

RMS 21

Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest durch schnelle Radverkehre

Vorstellung der Ergebnisse am 7. Mai 2024 im FA Horn-Lehe
SBMS Referat 51, Nina Hippel

RMS 21 – Eckdaten des Projekts

Ziel

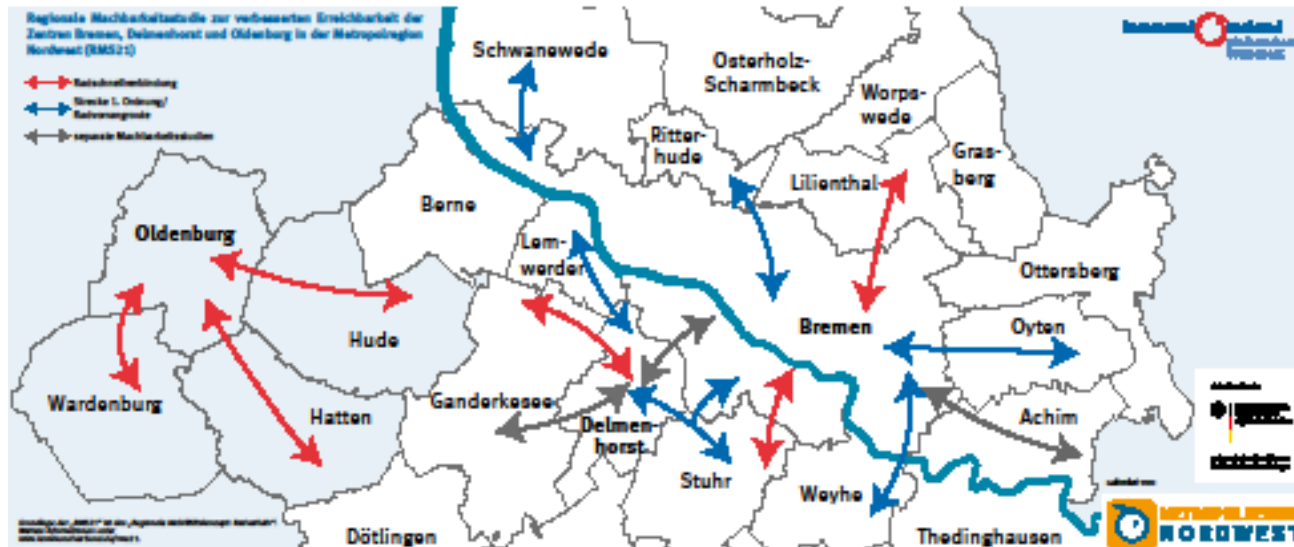
- Förderung des Alltagsradverkehrs in der Region

Gegenstand der Studie

- 13 Radverkehrsachsen zwischen den Zentren Bremen, Delmenhorst, Oldenburg und den Nachbarkommunen

Ergebnis

- Gutachterliche Empfehlung zu Verbesserungsmöglichkeiten entlang der Routen
- Planungsebene: Machbarkeitsstudie



Quelle: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Projektträger

- Kommunalverbund Niedersachsen / Bremen e.V.

Förderung

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- Förderfonds der Metropolregion Nordwest

Laufzeit

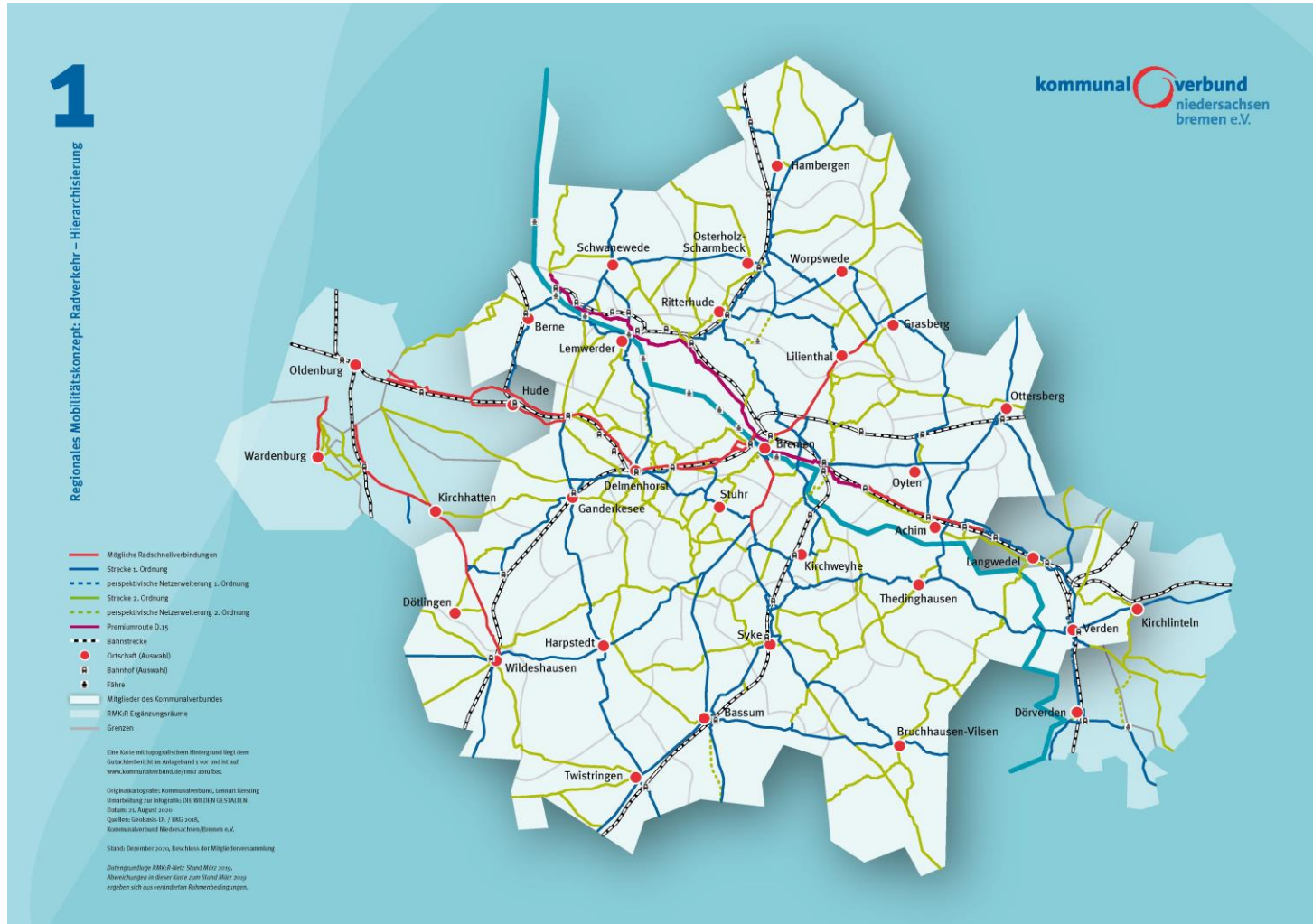
- 2021 – 2023

Bearbeitung

- Geschäftsstelle des Kommunalverbunds
- beteiligte Kommunen (Mitglieder Kommunalverbund + Kooperationskommunen im Raum Oldenburg)
- Planungsbüros PGV-Alrutz u. PGV-Dargel-Hildebrandt

