



FAHRRADMODELL  
**QUARTIER**  
ALTE NEUSTADT BREMEN

# Mobilität zukunftsfähig gestalten

Wir bauen Deutschlands  
erstes Fahrradmodellquartier

Gefördert durch:

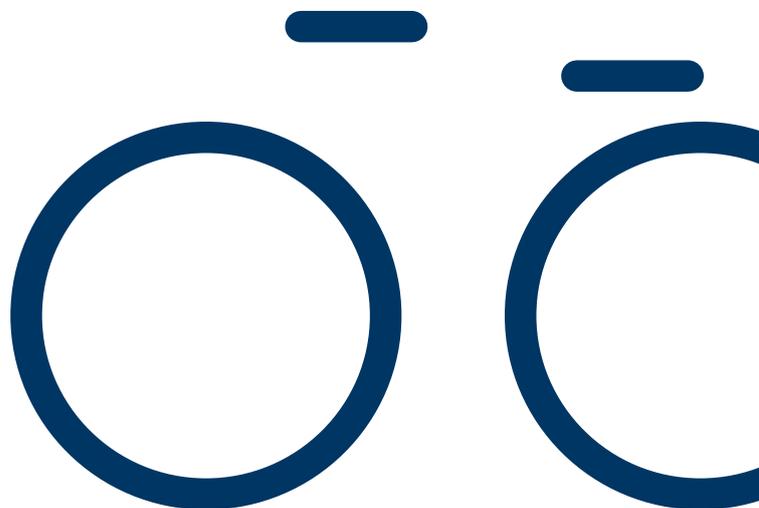


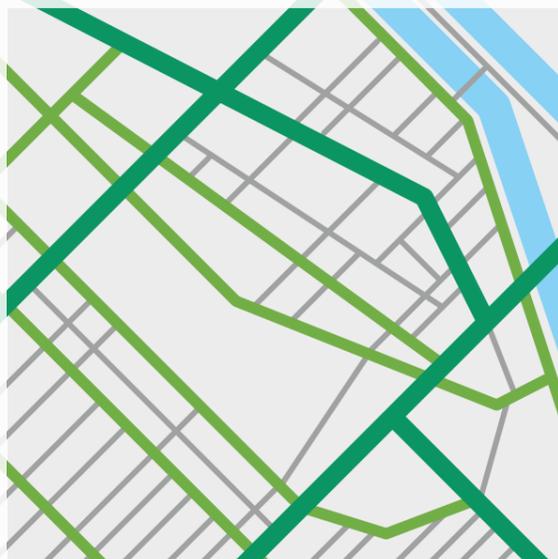
Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
**KLIMASCHUTZ**  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages





## Inhalt

Grußworte.....	3
Lebensnah und für ein besseres Miteinander im Quartier .....	4
<b>1</b> <b>Maßnahme 1</b> Holperfreies Fahren .....	6
<b>2</b> <b>Maßnahme 2</b> Umwandlung in Fahrradstraßen .....	8
<b>3</b> <b>Maßnahme 3</b> Anschluss an Premium-Routen .....	10
<b>4</b> <b>Maßnahme 4</b> Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen.....	11
<b>5</b> <b>Maßnahme 5</b> Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen .....	12
<b>6</b> <b>Maßnahme 6</b> Fahrradparken .....	14
<b>7</b> <b>Maßnahme 7</b> Fahrrad-Repair-Café .....	15
<b>8</b> <b>Maßnahme 8</b> Umgestaltung Campus Neustadtswall .....	17
<b>9</b> <b>Maßnahme 9</b> Leihrad- und Leih-Lastenradstationen.....	18
<b>10</b> <b>Maßnahme 10</b> Luftpump- und E-Bike-Ladestationen .....	19
Gefragt: Toleranz und Akzeptanz.....	20
Impressum und Kontakt .....	23



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Bremerinnen und Bremer,

wir leben in einer der führenden Fahrradstädte Europas. Gerade der hohe Anteil des Radverkehrs macht die Mobilität für alle Beteiligten leichter; auch für diejenigen, die mit dem Auto unterwegs sind oder deren Gütertransporte ein wesentliches Standbein unserer Hansestadt als Logistikstandort bilden. Denn Bremen hat dadurch – wie andere Fahrradstädte auch – deutlich weniger Stau auf den Straßen als viele vergleichbare Städte in Deutschland und Europa.

An diese Qualität unserer umweltfreundlichen Verkehrspolitik knüpfen wir mit dem „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ jetzt an: Mit Fördermitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative und des Bundesumweltministeriums bauen wir ein ganzes Quartier mit einem Netz von ausgewiesenen Fahrradstraßen zur bundesweit ersten „Fahrradzone“ aus. Mehr Raum und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, bequemes Radfahren auf glattem Fahrbahnbelag, bessere Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr über die Hauptverkehrsstraßen und eine gute Anbindung an andere Stadtteile dank der Premium-Radrouten – das sind nur einige der positiven Aspekte des „Fahrradmodellquartiers“.

Ich danke der Hochschule Bremen, dem Beirat Neustadt sowie dem ADFC Bremen für das Engagement bei der Projektentwicklung. Ebenso danke ich allen weiteren Beteiligten, wie der Bremer Polizei, den örtlichen Unternehmen und Initiativen für die überaus gute Zusammenarbeit. Ich freue mich auf die zukünftige neue Qualität des Miteinanders im Straßenverkehr der Alten Neustadt.

Ihr

**Dr. Joachim Lohse**  
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
der Freien Hansestadt Bremen



Liebe Neustädterinnen  
und Neustädter,

die Hochschule Bremen wird immer mehr zum Knotenpunkt im Quartiersnetzwerk der sich dynamisch entwickelnden Neustadt: Das Projekt „Fahrradmodellquartier“ ist eingebettet in das Klimaschutzkonzept der Hochschule Bremen, dessen Maßnahmenkatalog Ergebnisse und Empfehlungen zu Klimaschutz und Klimaanpassung in zentralen Handlungsfeldern beinhaltet. Initiiert wurde das Vorhaben von der School of Architecture der Hochschule Bremen und dem ADFC.

Mit den Maßnahmen zur Förderung einer klimagerechten Mobilität tragen wir dazu bei, die Alte Neustadt zu einem lebendigen Viertel der Innenstadt mit zu gestalten. Dabei verstehen wir uns als „Campus Neustadt“ und zugleich als Modell für eine wissensbasierte Innenstadtentwicklung.

Freuen Sie sich mit uns auf zusätzliche Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an den drei Hochschulstandorten Neustadtswall, Werderstraße und Flughafenallee, auf ausleihbare Fahrräder und Lastenräder, E-Bike-Ladestationen und ein Fahrradreparatur-Café als Treffpunkt und Veranstaltungsforum im Stadtteil auf dem Campus Neustadtswall.

