

Bremer Premiumrouten

Herausforderungen für ein Qualitätsprodukt im Radverkehr



Quelle: Radverkehrsbericht, SKUMS 2021

16. September 2022 | 11. Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege

Anne Mechels Franziska Peters, Team Nahmobilität, Freie Hansestadt Bremen

Freie Hansestadt Bremen

eine Fahrradstadt

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

Freie
Hansestadt
Bremen

Raumkategorie: Metropole
Metropolregion Bremen/Oldenburg

25 %
Radverkehrsanteil
am Modal Split

**Landeshauptstadt
und Hochschulstadt**

11 Hochschulen

34.488 Studierende

Stand 2018

567.559
Einwohner:innen

118.600
Einpender:innen

42,2 % der Beschäftigten
sind Einpendler:innen

1.743 EW/m²
Bevölkerungsdichte

Öffentlicher Personenverkehr

Regio-S-Bahn, Straßenbahn, (Regio-)Busse

43,6 Jahre
Durchschnittsalter

46.300
Auspender:innen

22,1 % der beschäftigten
Bremer:innen
sind Auspendler:innen

2 Fahrräder pro Haushalt
Fahrradbesitz

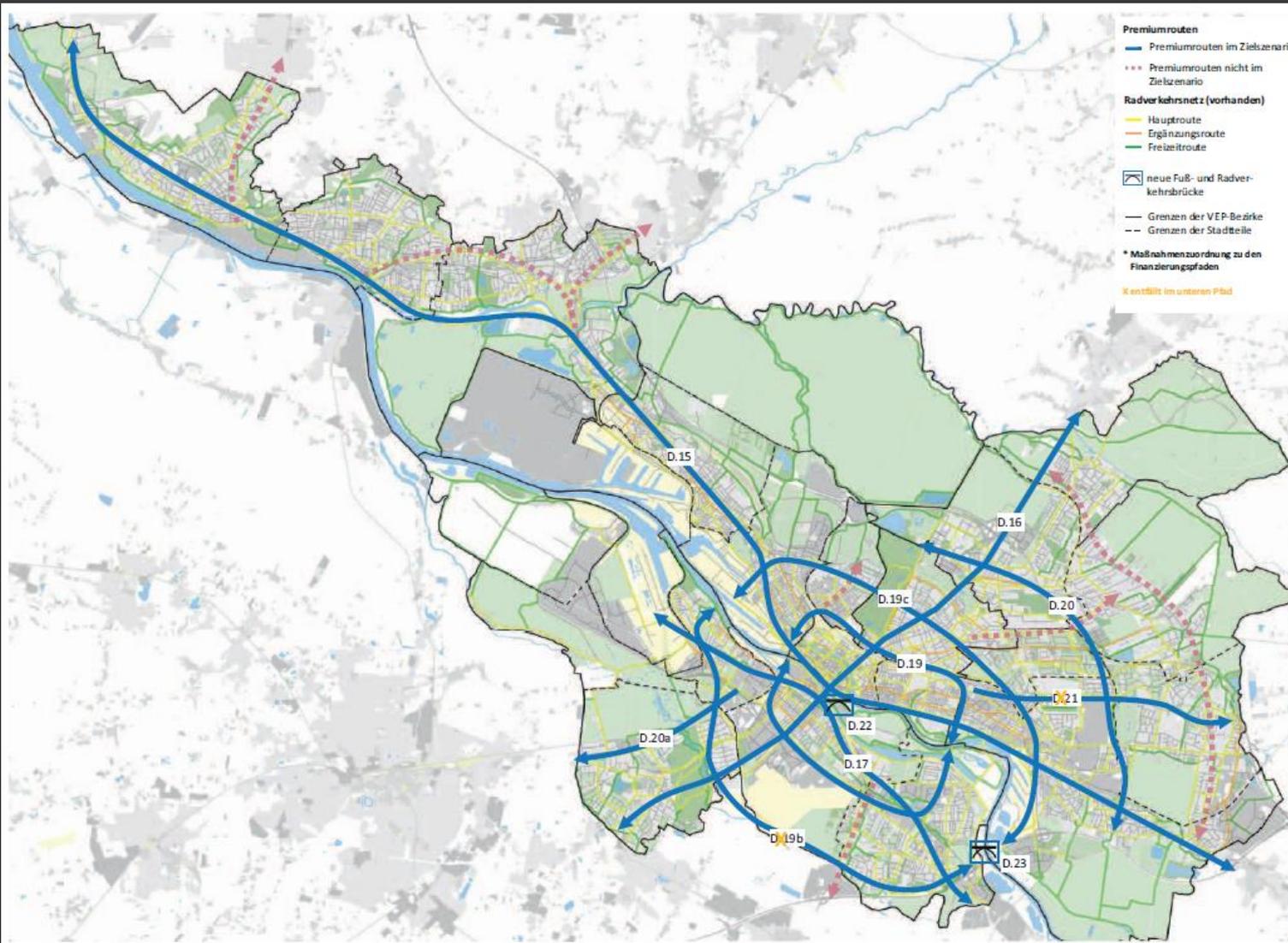
Stadt am Fluss

43 km lang und max. 15 km breit
Topographie: flach



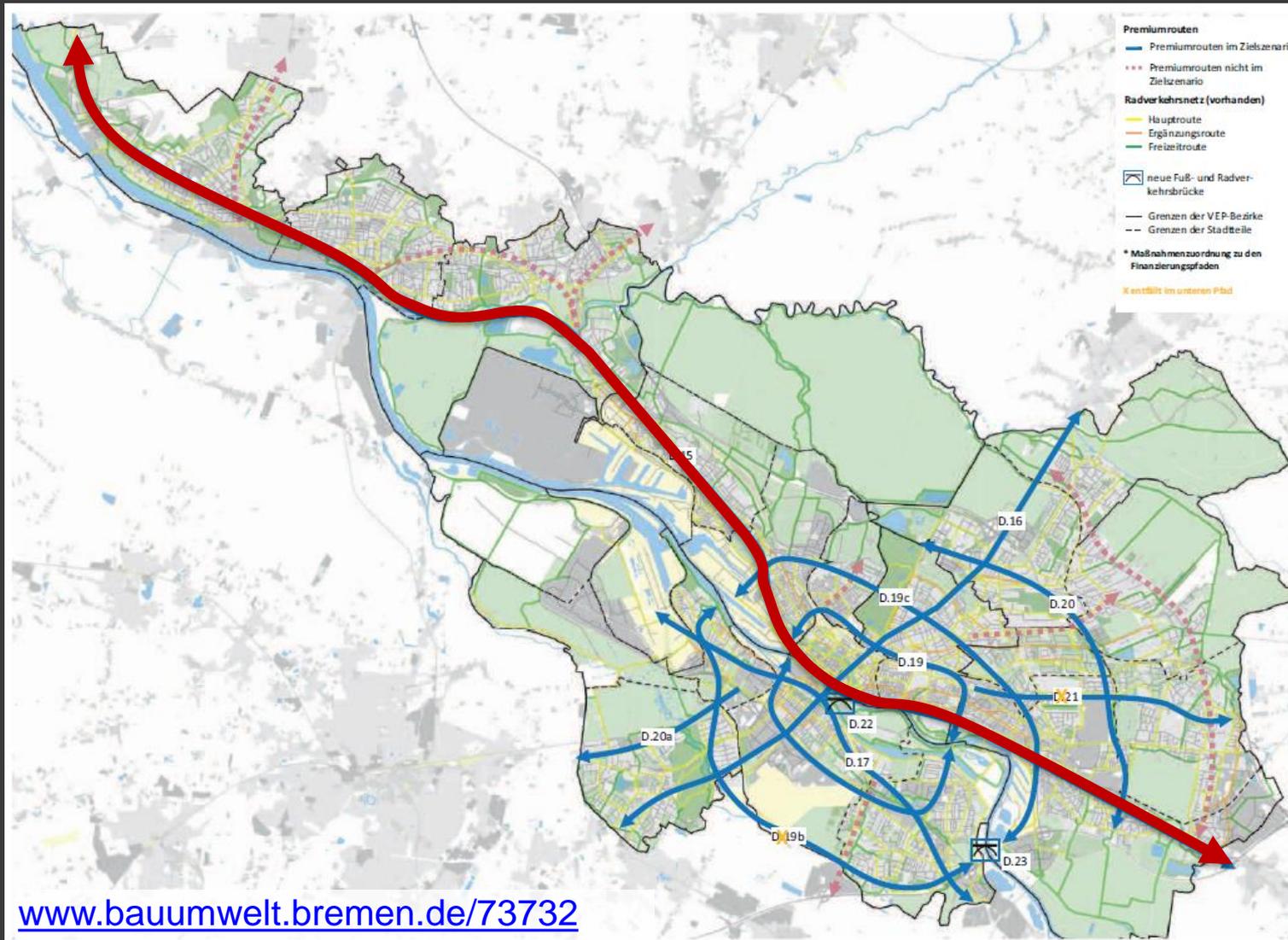
Radpremiumrouten

Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz



Erste Machbarkeitsstudie

Radpremiumroute D.15



Fahrradroute Wallring

Integration Premiumroute D.15

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

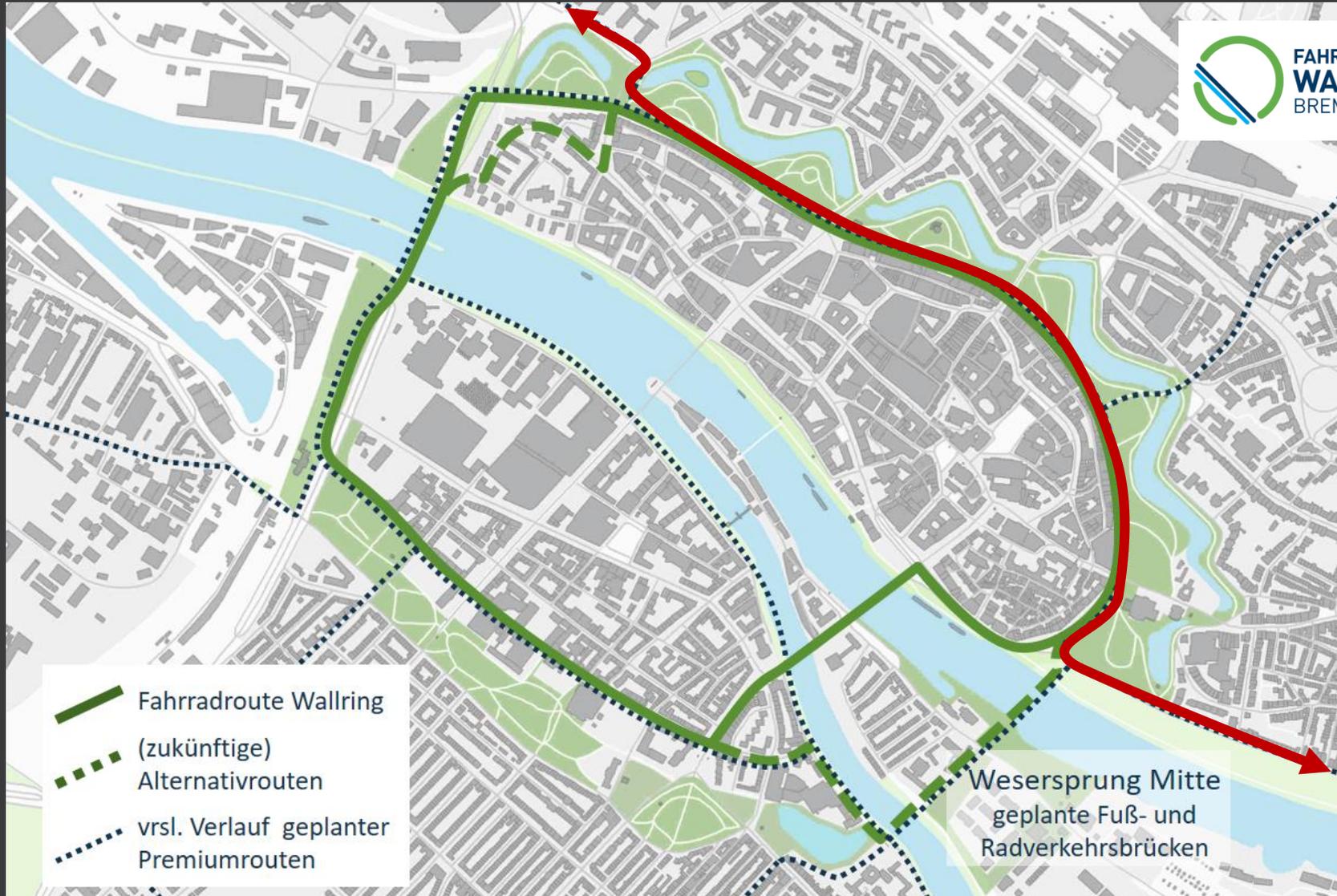
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

