



FAHRRADMODELL
QUARTIER
ALTE NEUSTADT BREMEN

Bremer Original

Mobilität
zukunftsfähig
gestaltet

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhalt

- Vorworte der Projektträgerinnen 3
- Neue Ideen für die Alte Neustadt 4
- Nachhaltig unterwegs in Bremen 5
- Von einfachen Lösungen und echten Herausforderungen 6
- Wissen was läuft 8
- Nachradeln erwünscht 9
- Maßnahme 1: Holperfreies Fahren 10
- Maßnahme 2: Umwandlung in Fahrradstraßen 12
- Maßnahme 3: Anschluss an Premiumrouten 14
- Maßnahme 4: Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen 16
- Maßnahme 5: Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen 18
- Maßnahme 6: Fahrradparken 20
- Maßnahme 7: Fahrrad-Repair-Café 22
- Maßnahme 8: Umgestaltung Campus Neustadtswall 24
- Maßnahme 9: Leihrad- und Leih-Lastenradstationen 26
- Maßnahme 10: Luftpump- und E-Bike-Ladestationen 27



Impressum

Herausgeber:

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
Contrescarpe 72 | 28195 Bremen

Kontakt und Informationen:

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
Referat 50 | Nachhaltige Mobilität
Michael Glotz-Richter, Tel. (0421) 361 6703
Amt für Straßen und Verkehr
Martin Stellmann, Tel. (0421) 361 95 86
Hochschule Bremen
Ulrich Berlin, Tel. (0421) 59 05 22 45
kontakt@radquartier-bremen.de
www.radquartier-bremen.de

Text und Redaktion:

Beate Lange und Michael Glotz-Richter,
Referat 50 | Nachhaltige Mobilität
Bithja Menzel und Regan Mundhenke,
ecolo – Agentur für Ökologie und Kommuni-
kation

Gestaltung:

Jan Herrmannsen, AG Medienfeld

Fotos:

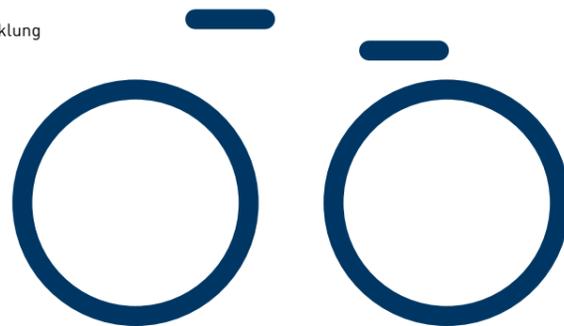
Henry Fried und Bithja Menzel, ecolo
Sven Solzenwald, Hochschule Bremen
[Seite 3]
Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
Jacek Chabraszewski –
stock.adobe.com [Seite 13]

Druck:

Meiners Druck oHG,
1. Auflage 300 Stück,
gedruckt auf Vivus Silk
100% Recyclingpapier

Datum:

September 2019



Unser Bremer Original: Lebensnah für die Mobilität von morgen



Radfahren ist bei Bremerinnen und Bremern überaus beliebt. Jeder vierte Weg wird in der Hansestadt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser Radverkehrsanteil ist führend in Deutschland und Bremen steht als fahrradfreundliche Großstadt im weltweiten Vergleich auf Platz 11. Wir sind damit auf einem sehr guten Weg zur Mobilität von morgen.

Das Fahrrad hat eine besondere Rolle für den Verkehr der Zukunft, denn es braucht wenig Platz, ist effizient, klimafreundlich und gut für die Gesundheit. Eine Entlastung des Straßenraums hilft allen – egal ob zu Fuß, mit dem Rad unterwegs und auch denen, die noch auf das Auto angewiesen sind. Das Projekt „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ ist Teil des Aufbruchs in ein lebenswertes und zukunftssicheres Bremen. Hier kommen Klimaschutz, nachhaltige Mobilität und die qualitative Aufwertung von Straßenräumen zusammen. Schon während der Baumaßnahmen hat das Fahrradmodellquartier bundesweit positive Aufmerksamkeit erregt und ist mit dem Deutschen Fahrradpreis 2018 in der Kategorie Infrastruktur für seinen ganzheitlichen wie auch quartiersbezogenen Ansatz gewürdigt worden. Nach Abschluss der Straßenumgestaltungen in der Alten Neustadt gilt es, aus einem vorbildlichen Modellprojekt zu einer neuen Normalität zu kommen und die guten Erfahrungen aus diesem Stadtteil in andere zu übertragen.

Ich danke allen, die an diesem Modell mitgewirkt haben: der Hochschule Bremen, dem ADFC, dem Stadtteilbeirat als Ideengeber sowie besonders denjenigen, die die Umsetzung aller Maßnahmen im Stadtteil begleitet und durchgeführt haben.

Dr. Maike Schaefer
Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen



Die Hochschule Bremen ist im Zuge der Umsetzung des „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ noch mehr in die Neustadt hineingewachsen. Von der Antragsstellung bis zum letzten Baustein war das Modellvorhaben eingebettet in unser eigenes Klimaschutzkonzept „ClimaCampus“. Nichts lag deshalb näher, als gemeinsam mit dem ADFC dieses Projekt zu initiieren und damit einen Beitrag zur Förderung von klimagerechter Mobilität und der Weiterentwicklung des Stadtteils zu leisten.

An den drei Standorten der Hochschule – am Neustadtswall, an der Werderstraße und der Flughafenallee – blicken wir nun mit Freude auf neue Anreize zum Radfahren wie ausleihbare Fahrräder und Lastenräder, E-Bike-Ladestationen sowie abschließbare und überdachte Abstellanlagen. Vor allem die Beteiligung der School of Architecture beim Bau des Fahrrad-Repair-Cafés eröffnete die Möglichkeit, an der Gestaltung einer klimagerechten Umgebung mitzuwirken und die akademische Welt mit Praxis zu füllen. Auch in Zukunft dient das klimaneutrale Bauwerk mit moderner Haustechnik als Anschauungsobjekt für den wissenschaftlichen Nachwuchs. Das Gebäude gilt mit seinem offenen Angebot außerdem als Herzstück des Modellquartiers.

Mit der Einführung dieser praktischen, effizienten Maßnahmen in einem facettenreichen Quartier ist die Hoffnung verbunden, viele Nachahmerinnen und Nachahmer zu finden. In Bremen will die Hochschule als integraler Bestandteil der Stadtgesellschaft auch künftig eine wissenschaftsbasierte Innenstadtentwicklung vorantreiben.

Prof. Dr. Karin Luckey
Rektorin der Hochschule Bremen

Neue Ideen für die Alte Neustadt



Ein Quartier mit Geschichte geht neue Wege

Die Bremer Neustadt gilt als typisches Innenstadtquartier: Hier kann man gut und zentral wohnen, arbeiten und studieren. Das Quartier Alte Neustadt grenzt direkt an die Weser und liegt innerhalb der Wallanlagen aus dem 17. Jahrhundert, die die damalige Erweiterung der Stadt über den Fluss hinaus sichern sollten. Heute wohnen hier knapp 3.000 Menschen. Besonders junge Leute ziehen gerne hierher. Hinzu kommen ungefähr 3.500 Erwerbstätige, die zu den nahegelegenen Produktionsstandorten großer Firmen wie der Brauerei Beck & Co, Azul Kaffee, der KSB AG und den vielen kleineren Betrieben zur Arbeit fahren. Auch die Hochschule mit mehr als 9.000 Studierenden an drei Standorten verursacht einiges an Verkehr.

Zahlreiche Kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Alten Neustadt locken zudem täglich viele Gäste an. 500.000 Besucherinnen und Besucher strömen jährlich in das Hallenbad Süd, das Theater „Bremer Shakespeare Company“ und an den Veranstaltungsort „Modernes“. So hat dieses lebendige Quartier zwar schon seit langer Zeit viel Infrastruktur und eine gute Verkehrsanbindung, aber aufgrund seiner Geschichte auch sehr schmale Straßen und viel Kopfsteinpflaster. Wenig Parkraum, enge Kreuzungsbereiche, zu viel motorisierter Verkehr und ein hohes Fahrradaufkommen charakterisieren die Rahmenbedingungen, an denen sich die Konzeption des Fahrradmodellquartiers ausrichtete.



Spatenstich im November 2017 in der Alten Neustadt

Startschuss für ein fahrradfreundliches Miteinander

Angesichts der Entwicklung ihres immer beliebter werden Stadtteils ergriffen die Hochschule Bremen und der örtliche ADFC im Jahr 2016 die Initiative. Das Konzept des „ClimaCampus“ richtete die Hochschulstandorte bereits auf eine klimagerechte Entwicklung aus. Viele Initiativen und Betriebe schlossen sich dem Wunsch nach einer fahrradfreundlichen Nachbarschaft an. Nachdem sowohl der Stadtteilbeirat als auch die Bremische Bürgerschaft diese Bestrebungen mit klaren Voten unterstützten, war auch im gleichen Jahr die politische Grundlage für das Modellprojekt in der Neustadt geschaffen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr stellte zusammen mit der Hochschule Bremen einen Antrag zur Förderung durch die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums. Im Februar 2017 kam dann die Nachricht, die Bremen jetzt zum bundesweiten Vorreiter in Sachen Fahrradzone gemacht hat: 2,4 Millionen Euro Fördermittel wurden für die Umsetzung eines Fahrradmodellquartiers bewilligt. Ein ambitionierter Zeitplan wurde gleich mitgeliefert: Bis zum Sommer 2019 sollten alle Maßnahmen umgesetzt sein.

Nachhaltig unterwegs in Bremen

So wird Verkehr zukunftsfähig

In Bremen steht nachhaltige Mobilität seit Jahrzehnten weit oben auf der städtischen Agenda. Wie schon bei der Einrichtung der ersten deutschen Fahrradstraße setzt die Hansestadt beim neu entwickelten Fahrradmodellquartier auf Anreize, das Auto stehen zu lassen. Mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen in der Verkehrsentwicklungsplanung möchte Bremen den für eine Großstadt bereits hohen Radverkehrsanteil von 25 Prozent weiter erhöhen. Vor allem der Ausbau von sogenannten Premiumrouten, die eine schnelle, komfortable Verbindung für den Radverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen schaffen, ist ein wichtiger Bestandteil.

Die Neustadt ist in diesem Konzept ein wichtiges Bindeglied in den Stadtteilverbindungen – sowohl wesenquerend als auch entlang der Weser. Eine Dauerzählstelle für den Radverkehr an der Weserbrücke am Rand der Alten Neustadt bestätigt die Notwendigkeit und Richtigkeit dieses Ansatzes: An manchen Tagen radeln allein auf der Straßenseite stadteinwärts über 10.000 Menschen an der Zählstelle vorbei.

Bremens Verkehrskonzept findet mittlerweile Beachtung sowohl auf Bundesebene wie auch europaweit. Der Fahrradklimatest des ADFC hat Bremen 2019 als fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands bewertet. Der internationale „Copenhagenize-Index“ stuft Bremen aktuell auf Platz 11 der fahrradfreundlichsten Großstädte ein und erwähnt hierbei ausdrücklich das Fahrradmodellquartier.



Deutscher Fahrradpreis 2018: glückliche Gewinner in der Kategorie Infrastruktur

Der deutsche Fahrradpreis als Motivationsschub

Gut ein Jahr nach Projektbewilligung verzeichnet das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ ein echtes Highlight, welches alle Beteiligten zusätzlich anspornte: Im Februar 2018 ging der Deutsche Fahrradpreis an das Fahrradmodellquartier in Bremen und zeigte auch den letzten Skeptikern, dass das Projekt bundesweite Strahlkraft hat. Die Auszeichnung wird jedes Jahr vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ausgelobt. Insgesamt hatten sich 2018 über 130 Projekte in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation beworben.





Von einfachen Lösungen und echten Herausforderungen

Ein enger Zeitplan und alte Kanäle

Der enge Zeitplan des Förderprojektes war keine einfache Ausgangssituation für die Umwandlung eines Stadtteils in das erste Fahrradmodellquartier Deutschlands. Zudem stand schnell fest: Wenn es Bauarbeiten im Stadtteil gibt, sollen diese mit der Kanalsanierung des über 100 Jahre alten Entwässerungssystems einhergehen. Enge Abstimmung zwischen Bremens Abwasserentsorger hanseWasser und dem Amt für Straßen und Verkehr war gefordert.

Bei der Projektumsetzung mussten viele kleinteilige Maßnahmen im Straßenbau durchgeführt werden – von Fahrbahnoberflächen, Kreuzungsbereichen, Querungen bis zu Fahrradparken. So war ein wichtiger Beitrag beispielsweise die weitere Einrichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum. Viele der in den 50er Jahren errichteten Gebäude hatten keine Abstellmöglichkeiten für Zweiräder – mit der Folge, dass viele Fahrräder an Straßenschildern, Zäunen und Gittern abgestellt wurden. Doch die Installation von Fahrradabstellanlagen sollte möglichst nicht mit dem Wegfall legaler PKW-Stellplätze einhergehen, weshalb die für PKW zu engen Bereiche im Parkstreifen zum Fahrradparken genutzt wurden.



Kreativität, Kooperation und das große Ganze

Doch damit nicht genug. Die Stadtplanerinnen und Verkehrsplaner dachten von Beginn das große Ganze mit: So sollte das Fahrradmodellquartier mit bestehenden und geplanten überörtlichen Radrouten verbunden werden. Dazu mussten auch die Hindernisse der Verkehrsachsen im Quartier überwunden werden. Kreativität und die Kooperationsbereitschaft der Bremer Straßenbahn AG waren gefragt, um hier Querungshilfen bauen zu können.

Ein Modellprojekt erfährt natürlich auch immer Kritik und Skepsis: Gerade die Verteilung des Straßenraums ist nicht nur in der Neustadt ein großes Problem. Das Parken des eigenen Autos möglichst direkt vor der Haustür ist ein emotionales Thema. Mit dem Angebot von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, den „mobil.pünktchen“, gibt es eine gute Alternative zum privaten Autobesitz. In Quartieren wie diesem, wo Alltagswege im Wesentlichen ohne Auto zurückgelegt werden können, kommt dem Zusammenspiel von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und dem Carsharing eine besondere Entlastungsrolle zu. Jedes Carsharing-Auto ersetzt in Bremen 16 private PKW, entspannt die Parksituation, den Straßenraum und schafft mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr.

In engen Stadtstraßen gibt es in allen Städten Interessenkonflikte zwischen Rad-, Fuß- und Autoverkehr. Und auch wenn die Förderung von nachhaltiger Mobilität klar im Fokus des Vorhabens steht, sah das Konzept für die Alte Neustadt von Beginn an einen Gewinn für alle Beteiligten vor. Denn es gab nicht nur Probleme mit dem Platz und der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr – auch für PKW und LKW ergaben sich durch regelwidriges Parken und schwer einzusehende Kreuzungen immer wieder nervenaufreibende Situationen. Gehwegnasen an den Einmündungen, klare Ordnung des Parkens im Straßenraum und geordnetes Fahrradparken an neuen Radbügeln konnten hier Verbesserungen schaffen.

Radfahren? Aber sicher!

Sicherheit ist für den Erfolg eines Planungsvorhabens dieser Art gleich mehrfach relevant: Wer zu seinem Ziel radelt und dort keine Möglichkeit hat, sein Fahrrad sicher abzustellen, verliert bald die Lust am Radfahren. Hingegen schaffen gut sichtbare, leicht zugängliche und möglichst trockene Abstellplätze ganz neue Anreize für alle, der bisher noch nicht in die Pedale getreten haben. Verkehrssicherheit ist eine weitere Voraussetzung, wenn eine Stadt fahrradfreundlicher werden soll.

Hierzu zählt neben der bereits erwähnten Infrastruktur aber auch der gegenseitige Respekt auf der Straße. Hierbei hat das Fahrradmodellquartier einen Anstoß für die Aufnahme des neuen Schildes „Fahrradzone“ in die Straßenverkehrsordnung gegeben, das dann für einen ganzen Bereich Zweirädern eine bevorzugte Rolle als Verkehrsteilnehmer einräumen wird.



Wissen was läuft

Die Baustelle vor der eigenen Haustür

Ein besonderes Augenmerk bei der Umsetzung des „Fahrradmodellquartiers Alte Neustadt Bremen“ lag darin, Verständnis und Unterstützung für die Planungen zu wecken. Zugleich war klar, dass die zahlreichen Baumaßnahmen in den engen Straßen mit ihren Einbahnregelungen auch zu Belastungen und Konflikten führen werden. Deshalb suchten die Verantwortlichen auf unterschiedlichen Wegen nicht nur den Kontakt zu Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern auch zu Einrichtungen und Gewerbetreibenden, für die die Erreichbarkeit eine ganz entscheidende Rolle im täglichen Geschäft spielt. Kommunikation auf allen Ebenen ist ein Baustein zum Erfolg.

Sehr wesentlich für die gute Kommunikation waren die Beteiligung des Stadtteilbeirates, die Kontakte der Bauleitung vor Ort, die kontinuierliche Berichterstattung in den lokalen Medien und die angeregten Online-Diskussionen auf der Webplattform der hiesigen Tageszeitung. Zudem prägten der eigene Webaufttritt des Projektes und die verschiedenen Druckerzeugnisse die weitere Öffentlichkeitsarbeit. Denn die Ansprache und Mitnahme aller in der Alten Neustadt lebenden und arbeitenden Menschen hatte eine hohe Priorität im Projekt. Gerade die zahlreichen Baumaßnahmen mussten frühzeitig angekündigt, abgestimmt und um Verständnis dafür geworben werden. Es galt, Sympathie zu finden und Identifikationsmöglichkeiten mit dem Fahrradmodellquartier vor der eigenen Haustür zu schaffen.



Bürgernah und lebensecht – Information mit Wiedererkennungswert

Ein ansprechendes, einheitliches Design gab dem Vorhaben ein Gesicht – natürlich mit einem Fahrrad als Wiedererkennungsmerkmal, einem offenen Quadrat als Symbol für das Quartier und Linien für die vielen Wege im und aus dem Quartier. So wurden mit sieben bunten Postkartenmotiven einzelne Umbaumaßnahmen thematisiert, die Baustellen mit sich brachten. Sie kamen gemeinsam mit Anwohnerschreibern vor Baubeginn der jeweiligen Maßnahme zum Einsatz und wurden in den betroffenen Straßenzügen verteilt. So erfuhren Anwohnerinnen und Anwohner rechtzeitig von möglichen Unannehmlichkeiten und konnten erkennen, warum und mit welchem Ziel vor ihrer Haustür gebaut wurde. Ergänzend dazu wurde zum Projektstart ein Infoblatt flächendeckend



ckend an alle Haushalte verteilt sowie in Behörden und Einrichtungen im Stadtteil ausgelegt. Alle Umgestaltungsmaßnahmen ließen sich darin auf einen Blick erfassen und die Vorteile für alle im Straßenverkehr wurden plakativ vermittelt.

In einer 24-seitigen Maßnahmenbroschüre erfuhren die Beteiligten des Projektes im Quartier wie auch interessiertes Fachpublikum Details zum Projektvorhaben und zu den geplanten Maßnahmen. Hier – wie auch auf der Website – wurde das Projekt mit bekannten Personen aus dem Stadtteil authentisch abgebildet sowie für das Fahrradmodellquartier geworben. Die Hochschule Bremen erhielt ergänzend zum allgemeinen Infoblatt einen eigenen Flyer, der vor allem für die Gruppe der Studierenden gedacht war. Zudem haben sich der Stadtteilbeirat und dessen für Verkehr zuständiger Fachausschuss regelmäßig mit dem Projekt befasst.

Die Website „radquartier-bremen.de“ stellt ausführlich die Ziele, Maßnahmen sowie Akteurinnen und Akteure dar. Die Rubrik Aktuelles hatte fortlaufend

kurze Nachrichten zu neuen Entwicklungen im Quartier und das Kontaktformular wurde rege für Nachfragen, Kritik und Anregungen genutzt. Inzwischen teilt sich das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt seinen Auftritt mit dem nächsten Bremer Fahrradquartier Ellener Hof – ebenfalls eine visionäre Quartiersentwicklung. Auch die positive Begleitung in den Medien während der gesamten Laufzeit war ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz im Stadtteil und in der gesamten Stadt. Highlights wie die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises an das Fahrradmodellquartier oder das Richtfest am neu gebauten Fahrrad-Repair-Café zeigten in der Berichterstattung immer wieder die Strahlkraft des Projektes.



Nachradeln erwünscht!



Das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ ist angetreten, die erste Fahrradzone Deutschlands zu werden. Dieses Ziel wurde vor Ort erreicht. Die nächsten Seiten verdeutlichen, dass ein gelungener Maßnahmenmix am Ende das Gesamtergebnis ausmacht. Das ist wie bei der Zubereitung einer Festtagstorte: Die Zutaten mögen für sich genommen im Wesentlichen profan sein – die Zusammenstellung macht die Torte am Ende besonders. So sind die Querungen über

die Hauptstraßen sowohl von den technischen als auch rechtlichen Herausforderungen her durchaus als „Sahnehäubchen“ zu sehen.

Ebenso stellt das Fahrrad-Repair-Café der Hochschule ein besonderes Highlight und den gefühlten Mittelpunkt des Fahrradmodellquartiers dar. Die Hochschule ist nicht nur damit, sondern auch mit der Anlage des „Campusplatzes“ am Neustadtswall noch besser in den Stadtteil integriert. Und auch insgesamt ist die Neustadt nach Umsetzung der Maßnahmen, der damit verbundenen Zunahme des Radverkehrs und den neuen Querungen über die Hauptstraßen stärker zusammengewachsen.

Alle großen Städte suchen Alternativen zum Autoverkehr, um die Lebensqualität zu erhöhen und den Ausstoß an Klimagasen zu vermindern. Das Fahrrad ist per se klimafreundlich, gesund und braucht wenig Platz sowohl im fließenden Verkehr wie auch in der Abstellung. Das Bremer Original zeigt einmal mehr, wie innerstädtische Quartiere ihre Potenziale nutzen können, um sichereren und lebenswerteren Raum zu schaffen und Verkehrsprobleme zu lösen.



Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ holperfreies Fahren auf glatter Fahrbahn
- ✚ Lärminderung durch Asphalt statt Pflaster
- ✚ gut geführte Radverbindungen mit Anschluss an das überregionale Premiumrouten-Netz

Holperfreies Fahren

Wer kennt es nicht? Auf grobem Kopfsteinpflaster nimmt der Einkauf im Fahrradkorb Schaden oder die Kette springt ab. Holpriger Straßenbelag und abruptes Bremsen an unübersichtlichen Kreuzungen sorgten selbst bei passionierten Radfahrerinnen und Radfahrern für Ärger.

Inzwischen läuft es völlig glatt auf 963 Metern ehemaliger Kopfsteinpflasterstraßen im Quartier.

Besonders im Bremer Original:

Um den Charakter des Quartiers zu bewahren, wurden die Parkstreifen großteils mit dem vorhandenen Kopfsteinpflaster angelegt.





Die Vorteile auf einen Blick:

- ☒ nebeneinander Radfahren erlaubt
- ☒ Vorrang für das Fahrrad
- ☒ Entschleunigung des motorisierten Verkehrs in den Wohnstraßen

Umwandlung in Fahrradstraßen

Fahrräder, Autos, Fußgänger, Rollatoren und spielende Kinder – Konfliktsituationen auf den Straßen im quirligen Bremer Stadtteil gab es genug – beispielsweise, wenn Autos auf den engen Straßen Fahrräder überholen wollten. Es wurde eher hintereinander geradelt, als im netten Gespräch nebeneinander her fahren zu können.

Die Straßen im Fahrradmodellquartier tragen nun die Bezeichnung „Fahrradstraße“. Hier steht das Zweirad im Fokus und kann durch eine Umgestaltung der Straße sicherer und bequemer genutzt werden.

Besonders im Bremer Original:

Perspektivisch soll die Alte Neustadt mit ihrem Netz aus Fahrradstraßen auch offiziell Fahrradzone werden. Bisher gibt es eine solche Bezeichnung mit passendem Straßenschild noch nicht in der Straßenverkehrsordnung. Das Fahrradmodellquartier als Initiator will dafür Deutschlands erstes Beispiel werden.



Anschluss an Premiumrouten

Es waren früher echte Idealistinnen und Idealisten, die auch weite Fahrradstrecken quer durch die Stadt zurücklegt haben, um per Rad beispielsweise zur Arbeit zu gelangen. Die bestehenden Fahrradstraßen und Premiumrouten brauchen noch weitere Netzschlüsse.

