

## Mobilitätswende Baustein Radverkehr – in vier Etappen zur Klimaneutralität 2038

### **Worum geht es?**

Trotz vieler politischer Plädoyers für eine klima- und menschenfreundliche Verkehrswende ist in den vergangenen Legislaturperioden nur wenig passiert. Bereits 2014 wurden wichtige Meilensteine für eine umweltfreundliche Mobilität im Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP 2025) entwickelt und in einem breiten Konsens von Akteur:innen und Initiativen unter Beteiligung aller Fraktionen der Bürgerschaft verabschiedet. Dazu zählen Fahrradpremiumrouten durch das gesamte Stadtgebiet, zusätzliche Fuß- und Radquerungen über die Weser, eine Innenstadt mit Aufenthaltsqualität, gute Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt mit Rad und ÖPNV, sicheres Fahrradparken besonders an den Umsteigepunkten und vieles mehr. Knapp ein Jahrzehnt später ist nur ein Bruchteil der Pläne in die Tat umgesetzt: die ersten zwei Premiumrouten entstehen nur mühsam und flickenhaft, die Weserbrücken verschieben sich in fernere Zukunft, die Sanierung und Ertüchtigung des vorhandenen Netzes ist seit Jahren absolut unzureichend.

Doch wie die Bremer Klimaschutz-Enquete-Kommission im Jahr 2022 festgestellt hat: Die Zeit läuft uns davon. *„Wenn eine Chance verbleiben soll, den Vereinbarungen des Pariser Klimaabkommens zu entsprechen, ist es unumgänglich, ambitionierte Ziele zu verfolgen. Dies gilt aus Bremer Perspektive auch und im Besonderen im Verkehrssektor, denn hier hat die öffentliche Hand deutlich mehr Möglichkeiten der Einwirkung als in Sektoren, in denen größere Anteile der richtungsgebenden Entscheidungen in privater Hand liegen bzw. wirksame Rahmensetzungen eher vom Bund oder der EU entschieden werden“*, heißt es im Endbericht der Klimaschutz-Enquete-Kommission. Auch hier haben alle Fraktionen der Bürgerschaft – ähnlich wie beim Verkehrsentwicklungsplan - mitgewirkt und eigene Fachexpert:innen in den Prozess involviert. Der Abschlussbericht ist 2022 von der Bürgerschaft beschlossen worden. Es besteht also ein breiter politischer und gesellschaftlicher Konsens für eine klima- und sozialgerechte, sichere, komfortable, inklusive und attraktive Mobilitätswende – und damit für einen schnellen Ausbau der dafür nötigen Fahrradinfrastruktur. Doch es passiert nach wie vor viel zu wenig. Bei der bisherigen Umsetzungsgeschwindigkeit wird Bremen mit seinen Zielen im Verkehrsbereich für die Klimaneutralität bis 2038 krachend scheitern. Wir müssen mehr Menschen dazu bewegen, auf Autofahrten zu verzichten und den Umweltverbund, insbesondere das Fahrrad zu nutzen. Und dies schaffen wir nur, wenn sich das Fahrradfahren für diese Menschen gut anfühlt: sicher, komfortabel, schnell – gerade auch für Kinder, für ältere Menschen, für Mobilitätseingeschränkte.

### **Was braucht es?**

ADFC und BUND haben dafür in einer überschlägigen Analyse eine Abschätzung für den Finanz-, Personal- und Zeitbedarf vorgenommen, ausgerichtet am Zielzeitpunkt 2038 zur Erreichung der Klimaneutralität gemäß Abschlussbericht der Klima-Enquete-Kommission der Bremischen Bürgerschaft. Die bisherigen, politisch kommunizierten Zeitpläne, die den Bau der Radinfrastruktur gemäß VEP 2014 bis spätestens 2030 vorsehen, sind mittlerweile völlig unrealistisch geworden. Dagegen ist eine vollständige Umsetzung bis 2038 sehr wohl noch möglich, wenn entsprechende Finanzmittel dauerhaft bereitgestellt und die erforderliche

Personalkapazität umgehend aufgebaut wird. Planung und Bau verschiedener Maßnahmen muss kontinuierlich, verschachtelt und aufeinander abgestimmt erfolgen.

ADFC und BUND bemessen den Finanzbedarf für die acht Radpremiumrouten auf rund 200 Mio. € bei einem bremischen Eigenanteil von 40 Mio. € bis 2038 aufgrund einer zu erwartenden Bundesförderung von 80-90% – also 2,7 Mio. € Eigenanteil pro Jahr. Für die drei Weserbrücken werden 50 Mio. Euro Planungs- und Baukosten erwartet. Auch hier ist mit erheblicher Bundesförderung zu rechnen. Bei 20 Mio. Eigenanteil ergäbe sich ein jährlicher rechnerischer Finanzbedarf bremischer Mittel von 1,3 bis 1,4 Mio. Euro. Für die Unterhaltung und Ertüchtigung des bestehenden Radverkehrsnetzes bedarf es zudem jährlich mindestens 8 Mio. Euro, bis 2038 zusammen 120 Mio. Euro, davon das meiste nicht oder nur eingeschränkt förderfähig. Bis 2038 fallen demnach Investitionskosten in die Radinfrastruktur für Ertüchtigung und Neubau von zusammen 370 Mio. Euro an, davon als Eigenanteil Bremens 150 bis 170 Mio. Euro bzw. 10 bis 11,5 Mio. Euro pro Jahr. Das ist machbar!

Es bedarf aber auch erheblicher zusätzlicher Personalkapazitäten. Für Planung und Bau der Premiumrouten sehen ADFC und BUND einen Bedarf von 30 bis 50 Stellen, die mindestens 1,8 Mio. Euro pro Jahr kosten. Zusätzliche Personalkapazitäten für den Brückenbau belaufen sich auf 10 bis 15 Stellen entsprechend 0,6 bis 0,8 Mio. Euro pro Jahr. Auch die Ertüchtigung des bestehenden Netzes über die bloße Sanierung hinaus erfordert zusätzliche Personalkapazität, die mit 10 Personalstellen bzw. 0,6 Mio. Euro pro Jahr angenommen werden. Insgesamt sind also zusätzliche Personalkapazitäten in der Größenordnung von 50 bis 75 Stellen über nahezu den gesamten Zeitraum bis 2038 erforderlich, um die Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen.

### **Daher fordern ADFC und BUND...**

...zu allererst von allen Parteien der Bürgerschaft ein politisches Bekenntnis zu den verkehrspolitischen Zielen der Klima-Enquete und das langfristige, konsequente, gemeinsame Handeln, um diese ehrgeizigen, aber nicht unmöglichen Ziele über vier Legislaturperioden hinweg zu erreichen. Dafür braucht es Mut und überparteiliche Zusammenarbeit, um die entsprechenden Gelder bereitzustellen, um Personal einzustellen, um Maßnahmen zu priorisieren und den zu erwartenden Widerständen standzuhalten.

Nur so können wir die Klimaziele erreichen und zusätzlich die Attraktivität und Sicherheit der Hansestadt stärken. Dazu zählen auch positive Kommunikation und das Aufzeigen der Vorteile und Visionen für eine klimaneutrale Stadt.

...dass jetzt eine Fahrradinfrastruktur geschaffen wird, die nicht nur dem aktuellen Bedarf gerecht wird, sondern dem zukünftigen Fahrradaufkommen Rechnung trägt, das Bremen im Zuge einer klimagerechten Verkehrswende anstrebt.

Radfahrende und vor allem die Bürger:innen, die auf der vorhandenen Infrastruktur noch nicht Fahrrad fahren, brauchen ein Netz an breiten, intuitiv-nutzbaren und komfortablen Fahrradrouen, auf denen sich alle sicher fühlen und schnell ans Ziel kommen können. Das erfordert eine Umverteilung der Verkehrsflächen für geschützte Radwege, sicheres Kreuzungsdesign, Fahrradstraßen und -zonen. Nur wenn diese Umverteilung stattfindet, werden diese neuen Räume auch genutzt und nur dann wird dies die gewünschte steuernde, umlenkende Wirkung auf andere Verkehrsmittel haben – das zeigt die Erfahrung etlicher internationaler Städte.

Das heißt: eine konsequente Umsetzung der geplanten Premiumrouten, den Bau der drei Wesersprünge Mitte, Ost und West, Schluss machen mit schlechter 1:1-Sanierung, sondern

konsequente Ertüchtigung des Radwegenetzes und verpflichtende Planung und Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben sowie an den Bahnhöfen und großen Umsteigeknoten zum ÖPNV.

...eine starke Beschleunigung des Baus der Premiumrouten und Weserbrücken für Rad- und Fußverkehr! Durch Aufbau von Personalressourcen, durch Investitionen in lokale Ausbildungskapazitäten, durch Bündelung der vorhandenen Kräfte, durch Bilden von Projekt-Teams, durch Abbau von Doppelstrukturen und durch Bürokratieabbau müssen die Abläufe beschleunigt werden, um eine schnelle und konsequente Umsetzung von sicherer, komfortabler und intuitiv-nutzbarer Fahrradinfrastruktur bis 2038 zu erreichen.

...die konsequente Einführung eines Projektmanagements, das über die Einzelmaßnahme in der Radverkehrsinfrastruktur hinausgeht.

Aufgabe(n) dieses Projektmanagements sind eine Strategieentwicklung, wie die Ziele des VEP aus 2014, der Teilfortschreibung von 2022 und der Klima-Enquete von 2022 erreicht werden können, welche Ressourcen erforderlich sind, wie die Planungs- und Umsetzungsprozesse entschlackt und beschleunigt werden können und wie Bremen die nötigen Mittel akquirieren und bereitstellen kann. Hierzu ist nicht nur eine übergreifende strategische, taktische und operative Planung erforderlich, sondern auch ein konsequentes, konsistentes Projektcontrolling. Nur so kommt Bremen zu einer realistischen Planung und zur dringend nötigen schnelleren Umsetzung.

...eine deutlich intensivere und transparentere Kommunikation zu den Radverkehrsmaßnahmen sowohl mit den Verbänden der Zivilgesellschaft als auch mit den Beiräten und den Bürger:innen Bremens.

Für die Verringerung von Widerständen ist es unabdingbar, dass informelle und formelle Partizipations- und Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierzu gehören regelmäßige Berichte über die Verfahrensstände und die nächsten Schritte – so entsteht Transparenz. Über die erfolgten Rückmeldungen wird der Erfolg der Kommunikationsmaßnahmen sichtbar und messbar.

### **Veranstaltungshinweis:**

Das Verkehrswendebündnis Bremen veranstaltet am 23. April eine Fahrraddemo unter dem Titel „Bremen will Wandel – Verkehrswende umsetzen!“. Start der Veranstaltung ist um 11 Uhr auf der Bürgerweide. Weitere Informationen finden Sie unter [www.bund-bremen.net](http://www.bund-bremen.net).