

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)**
Vorlage Nr. 19/537 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 06.12.2018**

Anpassung der „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“

Sachdarstellung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat am 5.3.2015 der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) die Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen vorgelegt (Vorlage Nr. 18/521). Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP), das am 29.Juli.2014 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossen wurde, wird unter „Maßnahme D8 Fahrradstraßen“ definiert:

„Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Hauptrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.“

Die bereits vorliegenden Leitlinien enthalten wichtige Kriterien für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Einklang mit den Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.). Anlass für eine Überarbeitung und Anpassung der bestehenden Leitlinien (siehe nachfolgende Anlage) war die Erkenntnis, dass eine deutlichere Kennzeichnung der Fahrradstraßen dazu beitragen kann, sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Akzeptanz der Fahrradstraßen und die dort herrschenden Verkehrsregeln durch den Kfz Verkehr zu erhöhen. Gleichzeitig soll die Attraktivität der Fahrradstraßen für den Radverkehr verbessert werden.

Beschlussvorschlag:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Vorlage zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) beschließt die in der Anpassung der Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen erfolgten Änderungen.

ANLAGE

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Stand: 08.11.2018

Anforderungsprofil Fahrradstraßen

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dies gilt generell für alle Streckenverläufe der Radpremiumrouten in der Stadtgemeinde Bremen.

Nach § 41 Abs. 1 Anlage 2 lfd. 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.“

Fahrradstraßen sollen gemäß „Handlungskonzept VEP Bremen 2025“ im Haupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet werden.¹ Es gelten die Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]).

Fahrradstraßen sollten über den gesamten Streckenzug möglichst einheitlich gestaltet sein.

Damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrer gerecht wird, sollte die Fahrradstraße an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt erhalten, soweit keine Straßen mit Bus-/ Straßenbahnverkehr bzw. Straßen des Vorbehaltsnetzes gekreuzt werden (siehe unter 1.2)



Z. 244.1 StVO Beginn - und



Z. 244.2 StVO Ende einer Fahrradstraße

Die Zeichen 244.1 und 244.2 stehen am Anfang bzw. Ende der Fahrradstraße.

An Kreuzungen und Einmündungen ist das Zeichen 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ in der Fahrradstraße jeweils hinter der Kreuzung / Einmündung anzuordnen. Nur am Ende der Fahrradstraße ist Zeichen 244.2 anzuordnen.

In einer Fahrradstraße können Kfz mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Im Regelfall soll dies mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ angeordnet werden. Ist dies, z. B. wegen der Straßennetzstruktur, nicht möglich, ist „Kfz frei“ anzuordnen. Generell sollte in Fahrradstraßen der ggf. zugelassene Kfz-Verkehr reduziert werden. Hierfür sind alle Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung geeignet, die nicht die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Radverkehrs beeinträchtigen.

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

Für die Gestaltung der Fahrradstraßen gelten in der Stadtgemeinde Bremen die folgenden Grundsätze:

1. Sicherheit und Konfliktfreiheit

- 1.1. Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen
- 1.1.1. mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw² Kfz bis max. 5.000) 6,50 m
 - 1.1.2. mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
 - 1.1.3. mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
 - 1.1.4. mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
 - 1.1.5. mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
 - 1.1.6. mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Die genannten Fahrbahnbreiten sollten 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 Durchfahrtbreite von 4,50 m punktuell oder auf kurzen Abschnitten ausnahmsweise unterschritten werden.

1.2. Bevorrechtigung der Fahrradstraße (Instrumentarium mit Alternativen)

Fahrradstraßen sind gemäß ERA³ 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 werden erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt.“*

Fahrradstraßen sollen in Fahrradhaupttrouten und Routen mit hoher Nachfrage grundsätzlich bevorzugt geführt werden. Hiervon kann in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

1.3. Die Vorfahrt der Fahrradstraße erfolgt durch Beschilderung oder durch bauliche Maßnahmen. Die baulich eindeutige Herstellung der Vorfahrt ist als Vorzugslösung anzuwenden. Sollte eine bauliche Lösung nicht erforderlich oder nicht zeitnah umsetzbar sein, kann durch Beschilderung, ggf. durch Markierung unterstützt, die Vorfahrt angeordnet werden. Dies kann durch die nachfolgenden variabel bzw. alternativ einsetzbaren Maßnahmen erreicht werden:

- Vorfahrt an der nächsten Einmündung (Z. 301). Dies ist nur bei maximal drei aufeinander folgenden Einmündungen möglich.
- Ausweisung als Vorfahrtstraße (Z. 306).
- Ohne Beschilderung bei Gehwegüberfahrten über einmündende Straßen (bauliche Maßnahme).

An Kreuzungen und Einmündungen von mehreren Fahrradstraßen gilt im Regelfall, soweit keine abweichende Regelung angeordnet ist, die Vorfahrtsregelung rechts vor links. Eine Vorfahrtsregelung kann in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und Wertigkeit der Verbindung für den Radverkehr und den örtlichen Verhältnissen eingerichtet werden.

1.4. Integration in Tempo-30-Zonen

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. Die Tempo-Zone ist dann rechts und links der Fahrradstraße aufzuheben.

2 DTVw=Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr

3 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010/ S. 60

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

- 1.6. Kreuzen Fahrradstraßen Straßen mit Busverkehr bzw. Straßen des Vorbehaltsnetzes, ist zu prüfen, ob eine sichere Querung für den Radverkehr durch geeignete Querungshilfen (einschl. LSA) hergestellt werden kann.

1.7. Kennzeichnung/Markierung der Fahrradstraße

- Fahrradstraßen werden mit einer unterbrochenen weißen Leitmarkierung (Zeichen 340) mit Breitstrich gekennzeichnet. Auf der Fahrbahnoberfläche soll Zeichen 244.1/2 mit dem Schriftzug „Fahradstraße in Kombination mit entsprechendem Piktogramm des genannten Verkehrszeichens im Bereich der Zufahrten mit 2,0 m x 2,6 m jeweils als großes Piktogramm markiert werden. In Höhe der einmündenden Straßen soll das Zeichen als Piktogramme mit 1,0 m x 1,3 m zur Kennzeichnung im Streckenverlauf markiert werden.
- Die Entflechtung vom ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr am Ende der Fahrradstraße vor LSA soll grundsätzlich durch die Ausbildung eines möglichst breiten Fahrradschutzstreifens (mind. 1,25 m) in der zu erwartenden Kfz-Staulänge vor der LSA am Knotenpunkt erfolgen. Dieser Schutzstreifen soll in einer ausreichend großen vorgezogenen Aufstellfläche (anzustrebende Länge i.d.R. 5,00 m) enden.
Die auf den Knoten zuführende Kfz-Spur benötigt eine Mindestbreite (incl. Schutzstreifen von mindestens 1,25 m) von 3,50 m.

- 1.8. 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 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.

- 1.9. In Fahrradmodellquartieren wird der Radverkehr nicht auf einer einzelnen Fahrradstraße gebündelt, sondern flächenhaft auf das gesamte Areal gleichmäßig verteilt. Ziel ist es, eine Fahrradzone in einem abgegrenzten Bereich zu schaffen und an das übergeordnete Haupttroutennetz anzubinden. Dazu finden die unter Punkt 1.1 bis 1.8 genannten Vorgaben dieser Leitlinie bei der Einrichtung und dem Betrieb eines „Fahrrad(modell)quartiers“ keine Anwendung.

2. Schnelligkeit

- 2.1. In Fahrradstraßen sollen die mit dem Fahrrad üblichen Geschwindigkeiten von 20-25 km/h grundsätzlich erreicht werden können.
- 2.2. Es ist ein ebener Belag (i.d.R. Asphalt) zu verwenden. Pflasterbeläge können in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichem Anspruch belassen werden, wenn sie dennoch einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen, ggf. durch ebene Betonsteine bzw. Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche.
- 2.3. Auf Neuanlagen von Hochpflasterungen im Fahrbahnquerschnitt ist zu verzichten.

2.4. Zur Gewährleistung einer sicheren Querung können in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke Kfz und Rad geeignete Querungshilfen für zu Fuß Gehende hergestellt werden. Fußgänger-LSA und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sind in Fahrradstraßen nach Möglichkeit zu vermeiden.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Vor und bei Einrichtung bzw. Inbetriebnahme einer Fahrradstraße wird die Öffentlichkeit, Anwohner und die Verkehrsteilnehmer über die Presse sowie Informationen in Form von Musterfaltblättern, die auch im Internet bereitgestellt werden, über die hier geltenden Verkehrsregeln informiert.