Beteiligung

- Baulastträger
- Politik
- ADFC

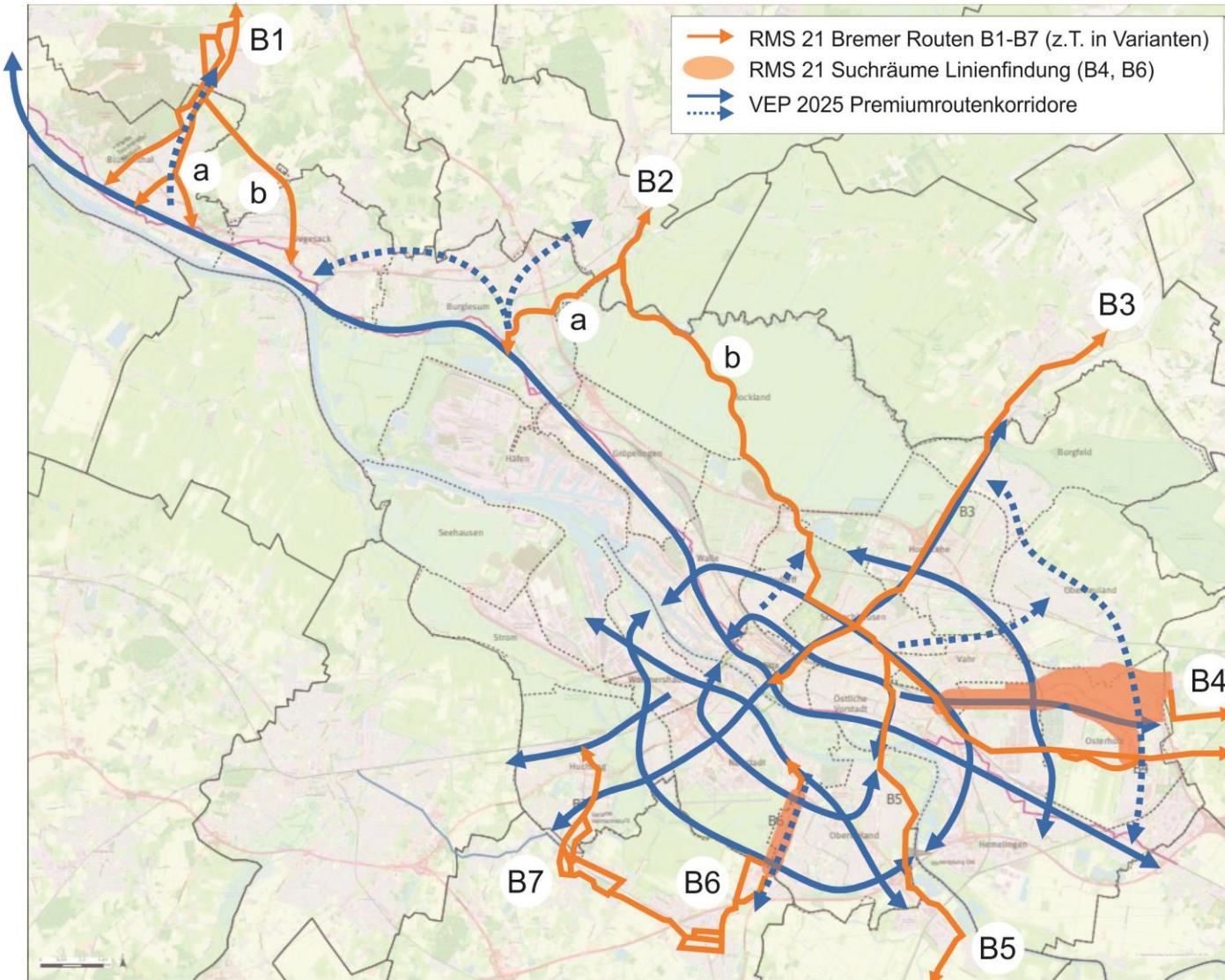


Konzeption eines regionalen Alltagsradverkehrsnetzes:

- potenzielle Radschnellverbindungen
 - Verbindungen 1. Ordnung
 - Verbindungen 2. Ordnung
-
- Projektträger Kommunalverbund
 - Beschluss in Mitgliederversammlung
des Kommunalverbundes in 2020

Hintergrund

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025



Überlagerung Bremer Premiumroutenkonzept / Routen RMS 21

- Bedeutung der regionalen Routen für den kommunalen Radverkehr

Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Grundlage: Qualitätsstandards Breiten

Art der Radverkehrsanlage	Strecke 2. Ordnung (Grundstandard)**	Radvorrangroute (Strecke 1. Ordnung)**	Premiurroute Bremen**	Radschnellverbindung**
Innerorts				
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradschweg	1,60 m	2,50 m	2,50 m (mind. 2,00 m)	3,00 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradschweg (beidseitig)	2,00 m	-	k.A.	-
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradschweg (einseitig)	2,50 m	3,00 m	4,00 m (mind. 3,00 m)	4,00 m
Fahrbahnbegleitender Gemeinsamer Geh- und Radschweg (Einrichtungsverkehr)	2,50 m	3,00 m***	4,00 m*** (mind. 2,50 m) bei geringem Fußverkehr	-
Gemeinsamer Geh- und Radschweg (Zweirichtungsverkehr)	3,00 m	4,00 m***	5,00 m*** (mind. 3,00 m) bei geringem Fußverkehr	-
Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr)	2,50 m	-	-	-
Gehweg, Radverkehr frei (Zweirichtungsverkehr)	3,00 m	-	-	-
Schutzstreifen	1,50 m	2,00 m***	2,50 m (mind. 2,00 m)	-
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	1,85 m	2,75 m	2,50 m (mind. 2,00 m)	3,25 m
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	≥ 4,00 m Fahrgasse	4,60 m (4,10 m) Fahrgasse	4,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 1.500/Tag); 5,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 2.500/Tag); 6,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 5.000/Tag)	5,00 (4,60 m) Fahrgasse
Selbstständig geführter Radschweg	3,00 m	3,00 m	4,00 m (mind. 3,00 m)	4,00 m
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	k.A.	3,50 m***	k.A.	3,50 m***
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30	k.A.	4,70 m***	-	-
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	k.A.	4,00 m***	-	-

** zzel. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken; *** Führungsform nur in Ausnahmefällen einsetzen; **** Maße inkl. Sicherheitsabstände

Abgestufte Mindeststandards

- Radvorrangrouten
- Radpremiumrouten
- Radschnellverbindungen

Arbeitsschritte

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Grundlage: Qualitätsstandards Breiten

Art der Radverkehrsanlage	Strecke 2. Ordnung (Grundstandard)**	Radvorrangroute (Strecke 1. Ordnung)**	Premiurroute Bremen**	Radschnellverbindung**
Innerorts				
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsrادweg	1,60 m	2,50 m	2,50 m (mind. 2,00 m)	3,00 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (beidseitig)	2,00 m	-	k.A.	-
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (einseitig)	2,50 m	3,00 m	4,00 m (mind. 3,00 m)	4,00 m
Fahrbahnbegleitender Gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr)	2,50 m	3,00 m***	4,00 m*** (mind. 2,50 m) bei geringem Fußverkehr	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)	3,00 m	4,00 m***	5,00 m*** (mind. 3,00 m) bei geringem Fußverkehr	-
Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr)	2,50 m	-	-	-
Gehweg, Radverkehr frei (Zweirichtungsverkehr)	3,00 m	-	-	-
Schutzstreifen	1,50 m	2,00 m***	2,50 m (mind. 2,00 m)	-
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	1,85 m	2,75 m	2,50 m (mind. 2,00 m)	3,25 m
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	≥ 4,00 m Fahrgasse	4,60 m (4,10 m) Fahrgasse	4,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 1.500/Tag); 5,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 2.500/Tag); 6,50 m**** Fahrgasse (DTV Kfz max. 5.000/Tag)	5,00 (4,60 m) Fahrgasse
Selbstständig geführter Radweg	3,00 m	3,00 m	4,00 m (mind. 3,00 m)	4,00 m
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	k.A.	3,50 m***	k.A.	3,50 m***
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30	k.A.	4,70 m***	-	-
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	k.A.	4,00 m***	-	-

** zzel. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken; *** Führungsform nur in Ausnahmefällen einsetzen; **** Maße inkl. Sicherheitsabstände

