



Vermerk zur Radverkehrssituation Kurfürstenallee

Auf einem Teilstück der Kurfürstenallee verläuft neben dem Gehweg auf der Fahrbahn ein markierter Parkstreifen und links daneben ein Radfahrstreifen.

Stadteinwärts (Richtung Schwachhauser Heerstraße) beginnt diese Strecke ca. 150m vor der Einfahrt in die Loignystraße (etwa auf Höhe der Kurfürstenallee 124), über den Kreuzungsbereich zur Kirchbachstraße bis zum baulich angelegten Radweg, der sich ca. 150m hinter der Einfahrt in die Orleanstraße befindet. Die Strecke beträgt etwa 1km und gehört liegt in Schwachhausen.

Stadauswärts (von der Schwachhauser Heerstraße kommend) beginnt die Strecke vor der Abzweigung in die Belfortstraße bis über die Kreuzung zur Kirchbachstraße, bis etwa auf Höhe der Kurfürstenallee 79, gegenüber der Einfahrt in die Loignystraße; ebenfalls bis zum baulich angelegten Radweg, und auch ca. 1km lang.

Der Streckenabschnitt von der Schwachhauser Heerstraße aus kommend bis zur Mitte der Kreuzung zur Kirchbachstraße gehört zu Schwachhausen, die andere Hälfte, bis zur genannten Haus-Nr. 79 gehört zur Vahr.

Für den Bereich Schwachhausen gab es einen Beiratsbeschluss vom 15.09.2022, in dem das ASV dazu aufgefordert wurde zu prüfen, ob bzw. inwieweit es möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahmen im Zuge der Fernwärmeleitung die Parkstreifen zu entfernen und stattdessen den Radfahrstreifen nach rechts zu verschieben und zu verbreitern. Der Beschluss ging federführend bei Abteilung 2 (Entwurf und Neubau von Straßen) im ASV ein.

Gleichzeitig, aber unabhängig dazu, musste auch im Bereich der Vahr, nach den Arbeiten an der Fernwärmeleitung eine Neumarkierung erfolgen, weshalb von uns ein Anhörungsverfahren gestartet. Bestandteil der Anhörung war das Anbringen von Schutzstreifen für den Radverkehr und Parkstandsmarkierungen, um die Bestandsmarkierung an den aktuellen rechtlichen Begebenheiten anzupassen, da die Bestandsmarkierung nicht mehr den heutigen Vorgaben entspricht.

Das Anhörungsverfahren wurde unterbrochen, da hier noch Klärungsbedarf war und sich auch die Arbeiten im Bereich der Fernwärmeleitung verzögert hatten. Jedoch musste festgestellt werden, dass die Markierung im Bereich der Vahr ohne straßenverkehrsbehördliche Anordnung bereits teilweise angebracht wurde, ohne dass wir, und dementsprechend auch ohne dass der Beirat darüber informiert wurde.

Gleichzeitig hat unser Haus (federführend durch Abteilung 2) im Rahmen des Beiratsbeschlusses Schwachhausen, den gesamten Straßenabschnitt, inkl. den

Bereich in der Vahr geprüft und folgendes Ergebnis an den Beirat Schwachhausen weitergeleitet:

Vorschlag gemäß Beiratsbeschluss:

Der Vorschlag des ADFC sieht vor, die Parkstreifen zu entfernen und stattdessen den Radfahrstreifen nach rechts zu verschieben und zu verbreitern. Dementsprechend würden Parkflächen auf einer Länge von fast 2km entfernt werden, dies entspricht ca. 330 Parkstände.

Prüfung Radfahrstreifen:

Durch den Radfahrstreifen (und evtl. Schutzstreifen) entsteht automatisch ein gesetzliches Halteverbot, mit der Folge, dass sämtliche Häuser bzw. Anwohner auf einer Strecke von fast 2km nicht mehr wie gewohnt angefahren und beliefert werden könnten. Alltägliche Be- und Entladevorgänge wie Paketlieferungen, Küchenlieferungen, Krankentransporte etc. wären nicht mehr ohne Umwege und wie gewohnt möglich. Außerdem sollte beachtet werden, dass die Wegnahme der Parkstreifen und Verschiebung des Radfahrstreifens ebenfalls eine Verbreiterung der Fahrbahn zur Folge hätten und dies Kraftfahrer grundsätzlich zum schnelleren Fahren animiert.

