

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Auskunft erteilt

Dienstgebäude:
Contrescarpe 72
Zimmer
Tel. +49 421 3 61-
E-Mail

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 19. Mai 2020

Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen

Sehr geehrte

in ihrer Sitzung am 25. Februar 2020 hat die Stadtbürgerschaft den Antrag „Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen“ beschlossen (siehe Anlage 1). Darin wird der Senat aufgefordert, unter Beteiligung der Beiräte geeignete Standorte für geschützte Radfahrstreifen, sogenannte Protected Bike Lanes, zu ermitteln.

Was sind Protected Bike Lanes?

Der Begriff „Protected Bike Lane“ kommt aus den USA und bezeichnet einen baulich oder durch Markierung und Poller vom übrigen Verkehr geschützte Radverkehrsanlage. Beispiele für Protected Bike Lanes sind in Anlage 2 dargestellt. In Deutschland werden darunter vorrangig Lösungen verstanden, die ohne Änderung der Bordsteinlage durch Markierung und den Einbau von Pollern in der Fahrbahn zügig umgesetzt werden können. Dies ist grundsätzlich nur möglich, wenn weiterhin ausreichend Fahrspuren für den Kfz-Verkehr bestehen bleiben.

Protected Bike Lanes sind somit eine Mischung aus baulichen Radwegen und markierten Lösungen auf der Fahrbahn; sie können vergleichsweise schnell angelegt werden und verbinden durch die Abgrenzung zur Fahrbahn hin ein hohes Sicherheitsgefühl, das bauliche Radwege bieten, mit den besseren Sichtbeziehungen im Straßenraum der markierten Lösungen wie Fahrradstreifen oder Schutzstreifen. Darüber hinaus sind die Poller ein wirksamer Schutz gegen Falschparker.

- Ein klassischer, baulicher Radweg ist durch einen Bord vom Kfz-Verkehr getrennt und kommt damit der Idee einer „Protected Bike Lane“ sehr nahe. Allerdings ist die Abgrenzung zum Gehweg nicht immer ausreichend, so dass es zu Konflikten mit zu Fuß gehenden und Radfahrenden kommen kann, zudem sind Grundstückszufahrten und mangelnde Sichtbeziehungen

- Seite 1 von 3 -

 Dienstgebäude
Contrescarpe 72
28195 Bremen

 Eingang
Contrescarpe 72
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor

Poststelle:
T (0421) 361 2407
F (0421) 361 2050
E-Mail office@bau.bremen.de

Internet: <https://baumwelt.bremen.de> Die Datenverarbeitung der personenbezogenen Daten entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

Weitere Informationen finden Sie hier: <https://baumwelt.bremen.de/info/dsgvo-kontakt>

Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel: (0421) 361-0, www.transparenz.bremen.de, www.service.bremen.de

gen in Einmündungen kritisch. Zudem sind bei Radwegen die für die Sicherheit des Radverkehrs entscheidende Führung und Sichtbeziehung an Knotenpunkten teilweise problematisch.

- Ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist durch einen Bord vom Gehweg getrennt. Radfahrende sind gut sichtbar für den Kfz-Verkehr und daher sicher unterwegs. Radfahrstreifen beziehen ihr hohes Sicherheitsniveau aus der direkten Sichtbeziehung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Sie sind bewährte Standardlösungen zur Integration des Radverkehrs in die verfügbaren Straßenräume. Allerdings sind die Radfahrenden nur durch eine Markierung vom Kfz-Verkehr getrennt, wodurch sich Radfahrende unsicher fühlen können.
- Sowohl beim baulichen Radweg als auch beim Radfahrstreifen auf der Fahrbahn besteht die Gefahr, dass Kfz auf diesen halten oder parken. Davor bietet eine Protected Bike Lane Schutz durch die Abgrenzung durch Poller in der Fahrbahn.

Welche Vor- und Nachteile haben Protected Bike Lanes?