Freie
Hansestadt
Bremen



Bremer Premiumrouten

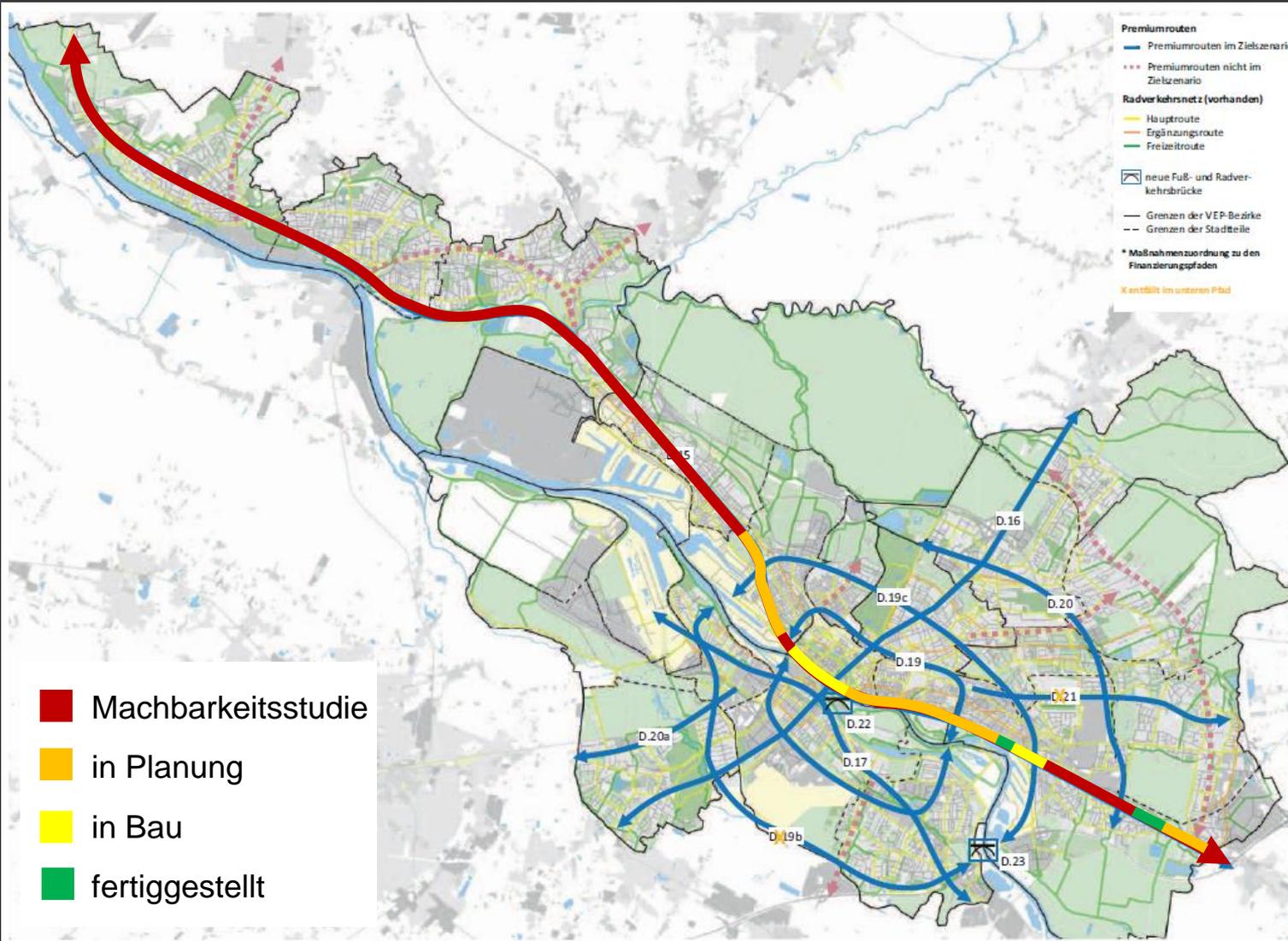
Qualitätsstandards

Art der Radverkehrsanlage (innerorts)	H RSV Radvorrangroute	Premiumroute Bremen**	H RSV Radschnellverbindung
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	2,50 m 	2,50 m (mind. 2,00 m)	 3,00 m
Fahrbahngleitender Zweirichtungsradweg (einseitig)	3,00 m 	4,00 m (mind. 3,00 m)	 4,00 m
(Fahrbahnbegleitender) Gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr)	3,00 m*** 	4,00 m (mind. 2,50 m bei geringem Fußverkehr)	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)	4,00 m*** 	5,00 m (mind. 3,00 m bei geringem Fußverkehr)	-
Schutzstreifen	2,00 m*** 	2,50 m (mind. 2,00 m)	-
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	2,75 m 	2,50 m (mind. 2,00 m)	 3,25 m

** zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken; *** nur in Ausnahmefällen

Radpremiumroute D.15

in Umsetzung



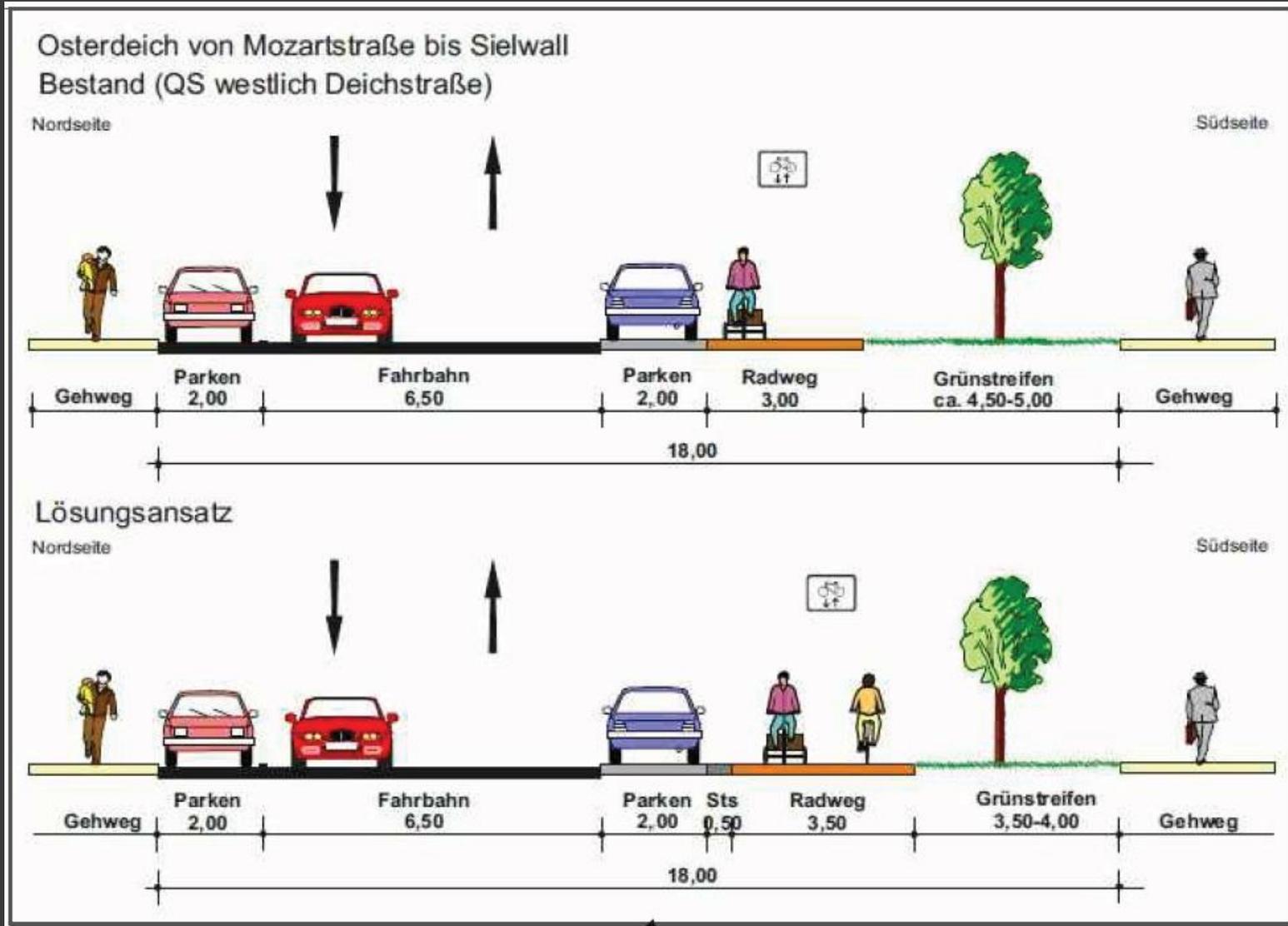
Premiumroute D.15 Osterdeich

Bestand



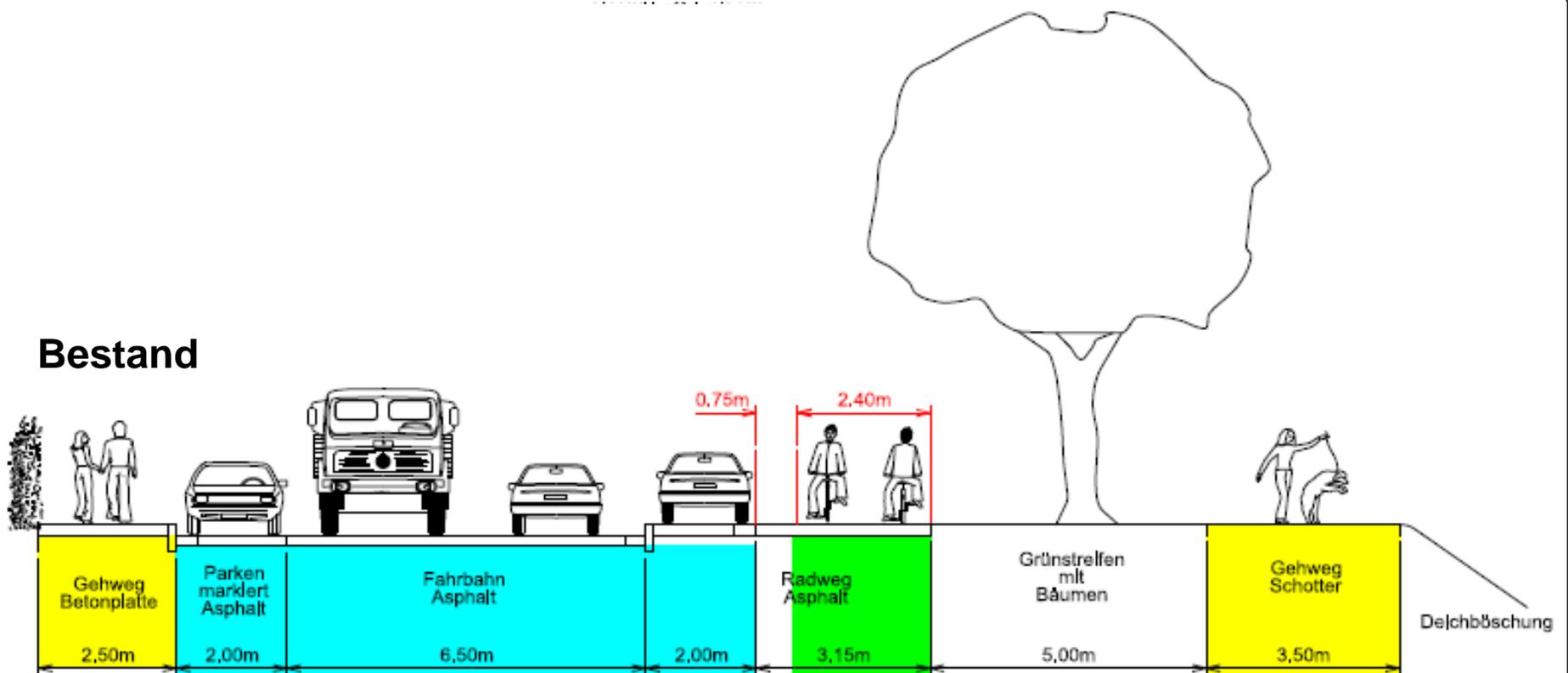
Premiumroute D.15 Osterdeich

Machbarkeitsstudie



