

TOP 2: Stadtteilbudget: Zwischenstand Blumenkübel An der Gete

Fragen des Fachausschusses „Verkehr“:

1. Wäre eine DSK-Sanierung in Form einer roten Deckschicht möglich (in Verbindung mit einer Fahrradstraße)?
2. Ist aus Sicht des ASV nach einer Umgestaltung/ Sanierung der Straße generell eine bauliche Verkehrsberuhigung notwendig (wenn nicht durch Pflanzkübel, dann durch andere Maßnahmen)? Weshalb sind die Kosten für den Ab- und Aufbau der Pflanzringe vom Beirat zu tragen, wenn sie sich als verkehrsberuhigende Maßnahme gut bewährt haben?
3. Zudem wird das ASV darum gebeten, dass das vom ASV eingereichte Angebot für den Ab- und Wiederaufbau der Kübel den realen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird.

Antworten des Amtes für Straßen und Verkehr:

Zwischenantwort vom 28.06.2021:

Zu 1. Eine rote DSK ist grundsätzlich technisch möglich. Ob eine Fahrradstraße möglich ist obliegt der Entscheidung der Verkehrsbehörde. [...] Auch inwieweit „Rot“ als farbliche Gestaltung von Fahrradstraßen Bestand hat ist zu klären.

Zu 2. Die Frage der Notwendigkeit einer Verkehrsberuhigung ist seitens der Verkehrsbehörde zu klären. Die Aufstellung der Pflanzkübel erfolgte seinerzeit auf ausdrücklichen Wunsch des Beirats und wurde auch aus dessen Budget finanziert. Das ASV würde von einer Aufstellung absehen.

Zu 3. Das Angebot ist realistisch und bedarf fachlich für die Durchführung der Arbeiten keiner weiteren Änderung. Es ist nicht möglich bereits im Vorwege die genaue Anzahl der defekten Kübel abzuschätzen. Ein nach Ihren Wünschen vertieftes Angebot würde eine tiefere planerische Bearbeitung bedeuten, was wiederum Kosten verursacht, die in keinem Verhältnis zu den Kosten der Maßnahme stehen würden. Eine seitliche Lagerung ist ebenfalls nicht möglich, da dieses die Baumaßnahme (DSK) behindern würde. Aus diesem Grund hält das ASV eine weitere Überarbeitung des Angebotes für nicht zielführend.

Antwort vom 31.08.2021:

Zu 1.) Eine Roteinfärbung der Straße An der Gete wäre grundsätzlich nur in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Gleichwohl werden in Bremen Fahrradstraßen nicht automatisch rot eingefärbt. Ob in dieser Straße die Randbedingungen für eine Roteinfärbung als Fahrradstraße vorliegen, wäre mit SKUMS zu klären.

Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße mit den Verkehrszeichen 244.1/ 244.2 setzt nach den Verwaltungsvorschriften der StVO (VwV-StVO) derzeit voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dieser reglementierende Passus der VwV-StVO wird momentan novelliert. Nach dem heutigen Stand ist von folgender Neufassung auszugehen:

Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ wird wie folgt gefasst:

„1 I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

3.III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.

Ich gehe davon aus, dass die Novelle der VwV-StVO im Herbst dieses Jahres verabschiedet und veröffentlicht wird. Sie bildet dann die Grundlage für die straßenverkehrsrechtliche Bewertung einer Fahrradstraße. Insgesamt ist festzustellen, dass die Hürde für eine Anordnung mit der Novellierung gesenkt wird. Zur Beurteilung dieser Voraussetzungen für eine Anordnung einer Fahrradstraße An der Gete müssten die Rad- und Kfz-Verkehre durch eine Verkehrszählung neu erfasst werden.

Grundlage für die Umsetzung von Fahrradstraßen sind die beschlossenen „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße An der Gete sind vorbehaltlich der o.g. straßenverkehrsrechtlichen Zulässigkeit u.a. folgende Vorgaben aus dieser Richtlinie zu beachten:

- Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen mit Kfz in einer Richtung (DTVw bis max. 1.500 Kfz), bei höherem Verkehrsaufkommen 5,50 m bis 6,00 m Breite. Die genannten Fahrbahnbreiten sollten dem Radverkehr ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Engstellen sind zu vermeiden. Unter baulich beengten Verhältnissen und nur schwach vom Kfz-Verkehr frequentierten Strecken (DTV < 750 Kfz) kann ggfs. eine Durchfahrbreite von 4,50 m punktuell oder auf kurzen Abschnitten ausnahmsweise unterschritten werden.

