Amt für Straßen und Verkehr

Amt für Straßen und Verkehr

ASV, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Freie Hansestadt Bremen

Auskunft erteilt

Ortsamt Schwachhausen/ Vahr
Wilhelm-Leuschner-Straße 27A
28329 Bremen

Bremen, den 04.04.2025

Beschluss „Radverkehrsführung an der Kurfürstenallee zwischen Allensteiner Straße und Loignystraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns den o.g. Beschluss vom 13.02.2024 mit Mail vom 19.02.2024 übermittelt. Darin spricht sich der Fachausschuss „Verkehr, Umwelt und Klimaschutz“ des Beirats Vahr dafür aus, in der Kurfürstenallee, auf dem Abschnitt zwischen Allensteiner Straße und der Fußgängerbrücke auf der Höhe der Loignystraße in stadtauswärtiger Richtung (Höhe Haus-Nr. 51 bis 79) Radfahrstreifen einzurichten und dafür die Parkstände aufzugeben.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Prüfung Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen, für die die Radwegbenutzungspflicht gilt. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Der Kfz-Verkehr darf ansonsten die Radfahrstreifen nicht befahren und nicht darauf halten und parken. Es gibt keine Ausnahmen für diese Regelungen. Radfahrstreifen müssen gem. §45 Abs.9 StVO aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sein. Um die Erforderlichkeit feststellen zu können, hat die „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA) Prüfschritte entwickelt. Gemäß der ERA hängt die geeignete Führungsform für den Radverkehr von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab, die ERA hat hierfür sogenannte Belastungsbereiche entwickelt, die anzeigen, wann eine bestimmte Führungsform für den Radverkehr möglich ist. Relevant sind dabei werktäglichen Spitzenstunden der Kraftfahrzeugbelastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Zur Feststellung, ob die Voraussetzungen für Radfahrstreifen vorliegen, wurde am Dienstag, dem 03.09.2024 eine Verkehrserhebung mit Erhebungszeitraum 0:00-0:00 Uhr durchgeführt.

Für den Bereich der Kurfürstenallee wurde der Verkehr am Knotenpunkt Kurfürstenallee / Allensteiner Straße erhoben.

Für die Prüfung von Radfahrstreifen, sind die Spitzenstunden des Kfz-Verkehrs relevant. Die Kfz-Stärke war am Morgen von 07:15 bis 08:15 Uhr und am Nachmittag 16:00 bis 17:00 Uhr am höchsten.

In der Zeit von 07:15 bis 08:15 Uhr lag die Gesamtanzahl der Verkehrsteilnehmer, inkl. Fußgänger und Radfahrer bei 519, davon waren 434 Kfz (Pkw, Bus, Krad, Lkw 3,5-12t und Lkw bis 3,5t).

Von 16:00 bis 17:00 Uhr lag die Gesamtanzahl der Verkehrsteilnehmer bei 549, davon waren 493 Kfz.

Der Schwerverkehr (Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5-12t und Busse) machte einen Anteil von 4% aus. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h, daraus ergibt sich anhand der Grafik aus der ERA folgendes:

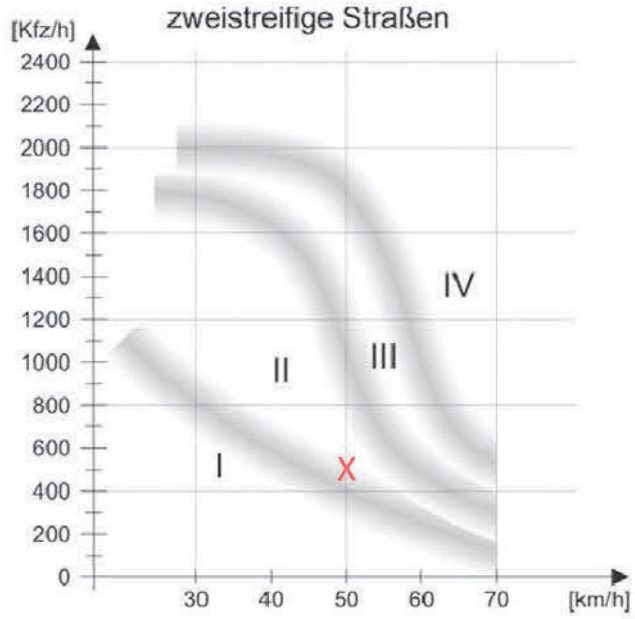

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Damit Radfahrstreifen in Betracht kommen können, muss auf der Grafik der Bereich III erreicht werden. Mit aufgerundet 500 Kfz/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird der Bereich II und nicht der nötige Bereich III erreicht. Zudem macht der Schwerverkehr einen geringen Anteil von den gesamten Verkehrsteilnehmern aus. Im Sinne der ERA sind somit Radfahrstreifen nicht die geeignete Führungsform und können aufgrund der fehlenden Erforderlichkeit gem. §45 Abs.9 StVO nicht angeordnet werden.

