

Betreff:

Definitionsvorschlag für Velorouten in Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.04.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.04.2021

Status

Ö

Beschluss:

Es wird die Definition "Velorouten in Braunschweig" beschlossen, um damit die Grundlage für die künftigen Planungs- und Umsetzungsschritte zur Realisierung entsprechender (Pilot-) Routen zu ermöglichen.

Sachverhalt:

Die Realisierung von sogenannten Velorouten ist Teil des durch den Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" (DS 20-13342-02).

Für die Realisierung von Velorouten bedarf es vorab einer Definition, da es sich bei Velorouten nicht um einen feststehenden Begriff handelt. Vielmehr gibt es bundesweit bislang unterschiedliche Realisierungsvarianten.

Bereits in der DS "Erste Veloroute für die Stadt Braunschweig" (21-15135) hat die Verwaltung darüber informiert, dass sie in einem ersten Schritt einen Definitionsvorschlag für Velorouten erarbeitet, der im Anschluss mit den Radverkehrsverbänden abgestimmt und daraufhin dem PIUA zur Entscheidung vorgelegt werden soll.

Einordnung in den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig"

Der Beschluss der Ziele- und Maßnahmenkatalogs sieht u. a. unter Maßnahme 3 vor, ein Veloroutennetz zu planen und das Radverkehrsnetz zu überarbeiten. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, die Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes zu erstellen, das zum einen alle Stadtteile miteinander vernetzt und zum anderen ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet. Die Planung dieses Konzeptes soll im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) für Braunschweig erfolgen.

Ferner werden im Rahmen weiterer Maßnahmen des Katalogs Qualitätskriterien benannt, die eine Relevanz für den Definitionsvorschlag von Velorouten in Braunschweig haben. Dazu zählt:

- Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten
- Maßnahme Z2: Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Maßnahme 6: Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards
- Maßnahme 6.1: Standard für Fahrradstraßen
- Maßnahme 7: Radverkehrsführungen in Knotenpunkten
- Maßnahme 11: Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst
- Maßnahme 14: Anforderungsampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen
- Maßnahme 15: Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend
- Maßnahme 15.1: unnötige Ampeln vermeiden

Erfolgte Abstimmung: verwaltungsintern und gemeinsam mit den Verbänden

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog sieht für die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen Abstimmungen mit den Radverkehrsverbänden vor. Vor diesem Hintergrund wurde ein regelmäßiger Austauschmodus mit den Radverkehrsverbänden (ADFC, braunschweiger forum, Fahrradstadt Braunschweig und VCD) und der Verwaltung initiiert.

Durch die Verwaltung wurde ein erster Definitionsvorschlag erarbeitet, der daraufhin gemeinsam mit den Verbänden diskutiert und stellenweise angepasst wurde. Die Sichtweise der Verwaltung unterscheidet sich nicht wesentlich von der Sichtweise der Fahrradverbände. Sie ist allerdings nicht in allen Punkten deckungsgleich. Ferner wurde der Definitionsvorschlag verwaltungsintern vorgestellt, so dass auch hier den relevanten Akteuren die Möglichkeit gegeben wurde, Rückmeldungen zu geben.

Vorstellung des Definitionsvorschlags für Velorouten in Braunschweig und weiteres Vorgehen

Der Definitionsvorschlag (siehe Anlage) ist das Ergebnis des aufgezeigten Abstimmungsprozesses.

Diese Definition soll fortan Grundlage für die Planung von Velorouten im Braunschweiger Stadtgebiet sein. Entlang der Vorgaben soll in einem nächsten Schritt die erste Veloroute als Pilotprojekt geplant und umgesetzt werden (siehe DS 21-15700).

Leuer

Anlage/n:

Anlage DS 21-15699 Definition_Velorouten in Braunschweig

Anlage 1:

Definitionsvorschlag: Velorouten in Braunschweig

Velorouten sind ausgewählte besonders hochwertige Hauptrouten des Radverkehrs. Die Braunschweiger Velorouten sollen den Radverkehr mindestens zwischen dem Wallring und den Ortsteilen bündeln und auf Basis kurzer Reisezeiten abwickeln können. Sie sollen als radiales Netz entwickelt werden, das die Stadtteile durchgängig und möglichst direkt an die Innenstadt anbindet ^{*1)} und durch Querverbindungen zwischen Stadtteilen und Verlängerungen an die Stadtgrenze ergänzt wird.

Der Wallring wird ebenfalls eine Veloroute und übernimmt eine zentrale Verteilerfunktion für die Innenstadt. Von dort werden die wesentlichen Innenstadtziele möglichst direkt angebunden. Inwieweit Velorouten bis in die Innenstadt geführt werden, wird bei der „Konzepterstellung zur Umgestaltung der Innenstadtstraßen“ geprüft ^{*2)}.

Velorouten in Braunschweig zeichnen sich aus durch:

- Eine attraktive und sichere Verbindung für den Alltagsradverkehr, die Radfahrende jeden Alters gerne nutzen
- Hohes Radverkehrsaufkommen (vorhanden oder perspektivisch)
- Führung auf Radwegen, Fahrradstraßen oder sonstigen in gleichem Maße sicheren und komfortablen Straßen oder Wegen ^{*3)}
- Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kfz auf ≤ 30 km/h sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf ein verträgliches Maß realisiert werden
- eine zügige und komfortable Befahrbarkeit mit im Schnitt möglichst 25 km/h
- Eine möglichst intuitive, umwegfreie und verzögerungsarme Streckenführung, angemessene Kurvenradien und geringe Zeitverluste an Kreuzungen ^{*4)}
- In der Regel eine separate Führung vom Fußverkehr, insbesondere innerorts
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst in hoher Qualität ^{*5)}
- Eine Verdeutlichung der Führung durch eine Integration in die Wegweisung für den Radverkehr und durch einheitliche Designelemente.

Ausstattungsmerkmale:

- Die Ausweisung von Velorouten auf Radwegen im Bestand soll folgenden Mindestmaßen entsprechen: 2,0 m Breite bei Einrichtungsradwegen, 3,0 m Breite bei Zweirichtungsradwegen ^{*3)}
- Mindestbreiten nach Braunschweiger Standard für neue Radwege: 2,30 m bei Einrichtungsradwegen, 3,20 m für Zweirichtungsradwege. An Engstellen können Ausnahmen möglich sein ^{*3)}
- Leichtläufiger ebener Belag, in der Regel Asphalt, ausnahmsweise Pflaster ohne Fase, auch bei Einmündungen und Grundstückszufahrten ^{*3)}
- Klare taktile und optisch wahrnehmbare Trennung zu Gehwegen
- Beleuchtung mindestens innerorts
- Fahrradfreundliche LSA-Schaltungen ^{*6)}
- Markierung bei Zweirichtungsverkehr (Mittelmarkierung und Pfeile)

DS 20-13342-02 Ziele und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“:

^{*1)} Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten

^{*2)} Maßnahme Z2: Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen

^{*3)} Maßnahme 6: Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards;

Maßnahme 6.1: Standard für Fahrradstraßen

^{*4)} Maßnahme 7: Radverkehrsführungen in Knotenpunkten

^{*5)} Maßnahme 11: Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst

^{*6)} Maßnahme 14: Anforderungsampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen;

Maßnahme 15: Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend;

Maßnahme 15.1: unnötige Ampeln vermeiden