

In der Senatssitzung am 2. Juni 2020 beschlossene Fassung

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 21. April 2020

„Planung der Radpremiumroute im Bremer Osten“

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Der Bremer Osten ist ein Schwerpunkt im Bereich der Gewerbeentwicklung. Durch den Ausbau des Gewerbeoparkes Hansalinie werden weitere Arbeitsplätze geschaffen. Wichtig ist es, diese Standorte nicht nur mit dem Pkw, sondern auch mit dem ÖPNV und dem Fahrrad sicher und zügig erreichen zu können.

Mit der ersten Radpremiumroute zwischen den Wallanlagen/Altenwall und Mahndorf soll der Bremer Osten besser und nachhaltig mit der Innenstadt verbunden werden. Dies ist ein wichtiges Projekt sowohl für Berufstätige als auch im Freizeitverkehr. Eng verknüpft mit dieser Maßnahme ist der Bau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Weser, um die Stadtteile Hemelingen und Obervieland direkt zu verbinden und attraktive Verbindungen zwischen Wohngebieten und den Gewerbegebieten an der Hansalinie und Achim-West herstellen zu können. Diese Radverkehrsinfrastrukturen sollen die Basis bieten, längere Strecken sicher und komfortabel mit dem Rad zurück legen zu können.

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist der Stand der Planung und Umsetzung der Radpremiumroute zwischen den Wallanlagen/Altenwall und dem Endpunkt in Mahndorf?
2. Wie ist der Stand der Planung für eine Weiterführung dieser Radpremiumroute nach Achim unter Beachtung des neuen Gewerbegebiets Achim-West?
3. Welcher Personalbedarf ist erforderlich, um sowohl die Premiumroute bis zum Jahr 2023 zwischen den Wallanlagen/Altenwall und Mahndorf als auch die Radwegbrücke über die Weser zwischen Hemelingen und Obervieland vollständig zu realisieren?
4. Wie beurteilt der Senat die Fördermöglichkeiten der Planungs- und Baukosten aus Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Stand der Planung und Umsetzung der Radpremiumroute zwischen den Wallanlagen/Altenwall und dem Endpunkt in Mahndorf?

Die Planung für den Ortswisch in Bremen-Arbergen als ersten Ausbauabschnitt der Premiumroute ist abgeschlossen, die Umsetzung ist zeitnah vorgesehen. Die Umsetzung der weiteren Abschnitte erfolgt sukzessive bis 2023. Eine vorrangige Bedeutung hat dabei die Herstellung einer durchgängigen Befahrbarkeit zwischen Wall und Bahnhof Mahndorf, Lückenschlüsse werden daher mit Priorität angegangen. Ein Planungsauftrag für den Bau einer Unterführung der Radwegtrasse unter der Einmündung Karl-Carstens-Brücke am Osterdeich wird kurzfristig erfolgen.

2. Wie ist der Stand der Planung für eine Weiterführung dieser Radpremiumroute nach Achim unter Beachtung des neuen Gewerbegebiets Achim-West?

Die Weiterführung der Route vom Bahnhof Mahndorf bis zur Stadtgrenze Achim ist grundsätzlich möglich. Maßnahmen zur Sicherung der Trasse sind bereits erfolgt. Ein

Austausch mit der Stadt Achim findet sowohl über den Kommunalverbund Bremen-Niedersachsen als auch bilateral statt. Ein Zeitpunkt für den Beginn der damit verbundenen Maßnahme kann aktuell nicht genannt werden. Symbolisch wurde bereits per Handschlag zwischen Bremen und Achim im Januar 2020 auf der gemeinsamen Stadtgrenze beider Städte, nördlich der Eisenbahntrasse Bremen-Hannover, dort wo die Strecke dann verlaufen würde, eine gemeinsame Vorgehensweise verabredet. Anwesend waren der ADFC Bremen/Achim, sowie Vertreter der Verwaltung. Die Stadt Achim hat ihrerseits Fördermittel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI akquiriert, um einen Radschnellweg in ihrem Stadtgebiet zwischen den Stadtgrenzen nach Verden und Bremen zu realisieren. Diese Wegstrecke ist gleichfalls im Mobilitätskonzept Radverkehr für die Region Bremen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen enthalten.

3. Welcher Personalbedarf ist erforderlich, um sowohl die Premiumroute bis zum Jahr 2023 zwischen den Wallanlagen Altenwall und Mahndorf als auch die Radwegbrücke über die Weser zwischen Hemelingen und Obervieland vollständig zu realisieren?

Angaben zum Personalbedarf können aufgrund von Aufgabenüberlagerungen nicht projektscharf dargestellt werden. Mehrbedarfe für zahlreiche Sanierungsmaßnahmen beim Straßen und Brückenbau kommen hinzu und überlagern bzw. stehen in Konkurrenz zu den Neubaumaßnahmen, zumal auch bei Sanierungsmaßnahmen Planungsleistungen anfallen. In der Verkehrsabteilung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) wurden bereits fünf neue Stellen im Bereich nachhaltige Mobilität geschaffen, u.a. drei Stellen beim „Team Nahmobilität“. Für die o.g. Projekte werden drei zusätzliche Stellen kalkuliert. Die Finanzierung wird aus Mitteln des PPL 68 dargestellt.

Eine Beschleunigung durch Personal ist bei umfangreichen Planungen nur bis zu einer gewissen Grenze möglich, da die Planverfahren gewisse Mindestzeiten mit sich bringen. Dies gilt insbesondere für Sonderbauwerke wie Brücken und Unterführungen.

4. Wie beurteilt der Senat die Fördermöglichkeiten der Planungs- und Baukosten aus Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur?

Das BMVI stellt Fördermittel sowohl für Radschnellwege als auch für innovative Modellprojekte im Radverkehr zur Verfügung. Der Bund hat bislang angekündigt, die Förderung noch deutlich auszuweiten. Hierzu besteht ein kontinuierlicher Austausch mit den Ländern. Für die Brücke zwischen Hemelingen und Obervieland läuft bereits ein Antragsverfahren beim BMVI zur Förderung der Planungskosten. Die Förderung hierfür beträgt 75% und wurde bereits in Aussicht gestellt.

Die Nutzung von Fördermitteln für die Umsetzung weiterer Abschnitte soll erfolgen, soweit dies möglich und sinnvoll ist.