

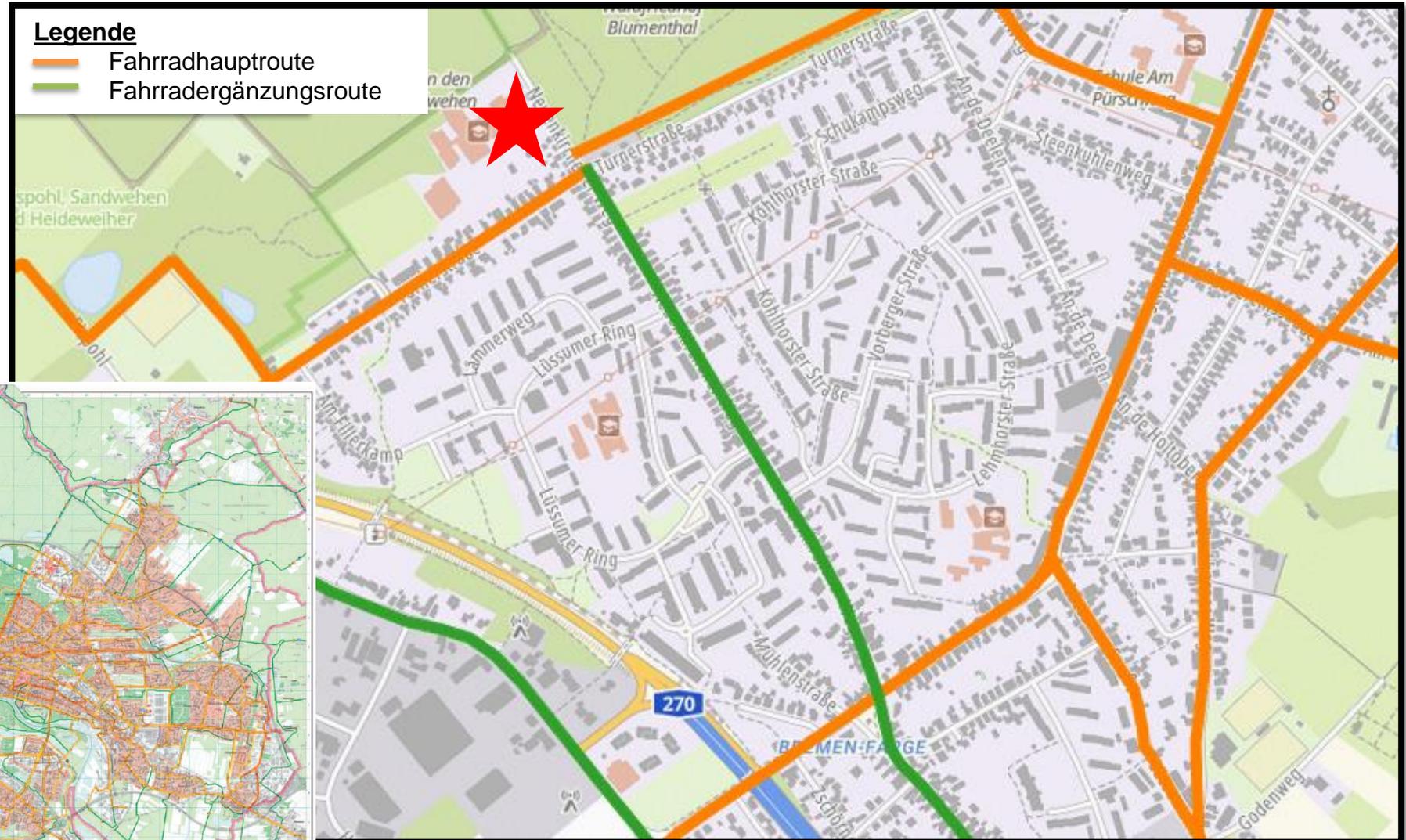
TOP 4

Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Beiratssitzung am 20.08.2024

TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Radverkehrsnetz Bremen

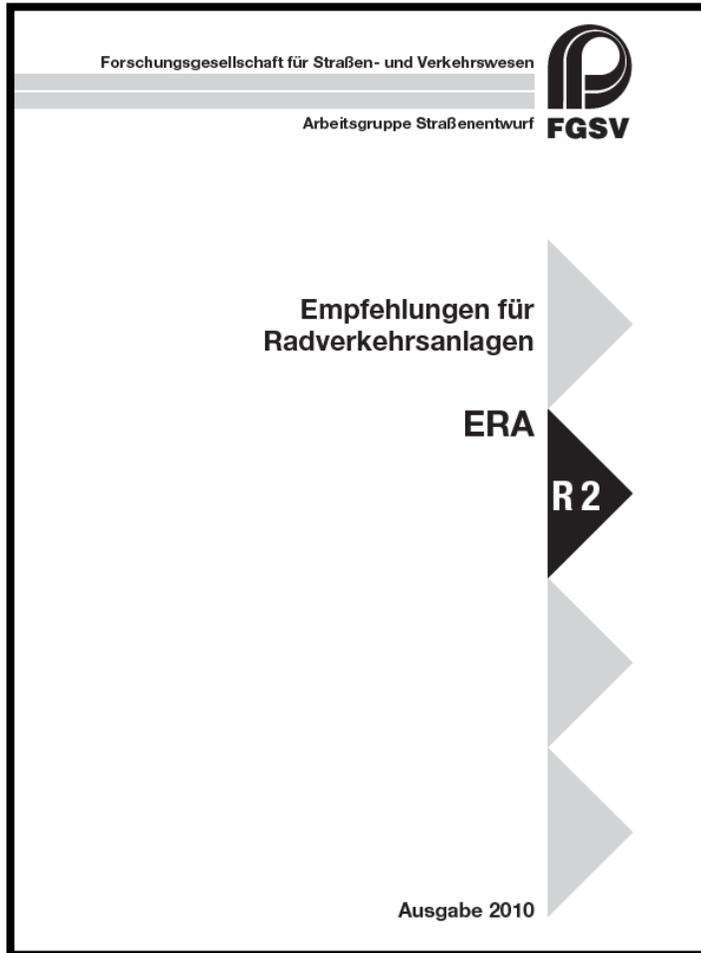


Fahrrad-Stadtplan
Bremen
Maßstab 1:20.000
mit Straßenverzeichnis



TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

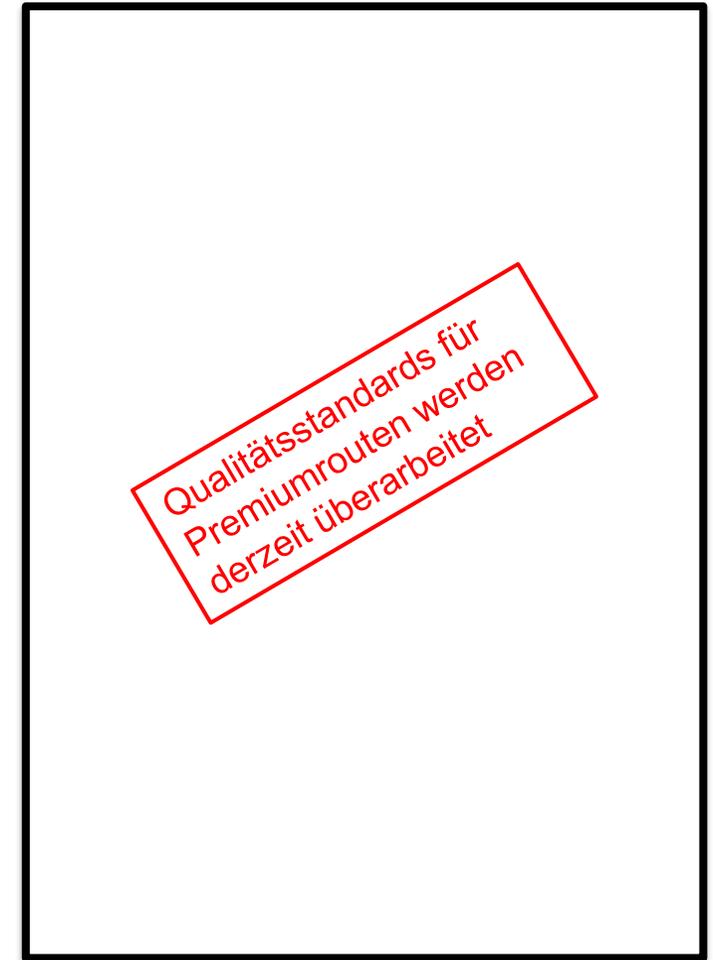
Bauliche Standards für den Radverkehr



Haupt- und Ergänzungsrouten



Radschnellverbindungen und -vorrangrouten



Radpremiumrouten

TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Rückblick...

