

Betreff:

Voraussetzungen für benutzungspflichtige Radwege im Westlichen Ringgebiet

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.04.2023

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

25.04.2023

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Die LINKE./Die PARTEI/BIBS vom 26.10.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 1:

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar und ist - wie in der Anfrage dargelegt - zulässig, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 bis 8 der Straßenverkehrsordnung (StVO) genannten Rechtsgüter, u. a. die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, erheblich übersteigt.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Radwegbenutzungspflichten im Stadtgebiet werden von der Verwaltung im Rahmen personeller Möglichkeiten überprüft. Im Hinblick auf die vom Stadtbezirksrat konkret genannten Straßen stellt sich die Sach- und Rechtslage wie folgt dar:

Altstadtring

Auf dem Altstadtring besteht je Fahrtrichtung ein baulich angelegter Radweg; dort ist eine Radwegbenutzungspflicht durch Verkehrszeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordnet.

Der Altstadtring zählt mit zu den am stärksten befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Braunschweiger Stadtgebiet. Er weist eine werktägliche Verkehrsbelastung¹ zwischen etwa 13.500 und 20.000 Kfz/24h (Summe aller Fahrtrichtungen) auf. Dabei liegt die höchste stündliche Verkehrsbelastung bei etwa 2.000 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil (Lkw/Busse) liegt zwischen etwa 700 und 800 Fahrzeugen/24h.

Nach den Erkenntnissen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2010, im Folgenden: ERA 2010), ist der Altstadtring dem sog. Belastungsbereich III zuzuordnen, in dem das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr erforderlich sein kann.

¹ * Zur Ermittlung der örtlichen Verkehrsbelastungen wurde das Verkehrsmodell für die Analyse 2016 herangezogen.

Wenn auf dem Altstadtring Kraftfahrzeuge Radfahrende überholen, besteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und insbesondere mit Blick auf den Schwerverkehrsanteil eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrenden. Das Befahren der Fahrbahnen des Altstadtrings nicht nur durch Kraftfahrzeuge, sondern auch durch Radfahrende stellt deshalb eine erhebliche Gefahrenlage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dar.

Die dort angeordnete Radwegbenutzungspflicht ist im Interesse aller beteiligten Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt, auch wenn an einzelnen Stellen die in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2 genannte lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) von in der Regel mind. 1,50 m unterschritten wird. Dabei bemisst sich die bauliche Radwegbreite allerdings nicht allein nach der reinen als Radweg ausgebauten Fläche, sondern nach dieser Fläche zuzüglich der Trenn- und Sicherheitsstreifen.

Cyriaksring

Auf dem Cyriaksring besteht je Fahrtrichtung ein baulich angelegter Radweg; dort ist eine Radwegbenutzungspflicht durch Verkehrszeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordnet.

Der Cyriaksring weist eine werktägliche Verkehrsbelastung*¹ zwischen etwa 15.000 und 18.000 Kfz/24h (Summe aller Fahrtrichtungen) auf. Dabei liegt die höchste stündliche Verkehrsbelastung bei etwa 1.800 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil (Lkw/Busse) liegt dort bei etwa 900 Fahrzeugen/24h. Der Cyriaksring gehört ebenfalls mit zu den am stärksten befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet.

Nach den Erkenntnissen der ERA 2010 ist der Cyriaksring dem sog. Belastungsbereich III zuzuordnen, in dem das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr erforderlich sein kann.

Wenn auf dem Cyriaksring Kraftfahrzeuge Radfahrende überholen, besteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und insbesondere mit Blick auf den Schwerverkehrsanteil eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrenden. Das Befahren der Fahrbahnen des Cyriaksrings nicht nur durch Kraftfahrzeuge, sondern auch durch Radfahrende stellt deshalb eine erhebliche Gefahrenlage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dar.

Die angeordnete Radwegbenutzungspflicht ist im Interesse aller beteiligten Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt, auch wenn an einzelnen Stellen die in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) genannte lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) von in der Regel mind. 1,50 m unterschritten wird. Dabei bemisst sich die bauliche Radwegbreite nicht allein nach der reinen als Radweg ausgebauten Fläche, sondern nach dieser Fläche zuzüglich der Trenn- und Sicherheitsstreifen.

