Mitteilung des Senats vom 7. November 2006

Zielplanung Fahrrad

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/597 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert misst der Senat dem Verkehrsmittel Fahrrad für die Stadt Bremen bei?

Der Fahrradverkehr trägt in der Stadtgemeinde Bremen mit einem Anteil von ca. 20 % an allen Wegen der Einwohner – dies entspricht rund 350.000 Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag – in hohem Maße zur Entlastung der Stadtstraßen von Lärm und Abgasen bei.

Das Fahrrad ermöglicht breiten Bevölkerungsschichten einen attraktiven Zugang zur Mobilität und damit zur jederzeitigen Partizipation an den städtischen Angeboten. Da innerhalb der Städte die meisten Wege kurz sind ist die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele mit dem Fahrrad ganzjährig möglich. In Kombination mit dem ÖPNV (Mitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Bike und Ride) können auch entferntere Ziele bequem und schnell erreicht werden. Weiterhin werden durch die hohe Fahrradnutzung in Bremen die Einzelhändler in den örtlichen Nebenzentren nachhaltig gestärkt. Darüber hinaus sollte auch die gesundheitsfördernde Wirkung der Fahrradnutzung Beachtung finden.

In Bremen verfügen ca. 50 % der Fahrradnutzer jederzeit über einen Pkw. Dieser hohe Anteil im Segment des Fahrradverkehrs würde, wenn er sich auf den Pkw verlagern würde, zu Engpässen an allen wichtigen Kreuzungen und bei den Parkplatzangeboten führen, mit negativen Auswirkungen auf die Erreichbarkeitsverhältnisse für den gesamten Kfz-Verkehr. Investitionen in die Erweiterung und Ertüchtigung der Kfz-bezogenen Infrastruktur wären unausweichlich. Somit ist der Radverkehr nicht nur umweltpolitisch sinnvoll, sondern – neben dem zu Fuß gehen – die effizienteste und preiswerteste Art der Fortbewegung und damit ein unverzichtbarer, stabilisierender Bestandteil für das Gesamtverkehrssystem. Daher ist das Ziel zu verfolgen, die Potenziale des Fahrradverkehrs durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit so weitgehend wie möglich auszuschöpfen. Hierbei sind flankierende unterstützende Maßnahmen und Aktivitäten anderer Ressorts wie z. B. die vom Senator für Inneres und der Polizei durchgeführte Verkehrserziehung an Schulen oder die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ im Bereich der Gesundheitsförderung unverzichtbare Bestandteile zur Erreichung dieses Ziels.

2. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Häufigkeit der Fahrradnutzung in der Stadt Bremen im Vergleich zu anderen Städten?

Mit einem Anteil von 20 % Radverkehr an allen Wegen der Einwohner nimmt Bremen innerhalb von Deutschland unter den Städten über 500.000 Einwohner eine Spitzenposition bezüglich der Fahrradnutzung ein. Lediglich von kleineren Groß- und Mittelstädten, insbesondere Münster, mit einem überdurchschnittlich hohen Studentenanteil, wird Bremen übertroffen. Dort liegt der Anteil des Radverkehrs bei ca. 30 % an allen Wegen der Einwohner. In großen niederlän-

dischen Städten wie Amsterdam oder Den Haag mit sehr attraktiven leistungsfähigen ÖPNV-Systemen liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zwischen 25 und 30 %.

3. Welche Maßnahmen hat der Senat seit 1995 zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in Bremen unternommen?

Das Radverkehrsnetz und die Stellplatzangebote werden in Bremen seit Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut und deren Attraktivität erhöht. Auch nach 1995 wurde das Radverkehrsnetz weiter komplettiert. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt und beim Neu- und Umbau von Verkehrsstraßen wurden neue attraktive Radwege gebaut (vergleiche hierzu auch Antwort auf Frage 4, 5 und 16), so z. B. im Zuge der Erweiterung der Straßenbahnlinie 6 zur Universität und zum Flughafen oder beim Bau der Hafenanrandstraße. Selbst beim Bau des Hemelinger Tunnels wurde trotz schwieriger topographischer Randbedingungen parallel zum Tunnel eine überwiegend oberirdisch verlaufende Radwegtrasse entwickelt und gebaut. Bremen verfügt heute über eines der geschlossenen und dichtesten Radverkehrsnetze aller deutschen Städte.

Darüber hinaus wurden in der Innenstadt und den Nebenzentren sowie an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV zahlreiche attraktive, zum Teil überdachte Fahrradabstellplätze aufgestellt und die Fahrradstation am Bremer Hauptbahnhof in Betrieb genommen. Zuvor schon wurde das Fahrradparkhaus auf der Bahnhofsnordseite eröffnet und es waren in einigen Innenstadtparkhäusern Fahrradstellplätze eingerichtet worden.

Die weitere Förderung und Entwicklung der Fahrradnutzung in Bremen ist ein wichtiger Bestandteil der gesamtstädtischen Verkehrsplanung. Hierzu hat der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr im Jahr 2003 das gutachterlich erstellte und fachlich abgestimmte Programm „Zielplanung Fahrrad für Bremen“ vorgelegt. Ein wesentlicher Anspruch der Zielplanung ist die Koordination aller Planungen von denen der Radverkehr betroffen ist und damit verbunden die Möglichkeit einer effizienten Steuerung der Radverkehrsförderung. In der Haushaltsperiode 2004/2005 konnten bereits zahlreiche mit der Deputation für Bau und Verkehr und den betroffenen Beiräten abgestimmte Maßnahmen aus der Zielplanung umgesetzt werden (siehe Antwort auf Frage 16). Neben dem Ausbau der Infrastruktur hat der Senat im Rahmen der Zielplanung auch mit Öffentlichkeitsarbeit, wie z. B. dem Fahrradparkplan, dem Radverkehrsplan, den Informationen zur Zielplanung und der Broschüre „Für Sattel-Feste“, mit der weitere PR-Aktionen verbunden waren, die schon vorhandene hohe Akzeptanz des Fahrrades in der Bevölkerung noch nachhaltiger verankert. Seit dem Frühjahr 2006 wurden umfassende Informationen zum Radverkehr in Bremen auf der Internetplattform „Verkehrsinfo.Bremen.de“ zusammengefasst.

4. Welche Fahrradwege wurden seit 1995 in der Stadt Bremen saniert oder ausgebaut?
5. Wie hoch beliefen sich die Kosten bei diesen Maßnahmen?

Siehe Anlage 1: Radwegebau und -sanierung.

Eine Betroffenheit des Radverkehrs ist grundsätzlich bei jeder Straßenbaumaßnahme gegeben. In vielen Fällen, z. B. beim Neu- bzw. Umbau von Wohnstraßen, sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr nicht erforderlich, beim Aus- und Umbau von Verkehrsstraßen ist der Radwegebau in Bremen demgegenüber die Regel. Dort ist er Bestandteil des jeweiligen Straßenbauprojekts. Darüber hinaus gab es punktuelle Maßnahmen, die im Rahmen von Sanierungs- oder Kanalbauarbeiten ausgeführt wurden. Über dieses komplexe Baugeschehen wird keine radverkehrsspezifische Statistik geführt. Die in der beigefügten „Anlage 1: Radwegebau und -sanierung“ als Tabellenübersicht zusammengestellten Maßnahmen der letzten zehn Jahre zur Sanierung, Erweiterung und Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur können damit den Anspruch auf Vollständigkeit nur annähernd erfüllen (siehe auch Antworten auf die Fragen 3 und 16).