Hintergrund der D.15

2014

VEP Bremen 2025

→ Handlungskonzept Radverkehr

→ D.15 bis D.21 - Premiumroutenkorridore

2017

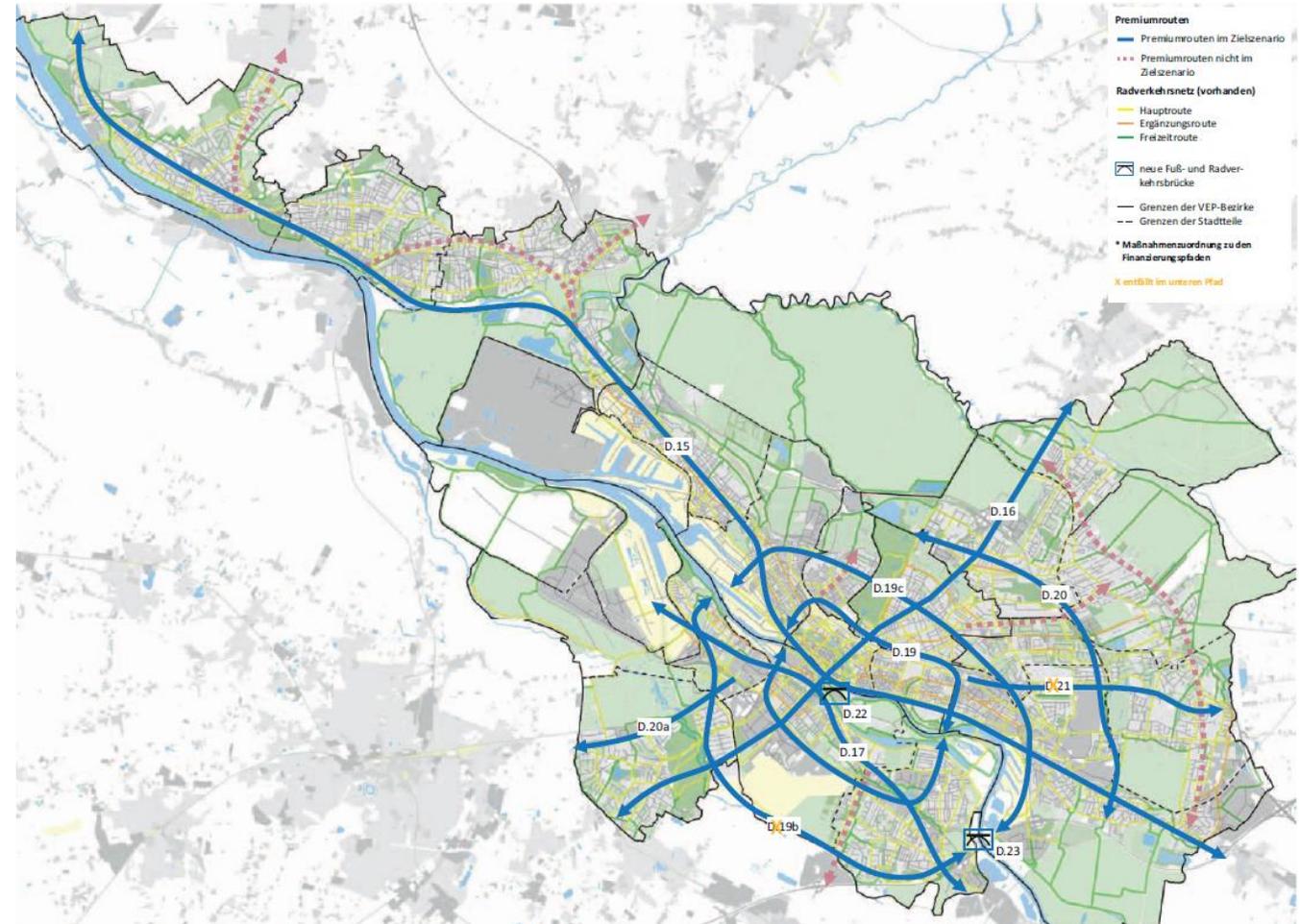
Machbarkeitsstudie zur D.15

2018

Umsetzung des ca. 10 km langen Abschnittes
Mahndorf-Arbergen-Hemelingen-Hastedt gemäß
Deputationsbeschluss