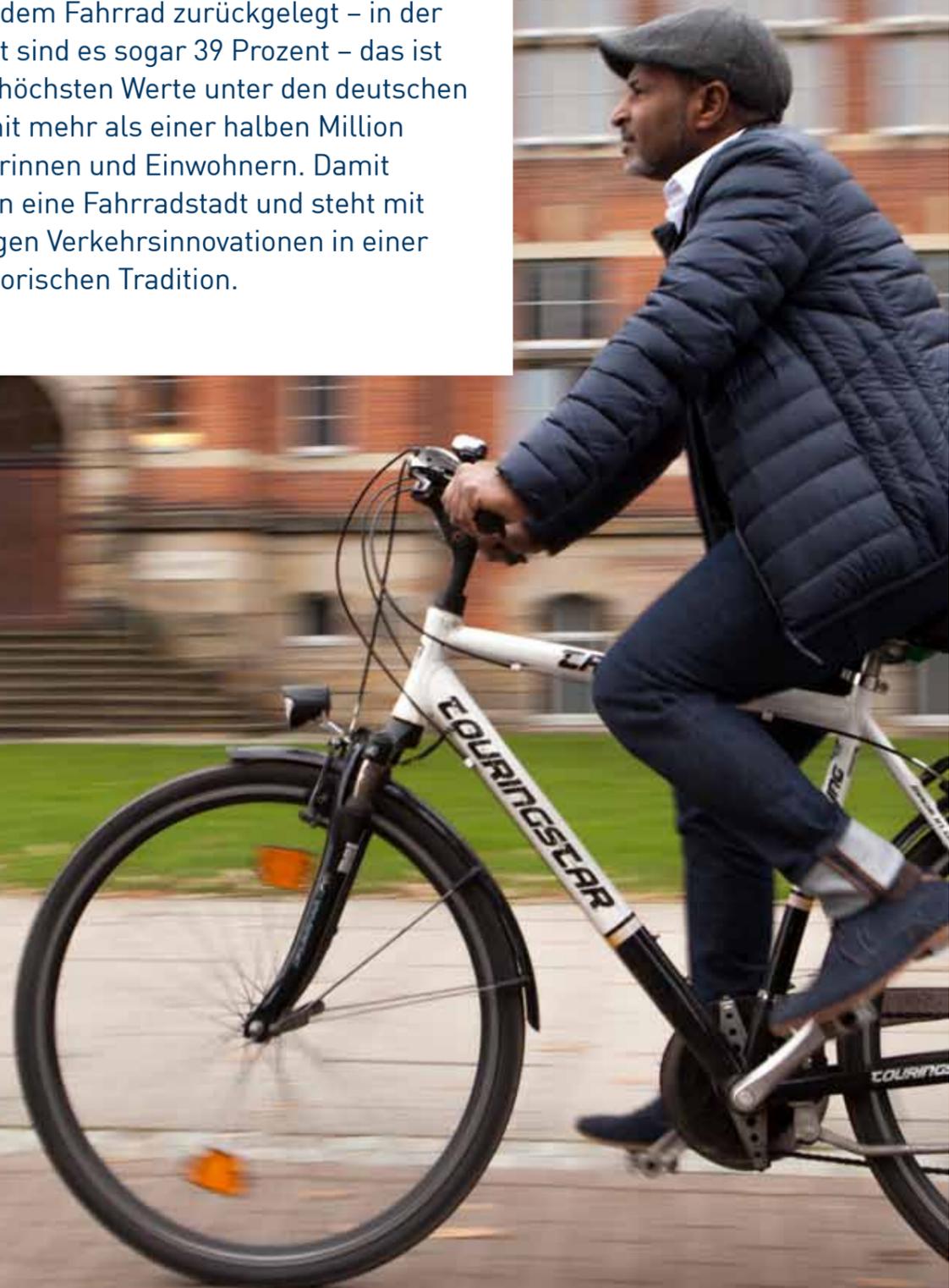
Herzlichst  
Ihre

**Prof. Dr. Karin Luckey**  
Rektorin der Hochschule Bremen

## Mobilität zukunftsfähig gestalten

# Lebensnah und für ein besseres Miteinander im Quartier

In Bremen werden rund 25 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt – in der Innenstadt sind es sogar 39 Prozent – das ist einer der höchsten Werte unter den deutschen Städten mit mehr als einer halben Million Einwohnerinnen und Einwohnern. Damit ist Bremen eine Fahrradstadt und steht mit zweirädrigen Verkehrsinnovationen in einer guten historischen Tradition.



Schon 1987 war die Hansestadt Modell für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung. Das Konzept der Fahrradstraßen, die mittlerweile zunehmend in Bremen eingeführt werden, und das von zahlreichen Städten übernommen worden ist, hat an der Weser seinen Ursprung. Seit 1996 müssen bei Neubauten laut Bauordnung auch Fahrradstellplätze eingeplant werden. Folgerichtig macht Bremen mit der Einrichtung eines „Fahrradmodellquartiers“ nun einen nächsten großen Schritt in Sachen innovativer und nachhaltiger Mobilität. Das Projekt kombiniert eine Vielzahl von Maßnahmen und ist in langfristige politische Planungen eingebettet. Das Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 des Landes sieht eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf durchschnittlich 30 Prozent der insgesamt zurückgelegten Wegstrecken vor. Im Verkehrsentwicklungsplan 2025 ist die Schaffung eines attraktiven Premium-Fahrradrouthenetzes vorgesehen, das die bremischen Stadtteile auf möglichst komfortablen Wegen und ohne Unterbrechungen verbinden soll. Hierzu soll auch das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ beitragen.

Die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch die Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist eines der Hauptanliegen des Projekts. Gleichzeitig trägt der Radverkehr zur Minderung des motorisierten Verkehrs bei, denn Fahrradstädte haben üblicherweise weniger PKW-Stau. Die zahlreichen geplanten baulichen und gestalterischen Maßnahmen werden deshalb zu 90 Prozent aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesumweltministeriums gefördert. Mehr Sicherheit und Komfort sowie ein ansprechender Verkehrsraum mit kleinerem Konfliktpotenzial sind weitere Ziele des Modellvorhabens. Damit wird der Stadtteil Alte Neustadt nicht nur Bremens sondern Deutschlands erstes „Fahrradmodellquartier“. Von dem Konzept profitieren alle, die im Quartier wohnen oder arbeiten oder einfach auf den Straßen unterwegs sind. Bis zum Sommer 2019 sollen die Baumaßnahmen umgesetzt werden.

### Expertise und Enthusiasmus für das „Fahrradmodellquartier“

Weil die Neugestaltung den Anwohnerinnen und Anwohnern, den Beschäftigten, Gewerbetreibenden und den Studierenden der drei Standorte der Hochschule Bremen zu Gute kommen wird, unterstützen die Bremische Bürgerschaft, der Beirat Neustadt und viele verschiedene Institutionen wie beispielsweise der ADFC Landesverband Bremen als Mitinitiator sowie kulturelle Einrichtungen und Vereine aus dem Quartier das Modellprojekt bereits seit seinem Planungsprozess. Dank der Vielfalt der unterschied-

lichen Beteiligten steht dem Projekt so eine große Bandbreite an Fachwissen zur Verfügung. Ob die praktischen Erfahrungen des ADFC, das Fachwissen beim Amt für Straßen und Verkehr oder das architektonische Know-how seitens der Hochschule – im „Fahrradmodellquartier“ ergänzt sich Sachverstand mit ein und derselben Intention, eine nachhaltige, moderne Fortbewegung und klimafreundliche Stadtentwicklung voran zu bringen.



Projekttakteure im Modellvorhaben (von links oben nach rechts unten): Hochschule Bremen, Südbad, Modernes, BUND, ADFC, Shakespeare Company, Ortsamt Neustadt, KiTa Neustadtswall

Jetzt sorgen die Projektträger vom „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, das Amt für Straßen und Verkehr sowie die Hochschule Bremen – für die Umsetzung der Maßnahmen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit fördert das Modellprojekt mit 2,4 Millionen Euro.

### Für das Klima, für den Stadtteil und darüber hinaus

Die Erhöhung des Zweiradanteils an den zurückgelegten Wegen ist ein Gewinn für das Quartier, die Umwelt und die Stadt Bremen als Ganzes. Die verkehrliche Aufwertung steigert die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität der Alten Neustadt. Diese ist ein Mischgebiet aus kleineren und sehr großen Gewerbestandorten, Wohnhäusern, Kulturinstitutionen und zudem drei Standorten der Hochschule Bremen. Entsprechend hoch ist das Bedürfnis nach individueller Mobilität: Sei es zum Erreichen des Arbeitsplatzes, bei der Fahrt zum Ausbildungsort, zur Anlieferung, zur Freizeitgestaltung oder einfach zum Leben. Im „Fahrradmodellquartier“ werden deshalb die Belange aller Interessengruppen berücksichtigt, so dass Radlerinnen und Radler sowie andere Verkehrsteilnehmende künftig besser und sicherer gemeinsam von A nach B kommen. Als Mustervorhaben angelegt soll das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ eine Signalwirkung entwickeln und kann damit für umliegende Stadtteile, die Region und weitere Städte Vorbildcharakter erhalten.

# Holperfreies Fahren

Holperige Kopfsteinpflasterstraßen erhalten einen asphaltierten Streifen oder werden vollständig saniert. Fahren wird leise, sicherer und bequemer für alle.