Die Anlage 1 enthält im ersten Teil die Maßnahmen zur Aufbringung von Oberflächenschutzschichten (eine kostengünstige Maßnahme zur Belagsverbesserung) und zur Sanierung von Radwegen sowie die hierfür entstandenen Gesamt-

kosten, im zweiten Teil, daran anschließend, die Maßnahmen zum Neubau von Radwegen samt Kostenschätzung am Ende der Tabelle. Eine exakte Kostenberechnung für den Neubau von Radwegen ist nicht möglich, da die Radwege Bestandteil der jeweiligen Straßenbaumaßnahme sind und nicht gesondert abgerechnet werden. Im Durchschnitt können hier ca. 8 bis 12 % der Gesamtkosten in Ansatz gebracht werden. In Einzelfällen wurden auch ausschließlich nur Radwege hergestellt, so dass dann 100 % der getätigten Investitionen anzusetzen waren.

6. Für welche Fahrradwege sind Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen konkret geplant?

Der Erhaltungshaushalt des ASV wird dem Gesamtbeirat am 28. November 2006 vorgestellt. Daher können die Sanierungsmaßnahmen zurzeit noch nicht abschließend genannt werden.

Folgende Ausbaumaßnahmen mit Radwegführungen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten für die kommenden Jahre vorgesehen:

A 281 (Rad- Fußwegbrücken und Anschlusswege),

Hans-Bredow-Straße,

Verlängerung der Linie 1 (St.-Gotthard-Straße, Otto-Brenner-Allee, Hans-Bredow-Straße),

Ausbau Osterholzer Heerstraße (Linien 2 und 10),

Schlegelstraße/Hannoversche Straße (Sanierung Hemelingen),

Buntentorsteinweg ab Kirchweg stadtauswärts,

Schwachhauser Heerstraße ab Hollerallee stadteinwärts,

Tiefer/Altenwall (noch umzusetzende Maßnahme aus dem Innenstadtsofortprogramm),

Wilhelm-Kaisen-Brücke (noch umzusetzende Maßnahme aus dem Innenstadtsofortprogramm),

Kaufmannsmühlenkamp/Falkenstraße (noch umzusetzende Maßnahme aus dem Innenstadtsofortprogramm),

Erweiterung der Erschließung in der Hemelinger Marsch,

Erweiterung „Airport Stadt“,

Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal,

Duckwitzstraße,

Münchener Straße,

Wartburgstraße.

7. In welcher Höhe konnten Drittmittel zu Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen von Fahrradwegen gewonnen werden?

Im Rahmen des EU-Projekts VIVALDI, das sich über einen Zeitraum von vier Jahren erstreckte, sind auf Antrag des Senats für den Radwegebau und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit vorläufig Kosten in Höhe von 492.000 € als förderfähige Gesamtkosten angemeldet. Hieraus ergibt sich eine voraussichtliche Förderung von 146.374 €. Eine Auszahlung dieser Mittel steht noch aus, da die Endabrechnung des Projekts seitens der EU noch nicht erfolgt ist. Diese wird für das kommende Jahr 2007 erwartet.

8. Wie bewerten Fachjurys die Situation des Fahrradverkehrs und der Fahrradwege in der Stadt Bremen?

Bewertungen von Fachjurys sind dem Senat nicht bekannt.

In einer 2003 vom ADAC durchgeführten bundesweiten Umfrage unter Fahrradnutzern zur Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte erreichte Bremen die Note „Gut“. In den ebenfalls bundesweiten jährlich stattfindenden Umfragen des

ADFC zur Fahrradinfrastruktur und zum „Fahrradklima“ in deutschen Städten errang Bremen bislang immer die Spitzenposition unter den Städten über 500.000 Einwohner, wurde aber im Jahr 2005 von Hannover auf Platz zwei verwiesen.

9. Wie viele Fahrradparkplätze, Fahrradstationen und Fahrradparkhäuser sind in der Stadt seit 1995 eingerichtet worden? Wo befinden sich diese, und wie sind diese durchschnittlich ausgelastet?

Die genaue Anzahl neu aufgestellter Fahrradbügel ist nur sehr aufwändig zu ermitteln, da zahlreiche Stellplätze im Rahmen von Straßenbauprojekten geschaffen und dort in den Gesamtkosten verrechnet wurden. So beispielsweise beim Umbau der Hemmstraße, der Pappelstraße, des Altenwalls, der Straße Vor dem Steintor, der Hamburger Straße u. a. Bremen stellt zusätzlich kontinuierlich Fahrradbügel an Stellen auf, an denen ein Bedarf durch freistehende Fahrräder, vorwiegend in der Innenstadt und den Nebenzentren, erkennbar ist. Die Fahrradstellplätze werden dabei bevorzugt in unmittelbarer Nähe von wichtigen Zielen wie öffentlichen Gebäuden, Einkaufsstätten oder Freizeitangeboten aufgestellt. Trotz der Schaffung zahlreicher neuer Stellplätze ist es noch nicht gelungen, die Nachfrage in den Sommermonaten komplett abzudecken.

Grundsätzlich sind die Standorte von Fahrradbügeln mit anderen berechtigten Ansprüchen an die Straßenräume unter fachlichen Gesichtspunkten abzuwägen. Allein in den letzten fünf Jahren wurde das Stellplatzangebot für Fahrräder in der Innenstadt auf nunmehr ca. 4.500 Stellplätze nahezu verdoppelt. Im Stadtzentrum besteht ein weitgehend flächendeckendes Angebot. Die Lage der Fahrradstellplätze im Bereich Altstadt und Bahnhofsvorstadt enthält der 2004 neu aufgelegte Fahrradparkplan, der in hoher Auflage über den Einzelhandel und den ADFC verteilt wurde und der zusätzlich im Internet verfügbar ist und von dort heruntergeladen und ausgedruckt werden kann.

Die Brepark hat in den vergangenen Jahren in Abstimmung und im Auftrag des Senats zahlreiche Fahrradstellplätze eingerichtet, die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt sind.

