

TOP 2

Vorstellung Studienergebnisse RMS21 | Route B 1 Bremen - Schwanewede

Beiratssitzung am 16.04.2024

1. Überblick RMS21
 - 1.1 Hintergründe und Projektziele
 - 1.2 Untersuchungsraum und betrachtete Routen
 - 1.3 Übersicht der Untersuchung zugrunde gelegten Qualitätsstandards
2. Analyse verschiedener Streckenvarianten im Routenverlauf
 - 2.1 Geprüfte Streckenvarianten
 - 2.2 Entwicklung einer Vorzugsvariante
 - 2.3 Standardeinhaltung im RVR-Standard
3. Maßnahmevorschläge (Beispiele)
 - 3.1 Am Steending
 - 3.2 Bockhorner Weg
4. Zusammenfassung u. Ausblick

1. Überblick RMS21

1.1 Hintergründe und Projektziele

Fördermittelgeber: BMDV und Förderfonds der Metropolregion Nordwest

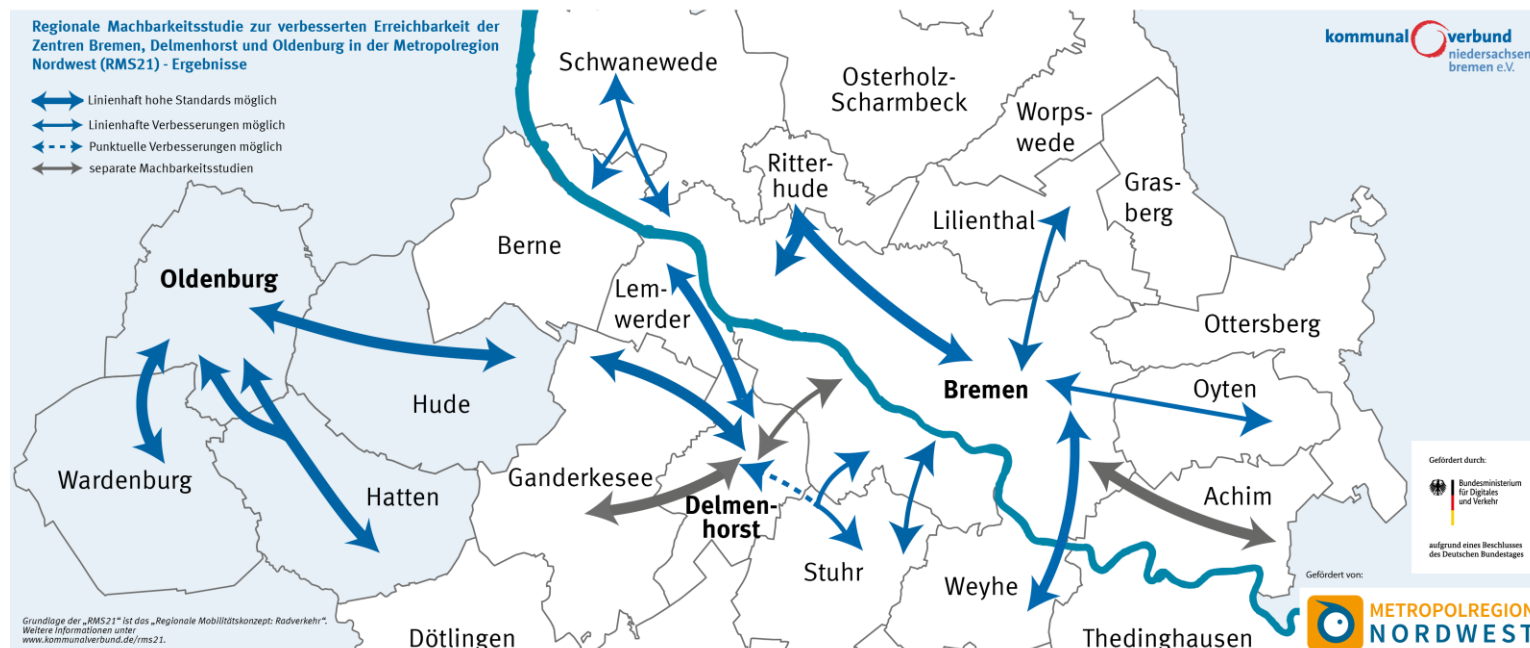
Projektzeitraum: Sommer 2021 – Herbst 2023

Projektleitung u. Auftraggeber: Geschäftsstelle des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V.

