

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S) am 27.04.2017**

Sicherheit des Radverkehrs in der Parkallee

A. Sachverhalt

Der Abgeordnete Herr Saxe hat am 24. November 2017 folgende Berichtsbitte geäußert:

„Die Fahrradstraße Parkallee ist Teil der ersten Radpremiumroute Uni-Marktplatz. Auf Wunsch des Beirates Schwachhausen wurden wegen Parkplatzproblemen Parkplätze im Bereich der Fahrbahn eingerichtet. Auch außerhalb der Parkstände wird auf der Fahrbahn geparkt. Fahrradfahrer*innen fahren deshalb Slalom in der Straße oder verwenden weiter den aufgegebenen Fahrradweg. Sicher auch aus Unkenntnis kommt es zu häufigen Nötigungen in der Parkallee. Wenn Fahrradfahrer*innen einen Sicherheitsabstand von 1,50 Metern zu den parkenden Autos halten, können sie schwierig von Kraftfahrzeugen überholt werden. Autofahrer*innen fühlen sich dann möglicherweise provoziert. Neben mindestens zwei mir bekannten Unfällen komme ich zu der Auffassung, dass aus Sicherheitsgründen die Situation in einer Fahrradstraße, wo der Radverkehr Vorrang hat und Autofahrer*innen Gäste sind, nicht mehr akzeptabel ist. Erschwerend kommt aber hinzu, dass es sich hier um eine Premiumroute handelt. Solche Verhältnisse müssen meines Erachtens sowohl in Fahrradstraßen wie Radpremiumrouten in Zukunft per Richtlinie ausgeschlossen werden. Folgende Fragen bitte ich zu beantworten:“

Vorbemerkung:

Die hier genannte Fahrradrouten wurde seinerzeit nicht als Radpremiumroute sondern als Fahrradrouten geplant und gebaut. Insofern sind hier nicht erhöhte Qualitätskriterien von Radpremiumrouten Grundlage der Planung gewesen, sondern die Qualitätskriterien, die bislang Fahrradrouten zugrunde gelegt werden.

1. Gibt es Gespräche mit dem Beirat Schwachhausen oder sind solche geplant, um die Situation dort zu verbessern?

Auf Wunsch des Beirates Schwachhausen wurden bei der Realisierung der Radroute Parkplätze im Bereich der Fahrbahn eingerichtet. In der Beiratssitzung vom 23.02.2016 hat sich der Beirat Schwachhausen erneut mehrheitlich für die Beibehaltung der Parkplätze auf der Fahrbahn ausgesprochen.

2. Ist es aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll und geplant, das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden?

Das Parken in zweiter Reihe auf der Fahrbahn ist in der Parkallee, im Bereich der dort angeordneten Fahrradstraße zwischen Friedenstunnel und Am Stern, außerhalb der gekennzeichneten Bereiche in Höhe der Bäume nicht erlaubt und gefährdet in Verbindung mit dem hohen Kfz-Durchgangsverkehr die Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Nach Überprüfung durch die Verwaltung beachtet der Kfz-Verkehr die Bevorrechtigung des Radverkehrs in der Fahrradstraße oft nicht. Trotz beengter Verhältnisse, die durch das beschriebene falsche Parkverhalten verursacht werden, versuchen Kfz die Radfahrenden in Situationen ohne aus-

reichenden Sicherheitsabstand regelwidrig zu überholen, bringen diese hierdurch in Bedrängnis und gefährden sie. Die vorliegenden Erfahrungen und entsprechenden Beschwerden von Radfahrenden sind ein Beleg dafür, dass das Parken in Höhe der Bäume auf der Fahrbahn im genannten Abschnitt der Parkallee zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unterbunden werden sollte.

3. Ist eine verstärkte Verkehrsüberwachung sowohl des ruhenden wie des fahrenden Verkehrs geplant?

Um die Gefährdung des Radverkehrs zu minimieren ist eine Durchsetzung einer Parkordnung, die das Parken in zweiter Reihe in der Parkallee unterbindet, offensichtlich nur durch eine verstärkte Überwachung des Parkens erreichbar. Das Innenressort ist durch den SUBV gebeten worden, hier im Rahmen der Verkehrsüberwachung verstärkt tätig zu werden.

4. Ist es sinnvoll, die Leitlinie für Fahrradstraßen als auch die zu erstellende Richtlinie für Radpremiumrouten so zu gestalten, dass solches verkehrsgefährdende Parken auf der Fahrbahn unterbunden wird?

Die Leitlinie Fahrradstraßen wurde nach der Realisierung der Radroute Präsident-Kennedy-Platz – Universität beschlossen. Die Leitlinie definiert u.a. Mindestmaße für die Durchfahrtbreiten in Fahrradstraßen in Abhängigkeit zur Verkehrsstärke des Rad- und Kfz-Verkehrs. Diese nachträglich mit der Fahrradstraßenleitlinie aufgestellten Durchfahrtbreiten werden dort, wo in der Parkallee in zweiter Reihe geparkt wird, unterschritten. Ein Ausweichen auf die Gegenfahrbahn zum Überholen ist durch die getrennten Richtungsfahrbahnen nicht möglich. Daher müssen Kfz hinter den Radfahrenden bleiben, wenn der Sicherheitsabstand beim Überholen nicht eingehalten werden kann.

Generell können bauliche Engpässe durchaus in Verbindung mit weniger Kfz-Verkehr zulässig sein, wenn eine Beseitigung der Engpässe aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit, der Stadtverträglichkeit, des Baumschutzes o.a. zunächst nicht geboten ist. Die generelle Frage des Umgangs mit Engpasssituationen soll in Verbindung mit der Festlegung von Standards von Radpremiumrouten und einer Überarbeitung der Leitlinien für Fahrradstraßen definiert werden.

5. Die Regeln für Fahrradstraßen sind vielen Nutzer*innen und auch den Autofahrer*innen nicht bekannt. Wie kann man diesen Zustand verbessern? Sind Transparente mit den wichtigsten Regeln sinnvoll, wie sie in Hamburg verwendet werden?“

Die Regeln der Straßenverkehrsordnung sind den Verkehrsteilnehmer*innen im Großen und Ganzen bekannt. Die Fahrradstraßen, die bereits in den 80er Jahren – damals noch als Modellversuch - bundesweit zuerst in Bremen eingerichtet wurden, haben seit gut 20 Jahren Eingang in die StVO gefunden. Seither ist das Thema nicht nur Bestandteil der Führerscheinprüfung sondern war darüber hinaus mehrfach in der Presse und anderen Medien. Es geht daher wohl eher um die Akzeptanz und Beachtung der bekannten Regeln als um die Erklärung und Vermittlung der Regeln. Zur Wirksamkeit von Transparenten liegen hier keine Informationen vor. In Hamburg stellt sich die Situation des Radverkehrs zudem anders dar als in Bremen. Die Verhältnisse dort sind nicht auf Bremen übertragbar. Mittels entsprechender Markierung (Wiederholung des Verkehrszeichens als Markierung auf der Fahrbahn) können alle Verkehrsteilnehmende zusätzlich zur Beschilderung als Fahrradstraße auf die Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Unterstützt werden kann dies durch Flyer, die an die Autofahrer*innen vor Ort verteilt werden, aber auch eine verstärkte Ahndung von Verstößen gegen die Parkordnung. Zur Unterstützung sollte auch eine Geschwindigkeitsüberwachung erwogen werden.

B. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.