

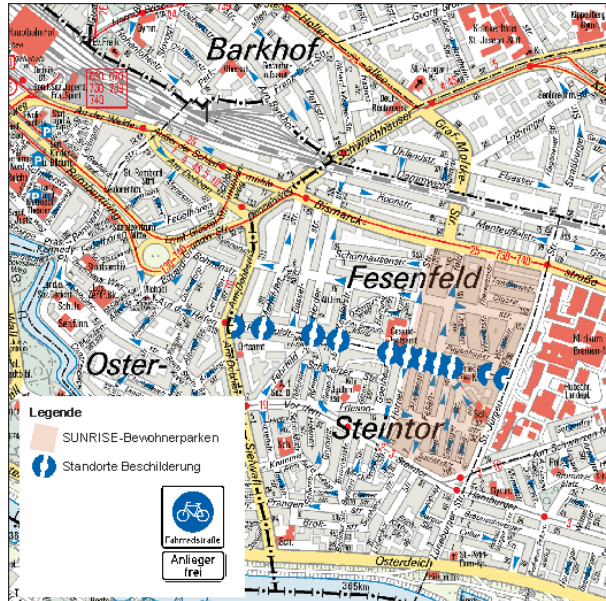
Fahrradstraße Humboldtstraße | Auswertung des Verkehrsversuchs



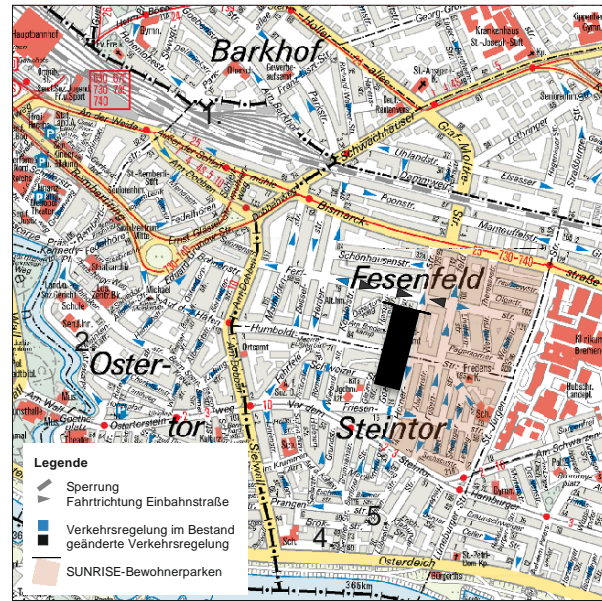
Quelle: SKUMS

Ausschuss für Mobilität & Klimaschutz, Beirat Östliche Vorstadt, 28.04.2022
Anne Mechels, Team Nahmobilität

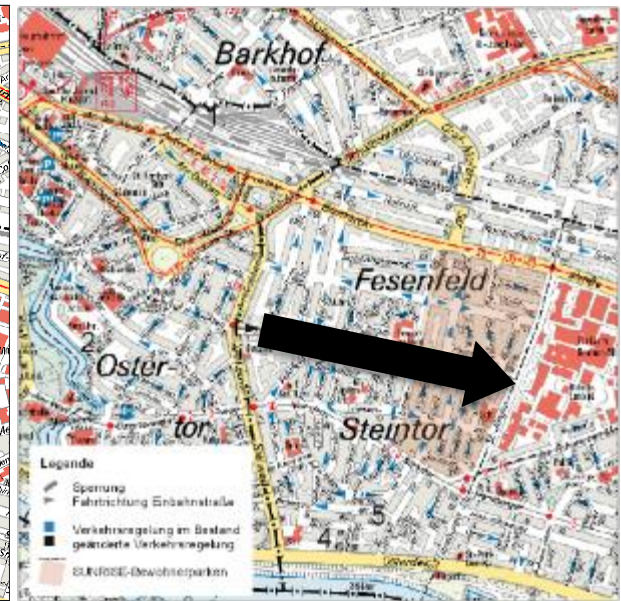
Verkehrsversuch Humboldtstraße mit drei Phasen



1. Anlieger frei
mit Zusatzzeichen beschildern
o als mildestes Mittel



2. Modalfilter
Kfz-Sperre westl. Horner Straße
+ Trennung zwischen SUNRISE-
Quartier und Nachbarstraßen
+ kein Ausweichen von
Parksuchverkehren möglich



3. Einbahnstraße
Fahrtrichtung Ost
+ Hauptrichtung des Kfz-
Durchgangsverkehrs
unterbunden
+ keine Zufahrt ins Quartier
für Klinik-Parksuchverkehr

Anlass

Konflikte in der Fahrradstraße



Ziele des Verkehrsversuchs

für eine Fahrradstraße zum Wohlfühlen

Verbesserungen in der Fahrradstraße Humboldtstraße

- I. entspannt Radfahren**
 - a. weniger Konflikte mit Kfz-Verkehr (Drängeln)
 - b. weniger Kfz-Verkehr, vor allem Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs
 - c. verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Quartierserschließung

- II. sichere Einmündung am Dobben**
 - a. ausreichend große Aufstellfläche für Radfahrende
 - b. Vorbeifahren an Kfz-Rückstau ermöglichen
 - c. Erhalt des Baumes ermöglichen

- III. sichere Kreuzung an der Sankt-Jürgen-Straße**
 - a. Vorbeifahren an Kfz-Rückstau ermöglichen
 - b. gute Sichtverhältnisse schaffen
 - c. Querungshilfe anbieten
 - d. Verbindung ins Neue Hulsberg-Viertel schaffen

- IV. sichere Querung der Fahrradstraße**
 - a. Akzeptanz der Querungshilfen erreichen