Beispiel Führungsform „Radweg“

➤ 2,5 – 3,0 m
Radweg je Richtung

ODER

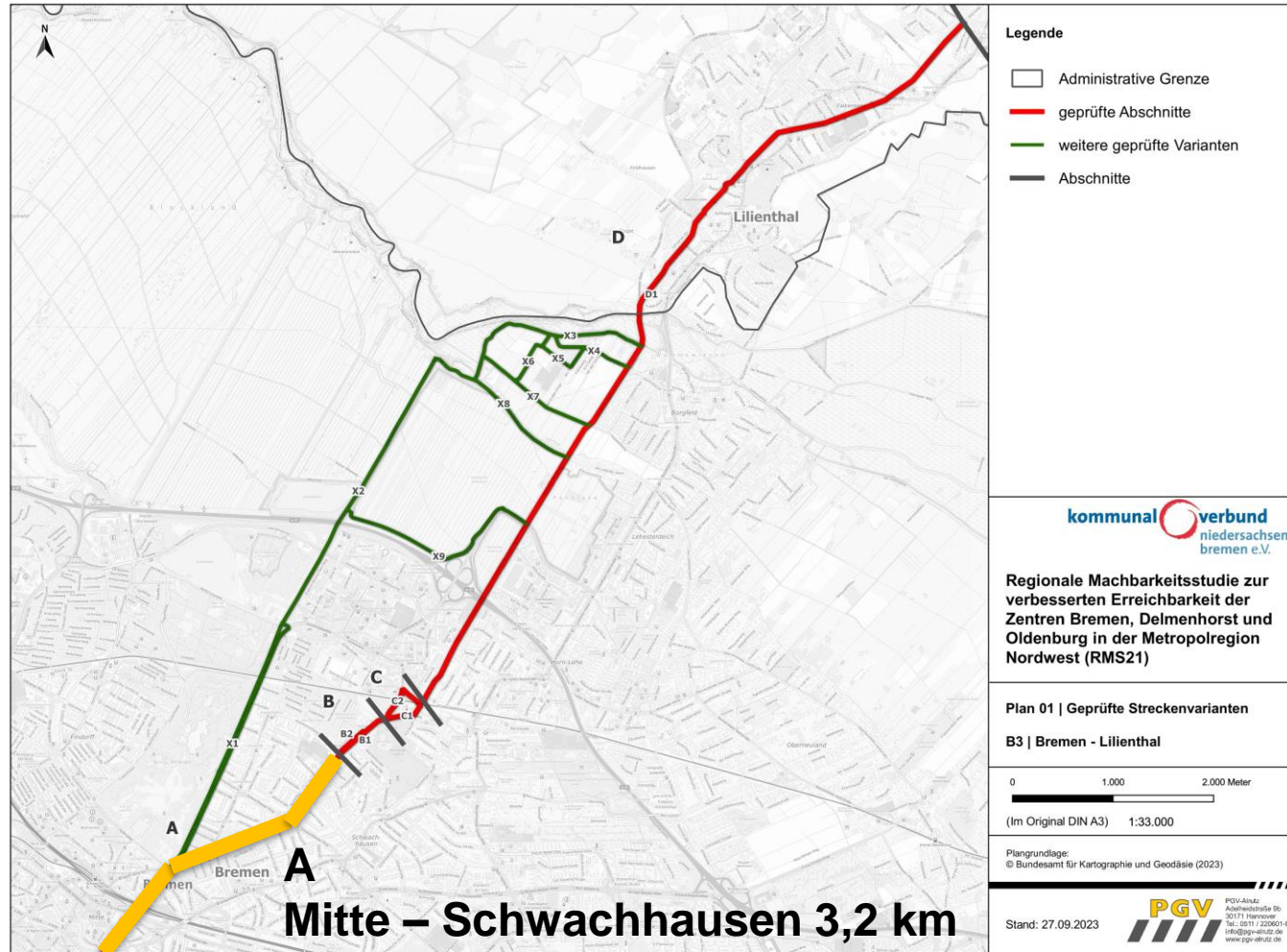
➤ 3,0 – 4,0 m
Zweirichtungsrادweg

Beachtung
Verkehrsraum für
Fußverkehr!

Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Route B3 Bremen – Lilienthal: Prüfung auf Radschnellverbindung



Abschnitt A

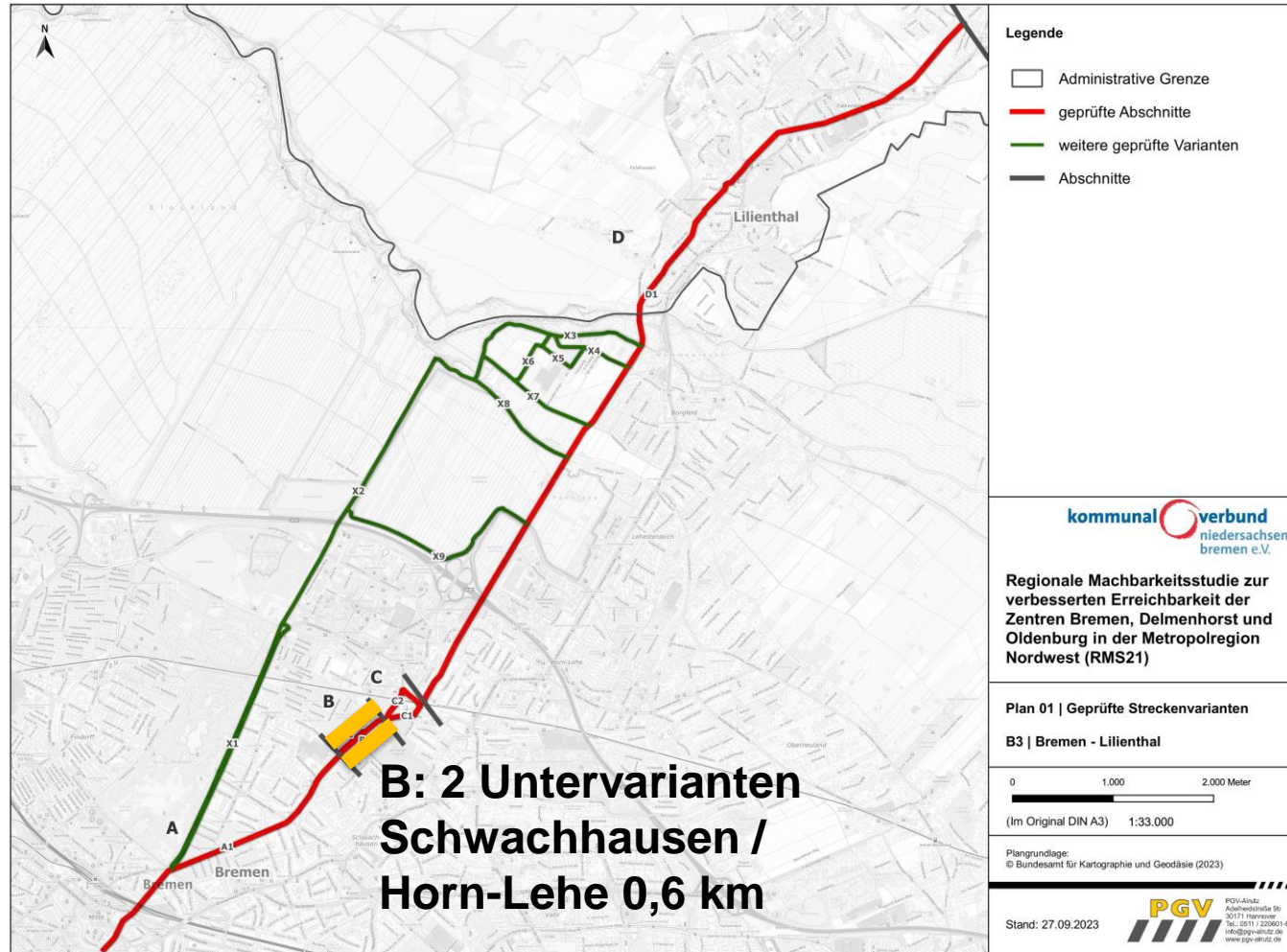
Präsident-Kennedy-Platz – Rembertstraße –
Parkallee – Stern – Wachmannstraße – H.-H.-
Meier-Allee



Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Route B3 Bremen – Lilienthal: Prüfung auf Radschnellverbindung



Abschnitt B

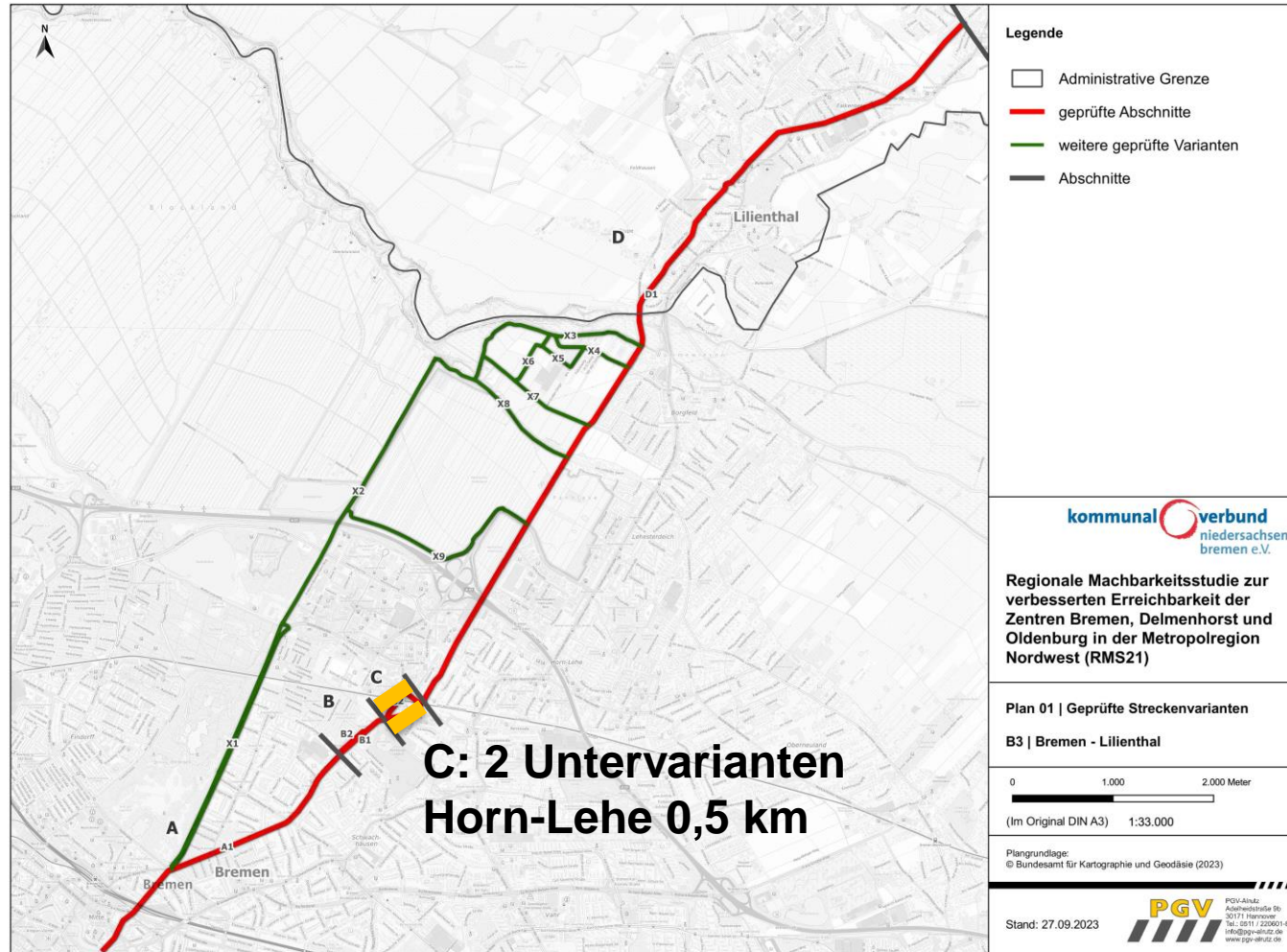
Knotenpunkt H.-H.-Meier-Allee / Wätjenstraße –
Wegeverbindung bis Gabelung Magdalene-
Thimme -Weg



Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Route B3 Bremen – Lilienthal: Prüfung auf Radschnellverbindung



Abschnitt C

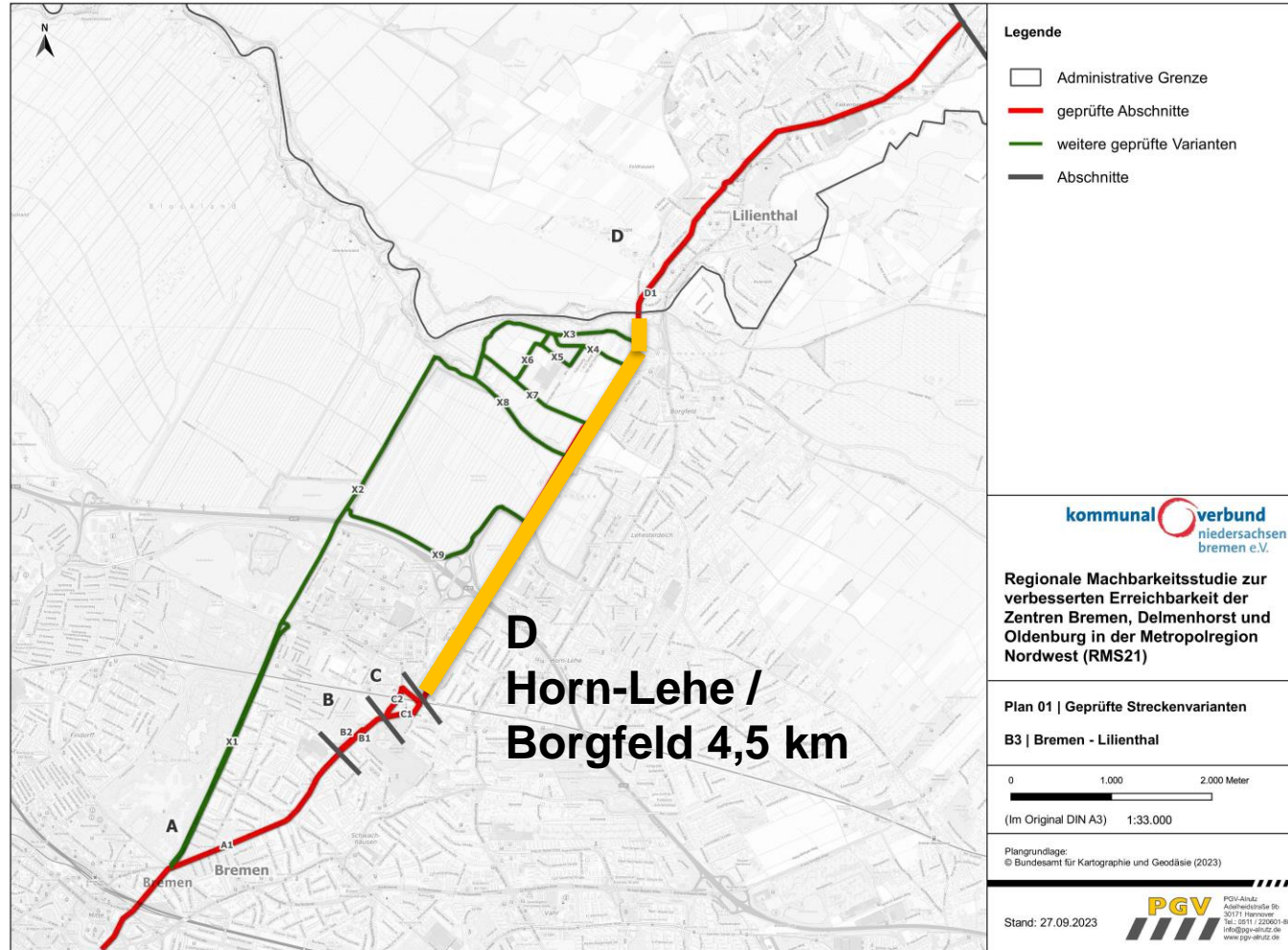
Gabelung Magdalene-Thimme-Weg –
Unterführung – Achterstraße – Am
Herzogenkamp bis Höhe Helmer



Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Route B3 Bremen – Lilienthal



Abschnitt D

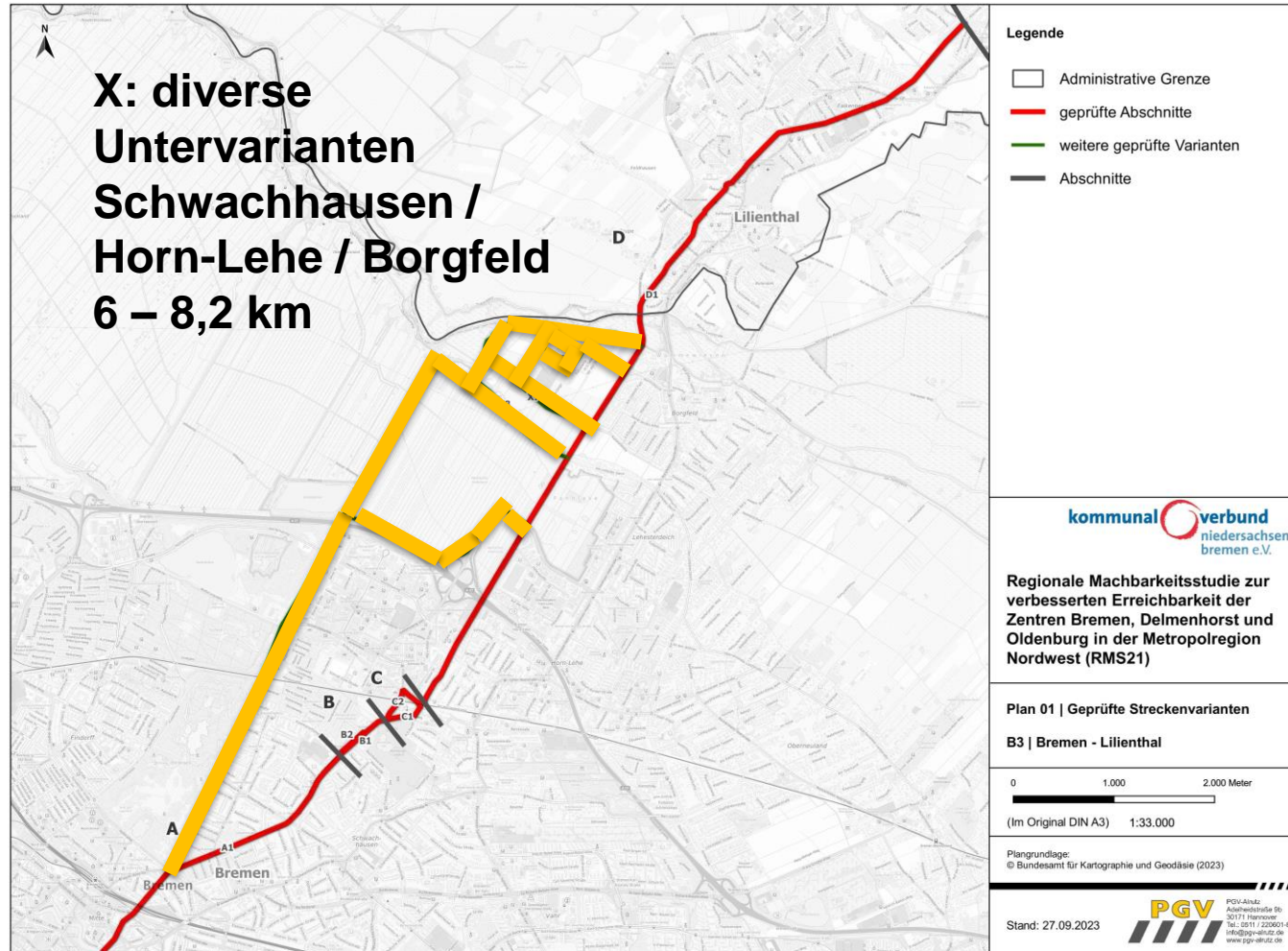
Helmer – Jan-Reiners-Weg



Arbeitsschritte RMS 21

Untersuchung möglicher Trassenverläufe

→ Route B3 Bremen – Lilienthal



Abschnitt X

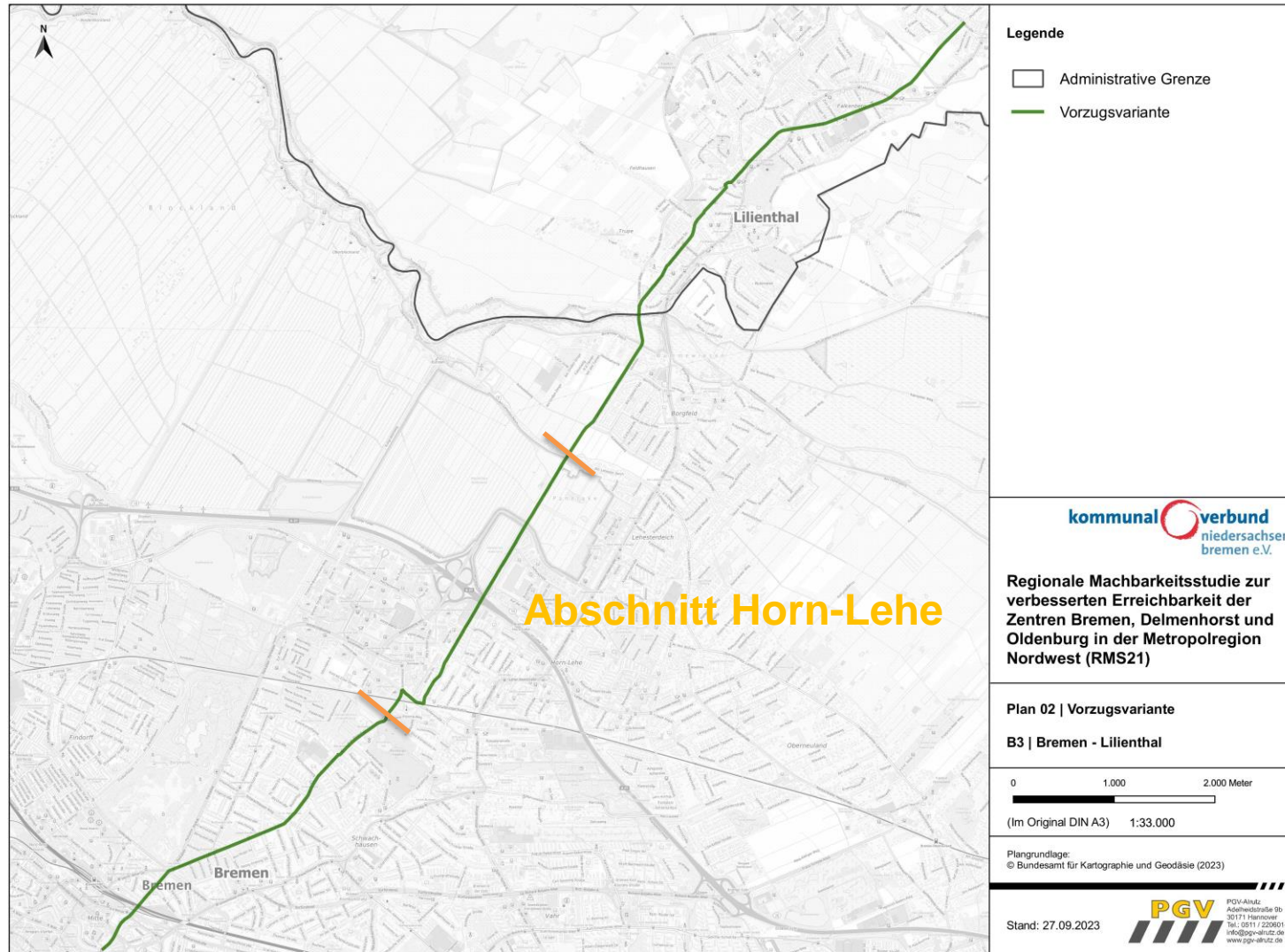
Ab Stern: Parkallee – Kuhgrabenweg – diverse Querverbindungen zum Jan-Reiners-Weg



