

Mitteilung des Senats vom 23. Juni 2026**Radpremiumroute D.15 im Bereich Pötjerweg in Bremen-Nord –
Planungsstand, Sicherheit, Kosten und Beteiligung der
Anwohnerschaft**

Die Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND hat unter Drucksache 21/801 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche konkreten Planungen verfolgt der Senat aktuell für den Abschnitt der Radpremiumroute D.15 im Bereich Pötjerweg?

Die [Machbarkeitsstudie aus 2018](#) (Link geprüft am 30. Juni 2026) empfiehlt für diesen Abschnitt die Umsetzung einer Fahrradstraße im Bestand. Auf Grundlage eines Deputationsbeschlusses wurde zunächst mit der Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 zwischen Mahndorf und Hastedt begonnen. Weitere angrenzende Abschnitte folgten und folgen auch zukünftig in Abhängigkeit von verfügbaren Planungskapazitäten und finanziellen Mitteln. Aktuell bearbeitet das Amt für Straßen und Verkehr prioritär die Premiumroute D. 20a. Wann die Planung und Umsetzung der Premiumroute D.15 in Bremen-Nord beginnt, ist aktuell nicht absehbar. Ziel ist es aber, prioritär Abschnitte mit großen Potenzialen in der Bearbeitung Priorität einzuräumen.

2. Welchen Verbindlichkeitsgrad haben die Empfehlungen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2018 für den Abschnitt Pötjerweg?

Die gutachterlichen Empfehlungen dienen als fachliche Grundlage für folgende und konkretere Planungsschritte. Da bei Planungen stets der Stand der Technik angewendet werden muss, sind Änderungen zu den Empfehlungen aus 2018, beispielsweise im Straßenquerschnitt, möglich.

3. Ob und zu welchem Zeitpunkt rechnet der Senat mit der Erteilung eines förmlichen Planungsauftrags für den Abschnitt Pötjerweg an das Amt für Straßen und Verkehr?

Ein Zeitpunkt kann bisher nicht genannt werden. Es ist davon auszugehen, dass vor dem Abschnitt Pötjerweg zunächst andere beziehungsweise zentralere Abschnitte der Premiumroute 1 in Blumenthal in die Planung gehen werden.

4. Welche fachlichen, politischen oder verwaltungsinternen Zwischenschritte sind bis zur Erteilung eines solchen Planungsauftrags vorgesehen?

Die Premiumroute 1 – damals Premiumroute D.15 – ist eine Maßnahme aus dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, welches 2014 beschlossen wurde. Vor der Planung eines Abschnittes erhält die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung eine qualifizierte Beschlussvorlage, die die Kosten für die bauliche Umsetzung darstellt und die Freigabe der Haushaltsmittel für den Bau der Premiumroute vorbereitet.

Die weitere vertiefende Planung und bauliche Umsetzung von Radpremiumabschnitten erfolgt in Absprache mit dem Amt für Straßen und Verkehr und in Abhängigkeit der personell zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten.

5. Welche Trassenvarianten für die Führung der Radpremiumroute D.15 im Raum Bremen-Farge einschließlich der durch Bürgeranträge, den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) oder den Beirat Blumenthal eingebrachten Alternativen zum Pötjerweg wurden bislang geprüft?

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden außerdem die Rekumer Straße, Unterm Berg und der Deichverteidigungsweg ab Rekumer Straße bis Segelkengraben als mögliche Trassen identifiziert. Diese wurden nach überschlägiger Erstprüfung frühzeitig als Alternativen ausgeschlossen, da sie nicht dem unter Kapitel 4.1 der Machbarkeitsstudie definiertem Anforderungsprofil und übergeordnetem Trassierungsstandard von Premiumrouten entsprechen, um weitgehend sicheres, zügiges und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Im August 2024 wurde seitens der senatorischen Behörde für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung im Beirat Blumenthal auf einen Vorschlag der Stadtteilgruppe des ADFC für eine Führung entlang der Farger Straße reagiert. Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2018 wurde diese Variante geprüft und verworfen. Seitens der ADFC-Geschäftsstelle wurde der senatorischen Behörde für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung signalisiert, dass sie dem Führungsvorschlag der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie folgen.

6. Aus welchen fachlichen Gründen wurde der Pötjerweg in die engere Wahl als mögliche Streckenführung einbezogen?

Wie unter Frage 5 beantwortet, wurden Trassenalternativen zum Pötjerweg aus fachlichen Gründen frühzeitig verworfen. Im Gegensatz dazu konnte für die Trasse Pötjerweg gutachterlicherseits die grundsätzliche Machbarkeit einer Premiumroute nachgewiesen werden. Dies bezieht sich insbesondere auf die übergeordneten Trassierungsstandards, wie beispielsweise Standardbreiten aus Kapitel 4.2 (Machbarkeitsstudie von 2018, siehe Frage 1), die auf den Trassenalternativen nicht eingehalten werden können. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße im Pötjerweg könnten außerdem weitere Anforderungen an Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Geschwindigkeit erreicht werden.

7. Welche fachlichen Gründe sprechen aus Sicht des Senats gegen eine Führung der Radpremiumroute durch den Pötjerweg?

Es sprechen aktuell keine fachlichen Gründe gegen eine Führung der Premiumroute durch den Pötjerweg.

8. Welche Kriterien legt der Senat bei der Bewertung der verschiedenen Routenvarianten im Bereich Pötjerweg zugrunde?

Zu den Bewertungskriterien zählen die Direktheit der Wegeführung, die Erschließungswirkung, Umsetzbarkeit, topographische Einschränkungen, Konflikte mit Grün und Naturschutz, Städtebau und Denkmalschutz, Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen (insbesondere Fußverkehr und Anlieger/Parken), baulicher Aufwand sowie Grunderwerb.

9. Welche Anforderungen an Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit und die sichere Führung des Fußverkehrs legt der Senat bei einer möglichen Umgestaltung des Pötjerwegs zugrunde?

Grundlage für Planungen im Straßenraum sind stets die geltenden Gesetze und Verordnungen, die einschlägigen Planungsregelwerke sowie der aktuelle Stand der Technik. Sie dienen als Grundlage für die Belange und Anforderungen an Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit sowie sichere Führung des Fußverkehrs.

10. Über welche aktuellen Daten zur Verkehrsbelastung im Pötjerweg verfügt der Senat, insbesondere im Hinblick auf Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr und Schulwegverkehr? Wann, mit welcher Methode, und an welchen Messpunkten wurden diese Daten erhoben?

Es liegen keine aktuellen Daten zur Verkehrsbelastung im Pötjerweg vor.

11. Welche Kenntnisse liegen dem Senat zu Unfällen, Beinaheunfällen oder dokumentierten Konfliktsituationen im Pötjerweg im Zusammenhang mit Rad- und Fußverkehr in den vergangenen fünf Jahren vor (einschließlich Beschwerden, Hinweisen aus dem Beirat und Polizeimeldungen)?

Für den gesamten Straßenverlauf des Pötjerweges wurden für den Zeitraum vom 1. April 2021 bis zum 31. März 2026 sieben Verkehrsunfälle registriert. Bei einem Verkehrsunfall wurde eine Person beim Überqueren der Bahngleise von der Regionalbahn erfasst und tödlich verletzt. Die anderen sechs Verkehrsunfälle ereigneten sich ohne Beteiligung von Fuß- oder Radverkehr und ohne verletzte Personen. Der Polizei Bremen sind keine Beschwerden oder Konfliktlagen zwischen anderen Verkehrsteilnehmenden und Radfahrenden in dem Bereich bekannt. Zu dem Verkehrsunfall mit tödlich verletztem Fußgänger wurde durch die Polizei Bremen eine Pressemitteilung gefertigt. Weitere polizeiliche Meldungen mit Bezug zu der Örtlichkeit gab es nicht.

12. Welche Auswirkungen wären nach gegenwärtigem Planungs- und Erkenntnisstand bei einer möglichen Umsetzung einer Fahrradstraße oder eines Premiumradwegs im Pötjerweg auf die Schulwegsicherheit von Kindern zu erwarten beziehungsweise noch gutachterlich zu prüfen?

Konkrete Auswirkungen können zum derzeitigen Planungsstand nicht benannt werden. Dies gilt auch für die folgenden Fragen 13, 14 und 15. Im Allgemeinen geht die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einzelfallabhängigen Begleitmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung einher, welche sich positiv auf die Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehr auswirken.

13. Welche Auswirkungen erwartet der Senat bei einer Umgestaltung des Pötjerwegs auf die Erreichbarkeit von Grundstücken durch Rettungsdienste, Müllabfuhr, Handwerksbetriebe und Lieferverkehre?

Gemäß den Fahrradstraßenleitlinien der Stadt Bremen wird mit Einrichtung einer Fahrradstraße das Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ angeordnet. Folglich könnten Anwohnende, Rettungswagen, Müllabfuhr, Handwerksbetriebe und Lieferverkehre weiterhin den Pötjerweg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem Kraftfahrzeug befahren, um ihre Ziele dort zu erreichen.

14. Welche Auswirkungen erwartet der Senat bei einer Umgestaltung des Pötjerwegs auf vorhandene Stellplätze, Parkmöglichkeiten und die alltägliche Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Anwohnerschaft?

Im Pötjerweg sind keine angeordneten Kfz-Stellplätze vorhanden.
Vorhandene Grundstückszufahrten zu den jeweiligen
Einfamilienhäusern ermöglichen es, private Kraftfahrzeuge auf dem
eigenen Grundstück abzustellen.

15. Welche Auswirkungen erwartet der Senat bei einer Umgestaltung des Pötjerwegs auf die Lärm- und Verkehrsbelastung sowie auf die allgemeine Wohnqualität der Anwohnerinnen und Anwohner?

