

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

*“Das Leben ist wie ein Fahrrad.
Man muss sich vorwärts bewegen,
um das Gleichgewicht nicht zu verlieren.”*

Albert Einstein, 1930

Präambel

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel in der Stadt. Individuell, sozial und umweltfreundlich stärkt es die Grundlagen einer menschengerechten, sozialen Stadt.

Unabhängig von Alter bietet das Fahrrad allen Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit einer individuellen Mobilität.

Radverkehr produziert keine Abgase, keinen Lärm und schont den öffentlichen Raum der Stadt.

Fahrrad fahren ist daher die zeitgemäße Art innerstädtischer Mobilität.

Wachstum des Radverkehrs setzt einen Sinneswandel voraus. Dafür muss in vielfältiger Form geworben werden.

Die Förderung des Radverkehrs in unserer Stadt ist deshalb das Ziel des ADFC Bremen.

1. Fahrradmobilität in Bremen und Bremerhaven

1.1 Aufenthaltsraum Straße

Die Stadt der Gegenwart leidet unter der einseitigen Nutzung der öffentlichen Flächen durch den fließenden und ruhenden Autoverkehr.

In einer modernen und lebenswerten Stadt stehen diese Flächen wieder für die verschiedenen Aufgaben des Straßenraums zur Verfügung: Verkehr, Aufenthalt, Verweilen, Einkaufen, Kommunizieren und Spielen.

Dieses Ziel kann ebenso wie die „Vision Zero“ - null Tote im Straßenverkehr - nur durch konsequente Förderung des Radverkehrs erreicht werden.

1.2 Mobilitätsgestaltung statt Verkehrsplanung

Bremen hat mit dem hohen Fahrradanteil, dem Ausbau des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und dem Car-Sharing bereits interessante Ansätze vorzuweisen. Darauf aufbauend muss ein umfassendes Mobilitätsmanagement die immer noch Auto zentrierte Verkehrspolitik und -planung ablösen.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements sind die Verkehrsarten nach ihren Belastungen für die Menschen und die Umwelt zu gewichten. Dem Umweltverbund: Zufußgehen, Fahrrad fahren, Bus- und Bahn fahren ist Vorrang einzuräumen. Das erhöht die Attraktivität der Stadt.

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

1.3 Umweltverbund

Im Rahmen des Umweltverbundes nimmt der Radverkehr in der modernen Stadt mit mindestens 50 % die zentrale Stellung ein. Da in der Stadt die meisten zurückgelegten Wege kürzer als fünf Kilometer sind, ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel.

In Umkehrung der heutigen Situation wird Autoverkehr als nachrangige Verkehrsart behandelt: Verkehrsflächen für Autos werden zu Nebenanlagen, Verkehrsflächen für den Umweltverbund erhalten Priorität.

Parkflächen für Autos sind auf Parkhäuser und unterirdische Garagen zu konzentrieren.

Das Ziel „Vision Zero“ kann innerstädtisch nur durch eine deutliche Entschleunigung des Verkehrs erreicht werden. Deshalb wird Tempo 30 zur Höchstgeschwindigkeit in der Stadt.

Der Vorrang für den ÖPNV wird konsequent auch auf den Radverkehr ausgeweitet.

2. Radverkehr in Bremen und Bremerhaven

2.1 Fahrradstädte mit entsprechender Stadtkultur weiterentwickeln

In Bremen wird schon heute jede vierte Fahrt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Bedeutung des Radverkehrs für Bremen und Bremerhaven wird jedoch von vielen deutlich unterschätzt. Würden alle Radfahrerinnen und Radfahrer aufs Auto umsteigen, hätte das den Verkehrsinfarkt zur Folge.

Flächenverbrauch, Belastung durch Lärm, Schadstoffe und CO₂ reduzieren sich mit der Zunahme des Radverkehrs. Dies wird auch im Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 des Landes Bremen angestrebt.

Das Fahrrad prägt das Stadtbild. Fahrradfahren ist selbstverständlich.

Zur Sicherstellung der objektiven wie auch der „gefühlten“ Sicherheit gehört das Fahrrad als Fahrzeug auf die Straße. Schutz- und Fahrradstreifen werden das unterstützen. Auch ermöglicht das Fahrradfahren auf der Fahrbahn direktes Linksabbiegen, ein bedeutender Baustein für hochwertige Fahrradmobilität.

Der Trend zu Pedelecs (Fahrräder mit Elektroantrieb) erhöht das Potenzial des Radverkehrs.

2.2 Fahrradmarketing

Information und Kommunikation bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Steigerung des Radverkehrs in Bremen.

Während andere Städte wie Groningen, Kopenhagen, München und sogar New York sich stolz als Fahrradstädte präsentieren, verschenkt Bremen sein enormes Potential, um sich als attraktive, fahrrad- und menschenfreundliche Stadt darzustellen. Durch konsequentes Marketing für ein fahrradfreundliches Bremen können insbesondere junge Familien genauso wie mobile Individualisten zum Umzug oder Verbleib in Bremen motiviert werden. Insbesondere unter dem Aspekt des demographischen Wandels und dem damit verbundenen Fachkräftemangel stellen ein attraktives Radverkehrssystem und seine konsequente Bewerbung einen wesentlichen Standortvorteil dar.

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

Buten und binnen – wagen und gewinnen: Ein Fahrradmarketing nach außen ist nur glaubwürdig, wenn es durch ein konsequentes Marketing nach innen begleitet wird.

3. Maßnahmen

Daraus ergeben sich folgende konkrete Maßnahmen / Vorhaben:

3.1 Infrastruktur

Nutzung und Aufteilung des Straßenraums

Fahrrad fahren auf der Fahrbahn ist schneller, komfortabler und vor allem sicherer als das Fahrrad fahren auf abgetrennten Radwegen. Die Fahrradfahrer und die Autofahrer haben nur beim Fahren auf der Straße dauernden Sichtkontakt und können so gegenseitig Rücksicht nehmen.

- Der Radverkehr findet in der Regel auf der Fahrbahn statt – falls erforderlich, unterstützt durch Markierungen.
- Baulich angelegte Radwege werden nur noch in begründeten Ausnahmefällen geschaffen bzw. als benutzungspflichtig gekennzeichnet.
- Bestehende, nicht mehr erforderliche Radwege sind zu entwidmen (z.B. zu breiteren Fußwegen, Grünstreifen, Parkflächen für Fahrräder oder auch Kfz).

Gestaltung von Kreuzungen

Mit Ampeln geregelte Kreuzungen sind eines der größten Hemmnisse für den Radverkehr. Die Konflikte mit rechts abbiegenden PKW und LKW sind eine der Hauptursachen für Unfälle von Radfahrern. Ampel-Kreuzungen sind daher konsequent fahrradfreundlich umzugestalten.

- Die Ampelregelungen für den Radverkehr erfolgen gleichberechtigt mit dem übrigen Fahrzeugverkehr.
- Der Radverkehr darf keine längeren Wartezeiten haben als der Autoverkehr.
- Kürzere Umlaufzeiten, Sofort-Grün und Dunkel-Ampeln ist der Vorzug zu geben.
- Aufstellflächen, Vorbeifahrstreifen und geradlinige, breite Führungen sind zu schaffen.
- Ampelregelungen an Kreuzungen sollen nach Möglichkeit durch Kreisverkehre, Zebrastreifen oder Geschwindigkeitsreduzierung ersetzt werden.

Haupttrouten für den Radverkehr

Ausgewiesene Haupttrouten machen den Radverkehr attraktiv und müssen besondere Bedingungen erfüllen. Ausreichend Platz, bevorzugende Ampelschaltungen und eine konsequente

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

Ausschilderung müssen selbstverständlich sein.

- Bestehende und ausgeschilderte Hauptrouten müssen für den Radverkehr optimiert werden: Grüne Welle für den Radverkehr, ausreichende Dimensionierung von Radverkehrsanlagen.
- Netzschlüsse (z.B. Weserquerungen im Zuge der BAB) und Netzergänzungen sind einzurichten.
- Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen werden ausgeschildert und für den Radverkehr optimiert: z.B. Bevorrechtigung für den Radverkehr an Kreuzungen, Ersatz von Ampeln durch Zebrastreifen oder Kreisverkehre, Oberflächenverbesserungen.

Gestaltung und Instandhaltung von Radverkehrsflächen

Für einen komfortablen, sicheren und schnellen Radverkehr ist die Qualität des Fahrbahnbelages entscheidend.

- Verkehrsflächen werden mit einer glatten, gut zu befahrenden Oberfläche versehen. Optimal ist Asphalt. Flächen für den Radverkehr müssen eindeutig erkennbar sein.
- Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst sowie ein gutes Baustellenmanagement sind unverzichtbar.
- Flächen für den Radverkehr werden von Falschparkern freigehalten.
- Entwurf und Ausbau orientieren sich am zukünftig erwünschten Radverkehrsaufkommen (Angebotsplanung).

Verknüpfung von Fahrrad, ÖPNV und Car-Sharing

Der Umweltverbund Fuß-Fahrrad-ÖPNV plus Carsharing kann seine Stärke nur entfalten, wenn einzelne Mobilitätsangebote konsequent mit einander verknüpft werden.

- Sichere, gegebenenfalls überdachte Abstellplätze und weitere Fahrradservicestationen für den Radverkehr sind zu schaffen.
- Die Anlage von sicheren Stellplätzen in Wohnbereichen muss unterstützt und gefördert werden.
- Der Verpflichtung zum Bau von barrierefrei erreichbaren, abschließbaren Fahrradräumen bei Neubauten muss in der Landesbauordnung verpflichtend eingeführt werden.
- Die Verknüpfungen mit Car-Sharing-Stationen werden ausgebaut.
- Bei größeren Fahrrad-Abstellanlagen werden Ladestationen für Pedelecs integriert.
- Bike-and-Ride-Systeme (Kombination von ÖPNV und Fahrrad), Fahrradverleih und preisgünstige, barrierefreie Fahrradmitnahme sind weiter auszubauen.

Daten zum Radverkehr

Für eine gute Mobilitätsplanung ist eine gute Datenbasis notwendig. Dazu ist eine kontinuierliche stadtweite Erfassung des tatsächlichen Radverkehrs notwendig.

- Die Datenbasis für Radverkehrsplanungen und Bestandsverbesserungen ist ständig zu

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

aktualisieren, durch weitere Daten zu ergänzen und fortzuschreiben.

- Ermittlung des Radverkehrsverhaltens durch repräsentative Befragungen.
- Einrichtung und Auswertung von automatischen Zählstellen für den Radverkehr.
- Umfassende Bestandsaufnahme aller Mängel.

3.2 Fahrradmarketing

Bremen ist Fahrradstadt

Bremen ist die deutsche Großstadt mit dem größten Radverkehrsanteil in Deutschland. Fahrradfahren gehört zur Stadtkultur. Fast alle Bremerinnen und Bremer sind auch Radfahrer. Diese Verbundenheit Bremens mit dem Fahrrad muss auch offensiv nach innen und außen dargestellt werden.

- Fahrradfahren als wichtiger Bestandteil der Bremer Stadtkultur wird in allen Publikationen der Stadt positiv dargestellt
- Alle offiziellen Vertreter der Stadt bekennen sich zum Fahrrad und nutzen dieses auch dienstlich.
- Bremer Prominente werden in Werbekampagnen zum Radfahren eingebunden.
- Besondere Anlässe werden besonders beworben.

Dauerhafte Kampagnen und wiederkehrende Events

In Bremen finden erfolgreiche Kampagnen und Events rund ums Fahrrad statt. Die Durchführung wird dauerhaft gesichert und die Konzepte werden weiter entwickelt.

- Das Bremer Fahrradfestival als Treffen und Infoveranstaltung aller Bremer Radfahrer.
- Die Urlaubsmesse „Radreisen.grenzenlos“ mit einer verstärkten Darstellung Bremens als Ziel für Fahrradtouristen
- Die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit der höchsten landesweiten Beteiligung bundesweit.
- Der „Autofreie Sonntag“ in der Bremer Innenstadt.

Mobilitätsbildung

Mobilitätsbildung ist mehr als Verkehrserziehung - aber in Bremen immer noch die Ausnahme. Stattdessen findet eine Verkehrserziehung statt, die sich auf das richtige Verhalten im Verkehr bezieht. Mobilitätsbildung gibt den Kindern und Jugendlichen die Chance sich ihre eigenen Mobilitätsmöglichkeiten zu erarbeiten und zu einem kreativen und verantwortlichen Handeln. Aber auch Erwachsene haben noch viel zu lernen.

- Kinder erarbeiten „Schulwegepläne“ zusammen mit ihren Eltern, Lehrern und dem ADFC.

Verkehrspolitisches Programm des ADFC Bremen

Mobilität entwickeln – Mobilität gestalten

- Beim „Fahrradpooling“ lernen die Kinder in der Gruppe, wie sie sicher zur Schule und wieder nach Hause kommen.
- Bei den „Familienrallyes“ erleben die Kinder mit ihren Eltern, wieviel Spaß echte Abenteuer im Gegensatz zu virtuellen Abenteuern machen. Natürlich mit dem Fahrrad.
- In den „ADFC-Fahrradschulen“ lernen Erwachsene Fahrradfahren, die dazu nie die Gelegenheit hatten.
- Die Organisatoren und Veranstalter der Mobilitätsbildung bleiben kreativ und offen für neue Ideen.

Das Fahrrad bei Firmen, Behörden und Verbänden

Firmen, Behörden und Verbände erkennen immer mehr die Vorteile des Fahrrades für ihren Betrieb. Das Fahrrad als Verkehrsmittel auf großen Firmengeländen, Einsparungen von Parkplätzen und die Gesundheit der Mitarbeiter sind einige Vorteile, die das Fahrrad für einen Betrieb bietet. Aber auch der Fahrrad fahrende Kunde rückt zunehmend in den Blickpunkt von Geschäftsleuten.

- „Mit dem Rad zum Einkaufen“ – der Kunde bleibt in der Stadt.
- „Mit dem Rad zur Arbeit“ – der Angestellte und der Chef bleiben gesund und fit.
- Vorgesetzte, Politiker, Sportler und Prominente fahren Rad und werben damit.

Bremen hat ein Zentrum für Radfahrer – die ADFC-Radstation

Jede Initiative benötigt auch einen Ort an dem man sich treffen, diskutieren, beraten und klönen kann. Mit der ADFC-Radstation hat Bremen einen solchen Ort. Der ADFC baut das Angebot in der Radstation konsequent weiter aus.

- Die ADFC-Radstation als „ThinkTank“ für den Radverkehr.
- Die Radstation ist Teil einer Mobilitätszentrale (Vernetzung)
- Beratung in allen Fragen rund um Fahrradtechnik, Radreisen, Alltagsverkehr und GPS findet in der Radstation statt und wird weiter ausgebaut.
- Fahrradparken kann man sicher und komfortabel in der Radstation.
- Das größte Angebot an Radkarten für den Alltag und den Urlaub findet man deutschlandweit im ADFC-radort in der Radstation am Bremer Hauptbahnhof.
- Leihräder findet man an der Call-a-Bike-Station vor dem Bahnhof und in der Radstation.
- Beim Fahrradverkauf kann man sich im ADFC-radort als Verbraucher neutral beraten lassen