Arbeitsschritte

Auswahl Vorzugsvariante

→ Route B3 Bremen – Lilienthal

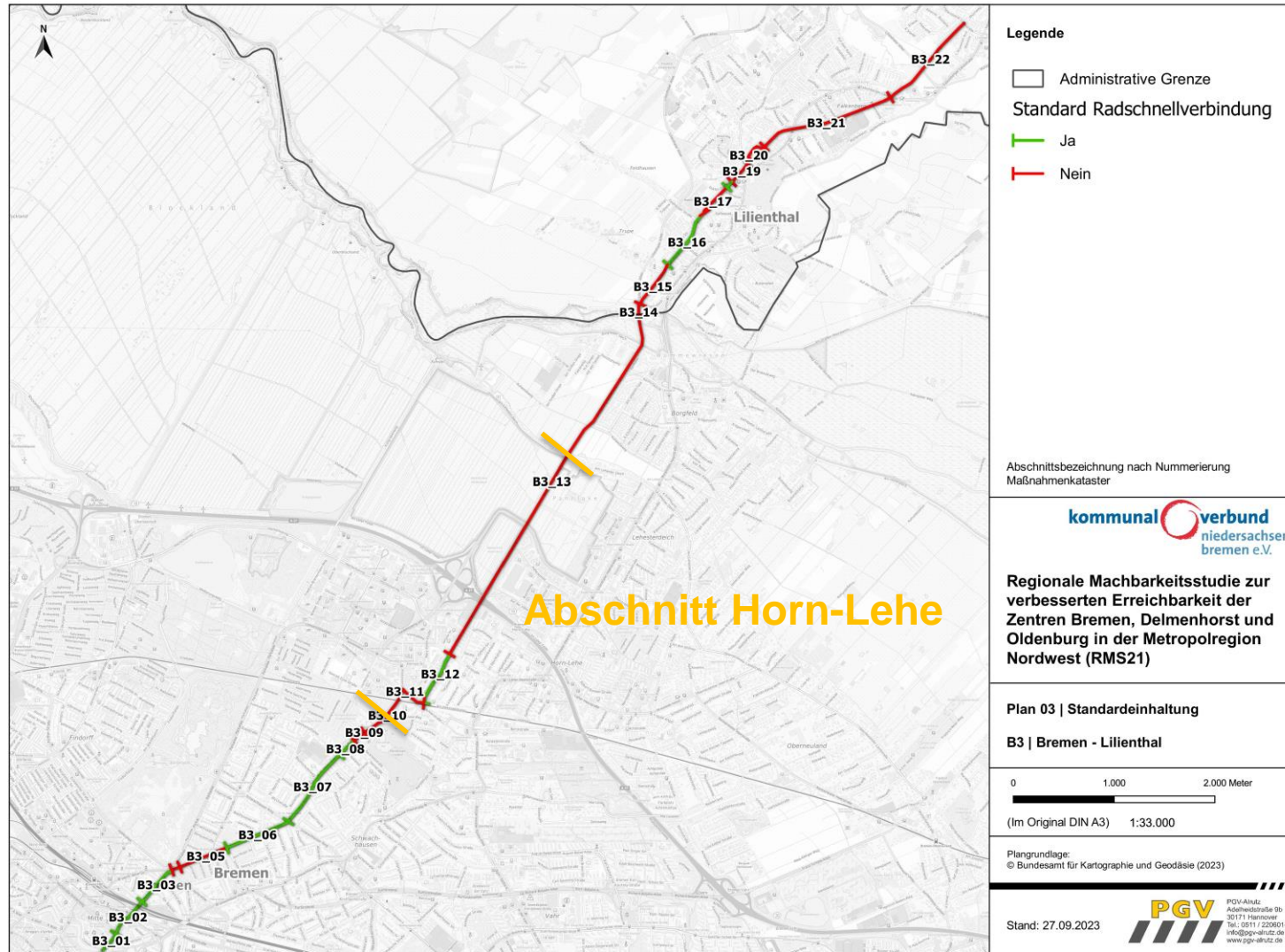


- 13 km Länge
- 8,8 km auf Bremer Gebiet
- 3,6 km Verlauf durch Horn-Lehe
- Verlauf in Bremen:
 - Präsident-Kennedy-Platz
 - Rembertistraße
 - Parkallee
 - Stern
 - Wachmannstraße
 - H.-H.-Meier-Allee
 - **Wegeverbindung**
 - **Achterstraße**
 - **Am Herzogenkamp**
 - **Helmer**
 - **Jan-Reiners-Weg**

Arbeitsschritte

Maßnahmenempfehlungen

→ Route B3 Bremen – Lilienthal: Standardeinhaltung



- Gutachtereinschätzung: 30 % der Strecke als RSV möglich
- Gründe für Nichteinhaltung:
 - Baumbestand
 - Schutzgebiete
 - Flächenbedarf Straßenbahn
 - Engstelle Unterführung
- Empfehlung: Optimierung nach möglichst hohen Standards, auch wenn RSV nicht durchgehend möglich

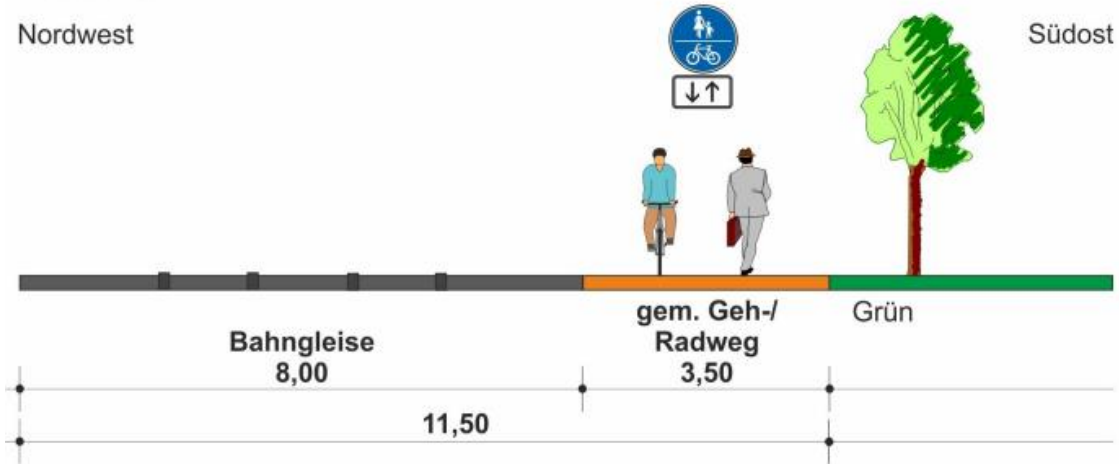
Beispiel Wegeverbindung Hornstückenweg – Achterstraße



