
Von Bremen lernen?

25% Radverkehrsanteil in 2024

Platz 1 im Fahrradklimatetest 2022

Stefan Matthaeus, Sebastian Gerke

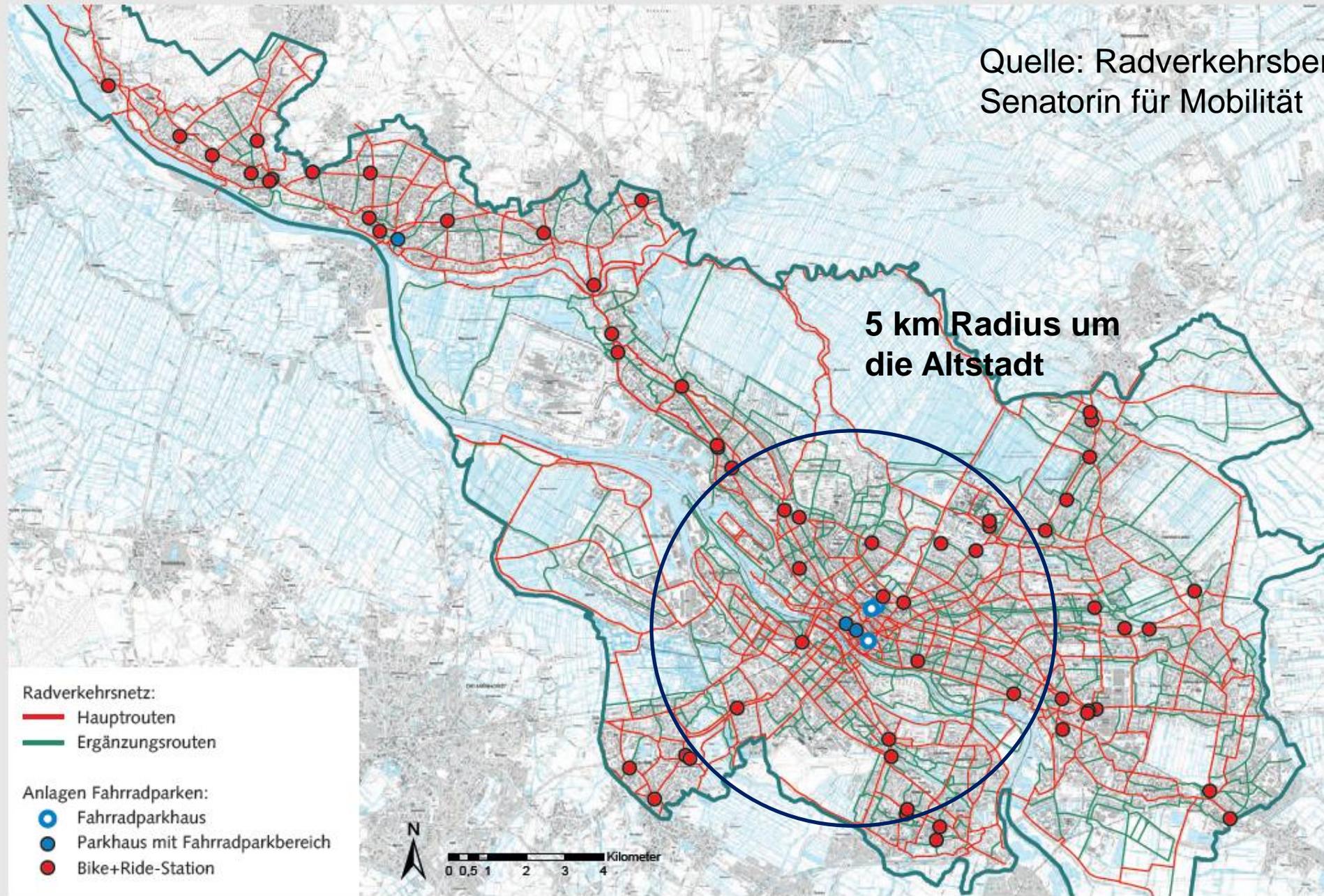


adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

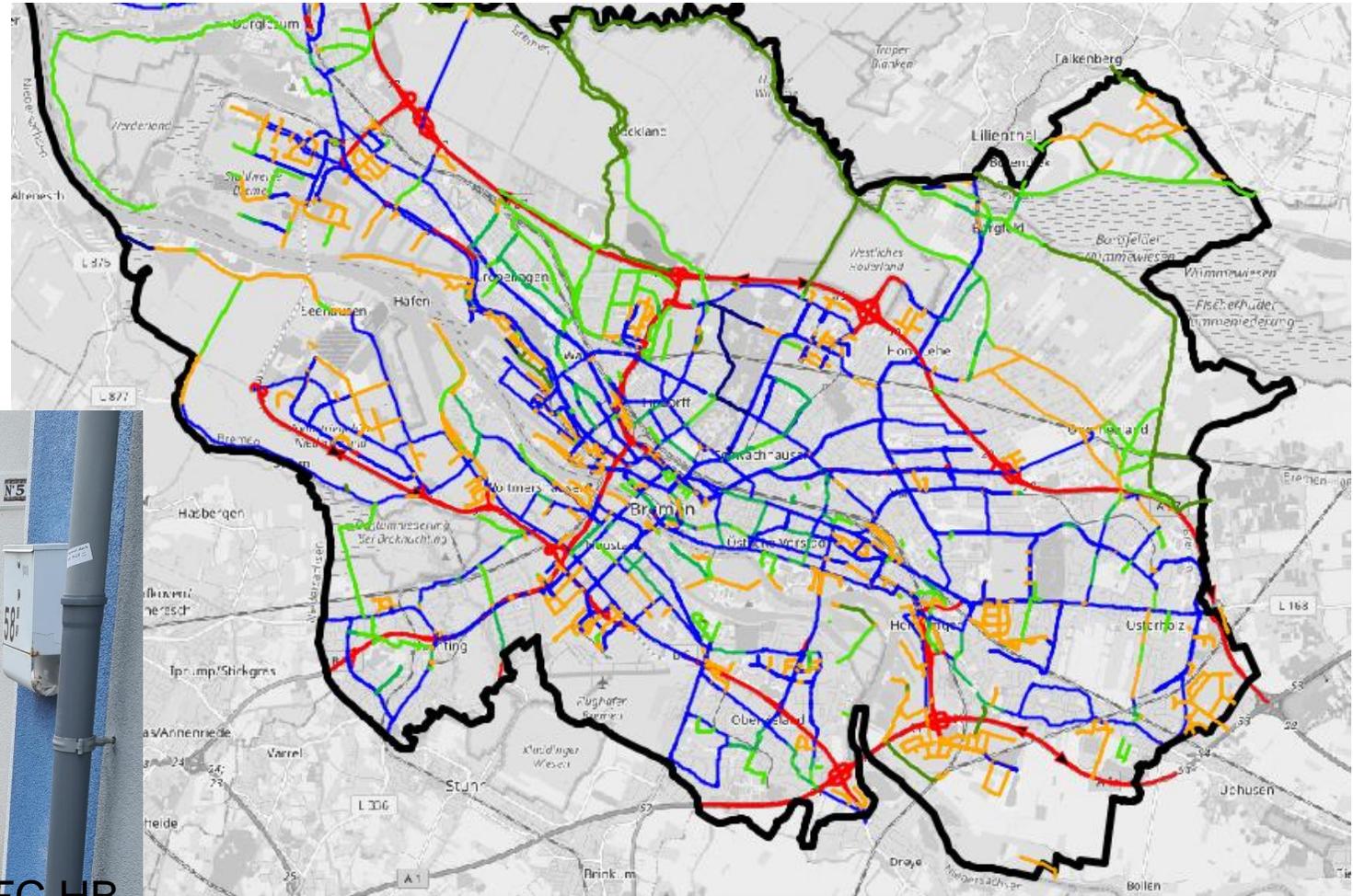
Bike+Ride-Standorte Bremen

Quelle: Radverkehrsbericht 2015-2020
Senatorin für Mobilität

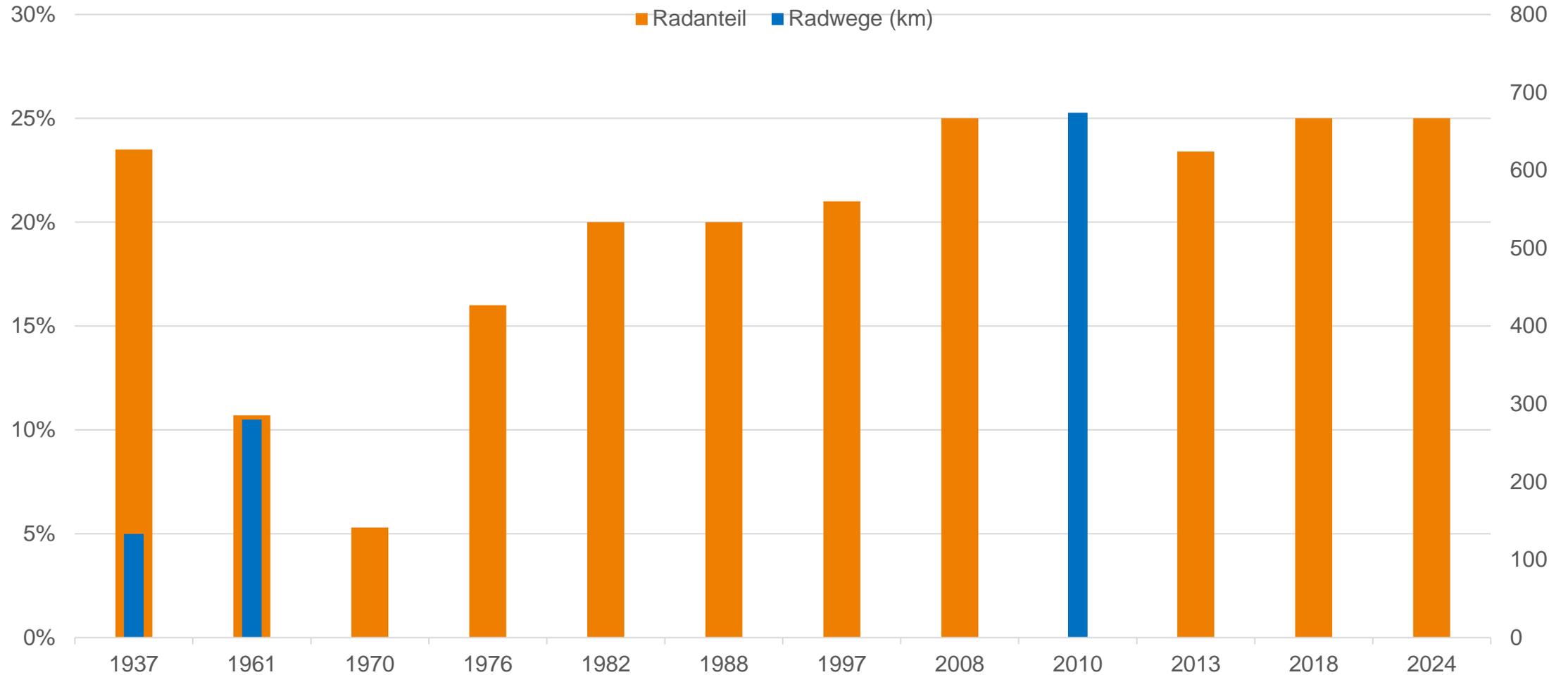


Radwege an (fast) allen Hauptstraßen

- Radwege an (fast) allen Hauptstraßen vorhanden
- Radwege an Hauptstraßen (fast immer) getrennt vom Fußverkehr
- Nach heutigen Standards oft zu schmal