Darüber hinaus dürfen gem. §45 Abs.9 StVO straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nur dort getroffen werden, wenn dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Besondere Umstände bei der Anordnung von Radfahrstreifen ist beispielsweise die Kraftfahrzeugstärke in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die ERA sieht Radfahrstreifen erst dann vor, wenn je nach Höchstgeschwindigkeit ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen vorliegt. Um dies zu prüfen wurde bei SKUMS (nun SBMS) um Übermittlung aktueller Verkehrszahlen gebeten. Die nächste Verkehrszählung soll im März 2023 stattfinden und muss dementsprechend noch abgewartet werden.

Prüfung Verkehrsunfallzahlen:

Um zu prüfen, ob die Wegnahme des Parkstreifens und die Anordnung eines neuen Radfahrstreifens zwingend erforderlich sind, wurden zusätzlich Verkehrsunfallzahlen in Verbindung mit Radfahrerbeteiligung und Beteiligung des ruhenden Verkehrs bei der Polizei angefordert.

Die Polizei hat u.a. den Bereich der Kurfürstenallee von der Schwachhauser Heerstraße bis zum Kreuzungsbereich der Kirchbachstraße in beiden Fahrtrichtungen betrachtet. Dort gab es im Zeitraum vom 01.09.2019 bis zum 30.09.2022 insgesamt 11 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung. Von diesen 11 Unfällen wurden zwei Fahrtenfälle und zwei Unfälle in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr durch Radfahrende verursacht.

In der Kurfürstenallee, zwischen der Kirchbachstraße und der Barbarossastraße in Fahrtrichtung stadtauswärts ereigneten sich im o.g. Zeitraum insgesamt 13 Verkehrsunfälle, davon einer mit Beteiligung eines Radfahrenden.

In der Kurfürstenallee zwischen Loignystraße und Kirchbachstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts ereigneten sich in den drei Jahren insgesamt 17 Verkehrsunfälle, wovon an drei Unfällen Radfahrende beteiligt waren. Zwei Verkehrsunfälle standen in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr.

Die Auswertung der Verkehrsunfallzahlen ergeben, dass die Unfälle mit dem ruhenden Verkehr eher eine untergeordnete Rolle spielen. Zudem kann in diesen Bereichen der

Kurfürstenallee nicht von einem Verkehrsunfallsschwerpunkt ausgegangen werden. Die Unfallzahlen deuten darauf hin, dass eine Wegnahme des Parkstreifens und Verschiebung bzw. Anordnung des Radfahrstreifens nicht erforderlich und somit i.S.d. §45 Abs.9 StVO nicht möglich wären. Die Verkehrszählung von SKUMS muss aber noch zur abschließenden Klärung abgewartet werden.

Prüfung Rad-Schutzstreifen:

Wenn Radfahrstreifen nicht in Betracht kommen, könnten stattdessen Rad-Schutzstreifen angeordnet werden. Dadurch würde die Bestandsmarkierung den aktuellen rechtlichen Begebenheiten angepasst und der Zugang zu den Anwohnern der Kurfürstenallee weiterhin gewährleistet werden.

Aufgrund der vorhandenen Straßenabmessungen sind folgenden Vorgaben für einen Rad-Schutzstreifen zu berücksichtigen:

- gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010:
 - o Sicherheitsstreifen b=0,25m bis 0,50m
 - o Rad-Schutzstreifen b=1,25m bis 1,50m

Bereich Kirchbachstraße in Richtung Loignystraße (stadtauswärts):

- o Rad-Schutzstreifen b=1,40m
 - o Sicherheitsstreifen b=0,50m
 - o Parkplatzbreite b=2,00m
 - o Straßenbreite b=3,00m
- Siehe Lageplan „grüne“ Markierung

Ergebnis: Eine Neuordnung der Straßenmarkierung ist möglich!

Bereich Loignystraße in Richtung Kirchbachstraße (stadteinwärts):

- o Rad-Schutzstreifen b=1,40m
 - o Sicherheitsstreifen b=0,50m
 - o Parkplatzbreite b=2,00m
 - o Straßenbreite b=3,00m
- Siehe Lageplan „grüne“ Markierung

Ergebnis: Eine Neuordnung der Straßenmarkierung ist möglich!

Bereich Kirchbachstraße in Richtung Orleansstraße (stadteinwärts):

- o Rad-Schutzstreifen b=1,25m (Mindestmaß)
 - o Sicherheitsstreifen b=0,25m (Mindestmaß)
 - o Parkplatzbreite b=2,00m
 - o Straßenbreite b=3,00m
- Siehe Lageplan „gelbe“ Markierung

Ergebnis: Eine Neuordnung der Straßenmarkierung ist möglich, hier können nur die Mindestmaße eingehalten werden!

Bereich Orleansstraße in Richtung Kirchbachstraße (stadtauswärts):

- o **Ergebnis:** Eine Neuordnung der Straßenmarkierung ist nicht möglich, hier können die Mindestmaße nicht eingehalten werden!
- Siehe Lageplan „rote“ Markierung

Die Einzelnen Straßenabschnitte sind im beigefügten Lageplan farblich dargestellt.

Gesamtergebnis:

Aufgrund der bestehenden Straßenabmessungen ist eine durchgehende Umsetzung der Straßenmarkierung für Parkstandsmarkierungen und Schutzstreifen für Radfahrer nicht möglich.

Für die abschließende Feststellung, ob überhaupt Radfahrstreifen in der Kurfürstenallee angebracht werden dürfen, hatte wohl SBMS letztes Jahr eine Verkehrszählung durchgeführt und dem ASV (Abteilung 2) zur Verfügung gestellt, jedoch wurden die Verkehrszahlen aus unbekanntem Gründen im Anschluss von SBMS wieder zurückgezogen. Bis jetzt kamen keine weiteren Zahlen mehr von SBMS bzw. keine Rückmeldung. Es ist also noch nicht abschließend möglich festzustellen, ob Radfahrstreifen angebracht werden dürfen oder nicht.

Der Ordnungsgeber lässt es aber zu, dass stattdessen Schutzstreifen für den Radverkehr angebracht werden dürfen. Problematisch ist dann aber die Frage, wie mit den Parkständen umgegangen werden soll, da bei einem Wegfall, wie beschrieben, ggf. der Zugang zu den Häusern für Lieferungen, Krankentransporte, etc.

Um hier eine abschließende Klärung zu finden, gab es Termine vor Ort; einmal für den Bereich der Vahr, und einmal für den Bereich in Schwachhausen.

Es hat sich gezeigt, dass durchaus mehr Einfahrten mit Garagen vorhanden sind, als ursprünglich angenommen. D.h. diverse Haushalte müssten auch ohne die Parkstreifen einen Zugang zu ihrer Wohnung haben.

Im Bereich der Vahr ist der Gehweg im Vergleich zu dem restlichen Straßenteilstücken mit einer Breite von 2m relativ breit. Es stellt sich die Frage, ob ggf. alternativen gefunden werden können, um sowohl die Parkflächen zu erhalten, aber auch den Radfahrern durch breitere Flächen auf der Straße mehr Sicherheit zu geben.

In diesem Straßenabschnitt das aufgesetzte Parken zu erlauben, wäre eine Idee, sowohl die Parkflächen zu erhalten, als auch den Radfahrern auf der Fahrbahn mehr Platz bieten. Jedoch muss SBMS einheitliche Standards und Regelungen mit dem Umgang zum aufgesetzten Parken schaffen (u.a. die Klärung, wieviel Restbreite der Gehweg nach einer Anordnung noch haben muss). Leider liegen uns noch keine Angaben diesbezüglich vor. Das ASV hat bis dahin die Vorgabe, dass aufgesetztes Parken nicht angeordnet werden darf.

Dann stellt sich die Frage, ob der Gehweg im Bereich der Vahr durch das Verkehrszeichen 239 (Gehweg) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) auch für den Radverkehr geöffnet werden kann. Nach der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen), dienen Gehwege der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß. Ein ungestörtes Fortkommen muss ermöglicht werden, wobei der Radverkehr im Gehwegbereich Fußgänger ggf. verunsichern und gefährden kann. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr dabei in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, sodass den Fußgängern nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Die ERA sieht deshalb vor, dass die Zulassung des Radverkehrs im Fußgängerbereich ein Ausnahmefall darstellt und nur in Betracht kommen soll, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder zu stark umwegig 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. Da hier nur 2m zur Verfügung stehen, ist leider auch diese Maßnahme ausgeschlossen.