Beteiligung: Mitgliedskommunen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V.,

Kooperationskommunen (Oldenburg, Hatten, Hude u. Wardenburg) sowie Kooperationspartner:innen

Grundlage: Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr (RMK:R) | Beschluss Mitgliederversammlung 2020

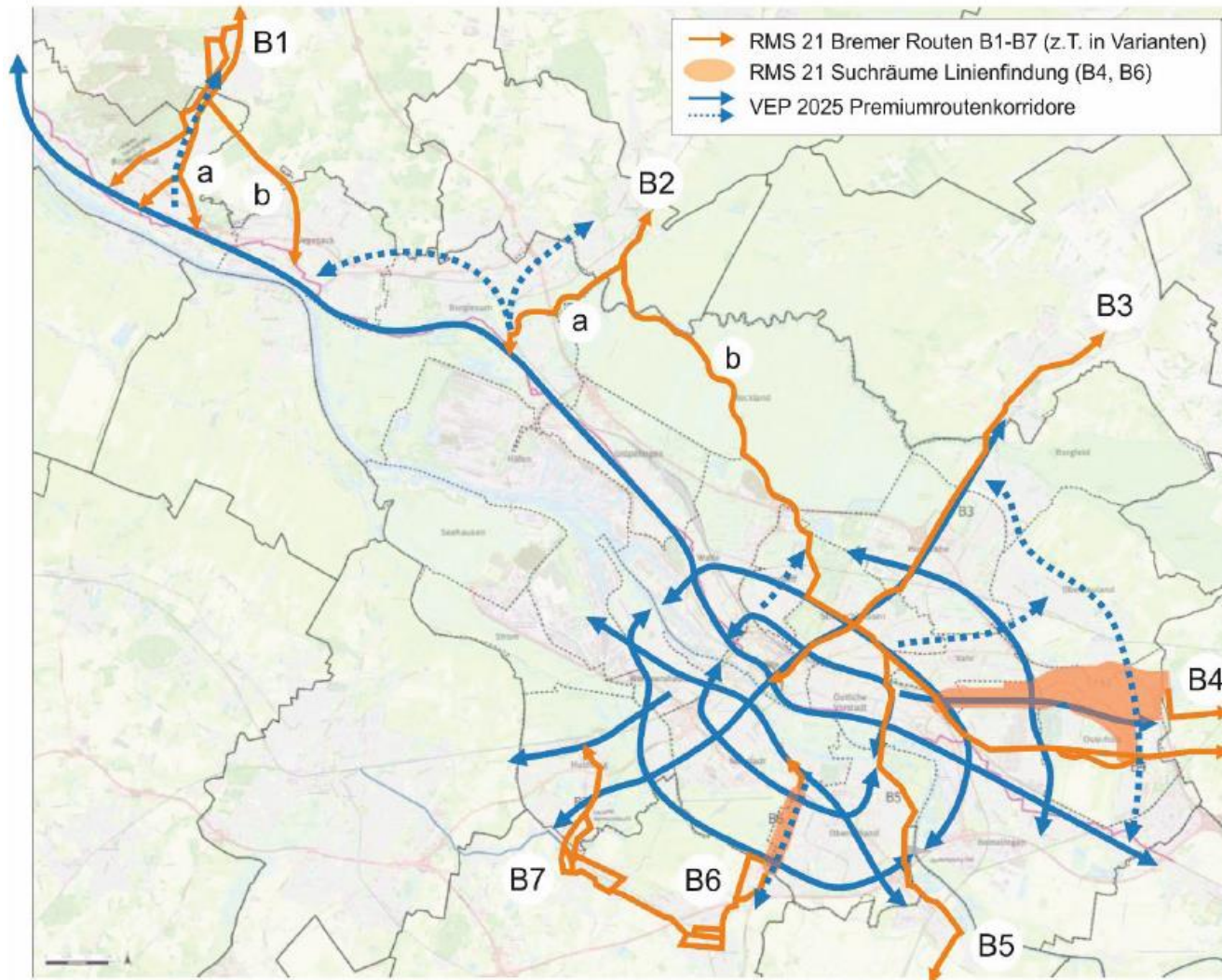


RMS21

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

1. Überblick RMS21

1.2 Untersuchungsraum und betrachtete Routen



- Inhaltliche Erarbeitung der Studie durch die Gutachterbüros PGV-Alrutz und PGV Dargel Hildebrandt
- Beteiligung der Stadtgemeinde Bremen an insgesamt sieben potentiellen RSV- bzw. RVR-Routen
- Bessere Anbindung der Nachbarkommunen an Bremen
- Ganzheitliche Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr)

Quelle: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V. / SBMS; Kartengrundlage GeoBasis-DE / BKG 2018

1. Übersicht RMS21

1.3 Übersicht der Untersuchung zugrunde gelegten Qualitätsstandards

Art der Radverkehrsanlage	Strecke 2. Ordnung (Grundstandard)**	Radvorrangroute (Strecke 1. Ordnung)**	Premiumroute 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