Im Sinne der ERA stellen hier Schutzstreifen eine geeignete Führungsform dar.

Alternativ wurde geprüft, ob eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern durch die Verkehrszeichen 239 (Gehweg) und dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) möglich ist. Die ERA sieht dabei jedoch vor, dass die Zulassung des Radverkehrs im Fußgängerbereich ein Ausnahmefall darstellt und nur in Betracht kommt, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder zu stark abwegig ist. Bei einer Freigabe des Radverkehrs auf einem Gehweg hängt die benötigte Breite des Gehwegs von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität lt. der ERA 2,50m. Die Gehwegbreite beträgt hier 2,00m. Somit ist hier eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr ausgeschlossen.

Wegnahme Parkflächen:

In dem Bereich Kurfürstenallee Haus-Nr. 51 bis 79 stehen Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften. Die meisten, aber nicht alle Haushalte haben eine eigene Auffahrt mit Garage. Die Auffahrten sind größtenteils eingezäunt und teilweise parken bereits Fahrzeuge in den Auffahrten, sodass externe Fahrzeuge (Post, Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Umzugsfahrzeuge etc.) nicht durchgehend die Möglichkeit haben, diese Auffahrten zu nutzen. Zudem sind die Auffahrten so schmal, dass vor allem große Fahrzeuge Schwierigkeiten haben, um dort einzufahren. In der Praxis halten deshalb die Fahrzeuge auf der Parkstandsmarkierung. Da es sich um private Auffahrten handelt, kann den Anwohnern nicht vorgeschrieben werden, die Auffahrten nicht einzuzäunen und durchgehend freizuhalten. Bei einer Wegnahme der Parkstände, würden 18 Parkflächen entfallen.

Die Gebäude sind nur von der Kurfürstenallee und keiner anderen Straße aus zu erreichen. Wenn diese Parkstandsmarkierungen entfernt werden, können externe Fahrzeuge (Post, Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge etc.) die Gebäude nur erreichen, wenn sie unerlaubt auf dem Schutzstreifen oder Radfahrstreifen halten. Es besteht ein gesetzliches Haltverbot auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen, wofür die StVO keine Ausnahmen zulässt. Es gibt keine Ausweichflächen in unmittelbarer Nähe (z.B. in Form von nahegelegenen Seitenstraßen).

Es muss davon ausgegangen werden, dass eine Wegnahme der Parkflächen dazu führt, dass Lieferfahrzeuge unerlaubt auf den Schutzstreifen oder Radfahrstreifen halten und so der Weg für die Radfahrer vollständig blockiert wird.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass dort, wo ein hoher Parkdruck herrscht, was im Stadtgebiet in der Regel der Fall ist, Personen mit einer außergewöhnlichen Gehbehinderung einen Rechtsanspruch auf einen wohnungsnahen persönlichen Behindertenparkplatz haben. Dieser Rechtsanspruch könnte durch die Wegnahme der Parkstandsmarkierungen nicht durchgesetzt und die Barrierefreiheit nicht gewährleistet werden.

Die Parkflächen in der Kurfürstenallee werden regelmäßig genutzt, es konnte jedoch kein häufiges Kurzzeitparken, abgesehen von regulären täglichen Liefervorgänge (DHL, Amazon, UPS) beobachtet werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass hier überwiegend Anwohner für jeweils längere Zeiträume parken. Ein hohes Konfliktpotential für den Radverkehr durch den ruhenden Verkehr konnte nicht beobachtet werden.

Die Wegnahme der Parkstandsmarkierung stellt somit keinen Sicherheitsgewinn für Radfahrer dar. Gleichzeitig würde sich die Situation für die Anwohner verschlechtern (19 Haushalte wären betroffen und 18 Parkflächen entfallen).

Als Alternative zur Wegnahme der Parkstandsmarkierung wäre denkbar eine Verschiebung der Markierung teils auf den Gehweg durch aufgesetztes Parken vorzunehmen. Das aufgesetzte Parken wird im Zusammenhang mit der Neuordnung des Parkens in Quartieren in der Gartenstadt Vahr zu einem späteren Zeitpunkt konzeptionell geprüft.

Bei der Beibehaltung der Parkflächen und der Schutzstreifen gibt es eine Dooring-Zone von 0,50 m Breite. Die beengte straßenräumliche Situation lässt andere Breiten nicht zu, sodass die benötigten 0,75 m Breite für die Dooring-Zone nicht möglich sind.

Unter Berücksichtigung der Gesamtumstände bieten wir deshalb an, das Verkehrszeichen 277.01 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen), unter Beibehaltung des Schutzstreifens und der Parkstandsmarkierung, anzuordnen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez.