

Fahrradstraßen in der Stadtgemeinde Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Verkehrsabteilung
Dipl.Ing. Wilhelm Hamburger
14.04.2015

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP)

Entwicklung des Fahrradverkehrs im Handlungskonzept des VEP

1. Beschluß des VEP einschl. des Handlungskonzeptes durch die Bürgerschaft (Stadt) am 23.09.2014

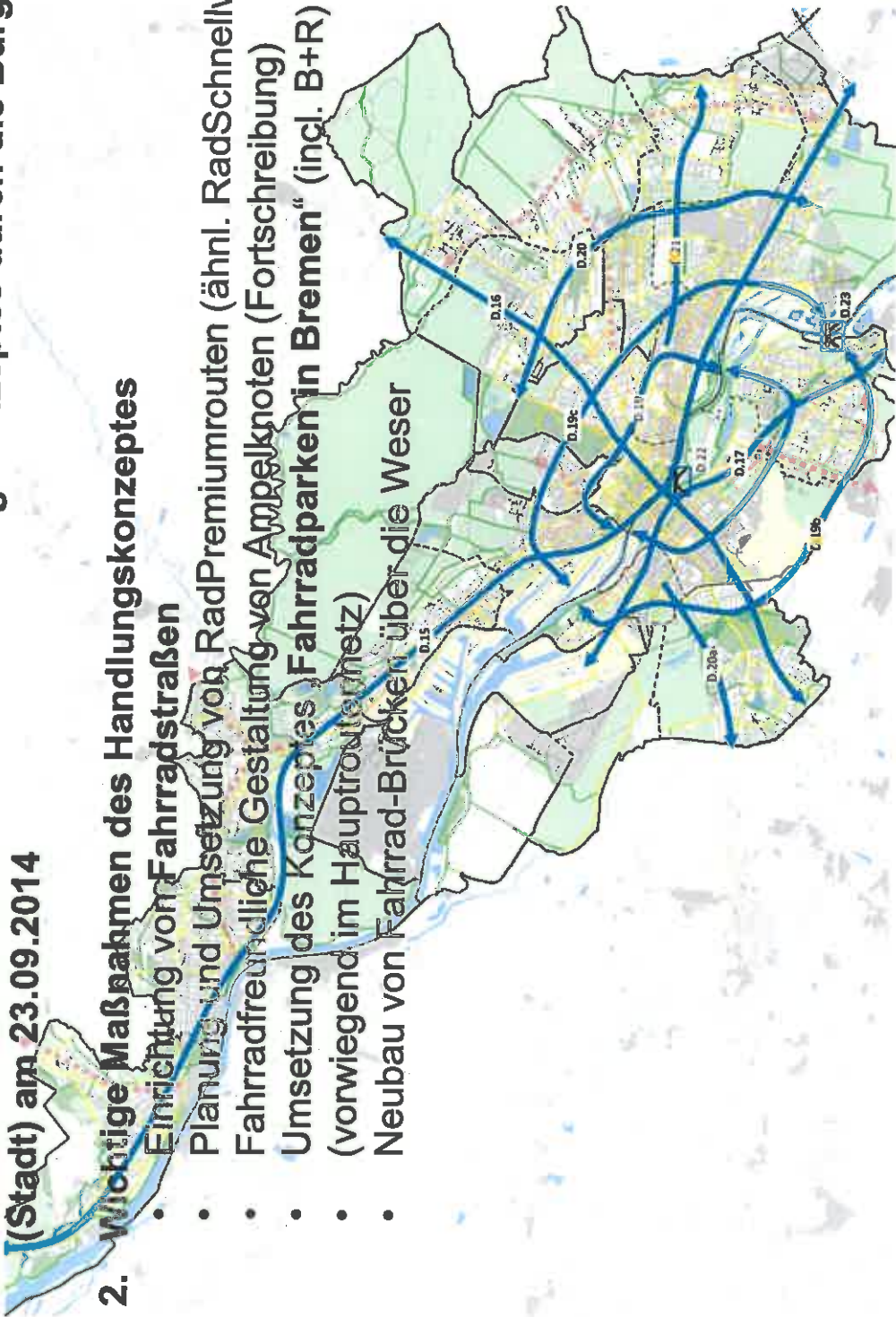
2. Wichtige Maßnahmen des Handlungskonzeptes

- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Planung und Umsetzung von RadPremiumrouten (ähnl. RadSchnellwege)
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Ampelknoten (Forttschreibung)
- Umsetzung des Konzeptes „Fahrradparken in Bremen“ (incl. B+R) (vorwiegend im Hauptfrontiernetz)
- Neubau von Fahrrad-Brücken über die Weser



Legende

- Premiumrouten
- Premiumrouten im Zielszenario
- Premiumrouten nicht im Zielszenario
- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitrouten
- Rechtsschutz (vorhanden)
- neue Fuß- und Radverkehrsbrücke
- Grenzen der VEP-Berichte
- - - Grenzen der Stadtteile
- * Maßnahmenverordnung zu den Planänderungsplänen



Die Fahrradstraße, eine Bremer Geschichte



Die Herbststraße in Findorff

- 1981 erste Fahrradstraße in Deutschland
- Modellversuch mit bundesweiter Beachtung
- Ziel: Verkehrsberuhigung und Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr
- Keine nennenswerten Konflikte, keine Unfälle
- Ab 1997 wurde die Fahrradstraße in die StVO eingeführt. Bremen war Vorreiter.
- Heute ist die Herbststraße eine Wohnstraße in der T-30-Zone nachdem die StVO neue Kriterien für den Einsatz von Fahrradstraßen geschaffen hatte.

Albrechtstraße
An der Gete (geplant)
Benquestraße
Buchenstraße
Eisasser Straße
Glockenstraße
Graf-Haeseler-Straße
Hamfhofsweg
Herbststraße (Bremen-Findorff)
Humboldtstraße
Kiebitzbrink
Lothringer Straße
Manteuffelstraße
Parkallee (im Zuge der Radroute
Innenstadt-Universität, zwischen
Hohenlohestraße und Am Stern)
Rembertstraße
Stralsunder Straße
Straßburger Straße
Wachmannstraße
Weberstraße

Beispiel: Humboldtstraße (4.500 Kfz/5.000 Räder)



Fahrradstraßen Humboldtstraße (+/-)



(+) Vorfahrt der Fahrradstraße durch Gehwegüberfahrten über die einmündenden Straßen



(0) Ein- und Ausfahrstreifen: Vorbeifahrstreifen und Aufstellstreifen Kfz sehr schmal



(-) Begegnung Kfz/Rad an den Baumbeeten kaum möglich



Fahrradstraßen: Wachmannstraße

(4.500 Kfz stadtauswärts, 8.000 Fahrräder in beiden Richtungen + sep. Bahnkörper Strab)



„Vorfahrt“ der Fahrradstraße durch ausfahrende Kfz-Führung (keine Rechts-Vor-Links Zufahrt für Kfz)



Überholen von Radlern i.d.R. unkritisch



Fahrradstraßen: Wachmannstraße „Besonderheiten“



Gleisquerung am südl. Beginn/Ende

Vorfahrt an der nächsten Einmündung+Zebrastreifen an einer Zufahrt (inzw. LSA für Fußgänger)



Ein-/Ausfahrt am nördl. Beginn/Ende

Fahrradstraßenszenen



Wachmannstraße:
Überholen Lkw/Rad. Eher die Ausnahme zeigt aber,
dass bei hohem Verkehrsaufkommen (Rad/Kfz)
ausreichende Breiten > 6,00 m erforderlich werden.

Straßburger Straße:
Begegnung Rad/Pkw
partiell nicht möglich:
Daher Mindestbreite der
Fahrgasse bei mittlerem
Verkehrsaufkommen
nicht unter 4,50 m



Fazit Fahrradstraßen allgemein

Erfahrungen aus der Praxis:

- Fahrradstraßen funktionieren gut und sind sicher, daher werden sie zunehmend in den meisten Städten eingerichtet. Dort ersetzen sie unzureichende Radwege oder schaffen erstmalig ein attraktives Angebot für die Radverkehrsführung.
- Fahrradstraßen wirken verkehrsberuhigend stärken den örtlichen Einzelhandel und die Nachbarschaften. Fahrradstraßen unterstützen das Ziel einer Stadt der kurzen Wege.
- Fahrradstraßen fördern den Umstieg vom Pkw aufs Fahrrad sie verkürzen die Reisezeit im Radverkehr und erhöhen dessen Fahrkomfort
- Nebeneinanderfahren ist möglich und verbessert die Kommunikation
- Die Präsenz und Wahrnehmung des Radverkehrs wird allgemein verbessert, dies erhöht auch die Verkehrssicherheit
- **Die Gestaltung einer Fahrradstraße muss sorgfältig geplant werden**
Parken in der 2. Reihe und unzureichende Breiten, die die Begegnung zwischen Kfz und Radverkehr erschweren sind zu vermeiden.