Premiumroute D.15 Osterdeich

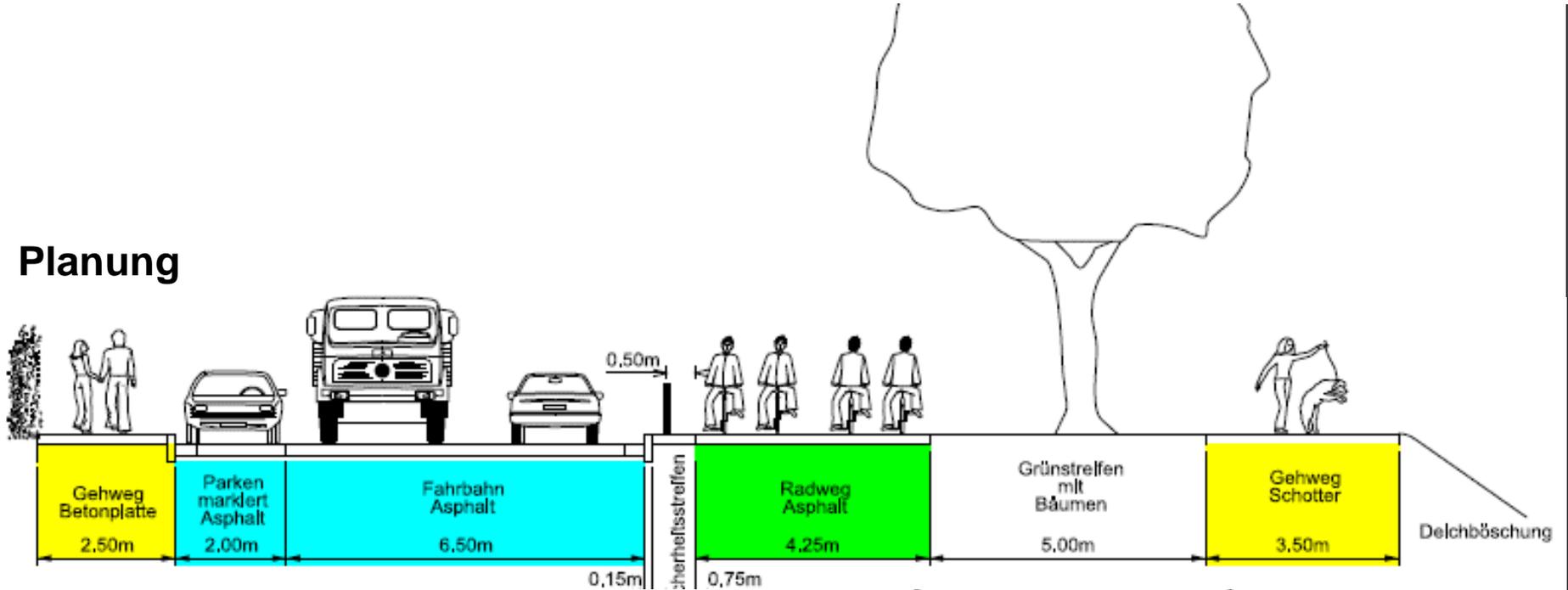
Baumschutz vs. ruhender Kfz-Verkehr



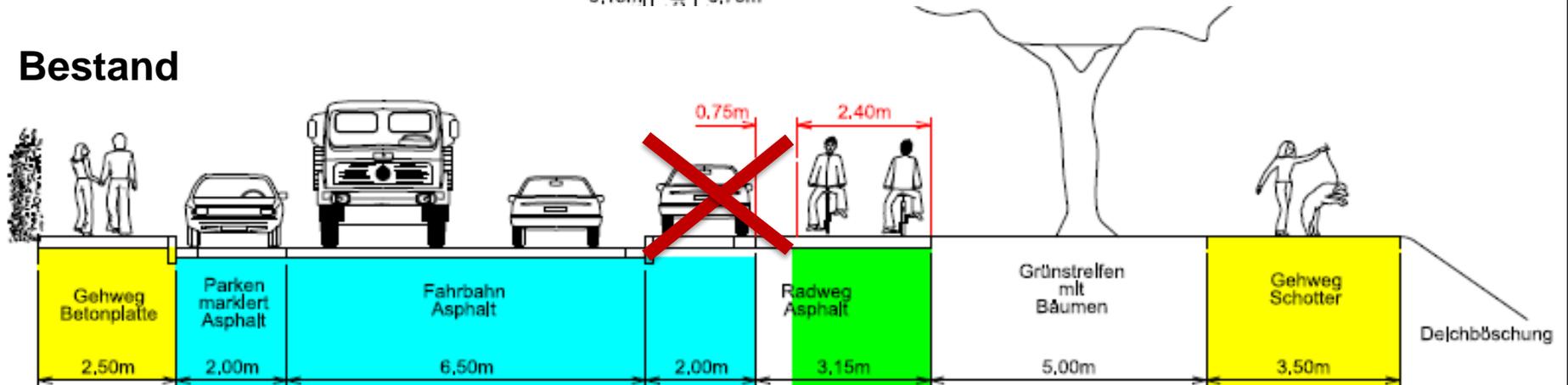
Premiumroute D.15 Osterdeich

Herausnahme Kfz-Parken

Planung



Bestand



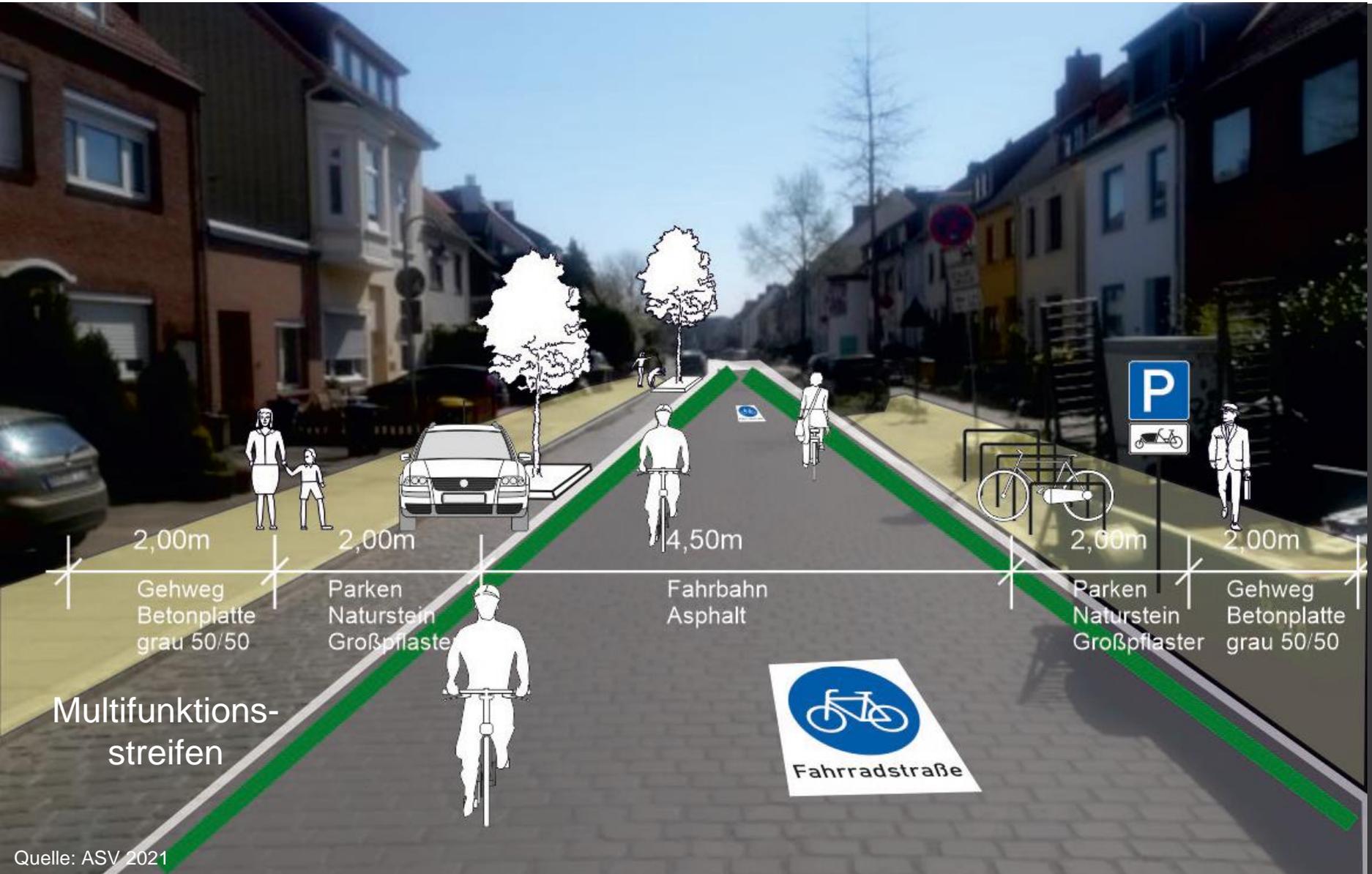
Machbarkeitsstudie Premiumroute D.15

Kann Fahrradstadt auch Fußverkehr?



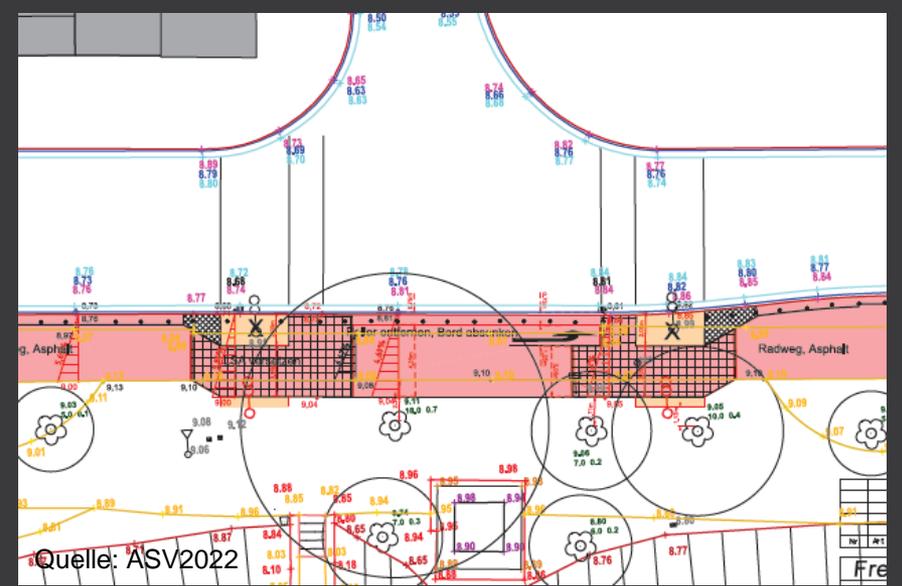
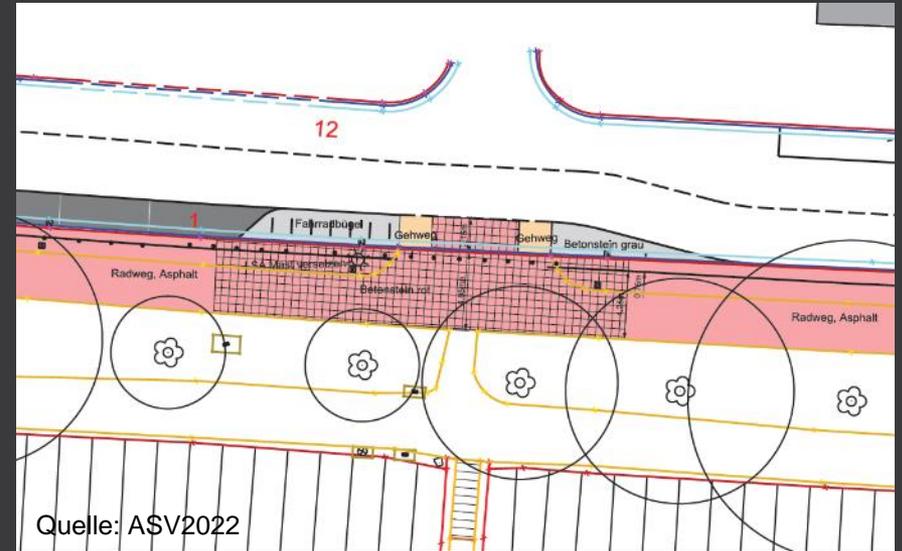
Premiumroute und Fußverkehr

Abschnitt Alter Postweg - Planung



Premiumroute D.15 + Wallring

Lösungen für Knotenpunkte



Bremer Premiumrouten...