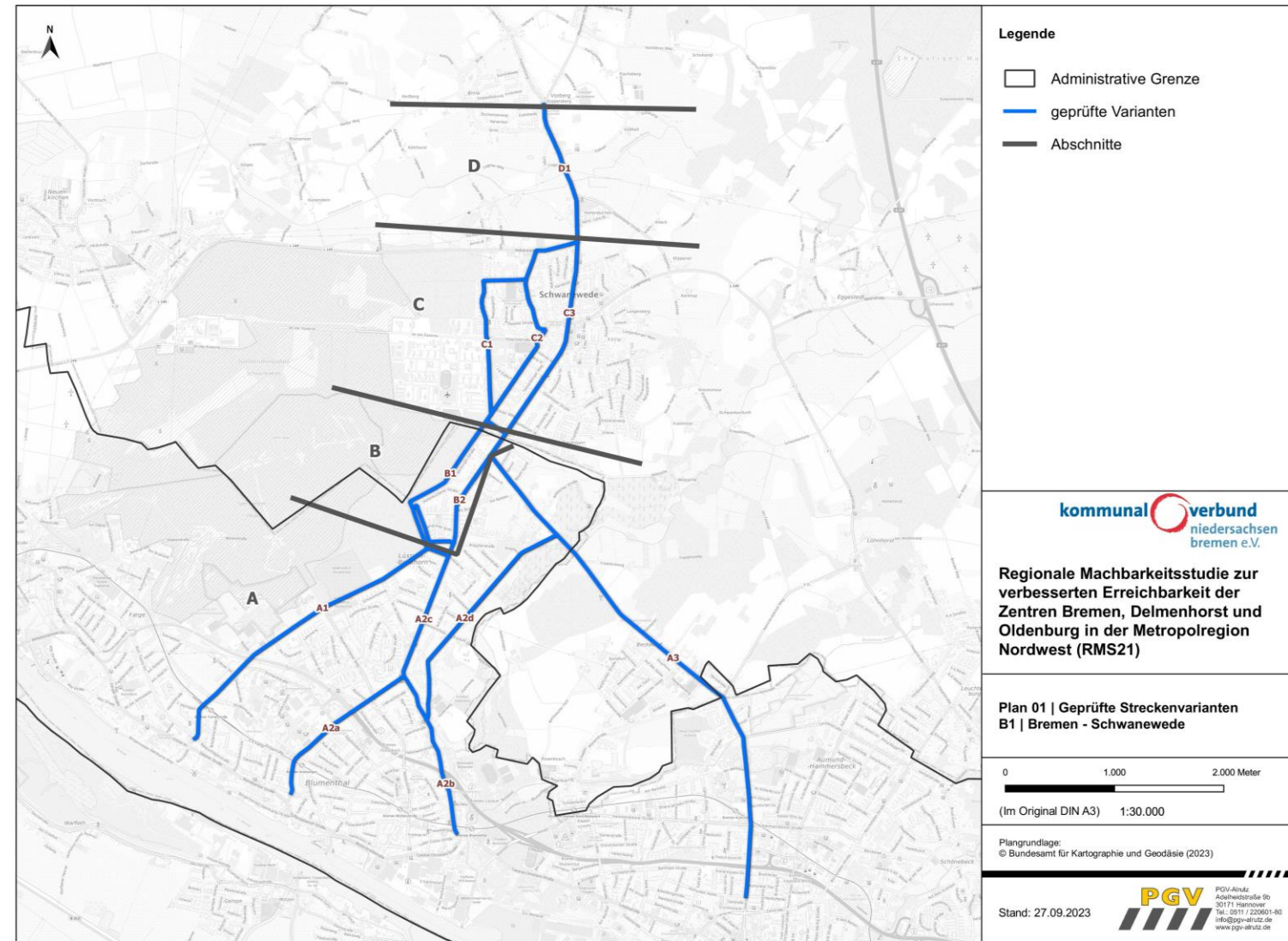
Radschnellverbindungen (RSV) und
Radvorrangrouten (RVR) verbinden bedeutende
Quell- und Zielorte des Alltagsradverkehrs über
längere Distanzen (bis zu 20 km und mehr).