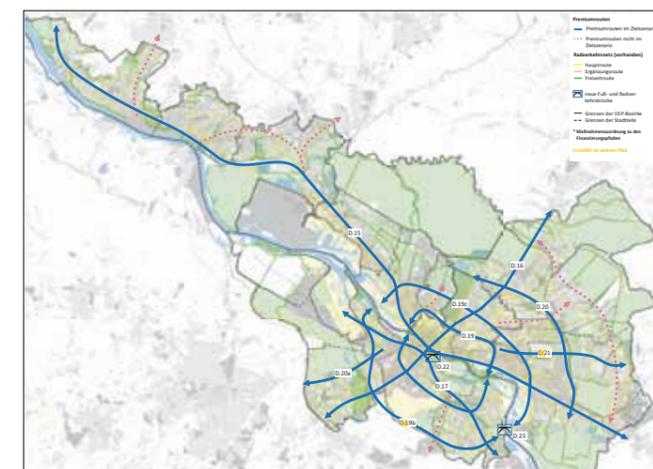
Mit dem Ausbau des Radnetzes bindet die Stadt Bremen die Neustadt in ihr zukunftsweisendes Verkehrskonzept ein, das in den nächsten Jahren mit weiteren Premiumrouten die verschiedenen Gebiete der Stadt sowie das Umland effektiv miteinander verbinden will.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ gut geführte Radverbindungen mit Anschluss an das überregionale Premiumrouten-Netz
- ✚ Baustein eines bequemen Fahrradnetzes im Quartier, in der Stadt und in der Region

Besonders im Bremer Original:

Die insgesamt neun Rad-Premiumrouten bündeln den Radverkehr und verbinden das Bremer Zentrum mit den angrenzenden Regionen und städtischen Zentren.



Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen

Sehen und gesehen werden – darum geht es auch in der Alten Neustadt. Wer vor der Umgestaltung des Quartiers die Straßenseite wechseln wollte, musste sich schon sehr nah an die Bordsteinkante stellen. Für alle Beteiligten war das ein stetes Risiko: für Kinder oder Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen genauso wie für diejenigen, die im PKW oder Lieferwagen die Übersicht behalten müssen.

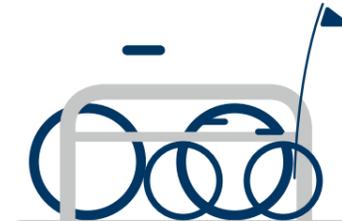
Dank 23 vorgezogener Gehwegnasen an Kreuzungen lässt sich der Straßenraum auch für den Fuß- und Radverkehr deutlich besser überblicken. Falschparken in der Kreuzung wird weitestgehend verhindert. Lieferwagen, Müllwagen und Feuerwehr profitieren beim Abbiegen von freien Kreuzungsbereichen.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ sicheres Überqueren an Einmündungen
- ✚ Freihalten der Kreuzungsbereiche für größere Fahrzeuge
- ✚ sicheres Parken durch Fahrradbügel im Straßenraum

Besonders im Bremer Original:

Die Kombination der Gehwegnasen mit Fahrradabstellplätzen schafft mit verhältnismäßig wenig Aufwand Ordnung: sowohl für den notwendigen Überblick an Einmündungen wie auch für sicheres und geordnetes Abstellen der Fahrräder.





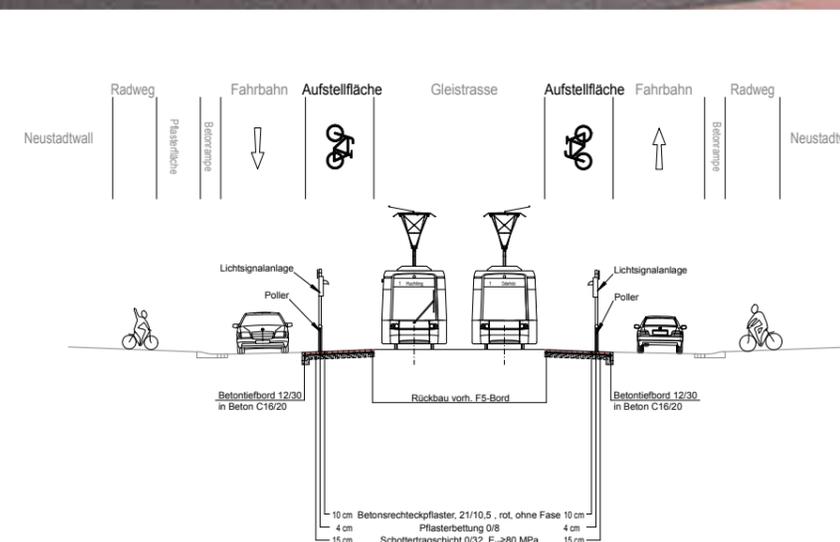
Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ sicheres Überqueren von Hauptverkehrsstraßen im Quartier
- ✚ weiterhin ÖPNV Bevorrechtigung
- ✚ gute Anschlüsse per Rad an das übergeordnete Premiumrouten-Netz

Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen

Viele Menschen im Quartier müssen täglich mit ihrem Rad oder zu Fuß eine der Hauptverkehrsstraßen überqueren. Das war an vielen Stellen oftmals umständlich und wenig sicher. Der intensive Verkehr stellte auf der Langemarck- und auch der Osterstraße-Westerstraße ein echtes Hindernis für den Fuß- und Radverkehr dar.

