



Entwicklung eines Zielnetzes für Radpremiumrouten in Bremen Route Burglesum - Vegesack

Beirat Burglesum

28.04.2026

Auftraggeberin

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Auftragnehmer

ARGUS Stadt und Verkehr
Partnerschaft mbB
Hamburg

PGV Alrutz GbR
Hannover

Bearbeiter:innen

Jolasse Lampert M.Sc.
Nellie Kempe M.Sc.
Dipl.-Ing. Markus Franke
Marius Hufnagel M.Sc.

Dipl.-Ing. Wolfgang Bohle
Dipl.-Ing. Detlev Gündel
Dipl.-Ing. Stefanie Busek
Tim Bott M.Sc.
Celina Feder M.Sc.



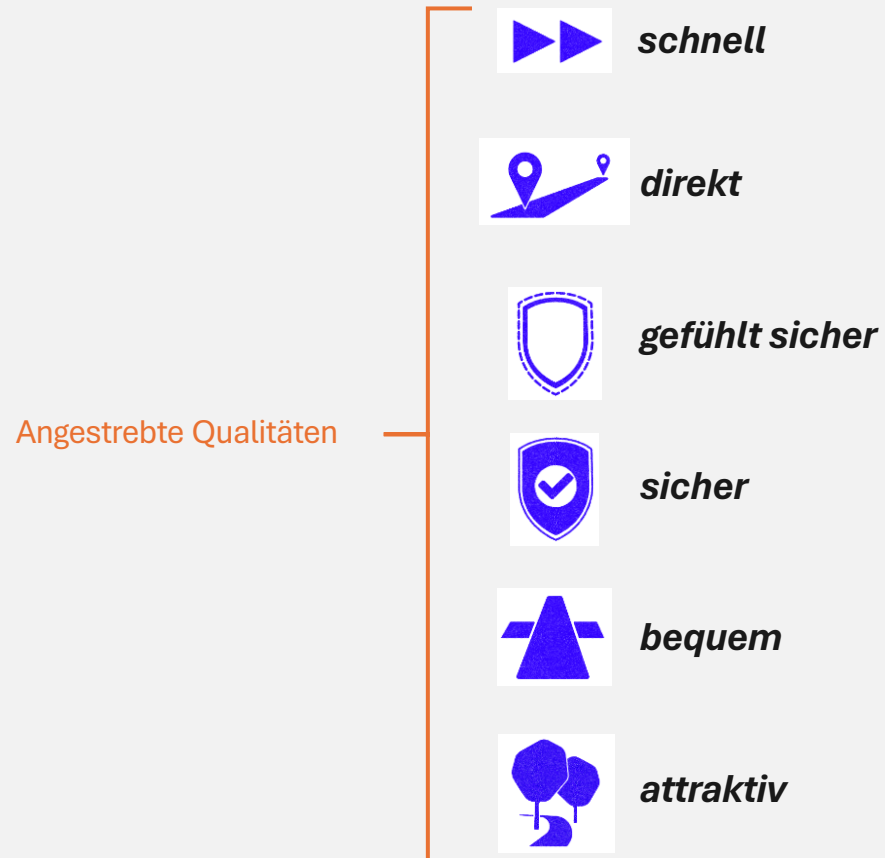
Ziele, Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung

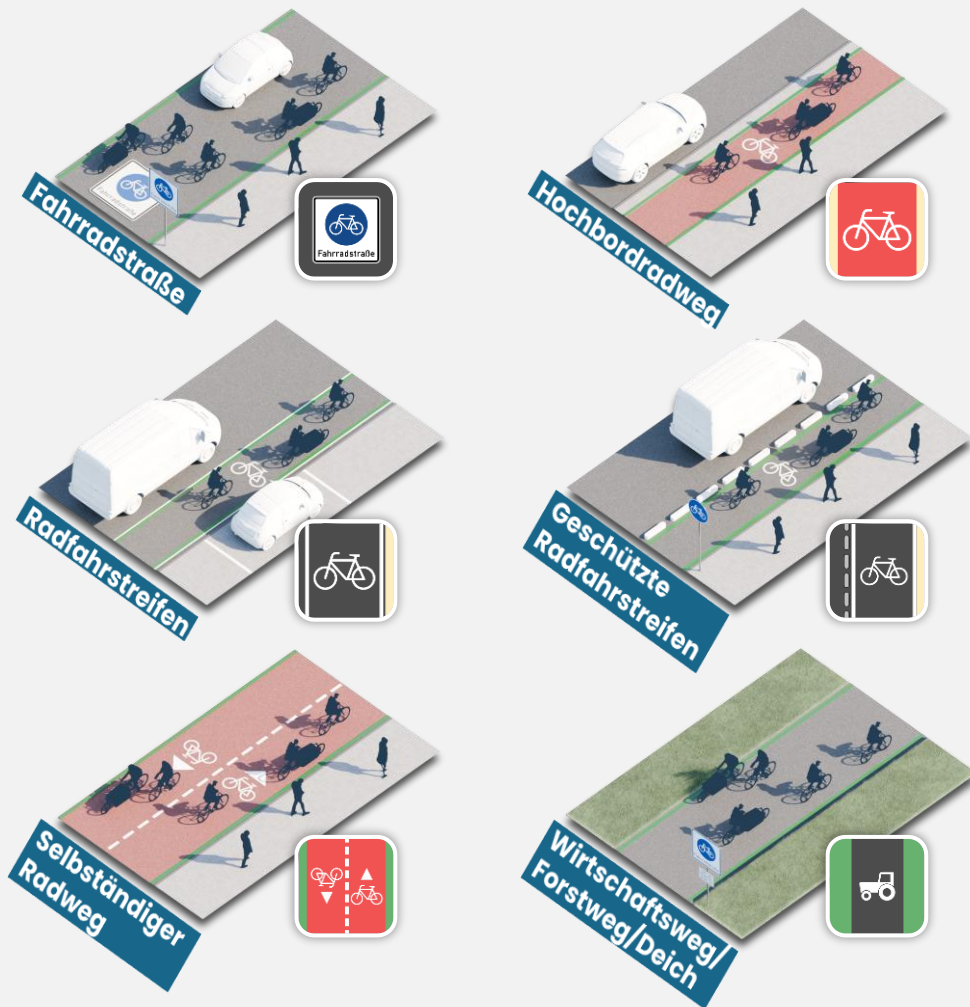
Maßnahmensteckbriefe



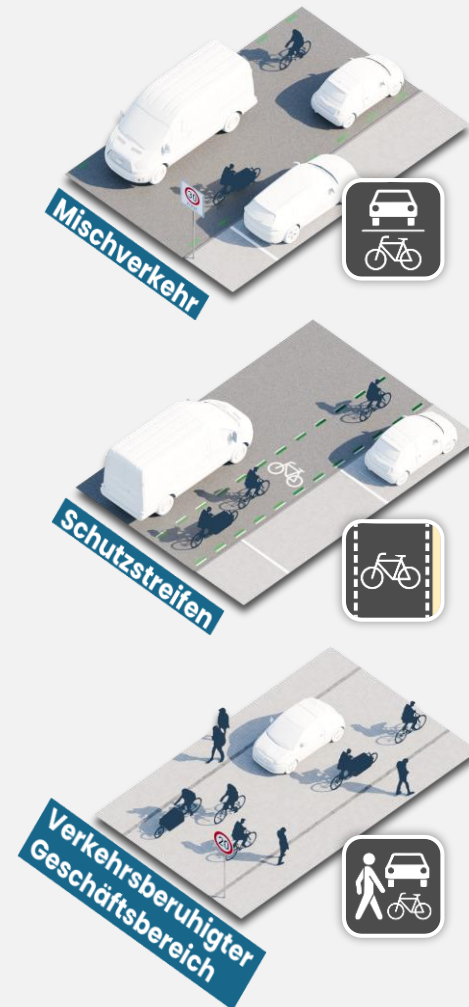


- **Premiumrouten** sollen **lange Strecken**, auch über die Stadtgrenze hinweg, durchgängig in **bestmöglicher Radverkehrsqualität** ermöglichen
- sie werden **auch für Teilstrecken** befahren
- sie dienen auch als Angebot für eher kurze Strecken innerhalb der anliegenden Stadtteile, u.a. auch für Bike-and-Ride

Angestrebte Führungsformen:



In Ausnahmefällen mögliche Führungsformen:



Bremer Fahrradstraßenleitlinie 2025	Einrichtungsverkehr		Zweirichtungsverkehr	
	Mindestbreite	Regelbreite	Mindestbreite	Regelbreite
Fahrradstraße (ohne Kfz)	-	-	3,30 m	4,60 m
Fahrradstraße (Kfz frei)	-	-	4,75 m	-
Fahrradstraße (Kfz frei (einseitig))	-	3,00 m	4,30 m	-
Fahrradstraße (Linienbusverkehr)	-	-	6,50 m	-
Sicherheitstrennstreifen (zu ruhendem Verkehr)	0,75 m			
Verträglichkeit	< 5.000 Kfz (ab 1.500 werden Kfz-Verkehrsreduzierende Maßnahmen empfohlen)			
Weitere Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> - Bei hohem Radverkehrsaufkommen, SV und vor Schulen/Kindergärten sind Breiten bei Bedarf anzupassen (Nicht bei überbreiten Fahrgassen) - Mindestbreite kann unterschritten werden, wenn: <ul style="list-style-type: none"> - auch nach Umorganisation Mindestbreite nicht erreicht werden kann - Sehr geringe Kfz-Verkehrsstärken - Engstelle/Gründerwerb ausgeschlossen 			

Qualitätsstandards Radpremiumrouten	Einrichtungsverkehr		Zweirichtungsverkehr	
	Mindestbreite	Regelbreite	Mindestbreite	Regelbreite
Fahrradstraße (Linienbusverkehr (einseitig))	-	-	4,60 m	4,60 m
Mischverkehr (30)	-	-	5,00 m	6,50 m
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	-	-	4,00 m	4,00 m
Wirtschaftsweg	-	-	3,50 m	4,50 m
Fahrbahnbegleitender Radweg	2,00 m	2,50 m	3,00 m	4,00 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg	2,50 m	4,00 m	3,00 m	5,00 m
Geschützte Radfahrstreifen	2,65 m	3,00 m	3,00 m	4,00 m
Radfahrstreifen	2,00 m	2,50 m	-	-
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,00 m	3,50 m – 4,75 m	-	-
Schutzstreifen	2,00 m	2,50 m	-	-
Selbstständiger Zweirichtungsradweg	-	-	3,00 m	4,00 m
Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg	-	-	3,50 m	5,00 m
Sicherheitstrennstreifen (zu ruhendem Verkehr)	0,75 m			



Besondere Attraktivität des Umfelds (Grünraum, Schöne Straßenräume, Ausblick, etc.)



Hohe Erschließungswirkung (Hohe Bevölkerungsdichte)



Hohe Zieldichte (Dienstleistungen, Geschäfte, Gastronomie, Freizeit, Parks, etc.)



Besondere erreichbare Qualitätssteigerung



Einfache Realisierbarkeit (Keine/geringe bauliche Aufwände und Kosten, keine zu erwartenden Hürden)



Lückenschluss (Verbindung zweier bereits gut befahrbarer Abschnitte)



Sehr hohes Radverkehrsaufkommen (gegenüber Kfz-Verkehr)



Direkte und geradlinige Verbindung (von Quellen und Zielen; Umweglos)



Schule



Besonders hervorzuhebende Qualität (Premiumabschnitt)



Unterbrechungsfreiheit (flüssiges, ungehindertes Fahren möglich)



Netzwerkung (Nutzen für das Gesamtnetz)

Radverkehrs-
qualitäten werden
unter dem
Blickwinkel des
potenziell
Machbaren – also in
einem **denkbaren**
Ausbauzustand -
beurteilt

- **Landschaftsökologie**
- **Straßenbäume**
- **Naherholung**
- **Denkmalschutz**
- **Fußverkehr**
- **Busverkehr**
- **Kfz-Verkehr**
- **Aufenthalt**
- **Deichschutz**
- **Finanzierbarkeit**



Unklarheiten

Externe Abhängigkeiten, Grundbesitz, Deiche etc.