- 590 m Länge
- Radvorrangroutenstandard kann erreicht werden durch
- **Verbreiterung Geh- und Radweg um 0,5 m**

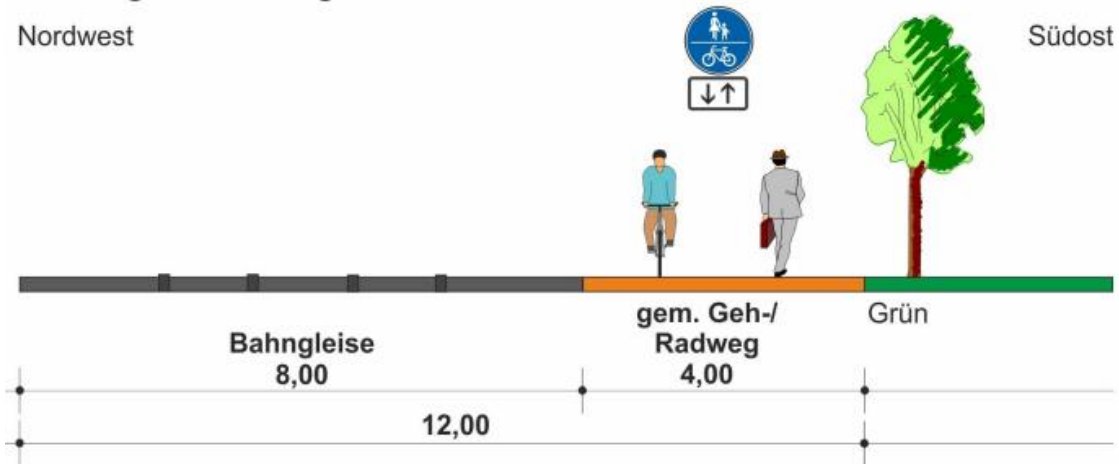
Bestand

Nordwest



Lösungsvorschlag

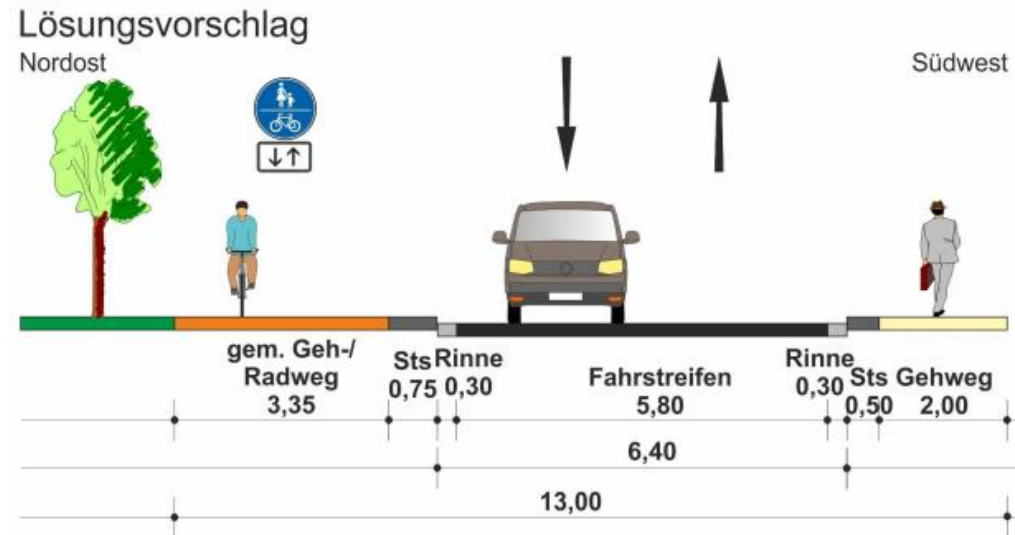
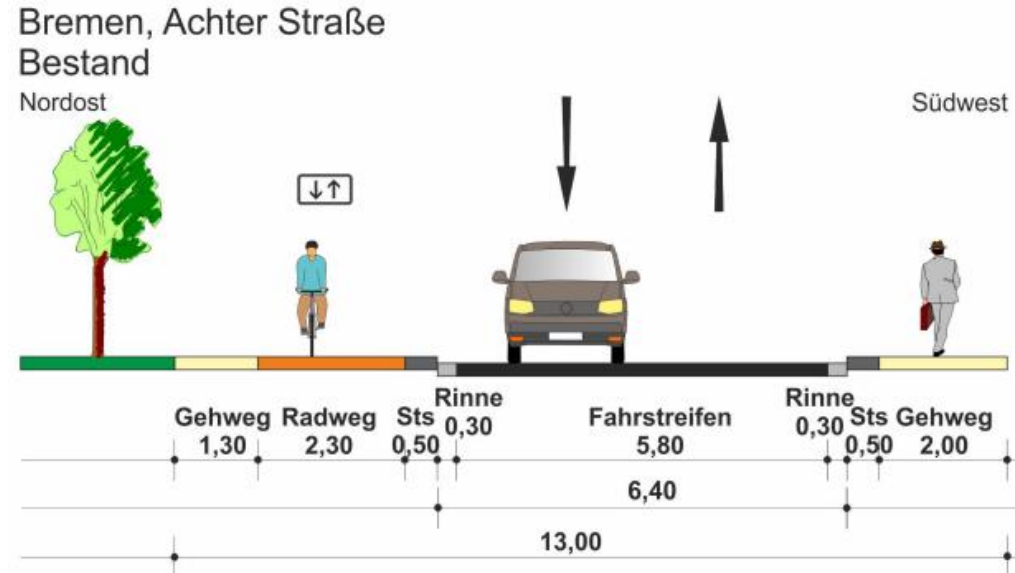
Nordwest



Beispiel Achterstraße – Am Herzogenkamp (von Universitätsallee bis Helmer)



- 270 m Länge
- (bisheriger) Radpremiumroutenstandard kann erreicht werden durch
- **Umwandlung in gemeinsamen Geh- und Radweg**

