

## **Vorschläge des ADFC zur Förderung des Radverkehrs in Bremen Findorff**

Der ADFC setzt sich für eine sichere und komfortable Infrastruktur für den Radverkehr in Bremen Findorff ein. Fahrradfahrende jeden Alters sollen sich in Bremen sicher und zügig fortbewegen können. Die Verkehrsflächen sollen daher sowohl Fehler verzeihend als auch selbsterklärend und damit intuitiv nutzbar sein.

### **Das kann man doch besser machen - Übersicht:**

- 1 Neue Fahrradstraßen
- 2 Erhöhung der Verkehrssicherheit
- 3 Vorrang einrichten
- 4 Sanierung der Radwege
- 5 Fahrradparken

Nachfolgend die Themen im Einzelnen – **Bitte beachten**

**Sie die in den Überschriften verlinkten Beispielfotos und Infos.**

## 1. Fahrradstraßen: schlanke Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen,

*Tempo 30, Fahrradfreundlicher Belag, nach Möglichkeit mit Vorrang geführt, Zulassung von Anlieger- /Lieferverkehr nach StVO weiterhin möglich.*

-> Bremer Leitlinien für Fahrradstraßen

### 1.0. Findorffallee (in Umsetzung)



### **Autoarme/ autofreie Verbindung Universität <-> Findorff/ Innenstadt**

**Sachstand:** Aufgeräumte, gegen Falschparken gesicherte und damit im Alltag angenehm befahrbare Strecke. Der zuständige Beirat Schwachhausen hat sich, den Anregungen des ADFC folgend, für die Ausweisung zur Fahrradstraße entschieden. Aktuell befasst sich das ASV mit der Umsetzung.

**Maßnahmen:** Die Gestaltung muss den Vorrang des Radverkehrs verdeutlichen. Die sich anschließende Findorffstraße muss dem an Stärke zunehmenden Radverkehr durch eine bequem sicher benutzbare Verkehrsführung entsprechen (-> 2.01).

### 1.1. Verbindung Findorfftunnel <-> Münchener Tunnel/ Münchener Straße (parallel der Bahn)



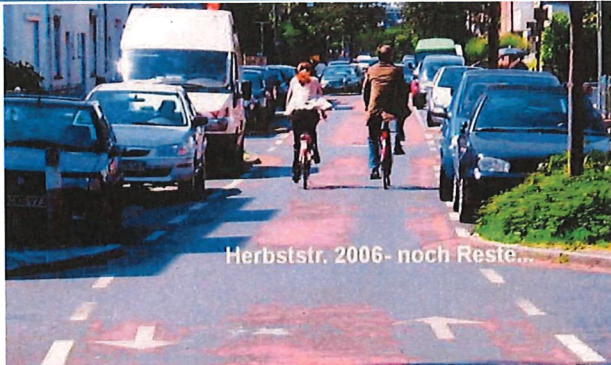
**via Plantage <-> Tarmstedter Str. <-> Würzburger Str. (<-> Utbremer Kreisel, perspektivisch)**

**Sachstand:** potenziell stellt dieser Straßenzug eine schlanke, autoarme Stadtteil-Verbindung für den Radverkehr, parallel zur Bahntrasse, Rtg Osterfeuerberg, dar.

**Maßnahmen:** Ausweisung als „Fahrradstraße“ mit Zulassung Lieferverkehr/ Anlieger frei + ggf.

zweckgebundene Parkplätze ausweisen. Kopfsteinbelag (Plantage und Würzburger Str.) durch (gefärbten) Asphalt ersetzen + Piktogramme, ggf. nötige Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen. Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr, Fahrradbügel nach Bedarf.

### 1.2. Verbindung Plantage <-> Weidedamm



via Herbststr. <-> Findorffmarkt (an Markttagen schieben) <-> Magdeburger Str.

**Sachstand.** potenziell stellt dieser Straßenzug eine schlanke Stadtteilverbindung zwischen Findorffunnel (via Plantage) und Weidedamm dar.

**Maßnahmen:** Belag färben + Piktogramme, ggf. nötige Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen, nach Bedarf weitere Fahrradbügel, Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr, Ggf. am Findorffmarkt über die Neukirchstraße hochpflastern und Shared Space/ Begegnungszone schaffen.

Anmerkung: Die Herbststraße ist bereits 1982 bundesweit! als eine der ersten Straßen zur ‚Radfahrerzone‘ erklärt worden. Gegen die gültigen Verwaltungsvorschriften hatte Bremen damit per Verkehrsversuch das **Radfahren entgegen der Einbahnregelung** ermöglicht. Erst 1997 zog die StVO nach und erlaubte bundesweit die Freigabe für Radfahrende.