Goslarsche Straße

Goslarsche Straße zwischen Rudolfplatz und Görgesstraße

Zwischen Rudolfplatz und Petristraße werden noch bis voraussichtlich September 2023 Tiefbaumaßnahmen durchgeführt; die beidseitig vorhandenen Gehwege sind baustellenbedingt für den Radverkehr freigegeben, die Radwegbenutzungspflicht auf der Westseite ist temporär aufgehoben.

Bis zum Beginn dieser Baumaßnahmen wurde der Radverkehr auf der Westseite der Goslarschen Straße auf einem getrennten Rad- und Gehweg geführt. Der Radweg ist 1,50 m breit. In beide Fahrtrichtungen war auf diesem Radweg eine Benutzungspflicht angeordnet.

Im genannten Abschnitt weist die Goslarsche Straße eine maximale werktägliche Verkehrsbelastung*¹ von etwa 4.100 Kfz/24h auf. Dabei liegt die höchste stündliche Verkehrsbelastung bei etwa 410 Kfz. Angaben zum Schwerverkehr liegen nicht vor.

Nach den Erkenntnissen der ERA 2010 ist dieser Streckenabschnitt dem sog. Belastungsbereich I zuzuordnen, auf dem das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar erscheint.

Die Fahrbahn ist ausreichend breit für eine gemeinsame Führung beider genannter Verkehrsarten, es besteht zudem ein ausreichender Abstand zu den vorhandenen Parkständen. Das gemeinsame Führen von Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn der Goslarschen Straße stellt daher keine erhebliche Gefahrenlage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dar.

Die Radwegbenutzungspflicht wird deshalb nach Abschluss der Baumaßnahmen aufgehoben; das gilt auch für den linken Radweg in Fahrtrichtung Rudolfplatz, der für die Beibehaltung einer Benutzungspflicht darüber hinaus zu schmal ist.

Für den dann noch immer baulich vorhandenen Radweg zwischen Rudolfplatz und der Görgesstraße wird sodann ein Benutzungsrecht eingeräumt, so dass Radfahrende künftig wählen können, ob sie in Fahrtrichtung Südost auf der Fahrbahn oder weiterhin im Seitenraum fahren möchten. Dieser baulich vorhandene Radweg darf dann auch in Fahrtrichtung Rudolfplatz benutzt werden (Benutzungsrecht).

Die bestehende Radwegeverbindung von der Petristraße in Richtung Rudolfplatz bis zur Zufahrt des „Rewe-Marktes“ bleibt aufrecht erhalten.

Goslarsche Straße zwischen Görgesstraße und Madamenweg

In diesem Abschnitt ist die Goslarsche Straße überwiegend als Tempo 30-Zone und in zwei kurzen Abschnitten als Fahrradstraße ausgewiesen; dort besteht keine durch Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 angeordnete Radwegbenutzungspflicht.

Alte Frankfurter Straße

Auf der Westseite der Alten Frankfurter Straße wird der Radverkehr auf unterschiedlichen benutzungspflichtigen Anlagen in beide Fahrtrichtungen geführt.

Im nördlichen Abschnitt von der Anschlussstelle Braunschweig Gartenstadt bis zum Grundstück Alte Frankfurter Straße 182

- Zwischen der Anschlussstelle Braunschweig Gartenstadt und Elzweg auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240). Die Breite dieses gemeinsamen Geh- und Radwegs beträgt dort überwiegend zwischen etwa 2,10 m und etwa 2,30 m und auf einem kurzen Abschnitt von ca. 150 m etwa 1,30 - 1,60 m.
- Südlich der Einmündung Elzweg für einen kurzen Abschnitt von etwa 60 m (zwischen den Hausnummern 184 und 182) auf einem getrennten Rad- und Gehweg (Verkehrszeichen 241). Die Breite des baulich angelegten Radwegs beträgt dort ca. 2,20 m.

Die Alte Frankfurter Straße weist in ihrem nördlichen Abschnitt eine werktägliche Verkehrsbelastung*¹ von etwa 7.400 Kfz/24h (Summe beider Fahrtrichtungen) auf. Dabei liegt die höchste stündliche Verkehrsbelastung bei etwa 740 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil (Lkw/Busse) liegt bei etwa 500 Fahrzeugen/24h.