Ziele, Ansprüche und Abhängigkeiten

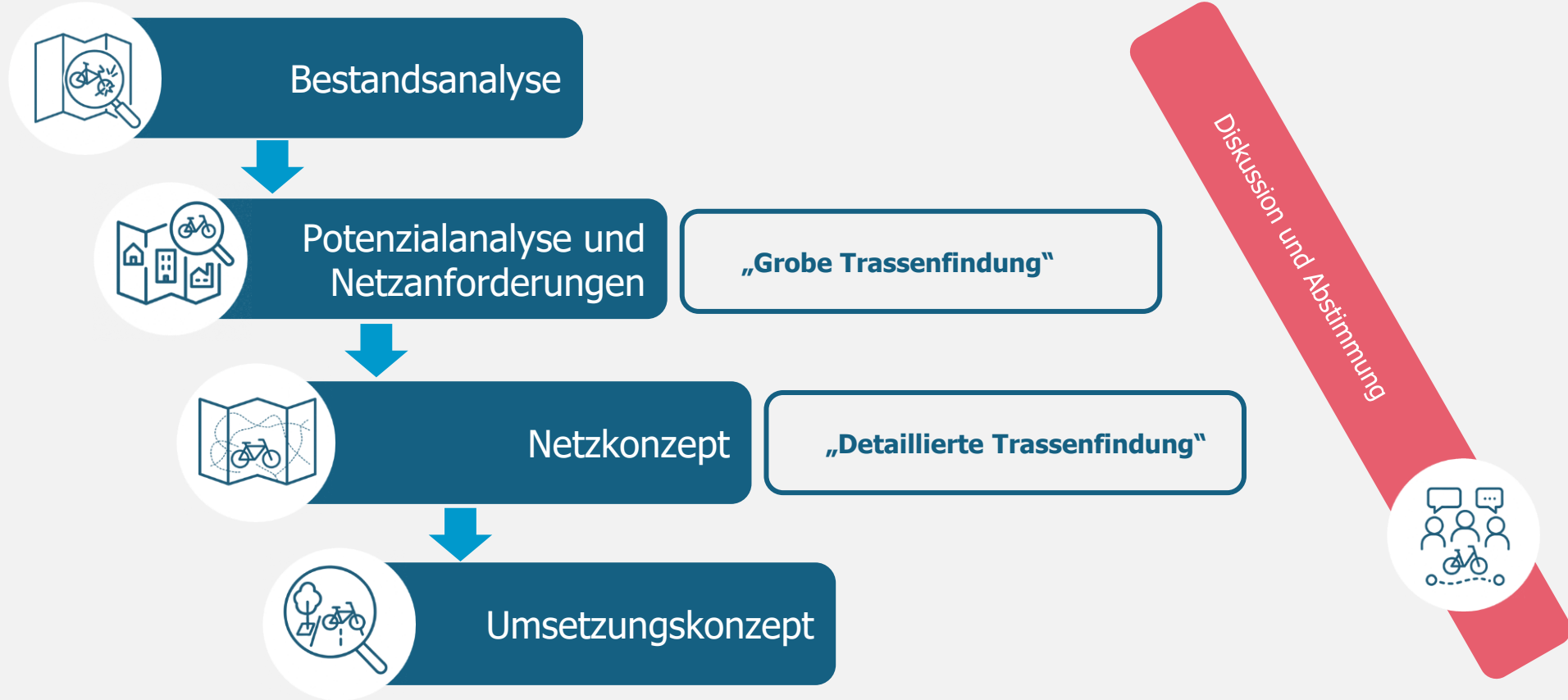


Projektablauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung

Maßnahmensteckbriefe



Ziele, Ansprüche und Abhängigkeiten

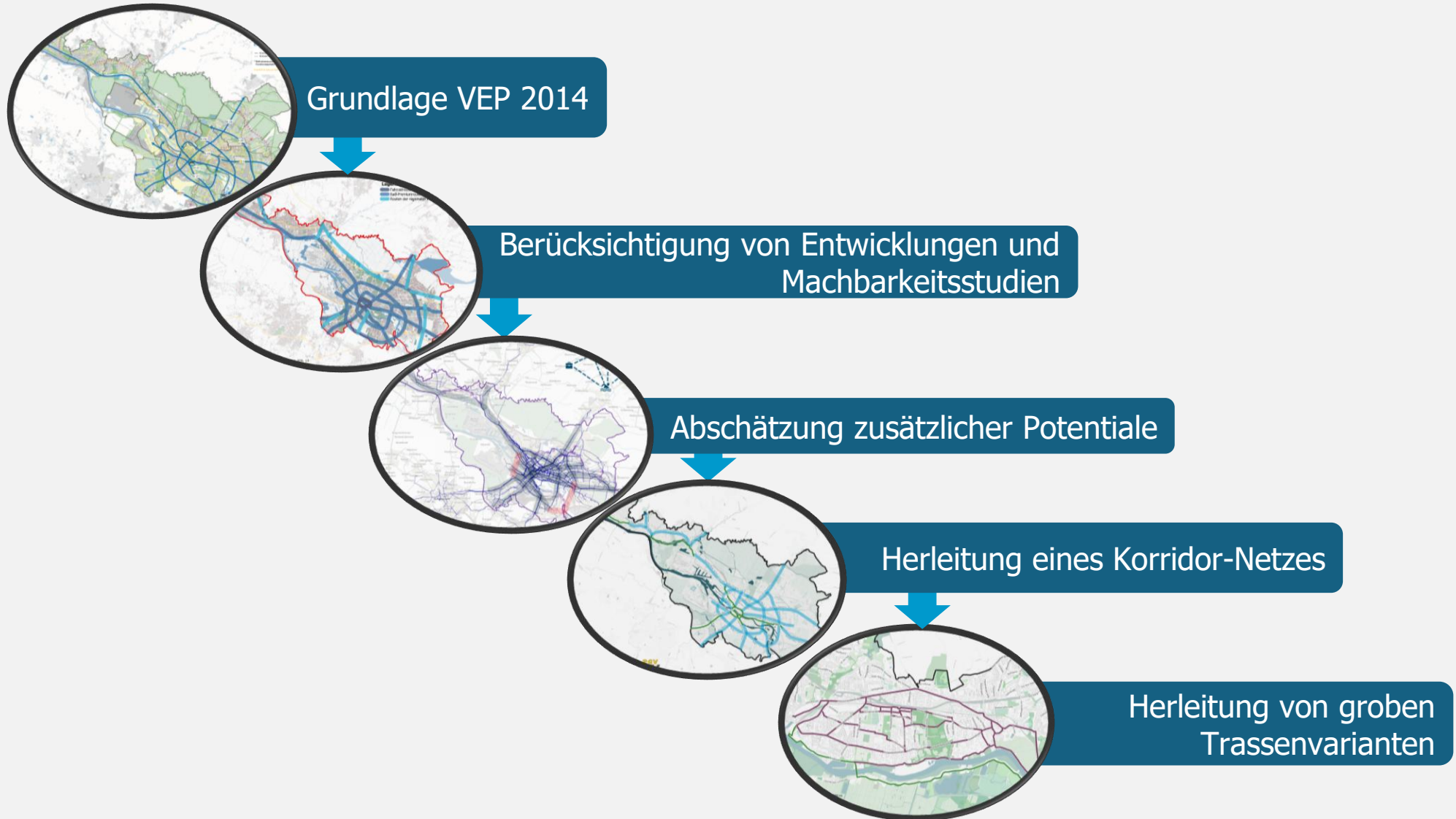
Projektlauf und Methoden

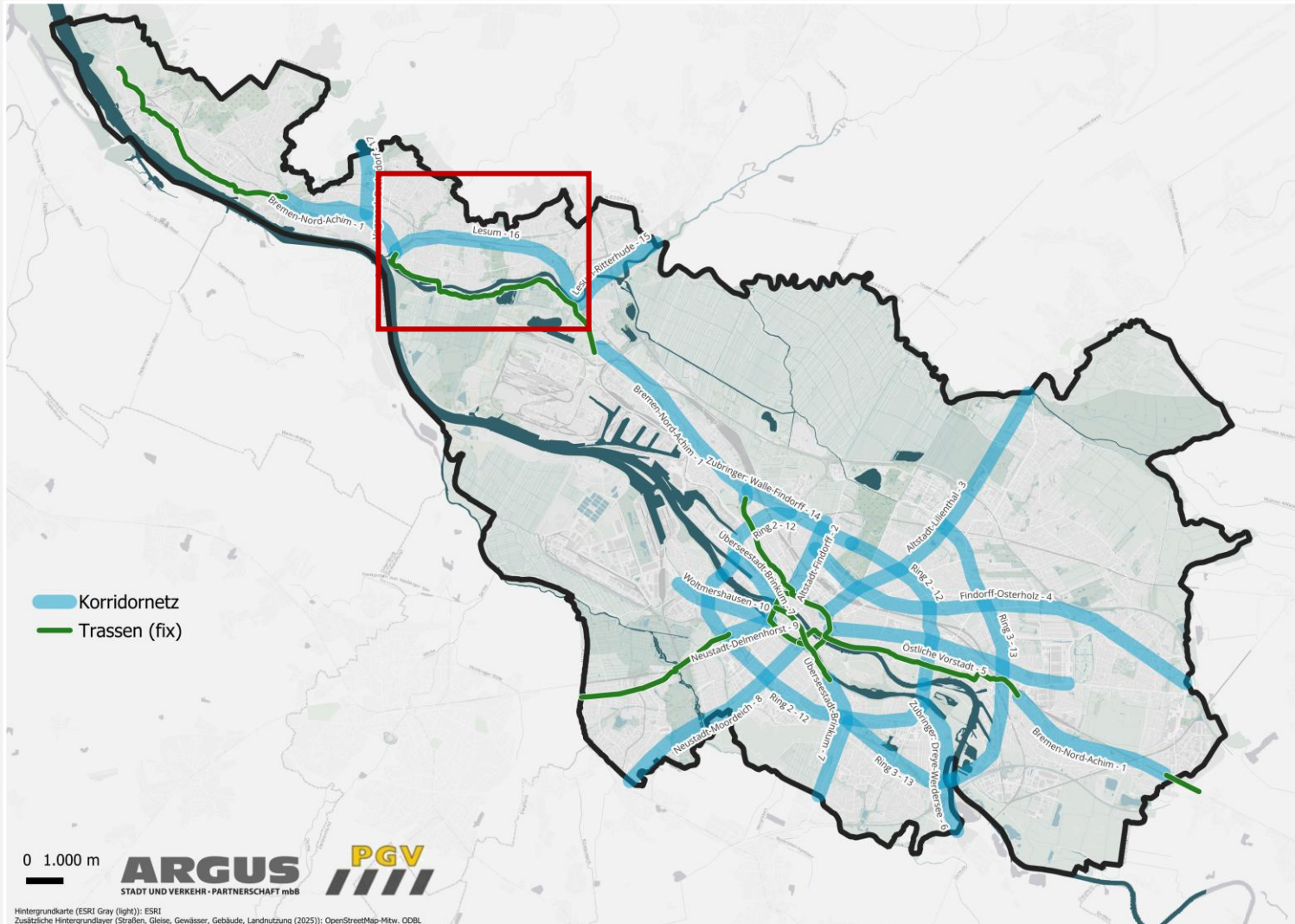


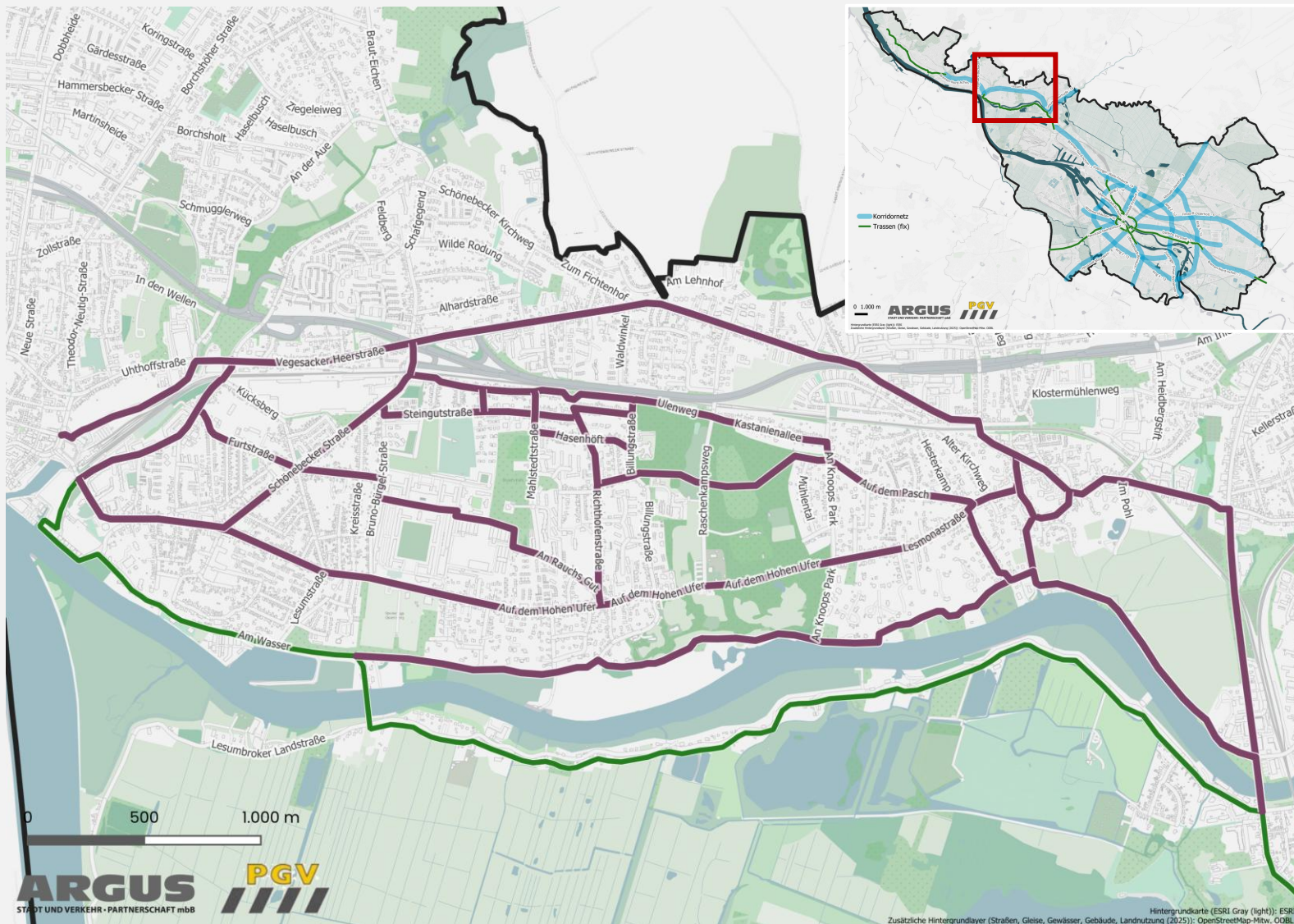
Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung

Maßnahmensteckbriefe







Legende

— Trassenvarianten

Ziele, Ansprüche und Abhängigkeiten

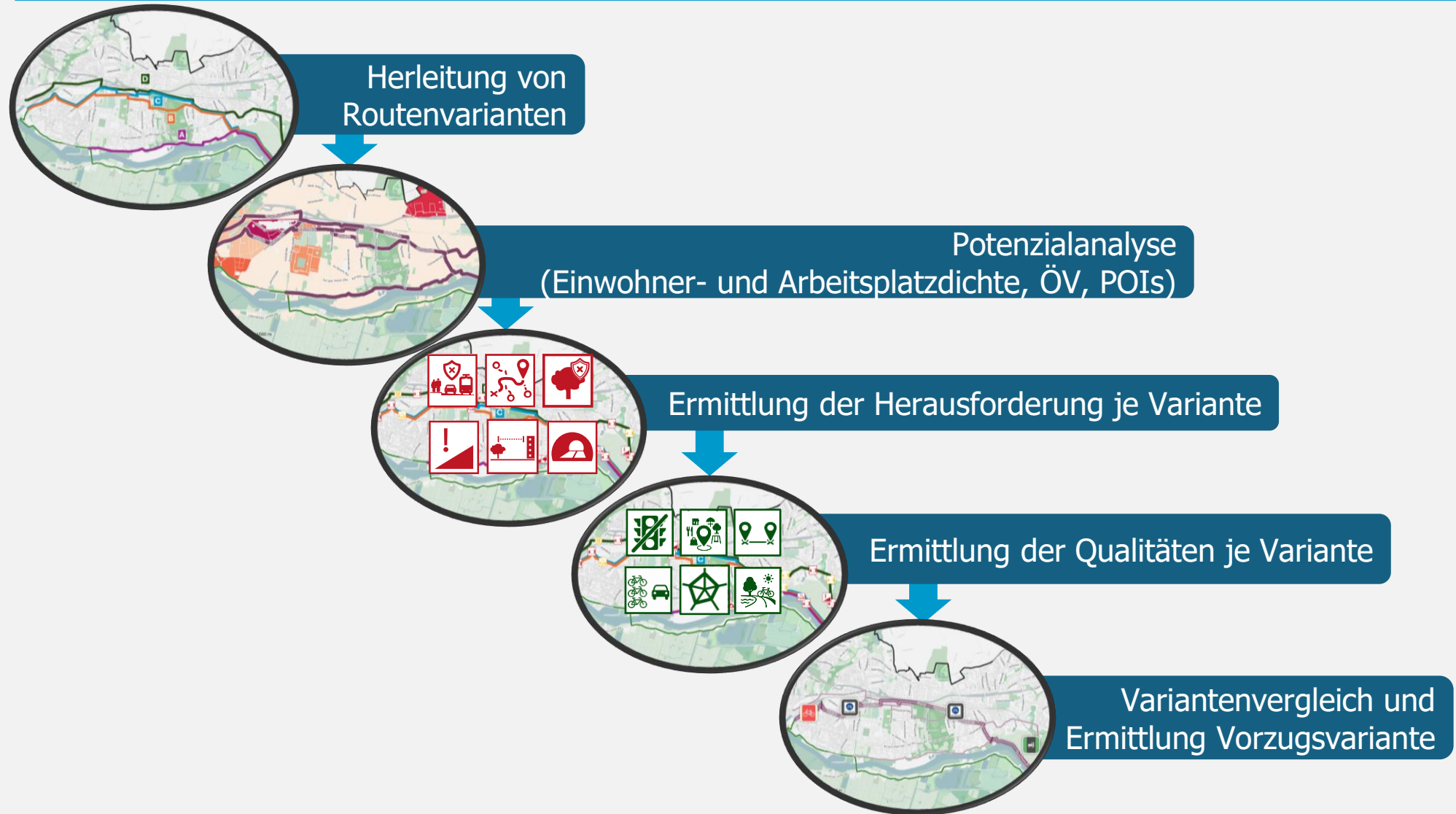
Projektlauf und Methoden

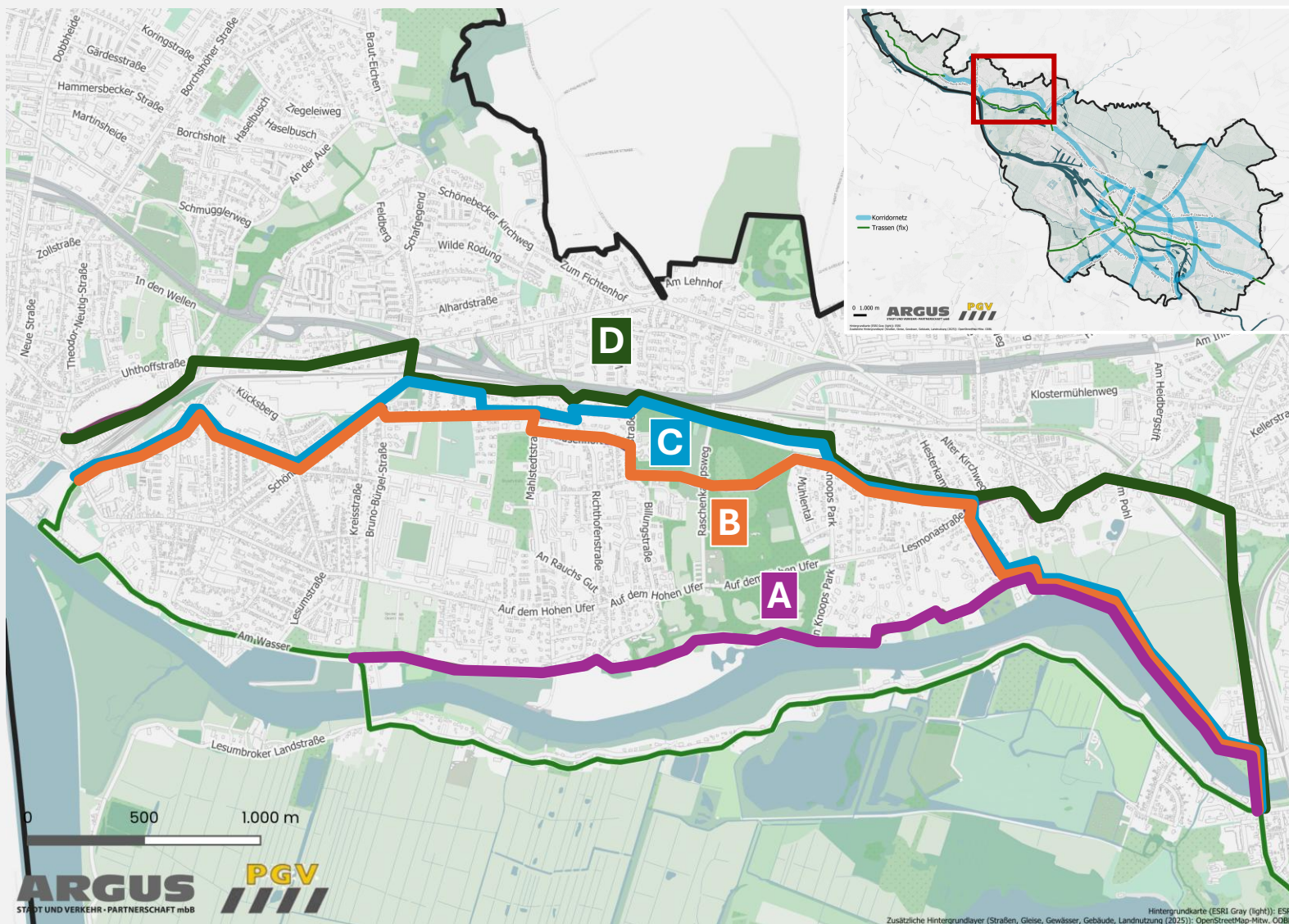
Grobe Trassenfindung



Detaillierte Trassenfindung

Maßnahmensteckbriefe

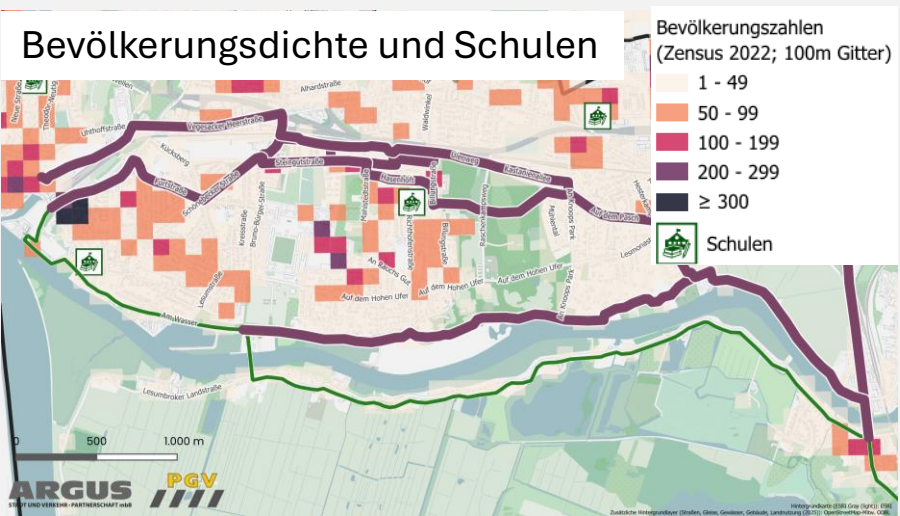




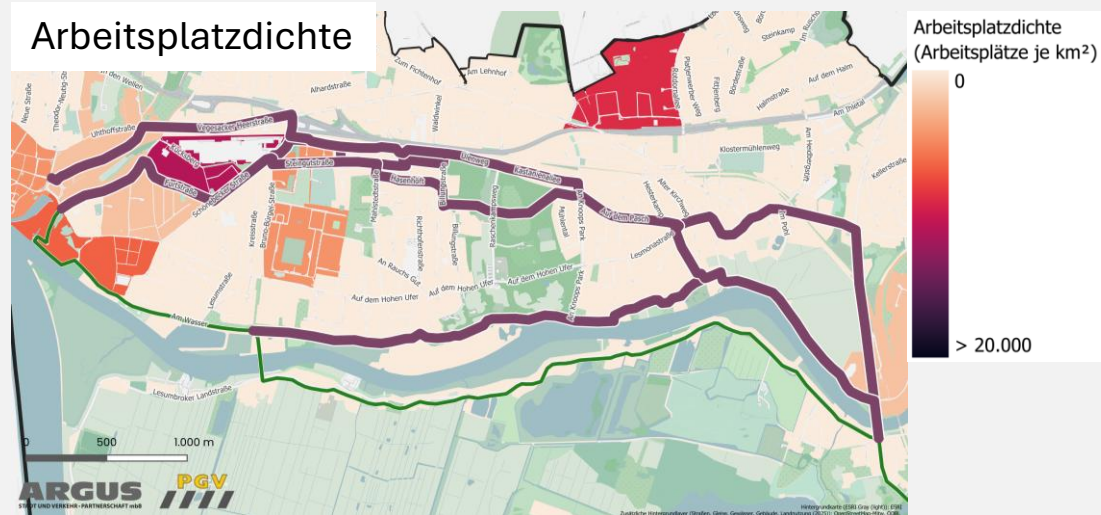
Vier Varianten zwischen dem Knotenpunkt Bremer Heerstraße / Grambkemoorer Landstraße im Osten und Bahnhof Vegesack wurden in die engere Betrachtung einbezogen.

Sie erschließen den Siedlungsraum Burglesum / Vegesack Ost sehr unterschiedlich zentral - von der naturnahen Variante A nahe des Lesumufers über den möglichen Trassenverlauf durch den Knoops Park in Variante B und die nahe an der Autobahn A 270 verlaufenden Varianten C und D.

Bevölkerungsdichte und Schulen



