



Braunschweig
Löwenstadt



Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig

Kurzpräsentation mit Anwendungsbeispielen

Braunschweig,
6. Dezember 2022

Agenda

- I. Ausgangslage
- II. Qualitätsstandard
- III. Anwendungsbeispiele

I Ausgangslage

Ratsbeschluss Ziele- und Maßnahmenkatalog (07/2020)

Maßnahme 6.1: Standard für Fahrradstraßen

„Die Verwaltung entwickelt im Zusammenwirken mit den Radverbänden einen Standard für Fahrradstraßen in Braunschweig und setzt diesen um. Ziel ist dabei eine durchgängige bessere Erkennbarkeit und Gestaltung von Fahrradstraßen.

Die Verwaltung prüft bis 2021, ob die Einrichtung von Vorfahrt für Fahrradstraßen an Knotenpunkten innerhalb zusammenhängender Streckenzüge möglich ist, und richtet diese ein.

Die Verwaltung prüft bis 2021 die Minimierung des automobilen Durchgangsverkehrs an jeder Fahrradstraße im Einzelfall und setzt diese durch geeignete Maßnahmen, bspw. Modalfilter (z. B. Poller) oder gegenläufige Einbahnstraßen, sowie durch entsprechende Beschilderung um.“

II Qualitätsstandard

Basis: Fahrradstraßen-Leitfaden für die Praxis von Uni Wuppertal und difu,
aktuelle Regelwerke und Verordnungen, andere Kommunen, Blick auf ERA 2024

- 3,20 m bis 5,00 m Breite der Fahrgasse, Regelmaß 4,00 m;
Gesamtbreite der Fahrbahn stets mindestens 4,00 m
- Mind. 0,75 m bis max. 1,00 m breite, gekennzeichnete
Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Parken zusätzl. zur Fahrgasse
- Bei Neuplanungen soll zugunsten von baulichen Lösungen
möglichst auf Markierungen verzichtet werden



Quelle:

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität
Wuppertal und Deutsches Institut für Urbanistik;
Fahrradstraßen-Leitfaden für die Praxis, 2021

II Qualitätsstandard

- Vorfahrtberechtigung gegenüber einmündenden Straßen (gilt bei Fahrradstraßen, nicht bei Fahrradzonen)
- Markierung eines großen Piktogramms „Radverkehr“ auf der Fahrbahn zu Beginn und nach einmündenden Straßen sowie ggf. weitere optische Maßnahmen



Quelle:

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität
Wuppertal und Deutsches Institut für Urbanistik;
Fahrradstraßen-Leitfaden für die Praxis, 2021

II Qualitätsstandard

- Im Knotenpunkt- bzw. Konfliktbereich weisen Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile auf kreuzenden, bevorrechtigten Radverkehr in der Fahrradstraße hin
- Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile auch im regelmäßigen Abstand



Quelle:
Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt
Hamburg-Nord, Planen und Bauen, Fachbereich
Tiefbau
Fahrradstraße Leinpfad fertig gestellt
abgerufen 26.10.2022
<https://www.hamburg.de/hamburg-nord/planen-bauen-wohnen/6872360/fahrradstrasse-leinpfad/>

II Qualitätsstandard

- 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 Fahrradabstellplätzen
- Im Regelfall separate Gehwege und keine anderweitigen Radverkehrsanlagen

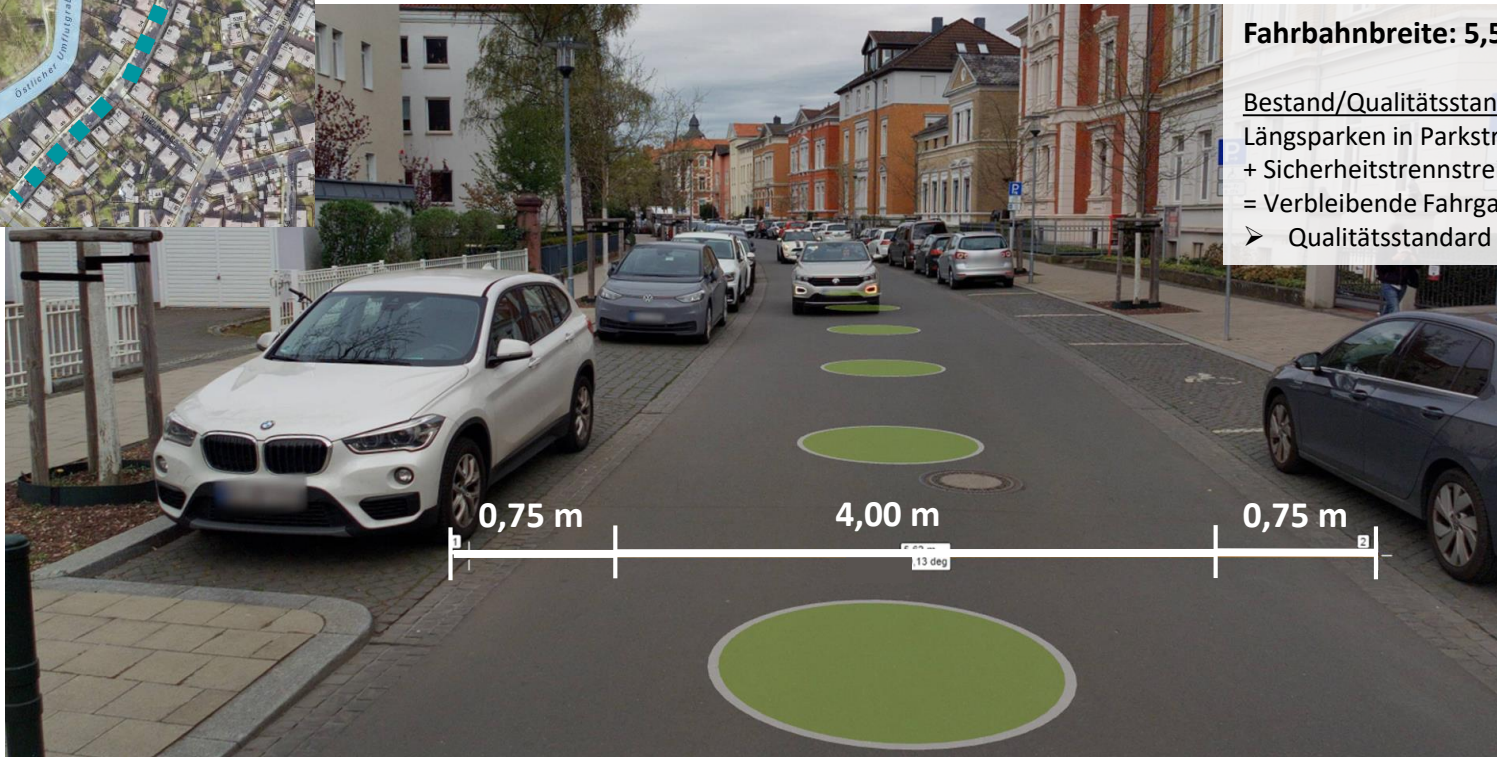
III Anwendungsbeispiele

- Adolfstraße
- Parkstraße
- Wendentorstraße
- Karlstraße



Adolfstraße

Leonhardstraße bis Kurt-Schumacher-Straße



Fahrbahnbreite: 5,50 m

Bestand/Qualitätsstandard:

Längsparken in Parkstreifen

+ Sicherheitstrennstreifen Parken: 2 x 0,75 m

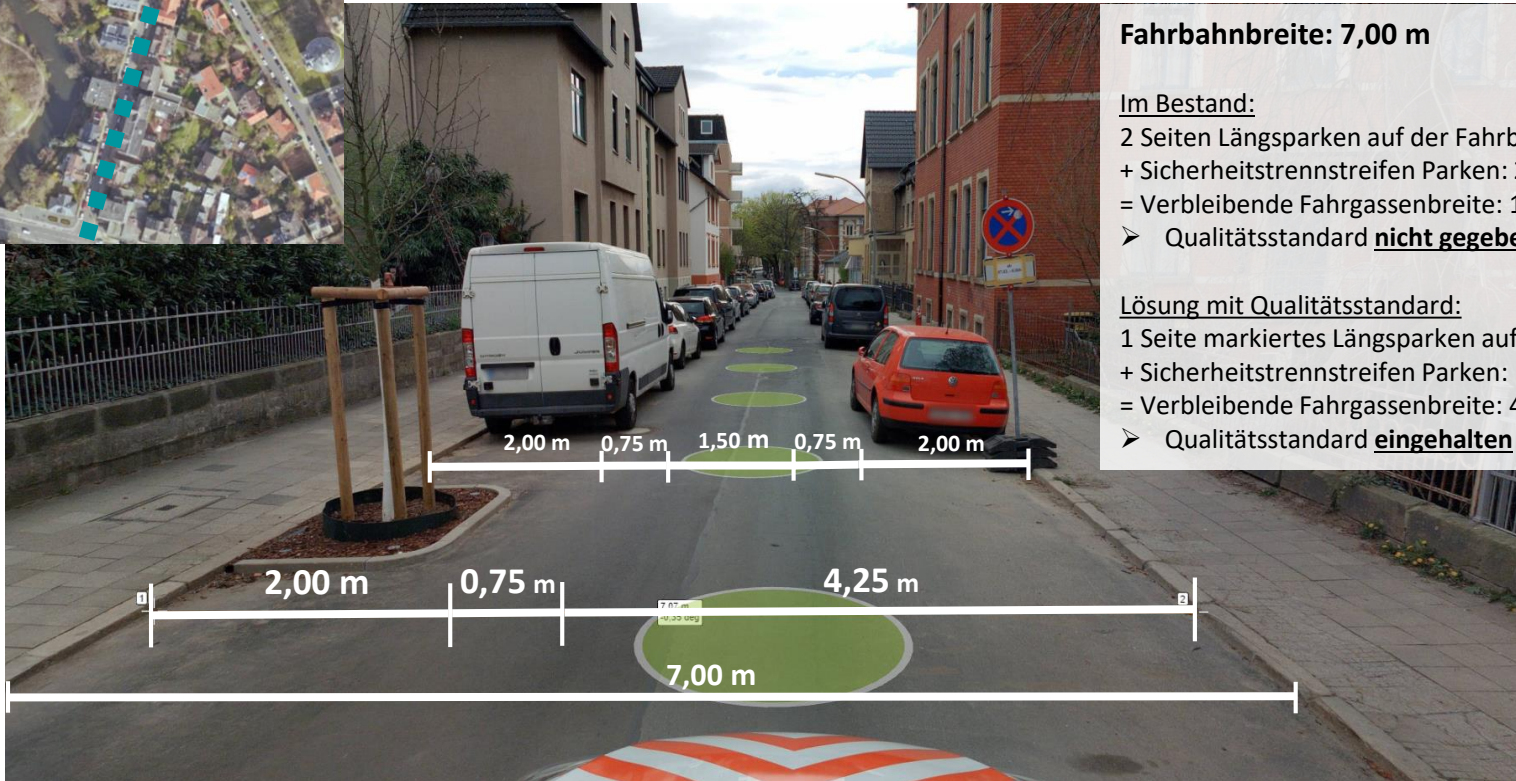
= Verbleibende Fahrgassenbreite: 4,00 m

➤ Qualitätsstandard **eingehalten**



Parkstraße

Max-Beckmann-Platz bis Helmstedter Straße



Fahrbahnbreite: 7,00 m

Im Bestand:

- 2 Seiten Längsparken auf der Fahrbahn: 2 x 2,00 m
- + Sicherheitstrennstreifen Parken: 2 x 0,75 m
- = Verbleibende Fahrgassenbreite: 1,50 m
- Qualitätsstandard **nicht gegeben**

Lösung mit Qualitätsstandard:

- 1 Seite markiertes Längsparken auf der Fahrbahn: 1 x 2,00 m
- + Sicherheitstrennstreifen Parken: 1 x 0,75 m
- = Verbleibende Fahrgassenbreite: 4,25 m
- Qualitätsstandard **eingehalten**

Wendentorwall

Am Wendentor bis Fallersleber-Tor-Wall



Fahrbahnbreite: 6,00 m

Bestand/Qualitätsstandard:

Senkrechtparken in Parkstreifen, ggf. markiert

+ Sicherheitstrennstreifen Parken: 2 x 1,00 m

= Verbleibende Fahrgassenbreite: 4,00 m

➤ Qualitätsstandard **eingehalten**

Karlstraße

Grabenstraße bis Menzelstraße

Fahrbahnbreite: 8,00 m

Im Bestand:

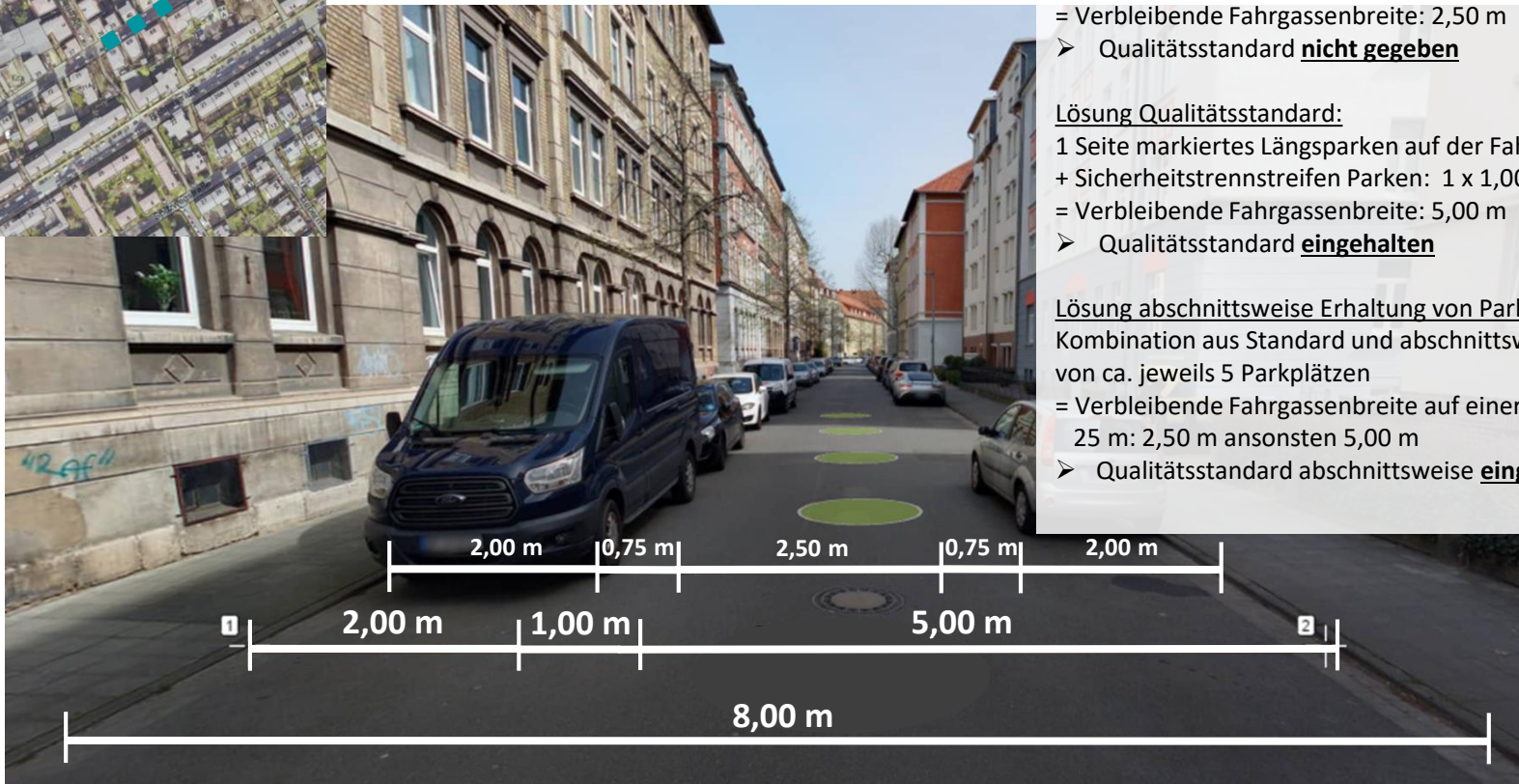
2 Seiten Längsparken auf der Fahrbahn: $2 \times 2,00 \text{ m}$
+ Sicherheitstrennstreifen Parken: $2 \times 0,75 \text{ m}$
= Verbleibende Fahrgassenbreite: $2,50 \text{ m}$
➤ Qualitätsstandard **nicht gegeben**

Lösung Qualitätsstandard:

1 Seite markiertes Längsparken auf der Fahrbahn: $1 \times 2,00 \text{ m}$
+ Sicherheitstrennstreifen Parken: $1 \times 1,00 \text{ m}$
= Verbleibende Fahrgassenbreite: $5,00 \text{ m}$
➤ Qualitätsstandard **eingehalten**

Lösung abschnittsweise Erhaltung von Parkraum:

Kombination aus Standard und abschnittsweiser Erhaltung
von ca. jeweils 5 Parkplätzen
= Verbleibende Fahrgassenbreite auf einer Länge von ca.
25 m: $2,50 \text{ m}$ ansonsten $5,00 \text{ m}$
➤ Qualitätsstandard abschnittsweise **eingehalten**

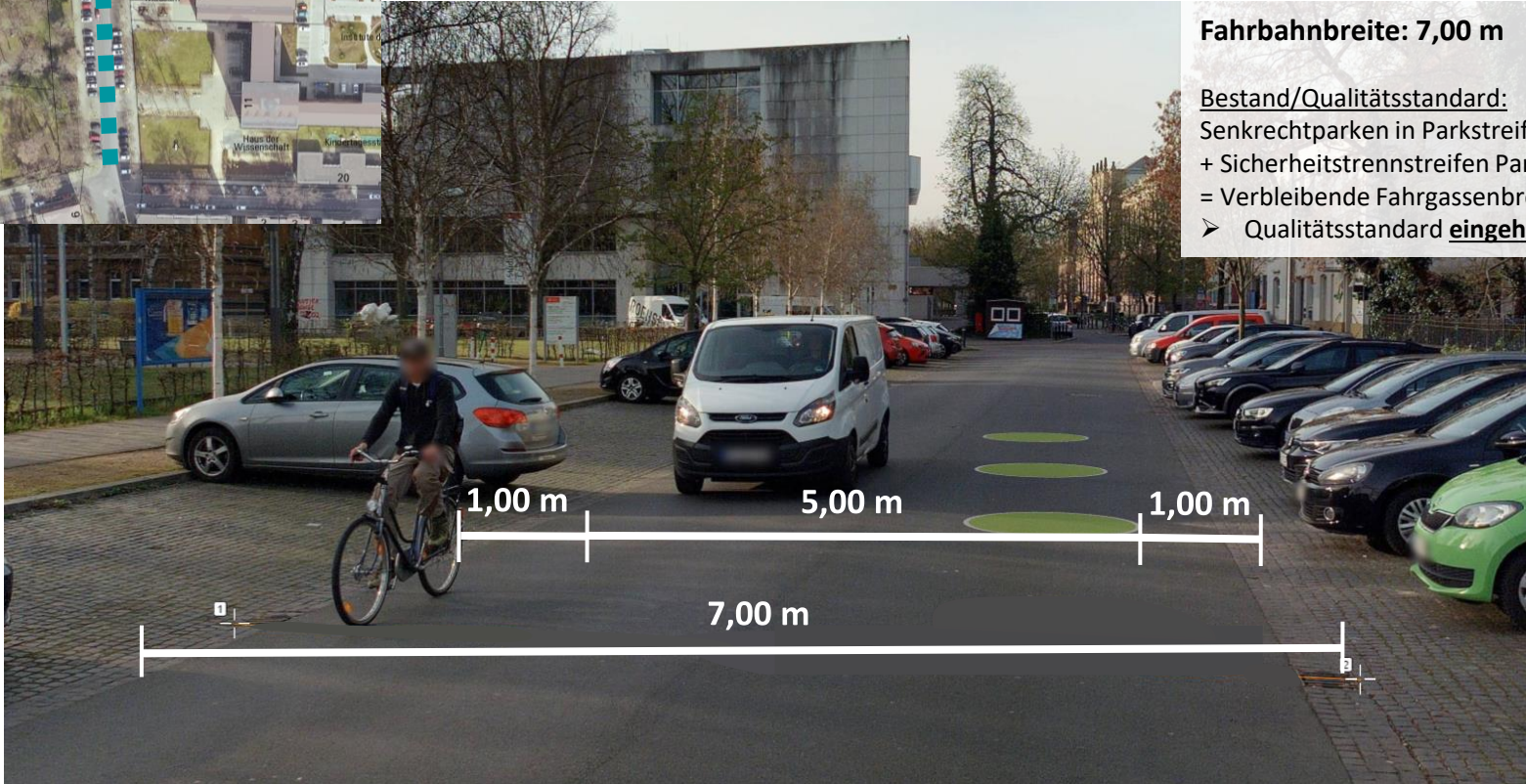


Anhang

- Pockelsstraße
- Konstantin-Uhde-Straße

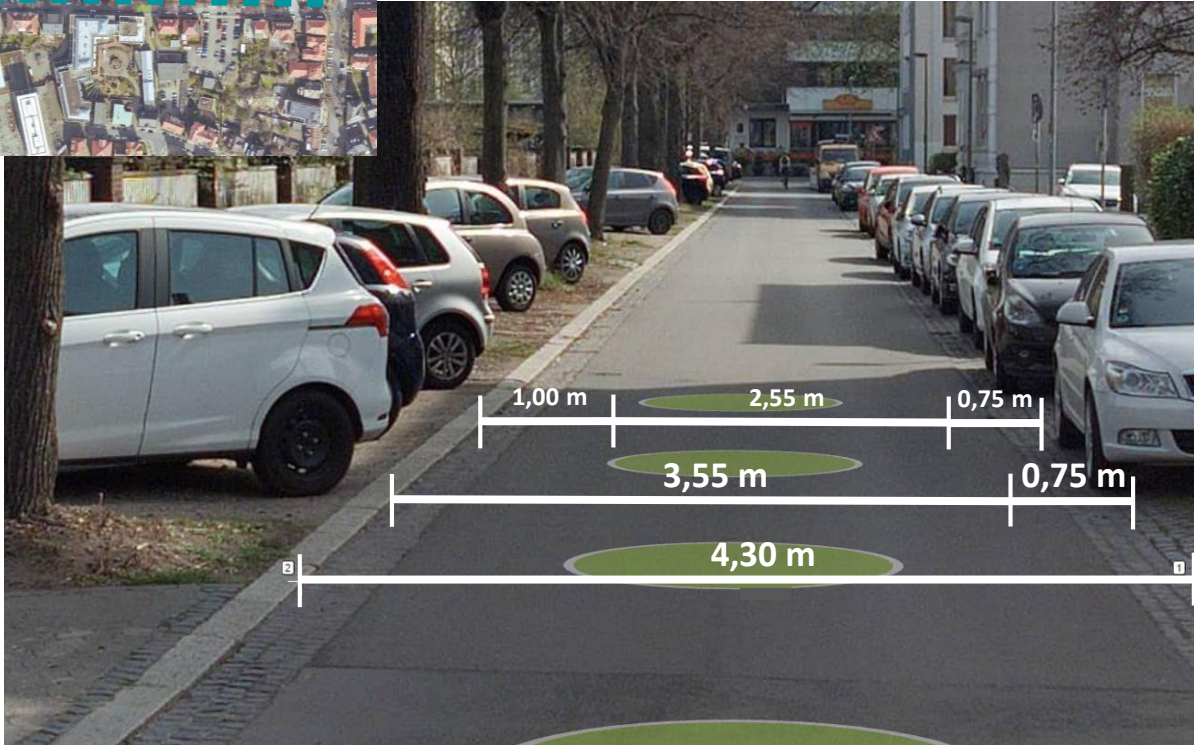
Pockelsstraße

Rebenring bis Katharinenstraße



Konstantin-Uhde-Straße

Pockelsstraße bis Büldenweg



Fahrbahnbreite: 4,30 m

Im Bestand:

- 1 Seite Längsparken in Parkbuchten
- 1 Seite Schrägparken im Seitenstreifen
- + Sicherheitstrennstreifen Parken: $1 \times 0,75 \text{ m}$,
- + Sicherheitstrennstreifen Schrägparken: $1 \times 1,00 \text{ m}$
- = Verbleibende Fahrgassenbreite: 2,55 m
- Qualitätsstandard **nicht gegeben**

Lösung Qualitätsstandard I:

- 1 Seite Längsparken in Parkbuchten
- + Sicherheitstrennstreifen Parken: $1 \times 0,75 \text{ m}$
- = Verbleibende Fahrgassenbreite: 3,55 m
- Qualitätsstandard **eingehalten, aber Fahrgasse kleiner Regelmaß 4,00 m**
- Ausweichenstellen prüfen
- Lieferzonen prüfen
- Umnutzung Schrägparkflächen

Lösung Qualitätsstandard II:

- Beidseitig kein Parken
- Fahrgassenbreite 4,30 m
- Umnutzung der Kfz-Parkflächen
- Qualitätsstandard **eingehalten**