

Schriftliche Stellungnahme vorab zur vom Beirat Schwachhausen geforderten Fahrradstraße H.-H.-Meier-Allee

Gesendet: Freitag, 16. Dezember 2022 12:36

„Sehr geehrter Herr Möller,

anliegend erhalten Sie wie gewünscht folgende Unterlagen zur Variantenbetrachtung der H.-H.-Meier-Allee:

- Lageplanskizzen zur Gegenüberstellung der Varianten
- Bewertungsmatrix

Dazu noch folgende Erläuterungen:

Die Varianten wurden mit den Projektmitarbeitenden im ASV und bei SKUMS monatelang sehr ausführlich diskutiert. Die Darstellung in der Bewertungsmatrix dient einer besseren Übersicht und Vergleichbarkeit der Varianten, eigentlich nur für die **projektinterne** Arbeit. Die Inhalte der Matrix und auch die Gewichtung der verschiedenen Aspekte können größtenteils nur als subjektive Einschätzung genügen und es besteht keinen Anspruch auf absolute „Richtigkeit“. Man könnte sicherlich hier und da auch zu einem anderen Ergebnis kommen. Ich stelle Ihnen die Matrix nun trotzdem zur Verfügung, damit Sie auch ohne die weiteren Erläuterungen, die im Rahmen der Beiratssitzung hätten erfolgen können, eine Übersicht über unsere Bewertung der Varianten bekommen. Die vorliegende Matrix jedenfalls ist das Endergebnis von umfangreichen Abstimmungen verschiedener Fachbereiche und Radverkehrsexperten, so dass wir die Inhalte für das Projekt „H.-H.-Meier-Allee“ als abgeschlossen erachten.

Sollten sich aus der Diskussion im Beirat bzw. Fachausschuss neue Sichtweisen oder Anhaltspunkte ergeben, sind wir natürlich gerne bereit diese zu berücksichtigen.

Es hat auch für den Knotenpunkt Schwachhauser Ring eine Betrachtung mehrerer Varianten stattgefunden, diese sind in den anliegenden Plänen nicht dargestellt und werden von uns gerne später in der Beirats- bzw. Fachausschusssitzung erläutert.

Die Varianten D1 und D2 entsprechen dem Beiratsbeschluss vom 30.06.2022 (beidseitige Fahrradstraße auf der stadtauswärtigen Fahrbahn). Auch diese Varianten haben wir diskutiert, da sie die Situation während des Baus der Fernwärmeleitung abbilden und sich während dieser Zeit bewährt haben. Allerdings gibt es wichtige Unterschiede zur derzeitigen Baustellensituation, die unbedingt beachtet werden müssen:

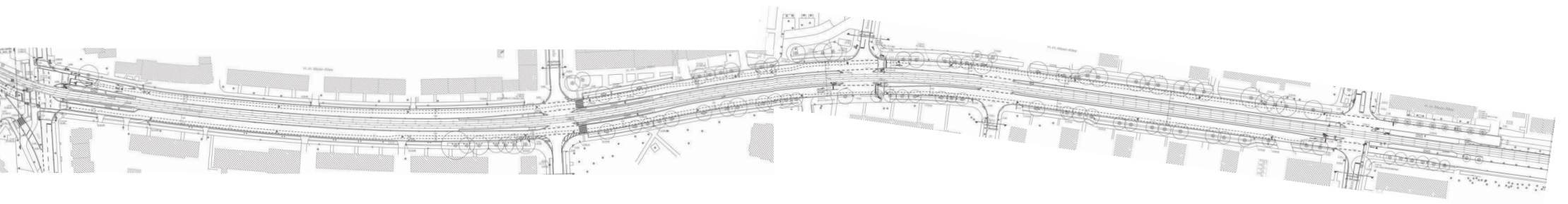
- Derzeit findet auf der stadtauswärtigen Fahrbahn kein Durchgangsverkehr statt, lediglich Anliegerverkehr. Nach dem Bau der Fernwärmeleitung und der Rückkehr zu der vorigen Verkehrsführung werden die Verkehrszahlen sich wieder erhöhen.
- Den Radfahrenden in Fahrtrichtung stadteinwärts kommen viele Fahrzeuge entgegen à Gefahrensituation, insbesondere für ältere, besonders junge oder unsichere Radfahrende.

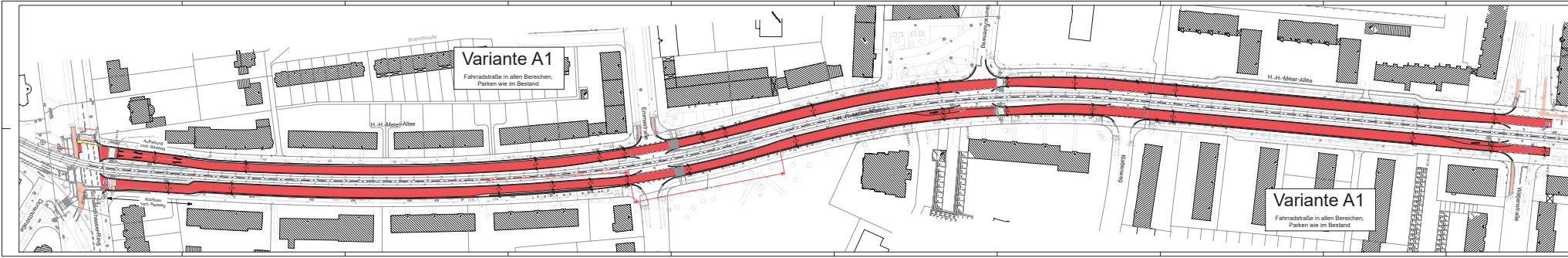
- An allen Kreuzungen wird der stadteinwärts fahrende Radverkehr in den stadtauswärtigen Gegenverkehr geleitet, der links abbiegen will à unfallträchtige Verkehrssituation
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stadtauswärts, der links abbiegen möchte, muss sich durch Radfahrende aus beiden Richtungen links einordnen à unübersichtlicher Verflechtungsvorgang
- Die Radfahrenden stadteinwärts müssen an den Kreuzungen eine LSA erhalten, da sie aufgehalten werden müssen wenn die Linksabbieger ihre Grünphase haben. Zusätzlich müssen sie jedoch bei **jeder** durchfahrenden Straßenbahn aufgehalten werden, da die Radfahrenden als **mögliche Rechtsabbieger** (in die Kulenkampffallee, den Baumschulenweg oder die Emmastraße) einen feindlichen Verkehrsstrom zur Straßenbahn darstellen und somit Kollisionsgefahr besteht. Eine Einzelsignalisierung nur für rechtsabbiegende Radfahrende wird von unseren LSA-Planern ausgeschlossen, da zum einen die Flächen dafür fehlen und zum anderen die Begreifbarkeit der Verkehrsführung erschwert wird. Es besteht die Gefahr einer unübersichtlichen Überregulierung, sowie einer mangelnden Akzeptanz und in Folge Nichtbeachtung der Signale.
- Radfahrende müssen auch bei einer einseitigen Fahrradstraße auf beiden Richtungsfahrbahnen berücksichtigt werden, da sie als Ziel- und Quellverkehr überall vorkommen und immer erst an der nächsten Kreuzung die Gleise queren könnten

Resultierend aus diesen Faktoren lehnt die Straßenverkehrsbehörde die Variante der einseitigen Fahrradstraße als nicht anordnungsfähig ab. Sicherheit ist hier entscheidend. Abgesehen vom zweimaligen Queren der Gleise stellt die beidseitige Fahrradstraße die deutlich sicherere Variante dar, die zusätzlich einen wesentlich besseren Verkehrsfluss für den Radverkehr ermöglicht (keine gesonderte Signalisierung erforderlich, sondern wie im Bestand). Die Möglichkeit, auch die stadtauswärtige Richtungsfahrbahn zur Fahrradstraße zu machen, sollte jetzt genutzt werden, da Schutzstreifen gemäß den Radverkehrsrichtlinien grundsätzlich nur da angeordnet werden sollen, wo nichts anderes möglich ist. Die von uns herausgearbeitete Vorzugsvariante ist also die Variante A „beidseitige Fahrradstraße“. Wir haben ebenfalls geprüft, ob die Möglichkeit besteht den MIV komplett auf die stadteinwärtige Richtungsfahrbahn zu legen und den Radverkehr komplett auf die stadtauswärtige. Da aber die verfügbaren Fahrbahnbreiten dafür nicht ausreichen und auf der stadtauswärtigen Fahrbahn auf jeden Fall auch weiterhin Anliegerverkehr zulässig sein muss, kommt diese Möglichkeit nicht in Betracht.

(...)

	Ist-Zustand Südseite Schutzstreifen stadtauswärts	Ist-Zustand Nordseite Schutzstreifen stadteinwärts	Fahrradstraße Südseite stadtauswärts	Fahrradstraße Nordseite stadteinwärts	Schutzstreifen Südseite stadtauswärts	Schutzstreifen Nordseite stadteinwärts	Radfahrstreifen Südseite stadtauswärts	Radfahrstreifen Nordseite stadteinwärts	Fahrradstraße Südseite 2-Richtungsverkehr separate Linksabbieger Schutzstreifen Nordseite stadteinwärts	Fahrradstraße Südseite 2-Richtungsverkehr inkl. Linksabbieger Schutzstreifen Nordseite stadteinwärts		
Variantenname	0		A		B		C		D1		D2	
Streckenlänge ca. [m] Schwachhauser Ring bis Wätjenstraße	850		850		850		850		850		850	
									Südseite	Nordseite	Südseite	Nordseite
Führung Radfahrer auf der Fahrbahn zusammen mit Kfz auf Fahrradstraße [m]												
Einrichtungsverkehr Regelbreite > 4,0 m			850	793								
davon Einengung Gesamtfahrbahn < 4,75 m (Überholverbot)			180	0								
Zweirichtungsverkehr Regelbreite > 5,75 m									850		850	
davon Einengungsbereiche Gesamtfahrbahn ca. 4,75 m									180		180	
davon Linksabbieger separat der Fahrradstr. Gesamtfahrbahn 5 m									140			
davon Linksabbieger in Fahrradstr Gesamtfahrbahn 6,5 m oder 5,60 m											140	
auf Schutzstreifen [m]												
mit Breite 1,25 m	0	40										
mit Breite 1,50 m	134	98										
mit Breite 1,75 m	619	684										
mit Mindestbreite > 2,0 m					246	509					509	509
mit Regelbreite 2,5 m					447	284					284	284
Einengung Gesamtfahrbahn Führung im Mischverkehr Kfz / Radfahrer	97	28			157	0					0	0
Führung Radfahrer getrennt vom Kfz auf Radfahrstreifen [m]												
mit Mindestbreite >2,0 m							246	509				
mit Regelbreite 2,50 m							447	284				
Einengung Gesamtfahrbahn < 4,75 m Führung Mischverkehr Kfz / Radfahrer							157	0				
Zufahrt zum Knotenpunkt Schwachhauser Ring (variabel tauschbar)												
auf Schutzstreifen 1,25 m		40										
auf Radfahrstreifen >2,50 m (rechts oder links)						57		57				
auf "Fahrradstraße" Mischverkehr				57					57		57	
Variantenname	0		A		B		C		D1		D2	
									Südseite	Nordseite	Südseite	Nordseite
Überholung Radfahrer durch Kfz mit Ausnahme von Engstellen möglich	?		0	+	++				-	+	-	+
Überholung lgs. Radfahrer durch schn. Radfahrer möglich (Ausnahme Lastenräder)	?		+++	++	+				+++	++	+++	++
Geschwindigkeitsbeschränkung für Kfz	0		0	+	+				0	+	0	+
Bauliche Eingriffe zusätzl. zum Bereich Einfahrt vom Schwachhauser Ring her			nein	nein	nein				nein		ja	
notwendige Baumfällungen			0	0	0				0		3	
Sicherheit für Radfahrer	?		+++	+	+++				+	+	+	+
Komfort / Leichtigkeit des Radverkehrs	?		+++	+	++				++	+	+	+
Komfort / Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs	?		-	+	0				--	+	--	+
Verlust an Kfz-Stellplätzen inkl. Bereich "Post"	0		-	--	--					--	--	--
Begreifbarkeit für den Längsverkehr Radfahrer + Kfz	?		+++	+	++				++		++	
Regelakzeptanz für den Längsverkehr Radfahrer + Kfz	?		+	++	+++				0		0	
Entsprechend Liniendarstellung Premiumroute Innenstadt- Uni	---		+++	0	++				+++		+++	
Anforderungen an eine Premiumroute erfüllt	---		+++	+	++				+++		+++	
voraussichtliche Kosten (nur qualitative Betrachtung)	0		---	0	-				-		--	
Wertung												
seht gut (+++), neutral (0), sehr schlecht (---)												
			Vorzugsvariante									





Variante A1
 Fahrradstraße in allen Bereichen,
 Parken wie im Bestand

Variante A1
 Fahrradstraße in allen Bereichen,
 Parken wie im Bestand

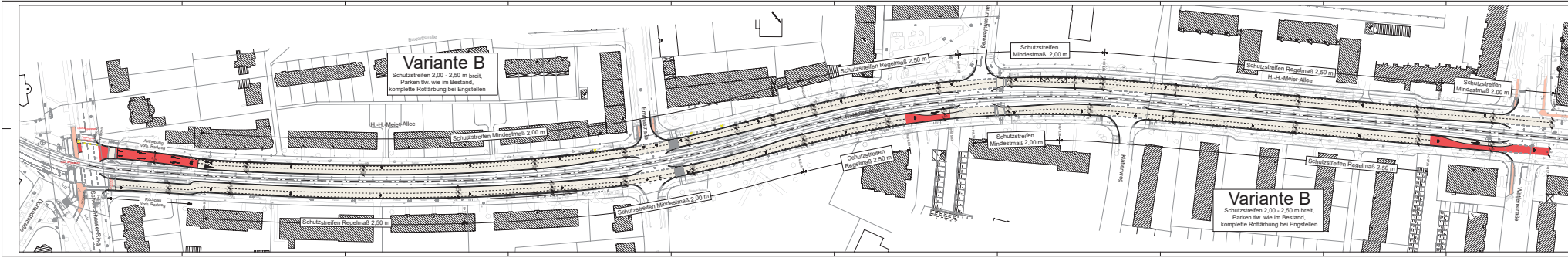
Titel					
Blatt					
Standort					
Vermaßstab					
Blattgröße					
Blattnummer					
Blatttitel					
Blattinhalt					
Blattzustand					
Blattverfasser					
Blattprüfer					
Blattfreigeber					
Blattverwendungsdatum					
Blattverwendungsart					
Blattverwendungsstelle					
Blattverwendungszeitpunkt					
Blattverwendungsbeschreibung					

Freie Hansestadt Bremen
 Amt für Straßen und Verkehr
 Hauptbahnhof 28195 28195 Bremen

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
 in der H. H. Meißel-Allee

Lageplan Verkehrsmittel
 Vorplanung Variante A 1

swico



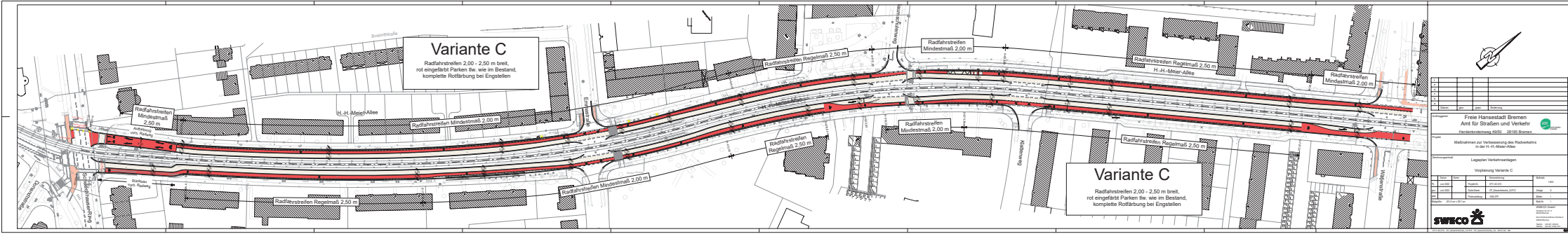
Variante B
 Schutzstreifen 2,00 - 2,50 m breit,
 Parken bis wie im Bestand,
 komplette Fortführung bei Engstellen

Variante B
 Schutzstreifen 2,00 - 2,50 m breit,
 Parken bis wie im Bestand,
 komplette Fortführung bei Engstellen



Freie Hansestadt Bremen Amt für Straßen und Verkehr Hauptbahnhof 28195 28195 Bremen									
Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der HfH-Güterallee									
Lageplan Verkehrsvorgang Variante B									
Datum	Blatt	Blattgröße	Blattzahl	Blattformat	Blatttitel	Blattinhalt	Blattverfasser	Blattprüfer	Blattfreigeber



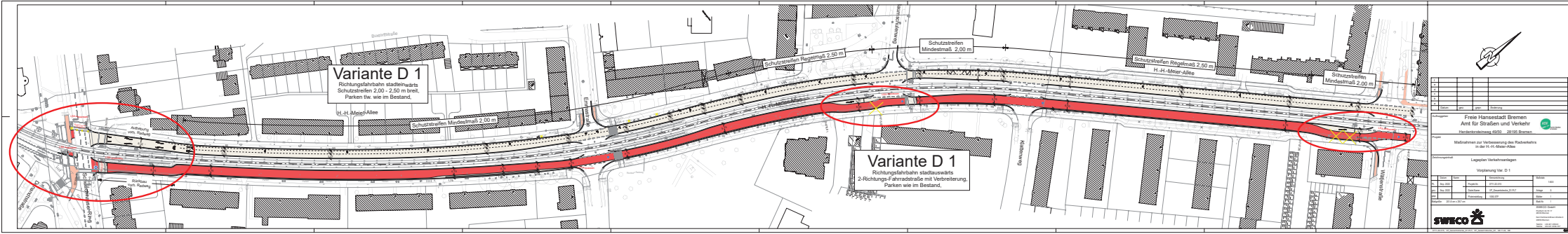


Variante C
 Radfahrstreifen 2,00 - 2,50 m breit,
 rot eingefärbt. Parken flw. wie im Bestand,
 komplette Rotfärbung bei Engstellen

Variante C
 Radfahrstreifen 2,00 - 2,50 m breit,
 rot eingefärbt. Parken flw. wie im Bestand,
 komplette Rotfärbung bei Engstellen

Freie Hansestadt Bremen		Anteil für Straßen und Verkehr	
Hafenstraße 2003 - 20195 Bremen			
Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der H.H. Meißel-Allée			
Lageplan Verkehrsmittel			
Vergleichung Variante C			
Blatt	Blatt	Blatt	Blatt
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

swico



Variante D 1
 Richtungsbahn stadtauswärts
 Schutzstreifen 2,00 - 2,50 m breit,
 Parken tlw. wie im Bestand.

Variante D 1
 Richtungsbahn stadtauswärts
 2-Richtung-Fahrradstraße mit Vortretterlegung,
 Parken wie im Bestand.

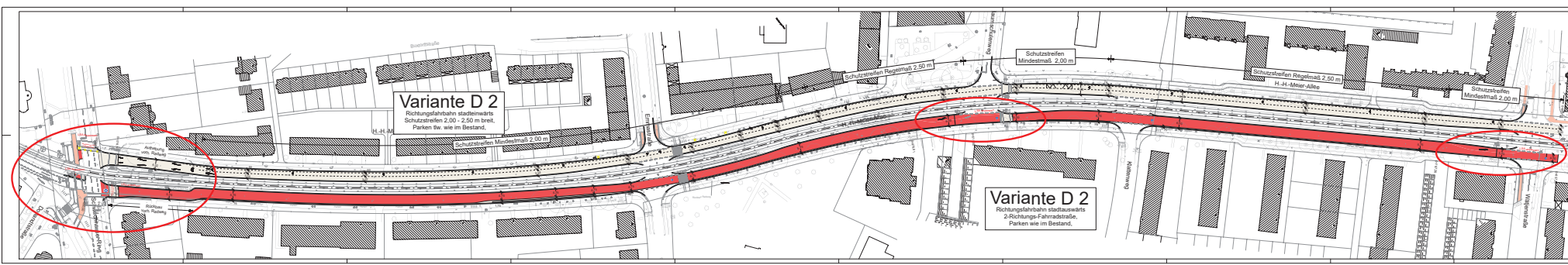
Freie Hansestadt Bremen
 Amt für Straßen und Verkehr

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
 in der H. J. Allee

Legende Verkehrsmittel
 Vorgebilde Var. D 1

Objekt	Symbol	Farbe	Linienbreite
Einwegstraße	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]
2-Richtung-Fahrradstraße	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]
Parkplatz	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]
Schutzstreifen	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]
Einwegstreifen	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]
Einzelmaß	[Symbol]	[Farbe]	[Linienbreite]

swico

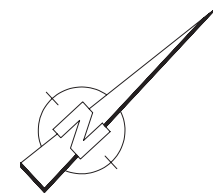
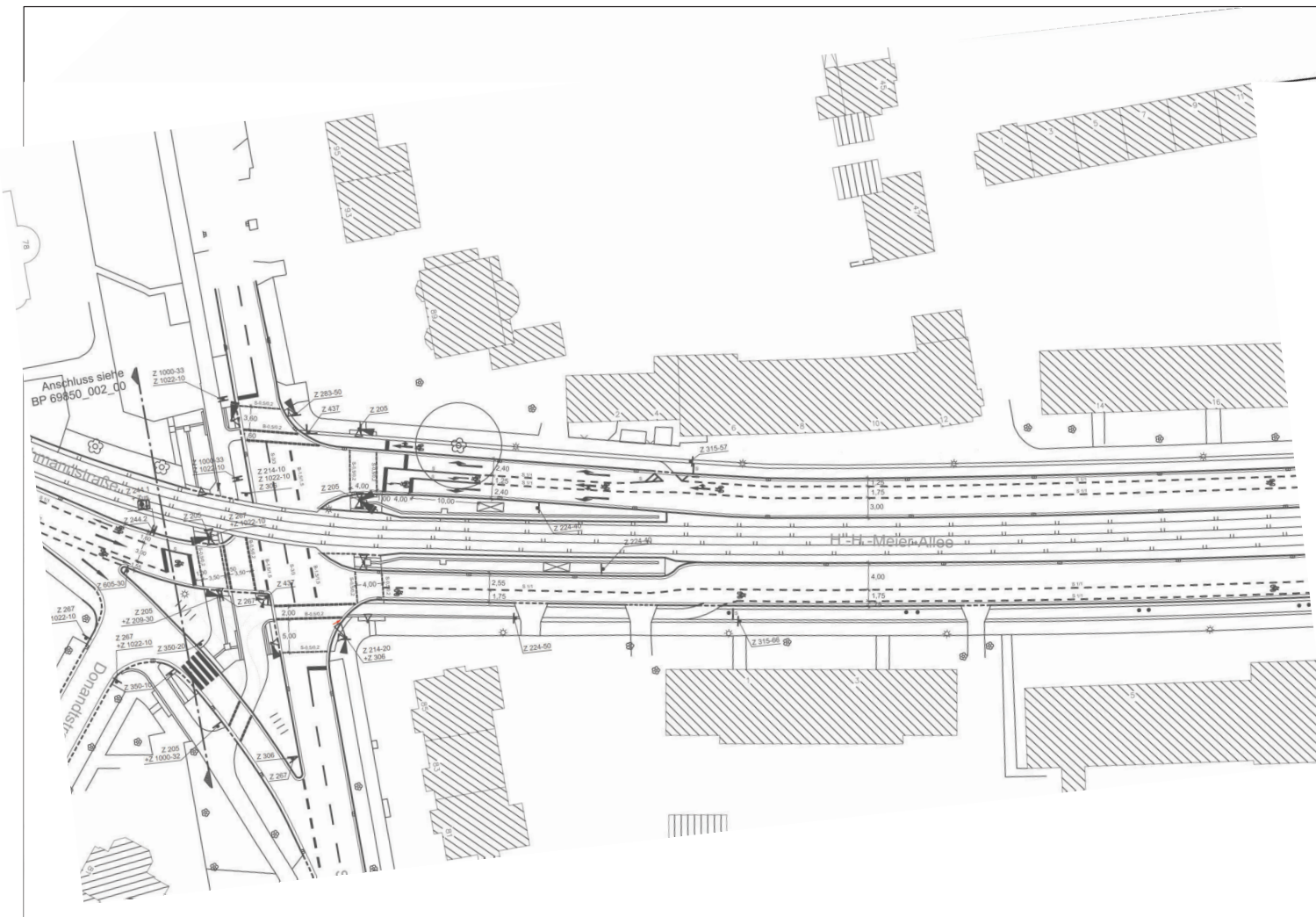


Blatt-Nr.	Blatt-Titel	Blatt-Größe	Blatt-Standort

Freie Hansestadt Bremen
 Amt für Straßen und Verkehr
 Hamburgerstraße 20/22 · 28195 Bremen

Maßstabplan zur Veranschaulichung des Maßstabes
 1:500 / 1:1000 / 1:2000

Legende Verkehrsmittel
 Uppflächung Variante D 2



f			
e			
d			
c			
b			
a			
	Datum	gez.	gepr. Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen



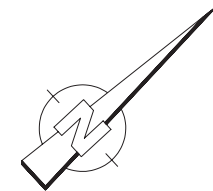
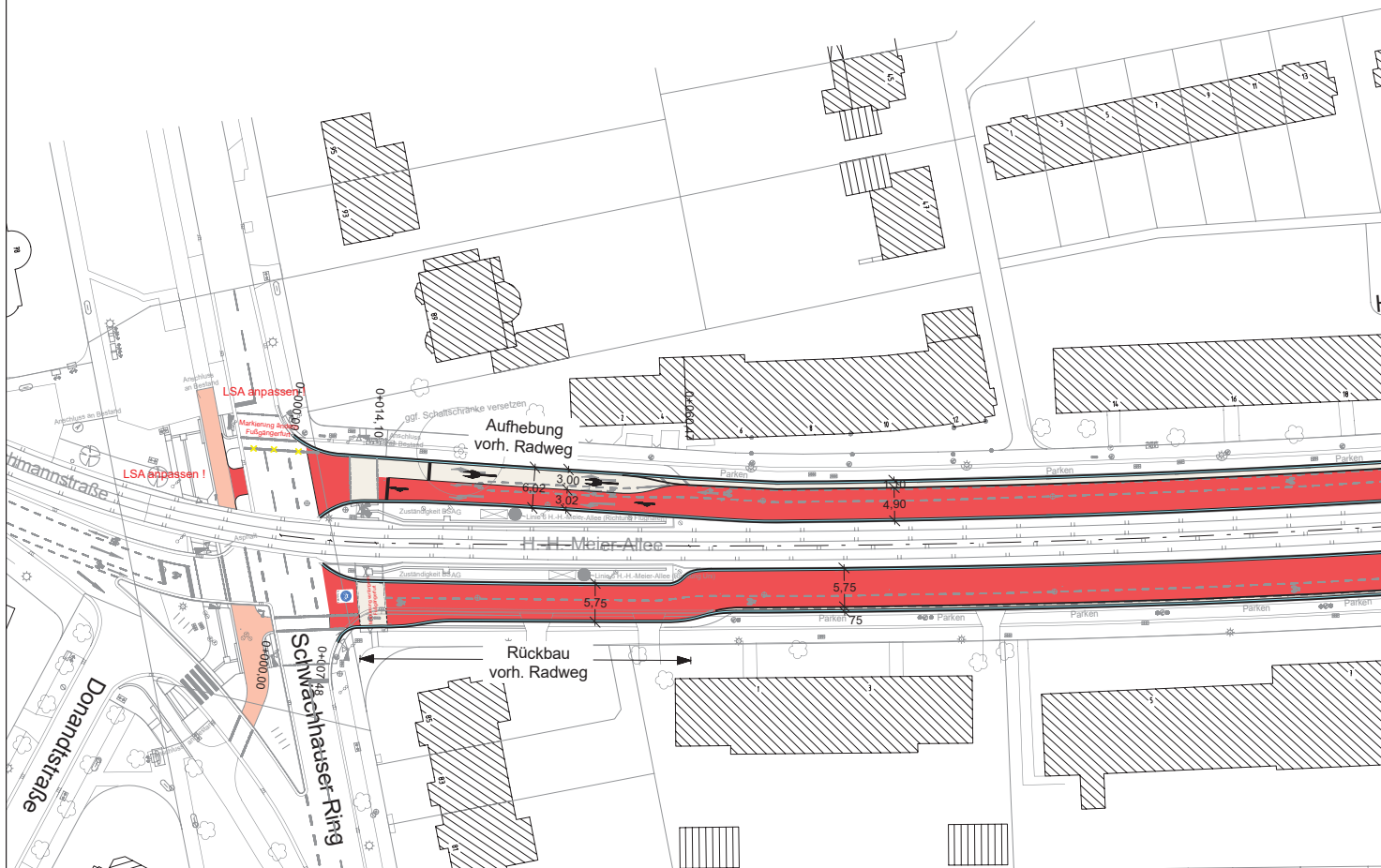
Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs**
in der H.-H.-Meier-Allee

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Var. 0 - Bestand - Knotenpunkt


Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Mai 2022		Projekt-Nr. 0711-22-015	~ 1:500
gez. Mai 2022		Datei-Name VP_Knoten_V0.PLT	Anlage 5
gepr.		Ploteinstellung 1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 28359 Bremen
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747



f			
e			
d			
c			
b			
a			
Datum	gez.	gepr.	Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr 
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen

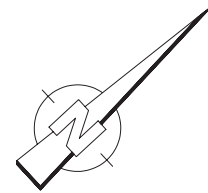
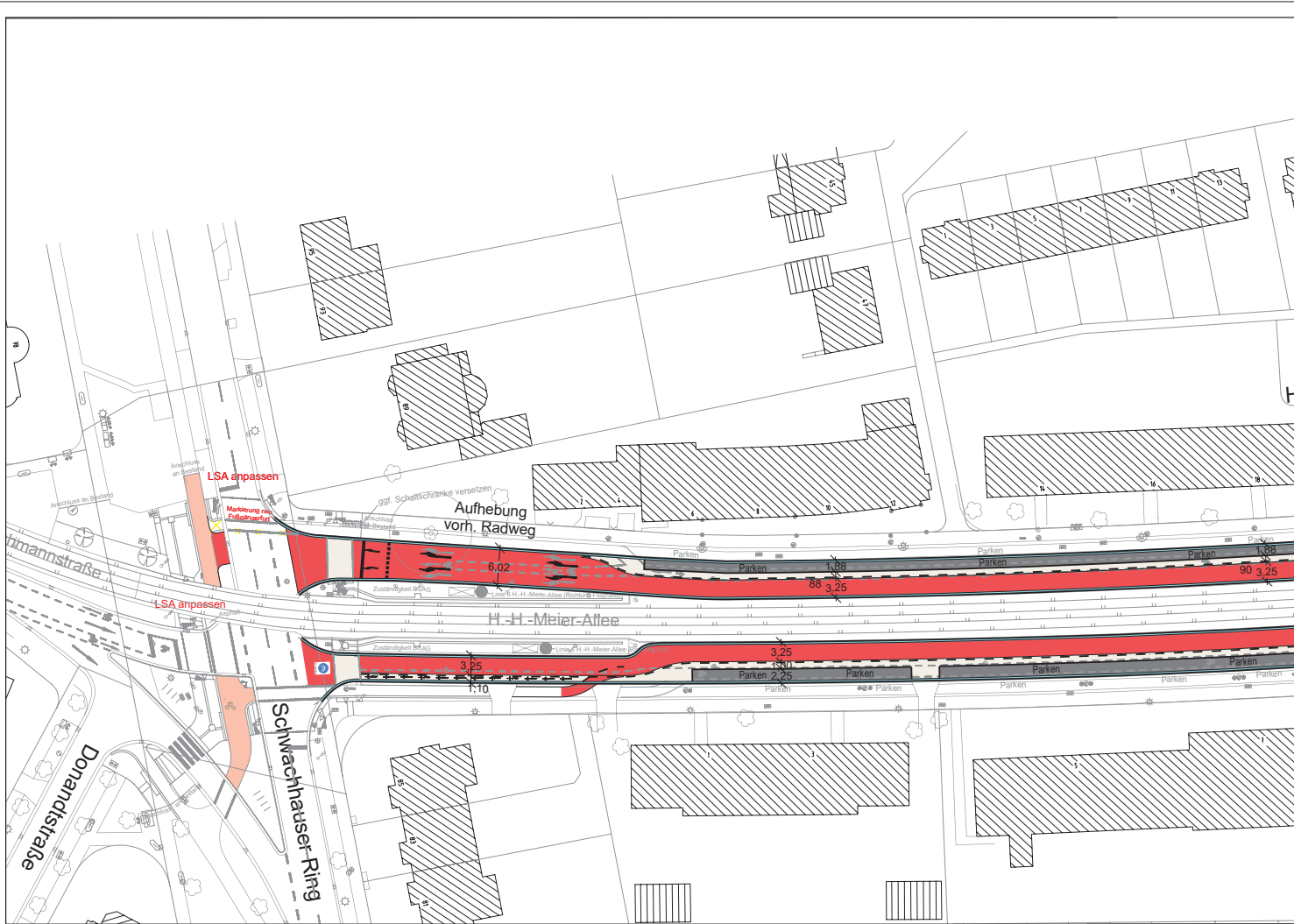
Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
 in der H.-H.-Meier-Allee**

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Variante 1 Knotenpunkt

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Juni 2022		Projekt-Nr. 0711-22-015	1:500
gez. Juni 2022		Datei-Name VP_Knoten_V1.PLT	Anlage 5
gepr.		Ploteinstellung 1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747



f			
e			
d			
c			
b			
a			
Datum	gez.	gepr.	Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen



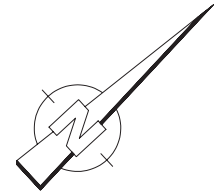
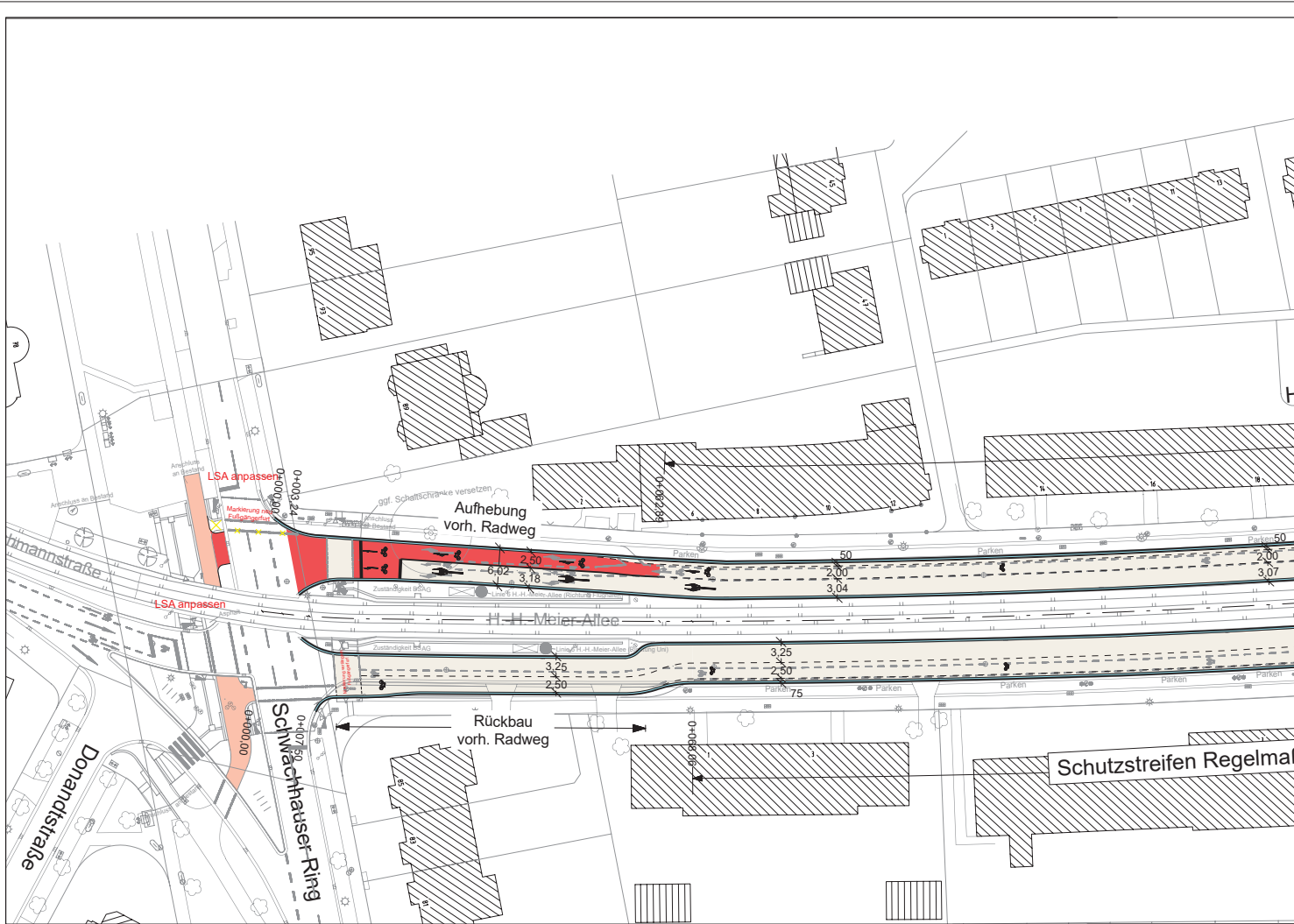
Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der H.-H.-Meier-Allee**

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Variante 2 Knotenpunkt

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Juni 2022		Projekt-Nr. 0711-22-015	1:500
gez. Juni 2022		Datei-Name VP_Knoten_V2.PLT	Anlage 5
gepr.		Ploteinstellung 1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 28339 Bremen
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747



f			
e			
d			
c			
b			
a			
Datum	gez.	gepr.	Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen



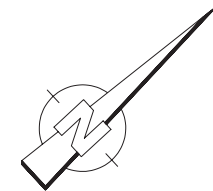
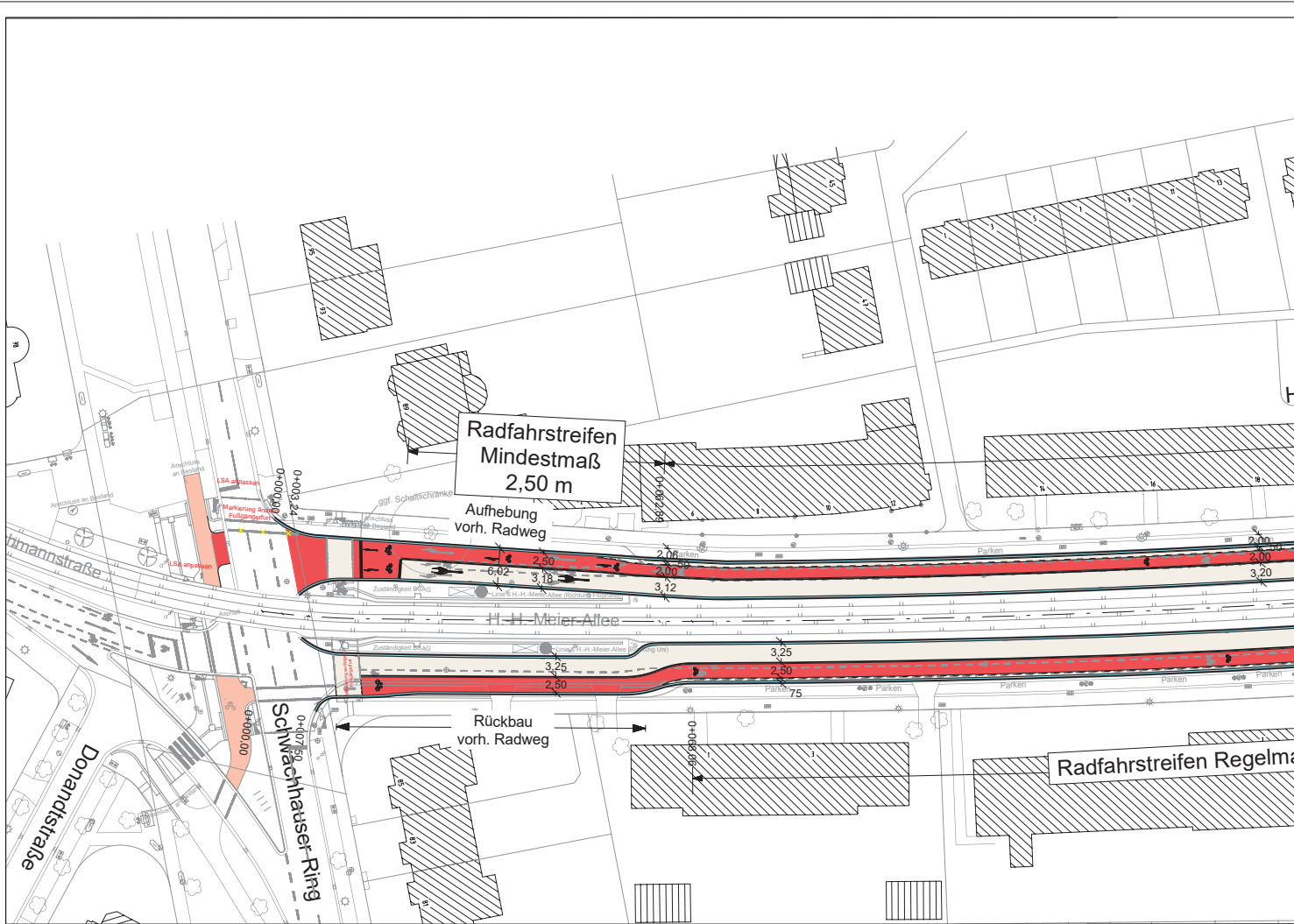
Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs**
 in der H.-H.-Meier-Allee