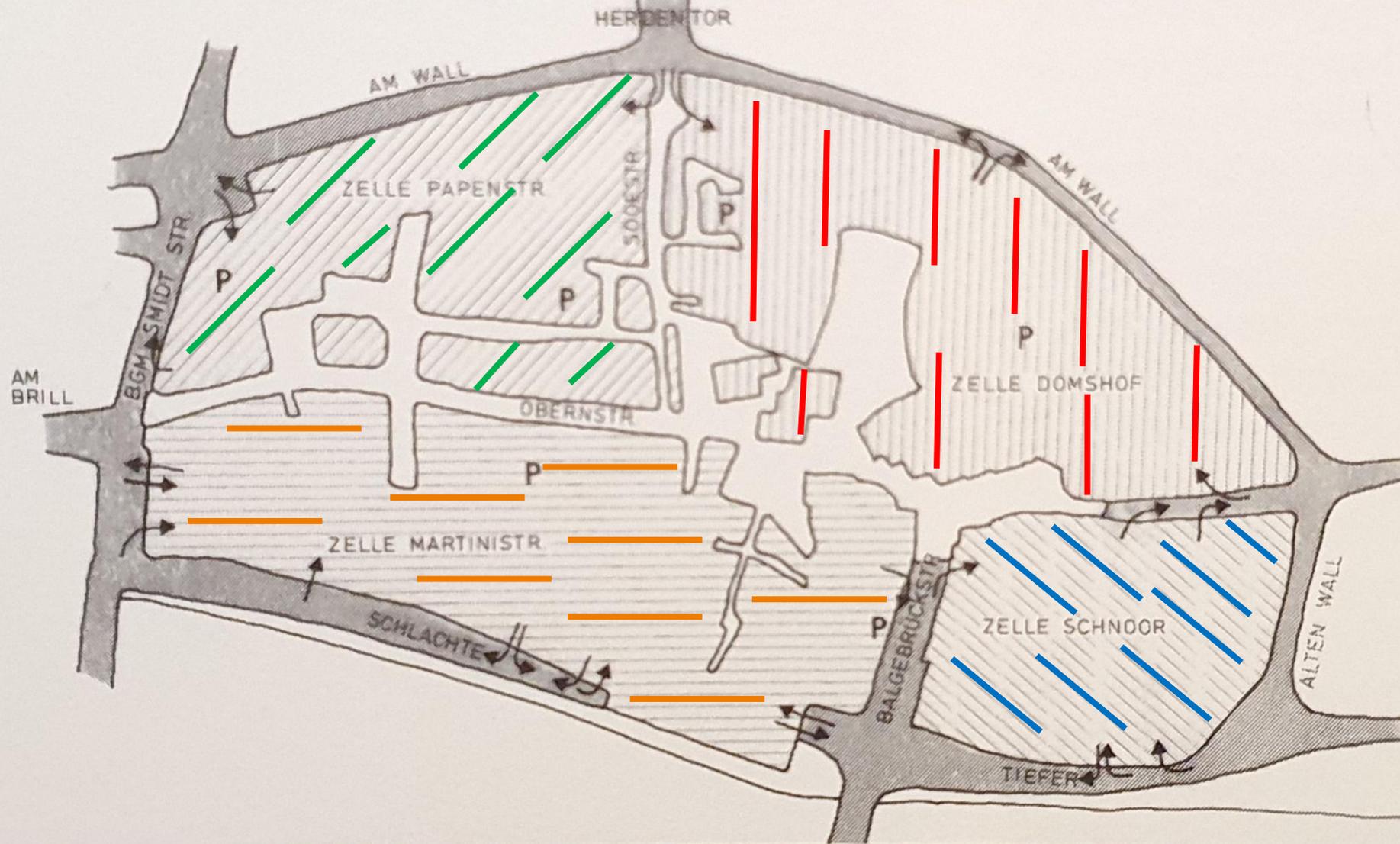
Entwicklung Radverkehrsanteil



Historische Eckpunkte

- **60er-Jahre:** Aufteilung der Innenstadt in getrennte Verkehrszellen („Bremer System“) und Festlegung auf rote Ziegelsteine zum Radwegbau (Einheitlichkeit)
- **70er-Jahre:** Planungen zur Mozarttrasse (Osttangente mitten durch altes Wohnviertel) werden endgültig beerdigt ([WK-Geschichte](#)) und nachfolgend Abwendung vom Ziel der autogerechten Stadt
- **1979: Gründung des ADFC in Bremen durch Jan Tebbe**
- **80er-Jahre:** Ein progressiver Leiter der Straßenverkehrsbehörde erfindet die Fahrradstraße und öffnet Einbahnstraßen für den Radverkehr
- **2014:** Mit viel Bürgerbeteiligung wird der Verkehrsentwicklungsplan 2025 beschlossen (u.a. Netz von Radpremiumrouten und neue Brücken über die Weser für Rad- und Fußverkehr)
- **2018:** Das [Fahrradmodellquartier Alte Neustadt](#) entsteht mit Deutschlands erster Fahrradzone
- **2022:** Bremen erreicht 1. Platz im Fahrradklimatest mit mäßiger Note 3,6 -
Link zum eigenen kritischen [Artikel auf bremen.adfc.de](#)
- **2025:** 7 Kilometer in 7 Jahren: Bremer Radpremiumroute kommt schleppend voran -
[Kommentar im Bremer Fernsehen](#) und [Beitrag zum schleppenden Ausbau](#) dazu