2. Analyse verschiedener Streckenvarianten im Routenverlauf

2.1 Geprüfte Streckenvarianten

B1 Bremen – Schwanewede

- zwei Unterrouden (Blumenthal u. Vegesack)
- Anbindung an die D. 15
- Prüfung auf Radvorrangroutenstandard (RVR)



2. Analyse verschiedener Streckenvarianten im Routenverlauf

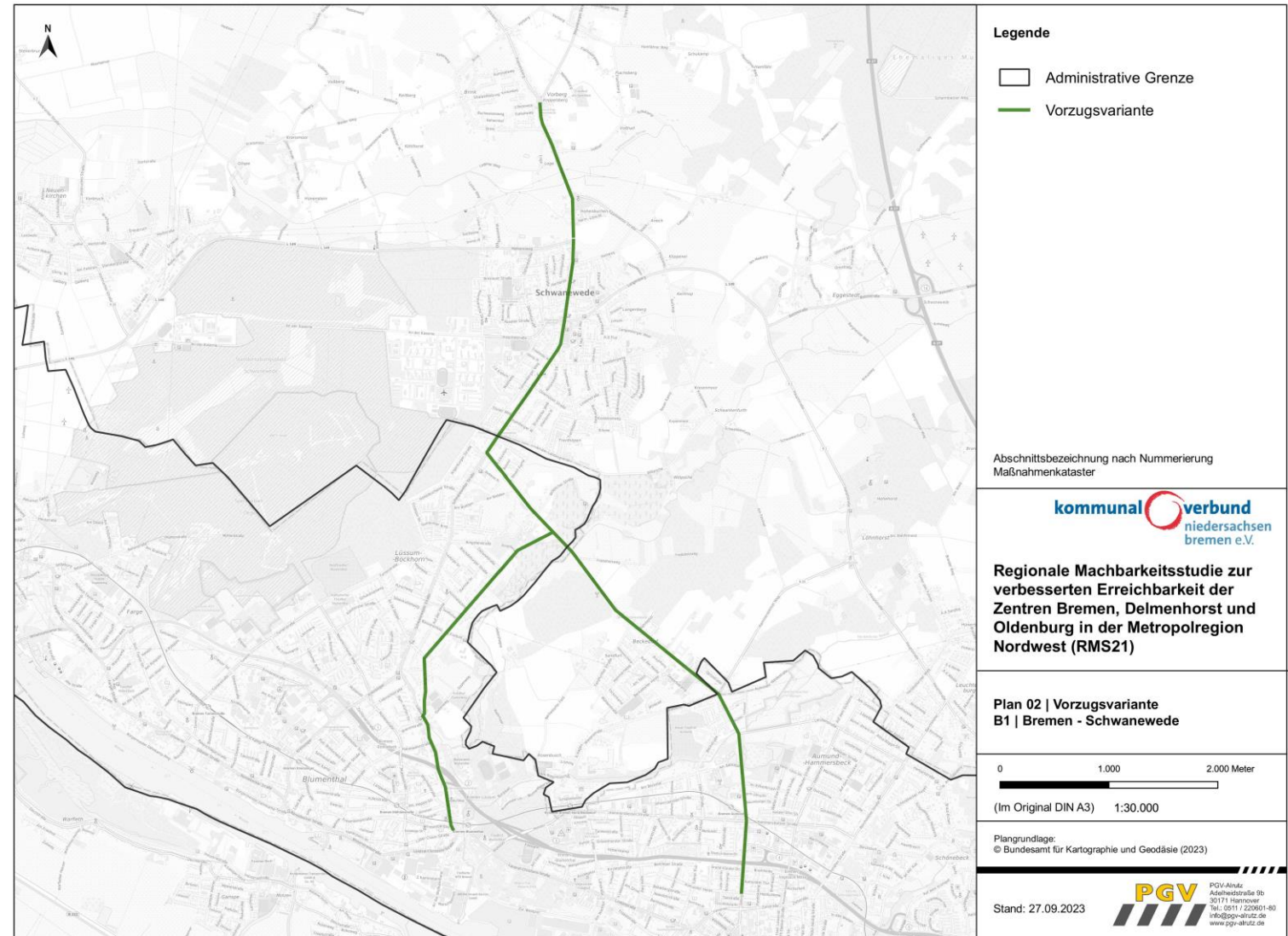
2.2 Entwicklung einer Vorzugsvariante

Vorzugsvariante B1 Blumenthal – Schwanewede

- ca. 7 km
- Schwaneweder Straße,
Am Steending,
Bockhorner Weg,
Lüssumer Straße

Vorzugsvariante B1 Vegesack – Schwanewede

- ca. 8,5 km
- Schwaneweder Straße,
Am Steending,
Bahnhofstraße,
Meinert-Löffler-Straße,
Georg-Gleistein-Straße

