

Einrichtung von Fahrradstraßen in Bremen

„An der Gete“ Eignung als Fahrradstraße?

FA Verkehr / Beirat Schwachhausen - Sitzung am 23.11.2015

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Anforderungsprofil Fahrradstraße (Auszüge aus den Leitlinien)

Fahrradstraßen sollen gemäß „Handlungskonzept VEP Bremen 2025“ im Rad-Haupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet werden. Es gelten die Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]).

„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der **Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart** ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ (VwV-StVO)

*Verkehrszählung am 06.05.2014 /An der Gete – RV ist hier die vorherrschende Verkehrsart
Die rechtliche Voraussetzung ist gegeben*

Nach Anlage 2 Nr. 23 StVO gilt folgendes für Fahrradstraßen:

„**Anderer Fahrzeugverkehr** als Radverkehr **darf Fahrradstraßen nicht benutzen**, es sei denn, dies ist durch **Zusatzzeichen erlaubt**. Für den Fahrverkehr gilt eine **Höchstgeschwindigkeit von 30km/h**. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Auszüge Leitlinien

Sicherheit und Konfliktfreiheit

Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
An der Gete - vorhanden Fahrbahnbreite ca. 3,50 – 3,90 m

Parkverbote bzw. Markierungshilfen

- Auch Schrägparkstände sind nur bedingt mit einer Fahrradstraße vereinbar
(DTVw – Kfz \leq 2.000) – Fahrbahnbreite mind. 5,00 m
An der Gete - diverse Schrägparkstände vorhanden / geringere Fahrbahnbreite

Vorfahrtsregelung/Bevorrechtigung

- Vorfahrtsregelung in der Fahrradstraße
An der Gete - T 30- Zone / rechts vor links Regelung

Schnelligkeit

- Verzicht auf Hochpflasterungen im Fahrbahnquerschnitt. Möglichst keine LSA
und keine Fußgängerüberwege.
An der Gete ist beides vorhanden

- **Fahrbahnbreiten / An der Gete**
ca. 3,50 – 3,90 m im Verlauf vorhanden
Problem der konfliktfreien Begegnung KFZ/Rad



- **Schrägparkstände**

Ein- und Ausfahrtvorgänge führen zu Einschränkungen der Fahrbahnnutzung bei geringerer Fahrbahnbreite



- **Carsharing-Station / mobil.pünktchen**



Maßnahmen

- **Schrägparken / Längsparken**
Verfügbare Fahrbahnbreite von ca. 3,80 - 4,00 m
durch Anpassung der Parkstände erzielen



- **Längsparken**
in Teilbereichen auf vorhanden Radweg verlegen -
als aufgesetztes Parken (evtl. Umbau als Parkstreifen)



- **Vorfahrtsregelung**
Aufhebung der T-30-Zonen Regelung, Einrichtung der Vorfahrt gegenüber den einmündenden Straßen



- **Hochpflasterung**
Rückbau der vorhandenen Hochpflasterung



- **Lichtsignalanlage**
Erhaltung der LSA (Bedarfsampel/Dunkelampel)
sichere Überquerung für Schulkinder u.a.



- **Parkbucht** / Ein- und Ausfahrbereich Kirchbachstraße
Aufhebung auf Grund zu geringer Fahrbahnbreite



Fazit:

Radfahrer

- eindeutige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Ausschilderung / Piktogramme)
- Die Wahrnehmung des Radverkehrs wird allgemein verbessert, dies erhöht auch die Verkehrssicherheit
- Vorfahrtsregelung gegenüber einmündenden Straßen
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren

KFZ-Verkehr

- KFZ-Verkehr ist untergeordnet, muss gegebenenfalls die Geschwindigkeit verringern, um Gefährdung / Behinderung von Radfahrern zu vermeiden

Geschwindigkeit

- Zunahme des Radverkehrsaufkommens durch Einrichtung einer Fahrradstraße kann sich geschwindigkeitsdämpfend auswirken

Parken

- Parkstände müssen neu geordnet werden / Verringerung der Parkflächen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit