

**Gegenüberstellung der derzeitigen Verkehrssituation auf der Fritz-Tillmann-Straße  
mit  
den einschlägigen Verordnungen, Richtlinien, Regelwerken und Empfehlungen**  
Ausarbeitung der „Initiative für eine Lebenswerte Südstadt“ Jan. 2020

Die Beschlüsse des Rates der Stadt Bonn in seiner Sitzung am 4.7.2019 zu den Verkehrsversuchen „Fahrradverkehr und ÖPNV in der Kaiserstraße“ und Einrichtung eines „erweiterten Cityringes“ haben für die Kaiserstraße dazu geführt, dass der MIV nur noch über die Kaiserstraße aus Richtung Reuterstraße zur Innenstadt möglich sein soll. Dabei soll dieser Verkehr aus Süden kommend an der Nassestraße, in diese geführt werden, weiter über Lennéstraße und Fritz-Tillmann-Straße zurück auf die Kaiserstraße.  
Hierin sieht die „Initiative für eine Lebenswerte Südstadt“ Gefahren und massive Verstöße gegen anerkannte Regeln.

**Auszug aus der Straßenverkehrs Ordnung StVO**

**§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen  
Abs. 9 Nr. 2.**

2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),

**Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1)  
Vorschriftzeichen**

lfd. Nr.	Zeichen	Erläuterungen
23	244.1 	<p><b>Ge- oder Verbot</b></p> <p>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.</p> <p>2. <u>Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.</u> Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.</p> <p>3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.</p> <p>4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.</p>

Beginn einer Fahrradstraße

**Kommentar der Initiative  
Hier zur Fritz-Tillmann-Straße:**

Die Fritz-Tillmann-Straße ist keine tatsächliche oder angeordnete Fahrradstraße. Sie wird aber durch Fahrradstraßen gekreuzt, zweimal die Dyroffstraße und einmal die Riesstraße. Die drei Einmündungen sind aufgrund der Blockrandbebauung und sehr engen Radien sehr unübersichtlich. Gemessen an dem zu erwartenden Verkehr des erweiterten Cityringes ist diese Kreuzungssituation nicht verantwortbar.

Der Verkehr der Kaiserstraße, zwangsweise über Nassestraße, Lennéstraße, Fritz-Tillmann-Straße und wieder auf die Kaiserstraße geführt, belastet die Fritz-Tillmann-Straße zusätzlich.

Für die Situation der Fritz-Tillmann-Straße werden auch, wie immer zu beobachten ist, zu hohe Geschwindigkeiten über 30 km/h gefahren.

**Auszüge aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs Ordnung VwV-StVO**

**Zu § 31 Sport und Spiel  
Zu Absatz 2 Nr. III.**

Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Seite 21

**Zu Zeichen 244.1 und 244.2  
Beginn und Ende einer Fahrradstraße**

**Nr. I.**

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

**Nr. II.**

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Seite 37

Bezüglich der, die Fritz-Tillmann-Straße kreuzenden Fahrradstraßen, müssen in diesem Sinne auf die Konflikte verwiesen werden, die entstehen durch das Aufeinandertreffen von Fahrradverkehr/Fahrradstraßen und Haupterschließungsfunktion des Cityrings (Verkehrsbelastung von min. zwischen 3000 bis 5000 Kfz/DTV– nach Angaben der Stadt).

In der Literatur wird bei Führung von Radverkehr und auf gleicher Fahrbahn immer wieder darauf hingewiesen wie problematisch Einmündungen und Kreuzungen im Verhältnis zwischen Rad- und MSV zu bewerten sind.

## Auszüge aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST Aus 4 Nutzungsansprüche an Straßenräume

### 4.6 Radverkehr - Nutzungsansprüche

Nutzungsansprüche des Radverkehrs erwachsen aus der Bedeutung und der Lage der Straße innerhalb des gesamtgemeindlichen und überörtlichen Radverkehrsnetzes.<sup>22</sup>

Die Ausprägung der Nutzungsansprüche wird vorrangig bestimmt durch Verbindungsbedeutung, Sicherheitsaspekte (vor allem an Knotenpunkten) und angestrebten Fahrkomfort (z. B. für zügige Fahrt oder Überholmöglichkeit).

Bei der Ermittlung der Nutzungsansprüche muss berücksichtigt werden, dass durch Änderungen in und Maß der Umfeldnutzung punktuelle oder abschnittsweise Unterschiede in den Ansprüchen des Radverkehrs entstehen können.

**Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs** lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe eines Radfahrers sowie den erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 19).

Zu den Verkehrsräumen des Radverkehrs sollen die in Tabelle 3 angegebenen Sicherheitsräume zusätzlich bei der Bemessung der Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden.

**Tabelle 3: Zusätzliche Sicherheitsräume bei Radverkehrsanlagen**

Abstand	Sicherheitsraum
vom Fahrbahnrand	0,50 m
von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung	0,75 m
von parkenden Fahrzeugen in Schräg- oder Senkrechtaufstellung	0,25 m
von Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs	0,25 m
von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten	0,25 m

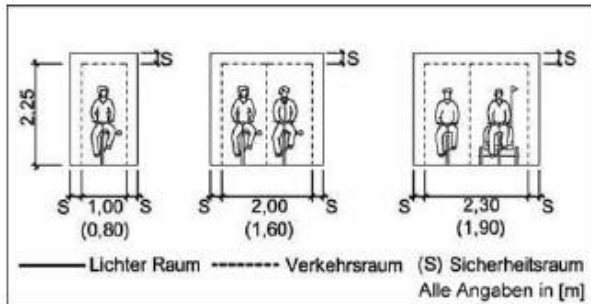
Durch neue Verkehrsanordnung (Einrichtung eines nach Süden erweiterten Cityringes als Versuchsphase bis einschl. 31.03.2020) ist, nach der Intension des Zustandekommens des Beschlusses des Rates der Stadt Bonn vom 4.7.2019, auf der Fritz-Tillmann-Straße die Verkehrsfunktion von Anlieger- und kleinräumige Erschließungsstraße zur Haupteerschließungsstraße für die gesamte Innenstadt Bonn, geändert worden.

Die Straßen Adenauer Allee, Am Hofgarten, Fritz-Tillmann-Straße, Kaiserstraße, Kaiserplatz und Maximilianstraße übernehmen damit die volle Funktion, zumindest für den Fahrrad- und MIV, der alten Cityring-Führung.

Wenn man bedenkt das damit die Fritz-Tillmann-Straße für den MIV Einbahnstraße wurde, aber trotzdem Radverkehr in beide Richtungen zulässig ist, sie überwiegend nur eine Fahrbahnbreite von 4,1 – 4,4 m aufweist, mag die Stadt Bonn erklären, wie die notwendigen Schutzräume für diesen zugelassenen Radverkehr bewertet worden sind.

Siehe hierzu nebenstehend RAST Ziffer 4.6 Radverkehr.

Bild 19 zeigt notwendige Breiten zur Abwicklung von Radverkehr.



**Bild 19: Grundmaße für die Verkehrsräume und lichten Räume des Radverkehrs (Klammerwerte bei beengten Verhältnissen)**

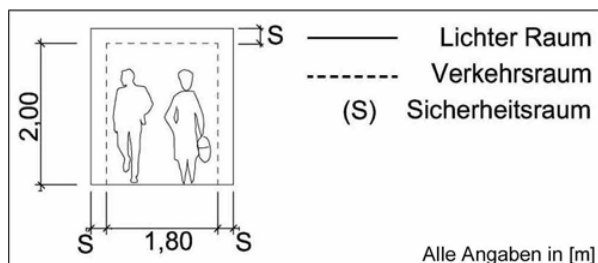
22 Grundlagen und weitere Detaillierungen siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 1995, Seite 18

#### 4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit

Nutzungsansprüche aus Fußgängerverkehr, sozialen Ansprüchen (Aufenthalt, Geschäftsauslagen, Arbeiten im Straßenraum, Spielen) und Barrierefreiheit treten an allen angebauten Straßen auf.

Die Ausprägung dieser Nutzungsansprüche variiert dabei stark in Abhängigkeit von der Randbebauung, der Umfeldnutzung sowie der Lage und Bedeutung des Straßenraums innerhalb des Fußgängerverkehrsnetzes.

Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe von Fußgängern sowie den mindestens erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 20).



**Bild 20: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Maße des Fußgängerverkehrs**

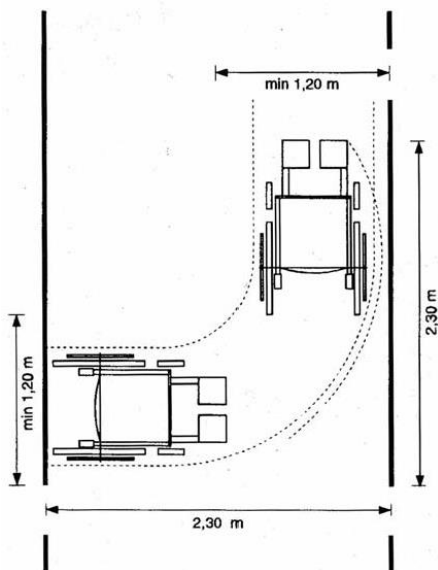
Der nördliche Bürgersteig der Fritz-Tillmann-Straße verfügt mehrheitlich nur über eine Breite von 1,4 m ungeschützt direkt neben der Fahrbahn. Auf der südlichen Seite ist der Bürgersteig insbesondere im unteren Teil der Straße abgetrennt durch Parksteifen aber ebenfalls nur um 1,8 m breit. Hier ist noch zu bedenken, dass einparkende Kfz auch den Bürgersteig überfahren. Hier fahren auch Kinder auf Roller und Rädern, gehen Schulkinder und Mobilitätsbehinderte sind ebenfalls häufig anzutreffen (viele Sozialeinrichtungen der Caritas).

Für die Sicherheitsräume von Fußgängern sollen die Angaben zu den Sicherheitsräumen von Radfahrern sinngemäß angewandt werden, wobei die Sicherheitsräume von Fußgängern und Radfahrer sich überlagern können.

Grundmaße für die Verkehrsräume mobilitäts-behinderter Personen<sup>24</sup> lassen sich aus dem Raumbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, Blinden mit Langstock, Führerhund oder Begleitperson bzw. aus den Abmessungen von Rollstühlen und den jeweiligen Bewegungsspielräumen zusammensetzen.

**Tabelle 4: Übersicht über Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte**

Mobilitätsbehinderte	Breite	Länge
Blinde Person mit Langstock	1,20 m	—
Blinde Person mit Führhund	1,20 m	—
Blinde Person mit Begleitperson	1,30 m	—
Person mit Stock	0,85 m	—
Person mit Armstützen	1,00 m	—
Person mit Rollstuhl	1,10 m	—
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m



**Bild 21: Flächenbedarf für einen Rollstuhl bei Kurvenfahrt**

Die Aspekte der Nutzungsansprüche des Fußgängerverkehrs, von mobilitätsbehinderten Personen und Kindern z.B. wie sie unter Ziffer „4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit“ beschrieben sind, werden hier für die Fritz-Tillmann-Straße nicht berücksichtigt.

Im Behindertengleichstellungsgesetz wird Barrierefreiheit wie folgt beschrieben: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemeinen üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“<sup>25</sup>

Ein Großteil der Behinderungen können die Mobilität einschränken. Hinzu kommen altersbedingt gebrechliche Menschen und die zeitweise behinderten Menschen aller Altersklassen, z. B. als Folge von Erkrankungen oder Unfällen. Dieser Anteil wird sich bei der zukünftigen Altersstruktur noch erhöhen.

Barrierefreiheit betrifft aber auch z. B. Frauen und Männer, die mit Kleinkindern unterwegs sind, wenn der Ein- und Ausstieg mit Kinderwagen in und aus ÖPNV-Fahrzeugen Schwierigkeiten macht oder Gehwege zugeparkt sind. Die barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erfordert eine Abstimmung zwischen Fahrzeug- und Bordsteinhöhe an Haltestellen.

Als barrierefrei kann eine Stadtstraße dann bezeichnet werden, wenn sie durchgängig entsprechend genutzt werden kann.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup>§ 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz)

<sup>26</sup> Hinweise zum Entwurf barrierefreier Verkehrsanlagen, in Bearbeitung durch den AK 2.5.3 „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

# Auszüge aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt

## Aus 6 Entwurfs Elemente

### 6.1.6 Anlagen für den Fußgängerverkehr

#### 6.1.6.1 Straßenbegleitende Gehwege

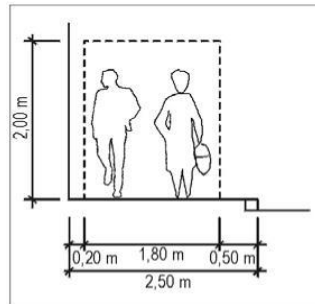
(Nur Auszugweise!)

Die Regelbreite eines Seitenraums ergibt sich aus den Anforderungen ausreichender Gehwegbreite (Verkehrsraum) sowie der notwendigen Abstände:

- Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand (Verkehrsraum).
- Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten.

Wie in Bild 70 dargestellt ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Diese kann sich je nach Entwurfsituation verbreitern.

Für weitere Standardfälle sind Seitenraumbreiten den Typischen Entwurfsituationen zu entnehmen.



Sind in Straßenräumen örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, die punktuell oder linienhaft zu deutlich erhöhten Anforderungen führen, so können die Richtwerte der Tabelle 25 herangezogen werden. Entscheidend ist die Frage, ob die jeweilige Anforderung eine lineare Verbreiterung des Seitenraums notwendig macht oder ob sich auch punktuelle Einengungen ergeben können.

#### 6.1.6.2 Elemente für Barrierefreiheit

Für Behinderte soll die Benutzung straßenbegleitender Gehflächen durch die Beachtung folgender Punkte erleichtert werden:

- Anlage von hindernisfreien, taktil und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen, mit wenigen Richtungsänderungen, die taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein sollen,
- geringe Neigungen (0,5 % bis maximal 3,0 %) (gesamte Schrägneigung, z. B. an Grundstücksausfahrten mit Gehwegabsenkung),

Gesamtprofil Fritz-Tillmann-Straße von Hofgarten

Abschnitt 1 > 1,4 – 6,3 – 1,7 m

Abschnitt 2 > 1,5 – 2,0 – 4,2 – 1,8 m

Abschnitt 3 > 1,4 – 4,1 – 2,0 – 1,9 m

Abschnitt 4 > 1,4 – 4,4 – 2,0 – 1,8 m

Abschnitt 5 > 1,4 – 5,2 – 3,2 m (max.)

Es ist festzustellen, dass in keinem Fall eine die durchgehende Gehwegbreite von 2,50 m erreicht wird. Besonders der nördliche Gehweg mit einer Breite von nur 1,4 m und einen erheblichen Quergefälle zur Fahrbahn ist ungeeignet und sehr problematisch. Hier befinden sich auch Garagenausfahrten direkt am Gehweg (Häuser 8-12). Das Aus- und Einfahren führt zur Blockade von Gehweg und Fahrbahn auf der Fritz-Tillmann-Straße.

Das wäre möglicherweise zu tolerieren, aber durch den erhöhten Verkehr von Cityring und Nasseschleife, der auch Durchgangscharakter hat entspricht die Situation nicht dem Regelwerk der RASt. Die Kreuzung weist extrem viel Fußgänger und Radfahrer auf. Hier wirken sich Schulen, Mensa Nassestraße und universitäre Einrichtungen erheblich aus. Bei Abbiegevorgängen rechts und links führt die notwendige Rücksichtnahmen gegenüber Fußgängern und Radfahrern zu erheblichen Behinderungen. Die Fahrer der Kfz wirken im Bereich der Kreuzung mit Am Hofgarten und Lennéstraße unkonzentriert und sind vielfach zu schnell.

Hinzu kommen kleinere Lieferfahrzeuge, die dann noch auf den Bürgersteigen halten, um Lade- und Liefergeschäften nachzugehen. Da Fahrradfahrer in Richtung Einbahnstraße, als auch gegen die Einbahnstraßen-Richtung die Fritz-Tillmann-Straße befahren dürfen, die Fahrbahn aber nur überwiegend zwischen 4,1 und 4,4 m breit ist, entstehen insbesondere Probleme für die Radfahrer, die den Kfz entgegenkommen. Da wird dann vielfach auf die Bürgersteige ausgewichen.

