

## ADFC unterbreitet integrierte Gesamtlösung für die Nadelöhre rund um die Kreuzung Tiefer / WK-Brücke

Das Radverkehrsaufkommen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke nimmt stetig zu, was einerseits sehr erfreulich ist, andererseits aber zunehmend zu Konflikten führt, weil die verfügbaren Radverkehrsflächen dafür nicht mehr ausreichen.

Als Reaktion darauf und auch vor dem Hintergrund, dass der Bau der geplanten Fahrradbrücke „Großer Wesersprung Mitte“ bis auf weiteres zurückgestellt ist, werden in einigen Fachkreisen aktuell verschiedene Vorschläge diskutiert, wie man die Verkehrsführung auf der Brücke verbessern könnte. Nur Ein- oder auch Zwei-Richtungsverkehr, Radwege nur auf dem Hochbord oder auch auf einer bisherigen Kfz.-Fahrbahn, kennzeichnen die unterschiedlichen Ansätze.

Auf dem südöstlichen Hochbord der WK-Brücke ist Radfahren in beiden Richtungen gestattet, wird hier jedoch zunehmend problematisch, ebenso wie auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg an der Weser-Seite des Tiefs.

Hinzu kommt, dass die Aufstellfläche vor der LSA an der südlichen Ecke der Kreuzung sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr viel zu gering ist.

Deshalb geht der ADFC hier einen Schritt weiter und betrachtet auch das Umfeld. Die ADFC-Vorschläge betreffen nicht nur die Wilhelm-Kaisen-Brücke, sondern auch ihren nordöstlichen Brückenkopf, wo sich die Kreuzung mit der Martinistraße, der Balgebrückstraße und dem Tiefer befindet, außerdem den Tiefer selbst und einen Teil des Osterdeichs.

### Welche Verbesserungen umfasst der ADFC-Vorschlag?

- 1) Der bislang stark überlastete Knotenpunkt an der südlichen Ecke der Kreuzung erhält eine deutlich größere Wege- und Aufstellfläche für RV und FV. Damit wird dieses Tor zur Altstadt auch in touristischer Hinsicht deutlich aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität, die jede Brücke in sich birgt, endet nun nicht mehr am Brückenkopf.
- 2) Die Kreuzung erhält eine attraktive Querungsmöglichkeit mit nur 1 Ampel für vom Osterdeich und Wallring kommenden RV auf die rechte Seite der W.-K.-Brücke in Richtung Neustadt.
- 3) Das Nadelöhr mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Weserseite des Tiefs wird beseitigt.
- 4) Die Anbindung an die Premiumrouten Wallring und Osterdeich sowie an die immer noch geplante Fahrradbrücke „Großer Wesersprung“ ist als integrierte Gesamtlösung mitberücksichtigt.

### Wodurch wird all dies im Kern ermöglicht?

- 5) Der Kfz.-Verkehr von der Kreuzung Richtung Osterdeich wird auf die andere Tunnelseite, d.h. auf die nordöstliche Rampe des Tiefs verlegt.

### Wie steht es dann um die Radverkehrs-Ströme in die Neustadt?

- Fahrtziele in Richtung Buntentor via St. Pauli-Deich und neuer Rampe zur Osterstraße Zentaurenstraße sind die einzig verbleibenden Komfortargumente für weiterhin erlaubten linksseitigen Radweg auf der W.-K.-Brücke.
- Die Fahrtziele Werderinsel, Hochschule Bremen und Kuhhirten sind auch vom rechtsseitigen Radweg gut erreichbar über die Straße Herrlichkeit. Perspektivisch könnte aber auch hier eine neue Querungsmöglichkeit geschaffen werden.
- In Richtung Alte Neustadt und Flüsseviertel gilt auch heute schon, dass der Linksverkehr nur bis zur Osterstraße gestattet ist, d.h. irgendwo muss ohnehin auf die rechte Seite gewechselt werden. Dazu ist es derzeit überall sehr eng. Wesentlich komfortabler wird es mit dem vorgeschlagenen Umbau der Kreuzung am Brückenkopf.

### Worauf setzt der ADFC?

Ein Lern- und Gewöhnungseffekt verändert die Wahl der Alltagswege. Dank der attraktiven Querungsmöglichkeit auf der Kreuzung werden sich die RV-Ströme mittelfristig von der linken auf die rechte Seite verlagern. Das ergibt eine Entlastung der RV-Ströme auf der linken Seite. Hier wird es dadurch weniger gefährlich und perspektivisch vielleicht sogar entbehrlich.

### Welche Auswirkungen hat der Vorschlag auf den Kfz.-Verkehr?

vom Osterdeich kommend Richtung Neustadt:

- ⊕ unverändert wie bisher 2 Linksabbieger-Spuren.

von der Martinistraße kommend:

- ⊕ keine

von der Neustadt kommend Richtung Osterdeich:

- ⊕ am Anfang auf der Brücke: wie bisher 1 Spur Richtung Tiefer
- ⊕ am Ende wie bisher 1 Spur Richtung Altenwall und auf dem Osterdeich
- ⊕ lediglich dazwischen entfällt die kurze Aufweitung auf 2 Spuren

auf der Brücke:

- ⊕ abhängig von der finalen Detail-Lösung

### Welche Varianten wurden bei dem ADFC-Ansatz in Betracht gezogen?

- 1) Beiderseits Ein-Richtungs-Radverkehr jeweils auf dem Hochbord (1RH)
- 2) Zwei-Richtungs-Radverkehr auf der Südostseite, getrennt: eine Richtung auf der Fahrbahn (bislang Kfz.-Spur), andere Richtung auf dem Hochbord (2RG)
- 3) Zwei-Richtungs-Radverkehr auf der Südostseite, beide Richtungen auf dem Hochbord (2RH)
- 4) Ein-Richtungs-Radverkehr, auf der Südostseite auf der Fahrbahn (bislang Kfz.-Spur; 1RF)
- 5) Zwei-Richtungs-Radverkehr auf der Südostseite, beide Richtungen auf der Fahrbahn (bislang Kfz.-Spur; 2RF)

### Wie geht es weiter?

Der ADFC wird die Vorschläge im Beirat vorstellen und hofft auf breite Resonanz.

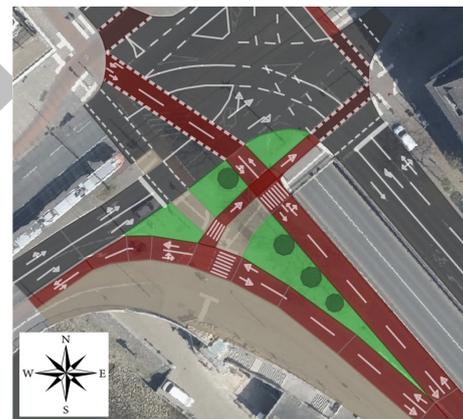


Bild 1: ADFC-Konzept für die Kreuzung Tiefer/WK-Brücke (im Beispiel die Variante 2RH)



Bild 2: Anbindung an die Premiumrouten Wallring und Osterdeich sowie an die geplante Fahrradbrücke „Großer Wesersprung“; auch hierzu liegt eine alternative Variante vor.