Bequem Radfahren – das soll künftig in der Alten Neustadt fast überall möglich sein. Viele holperige Kopfsteinpflasterstraßen erhalten einen asphaltierten Streifen und werden zum Teil komplett saniert. Ein Ausweichen auf die Gehwege oder eine gänzliche Vermeidung bestimmter Straßenzüge mit dem Fahrrad ist dann nicht mehr nötig. Die Kleine und die Große Johannisstraße, aber auch die Schulstraße, die Große Krankenstraße und die Kreuzung an der Süderstraße zur Annenstraße sollen leichter befahrbar gemacht werden. Als Verbindung in Richtung Lahnstraße soll die Delmestraße ebenfalls einen Asphaltstreifen für den Radverkehr erhalten.

## Mehr Fahrkomfort, weniger Lärm

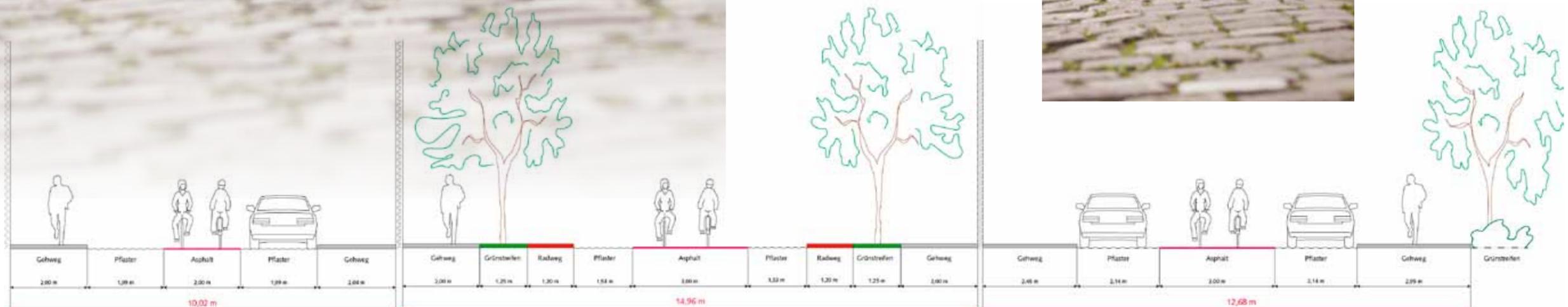
Sei es die vielgenutzte Verbindung zur Kita am Neustadtwall, zum Südbad, den Kulturreinrichtungen oder zu anderen Anlaufpunkten im Quartier – viele Menschen werden deutlich komfortabler und sicherer ihr Ziel erreichen können. Auf Asphalt lässt es sich



„Eine Erhöhung sowohl der Fahrradfreundlichkeit als auch die Barrierefreiheit sind besonders wichtig.“

**Gunnar Polzin**, Abteilungsleiter Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

angenehmer radeln, zugleich verringert sich der Verkehrslärm gegenüber dem vorherigen Pflaster. Von der glatten Oberfläche profitieren zudem Fußgängerinnen und Fußgänger mit und ohne Rollator oder Kinderwagen sowie Rollstuhlfahrende. Die bauliche Qualitätsverbesserung der Verbindungen zu einem zusammenhängenden Nahversorgungsbereich in der Neustadt ist ein wesentlicher Beitrag zur Erlebbarkeit des Modellquartiers. So bietet die Neugestaltung Anreize zur klimafreundlichen Mobilität.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



# Umwandlung in Fahrradstraßen

Ein Netz von Fahrradstraßen entsteht und macht die Alte Neustadt zu einer „Fahrradzone“. In den ausgeschilderten Fahrradstraßen darf auch nebeneinander geradelt werden. Parkplätze für Autos werden klar markiert.

Im Modellquartier soll ein Netz von zusammenhängenden Fahrradstraßen entstehen. Entsprechend wird in diesem Gebiet Fahrrädern der Vorrang vor motorisiertem Individualverkehr gewährt. Es bleibt beim Rechts-vor-Links-Prinzip an den Kreuzungen. Radfahrende dürfen die Straße auch nebeneinander befahren. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen hier besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren und sich der Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen – grundsätzlich gilt hier das Tempolimit von 30 km/h.

### Ein Plus an Lebensqualität

Die Roland-, Schul- und Süderstraße, Große Annenstraße, Große und Kleine Johannisstraße, ein Teil des Neustadtwalls und die weiteren davon berührten Straßen im Quartier werden als Fahrradstraßen und in Kombination mit den anderen Maßnahmen wie asphaltierten Mit-

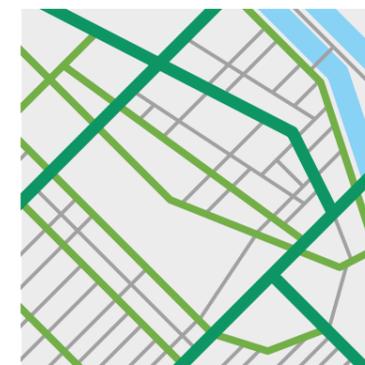


telstreifen, deutlich attraktiver für den Radverkehr. Damit gehen eine Entschleunigung des motorisierten Verkehrs in den Wohnstraßen und eine höhere Lebensqualität durch eine bessere Luftqualität dank weniger Emissionen und weniger Lärm einher.

Das „Fahrradmodellquartier“ wird zudem auch Ausgangs- oder Durchfahrtpunkt mit Anschluss an die geplanten Premium-Routen der Stadt oder andere weiterführende Strecken.



### Das „Fahrradmodellquartier“



Hier haben Fahrräder Vorrang.

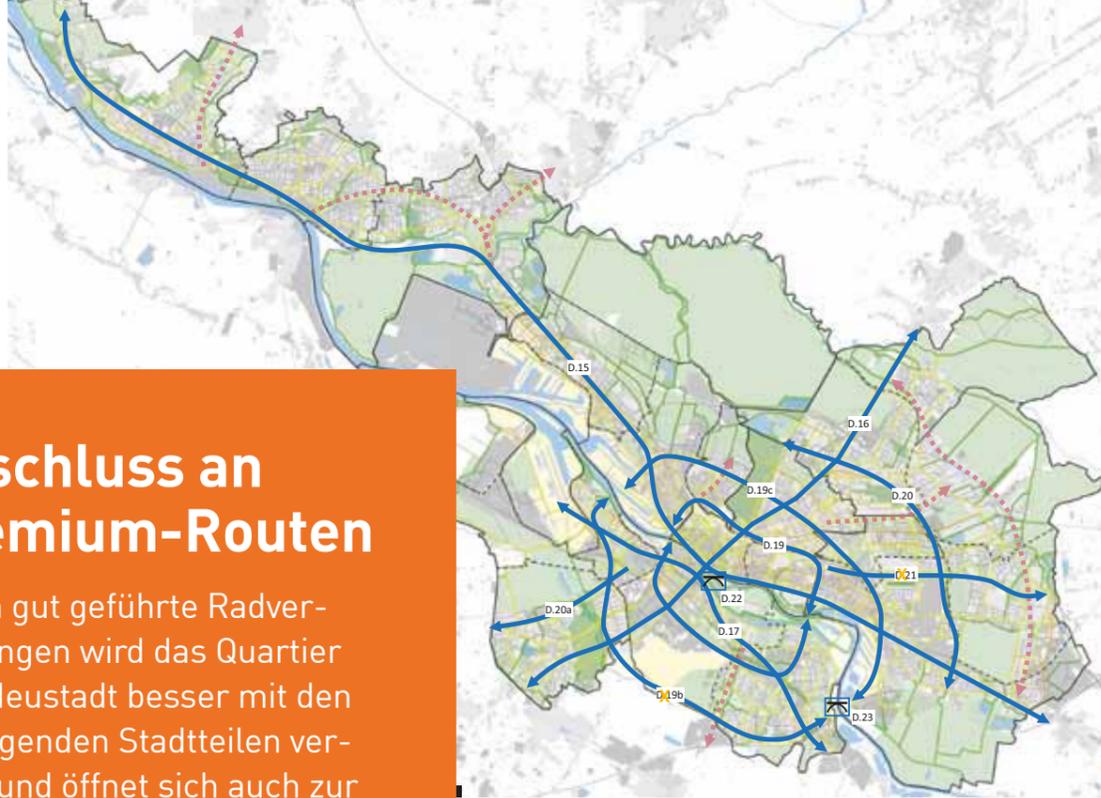
„Ich erhoffe mir, dass es endlich ein Quartier gibt, in dem Fahrradfahren bequem möglich ist, ohne dass es mit Fußgängern, parkenden oder fahrenden Autos Konflikte gibt.“

**Martin Rode**, Geschäftsführer  
BUND Landesverband Bremen



## Anschluss an Premium-Routen

Durch gut geführte Radverbindungen wird das Quartier Alte Neustadt besser mit den umliegenden Stadtteilen vernetzt und öffnet sich auch zur geplanten Premium-Route entlang der Kleinen Weser.