### 1.3. Verbindung Bürgerpark <-> Weidedamm (West)



via Neukirchstraße. <-> Bamberger Str. <-> Innsbrucker Str.

**Sachstand.** Autoverkehrsarme Tangente zur Wohngebietserschließung, aktuell für den MIV teilweise gesperrt bzw. unterbrochen. Fahrbahnnutzung für RV in der Neukirchstr. und Ausweisung des Gehweges auf Bunkerseite ungenügend erkennbar.

**Maßnahmen:** Bordsteinkanten nivellieren Belag färben und Piktogramme, die ggf. die

Gegenläufigkeit des Radverkehrs verdeutlichen, nötige Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen, nach Bedarf weitere Fahrradbügel, Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr, Querung Utbremer Ring: Mittelinsel vergrößern. Ggf. am Findorffmarkt über die Neukirchstraße hochpflastern und Shared-Space/ Begegnungszone schaffen.

**2. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung von Sicherheitsräumen und besserer Sicht: Auf wichtigen Routen die *Radverkehrsführung mittels Markierungen verdeutlichen.***

### 2.1. Findorffstr. (Rtg. Th.-Heuss-Allee)



**Sachstand: Wichtiger Schulweg.** Teilweise zu enges Vorbeifahren an den Fahrradfahrenden auf dem Schutzstreifen. Unzureichende Kennzeichnung einer Mitnutzung der Linksabbiegespur zur Th.-Heuss-Allee (Rtg. Hbf).

**Maßnahmen:** Markierung einer direkten Furt von der Findorffallee zum Schutzstreifen. Piktogramm auf dem Schutzstreifen verdichten, Abstandsbanner installieren, ggf. Rotfärbung ergänzen, Temp anordnen. Vor der

Kreuzung Admiralstr./ Th.-Heuss-Allee Piktogramme auf die Linksabbiegespur markieren.

## 2.2. Admirastr. x Findorffstr. (Rtg. Hbf)



**Sachstand:** zu schmale Radstreifen vor der Kreuzung.

**Maßnahme:** Verbreiterung der Radspuren und/ oder Schaffung einer vergrößerten Aufstellfläche für den RV

## 2.3. Augsburger Str.



**Sachstand:** Radwege durch Falschparken im Profil eingeschränkt -> nicht sicher benutzbar

**Maßnahmen:** Radweg ab Münchener mit Sperrschild versehen. Radfahren auf der Fahrbahn deutlich markieren (Piktogramme), Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr, nach Bedarf weitere Fahrradbügel, ggf. nötige Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen, nach Bedarf weitere Fahrradbügel, Aktives Ausweisen zum Beparken wg. teilweise zu hoher Borde rechtlich nicht möglich. Duldung denkbar.

## 2.4. Regensburger Str.



**Sachstand:** Radwege durch Falschparken im Profil eingeschränkt -> nicht sicher benutzbar

**Maßnahmen:** ab Münchener Str. Rtg. Schule Gehwege auf Regelmaße freihalten.  
(SchülerInnen-)Radverkehr wäre bei komplett nutzbarer Radwegbreite dort am sichersten.  
Kompromiss, dem Ruhenden Verkehr geschuldet, wären entsprechend markierte Piktogramme inkl. Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr. Ggf. Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen, nach Bedarf weitere Fahrradbügel,

## 2.5. Göttinger-/ Kasseler Str.



**Sachstand:** Durch ungeordnetes Parken unklar verlaufende Fahrstrecke, Radwege mal unbeparkt, mal kaum noch nutzbar.

**Maßnahmen:** Radwege aufheben. Fahrbahn ‚aufräumen‘: entsprechend mit Piktogrammen und Abstandsmarkierungen zum ruhenden Verkehr versehen. nötige Sichtdreiecke an Einmündungen anpassen, nach Bedarf weitere Fahrradbügel,

## 2.6. Münchener Str.



**Sachstand:** Schutzstreifen zu schmal – suggerieren falsches Verhalten: zu nahes Vorbeifahren an geparkten Autos (Dooringzone). Zusätzlich gefährdend: motorisierter Verkehr orientiert sich zuweilen an der Markierung und fährt ohne Einhaltung vorgeschriebener Sicherheitsabstände an Radfahrenden vorbei.

**Maßnahmen:** *Verkehrsversuch* mittels *Verbreiterung der vorhandenen Schutzstreifen* und Rottfärbung, ggf. rechtlich weniger strittig durch Fortlassen der üblichen Strichmarkierung. Es verbliebe eine Kernfahrbahn von etwas mehr als 3m. Der motorisierte Verkehr darf bei Gegenverkehr die rot gefärbte Radspur mit entsprechender Rücksicht als ‚Gast‘ benutzen.