Vorteile von Protected Bike Lanes:

- Hohe gefühlte Sicherheit
- Sichere Abgrenzung sowohl zum Kfz-Verkehr als auch klare Trennung vom Fußverkehr
- Verbesserungen der bestehenden Radinfrastruktur ohne größere Umbaumaßnahmen und damit vergleichsweise zügig und kostengünstig umsetzbar
- Schutz vor Beparken durch Kfz

Mögliche Einschränkungen gegenüber einer Umsetzung von Protected Bike Lanes:

- Hoher Platzbedarf: Ausreichend Platz für Nebeneinanderfahren und Überholen sowie für die Schutzeinrichtungen (Poller etc.) zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zzgl. Sicherheitsabstände. Das heißt, dass i.d.R. ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs einzuziehen ist. Somit ist diese nur bei Fahrbahnen möglich, die zurzeit über mehr als eine Spur pro Fahrtrichtung verfügen.
- Je nach baulicher Ausführung kann die stadtgestalterische Wirkung störend empfunden werden.
- Rechts von Protected Bike Lanes kann kein Kfz-Parken vorgesehen werden.

In mehreren Städten in Deutschland laufen zurzeit Versuche mit Protected Bike Lanes. Das eingesetzte Variantenspektrum ist dabei sehr breit (Betonbarrieren, Poller, Baken etc.). Die Erfahrungen anderer Städte hinsichtlich der Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, der Eignung für die Straßenreinigung, der Haltbarkeit und des Unterhaltungsaufwands werden wir in Bremen berücksichtigt.

Wo könnten Protected Bike Lanes in Bremen zum Einsatz kommen?

Der Beschluss der Bürgerschaft bittet das Verkehrsressort, unter Beteiligung der Beiräte Standort für Protected Bike Lanes zu ermitteln. Daher bitte ich Sie, unter Beachtung der hier genannten Einsatzkriterien mir Einsatzmöglichkeiten für Protected Bike Lanes in ihrem Stadtteil vorzuschlagen, um die Sicherheit und den nötigen Komfort für die Radfahrenden nachhaltiger gewährleisten zu können.

Sie als Beirat haben eine hohe Ortskenntnis und kennen die Probleme im Alltagsverkehr in den einzelnen Straßenräumen besonders gut. Daher bitte ich Sie, mir Vorschläge für die Einrichtung von Protected Bike Lanes mitzuteilen, beispielsweise dort,

- wo Radfahrende häufig auf dem Gehweg fahren,
- wo Flächen für den motorisierten Individualverkehr aus Ihrer Sicht mittlerweile überproportional sind
- wo häufig illegal auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen gehalten oder geparkt wird.

Ihre Vorschläge werden wir im Ressort fachlich prüfen und uns zu den Ergebnissen im Anschluss mit Ihnen austauschen. Es ist vorgesehen, anschließend Maßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen.

Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung bis zum 30. Juni 2020. Sollten Sie keinen Bedarf erkennen, danke ich für eine entsprechende Rückmeldung bzw. Fehlanzeige. Falls Sie eine Fristverlängerung

benötigen, bitte ich Sie um Mitteilung. Für Rücksprachen steht Ihnen der Leiter des Referats Strategische Verkehrsplanung, Herr Weiland, unter Tel.: 361-10239 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Anlage

Beschluss der Stadtbürgerschaft vom 25. Februar 2020
Beispiele für Protected Bike Lanes

Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der SPD und DIE LINKE

Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen

Eine komfortable und sehr sichere Führung für den Radverkehr sind geschützte Radstreifen, sogenannte Protected Bike Lanes. Sie vermeiden unnötige Konflikte mit dem Fußverkehr und sind daher gut geeignet, Umstiegsanreize hin zum Radverkehr zu bieten.

