

Beschluss des Stadtteilbeirates Findorff

(Fachausschuss Bau, Klima, Umwelt und Verkehr)

Radverkehrsoffensive für Findorff

Verbesserungs- und Sanierungsmaßnahmen jetzt umsetzen

Viele Radwege in Findorff sind in einem schlechten Zustand. Vielfach behindern außerdem ordnungswidrig parkende Fahrzeuge die Radfahrenden. Kreuzungen und Überwege sind oft nicht ausreichend fahrradfreundlich gestaltet. Sog. Angebotsstreifen auf der Fahrbahn sind i.d.R. zu schmal und gefährden den Radverkehr (RV). Wir wollen, dass Fahrradfahren in Findorff attraktiver und sicherer wird. Dafür muss vor allem die Radinfrastruktur ausgebaut und saniert werden - um die Vorteile des Fahrrads als günstiges, ökologisches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel auch in Findorff ausschöpfen zu können und zu erreichen, dass noch mehr Menschen das Fahrrad benutzen. Hierfür müssen mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Fahrradstraßen ausweisen

Als neue Fahrradstraßen sollten ausgewiesen werden

- Neukirchstraße (inkl. besserer Kennzeichnung von Gehweg und RV auf Fahrbahn) mit dem Ziel des Anschlusses und der Weiterführung über die Innsbrucker Straße
- Herbststraße (Wiedereröffnung Bremens 1. Fahrradstraße)
- Plantage - Tarmstedter Straße - Würzburger Straße bis Münchener Straße (Ausbau als zentrale Alternativroute parallel zur Bahnstrecke)
- Ausweisung Regensburger Straße und Augsburgener Straße prüfen

Radverkehr/ ruhender Verkehr neu ordnen

In vielen Straßen sind Radwege durch behindernd abgestellte Fahrzeuge und schlechte Fahrbahnqualität teilweise nicht mehr nutzbar. Hier muss eine Neuordnung erfolgen, ggf. kann auch die RV-Nutzung der Fahrbahn Abhilfe schaffen.

- Augsburgener Straße zwischen Regensburger und Münchener Straße (Rad- und Fußweg sind in der Regel überparkt)
- Regensburger Straße (Rad- und Fußweg sind in der Regel überparkt)
- Göttinger-/ Kasseler Straße neu ordnen (Radwege sind in der Regel überparkt)

Querungen schaffen

- Querung Utbremer Ring / Am Weidedamm bevorzugen (am Torfkanal)
- Querung Innsbrucker Straße über Utbremer Ring markieren und bevorzugen

Marode Radwege sanieren

Viele klassische Radwege auf Nebenanlagen sind in z.T. sehr schlechten Zustand.

Folgende Radwege sind **prioritär zu sanieren**:

- Fürther Straße (stadteinwärts) große Teile zwischen Wanfrieder Straße und Hemmstraße
- Eickedorfer Straße (stadtauswärts, Höhe Martin-Luther-Gemeinde), vor Hemmstraße
- Utbremer Ring (stadtauswärts zw. Hemmstraße und Innsbrucker Straße)
- Utbremer Ring (stadteinwärts, saniertes Stück Höhe Kissinger Straße bis Höhe Nr. 164)

- Hemmstraße (stadtauswärts zw. Gandersheimer Straße und Northeimer Straße)
- Hemmstraße (stadtauswärts zw. Münchener- und Ansbacher Straße) Pflasterbänder (Kopfsteinpflaster!) austauschen
- Findorffstraße (stadtauswärts zw. Theodor-Heuss-Allee und Höhe Brandstraße)

Hier sollte künftig nur noch „**roter**“ **Asphalt** zum Einsatz kommen (siehe erfolgreich sanierte Pilotstrecke am Utbremer Ring).

Breitere Radstreifen schaffen

Die sog. Schutzstreifen in der Münchener Straße sind zu schmal und gefährden Radfahrende. Der RV wird zu dicht an den parkenden Fahrzeugen vorbeigeführt. Im Begegnungsfall Auto / Auto werden die Sicherheitsabstände zu den Radfahrenden nicht eingehalten.

- Für mehr Sicherheit muss der Radstreifen verbreitert und rot eingefärbt werden. Flankierend ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Lösung als Modellversuch umsetzen.

Ausbau Infrastruktur Fahrradparken

Durch die Zunahme des Radverkehrs und vor allem durch eine Ausweitung der verschiedenen Fahrradtypen wie Lastenräder oder Pedelecs müssen die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum ausgebaut werden – neben mehr Fahrradbügeln sind an geeigneten Stellen Fahrradgaragen und Miet-Fahrradboxen zu errichten – auch in Verbindung mit Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs.

Sonstige Verbesserungen

- Findorffstraße (stadteinwärts vor der Kreuzung Admiralstraße/Theodor-Heuss-Allee). Gefährdung des links in die Theodor-Heuss-Allee abbiegenden RV. Linksabbiegespur rot einfärben und Rtg. Bahnhof besser kennzeichnen.
- Admiralstraße vor der Kreuzung Findorffstraße/Theodor-Heuss-Allee. Besser geschützte Radspur und Überführung Findorffstraße besser markieren.
- Autobahnüberführung Kuhkampsweg – hier fahren Radfahrende häufig auf dem Fußweg, wo sie dann nicht mehr herunterkommen. Hier sollte die Markierung entsprechend geändert werden.
- Ricarda-Huch-Straße (vor der Einmündung des Rad- und Fußwegs Franz-Radziwill-Weg): Für die in Richtung Stadt fahrenden Autofahrer kommen die zahlreichen Radfahrenden von links und werden kaum beachtet. Die Radfahrenden kreuzen an dieser Stelle die Ricarda-Huch-Straße und wechseln auf den Radweg der Rudolf-Alexander-Schröder-Straße. Der Übergang und das Kreuzen sollten mit Markierungen und Einfärben der Fahrbahn gekennzeichnet werden.

(einstimmiger Beschluss des Fachausschusses Bau, Klima, Umwelt und Verkehr des Stadtteilbeirates Findorff anlässlich der Sitzung am 15.06.2021)

Stellungnahme 51 - Beschluss des Stadtteilbeirates Findorff:

„Radverkehrsoffensive für Findorff – Verbesserungs- und Sanierungsmaßnahmen jetzt umsetzen“

Fahrradstraßen ausweisen

Neukirchstraße

Die Neukirchstraße ist eine Ergänzungsrouten im Netz. Die Innsbrucker Straße hat derzeit noch keine Netzbedeutung (wäre jedoch denkbar). Fahrradstraßen sollen gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt, der ruhende Verkehr geordnet und Durchgangsverkehre (Kfz) reduziert werden. Es ist zu prüfen, ob das Parken auf der Fahrbahn aufgrund der beengten Verhältnisse bei Einrichtung einer Fahrradstraße noch erlaubt werden kann. Auch ist zu prüfen, inwiefern eine sichere Querung über die Hauptverkehrsstraßen an den Schnittpunkten möglich wäre. Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass an Markttagen erheblicher v.a. fußläufiger Besuchsverkehr in der Neukirchstraße stattfindet.

Herbststraße

Die Herbststraße ist eine Ergänzungsrouten im Netz und erschließt das Quartier von innen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Herbststraße zwischen Plantage und Admiralstraße wird grundsätzlich befürwortet. Dabei ist zu beachten, dass Fahrradstraßen gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt, der ruhende Verkehr geordnet und Durchgangsverkehre (Kfz) reduziert werden. Darüber hinaus, wäre auch hier zu prüfen, ob die erforderlichen Fahrbahnbreiten zur Verfügung stehen oder aber die Einrichtung einer Fahrradstraße Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hätte.

Für den Abschnitt zwischen der Admiralstraße und der Eickedorfer Straße kann die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht empfohlen werden. Um die Fahrradstraße gegenüber den zahlreichen querenden Wohnstraßen zu bevorzugen, müssten ca. alle 50 m entsprechende Verkehrszeichen und/oder bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Da diese Bevorzugung ebenfalls für den Kfz-Verkehr gilt, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Durchgangsverkehre zu reduzieren. Die Herbststraße erfüllt aber gleichzeitig im Quartier eine Verteilerfunktion für den Kfz-Verkehr, die aufrecht zu erhalten ist. Gleichzeitig muss der Verkehrsfluss des Radverkehrs beibehalten werden. Aufgrund der in diesem Abschnitt ansässigen Kitas ist ein hoher Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden vorhanden. Die Einrichtung potentieller Querungshilfen muss weiterhin möglich sein.

Plantage – Tarmstedter Straße – Würzburger Straße bis Münchener Straße

In der Straße Plantage wurde bereits eine Fahrradstraße angeordnet. Die Weiterführung der Fahrradstraße über die Tarmstedter Straße (ebenfalls Ergänzungsrouten im Netz) wird grundsätzlich begrüßt. Dabei ist zu beachten, dass Fahrradstraßen gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt, der ruhende Verkehr geordnet und Durchgangsverkehre (Kfz) reduziert werden.

Die Weiterführung der Tarmstedter Straße zur Würzburger Straße wird ebenfalls begrüßt. Für eine durchgehende Routenverbindung wird vorgeschlagen, die Fahrradstraße via Würzburger Straße, Erlanger Straße und Ansbacher Straße weiterzuführen, um den Radverkehr an die Augsburger Straße anzubinden (siehe unten). Das vorhandene Kopfsteinpflaster in der Würzburger, Erlanger und Ansbacher Straße müsste in den entsprechenden Abschnitten gegen Asphalt ausgetauscht werden. Inwiefern die vorhandenen Straßenbreiten ausreichend für eine Fahrradstraße sind bzw. Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr haben, ist zu prüfen.

Regensburger Straße

Die Regensburger Straße ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes und befindet sich innerhalb einer Tempo 30-Zone mit straßenbegleitenden Radwegen. Aufgrund der fehlenden Netzfunktion ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in dieser Straße nicht zu empfehlen.

Augsburger Straße

Die Augsburger Straße ist eine Ergänzungsrouten im Netz. Als Verlängerung der o.g. Verbindung ab der Straße Plantage wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Augsburger Straße begrüßt. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrradstraße gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt, der ruhende Verkehr geordnet und Durchgangsverkehre (Kfz) reduziert werden. Die Einrichtung ist allerdings vor dem Hintergrund mit Vorsicht zu betrachten, dass dort viele Grundschüler unterwegs sind und heute die teilweise beengten aber getrennt geführten Radwege nutzen. Die Straßenräume sind durch Parken und gegenläufige Verkehrsfreigaben ebenfalls sehr beengt und eine Auswirkung auf den ruhenden Verkehr ist zu prüfen. Die Straße übernimmt im Wohnquartier eine wichtige Verteilerfunktion. Parallel wären dann die baulichen Radwege zurückzubauen.

Radverkehr / ruhender Verkehr neu ordnen

Die Neuordnung und ggf. Steuerung des ruhenden Verkehrs in den genannten Straßenabschnitten führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs, sodass dies unsererseits befürwortet wird.

Querungen schaffen

Querung Utbremer Ring / Am Weidedamm bevorrechtigen

An dieser Stelle befindet sich bereits eine Querungshilfe (Aufpflasterung), jedoch mit Bevorrechtigung des Verkehrs auf der Straße Am Weidedamm. Da der Verlauf der Premiumroute D.19c über die hier genannte Querung geplant ist, ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu empfehlen. Auch der querende Fußverkehr profitiert von einer Bevorrechtigung.

Z 205 („Vorfahrt achten“) sowie Z 1000-32 („Radfahrer kreuzen rechts und links“) für den Verkehr auf der Straße Am Weidedamm und ggfs. Z 301 („Vorfahrt“) für den querenden Radverkehr wären anzuordnen.

Querung Innsbrucker Straße über Utbremer Ring markieren und beugen

Die Innsbrucker Straße ist derzeit nicht Teil des Radnetzes und befindet sich in einer Tempo 30-Zone, in welcher der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In der Utbremer Straße (Tempo 50) wird der Radverkehr im Seitenraum geführt. Der Verkehr auf dem Utbremer Ring ist gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt. Diese Bevorrechtigung – sowohl für den Radverkehr im Seitenraum (Premiumroute D.19c) als auch für den (Bus-)Verkehr auf der Fahrbahn – würde durch eine bevorrechtigte Querung von der Innsbrucker Straße über den Utbremer Ring nicht mehr möglich sein. Aus diesem Grund wird die vorgeschlagene bevorrechtigte Querung nicht empfohlen.

Dennoch sind Querungsbedarfe sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr (Grünzug) in diesem Bereich vorhanden, sodass eine Querungshilfe generell befürwortet wird. Die vorhandenen Linksabbiegespuren beginnen am Querungsbereich, sodass geprüft werden muss, an welcher Örtlichkeit eine Querungshilfe umsetzbar ist.

Marode Radwege sanieren

Folgende Radwege sind bereits saniert worden

- Utbremer Ring zwischen Hemmstraße und Innsbrucker Straße
- Findorffstraße zwischen Theodor-Heuss-Allee und Höhe Brandstraße

- Hemmstraße zwischen Gandersheimer Straße und Northeimer Straße

Geplante Radwegesanierungen ohne gesicherte Finanzierung

- Utbremer Ring Höhe Kissinger Straße bis Höhe Nr. 164
- Fürther Straße, große Teile zwischen Wanfrieder Straße und Hemmstraße
- Eickedorfer Straße Höhe Martin-Luther-Gemeinde, vor Hemmstraße
- Hemmstraße zwischen Münchener Straße und Ansbacher Straße (Pflasterbänder, Austausch Kopfsteinpflaster)

Der Einsatz von rotem Asphalt ist aus Kostengründen für kleine Maßnahmen nicht geplant.

Breitere Radstreifen schaffen

Die Breite des Schutzstreifens entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (Regelbreite 1,50 m). Eine Verbreiterung des Schutzstreifens ist aufgrund des vorhandenen Querschnittes (Kernfahrbahn 4,5 m + Busverkehr) nach unserem Verständnis nicht möglich. Eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist durch das ASV zu prüfen, wobei die Belange des Busverkehrs zu berücksichtigen sind. Eine Roteinfärbung der Schutzstreifen ist ebenfalls durch das ASV zu prüfen.

Ausbau Infrastruktur Fahrradparken

Die systematische Förderung des Radverkehrs setzt u.a. ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum voraus. Dies gilt insbesondere für verdichtete innenstadtnahe Stadtteile wie Findorff, wo die Abstellmöglichkeiten auf privatem Grund sehr begrenzt sind. Auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, wo der diesbezügliche Handlungsbedarf in Maßnahme D.24 „Bessere Radabstellanlagen“ festgehalten ist, findet derzeit im Rahmen des Fahrradbügelprogramms für die Stadtteile eine Aufstockung der Fahrradbügel im öffentlichen Raum statt. Es ist vorgesehen, in diesem Rahmen sukzessive alle Stadtteile mit Bedarf – so auch Findorff - mit zusätzlichen Fahrradbügeln auszustatten und dabei auch das Thema Lastenradparken zu integrieren.

Da die Platzverhältnisse in den Seitenräumen zumeist sehr beengt sind und das Fahrradparken keine Behinderung für den Fußverkehr darstellen darf, kommen für die Ausweitung des Angebots v.a. auch Fahrbahnflächen in Betracht (z.B. in Längsaufstellung am Fahrbahnrand, parallel zum Gehweg). Neben einer Umverteilung der knappen Flächen im Sinne der Verkehrswende bietet dieser Ansatz die Möglichkeit, Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern, da so das regelwidrige Kfz-Parken in diesen Bereichen unterbunden werden kann. Im Zuge der Umsetzung der Planungen für Alt-Findorff sind ca. 200 neue Bügel vorgesehen. Neue Fahrradbügel am Fahrbahnrand parallel zum Bordstein sowie solche zu Lasten des Längsparkenden Kfz werden im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken in Findorff vorgesehen.

Sonstige Verbesserungen

Knotenpunkt Findorffstraße/Theodor-Heuss-Allee/Admiralstraße

Im Bestand können nach unserem Verständnis keine deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen werden. Um dem Radverkehr aus allen Richtungen eine sichere und komfortable Querung des Knotenpunktes zu ermöglichen, müsste der gesamte Knotenpunkt überplant werden. Mögliche Verbesserungen sind im Zusammenhang mit der Funktion des Knotens und der Abbiegebeziehungen zu bewerten und zu prüfen. Abstimmung mit dem ASV notwendig.

Autobahnüberführung Kuhkampsweg

Es wird vorgeschlagen, ergänzend zum Fußverkehr-Piktogramm ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn anzubringen.

Ricarda-Huch-Straße | Franz-Radziwill-Weg | Rudolf-Alexander-Schröder-Straße

Der Radverkehr auf dem Geh- und Radweg (Bürgerwohlsweg bzw. Franz-Radziwill-Weg) ist wartepflichtig gegenüber dem Verkehr auf der Ricarda-Huch-Straße. Um dies zu verdeutlichen könnte das VZ 205 („Vorfahrt gewähren“) für den Radverkehr (Bürgerwohlsweg bzw. Franz-Radziwill-Weg) aufgestellt werden. Der Kfz-Verkehr auf der Ricarda-Huch-Straße wird bereits durch das VZ 138 („Achtung Radverkehr“) auf ein mögliches Gefahrenpotential hingewiesen.

Die Nutzung des Gehweges auf der Westseite der Ricarda-Huch-Straße ist dem Radverkehr nicht gestattet, weshalb der Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn einbiegen muss. Daher wird zusätzlich empfohlen, den Poller vor der Markierung der Radfurt im Seitenraum der Rudolf-Alexander-Schröder-Straße zu entfernen, sodass der Radverkehr von der Fahrbahn (Ricarda-Huch-Straße) leichter auf den Radweg im Seitenraum (Rudolf-Alexander-Schröder-Straße) wechseln kann. Eine zusätzliche Anpassung der Markierung wäre denkbar.

