

Amt für Straßen und Verkehr



Amt für Straßen
und Verkehr

ASV, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Ortsamt Schwachhausen/Vahr

Wilhelm-Leuschner-Straße 27/ 27a, Block D

28329 Bremen



Freie
Hansestadt
Bremen

Auskunft erteilt

T +49 421 361 [REDACTED]

E-Mail

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
Mails vom 29.02.2024 und
05.03.2024

Bremen, den 25.03.2024

Betreff: Kreuzung Schwachhauser Heerstraße/ Kirchbachstraße: Aufstellflächen für den Radverkehr sowie Einrichtung Beidrichtungsverkehr für Radfahrer*innen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir nehmen Bezug auf den Beschluss des Fachausschuss „Verkehr und Sicherheit im Stadtteil“ des Beirats Schwachhausen vom 28.02.2024. Der Fachausschuss folgt dem Bürgerantrag des Herrn Ullrich Horstmann vom 20.11.2023 zum Thema Radverkehr und bittet das Amt für Straßen und Verkehr um Prüfung geeigneter Maßnahmen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Bürgerantrag bezieht sich in der Sache auf den Knotenpunkt Schwachhauser Heerstr./Schwachhauser Ring und dort auf die in der nachfolgend dargestellten Radwegfurten (siehe Abbildung 1).

Es wird beantragt, dass der Radverkehr auf den Nebenflächen, dessen Fahrwege sich teilweise kreuzen, entzerrt wird, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden. Dazu sollen die Anforderungstaster versetzt und die jeweiligen Wartepositionen für den Radverkehr mit Haltlinien markiert werden.



Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor

Eingang
Entwurf und Neubau:
Hillmannplatz 8-10
Straßenerhaltung,
Brücken- und Ing.bau
sowie Schwertransporte:
Hillmannstraße 2a

Sprechzeiten
Mo. bis Fr.
8:00 - 12:00 Uhr
weitere Termine
nach tel.
Vereinbarung mög-
lich

Geschäftsstelle:
T (0421) 361 9780
F (0421) 361 9738
E-Mail office@asv.bremen.de

Impulsgeber
Zukunft
beruf & familie

Wir sind ein Impulsgeber

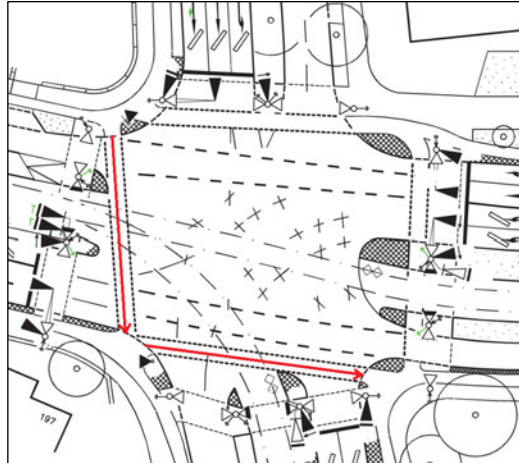


Abbildung 1: Knotenpunkt Schwachhauer Heerstr./Schwachhauser Ring

Die dargestellte Problematik wird vom Amt für Straßen und Verkehr nicht geteilt. Es bedarf keiner zusätzlichen verkehrsbehördlichen Regelung. Die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmer, hier die Lauf- und Fahrwege auf den Nebenflächen, können mit verkehrsbehördlichen und signaltechnischen Mitteln nicht allgemeingültig gelöst werden. Der Einflussbereich einer Lichtsignalanlage ist i. d. R. auf die Konfliktbereiche der Fahrbahn beschränkt. Ein Versetzen der Anforderungstaster muss daher abgelehnt werden. Die Installation alternativer Erfassungsmethoden ist nicht erforderlich. In Bezug auf Unfälle des Fuß- und Radverkehrs ist der Knotenpunkt nicht auffällig. Das Markieren von Haltlinien wird daher ebenfalls abgelehnt.

Begründung: Lichtsignalanlagen werden bundesweit nach den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015) geplant und umgesetzt. Wie in Abbildung 2 ersichtlich, werden Standorte für Signalgeber und Anforderungstaster für den Radverkehr so gewählt, dass sie sowohl für geradeaus ankommenden Radverkehr (oranger Fahrweg) als auch für quer zur Fahrtrichtung fahrenden Radverkehr mit Linksabbiegewunsch (blauer Fahrweg) erreichbar sind und der Fahrtrichtung eindeutig zugeordnet werden können. Aus diesem Grund werden die Standorte fahrbahnnah gewählt. So sind Räum- und Einfahrwege möglichst kurz und die verkehrsbedingten Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer können auf ein Minimum beschränkt sein. Auf den dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltenen Nebenflächen werden Rad- und Fußweg nur optisch voneinander getrennt. Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer organisieren sich auf den Nebenflächen eigenverantwortlich und verhalten sich entsprechend der Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), indem sie gegenseitig Rücksicht nehmen. Im Fall eines Ausweichmanövers darf von Rad fahrenden entsprechende Sorgfalt und Bereitschaft zur Verständigung erwartet werden.

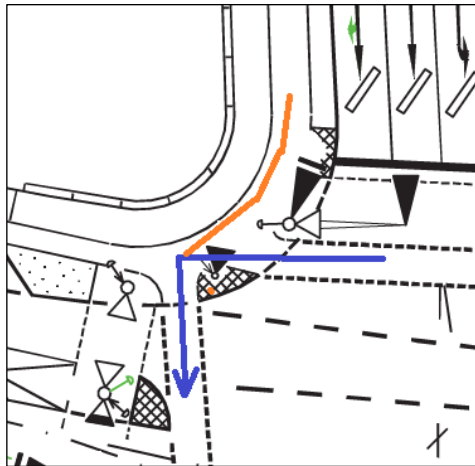


Abbildung 2: Erreichbarkeit Taster

Die Annahme, ein Rückversetzen der Warteposition auf Höhe der Haltlinie des MIV würde dazu führen, dass gegenseitige Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs zukünftig nicht mehr auftreten, ist falsch. Vielmehr würde nachfolgender Radverkehr aus dem Schwachhauser Ring bspw. am zügigen Rechtsabbiegen gehindert, was wiederum ein Ausweichen auf den Gehweg zur Folge hätte. Das Markieren von Haltlinien auf Radwegen behält sich die Straßenverkehrsbehörde für besonders gefährliche Situationen vor. Das ist hier nicht der Fall.

Der Radweg parallel zur Schwachhauser Heerstr. Fahrtrichtung Horn (Foto auf dem Antrag) hat zwar einen Signalgeber, aber keinen Anforderungstaster. Hier würde durch ein Zurückverlegen der Warteposition auf Höhe des Fahrzeugsignals ebenfalls der rechtsabbiegende Radverkehr in die Kirchbachstr. behindert.

Zur ergänzenden Frage des Ortsamts, ob die Einrichtung des Beidrichtungsverkehrs für Radfahrer*innen bei der Querung der Schwachhauser Heerstraße in Richtung Schwachhauser Ring möglich wäre, ist anzumerken, dass die Breiten der Radwege im derzeitigen Bauzustand nicht ausreichend sind, um den Radverkehr in beiden Richtungen freizugeben.

Im Auftrag