Rückblick

Start in den Verkehrsversuch



Phase 1 Anlieger frei

02. März – 02. Mai 2021



Phase 2 Modalfilter

3. Mai – 18. Juli 2021



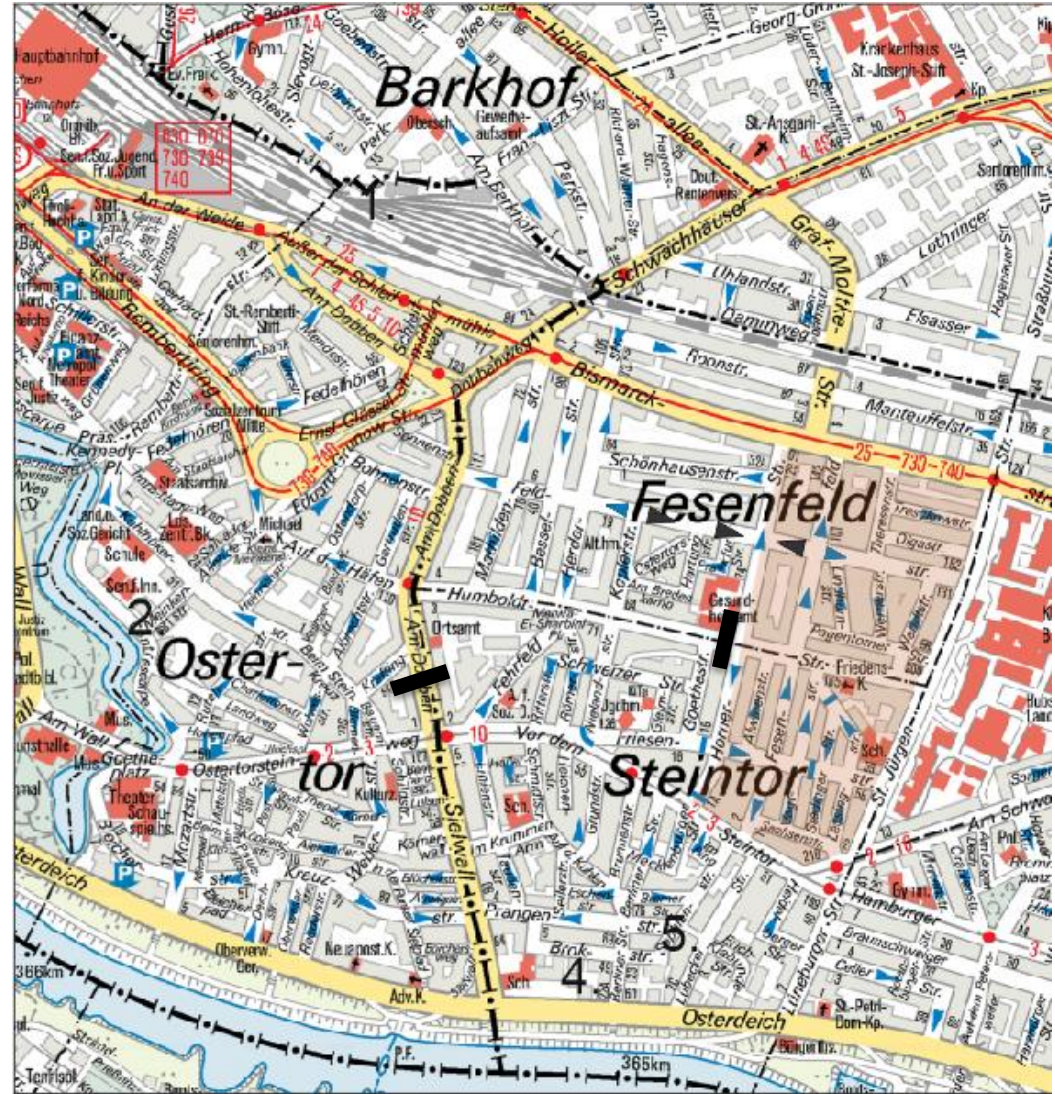
Phase 2 Modalfilter

Vorbeifahren zum Dobben



Verkehrsversuch als Reallabor

Wasserrohrbruch Am Dobben



Phase 3 Einbahnstraße

19. Juli – 17. Oktober 2021



Phase 3 Einbahnstraße

Änderungen am Anfang der Einbahnstraße ...



Phase 3 Einbahnstraße

... und am Ende



zusätzliche Phase 3b

Geradeausfahrgebot Bismarckstraße



Öffentlichkeitsarbeit

Kommunikation im Verkehrsversuch

- Online-Auftritt
www.bauumwelt.bremen.de/787306
- Pressemitteilungen
- Info-Flyer an alle Haushalte im Quartier vor dem Verkehrsversuch (Ende Februar)
- Info-Schreiben an die Gewerbetreibenden im Quartier zur Ankündigung von Phase 3
- Info-Stand und Film Night Ride am Samstag 17.07. zum Wechsel in Phase 3
- Drei Online-Umfragen (Vorher, Phase 1 und 2, Phase 3 und Abschluss des Verkehrsversuchs)
- E-Mail-Newsletter
- Flyer-Verteilaktionen am Ende der zweiten und dritten Phase
- Aushang von Info-Postern jeweils zum Wechsel in die nächste Phase



Freie Hansestadt Bremen

DIE SENATORIN FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, MOBILITÄT, STADTENTWICKLUNG UND WOHNUNGSBAU

Suche starten

RESSORT KLIMASCHUTZ UMWELT MOBILITÄT STADTENTWICKLUNG WOHNUNGSBAU

Mobilität > Aktuelle Projekte > Verkehrsversuch Fahrradstraße Humboldtstraße

Verkehrsversuch Fahrradstraße Humboldtstraße

Anlass für den Verkehrsversuch

Die Humboldtstraße ist seit 2014 eine Fahrradstraße. Die Zahl der Radfahrenden hat seitdem deutlich zugenommen und das Konzept hat sich grundsätzlich bewährt. Allerdings gibt es Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr, die auch in der Beteiligung des EU-Projekts SUNRISE  benannt wurden. Dies betrifft z. B. Drängeln, zu enges Überholen und zu hohe Geschwindigkeiten. Gerade an den Baumnasen treten solche Situationen ein. Außerdem gibt es weitere Konflikte, die die Einmündung zum Dobben (Aufstellfläche zu klein, Vorbeifahrstreifen zu schmal und zu kurz) sowie die Fußgängerampeln (fehlende Akzeptanz durch Radfahrende bei Rotlicht) betreffen.



