

Betreff:

Radverkehr auf der Saarstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)

Sitzungstermin

23.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Ö

Beschluss:

„Auf der Saarstraße, zwischen Hannoversche Straße und Saarbrückener Straße, bleibt die aktuelle Situation mit der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bestehen.“

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 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 Saarstraße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

2. Anlass

Der Stadtbezirksrat 321 Lehndorf hat sich in der Vergangenheit mehrfach mit der Radverkehrsführung auf der Saarstraße beschäftigt und beschlossen:

„Die Verwaltung wird gebeten, auf der Saarstraße beidseitig zwischen Saarbrückener Str. und Hannoversche Str. einen farblich (rot) gekennzeichneten Radfahrstreifen anzulegen mit einer Breite von möglichst 2 m bzw. bei beengten Verhältnissen einen Schutzstreifen.“ (Drs.19-11271)

Weiterhin gibt es eine Anfrage zu „Radfahrstreifen auf der Saarstraße“ (23-20639).

3. Die aktuelle Situation

Die Bestandssituation auf der Saarstraße ist nicht durchgehend einheitlich und bedarf daher einer differenzierten, abschnittsweisen Betrachtung.

- **Bestand zwischen Hannoversche Straße und Ottweilerstraße (Abschnitt 1)**
- **Bestand zwischen Ottweilerstraße und Saarplatz (Abschnitt 2)**
- **Bestand zwischen Saarplatz und Saarbrückener Straße (Abschnitt 3)**

Die Parameter der abschnittsweisen Betrachtung sind in der beigefügten Tabelle „Abschnitte“ (**Anlage 1**) dargestellt.

Den Überlegungen der Verwaltung zur Verbesserung der Radinfrastruktur liegen folgende Kriterien zugrunde:

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sehen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in diesem Anwendungsfall bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder gemeinsame Geh- und Radwege als eine geeignete Führungsformen für den Radverkehr vor.
- Das Parken entlang der Saarstraße, welches insbesondere durch die direkten Anlieger der Saarstraße erfolgt, wird beibehalten.
- Die geringe Fahrbahnbreite in Abschnitt 3 lässt weder die Anlage von Schutzstreifen noch von Radfahrstreifen zu, ohne in den Baumbestand einzugreifen.
- Aufgrund der Wurzelverwerfungen der Bäume in allen drei Abschnitten genügen die baulich vorhandenen Radwege nicht mehr den Anforderungen an eine angemessene Radverkehrsanlage. Zudem sind die vorhandenen Radwege sehr schmal ausgeführt, die Radwegebenutzungspflicht musste aus diesem Grund weitgehend aufgehoben werden.

4.1 Potenziell geeignete Maßnahmen nach Regelwerk im Bestand

Grds. geeignete Maßnahmen (gem. ERA) zur Verbesserung der Radinfrastruktur können sein:

- **Verbreiterung der (benutzungspflichtigen) baulichen Radwege**
Diese wäre nur zu Lasten der Gehwege oder der Bäume möglich. Im Hinblick auf den vorgesehenen Stadtbahnausbau ist eine grundlegende Neuplanung der Saarstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Durch einen Eingriff würden die Baumwurzeln in Mitleidenschaft gezogen und die Bäume geschädigt. Analog gilt dies für die Anordnung von gemeinsamen Geh- und Radwegen, da hierzu die vorhandenen Rad- und Gehwege saniert und als Gehweg ausgebaut werden müssten.
Diese Maßnahme stellt mit Blick auf die erheblichen Auswirkungen auf den Baumbestand keine weiterzuverfolgende Option dar.
- **Beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen**
Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens inkl. Markierung beträgt 1,85 m. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr.
Hieraus ergibt sich eine Restfahrbahnbreite zwischen den Radfahrstreifen von 5,80 m. Die RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006) sieht für zweistreifige Fahrbahnen mit Linienbusverkehr eine Breite von 6,50 m vor.
Die nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum müssten bei dieser Maßnahme zurückgebaut werden.
Diese Maßnahme stellt wegen des zu geringen Verkehrsraumes für den Busverkehr keine weiterzuverfolgenden Optionen dar.
- **Beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen bei Unterschreitung der ERA-Vorgaben (siehe auch Anlage/Skizze 1)**
Die Breite des Radfahrstreifens inkl. Markierung beträgt gemäß StVO 1,50 m. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr.
Die nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum müssten bei dieser Maßnahme zurückgebaut werden.

Zwischen Hannoversche Straße und Saarplatz wäre eine Reduzierung der Radfahrstreifen auf eine Breite von 1,50 m notwendig, um die empfohlene Fahrbahnbreite von 6,50 m einzuhalten. Die Vorgaben der ERA würden somit deutlich unterschritten.

Seitens der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden die Radfahrstreifen kritisch gesehen.

Der nach StVO vorgeschriebene Abstand beim Überholen von Radfahrenden mit Kraftfahrzeugen beträgt mindestens 1,50 m. Dieser Abstand wäre von den Bussen nicht

ohne Mitbenutzung der Gegenfahrbahn einzuhalten. Radfahrende wären aufgrund der geringen Breite des Radfahrstreifens zu ihrer Fahrlinie gezwungen, da wenig seitlicher Spielraum besteht. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der hohen Busfrequenz würde das dazu führen, dass Busse häufig hinter Radfahrenden herfahren müssten, was zu erhöhten Fahrzeiten und Verzögerungen im Fahrplan führen würde.

Erfahrungen zeigen, dass gerade bei schmalen Radfahrstreifen der Mindestabstand zu überholten Radfahrenden auch von Pkw häufig nicht eingehalten wird.

Die BSVG sieht die Lösung kritisch, da bei den Ein- und Ausfädelvorgängen an den Haltestellen sich die Radfahrenden potenziell im kritischen Bereich der Busse befinden - unmittelbar daneben. Auch haltende Busse würden regelmäßig von Radfahrenden überholt.

Wegen der beschriebenen Nachteile und der Nichteinhaltung der Vorgaben aus der ERA wird diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt, zumal die Radfahrstreifen in den Haltestellenbereichen aufgelöst werden müssten.

4.2 Potenziell geeignete alternative Maßnahmen

Da sich eine Umsetzung der nach derzeit gültigen ERA empfohlenen Führungsformen im Bestand nicht realisieren lässt, hat die Verwaltung für den Radverkehr auf der Saarstraße weitere Führungsmöglichkeiten geprüft.

- **Einseitiger überbreiter, benutzungspflichtiger Radfahrstreifen, stadteinwärts (siehe auch Anlage/Skizze 2)**
Zwischen Hannoversche Straße und Saarplatz erfordert die Umsetzung eines einseitigen Radfahrstreifens einen Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr plus 2,25 m Radfahrstreifen inkl. Markierung. Hieraus ergibt sich eine Restfahrbahnbreite von 8,00 m. Dies entspricht den Empfehlungen der RASt 06 für zweistufige Fahrbahnen mit Linienbusverkehr (mind. 6,50 m) und würde für die Einhaltung des Sicherheitsabstandes ausreichend Platz gewährleisten.

Der Rückbau des Radweges im Seitenraum stadteinwärts wäre erforderlich. Der stadt auswärts Radfahrende hätte die freie Wahl zwischen Mischverkehr auf der Fahrbahn und „anderem Radweg“ im Seitenraum (aktueller Bestand).

Seitens der BSVG wird der Radfahrstreifen kritisch gesehen, da - wie oben erläutert - aus Sicht der BSVG negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Bereich der Haltestellen zu erwarten sind.

Die Verwaltung verfolgt diese Möglichkeit mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht weiter, zumal der Radfahrstreifen in den Haltestellenbereichen aufgelöst werden müsste.

- **Beidseitige nicht benutzungspflichtige Schutzstreifen**

Die Schutzstreifen für den Radverkehr sind am rechten Fahrbahnrand mit gestrichelter Markierung abgetrennte Streifen, die dem Radverkehr vorbehalten sind und die in seltenen Fällen von Kfz überfahren werden dürfen. Die Breite eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken.

Bei dieser Lösung könnten Radfahrende zwar auch die nichtbenutzungspflichtigen Radwege nutzen, dennoch gilt hier die gleiche Einschätzung wie für beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen bei Unterschreitung der ERA-Vorgaben (s. oben).

Aus den oben genannten Gründen wird diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt.

5. Fazit

- Die dargestellten Maßnahmen führen insbesondere im Lichte der Verkehrssicherheit nicht zu einer Verbesserung für den Radverkehr. Es wird deshalb vorgeschlagen, keine Änderungen im Bestand vorzunehmen.
- Die Verwaltung regt an, auf der Fahrbahn der Saarstraße Fahrradpiktogramme aufzubringen sofern diese sich im Rahmen des Pilotprojekts auf der Saarbrückener Straße (Drs.-Nr. 23-20935) als sinnvoll und zielführend erweisen.

Die Verwaltung hat sich zu dieser Vorgehensweise mit den Mobilitätsverbänden abgestimmt, die dieses Vorgehen grundsätzlich mittragen.

Hornung

Anlage/n:

Übersicht Abschnitte

Saarstraße Querschnitte