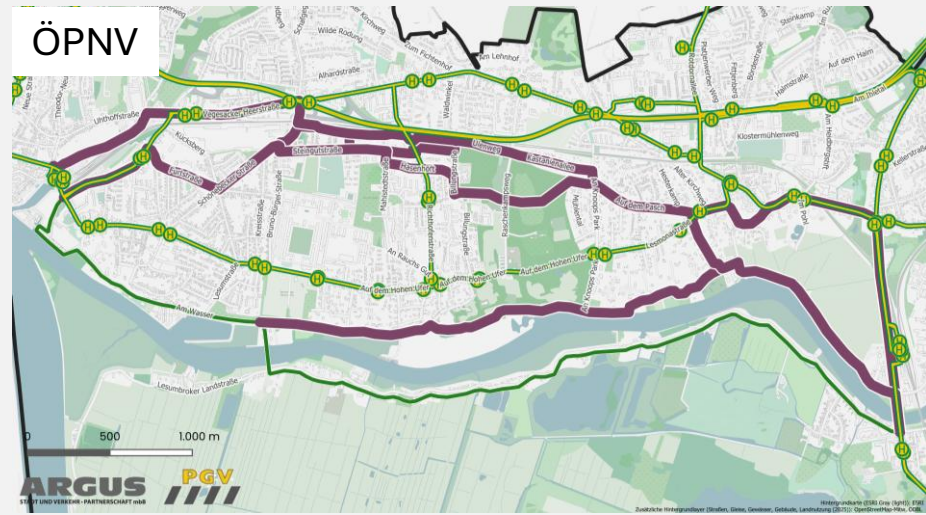
Arbeitsplatzdichte



Bestehendes Haupttradroutennetz



ÖPNV





Herausforderungen Variante A:

- Schmale Wege
- Flächenkonkurrenz mit Fußverkehr
- Wenig Ausbaupotenzial
- Ausbau auf Deich aufwändig

Herausforderungen Variante B:

- Soziale Sicherheit in Wald- und Grünabschnitten problematisch
- Ausbaumöglichkeiten Hermann-Fortmann-Straße eingeschränkt

Herausforderungen Variante C:

- Ausbaumöglichkeiten Hermann-Fortmann-Straße und Ulenweg eingeschränkt

Herausforderungen Variante D:

- Unattraktive Routen an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen
- Ausbaumöglichkeiten eingeschränkt
- Umwegige Verkehrsführung



Vorteile Variante A:

- Nur wenige Konflikte mit Kfz-Verkehr, abseits der Hauptstraßen
- Verkehrssichere Route
- Unterbrechungsarm
- Attraktives Umfeld

Vorteile Variante B:

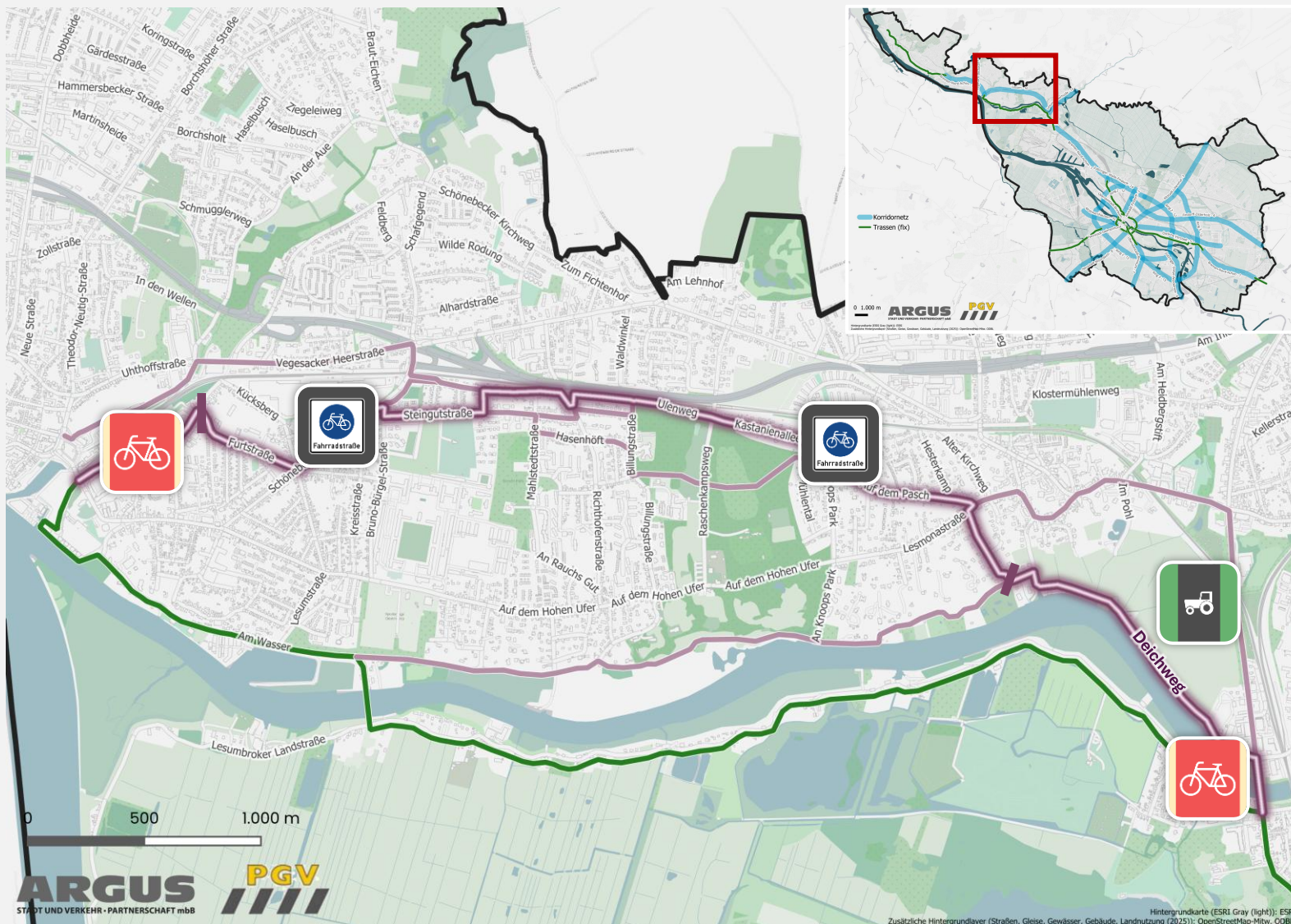
- Attraktive Abschnitte
- Direkte Wegeführung

Vorteile Variante C:

- Nur wenige Konflikte mit Kfz-Verkehr, abseits der Hauptstraßen
- Verkehrssichere Route
- Unterbrechungsarm
- Gute Erschließungswirkung

Vorteile Variante D:

- Gute Erschließungswirkung



Argumentation:

Eine Kombination der Varianten C im Osten und B im Westen, die über die Wilhelm-Haas-Straße mit einander verknüpft werden, fasst die meisten Vorteile zusammen, umgeht die schärfsten Problembereiche, schafft ein vergleichsweise hohes Maß an Erreichbarkeit und kann insgesamt gut befahren werden.

Im östlichen und westlichen Bereich kommen separate Radwege in Frage. Im zentralen Abschnitt bietet sich im wesentlichen der Ausbau von Fahrradstraßen an.

Ziele, Ansprüche und Abhängigkeiten

Projektlauf und Methoden

Grobe Trassenfindung

Detaillierte Trassenfindung



Maßnahmensteckbriefe



Maßnahmensteckbrief

P16_A01_S1A

**PR 16 — Burglesum - Vegesack
Abschnitt 1**

Straße:
Hermann-Fortmann-Straße
(Übergeordnete Straße)

Bestand:
Hochbordradwege | Busverkehr

Führungsform:
Hochbordradwege

Aufwand / Umbaubedarf:
Teilumbau
Verringerung Fahrbahnbreite (Verbreiterung Nebenflächen)





Maßnahmensteckbrief

P16_A02_S3A

**PR 16 — Burglesum - Vegesack
Abschnitt 2**

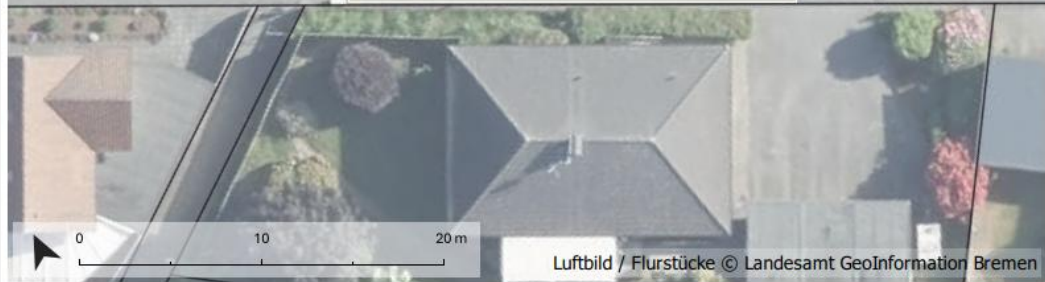
Straße:
Furtstraße
(Untergeordnete Straße)

Bestand:
Mischverkehr

Führungsform:
Fahrradstraße

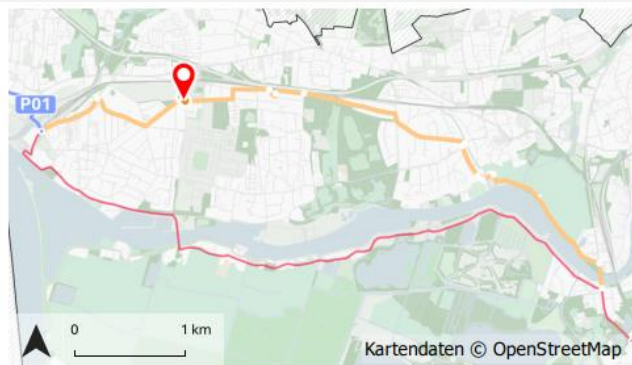
Aufwand / Umbaubedarf:
Vollumbau
Verbreiterung Nebenflächen

Anmerkung:



- | | |
|--------------------------|-----------------|
| Gehweg | Protektion |
| Sicherheitstrennstreifen | Fahrbahn |
| Radweg | Parkstände |
| Grünstreifen | Bushaldebereich |

Version 1.6.6
08.04.2026



Maßnahmensteckbrief P16_A03_S1A

**PR 16 — Burglesum - Vegesack
Abschnitt 3**

Straße:

(Eigenständiger Weg)

Bestand:

Fußweg

Führungsform:

Eigenständiger Zweirichtungsradweg

Aufwand / Umbaubedarf:

Teilumbau

Verbreiterung Wege



- | | |
|--------------------------|-----------------|
| Gehweg | Protektion |
| Sicherheitstrennstreifen | Fahrbahn |
| Radweg | Parkstände |
| Grünstreifen | Bushaldebereich |



Maßnahmensteckbrief P16_A04_S2A

PR 16 — Burglesum - Vegesack Abschnitt 4

Straße:
Wilhelm-Haas-Straße
(Untergeordnete Straße)

Bestand:
Mischverkehr

Führungsform:
Fahrradstraße

Aufwand / Umbaubedarf:
Sanierung des Bestands
Markierung, Beschilderung



- | | |
|--------------------------|-----------------|
| Gehweg | Protektion |
| Sicherheitstrennstreifen | Fahrbahn |
| Radweg | Parkstände |
| Grünstreifen | Bushaldebereich |



Maßnahmensteckbrief

P16_A07_S4A

PR 16 — Burglesum - Vegesack Abschnitt 7

Straße:

An Knoops Park
(Untergeordnete Straße)

Bestand:

Mischverkehr

Führungsform:

Fahrradstraße

Aufwand / Umbaubedarf:

Teilumbau
Verbreiterung des Gehwegs



 Gehweg	 Protektion
 Sicherheitstrennstreifen	 Fahrbahn
 Radweg	 Parkstände
 Grünstreifen	 Bushaldebereich

Version 1.6.6
08.04.2026

ARGUS
Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH



Maßnahmensteckbrief P16_A09_S1A

PR 16 — Burglesum - Vegesack Abschnitt 9

Straße:
Spielleutestraße
(Untergeordnete Straße)

Bestand:
Mischverkehr Tempo 30

Führungsform:
Fahrradstraße (Kfz-Verkehr frei)

Aufwand / Umbaubedarf:
Vollumbau | Verbreiterung Nebenflächen, Anordnung
Parkverbot, Asphaltierung der Fahrbahn



- | | |
|---|---|
| Gehweg | Protektion |
| Fahrbahn | Sicherheitstrennstreifen |
| Radweg | Multifunktionsfläche |
| Grünstreifen | Bushaldebereich |



Maßnahmensteckbrief

P16_A11_S1A

PR 16 — Burglesum - Vegesack Abschnitt 11

Straße:

Admiral-Brommy-Weg
(Untergeordnete Straße)

Bestand:

Mischverkehr Tempo 30

Führungsform:

Fahrradstraße (Kfz-Verkehr frei)

Aufwand / Umbaubedarf:

Teilumbau | Pflasterung als Sicherheitstrennstreifen zu
Parkständen, Markierung, Beschilderung, Asphaltierung
der Fahrbahn

- | | |
|--------------|--------------------------|
| Gehweg | Protektion |
| Fahrbahn | Sicherheitstrennstreifen |
| Radweg | Multifunktionsfläche |
| Grünstreifen | Bushaltebereich |

Version 1.6.7
28.04.2026



Maßnahmensteckbrief

P16_A12_S1A

PR 16 — Burglesum - Vegesack Abschnitt 12

Straße:

Deicherhaltungsweg Leesegraben
(Eigenständiger Weg)

Bestand:

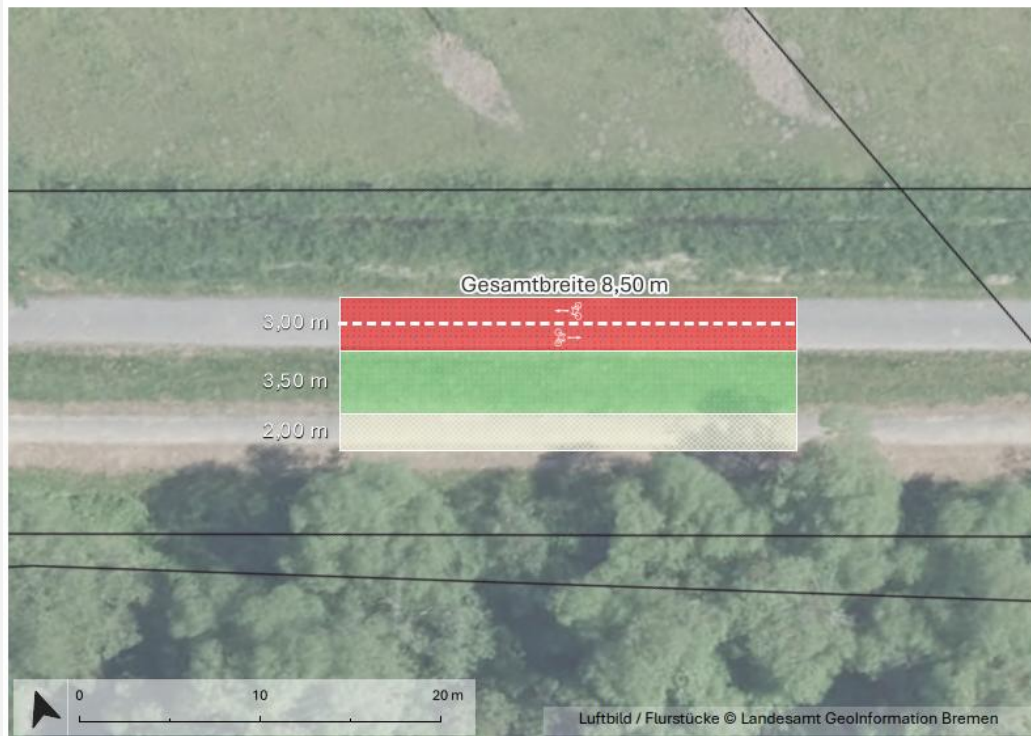
Deichverteidigungsweg

Führungsform:

Eigenständig geführter Zweirichtungsradweg

Aufwand / Umbaubedarf:

Ummarkierung / Umorganisation / Sanierung des Bestands | Evtl. leichte Verbreiterung



- Gehweg
- Fahrbahn
- Radweg
- Grünstreifen
- Protektion
- Sicherheitstrennstreifen
- Multifunktionsfläche
- Bushaltebereich

Version 1.6.7
28.04.2026