

Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) am 12. November 2024

Anfrage der Abgeordneten Philipp Bruck, Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„Was plant der Senat, damit Radfahrende legal und gesund durch Graf-Moltke-Straße, Buntentorsteinweg und Kommodore-Johnsen-Boulevard kommen?“

Zu Frage 1:

Vorab zum Gesamtzusammenhang der Fragen: Der Senat erkennt an, dass es an verschiedenen Stellen in der Stadt zu Nutzungskonflikten kommt. Diese sind dem Mobilitätsressort bekannt und sie werden fortlaufend auf Verbesserungen überprüft. Der bereits 2006 in der Graf-Moltke-Straße aufgebrachte Schutzstreifen erfüllt mit einer durchgehenden Breite von 1,50 m die aktuellen Regelanforderungen nach den geltenden technischen Richtlinien. Auch die mit Novellierung der StVO in 2020 nachträglich eingeführte Mindestabstandsregel beim Überholen von 1,50 m zu Radfahrenden kann bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 5,00 m eingehalten werden. Überholen von Radfahrern ist nur dann erlaubt, wenn dieser Abstand nach Verkehrslage auch eingehalten werden kann.

Eine nachträgliche Ergänzung um einen sogenannten Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen ist in der Graf-Moltke-Straße nicht mehr möglich, da eine Verschiebung des Schutzstreifens zur Konsequenz hätte, dass dieser dann bei Begegnungen regelmäßig auch von Pkw überfahren werden würde. Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen Schutzstreifen jedoch nur markiert werden, wenn eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erforderlich ist.

Aufgrund der vorherrschenden Verhältnisse in der Graf-Moltke-Straße ist eine Anpassung aufgrund der baulichen Struktur und den verkehrlichen Gegebenheiten kurzfristig nicht möglich, relevante Veränderungen würden einen vollständigen Umbau der Graf-Moltke-Straße unter Veränderung des Fahrbahnquerschnitts erfordern.

Zu Frage 2:

Die Distanz zwischen den Schienen und den parkenden Fahrzeugen beträgt im Buntentorsteinweg in der Regel 2,00 m. Ein sicheres Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen ist daher in diesem Raum für die Radfahrenden möglich. Beim Überholen der Radfahrenden müssen die Fahrzeuge gemäß § 5 Absatz 4 Straßenverkehrsordnung den Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten. Dies ist mit Benutzung der Gegenfahrbahn im Buntentorsteinweg für Kfz möglich. Überholen von Radfahrern ist nur dann erlaubt, wenn dieser Abstand eingehalten werden kann. In Bremen wird bislang ausschließlich das Radfahrer-Piktogramm in Anlehnung an das offizielle Verkehrszeichen markiert. Dieses genießt daher einen hohen Wiedererkennungswert. Im Buntentorsteinweg sind vorgenannte Piktogramme aufgebracht. Gleichwohl soll eine alternative Markierung geprüft werden.

In der in Rede stehenden Örtlichkeit und deren Umfeld herrscht sehr hoher Parkdruck. Die Umwandlung der bisherigen Parkflächen in eine Fahrradspur wird im Rahmen der beabsichtigten Neuregelung des Parkens in der Neustadt geprüft.

Zu Frage 3:

Auch der 2014 im Kommodore-Johnsen-Boulevard aufgebrauchte Schutzstreifen erfüllt durchgehend die Anforderungen der Regelbreite von 1,50 m. Die mit Novellierung der Straßenverkehrsordnung in 2020 nachträglich eingeführte Mindestabstandsregel beim Überholen von 1,50 m zu Radfahrenden kann jedoch bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 3,00 m nicht eingehalten werden. Für den Kfz-Verkehr auf den Richtungsfahrbahnen gilt daher das gesetzliche Überholverbot. Ein ausdrückliches Überholverbot durch Verkehrsschild gibt ausschließlich die gesetzliche Regelung wieder und ist als solches nicht zulässig. Die nachträgliche Ergänzung um einen sog. Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen ist auf dem Kommodore-Johnson-Boulevard nicht mehr möglich, da eine Verbreiterung des Schutzstreifens zur Konsequenz hätte, dass dieser dann regelmäßig von breiteren Fahrzeugen überfahren werden würde. Dies ist nicht zulässig.

Da die Verkehrsfläche eines Fahrradschutzstreifens nach der Straßenverkehrs-Ordnung nicht ausschließlich für den Radverkehr bestimmt ist, wurde eine Roteinfärbung bislang aus grundsätzlichen Erwägungen nicht in Betracht gezogen: Radfahrende könnten auf dieser Mischverkehrsfläche andernfalls irrtümlich dazu verleitet werden, eine regelkonforme Nutzung durch den Kfz-Verkehr auszuschließen.

Dem Radfahrenden würde somit eine Scheinsicherheit suggeriert.

Zusammenfassend – das Mobilitätsressort ist sich der diversen Nutzungskonflikte im Straßenraum sehr bewusst und prüft fortlaufend geeignete Verbesserungen.