...brauchen Platz



Premiumroute Wallring

Planung mit Kfz-Einbahnstraße

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Gestaltung

Markierung Wallring und Kfz-Falschparken



Bremer Premiumrouten...

...rechtlich absichern

Anpassung Landesstraßengesetz 2017

§ 33 Planfeststellung

(1) Neue Straßen A einschließlich der Straßen, für die nach § 3 des Bremischen Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung → eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, dürfen nur gebaut, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dies gilt auch für Radverkehrs- und Gehweganlagen, soweit die Planfeststellungsbehörde einem entsprechenden Antrag des Vorhabenträgers zugestimmt hat. Nebenanlagen (§ 2 Abs. 3) der Straßen nach Satz 1 können zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In dem Planfeststellungsbeschuß soll auch darüber entschieden werden, welche Kosten andere Beteiligte zu tragen haben.



Quelle: SKUMS 2022, Grundlage Geoinformation Bremen 2022



↔ Machbarkeitsstudie:
durch die Grünanlage

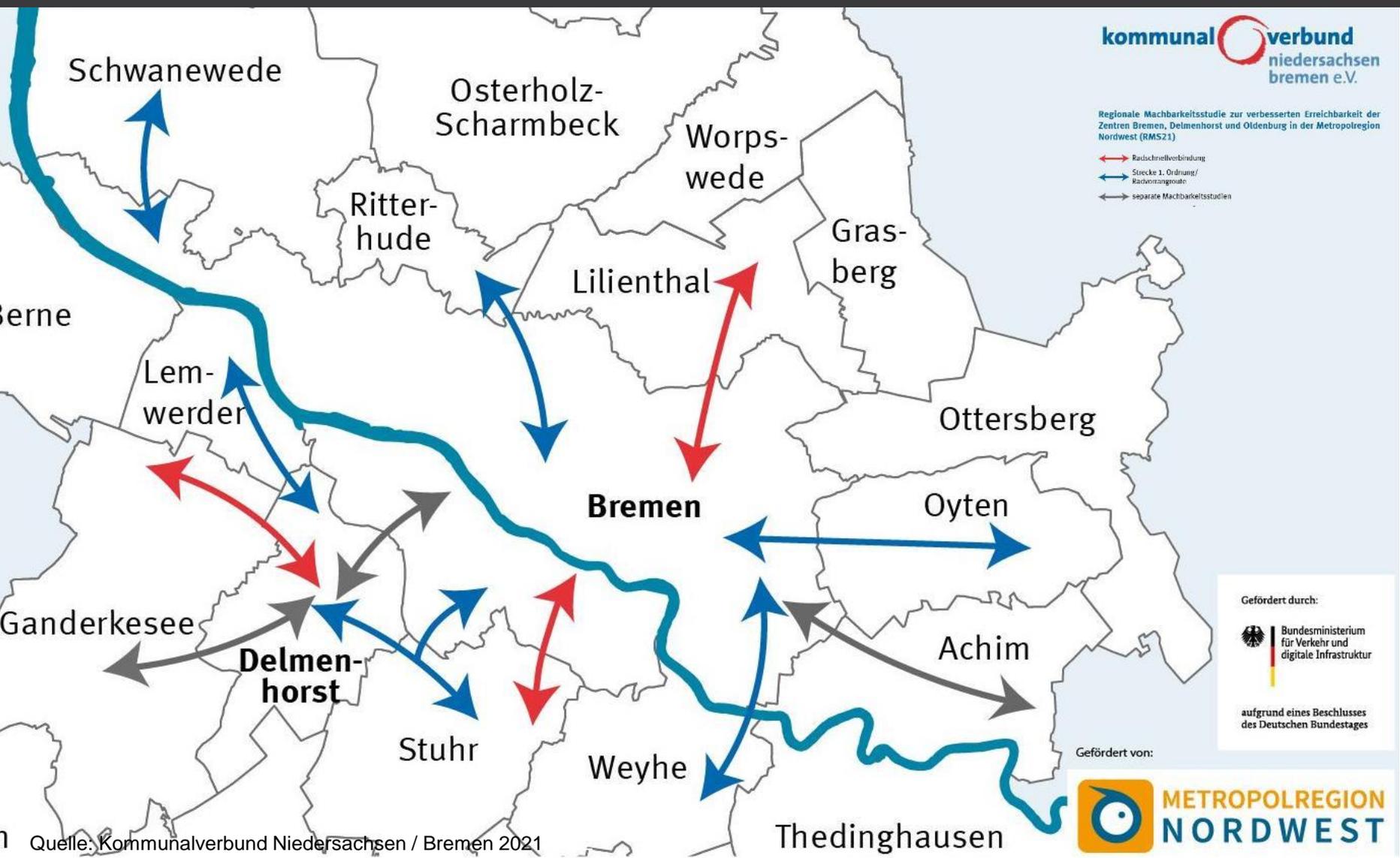
— in Randlage der
Grünanlage

— Alternative:
im Verkehrsraum

Quelle: SKUMS 2022, Grundlage Geoinformation Bremen 2022

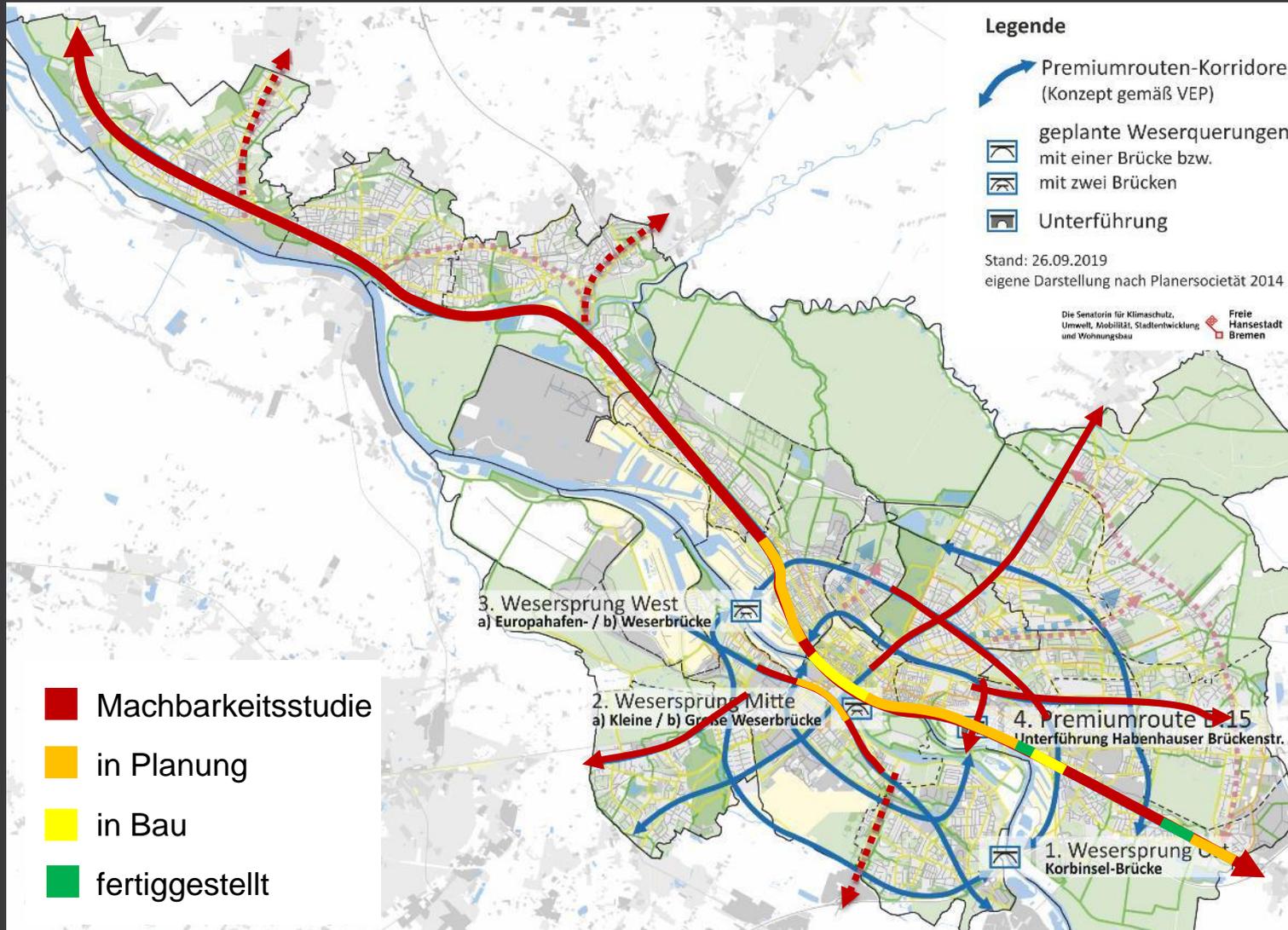
Premiumrouten in die Nachbarkommunen

Regionale Kooperation



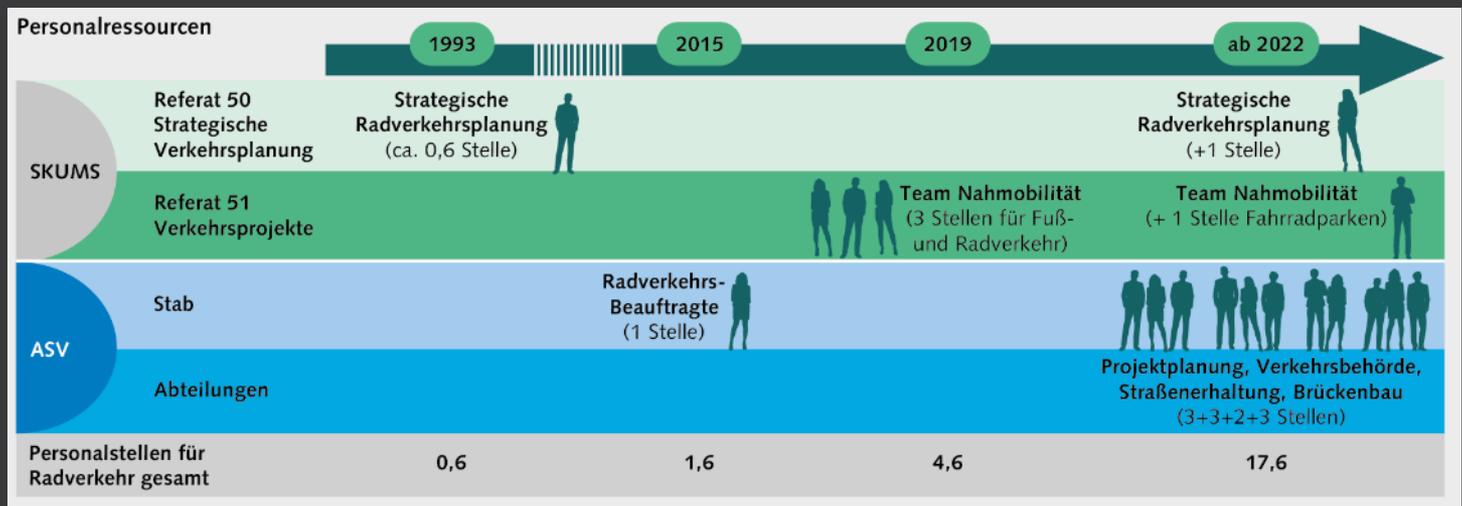
Bremer Premiumrouten

Bearbeitungsstand



Umsetzung der Premiumrouten

Personal und Finanzierung – neue Chancen?





Zum Abschluss: Ein Blick...



Quelle: ASV

...zurück in die Zukunft!



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Quelle: ASV