




**Gegenüberstellung der derzeitigen Verkehrssituation auf der Nassestraße
mit
den einschlägigen Verordnungen, Richtlinien, Regelwerken und Empfehlungen**
Ausarbeitung der „Initiative für eine Lebenswerte Südstadt“ Okt. 2019

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-Tilmann-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

<p>§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Abs. 9 Nr. 2.</p> <p>2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),</p> <p>Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">lfd. Nr.</th> <th style="width: 20%;">Zeichen</th> <th style="width: 70%;">Erläuterungen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">23</td> <td style="text-align: center;">244.1 </td> <td> <p>Ge- oder Verbot</p> <p>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.</p> <p><u>2. 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> </td> </tr> </tbody> </table>	lfd. Nr.	Zeichen	Erläuterungen	23	244.1 	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.</p> <p><u>2. 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>	<p style="text-align: center;">Kommentar der Initiative Hier zur Nassestraße:</p> <p>Durch Zusatzzeichen ist auch Kfz-Verkehr zugelassen worden, der auch über den Anliegerverkehr hinaus, nach der Intension des Zustandekommens des Beschlusses des Rates der Stadt Bonn vom 4.7.2019, für die Kaiserstraße, mit Anschluss an die B9 (Reuterstraße) und den Cityring, erschließende Funktion für die Südstadt-Bereiche zwischen DB-Linie und Adenauer Allee, die Innenstadt und weiter zur Weststadt wie auch Richtung Norden (Autobahn) hat.</p> <p>Dieser Verkehr wird dann zwangsweise über Nassestraße, Lennéstraße, Fritz-Tilmann-Straße und wieder auf die Kaiserstraße geführt. Die Nassestraße ist Fahrradstraße und darf nur Anliegerverkehr und keinen Erschließungsverkehr aufnehmen.</p> <p>Für die besondere Situation in der Nassestraße werden auch wie immer zu beobachten ist zu hohe Geschwindigkeiten über 30 km/h gefahren.</p>
lfd. Nr.	Zeichen	Erläuterungen					
23	244.1 	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.</p> <p><u>2. 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>					

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

Auch hier wird wieder eindeutig auf die Begrenzung des Kfz Verkehrs in Fahrradstraßen verwiesen. Das Stichwort ist hier auch wiederum "Anliegerverkehr".

Hier wird nochmal besonders die nur "ausnahmsweise" Anordnung von Kfz Verkehr verwiesen.

Diese Berücksichtigung kann nicht in der notwendigen und ernsthaften Tiefe erfolgt sein, denn die Nassestraße erfüllt hier nicht die „Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs“ in der notwendigen Weise.

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.²²

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

An der Nassestraße befinden sich die zentrale Mensa für die Studierenden des Universitätsstandortes Innenstadt/Südstadt und im weiteren Umfeld, die Universitätsbibliothek und viele Institute. Diese Lagebedingte Situation führt naturgemäß dazu, dass viele Nutzer dieser Einrichtungen zu Fuß aber auch besonders mit dem Fahrrad kommen. Da viele Radfahrer den Standort Universität Hofgarten, Universitätsbibliothek, Mensa und die weiteren Institute aus fahrradtypischen Entfernungen der weiteren Stadt anfahren, ergibt sich eine hohe Konzentration des Radverkehrs. Dieser Fahrradverkehr der sich besonders in der Nassestraße/Lennéstraße konzentriert beansprucht eine Befreiung von Kfz Verkehr über den Anleger Verkehr hinaus.

Zu beachten ist, dass aus Richtung Königstraße aus der Südstadt kommend (Bahnübergang, Unterführung) auch viel Fußgänger- und Radverkehr festzustellen ist, der die im Bereich Nassestraße/Lennéstraße befindlichen Kindertagesstätten, die Münsterschule am Maarflach, das Beethoven-Gymnasium (An Adenauer Allee, durch das Gelände des Juridicums) und die OGS Riesstraße erreichen müssen. Hier sind auch viele Kinder, Jugendliche, Lastenfahrern mit Eltern und Kleinkindern unterwegs.

Die hier links in der Folge aufgeführten Grundmaße für Verkehrsräume des Radverkehrs, die notwendigen Sicherheitsräume, auf die Situation der Nassestraße projiziert, werden bei weitem nicht eingehalten. Insbesondere wenn man bedenkt, dass die Fahrbahn die den Radfahrern zur Verfügung steht nur knapp 3,05 m breit ist, die Radfahrer sich die Fläche mit der Einbahn-Richtung und auch entgegen teilen müssen.

Siehe hierzu nebenstehend RASt Ziffer 4.6 Radverkehr.

Bild 19 zeigt notwendige Breiten zur Abwicklung von Radverkehr.

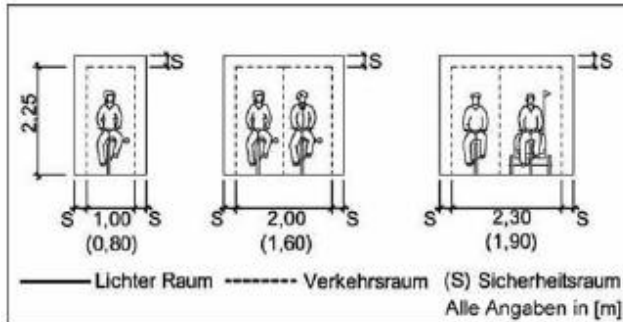


Bild 19: Grundmaße für die Verkehrs- und lichten Räume des Radverkehrs (Klammerwerte bei beengten Verhältnissen)

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 Verkehrs- und lichten Räume des Fußgängerverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe von Fußgängern sowie den mindestens erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 20).

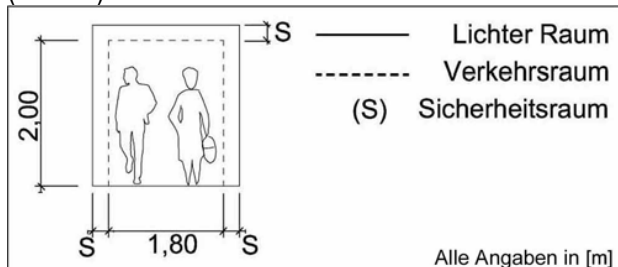


Bild 20: Grundmaße für Verkehrs- und lichte Maße des Fußgängerverkehrs

Pkw sind heute wesentlich breiter. Die heute häufig vertretenen SUV haben in der Regel eine Breite von 1,90 m, ohne Spiegel. Hier muss mit bis 2,00 m gerechnet werden. Bei einer Breite der Fahrbahn der Nassestraße von 3,05 m bleiben auf jeder Seite noch 0,525 m, insgesamt also 1,05 m. Die nebenstehenden Werte werden nicht eingehalten. Problematisch wird es besonders, wenn man beachtet, dass Fahrradfahrer in der Einbahnstraße hier auch in größerer Anzahl entgegenkommen. Diese können ja nicht hinter den Kfz vor- oder hinterherfahren sondern müssen vorbei gelassen werden.

Die zuvor angesprochenen Probleme im Rahmen des Radverkehrs gelten auch in der Nassestraße für den Fußgängerverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Frequenzen die durch die Universität-Mensa (3000 Essen) erzeugt werden.

Neben den Anwohnern, Studierenden und Schulkindern die, wie oben schon erwähnt, die Nassestraße nutzen, sind auch die Personen die sich im Straßenraum vor dem Eingang der Mensa länger aufhalten.

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 mobilitätsbehinderter Personen²⁴ 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

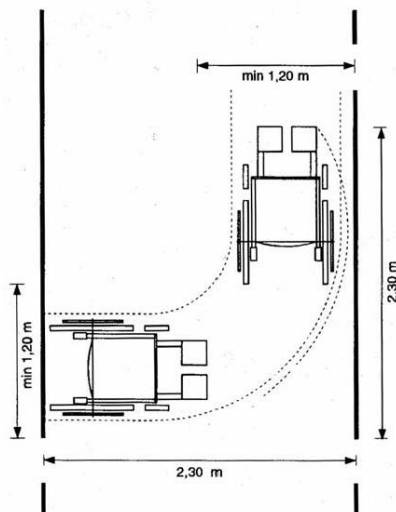


Bild 21: Flächenbedarf für einen Rollstuhl bei Kurvenfahrt

Im Behindertengleichstellungsgesetz wird

Es mangelt hier an der Einhaltung der empfohlenen Sicherheitsräumen.

Auch ist der Anteil der mobilitätsbehinderten Personen nicht unbedeutend.

Die Aspekte der Nutzungsansprüche des Fußgängerverkehrs, von mobilitätsbehinderter Personen und Kindern z.B. wie sie unter Ziffer

„4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit“ beschrieben sind, werden hier für die Nassestraße nicht berücksichtigt.

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.“²⁵

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.²⁶

²⁵§ 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz)

²⁶ 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 RSt Aus 6 Entwurfs Elemente

6.1.6 Anlagen für den Fußgängerverkehr

6.1.6.1 Straßenbegleitende Gehwege

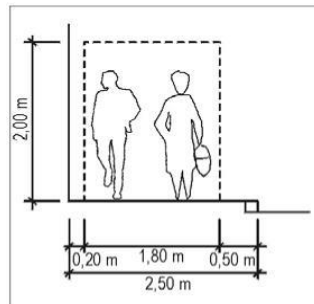
(Nur Auszugsweise!)

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 Entwurfssituation verbreitern.

Für weitere Standardfälle sind Seitenraumbreiten den Typischen Entwurfssituationen 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),
- Absenkung der Borde an Querungsstellen auf 0 cm bis 3 cm (vgl. Kapitel 6.1.8.1),

Gesamtprofil Nassestraße

Profil östlich	2,11 –	5,08 – 2,04 m
Mit Parkzeile	2,11 – 1,93 –	3,15 – 2,04 m
Profil Mensa	1,93 – 1,90 –	3,03 – 3,50 m
Profil westlich	1,93 –	4,93 – 2,24 m

Es ist festzustellen, dass in keinem Fall eine die Gehwegbreite von 2,50 m erreicht wird.

In der Mensa der Universität werden täglich bis zu 3000 Essen ausgegeben, dies entspricht der Zahl von Radfahrern und Fußgängern die diesen Bereich nutzen. Der Andrang ist stoßweise größere Gruppen gehen zusammen auf den Bürgersteigen, insbesondere auf der südlichen Seite zum Essen. Als reine Anlieger bzw. Fahrradstraße wäre das möglicherweise noch zu tolerieren, aber durch den erhöhten Verkehr der Kaiserstraße der Durchgangscharakter hat entspricht die Situation nicht dem Regelwerk der RSt. Die Fahrer der Kfz wirken 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 Nassestraße befahren dürfen, die Fahrbahn aber nur 3,04 m breit ist, entstehen insbesondere Probleme für die Radfahrer die den Kfz entgegenkommen. Da wird dann vielfach sehr plötzlich auf die Bürgersteige ausgewichen.

Zusätzlich zu den vielen Nutzern der Mensa kommen Personen die, aus der Südstadt kommend, zu den Instituten im Umfeld der Lennestraße, insbesondere dem Juridicum wollen und umgekehrt.

Unter den Gästen der Mensa sind auch Personen mit Handicaps. Aufgrund der neu erzeugten, besonderen Verkehrsbelastung in der Nassestraße, dem schon immer vorhandenen situationsbedingten starken Fußgänger- und Radverkehrs, wird die Gefährdung immer größer.

<p>Begrenzungstreifen und Kanten müssen mit den Füßen und mit dem Langstock wahrnehmbar sowie optisch kontrastierend ausgebildet sein.</p> <p>6.1.6.3 Aufenthaltsflächen</p> <p>Aufenthaltsflächen sollten vor allem durch bereichsweise 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"> - in allen Stadtstraßen mit (dichter) Wohnbebauung und Geschäfts- bzw. Kleingewerbebesatz sowie - in Straßen mit hoher Geschäftsdichte. 	<p>Vor dem Gebäude der Mensa, wo in der Mittagszeit bis zu 3000 Personen zum Essen erscheinen ist die Bürgersteigfläche zwar 3,50 m breit (Vor dem Eingangsbereich), allerdings bilden sich durch wartende und sich unterhaltenen Personen mehrere und größere Gruppen. Vielfach ist zu beobachten dass dabei einzelne Gruppen und Personen auch auf der Fahrbahn stehen.</p>
<p>6.1.7 Führung des Radverkehrs</p> <p>6.1.7.1 Grundsätzliche Überlegungen</p> <p>Für die Führung des Radverkehrs ist grundsätzlich zu entscheiden, ob dies</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf der Fahrbahn oder im Seitenraum - auf getrennten Flächen oder auf gemeinsam mit anderen Verkehrsarten nutzbaren Flächen (Radfahrer/ Kraftfahrzeuge, Radfahrer/Fußgänger), - auf einer Straßenseite oder auf beiden Straßenseiten und - im Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr erfolgen soll bzw. kann. <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 Nassestraße 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. Dies alles obwohl die zur Verfügung stehende Fahrbahn in wesentlichen Teilen nur um 3,03 – 3,15 m breit ist.</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 Nassestraße mit Haupterschließungsfunktion von Reuterstraße abzweigend Richtung Cityring/Innenstadt mit einer kaum über 3,0 m breiten Fahrbahn ist mit einer solchen MIV-Belastung, für den Radverkehr und vor der Mensa nicht verantwortlich.

