so verbessert wird, dass Kinder dort möglichst gefahrlos mit dem Rad fahren können. In Bremen werden 51 Prozent der Wege von SchülerInnen zwischen 10 und 18 Jahren mit dem Fahrrad zurückgelegt – und dies sollen sie sicher tun können. Darüber hinaus sollen Kinder frühzeitig den Fahrradverkehr als selbstverständlich erleben und lernen, wie sie sich im Straßenverkehr verhalten sollen. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit der Schulen mit der Polizei, der Verkehrswacht und dem ADFC nötig. Wir schlagen zwei Kampagnen vor, die mit guten Erfahrungen schon erprobt sind: „Mit dem Rad zur Schule“ oder „Alle Kinder fahren Rad“. Darüber hinaus erscheinen Kampagnen für alle VerkehrsteilnehmerInnen für mehr Rücksicht im Verkehr sinnvoll.

Das Thema Radverkehr sollte in der Verkehrserziehung verstetigt werden. Besonders für Ältere wäre es wichtig, Kurse anzubieten, damit sie möglichst lange und sicher am Fahrradverkehr teilhaben können. Kurse für MigrantInnen könnten für Menschen, die nicht selbstverständlich mit der Fahrradmobilität aufgewachsen sind, die Teilhabe verbessern.

Wir fordern einen verstärkten Einsatz von Piktogrammen auf der Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In gefährlichen Kreuzungsbereichen sollten Fahrradwege farblich abgesetzt sein. In Kopenhagen oder Osnabrück wird dieses sicherheitsstärkende Mittel bereits erfolgreich flächendeckend eingesetzt. In einem ersten Schritt sollte bei Bauvorhaben eine Einfärbung entsprechender Bereiche geprüft werden. Einzelne besonders unfallgefährdete Kreuzungen sollten entsprechend umgestaltet werden.

Für Bremen muss ein integriertes Verkehrssicherheitskonzept mit einem deutlichen Unfallreduzierungsziel erarbeitet werden. Langfristiges Ziel ist dabei die „Vision Zero“ (keine tödlichen Unfälle). Zebrastreifen sind eine gute Möglichkeit, um unnötige Ampeln abzubauen und somit den Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten zu erhöhen. Wir Grünen fordern deshalb die Rückkehr der Zebrastreifen (siehe hierzu unser Positionspapier „Die Rückkehr der Zebrastreifen“, <http://gruenlink.de/f17>). Diese Initiative ist nun grundsätzlich von der Stadtbürgerschaft beschlossen worden. Das Mittel der Zebrastreifen muss jetzt gezielt

verwendet werden.

Das EU-Parlament – übrigens quer durch alle Fraktionen – „empfiehlt den zuständigen Behörden nachdrücklich, in Wohnbereichen und auf allen einspurigen Straßen, die keine getrennte Fahrbahn für Radfahrer haben, zum besseren Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer generell eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorzuschreiben“ (September 2011). Wir fordern eine Umsetzung dieser nachdrücklichen Empfehlung in Bremen. Im Übrigen gibt es eine Europäische Bürgerinitiative, die eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften fordert, die wir unterstützen. Kommunen würden dann über Ausnahmen bei höheren und niedrigeren Tempolimits entscheiden. Der Anhalteweg ist bei 30 km/h weniger als halb so lang als bei 50 km/h. Das verhindert Unfälle oder macht sie weniger gravierend. Der Verkehr gestaltet sich flüssiger. Die Lärmwerte sinken um fast die Hälfte und Schadstoffe wie Feinstaub oder Stickstoffdioxid würden vermindert.

Eine stadtweite Analyse soll erfassen, in welchen (möglichst übergreifenden) Straßenzügen vom Querschnitt und vom Bedarf möglichst breite Radfahrstreifen auf der Straße eingerichtet werden könnten. Gute Beispiele sind die Hamburger Straße und der vordere Teil der Wachmannstraße. Kreuzungen entlang von Fahrradhauptwegen sind mittels verbesserter Ampelschaltungen für FahrradfahrerInnen attraktiver zu gestalten und die Umlaufzeiten zu verkürzen. Die Aufstellflächen für Fahrräder vor den Ampeln sind zu vergrößern. Wir wollen prüfen, ob es in Bremen noch Einbahnstraßen gibt, die noch nicht in beiden Richtungen mit dem Fahrrad befahren werden dürfen. Das Ziel dabei ist die entsprechende Öffnung dieser Straßen.

3. Ausbau der Infrastruktur:

Regionale und überregionale Fahrradschnellrouten, die es leichter machen, die alltäglichen Wege schnell und bequem mit dem Rad zu erledigen, sind vorrangig zu verfolgen. Sie bieten auch für PendlerInnen ein attraktives Angebot, sich für das Fahrrad zu entscheiden. Wir brauchen radiale Vorrangrouten aus den Außenstadtteilen, auf denen der Radverkehr die bevorrechtigte Verkehrsart wäre (z. B. von Huchting/Neustadt über den Marktplatz und die Uni bis nach Lilienthal oder von Oslebshausen in die Innenstadt). Eine solche Route rechts der Weser von Bremen-Nord bis zur Innenstadt wäre auch fahrradtouristisch eine große Aufwertung und ein attraktives Angebot. Ebenso bedarf es tangentialer Routen, z. B. von Sebaldsbrück nach Obervieland, von Huchting in den Gewerbepark Brinkum/Nord oder innerhalb Bremen-Nords. Insgesamt sollen mehr Fahrradstraßen eingerichtet werden. Laut Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen überall dort eingerichtet werden, wo der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Diese Fahrradstraßen sollten mit mehr und größeren farblich unterlegten Fahrradpiktogrammen, wie z. B. in Kiel oder Stuttgart, versehen werden. Die Eingangssituation von Fahrradstraßen ist zudem für die NutzerInnen aller Verkehrsarten deutlicher zu gestalten.

Ein Ausbau innerstädtischer lückenloser Routen mit wenigen Stopps, um eine Art Vorrangnetz zu erhalten, ist nachdrücklich weiterzuentwickeln. Eine Einrichtung von Grünen Wellen für den Fahrradverkehr (Tempo 20) ist für modellhafte Strecken zu entwickeln und zu testen (mit Datenerhebung zur Bewertung).

Wir setzen uns für die Durchführung eines Modellprojekts „Fahrradquartier“ ein, unter der Bedingung, dass der entsprechende Beirat zustimmt und eine qualifizierte Mehrheit der AnwohnerInnen sich in einer Befragung für die Umsetzung in ihrem Quartier ausspricht. Das Quartier soll nicht nur aus Fahrradstraßen bestehen, sondern auch über mehr Stellplätze und Servicestellen, wie z. B. Fahrradpumpstationen, verfügen. Um den Fahrradverkehr insgesamt flüssiger zu gestalten, sollte die gemeinsame Signalisierung von Fuß- und Radverkehr vermieden werden und für den Fahrradverkehr sollten separate Ampeln eingeführt werden, die auch für AutofahrerInnen gut sichtbar sind.

Breitere Wege sind bei einer weiteren Zunahme des Fahrradverkehrs und einer steigenden Zahl von Pedelecs eine Notwendigkeit, um sicheres Überholen und einen stetigen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Mehr Lastenräder könnten dies Erfordernis verstärken. Wir fordern eine Mindestbreite von zwei Metern. Eine Verstetigung des Weser-Radwegs links entlang der Weser und ein vergleichbares Angebot auch rechts der Weser ist für die Weiterentwicklung des Fahrradtourismus ein zentrales Anliegen.

Wir fordern deutlich mehr gut erreichbare, zielnahe Fahrradstellplätze (auch für Lastenräder). Fahrradabstellkonzepte für die Stadtteile sind mit Ortsämtern und Beiräten abzustimmen. Die Parkhäuser sind in ein Konzept mit einzubeziehen. Ein Leihfahrradsystem der Bremer Hotels (Bremer Hotelfahrrad) analog dem Bremer Firmenfahrrad wäre ein sinnvolles Projekt in Kooperation mit dem Hotel- und Gaststättengewerbe.

Neue Verleihsysteme, wie Leihstationen für Pedelecs, sind an zentralen Stellen der Stadt und den Endhaltestellen der BSAG vorzusehen. Dies ist bei der Planung neuer Streckenabschnitte (Linien 1 und 8) modellhaft einzuführen. Entsprechende Ladestationen sind dabei mitzuplanen.

Die Willkommenskultur für jene VerkehrsteilnehmerInnen, die sich für das Rad entscheiden, sollte gestärkt werden. Dafür wären beispielhaft ausreichend Abstellflächen, Papierkörbe für FahrradfahrerInnen und spezielle Haltegriffe an Ampeln. Gehwege und Fahrradwege sollen vorrangig von Schnee und Laub geräumt werden. 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. Ein Pilotprojekt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr mit dem ADFC für Lasten-Pedelecs ist in Vorbereitung und eine Radkurierfirma erprobt bereits drei dieser Lasten-Pedelecs.