Getrennte Verkehrszellen in Bremens Altstadt



Getrennte Verkehrszellen – das „Bremer System“

- Aufteilung der Altstadt in getrennte Verkehrszellen wurde bereits in den 60er-Jahren in Angriff genommen und als „Bremer System“ bekannt und anerkannt.
- Die Verkehrszellen sind durch reine Fußgängerbereiche voneinander getrennt und somit keine Möglichkeit für MIV von einer Verkehrszelle direkt in eine andere zu wechseln.
- Vier Zellen, die für den Zielverkehr (meistens Hochgaragen) erreichbar sind, aber über Zwangswege als Einbahnstraßennetz auch wieder aus der Altstadt herausführen.
- Besucher (mit PKW) haben in der Regel nur die Möglichkeit ein Parkhaus anzusteuern und dann zu Fuß weiterzugehen.
- Leider wurden damals nur wenige Wege für Radfahrende angelegt und so gut wie keine Abstellmöglichkeiten – und das Problem mit wild abgestellten Fahrrädern selbst geschaffen.

Quelle: Verkehr in Bremen, Hartmut Roder (Hg.): Von Wegen zu Strassen - Planen für den Verkehr in Bremen, Christian Plath

ADFC Bremen e.V.		7		Mrz. 2025
------------------	--	---	--	-----------



Einheitlichkeit im Radwegebau – die roten Ziegelwege

- Bei dem Aufbau der Stadt nach dem zweiten Weltkrieg wurden an fast allen Hauptstraßen und vielen weiteren neuen Straßen Hochbordradwege angelegt
- Meistens wurden die Radwege mit roten Ziegelsteinen erstellt und hoben sich so optisch von der Fahrbahn und den Gehwegen ab
- Auch in heutigen T30-Zonen gibt es immer noch diese Wege – und die meisten Radfahrenden nutzen und lieben sie noch heute
- Daher wird oftmals gefordert, dass zunächst die bestehenden Radwege saniert werden



Abwendung vom Ziel der autogerechten Stadt (1973)



Die Mozarttrasse hätte eine Riesenschneise für den MIV durch ein Wohnquartier bedeutet

- Es wurde in letzter Sekunde verhindert und stellt eine Zäsur dar
- Das Ziel der autogerechten Stadt wurde in Frage gestellt

Abwendung vom Ziel der autogerechten Stadt

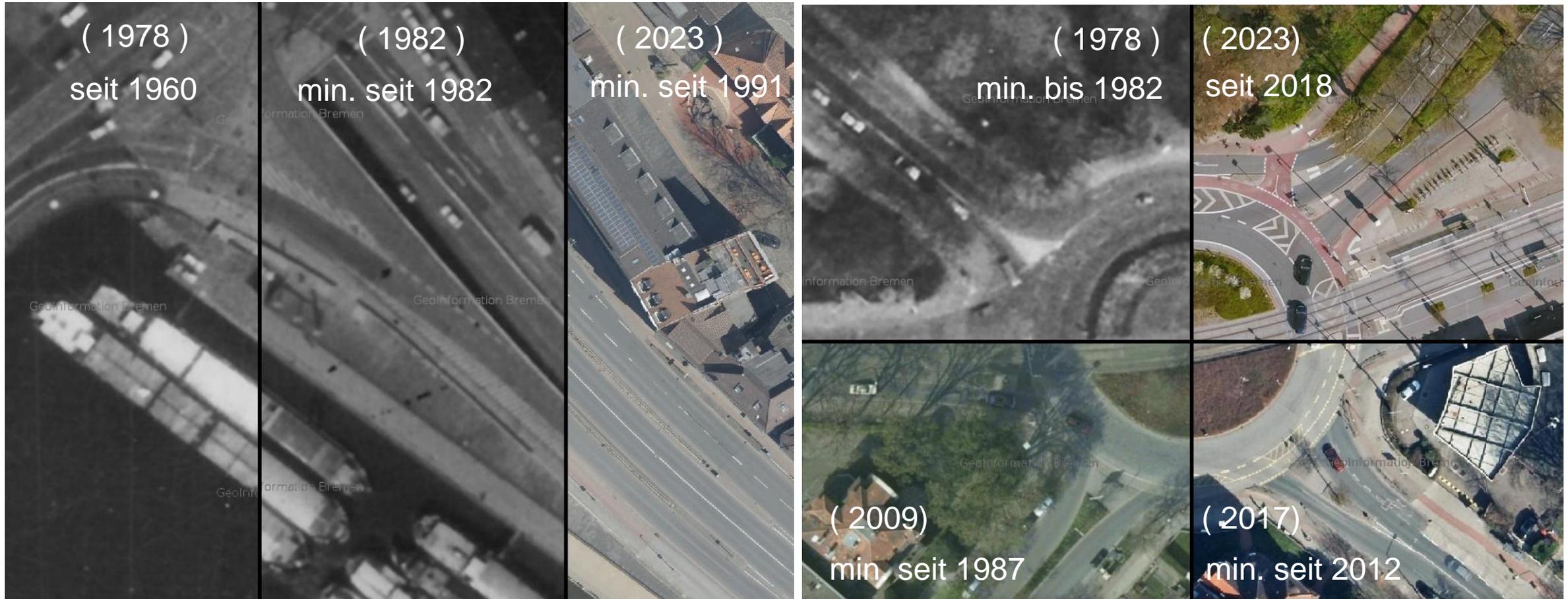
- Doch bis dahin wurden schon etliche Infrastrukturprojekte fertiggestellt - mit teilweise erheblicher Auswirkung auf den Radverkehr
- Beispiel „Tiefer“: Auf der innenstadtnahen Hauptroute wurde zunächst gar kein Radweg angelegt neben extrem breiter Fahrbahn. Später wurde ein Teil nachgebessert.
- Beispiel „Stern“: Dieser unechte Kreisverkehr wurde mehrfach umgebaut. Schon der erste Umbau (1983) verdoppelte den Radverkehr wegen des umlaufenden Radweges