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

6.1.7.6 Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

Für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten 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-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.
- In Kurvenbereichen kann zur Verhinderung

Für die Nassestraße 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.

Die Fahrbahnbreite von 3,50 m ist unter Beachtung der Sicherheitsabstände nicht vorhanden.

Situationsbedingt kann nicht davon gesprochen werden, dass auf der Nassestraße der Streckenverlauf, sowie an Einmündungen übersichtlich für den Radverkehr wäre. Die Einmündung der Nassestraße aus Richtung Lennéstraße verfügt über enge Radien, eine enge Randbebauung, die Baumpflanzung und Parksituation, macht die Einmündung zusätzlich unübersichtlich.

Ähnlich sind die Situationen an der Einmündung Riesstraße und Kaiserstraße. Die Sichtlinie ist für den Fahrradfahrer oft nur zwischen 5-10 m vom Fahrbahnrand entfernt und mit den oft dort gefahrenen Geschwindigkeiten ist die Sicherheit beim Einmünden nicht gewährleistet. Vielfach werden auch Kurvenradien geschnitten und Fahrbahnseiten gewechselt, dies führt vielfach zu prekären Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmer. Da für Fahrradfahrer vielfach das Mensagebäude und die Fahrradstellplätze gegenüber das Ziel darstellen, diese aber aus beiden Fahrrichtungen kommend noch kurz zuvor die Fahrbahn kreuzen entstehen hier erhebliche Konflikte mit dem motorisierten Verkehr.

<p>des Schneidens die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen oder eine bauliche Absicherung des gegen gerichteten Radverkehrs sinnvoll sein.</p>	
<p>6.1.7.7 Fahrradstraßen</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><u>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.</u></p>	<p>Bis zur Einrichtung des Verkehrsversuches Kaiserstraße war in der Nassestraße durchaus „der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart“ sonst diente sie dem Anliegerverkehr.</p> <p>Mit der Führung des von Süden kommenden Verkehrs auf der Kaiserstraße, weiter über Nassestraße-Lennéstraße, Fritz-Tillmann-Straße, Kaiserstraße mit Anschluss an den erweiterten Cityring, der wiederum der Erschließung der gesamten Innenstadt, der angrenzenden Stadtteile und der Verteilung des Pendler- und Durchgangsverkehrs dient (auch Bypass zur Adenauerallee), liegt auf Nassestraße und den oben genannten Straßen, in unverantwortlicher Weise, weit mehr als nur Anliegerverkehr. Dies entspricht eindeutig nicht den Ausführungen der RASSt zu Punkt 6.1.7.7.</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 (DTVw² 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.

² 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

Eigene Querschnittszählungen auf der Nasestraße

So 01.09. [ab 16:30] Kfz/h > 174 > 1740 DTV
Mi 25.09. [ab 7:30] Kfz/h > 47 > 470 DTV
Do 10.10. [ab 16:30] Kfz/h > 50 > 500 DTV
Fr 25.10. [ab 12:30] Kfz/h > 71 > 710 DTV

Die RASt empfiehlt Fahrradstraßen in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis maximal zu etwa 400 Kfz/h und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.

Weitere Spezifizierungen findet man in der Fachliteratur eher nicht.

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 3,03 und 3,15 m hat. Dabei sind die kurzfristig ständig wechselnden Fahrbreiten und die unterbrechende Einmündung der Riesstraße mit zu beachten.

Größere 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.

(DTVw Kfz bis max. 5.000)

Auszüge aus Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

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 RAS 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. 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

Auch für die Nassestraße ist Anliegerverkehr mit Kfz nicht auszugeschlossen. In dieser Sicherheitsbewertung wird aber sehr strikt die Zulassung von anderen Verkehrsarten an enge Grenzen gebunden. Diese sind für die Nassestraße aber überschritten.

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

Weiter wird hier eindeutig auf die Regelungen der RAS verwiesen.

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 ISBN-Nr.: 978-3-939163-69-5
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin Redaktion:
E-Mail: unfallforschung@gdv.de Dipl.-Ing. Marcel Schreiber
Internet: www.udv.de Erschienen: 09/ 2016