Die Auswertung der Befragung zur Situation in der Fahrradstraße vor dem Verkehrsversuch ist online und hier heruntergeladen werden!

Downloads

Hier finden Sie Informationen und Dokumente zum Verkehrsversuch Humboldtstraße zum Download:

Wo Fahrradstraße drauf steht...

...muss auch Fahrradstraße drin sein.

Neuer Handlungsbedarf

- Urteil zu Fahrradstraße in Hannover (VG Hannover 7. Kammer, Urteil vom 13.08.2021, 7 A 5667/19)
- konsequente Umsetzung von Fahrradstraßen im Sinne der StVO
 - Zulassung des Kfz-Verkehrs als Ausnahme nur aus zwingenden oder zumindest gewichtigen Gründen
 - Möglichkeit als „Schleichweg“ provoziert Durchgangsverkehr und ist in Fahrradstraße nicht zulässig
- > Zusatzzeichen „Kfz frei“ in der Humboldtstraße folglich nicht zulässig

NP+ Entscheidung in Hannover

07:00 Uhr / 14.08.2021

Verwaltungsgericht: „Wo Fahrradstraße draufsteht, muss auch Fahrradstraße drin sein“

Noch dürfen in allen 23 Fahrradstraßen Hannovers Autos fahren. Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts könnte sich das ändern. Zum zweiten Mal kassierte die Stadt in Sachen Kleefelder Straße eine Pleite. Und erneut muss sie zugunsten von Radfahrern nachbessern – wohl nicht nur dort.



Auswertung des Verkehrsversuchs

Evaluation und Abstimmung

Module im Evaluationskonzept für den Verkehrsversuch Humboldtstraße

- **Befragung der Nutzer:innen**
 - per Online-Fragebogen
 - Fragen zur Wahrnehmung der Verkehrssituation, Verkehrsverhalten, Einschätzung

- **Verkehrszählung (mittlerer Werktag 6-10 und 15-19 Uhr)**
 - Humboldtstraße an drei Knotenpunkten (Rad-, Fuß-, Kfz-Verkehr):
Dobben, Horner Straße, St-Jürgen-Straße
 - Seitenstraßen im Quartier, insbesondere Horner Straße (Kfz-Verkehr):
Querschnitte abhängig von Variante
 - Parallelachsen (Kfz-Verkehr): Bismarckstraße, Vor dem Steintor, Osterdeich
- **Erhebung Kfz-Durchgangsverkehr**
 - Kennzeichenerfassung in Versuchsphase 1 und 3 (16-18 Uhr)
- **Videobeobachtungen**
 - Baumnasen
 - Knotenzufahrt Dobben
 - Querungssituation St-Jürgen-Straße, Fußgänger-LSA
- **Geschwindigkeitsmessung**
 - mithilfe der Geschwindigkeitsmesstafel des Ortsamtes

SUBJEKTIV

OBJEKTIV

Abstimmung

Verkehrsbehörde
Strat. Verkehrsplanung
Immissionsschutz
Senator für Inneres
Abfalllogistik
ADFC

Befragung der Nutzer:innen im Verkehrsversuch Humboldtstraße

Online-Befragungen

1. Vorher: 507 Teilnehmende
2. zu Phase 1 und 2: 716 Teilnehmende
3. zu Phase 3: 869 Teilnehmende

- engagierte Teilnahme mit hohem Anteil an Freitextantworten
- Großteil der Teilnehmenden wohnt im Quartier (2/3 bis 4/5)
- Einflüsse aus dem Prozess auf Stimmungsbild möglich. These: Die Geduld nimmt mit der Dauer des Verkehrsversuchs ab.
- Externe Einflüsse auf das Stimmungsbild:
 - Sperrung Am Dobben wg Wasserrohrbruch
 - Sperrung Sielwallkreuzung an Wochenenden
 - Klima-Rave am Rotkäppchengarten mit Sperrung der Kreuzung Dobben/Humboldtstr
- Stimmungsbild aus subjektiver Perspektive der Nutzer:innen
- Der subjektiven Wahrnehmung der Nutzer:innen werden in der Evaluation objektiv messbare Daten gegenübergestellt.

Verkehrsversuch Humboldtstraße – Phase 3

Umfrage zum Verkehrsversuch Humboldtstraße

Guten Tag!

Vielen Dank für Ihr Interesse an der Befragung zur dritten und letzten Phase im Verkehrsversuch Humboldtstraße.

Hintergrund

Die Humboldtstraße ist seit 2014 eine Fahrradstraße. Das Konzept hat sich grundsätzlich bewährt. Dennoch gibt es Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr. Mit dem Verkehrsversuch werden drei unterschiedliche Lösungen für Verbesserungen in der Fahrradstraße Humboldtstraße erprobt:

- Phase 1: Anlieger frei: nur Anlieger dürfen mit dem Auto in die Humboldtstraße fahren (2. März bis 3. Mai 2021)
- Phase 2: Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr (seit 3. Mai 2021 bis 19. Juli 2021)
- Phase 3: Einbahnstraße in Fahrtrichtung Sankt-Jürgen-Straße (ab 19. Juli 2021 bis Mitte Oktober)

Erst nach der abschließenden Auswertung begleitender Untersuchungen wird eine Entscheidung für die zukünftige Verkehrsführung getroffen.