Bei Einrichtung einer Fahrradstraße werden einzelfallabhängig Maßnahmen umgesetzt, um den ortsfremden Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren. In Abhängigkeit von der Anzahl des Kfz-Durchgangsverkehrs führt dies folglich zu geringerem Verkehrslärm.

16. Kommen nach geltender Rechtslage unmittelbare finanzielle Beiträge oder sonstige Kostenfolgen für die Bewohnerinnen und Bewohner des Pötjerwegs in Betracht?

Im Hinblick auf eine mögliche Umlage im Zuge der Ersterschließung sind die Fragen 16 und 17 mit Hinweis auf die Änderung des [Ortsgesetzes](#) (Link geprüft am 30. Juni 2026) über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit Inkrafttreten zum 1. Juli 2023 zu beantworten. Mit § 11a, eingefügt durch Ortsgesetz vom 2. Mai 2023 (Brem.GBl. S. 433), können Erschließungsbeiträge nicht mehr erhoben werden, wenn mit der erstmaligen technischen Herstellung einer Erschließungsanlage bis zum 29. Juni 1961 begonnen und diese für Verkehrszwecke genutzt wurde. Das ist hier der Fall mit der Folge, dass keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben werden können.

17. Welche konkreten (auch indirekten) Kostenfolgen für die Bewohnerinnen und Bewohner des Pötjerwegs hält der Senat derzeit für möglich, auch wenn noch keine vertiefte Planung vorliegt?

Siehe Antwort zu Frage 16.

18. In welcher Form und zu welchen Zeitpunkten sollen die Bewohnerinnen und Bewohner des Pötjerwegs und der umliegenden Straßen über den Stand des Verfahrens informiert und in die weitere Planung einbezogen werden (zum Beispiel Anwohnerversammlung, öffentliche Variantenwerkstatt)?

Die [Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie](#) (Link geprüft am 30. Juni 2026) stehen auf der Website der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung frei zur Verfügung. Die Variantenentwicklung und -entscheidung für diesen Abschnitt der übergeordneten Premiumroute 1 ist abgeschlossen.

Anwohnende können sich im Rahmen öffentlicher Beiratssitzungen informieren, in denen die Verwaltung Planungen zur Premiumroute vorstellt. Ein Zeitpunkt kann aktuell nicht benannt werden.

19. Welche Rolle misst der Senat dem örtlich zuständigen Beirat in Bremen-Blumenthal im weiteren Verfahren zur Planung der Radpremiumroute im Bereich Pötjerweg zu?

Obwohl es sich bei einer Premiumroute um eine stadtteilübergreifende Maßnahme handelt, wird der örtlich zuständige Beirat über das jeweilige Ortsamt als Träger öffentlicher Belange (TÖB) bei Planungen stets angehört und zur Stellungnahme gebeten.

20. Wie bewertet der Senat den im November 2025 eingebrachten Bürgerantrag zur Neugestaltung der Routenführung der Radpremiumroute im Bereich Pötjerweg, insbesondere hinsichtlich der darin vorgetragenen Sicherheits- und Anwohnerbedenken?

Die von Bürgeranträgen vorgetragenen Bedenken werden ernst genommen. Bei Neuplanungen werden stets die geltenden Gesetze und Verordnungen, die einschlägigen Planungsregelwerke sowie der aktuelle Stand der Technik angewandt, sodass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist.

21. Welche rechtliche und politische Bindungswirkung misst der Senat der Beschlussfassung des Beirats Blumenthal beziehungsweise seiner Ausschüsse zur Routenführung bei?

Am 8. Dezember 2025 lehnte der Beirat den eben genannten Bürgerantrag einstimmig ab und folgt damit der fachlichen Empfehlung aus der Machbarkeitsstudie aus 2018, die Premiumroute 1 über den Pötjerweg zu führen. Der Senat nimmt die Beschlussfassung des Beirats zur Kenntnis.

22. Kann der Pötjerweg nach Einschätzung des Senats die für Radpremiumrouten geltenden Qualitätsstandards erfüllen, insbesondere hinsichtlich Breite, Begegnungsverkehr, Fußverkehrssicherheit und der Minimierung von Nutzungskonflikten?

Die grundsätzliche Machbarkeit zur Umsetzung einer Premiumroute im Pötjerweg wurde in der Machbarkeitsstudie im Jahr 2018 dargelegt.

23. Welche planungsrechtlichen, straßenrechtlichen oder straßenverkehrsrechtlichen Verfahren wären für eine Umgestaltung des Pötjerwegs erforderlich?

Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie beispielsweise die Anordnung einer Fahrradstraße, sind der Straßenverkehrsordnung zu entnehmen. Die Anordnung erliegt im

Ermessens der Straßenverkehrsbehörde. Im Zuge eines TÖB-Verfahrens werden alle Träger öffentlicher Belange bei einer konkretisierten Planung angehört und um Stellungnahme zu den vorliegenden Planungsunterlagen gebeten.