

Niederschrift zur 4. öffentlichen Sitzung des Regionalausschusses Bremen-Nord am Montag, den 02. September 2025 um 18:30 Uhr im Sitzungssaal des Ortsamtes Vegesack, Gerhard-Rohlfis-Straße 62, 28757 Bremen

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 21:18 Uhr

Vorsitz: Gunnar Sgolik

Schriftführung: Sabrina KC

Tagesordnung

TOP 1 Genehmigung der Niederschriften der 3. Sitzung vom 30.06.2025

TOP 2 Bäderkonzept 2035

Hierzu eingeladen:

VertreterInnen des Senator für Inneres und Sport,

VertreterInnen der Bremer Bäder GmbH

TOP 3 Radpremiumroute im Bremer Norden

Hierzu eingeladen:

Vertreterinnen der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

TOP 4 Verschiedenes

Anwesende Mitglieder *(kursiv= beratend)*

Heike Sprehe *Thomas Pörschke*

Marcus Pfeiff *Christian Milpacher*

Hans-Gerd Thormeier *Marc Pörtner*

Maren Wolter *Martin Hornhues*

Dirk Schmidtman *Rainer Tegtmeier*

Jens-Rainer Jurgan *Ingo Schiphorst*

Abwesende Mitglieder *(kursiv= entschuldigt)*

Fethi Kandaz *Martin Radtke*

Julian Serbest *Oliver Meier*

Natalie Lorke *Heiko Werner*

Weitere Gäste

Herr Peukert	Bremer Bäder GmbH
Elsche Wilts	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Dipl.-Ing. Markus Franke	Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr

Herr Sgolik eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung form- und fristgerecht eingeladen wurde.

Zur Protokollerstellung wird die Sitzung in Ton & Bild aufgezeichnet und im Anschluss wieder gelöscht.

Da keine weiteren Wortmeldungen zur Tagesordnung vorliegen, wird diese als genehmigt festgestellt.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der 3. Sitzung vom 30.06.2025

Herr Pörschke weist auf einen bereits korrigierten Tippfehler im Protokoll hin. Im Entwurf waren die beratenden Mitglieder nicht korrekt erfasst. Weitere Korrekturwünsche liegen nicht vor. Auch hier wird ohne Gegenrede allgemeine Zustimmung festgestellt.

TOP 2 Bäderkonzept 2035

Zu Beginn teilt Herr Sgolik mit, dass der Staatsrat Herr Bull kurzfristig verhindert ist und nicht teilnehmen kann. Umso erfreulicher ist es, dass Herr Peukert, Geschäftsführer der Bremer Bäder, anwesend ist und im weiteren Verlauf das Wort ergreift.

Der Anlass der Zusammenkunft ist die Auseinandersetzung der Beiräte mit dem Bäderkonzept und dem dazugehörigen Gutachten. In diesem Zusammenhang fassten die Beiräte Beschlüsse, die die Belange der einzelnen Stadtteile berücksichtigten. Zudem fand ein Gespräch in der Senatskanzlei statt, in dem die Beiräte ihre Positionen verdeutlicht haben und zugleich nach Möglichkeiten gesucht wurden, Standpunkte anzugleichen sowie mögliche Synergieeffekte für den gesamten Bremer Norden zu identifizieren.

Im Zentrum der heutigen Diskussion steht das geplante Freizeitbad in Vegesack, das künftig die Versorgung des gesamten Bremer Nordens übernehmen soll. Gleichzeitig wird betont, dass neben diesem Projekt auch weitere Wasserflächen dringend benötigt werden. Aus diesen Gründen sprechen die Anwesenden das Thema im Rahmen der Sitzung noch einmal ausführlich durch.

Herr Peukert begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für die Einladung. Seit Juli 2024 ist er Geschäftsführer der Bremer Bäderbetriebe und hat in den ersten Monaten die Abläufe und Strukturen des Unternehmens analysiert. Im zweiten Halbjahr 2024 erhält das Unternehmen den Auftrag, ein Bäderkonzept 2035 zu erarbeiten. Dieses Konzept liegt nun vor, wurde bereits in der Sportdeputation und im Senat vorgestellt und soll den zukünftigen Weg der Bremer Bäder aufzeigen.

Ziel ist es, den Zustand der Bäder zu bewerten und Lösungen für Sanierung, Neubau und Klimaschutz zu entwickeln. Ein zentraler Aspekt ist die Reduzierung von CO₂ und die Optimierung der Energienutzung an allen Standorten. Vier Varianten werden geprüft, wobei jeweils die Auswirkungen auf Schulen, Vereine, Öffentlichkeit und das Gemeinwohl berücksichtigt werden. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Verteilung der Wasserflächen: rund 50 Prozent für Schulen, 20 Prozent für Vereine, 20 Prozent für die Öffentlichkeit sowie 10 Prozent für Wartungszeiten.

Das Konzept sieht vor, sich auf das Kerngeschäft zu fokussieren und dabei den Zuschussbedarf langfristig zu stabilisieren. Sanierungen erweisen sich als zu risikoreich und technisch unzureichend, insbesondere in Bezug auf Klimaneutralität und bauliche Anforderungen. Daher setzt das Konzept auf Neubauten: Für jeden Stadtteil soll ein neuer Standort entwickelt werden, während das alte Bad bis zur Fertigstellung weiterbetrieben wird, um Versorgungslücken zu vermeiden. So soll bis 2035 ein vollständiger Austausch der Bäder erfolgen. Alte Standorte sollen anschließend rückabgewickelt oder veräußert werden, um Erlöse in neue Projekte zu investieren.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Nutzerfreundlichkeit. Künftig sollen Schwimmbäder stärker an Schulen oder Vereinen ausgerichtet werden, um lange Fahrzeiten für Kinder und Jugendliche zu vermeiden. Das Konzept stößt bei Vereinen, Schulen und Öffentlichkeit auf breite Zustimmung, da es schrittweise umgesetzt wird und keine dauerhaften Einschränkungen mit sich bringt.

Für Vegesack kündigt Herr Peukert an, dass bereits ein Raumkonzept entwickelt wurde, das im Beirat von Herrn Siefke vorgestellt wurde und nun weiter vertieft werden soll.

Herr Peukert erläutert, dass die bisherigen Planungen für das neue Bad in Vegesack vorsahen, das Fritz-Piaskowski-Bad abzureißen und an gleicher Stelle neu zu bauen. Dies würde jedoch bedeuten, dass über mehrere Jahre kein Schwimmbetrieb möglich ist. Daher bringt er die Idee ein, zunächst im Bereich des stillgelegten Freibads einen reinen Sportbereich mit 25-Meter-

Becken, Kursbecken, Umkleiden und Duschen zu errichten. Sobald dieser fertiggestellt ist, könnte das Bad abgerissen und durch den Freizeit- bzw. Hallenbadteil ergänzt werden. Der Architekt hat bestätigt, dass dies auf dem Grundstück umsetzbar ist. Voraussetzung sei allerdings, dass das bestehende Bad technisch so lange betrieben werden kann. Angesichts des maroden Zustands – etwa bei Schaltschränken, Heizung und Lüftung – könne dafür jedoch keine Garantie gegeben werden. Ziel bleibt, den Betrieb solange wie möglich aufrechtzuerhalten, um einen nahtlosen Übergang zum Neubau zu sichern. Dafür sei eine Anpassung der bisherigen Planung nötig, die jedoch nicht bei null beginne, da die frühen Planungsphasen bereits abgeschlossen sind. Ziel ist es, schnellstmöglich in die Entwurfsplanung einzusteigen, wofür der Beirat ein entsprechendes Mandat erteilen müsse.

Zum Freibad Blumenthal erklärt Herr Peukert, dass es im ursprünglichen Konzept aus wirtschaftlichen Gründen zur Schließung vorgeschlagen wurde. Mit geringen Besucherzahlen und hohen jährlichen Defiziten sei der Betrieb schwer tragbar. Fachliche Beratung habe nahegelegt, Bäder künftig als Kombibäder aus Hallen- und Freibad an einem Standort zu betreiben, um Synergieeffekte bei Personal und Technik zu nutzen. Gleichwohl sei in den politischen Gesprächen deutlich geworden, dass der Erhalt des Freibads in Blumenthal gewünscht ist. Die Bremer Bäder seien bereit, diesen Auftrag umzusetzen, betonen jedoch, dass die damit verbundenen Kosten akzeptiert werden müssen. In den vergangenen Jahren seien bereits Modernisierungen vorgenommen worden, etwa bei Umkleiden, Beckenumgang, Kiosk und barrierefreier Ausstattung.

Herr Peukert führt aus, dass das Freibad Blumenthal Potenzial zur ansteigender Attraktivität bietet. Denkbar seien zusätzliche Angebote wie ein Wohnmobilstellplatz, eine Paddelanlage oder ein Splashpark für Kinder. Besonders vorteilhaft sei, dass das Bad durch seine Edelstahlbecken stets höhere Wassertemperaturen aufweist als andere Freibäder. Die Bremer Bäder sehen daher kein Problem darin, das Freibad weiter zu betreiben und künftig gezielt für Familien und Kinder auszubauen.

Herr Schiphorst betont die zentrale Lage des Bades in Vegesack und verweist auf den Bedarf im Bremer Norden mit über 100.000 Einwohnern und steigenden Schülerzahlen. Kritisch merkt er an, dass die Bremer Bäder im Wettbewerb gegenüber familienorientierten Erlebnisbädern im Nachteil seien und die geplanten Angebote in Vegesack eher reduziert wirken. Zudem besteht Klärungsbedarf, ob neben Sport- und Hallenbad auch ein Freibad vorgesehen ist. Wichtig sei, dass kleinere Sportveranstaltungen mit einem geeigneten Zuschauerbereich weiterhin möglich bleiben. Des Weiteren bittet er um Berücksichtigung des zwingend

notwendigen Bedarfs für die Freizeitbesucher und Schulen. Abschließend fragt er nach möglichen Auswirkungen der Verzögerungen im Westbad auf Vegesack.

Herr Peukert bestätigt, dass Vegesack ein Bad in passender Größe braucht. Vorgesehen sind Außenbecken, die ganzjährig nutzbar sind, sowie ein zweistufiger Bau: zuerst ein Sportbereich mit Becken für Schulen und Vereine, danach zusätzliche Wasserflächen als Kinder- und Erlebnisbecken, Rutsche und eventuell eine Sauna. Wichtig sei, dass Nutzergruppen früh eingebunden werden.

Herr Hornhues bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen und weist darauf hin, dass nicht alle Anwesenden – insbesondere Vertreter aus Blumenthal oder Burglesum – bisher detailliert mit den Planungen vertraut sind. Er betont die bestehenden Unsicherheiten, insbesondere wie lange das alte Bad in Vegesack noch betrieben werden kann und wie die Übergangszeit bis zur Fertigstellung des Neubaus überbrückt werden soll. Zudem weist er auf Versorgungslücken im Bremer Norden hin, etwa im Bereich zwischen Gröpelingen und Vegesack, und auf die hohe Auslastung bestehender Bäder durch Schulen, Vereine und andere Nutzer.

Herr Hornhues unterstreicht, dass die Nutzungskonzepte sorgfältig entwickelt werden müssen, um die Bedürfnisse aller relevanten Gruppen abzudecken. Gleichzeitig sollte das bestehende Angebot an Natur- und Freizeitbädern (Gramker Seebad und Sportparksee Grambke) in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden, um ein möglichst attraktives und umfassendes Schwimmangebot für die Region zu gewährleisten. Abschließend lobt er die bisher erkennbaren Fortschritte im Planungsprozess und zeigt sich zuversichtlich, dass sich auf Grundlage der aktuellen Ansätze ein überzeugendes Konzept abzeichnet.

Frau Sprehe betont die Notwendigkeit eines attraktiven Kombibades in Vegesack für den Bremer Norden. Sie begrüßt den Vorschlag, das Freibad „angedockt“ in das neue Konzept zu integrieren, sodass eine ganzjährige Durchschwimmmöglichkeit entsteht. Dies ermögliche es, auch Kinder und Jugendliche während der Freibadsaison zu ermäßigten Preisen schwimmen zu lassen und würde den Besuchernutzen erheblich steigern.

Zudem unterschreibt Frau Sprehe, dass der Saunabereich erhalten und weiter betrieben werden muss, da es in Bremen-Nord aktuell kein vergleichbares Angebot gibt. Weiter hebt sie hervor, dass die geplante zweistufige Bauweise – zuerst der Sportbereich, danach der Freizeit- und Erlebnisbereich mit Freibadanteil – nur sinnvoll ist, wenn beide Phasen tatsächlich umgesetzt werden. Entsprechende Garantien für die vollständige Realisierung seien

erforderlich, damit das neue Bad als Leuchtturmprojekt die Attraktivität steigert und die Besucherzahlen langfristig erhöht.

Herr Pfeiff wünscht sich von allen Beteiligten, dass jeder Beirat über seine Ortsteilgrenzen hinausdenkt, da eine vernünftige Lösung für ganz Bremen-Nord zustande kommen muss. Und zu dieser vernünftigen Bremen-Norder Lösung gehören für ihn alle drei Schwimmbäder, sowohl das Grambker Seebad, wie auch das Vegesacker Schwimmbad und das Freibad Blumenthal. Er betont auch wie wichtig der Erhalt des Freibades Blumenthal für die Bürger:innen ist. Bezogen auf die angesprochenen Besucherzahlen, wünscht er für beide Bäderstandorte, also für Vegesack und Blumenthal, eine Attraktivitätssteigerung.

Herr Neumeyer schließt sich einer gemeinsamen Bremen-Norder Lösung grundsätzlich an. Weiter hat er die Frage nach der aktuellen Zeitschiene. Bei Vorstellung des Konzeptes wurden in der letzten Beiratssitzung von 2028 gesprochen, heute von 2029, sofern das Bad aufgrund des maroden Zustandes noch erhalten werden kann. Er bittet um eine Widerspruchsauflösung.

Es wird betont, dass für kein Bad eine Bestandsgarantie gegeben werden kann, da jederzeit unerwartete Schäden auftreten können, die sofortiges Handeln erfordern. Die Instandhaltung erfolgt weiterhin im bisherigen Umfang, jedoch ohne umfassende Sanierungen, wenn ein Bad absehbar ersetzt wird. Vorrang haben Sicherheit und Wohlbefinden von Gästen und Mitarbeitenden. Gleichzeitig wird deutlich gemacht, dass ein neues Bäderkonzept und entsprechende Beschlüsse des Senats notwendig sind, um die Zukunft zu sichern. Für die Planung wird ein Umlaufbeschluss benötigt, da die Bremer Bäder ohne Auftrag nicht tätig werden können. Erste Planungskosten von rund einer Million Euro stehen an, eine Finanzierungslücke besteht jedoch noch. Ziel ist es, die Planung schnellstmöglich anzuschieben. Daher kann ein konkretes Zeitfenster derzeit nicht seriös benannt werden.

Herr Schiphorst weist daraufhin, dass durch wiederholte Neuansätze viel Zeit verloren gegangen ist und das Risiko eines Ausfalls des Bades hoch bleibt. Die Bemühungen um Beschleunigung werden begrüßt, zugleich wird die ungelöste Frage der Finanzierung betont. In diesem Zusammenhang wird nach möglichen Bundesmitteln gefragt, insbesondere nach einem Anteil aus dem angekündigten Milliardenpaket.

Herr Peukert erklärt, dass der Senat über die Mittelverwendung entscheiden muss und die Hoffnung besteht, dass ein Teil für die Bäder zur Verfügung steht. Positiv hervorgehoben wird, dass bereits ein Konzept für die Zukunft der Bäder vorliegt. Zum Thema Sportbad wird klargestellt, dass die Bremer Bäder nicht Betreiber sind und mögliche Schließungen bisher

nicht in die Planungen eingeflossen sind. Allerdings wird eingeräumt, dass die Nutzergruppen künftig berücksichtigt werden müssen, da sie im Fall einer Schließung auf andere Bremer Bäder ausweichen würden.

Bezogen auf das Westbad bestätigt Herr Peukert die aktuelle Presse und die Baumängel. Der Staatsrat Herr Bohl versucht nun, ob man das Unibad verlängern kann, damit der Zeitverlust wieder aufgefangen werden kann. Es wird angekündigt, dass weitere Gespräche nötig sind, da Nutzergruppen aus dem Unibad möglicherweise nach Horn verlagert werden. Jede Verlagerung stellt für die Bremer Bäder eine Herausforderung dar, da Schulen und Vereine zwar Priorität haben, dies aber zulasten der Öffentlichkeit gehen kann. Weniger Wasserfläche für die Allgemeinheit bedeutet zugleich geringere Einnahmen aus Kursen und Eintrittsgeldern. Darum hängt alles eng zusammen. Das Bäderkonzept sieht einen Zeitplan vor, der die Entwicklung Bremens als Schwimmsportstandort sichern und den Bürgerinnen und Bürgern auch künftig ein attraktives Wasserangebot gewährleisten soll.

Herr Jahn macht auf die Entstehung des Freibad Blumenthals aufmerksam und betont die Wichtigkeit des Bades, da es in Blumenthal, im Gegensatz zu Lesum mit dem Grambker Sportsee, keine Ausweichflächen gibt.

Herr Pfeiff stellt einen Antrag auf Ende der Debatte. Es gibt keine Gegenrede, so dass nach einer achtminütigen Unterbrechung folgender Beschlussvorschlag verlesen wird:

- 1. Der Ausschuss bedankt sich bei Herrn Peukert für seine gemachten Ausführungen.**
- 2. Der Beirat fordert den Senat auf, seine Pläne zur Weiterentwicklung der Bäderstandorte im Bremer Norden jetzt ohne Aufschub zu präzisieren, die notwendigen Planungsmittel im Haushalt 2026/2027 bereitzustellen und unter den folgenden Maßgaben umzusetzen.**
- 3. In Vegesack fordern wir ein attraktives Sport- und Freizeitbad mit einem Außen-Angebot, welches alle Vorzüge eines Freibades bietet. Zudem fordern wir, dass im Zusammenhang mit der Realisierung auch eine Sauna-Landschaft als Angebot des Mittelzentrums für den Norden und das niedersächsische Umland am Standort etabliert wird.**
- 4. Bei der Neubauplanung für das Fritz-Piaskowski-Bad ist konkret zu berücksichtigen:**
 - a. Staffelung in zwei Bauabschnitte auf dem vorhandenen Grundstück, sodass Schul- und Vereinsschwimmen auch während der Neubebauung stattfinden**

- können;
- b. notwendige Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen am jetzigen Bad zur Aufrechterhaltung des aktuellen Angebotes;**
 - c. die Wasserflächen im Hallen- und Außenbereich sind in der mit dem Beirat Vegesack erörterten Größenordnung zu gestalten;**
 - d. der Außenbereich soll mit an den Hallenbereich verbunden werden („Durchschwimmen“);**
 - e. das Bad wird – u.a. zur Außenbeheizung – mit einer Energieversorgung ausgestattet, die konsequent auf Nachhaltigkeit und Klimaneutralität ausgerichtet ist;**
 - f. die Fensterfront ist so transparent wie möglich zu gestalten;**
 - g. Vergrößerung des Aufenthaltsbereiches fürs Wettkampfschwimmen**
 - h. für den verbundenen Innen- und Außenbereich sollen in den Sommermonaten die ermäßigten Eintrittspreise für Kinder und Jugendliche von 2 Euro gelten;**
 - i. ein zusätzlicher Saunabereich soll als attraktive Wellness- und Erholungseinrichtung mit Thermen-Charakter einen besonderen Mehrwert für den Bremer Norden schaffen;**
 - j. die aktuellen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme des Westbades dürfen keinen Einfluss auf die Planungen des Fritz-Piaskowski-Bades haben;**
- 5. In Blumenthal muss das Freibad – entgegen der Planung des Gutachters im Bäderkonzept – erhalten und attraktiver werden. Dabei sollen auch die Ergebnisse aus der aktuell durchgeführten Besucherbefragung einfließen. Insbesondere ist schnell zu klären, ob der Außenbereich eine Verpachtung von Stellplätzen für Wohnmobile und evtl. Paddle-Plätzen zulässt.**
- 6. Der Senator für Inneres und Sport wird aufgefordert, bis Jahresende ein Konzept zur Steigerung der Attraktivität und der Wirtschaftlichkeit des Bades vorzulegen.**
- 7. Gleichzeitig ist die mit Unterstützung von Geldern des Bundes privat betriebene Errichtung eines zusätzlichen Bades auf dem Gelände der ehemaligen Wollkämmerei ein Projekt, das zwar privat getragen aber gleichwohl zu einer erheblichen Verbesserung der Angebotsstruktur beitragen kann und entsprechend positiv vom Senat begleitet werden soll. Dabei darf diese Einrichtung jedoch nur eine Ergänzung und kein Ersatz für die kommunale Daseinsversorgung sein.**
- 8. In Burglesum ist der Erhalt und die Steigerung der Attraktivität des Sportparksees Grambke und des Grambker Seebades unerlässlich. Der Senator für Finanzen wird aufgefordert, die Absicherung des Grambker Seebades durch eine unentgeltliche Grundstücks- und Gebäudeübertragung vom Immobilien Bremen an den FC Burg zu unterstützen. Zudem ist die ehrenamtlich getragene Initiative zum Erhalt und**

Betrieb des Grambker Seebades seitens der Stadt zu unterstützen.

9. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und der Senator für Inneres und Sport werden aufgefordert, Mittel für eine Neugestaltung von Wasserfläche und Badebereich am Sportparksee Grambke einzuwerben.

10. Des Weiteren ist das Sportbad Bremen-Nord mit seinen dringend benötigten Wasserflächen weiterhin zu erhalten.

Das Gremium stimmt dem Beschlussvorschlag zu.

TOP 3 Radpremiumroute im Bremer Norden

Nach kurzer Einführung stellen sich die Referten:innen Frau Elsche Wilts Referentin bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und Markus Franke, der Firma Argus aus Hamburg anwesend.

Im Bremer Norden liegt nun ein Arbeitsstand vor, der in diesem Kreis präsentiert wird. Herr Franke vom Büro ARGUS erläutert anhand der Anlage 1 das Projekt, das Ziele, Ansprüche und Methoden umfasst. Dabei werden zunächst Korridore für mögliche Premiumrouten aufgezeigt, bevor Varianten in der detaillierten Trassenfindung vorgestellt werden. Abschließend wird ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben.

Frau Wolter bedankt sich für die Vorstellung und bittet bei der weiteren Planung darum, dass eine Brücke über die Eisenbahntrasse im Bremer Industriepark entsteht und damit das Südufer der Lesum mit einbezogen wird. Herr Hornhues ergänzt, dass man das Werderland ebenfalls berücksichtigen sollte.

Herr Schiphorst bittet um Beifügung der Präsentation zur Niederschrift, um eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Inhalten zu ermöglichen. Als Anmerkung wird die Situation am Fähr- und Hafenbereich in Vegesack hervorgehoben. Dort treffen verschiedene Lösungsansätze aufeinander, die aufgrund des neuen Quartiers, der Polizeieinsätze und der bestehenden Kreuzungssituation bereits komplex sind. Besonders die fehlende Abbiegespur zum alten Speicher sowie die Führung der Fahrradrouten über den Fähr- und Hafenbereich werfen Fragen auf. Auch die Hermann-Fortmann-Straße wird als problematisch benannt. Herr Schiphorst macht deutlich, dass für diesen Knotenpunkt konkrete Ideen zur Umsetzung im Verkehrsraum erforderlich sind, um die Varianten überhaupt bewerten zu können.

Frau Sprehe weist auf den Warnemünder Weg als Naherholungsweg hin und findet es widersprüchlich dort jetzt eine Radpremiumroute durchlaufen zu lassen. Des Weiteren

befürchtet sie, dass an der Furtstraße eine Rennstrecke entsteht. Von den Referent:innen möchte Sie wissen, wie sieht die Zeitschiene für die Planungen aussieht und ob überhaupt finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um das Projekt umzusetzen.

Frau Wilts betont, dass die Frage der Finanzierung zentral ist. Fördermittel können nur beantragt werden, wenn die Vorgaben der Programme – etwa beim Bundesprogramm für Radschnellwege – eingehalten werden. Dazu zählen Breiten, Führungsformen, Distanzen und Realisierbarkeit. Mit dem vorliegenden Netz und den formulierten Anforderungen an Premiumrouten besteht die Möglichkeit, abschnittsweise Fördermittel zu beantragen, auch in Verbindung mit laufenden Entwicklungen. Eine vollständige Fertigstellung des Netzes lässt sich nicht in Jahren festlegen; vielmehr sollen priorisierte Abschnitte nach Machbarkeit und Förderfähigkeit umgesetzt werden. Ziel ist es, bereits in der laufenden Arbeitszeit sichtbare Abschnitte zu realisieren. Abschließend wird hervorgehoben, dass Fördermittel in die Planungen einbezogen werden, man jedoch nur darauf zugreifen kann, wenn konkrete Projekte vorliegen.

Herr Hornhues merkt kritisch an, dass die Radpremiumrouten seit Jahren kaum vorangekommen sind und Anspruch und Wirklichkeit weit auseinanderliegen. Besonders im Bereich Lesum bemängelt er, dass bestehende Planungen ganze Stadtteile abschneiden und Beteiligung von Beiräten und dem ADFC bislang nicht ausreichend stattfindet. Er fordert ein stärkerer Einbezug der Akteure in den Stadtteilen, um Varianten gemeinsam abwägen und praktikable Lösungen entwickeln zu können. Zudem weist er darauf hin, dass lange und kostenintensive Streckenführungen im Süden von Lesum finanzielle Mittel binden, während nördliche Bereiche kaum berücksichtigt werden. Begleitend betont er, dass eine umfassende Bürgerbeteiligung unerlässlich ist, da Planungen Veränderungen in Wohnstraßen mit sich bringen können, etwa durch den Wegfall von Parkplätzen. Angesichts knapper Finanzmittel besteht die Sorge, dass die Vorhaben am Ende – wie bereits in den vergangenen Jahrzehnten – erneut im Sande verlaufen.

Herr Neumeyer bittet bei der Planung Strecken mit vorhandener Infrastruktur zu priorisieren.

Herr Schiphorst erklärt, dass eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Radpremiumrouten nur dann sinnvoll ist, wenn konkrete Realisierungsmöglichkeiten bestehen. Andernfalls erzeugen theoretische Planungen in den Stadtteilen unnötigen Konflikt. Hinzu kommt, dass bereits andere Maßnahmen in denselben Straßen geplant sind, wie Mobilpunkte oder Glascontainer, sodass eine Koordination der Vorhaben notwendig ist. Bei der Umsetzung der Radpremiumrouten fordert er, dass Abschnitte zusammenhängend realisiert werden, damit ein

funktionierendes Netz entsteht und keine isolierten Teilprojekte, die wie „singuläre Autobahnbrücken“ ohne Anschluss wirken. Bürgerbeteiligung soll sich auf die Abschnitte konzentrieren, die tatsächlich realisiert werden können.

Ebenso wie Herrn Hornhues, fordert auch Herr Pörschke die Teilnahme an weiteren Gesprächen mit dem ADFC und anderen Umweltverbänden. Er hebt hervor, dass sich der Individualfahrradverkehr rasant verändert, sowohl in Quantität als auch in Qualität, insbesondere durch E-Bikes und Roller. Dies führt zu Konflikten zwischen langsamen und schnellen Verkehrsteilnehmenden und erfordert Schutzbereiche sowie pragmatische Infrastrukturmaßnahmen. Trotz begrenzter Mittel und langer Planungszeiten sollen einzelne Projekte sofort vorangetrieben werden. Der Norden Bremens arbeitet aktiv an der Umsetzung des Radnetzes, wobei Abschnitte parallel an verschiedenen Brennpunkten entwickelt werden, sodass das Netz sukzessive zusammenwächst. Er betont, dass eine rasche Abstimmung und Einbeziehung der Beiräte sowie der Bevölkerung notwendig ist, um den Fortschritt nicht zu verzögern und die Mittel effizient einzusetzen.

Frau Wilts erläutert, dass die Priorisierung von Abschnitten für den Bau der Radpremiumrouten nur mit einem vorhandenen Netz möglich ist, da dieses die Grundlage für Förderanträge, Synergien und Bauplanung bildet. Die Umsetzung erfolgt projekt- und planreif, unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange und Sicherheitsanforderungen. Premiumrouten unterscheiden sich klar vom städtischen Radverkehrsnetz: Sie sollen geradlinige, schnelle, sichere und komfortable Verbindungen über längere Distanzen bieten, inklusive Platz für langsame und schnelle Radfahrende sowie Überholmöglichkeiten. Das Netz wird in die bestehende Radverkehrsinfrastruktur integriert, wobei Verteilungsdiskussionen und Netzlücken berücksichtigt werden. Ziel ist, den motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu verlagern und gleichzeitig ein sicheres, durchgehendes Netz zu schaffen, das über Stadtteilgrenzen hinaus wirkt. Die Bürgerinnen und Bürger profitieren von schnelleren und sicheren Verbindungen, während das bestehende Radwegenetz schrittweise ausgebaut wird.

Herr Hornhues äußert Kritik an der bisherigen Kommunikation der Radpremiumrouten. Es herrscht Unklarheit darüber, was mit „fixen“ Abschnitten gemeint ist und wann mit Maßnahmen begonnen werden kann. Die Aussage, dass das gesamte Netz fertig sein muss, bevor Fördermittel eingesetzt werden können, steht im Widerspruch dazu, dass bereits Teilabschnitte in der Innenstadt gebaut werden. Ihm ist es wichtig, dass bei der Planung nicht nur über Premiumrouten, sondern kleinteiliger über das gesamte Stadtteilnetz gesprochen werden muss. Beiräte fordern eine frühzeitige Beteiligung, um ihren Input in die Planung einzubringen und konkrete Maßnahmen im Stadtteil zu diskutieren.

Frau Sprehe bittet um Mitteilung des aktuellen Planungsstands.

Frau Wilts erklärt, dass die aktuelle Planung der Radpremiumrouten auf Basis von Korridoren erfolgt, in die das bestehende Stadtteilnetz integriert ist. Innerhalb dieser Korridore werden nun mögliche Trassen gesucht, wobei das Team Nahmobilität Planungshemmnisse prüft und Rückmeldungen gibt. Der Stand ist in allen Stadtteilen ähnlich weit, wobei einzelne Anpassungen noch erfolgen. Vorherige Planungen, Machbarkeitsstudien und Verkehrsentwicklungspläne wurden abgeglichen, korrigiert und teilweise Korridore entfernt, wenn kein Potenzial besteht. Ziel ist, wirtschaftliche, realisierbare und nutzbare Strecken zu planen.

Pragmatische Lösungen werden auch ad-hoc umgesetzt, wenn sich Gelegenheiten bieten, wie etwa in Achim, wobei Anschlussmöglichkeiten zwischen Bremen und Nachbarkommunen berücksichtigt werden müssen. Dabei sind Planungs- und Abstimmungsprozesse komplex, da unterschiedliche Vorgaben, Naturschutzbelange und Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen sind. Die Vorgehensweise ist systematisch, mit Anpassungen, aber auch flexibel, um ein funktionierendes Premiumroutennetz auf der vorhandenen Fläche zu schaffen und Chancen bei bestehenden Gegebenheiten zu nutzen.

Es wird erläutert, dass die Breiten von Premiumrouten den festgelegten Standards unterliegen und nur in begrenztem Umfang unterschritten werden dürfen. Bei baulichen oder naturschutzbedingten Einschränkungen kann eine Strecke nicht als Premiumroute ausgewiesen werden und verbleibt im regulären Radverkehrsnetz, das in Hauptrouten und Nebennetze unterteilt ist. Empfehlungen aus dem Premiumroutennetz können als Leitlinie für den Ausbau dienen, etwa welche Straßen vorrangig saniert werden sollen, jedoch kann das Netz nicht alle Probleme im städtischen Radverkehr lösen. Die Umsetzung erfolgt in einem Aushandlungsprozess, auch auf Ebene der Stadtteile, und konkrete Zeitpunkte für den Ausbau lassen sich nicht im Voraus festlegen.

Themenabschließend macht Herr Sgolik folgenden Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalausschuss Bremen-Nord bedankt sich bei Frau Wilts und Herrn Franke für die gemachten Ausführungen und nimmt diese zur Kenntnis.

2. Der Regionalausschuss schlägt den Beiräten folgenden Beschlussvorschlag vor:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung wird aufgefordert, stadtteilbezogene Pläne zu den vorgestellten Varianten detaillierter auszuarbeiten und die Beiräte, sowie Träger wie z. B. den ADFC und andere Nordbremer Verbände, für zukünftige Variantenabwägungen stärker und fortlaufend zu beteiligen.

Eine weitere Befassung soll auf Stadtteilebene erfolgen. Dabei sollen kritische Routenabschnitte oder mangelhafte Infrastrukturen präzisiert geprüft werden und ideale Trassen gesucht werden.

Das Gremium stimmt dem Beschlussvorschlag zu.

TOP 4 Verschiedenes

Herr Schiphorst fragt nach, ob es beim Bäderkonzept und der Senatsbefassung zu zeitlichen Verzögerungen kommt.

Herr Sgolik erinnert an die gemachten Äußerungen Herrn Pleukert am heutigen Abend. Es wird ein Beschluss des Senats benötigt, um die Planungen voranzutreiben.

Ende der Sitzung: 21:18 Uhr

Gunnar Sgolik
Vorsitz

Heike Sprehe
Ausschusssprecherin

Sabrina KC
Schriftführung



Entwicklung eines Zielnetzes für Radpremiumrouten in Bremen

Regionalausschuss Nord

02.09.2025

Auftraggeberin

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Auftragnehmer

ARGUS Stadt und Verkehr
Partnerschaft mbB
Hamburg

PGV Alrutz GbR
Hannover

Bearbeiter:innen

Dipl.-Ing. Markus Franke
Marius Hufnagel M.Sc.
Corinna Behm M.Ed.

Dipl.-Ing. Wolfgang Bohle
Dipl.-Ing. Detlev Gündel
Dipl.-Ing. Stefanie Busek
Celina Feder M.Sc.



Aufgabenstellung und Projektziele

Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord

Weiteres Vorgehen

- **Premiumrouten-Zielnetz** entwerfen
- Bezug auf vorangegangene Planungen - insbesondere Verkehrsentwicklungsplan - nehmen
- Potenzialabschätzung hinsichtlich Bedarf nach weiteren Routen
- **Handlungskonzept**
- Priorisierung

Aufgabenstellung und Projektziele



Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord

Weiteres Vorgehen

Angestrebte Qualitäten



schnell



direkt



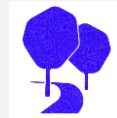
gefühlte sicher



sicher



bequem



attraktiv



- **Premiumrouten** sollen **lange Strecken**, auch über die Stadtgrenze hinweg, durchgängig **in best möglicher Radverkehrsqualität** ermöglichen
- sie werden **auch für Teilstrecken** befahren
- sie dienen auch als Angebot für eher kurze Strecken innerhalb der anliegenden Stadtteile, u.a. auch für Bike-and-Ride

Fahrradstraße



Mischverkehr



Fahrbahnbegleitend



Eigenständig



Fahrbahnnah



Fahrbahnbegleitend



Bremer Fahrradstraßenleitlinie 2025	Einrichtungsverkehr		Zweirichtungsverkehr	
	Mindestbreite	Regelbreite	Mindestbreite	Regelbreite
Fahrradstraße (ohne Kfz)	-	-	3,30 m	4,60 m
Fahrradstraße (Kfz frei)	-	-	4,75 m	-
Fahrradstraße (Kfz frei (einseitig))	-	3,00 m	4,30 m	-
Fahrradstraße (Linienbusverkehr)	-	-	6,50 m	-
Sicherheitstrennstreifen (zu ruhendem Verkehr)	0,75 m			
Verträglichkeit	< 5.000 Kfz (ab 1.500 werden Kfz-Verkehrsreduzierende Maßnahmen empfohlen)			
Weitere Anpassungen	- Bei hohem Radverkehrsaufkommen, SV und vor Schulen/Kindergärten sind Breiten bei Bedarf anzupassen (Nicht bei überbreiten Fahrgassen) - Mindestbreite kann unterschritten werden, wenn: - auch nach Umorganisation Mindestbreite nicht erreicht werden kann - Sehr geringe Kfz-Verkehrsstärken - Engstelle/Gründerwerb ausgeschlossen			

Qualitätsstandards Radpremiumrouten	Einrichtungsverkehr		Zweirichtungsverkehr	
	Mindestbreite	Regelbreite	Mindestbreite	Regelbreite
Fahrradstraße (Linienbusverkehr (einseitig))	-	-	4,60 m	4,60 m
Mischverkehr (30)	-	-	5,00 m	6,50 m
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	-	-	4,00 m	4,00 m
Wirtschaftsweg	-	-	3,50 m	4,50 m
Fahrbahnbegleitender Radweg	2,00 m	2,50 m	3,00 m	4,00 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg	2,50 m	4,00 m	3,00 m	5,00 m
Geschützte Radfahrstreifen	2,65 m	3,00 m	3,00 m	4,00 m
Radfahrstreifen	2,00 m	2,50 m	-	-
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,00 m	3,50 m – 4,75 m	-	-
Schutzstreifen	2,00 m	2,50 m	-	-
Selbstständiger Zweirichtungsradweg	-	-	3,00 m	4,00 m
Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg	-	-	3,50 m	5,00 m
Sicherheitstrennstreifen (zu ruhendem Verkehr)	0,75 m			



Besondere Attraktivität des Umfelds (Grünraum, Schöne Straßenräume, Ausblick, etc.)



Hohe Erschließungswirkung (Hohe Bevölkerungsdichte)



Hohe Zieldichte (Dienstleistungen, Geschäfte, Gastronomie, Freizeit, Parks, etc.)



Besondere erreichbare Qualitätssteigerung



Einfache Realisierbarkeit (Keine/geringe bauliche Aufwände und Kosten, keine zu erwartenden Hürden)



Lückenschluss (Verbindung zweier bereits gut befahrbarer Abschnitte)



Sehr hohes Radverkehrsaufkommen (gegenüber Kfz-Verkehr)



Direkte und geradlinige Verbindung (von Quellen und Zielen; Umweglos)



Schule



Besonders hervorzuhebende Qualität (Premiumabschnitt)



Unterbrechungsfreiheit (flüssiges, ungehindertes Fahren möglich)



Netzwerkung (Nutzen für das Gesamtnetz)

Radverkehrs-
qualitäten werden
unter dem
Blickwinkel des
potenziell
Machbaren – also in
einem **denkbaren**
Ausbauzustand -
beurteilt

- **Landschaftsökologie**
- **Straßenbäume**
- **Naherholung**
- **Denkmalschutz**
- **Fußverkehr**
- **Busverkehr**
- **Kfz-Verkehr**
- **Aufenthalt**
- **Deichschutz**
- **Finanzierbarkeit**



Unklarheiten

Externe Abhängigkeiten, Grundbesitz, Deiche etc.

Aufgabenstellung und Projektziele

Ansprüche und Abhängigkeiten

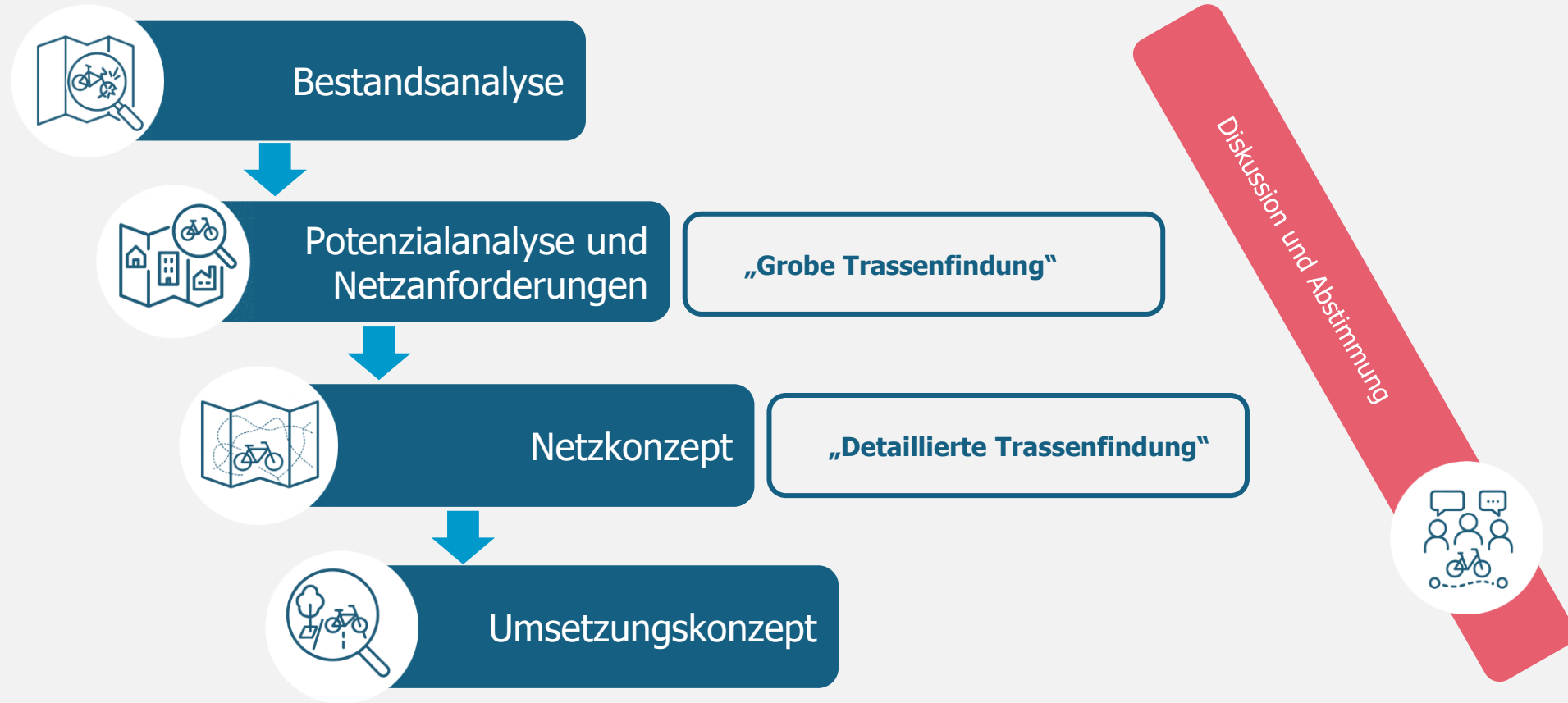


Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord

Weiteres Vorgehen



Aufgabenstellung und Projektziele

Ansprüche und Abhängigkeiten

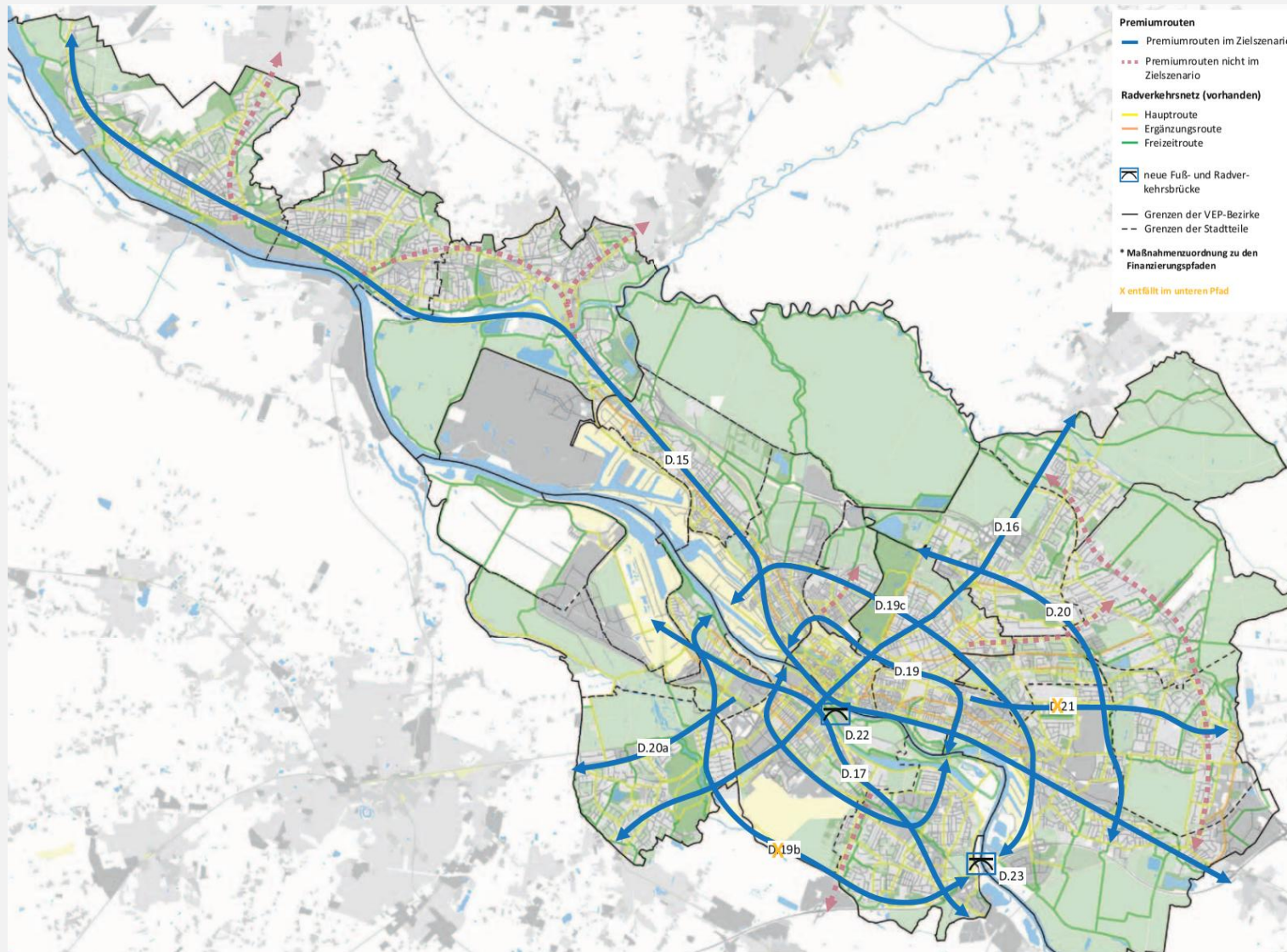
Projektablauf und Methoden

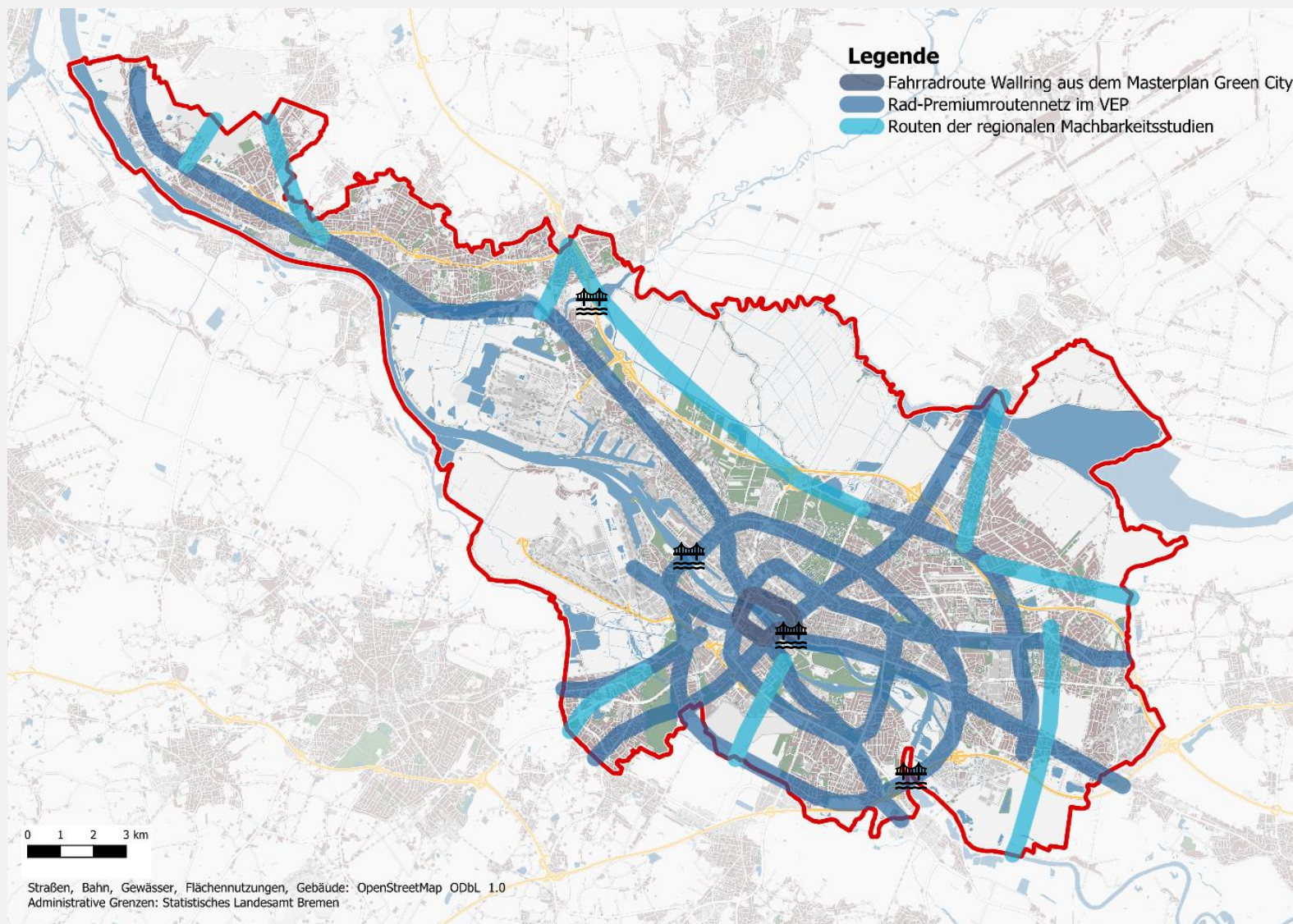


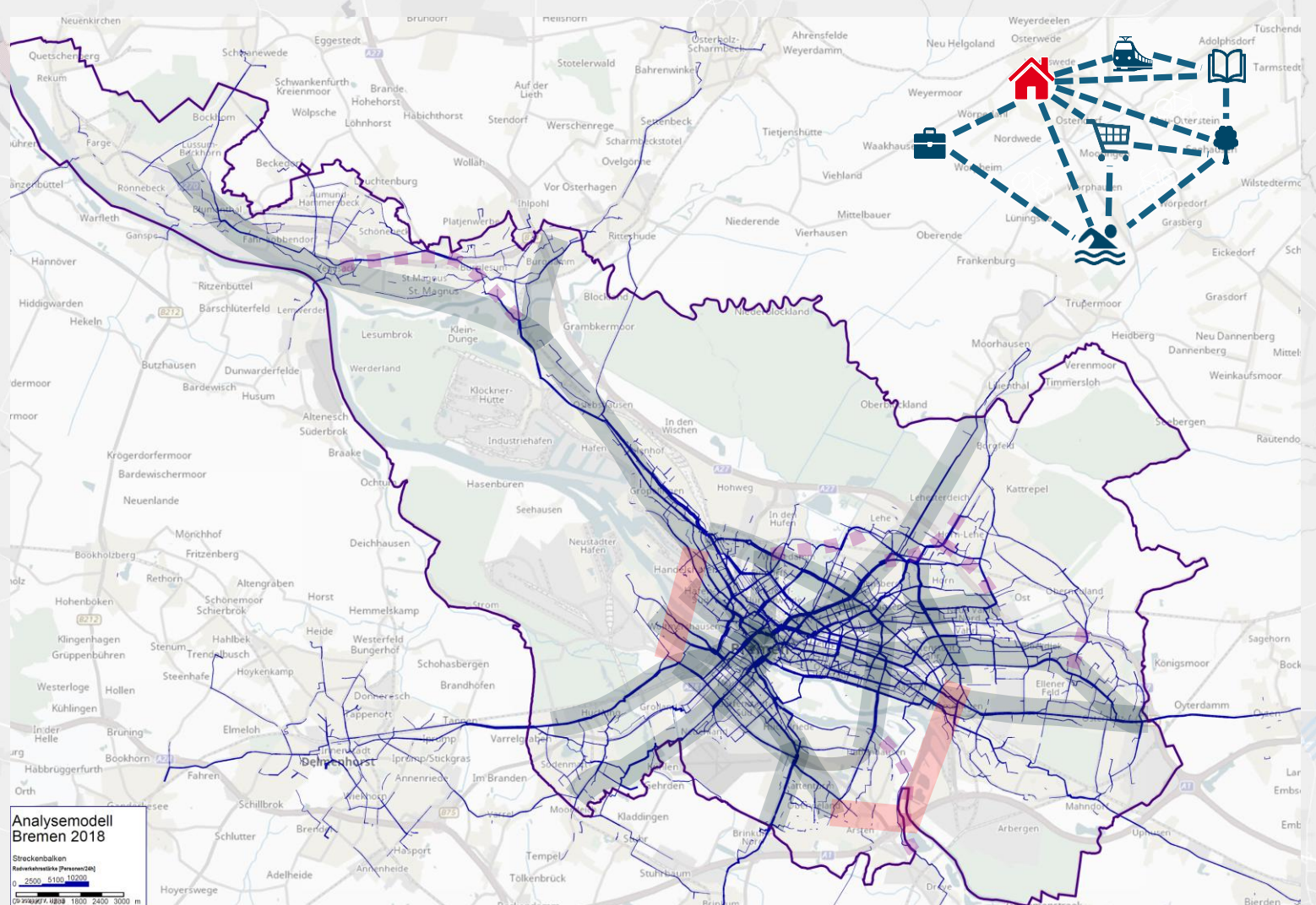
Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord

Weiteres Vorgehen

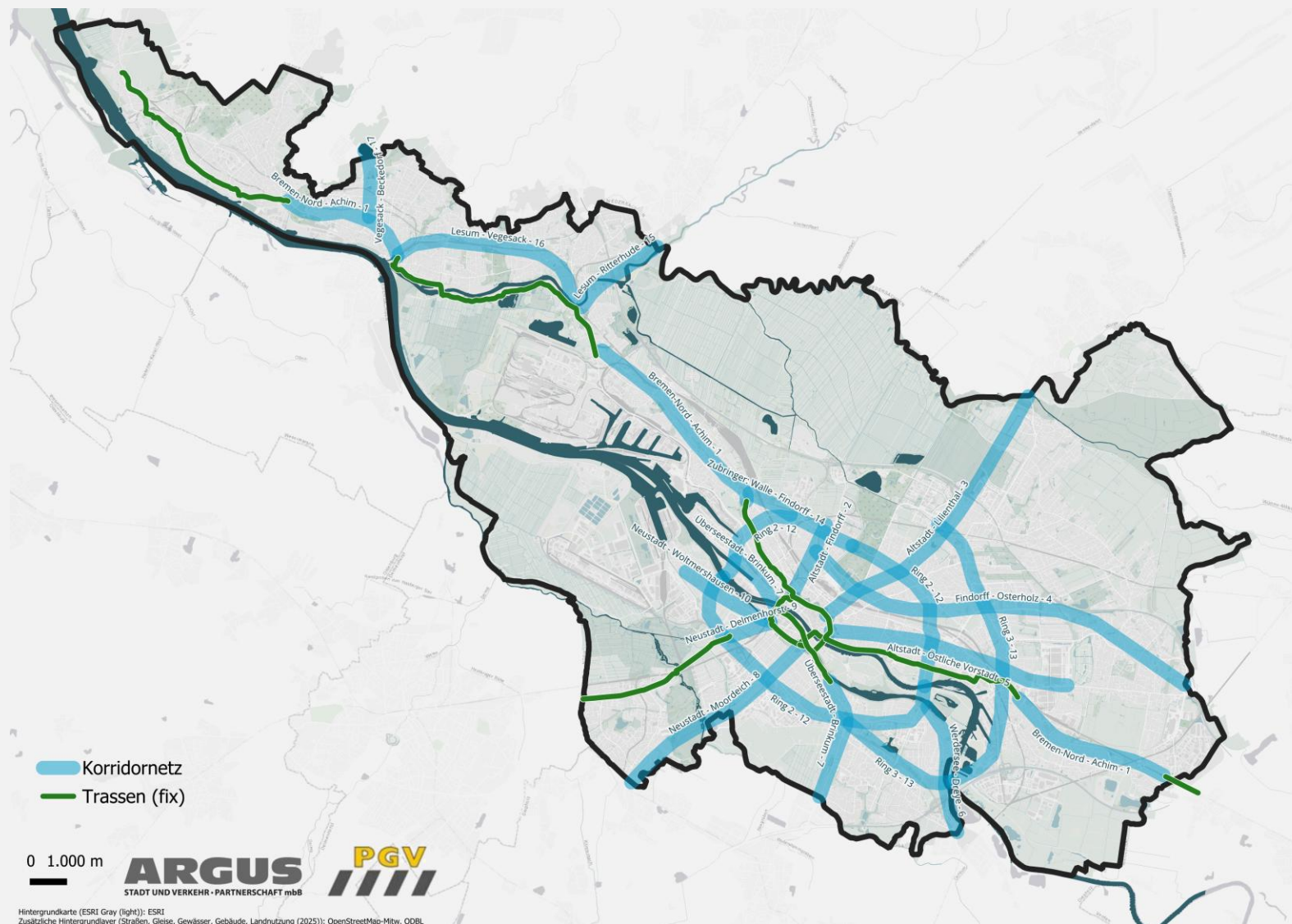


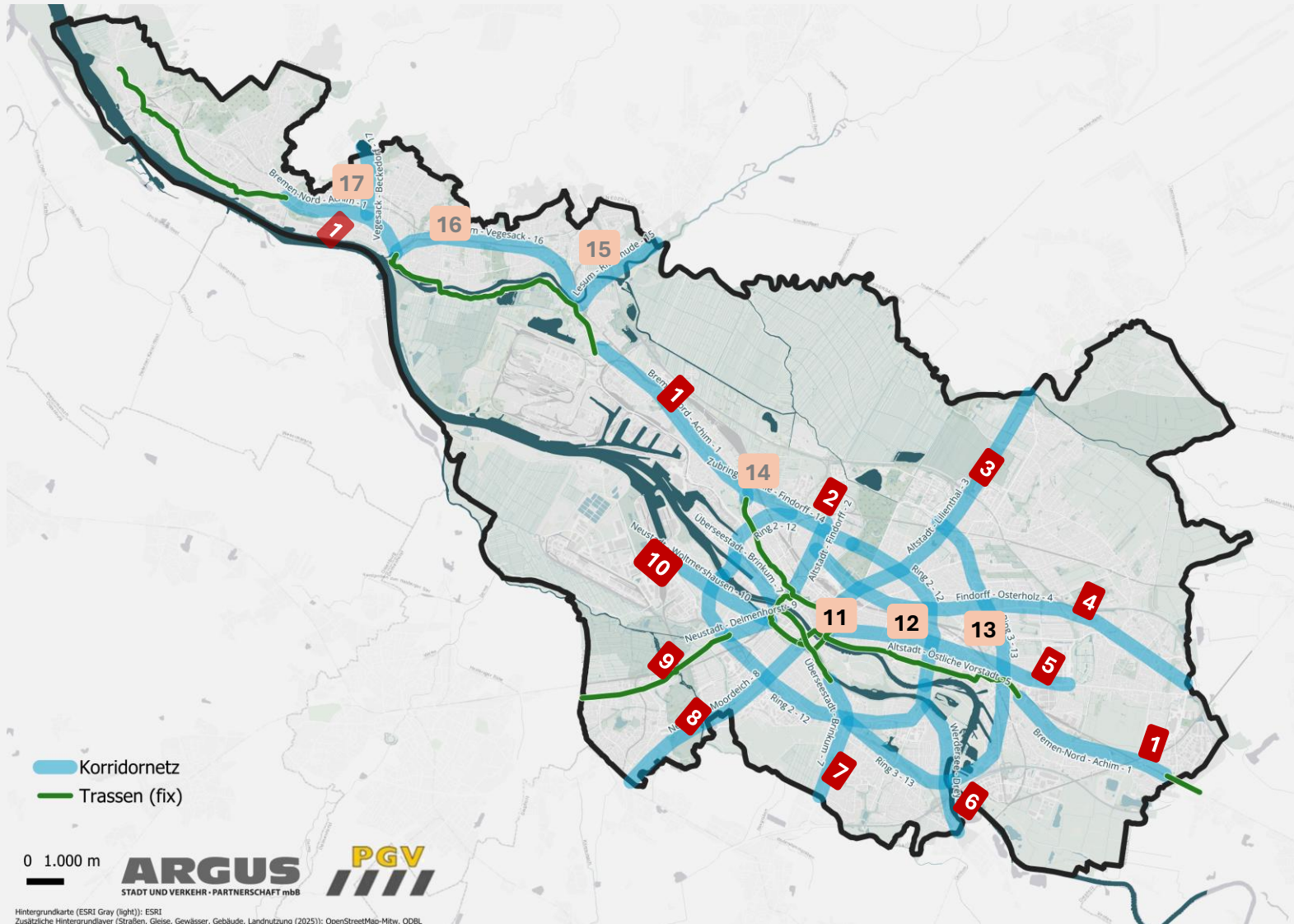


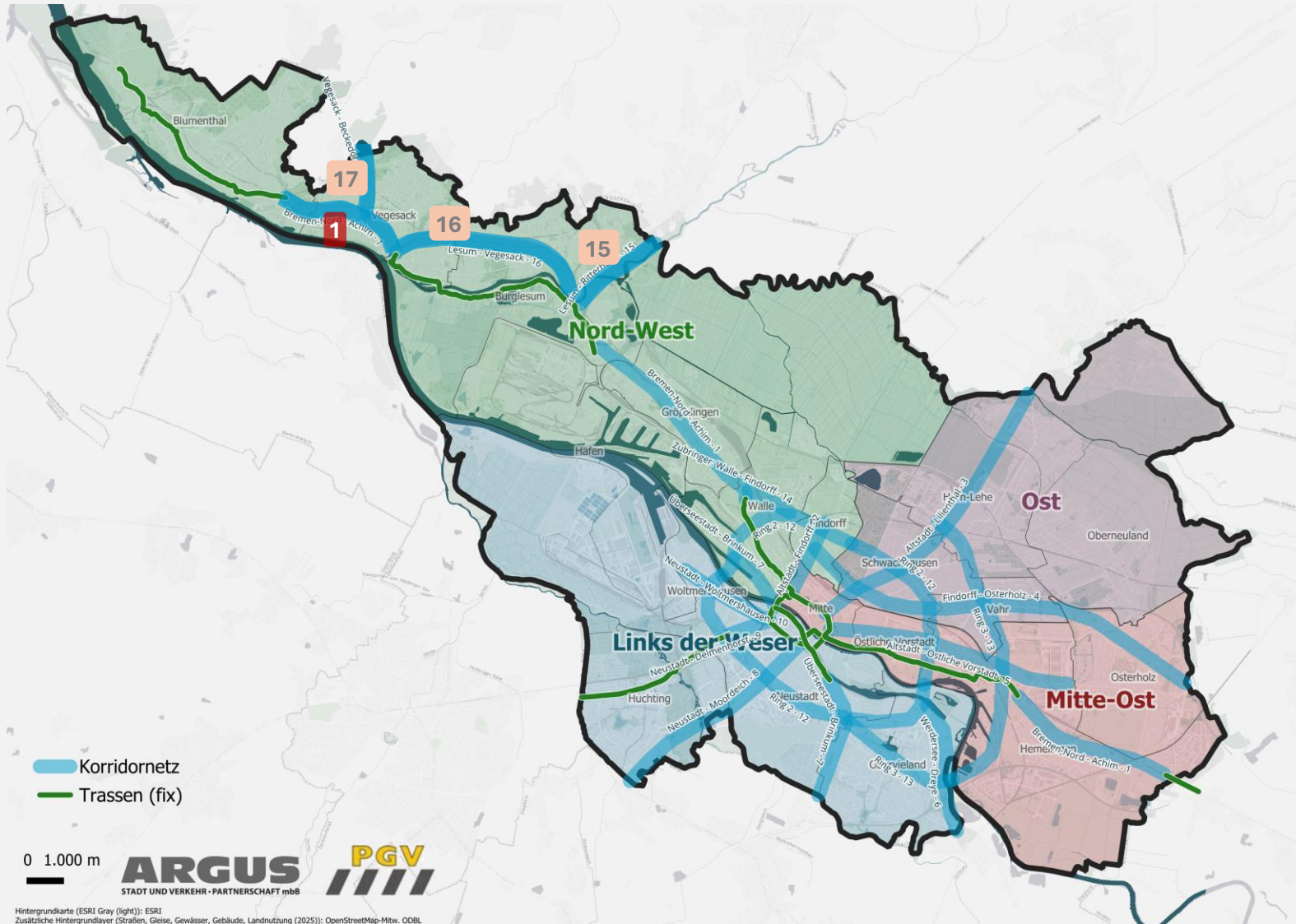


Zusätzliche Potenziale

Radverkehrsbelastung
Analysefall 2018







Aufgabenstellung und Projektziele

Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung



Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord

Weiteres Vorgehen



Vier grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten, in den Stadtteilen **Blumenthal** und **Vegesack** in Nordwest-Südost-Ausrichtung eine Radroute verlaufen zu lassen. Abschnittsweise **überlagern** sich einzelne Varianten. Alle münden / beginnen in die / auf der **Landrat-Christians-Straße**.

A verläuft in einem nördlichen Bogen, u.a. über Aumunder Heide und Herrmann-Fortmann-Straße.

B und **D** führen beide über die Kirchheide und damit relativ zentral durch die Siedlungsachse.

B wird direkt auf die Hauptverkehrsstraße geleitet, **D** bleibt im untergeordneten Netz.

C ist die südlichste der vier Varianten und verläuft u.a. über die Weserstraße und damit nahe der Weser.

**Übergeordnete Vorteile:**

Überwiegend Führung im untergeordneten Netz, wenn auch nicht extrem autoarm.

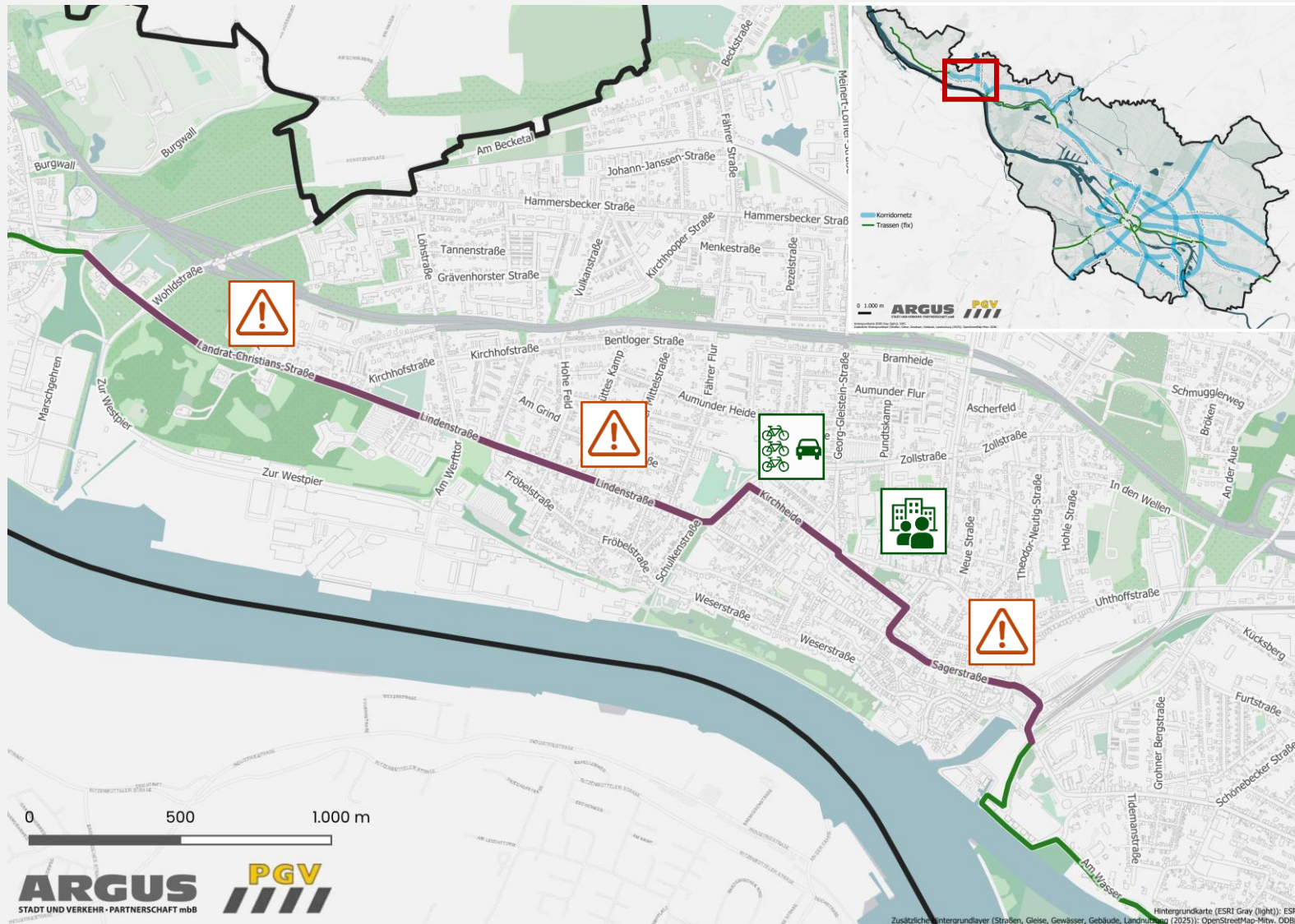
Übergeordnete Nachteile:

Zwei Abschnitte mit eingeschränktem Ausbaupotenzial

Befahrung ist nicht intuitiv und umweghaft

→ Fazit:

Insgesamt weist die Variante kein besonders günstiges Verhältnis von potenziellen Vor- zu Nachteilen auf.

**Übergeordnete Vorteile:**

Gute Erschließungswirkung

Übergeordnete Nachteile:

Große Streckenteile auf Hauptverkehrsstraßen

→ Fazit:**Begrenzte Ausbaupotenziale weisen auf eine eher geringe Eignung hin.**

**Übergeordnete Vorteile:**

Geringe Kfz-Mengen

Übergeordnete Nachteile:

Umwege und großer, problematischer Umbauaufwand im Zuge der Weserstraße, Randlage

→ Fazit:

Insgesamt eher wenig Potenzial und geringe Realisierungswahrscheinlichkeit

**Übergeordnete Vorteile:**

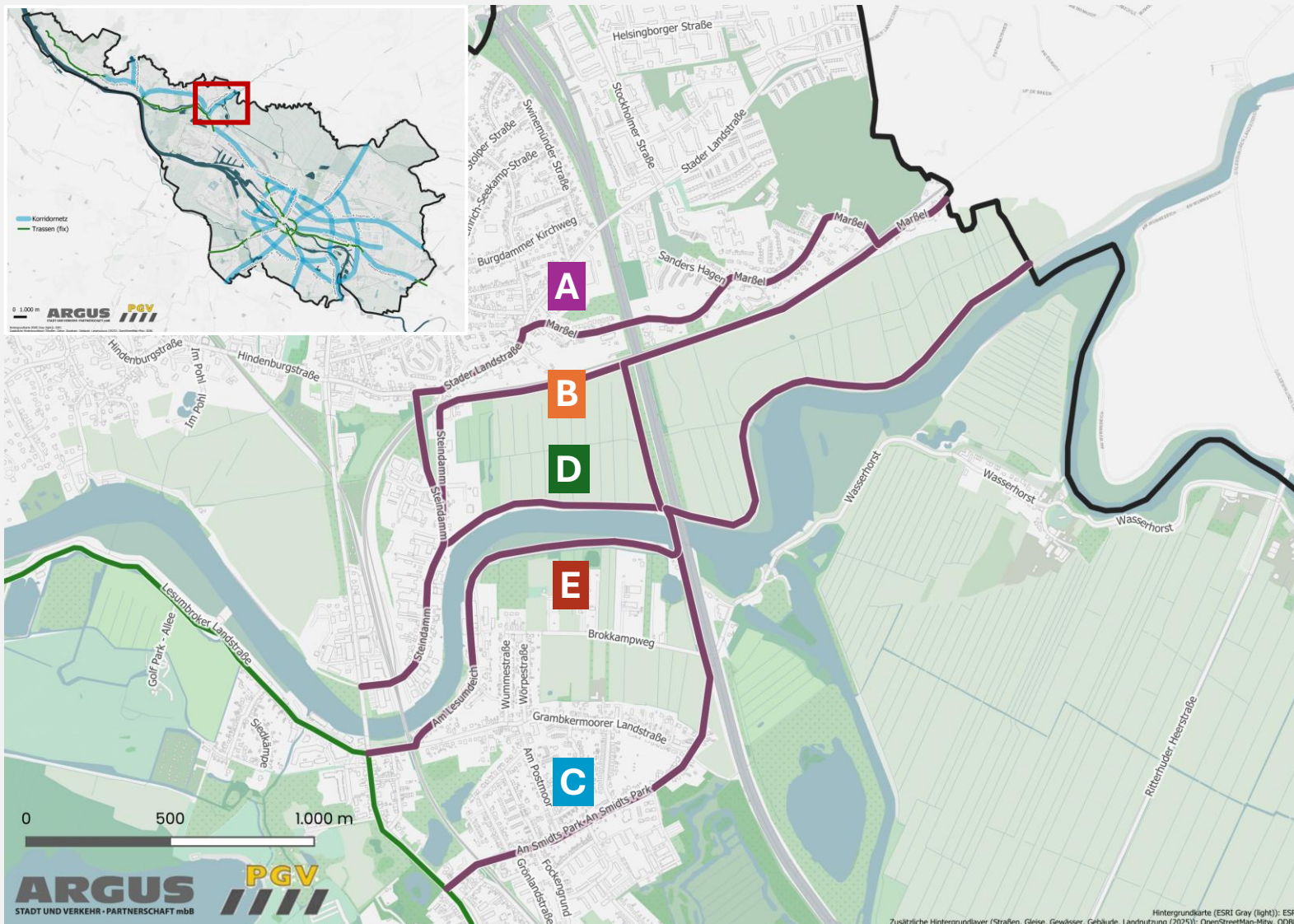
Relative Geradlinigkeit, gute Erschließung,
wenig Konflikte zu erwarten

Übergeordnete Nachteile:

Eine schwierige Passage auf einer
Hauptverkehrsstraße, eine notwendige
Neuregelung eines aktuellen
verkehrsberuhigten Bereichs.

→ Fazit:

**Vorteile überwiegen die
Herausforderungen**

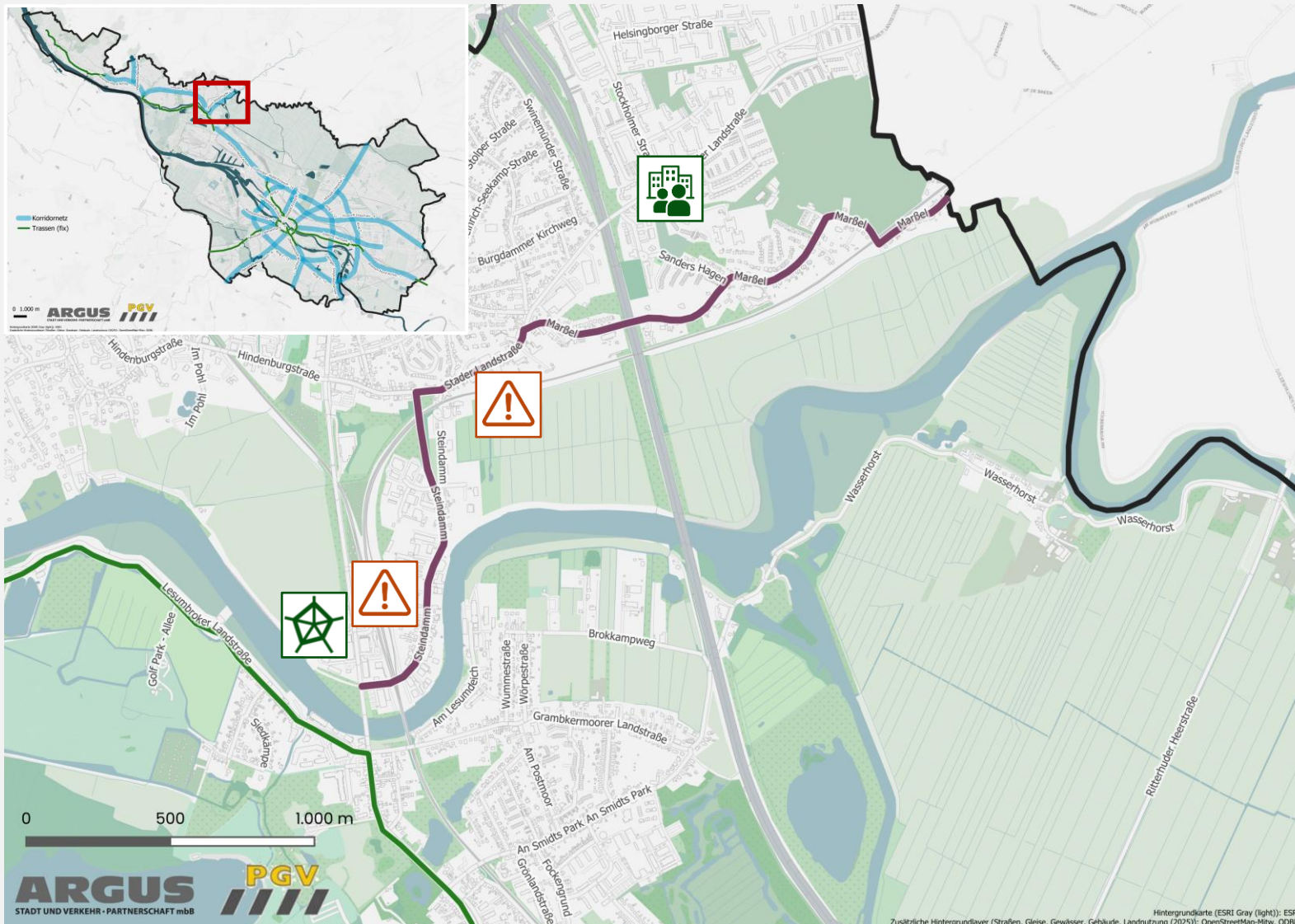


Die Premiumroute 15 verbindet die Route 1 in **Burg-Grumbke** mit der Stadtgrenze in Richtung **Ritterhude**.

