

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /  
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im  
Rat der Stadt**

**21-15699-01**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Definitionsvorschlag für Velorouten in Braunschweig  
Änderungsantrag zur Vorlage 21-15699**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.04.2021

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

28.04.2021

Ö

**Beschlussvorschlag:**

„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:**

Begründung erfolgt mündlich.

**Anlage:**

Definitionsvorschlag Velorouten in Braunschweig

## **Anlage 1**

### **Definitionsvorschlag: Velorouten in Braunschweig**

Sollten, im Rahmen der notwendigen planerischen Abwägung Abweichungen von den in diesem Dokument genannten Zielwerten erforderlich sein, werden diese Abweichungen in den Beschlussvorlagen über die Planung transparent dargelegt und erläutert.

Velorouten sind ausgewählte besonders hochwertige Hauptrouten des Radverkehrs.

Die Braunschweiger Velorouten sollen den Radverkehr mindestens zwischen der Innenstadt 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 <sup>\*)</sup> und durch Querverbindungen zwischen Stadtteilen und Verlängerungen an die Stadtgrenze ergänzt wird.

Der Wallring wird zur Ring-Veloroute entwickelt und übernimmt eine zentrale Verteilerfunktion für die Innenstadt. Von dort werden die wesentlichen Innenstadtziele möglichst direkt angebunden. Ziel ist, die Velorouten bis an die Eingangsbereiche der Fußgängerzone des Stadtzentrums zu führen. Details der Streckenführung werden bei der „Konzepterstellung zur Umgestaltung der Innenstadtstraßen“ geprüft <sup>\*)</sup>.

**Velorouten in Braunschweig zeichnen sich aus durch:**

- Eine attraktive und sichere Verbindung für den Alltagsradverkehr, die Radfahrende jeden Alters gerne nutzen und auf der sie sich sicher fühlen
- Hohes Radverkehrsaufkommen (vorhanden oder perspektivisch)
- Führung auf Radwegen, geschützten Radfahrstreifen, bevorrechtigten Fahrradstraßen mit flankierenden Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs oder sonstigen in gleichem Maße sicheren und komfortablen Straßen oder Wegen <sup>\*)</sup>
- Weitgehende bauliche Separation vom Kfz-Verkehr, auch an Knotenpunkten
- Selbsterklärende und fehlerverzeihende Gestaltung insb. der Knotenpunkte
- Eine zügige und komfortable Befahrbarkeit, Trassierungsgeschwindigkeit mindestens 25 km/h
- Eine möglichst umwegfreie und verzögerungssarme Streckenführung, angemessene Kurvenradien und geringe Zeitverluste an Kreuzungen <sup>\*)</sup>
- Innerorts immer eine separate Führung vom Fußverkehr
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst in hoher Qualität und mindestens in gleicher Priorität wie Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs<sup>\*)</sup>
- Stetige Gradientenführung und Vermeidung scharfer Knicke in der Routenführung
- Intuitiv erfassbare Verkehrsführung, die auch ohne Beschilderung verständlich wäre
- 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 <sup>\*)</sup>
- Mindestbreiten nach Braunschweiger Standard für neue Radwege: 2,30 m bei Einrichtungsradwegen, 3,20 m für Zweirichtungsradwege. <sup>\*)</sup>

- Leichtläufiger ebener Belag, in der Regel Asphalt, ausnahmsweise Pflaster ohne Fase, auch bei Einmündungen und Grundstückszufahrten \*<sub>3</sub>), Vermeidung von Bordsteinen und Rinnen quer zur Veloroute
- An Ein- und Ausfahrten sowie an Einmündungen untergeordneter Straßen werden Velorouten geradlinig, ohne Absenkung und ohne Belagwechsel durchgeführt, die Kfz-Fahrbahn ist ggf. anzuheben
- Bauliche, taktil und optisch wahrnehmbare Trennung zu Gehwegen \*<sub>3</sub> , die leichtfertiges Betreten des Radweges und unerlaubtes Befahren des Gehweges wirksam reduziert (z.B. ein niedriger Schrägbord)
- Durchgehende Beleuchtung (mitlaufende, automatische Beleuchtung möglich)
- Fahrradfreundliche LSA-Schaltungen \*<sub>6</sub>)
- bevorrechtigte Führung an Kreuzungen ohne LSA, wo möglich
- Markierung bei Zweirichtungsverkehr (punktformige oder kurze Mittelmarkierungen in deutlichen Abständen).

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

- \*<sub>1</sub>) Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten
- \*<sub>2</sub>) Maßnahme Z2: Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- \*<sub>3</sub>) Maßnahme 6: Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards;
  - Maßnahme 6.1: Standard für Fahrradstraßen
- \*<sub>4</sub>) Maßnahme 7: Radverkehrsführungen in Knotenpunkten
- \*<sub>5</sub>) Maßnahme 11: Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst
- \*<sub>6</sub>) Maßnahme 14: Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen;
  - Maßnahme 15: Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend;
  - Maßnahme 15.1: unnötige Ampeln vermeiden