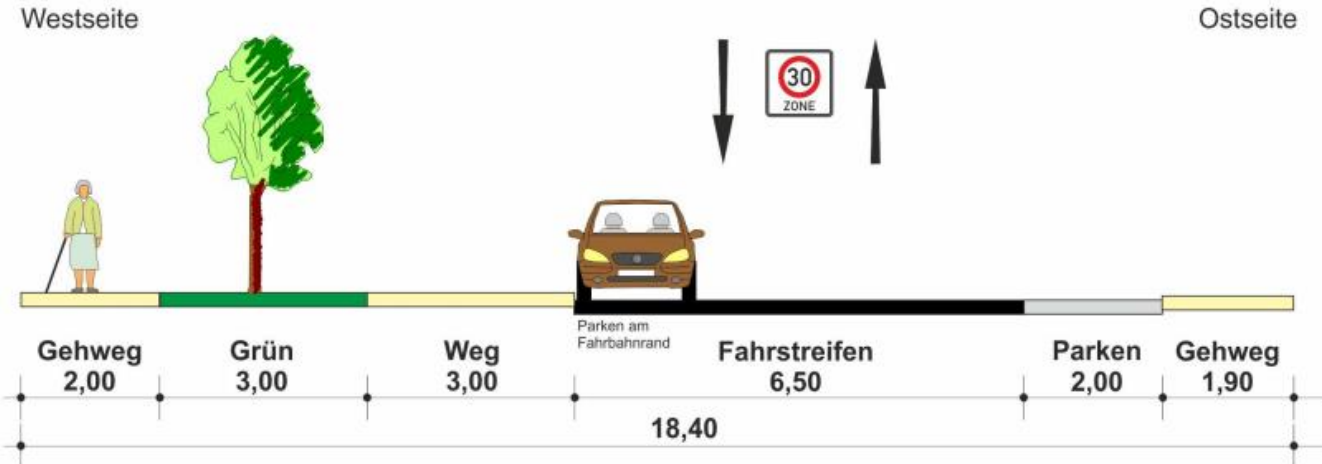


Beispiel Helmer

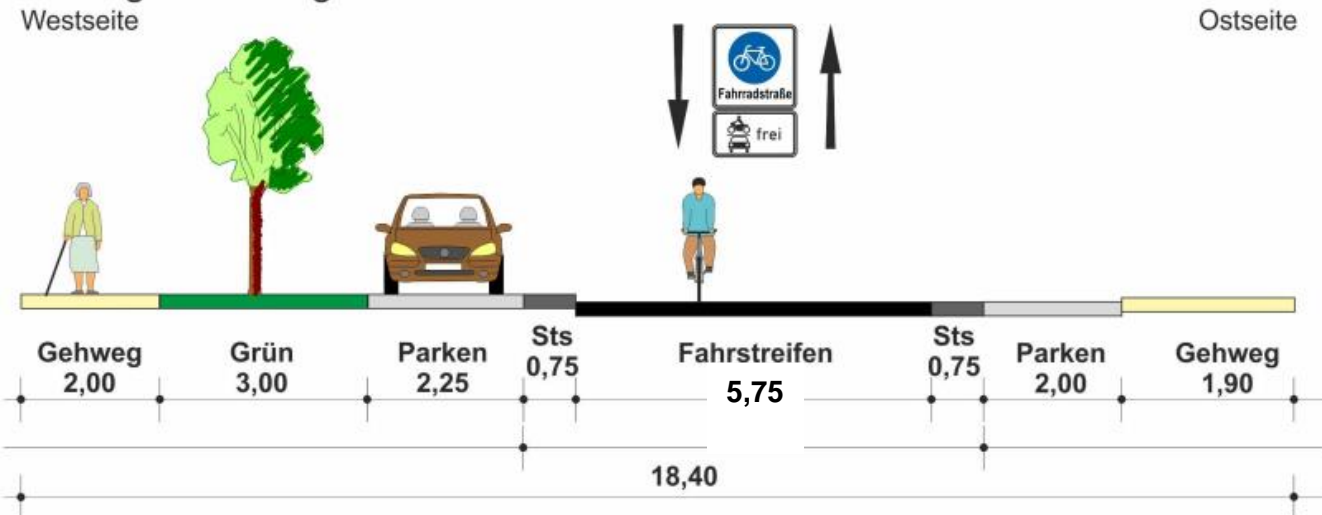


- 560 m Länge
- Radschnellverbindungsstandard kann erreicht werden durch
- **Einrichtung Fahrradstraße inkl. Neuordnung Kfz-Parken**

Bestand



Lösungsvorschlag

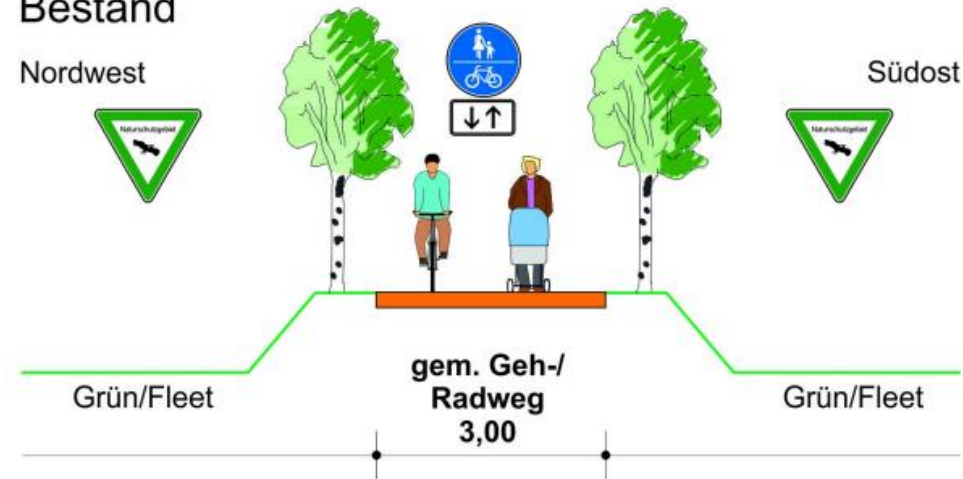


Beispiel Jan-Reiners-Wanderweg

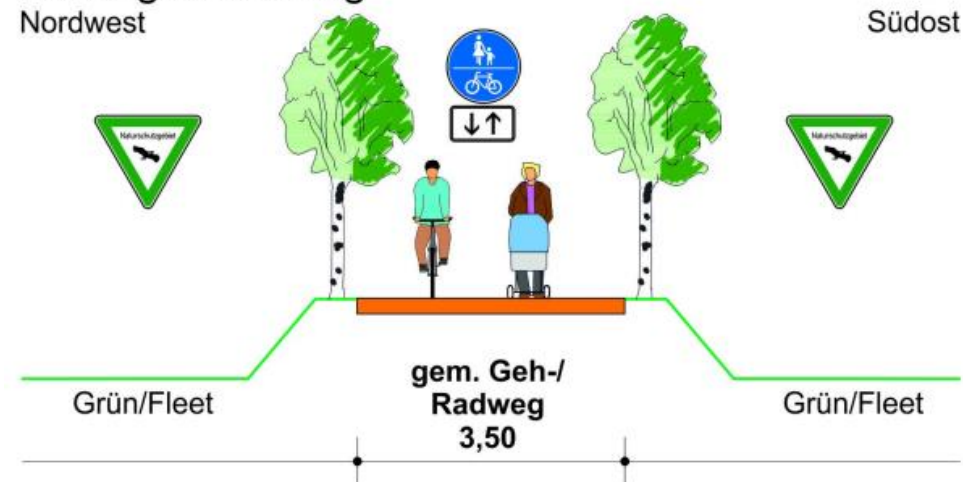


- 3,9 km Länge (Bremer Anteil)
- Radschnellverbindungsstandard kann nicht erreicht werden
- **ggf. abschnittsweiser Ausbau auf 3,5 m Geh- und Radweg → prüfen!**
- Empfehlung: Bevorrechtigung an Einmündungen

Bremen, Jan-Reiners-Wanderweg Bestand



Lösungsvorschlag



- Auf 30% der insgesamt 13 m kann der Radschnellverbindungsstandard eingehalten werden.
- Für Abschnitte, in denen der Standard nicht eingehalten werden kann, formuliert die Studie Maßnahmenvorschläge für grundsätzliche Verbesserungen für den Radverkehr.
- Empfehlung: Hohe Bedeutung der Route → Im Rahmen der Möglichkeiten qualifizieren!
- Einordnung: Gutachterempfehlung als Diskussionsgrundlage → Details sind noch zu prüfen!
- Weitere Planung und Umsetzung liegen bei den Kommunen / Baulastträgern

Weitere Aktivitäten zum Thema Premiumrouten:

- Kommunalverbund: Erarbeitet ein Kommunikationskonzept für die regionalen Routen (Öffentlichkeitsarbeit, Dachmarke,...).
- SBMS: laufende Aufträge zu
 - Qualitätsstandards Premiumrouten und
 - Aktualisierung und Konkretisierung Bremer Premiumroutennetz

Vielen Dank!

Weiterführende Links:

Übersicht zur regionalen Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest (RMS21)

[Regionale Machbarkeitsstudie \(RMS21\) | Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.](#)

RMS21 Studienergebnisse

[Route Bremen – Lilienthal | B3](#)