2024

Aktualisierung der Netzkonzeption und
Qualitätsstandards



Quelle: VEP Bremen 2025

TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie (2018)

Grundsätzliche Anforderungen

Premiumrouten sollen:

- ein hohes Maß an Sicherheit und Fahrkomfort bieten,
- den hohen Standard auf längeren Entfernungen gewährleisten,
- die Reisezeiten im Radverkehrsnetz nennenswert verkürzen
- den Radverkehr auf diesen Relationen bündeln,
- große Radverkehrsmengen bewältigen können.

Vorgabe für die Machbarkeitsstudie vor Planungsbeginn:

Die Standards sollten auf min. 70% der Streckenführung voll oder weitgehend eingehalten werden können.

Art der Radverkehrsanlage	Premiumroute Bremen**
Innerorts	
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsrادweg	2,50 m (mind. 2,00 m)
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (beidseitig)	k.A.
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg (einseitig)	4,00 m (mind. 3,00 m)
Fahrbahnbegleitender Gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr)	4,00 m*** (mind. 2,50 m) bei geringem Fußverkehr
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)	5,00 m*** (mind. 3,00 m) bei geringem Fußverkehr
Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr)	-
Gehweg, Radverkehr frei (Zweirichtungsverkehr)	-
Schutzstreifen	2,50 m (mind. 2,00 m)
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	2,50 m (mind. 2,00 m)
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	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)
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m (mind. 3,00 m)
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	k.A.
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30	-
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	-

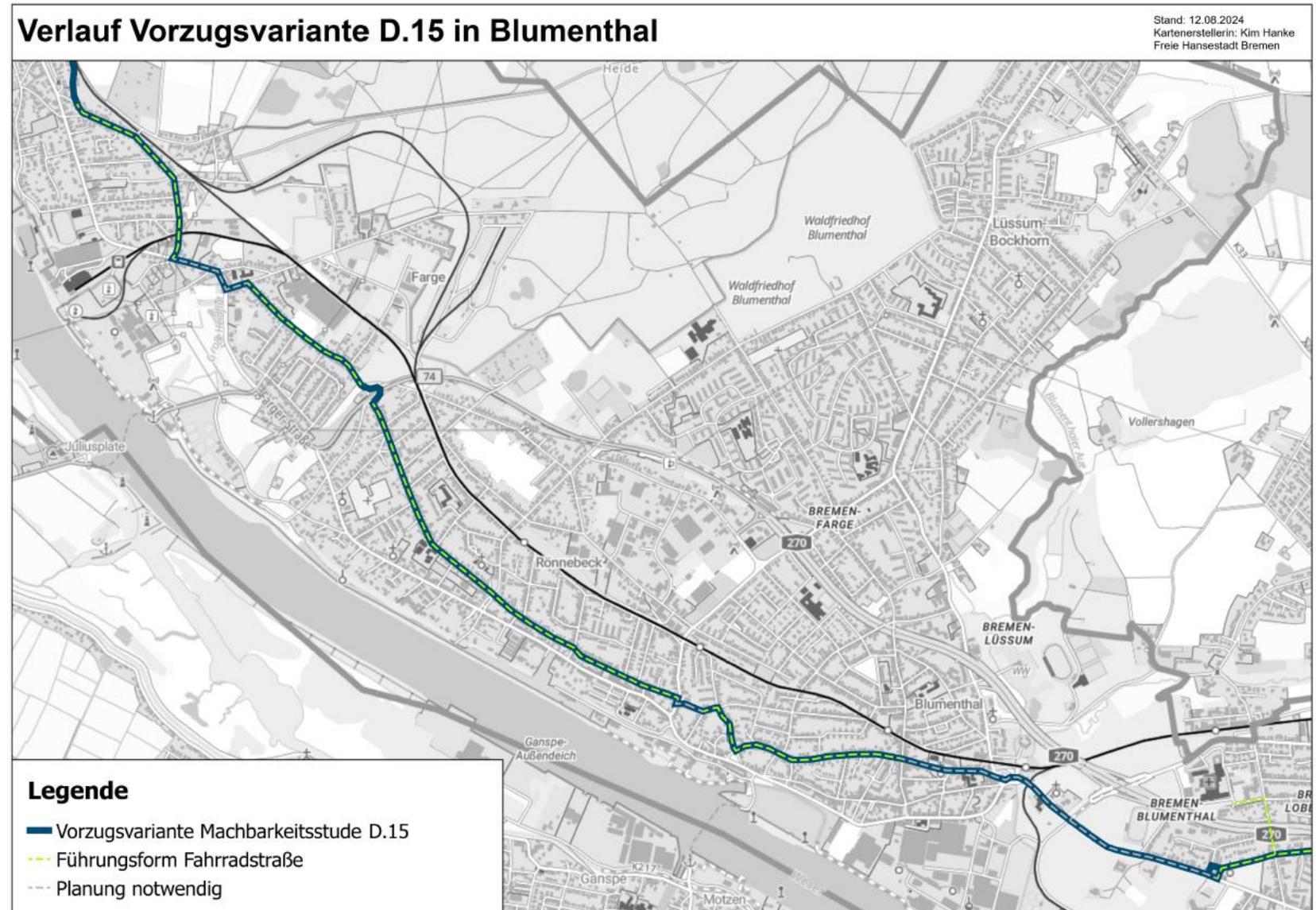
Qualitätsstandards für
Premiumrouten werden
derzeit überarbeitet

TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Verlauf der Vorzugsvariante in Blumenthal

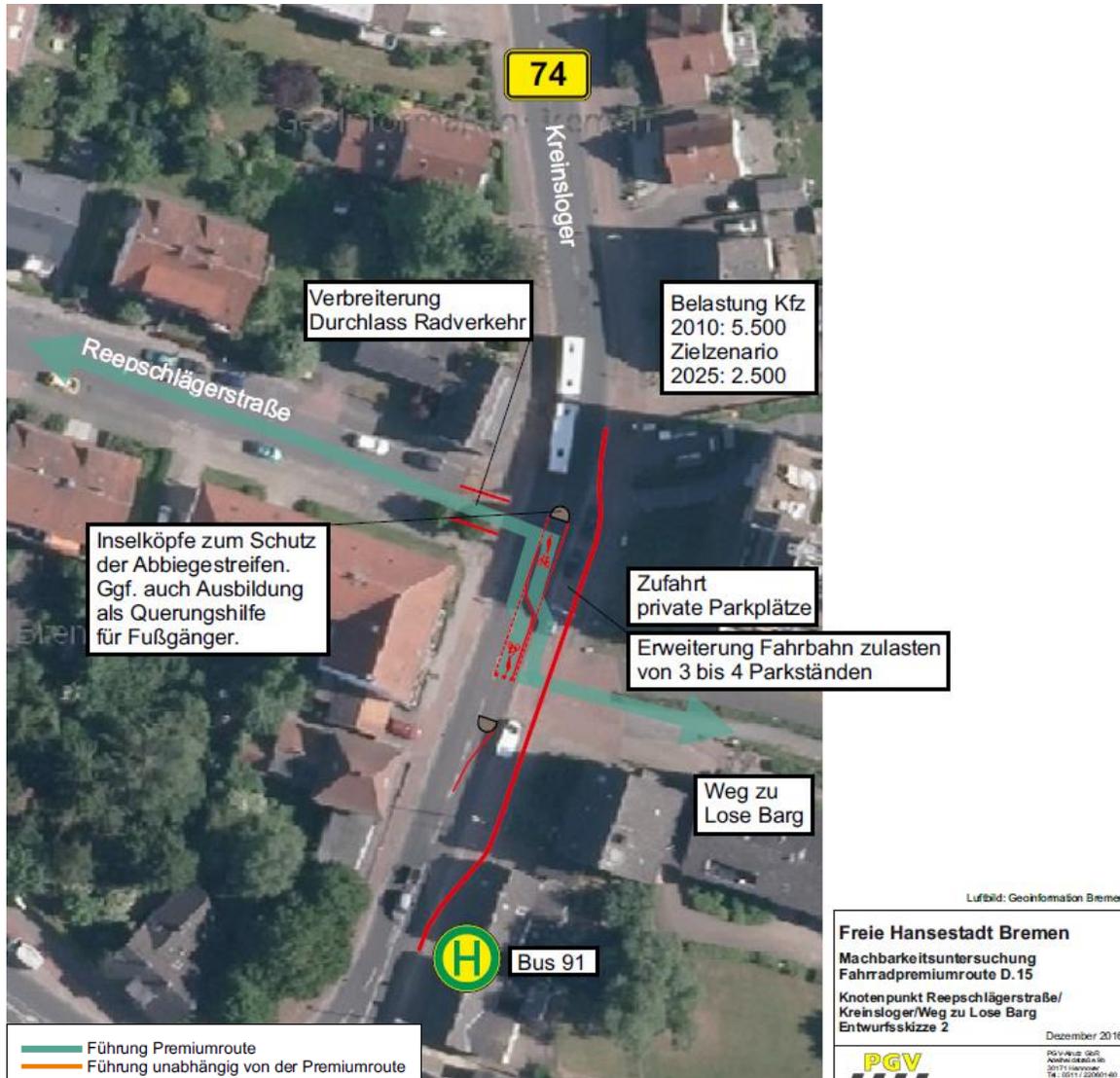
Verlauf der Vorzugsvariante:

...
Lindenstraße,
Landrat-Christians-Straße
Lüssumer Straße,
Fresenbergstraße,
Jollenstraße,
Lose Barg,
Reepschlägerstraße,
Richard-Taylor-Straße
Betonstraße,
Farger Straße,
Pötjerweg,
Hinterm Hohenesch



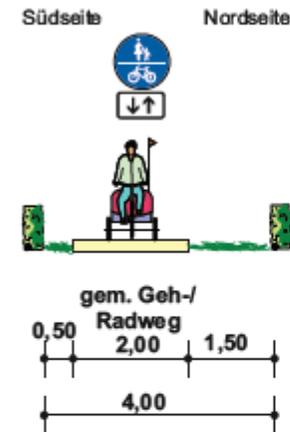
TOP 4 Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Beispiel: Querung Lose Barg



Durchgang von Kreinsloger bis Lose Barg

Bestand

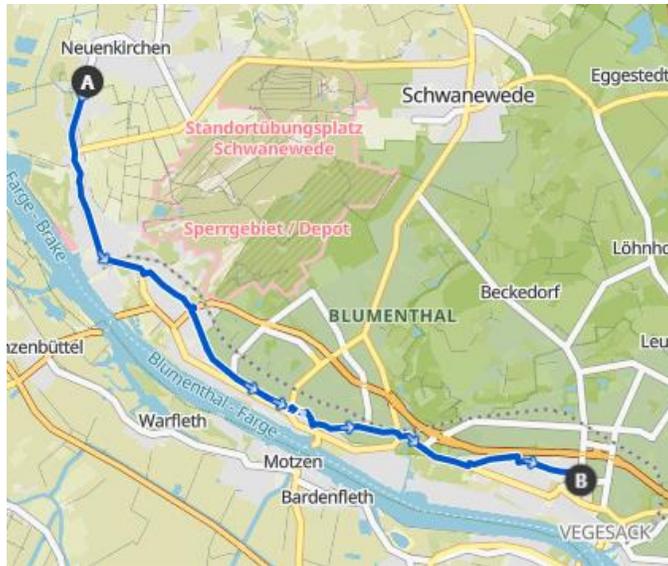


Lösungsansatz



TOP 4 - Radpremiumroute D.15 in Blumenthal

Vergleich mit dem Vorschlag des ADFC Bremen-Nord



Quelle: [ADFC Vorschlag von Reikum bis Aumund | Fahrradtour | Komoot](#)



Weiteres Vorgehen – Projektauftrag Netzkonkretisierung

Geplantes Vorgehen

- Beginn der Studie: Juni 2024
- Voraussichtlicher Abschluss: Juni 2025
- Ziel: Entwicklung eines Zielnetzes für Premiumrouten innerhalb der Premiumroutenkorridore aus dem VEP 2025
- Vorzugsvariante der D.15 wird durch das beauftragte Büro überprüft
- Vorstellung der Ergebnisse nach Depu-Beschluss im Rahmen einer auf den Stadtteil zugeschnittenen Präsentation im Beirat oder Fachausschuss

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?