2025

©ADFC HB

Abwendung vom Ziel der autogerechten Stadt



> [Geoportal Bremen](#): Auf Luftbildern kann die Veränderung von Tiefer und Stern angeschaut werden

Progressiver Behördenleiter in den 80ern und 90ern

- Der Anstieg des Radverkehrsanteils von 20% auf 25% ist unbedingt mit dem progressiven Wirken von Klaus Hinte, dem damaligen Leiter der Straßenverkehrsbehörde zu erklären
- Bereits Anfang der 1980er wurde von ihm in Bremen die Fahrradstraße erfunden - ursprünglich ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung und gar nicht in der StVO
- Außerdem hat er die ersten Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet - und heute sind in Bremen fast alle geöffnet
- Mut zahlt sich aus! Aber wo ist der geblieben?



©ADFC HB ?



©ADFC HB ?

Aufgabe von Radwegen in Tempo 30-Zonen

- Konsens im ADFC:
Keine Radwege in
Tempo 30-Zonen notwendig
- Geltung von Rechts-Vor-
Links wird deutlicher
- Wurzelschäden sowieso
Problem solcher Radwege
- Rückbau zu Gunsten von
Bäumen und Gehwegen
- **Wichtig:**
**Durchgangsverkehr MIV
muss unterbunden
werden!**

Früher (2017)



© Mapillary



© ADFC HB

Aktuell

Modalfilter verhindern Durchgangsverkehr

- In Bremen schon lange verwendetes Instrument
- „Klassisch“ als Diagonalsperren
- Oder als durchlässige Sachgassen



© Google Maps



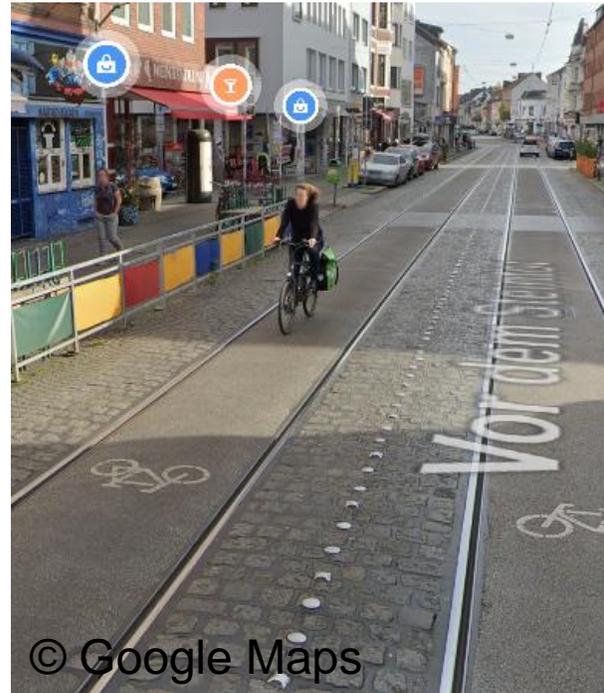
© Google Maps



© ADFC HB

Fahrbahn mit MIV und Straßenbahn: geht das auch sicher?

- Oftmals sind die Straßen zu schmal für separate Radwege und trotzdem muss auch der Radverkehr sicher zusammen mit MIV und Straßenbahn geführt werden.
- Schienen sind immer eine große Gefahrenquelle und häufige Ursache für Stürze.
- Radverkehr zwischen Schienen und parkenden Kfz erhöhen Dooring-Risiko und zu enges Überholen durch MIV.
- Gibt es überhaupt eine sichere Lösung?
- Schutzmaßnahmen wie Tempo 30 und Überholverbot sowie Aufklärung sind extrem wichtig!



