

**Betreff:****Ideenplattform: Fahrradstraße Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

11.11.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	20.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

**Beschluss:**

„Eine Umgestaltung der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen wird nicht weiterverfolgt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Ausweisung der Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraße um eine Angelegenheit, deren Wirkung für den Radverkehr über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgeht. Hierfür obliegt die Beschlusszuständigkeit dem AMTA.

**Anlass:**

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde der Vorschlag eingebracht, sowohl die Wilhelm-Bode-Straße als auch die Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen umzugestalten (<http://www.mitreden.braunschweig.de>):

*„Als zentrale Straßen können die Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße eine gute und schnelle Verbindung auf der Nord-Süd-Achse im östlichen Ringgebiet bieten. Durch die vielen Rechts-vor-links-Kreuzungen ist hier jedoch ein zügiges Vorankommen oft nicht möglich.“*

*Daher möchte ich folgende Maßnahmen vorschlagen:*

1. Ausweisung von Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraßen inkl. Kreuzung der Jasperallee
2. Durchgehende Markierung der Fahrradstraße (Beispiel aus Göttingen siehe Bild. Quelle: ADFC auf den Bildern)
3. Ausweisung der gesamten Strecke (inkl. der Kreuzung Jasperallee) als Vorfahrtsstraße

*Mit diesen drei Maßnahmen würde eine einfache und attraktive 1,3 km lange Radschnellverbindung durch das östliche Ringgebiet geschaffen werden, welche potentiell durch die Erweiterung in die Hartgerstraße und Georg-Westermann-Allee bis zum Bahnhof führen kann.“*

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

### Verfahren zur Ideenplattform:

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS-17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder dem zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte – nach einem positiven Votum des Fachausschusses – eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

### Prüfung und Bewertung

Für eine erste Bewertung des Vorschages wurden Besichtigungen und stichprobenartige Vermessungen der betroffenen Straßenzüge durchgeführt. Auf Grundlage dieser ersten groben Analyse nimmt die Verwaltung zu den einzelnen Punkten des Vorschlags wie folgt Stellung:

- Zu Nr. 1.  
Um die Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraßen ausweisen zu können, wäre der Braunschweiger Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen zu berücksichtigen (siehe DS 22-19984).

### Straßenquerschnitt

Auf der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße wird größtenteils beidseitig längs am Fahrbahnrand oder halb hoch auf dem Gehweg geparkt. Auf diesen Straßenabschnitten müssten somit Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

In der Wilhelm-Bode-Straße, im Bereich zwischen Jasperallee und Grünewaldstraße, sind auf der Westseite senkrechte Parkstände markiert. Die senkrechte Aufstellung von ruhendem Verkehr wird für Fahrradstraßen nicht empfohlen. Auch hier müsste ein entsprechender Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

Das Regelmaß für Fahrradstraßen könnte nach der ersten groben Einschätzung auf der Wilhelm-Bode-Straße eingehalten werden. Inwieweit Parkmöglichkeiten entfallen müssen, um Sichtdreiecke freizuhalten, Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen o. ä., kann erst bei einer genaueren Prüfung auf Grundlage einer Vermessung ermittelt werden. Als erster Richtwert ist ein Entfall von ca. 10 - 15 % der Parkstände wahrscheinlich.

In der Karl-Marx-Straße sind die Regelmaße nicht einhaltbar. Bei Ausweisung einer Fahrradstraße müsste die fehlende Breite kompensiert werden. Entweder müsste das heute praktizierte Gehwegparken so strukturiert werden, dass dies in Teilabschnitten eine weitere Reduzierung der Gehwegbreiten bedeuten würde, was aus Sicht der Verwaltung kritisch zu sehen ist, oder es müsste einseitig gänzlich entfallen.

Eine Änderung des heutigen Parkens würde dem Ergebnis des Ortstermins vom 11.10.2023 mit Vertretern des Stadtbezirksrates zur DS 23-20588 „Parken in verschiedenen Straßen des Östlichen Ringgebietes“ zur Situation in der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße widersprechen. Dort wurde besprochen, die vorhandene Situation in den beiden Straßen beizubehalten, um den Parkraum nicht zu reduzieren.

### Reduzierung des Kfz-Verkehrs:

Auf der Wilhelm-Bode-Straße ist eine Verkehrsbelastung von bis zu 5.800 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Dies ist äußerst kritisch zu bewerten, da für Fahrradstraßen in den H RSV

(Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) und weiteren kommunalen Leitfäden ein maximales Kfz-Aufkommen von 2.500 Kfz/Tag für Fahrradstraßen empfohlen wird. Bei höheren Verkehrsbelastungen sind Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Verkehrs erforderlich.

Eine gezielte Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens kommt aufgrund der Bebauungsdichte in diesem Bereich nicht in Betracht.

- Zu Nr. 2.  
Fahrradstraßen würden nach dem Braunschweiger Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen markiert.
- Zu Nr. 3.  
Derzeit gilt an den meisten Knotenpunkten der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße die Rechts-vor-Links-Regelung. Eine Bevorrechtigung bei Einrichtung einer Fahrradstraße steht der notwendigen LSA am Knotenpunkt Heinrichstraße/Dürerstraße (Schulweg) entgegen.

Eine Bevorrechtigung an der Kreuzung mit der Jasperallee sieht die Verwaltung aufgrund des Linienbusverkehrs und Straßencharakters grundsätzlich nicht.

Vor dem Hintergrund obiger Ausführungen wird die Idee nicht weiterverfolgt.

Leuer

**Anlage/n:**

keine