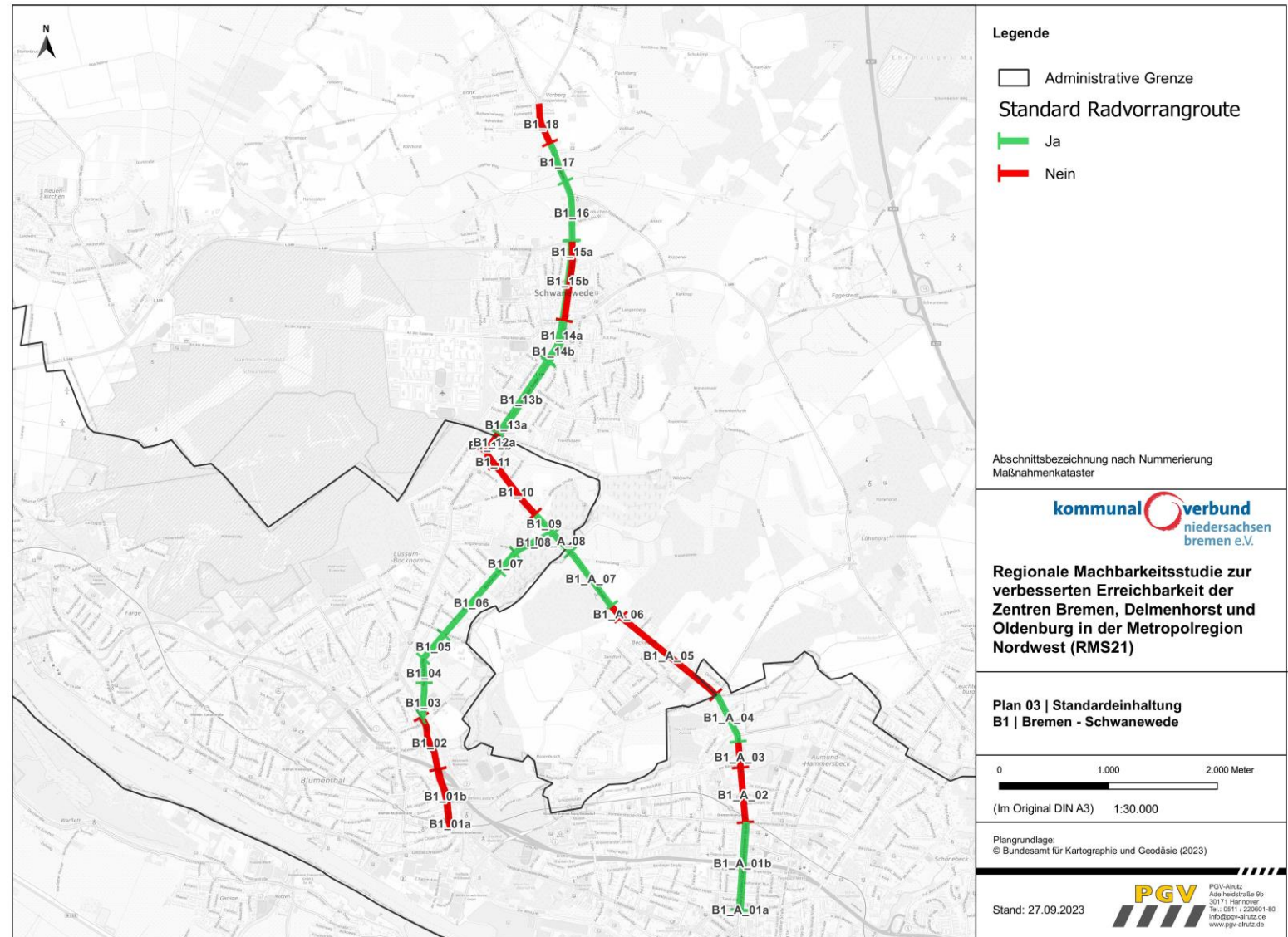


Quelle: RMS21 Erläuterungsbericht Route B1: Bremen Schwanewede

2. Analyse verschiedener Streckenvarianten im Routenverlauf

2.3 Standardeinhaltung im RVR-Standard

- Standardeinhaltung (RVR) voraussichtlich auf 57% der Route möglich
- Gründe für Standardunterschreitung sind u.a. schützenswerter Baumbestand, geringe Flächenverfügbarkeit und hohe Kfz-Verkehrsstärken an Hauptverkehrsstraßen



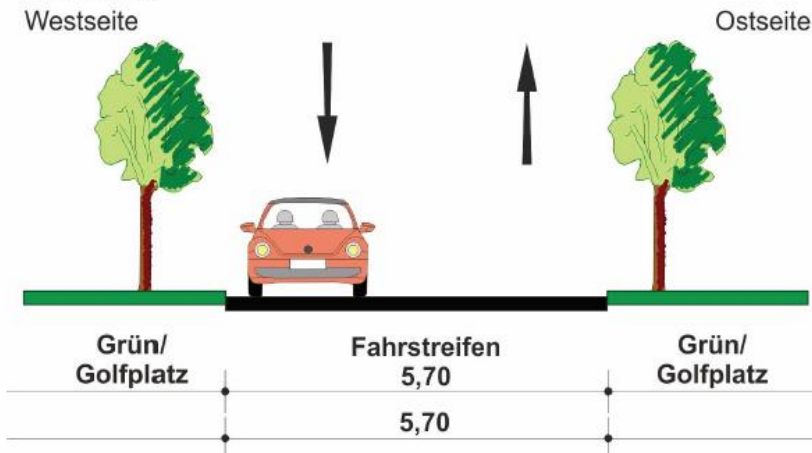
Quelle: RMS21 Erläuterungsbericht Route B1: Bremen Schwanewede