Bei einer baulichen Änderung der Situation würde aufgrund der örtlichen Begebenheiten zunächst nur eine bauliche Verkleinerung des Gehwegs in Frage kommen. Dies müsste aber mit Abteilung 2 im ASV (Abteilung Entwurf und Neubau von Straßen) abgeklärt werden. Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht kann deshalb zwar keine genaue Aussage zu einer baulichen Umgestaltung des Gehwegs getroffen werden, zumal bei der Klärung der Gehwegbreite verschiedene Faktoren bzw. Nutzungsansprüche der betroffenen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden müssen. Jedoch finden sich in der Literatur verschiedene Hinweise darauf, welche Mindestbreiten für einen Gehweg erforderlich sind. So empfiehlt beispielsweise die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine Mindestbreite von 2,50m. Die RASt (Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen) erwähnt ebenfalls eine Mindestbreite von 2,50m. Welche genauen Vorgaben in Bremen diesbezüglich umgesetzt werden, kann wie erwähnt, seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht genannt werden, da dies außerhalb unseres Zuständigkeitsbereichs liegt. Jedoch lässt sich zumindest eine Tendenz vermuten, dass eine Verkleinerung eines Gehwegs, der zurzeit etwa 2m breit ist, problematisch werden könnte.

Bei einem der Ortstermine kam der Vorschlag auf, die Markierungen zu „tauschen“, also den Schutzstreifen nicht so wie momentan links von der Parkstandsmarkierung verlaufen zu lassen, sondern rechts davon. Die ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) schließt einen solchen Verlauf aus. Rechts neben Parkständen dürfen keine Radfahrstreifen oder Schutzstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit verlaufen. Bei baulich angelegten Radwegen ist dies anders, da durch das unterschiedliche bauliche Niveau bereits ein Schutz für die Radfahrer besteht.

Auch wenn die Verkehrsunfallzahlen nicht darauf hindeuten, dass hier ein Unfallschwerpunkt vorliegt, wird der gesamte Bereich in der Kurfürstenallee, stadtein- und stadtauswärts, als potentielle Gefahrensituation und Angstraum wahrgenommen. Besichtigungen vor Ort haben gezeigt, dass einige Autofahrer beim Überholen der Radfahrer den Mindestabstand von 1,50m nicht einhalten und nur knapp an den Radfahrern vorbeifahren. Einige Radfahrer weichen auf den Gehweg aus. Vermutlich um der engen Situation auf der Fahrbahn zu entgehen. Die Änderung der Markierung im Bereich der Vahr (die zu früh und ohne die nötige Verkehrsanordnung erfolgte), konnte die Situation vor Ort nicht entschärfen; der Schutzstreifen dort wird weiterhin genauso wie der Radfahrstreifen in der restlichen Kurfürstenallee, nicht gut angenommen. Die Fahrweise der Verkehrsteilnehmer ist unverändert problematisch. Eine weitere Ausweitung der neuen Markierung (mit Parkstandsmarkierung und Schutzstreifen) würde also nicht wie erhofft, zu einer Verbesserung der Situation führen. Wie oben aufgeführt gibt es auch keine weiteren Alternativen, die dazu beitragen würden, sowohl die Parkflächen, als auch die Fläche für Radfahrer zu erhalten. Zudem bleibt es dabei, dass die Fahrbahn so eng ist, dass viele Autofahrer zu wenig Abstand zu den Radfahrern halten.

Es bleibt deshalb nur die Möglichkeit, wie im ursprünglichen Beschluss auch gewünscht, die Parkstandsmarkierungen zu entfernen. Da für die Anbringung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens im Sinne der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) eine gewisse Verkehrsstärke benötigt und hier leider von SBMS

keine konkreten Zahlen geliefert wurden, würden wir stattdessen vorschlagen, Schutzstreifen anbringen. Dies betrifft sowohl den Bereich in Schwachhausen, als auch in der Vahr.