Schneller und vor allem sicherer lassen sich nun diese zwei wichtigen Verkehrsachsen überqueren. Dabei helfen vor allem die Einrichtung von Mittelinseln, Markierungen, abgesenkte Bordsteine, eine veränderte Fahrbahnführung sowie Ampeln oder Rot-Signal.



Besonders im Bremer Original:

Die Langemarckstraße wie auch der Straßenzug Osterstraße-Westerstraße sind zugleich wichtige Trassen für den Straßenbahn- und Busverkehr. Die Lösung nimmt zum einen Wünsche des Beirates aus dem Beteiligungsverfahren auf, zum anderen berücksichtigt die neue Ampelanlage bzw. das Rot-Signal bedarfsgerecht den Vorrang von Bus und Straßenbahn.

Fahrradparken

Wer in der Alten Neustadt pünktlich zur Arbeit kommen wollte oder täglich vor seiner Wohnung auf der Suche nach einem geeigneten Abstellplatz für sein Fahrrad war, konnte dabei schon einmal ins Schwitzen geraten. Im Zweifel wurde das Rad dann an einem Schilderpfahl mitten auf dem Gehweg oder an Zäunen und Gittern abgestellt.

600 neue Fahrrad-Stellplätze gibt es jetzt im Fahrradmodellquartier. Dabei wurde zum einen der zusätzliche Platz auf Gehwegnasen mit Fahrradbügeln ausgestattet, um mehr dezentrales Parken in den Wohnstraßen zu ermöglichen. Zum anderen wurde die Qualität der Parkmöglichkeiten rund um die Hochschule Bremen mit zum Teil abschließbaren und überdachten Stellplätzen deutlich gesteigert.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ sicheres und komfortables Parken der Fahrräder
- ✚ Steigerung der Attraktivität des Radfahrens

Besonders im Bremer Original:

Da vor allem die Hochschule als größte Arbeitgeberin des Quartiers viele Menschen auf Fahrrädern anzieht, lagen ihre drei Standorte am Neustadtswall, an der Werderstraße und an der Flughafenallee besonders im Fokus dieser Maßnahme. Die Anzahl überdachter Abstellplätze konnte hier um 77 Prozent erhöht werden.

Fahrrad-Repair-Café

Das Notwendige mit dem Schönen verbinden – so könnte der konzeptionelle Auftrag des Fahrrad-Repair-Cafés lauten. In der Selbsthilfwerkstatt soll künftig das Rad eigenhändig repariert werden können. Wer möchte, genießt den vollen Reparatur-Service und wartet bei einer Tasse fair gehandeltem Kaffee. Ein Multifunktionsbereich steht für kleine Seminare oder Veranstaltungen zur Verfügung und mit den Sitzplätzen zum Außenraum wird das Café zu einem vielfältig nutzbaren Begegnungsort.

Das Fahrrad-Repair-Café ist Mittelpunkt des Fahrradmodellquartiers und eine innovative Öffnung der Hochschule in den Stadtteil. Nachhaltig gebaut mit einem Holzfaltwerk als Konstruktion, transparenten Fassadenelementen und einem begrünten Retentionsdach spricht es sowohl die Studierenden der Hochschule als auch die Bewohner und Gäste des Quartiers an.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ zentraler Anlaufpunkt im Fahrradmodellquartier
- ✚ Einbindung der vielfältigen Gruppen in der Neustadt
- ✚ gut sichtbare Visitenkarte des Fahrradmodellquartiers

Besonders im Bremer Original:

Das moderne Holzbaugebäude soll nicht nur die Begegnung zwischen Hochschule und Stadtteil fördern, sondern ermöglichte den Studierenden der School of Architecture Bremen, sich mit ihren Entwürfen an der Planung des Gebäudes zu beteiligen und so Forschung und Lehre mit Praxis zu verbinden.



Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ neuer repräsentativer „Campusplatz“ als verbindendes Element
- ✚ Entschleunigung des motorisierten Verkehrs
- ✚ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ✚ Parken von Kraftfahrzeugen im Campusbereich nur noch für Gehbehinderte