3. Maßnahmenvorschläge

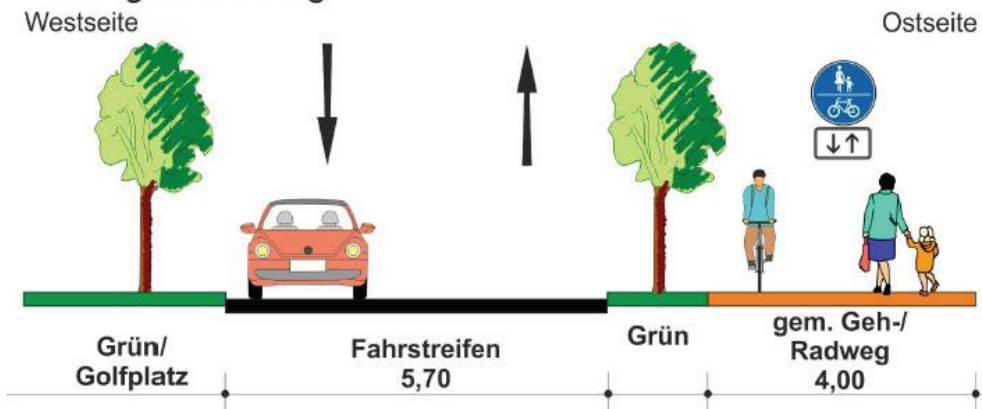
3.1 Am Steending



Querschnitt A8
Am Steending
Höhe Golfplatz (innerorts)
Bestand



Lösungsvorschlag



Quelle: RMS21 Anlage B1.9 Maßnahmensteckbriefe

3. Maßnahmenvorschläge

3.1 Am Steending



3. Maßnahmenvorschläge

3.1 Am Steending



3. Maßnahmenvorschläge

3.2 Bockhorner Weg

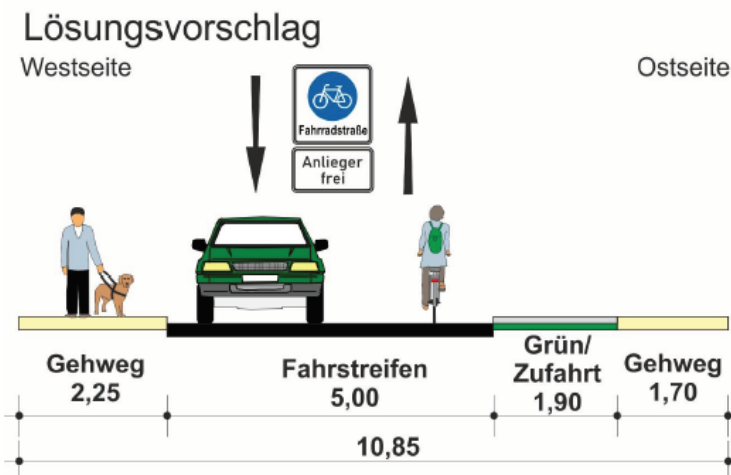
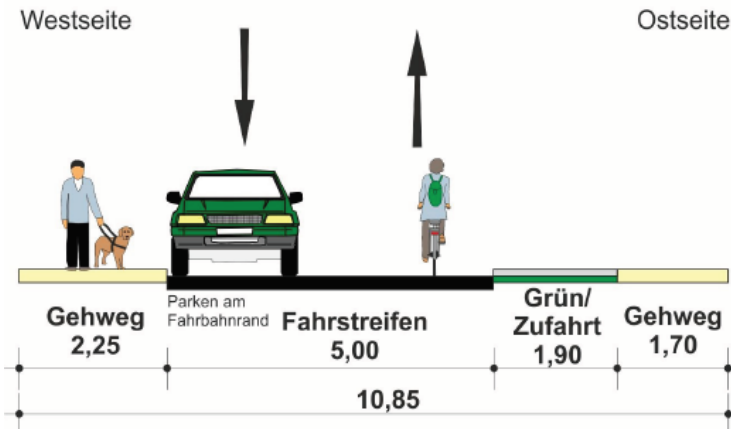


Blickrichtung: Norden



Blickrichtung: Nordosten

Querschnitt 4 Bremen, Bockhorner Weg zwischen Landrat-Berthold-Straße und An de Holtöber



Quelle: RMS21 Anlage B1.9 Maßnahmensteckbriefe

3. Maßnahmenvorschläge

3.2 Bockhorner Weg



Quelle: RMS21 Anlage B1.11 Lagepläne

Zusammenfassung

- auf 57% der insgesamt 15,4 km kann der Radvorrangroutenstandard eingehalten werden
- für die Abschnitte, in denen der Radvorrangroutenstandard nicht eingehalten werden kann, leistet die Studie Maßnahmenvorschläge für grundsätzliche Verbesserungen für den Radverkehr
- Detailprüfung einzelner Abschnitte teilweise notwendig
- Geschäftsstelle Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V. erarbeitet parallel ein Kommunikationskonzept (Öffentlichkeitsarbeit, Dachmarke,...) für die regionalen Routen
- SBMS beauftragt ein Planungsbüro für die Festlegung von Qualitätsstandards und Netzkonkretisierung der Bremer Premiumrouten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?

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 – Schwanewede | B1

[Planung - 2311 RMS21 Studienergebnisse_Route Bremen-Schwanewede_B1 - Alle Dokumente \(sharepoint.com\)](#)

Regionales Mobilitätskonzept Radverkehr (RMK:R)

[Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr \(RMK:R\) | Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.](#)

Kommunikation zum regionalen Radnetz

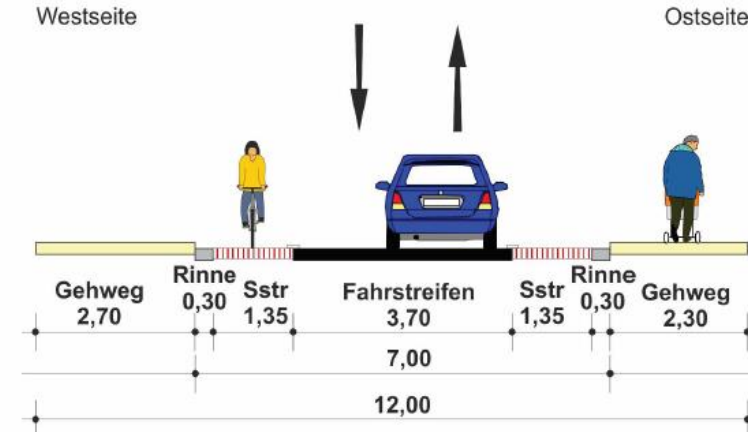
[Kommunikationskonzept zum regionalen Radnetz beschlossen | Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.](#)

3. Entwicklung von Maßnahmen

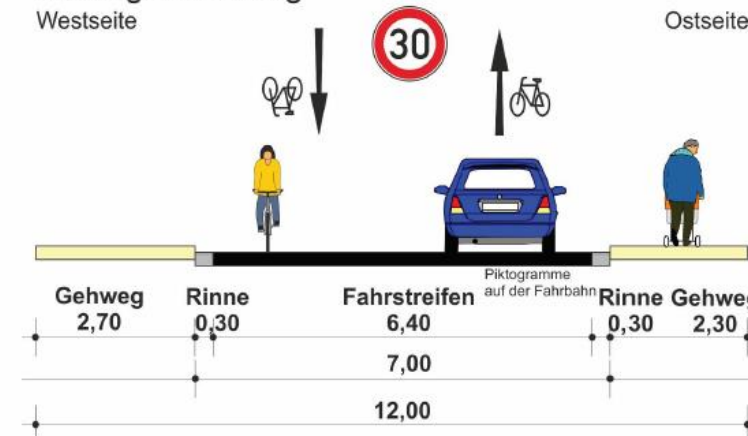
3.1 Am Steending



Querschnitt 10
Bremen, Am Steending
Wölpscher Straße bis Auf dem Bockhorn
Bestand



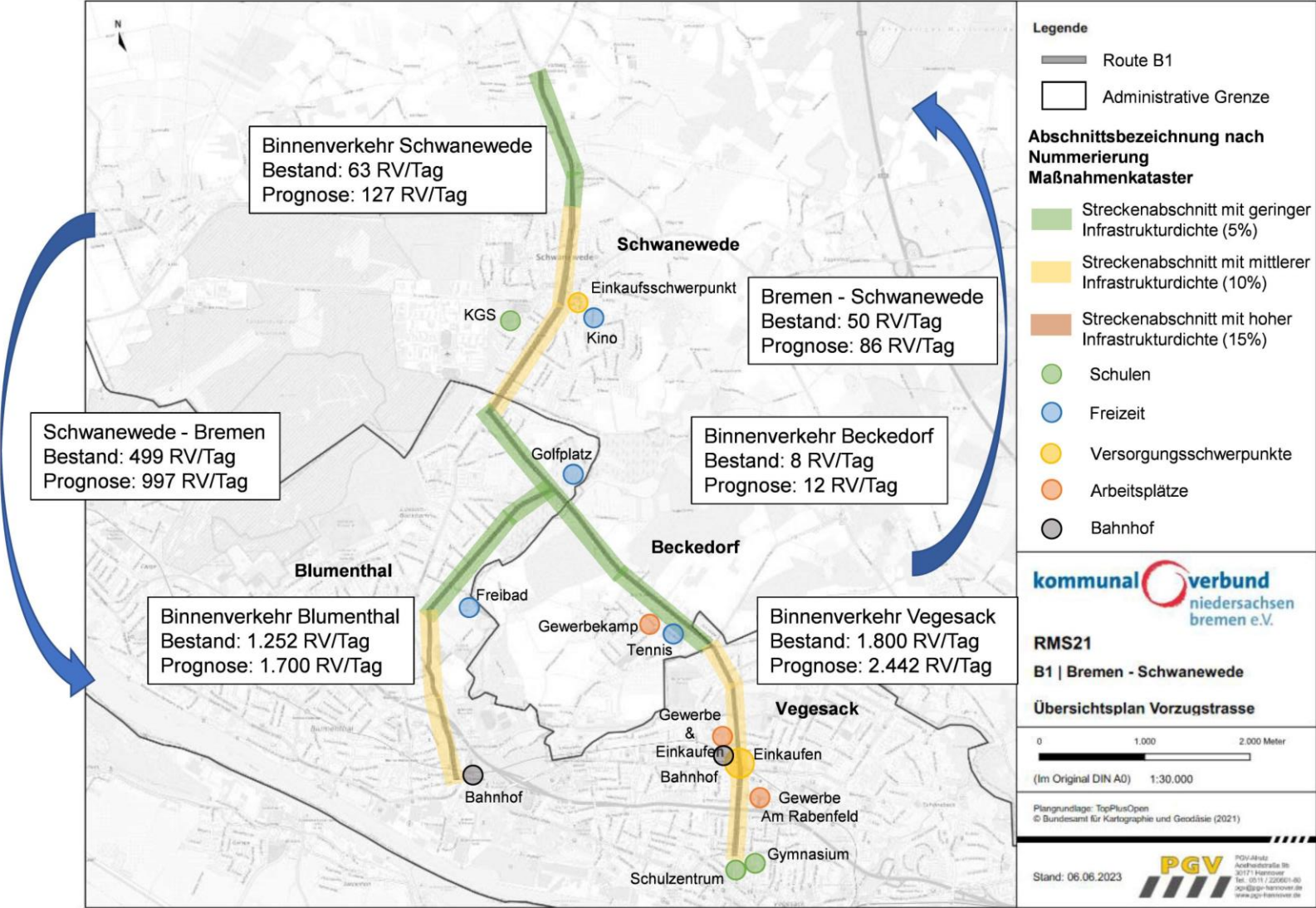
Lösungsvorschlag



Quelle: RMS21 Anlage B1.9 Maßnahmensteckbriefe

Potentialanalyse

Radfahrende/Tag



Quelle: RMS21 Erläuterungsbericht Route B1: Bremen Schwanewede

4. Zusammenfassung und Ausblick

Route	Länge in Km	Standardeinhaltung		Kosten in Mio. € (zzgl. 20 % Planungskosten)	Kosten pro km in Mio. € (zzgl. 20 % Planungskosten)
		RSV	RVR/ Premiumroute		
B1	15,4		57%	9,34	0,60
B2	20,2		87%	6,63	0,33
B3	13,5	30%	46%	4,85	0,36
B4	16,5	27%	47%	10,93	0,66
B5	13,5		82%	7,44	0,55
B6	6,9		78%	3,47	0,50
B7	8,4		50%	1,30	0,15
D1	10,7		89%	5,13	0,48
D2	14,3		95%	14,04	0,98
D3	6,7				
O1	17,7		93%	10,56	0,60
O2	20,3		91%	16,26	0,80
O3	5,5		100%	4,63	0,84
Gesamt	169,6			94,58	
Ø	13,0		79%	7,88	0,57

B1 Routenlänge umfasst zwei Streckenführungen

O2 Routenlänge umfasst zwei Streckenvarianten

D3 erreicht nicht den Radvorrangroutenstandard

Standardeinhaltung Gesamt ohne D3

Berücksichtigung Premiumroutenstandard lediglich auf Bremer Stadtgebiet

Quelle: RMS21 Erläuterungsbericht Route B1: Bremen Schwanewede