Befragung

Mit diesem Fragebogen möchten wir Ihre Wahrnehmung der dritten Versuchsphase aufnehmen.

Beteiligen können sich alle, die die Humboldtstraße nutzen, unabhängig davon, ob sie sich mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit dem Auto, dem Roller oder anderen Verkehrsmitteln fortbewegen.

Die Bearbeitung des Fragebogens dauert max. 5-10 Minuten. Es müssen nicht alle Fragen beantwortet werden. Ihre Angaben werden erst am Ende gespeichert, wenn Sie diese absenden.

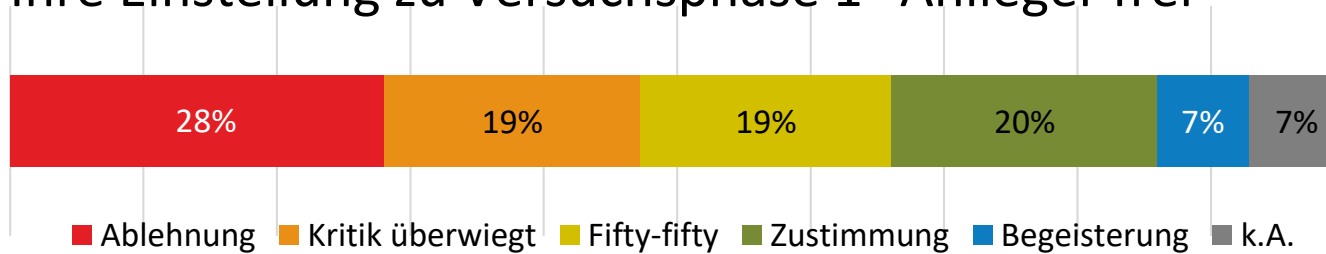
Datenschutz

Die Umfrage ist selbstverständlich anonym, d.h. dass aus den erhobenen Daten kein Rückschluss auf einzelne Personen möglich ist. Sofern Sie einzelne Freitextfelder für Bemerkungen nutzen, achten Sie bitte darauf, dort keine Informationen einzutragen, die selbst einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen (wie z.B. „besonders kritisch empfinde ich die Situation vor meinem Haus Nr. 999“). Ihre Angaben werden insgesamt ausschließlich zur Auswertung des Verkehrsversuchs verwendet und nicht an Dritte weitergegeben. Bitte beachten Sie außerdem unsere [Datenschutzerklärung](#).

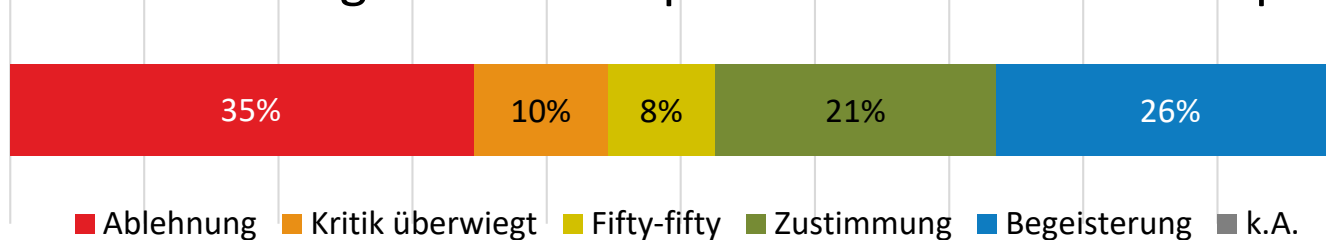
Wir freuen uns über Ihre Teilnahme!

Was halten Sie davon?

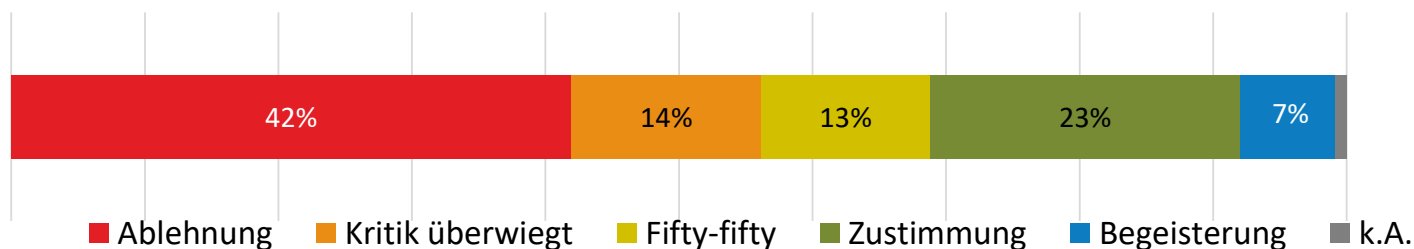
Ihre Einstellung zu Versuchsphase 1 "Anlieger frei"



Ihre Einstellung zu Versuchsphase 2 "Kfz-Durchfahrtsperre"



Ihre Einstellung zu Versuchsphase 3 "Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr"



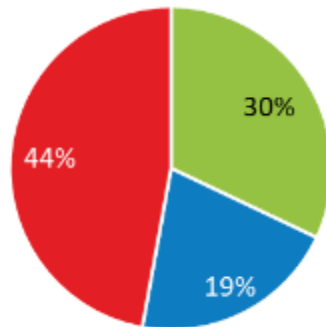
Stimmungsbild Versuchsphasen

Was halten die Nicht-/Bewohner:innen davon?