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Variante 3 Knotenpunkt

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Juni 2022	Projekt-Nr.	0711-22-015	1:500
gez. Juni 2022	Datei-Name	VP_Knoten_V3.PLT	Anlage 5
gepr.	Ploteinstellung	1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 28339 Bremen
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747



f			
e			
d			
c			
b			
a			
Datum	gez.	gepr.	Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen



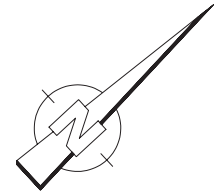
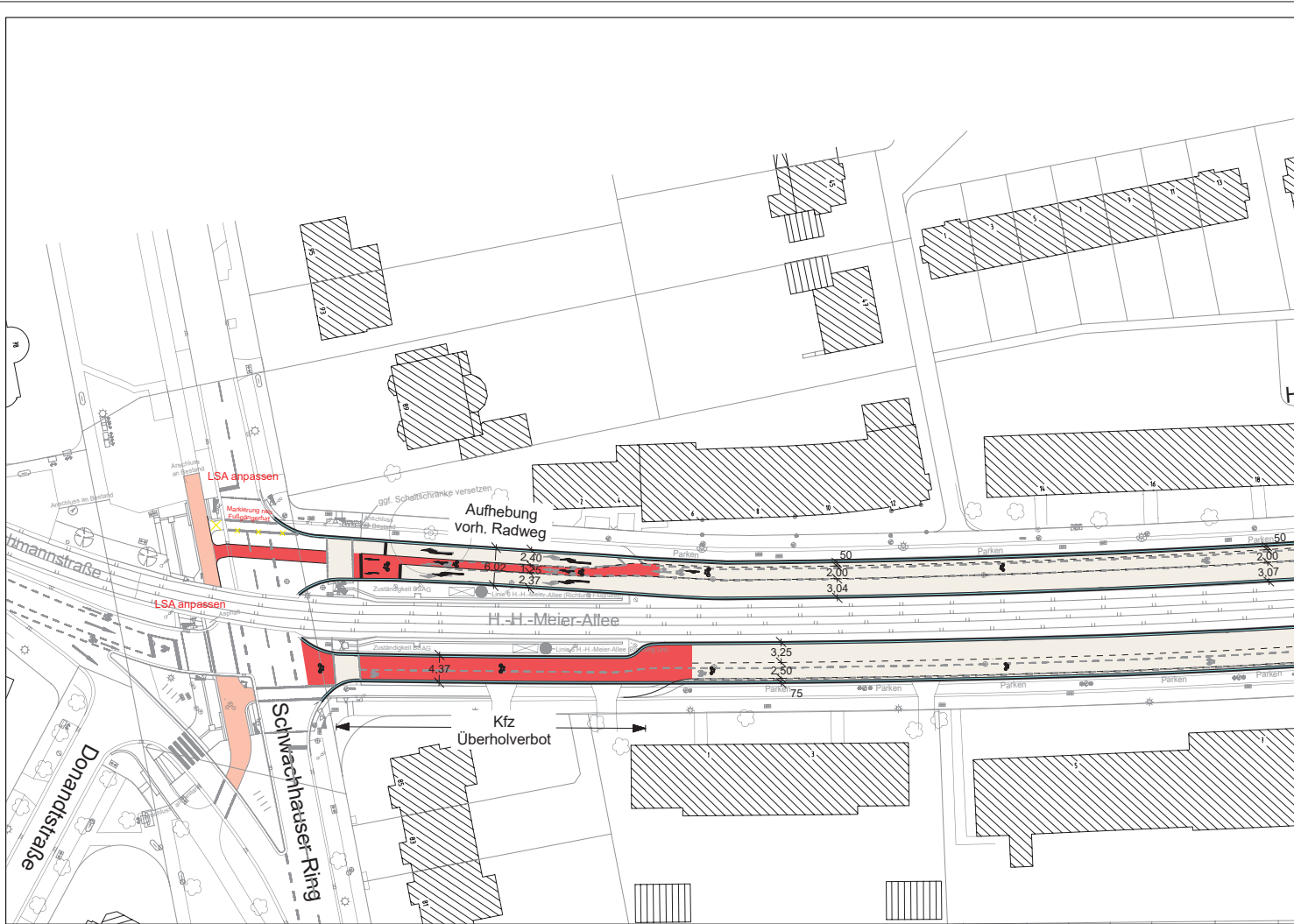
Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der H.-H.-Meier-Allee**

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Variante 4 Knotenpunkt

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Juni 2022	Projekt-Nr.	0711-22-015	1:500
gez. Juni 2022	Datei-Name	VP_Knoten_V4.PLT	Anlage 5
gepr.	Ploteinstellung	1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 28339 Bremen
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747



f			
e			
d			
c			
b			
a			
Datum	gez.	gepr.	Änderung

Auftraggeber **Freie Hansestadt Bremen**
Amt für Straßen und Verkehr
 Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen



Projekt **Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs**
 in der H.-H.-Meier-Allee

Zeichnungsinhalt **Lageplan Verkehrsanlagen**
Vorplanung Variante 5 - Knotenpunkt

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
PL Juni 2022		Projekt-Nr. 0711-22-015	1:500
gez. Juni 2022		Datei-Name VP_Knoten_V5.PLT	Anlage 5
gepr.		Ploteinstellung 1050.STF	Blätter 1
Blattgröße: 62,0 cm x 29,7 cm			Blatt-Nr. 1

SWECO 

SWECO GmbH
 Postfach 34 70 17
 28339 Bremen
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
 28339 Bremen
 Telefon +49 421 2032-6
 Telefax +49 421 2032-747