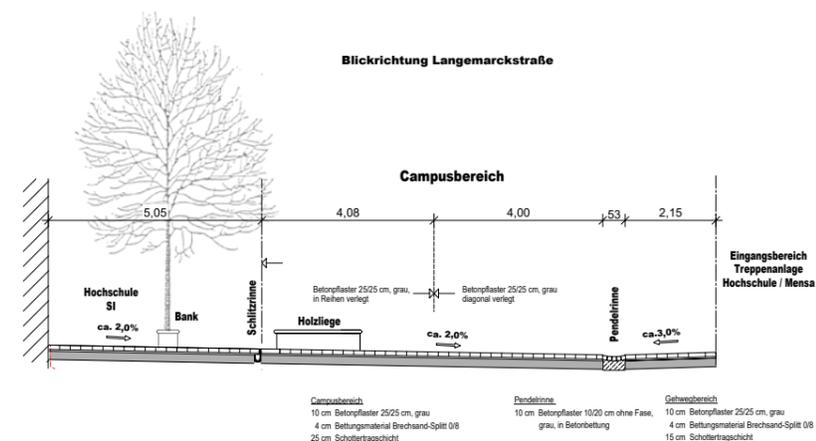
Umgestaltung Campus Neustadtswall

Der Zentralbereich der Hochschule Bremen am Neustadtswall zwischen Mensa, Bibliothek und Hörsälen lud bislang wenig zum Verweilen ein. Mitten durch den Hochschulbereich rollte der Verkehr der angrenzenden Kita, des Konzerthauses „Modernes“, des Hallenbads und des Theaters „Bremer Shakespeare Company“.

Ein großzügiger Shared Space ohne Bordsteinkanten schafft nun eine gesellige Atmosphäre auf dem Campus. Aus einer trennenden Straße ist ein verbindender Platzbereich mit Sitzbänken und neu gepflanzten Bäumen geworden, der nur noch im Schrittempo durchfahren werden darf.

Besonders im Bremer Original:

Die Hochschule Bremen ist ein Lernort für über 9.000 Studierende. Seit der Umgestaltung des Campusbereichs haben hier Fußgänger Vorrang – ein neues Miteinander ist entstanden, wo die Bedürfnisse des intensiven Fußverkehrs, des Fahrradverkehrs und auch des Autoverkehrs in Einklang gebracht werden.



Lehrad- und Leih-Lastenradstationen

Ob Familiengroßeinkauf, der studentische Umzug oder die Vorbereitung der Geburtstagsparty: Weder zu Fuß noch mit dem Auto war dies in den engen Straßen der Alten Neustadt ein Vergnügen, ebenso wenig wie Streifzüge durchs Quartier mit angereisten Gästen.

Der Bedarf an zusätzlichen Fahrrädern oder alternativen Transportmöglichkeiten kann künftig über ein Verleihsystem gedeckt werden. Fahrten zwischen den Hochschulstandorten können mit dem Lehrad erfolgen, Pendler aus dem Umland können durch die Kombination von eigenem Fahrrad, Bahn und Lehrad auf die Anreise mit dem PKW verzichten und auch das Einkaufen mit einem Lastenrad ist eine echte Alternative zur Nutzung des Autos.

Luftpump- und E-Bike-Ladestationen

Für diejenigen, die zur Arbeit in die Neustadt und zum Umfeld des Flughafens pendelten, schien die Fahrt mit der Straßenbahn oder dem Auto lange Zeit die einzige Option, um an ihr Ziel zu kommen. Die Radfahrerinnen und Radfahrer unter ihnen fanden dort wie auch an den Hochschulstandorten Werderstraße und Neustadtswall weder Lademöglichkeiten für E-Bikes noch Luftstationen vor.

Mit einer Luftpump- und drei E-Bike-Ladestationen an jedem der drei Hochschulstandorte gibt es jetzt in Kombination mit mehr Abstellplätzen überzeugende Anreize, auf alternative Mobilität umzusteigen und nicht nur seiner Gesundheit, sondern auch der Umwelt etwas Gutes zu tun.

Besonders im Bremer Original:

Das Fahrrad kann im Großraum Bremen weiterhin an Bedeutung für den Berufsverkehr gewinnen und damit die Einfallsstraßen von Stau, Lärm und Luftbelastung entlasten. Die Neustadt in Bremen ist Sitz vieler Betriebe – von alteingesessenen Firmen bis zu High-Tech-Produzenten. Die Kombination von besserer Infrastruktur und neuen Serviceangeboten gibt mehr Anreize nicht nur für Studierende und Mitarbeitende der HSB sondern für alle Pendler, auf das Fahrrad umzusteigen.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ Steigerung der Lebensqualität im Quartier
- ✚ Einbindung der vielfältigen Gruppen in der Neustadt
- ✚ Stärkung der Einkaufsfunktion im Stadtteil und der City

Besonders im Bremer Original:

Die bereits vorhandene Infrastruktur des stadtweiten Lehrad-Angebots wird um den zusätzlichen Bedarf des Fahrradmodellquartiers erweitert. Das schafft Synergien, denn die Studierenden können das Lehrad-Angebot auch in den anderen Stadtteilen nutzen.

Die Vorteile auf einen Blick:

- ✚ Anreiz zur Nutzung des Fahrrades auch für längere Pendelstrecken
- ✚ neue Serviceangebote für alle Radfahrenden

Projektpartner:

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

 Freie
Hansestadt
Bremen



Amt für Straßen
und Verkehr



HSB

Hochschule Bremen
City University of Applied Sciences

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

In Kooperation mit



Fördermittelgeber:



Projektträger Jülich
Forschungszentrum Jülich

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

www.radquartier-bremen.de