Die Anbindung an die geplanten Premium-Routen Bremens bedeutet ein Blick über das Quartier der Alten Neustadt hinaus. Der Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2025 sieht die Einrichtung von mehreren Premium-Routen für den Radverkehr im Bremer Stadtgebiet vor. Diese sollen Bremer Stadtteile auch über weitere Entfernungen miteinander verbinden und für den Radverkehr attraktiv machen. Hierfür



sind breite Fahrradwege bzw. -straßen, Vorfahrtszonen, ein weitgehender Verzicht auf Ampeln bzw. neue Unter- und Überquerungen, eindeutige Markierungen und Beschilderungen sowie weitere Maßnahmen geplant.

### Eine Fahrradlänge voraus

Die Alte Neustadt hat durch Einrichtungen wie beispielsweise die Hochschule ein hohes Fahrradaufkommen auch aus anderen Stadtteilen. Deshalb soll das „Fahrradmodellquartier“ gut an das Premium-Routen-Netzwerk angeschlossen werden. Entsprechende Verkehrsverbindungen zur Premium-Route in Richtung Kleine Weser mit einer gegebenenfalls neu zu errichtenden Fahrradquerung über die Weser, sowie in Richtung Friedrich-Ebert-Straße und Woltmershauser Straße werden in den kommenden Jahren geschaffen. Auch für die Radverkehrsanbindung in die Region wird die Neustadt attraktiver.

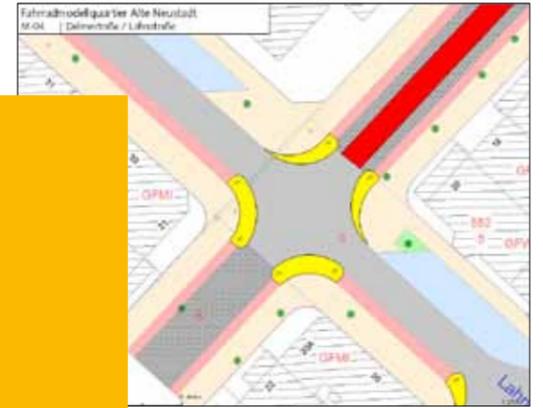
„Also zum einen setzt es die Tradition fort, Fahrradinnovationen aus Bremen heraus zu betreiben wie schon bei Radstraßen oder der umgekehrte Einbahnstraßen-Befahrung. Die Alte Neustadt wird einen weiten Impuls für die Stadtentwicklung setzen. Zudem ist das Radquartier mehr als nur ein Symbol für den Klimaschutz.“

Ralph Saxe, Sprecher für Klimapolitik und Verkehr bei Bündnis 90/Die Grünen



## Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen

Gehwegaufweitungen an den Kreuzungen und Einmündungen machen das Überqueren für alle sicherer. Zugleich halten sie die Einmündungen für größere Fahrzeuge der Feuerwehr, Müllabfuhr und den Lieferverkehr frei.



Quelle: BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB



Gehwegnasen sind vorgezogene Seitenbereiche an Einmündungen und Kreuzungen, die im Quartier flächendeckend – auch in der Lahnstraße – zur Ordnung des ruhenden Verkehrs angelegt werden. Sie schaffen zusätzlichen Raum und strukturieren unübersichtliche Situationen, denn gerade jüngere Kinder oder langsamere Mitmenschen haben es in dem Wohngebiet bislang nicht leicht, an wenig übersichtlichen Kreuzungsbereichen sicher über die Straße zu kommen. Gehwegnasen machen Kreuzungen und Einmündungen deutlich sicherer, da sie einen besseren Überblick für alle schaffen. Wildes Parken in die Einmündungen hinein wird Geschichte, Kreuzungen und Gehwege können wieder problemlos eingesehen, begangen und befahren werden.

### Lieferverkehr und Rettungswege bleiben frei

Auch beim Abbiegen mit dem Auto lassen sich Gefahrensituationen so vermeiden. An vielen Kreuzungsbereichen stellen PKW, die dort hinein geparkt sind, Hindernisse für große Fahrzeuge des Lieferverkehrs, aber auch die Müllabfuhr und Feuerwehr dar. Gehwegnasen halten die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche frei. Die Bemessungen werden anhand der Fahrzeuge des Lieferverkehrs und der Feuerwehr bzw. Müllabfuhr vorgenommen. Zugleich werden die Überwege für Fußgänger kürzer. Auf verlängerten Gehwegnasen bzw. auf Gehwegaufweitungen im Straßenverlauf werden mit Fahrradbügeln sichere Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet. Insgesamt ein Gewinn für alle im Verkehr!



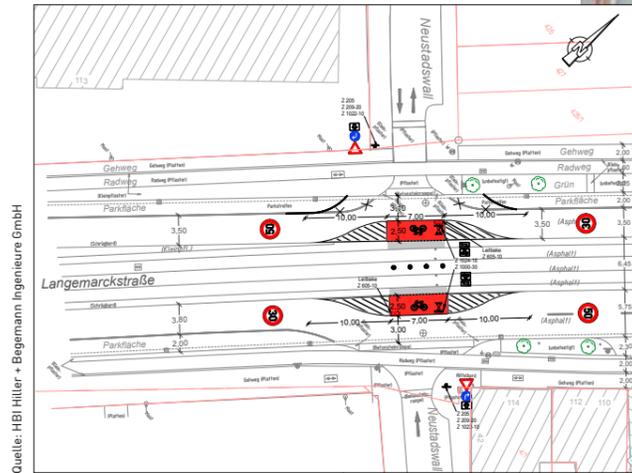
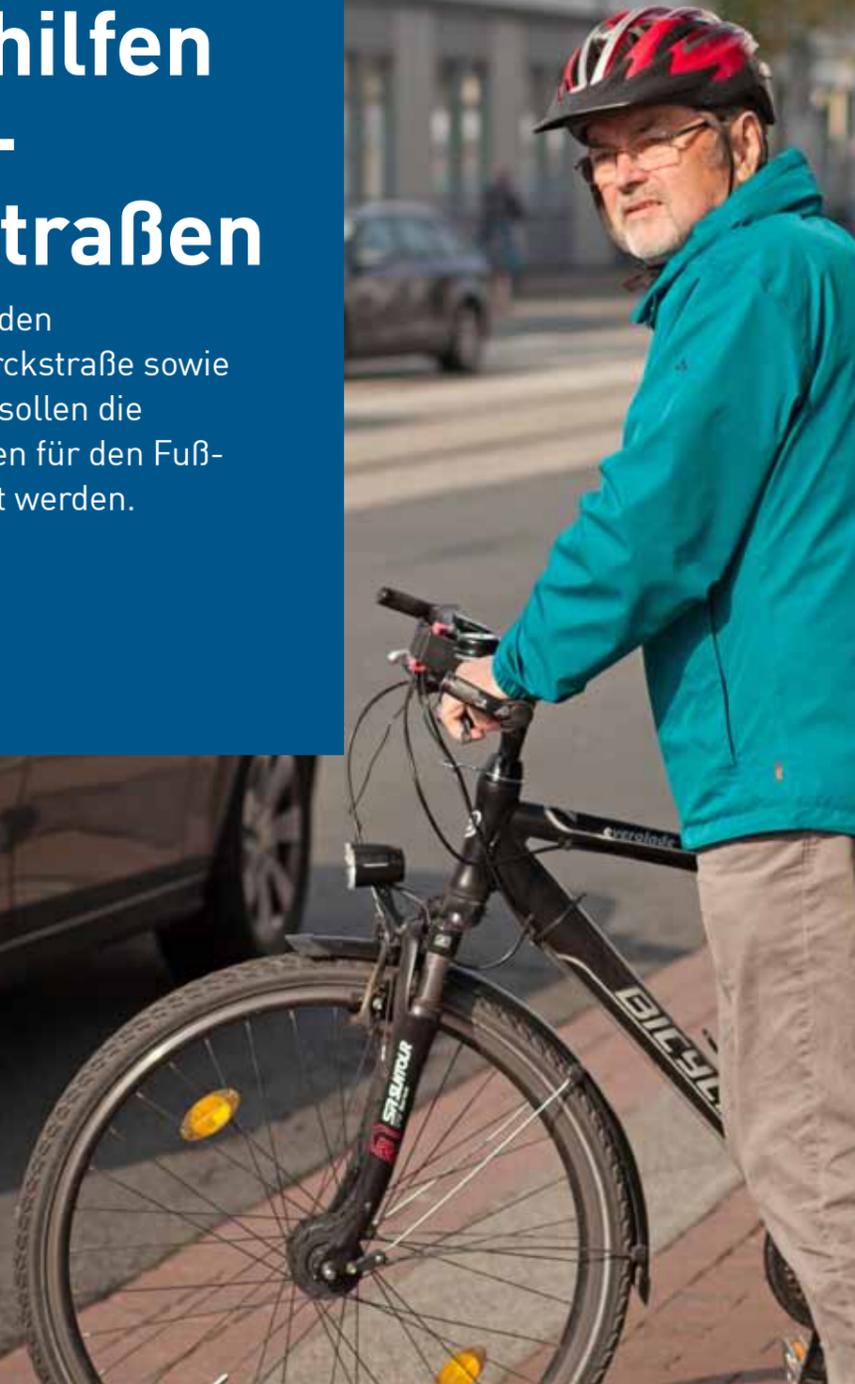
„Mit Gehwegnasen und Parkbuchten wird der Parkraum neu geordnet, so wird der kostbare öffentliche Raum wieder nutzbar gemacht und die Sicherheit von besonders gefährdeten Menschen wie Kindern und Senioren verbessert sich.“