4. Stadtplanung:

Eine modellhafte Einbeziehung der Fahrradverkehrsplanung und auch der Fußverkehrsplanung ist bei städteplanerischen Vorrangprojekten sicherzustellen. Das bedeutet insbesondere: Das Innenstadtkonzept ist fahrradfreundlich zu gestalten. Das wäre z. B. der Knoten Schlüsselkorb/Sögestraß/Knochenhauerstraße. Ebenfalls konzeptionell neugestaltet werden muss die Situation rund um den Knotenpunkt Domsheide, der eine echte Hürde zwischen Kulturmeile und Schlachte/Brill bildet.

Die Überseestadt braucht eine deutlich bessere und barrierearme Fahrradbindung. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes sollte auch der Fahrradverkehr, insbesondere bei der Ampelschaltung, stärkere Berücksichtigung finden. Dabei sind unter anderem auch Fahrradabstellplätze vor dem Bahnhof unbedingt nötig. Ein Radweg zur Radstation am Bahnhof wäre zudem eine sinnvolle Ergänzung.

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollte die Bahnhofstraße als Fußgängerzone mit Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung gestaltet werden, um den Weg in die Innenstadt attraktiver zu machen. Im weiteren Verlauf sollte der Fahrradverkehr im Herdentorsteinweg/Herdentor auf einer separaten Spur auf der Fahrbahn geführt werden. Dies entzerrt die Konflikte zwischen Fahrrad- und Fußgängerverkehr an dieser Stelle und verbessert den Komfort.

5. Kommunikation

Drei Kommunikationsziele würden wir gerne schwerpunktmäßig bearbeiten: **Fahrradfahren ist urban und chic**

Das Bild von trikottragenden RennradlerInnen und rücksichtslosen RadkurierInnen muss entkräftet werden. Fahrradfahren ist Ausdruck einer urbanen, modernen und bewussten Stadtgesellschaft.

Rücksichtslose FahrradfahrerInnen als Problem

Auch FahrradfahrerInnen müssen ihr Verhalten überprüfen. Sie sollen ermuntert werden, freundlicher mit FußgängerInnen zu interagieren und insgesamt regelkonformer zu fahren, weil es ansonsten auch gefährlich ist. Das muss mit Veränderungen in der Infrastruktur unterstützt werden.

Fahrradfahren ist fast immer möglich

Es gibt gute Lösungen dafür, wie auch alte Menschen radeln können (Pedelecs, Dreiräder), wie Lasten transportiert werden können, sich gegen Regen zu schützen und wie ein Maximum an Sicherheit durch Ausrüstung gewährleisten werden kann. Getreu dem Motto: Es ist bequem, schnell und billig. Für diese Kommunikationsziele muss Bremen seine eigenen Lösungen finden. Hier braucht es kluge, innovative, gesprächswertige und aufmerksamkeitsstarke Lösungen. Wir schlagen ein interdisziplinäres Studierenden-Projekt vor zur Lösung der Kommunikationsprobleme. GrafikerInnen, PR-Leute, StadtplanerInnen und KommunikationsexpertInnen müssten dann Aktionen von hoher Anschaulichkeit und

Sympathie entwickeln.

Wir fordern eine Verstetigung des autofreien StadTraums, insbesondere auch als Fahrradevent, und dezentrale autofreie Veranstaltungen (Breminale, Sixdays, Viertelfest, La Strada).

IV. Eine Zusammenfassung

Die Umsteuerung der Mobilität im Sinne unseres Konzepts mit einem Schwerpunkt auf der Förderung der Fahrradmobilität spart auf mittlere und lange Sicht sehr viel Geld und schadet keineswegs der wirtschaftlichen Wertschöpfung. Eine personelle und finanzielle Aufstockung der Ressourcen für den Fahrradverkehr wäre gut angelegtes Geld. Viele Einzelvorschläge werden vermutlich für sich genommen breite Zustimmung erhalten. Wir sind uns aber bewusst, dass manche Vorschläge lebhaftere Diskussionen auslösen werden. Wichtig ist uns aber, die grüne Idee von zukunftsgeeigneter Mobilität in einer Stadt für die Menschen zu diskutieren und unsere guten Argumente zu überprüfen. Vorrang für Fahrradverkehr im Verbund mit Fußverkehr und ÖPNV, die Vision von der weitgehend autofreien Innenstadt sowie beispielsweise die Reduzierung auf Tempo 30 außerhalb der Hauptstrecken und Wirtschaftsverkehrsrouten stehen längst auf der Tagesordnung auch unserer Stadtgesellschaft.

Bremen, 17.01.2013

[Layout-Version mit Bildern](#)

Quelle: <http://www.gruene-fraktion-bremen.de/?id=3002183>

© Bürgerschaftsfraktion Bündnis 90 Bremen 2013