

## **BV FA MobS - Radverkehr Wilhelm-Kaisen-Brücke Entwurf**

Der Beirat Neustadt fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) und das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) auf:

1. Eine Spur für Kraftfahrzeuge pro Richtung in einen beidseitigen, vom Kraftfahrzeugverkehr physikalisch geschützten Radweg umzuwandeln
2. Die weserseitige KfZ-Spur von "Tiefer" in einen beidseitigen Radweg umzuwandeln, diesen Radweg an den neuen auf der Südseite der Brücke anzubinden und den KfZ-Verkehr Richtung Östliche Vorstadt auf die andere Seite von "Tiefer" zu verlegen
3. Einen dem Verkehrsfluss entsprechende, sinnvolle und radverkehrsfreundliche Anbindung der Radwege an das umliegende Radnetz sicherzustellen
4. Eine Vollsperrung für Kraftfahrzeuge während Bauarbeiten zu vermeiden
5. Die oben genannten Maßnahmen in die bestehenden Planungen für die Innenstadt, die Radpremiumrouten, die Friedrich-Ebert-Straße und den Osterdeich einzubinden
6. Zur Kosteneinsparung die oben genannten Maßnahmen, sofern möglich und zeitlich sinnvoll, mit der Sanierung der Wilhelm-Kaisen-Brücke zu verbinden
7. Zur weiteren Kosteneinsparung, wenn möglich, die notwendige physische Trennung von Radverkehr und Kraftfahrzeugen mit standardisierten, kommerziell verfügbaren Elementen (z.B. Betonschwellen) zu realisieren

Ein Bild, nur zur Veranschaulichung und nicht Teil des Beschlusses, befindet sich auf der Rückseite.

### **Begründung:**

Es kommt immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke und an "Tiefer" zwischen Radverkehr und Fußverkehr, sowie zwischen Radverkehr und Radverkehr. Die jetzigen Radwege bieten dem Verkehrsaufkommen nicht genügend Platz, weshalb der Radverkehr auf die jetzigen Autospuren verlagert werden muss. So hat der Fußverkehr und gleichzeitig der Raum auf der Brücke genügend Raum und Sicherheit. Das Queren der Brücke, der Weg in die Innenstadt und der Weg in die Östliche Vorstadt wird so für die vielen Fußgehenden und Radfahrenden spürbar sicherer und angenehmer. Dies wird den Rad- und Fußverkehr daher fördern und die Verkehrswende unterstützen. Dies würde außerdem, die Last auf der Brücke verringern.

Dieser Beschluss fügt sich in die bestehenden Planungen für Radpremiumrouten und autoarmer Innenstadt. Aufgrund letzterem wird ohnehin weniger Kapazität für Kraftfahrzeuge auf den Brücken über die Weser benötigt.