Kopfsteinpflaster: Spagat zwischen Tradition und Komfort

- Anwohner lieben Kopfsteinpflaster als Verkehrsberuhigung und aus Tradition
- Aber für Radverkehr ungeeignet und dadurch viele Gehwegradler
- Kompromiss: Kernfahrbahn aus Asphalt, Parkstreifen aus Kopfsteinpflaster



© Google Maps

Google

© Google Maps

Hochpflasterungen geben Radfahrenden sichtbar Vorfahrt

- Einmündung
- Hofeinfahrten
- Bevorrechtigte eigenständige Radwege queren eine Fahrbahn



Erst hochgepflastert, dann kapituliert vor dem MIV

- Zunächst eine saubere, eindeutige Regelung
- Aber viele Unfälle, vor allem wegen schlechter Sicht durch Gebäude
- Dann die Kapitulation vor rücksichtslosen Autofahrenden: Verschwenkung durch Gitter und Vorfahrtsumkehr



Parkallee: Eine Fahrradstraße mit Durchgangsverkehr

- Umbau in mehreren Etappen (2014 bis 2019)
- Aufgabe der Hochbordradwege gegen erheblichen Widerstand
- Probleme: Durchgangsverkehr (immer noch) und Parken am Fahrbahnrand in der ersten Variante ohne Rotfärbung

Hier war ein Bild aus der Zeitung, der den ehemaligen Hochbordradweg zeigt. Mit einer Absperrschranke sowie einem Blumenstrauß und einer Notiz in Trauer um den Radweg

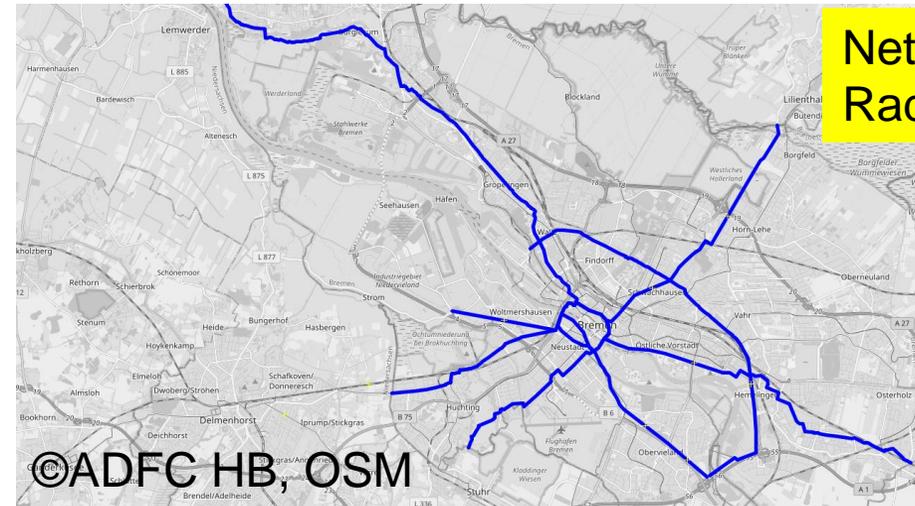


Alt-Zustand

Hier war ein Bild aus der Zeitung, das eine Situation aus der Fahrradstraße ohne Neuordnung der Parkstände zeigte. Radfahrende wurden zu knapp überholt und blieben im Bereich der Parkbuchten hinter geparkten Fahrzeugen hängen, die im Bereich von Baumnasen am rechten Fahrbahnrand parkten.

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP)

- In 2014 wurde mit viel Bürgerbeteiligung der VEP für alle Verkehrsarten beschlossen
- Für den Radverkehr sollte es ein Netz von sog. Radpremiumrouten inklusive neuer Brücken über den Fluss Weser für Rad- und Fußverkehr geben.
- Der VEP war eigentlich eine super Sache und bildet sogar eigentlich die Grundlage für die Klimapolitik in Bremen.
- Während die Grünen die Umsetzung versucht haben, rudern SPD (und Linke) gerade ziemlich in die entgegengesetzte Richtung
- Brücken sind auf unbestimmte Zeit verschoben; Premiumrouten nur Fragmente



Netz mit
Radpremiumrouten

*Hier war eine Illustration einer zukünftigen
Fahrrad- und Fußgängerbrücke über die Weser
<https://weserreport.de/2019/12/bremen-bremen/verkehr/fahrradbruecke-mitte-kommt-zuerst/>*

Vision:
Weserbrücke

Fahrradmodellquartier „Alte Neustadt“: Die Fahrradzone

- 2018 ist Bremen wieder Vorreiter in der Republik mit dem Fahrradmodellquartier „Alte Neustadt“
- Vorher: Ein Wohnquartier (mit angrenzender Hochschule) mit zugeparkten Kopfsteinpflasterstraßen
- Jetzt: Die erste **Fahrradzone** in Deutschland. Das gesamte Quartier ist ein Netz von asphaltierten Fahrradstraßen mit Rechts-vor-Links Vorfahrtsregel
- Durch Ordnen und Einschränken des ruhenden Verkehrs von Kfz sowie Schaffung von Fahrradabstellplätzen wurde ein Quartier für Menschen geschaffen



Osterdeich: Teil der ersten Radpremiumroute

- Plus: Breite 4m aus neuem Asphalt
- Minus: Viele Engstellen
- Minus: Ampeln auf dem Radweg