Die Fahrbahn An der Gete weist geschätzt Breiten zwischen 5,50 m und 6,00 m auf. Zur Gewährleistung der erforderlichen Mindestbreite müsste das vorherrschende **Fahrbahnparken in Längsrichtung** untersagt oder zumindest stark reduziert werden. Ob aufgesetztes Parken angeordnet werden kann (Mitbenutzung des Radwegs), richtet sich nach den Vorgaben der neuen Richtlinie „Parken in Quartieren“ und wäre im Weiteren zu prüfen. Diese Richtlinie steht vor der Einführung.

- Parkverbote sollen das Parken am Fahrbahnrand wirksam unterbinden, wo dies zur Einhaltung der Mindestbreiten erforderlich ist. Besonders in der Einführungsphase ist eine regel-

mäßige Überwachung erforderlich. **Senkrechtparken** ist mit hohen Verkehrsmengen (DTVw > 1.500 Kfz) und verfügbaren Fahrbahnbreiten von unter 5,00 m nicht vereinbar, da bei höherem Verkehrsaufkommen häufiger Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auftreten können. Senkrechtparkstände sollten daher möglichst vermieden werden. Auch **Schrägparkstände** sind nur bedingt mit einer Fahrradstraße vereinbar. Kriterien für die Beurteilung sind u.a. die tatsächlich verfügbare Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr mit mindestens 5,00 m und Verkehrsstärken von max. DTVw 2.000 im Kfz-Verkehr. Die Umwandlung der Schrägparkplätze in Längsparkplätze mit entsprechendem Stellplatzverlust in der Straße An der Gete wäre ggf. erforderlich.

- Fahrradstraßen sollen in Fahrradhaupttrouten und Routen mit hoher Nachfrage grundsätzlich bevorrechtigt geführt werden. Hiervon kann in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Fahrradstraßen können in bestehende Tempo-30-Zonen integriert werden, wenn baulich die Vorfahrtsregelung eindeutig hergestellt wird. Wenn die Vorfahrt ohne bauliche Maßnahmen allein durch verkehrsrechtliche Anordnung hergestellt werden kann, erfolgt keine Einbindung in die Tempo 30-Zone. In diesem Fall gilt die Tempo 30 Streckengeschwindigkeit. Die Tempo-Zone ist dann rechts und links der Fahrradstraße aufzuheben. Da Umbaumaßnahmen aufwendig sind, würde die Vorfahrtregelung an den Einmündungen Belfortstraße, Hartmannsweilerstraße, Paschenburgstraße und Nancystraße geändert und die Straße An der Gete durch Beschilderung bevorrechtigt werden. Die verkehrsberuhigende Wirkung der bestehenden Regelung auf die Straße An der Gete würde entfallen.
- Begleitende, bauliche Radwege sind zur Vermeidung von Konflikten und zur Bündelung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr durch VZ 239 (Gehweg) aufzuheben. Ein zeitnaher Rückbau ist anzustreben. Bis zum kompletten Rückbau ist zunächst in den Einmündungsbereichen der Fahrradstraße die Zuwegungen zu den parallel verlaufenden Radwegen zurückzubauen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße lässt somit erhebliche Auswirkungen auf das Stellplatzangebot und die Verkehrsberuhigung in der Straße An der Gete erwarten. Eine hinreichende verkehrsberuhigende Wirkung ließe sich dann erzielen, wenn die für die Fahrradstraße notwendige Herausnahme der verkehrsberuhigenden Elemente durch eine hohe Radverkehrsdichte kompensiert werden könnte. Zur Bewertung dieser Frage ist die Verkehrserhebung notwendig.

Zu 2.) Die Straße ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde hinreichend verkehrsberuhigt durch die versetzte Anordnung des Parkens und die vorhandenen rechts-vor-links-Regelungen. Sollte die Absicherung der markierten Stellplätze durch Pflanzkübel entfallen, kämen allenfalls einfache Maßnahmen wie Baken in Betracht.