

**Betreff:****Erarbeitung eines Konzeptes zur baulichen Neuordnung auf dem  
Bienroder Weg****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.11.2019

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (zur Kenntnis)	21.11.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)	28.11.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	05.12.2019	Ö

**Sachverhalt:**

In seiner Sitzung am 30.10.2019 wurde dem Planungs- und Umweltausschuss ein Werkstattbericht zu dem vom Ingenieurbüro Weinkopf erstellten Konzept zur Neuordnung der Fuß- und Radverkehrsanlagen auf dem Bienroder Weg vorgestellt. Das Konzept war aufgrund eines Ratsbeschlusses (DS 17-04831) beauftragt worden.

Die Ergebnisse der konzeptionellen Bearbeitung in Varianten sind dieser Mitteilung in Form von Querschnitten, Lageplänen und Detailskizzen beigefügt.

Ziel der Planung ist die Schaffung einer sicheren, begreifbaren und möglichst konsistenten Führung des Radverkehrs sowie komfortabler Gehwege im Verlauf des Bültenwegs/ Bienroder Wegs.

Zu diesem Zweck ist der Straßenzug zwischen der Hagenring und dem Steinriedendamm abschnittsweise betrachtet worden. Im Abschnitt Hagenring – Nordstraße wird kein Veränderungsbedarf gesehen.

Die Abschnittsbildung ergibt sich aus ihrem jeweiligen Charakter und der Querschnittsbreite des öffentlichen Straßenraums unter Berücksichtigung z. B. der vorhandenen Straßenbäume, der Nutzung bzw. des Vorhandenseins angrenzender Bebauung und der sich daraus ergebenden Ansprüche an den Straßenraum. Für jeden dieser Abschnitte wurde in Varianten geplant.

Dem ursprünglichen Arbeitsauftrag folgend, sind dabei zunächst nur die Seitenbereiche betrachtet worden. Dabei hat sich gezeigt, dass insbesondere in den heute kritischen Bereichen 2 und 3 (Nordstraße bis Ringgleis/Gotenweg) keine richlinienkonformen, sicheren und zukunftsfähigen Rad- und Fußverkehrsanlagen allein unter Inanspruchnahme der außerhalb der Borde liegenden Flächen möglich sind.

Der Verwaltung erschien es in dieser Situation sinnvoll und erforderlich, den Arbeitsauftrag des Rates etwas umfassender zu interpretieren und zusätzlich auch Varianten darzustellen, die gute Radverkehrslösungen darstellen, aber eine Neuauftteilung der Flächen teilweise zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer - z. B. des ruhenden Kfz-Verkehrs im Abschnitt 2 (Nordstraße bis Am Bülten) - erfordern (z. B. Variante 4 im Abschnitt 2).

Die Varianten sind im Querschnitt jeweils dem Bestand gegenübergestellt.

Die Planung enthält Aussagen zu Realisierungskosten der einzelnen Abschnitte und Varianten. Die erforderlichen zusätzlichen Planungskosten könnten mit ca. 10 % der Baukosten angesetzt werden.

Eine Entscheidung für die jeweilige Vorzugsvariante in den einzelnen Abschnitten steht nach Auffassen der Verwaltung derzeit nicht an, da im Haushalt keinerlei Finanzmittel für eine Realisierung eines Umbaus des Bienroder Weges enthalten sind.

**Hinweise zu einem möglichen weiteren Vorgehen:**

Im Verlauf des Planungsprozesses ist nach Betrachtung der Kosten für die einzelnen Abschnitte und Varianten deutlich geworden, dass eine vollständige Umsetzung einer Vorzugsvariante eine ganz erhebliche finanzielle Anstrengung darstellen würde. Der Verwaltung erscheint es daher sinnvoll zu sein, über eine abschnittsweise Realisierung des Konzeptes nachzudenken.

Die Verwaltung empfiehlt in diesem Zusammenhang zuerst an die Bereiche zu denken, in denen das Defizit im Bereich des Rad- und Fußgängerverkehrs besonders groß ist. Die Verwaltung hat bei der Begleitung der Planung des Büros den Eindruck gewonnen, dass insbesondere die Abschnitte 2, 3 und 4 (von der Nordstraße bis zur Siegfriedstraße) die größten Defizite aufweisen. Diese Bereiche weisen zudem aufgrund des Campus Nord der TU Braunschweig die größten Radverkehrsmengen des Straßenzugs auf.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2 a-c: Bereich 1 (Lageplan, Fotos)

Anlage 3 a-l: Bereich 2 (Lagepläne, Querschnitte, Fotos)

Anlage 4 a-e: Bereich 3 und 4 (Lagepläne, Querschnitte, Foto)

Anlage 5 a-c: Bereich 5 (Lageplan, Querschnitt, Foto)

Anlage 6 a-b: Bereich 5 und 6 (Lagepläne)

Anlage 7 a-c Bereich 7 (Lagepläne)

Anlage 8 a-h: Bereiche 8 und 9 (Lagepläne, Querschnitte, Fotos)

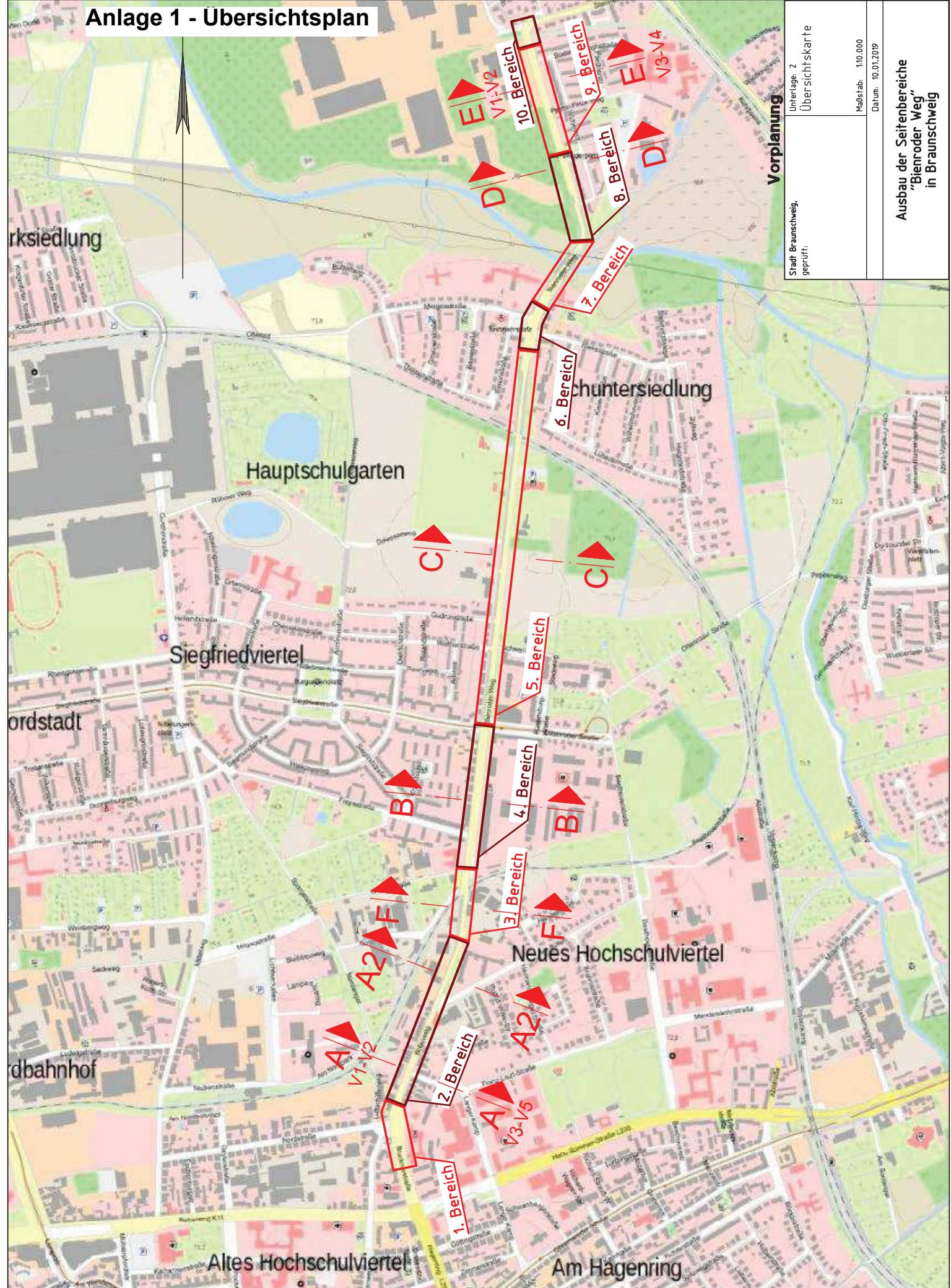
Anlage 9 a: Kosten

Anlage 10 a-p: Allgemeine Infos aus dem Vortrag (über die Anlagen 1-9 hinausgehend)

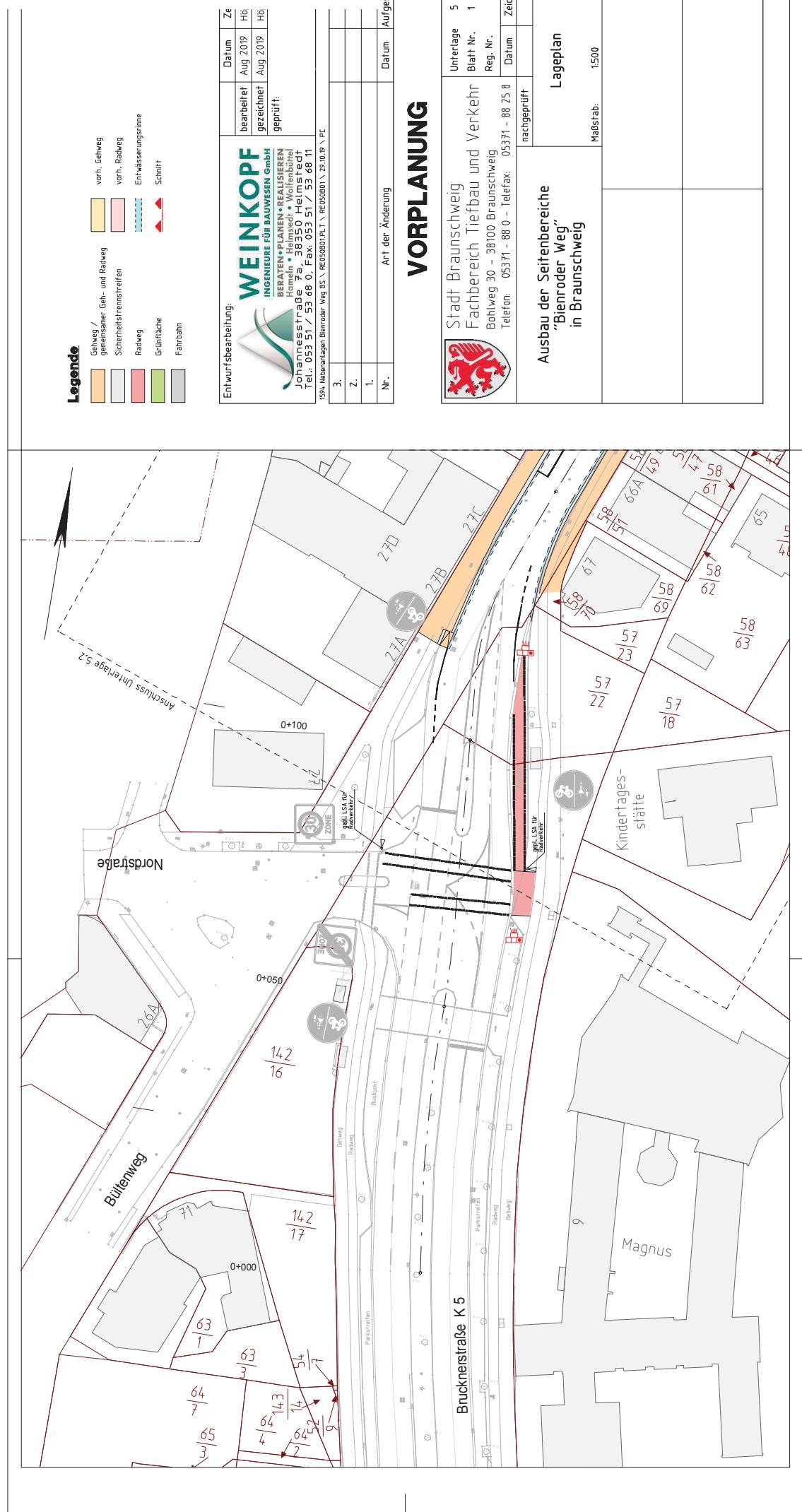
## Anlage 1 - Übersichtsplan

<h2>Vorplanung</h2> <p>Stadt Braunschweig, geprüft:</p>	<p>Unterlage: 2 Übersichtskarte</p>
---	---

# Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig



# Anlage 2a - Bereich 1 - Lageplan



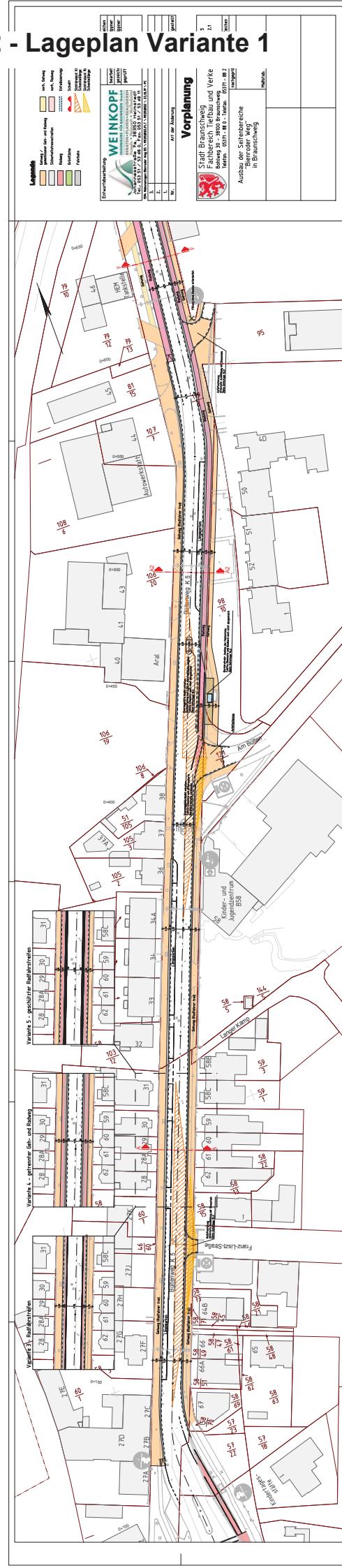
## Anlage 2b - Bereich 1 - Foto 1



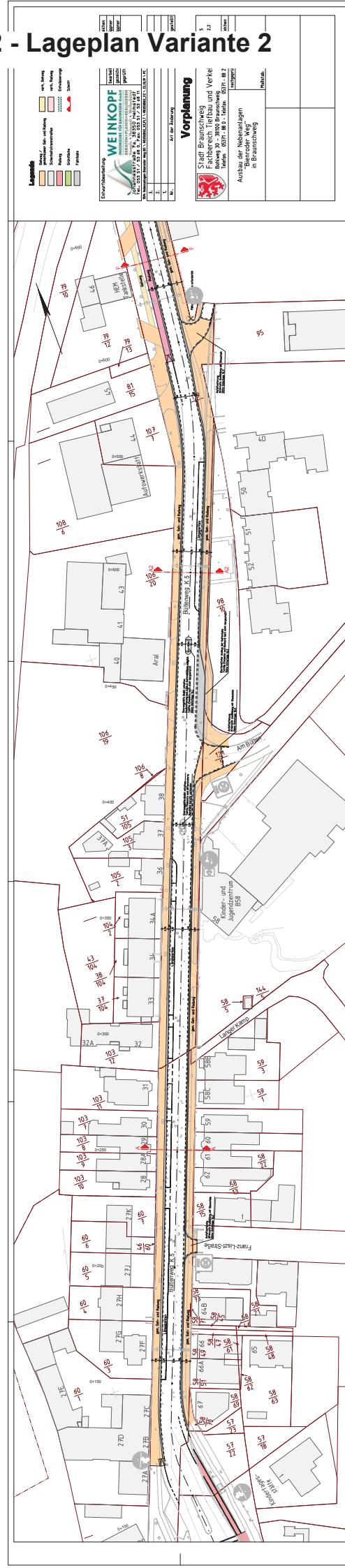
## Anlage 2c - Bereich 1 - Foto 2



Anlage 3a - Bereich 2 - Lageplan Variante 1



## Anlage 3b - Bereich 2 - Lageplan Variante 2



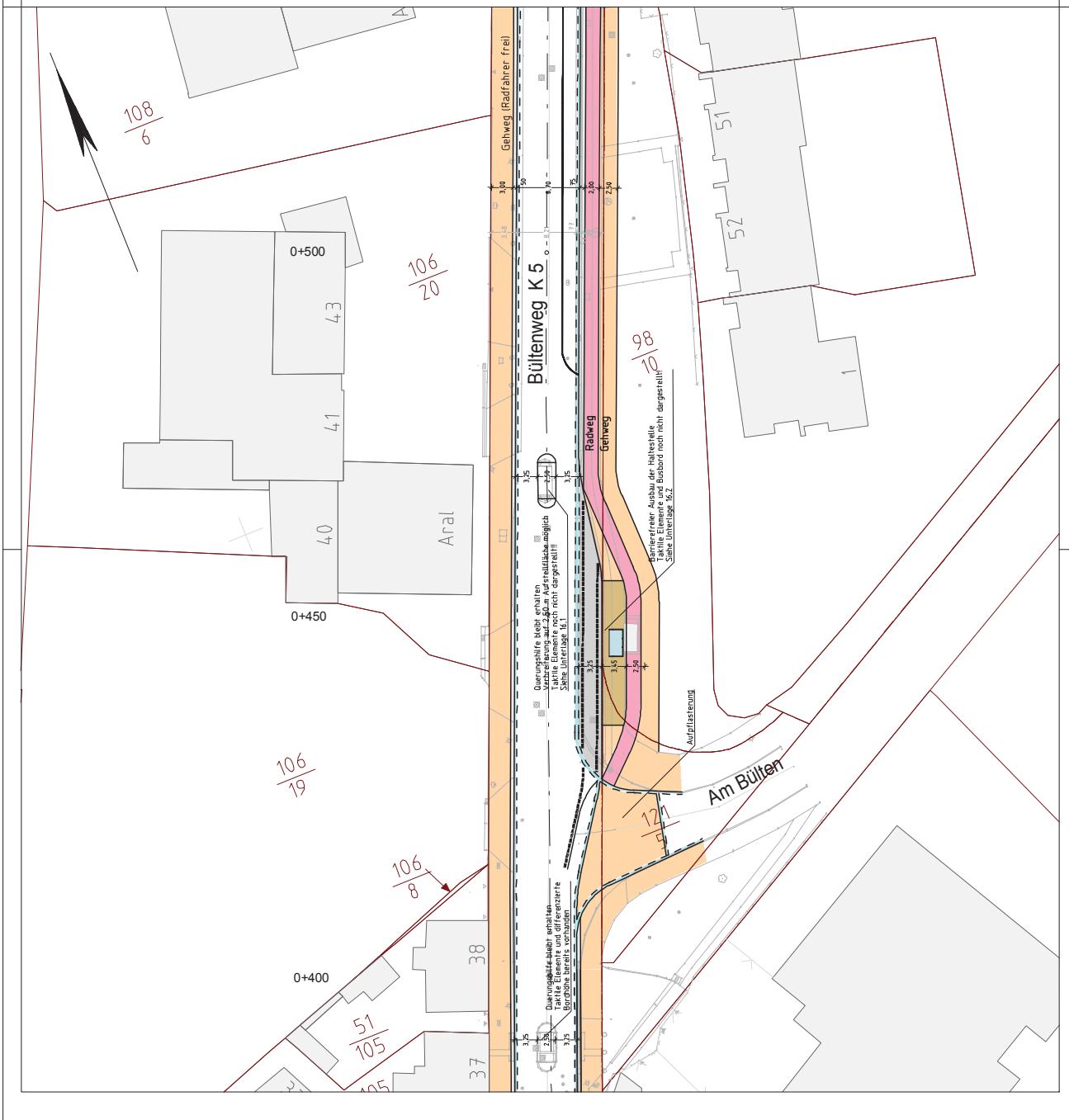
# Anlage 3c - Bereich 2 - Lageplan Haltestelle Variante 1

CAD

Entwurfsbearbeitung:	<b>WEINKOPF</b> INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Hannover • Helmstedt • Wolfenbüttel Johannesstraße 7a • 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 1534 Nebenanlagen Bieroder Weg BS \ REOSHB01.PLT \ REOSHB01 \ 18.09.19 \ PC	bearbeitet gezeichnet geprüft:  Datum Aug 2019 Aug 2019
Nr.	Art der Änderung	Datum Al
3.		
2.		
1.		

**VORPLANUNG**

Unterlage Blatt Nr. Reg. Nr. Datum	Auszug Haltestelle "Am Bültens" Variante 2
nachgeprüft	
Maßstab:	1:500



Anlage 3d - Bereich 2 - Lageplan Haltestelle Variante 2

CARDS

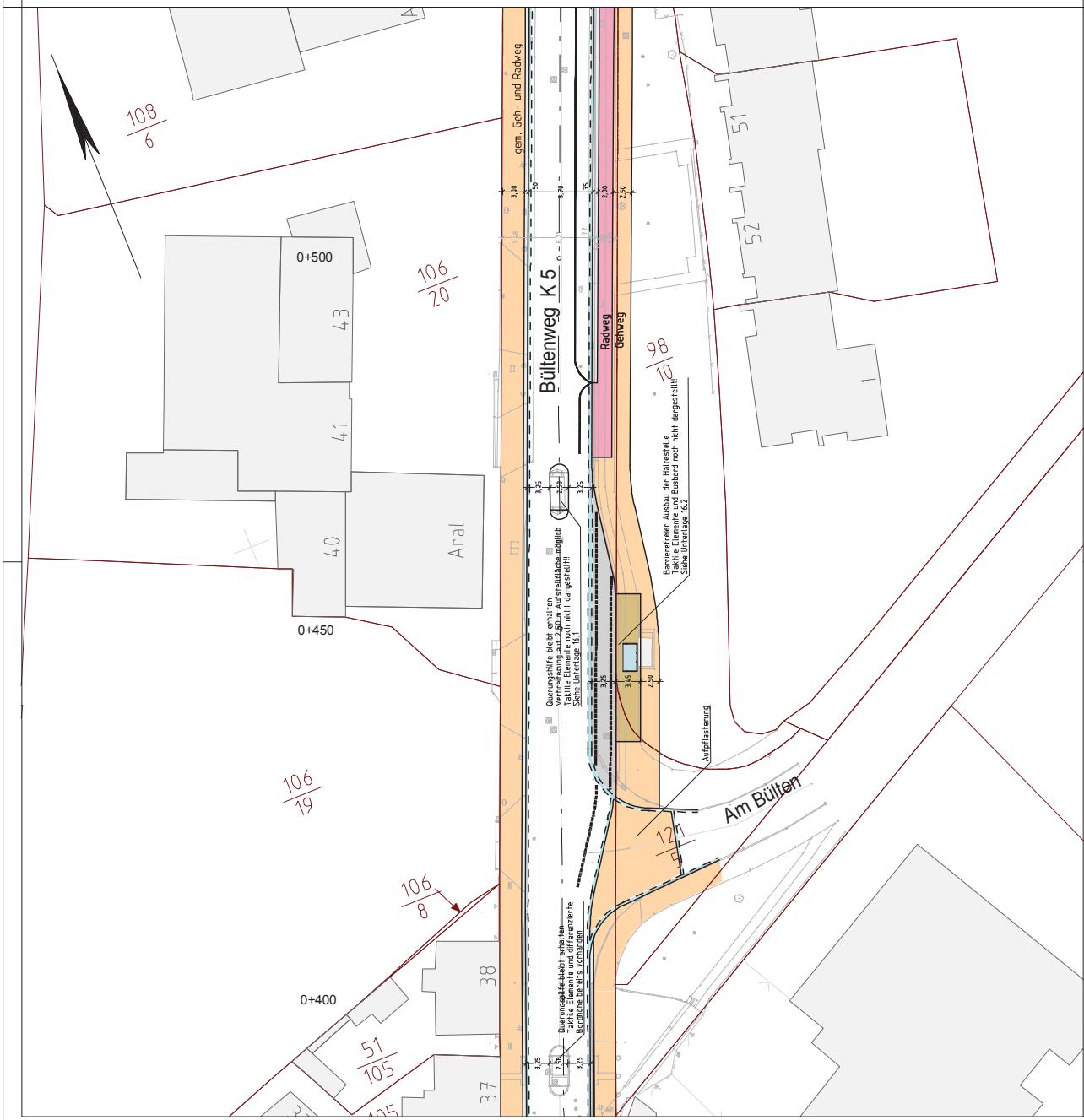
WEINKOPF		Datum	
INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH		bearbeitet	Aug 2019
		gezeichnet	Aug 2019
		geprüft:	
 <b>WEINKOPF</b> INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Hamm • Helmstedt • Wolfenbüttel Johannisstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11		15/4 Nebenanlagen Bremde, Weg BS \ RE05HB02.PLT \ RE05HB02 \ 18.09.19 \ PC	
Nr.	Art der Änderung	Datum	
1.	3.		
2.	2.		

VORPLÄNUNG



Ausbau der Seitenbereiche  
„Bienroder Weg“  
in Braunschweig

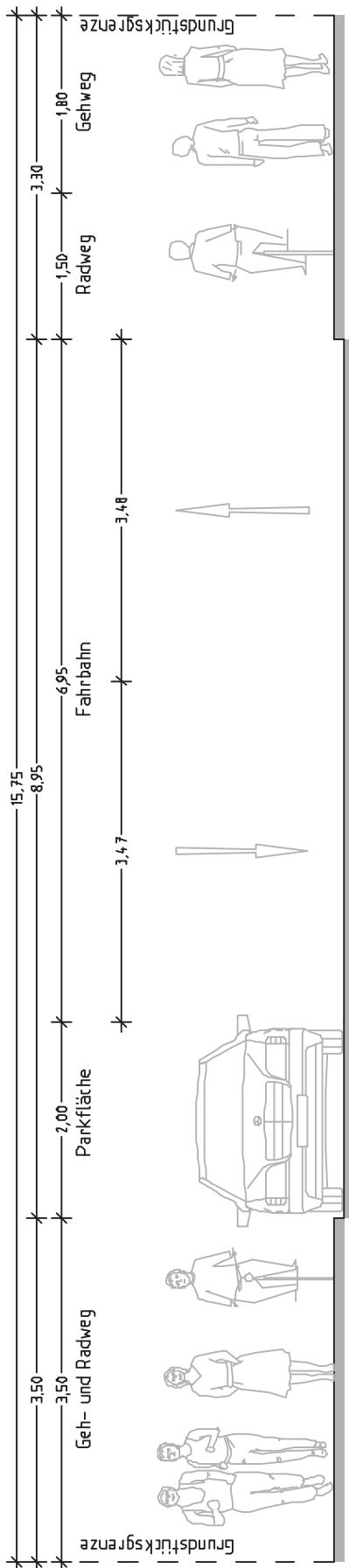
Maßstab: 1:500



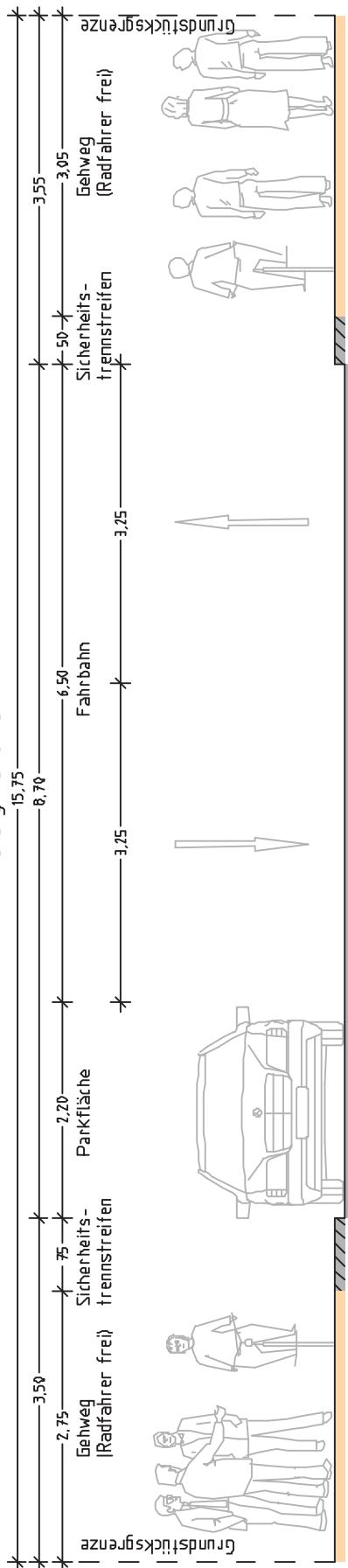
# Anlage 3e - Bereich 2 - Querschnitt A-A, Variante 1+2



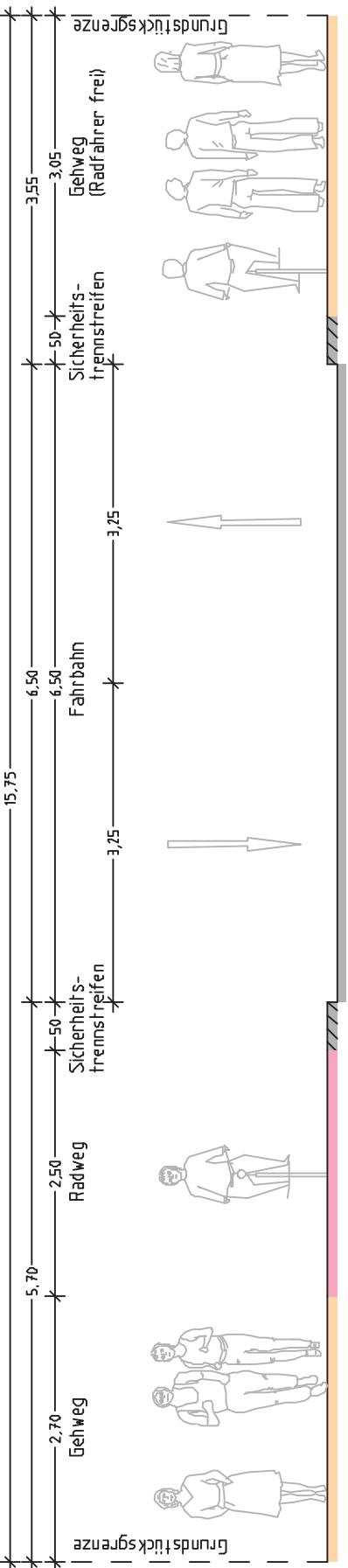
Querschnitt A-A  
Bestand  
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-Km 0+130 - 0+400



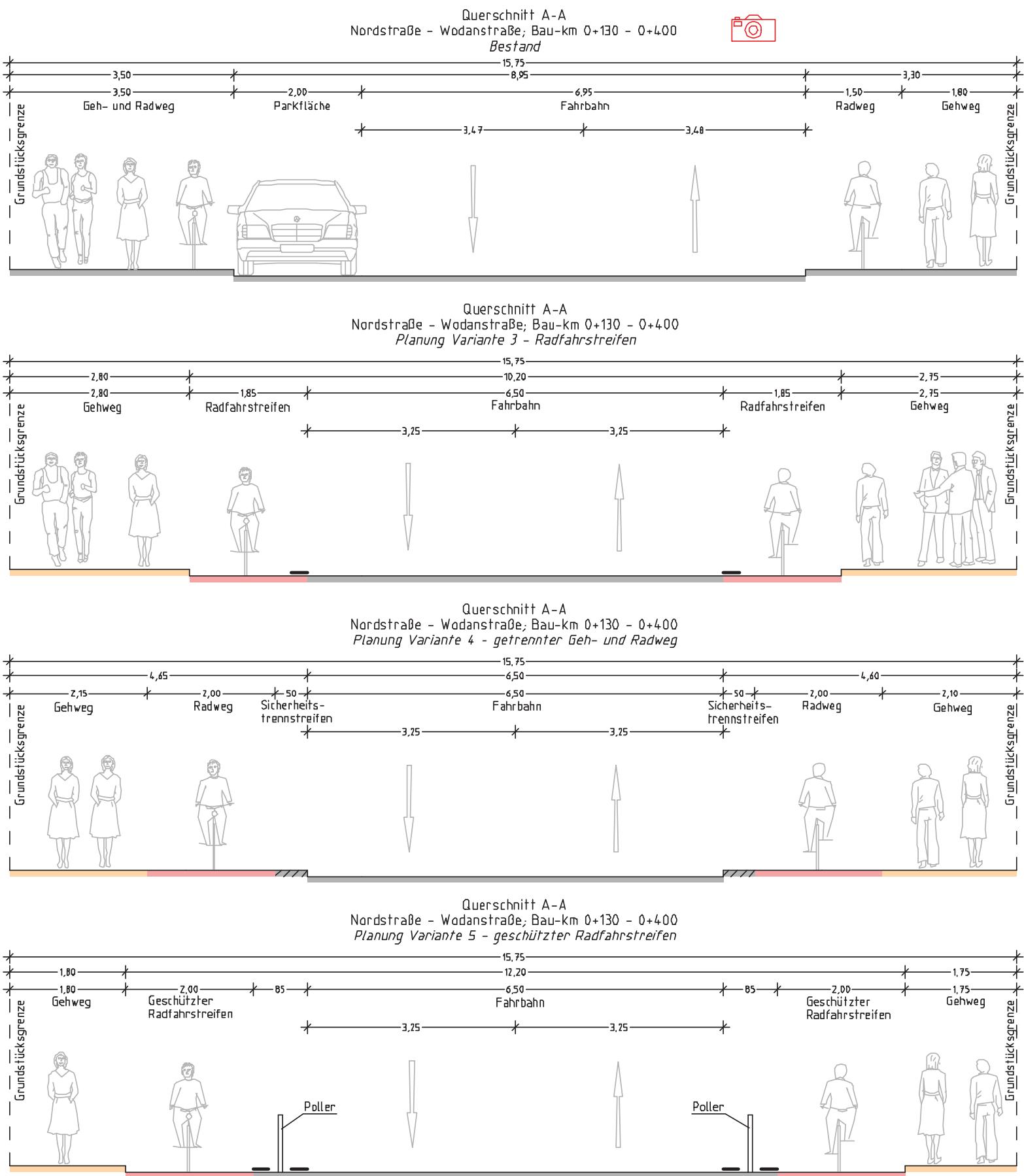
Querschnitt A-A  
Planung Variante 1  
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-Km 0+130 - 0+400



Querschnitt A-A  
Planung Variante 2  
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-Km 0+130 - 0+400



# Anlage 3f - Bereich 2 - Querschnitt A-A, Variante 3+4+5



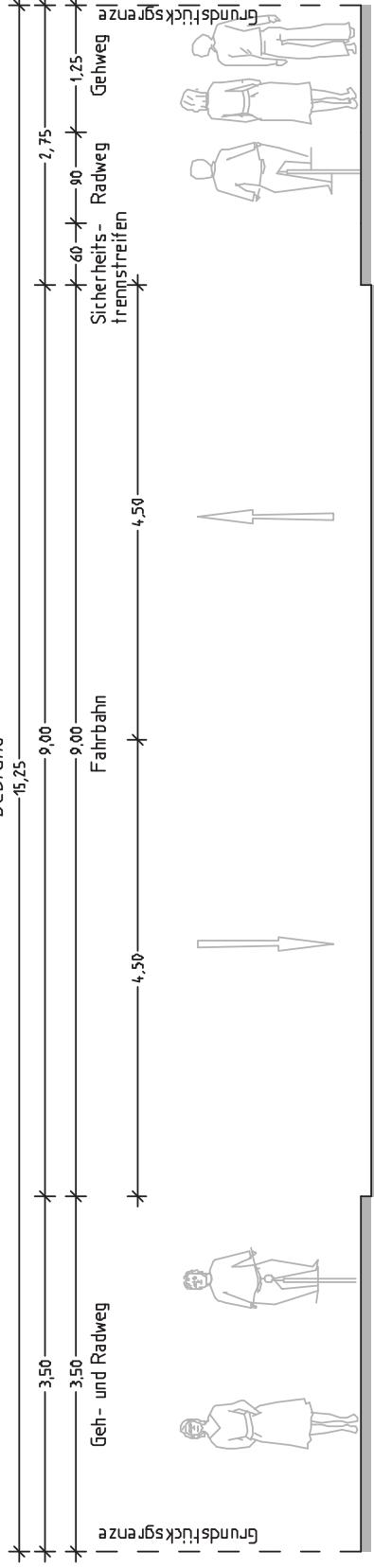
## Anlage 3g - Bereich 2 - Querschnitt A-A, Foto



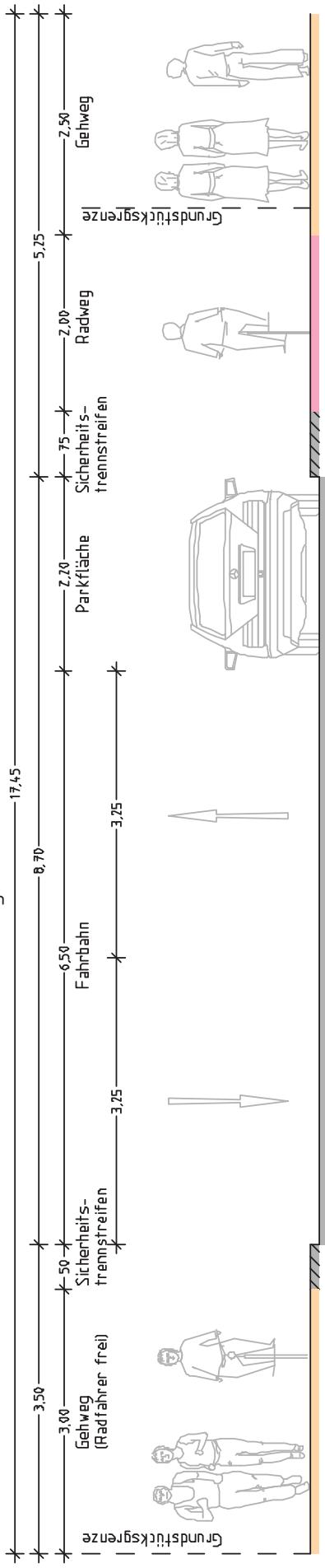
# Anlage 3h - Bereich 2 - Querschnitt A2-A2, Variante 1+2



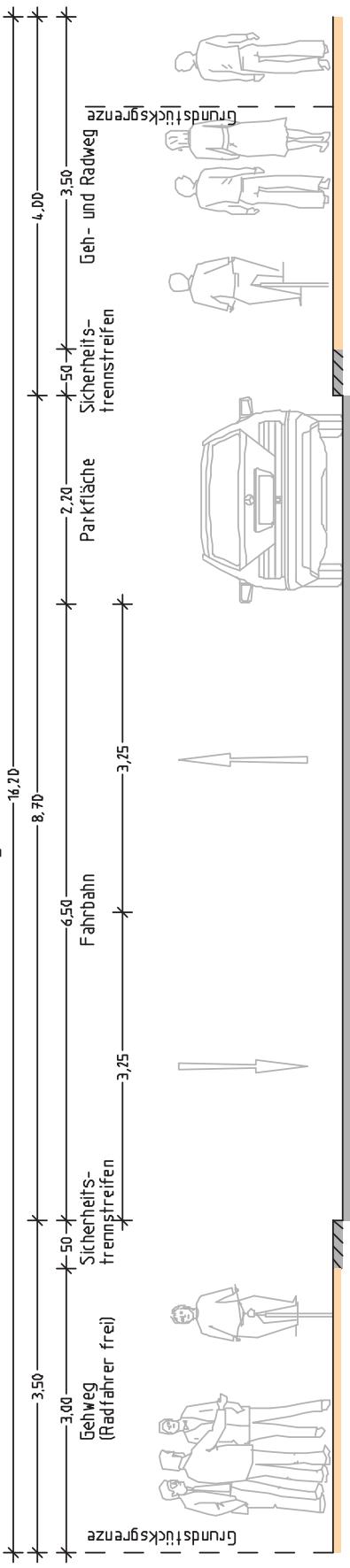
Querschnitt A2-A2  
Bestand  
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600



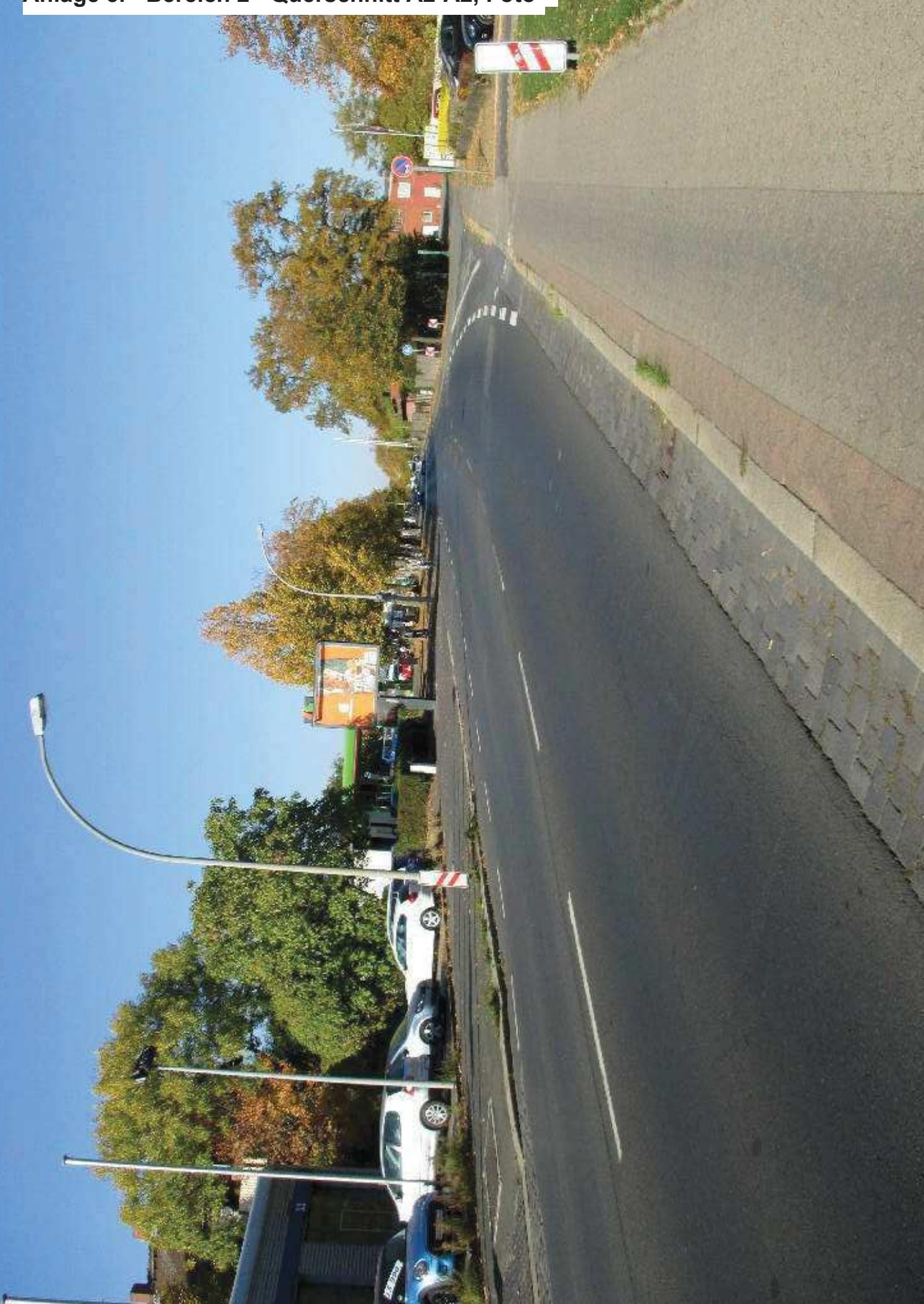
Querschnitt A2-A2  
Planung Variante 1  
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600



Querschnitt A2-A2  
Planung Variante 2  
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600

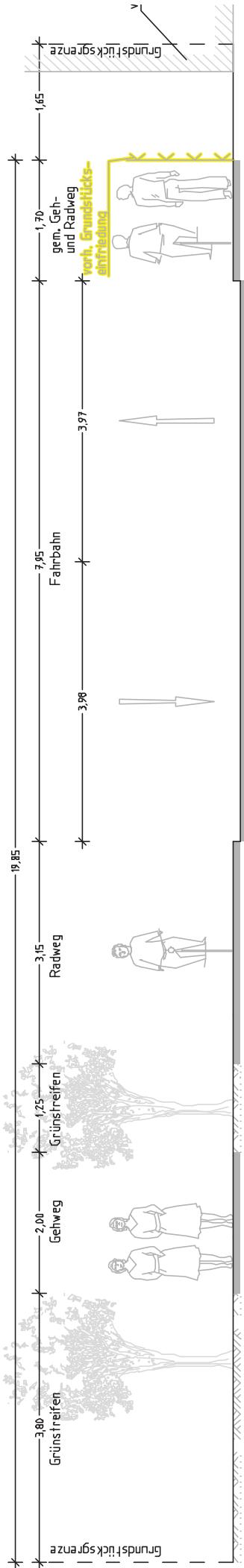


## Anlage 3i - Bereich 2 - Querschnitt A2-A2, Foto

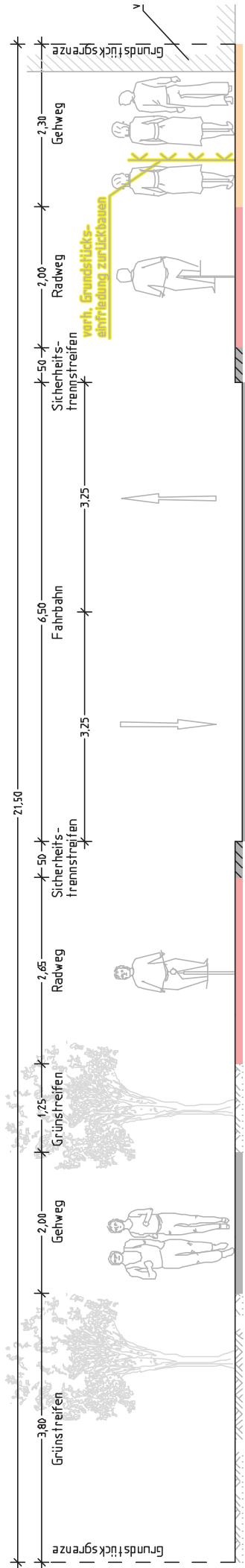


# Anlage 3k - Bereich 3 - Querschnitt F-F, Variante 1+2

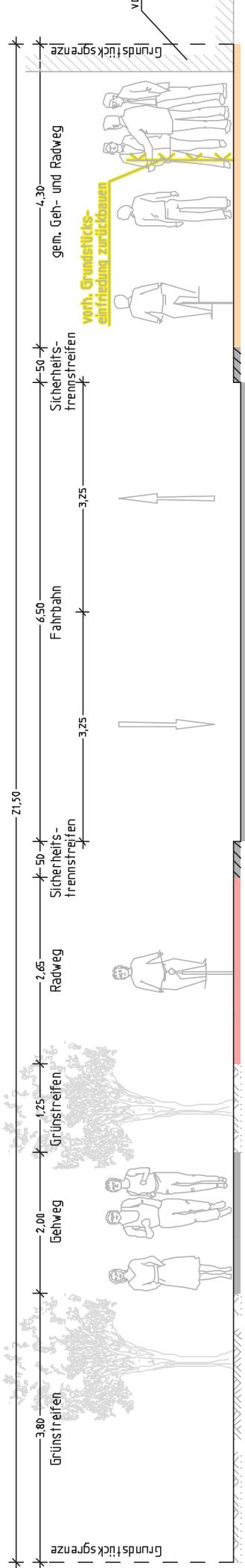
 Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße, Bau-km 0+600 - 0+750  
Querschnitt F-F  
Bestand



Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße, Bau-km 0+600 - 0+750  
Querschnitt F-F  
Planung - Variante 1



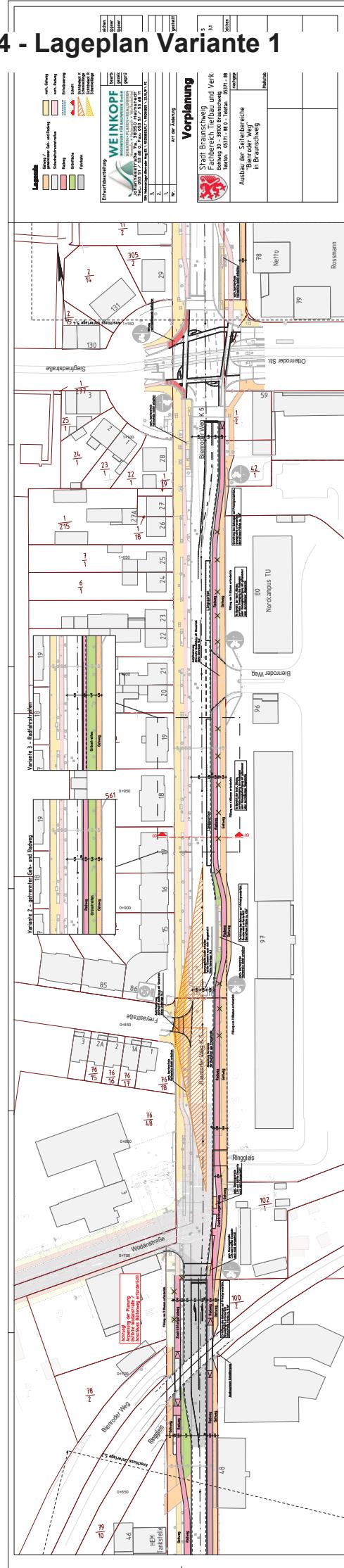
Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße, Bau-km 0+600 - 0+750  
Querschnitt F-F  
Planung - Variante 2



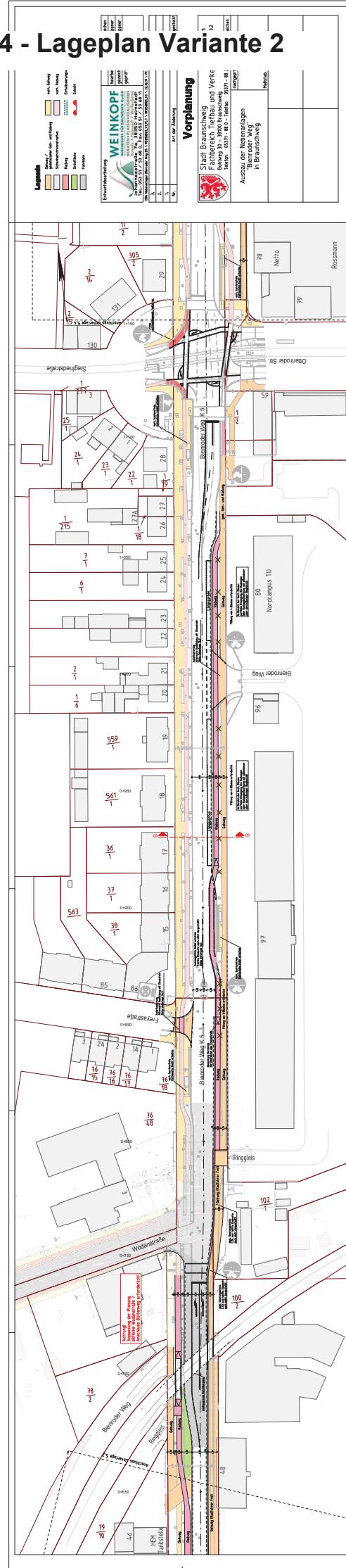
## Anlage 3I - Bereich 3 - Querschnitt F-F, Foto



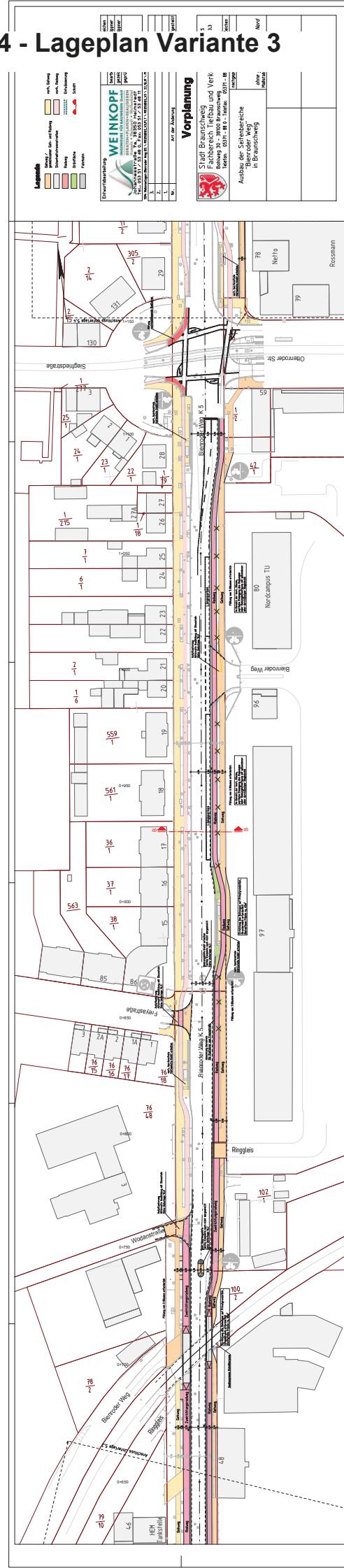
Anlage 4a - Bereich 3+4 - Lageplan Variante 1



Anlage 4b - Bereich 3+4 - Lageplan Variante 2

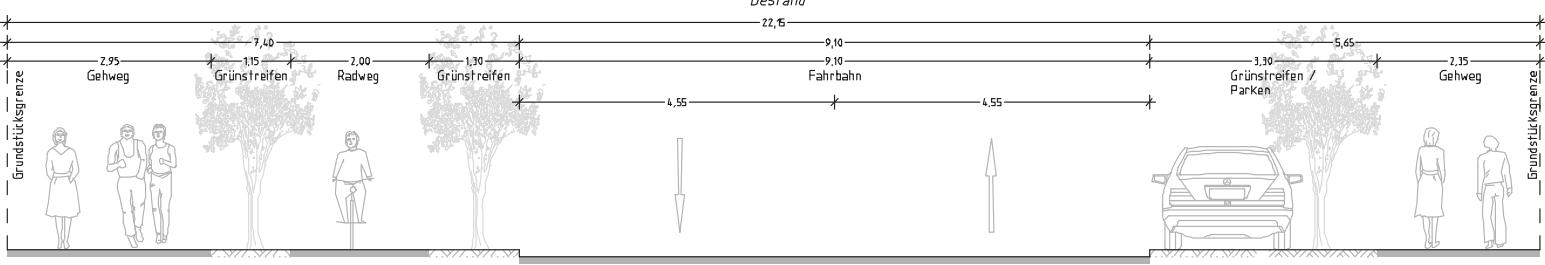


Anlage 4c - Bereich 3+4 - Lageplan Variante 3

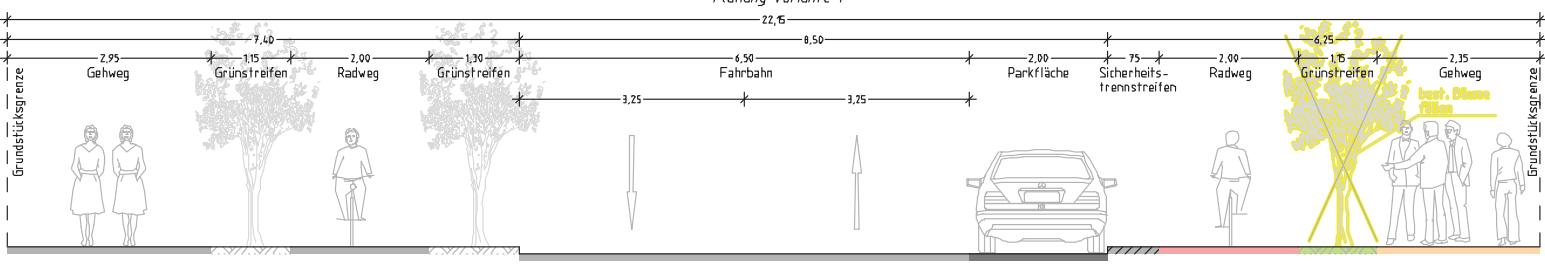


# Anlage 4d - Bereich 4 - Querschnitt B-B, Variante 1+2+3

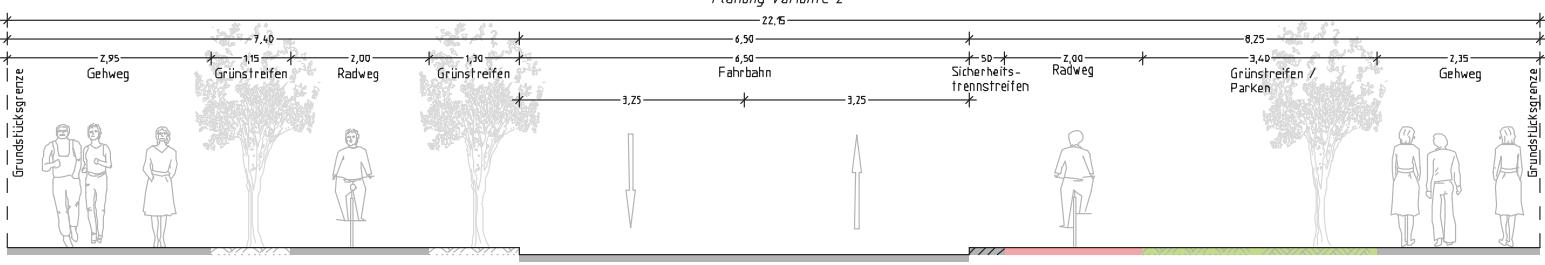
Querschnitt B-B  
Wodanstraße - Siegfriedstraße; Bau-km 0+750 - 1+130  
Bestand



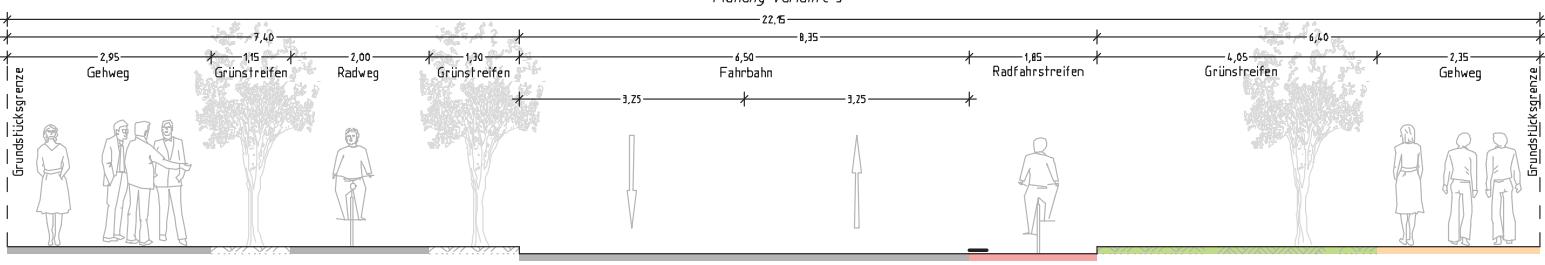
Querschnitt B-B  
Wodanstraße - Siegfriedstraße; Bau-km 0+750 - 1+130  
Planung Variante 1



Querschnitt B-B  
Wodanstraße - Siegfriedstraße; Bau-km 0+750 - 1+130  
Planung Variante 2



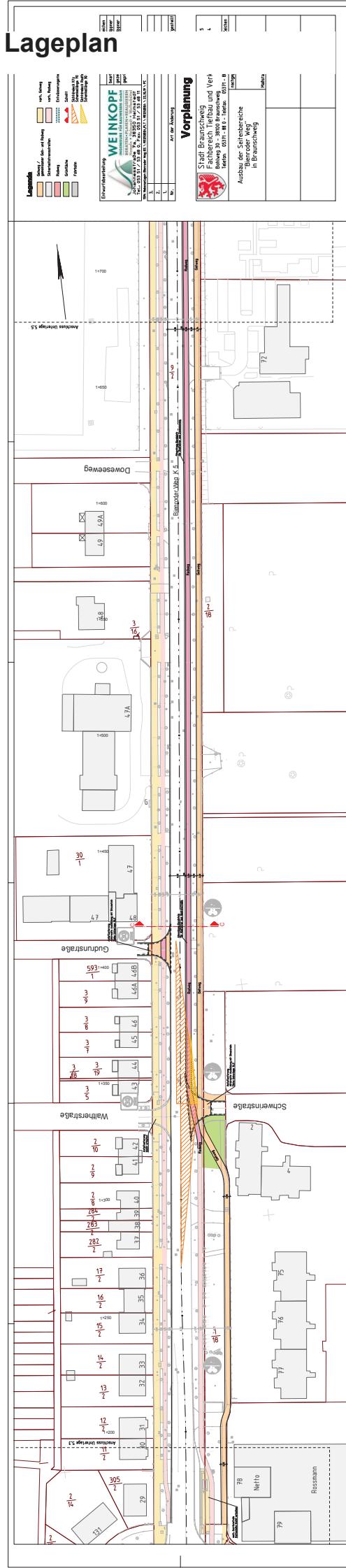
Querschnitt B-B  
Wodanstraße - Siegfriedstraße; Bau-km 0+750 - 1+130  
Planung Variante 3



Anlage 4e - Bereich 4 - Querschnitt B-B, Foto



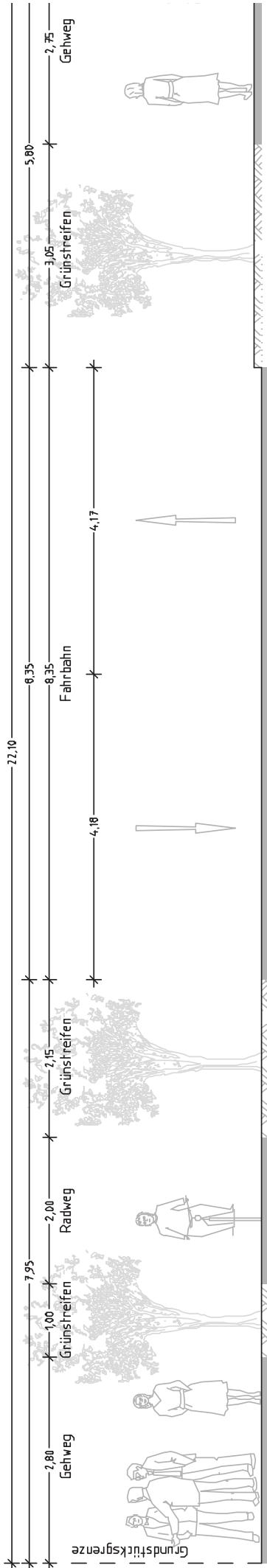
# Anlage 5a - Bereich 5 - Lageplan



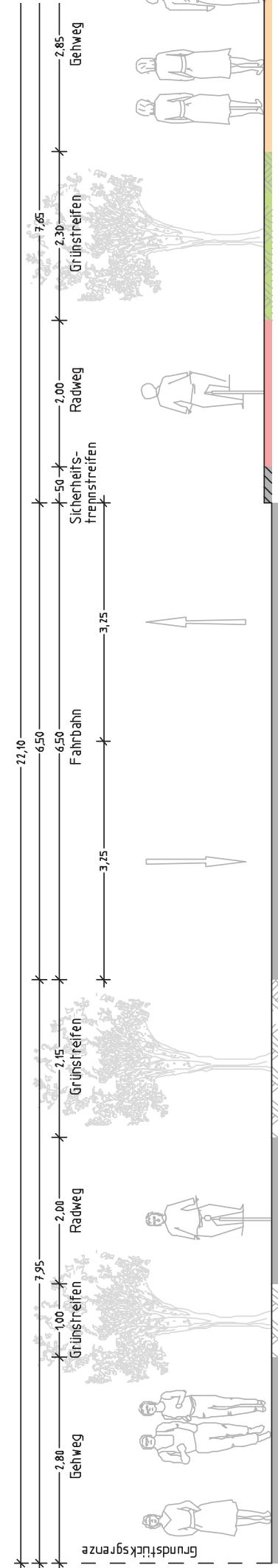
# Anlage 5b - Bereich 5 - Querschnitt C-C, Variante 1



Siegfriedstraße - Bereich Tostmannplatz, Bau-km 1+130 - 2+100  
Querschnitt C-C  
Bestand



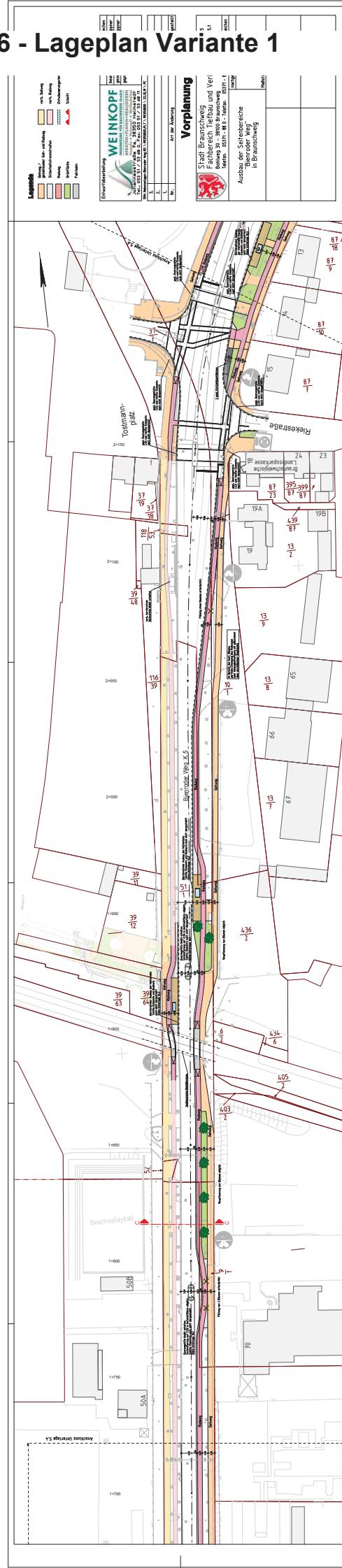
Siegfriedstraße - Bereich Tostmannplatz, Bau-km 1+130 - 2+100  
Querschnitt C-C  
Planung Variante 1



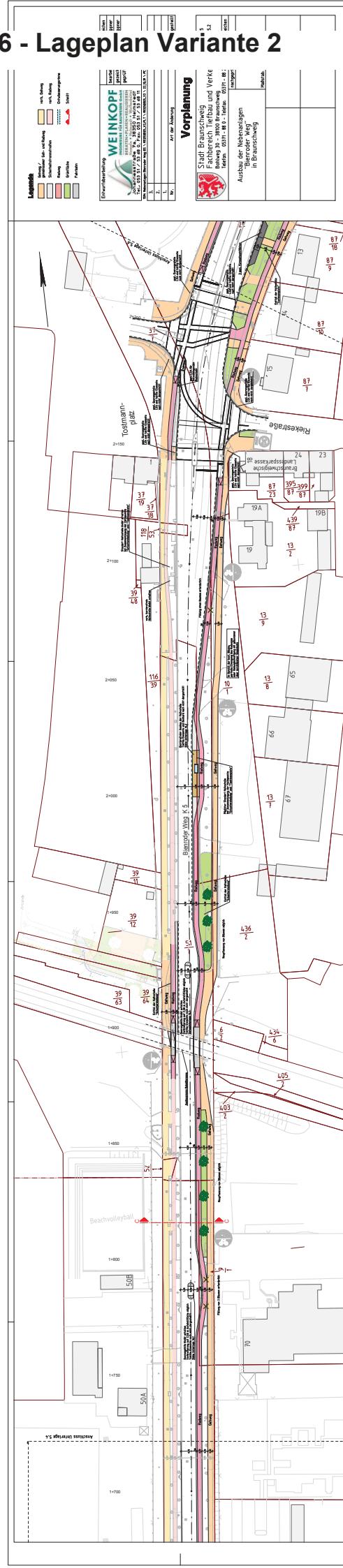
Anlage 5c - Bereich 5 - Querschnitt C-C, Foto 1



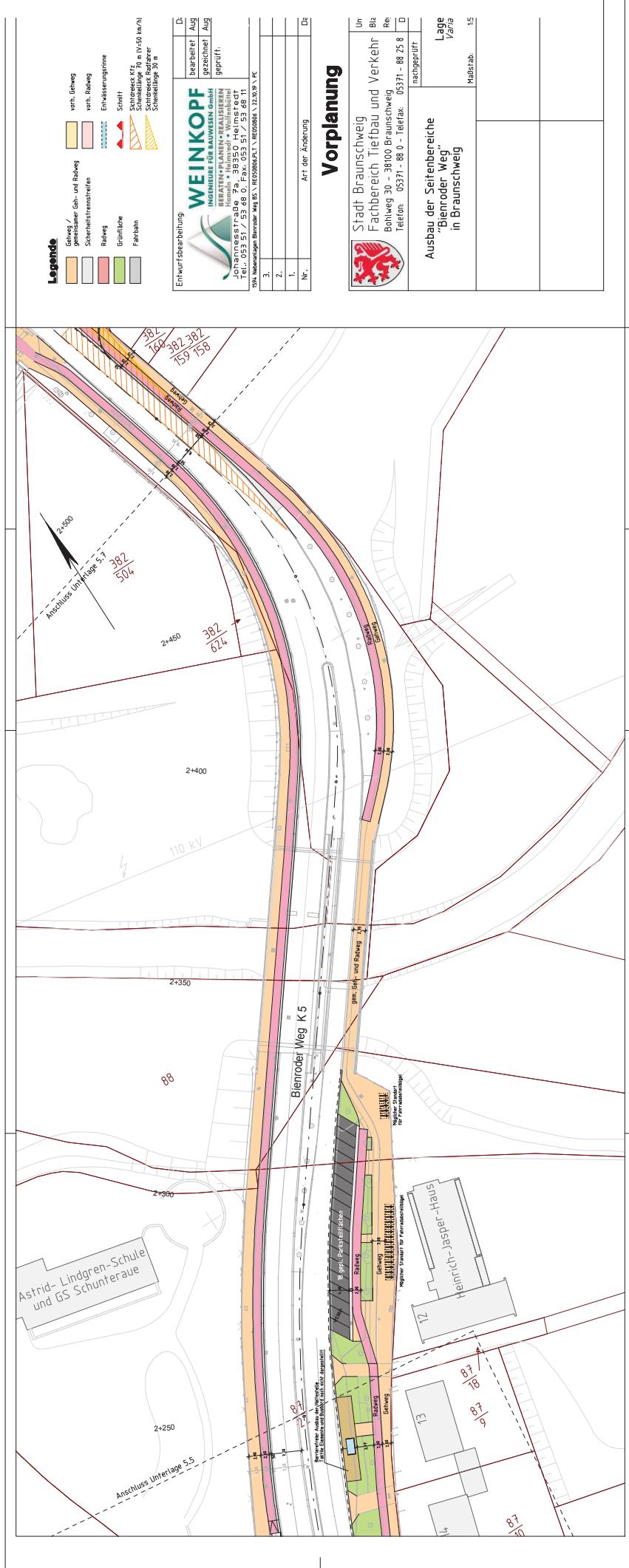
Anlage 6a - Bereich 5+6 - Lageplan Variante 1



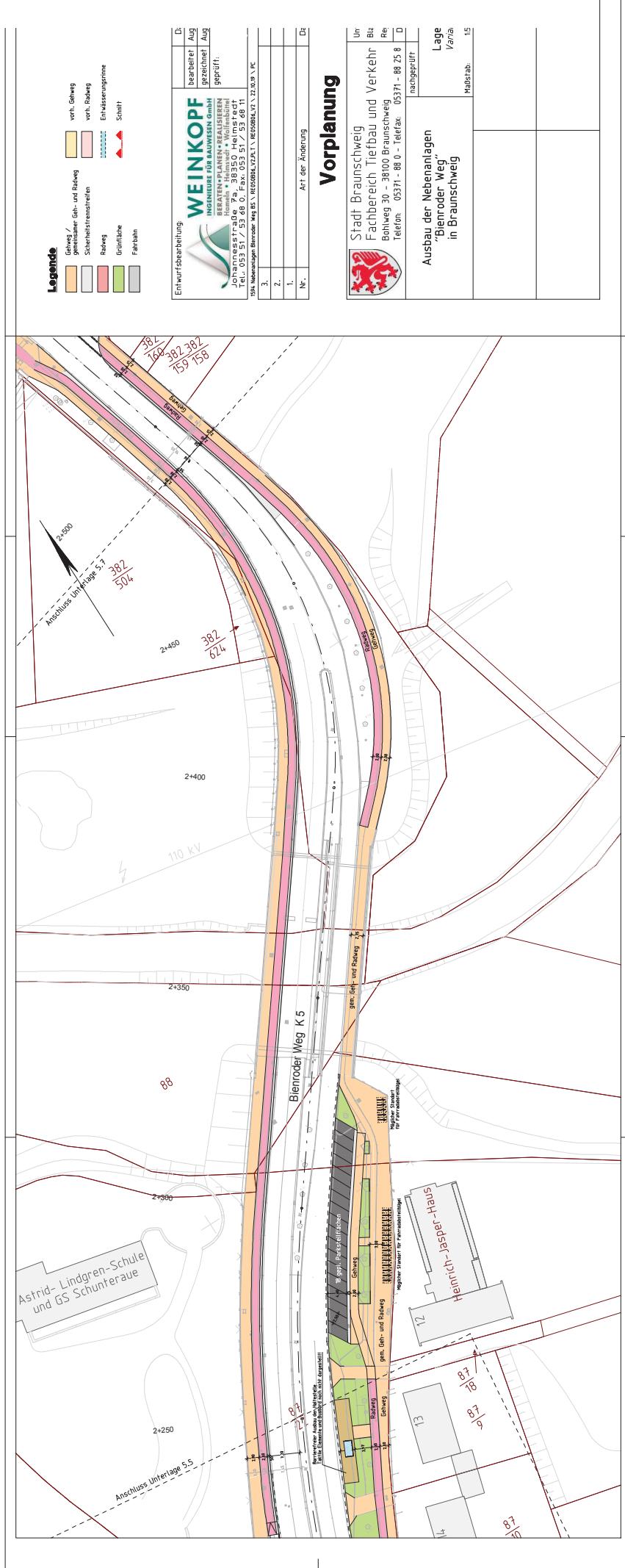
# Anlage 6b - Bereich 5+6 - Lageplan Variante 2



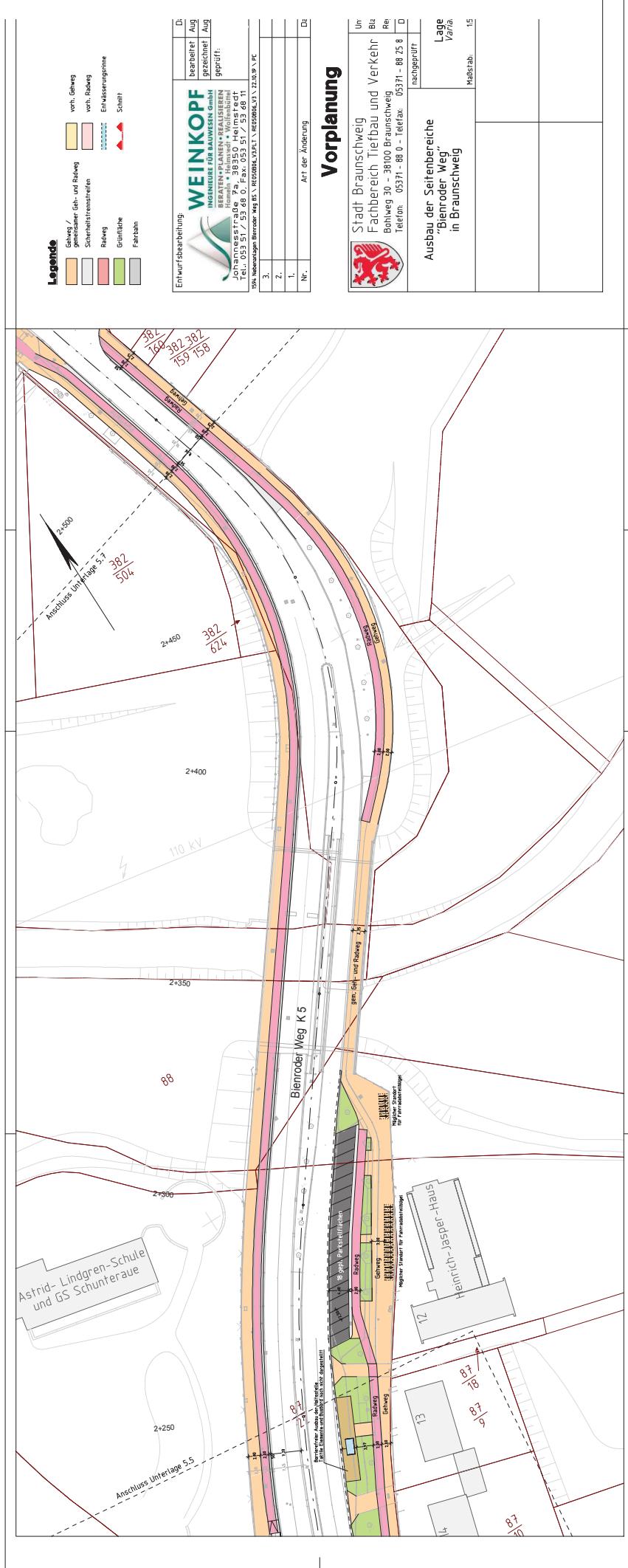
# Anlage 7a - Bereich 7 - Lageplan Variante 1



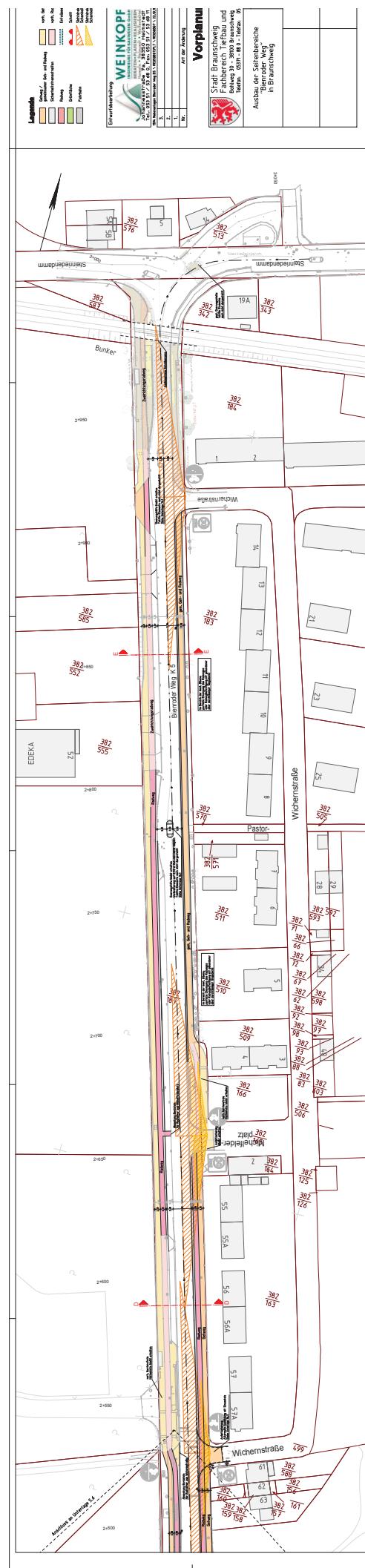
# Anlage 7b - Bereich 7 - Lageplan Variante 2



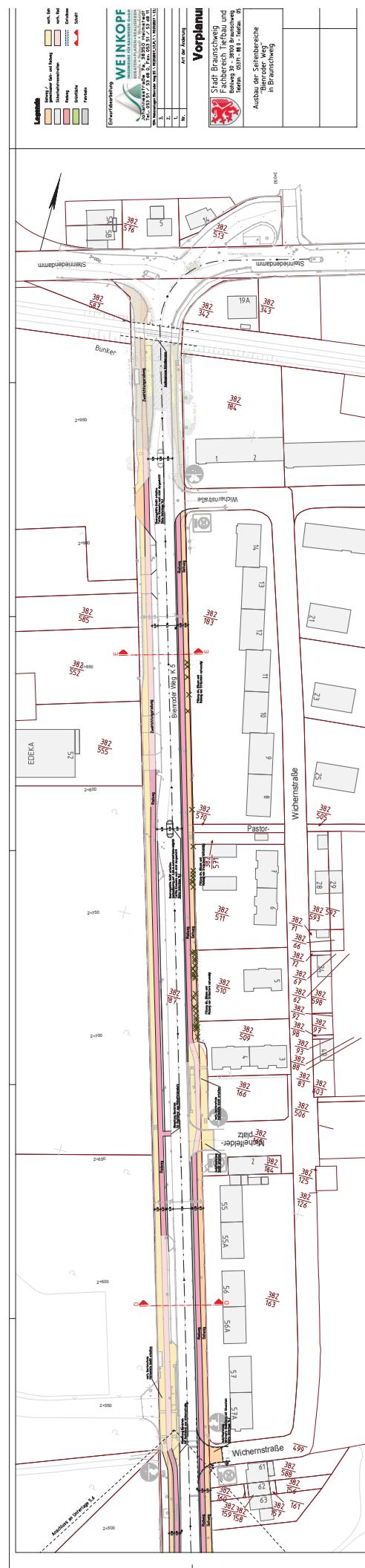
# Anlage 7c - Bereich 7 - Lageplan Variante 3



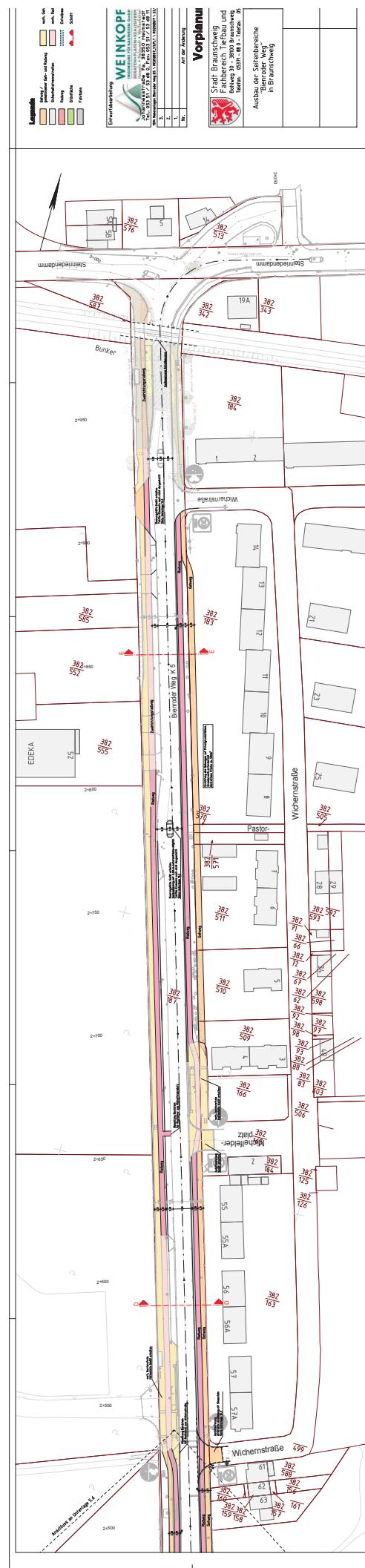
Anlage 8a - Bereich 8+9 - Lageplan Variante 1



Anlage 8b - Bereich 8+9 - Lageplan Variante 2

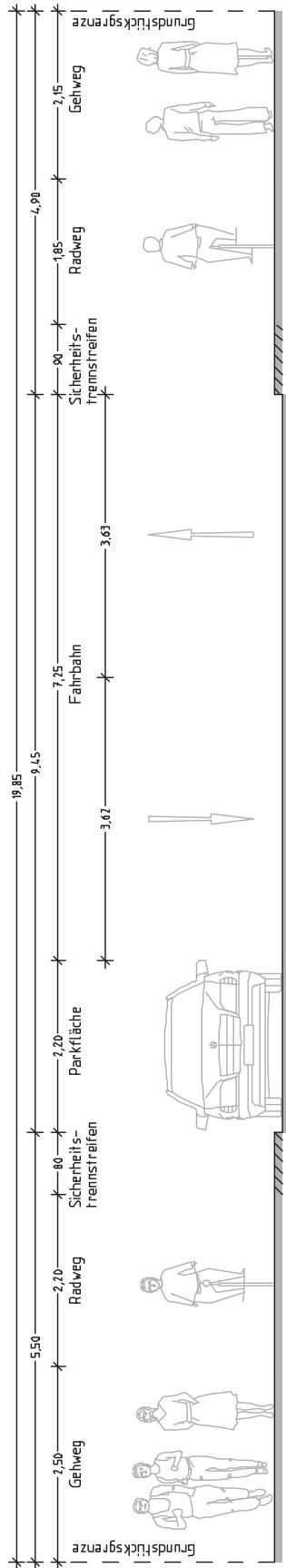


Anlage 8c - Bereich 8+9 - Lageplan Variante 3

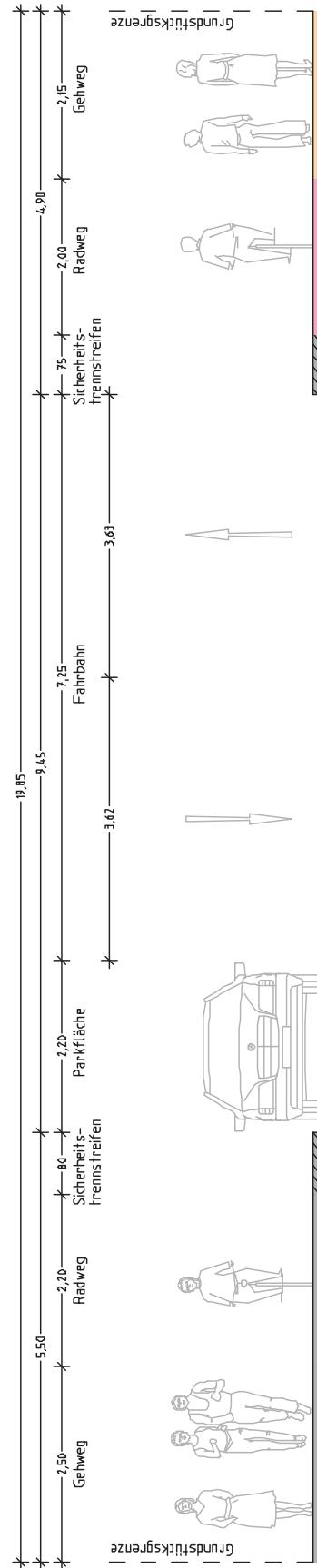


# Anlage 8d - Bereich 8 - Querschnitt D-D, Variante 1+2

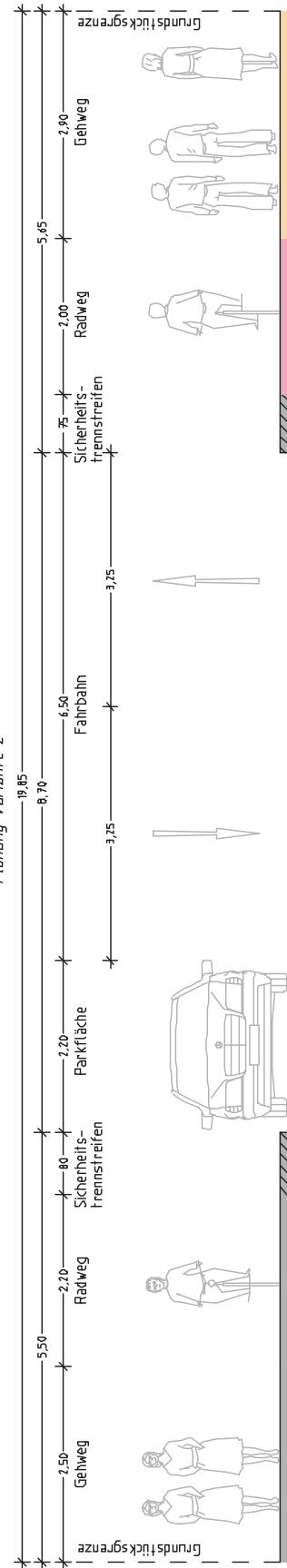
Querschnitt D-D  
Steinriederdamm; Bau-km 2+390 – 2+655



Bereich Tostmannplatz - Steinriederdamm; Bau-km 2+390 – 2+655  
Querschnitt D-D  
Planung Variante 1



Bereich Tostmannplatz - Steinriederdamm; Bau-km 2+390 – 2+655  
Querschnitt D-D  
Planung Variante 2



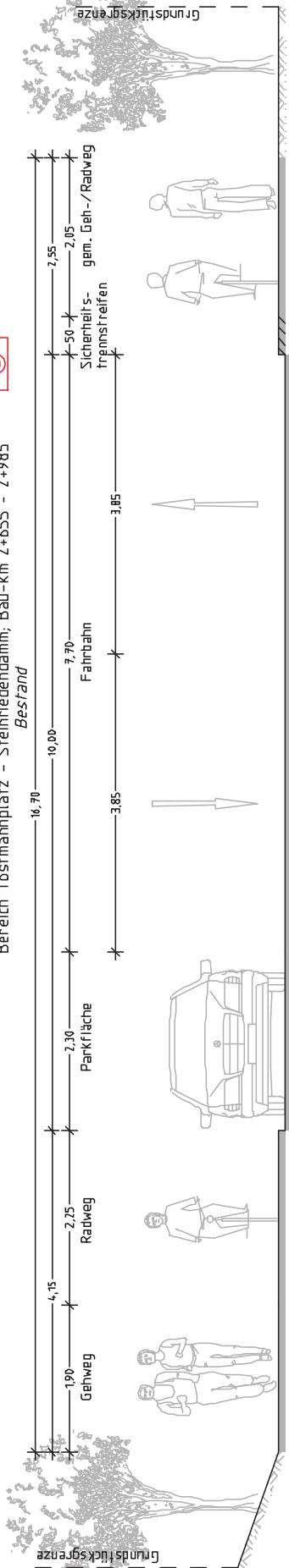
## Anlage 8e - Bereich 8 - Querschnitt D-D, Foto



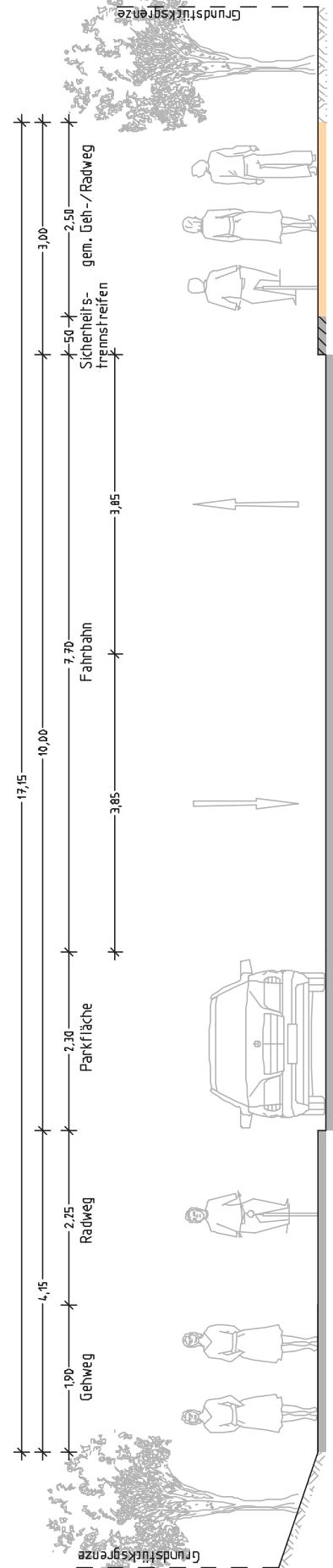
# Anlage 8f - Bereich 9 - Querschnitt E-E, Variante 1+2



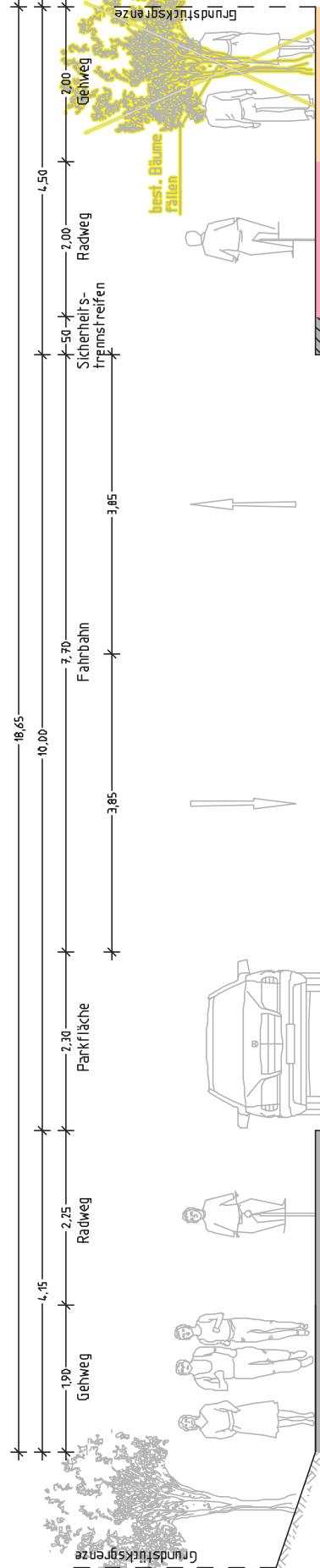
Querschnitt E-E  
Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985



Querschnitt E-E  
Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985  
Planung Variante 1



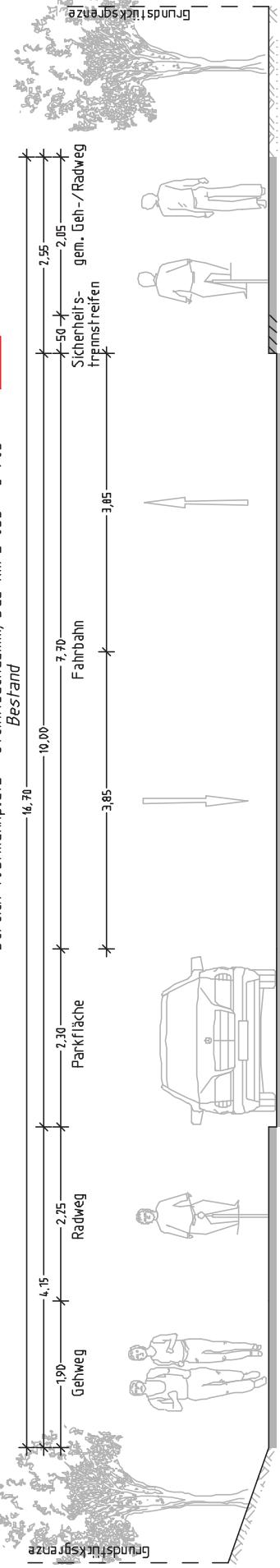
Querschnitt E-E  
Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985  
Planung Variante 2



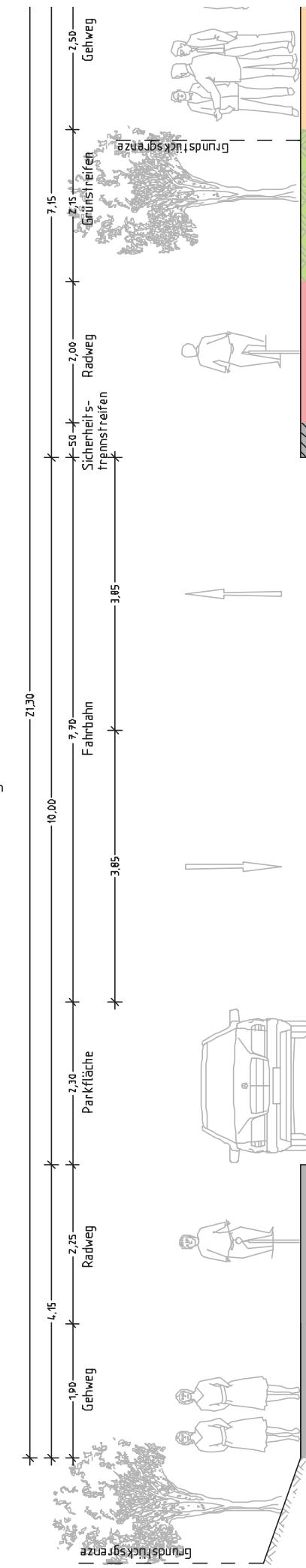
# Anlage 8g - Bereich 9 - Querschnitt E-E, Variante 3+4



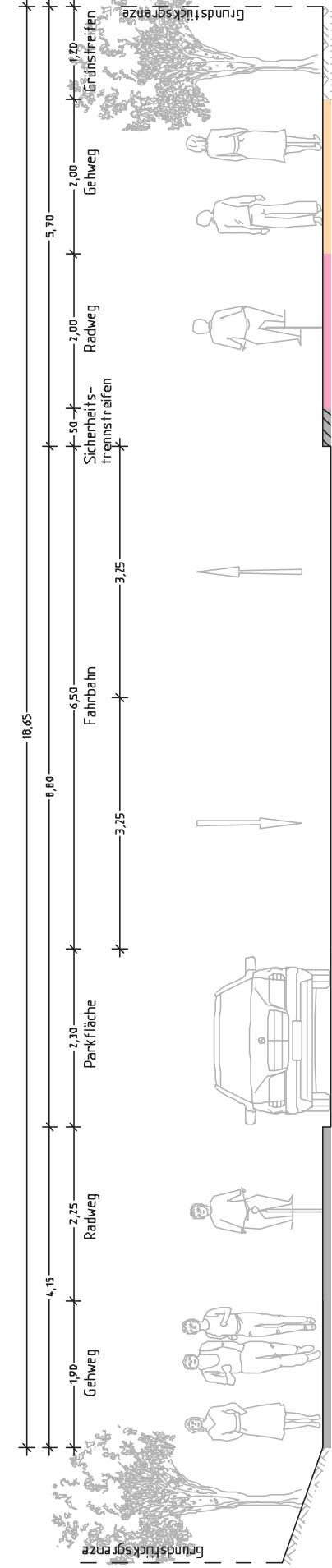
Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985  
Querschnitt E-E  
Bestand



Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985  
Querschnitt E-E  
Planung Variante 3



Bereich Tostmannplatz - Steinrieddamm; Bau-km 2+655 - 2+985  
Querschnitt E-E  
Planung Variante 4



Anlage 8h - Bereich 9 - Querschnitt E-E, Foto



## Anlage 9a - Übersicht Kosten

Bereich	Varianten 1	Varianten 2	Varianten 3	Varianten 4	Varianten 5
1	<b>150.000 €</b>				
2	1.100.000 €	1.100.000 €	1.150.000 €	<b>1.300.000 €</b>	1.300.000 €
3	<b>600.000 €</b>	600.000 €			
4	400.000 €	<b>450.000 €</b>	400.000 €		
5	<b>1.100.000 €</b>	1.000.000 €	1.000.000 €		
6	300.000 €	800.000 €	800.000 €		
7	800.000 €				
8	<b>600.000 €</b>				
9	400.000 €	500.000 €	500.000 €	<b>550.000 €</b>	
					<b><u>5.850.000 €</u></b>
					<b><u>Summe</u></b>

# Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig von Nordstraße bis Steinriedendamm (Länge ca. 3.000 m)



Planungs- und Umweltausschuss  
Stadt Braunschweig  
30.10.2019  
15 Uhr

## Aufgabe:

„Die Verwaltung wird gebeten, für den Bienroder Weg (einschließlich des Restabschnittes des Bültenweges zwischen dem Kloster Albertus Magnus und dem Beginn des Bienroder Weges) ein Konzept zur Neuordnung der Nebenanlagen (Fuß und Radverkehr) zu erarbeiten. Hierbei soll auch eine Kostenermittlung für einen möglichen auf Basis des Konzeptes zu realisierenden Umbau der Nebenanlagen durchgeführt werden. Bei dem Konzept ist der Erhalt der Straßenbäume vorzusehen.“

## Anlage 10c

### Four Types of Cyclists



„60 % Interessiert, aber besorgt“

- 60 Prozent sind interessiert, aber besorgt: Diese Mehrheit in der Bevölkerung hat grundsätzlich Interesse, Rad zu fahren, wird aber häufig durch die fehlende separate Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Diese Menschen fahren gerne Rad, aber nur auf stressarmen Strecken. Sie bevorzugen besonders sichere Radverkehrsanlagen. 60 Prozent dieser Gruppe sind Frauen, Kinder (und deren Eltern) sowie ältere Menschen.



„6,5 % Begeistert und überzeugt“

- 6,5 Prozent sind begeisterte und überzeugte Radfahrende: Sie fahren mit wenig Angst, allerdings nicht unter allen Umständen. Wenn vorhanden, nutzen auch sie gerne eine gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur. 75 Prozent davon sind Männer, 80 Prozent sind im Alter zwischen 18 und 54 Jahren.



„0,5 % Stark und Furchtlos“

- 0,5 Prozent der Einwohner einer Stadt sind stark und furchtlos: Sie fahren selbstbewusst und ohne Angst Fahrrad. Sie benötigen keine separate Radverkehrsinfrastruktur, lehnen diese teilweise sogar dezidiert ab. 85 Prozent der Gruppe sind Männer, 90 Prozent davon zwischen 18 und 40 Jahre alt.



„33 % Auf keinen Fall!“

- 33 Prozent sagen „No way, no how“ – auf keinen Fall: Sie sind in keinem Fall für das Radfahren zu gewinnen, aus gesundheitlichen Gründen nicht dazu in der Lage oder sie müssen zu lange Distanzen zurücklegen.

## Anlage 10d

“72% der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein.”

**QUELLE:**

ADFC-Fahrradklima-Test 2016



Roger Gellers Typologie wurde seitdem durch mehrere Studien von Jennifer Dill, Professorin an der Portland State University, wissenschaftlich bestätigt. Sie gilt zusammen mit den vom Washingtoner Mineta Transportation Institut entwickelten Stress-Leveln (LTS 1-4) von unterschiedlichen Radverkehrsführungen als gut übertragbar auf andere Städte (vgl. Dill 2012, 2014, 2016, Mineta 2012). Mittlerweile gehören die „Four Types“ zu den Grundlagen der Radverkehrsförderung in den USA und in vielen Städten weltweit.

Dass die Typologie der „Four Types of Cyclists“ auch für Deutschland zutreffend sein dürfte, verdeutlichen seit Jahren die Ergebnisse aus den beiden bundesweit größten Befragungen zum Radverkehr in Deutschland, dem Fahrrad-Monitor und dem ADFC-Fahrradklima-Test: Danach würde auch in Deutschland die Mehrheit der Menschen gerne Fahrrad fahren, ein Großteil fühlt sich aber im Straßenverkehr nicht sicher genug. Dies trifft besonders auf vielbefahrene Straßen zu, auf denen Radfahrer zusammen mit den Autos „auf der Fahrbahn ohne markierte Fahrspur“ fahren müssen, aber auch auf abmarkierten Schutzstreifen. Selbst viele routinierte Alltagsradfahrende möchten lieber vom Kfz-Verkehr getrennt fahren (vgl. Fahrrad-Monitor 2017, ADFC-Fahrradklima-Test 2016, UDV 2018).

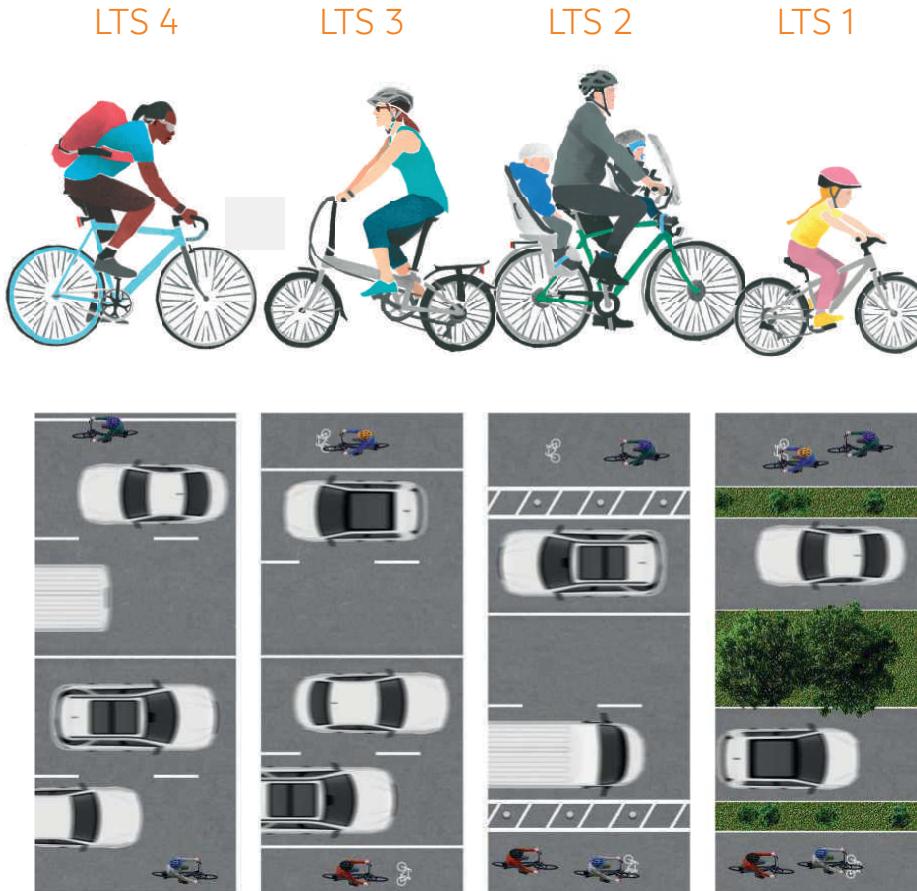
Der ADFC hat den Ansatz der „Four Types of Cyclists“ 2013 nach Deutschland gebracht. Mit diesem Konzept stellt der ADFC die Verkehrsplanung in Deutschland vom Kopf auf die Füße. Nicht mehr das Fahrrad als Verkehrsmittel ist der Ansatz für die Konzipierung des Radverkehrs, sondern der Fahrrad fahrende Mensch. Auf der Basis dieses radikal neuen Ansatzes entwickelte der ADFC die im nächsten Kapitel vorgestellten „Leitlinien des ADFC für eine sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur“.

## Infrastrukturleitlinien:

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit,  
Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Studien zu den „Four Types of Cyclists“ und „Low-Stress Bicycling and Network Connectivity“ bilden zusammen mit den ADFC-Leitlinien und den folgenden Kriterien für die Wahl bestimmter Führungsformen eine praxisnahe Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen, die von den Menschen gewollt und genutzt werden.

Steigerung des Sicherheits- und Komfortgefühl von Radfahrenden im Straßenverkehr



## 5. Stressarmes Radfahren

### Level of traffic stress

Stress ist ein zentrales Entscheidungskriterium bei der Wahl eines Verkehrsmittels. Empfinden die Menschen bei einem bestimmten Verkehrsmittel ein hohes Stresspotenzial, werden sie sich für ein anderes entscheiden. Der empfundene oder befürchtete Stress richtet sich dabei nach den Streckenabschnitten, an denen der Stress am größten ist. Beispielsweise wird eine Kreuzung mit hohem Stresslevel auf einer ansonsten problemlos mit dem Rad zu befahrenden Strecke dazu führen, dass das Fahrrad nicht gewählt wird.

Die Anwendung der ADFC-Leitlinien für eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur und die Entscheidung für eine konkrete Führungsform kann daher nur zielführend sein, wenn damit weitestgehend stressfrei zu befahrende Radverkehrsverbindungen geschaffen werden.

Ein gute fachliche Grundlage für die Schaffung stresssamer Netze hat das Mineta Transportation Institute Washington 2012 mit der Studie „Low-Stress Bicycling and Network Connectivity“ vorgelegt. Diese definiert

vier unterschiedliche Stresslevel (LTS 1-4) von Straßen/Radverkehrsverbindungen und beschreibt, für welche Nutzergruppen diese geeignet sind. Die LTS-Bewertung wurde so konzipiert, dass sie den Kategorien der „Four Types of Cyclists“ entspricht, wobei die Bandbreite vom niedrigsten Stressniveau (LTS 1) bis zu den höchsten Stressfaktoren (LTS 4) reicht. In ihrem Kern zeigen die LTS-Werte, dass der Stress zunimmt, wenn das Kfz-Aufkommen zunimmt und die Trennung zwischen den Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr abnimmt.

„Level of traffic stress“ – Die Kriterien für das Niveau der Verkehrsbelastung (nach Peter Furth)

**LTS 1: Sehr niedriger Stress, für die meisten Kinder geeignet**

**LTS 3: Moderater Stress, für einige Erwachsene (ca. 10 %) geeignet**

Die Radverkehrsanlagen sind stark von jeglichem anderen Verkehr getrennt, außer bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringem Verkehrsaufkommen. Kreuzungen sind auch für geübte Kinder leicht zu passieren. Sie sind sicher und komfortabel genug für Kinder und alle, die bereit sind, auf ein Fahrrad zu steigen.

**LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen (ca. 50 %) geeignet**

Level 3 umfasst die Nutzung von ungeschützten Radverkehrsanlagen bei moderaten Geschwindigkeiten (bis Tempo 50) und an mehrspurigen Straßen. Kreuzungen können stressig sein, werden aber noch als annehmbar sicher angesehen. Dieses Niveau ist akzeptabel für Radfahrende, die „begeistert und überzeugt“ sind, die aber komfortablere Radverkehrsanlagen bevorzugen.

**LTS 4: Hoher Stress, für sehr wenige Erwachsenen (ca. 4 %) geeignet**

Außer in Verkehrssituationen mit wenig Kraftfahrzeugverkehr und bei geringen Geschwindigkeiten sind Radverkehrsanlagen vorhanden. An mehrspurigen Straßen und bei höheren Geschwindigkeiten sind diese vom Kfz-Verkehr physisch getrennt. Kreuzungen sind für die meisten Erwachsenen leicht zu bewältigen. Dieses Niveau ist angenehm und komfortabel für die meisten Erwachsenen, besonders für diejenigen, die als „interessiert, aber besorgt“ eingestuft werden. Level 2 entspricht den Entwurfskriterien für niederländische Führungsformen.

Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne jegliche Radverkehrsanlagen, bei mittleren bis hohen Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h und mehr) oder auf ungeschützten Radverkehrsanlagen an vielbefahrenen Straßen im direkten Kontakt zum Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das Passieren von Kreuzungen kann gefährlich sein. Dieses Niveau wird nur von sehr wenigen Erwachsenen akzeptiert, die auch als „stark und furchtlos“ bezeichnet werden. Für die meisten Menschen ist Level 4 höchst unangenehm und nicht akzeptabel.

# Dringender Handlungsbedarf – Der Fahrradklimatest 2018 als Barometer

Im Herbst 2018 wollte der ADFC wissen, wie es um die Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte und Gemeinden bestellt ist. Über 1.500 Radfahrerinnen und Radfahrer aus Braunschweig haben im ADFC-Fahrradklima-Test ihr Urteil gefällt: Es wird nicht besser – weiterhin nur knapp unter Schulnote 4, um genau zu sein: 3,82. Und das obwohl viele Politiker und Entscheidungsträger\*innen in den Verwaltungen seit Jahrenbekunden, dass sie den Radverkehr fördern wollen.

**Jens Schütte / Alexander Hauk**

Die vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderte Umfrage wird alle zwei Jahre durchgeführt – und ihre Bedeutung wächst, denn immer mehr Menschen machen mit, in Braunschweig etwa 500 Teilnehmende mehr als im Jahr 2016. Die Ergebnisse wurden vom ADFC Bundesverband bereits im April 2019 veröffentlicht und auch in der lokalen Berichterstattung aufgegriffen (bspw. Braunschweiger Zeitung, Radio Okerwelle, Umweltzeitung). Mit etwas Abstand soll hier eine vertiefte Analyse erfolgen – und neben den einzelnen Strömungen eine übergreifende Grundlage zur Beurteilung bieten.

## Braunschweig im Gesamtranking

In der Kategorie der Städte mit 200.000 bis 500.000 Einwohner\*innen ist Braunschweig auf Platz 4 gelandet, hinter Karlsruhe, Münster und Freiburg im Breisgau. Die Spaltenreiter in den jeweiligen Kategorien zeigen die unten eingefügte Übersicht. Trotz der be-

achtlichen Platzierung lassen die absoluten Ergebnisse sowie der stagnierende Trend keine große Freude darüber aufkommen. Die Notenvergabe zeugt vielmehr von einer breiten Unzufriedenheit, auch wenn es sich nicht um eine repräsentative Umfrage handelt und auch wenn die Erwartungshaltung sicherlich hoch und möglicherweise gestiegen ist. Viele Aspekte wie z. B. die Kontrolle von Falschparken werden fast in allen Städten negativ gewertet. Dennoch lassen sich einige spezifische Ergebnisse für Braunschweig ableiten.

## Detailergebnisse in Braunschweig

Die insgesamt 27 Fragen des Fahrradklimatests sind in fünf Themenbereichen gruppiert. Die Grafik auf der übernächsten Seite zeigt diese Struktur und weist die zeitliche Entwicklung der Ergebnisse für Braunschweig aus.

Daran lässt sich ablesen, dass der Bereich "Infrastruktur und Radverkehrsnetz" am bes-

ten bewertet wird. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums wird mit Note 2,3 beurteilt und spiegelt damit die radverkehrstaugliche Geografie wider. Auch die geöffneten Einbahnenstraßen werden mit 2,3 benotet, für Braunschweig die Bestnote und auch im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich.

Daran zeigt sich, dass sich konsequente Maßnahmen auch in den Umfrageergebnissen niederschlagen. Gemeinsam mit der Polizei und in enger Abstimmung mit dem ADFC hat die Stadtverwaltung vor einigen Jahren Einbahnstraßen systematisch daraufhin geprüft, ob sie für Radfahrer\*innen entgegen der Einbahnrichtung für Kraftfahrzeuge geöffnet werden können. Dadurch sind nach Angaben der Stadt über zwei Drittel der Einbahnstraßen geöffnet worden. Beim Thema "Öffentliche Fahrträder" ist es das Gegenteil, hier hinkt Braunschweig hinterher. Mit Note 4,4 schneidet die Stadt fast eine ganze Note schlechter ab als die anderen Städte in der Kategorie. Der Themenbereich "Fahrrad- und Verkehrsklima" rangiert notenmäßig an zweiter Stelle. An den relativ guten Ergebnissen bei den Themen "Spaß und Stress" sowie "Alle fahren Rad" zeigt sich wiederum, dass ein hohes Potential für den Radverkehr vorhanden ist, "Werbung" und "Medienberichte" sind gemäß Umfrage ausbaufähige Themen, um den anfänglich steigenden Trend aus den Jahren 2012 bis 2016 fortzuführen.

## Problemzonen: Stellenwert, Sicherheit, Komfort

Die anderen drei Themenbereiche ("Stellenwert des Radfahrens", "Sicherheit beim Radfahren" und "Infrastruktur und Radverkehrsnetz") am be-

fahren", "Komfort beim Radfahren") werden zum Großteil mit Note 4 und schlechter beurteilt. Bei so vielen verbessergewürdigten Themen reichen einzelne Maßnahmen nicht mehr aus. Letztlich wird aus Sicht des ADFC hieran deutlich, dass Braunschweig eine kontinuierliche Fortschreibung eines Radverkehrskonzepts versäumt hat. Die letzte Version wurde im Jahr 1994 erstellt und geriet dann irgendwann in Vergessenheit.

Exemplarisch hat der ADFC das beim Thema Ampelschaltungen erfahren. Dazu gab es im Jahr 2013 eine Münzaktion des ADFC (Pedaleo Sommer 2013), bei der zahlreiche Vorschläge von vielen Bürger\*innen eingesammelt und mit der Stadtverwaltung besprochen wurden. Im weiteren Verlauf hat sich jedoch gezeigt, dass eine Anpassung der Ampelschaltungen nur dann vorgenommen wird, wenn die Anlagen durch Baumaßnahmen oder andere Anlässe ohnehin neu eingerichtet werden. Dadurch wurden zwar auch an einigen Stellen Verbesserungen erzielt (bspw. am John-F.-Kennedy-Platz), aber die drängendsten Kreuzungen sind immer noch Ärgernisse. Insbesondere an der Kreuzung am Hauptbahnhof werden die Radfahrenden zu unangemessenen langen Wartezeiten gezwungen. Auch bei der Zusatzbefragung zur Familienfreundlichkeit hat Braunschweig besser als der Durchschnitt, aber absolut betrachtet mäßig abgeschnitten. Der Ruf nach mehr Platz und mehr Sicherheit für Kinder auf dem Fahrrad ist eindeutig.

## Wann gibt es sichtbare Fortschritte?

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist ein Mobilitätsentwicklungsplan

Quelle: ADFC Bundesverband

Platz	Bremen	Karlsruhe	Göttingen	Bocholt	Baunatal	Reken	Wettbergen	Heek	Breisgau
1	Hannover	Münster	Erlangen	Northhorn	Ingelheim am Rhein	Rees	Heek		
2									
3	Leipzig	Freiburg im Breisgau	Oidenburg	Konstanz					

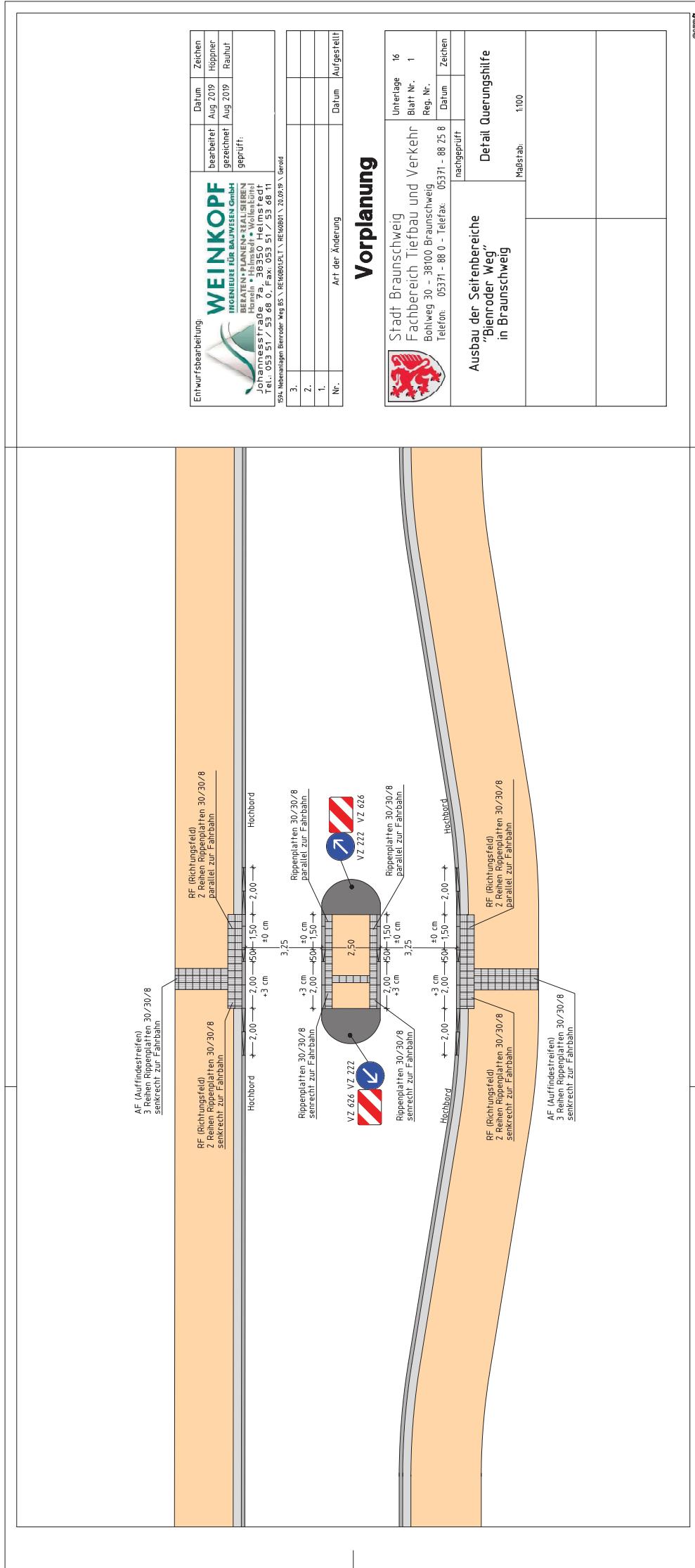
Die drei Städte mit den besten Bewertungen in den jeweiligen Kategorien. Braunschweig ist in der Kategorie 200.000 bis 500.000 Einwohner\*innen auf Platz 4 gelandet.

zentraler Bestandteil im Aktionsfeld Mobilität. Zudem hat der Planungs- und Umweltausschuss am 05. Juni 2019 beschlossen, dass die Erstellung eines Radverkehrskonzepts vorgezogen wird. Dazu wurde kurz darauf eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der sowohl die politischen Fraktionen als auch radaffine

Vereine und Initiativen, darunter auch der ADFC, vertreten sind. Wir werden dabei die Ziele des ADFC konsequent vertreten, damit sich die Ausarbeitungen bei den Radfahrer\*innen schnell bemerkbar machen. Das Barometer des Fahrradklimatests hat jedenfalls noch viel Luft nach oben.

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	3,2	3,1 	3,0 	3,2 
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,9	3,7 	3,6 	3,7 
Alle fahren Fahrrad	2,7	2,6 	2,7 	2,9 
Werbung für das Radfahren	4,3	4,0 	3,7 	3,8 
Medienberichte	4,4	4,4 	3,9 	4,1 
Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,7	3,3 	3,2 	3,6 
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,7	4,6 	4,5 	4,6 
Reinigung der Radwege	4,1	4,0 	3,9 	4,0 
Ampelschaltungen für Radfahrer	5,0	4,4 	4,2 	4,4 
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,5 	4,4 	4,4 
Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	4,0	3,9 	3,8 	3,9 
Konflikte mit Fußgängern	3,8	3,6 	3,6 	3,7 
Konflikte mit Kfz	4,3	4,2 	4,1 	4,3 
Hindernisse auf Radwegen	4,1	4,0 	3,9 	4,0 
Fahrraddiebstahl	4,3	4,4 	4,4 	4,3 
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,2	4,1 	4,0 	4,2 
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,5	4,3 	4,2 	4,4 
Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	4,8	4,5 	4,4 	4,6 
Oberfläche der (Rad)wege	4,4	4,2 	4,2 	4,3 
Abstellanlagen	3,7	3,6 	3,5 	3,7 
Führung an Baustellen	4,8	4,6 	4,3 	4,6 
Fahrradmitnahme im ÖV	4,7	4,4 	4,5 	4,7 
Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,2 	2,1 	2,3 
zügiges Radfahren	2,5	2,5 	2,4 	2,6 
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,7	2,3 	2,3 	2,3 
Wegweisung für Radfahrer	2,7	2,7 	2,6 	2,8 
Öffentliche Fahrräder	4,2	4,0 	4,1 	4,4 

Anlage 10i



# Anlage 10k

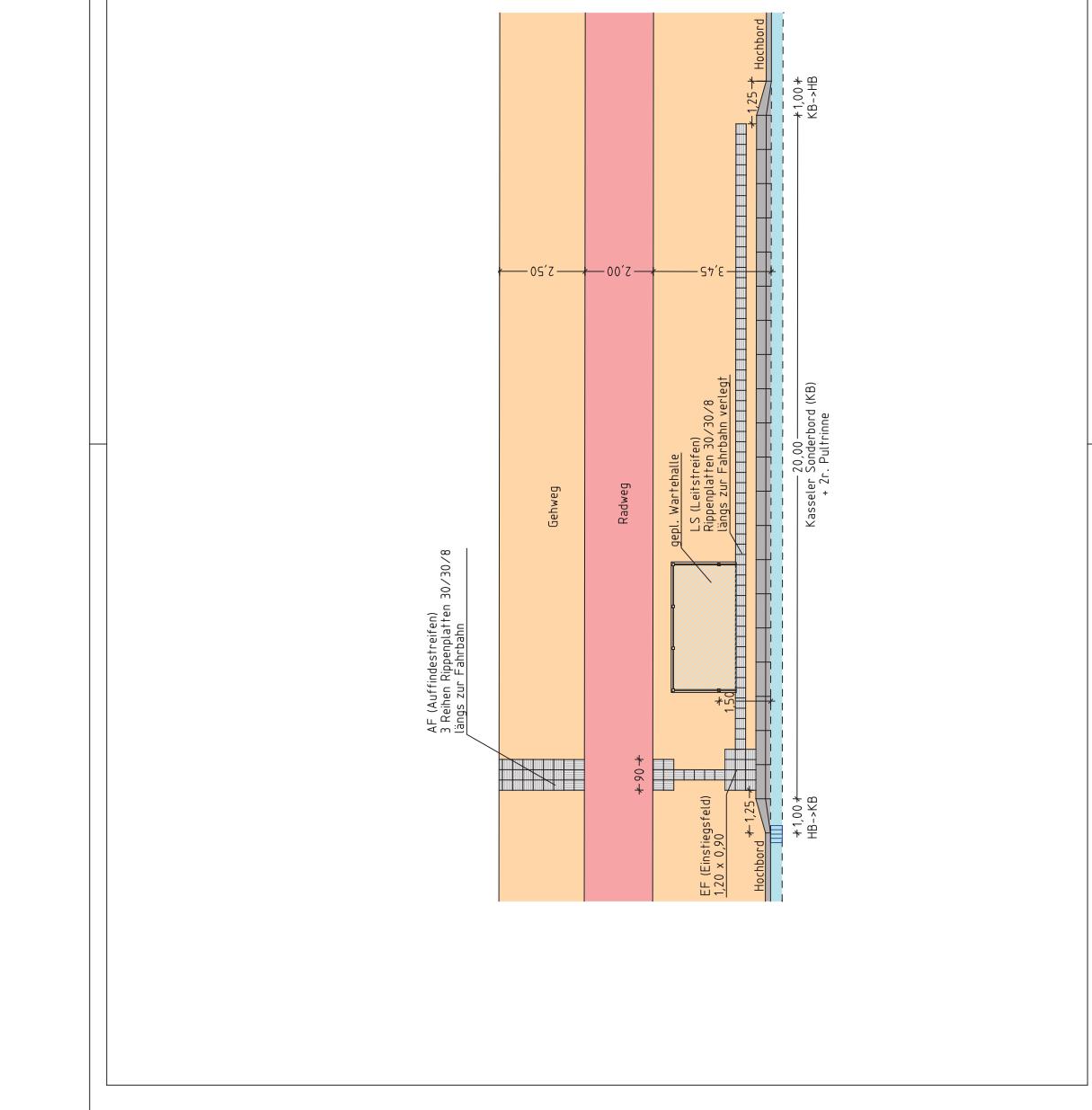
Entwurfsbearbeitung:	<b>WEINKOPF</b> INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Hannover • Hildesheim • Wolfsburg Johannesstraße 7a, 383350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11	bearbeitet gezeichnet geprüft:	Datum Aug 2019 Aug 2019 Rahlf	Zeichen
	1594 Nebenanlagen Bierstroer Weg BSS \ RE60802.PLT \ RE160802 \ 20.09.19 \ Berold			

Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt
3.			
2.			
1.			

## Vorplanung

	Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig Telefon: 05311 - 88 0 - Telefax: 05311 - 88 25 8	Unterlage Blatt Nr. Reg. Nr. Datum Zeichen
	nachgeprüft	

### Detail Haltestelle



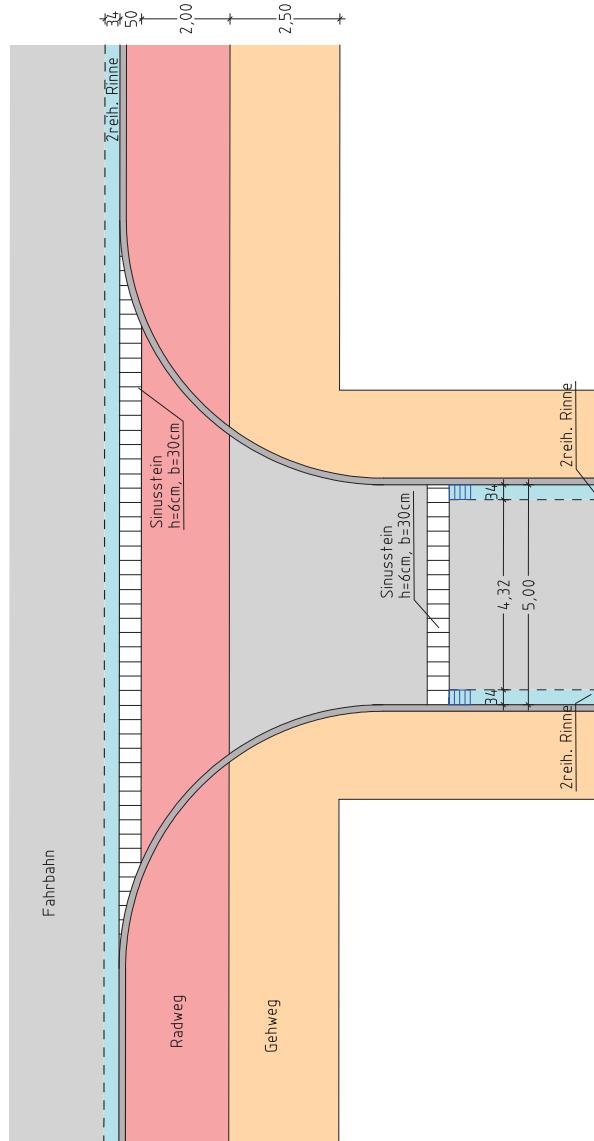
# Anlage 10I

©BfR/BfN

Entwurfsbearbeitung:	bearbeitet	Datum	Zeichen
<b>WEINKOPF</b> INGENIEURE FÜR BAUWEISEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Hannover • Heiligenstadt • Wölferbüttel Johannesstraße 7a, 38330 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 1594 Nebenanlagen Bienrode: Weg B5 \ RE160803.PLT \ RE160803 \ 20.09.19 \ Berold			
	gezeichnet	Aug 2019	Höppner
	geprüft:	Aug 2019	Rauhut
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt
3.			
2.			
1.			

## Vorplanung

Unterlage	16
Blatt Nr.	3
Reg. Nr.	
Telefon:	05371 - 88 25 8
nachgeprüft	
<b>Detail Aufpflasterung mit Sinusstein</b>	
Maßstab: 1:100	



# Anlage 10m

**Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen**

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	Breite des Sicherheitstrennstreifens	
		zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m
	Mindestmaß	1,25 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–
	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m bis 0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß	2,50 m	0,75 m
	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	0,50 m (2,00 m)	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m
	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)	
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m	
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)

1) Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

## Anlage 10n

Bei der Dimensionierung von strassenbegleitenden Gehwegen wird von einer üblichen Zusammensetzung der Fußgängerströme ausgegangen.

Außergewöhnlich hohe Anteile von Fußgängern mit erhöhten Ansprüchen an Fläche und Ausstattung (mit Traglasten, im Rollstuhl, mit eingeschränkten körperlichen Fähigkeiten usw.) können eine Ausweitung dieser Grundanforderungen erforderlich machen.

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 im 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.

Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit an baulich oder umfeldbedingten Zwangspunkten (z.B. an Engstellen im Zuge von Ortsdurchfahrten) ist zu berücksichtigen, dass bei Breiten unter 2,50 m das Begegnen von Fußgängern nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums möglich ist.

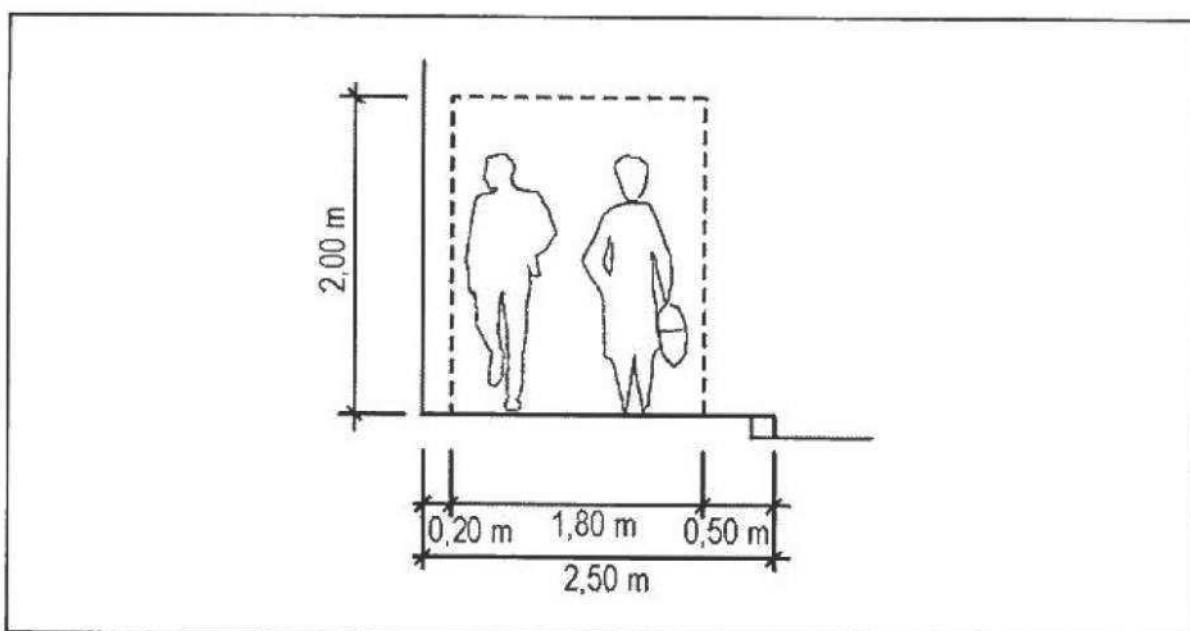


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

**Tabelle 27: Gemeinsame Geh- und Radwege**

<b>Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)</b>	<b>Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstreifen</b>
70 (F <sub>g</sub> +R)/h	≥ 2,50 m–3,00 m
100 (F <sub>g</sub> +R)/h	≥ 3,00 m–4,00 m
150 (F <sub>g</sub> +R)/h	≥ 4,00 m

\*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Für weitere Erläuterungen stehen wir Ihnen  
sehr gern zur Verfügung.