Gunter Mischner, Sprecher Arbeitskreis Verkehr Neustadt ADFC Landesverband Bremen



# Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen

Für die quartiereinrahmenden Verkehrsachsen Langemarckstraße sowie Osterstraße/Westerstraße sollen die Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.



Quelle: HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH



Ob mit dem Fahrrad oder zu Fuß mitsamt Kinderwagen oder Einkäufen: Die Überquerung der großen Hauptverkehrsstraßen am Rande des Quartiers ist in manchen Situationen nicht einfach. In den Bereichen Langemarckstraße/Neustadtwall sowie im Verlauf der Westerstraße/Osterstraße sind deshalb neue Querungshilfen geplant.

### Mit Zwischenstopp über die Straße

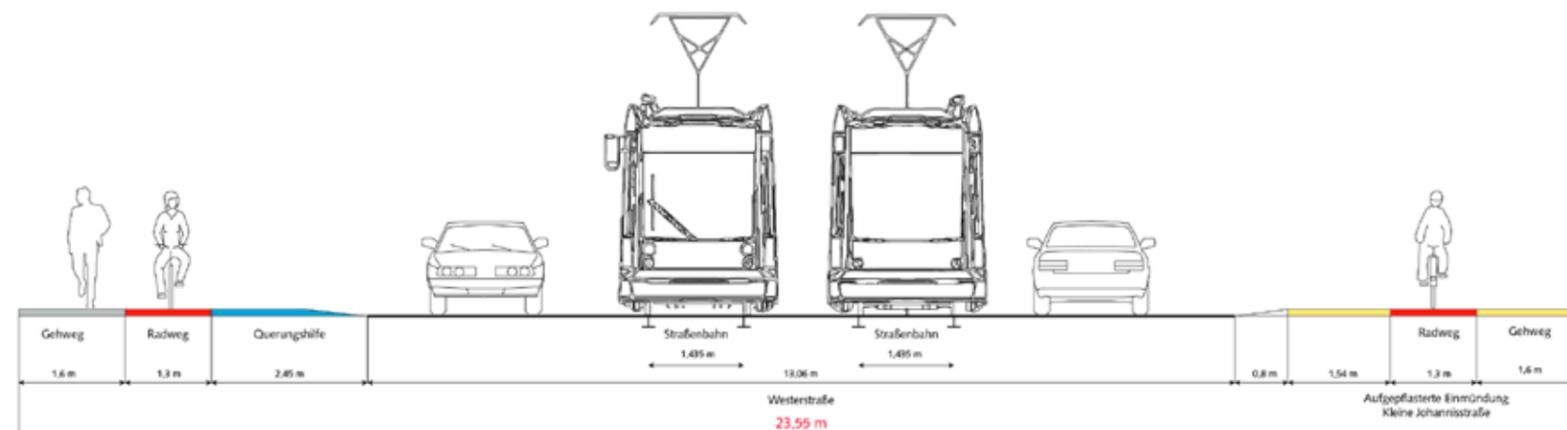
An der Langemarckstraße sollen an der Einmündung des Neustadtwalls baulich breit angelegte Aufstellbereiche neben den Straßenbahngleisen das Überqueren erleichtern. Dafür werden sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts die Fahrbahnen verschwenkt und Tempo 30 angeordnet. Zur Absiche-

rung der Überquerung der Straßenbahngleise und Bustrasse wird eine Lichtsignalanlage aufgestellt, die bei Annäherung eines Busses oder einer Straßenbahn auf „rot“ schaltet. Diese Querungshilfe wird auch bei dichtem Verkehr ein sicheres Überqueren ermöglichen.

In der Westerstraße/Osterstraße ist die Situation schwieriger, da hier kaum Möglichkeiten bestehen, neben den Gleisen eine Warteinsel einzurichten. Um das Überqueren vom Lucie-Flechtmann-Platz in Richtung Kleine Johannisstraße sicherer zu machen, wird der Bordstein abgesenkt und ein ehemaliger Parkplatz wird mit Fahrradbügeln so gesichert, dass man gefahrlos an die Kante der Fahrbahn herantreten kann. Man kann von hier den Verkehr besser überblicken – und wird auch besser gesehen.

„Je nachdem wie es sich weiter entwickelt und angenommen wird, sollte das ‚Fahrradmodellquartier‘ auch auf andere Stadtteile ausgeweitet werden, um Radfahrern und Fußgängern einen höheren Stellenwert einzuräumen. Es ist eben ein Modellquartier.“

Heike Sprehe, Sprecherin für Verkehrspolitik bei der SPD



## Fahrradparken

In den Wohnstraßen sorgen neue Fahrradbügel für ein sicheres Abstellen der Räder. An den Hochschulstandorten Neustadtwall, Werderstraße und Flughafenallee entstehen weitere sichere, leicht zugängliche und zum Teil überdachte und abschließbare Fahrradparkplätze.

Das Fahrradparken soll komfortabler und sicherer werden, denn für eine Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr ist die Abstell-situation entscheidend. Insgesamt sollen über 600 sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder in der Alten Neustadt geschaffen werden.

Das Ziel der Hochschule ist es dabei, Beschäftigten, Studierenden und Gästen deutlich mehr Abstellmöglichkeiten zu bieten. Neben einer Aufrüstung mit Fahrradständern gehört aber auch eine Aufwertung des Fahrradparkens durch überdachte Abstellanlagen dazu, die Wetterschutz und Bequemlichkeit bieten.



„Wir begleiten das Projekt, da es voraussichtlich zu Spannungen kommen wird. Auch im ‚Fahrradmodellquartier‘ müssen sich die Radfahrer natürlich an Regeln halten, aber sie sind nicht mehr das unterste Glied in der Verkehrskette.“

**Ralf Werner**, Kontaktbeamter Verkehrsangelegenheiten Polizeirevier Neustadt



### Sicher und geordnet angeschlossen

Im Zuge des „Fahrradmodellquartiers“ sollen deshalb an den Standorten der Hochschule neue Fahrradstellplätze in guter Qualität und zum Teil überdacht und abschließbar, gebaut werden. Mit den schon vorhandenen Kapazitäten kann dem hohen Bedarf an Stellplätzen begegnet werden. Eine angenehme Abstell-situation für eine große Bedarfsgruppe wird künftig den ungeordnet abgestellten Rädern im Quartier entgegenwirken. Das schafft Raum auf den Fußwegen und bedeutet eine große Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner.