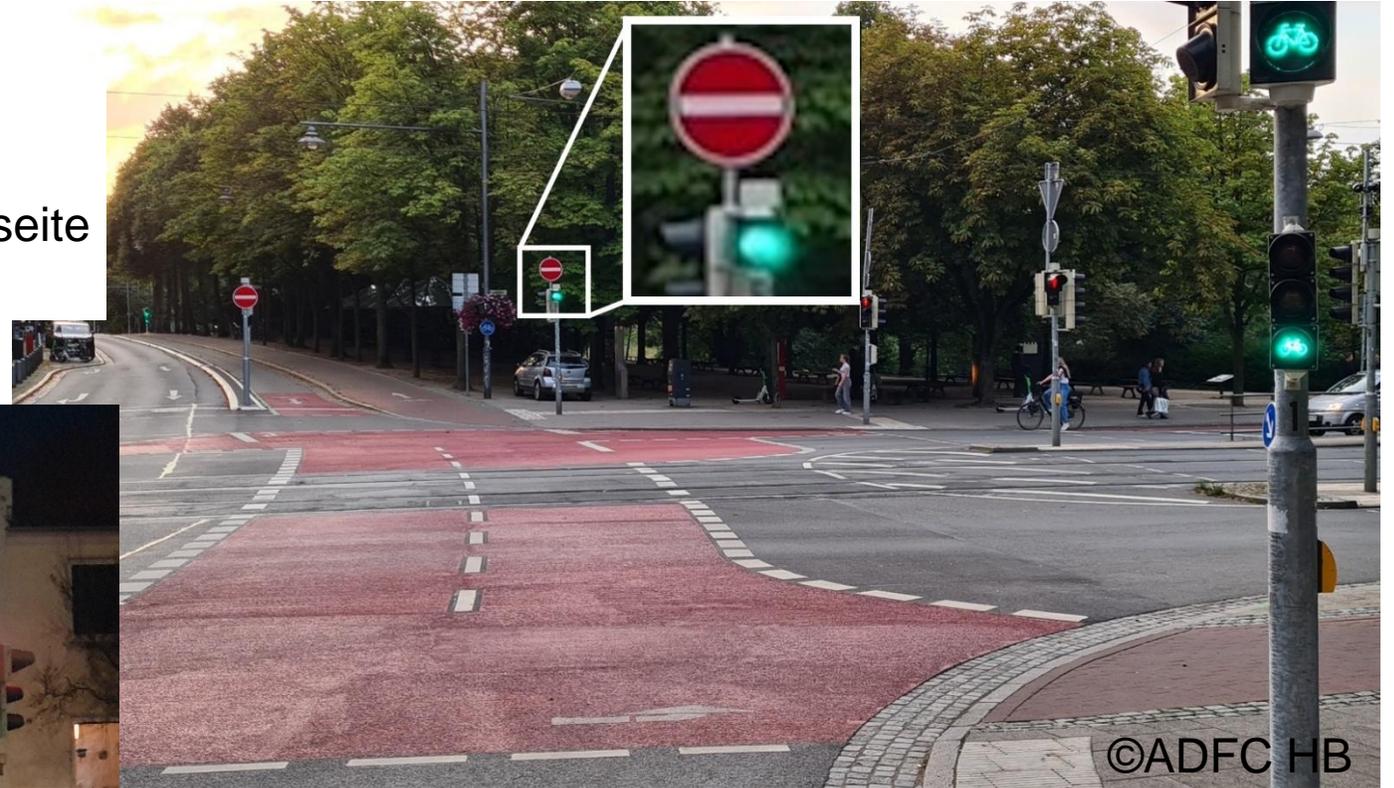
©ADFC HB

©ADFC HB

Fortschrittliche Lösung „grüne Fahrradampel gegenüber“

Für sicheres indirektes Linksabbiegen:

- Einfarbiges grünes Signal nur für Radfahrende auf der anderen Kreuzungsseite gut sichtbar von der Aufstellfläche



Alternative zur Erhöhung der Sicherheit vor Rechtsabbiegern:

- Rot-Grün-LSA für Radverkehr auf der Mittelinsel neben Fußgänger-LSA

©ADFC HB

©ADFC HB

Fahrradklimatest 2022

➤ Bremen punktet insbesondere bei zwei Themen

✓ Infrastruktur: geöffnete Einbahnstraßen und Erreichbarkeit Stadtzentrum

✓ Sicherheit: Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer und Alt und Jung fährt Rad

– Aber: Die Note von 3,57 heißt „gerade noch befriedigend“ und nicht „gut“

➤ Dortmund zeigt Defizite besonders bei der Sicherheit und Komfort

– Wegequalität und Einschränkungen durch mangelhafte Führung an Baustellen, zugeparkte Radwege und unzureichenden Winterdienst werden besonders schlecht bewertet

– Dadurch ist der Abstand zu vergleichbaren Orten besonders groß bei diesen Punkten und folglich auch bei Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer: Weder Alt noch Jung fühlt sich sicher

➤ Also: Das Maß der Dinge für das Fahrradklima liegt nicht in Deutschland, sondern in Kopenhagen



Fahrradklimatest: Vergleich der größten Stärken und Schwächen

Bremen

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	1,6
Radfahren durch Alt und Jung	2,1
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2
Breite der (Rad)wege	4,6
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,9
Fahrraddiebstahl	5,0

Stärken

Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

Radfahren durch Alt und Jung	+1,1
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,9
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,9
Oberfläche der (Rad)wege	-0,1
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	-0,3
Fahrraddiebstahl	-0,4



Dortmund

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	2,7
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,8
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,5
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,1
Breite der (Rad)wege	5,2
Führung an Baustellen	5,2

Stärken

Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

Medienberichte	+0,1
Fahrraddiebstahl	+0,1
Werbung für das Radfahren	+0,0
zügiges Radfahren	-0,5
Erreichbarkeit Stadtzentrum	-0,6
Radfahren durch Alt und Jung	-0,6



➤ Details zu den Ergebnissen können auf <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse> eingesehen werden

