

Forum B:

Klimafreundlicher geht's nicht- mit dem Rad unterwegs in Bremen und Bremerhaven.

Referentin: **Dr. Ing. Jeanne- Marie Ehbauer**, Baustadträtin der Stadt Bremerhaven

Referent: **Wilhelm Hamburger**, Referent für Radverkehrsentwicklung und ÖPNV-Planung im Referat „Strategische Verkehrsplanung“ beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Moderation: **Gerd Adelman**, Geschäftsführer BüroA, Bremen

Protokoll: **Ann-Katharina Sponbiel**

Zusammenfassung Beitrag 1: **Radverkehrsförderung in Bremerhaven als Beitrag zum Klimaschutz**

- Förderung des Radverkehrs in der Stadt Bremerhaven
- Dadurch mehr Mobilität der Bürger
- Darstellung des Radverkehrskonzept
- Zielsetzung des Radverkehrsanteils auf 20% (von aktuell 9,8%) bis 2020/25
- Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrssituation durch verschiedene Gutachter (Mängeltour)
- Partizipation der Bürgerinnen und Bürger und Politik
- Gesamtstrategie des Radverkehrskonzeptes beinhaltet die Förderung der Bereiche: Infrastruktur, Informationen, Service und Kommunikation
- Darstellung der jetzigen Spannungsfelder in der aktuellen Verkehrssituation
- Maßnahmenentwicklung für Straßen, Brücken, vorhandene Fahrradwege
- Modell „Shared Bike Lane“
- Förderung der e-Mobilität
- Wunschliniennetz (Unterscheidung zwischen Alltags- und Tourismusverkehr)
- Tourismuskonzepte: Bike & Sail

Zusammenfassung Beitrag 2: **Vom Radweg zur Premiumroute – der Hoffnungsträger Radverkehr im VEP Bremen 2025**

- Zielplanung Fahrrad seit 2003
- Erreichte Ziele, Darstellung diverser Beispiele (Umbau von Straßen, Öffnung von Einbahnstraßen, Lösung bei Haltestellen des ÖPNV etc.)
- Informationen, Service, Öffentlichkeitsarbeit rund um das Fahrrad
- Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 → Entwicklung des Radverkehrs ist ein vorrangiges Ziel (korrespondiert mit dem KEP 2020)
- Ziele des Verkehrsentwicklungsplans mit direktem Bezug zum Fahrradverkehr
- Szenarien der Verkehrsentwicklung (Vom Basis- zum Zielszenario)
- Aktueller Stand: Prüfen von Straßen, überarbeiten des Fahrradstadtplans, Gestaltung von Knotenpunkten etc.
- Herausforderung Premiumrouten im Verkehrsentwicklungsplan (Beispiele aus den Niederlanden, London und Deutschland)

Diskussion

Leitfrage für die Diskussion:

Ist der Radverkehr ausreichend im Verkehrsentwicklungsplan für Bremen begünstigt?

Kernfragen der Diskussion:

1. Werden die finanziellen Mittel wirklich bereitgestellt?
 - Umschichtung der Ressourcen auf der politischen Ebene erforderlich
 - Langfristig erforderlich, um eine „klimafreundliche“ Stadt zu werden / bleiben
2. Wird der aktuelle Trend von Fahrrädern zu e-Bikes und Pedelecs in den Verkehrsplanungen berücksichtigt und welche Gültigkeit hat das Radverkehrskonzept für diese?
 - StVO muss sich diesem Trend anpassen (e-Bikes erreichen eine Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h)
 - Freigabe für e-Bikes in Einbahnstraßen?
 - Konkurrenzverhalten zwischen den verschiedenen Radfahrtypen (e-Bikes, unsicheren Fahrern, Kindern, Sportfahrern etc.) erfordert eine Binnendifferenzierung
 - e-Bikes für Pendler / Umlandanbindungen
3. Wie werden Umlandanbindungen einbezogen?
 - Bereitstellen von Servicestellen
 - Entlastung des ÖPNV?
4. Welche Rolle spielt Carsharing und wie wird es konzeptionell eingebunden?
 - Hat das Angebot von Carsharing eine KFZ-Reduktionswirkung und wird somit die Nutzung von Fahrrädern begünstigt? (wurde im Forum E eindeutig mit ja beantwortet: jedes Car-Sharing Fahrzeug ersetzt 10-11 private Pkw)
 - Das Auto ist kein Statussymbol mehr
5. Was muss man noch berücksichtigen?
 - Aktuelle Entwicklungen in Bereichen von Bürgerinitiativen (Critical Mass)
 - Apps für Radfahrer von Radfahrern
 - Wie wird der Lastenradverkehr berücksichtigt?

Momentaufnahme und Ausblick:

In der Stadt Bremen lässt sich seit 2003 (Kriterienkatalog) eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer aufweisen. Auch weiterhin soll der Radverkehrsplan dem für PKW vorgezogen werden. Radfahrer sollen vor allem im Stadtbild (Verkehr) als gleichberechtigte Teilnehmer wahrgenommen werden.

In der Stadt Bremerhaven wird die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes verstärkt durchgeführt. Dazu wurde von Gutachtern für jede Verkehrsart ein Bericht erstellt, um ein subjektiv geprägtes Meinungsbild weitestgehend zu vermeiden. Der Radverkehr soll sich in Bremerhaven bis 2025 verdoppeln.

In beiden Städten wird durch die Förderung des Radverkehrs auf das Ziel hin ausgearbeitet, den CO₂ Ausstoß deutlich zu verringern.

Weitere Fragen:

In der Diskussion kam die Frage auf, inwieweit sich der Radverkehr auch ohne Zutun auf politischer Ebene ausweiten würde. Denn es ist ein Trend festzustellen, der immer mehr Bürger mit dem Rad fahren lässt. Natürlich wird eine Verbesserung des Radverkehrsnetzes diesen Trend weiter begünstigen, gesellschaftliches Verhalten ändern und motivieren, das Rad dem Auto vor zu ziehen.