## Fahrrad-Repair-Café

Die Errichtung und Organisation eines Fahrrad-Repair-Cafés auf dem Hochschulcampus an der Langemarckstraße ist ein Highlight des Modellquartiers. Das „Café Musette“ erhält seinen Namen von den Verpflegungstaschen, die Radsportlerinnen und -sportler während eines Rennens unterwegs zur Versorgung erhalten.



Quelle: Justus Dietz, HSB



„Mit dem Fahrrad-Repair-Café gestalten wir einen Ort, der uns alle im Stadtteil zusammenbringen wird. Gleichzeitig dient es durch Einbindung der Studierenden dazu, Lehre aktiv mit der Forschung zu verknüpfen und ein im interdisziplinär aufgestellten Team entwickeltes Projekt zu realisieren.“

**Prof. Clemens Bonnen**, Leiter der School of Architecture an der Hochschule Bremen

Mitten auf dem Campusgelände vor dem historischen Gebäude an der Langemarckstraße gelegen, öffnet sich die Hochschule hiermit für das Quartier. Selbsthilfe-Workshops und kleine Veranstaltungen richten sich nicht nur an Studierende, sondern an alle Interessierten und Radlerinnen und Radler. Gäste mit und ohne Fahrrad können sich auf fair gehandelten Kaffee und Tee sowie unter saisonalen und Klimaaspekten ausgewähltes Essen freuen. Für kleine Veranstaltungen lässt sich die Ausstattung des als Multifunktionsraum ausgestalteten Innenraums entsprechend umstellen. Sitzplätze im Außenbereich und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten machen das Café zu einem vielfältig nutzbaren Begegnungsort für die Menschen und kulturellen Einrichtungen im Stadtteil.

### Zentrale Lage und innovative Gestaltung für neue Beziehungen im Quartier

Das Gebäude ist durch die zentrale Lage an der Fahrradroute zwischen Alt- und Neustadt und der Ost-West-Verbindung innerhalb der Neustadt sowie durch eine ÖPNV-Haltestelle hervorragend zu erreichen. Die Themen Klimaschutz und nachhaltige Mobilität werden durch entsprechende Veranstaltungen in den Stadtteil getragen. Auch das Gebäude selbst leistet hierzu deutlich sichtbare Beiträge: Für den Bau soll nach Möglichkeit gebrauchten Teilen der Bauteilbörse zu einem zweiten Leben verholfen werden, das Dach wird begrünt und mit einer Solarthermie- bzw. Photovoltaik-Anlage ausgestattet und Regenwasser wird hierüber zur Weiternutzung aufgefangen. Es ist als klimafreundliches Gebäude aus Holz und Glas gleichzeitig ein Reallabor für die Architektur-, Bauingenieurs- und Umwelttechnikstudierenden der Hochschule Bremen. Zur Belieferung des Cafés werden Lastenfahrräder eingesetzt. Die auffällige architektonische Gestaltung und die exponierte Position in unmittelbarer Nähe zum Naherholungsgebiet Neustadtwallanlagen machen „La Musette“ auch für die Öffentlichkeit und im Stadtbild sehr präsent und es kann zudem ein touristischer Ausgangsort für Radtouren in die Umgebung sein.



Quelle: Justus Dietz, HSB

# Umgestaltung Campus Neustadtswall

Der Neustadtswall ist neben der Langemarckstraße die zentrale Zugangsachse für den Hochschulcampus. Durch eine umfassende Umgestaltung soll die Straße in Zukunft qualitativ und optisch aufgewertet und der Campus-Charakter betont werden.

Für tausende Studierende und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bildungsstätte ist der Neustadtswall die wichtigste Verbindung zwischen den Gebäuden der Hochschule. Deshalb sollen die geplanten Maßnahmen dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität dieser Straße für alle Nutzerinnen und Nutzer spürbar zu steigern. Einrichtungen wie das Südbad oder die Shakespeare Company ziehen auch Gäste aus anderen Stadtteilen an und sorgen so für zusätzliche Durchfahrten. Vom Veranstaltungszentrum „Modernes“ bis zur Langemarckstraße soll mit einem verkehrsberuhigten Bereich die Verkehrsgeschwindigkeit weiter reduziert werden, damit ein angenehmes Umfeld für Menschen entsteht, die hier zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Für das Kinder- und Familienzentrum Neustadtswall, das im Einzugsbereich der Straße liegt, erhöht sich dadurch die Sicherheit und Eltern können ihren Nachwuchs dank der starken Entschleunigung des motorisierten Verkehrs entspannter aus dem Kindergarten abholen.

## Weniger trennen – mehr verbinden

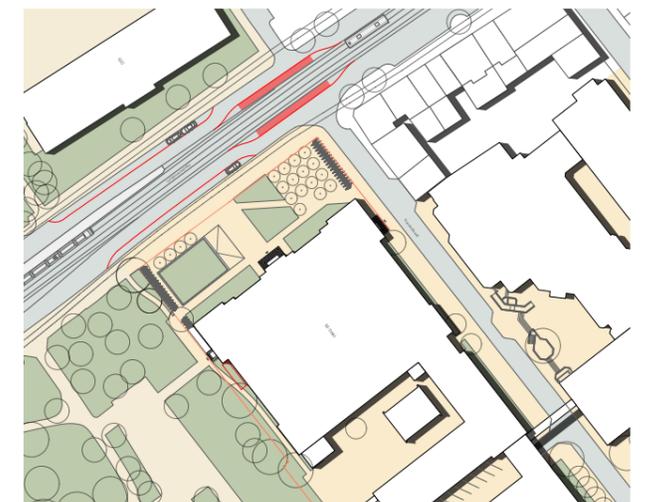
Damit die Studierenden und Beschäftigten der Hochschule auf dem Weg zur Mensa, zu Veranstaltungen und Sitzungen gefahrlos von A nach B kommen, wird der Neustadtswall in diesem Bereich verkehrsberuhigt. Eine ansprechende Gestaltung dieses Abschnitts fügt sich in weitere Veränderungen im Modellquartier ein und sorgt in dieser Kombination für bessere Wegbeziehungen zwischen den Gebäuden und eine gute Wahrnehmbarkeit der umgesetzten Maßnahmen. Durch den neu arrangierten Straßenraum wird der Campus-Charakter des Hochschulgeländes in den Vordergrund gestellt. Die Überquerung



„Wir wollen ein in jeglicher Sicht vorbildliches Vorhaben umsetzen, das den Hochschulcampus und damit den Stadtteil bereichert und das mit Hilfe zukunftsweiser und nachhaltiger Bauweisen als gebautes Aushängeschild der Hochschule Bremen neue Räume und neue Bezüge schafft.“

**Prof. Ulrike Mansfeld**, Dekanin der Fakultät Architektur, Bau und Umwelt an der Hochschule Bremen

der viel befahrenen Langemarckstraße wird dank einer geplanten Querungshilfe auch zu den neuen Hochschulgebäuden auf der anderen Seite der Langemarckstraße sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad sicherer und bequemer. Das Repair-Café an den Neustadtswallanlagen vor dem M-Gebäude gelegen ist Blickfang und einladendes Eingangstor in das neue „Fahrradmodellquartier“ und zum Hochschulgelände zugleich.



Quelle: Justus Dietz, HSB

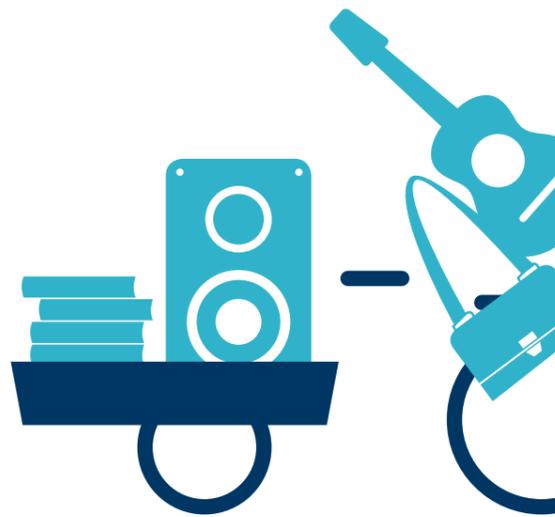
## Querungshilfe Langemarckstraße:

Sicher und bequem die neuen Hochschulgebäude sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad erreichen.