Vegesacker Straße als Fahrradstraße: Voraussetzungen und Chancen



- 1.746 Fahrräder und 1.755 Kfz/Werktag: Damit sind die StVO Voraussetzungen erfüllt!
- unkritische Verkehrsbelastung, gutes Zusammenspiel Kfz/Fahrrad (die Verkehrsbelastung liegt beim Kfz-Verkehrsanteil im unteren Wohnsammelstraßen-Niveau)
- Hauptroute im Fahrradnetz (Mitte – HB-Nord)
- Fahrradverkehr stärkt den örtlichen Einzelhandel (mit dem Auto fährt man eher ins Einkaufszentrum)
- Wenn es gelingt mehr Wege im Viertel aufs Rad zu verlagern steigt auch die Affinität zur Nahversorgung.
- Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit wird unterstützt (verkehrsberuhigende Wirkung)

Vegeacker Straße als Fahrradstraße: weiterer Handlungsbedarf (Prüfaufträge)



- Teilw. Vorfahrt für die Fahrradstraße durch Überprüfung der Verkehrslenkung
- Beschilderung als Fahrradstraße mit Zeichen 244
- Piktogramme im Bereich der Zufahrten
- Parkraumüberwachung/ Parken in 2. Reihe verhindern

Veegesacker Straße

Eignung als Fahrradstraße

Anforderungsprofil Fahrradstraßen (Auszug aus den Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen)

Fahrradstraßen sollen gemäß „Handlungskonzept VEP Bremen 2025“ im Rad-Haupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet werden.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Nach Anlage 2 Nr. 23 StVO gilt folgendes für Fahrradstraßen:

„Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Maßnahme D8 im Verkehrsentwicklungsplan Bremen: „Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.“

Vegesacker Straße

Eignung als Fahrradstraße

Anforderungsprofil Fahrradstraßen



Z. 244.1 StVO Beginn - und Z. 244.2 StVO Ende der Fahrradstraße

Grundsätze für die Gestaltung der Fahrradstraßen in der Stadtgemeinde Bremen:

Sicherheit und Konfliktfreiheit

Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,50m
- **mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m (Vegesacker Straße OK!)**
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Vegesacker Straße

Eignung als Fahrradstraße

Anforderungsprofil Fahrradstraßen

Bevorrechtigung der Fahrradstraße (Instrumentarium mit Alternativen)
Fahrradstraßen sind gemäß ERA aufgrund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. „Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt.“
in der Vegesacker Straße nur bedingt möglich, ist noch zu prüfen

Kennzeichnung/Markierung der Fahrradstraße

Zeichen 244.1/2 in Kombination mit großem Fahrradpiktogramm im Bereich der Zufahrten und in Höhe der einmündenden Straßen (1,50 m x 1,95 m für große Piktogramme, z.B. in Zufahrtsbereichen und 1.00 m x 1,30 m zur Kennzeichnung im Streckenverlauf)
Entflechtung vom ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr im Bereich der Zufahrten durch Ausbildung von Fahrradschutzstreifen

Parkverbote bzw. Markierungshilfen, sollen das Parken am Fahrbahnrand wirksam unterbinden, wo dies zur Einhaltung der Mindestbreiten erforderlich ist. Besonders in der Einführungsphase ist eine regelmäßige Überwachung sinnvoll.

Vegesacker Straße

Eignung als Fahrradstraße

Anforderungsprofil Fahrradstraßen

Schnelligkeit

In Fahrradstraßen sollen die mit dem Fahrrad üblichen Höchstgeschwindigkeiten von 20-25 km/h grundsätzlich erreicht werden können.

In der Vegesacker Straße nur bedingt möglich.

Verzicht auf Hochpflasterungen im Fahrbahnquerschnitt. Möglichst keine LSA und keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in Fahrradstraßen

In der Vegesacker Straße nur z. T. erfüllbar.