Dafür kommen **fünf**, sich in Abschnitten überschneidende Trassenvarianten in Frage, die im folgenden auf gesamter Länge gegeneinander abgewogen werden.

Die Trassenvarianten verlaufen **entlang der Lesum** und queren diese entweder gemeinsam mit der Premiumroute 16 auf der Bremer Heerstraße oder auf einer neuen Brücke entlang der A 27.

Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nähe zur Lesum und damit verbunden hinsichtlich der Erschließung von **Burglesum** und des **Wegetyps** sowie der Uferseite. Das **Gewerbegebiet am Steindamm** muss in einigen Fällen gequert werden, in anderen nicht.



Übergeordnete Vorteile:

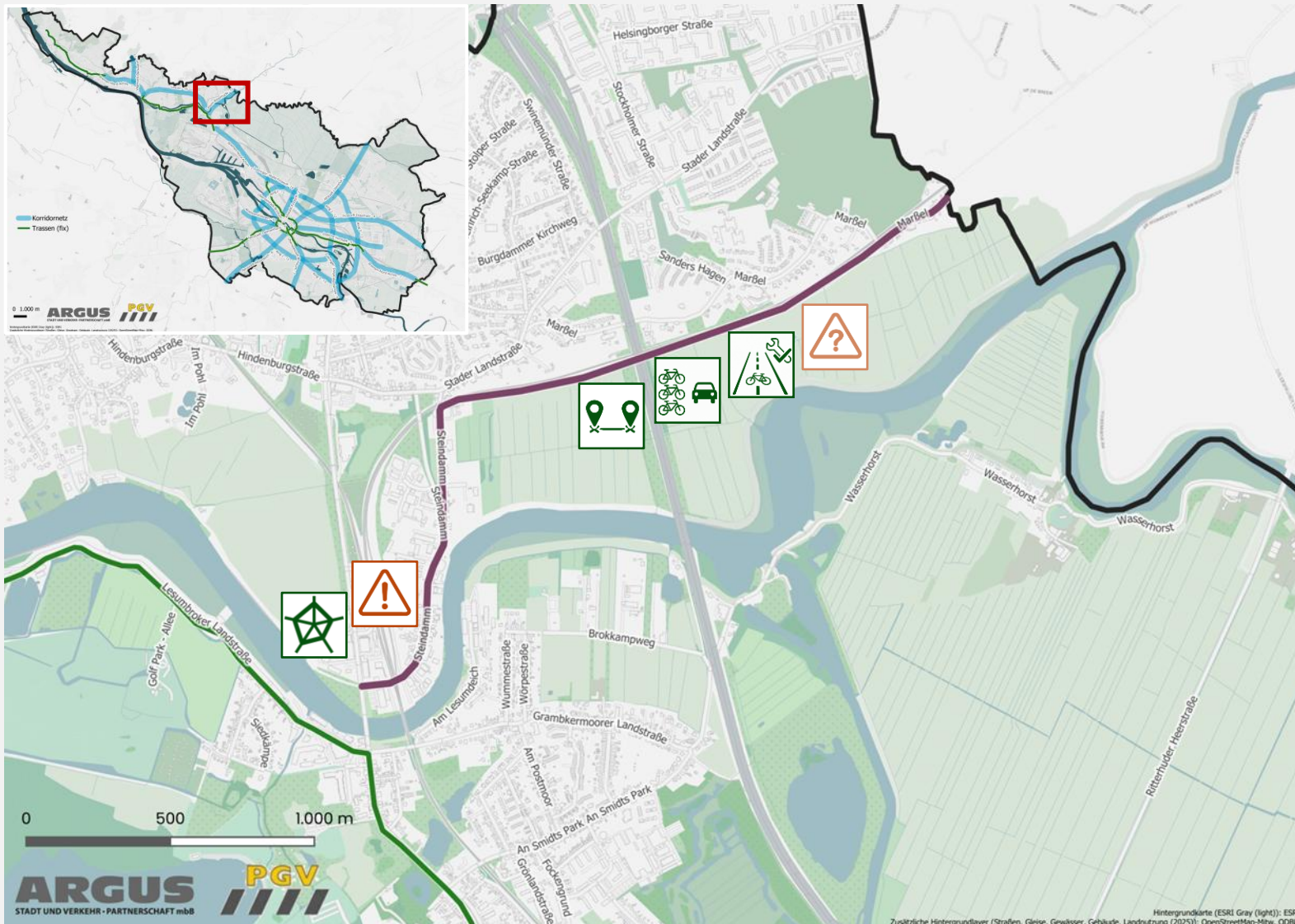
Variante mit **guter Erschließung** des nördlich angrenzenden Siedlungsraums Burglesum und Nähe zum Burger Bahnhof Abschnittsweise mit gutem Ausbaupotenzial

Übergeordnete Nachteile:

Längere Abschnitte mit **sehr geringer Infrastrukturqualität**, Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr und sehr eingeschränkten Ausbaumöglichkeiten

→ Fazit:

In der Abwägung der Merkmale überwiegen die kaum behebbaren **Nachteile**, so dass wenig Möglichkeiten zur Entwicklung einer Radpremiumroute gesehen werden.



Übergeordnete Vorteile:

Abschnittsweise kann eine gute Wegequalität hergestellt werden.

Die Gesamttrasse hat einen klaren, relativ geraden Verlauf nach Ritterhude.

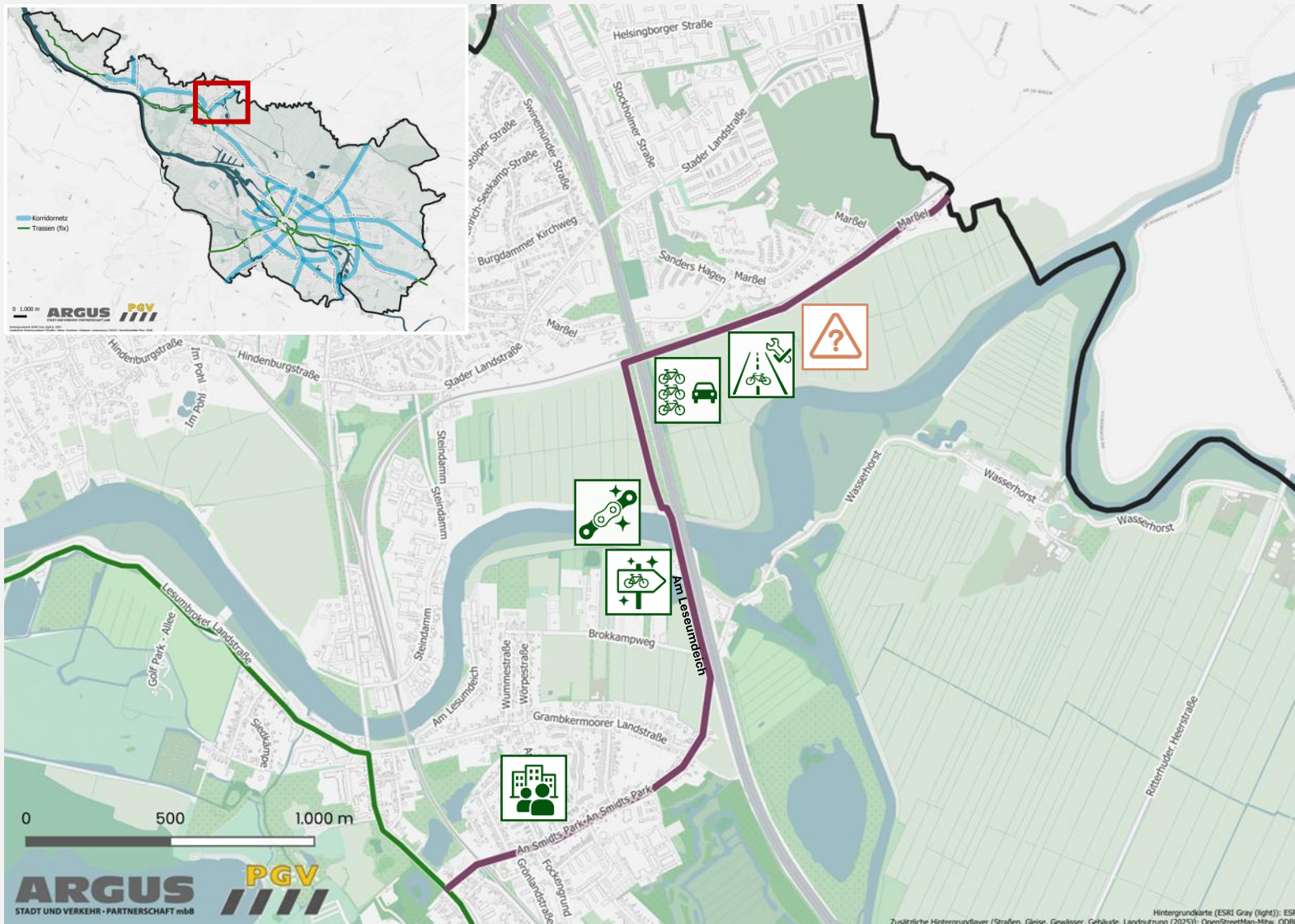
Der direkte Anschluss des Bahnhofs Burg ist gegeben.

Übergeordnete Nachteile:

Der Verlauf über den **Steindamm** forciert Konflikte mit abbiegenden Lkw, die ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko darstellen, und weist nur ein begrenztes Ausbaupotenzial auf. Die Realisierbarkeit eines adäquaten bahn-parallelen Wegeausbaus ist nicht gewährleistet, Grundbesitzfragen zu klären.

→ Fazit:

Die Variante B hat größere Vor- als Nachteile und kann unter Inkaufnahme der Trassenführung über den Steindamm als Radpremiumroute in Frage kommen, ist jedoch nicht uneingeschränkt empfehlenswert.



Übergeordnete Vorteile:

Eine insgesamt **konfliktarme** für unterschiedliche Fahrmodi geeignete Route wird denkbar.

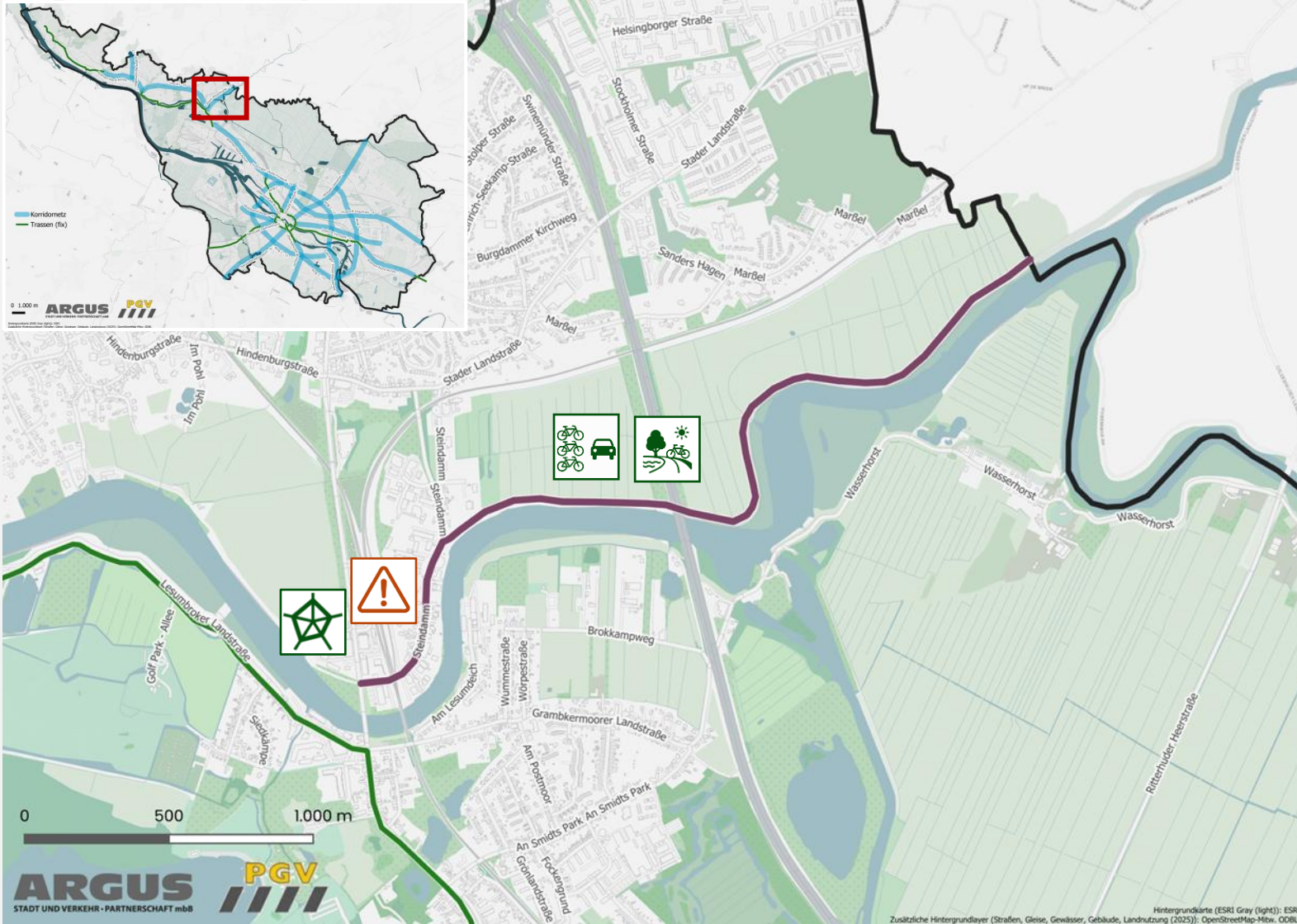
Übergeordnete Nachteile:

Die Realisierung dieser Variante setzt den **Bau der autobahn-parallelen Brücke** für den Radverkehr voraus.