ADFC in Bremen: bekannt, anerkannt, dabei

- Seit vielen Jahren ist der ADFC in Bremen eine bekannte und anerkannte Größe
- Der Verein hat sich einen guten Ruf erarbeitet: kompetent, pragmatisch, rücksichtsvoll, umweltbewusst
- Es bestehen meist gute Kontakte zu diversen Behörden, Politik und Polizei
- Beim Verkehrsressort gibt es eine Arbeitsgruppe **AG Rad**, in der neben Vertreter*innen aus dem Ressort auch Inneres und Polizei, ADAC und ADFC vertreten sind
- Aktuelle Verkehrssenatorin lobt den Radverkehr – und macht das Gegenteil
- Auch der Bürgermeister ließ sich werbewirksam mit unserer Vorstandin bei einer Fahrt mit dem Spezialrad aus dem ADFC-Projekt „Pedder Spezialrad“ filmen (<https://pedder-spezialrad.de/>)

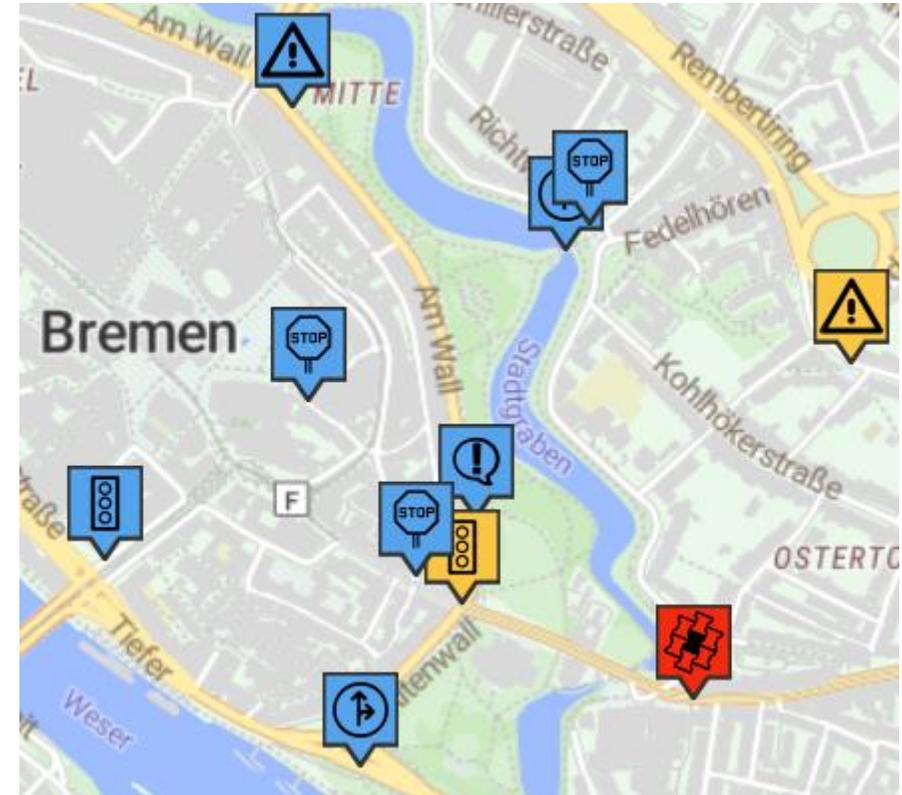


ADFC in Bremen: Teil der organisierten Mängelbeseitigung

- Bremen nutzt schon seit vielen Jahren den [Mängelmelder](#)
- Ursprünglich entwickelt für illegale Müllhaufen (auch Schrotträder), wurde er erweitert um diverse Mängel für Radverkehr
- Sowohl im Web als auch per App kann sich jede*r als Melder*in betätigen
- Die Meldungen werden beim ADFC Bremen angenommen und bearbeitet an die zuständigen Behörden weitergeleitet
- Eigentlich ist das eine sehr sinnvolle Maßnahme, da die Mitarbeitenden des ADFC Bremen die manchmal schwer verständlichen Meldungen aufbereiten und geordnet weitergeben
- Die Begeisterung bei den Behörden hält sich leider in Grenzen
- Hier eine Beschreibung, wie es funktioniert:



Microsoft
Word-Dokument



Von Bremen lernen?

- Auf diese Frage kann man nicht uneingeschränkt mit Ja antworten
- In den vergangenen Jahrzehnten wurde Vieles richtig gemacht, aber insgesamt nicht genug, damit Bremen als echtes Vorbild dienen kann
- Bremen hat eine fahrradfreundliche Topographie (sehr flach), doch das lässt sich nicht übertragen
- Der Fluss Weser trennt, aber die verbindenden Brücken kommen erst irgendwann – vielleicht
- Ohne echten politischen Willen in Verbindung mit ausreichenden finanziellen Mitteln wird es nichts mit der Verkehrswende

Nur so geht es: ADFC fordert das Fahrradland Plus

ADFC Bremen e.V.		28		Mrz. 2025
------------------	--	----	--	-----------



Von Bremen lernen? Quellen und Links

- Radverkehrsbericht Bremen 2015-2020 der Senatorin für Mobilität:
- Verkehr in Bremen, Hartmut Roder (Hg.):
 - Von Wegen zu Strassen - Planen für den Verkehr in Bremen, Christian Plath
 - Radfahren in Bremen, Thomas Froitzheim, Arne Lüers
- Die Mozarttrasse als Sackgasse: [WK-Geschichte](#)
- [Fahrradmodellquartier Alte Neustadt](#)
- [Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025](#)
- Fahrradklimatest <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>
- [Mängelmelder](#) für Radverkehr
- ADFC Bremen Projekte für kostenfreie Nutzung von Lastenrädern [Fietje](#) und von Spezialrädern [Pedder](#)

