

Eckpunktepapier des BUND – LV Bremen zum Thema Fahrradstraßen

Seit dem 24.2.2014 gibt es „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“, die zusammengefasst folgendermaßen lauten:

Es gilt 30 km/h; Autos haben ihre Geschwindigkeit an den Radverkehr anzupassen; Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Die Mindestbreiten der Fahrbahn bemessen sich an der Zahl der täglichen Autos, mehr als 5.000 Kfz pro Tag dürfen es aber nicht sein. Grundsätzlich soll die Fahrradstraße Vorfahrt an Einmündungen haben. Vor Ampeln (LSA) sollen Fahrradschutzstreifen und vorgezogene Aufstellflächen eingerichtet werden.

Seit zwei Jahren werden in Bremen immer mehr Straßen zu Fahrradstraßen umgewidmet, allerdings in sehr unterschiedlicher Ausprägung, Gestaltung und Güteklasse. Auch die Zielsetzungen sind nicht immer erkennbar. Wir betrachten diese Entwicklung mit einer gewissen Sorge und möchten erreichen, dass die Bremer Fahrradstraßen zukünftig nach klar erkennbaren Standards eingerichtet werden.

Unsere leitenden Ziele sind dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Attraktivitätssteigerung des Radfahrens, um den Modal Share in Bremen erkennbar in Richtung Radverkehr zu erhöhen (40% bis 2025) und damit einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

Unter Betrachtung der bundesweit gültigen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, den Bremer Leitlinien, der bundesüblichen sowie der Bremer Praxis und unseren praktischen Erkenntnissen schlägt der BUND – LV Bremen vor, die „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ in die folgende Richtung zu novellieren:

1. Die Leitlinien sollten eine klare, quantifizierte verkehrspolitische Zielsetzung enthalten: 40% Radanteil in Bremen bis 2025.
2. Die bundesweite „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung“ regelt, dass anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden darf (z.B. Anliegerverkehr). Diese Vorschrift findet sich auch in den Bremer Leitlinien wieder. Allerdings fehlt der Klammerausdruck „(z.B. Anliegerverkehr)“. Und in der Realität gibt es keine Fahrradstraße in Bremen ohne motorisierten Verkehr oder mit der Einschränkung auf Anliegerverkehre. Deswegen ist erstens die Einschränkung des "Anliegerverkehrs" in die Leitlinien aufzunehmen. Zweitens sollte bei jeder Fahrradstraße geprüft werden, inwieweit die Zulassung des motorisierten Verkehrs, wenn nicht unterbunden, so doch zumindest eingeschränkt werden kann.
3. Für den Fall, dass Kfz in Fahrradstraßen zugelassen sind, sollte jedoch gelten:
 - a) Der Straßenraum muss so gestaltet werden, dass die Straße als Fahrradstraße z.B. durch eine rote Einfärbung im Asphalt und/oder Piktogramme klar erkennbar ist. Für den Kfz-Fahrer muss, z.B. durch das Zeichen 244.1 als farbiges Piktogramm, unzweideutig erkennbar sein, dass das Auto hier nur „Gast“ ist. Die Gestaltung sollte auch sicherstellen, dass der motorisierte Verkehr nicht schneller als 30 km/h fährt.

- b) Mögliche Ein- bzw. Durchfahrtsverbote für Kfz sowie das allgemeine Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen müssen konsequent überwacht und Verstöße ggf. geahndet werden.
 - c) Die Einrichtung einer Fahrradstraße muss gerade in der Anfangsphase durch eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.
 - d) Am Ausgang der Fahrradstraße müssen an Ampeln die Zuleitungstreifen zu den Aufstellflächen so groß eingerichtet sein (Zuleitungstreifen mindestens 1,30 m breit), dass Fahrräder nicht gezwungen sind, wartende Autos links zu überholen. Zuleitung und Aufstellflächen müssen, unter Beachtung der Radverkehrsstärke zur Spitzenzeit, insgesamt ausreichend Platz für Fahrräder, Fahrräder mit Anhänger und Lastenfahrräder bieten.
 - e) Den Bremer Leitlinien entsprechend sollte die Fahrradstraße grundsätzlich Vorfahrt an Einmündungen haben.
 - f) Lieferverkehr durch Fahrzeuge über 3,5 t sollte in Fahrradstraßen weitestgehend vermieden werden. Es ist jeweils zu prüfen, ob zeitliche Befristungen für Anlieferung, z.B. von 8 bis 10 Uhr, erlaubt werden können.
 - g) Wegen extrem erhöhter Unfallgefahren müssen ernsthafte Überlegungen angestellt werden, wie Überholmanöver von Kfz in Fahrradstraßen verhindert werden.
 - h) Bei der Planung von Fahrradstraßen muss vom Radverkehr bzw. -volumen her gedacht werden, um durch die Straßengestaltung überhöhte Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und kritische Überholmanöver möglichst auszuschließen.
 - i) Parkplatzsuchverkehr erhöht das Kfz-Aufkommen in engen Wohngebieten enorm; zur Minimierung dieses Suchverkehrs sind alle Formen von Parkraumbewirtschaftung oder/und Anwohnerparken intensiv zu prüfen.
4. Bei einer anstehenden Straßensanierung sollte stets grundsätzlich überprüft werden, ob zugleich die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist.
 5. Bei der Umwidmung in Fahrradstraßen muss der Baumschutz höchste Priorität haben. Die Ausweisung von Parkplätzen auf ehemaligen Fahrradwegen direkt neben/unter Bäumen muss ausgeschlossen werden.
 6. Regelmäßiges Erfolgscontrolling, wobei sich der Erfolg an der Zahl der zusätzlichen AlltagsradfahrerInnen misst.
 7. Denkbar wäre es auch, ganze Wohnquartiere in Fahrradstraßenzonen zu entwickeln. Vorrang hätten hier für uns aber Spielstraßen mit Tempo 20 km/h oder Schrittgeschwindigkeit, um den Bedürfnissen von jungen Familien und älteren MitbürgerInnen entgegen zu kommen. Insofern schlagen wir in Wohnquartieren eine Kombination von Spielstraßen in den Zentralbereichen mit Fahrradstraßenregelung auf den Haupt- und Zuleitungsrouten des jeweiligen Wohnquartiers vor.
 8. Für die Akzeptanz, aber auch das Funktionieren von Fahrradstraßen sind wiederkehrende Kommunikationskampagnen erforderlich, insbesondere in Schulen sowie der Fahrausbildung; gerade Fahranfänger müssen frühzeitig sensibilisiert werden.

Dieter Mazur & Beatrix Wupperman, 10. November 2016