Jahr	Standort	Anzahl Stellplätze	davon überdacht	Auslastung (durchschnittliche Parkvorgänge/Tag)
1996	Fahrradparkhaus am Nordausgang am Bremer Hauptbahnhof	274	274	265
1998	Endhaltestelle am Roland Center	76	76	76
1999	Horner Kreisel	82	22	54
1999	Bahnhof Oslebshausen	46	46	Zurzeit Baustelle
2000	Bahnhof Burg (am P+R-Parkhaus)	110	110	90
2000	Bahnhof Burg (am Gleis)	44	14	20
2000	Radstation am Bremer Hauptbahnhof mit Servicestation	1.560	1.560	400
2001	Kapazitätserweiterung des Fahrradparkhauses am Nordausgang am Bremer Hauptbahnhof	78	78	70
2001	Arsten-Südwest (Triedelfsweg)	20	20	13
		2.290	2.200	988

10. Was unternimmt der Senat in diesem Zusammenhang gegen widerrechtlich abgestellte Fahrräder in der Innenstadt?

Einzelne Fahrräder, die verkehrsgefährdend bzw. verkehrsbehindernd abgestellt werden, können mit Hilfe und Überwachung durch die Polizei entfernt werden. Grundsätzlich ist das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegflächen, hierzu zählen auch Fußgängerzonen, erlaubt. Gegen das unsystematische „wilde“ Abstellen von Fahrrädern kann nicht generell eingeschritten werden. Ob und wann ein Fahrrad verkehrsgefährdend abgestellt ist, muss vor Ort entschieden werden. Bei der Beurteilung spielt u. a. auch eine Rolle, dass ein Fahrrad, solange es nicht fest angeschlossen ist, ohne große Mühe an einen anderen –

naheliegenden – Ort versetzt werden kann. Für das generelle Abschleppen und Verbringen von Fahrrädern gibt es zurzeit keine Rechtsgrundlage. Im Einmündungsbereich Sögestraße wurde durch die Markierung und Beschilderung der dort bestehenden Feuerwehrezufahrt erreicht, Fahrradfahrer für die Zufahrtsituation zu sensibilisieren, so dass dort das „wilde Parken“ abgenommen hat.

11. Wie hat sich die Zahl der Unfälle, in die Fahrradfahrer verwickelt waren, in den vergangenen fünf Jahren in der Stadt Bremen entwickelt?

Die Verkehrsunfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung sind in den Jahren 2001 bis 2004 konstant geblieben. Lediglich im Jahre 2005 war ein leichter Anstieg zu erkennen (ca. 110 Unfälle mehr als im Vorjahr). Der Vergleich der Unfallzahlen des ersten Halbjahres 2005 mit dem Halbjahr 2006 lässt einen positiven Trend erkennen. Die Zahlen sind wieder rückläufig (868 in 2005 zu 648 in 2006). Die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung für die Jahre 2001 bis 2005 werden in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005
Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	1.376	1.362	1.356	1.378	1.490

12. Welche Unfallschwerpunkte im Hinblick auf den Fahrradverkehr gibt es in Bremen, und welche Maßnahmen werden/wurden ergriffen, um diese zu entschärfen?

Als Unfallbrennpunkte werden Orte bezeichnet, an denen sich mehrere Unfälle ereignet haben. Eine signifikante Häufung von Radfahrerunfällen an bestimmten Örtlichkeiten ist in Bremen nicht erkennbar.

Grundsätzlich ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung an Knotenpunkten. Diese Gefahrenpunkte werden durch die Unfallkommission untersucht und wenn möglich beseitigt.

Die örtliche Unfalluntersuchung obliegt in der Stadtgemeinde Bremen dem Amt für Straßen- und Verkehr, dem jeweils zuständigen Baulastträger in Bremen-Stadt und Bremen-Nord sowie der Polizei Bremen.

13. Wie gedenkt der Senat künftig gegen Personen, die in den Fußgängerzonen Fahrrad fahren, vorzugehen?

Gemäß § 41 Abs. 2 VZ 242 Straßenverkehrsordnung dürfen Radfahrer den Fußgängerbereich nicht benutzen. Der Fußgängerbereich ist nur für Fußgänger vorgesehen, es sei denn, dass ein Zusatzschild andere Verkehrsteilnehmer erlaubt bzw. zulässt.

Das Fahren mit dem Fahrrad in Fußgängerzonen wird im bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog mit 10 € geahndet und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar.

Die Polizei Bremen führt im Bereich von Fußgängerzonen Schwerpunktkontrollen durch. Dabei wird das Fehlverhalten von Radfahrern konsequent sanktioniert.

Bei der Auswahl der Örtlichkeiten wird insbesondere auf die Gefährdung von Fußgängern geachtet. So werden die Maßnahmen z. B. im Bereich Domshof, Bischofsnadel, Am Wall, Ostertorsteinweg und Sögestraße intensiviert, während sie im Bereich Obernstraße und Hutfilterstraße aus Gründen der eher geringen Gefährdung (Breite der Fläche, Straßenbahn etc.) im Rahmen des täglichen Dienstes durchgeführt werden.

Die Erfahrung des letzten Halbjahres hat gezeigt, dass das Verhalten von Radfahrern und der Zustand ihrer Fahrzeuge auch für zukünftige Überwachung Anlass bietet.

Der Senat unterstützt die Maßnahmen der Polizei ausdrücklich.

14. Aus welchen Gründen hat die Polizei Bremen eine Sonderkommission Fahrrad eingesetzt?

Seit dem Jahre 2003 wurde im Rahmen der regionalen Kriminalitätsbekämpfung ein Schwerpunkt beim Delikt „Fahrraddiebstahl“ gesetzt. In Folge dessen wurde im Jahre 2004 die Ermittlungsgruppe Fahrrad („EG 24“) eingerichtet, um

durch präventive und repressive Maßnahmen u. a. zu einer Aufhellung der Absatzwege, zur Ermittlung von Serientätern und zur Aufhellung des Dunkelfeldes „Versicherungsbetrug“ beizutragen. Die Ziele wurden hierzu folgendermaßen definiert:

1. Aufklärung und Feststellung organisierter Kriminalitätsstrukturen,
2. Reduzierung der Fallzahlen,
3. Erhöhung der Aufklärungsquote.

15. Wie bewertet der Senat die Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und privaten Initiativen im Bereich Fahrrad, wie z. B. dem ADFC?

Auf nationaler Ebene ist Bremen im Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ (AK), der mit der Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans“ befasst ist, vertreten. Weitere Teilnehmer des AK neben den Bundesländern und dem den AK leitenden Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sind u. a. der ADFC, der Deutsche Städtetag, das Deutsche Institut für Urbanistik, der VCD, die DB Fernverkehr AG, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit.

Schwerpunktt Themen des AK sind die Initiierung und Vernetzung von themenbezogenen Informationen und die Entwicklung von Umsetzungsstrategien auf den unterschiedlichen Planungsebenen. Die sich ergänzende und gut funktionierende Zusammenarbeit wird durch zwei jährliche Gremiumstermine und den bilateralen Austausch von Informationen getragen.

Auf der regionalen Ebene legt das erfolgreich abgeschlossene Projekt „Grüner Ring“ Zeugnis einer gut funktionierenden Zusammenarbeit ab (siehe hierzu Antworten auf die Fragen 18 bis 20).

Eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen ADFC findet in der beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr eingerichteten Arbeitsgruppe Radverkehr (AG Rad) statt, in der im vier bis sechswöchigen Rhythmus fahrradbezogene Themen und Maßnahmen behandelt und Problemlösungen auf den Weg der Umsetzung gebracht werden. Darüber hinaus begleitet die AG Radverkehr die Umsetzung der Zielplanung Fahrrad. In der AG Radverkehr ist neben den fachlich zuständigen Einheiten des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr und dem ihm nachgeordneten Amt für Straßen und Verkehr auch die Polizei Bremen vertreten.

