

Bremens Fahrradstrassen und die erste Fahrradzone Deutschlands



Quelle: SKUMS

Anne Mechels, Team Nahmobilität – Freie Hansestadt Bremen
Mobilservice-Webinar Velostrassen, 15.06.2021

Die Fahrradstraße

eine Idee aus Bremen

Ein Radweg mitten auf der Fahrbahn 10.1982

Neuer Versuch in der Findorffer Herbststraße / „Contrescarpe-Projekt“ war erfolgreich

hom. Bremens Radfahrer sollen es zukünftig beim Befahren von Einbahnstraßen noch besser haben als bisher. Nachdem nämlich der 1980 gestartete Versuch „Radfahrstreifen Contrescarpe“ mit Erfolg zu Ende gegangen ist, wollen die zuständigen Planer im Innen- und Bauressort im kommenden Jahr ein völlig neues Radwegkonzept in der Findorffer Herbststraße in die Tat umsetzen.

Das in der Bundesrepublik einmalige Modell wird aus Bremer Mitteln der Aktion „SOS Straße“ finanziert und soll nach vorsichtigen Schätzungen von Klaus Hinte, Experte in kommunalen Verkehrsfragen, etwa 10 000 Mark kosten. „Wenn der Versuch klappt, der bis Ende 1982 dauert, müßten wir bei weiteren ähnlichen Maßnahmen nur noch 2000 bis 3000 Mark ‚berappen‘“, meinte Hinte.

Ähnlich wie in der Contrescarpe ist auch in der Herbststraße ein Fahrradweg geplant, der sowohl in als auch gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße benutzt werden kann. Neu ist jedoch, daß dieser Weg nicht wie üblich am Rand der Fahrbahn markiert wird, sondern genau in der Mitte. Damit bleibt nämlich das beidseitige Parken — eine Fahrzeugreihe parkt auf der Fahrbahn, die andere halb aufgesetzt auf dem Fußweg — gewährleistet. Die in der Mitte verbleibende Durchfahrt soll als Radweg beschildert werden, darf aber auch von Kraftfahrzeugen weiterhin genutzt werden — allerdings nur mit Schrittgeschwindigkeit. Der Autofahrer tut gut daran, sich an dieses Gebot zu halten, denn die entgegenkommenden Radler haben absoluten Vorrang.

„Wir sind der Ansicht, daß dieses Modell — sieht es auch auf den ersten Blick recht gefährlich aus — objektiv mehr Sicherheit für die Radfahrer bietet als herkömmliche Radwege. Die Statistiken weisen nämlich aus, daß sich die meisten Unfälle an Einmündungen

und besonders an Grundstücksausfahrten ereignen und nicht im Längsverkehr. Häufig entzogen sich die Verkehrsteilnehmer auf zwei Rädern nämlich an solchen Gefahrenpunkten dem Sichtfeld der Kraftfahrer. Bei unserem Modell dagegen hat der Autofahrer den Radler praktisch genau vor der Nase und damit natürlich auch besser im Auge“, erklärte Hinte.

Wie schon beim Versuch „Contrescarpe“, begleitet die Gesellschaft für Landeskultur, Bremen (GfL), auch die Maßnahme in der Herbststraße. Nach Auskunft von Gunter Ruwenstroth von der GfL sollen zum Beispiel vor, während und nach der Einführung der Neuregelung die Anwohner befragt und Messungen vorgenommen werden. „Wenn sich das Modell bewährt, könnte es auch in

anderen Bereichen Anwendung finden“, stellte Ruwenstroth in Aussicht.

Was in der Herbststraße erst untersucht werden muß, steht beim Experiment „Contrescarpe“ schon fest. Die GfL legte konkrete Zahlen vor, nach denen sich der Radfahrverkehr nach der Umstellung insgesamt verdoppelt hat. Gleichzeitig ist die Nutzung von „gefährlichen Fahrrouten“ — vorher führen in entgegengesetzter Richtung der Einbahnstraße rund 14 Radfahrer auf dem Gehweg, 51 in den Wallanlagen und fünf auf der Fahrbahn — auf ein Minimum zurückgegangen. Im Oktober dieses Jahres nutzten 85 Prozent der Radler den neuen Streifen. Ein weiteres positives Ergebnis der Untersuchungen: Auch von den Autofahrern wird der Radweg überwiegend respektiert.



Die Fahrradstraße

seit 1997 in der Straßenverkehrsordnung

StVO Zeichen 244.1 und 244.2

- Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
- Anordnung nur möglich, wenn Radverkehr vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten
- anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden (z.B. Anlieger); alternative Verkehrsführung muss daher berücksichtigt werden
- 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Radverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden; wenn nötig, muss Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit verringern



Fahrradstraßen in Bremen

Bremer Leitlinien für Fahrradstraßen

- Fahrradstraßen systematisch auf Hauptrouten im Radverkehrsnetz oder wichtige Radverbindungen
- vorherrschende Verkehrsart: gilt generell für alle Streckenverläufe der Radpremiumrouten in der Stadtgemeinde Bremen
- einheitliche Gestaltung, deutliche Kennzeichnung der Fahrradstraßen: erhöht Verkehrssicherheit, Akzeptanz der Fahrradstraßen und der Verkehrsregeln durch den Kfz Verkehr
- an Knotenpunkten möglichst Vorrang



Fahrradstraßen in der Praxis

Konflikte und Kritik



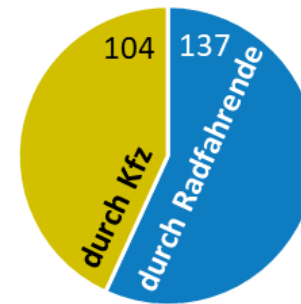
Fahrradstraßen in der Praxis

Konflikte und Kritik

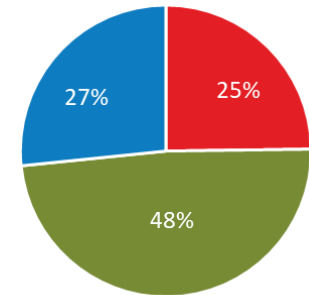
strukturelle Probleme

- Ausnahme ist die Regel: Freigabe der Bremer Fahrradstraßen für Kfz-Verkehr
- Regeln sind häufig nicht bekannt
- Konflikte mit Kfz-Verkehr (Drängeln, zu enges Überholen)
- Rücksichtslosigkeit der Radfahrenden (aus Sicht Fußverkehr aber auch Kfz-Verkehr)

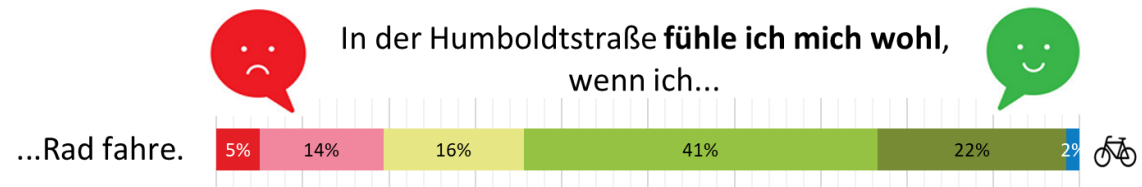
Beschwerden über
Rücksichtslosigkeit



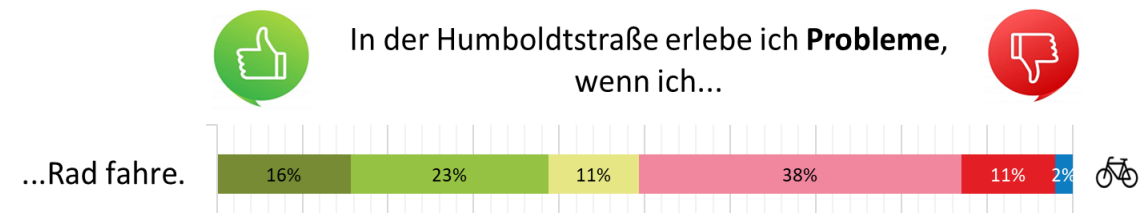
Fahrradstraßen haben
immer Vorfahrt.
Diese Aussage ist **nicht korrekt**.



Wohlfühlbarometer



Problemwahrnehmung



Fahrradstraßen werden jetzt Rot

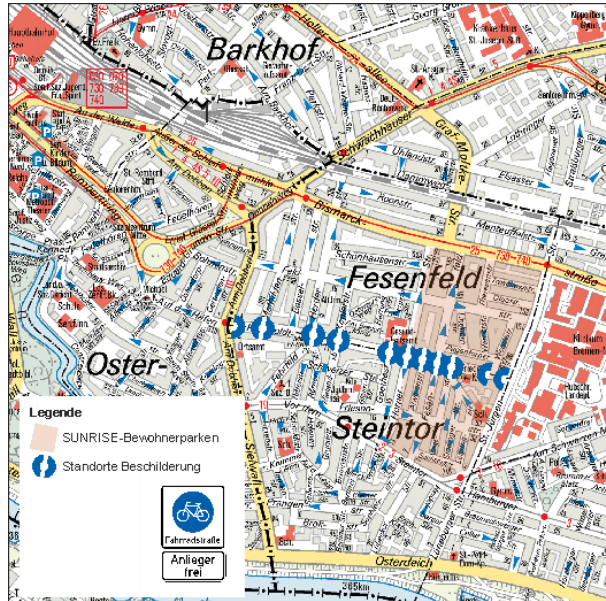
neue Gestaltungsvorgaben in Bremen



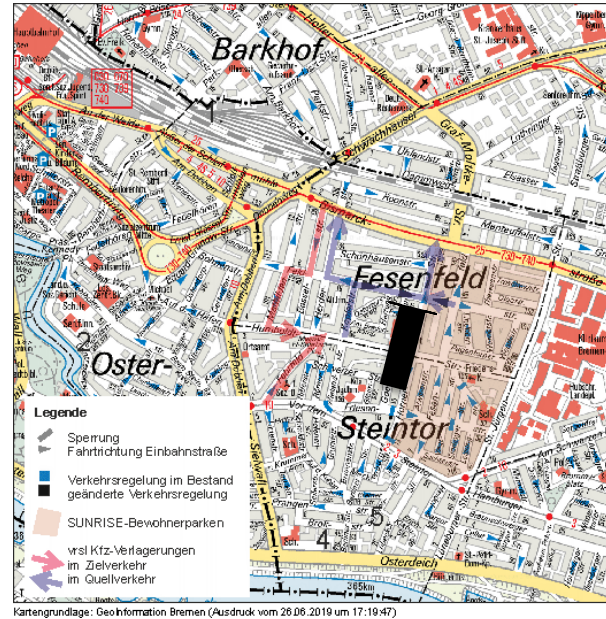
Fahrradstraße Humboldtstraße

Verkehrsversuch mit drei Phasen

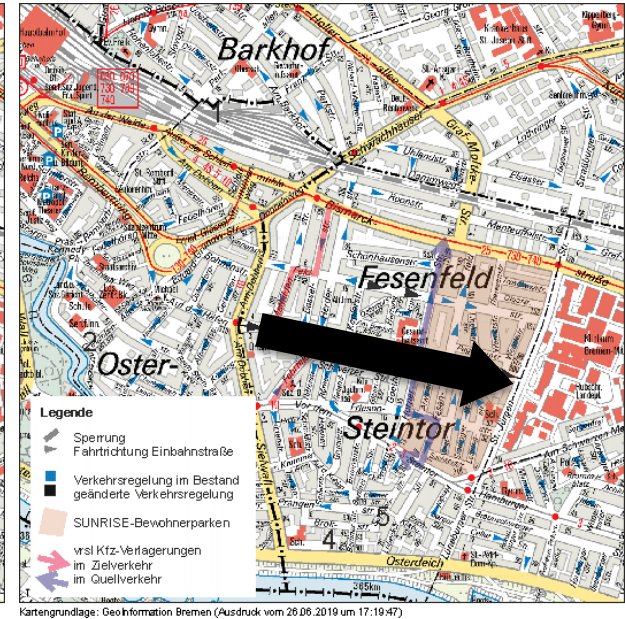
1. Anlieger frei mit Zusatzzeichen beschildern



2. Modalfilter Kfz-Durchfahrtsperre



3. Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr



von der Fahrradstraße zur Fahrradzone wieder eine Idee aus Bremen

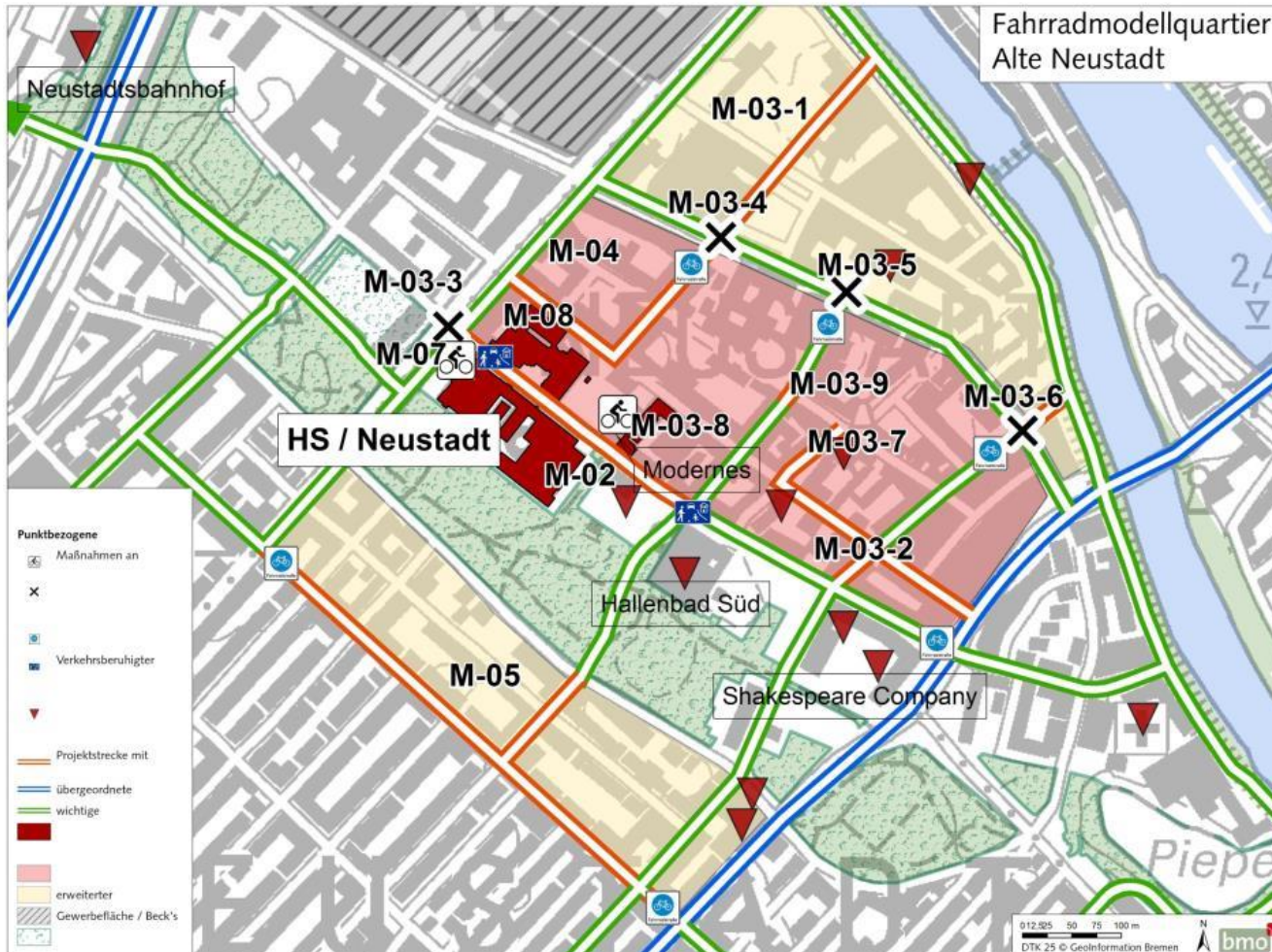
seit 2020: StVO Zeichen 244.3



Deutschlands erste Fahrradzone

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt

Modellprojekt Klimaschutz durch Radverkehr (2017-2019) mit 10 Maßnahmen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Quelle: SKUMS

Team Nahmobilität, Anne Mechels
anne.mechels@bau.bremen.de

Webseite: www.verkehr.bremen.de