Geschützte Radstreifen – sie werden durch Poller oder andere Maßnahmen gegen ein Befahren oder Parken von Autos gesichert – sind von den Flächen und Querschnitten nicht überall denkbar. Es geht nur dort, wo die Flächen für den motorisierten Individualverkehr überproportioniert sind. Eine Mindestbreite von zwei Metern ermöglicht das Nebeneinanderfahren und Überholen. Eine zunehmende Einrichtung solcher Angebote ist gut geeignet, Staus für den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, weil sie den Autoanteil durch attraktive Angebote spürbar zu verringern hilft. Protected Bike Lanes können auf der gleichen Fläche mehr Menschen befördern als Autosspuren.

Auch das bestehende Radwegenetz in allen Stadtteilen sollte im Sinne von mehr Verkehrssicherheit besser geschützt werden. Dabei könnten Elemente der geschützten Fahrradwege hilfreich sein. Im gesamten Stadtgebiet sollen daher Strecken, die sich für eine Umgestaltung als Protected Bike Lines eignen, identifiziert werden.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf:

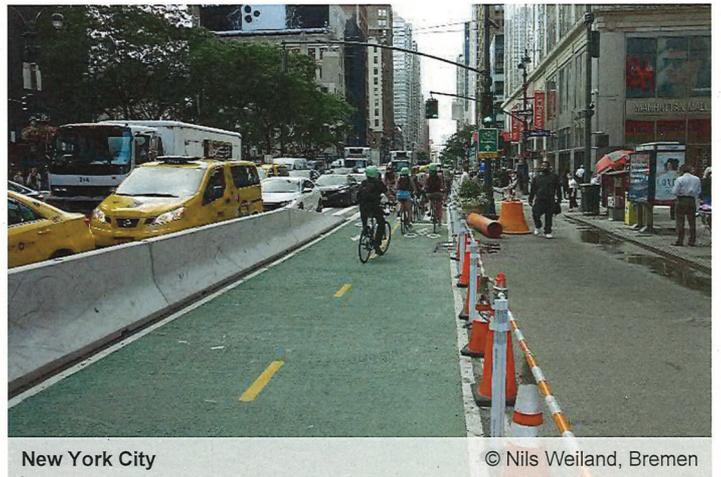
1. unter Beteiligung der Beiräte geeignete Standorte in unterschiedlichen Stadtteilen für geschützte Radstreifen zu ermitteln;
2. die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zu veranlassen, ein Konzept zur Durchführung und Finanzierung eines Probelaufs auf ausgewählten Strecken vorzulegen und dabei die entsprechenden Erfahrungen aus anderen deutschen Städten zu berücksichtigen;
3. der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (MOBS) spätestens sechs Monate nach Beschlussfassung zu berichten und laufend über die Prüfung und Realisierung zu informieren.

Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anja Schiemann, Mustafa Güngör und Fraktion
der SPD

Ralf Schumann, Sofia Leonidakis und Fraktion
DIE LINKE

Protected Bike Lanes – Beispiele aus anderen Städten





Frankfurt

© ADFC Frankfurt



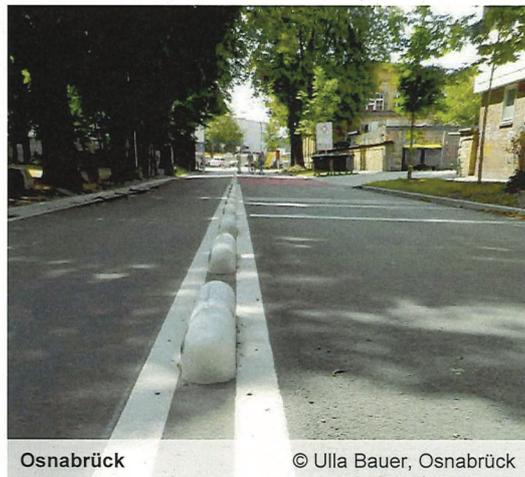
Osnabrück

© Ulla Bauer, Osnabrück



Osnabrück

© Ulla Bauer, Osnabrück



Osnabrück

© Ulla Bauer, Osnabrück