16. Welche Maßnahmen aus der Zielplanung Fahrrad für Bremen von 2003 wurden bisher realisiert, welche Modifizierungen hat es im Laufe der Jahre gegeben, und welche Vorschläge gibt es für die Fortschreibung der Zielplanung Fahrrad?

Die Zielplanung enthält als umfassendes Programm zur Entwicklung des Radverkehrs Maßnahmenvorschläge im Bereich Infrastruktur (inklusive Wegweisung) und Öffentlichkeitsarbeit. Dabei wird eine Kostenannahme für die aufgeführten Maßnahmen in diesem Programm nur dann getroffen, wenn Maßnahmen nicht im Rahmen übergeordneter Projekte wie z. B. Straßenbaumaßnahmen finanziell abzusichern sind. Grundsätzlich besteht der Anspruch, möglichst alle fahrradbezogenen Maßnahmen in der Zielplanung zusammenzustellen und das Anforderungsprofil für den Radverkehr festzulegen. Insofern setzt die Zielplanung den Gesamtrahmen der Radverkehrsförderung. Einige Projekte der jüngeren Vergangenheit werden daher auch in der Antwort auf die Fragen 4 und 5 aufgeführt.

Folgende Projekte aus der Zielplanung Fahrrad wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich noch in der Umsetzung:

1. Radwegführung Leibnizplatz mit Radwegtrasse Schulzentrum–Kleine Weser (im Bau),
2. Verbesserung der Kreuzungsführung Neuenlander Straße/Friedrich-Ebert-Straße,
3. Neubau und Verbreiterung von Radwegen in der Langemarckstraße,
4. Umbau Hohentorsheerstraße mit Radwegen,
5. Einrichtung eines gegenläufigen Radfahrstreifens in der Lahnstraße,

6. Einrichtung von Radfahrstreifen und Querungshilfen im Kreuzungsbereich Huckelriede/Niedersachsendamm,
7. Sicherung der Radwegüberfahrt „Metro“-Zufahrt an der Neuenlander Straße,
8. Neubau Radweg Senator-Apelt-Straße,
9. Sicherung des Radverkehrs im Knoten Kirchhuchtinger Landstraße/Oldenburger Straße,
10. Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Landwehrstraße/Bürgermeister-Hildebrand-Straße/Meta-Sattler-Straße,
11. Sicherung des Radverkehrs im Knoten Kohlenstraße/Juiststraße/Hemmstraße/Borkumstraße,
12. Neubau der Radwege in der Landwehrstraße,
13. Sicherung des Radverkehrs an der Einmündung Borkumstraße in die Utbremer Straße,
14. Neubau von Radwegen im Waller Ring,
15. Beseitigung von Konflikten mit Fußgängern und Beschleunigung des Radverkehrs durch die Anlage von Schutzstreifen in der Findorffstraße,
16. Belagsverbesserung Findorffstraße im Bereich Zufahrt Plantage,
17. Neubau von Radwegen in der Hohenlohestraße (Verbindung Gustav-Deetjen-Allee/Hermann-Böse-Straße),
18. Einrichtung eines Beidrichtungsverkehrs in der Kurt-Schumacher-Allee (Julius-Brecht-Allee/Wilhelm-Leuschner-Straße),
19. Verbesserung der Radverkehrsführung in der Elsasser Straße,
20. Sicherung des Radverkehrs auf Schutzstreifen in der Graf-Moltke-Straße,
21. Neubau der Radwege in der Schwachhauser Heerstraße (Graf-Moltke-Straße–Schubertstraße),
22. Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr in Tempo-30-Gebieten (mehrere Straßen),
23. Öffnung der Brücke Vahrer See für den Radverkehr,
24. Verbesserung der Radwegführung in der Sebaldsbrücker Heerstraße (Brüggeweg–Hermann-Koenen-Straße),
25. Verbesserung der Radverkehrsführung Mahndorfer Heerstraße im Bereich Bahnunterführung,
26. Verkehrsberuhigung Brüggeweg und Anlage von Fahrrad-Schutzstreifen,
27. Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Rockwinkeler Landstraße/Heinrich-Baden-Weg,
28. Neubau von Radwegen in der Bürger Heerstraße,
29. Neubau von Radwegen Auf den Delben/Grambker Heerstraße,
30. Radweg Wätjens Park im Zusammenhang mit „Vulkan-Erschließung“,
31. Radwegführung Brücke Steindamm,
32. Radwegneubau Lüssumer Straße,
33. Radwegneubau Schwaneweder Straße,
34. Radwegneubau in der Überseestadt (das Erschließungssystem Überseestadt wurde in der AG Radverkehr vorgestellt, zahlreiche Radwege wurden bereits realisiert oder befinden sich – wie z. B. entlang der Anbindung Am Wall – im Bau),
35. Erstellung des Fahrradparkplans Innenstadt,
36. Info-Broschüre „Für Sattel-Feste“,

37. Plakataktion auf Litfasssäulen der Innenstadt im Frühjahr 2005 und Verteilung so genannter Unicards in Gaststätten und öffentlichen Einrichtungen mit den Plakatmotiven als Werbeaktion für die Fahrradnutzung und zur Verbesserung der Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel,
38. Entwicklung und Herausgabe des Fahrradstadtplans (Radverkehrsplan Bremen) in Zusammenarbeit mit GeoInformation Bremen und dem ADFC Bremen,
39. Internet-Auftritt „Verkehrsinfo Bremen“ und Fahrradstadtplan bei „bremen online“.

Im Rahmen des „Innenstadtsofortprogramms Zielplanung Fahrrad“ wurden sowohl zuvor als auch zeitgleich zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs wie z. B. der Radwegneubau im Rembertitunnel, die Verbreiterung des stadtauswärtigen Radwegs im Findorfftunnel, der Ausbau des Wallradwegs für den Beidrichtungsbetrieb (Herdentor–AOK-Kreuzung), der Neubau eines Radfahrstreifens in der Marktstraße, der Neubau der Radwege Altenwall und Ostertorstraße, Verbesserung der Radverkehrsführung im Rahmen der Neugestaltung Schüsselkorb oder die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr im Stephaniviertel umgesetzt. Darüber hinaus wurden ca. 800 Stellplätze für Radfahrer im öffentlichen Straßenraum zusätzlich geschaffen.

Im Zuge der Abstimmung der ersten Umsetzungsstufe der Zielplanung Fahrrad wurde der Deputation für Bau und Verkehr auf ihrer Sitzung am 25. August 2004 das Maßnahmenprogramm bis 2007 vorgelegt. Die schon fertig gestellten bzw. im Bau befindlichen Maßnahmen wurden bereits im ersten Teil der Antwort genannt. Die weiteren Maßnahmen sollen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bis 2007 und gegebenenfalls darüber hinaus realisiert werden, bevor neue Maßnahmen aus der Zielplanung auf den Weg der Umsetzung gebracht werden können. Die im bremischen Haushalt erforderlichen Sparmaßnahmen führen auch bei der Radverkehrsförderung zu deutlichen Mittelkürzungen, wobei die Verbesserung der Wege-Infrastruktur in der Regel über Straßenbaumittel im Rahmen von Straßenneu- und Umbaumaßnahmen erfolgt, die aber ebenso von Mittelkürzungen betroffen sind. Aus den verbleibenden Fahrradmitteln ist zu prüfen, ob eventuell die in der oben genannten Deputationsvorlage vorgeschlagene Einrichtung einer Wegweisung im Haupttroutennetz geplant und installiert werden kann. Darüber hinaus ist die punktuelle Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen. So sollen z. B. im Gröpelinger Grünzug in Abstimmung mit dem dortigen Beirat die Sperrgeländer entfernt und der Radverkehr an einigen Querungen bevorrechtigt geführt werden. Weiterhin ist die Präsentation des Radverkehrsplans im Internet und die Aufschaltung einer so genannten Routingfunktion in Zusammenarbeit mit GeoInformation Bremen in Vorbereitung. Auf der Grundlage des Radverkehrsplanes können Internetnutzer dann die günstigste Route zwischen einem beliebigen Start- und Zielpunkt ermitteln lassen und deren Darstellung und Wegbeschreibung abfordern und ausdrucken.

17. In welcher Weise wurde die Zielplanung Fahrrad für Bremen auf den Nationalen Radverkehrsplan ausgerichtet, u. a. um Bundesmittel ziehen zu können?

Die Zielplanung Fahrrad ist auf das im Nationalen Radverkehrsplan zugrunde gelegte „System Fahrrad“ – damit ist ein umfassender Ansatz der Radverkehrsförderung bestehend aus Infrastruktur- und Servicemaßnahmen wie z. B. die Einführung einer Wegweisung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Moderation des Themas zur Herstellung bzw. Verbesserung eines fahrradfreundlichen Klimas gemeint – ausgerichtet. Bundesmittel stehen in diesem Zusammenhang nur für Öffentlichkeitsarbeit mit bundesweitem Vorbildcharakter in Höhe von jährlich 2 Mio. € zur Verfügung. Lokale Öffentlichkeitsarbeit ist aus diesem eher bescheidenen Volumen, das sich 16 Bundesländer teilen müssen, nicht förderbar. Zusätzliche Fördermittel des Bundes stehen nicht zur Verfügung.

18. Welche Erkenntnisse wurden bei dem regionalen Projekt „Grüner Ring“ u. a. aus der Zusammenarbeit mit den niedersächsischen Partnern gewonnen?

Der „Grüne Ring Region Bremen“ ist ein länderübergreifendes, radtouristisches Modell-Projekt mit einer Vielzahl von Beteiligten. Ziele sind zum einen die För-

derung der Naherholung, aber auch die überregionale Vermarktung der Region Bremen für den Radtourismus.

Um das Projekt dauerhaft zu erhalten, sind neben einem effizienten überregionalen Marketing die kontinuierliche Pflege der Infrastruktur, die Weiterentwicklung der radtouristischen Angebote, wie z. B. vermarktbare Themenrouten und eine Vernetzung mit anderen Projekten wie mit der „Modellregion Weserland“, der Route der Gartenkultur und mit Projekten zum Wassertourismus wichtige Voraussetzungen.

Hierfür bedarf es einer weiteren finanziellen Förderung und einer weiteren personellen Betreuung in den niedersächsischen und bremischen Verwaltungen, bis tragfähige Möglichkeiten für eine Refinanzierung, zumindest für einen Teil der Aufwendungen, gefunden und entwickelt werden.

Die Sicherung der Finanzierung der Basisprojekte (Beschilderung, Freizeitkarte, Informationstafeln, Internet) erwies sich, bedingt durch die Vielzahl der niedersächsischen und bremischen Förderquellen, als sehr aufwändig. Das neue, gemeinsame niedersächsisch/bremische Programm zur Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes (2007 bis 2013) wird die finanzielle Förderung grenzüberschreitender Infrastrukturen erleichtern. Das Programm wird mit EU- und Bundesmitteln gefördert. Die genauen Förderhöhen stehen noch nicht fest

19. Welche Projekte werden aus dem bremische Projektteil „Grüner Ring“ bis zum Auslaufen der Finanzierung Ende 2006 realisiert bzw. nicht realisiert sein?

Die mit dem EU-Strukturförderprogramm zur Entwicklung des ländlichen Raumes (niedersächsische ProLand-Mittel), dem EU-Fonds für regionale Entwicklung (Bremen, Ziel 2), dem Förderfonds der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen sowie Eigenmitteln der Stadt Bremen und der 23 niedersächsischen Partnerkommunen geplanten „Basisprojekte“ des Grünen Ringes Region Bremen sind bzw. werden komplett umgesetzt.

Die „Basisprojekte“ bestehen aus folgenden Einzelvorhaben:

- Beschilderung des 800 km langen Wegenetzes,
- Herausgabe der Freizeitkarte „Grüner Ring Region Bremen“ mit Informationsheft,
- Konzeption, Herstellung und Montage von Informationstafeln zum Projekt,
- Internet-Präsenz www.gruener-ring-region-bremen.de,
- Marketing des Grünen Ringes oder seiner Themenrouten wie z. B. die nationale und internationale Bewerbung des Projektes „Bremer Stadtweg“ in 24 weiteren Ländern über die Broschüre des Bundesverbandes des ADFC „Deutschland per Rad entdecken“, Anzeigen zum Grünen Ring in verschiedenen Publikationen wie „Sale Guide“ der Bremer Tourismus Zentrale, „Verträglich Reisen“, „aktiv Radfahren – Wellness/Fitness spezial“, etc.

Da der Förderzeitraum für die niedersächsischen ProLand-Mittel Ende 2004 endete, wurden vorrangig die niedersächsischen Projektteile vollständig umgesetzt.

Die Förderperiode für die bremischen Ziel-2-Mittel endet im Dezember 2006, wobei die bewilligten Projekte bis Ende 2008 abgeschlossen sein müssen.

Für den bremischen Projektteil, der mit Ziel-2-Mitteln gefördert wird, werden zurzeit folgende Maßnahmen bearbeitet:

- Ergänzung des bremischen Wegenetzes (Schlachte-Überseehafen-Speicher XI-Walle, a) Richtung Dammsiel, b) Richtung Gröpelingen bis Burglesum),
- Konzeption der Informationstafeln und Abstimmung der Standorte zur Aufstellung in 2007,
- Einbindung des „Bremer Stadtweges“ in das Gesamtprojekt,
- Weiterentwicklung der Internetpräsentation,
- regionale und überregionale Marketingaktivitäten.

Neben den mit EU-Mitteln geförderten „Basisprojekten“ wurden bzw. werden seit dem Beginn des Projektes mit weiteren Mitteln Maßnahmen zur Verbesserung der Wegequalität durchgeführt wie z. B. der Bau von Rad- und Fußgängerbrücken (Wümmearm-Nord, Kleine Wümme/Blockland, Ochtum-Brücke zwischen Bremen und Stuhr: geplante Eröffnung im Oktober 2006) oder Wege neu befestigt (Wümmewiesen, Wegeverbindung an der Lesum/Hamme zwischen Burglesum und Ritterhude).

Im Rahmen der „Modellregion Weserland“ und der „Route der Gartenkultur“ wurden mit weiteren Mitteln verschiedene Events im Bereich des Grünen Ringes Region Bremen durchgeführt und Informationsbroschüren herausgegeben.

20. Wie ist Bremen in den Radwegenetzplan für die INTRA-Region eingebunden?

1999 wurde von dem projektbegleitenden Arbeitskreis zum Leitprojekt „Rad-tourismus-Management“ der RAG Bremen/Niedersachsen eine Empfehlung für ein einheitliches Beschilderungssystem im Radroutennetz der RAG erarbeitet. In der Folgezeit wurden von allen umliegenden niedersächsischen Landkreisen Fahrradleitsysteme für das Alltagswegenetz entwickelt und nach den Vorgaben der Empfehlung der RAG einheitlich ausgeschildert.

In der Stadt Bremen wurden im Rahmen der Entwicklung des grenzüberschreitenden Wegenetzes für den Grünen Ring Region Bremen gleichzeitig alle regional und überregional bedeutsamen touristischen Radrouten gebündelt und insgesamt ebenfalls entsprechend der Empfehlung der RAG einheitlich ausgeschildert.

Das Netz des Grünen Ringes sichert damit gleichzeitig die Vernetzung des Radwegenetzes der Stadt Bremen mit Niedersachsen.

21. Wie und durch welche Maßnahmen ist bei der stadt- und interkommunalen Raumplanung eine bessere Verknüpfung der Infrastruktur für das Fahrrad mit der ÖPNV-Netzstruktur zu erreichen?

In erster Linie sind hier Bike-und-Ride-Angebote (B+R), die Fahrradmitnahme im ÖPNV und die gezielte bzw. vernetzte Information (z. B. über Touristikverbände, Buchhandel, Internet) über solche fahrradbezogenen Angebote inklusive der Einrichtung einer entsprechenden Wegweisung zu nennen.

Bei der Projektierung der Wegenetze für den Alltagsverkehr wurden von den niedersächsischen Landkreisen und den kreisfreien Städten die Bahnhöfe als wesentliche Ziele innerhalb der Städte und Gemeinden ausgeschildert.

In einem Umkreis von ca. 30 km rund um Bremen werden mit dem Freizeitwegenetz des Grünen Ringes Region Bremen alle Bahnhöfe angebunden. In der geplanten Erweiterung der Internetpräsenz zum Grünen Ring werden alle wesentlichen Informationen zur Anbindung an das ÖPNV-Netz aufgenommen. Der Radverkehrsplan Bremen enthält den ÖPNV-Netzplan sowie die B+R-Standorte an den Haltestellen und Bahnhöfen. Unter „Verkehrsinfo.Bremen“, ein mehrfach verlinktes Internetangebot des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, können alle wichtigen Informationen zu den B+R-Angeboten sowie zum Radverkehr allgemein und zum ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen abgerufen werden.

Darüber hinaus ist die Einrichtung von B+R Bestandteil und Maßnahmenziel des ZVBN-Nahverkehrsplans. B+R wird dort als Möglichkeit zur Erweiterung des Erschließungsradiuses der Bahnhöfe und Haltestellen gesehen und mit Finanzmitteln des ZVBN beim Neu- und Ausbau von Haltestellen gefördert.

Weiterhin ist die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV zu nennen. Eine noch größere Mitnahmekapazität besteht in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs.

22. Hat sich Bremen – und falls ja, mit welchem Erfolg – an den bundesweiten Kampagnen „Mit dem Rad ins Büro“, „best for bike – der deutsche Fahrradpreis“ und „Mit dem Rad zur Schule“ beteiligt?

Bremen nimmt inzwischen zum dritten Mal an der bundesweiten Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Träger der Kampagne sind ADFC und AOK. Die Kampagne wird in Bremen vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr geför-

dert, der auch Auslober des Sonderpreises für „fahrradaktive Betriebe“ ist. Der Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales tritt als Schirmherr der Kampagne auf.

Bremen hat mit über 3.500 Teilnehmern in diesem Jahr voraussichtlich wieder die bundesweit höchste Teilnehmerquote.

Eine Aktion „Mit dem Rad ins Büro“ ist dem Senat nicht bekannt. In Hessen wurde – allerdings auf regionaler Ebene – 2004/2005 die auf zehn Jahre angelegte Kampagne „Bike + Business“ gestartet.

Die Aktion „Mit dem Rad zur Schule“ bzw. „FahrRad!“ organisiert erstmals in 2006 der VCD (Verkehrs-Club Deutschland) vor allem zentral von Berlin aus als Internet-Projekt (mit Förderung des BMVBS). Lokale Bremer Aktivitäten hierzu sind dem Senat nicht bekannt.

Im Rahmen der „Best for Bike“-Wettbewerbe hat es in den vergangenen Jahren verschiedene Vorschläge fahrradfreundlicher Maßnahmen aus Bremen gegeben (u. a. Bett & Bike, Sackgassenaufkleber, Projekt: Umbau der Hamburger Straße etc.). Weiterhin werden Persönlichkeiten, die eine „Botschafterfunktion“ für die Nutzung des Fahrrades wahrnehmen mit dem Preis ausgezeichnet, der vor zwei Jahren an Henning Scherf und damit auch nach Bremen ging. Das Projekt Hamburger Straße wurde kürzlich von der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure prämiert und in die „Best-Practice“-Beispiel-sammlung im Internetportal zur Präsentation des Nationalen Radverkehrsplans aufgenommen.

23. Wie bewertet der Senat die Ideen, für Bremen das Label einer Fahrradstadt und damit verbunden einen Internetauftritt sowie ein umfassendes Dienstleistungsangebot zu entwickeln?

Es gibt bereits diverse Internetauftritte zum Thema Fahrrad bei „bremen online“ und über „Verkehrsinfo.Bremen“ beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr. Diese Internetangebote werden kontinuierlich erweitert und aktualisiert. So ist zurzeit schon der Radverkehrsplan über „bremen online“ abrufbar. Die Ergänzung dieses Auftritts um die bereits genannte Routingfunktion (siehe Antwort auf Frage 16) wird zurzeit vorbereitet. Eine Verlinkung mit „Verkehrsinfo.Bremen“ ist vorgesehen. Zusätzlich finden am Fahrradverkehr Interessierte umfangreiche Informationen im Internetportal des Nationalen Radverkehrsplans, der auch Informationen aus den Bundesländern enthält.

Weiterhin findet in Bremen seit 2002 jährlich im Frühjahr die Messe „fahrrad.markt.zukunft.“ statt. Diese wurde in den Jahren 2002 bis 2004 über die Anlauffinanzierung für Fachmessen beim Senator für Wirtschaft und Häfen gefördert. Die Messe trägt sich mittlerweile über Sponsoring und Einnahmen. In 2006 fand erstmals die so genannte Fahrradakademie parallel zu der oben genannten Messe in Bremen statt. Dieser Kongress beinhaltet Vorträge und Workshops, unterteilt in Basis- und Expertenveranstaltungen und wird vom BMVBS gefördert.

Grundsätzlich bewertet der Senat die Idee, für Bremen das Label einer Fahrradstadt zu entwickeln, positiv. Bei einer Großstadt wie Bremen sind damit jedoch erhebliche finanzielle Anforderungen verbunden, deren Finanzierung derzeit nicht darstellbar ist.

**Anlage 1: „Radwegebau und -sanierung“ 1995 bis 2006
zur Beantwortung der Fragen 4 und 5**

Reparatur und Sanierung von Radwegen	
Herstellung von Oberflächenschutzschichten auf Asphalt-Radwegen in Bremen (Stadt)	
Straßenname	von – bis
Huchtinger Heerstraße	
Hemelinger Heerstraße	Marschstraße/Nauheimer Straße
Osterdeich	von Stader Straße bis Jürgensdeich
Bismarckstraße	Ramdohrstraße/Friedrich-Karl-Straße
St.-Jürgen-Straße	von Humboldtstraße bis Haus-Nr. 34
Hastedter Heerstraße	Zeppelintunnel bis Hohensteiner Straße, beide Seiten
Riensberger Straße	
Leher Heerstraße	Schorf bis Uppe Angst
Gröpelinger Heerstraße	ab Haus-Nr. 327 bis Haus-Nr. 413
Oslebshauer Heerstraße	ab Haus-Nr. 413 bis Brücke BAB (beide Seiten)
Ritterhuder Heerstraße	Oslebshauer Heerstraße bis BAB (beide Seiten)
Bromberger Straße	Halmerweg bis Kalischer Straße (beide Seiten)
Kalischer Straße	Bromberger Straße bis Morgenlandstraße (beide Seiten)
Morgenlandstraße	Gröpelinger Heerstraße/Seewenjestraße (beide Seiten)
Bismarckstraße	Graf-Moltke-Straße/Schwachhauser Heerstraße
Bismarckstraße	Kindergarten/Schaumburger Straße
Bremerhavener Straße	Waller Ring/Bremervörder Straße, beide Seiten
Bremerhavener Straße 69	bis Elisabethstraße
Pastorenweg	Lindenhofstraße/Altenescher Straße
Schwarzer Weg	
Schnevedinger Straße	beide Seiten
Müdenener Straße	beide Seiten
H.-H.-Meier-Allee	von Haus-Nr. 12 bis Schwachhauser Ring
Elsasser Straße	Graf-Moltke-Straße bis Straßburger Straße
Uhlandstraße	
Friedrich-Mißler-Straße	Bürgermeister-Spitta-Allee bis Charlottenburger Straße
Oberneulander Landstraße	Lindenweg/Rockwinkeler Heerstraße
Oberneulander Heerstraße	
Saarburger Straße	östliche Seite
Osterholzer Heerstraße	Zirkuswiese/ATU/beide Seiten
Saarstraße	rechte Seite
Sulzbacher Straße	beide Seiten
Bruchweg	beide Seiten
Schlangstraße	westliche Seite
Osterhop	beide Seiten
Funkschneise	beide Seiten
Sebaldsbrücker Heerstraße	stadtauswärts
Bultstraße	beide Seiten
Verdener Straße	Am Hulsberg/Osterdeich
Thedinghauser Straße	
Erlenstraße	
Neukirchstraße	
Kasseler Straße	

Dresdener Straße	
Göttinger Straße	
Würzburger Straße	
Augsburger Straße	
Regensburger Straße	
Schleswiger Straße	Holsteiner Straße bis Gravensteiner Straße
Erlenstraße	Rest
Auf dem Beginenlande	
Thedinghauser Straße	
Stromer Straße	Merkurstraße bis Feuerwehr
Stromer Straße	Haus-Nr. 38 K bis Gasthaus Luley
Bultstraße	Höhe Friedhof
Westerholzstraße, einseitig	Grabenstraße bis Brüggeweg
Hinter dem Riensberg	
Niedersachsendamm	
Jan-Reiners-Wanderweg	Teilbereiche

Grundhafte Erneuerung (Sanierung) von Radwegen in Bremen (Stadt)	
Stephaniwall	Doventorstraße in Richtung Stephanibrücke
Am Wall	Abbentorstraße und Doventor, Richtung stadtauswärts
Tiefer	gemeinsamer Geh- und Radweg an der Weserseite
Rembertitunnel	Außer der Schleifmühle und Hohenlohestraße, beidseitig
Altenwall	Osterdeich bis Am Wall (Wallseite)
Außer der Schleifmühle	Haus-Nr. 64 bis Parkallee, Richtung stadteinwärts
An der Weide	beidseitig
Breitenweg	Bürgermeister-Smidt-Straße bis Rembertistraße, beidseitig
Herdentorsteinweg	Breitenweg bis Bahnhofstraße, beidseitig
Bahnhofsplatz	Gustav-Deetjen-Tunnel bis Herdentorsteinweg, beidseitig
Osterholzer Heerstraße	Osterholzer Möhlendamm bis Oyter Straße, Richtung stadteinwärts
Osterholzer Landstraße	Oewerweg bis Züricher Straße, Richtung stadtauswärts
Hemelinger Heerstraße	Sportanlage Drebbberstraße, Richtung stadtauswärts
Brüggeweg	Klausstraße bis Kleine Westerholzstraße, Richtung Hemelingen
Thalendorststraße	Eisenbahnbrücke bis Mahndorfer Heerstraße, Richtung stadtauswärts
Arberger Heerstraße	zwischen Haus-Nr. 23 und 29, Richtung stadtauswärts
Osternadel	beidseitig
Bultstraße	zwischen Angeln und Hemelinger Heerstraße
An der Grenzappel	Höhe Hemelinger Tunnel, beidseitig
Hemelinger Tunnel	beidseitig
Sebaldsbrücker Heerstraße	in Höhe Hemelinger Tunnel
Sebaldsbrücker Heerstraße	in Höhe Mercedesstraße
Arberger Heerstraße	vom Tunnel zur Mahndorfer Heerstraße, Richtung stadtauswärts
Osterhop	in Höhe Funkschneise
Funkschneise	im Zuge Anbindung an Osterholzer Heerstraße
Elisabeth-Selber-Straße	Osterholzer Heerstraße bis Funkschneise
Saarstraße	Radwegbrücke von Saarstraße bis Funkschneise
Am Wasserturm	

Europaallee	beidseitig
Uelzener Straße	
Hermann-Osterloh-Straße	zwischen Kita und Arberger Heerstraße
Parkallee	stadteinwärts
Müdener Straße	
Schneverdinger Straße	
Wilseder-Berg-Straße	
Beneckendorffallee	
Marcusallee	Horner Heerstraße bis Deliusweg
Achterdiek	Gartenallee bis Marcusallee
Am Lehester Deich	Lilienthaler Heerstraße bis Am Rüten
Oberneulander Landstraße	Am Rüten bis An den Wühren
Oberneulander Heerstraße	Am Rüten bis Apfelallee
Oberneulander Heerstraße	Schorf bis Oberneulander Landstraße
Jan-Reiners-Wanderweg	komplett
Riensberger Straße	Achterstraße bis Kohlmannstraße
Luisental/Schorf	Brücke über BAB
Mühlenfeldstraße	Bahnübergang bis Auf der Heide
Weg Vorstraße	Vorstraße bis Kremser Straße
Rockwinkeler Heerstraße	verschiedene Abschnitte
Rockwinkeler Landstraße	verschiedene Abschnitte
Borgfelder Allee	Borgfelder Deich bis Warfer Landstraße
Friedrich-Engels-Straße	zwischen Lienackern und Habenhauser Landstraße
Brenningstraße	Höhe Schulzentrum
Arster Landstraße	Höhe Zubringer Brücke
Neuenlander Straße	Höhe Flughafendamm
Neuenlander Straße	Höhe Metro
Habenhauser Brückenstraße	
Radweg östlich der Habenhauser Brückenstraße	
Neuenlander Straße	Höhe Essener Straße bis Flughafendamm
Huchtinger Heerstraße	
Kirchhuchtinger Landstraße	
Woltmershauser Straße	
Norderländer Straße	
Langemarckstraße	
Oldenburger Straße	
Hohentorsheerstraße	
Senator-Apelt-Straße	
Am Klewelappen	
Hasenbürener Deich	
Frieslandstraße	
Oslebshauer Heerstraße	Ritterhuder Heerstraße bis Drosselstraße
Waller Heerstraße	Lange Reihe bis Ritter-Raschen-Straße
Elisabethstraße	Erlingsweg bis Steffensweg
Oslebshauer Heerstraße	Diako bis Am Nonnenberg
Gröpeling Heerstraße	Schwarzer Weg bis Marßeler Straße
Schwarzer Weg	Humannstraße bis Humannstraße
Gröpeling Heerstraße	Autohaus Lübkemann

Seewenjestraße	Halmerweg, stadteinwärts
Gröpelinger Heerstraße	Basdahler Straße bis Haus-Nr. 330
Steffensweg	Grenzstraße stadteinwärts
Rübekamp	Alter Winterweg, stadteinwärts
Bromberger Straße	Geg. Weichselstraße bis Dirschauer Straße
Waller Heerstraße	Höhe Waller See Bad
Gröpelinger Heerstraße	Alter Winterweg, stadtauswärts
Gröpelinger Heerstraße	Ottersberger Straße, stadtauswärts
Gröpelinger Heerstraße	Haus-Nr. 111, stadtauswärts
Waller Heerstraße	Geg. Lange Reihe bis Waller Friedhofstraße
Bremerhavener Straße	Dorumstraße bis Helgolander Straße
Halmerweg	Stralsunder Straße
Gröpelinger Heerstraße	Heeslinger Straße, stadtauswärts
Gröpelinger Heerstraße	Debstedter Straße bis Havemannstraße
Waller Heerstraße	Am Waller Park, stadtauswärts
Seewenjestraße	Morgenlandstraße, stadtauswärts
Gröpelinger Heerstraße	Havemannstraße bis Elbinger Straße
Eickedorfer Straße	
Admiralstraße	
Bürgermeister-Hildebrand-Straße	
Fürther Straße	
Hemmstraße	
Hochschulring	
Landwehrstraße	
Münchener Straße	
Rudolf-Alexander-Schröder-Straße	
Theodor-Heuss-Allee	
Utbremer Straße	
Utbremer Ring	
Steffensweg	
Wartburgstraße	
Verteilerkreis Utbremen	
Gesamtlänge	71.877 m
Kosten Bremen (Stadt)	5.508.000 €

Grundhafte Erneuerung (Sanierung) von Radwegen in Bremen (Nord)	
Rotdornallee, Gussasphaltarbeiten, rot	
Diverse Radwegmarkierungen, Radwegquerungen	
Dobbheide, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Kreinsloger, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Mühlenstraße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Bremerhavener Heerstraße, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Stader Landstraße, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Helsingborger Straße 119, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Dobbheide 52 bis 110, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Diverse Radwegfurten, -markierungen, Sanierung Oberflächenbefestigung, ohne Nennung	
Burger Heerstraße, Sanierung Oberflächenbefestigung	

Dobbheide, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Landrat-Christians-Straße gegenüber Scheringer Straße, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Lindenstraße 26 bis 30, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Grambker Heerstraße, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Stockholmer Straße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Wohldstraße, beidseitig, von Landrat-Christians-Straße bis B 74, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Martinsheide/Borchshöher Straße, Radwegfurt	
Lindenstraße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Grambker Heerstraße, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Lerchenstraße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Heidkuhlenweg, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Zollstraße/Aumunder Markt, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Hammersbecker Straße/ZKH, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Friedrich-Humbert-Straße 12, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Lesumer Heerstraße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Georg-Glestein-Straße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Aumunder Feldstraße, Teilbereich, Sanierung Oberflächenbefestigung	
Kosten Bremen (Nord)	650.500 €
Gesamtkosten Bremen	6.158.000 €

Neubau von Radwegen Bremen (Stadt)	
Straßenbahnlinie 4 von Holler Allee bis Borgfeld	
Hafenrandstraße, 3. und 4. BA	
Georg-Bitter Straße	
Hemelinger Tunnel	
Flughafen-Straßenbahn (Linie 6)	
Universitäts-Straßenbahn (Linie 6)	
Herdentor	
Bürgermeister-Smidt-Straße	
Kulturmeile (Am Wall)	
Ostertorstraße	
Am Wall, 2. BA	
Martinstraße	
Straßenbahn Osterstraße/Westerstraße	
Hamburger Straße/Auf der Hohwisch/Fleetrade	
Fährstraße	
Pfalzburger Straße	
Hohentorsheerstraße	
Langemarckstraße	
Lahnstraße	
Leibnizplatz	
Innenstadtanbindung an die Überseestadt	
Schüsselkorb	
Wachmannstraße	
Faulenstraße	
Doventor	
Admiralstraße	

Arsterdamm	
Hauptbahnhof/Breitenweg/An der Weide	
Diverse Gewerbeerschließungen	
Radwege an der Kleinen Weser	
Radweg Beneckendorffallee	
Am Wall, 1. BA	
Senator-Apelt-Straße	
Neubau von Radwegen Bremen (Nord)	
Stader Landstraße	
Gewerbegebiet Steindamm	
Burger Heerstraße	
Auf den Delben/Grambker Heerstraße	
Wätjens Park im Zusammenhang mit „Vulkan-Erschließung“	
Schwaneweder Straße	
Lüssumer Straße	
Rekumer Straße	
Am Steending	
Gesamtkosten Bremen	59.683.000 €