

Betreff:**Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

29.11.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

06.12.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig (Anlage 1) wird beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über den Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe zuständig ist, da es sich um Verkehrsanlagen handelt, deren verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Hintergrund

Entsprechend der Maßnahme 6.1 „Standard für Fahrradstraßen“ des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (DS 20-13342-02) hat die Verwaltung einen Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig entwickelt (siehe Anlage 1). Der Qualitätsstandard führt zu einer entscheidenden Verbesserung von Sicherheit und Komfort des Radverkehrs und gleichzeitig zu einer besseren und einheitlichen Gestaltung und Erkennbarkeit von Fahrradstraßen und Fahrradzonen. Der Vorrang des Radverkehrs wird deutlich hervorgehoben.

Für Anwohnerinnen und Anwohner ergibt sich nach der Umsetzung des Standards eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität durch geringere Kfz-Verkehrsstörungen, Lärm- und Schadstoffemissionen.

Inhalt

Der Qualitätsstandard orientiert sich inhaltlich an den derzeit geltenden Regelwerken und Vorschriften sowie an aktuellen, wissenschaftlichen Erkenntnissen. Hier ist vorrangig die Veröffentlichung „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ des Deutschen Instituts für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal zu nennen (herunterladbar unter <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>), der den aktuellen Forschungs- und Erkenntnisstand darlegt.

Die vorgesehene Fahrgassenbreite von 4,00 m (3,20 m bei beengten Verhältnissen) berücksichtigt den Verkehrsraum von zwei jeweils nebeneinanderfahrenden Radfahrenden im Begegnungsverkehr, sodass die Fahrlinie beibehalten werden kann. Bei zugelassenem Kfz-Verkehr ist zur Abwicklung des Begegnungsfalles Radverkehr – Kfz-Verkehr stets eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,00 m erforderlich. Durch Markierungen und Piktogramme auf der Fahrbahn wird die Funktion der Straße für alle Nutzerinnen und Nutzer deutlich hervorgehoben, sodass deren Akzeptanz und Verständnis für die Regelungen auf Fahrradstraßen gefördert werden.

Neben Abbiegeunfällen sind Unfälle zwischen sich öffnenden Autotüren und Radfahrenden, sog. „Dooring-Unfälle“, eine der häufigsten Unfallursachen im Radverkehr. Um den Radverkehr in Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen in besonderem Maße zu schützen, sind ausreichend breite Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkflächen elementarer Bestandteil des Qualitätsstandards. Diese werden zunächst markiert (gestrichelt). Bei ohnehin anstehenden Baumaßnahmen soll zugunsten von baulichen Lösungen möglichst auf Markierungen verzichtet werden.

Im Bestandsnetz wird die Berücksichtigung der Fahrgassenbreite und des zusätzlichen Schutzraumes dazu führen, dass das Kfz-Parken in einigen Straßen eingeschränkt, neu geordnet oder vollständig aufgehoben werden muss. In diesen Fällen könnte geprüft werden, ob durch sehr geringfügige Unterschreitung der Fahrgassenbreite ein beidseitiges Parken, Liefer- und Ladezonen zumindest in kurzen Abschnitten zugelassen werden kann.

Da Qualität und Komfort unmittelbar vom Vorhandensein bzw. der Stärke des Kfz-Verkehrs abhängen, ist die Beschränkung auf Anliegerverkehre und eine Vermeidung von Durchgangsverkehren durch entsprechende Maßnahmen ein weiteres, wesentliches Merkmal des Qualitätsstandards. Die Belange von Einsatzfahrzeugen, vor allem der Feuerwehr, der Ver- und Entsorgung und bspw. anliegenden Betrieben, Arztpraxen, Kanzleien u. ä., sowie die Auswirkungen auf das Umfeld sind im Einzelfall jedoch sorgfältig zu prüfen und abzuwägen.

Da auch das Fahrradparken ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung darstellt, sind Abstellanlagen, auch für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger, in Fahrradstraßen und Fahrradzonen obligatorisch.

Abstimmungen

Der Qualitätsstandard wurde mit der Polizei sowie Vertreterinnen und Vertretern der Mobilitätsverbände im Rahmen des Beteiligungsformats „Austausch Radverkehr“ abgestimmt. Mehrere Hinweise seitens der Verbände wurden bei der Finalisierung des Standards berücksichtigt.

Weiteres Vorgehen

Der Qualitätsstandard wird nach Beschlussfassung die Grundlage für die bestehenden und zukünftig geplanten Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig darstellen. Die Umsetzung des neuen Standards im bestehenden Netz der Fahrradstraßen und der Fahrradzone soll durch ein externes Ingenieurbüro ab dem 1. Quartal 2023 systematisch überprüft werden.

Dabei sollen Maßnahmenpakete mit Umsetzungsvorschlägen, einschließlich einer Prioritätenreihung, entwickelt werden. Auf Basis der Maßnahmenpakete werden dann konkrete Umbauplanungen, sofern erforderlich, erarbeitet und die Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Die konkreten Planungen zur Umsetzung werden im Anschluss jeweils eigenständig zur Beschlussfassung vorgelegt.

Anlage/n:

Anlage 1:_Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig

Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig



Fahrradstraßen und -zonen weisen mindestens folgende Qualitätsmerkmale auf:

- 3,20 m bis 5,00 m Breite der Fahrgasse, das Regelmaß beträgt 4,00 m;
Die Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt stets mindestens 4,00 m
- Mindestens 0,75 m bis maximal 1,00 m breite, gekennzeichnete Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkflächen zusätzlich zur Fahrgasse, sofern das Parken gestattet ist. Bei Neuplanungen soll zugunsten von baulichen Lösungen möglichst auf Markierungen verzichtet werden
- Vorfahrtberechtigung gegenüber einmündenden Straßen (gilt bei Fahrradstraßen)
- Markierung eines großen Piktogramms „Radverkehr“ auf der Fahrbahn zu Beginn und nach einmündenden Straßen sowie ggf. weitere optische Maßnahmen
- Im Knotenpunkt- bzw. Konfliktbereich weisen Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile auf kreuzenden, bevorrechtigten Radverkehr in der Fahrradstraße hin
- Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile auch im regelmäßigen Abstand im Verlauf
- Beschränkung der Zufahrt auf Anliegerverkehre, sofern Kfz-Verkehr zugelassen ist, und Prüfung geeigneter (baulicher) Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr, z. B. durch Einbahnstraßen, Sackgassen oder Diagonalsperren
- Ausgewogenes Verhältnis von Kfz- und Fahrradabstellmöglichkeiten
- Im Regelfall separate Gehwege und keine anderweitigen Radverkehrsanlagen