Bewohner:innen
des Quartiers

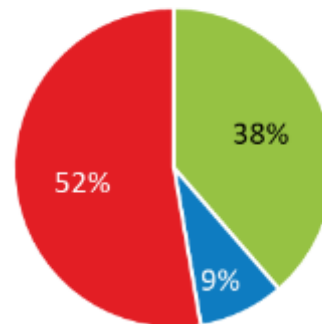
Phase 1

Einstellung
zum
Anlieger frei



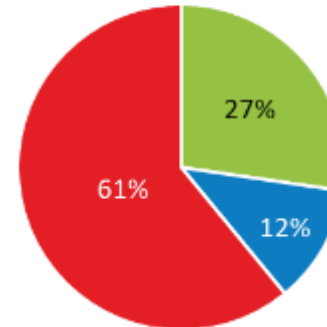
Phase 2

Einstellung
zum
Modalfilter



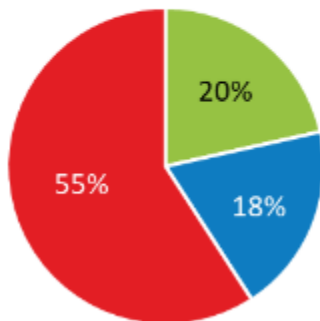
Phase 3

Einstellung zur
Einbahnstraßenregelung
für den Kfz-Verkehr

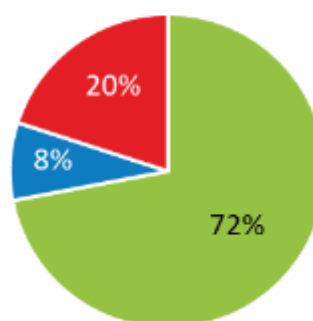


Nicht-
Bewohner:innen

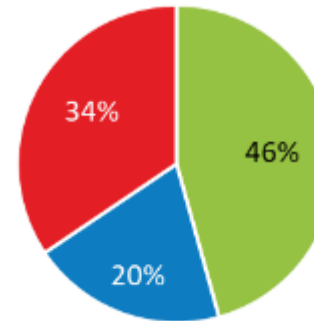
Einstellung
zu
Anlieger frei






Einstellung
zum
Modalfilter



Einstellung zur
Einbahnstraßenregelung
für den Kfz-Verkehr



 Zustimmung
 neutral
 Ablehnung

Kfz-Erschließung in den Versuchsphasen

Umwegfahrten | Beispiel Besselstraße

Problematik Umwegfahrten

Kfz-Erschließung

Beispiel von A nach B

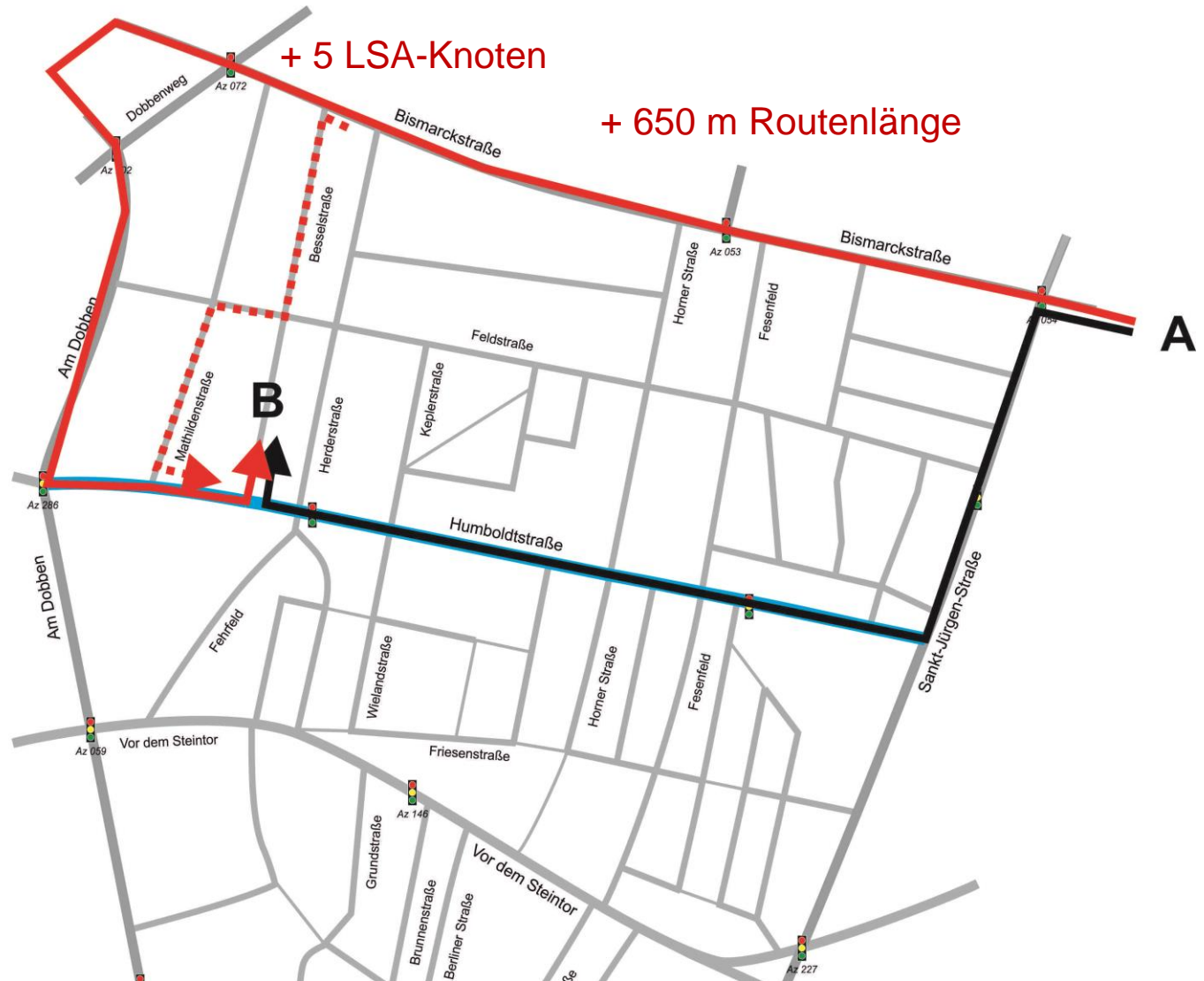
A Bismarckstraße
aus Richtung Osten
kommend

B Ziel in der Besselstraße S

➡ Vorher-Route
= Phase 1 Anlieger frei

➡ Phase 2 Modalfilter
Umwegfahrten über
Blockumfahrung Dobben
= Phase 3 Einbahnstraße

⋯ Abkürzung durch
Besselstraße N



aber ca. 480 m kürzere Strecke mit dem Auto in der Fahrradstraße

Kfz-Erschließung in den Versuchsphasen

Umwegfahrten | Beispiel Wendtstraße

Problematik Umwegfahrten

Kfz-Erschließung

Beispiel von A nach B

A Bismarckstraße
aus Richtung Osten
kommend

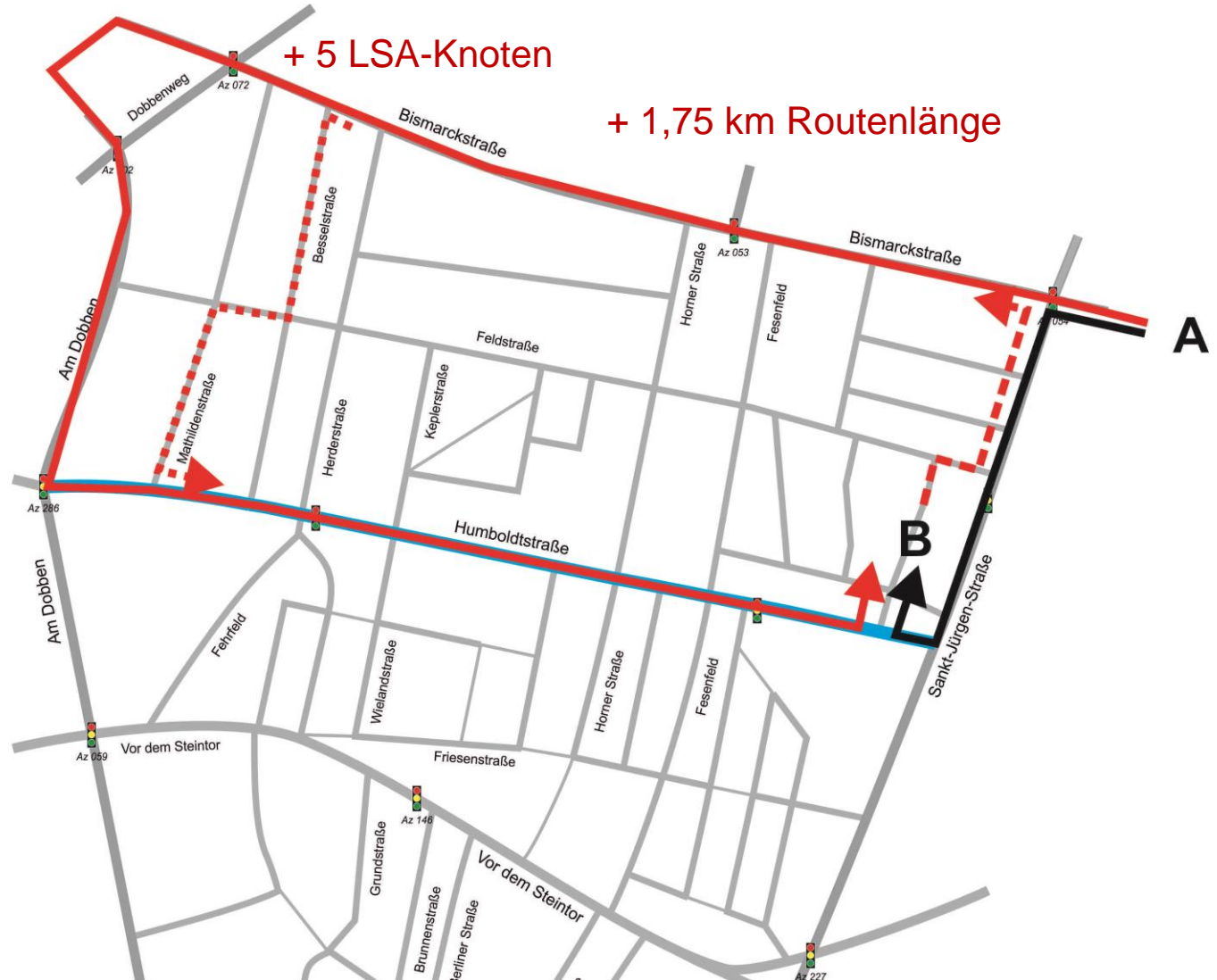
B Ziel in der Wendtstraße

➡ Vorher-Route
= Phase 1 Anlieger frei
= Phase 2 Modalfilter

➡ Phase 3 Einbahnstraße
Umwegfahrten über
Blockumfahrung Dobben

⋯ Abkürzung durch
Besselstraße

⋯ am Ziel keinen Parkplatz
gefunden? dann geht es
wieder von vorne los

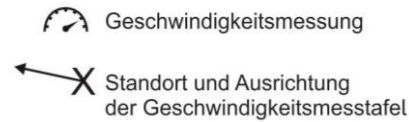


> 800 m Geduld mit dem Auto in der Fahrradstraße

Geschwindigkeitsmessung mit Geschwindigkeitsmesstafel

Höhe Goethestraße

- Fahrtrichtung Osten
- im Abschnitt Wielandstraße bis Goethestraße
- Auswertung von einer Kalenderwoche am Ende jeder Versuchsphase
- Messung aller Fahrzeuge (also Fahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge und Kfz)



Evaluation des Verkehrsversuchs

Geschwindigkeitsmessung

Erkenntnisse

- Anzahl der Messungen bestätigt die Zähldaten
- Phase 1 Anlieger frei: keine Veränderung zur Vorher-Situation
- Phase 2 Modalfilter: deutliche Verkehrsberuhigung, deutlich weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen und weniger Raser
- Phase 3 Einbahnstraße: leichte Verbesserung gegenüber Vorher-Situation

Versuchsphase		Anzahl der Messungen	Fahrradgeschwindigkeiten (<25km/h)	Geschwindigkeitsüberschreitungen (>35km/h)		Raser* (>50km/h)
Vorher	KW 8	60.704	37.728	3.689	6%	81
Phase 1 Anlieger frei	KW 16	61.704	34.155	3.794	6%	91
Phase 2 Modalfilter	KW 28	49.696	42.533	832	< 2%	20
Phase 3 Einbahnstraße	KW 39	53.095	32.128	2.929	5,5%	94

* v.a. an den Wochenenden nachts

Kfz-Verkehrszählung

Phase 1 Anlieger frei

Versuchsphase 1 Anlieger frei

Auswertung Evaluation

keine nennenswerte Änderung
der Kfz-Verkehrsmengen
ggü. Vorher-Situation (< 10%)

Anmerkung

Analyse auf Basis punktueller Erhebungen,
keine flächendeckende Erfassung!



Kfz-Verkehrszählung

Phase 2 Modalfilter

Versuchsphase 2 Modalfilter

Auswertung Evaluation

Zunahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

Abnahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

- Kfz-Verkehrsverlagerung
- Falschfahren entgegen der Einbahnstraße

Anmerkung
Analyse auf Basis punktueller Erhebungen,
keine flächendeckende Erfassung!



Kfz-Verkehrszählung

Phase 3 Einbahnstraße

Versuchsphase 3 Einbahnstraße

Auswertung Evaluation

Zunahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

Abnahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

- - - Kfz-Verkehrsverlagerung

- - - Falschfahren entgegen
der Einbahnstraße

Anmerkung

Analyse auf Basis punktueller Erhebungen,
keine flächendeckende Erfassung!



Kfz-Durchgangsverkehr

Erhebung in drei Querschnitten [16-18 Uhr]

- **Phase 1 Anlieger frei:** Abnahme um ein Drittel bis zu Hälfte
- **Phase 2 Modalfilter** (nicht dargestellt): Herausnahme des Durchgangsverkehrs in beiden Richtungen
- **Phase 3 Einbahnstraße:** Herausnahme des Durchgangsverkehrs in Richtung Westen; Zunahme R. Ost



Vorher Evaluation (Zählung 2019)
Phase 1 Anlieger Frei (Zählung 2021)
Phase 3 Einbahnstraße (Zählung 2021)

362 - Gesamtzufahrten
 (26%) - prozentualer Anteil der Durchgangs-
 verkehre an den Gesamtzufahrten

Kfz-Verkehrszählung

Erhebungen im Querschnitt (6-10 und 15-19 Uhr)

Bismarckstraße



8.295

8.866 (+7%)

9.782 (+18%)

deutliche Zunahmen in
Phase 3 (vgl. Hinweis b)

Achtung: Immissionsschutz!

Vor dem Steintor



2.492

2.355 (-5%)

2.350 (-6%)

leichte Zunahmen

entgegen der Einbahnstraße
in der Humboldtstr.

Osterdeich



11.211

9.844 (-12%)

8.513 (-24%)

deutliche Abnahmen in
Phase 3 (vgl. Hinweis b)



Hinweise

- a. pandemiebedingt in 2021 Abnahmen ggü. Vorherzählung 2019 (bis zu 15%)
- b. Zählung Phase 3 mit Auswirkungen aus Verkehrsversuch Martinistraße (Teileinbahnstraße) und Einbahnstraße Am Wall

Kfz-Verkehrszählung in Parallelachsen

[Kfz/6-10+15-19 Uhr]

Vorher-Zählung (08.2019)

Phase 2 Modalfilter (07.2021)

Phase 3 Einbahnstraße (10.2021)

Unfallzahlen und Rettungssicherheit

Einschätzung des Senators für Inneres

Auswertung der Verkehrsunfallzahlen

Versuchsphase	Betrachtungszeitraum	Versuchszeitraum 2021	Vergleichszeitraum 2020
Phase 1 Anlieger frei	01.03. – 02.05.	4	2
Phase 2 Modalfilter	03.05. – 18.07.	9*	5
Phase 3 Einbahnstraße	19.07. – 15.10.	3	9

* davon 4 im Nahbereich des Modalfilters

Einschätzung der Polizei

- Nutzung der Humboldtstraße als Durchfahrtstraße ist aus polizeilicher Sicht im Hinblick auf die Einsatzbewältigung im Bereich des Steintorviertels zwingend erforderlich
- **Kfz-Durchfahrtssperre in der Humboldtstraße durch Poller als Ausschlussgrund**

Von Einsatzkräften der Feuerwehr wurden keine negativen Auswirkungen zur Rettungssicherheit in der Humboldtstraße vorgetragen

Videobeobachtungen

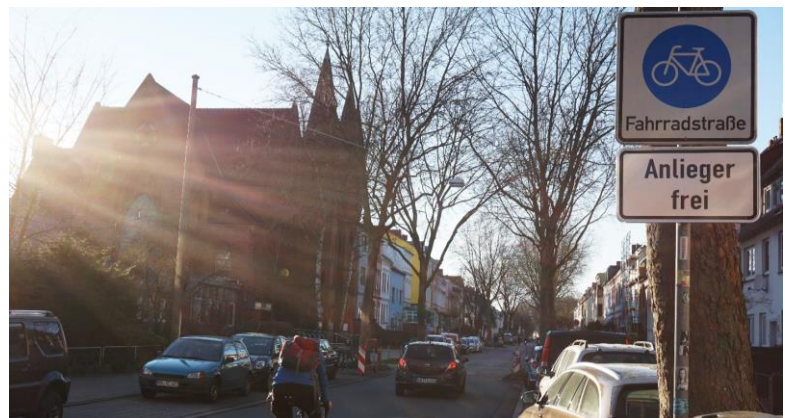
von typischen Konfliktsituationen

		Vorher	Phase 1 Anlieger frei	Phase 2 Modalfilter	Phase 3 Einbahnstraße
Konflikte	Knotenzufahrt Am Dobben	ARAS zu klein und schlecht erreichbar, regelmäßiges Vorbeifahren über Gehweg und im Gegenverkehr	keine relevante Änderung	ARAS größer aber nicht immer ausreichend, Vorbeifahren über freigehaltene Parkbucht, seltener Behinderungen durch längeren Kfz- Rückstau	Reiner Radfahrstreifen in Knotenzufahrt, d.h. keine Konflikte mit Kfz- Rückstau
	Baumnasen	Konflikte an Engstelle durch Kfz im Begegnungs- verkehr	keine relevante Änderung	etwas konfliktärmer durch weniger Kfz und Entschleunigung	Konfliktärmer ohne Kfz- Begegnungen
	Knotenzufahrt Sankt-Jürgen- Straße	Vorbeifahren an wartenden Kfz häufig nicht möglich	keine relevante Änderung	etwas konfliktärmer durch weniger Kfz	Vorbeifahren möglich durch geänderte Querschnittsaufteilung
	Querung Sankt-Jürgen- Straße	Schlechte Sichtverhältnisse, keine Querungshilfe	keine relevante Änderung	Entlastung durch weniger Kfz-Abbieger	Übersichtlicher durch Herausnahme einbiegender Kfz
	Fußverkehrs- ampeln	Querung überwiegend ohne Anforderung, geringe Rotlicht- Akzeptanz durch Radfahrende	Herausnahme aus dem Verkehrsversuch, keine entsprechende Maßnahme		

Fazit zum Verkehrsversuch

Empfehlung






- Phase 3 Einbahnstraße wegen Kfz-Erschließung des östlichen Quartiers und Immissionsschutz problematisch
 - Phase 2 Modalfilter wegen Kfz-Verlagerungen in Seitenstraßen und Einsatzwegen der Polizei problematisch
 - Phase 1 Anlieger frei Wirkungen in unzureichend
 - aber: Vorher-Situation nicht tragbar
- > Vorschlag für ein Umsetzungskonzept abgeleitet aus dem Verkehrsversuch



Empfehlung für Umsetzung Teil-Einbahnstraße

Konzeption Teil-Einbahnstraße

Anpassungsmaßnahmen

-  Einbahnstraße endet an der Horner Straße
-  Zusatzzeichen „Anlieger frei“
-  Geradeausfahrgebot Bismarckstraße auf Höhe Besselstraße
-  Umdrehen der Fahrtrichtung:
 - Schönhausenstraße
 - Feldstraße ab Keplerstr. bis Horner Straße
-  breiter Radfahrstreifen in der Knotenzufahrt Dobben



Teil-Einbahnstraße

Wirkungen

Konzeption Teil-Einbahnstraße zu erwartende Wirkung

Zunahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

Abnahmen Kfz-Verkehr

- > 10%
- > 30%
- > 50%

Falschfahren entgegen
der Einbahnstraße

Quartier westlich Horner Straße:
Kfz-Erschließung wie Modalfilter,
Kfz-Abfluss wie Einbahnstraße

Quartier östlich Horner Straße:
Kfz-Erschließung wie Vorher,
Kfz-Abfluss wie Modalfilter

Kfz-Durchgangsverkehr
wie Anlieger frei

Anmerkung
Plausible Annahmen abgeleitet aus der Auswertung des
Verkehrsversuchs



Verkehrsversuch Humboldtstraße

Austausch

Gibt es Fragen oder Hinweise?

Ich freue mich auf die Diskussion!

Konzeption Teil-Einbahnstraße

Anpassungsmaßnahmen

-  Einbahnstraße endet an der Horner Straße
-  Zusatzzeichen „Anlieger frei“
-  Geradeausfahrgebot Bismarckstraße auf Höhe Besselstraße
-  Umdrehen der Fahrtrichtung:
 - Schönhausenstraße
 - Feldstraße ab Keplerstr. bis Horner Straße
-  breiter Radfahrstreifen in der Knotenzufahrt Dobben



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Wie wir zu erreichen sind

Team Nahmobilität

Ansprechpartnerin: Anne Mechels

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Email: nahmobilitaet@bau.bremen.de

Webseite: www.verkehr.bremen.de

Informationen zum Verkehrsversuch: www.bauumwelt.bremen.de/787306