Zusätzlich zu den Anliegern kommen Personen die, aus der Südstadt kommend, zu den Schulen, Uni-Instituten im Umfeld der Lennéstraße, wollen und umgekehrt.

<p>Absenkung der Borde an Querungsstellen auf 0 cm bis 3 cm (vgl. Kapitel 6.1.8.1),</p> <p>Begrenzungsstreifen und Kanten müssen mit den Füßen und mit dem Langstock wahrnehmbar sowie optisch kontrastierend ausgebildet sein.</p> <p><b>6.1.6.3 Aufenthaltsflächen</b></p> <p>Aufenthaltsflächen sollten vor allem durch reichsweite Aufweitungen zusätzlich zu den Flächen für den Längsverkehr angelegt werden. Dabei ist auch die Anlage von Spielflächen zu berücksichtigen.</p> <p>Aufenthaltsflächen sind besonders erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in allen Stadtstraßen mit (dichter) Wohnbebauung und Geschäfts- bzw. Kleingewerbebesatz sowie</li> <li>- in Straßen mit hoher Geschäftsdichte.</li> </ul>	<p>Am unteren Bereich der Fritz-Tillmann-Straße liegen der Verwaltungs- und Dienstleistungskomplex des Caritas-Verbandes mit erheblicher Besucherfrequenz. Unter deren Gästen sind auch Personen mit Handicaps.</p> <p>In der Fritz-Tillmann-Straße gibt es keine Aufenthaltsflächen oder Aufweitungen usw.</p>
<p><b>6.1.7 Führung des Radverkehrs</b></p> <p><b>6.1.7.1 Grundsätzliche Überlegungen</b></p> <p>Für die Führung des Radverkehrs ist grundsätzlich zu entscheiden, ob dies</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf der Fahrbahn oder im Seitenraum</li> <li>- auf getrennten Flächen oder auf gemeinsam mit anderen Verkehrsarten nutzbaren Flächen (Radfahrer/ Kraftfahrzeuge, Radfahrer/Fußgänger),</li> <li>- auf einer Straßenseite oder auf beiden Straßenseiten und</li> <li>- im Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr erfolgen soll bzw. kann.</li> </ul> <p>Dabei kann es auch zweckmäßig sein, an Knotenpunkten, auf Streckabschnitten sowie für die beiden Fahrtrichtungen unterschiedliche Radverkehrsanlagen anzuwenden.</p> <p>Welche Führung im Einzelfall die zweckmäßigste ist, hängt von einer Vielzahl verkehrlicher, betrieblicher und städtebaulicher Gesichtspunkte ab.</p> <p>Welche Führung im Einzelfall die zweckmäßigste ist, hängt von einer Vielzahl verkehrlicher, betrieblicher und städtebaulicher Gesichtspunkte ab.</p>	<p>Für die Fritz-Tillmann-Straße ist faktisch entschieden worden den Radverkehr auf der Fahrbahn fahren zu lassen. Es ist weiter entschieden worden ihn im Zweirichtungsverkehr, also auch gegen die Einbahnrichtung, zuzulassen.</p> <p><b>Dies alles obwohl die zur Verfügung stehende Fahrbahn in wesentlichen Teilen nur um 4,1 – 4,4 m breit ist.</b></p>



### 6.1.7.2 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z.B. Tempo 30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren. Auf anderen Straßen sind Maßnahmen zu prüfen, um Sicherheit und Komfort der Fahrbahnnutzung zu erhöhen. Dazu gehören u. a.

- verstärkte Vorsorge, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Grundsätzlich eignen sich Fahrbahnbreiten bis 6,00 m bei geringen Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h und Fahrbahnbreiten von über 7,00 m bis zu mittleren Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1000 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Bei einem Geschwindigkeitsniveau  $V_{85} < 50$  km/h und geringerem oder fehlendem Schwerverkehr können die o. g. Verkehrsstärken im Einzelfall überschritten werden.

Zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3,00 m und 3,50 m sind in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw/Fahrrad als kritisch einzustufen, da hier das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr nur ohne Einhaltung von Sicherheitsabständen möglich ist. Für die gemeinsame Führung von Rad- und motorisierten Verkehr sind sie deshalb lediglich bei geringen Verkehrsstärken und niedrigem Geschwindigkeitsniveau geeignet.

Beeinträchtigungen durch Halte-, Lade- oder Liefervorgänge auf der Fahrbahn sind durch zeitliche Regelungen in Grenzen zu halten. Kontrollen sollen sicherstellen, dass die Regelungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs eingehalten werden.

Die Fritz-Tillmann-Straße und auch die Kaiserstraße mit Haupterschließungsfunktion des Cityrings (Verkehrsbelastung von min. zwischen 3000 bis 5000 Kfz/DTV – nach Angaben der Stadt) mit jeweils Fahrspuren von 4,1 – 4,4 m bzw. 3,00 m breite sind mit einer solchen MIV- Belastung nicht verantwortbar.

**Es stellt sich die Frage in wie weit geprüft wurde, ob Sicherheit und Komfort der Fahrbahnnutzung hier noch gegeben sind?**

Auf der Kaiserstraße sind auf beiden Fahrspuren (je 3,0 m breit) Radverkehr in der jeweiligen Fahrrichtung zulässig. Richtung Süden Busverkehr (ÖPNV) und Fahrräder, Richtung Norden Busverkehr (ÖPNV), MIV und Fahrräder. Das jeweilige Überholen von Fahrrädern soll auf beiden Fahrspuren erlaubt sein. Auch das Vorbeifahren an stehenden Kfz über die Gegenfahrbahn ist erlaubt. Da hilft auch nicht der alte Radweg auf der östlichen Seite der Kaiserstraße (nur noch in Richtung Innenstadt), denn viele Radfahrer fahren auch auf den Fahrbahnen, da der alte Radweg immer zu Konflikten mit dem Fußweg führt.

### 6.1.7.6 Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

Für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegen gerichteten Radverkehr sind folgende Voraussetzungen zu beachten:

- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.
- Für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn soll eine Breite von in der Regel 3,50 m vorhanden sein, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen, muss die Breite mehr als 3,50 m betragen.

Wird Fahrradverkehr in der Gegenrichtung von Einbahnstraßen zugelassen, ist das Zusatzzeichen 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) an allen Zeichen 220 StVO („Einbahnstraße“) anzuordnen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) das Zusatzzeichen 1022-10 StVO („Radfahrer frei“) anzubringen. Bei Zeichen 353 StVO („Einbahnstraße“) ist das Zusatzzeichen 1000-33 StVO („Radfahrer im Gegenverkehr“) anzuordnen.

Es ist darauf zu achten, dass die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist und für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen (z. B. an baulichen Engstellen oder in Kurvenbereichen) erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird. Mögliche Problempunkte – z. B. Knotenpunkte, unübersichtliche Streckenabschnitte oder Bereiche mit ausgeprägter Nutzungskonkurrenz – sind durch Verbesserungsmahnahmen zu entschärfen:

- Zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung sowie zum Ausfahren aus der Einbahnstraße in Gegenrichtung kann ein abgetrennter Ein- bzw. Ausfahrtbereich angeboten werden.
- An Anschlussknotenpunkten ist die Vorfahrtregelung – speziell die Wartepflicht für den Radverkehr in Gegenrichtung – deutlich zu machen.
- Für kreuzenden Verkehr muss die Möglichkeit von in Gegenrichtung fahrendem Radverkehr klar ersichtlich sein. Bei Bedarf kann an Knotenpunkten mit der Rechts-vor-links-

**Die unter dem Punkt 6.1.7.2 und 6.1.7.6 vorliegenden Ausführungen lassen erkennen, dass bei Fahrbahnbreiten und Einbahnverkehr für Kfz- und Lieferverkehr wie sie in der Fritz-Tillmann-Straße nun vorliegen, eine sichere Führung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen nicht verantwortbar erscheinen lassen.**

Situationsgebunden kann nicht davon gesprochen werden, dass auf der Fritz-Tillmann-Straße der Streckenverlauf (sowie an Einmündungen) übersichtlich für den Radverkehr wäre.

Die Dyroffstraße und Riesstraße sind Fahrrad- und Anliegerstraßen, sie werden durch die Installation des Verkehrsversuches Cityring in ihrem Zuge Richtung Universität Mensa in der Nassestraße dem Querverkehr des City Rings ausgesetzt.

Die beiden Einmündungen der Dyroffstraße als auch der Riesstraße verfügen über sehr enge Radien, eine enge Randbebauung bis an den Gehweg und die Parksituationen, machen die Einmündungen zusätzlich völlig unübersichtlich. Die Sichtlinie ist für den Fahrradfahrer oft nur zwischen 5 m vom Fahrbahnrand entfernt und mit den dort gefahrenen Geschwindigkeiten ist die Sicherheit beim Ein- und Ausmünden nicht gewährleistet. Vielfach werden auch Kurvenradien geschnitten und Fahrbahnseiten gewechselt, dies führt vielfach zu prekären Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern.

<p>Regelung der kreuzende Verkehr durch Zeichen 138 StVO („beide Richtungen“) in Verbindung mit Zusatzzeichen 1000-30 StVO („Radfahrer kreuzen“) vor in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Kurvenbereichen kann zur Verhinderung des Schneidens die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen oder eine bauliche Absicherung des gegen gerichteten Radverkehrs sinnvoll sein.</li> </ul>	
<p><b>6.1.7.7 Fahrradstraßen</b></p> <p>Fahrradstraßen können im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, um hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr zu ermöglichen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist.</p> <p>Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.</p> <p>Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist in Fahrradstraßen nur zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs z. B. durch parallele und akzeptable Verkehrsführung berücksichtigt werden. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten. Um die in Fahrradstraßen erforderliche mäßige Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen, sind in der Regel verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich.</p>	

## Auszüge aus den „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ 2015

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

### 1. Sicherheit und Konfliktfreiheit

#### 1.1. Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw<sup>2</sup> Kfz bis max. 5.000) 6,50m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Die genannten Fahrbahnbreiten müssen ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Engstellen sind zu vermeiden. Im Einzelfall (Zwangspunkt) soll eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden. Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer und die Leichtigkeit des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr, vor allem in Verbindung mit Überholvorgängen, behindert werden, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten.

<sup>2</sup> DTVw=Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Bremen, 03.03.2015  
Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S)  
Vorlage Nr. 18/521

Die Fritz-Tillmann-Straße ist hier nicht Fahrradstraße, aber einzelne Aspekte der nebenstehend dargestellten Überlegungen lassen doch Rückschlüsse zu.

Der zuständige Senator hat für Bremen eine Leitlinie für Fahrradstraße erarbeitet. In dieser Leitlinie werden je nach Belastung mit Kfz-Verkehrszahlen (DTVw =Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr) Fahrbahnbreiten als Minimum festgelegt.

Ausgehend von dem Wert der Breite von 4,50 m ohne Einschränkungen und einen DTVw Kfz bis max. 1.500, wird klar welche Bedeutung diese Aussage bei einer Fahrbahnbreite faktischen Fahrbahnbreite von 4,1 – 4,4 m hat. Dabei sind die kurzfristig ständig wechselnden Fahrbreiten und die unterbrechenden Einmündungen der Dyroffstraße und Riesstraße mit zu beachten. Bezüglich der, die Fritz-Tillmann-Straße kreuzenden Fahrradstraßen, muss in diesem Sinne auf die Konflikte verwiesen werden, die entstehen durch das Aufeinandertreffen von Fahrradverkehr/ Fahrradstraßen und Haupterschließungsfunktion des Cityrings (Verkehrsbelastung von min. zwischen 3000 bis 5000 Kfz/DTV). Größere Lkw, Busse und Kfz wie SUV oder Sprinter liegen ohne Außenspiegel schon bei nahezu 2,00 m Breite. Lkw können bis 2,55 m Breite ohne Spiegel haben.

Von einem annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen kann hier auch nicht ausgegangen werden.

**Dies alles zeigt, dass die hier vorhandene Fahrbahnbreite, Haupterschließungsfunktion, Verkehrsbelastung, schmale Gehwege, kreuzende Fahrradstraßen, Garageneinfahrten in den Gebäudefronten und gegenläufiger Radverkehr nicht mehr verantwortbar zu zulassen sind, ja sie führen zu massiven Gefährdungen des Radverkehrs.**

**Auszüge aus Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Forschungsbericht Nr. 41**

**Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen**

**3.7 Empfehlungen für Fahrradstraßen**

Die Fahrradstraße ist eine sichere Führungsform, die auch bei zum Teil sehr hohem Radverkehrsaufkommen eine geringe Unfallbelastung aufweist. Eine weitere Verbesserung der Sicherheit kann über folgende Handlungsschwerpunkte erreicht werden:

**Beschränkung von Kfz-Verkehr**

Fahrradstraßen sind vorrangig Hauptverbindungen für den Fahrradverkehr. Die Zulassung von anderen Verkehrsarten ist sehr sorgfältig zu prüfen. In städtischen Räumen kann der Anliegerverkehr mit Kfz in der Regel nicht ausgeschlossen werden. Hier ist sicher zu stellen, dass sich im Zuge der Fahrradstraße kein Durchgangsverkehr („Schleichverkehr“) entwickelt und der Kfz-Verkehr auf den Anliegerverkehr beschränkt bleibt. Die Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte grundsätzlich auf Anlieger beschränkt sein (Anordnung des Zusatzzeichens StVO 1020-30 „Anlieger frei“), um zusätzliche Probleme mit dem Kfz-Durchgangsverkehr (u.a. vermehrtes Überholen und überhöhte Geschwindigkeiten) zu vermeiden.

**Fahrgassenbreiten**

Schmalere Straßen verhindern das Überholen von Radfahrern durch Kfz. Gleichzeitig wird der Seitenabstand von Radfahrern im Begegnungsverkehr zu parkenden Kfz zu gering. Breitere Straßen ermöglichen ein Überholen von Radfahrern, führen aber zu höheren Geschwindigkeiten und begünstigen Überholvorgänge durch Kfz, die eigentlich unterbleiben sollten.

Für Fahrradstraßen werden daher Mindestfahrgassenbreiten empfohlen, um ein sicheres Begegnen zu ermöglichen und Unfälle mit parkenden Kfz zu vermeiden. Die entsprechend notwendigen Fahrgassenbreiten lassen sich aus den erforderlichen Lichtraumprofilen der RASSt 2006 ableiten. Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen im Regelfall 4 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen.

Diese Empfehlungen betreffen auch wieder in erster Linie reine Fahrradstraßen, aber auch Einbahnstraßen (MIV) mit Fahrradverkehr in beiden Richtungen.

Alle dargestellten Aspekte zeigen wie wesentlich und sensibel bei der Abwägung zwischen Fahrrad- und Kfz-Verkehrsaufkommen die Beurteilung der Fahrbahnbreiten sind.

Im Falle der Fritz-Tillmann-Straße, in der KFZ-Verkehrsaufkommen mit einer Haupterschließungsfunktion des Cityrings (Verkehrsbelastung von min. zwischen 3000 bis 5000 Kfz/DTV) für die Bonner Innenstadt, erheblicher Fahrradverkehr in beide Richtungen, bei einer Fahrbahnbreite von nur 4,1 -4,4 m gegenüber stehen, sind vor den dargestellten Parametern die Grenzen überschritten.

In diesem Fall sind außerdem ausreichend Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden. Soll gewährleistet werden, dass auch zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einem Pkw sicher begegnen können, so ist eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,6 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen erforderlich.

Von deutlich größeren Fahrgassenbreiten ist dagegen abzusehen, da sonst überhöhte Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge aufgrund vermehrter Überholungen provoziert werden können. Nur, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist oder das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird, können auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden.

#### **Markierung von Sicherheitstrennstreifen**

Die Sicherheitstrennstreifen sollten durch Markierungen gekennzeichnet werden, ggf. unterstützt durch Piktogramme, die den Fahrweg des Radfahrers kennzeichnen. Die Breite der Sicherheitstrennstreifen sollte gemäß den Angaben in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bemessen werden.

---

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Forschungsbericht Nr. 41  
Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen  
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

Internet: [www.udv.de](http://www.udv.de)

ISBN-Nr.: 978-3-939163-69-5

Redaktion:

Dipl.-Ing. Marcel Schreiber

Erschienen: 09/ 2016