„Fahrräder ersetzen Autos – dadurch gibt es weniger Stau. Fahrradprojekte kommen also allen zugute. Und das Publikum, das uns besucht, kommt eh mit dem Rad. Gute Abstell- und Abschließmöglichkeiten sind heutzutage sehr wichtig.“

**Edu Woltersdorff**, Geschäftsführer des „Modernes“



## Leihrad- und Leih-Lastenradstationen

Alle drei Hochschulstandorte bekommen Leihradstationen, die an ein Bremen-weites Leihradnetz angeschlossen werden. Die Fahrräder können von allen Menschen gemietet werden, zusätzlich stehen am Fahrrad-Repair-Café Lastenräder bereit.

Mit dem Fahrrad ist man in der Stadt im Vergleich zum Auto oft schneller unterwegs. Was aber, wenn doch mal etwas Größeres transportiert werden soll? Getränke für die WG-Party, der wöchentliche Familien-Großeinkauf, ein neuer Kühlschrank, ein Einkauf beim Möbelhaus oder der Altglas-Berg in der Abstellkammer? Für viele dieser Fälle wäre ein Lastenrad die perfekte Wahl. Es vereint einen entscheidenden Pluspunkt des Autos, nämlich den Laderaum, mit den ökologischen Vorzügen des Fahrrads und lästige Staus und die lange Parkplatzsuche können entfallen. Allein: Ein Lastenrad ist recht teuer in der Anschaffung und diese ist auch nur sinnvoll, wenn das Gefährt entsprechend häufig verwendet wird. Deshalb ist ein Leihsystem hierfür die Ideallösung. Die Hochschule mit ihrem studentischen Umfeld ist hierfür ein optimaler Versuchsraum, da bei Studierenden in der Regel selten eigene Kraftfahrzeuge zur Verfügung stehen und die Experimentierfreude besonders hoch ist. Die Lastenräder können von allen Interessierten entliehen werden.

### Spontane Radnutzung inklusive

Eine sinnvolle Ergänzung hierzu bildet für eine Fahrradstadt wie Bremen ein Verleihsystem für gewöhnliche Zweiräder. Dies kann Autonutzerinnen und -nutzer dazu animieren, kurze Strecken spontan mit dem Fahrrad zurückzulegen und das eigene Kraftfahrzeug stehen zu lassen. Nicht immer steht ein eigenes Fahrrad zur Verfügung. Deshalb ist auch für Ausflüge und Touristen ein solches System sehr attraktiv, zumal Bremen sich hervorragend mit dem Fahrrad erkunden lässt. Das ist positiv für das Stadtklima, das körperliche Wohlbefinden und das Verkehrsaufkommen. Konkret soll ein in Bremen entstehendes Leihradsystem um Ausleihstationen an den drei Standorten der Hochschule ergänzt werden.



„Das ‚Fahrradmodellquartier‘ macht den Stadtteil interessanter. Zum Beispiel wird mit dem Bike-Sharing daraus ein Gesamtkonzept – nicht nur für uns persönlich sondern auch für andere Kultureinrichtungen und den gesamten Stadtteil. Sobald man seine eigenen Wege durch die Stadt findet ohne sich dem Autoverkehr unterzuordnen entsteht eine neue Freiheit und Autonomie.“

**Renate Heitmann**, Geschäftsführender Vorstand der Bremer Shakespeare Company



## Luftpump- und E-Bike-Ladestationen

An den Hochschulstandorten Neustadtswall, Werderstraße, und Flughafenallee werden Luftpump- und E-Bike-Lade-Stationen errichtet. Sie werden in überdachte Fahrradabstellanlagen integriert.

Mit E-Bikes werden nicht nur Zielgruppen angesprochen, für die Fahrradfahren ohne Unterstützung schwierig wäre, sondern sie sind durch den Zusatzantrieb auch ein Anreiz für das Zurücklegen weiterer Strecken. Damit den stromunterstützten Motoren für den Rückweg nicht die Energie ausgeht, werden an den Hochschulstandorten Neustadtswall, Werderstraße und Flughafenallee Ladestationen für E-Bikes eingerichtet. Die Ladeinfrastruktur wird in zum Teil überdachte Fahrradabstellplätze integriert, wodurch die Räder und die Anlagen vor Witterungseinflüssen geschützt werden.

### Gut versorgt mit Luft und Strom

Neben den Strom-Tankstellen wird durch die Installation von Luftpumpen an den Standorten ein weiterer Anreiz zur Nutzung von ökologischen Fortbewegungsmitteln gesetzt. Die Luftstationen sorgen neben einem Komfortgewinn für Radpendlerinnen und -pendler auch für die Verkehrssicherheit der Fahrräder.

„Ich stelle mir das ‚Fahrradmodellquartier‘ als Pilotprojekt für die Großstadt des 21. Jahrhunderts vor. Es ist eine Möglichkeit Mobilität neu zu denken. Autos und Bus sollten in Zukunft nur noch nutzungsbezogen betrachtet werden. Das Statussymbol Auto gibt es dann nicht mehr.“

**Heiko Strohm**, Fraktionssprecher für Verkehr und Energie bei der CDU





Brigitte Pieper



Annemarie Czichon



Prof. Dr. Ingo Mose

## Gefragt: Toleranz und Akzeptanz

Das Quartier Alte Neustadt soll das erste „Fahrradmodellquartier“ Deutschlands werden. Verantwortlich für die geplanten Baumaßnahmen zeichnet das Amt für Straßen und Verkehr unter Leitung von Brigitte Pieper. Gemeinsam mit Ortamtsleiterin Annemarie Czichon und Beiratssprecher Prof. Dr. Ingo Mose stellt sie sich den Fragen nach Erwartungen an und Sichtweisen auf das Projekt – und gibt Einblick in die Zukunft des Quartiers inklusive.

### Frau Pieper, welche Hoffnungen verbinden Sie mit dem „Fahrradmodellquartier“?

**Brigitte Pieper:** Nach dem Prinzip Hoffnung verfahren wir in meinem Amt eigentlich nicht (lacht). Dafür ist der gesetzte Zeitrahmen für Planung und Umsetzung auch viel zu ambitioniert. Aber ich denke, dass ein solches Quartier Wege für ein künftiges Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten aufzeigen kann und gleichzeitig mehr Akzeptanz für die Notwendigkeit der Steigerung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl schaffen kann.

### Das scheint ganz im Sinne der Bürger zu sein. Schließlich beruht die Idee für das Projekt auf einer Initiative aus dem Stadtteil. Warum passt ein „Fahrradmodellquartier“ zur Alten Neustadt, Frau Czichon und Herr Mose?

**Annemarie Czichon:** Die Alte Neustadt ist geprägt von der Nähe zur Innenstadt und gleichsam Eingangstor in den Stadtteil Neustadt. Durch die besondere Lage und die zentralen Straßenzüge, welche durch den alten Teil der Neustadt führen – ich denke da an die Langemarckstraße und die Friedrich-Ebert-Straße – ist hier ein hohes Verkehrsaufkommen gegeben. Damit ist die Alte Neustadt prädestiniert dafür, dort ein Fahrradmodellquartier zu entwickeln, das Beruhigung bringt. Der Ortsteil ist aber auch wegen seiner sozialen Komponenten für das Vorhaben geschaffen. Wir haben dort den Campus mit Lehre und Forschung für Studierende, viele kulturelle Angebote für junge Menschen sowie Junggebliebene, engagierte

Bürger wie etwa im Urban Gardening-Projekt „Ab geht die Lucie“ und noch dazu viele Fahrradfahrer. Das zeigt: Das Thema passt zu der Alten Neustadt, und die Neustädter sind dafür sensibilisiert – die beste Voraussetzung also, dass das geplante „Fahrradmodellquartier“ Erfolg hat.