Ebenso ist der Ausbau des Weges parallel zur Bahnanlage erforderlich und bedeutet Aufwand.

→ Fazit:

Eine sehr hohe Radverkehrsqualität ist mit einem Aufwand herstellbar, der angemessen erscheint. Der Nutzerkreis wohnt überwiegend in Ritterhude



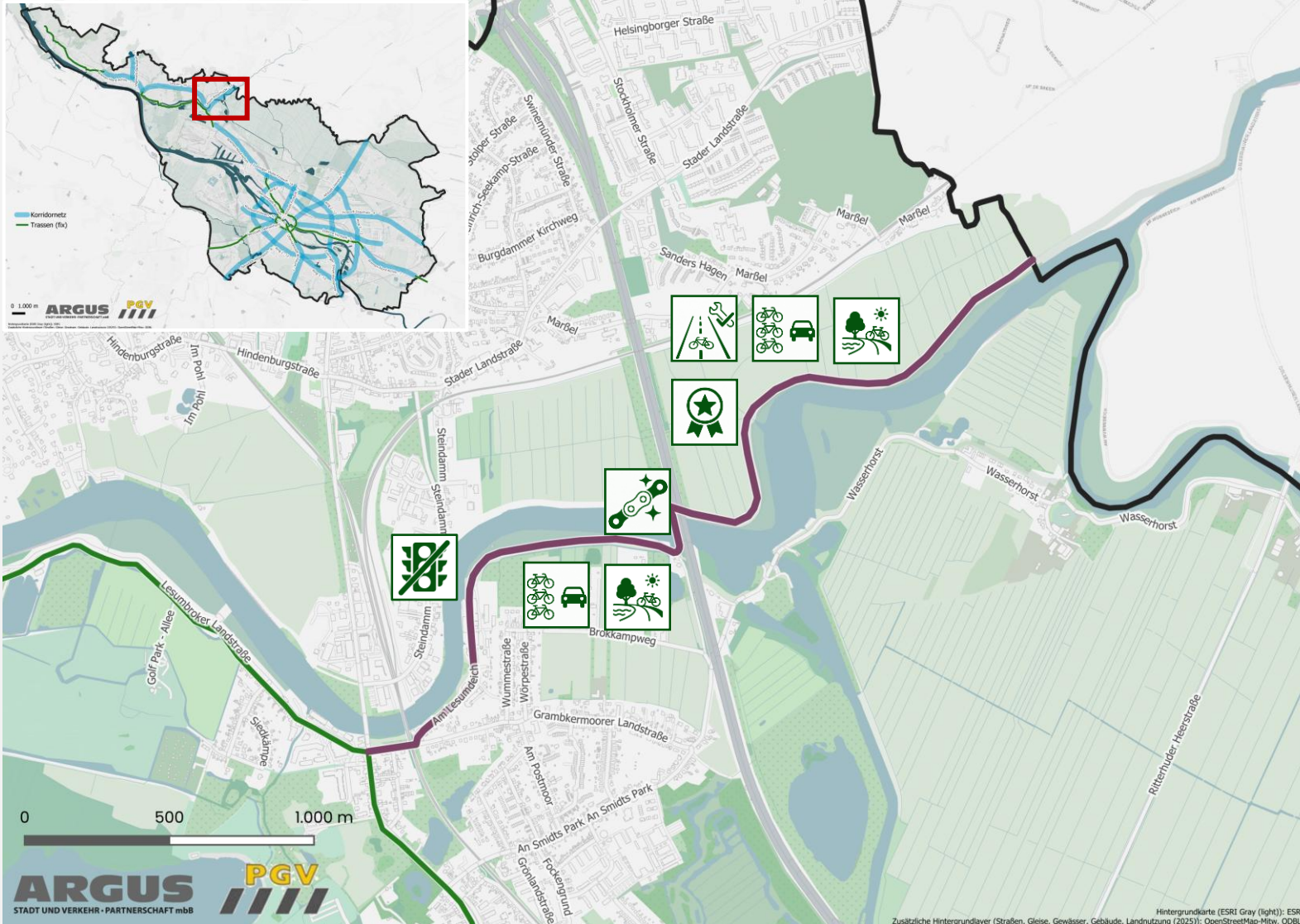
Übergeordnete Vorteile:

Hohe Attraktivität in verträglicher Randlage
des Naherholungsraums, mit einem
geringeren Grad an erwartbaren Konflikten
mit dem Fußverkehr

Übergeordnete Nachteile:

Verlauf durch das Gewerbegebiet mit den bekannten Auswirkungen auf die Radverkehrsqualität. Grundbesitzfragen zu klären.

→ Fazit: hohe Umgebungsattraktivität bietet sehr großen Vorteil und Anziehungskraft; weitläufig autofreie Fahrt, aber geringe soziale Sicherheit und ein problematischer Abschnitt – dennoch insgesamt eher vorteilhaft



Übergeordnete Vorteile:

Die Attraktivität der Route ist auch im Alltagsverkehr wertvoll – sowohl hinsichtlich der Umgebung als auch insbesondere hinsichtlich der weitgehenden **Autofreiheit** mit den vielfältigen positiven Folgen für den Radverkehr. Die Unterbrechungsfreiheit ist ergänzend hervorzuheben.

Den genannten Brückenbau vorausgesetzt ist nur wenig Aufwand zu betreiben.

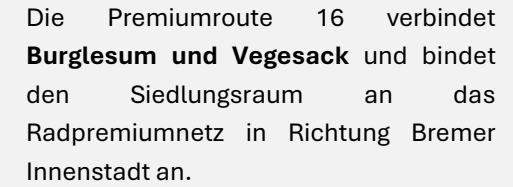
Die problematischen Zonen des Korridors können umgangen werden.

Übergeordnete Nachteile:

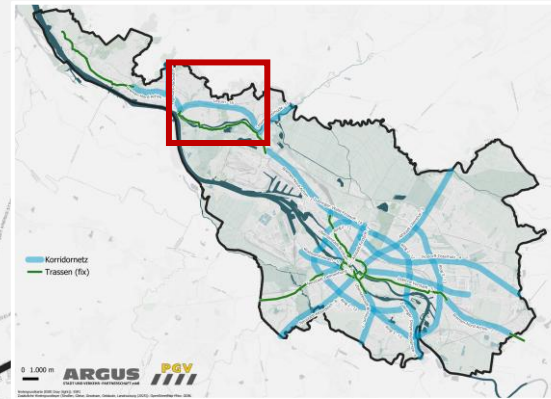
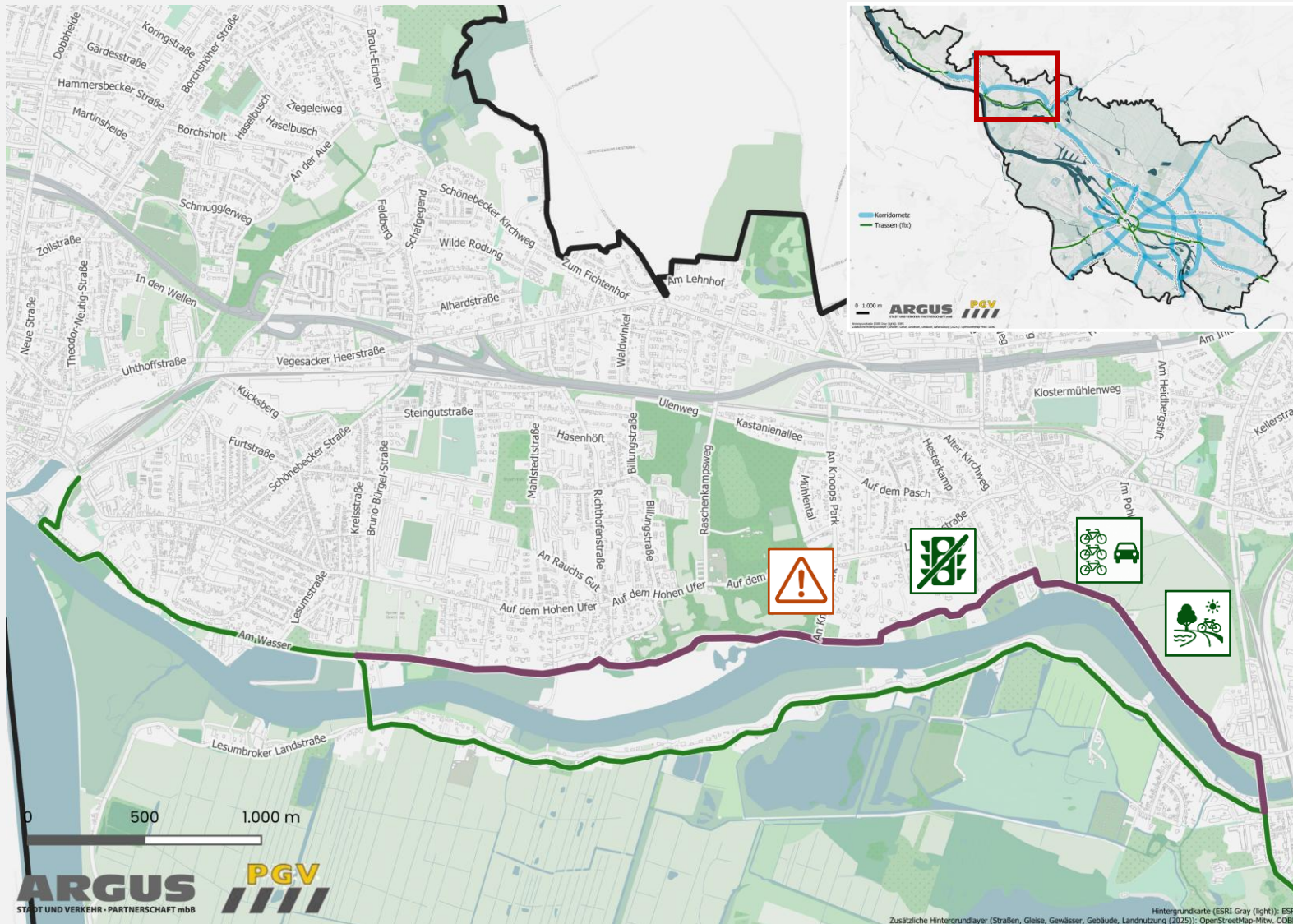
Die **Standardbreiten** werden unterschritten. Eine **soziale Kontrolle** ist kaum gegeben. Lesumdeich ist nicht in städtischem Besitz. Wartezeiten am Bahnübergang.

→ **Fazit:**

Große Qualitätsgewinne und die Anziehungskraft der Verbindung stehen deutlichen Nachteilen gegenüber, insbesondere Realisierungshemmnisse (Grundbesitz, Bahnquerung).



Maßgebliche Unterschiede bestehen hinsichtlich der **Erschließung in Folge der Lage** im Raum, der **Querung des Knoopsparks** (A und B) sowie der Führung im nordwestlichen Abschnitt.



Übergeordnete Vorteile:

Die Route ist insgesamt sehr **autoarm** und damit eher verkehrssicher und unterbrechungsarm, bei einem gleichzeitig **attraktivem Umfeld**

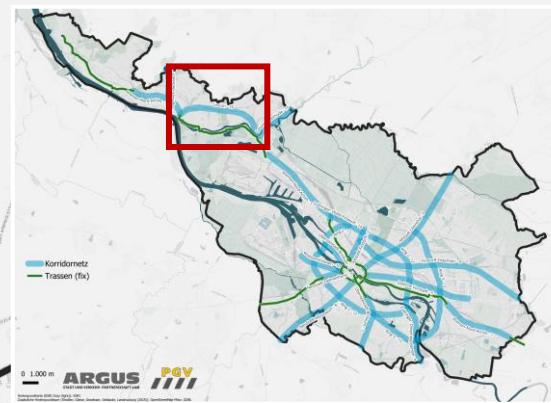
Übergeordnete Nachteile:

Das **Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr** wird in den stadtnahen Abschnitten als eher hoch eingeschätzt und die **Ausbaupotenziale** als nicht ausreichend.

Die Erschließungswirkung ist aufgrund der Randlage und der mit Umwegen verbundenen Fahrlinien nicht optimal, was jedoch nur bei kürzeren Strecken relevant werden dürfte.

→ Fazit:

Die potenziellen Nachteile werden hier im stadtnahen Bereich als **schwerwiegend eingestuft**, so dass die zahlreichen Vorteile eines autoarmen Verlaufs übertroffen werden.



Übergeordnete Vorteile:

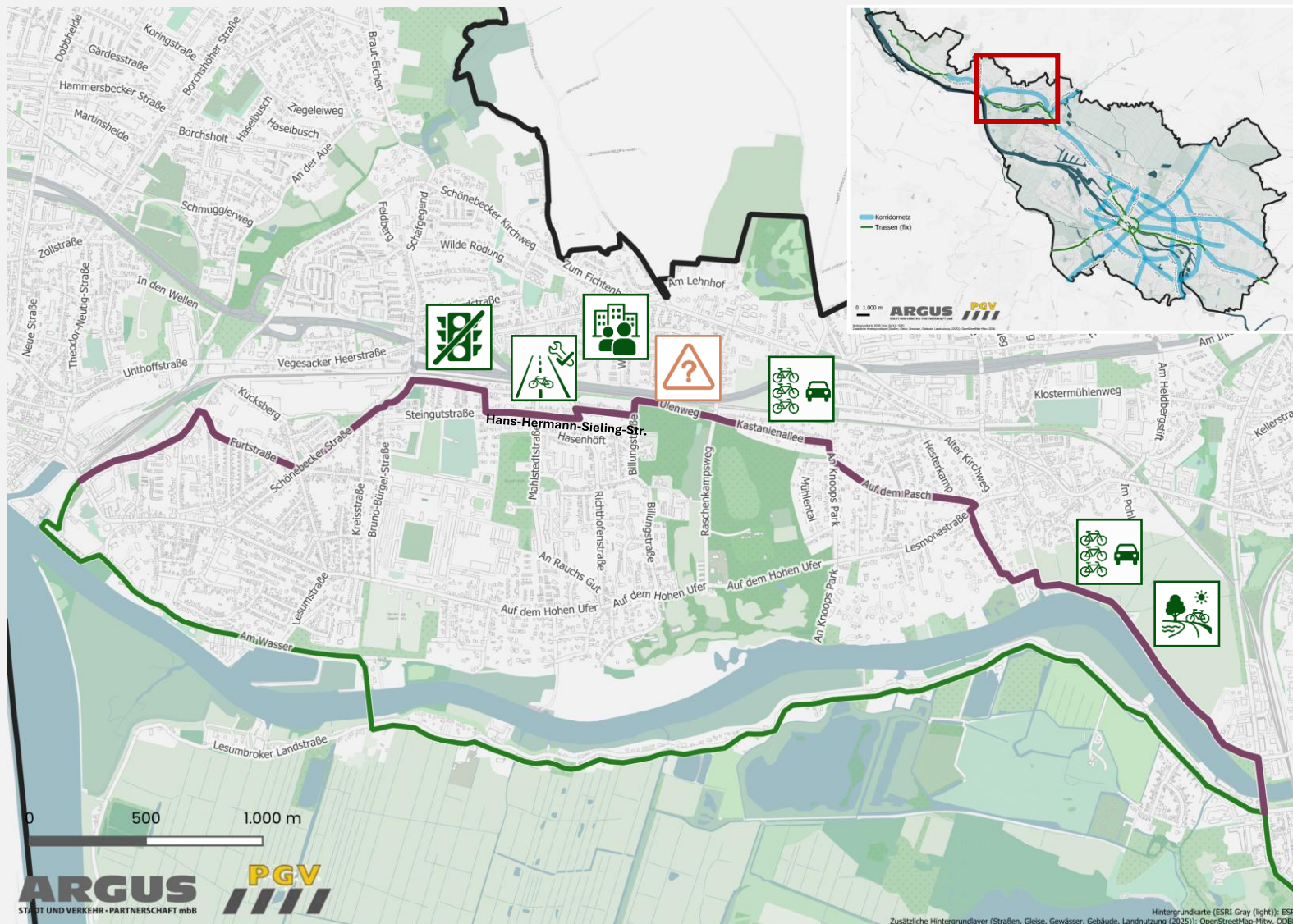
Teilweise attraktive Abschnitte, die bereits im Bestand vorhanden oder einfach herstellbar sind, jedoch mit hinzunehmenden Abstrichen im Hinblick auf wünschenswerte Breiten.

Übergeordnete Nachteile:

Der **Weg durch den Knoops Park** bedingt große Nachteile, insbesondere im Hinblick auf die soziale Sicherheit. Denkmalschutzaspekte sind zu berücksichtigen. Der Anteil von Strecken mit hinzunehmenden Nachteilen ist relativ groß

→ Fazit:

Das Verhältnis von Attraktivitäten zu Schwächen wird als insgesamt ungünstig eingestuft.



Übergeordnete Vorteile:

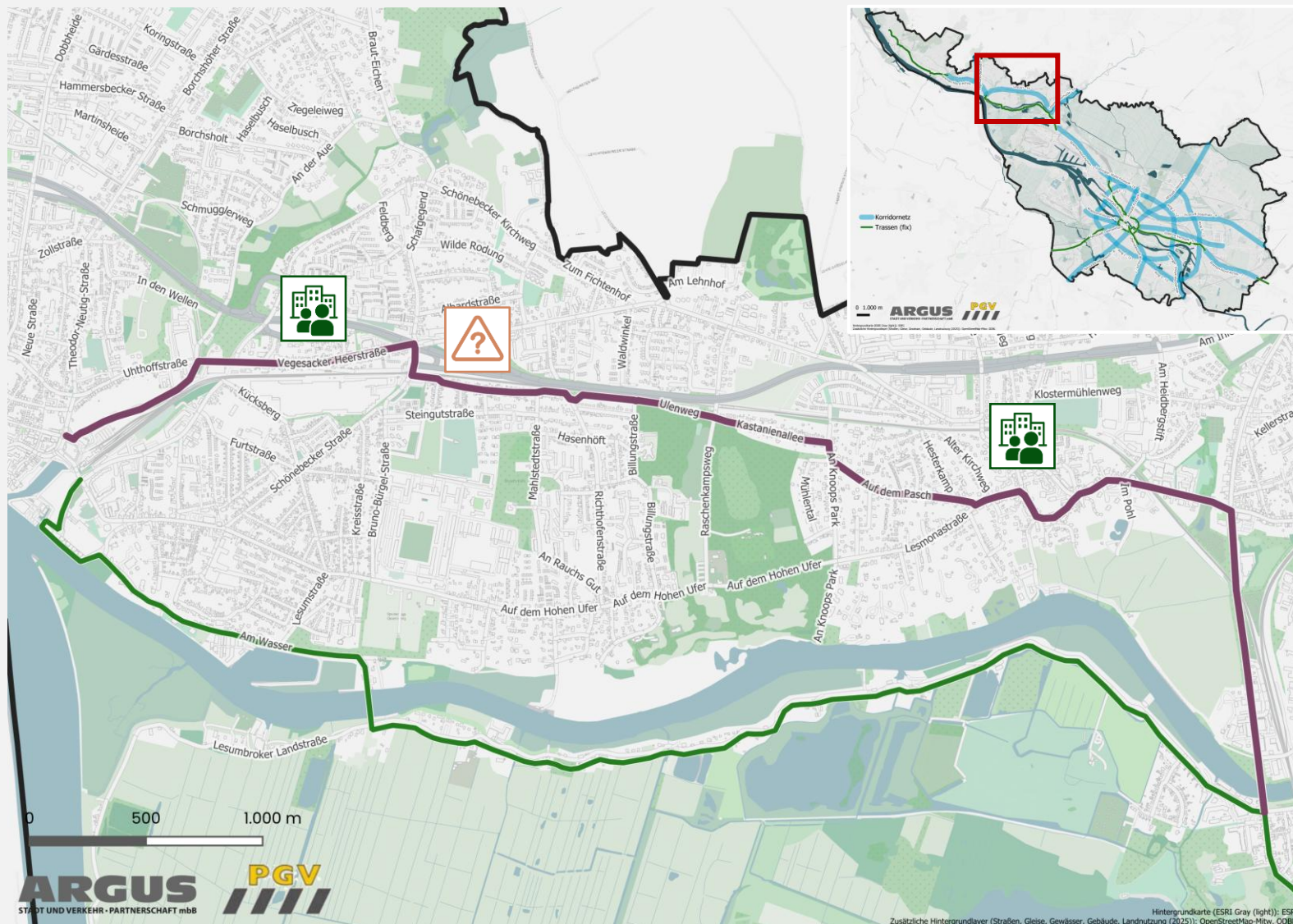
Es kann eine Route entwickelt werden, die einerseits **überwiegend angenehm befahrbar** sein wird und wenig Sicherheitsprobleme sowie Unterbrechungen aufweisen wird.

Übergeordnete Nachteile:

Engstellen sind hinzunehmen.

→ Fazit:

Eine Trasse, die einige Vorzüge in sich vereint, die sie von den anderen Varianten positiv unterscheidet. Die erkennbaren Nachteile erscheinen demgegenüber tolerierbar.



Übergeordnete Vorteile:

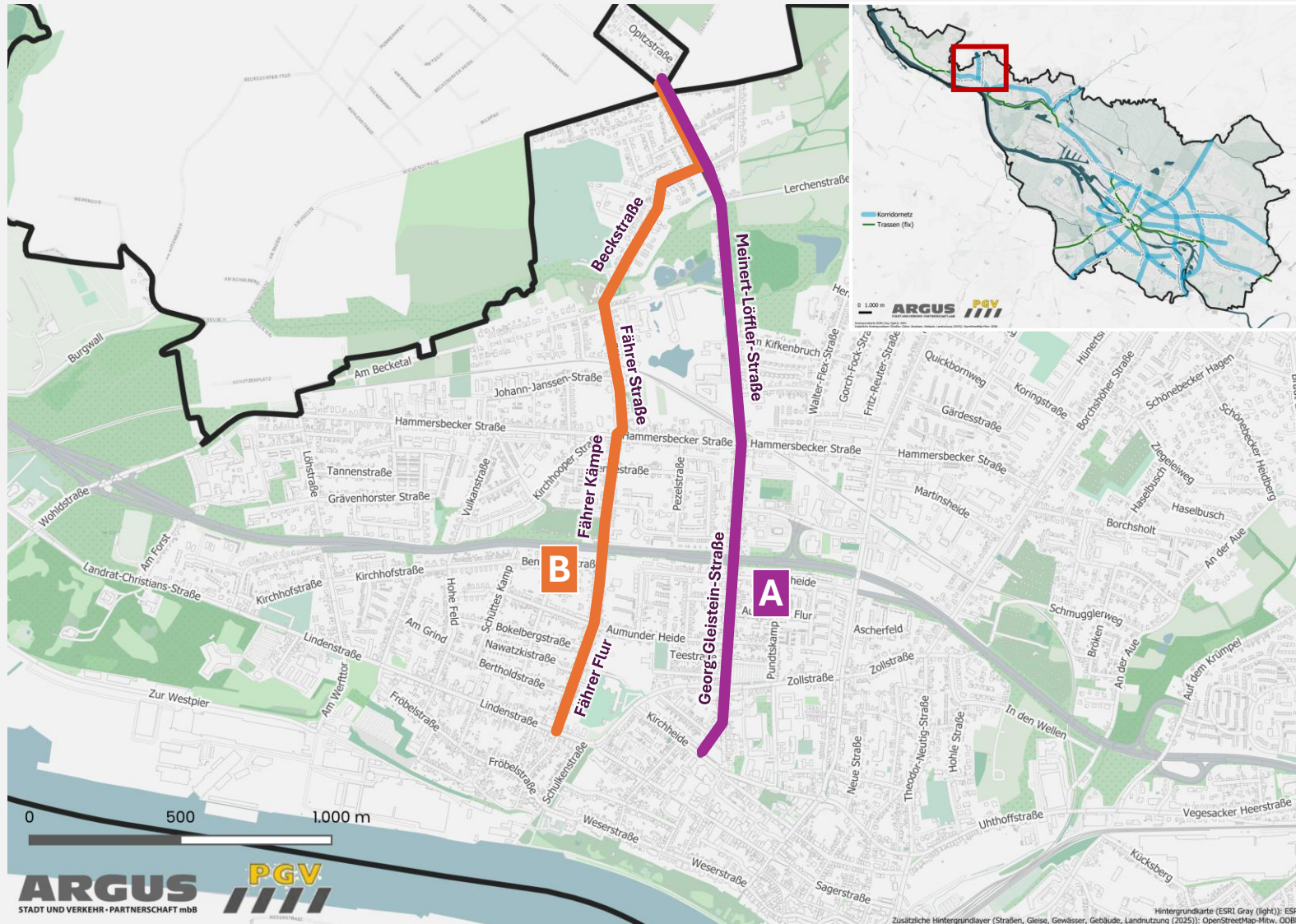
Relativ hohe Erschließungswirkung und der Mittelabschnitt im autoarmen Teilnetz sind als Vorzüge zu nennen.

Übergeordnete Nachteile:

Die Führung an Hauptverkehrsstraßen, die Engstelle Ulenweg und der Verlauf über den Bahnhofsparkplatz Schönebeck sowie der umweghafte Gesamtverlauf gehören zu den maßgeblichen Nachteilen

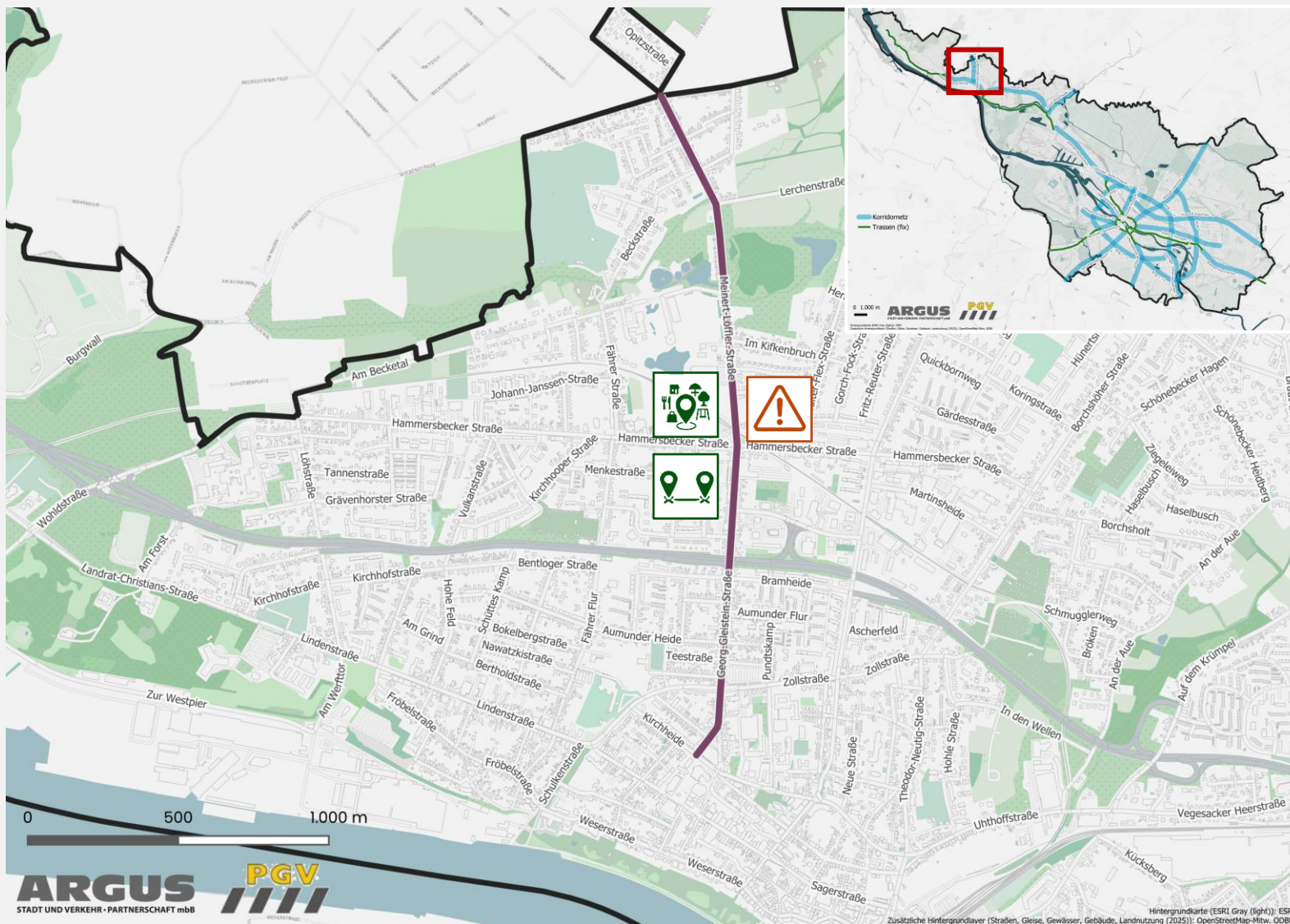
→ Fazit:

Trotz der genannten Vorteile, auch gegenüber anderen Varianten wird diese Variante als insgesamt wenig empfehlenswert eingestuft.



Die Varianten der Premiumroute 17 verbinden die **Landesgrenze (Beckedorf)** nach Süden mit der **Fahrrad Premiumroute 01** (Bremen-Nord – Achim).

Zwei Varianten kommen dabei in Betracht. Variante A verläuft geradlinig im **Hauptstraßennetz**, während Variante B westlich abzweigt und überwiegend im ruhigeren **Nebenstraßennetz** geführt wird.



Übergeordnete Vorteile:

Die Route ist insgesamt sehr **geradlinig** und damit intuitiv begreifbar und direkt. Darüber hinaus erschließt sie ein **Nahversorgungszentrum** direkt.

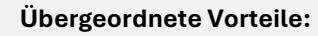
Übergeordnete Nachteile:

Die bestehenden Radwege werden den Ansprüchen einer Premiumroute gerecht und lassen sich aufgrund begrenzter Querschnittsbreiten nicht entsprechend ausbauen.

Mischverkehr stellt aufgrund erhöhter Verkehrsmengen und Busverkehr nur eine Option für erfahrene Radfahrende dar.

→ Fazit:

Trotz Direktheit und Erschließung stellt diese Variante keine gangbare Option für eine Fahrrad-Premiumroute dar, da ein entsprechender Ausbau nicht realistisch erscheint.



Übergeordnete Nachteile:

Ggf. sollten abschnittsweise einzelne Parkstände (bspw. Senkrechtparken in der Beckstraße) umorganisiert werden, was jedoch kaum ins Gewicht fällt.

→ **Fazit:**

Diese Variante bietet große Potentiale für eine Umgestaltung zu einer Fahrradstraße

Aufgabenstellung und Projektziele

Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung in Bremen Nord



Weiteres Vorgehen

- Vervollständigung der Herleitungen von Vorzugsvarianten
- Verwaltungsinterne Abstimmungen
- Festlegung von Vorzugsvarianten und damit des Zielnetzes – ggf. mit Lückenschlüssen
- Prioritätensetzung
- Handlungsempfehlungen