Nach den Erkenntnissen der ERA 2010 ist der nördliche Abschnitt der Alten Frankfurter Straße dem sog. Belastungsbereich II zuzuordnen, in dem das Führen des Radverkehrs auf

der Fahrbahn zwar grundsätzlich vertretbar erscheint, allerdings erfordert die vorherrschende Verkehrsbelastung auch hier eine Trennung von Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr.

Wenn Kraftfahrzeuge Radfahrende überholen, besteht aufgrund der starken Verkehrsbelastung und insbesondere mit Blick auf den dort vorherrschenden Schwerverkehrsanteil eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrenden. Das Befahren der Fahrbahn des nördlichen Abschnitts der Alten Frankfurter Straße nicht nur durch Kraftfahrzeuge, sondern auch durch Radfahrende stellt deshalb eine erhebliche Gefahrenlage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dar.

Die dargestellte benutzungspflichtige Radverkehrsführung ist zur Wahrung der Verkehrssicherheit und im Interesse der beteiligten Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt, auch soweit die in der VwV-StVO genannten Breiten unterschritten werden.

Im südlichen Abschnitt zwischen dem Grundstück Alte Frankfurter Straße 182 und Westerbergstraße

- Von der Hausnummer 182 bis zur Wurmbergstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240), der eine Breite von ca. 2,10 m hat.
- Zwischen Wurmbergstraße und Im Seumel auf einem baulich angelegten Radweg (Verkehrszeichen 237). Die Breite des baulich angelegten Radwegs beträgt dort ca. 1,80 m.
- Zwischen Im Seumel und Westerbergstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240). Die Breite dieses gemeinsamen Geh- und Radwegs beträgt dort zwischen etwa 1,60 m und etwa 2,30 m.

Die Alte Frankfurter Straße weist in ihrem südlichen Abschnitt eine werktägliche Verkehrsbelastung*¹ zwischen etwa 2.200 und 3.500 Kfz/24h (Summe beider Fahrtrichtungen) auf. Dabei liegt die höchste stündliche Verkehrsbelastung bei etwa 350 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil (Lkw/Busse) liegt bei zwischen etwa 270 und etwa 320 Fahrzeugen/24h.

Nach den Erkenntnissen der ERA 2010 ist dieser Streckenabschnitt dem Übergangsbereich zwischen den sog. Belastungsbereichen I und II zuzuordnen, in dem das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar erscheint.

Zu einer möglichen Aufhebung der bestehenden benutzungspflichtigen Radverkehrsführung hat die Polizei allerdings mitgeteilt, dass das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgrund des dort vorherrschenden Schwerverkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar erscheint. Dieser Auffassung schließt sich die Verwaltung an, da zu erwarten ist, dass der erforderliche Seitenabstand von mind. 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden aufgrund der Verkehrsmenge, des Schwerverkehrsanteils und der Gestaltung des Straßenraumes dort nicht beachtet wird und dass dies zu gefährlichen Situationen führt.

Wenn Kraftfahrzeuge Radfahrende überholen und dieses zu den erwarteten gefährlichen Situationen führt, besteht aus den genannten Gründen auch im südlichen Abschnitt der Alten Frankfurter Straße eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrenden, daher stellt das Befahren der Fahrbahn nicht nur durch Kraftfahrzeuge, sondern auch durch Radfahrende auch dort eine erhebliche Gefahrenlage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dar.

Die dargestellte benutzungspflichtige Radverkehrsführung ist deshalb auch in diesem Abschnitt zur Wahrung der Verkehrssicherheit gerechtfertigt, auch soweit die in der VwV-StVO genannten Breiten unterschritten werden.

Zu Frage 2:

Die Verwaltung prüft im Rahmen der personellen Möglichkeiten die Sach- und Rechtslage im Hinblick auf die Voraussetzungen für die Anordnung einer solchen Benutzungspflicht sowie im Bedarfsfall die Aufhebung dieser Beschilderung. Daher ist eine konkrete Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

Wiegel

Anlage/n:

keine