## 2.7. Münchener Tunnel



**Sachstand:** Unübersichtliche Situation durch Beidrichtungsführung Rtg. Walle (Kohlenstr./Utbremer Ring), geringe Sichtdreiecke, fehlende Aufstellflächen vor LSA.

**Maßnahmen:** Verkehrsspiegel anbringen, ggf. Warteflächen markieren, Doppelpfeile markieren.

## 2.8. Hemmstr. (auswärts) über Eickedorfer Str. (bis Einmündung Neukirchstr.)



**Sachstand:** Radweg wird hinter der Bushaltestelle geführt und quert dadurch die Ausfahrt der Neukirchstr. dort, wo MIV das Einbiegen in die Hemmstr. abwartet.

**Maßnahme:** um die derzeit bereits erlaubte Fahrlinie des RV übersichtlicher und direkter vor dem einfahrenden MIV aus der Neukirchstr. zu verdeutlichen, sollten vor der Busbucht Fahrradpiktogramme markiert werden.

## 2.9. Utbremer Ring – Nähe BSAG-Endhaltestelle



**Sachstand:** Markierter Schutzstreifen wird vornehmlich von Bürgerpark-Besuchenden als Parkstreifen missverstanden.

**Maßnahme:** Einige Fahrradpiktogramme in den Streifen einfügen



## 2.10. Ausfahrstreifen aus Nebenstraßen (Einbahnstraßen)



**Sachstand:** Dort wo zugelassener Radverkehr aus Einbahnstraßen in eine Hauptstraße ausfährt (z.B. Hemmstr.), kommt es bei enger Fahrbahn leicht zu Konflikten mit einbiegendem MIV.

**Maßnahme:** Noch vorhandene Markierungen im Bestand schützen. Nach Modell Falkenberger Str. kann der MIV auch in vergleichbaren Einmündungen auf entgegen kommenden Radverkehr durch diese Markierung hingewiesen werden.

## 2.11. Hemmstraße ab Meta-Sattler-Tunnel



**Sachstand:** Schutzstreifen aus Findorff vorhanden..Keine gesonderte Radverkehrsführung Rtg. Findorff. Beide Gehwege für Radverkehr frei, jedoch unangenehm für FußgängerInnen.

**Maßnahme:** Rtg. Findorff Fahrradpiktogrammreihe, um Fahrbahnnutzung zu erleichtern und damit den Gehweg zu entlasten.

### 3. Vorrang beschildern

#### 3.1. Am Weidedamm/ Utbremer Ring



**Sachstand:** Vorhandene Hochpflasterung suggeriert Vorrang für Rad- und Fußverkehr, dieser jedoch ist wartepflichtig beschildert.

**Maßnahme:** Vorfahrtsregelung an die bauliche Vorgabe durch Entfernung der Verkehrszeichen anpassen. Vorübergehend auf Änderung der Vorfahrtsregelung hinweisen. [In Bremen gibt es mittlerweile zahlreiche Vorrangregelungen.](#)

#### 3.2. Ricarda-Huch-Str. / Bürgerwohlsweg



**Sachstand:** Sichtverhältnisse schlecht, Tempo MIV oft zu hoch.

**Maßnahme:** Freihalten des notwendigen Sichtdreiecks, zur Querung zum Radweg Tempo drosseln. Ggf. Vorrang für querenden RV einrichten.

#### 4. Radwege sanieren



Auf Asphalt rollt es sich angenehmer als auf Betonsteinen, die sich im Lauf der Zeit verschieben und oft seitlich einwachsen. **In Bremen sind (die meisten) Radwege rot. Deshalb empfiehlt der ADFC rot durchfärbten Asphalt zu verwenden.** Zur besseren Wahrnehmung sollen Radwege auch über Grundstückszufahrten durchgezogen werden. Vor der Sanierung prüfen, ob Verbreiterung möglich oder mehr (abtrennbarer) Raum auf der Fahrbahn vorhanden ist. Abstimmung notwendiger Maßnahmen gerne zusammen mit dem Beirat.

#### 5. Fahrradparken

##### 5.1. Fahrradbügel nach Bedarf verdichten



Abstimmung notwendiger Maßnahmen gerne zusammen mit dem Beirat.

## 5.2. Fahrradarken in Stadtteilgaragen



**Sachstand:** zunehmend hochwertige Fahrräder können wegen schmaler, steiler Kellerzugänge nicht geschützt abgestellt werden.

**Maßnahmen:** an ausgewählten Standorten (Bremer Häuser) Stadtteilgaragen auf Fahrbahn anbieten. Vor Geschosswohnungsbau Sammelgaragen fördern.