**Ingo Mose:** In der Ausgangssituation liegt aber auch eine besondere Herausforderung. Die engen Straßen in der Neustadt, zu viele große Fahrzeuge bei zu wenigen Parkplätzen, marode Wege und alte Bausubstanz – die Umsetzung der Maßnahmen wird ganz sicher nicht einfach werden. Insbesondere auch, weil verschiedene Interessenlagen zu berücksichtigen sind. Autos wird es schließlich weiter im Quartier geben, sie werden ja nicht verboten. Wir haben aber schon jetzt eine engagierte Diskussion im Stadtteil, an die sich ganz sicher konstruktiv anknüpfen lässt!

### Radverkehr, Fußgänger, Auto-Parken, LKW-Verkehr... wie können die unterschiedlichen Interessen in einem solchen Quartier Ihrer Meinung nach unter einen Hut gebracht werden, Frau Pieper?

Wichtig ist zunächst, dass, wie Herr Mose schon sagte, alle Verkehrsarten weiterhin vertreten sein können und auch ihren Platz im Quartier haben. Wir sperren niemanden aus. Das ist für die Akzeptanz und den notwendigen Konsens von enormer Wichtigkeit. Aber wir ordnen die Verkehrsarten sauberer und bevorzugen den Radverkehr. Dabei kommen die Maßnahmen für den Radverkehr oft auch dem Fußgängerverkehr zugute. Durch den Einbau von Asphalt

in den Straßenoberflächen, werden weniger Radfahrer illegal auf den Gehwegen fahren. Für Kraftfahrzeuge finden sie, genauso wie für Fahrräder, geordnete und baulich angelegte Abstellmöglichkeiten. Wildes Parken unterbinden wir damit. Durch diese Maßnahmen schaffen wir mehr Raum auf den Gehwegen und mehr Übersichtlichkeit, die dem Fußgänger zugutekommt.

### Worin besteht die Herausforderung, die Menschen mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen mitzunehmen, Frau Czichon und Herr Mose?

**Ingo Mose:** In einer deutlichen Kommunikation. Die Bürger müssen wissen, worum es in dem Projekt geht: So wird nicht nur eine verbesserte Infrastruktur für Radfahrer geschaffen, sondern auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Das „Fahrradmodellquartier“ verbessert die Lebensqualität für alle im Quartier – für Fußgänger, Rad- und Autofahrer. Auch letztere werden sich in dem Projekt wiederfinden – schließlich sind sie selbst zu Fuß oder auch mal mit dem Rad unterwegs. Das sollte man allen Bewohnern bewusst machen.

**Annemarie Czichon:** Wichtig ist auch, nicht zu hohe Erwartungen zu wecken. Es kann nicht der ganze Stadtteil umgebaut und jedes Problem im Rahmen des zeitlich begrenzten Projektes gelöst werden. Es gilt deshalb klar zu sagen, was geht und was nicht.

### Frau Pieper, wie kann die Verwaltung dafür sorgen, dass die verschiedenen Verkehrsträger verträglicher miteinander agieren und gleichzeitig ihren Beitrag zu den Verkehrs- und Klimaschutzziele beitragen? Müssen Prioritäten gesetzt werden?

Grundlage für die angestrebten Veränderungen ist die Planung. Beschränkt auf das Modellquartier ist ein maximaler Konsens aller Beteiligten bei der Planung die beste Grundlage für ein im Anschluss gut funktionierendes Miteinander. Akzeptanz ist hier der Schlüssel zum Erfolg. Daher ist uns die Beteiligung der Stadtteilvertreter sehr wichtig. Und ja, wir werden auch Prioritäten setzen müssen. Den Radverkehr zu fördern bedeutet, die Infrastruktur auf ihn abzustellen. Da ist zum Beispiel das Thema Sicherheit: Für gute und verlässliche Sichtbeziehungen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen werden wir die baulichen Voraussetzungen genauso schaffen müssen, wie für ein sicheres und komfortables Befahren der Straßen auf Fahrbahnen aus Asphalt. Zudem werden wir das Angebot an Fahrradparkplätzen deutlich ausbauen, um wild abgestellte Räder auf den Gehwegen möglichst zu verhindern. Hier müssen wir ein Angebot schaffen.

### Wo sehen Sie weiteren Handlungsbedarf in der Neustadt, Frau Czichon? Was wünschen Sie sich von Politik und Verwaltung in Sachen Mobilität, um die Lebensqualität zu verbessern?

**Annemarie Czichon:** Das neu entstehende „Fahrradmodellquartier“ kann nur ein Baustein in einem Gesamtvorhaben sein. So gilt es, zusätzlich mehr Car-Sharing-Punkte zu schaffen, für den Öffentlichen Personen Nahverkehr zu werben und Ideen für mehr Parkraum zu entwickeln. Außerdem muss das, was in den kommenden Monaten umgesetzt wird, anschlussfähig für weitere Maßnahmen sein, die den Neustädtern Radwege in andere Stadtteile eröffnen. Ich denke da zum Beispiel an zusätzliche Rad- und Fußgängerbrücken über die Kleine und Große Weser, die unsere Verbindung ins Zentrum verbessern und den Verkehr auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke entlasten würden. Damit gute Konzepte nicht an Quartiersgrenzen verpuffen, sollten sie auch Eingang in andere Stadtteile finden.

### Könnten die Erfahrungen hier in der Neustadt denn auf weitere Stadtteile übertragen werden, Frau Pieper?

Die Einrichtung eines Fahrradquartiers ist Neuland. Wir wollen Erfahrungen sammeln, ob es so funktioniert wie wir uns dies vorstellen und ob es sich bewährt. Grundsätzlich kann man es dort umsetzen, wo die Akzeptanz bei den Menschen vor Ort gegeben ist. Hier in der Alten Neustadt wurde die Idee von Anfang an begrüßt und im Weiteren positiv begleitet. Wie übertragbar dieses Modell auf andere Quartiere im Stadtgebiet sein kann, wird die künftige Erfahrung zeigen. Auch andere Stadtteile sind offen für Innovationen.

### Herr Mose, wie sieht die Alte Neustadt im Jahr 2030 aus?

**Ingo Mose:** In die Zukunft zu schauen, ist natürlich schwierig. Ich hoffe aber, dass sich das Fahrradmodellkonzept dann in das Gesamtbild eines Stadtteils gefügt hat, der für nachhaltigen Aufbruch, ökologischen Wandel und gegenseitige Toleranz der Verkehrsteilnehmer steht. Und wenn die weniger gewordenen Autos auf der Straße hauptsächlich E-Fahrzeuge wären, die um die Ecke aufgetankt werden können, hätten wir viel erreicht.





## Impressum

### Herausgeber:

Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen

### Kontakt und Informationen:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
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](mailto:kontakt@radquartier-bremen.de)  
[www.radquartier-bremen.de](http://www.radquartier-bremen.de)

### Text und Redaktion:

ecolo – Agentur für  
Ökologie und Kommunikation

### Gestaltung:

AG Medienfeld, Jan Herrmannsen

### Fotos:

ecolo, Henry Fried,  
Sabine Hürdler / fotolia.com (S. 11 oben),  
jozsitoeroe / fotolia.com (S. 19 oben),  
Mareike Oberheim, Michael Stephan,  
Walter Gerbracht

### Druck:

Meiners Druck oHG, Auflage 500 Stück,  
gedruckt auf Circlesilk Premium White  
100% Recyclingpapier

### Datum:

Mai 2018



## Projektpartner:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
der Freien Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

 **Freie  
Hansestadt  
Bremen**

Amt für Straßen und Verkehr  
Bremen



Amt für Straßen  
und Verkehr

Hochschule Bremen



**HSB**

Hochschule Bremen  
City University of Applied Sciences

Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

**WFB** Wirtschaftsförderung  
**Bremen GmbH**  
*Wir schaffen Perspektiven* ✓

In Kooperation mit:  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Landesverband Bremen (ADFC Bremen) e.V.



## Fördermittelgeber:

Projektträger Jülich  
Forschungszentrum Jülich GmbH



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



NATIONALE  
**KLIMASCHUTZ**  
INITIATIVE

[www.radquartier-bremen.de](http://www.radquartier-bremen.de)