

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Abteilung 5 - Verkehr Amt für Straßen und Verkehr -	Bremen, 07. Januar 2013 Tel. 361-10244 (Herr Hamburger) Tel. 361-2162 (Herr Polzin) Tel. 361-89501 (Frau Hegner) Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
--	---

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der
Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 10. Januar 2013**

Markierungen auf der Straße und Fahrradstraßen

Der Abgeordnete Herr Saxe (Bündnis 90/ Die Grünen) hat um einen schriftlichen Bericht der Verwaltung zu Markierungen auf der Straße gebeten. Herr Saxe hat dazu am 04. Oktober 2012 folgende konkrete Fragen formuliert:

1. „Kann durch verstärkte Anwendung von Piktogrammen auf der Straße ein Sicherheitsgewinn erreicht werden?
 - insbesondere vor neuralgischen Tempo 30 Zonen
 - oder in Bereichen mit Fahrradverkehr (im Mischverkehr mit MIV), wird schon z. T. gemacht
2. Welche Kosten entstehen durch Aufbringung und Erhaltung?
3. Wie kann man die Beiräte dabei einbeziehen?“

Des Weiteren bittet Herr Saxe um einen schriftlichen Bericht der Verwaltung zu Fahrradstraßen, wobei es um folgende Fragestellungen geht:

4. „Fahrradstraßen sind noch eher selten in Bremen. Wie kann man durch Beschilderung, Piktogramme und Gestaltung der Eingangs- und Ausgangssituation eine höhere Sicherheit, Transparenz und Akzeptanz erzielen.
5. Was kosten große blau-weiße Piktogramme am Beginn von Fahrradstraßen und mehrere weiße Piktogramme währenddessen? Der Zustand der Modell-Fahrradstraße Wachmannstraße ist alles andere als optimal“.

Sachdarstellung

Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn (sogenannte „Piktogramme“) dienen nach der Straßenverkehrsordnung dem Hinweis auf ein entsprechendes Verkehrszeichen (§ 42 Abs. 6 Nr. 3 StVO). Sie unterstützen die Verkehrsregelungen.

Durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens kann nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) auf der Fahrbahn der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden.

Von dieser Möglichkeit ist nur sparsam Gebrauch zu machen. In Einzelfällen können solche zusätzlichen Markierungen aber sinnvoll und erforderlich sein.

Markierungen auf der Straße

Frage 1:

„Kann durch verstärkte Anwendung von Piktogrammen auf der Straße ein Sicherheitsgewinn erreicht werden?

- insbesondere vor neuralgischen Tempo 30 Zonen

- oder in Bereichen mit Fahrradverkehr (im Mischverkehr mit MIV), wird schon z. T. gemacht.“

Zu Markierungen in Tempo-30-Zonen:

Gemäß § 39 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Zudem stellt § 39 Abs. 1a StVO fest, dass innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen ist, weshalb das Verkehrszeichen 274.1 („Beginn 30-Zone“) innerhalb der Zone nicht wiederholt wird (siehe Erläuterungen zu § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO). Grundsätzlich wird daher kein zwingender Grund zum Aufbringen von Piktogrammen in Tempo 30-Zonen gesehen.

Die Wirksamkeit von Piktogrammen in Tempo 30-Zonen wurde u.a. durch die Hochschule Bremen im Jahre 2004 untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung war damals, dass ein zusätzliches Aufbringen von entsprechenden Piktogrammen in Tempo 30-Zonen keine positiven Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer erwarten lässt.

Daher wird bezüglich der T-30-Zonen-Regelung grundsätzlich an einem sorgfältigen und sparsamen Einsatz von Piktogrammen zunächst festgehalten. An besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. Einfahrtsbereiche in Fahrradstraßen) kann jedoch ein Piktogramm zusätzlich die Wahrnehmung der neuen Situationen unterstützen. In oder vor Tempo-30-Zonen sollen Piktogramme nur in Einzelfällen in Absprache mit den Beiräten Verwendung finden.

Zu Markierungen an Vorfahrtsstraßen:

Die StVO lässt die Fahrbahnbenutzung durch den Fahrradverkehr grundsätzlich zu, wenn der Radweg nicht vorhanden oder nicht benutzungspflichtig ist. Die StVO hat die Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege an strenge Kriterien geknüpft. Diese im Rahmen von Novellierungen der StVO getroffenen Regelungen sind trotz diverser Veröffentlichungen und Berichterstattungen in allen Medien noch immer einem Großteil der Bevölkerung nicht bekannt. Viele Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gehen davon aus, dass Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen grundsätzlich den Radweg nutzen müssen. Auf die vorhandenen oder nicht vorhandenen Verkehrszeichen, die eine Benutzungspflicht oder eine Benutzungsoption vermitteln, wird in der Regel nicht geachtet. Viele Radwege haben mittlerweile aufgrund der Nichterfüllung der Kriterien gemäß StVO die Benutzungspflicht verloren, so dass die Fahrbahnnutzung grundsätzlich möglich ist. Dies wissen häufig die Radfahrerinnen und Radfahrer nicht – und auch die Autofahrerinnen und Autofahrer wissen dies in der Regel nicht. Durch das gezielte Aufbringen von Markierungen wie Fahrradpiktogramme oder Pfeile kann allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern verdeutlicht werden, dass die Fahrbahn vom Fahrradverkehr genutzt werden darf und dass sich beispielsweise Kfz-Führer auf die Anwesenheit von Fahrradfahrern und

Fahrradfahrerinnen einzustellen haben. Dies hilft, Missverständnisse zu vermeiden und gibt dem Radverkehr mehr Sicherheit. Somit wird insgesamt ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

Da in den letzten Jahren die Umsetzung der StVO-Novelle und somit der Abbau der Radwegbenutzungspflicht verstärkt erfolgt ist, der Radverkehr insgesamt deutlich zugenommen hat und Radfahrerinnen und Radfahrer auch vermehrt die Fahrbahn nutzen, liegen veränderte Randbedingungen vor. Eine punktuelle Kennzeichnung unter den vorgenannten Aspekten soll daher in Abstimmung mit dem ADFC und der AG Rad durch das Amt für Straßen und Verkehr geprüft und ab Frühjahr 2013 sukzessiv umgesetzt werden, um die Fahrbahnnutzung als Option zu unterstützen und die Sicherheit insgesamt zu erhöhen.

Frage 2:

„Welche Kosten entstehen durch Aufbringung und Erhaltung?“

Gemäß einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind Verkehrsschilder durchschnittlich wesentlich länger in einem verkehrstauglichen Zustand als markierte Verkehrszeichen. Während Verkehrszeichen im Mittel alle zehn bis 15 Jahre auszutauschen sind, müssen Piktogramme aufgrund der hohen Beanspruchungen durch Überfahren, Schmutz und Witterungseinflüsse alle zwei bis vier Jahre demarkiert und erneuert werden. Zur Vermeidung von Verkehrssicherheitsrisiken ist bei Markierungen ein wesentlich höherer Aufwand für Kontrolle, Wartung und Erneuerung zu betreiben, der zudem stets mit Eingriffen in den Verkehr verbunden ist. So wird der mit Markierungen verbundene Mehraufwand auf das etwa Sechs- bis 14fache der Kosten für vertikale Verkehrszeichen beziffert.

Für das reine Aufbringen bzw. die Erneuerung von Radfahrerpiktogrammen ist mit Kosten in Höhe von rd. 55 € (Größe 0,50 m x 0,70 m) bis rd. 60 € (Größe 1,0 m x 1,3 m) pro Stück zu rechnen. Eventuell damit in Zusammenhang stehende Arbeiten wie z.B. die Erneuerung der Fahrbahndecke sowie die Erhaltungskosten sind dabei nicht berücksichtigt.

Im Vergleich zu baulichen Maßnahmen sind jedoch Markierungen vielfach günstiger, so dass ein verstärkter Einsatz von Markierungen als wirtschaftlich zweckmäßig Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angewendet werden kann.

Frage 3:

„Wie kann man die Beiräte dabei einbeziehen?“

Für das Aufbringen von Piktogrammen ist eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Im Rahmen des dafür erforderlichen vorgelagerten Anhörungsverfahrens erfolgt stets eine Beteiligung der Beiräte.

Darüber hinaus erfolgt in den Stadtteilen eine enge Zusammenarbeit zwischen den Ortsämtern und den Mitarbeitern/Innen des ASV, so dass Verkehrsordnungen jeglicher Art häufig auch auf Veranlassung der Beiräte erfolgen.

Frage 4:

„Fahrradstraßen sind noch eher selten in Bremen. Wie kann man durch Beschilderung, Piktogramme und Gestaltung der Eingangs- und Ausgangssituation eine höhere Sicherheit, Transparenz und Akzeptanz erzielen.“

Nach der Straßenverkehrsordnung sieht die dazugehörige Verwaltungsvorschrift für die Ausweisung von Fahrradstraßen grundsätzlich nur die Anordnung von Zeichen 244.1 und 244.2 („Beginn und Ende einer Fahrradstraße“) vor. Dennoch sind Markierungen nicht ausgeschlossen und grundsätzlich möglich.

Im Bremer Stadtgebiet gibt es bereits seit vielen Jahren Fahrradstraßen (z.B. Benquestraße, Graf-Haeseler-Straße). Sicherheitsprobleme sind nicht aufgetreten, so dass grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass über die vorhandene Beschilderung sowie die zur Unterstützung aufbrachten Piktogramme bzw. Markierungen weitergehende Maßnahmen nicht erforderlich sind. Diese Fahrradstraßen werden im Radverkehr nicht übermäßig nachgefragt und haben kein nennenswertes Kfz-Aufkommen, so dass Konflikte kaum auftreten.

Die Wachmannstraße, als eine der in jüngster Zeit erst angeordneten Fahrradstraßen, nimmt aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung für Radfahrer, der Verkehrsbelastung und der Besonderheiten der Örtlichkeit eine Sonderstellung ein. Aufgrund dieser Besonderheit wurde der Eingangsbereich der Wachmannstraße (in Höhe der Schubertstraße) mit Einrichtung als Fahrradstraße durch Markierungen und Piktogramme entsprechend gestaltet. Gleiches gilt für das Ende der Fahrradstraße in Höhe Schwachhauser Ring. Auch im weiteren Verlauf der Straße wurden mehrere Piktogramme aufgebracht, um auf die Fahrradstraße hinzuweisen.

Abgesehen davon, dass die Unfallstatistik keine Auffälligkeiten ausweist, hat sich das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs in der Wachmannstraße positiv entwickelt. Aber auch das Fahrradaufkommen ist hoch und punktuell ist zu erkennen, dass Kfz hier versuchen, den Radverkehr riskant zu überholen. Dennoch ist seit der Einrichtung der Fahrradstraße am 12. September 2011 laut Auskunft der Polizei durch mehrere Geschwindigkeitsmessungen festgestellt worden, dass sich seit diesem Zeitpunkt die gefahrene Geschwindigkeit der Kfz allgemein verringert hat.

Zur Optimierung der Sicherheit sollen hier und auf allen Fahrradstraßen, so auch auf der Humboldtstraße nach Fertigstellung des Umbaus, in Abhängigkeit von der Witterung und den baulichen Möglichkeiten im Frühjahr 2013 Fahrradpiktogramme zur Kennzeichnung markiert werden, um Konfliktsituationen vorzubeugen, die u.a. dadurch auftreten können, dass Kfz-Führer die Ausschilderung als Fahrradstraße übersehen haben und nicht damit rechnen, dass hier Radfahrer nebeneinander fahren dürfen und um Radfahrerinnen und Radfahrern diese Straßen stärker ins Blickfeld zu rücken.

In Fahrradstraßen mit Pflasterung sind Sonderlösungen zu finden.

Weiterhin soll durch durchgezogene Fahrbahnrandmarkierungen in Breitstrich ausgeschlossen werden, dass Kfz in zweiter Reihe geparkt werden, was heute leider vereinzelt stattfindet. Derartiges Verhalten kann aufgrund der genannten Verkehrsmengen und eventueller Konflikte, die daraus verstärkt resultieren können, nicht hingenommen werden. Durch Parken in zweiter Reihe verbleibt z. B. in der Wachmannstraße eine Breite von nur 3,50 m auf dem sich dann Radfahrer in beiden Richtungen mit Kfz in stadtauswärtiger Richtung begegnen müssen. Eine solche Situation ist mit den Anforderungen an eine Fahrradstraße nicht vereinbar.



Abbildung: Markierung einer Fahrradstraße mit Piktogramm und Breitstrich zur Abgrenzung gegenüber dem Parkstreifen

Quelle: Nationales Radverkehrsportal des BMVBS, Konsequente Einrichtung von Fahrradstraßen am Beispiel der Landeshauptstadt Kiel

Frage 5:

„Was kosten große blau-weiße Piktogramme am Beginn von Fahrradstraßen und mehrere weiße Piktogramme währenddessen? Der Zustand der Modell-Fahradstraße Wachmannstraße ist alles andere als optimal“.

Im Rahmen der in der Antwort zu Frage 4 dargestellten Maßnahmen wird auch die Verwendung dieser Form der Piktogramme, insbesondere im Einfahrtbereich der Fahrradstraßen, geprüft. Zu den Kosten wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.