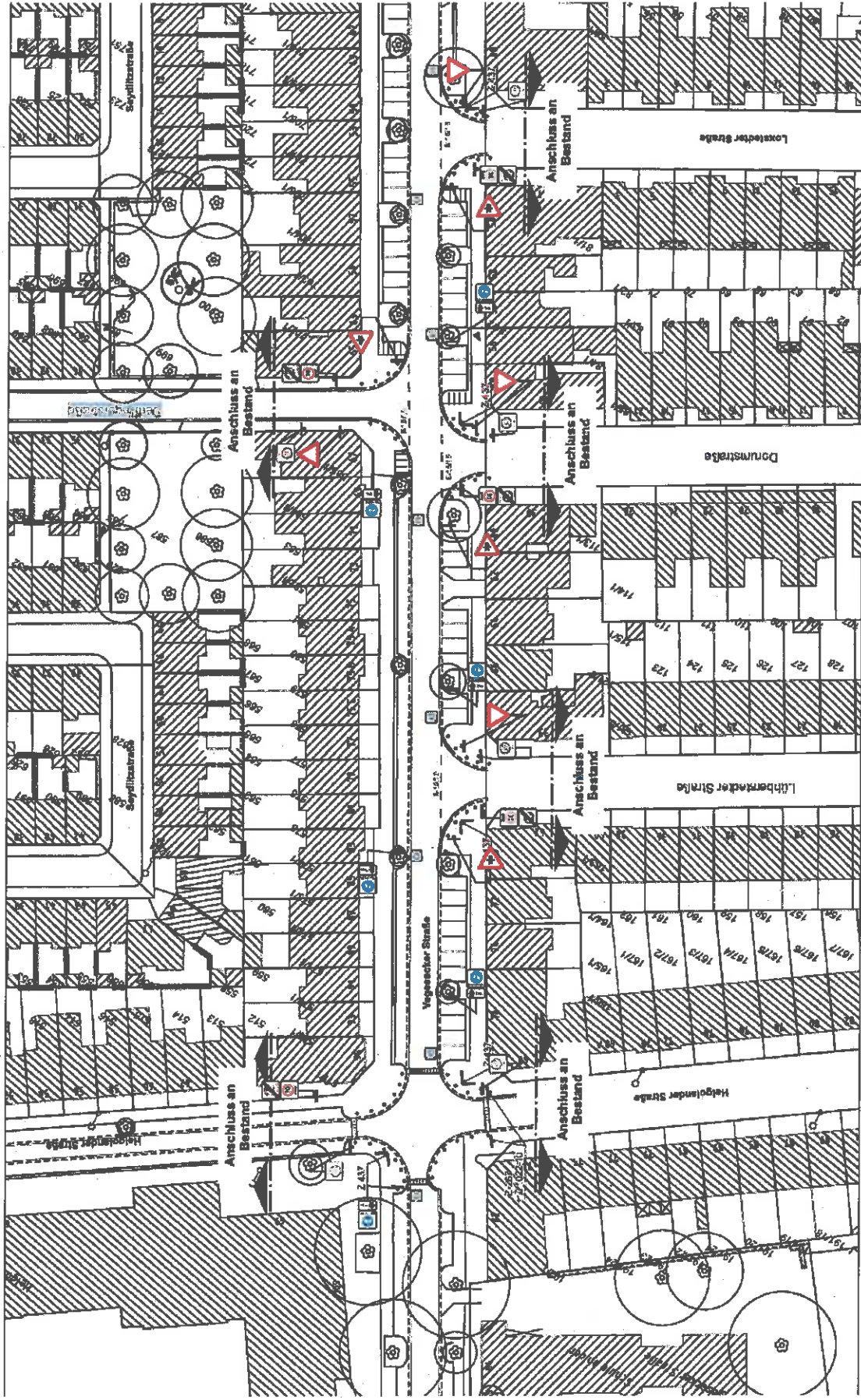
Fahrradschutzstreifen in Kfz-Staulänge/Spitzenstunde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und vorgezogene Aufstellflächen vor LSA (i.d.R. nur im Bereich der Ausfahrten aus der Fahrradstraße bzw. in beampelten Knotenzufahrten)

Vor der LSA Waller Ring bereits vorhanden.

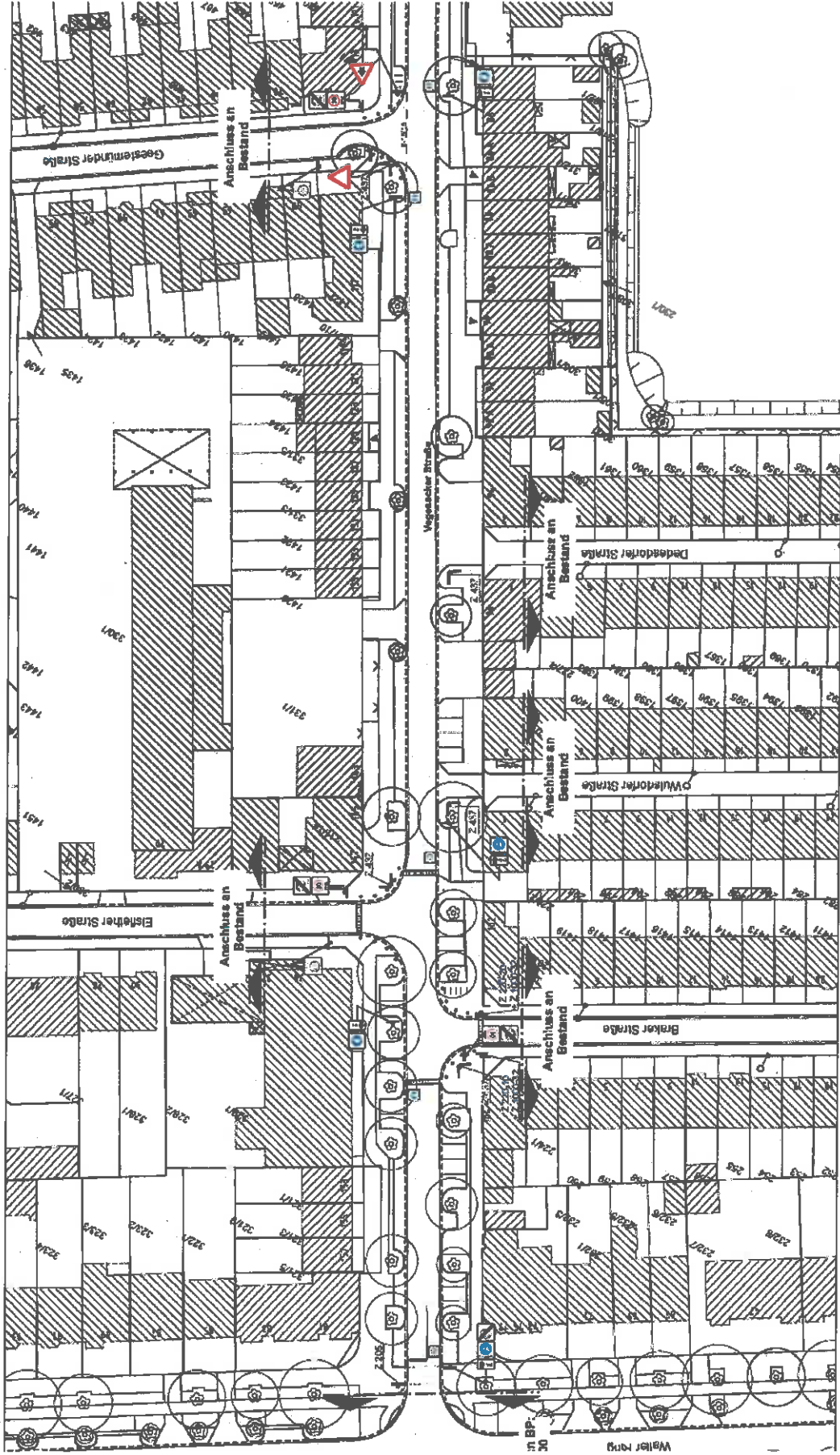
Fazit für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Vegesacker Straße:

- Nicht alle Vorgaben der Leitlinie können erfüllt werden
- Die Vorteile der Einrichtung als Fahrradstraße überwiegen jedoch:
 - Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum
 - Schaffung der Vorfahrt an einzelnen Einmündungen (Prüfauftrag)
 - Radfahrer können nebeneinander fahren
 - Die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radverkehr wird erhöht
 - Die Nahmobilität wird gefördert, dies nutzt auch dem örtlichen Einzelhandel.
 - Wenn mehr Kunden aus dem Nahbereich das Fahrrad nutzen verbessert sich auch die Erreichbarkeit für Autokunden, die dann eher einen Parkplatz finden.

Anordnungen



Anordnungen



Anordnungen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen

