

Betreff:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Wendentorwall

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.08.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

19.08.2025

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.09.2025

Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

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 Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Im Juli 2020 hat der Rat der Stadt Braunschweig den Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zur umfassenden Förderung des Radverkehrs beschlossen (DS 20-13342-02). Die Maßnahme 6.1 sieht die Entwicklung eines Qualitätsstandards für Fahrradstraßen vor, um künftig eine einheitliche und klar erkennbare Gestaltung zu gewährleisten und den besonderen Charakter dieser Straßen hervorzuheben.

Um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, wurde im Dezember 2022 der von der Verwaltung entwickelte „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984).

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr und bieten eine sichere und komfortable Alternative zu herkömmlichen Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Ein gut ausgebautes Netz von Fahrradstraßen ermöglicht es, über längere Strecken hinweg attraktive Routen zu schaffen und so den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Die Verwaltung hat daher in den vergangenen Jahren ein mehr als 15 km langes, größtenteils zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen und einer Fahrradzone eingerichtet.

Planung

Folgende Maßnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Wendentorwall (Anlage 1)

Die Straße Wendentorwall liegt in einer Fahrradzone und stellt als Teil Veloroute Wallring (DS 23-20323) eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Die Erschließungsstraße dient dem Verkehr von Anliegern und deren Besuchern und ist für Kfz als „Anlieger frei“ beschildert.

Es findet beidseitig Senkrechtparken im Seitenraum statt. Durch die alte Gosse und den teilweise nicht definierten Fahrbahnrand schwankt die Fahrbahnbreite. Die Fahrgasse weist jedoch auch nach Abzug der Sicherheitstrennstreifen (je 1,00 m) mindestens das Regemaß (4,00 m) auf. Für die Umsetzung des Qualitätsstandards sind keine baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten; es muss ausschließlich markiert und beschildert werden. Die Baumstandorte bleiben unverändert bestehen.

Markiert werden Sicherheitstrennstreifen zu den Senkrechtparkständen sowie das Sinnbild „Fahrradzone“. Der Radverkehr fährt auf der ca. 4 m bis 4,20 m breiten Fahrgasse. Die Sicherheitstrennstreifen dienen dem Radverkehr zur Verdeutlichung des Gefahrenbereiches zu parkenden Fahrzeugen. Der Radverkehr sollte ausschließlich in der Fahrgasse abgewickelt werden. Vom fließenden Kfz-Verkehr kann der Sicherheitstrennstreifen bei Bedarf mit genutzt werden. Diesem steht somit die gesamte Fahrbahnbreite zur Verfügung. Zusätzlich werden auf Höhe der Querungen für Zu-Fuß-Gehende Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen aufgebracht.

Um das praktizierte Parken bis in den Gehweg hinein einzuschränken, wird auf der nördlichen Seite, wo möglich, durch eine definierte Parkstandbegrenzung (Markierung der Parkstände) das Parken weiter auf die Fahrbahn geschoben. Somit stehen Fußgängern künftig breitere Gehwegbereiche zur Verfügung.

Im Zuge der Baumaßnahme um die verbesserte Querungsmöglichkeit der Straße Am Wendentor entstehen im Einfahrtsbereich in den Wendentorwall neue Verkehrsbeziehungen und eine Zweirichtungsradwegefurt. Zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen, zur Sicherung des Verkehrsablaufes und einer verkehrssicheren Abwicklung im Knotenpunkt entfallen die zwei Längsparkstände am nördlichen Fahrbahnrand. Der entstehende Freiraum im Gestaltungsbereich der Torhäuser sowie im Knotenpunkt Wendentorwall/Fallersleber-Tor-Wall entspricht der Stadtbildgestaltung am Wallring.

Auch im Kurvenbereich zum Fallersleber-Tor-Wall werden nach Rücksprache mit der Polizei zwei Längsparkstände aufgehoben, um die Sichtbeziehungen zu verbessern, die Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu erleichtern und Gefährdungspotential insbesondere beim Ausparken zu minimieren. Im Wendentorwall stehen zahlreiche ungenutzte Parkstände zur Verfügung.

Insgesamt entfallen auf dem Wendentorwall ca. vier von 163 Parkständen. Die Anzahl der legalen Parkstände bleibt somit nahezu unverändert. Auf den zum Parken zu schmalen Eckflächen im Seitenraum werden nach Bedarf Fahrradbügel aufgestellt.

Eine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs besteht bereits im Einfahrtsbereich Wendentorwall durch die Beschilderung „Anlieger frei“. Diese Beschilderung wird auch im Bereich Fallersleber-Tor-Wall/Am Fallersleber Tore angeordnet werden.

Am Wendentor soll von Norden kommend die Anordnung einer „vorgeschriebenen Fahrtrichtung geradeaus oder rechts“ erfolgen. Hierdurch soll die Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wendentorwall / Am Wendentor - zukünftig mit Zweirichtungsradwegefurt - erhöht werden. Hauptsächlich erfolgt diese Anordnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung im Hinblick auf die beschlossene (23-20537 „Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings“) einspurige Verkehrsführung auf der Straße Am Wendentor in stadteinwärtiger Richtung. Durch das Abbiegeverbot in den Wendentorwall für von Norden kommende Fahrzeuge soll ein Rückstau vermieden werden, der die Stadtbahn behindern könnte. Für von Süden kommende Fahrzeuge ist die Einfahrt (für Anlieger) in den Wendentorwall weiterhin möglich.

Klimawirkungsprüfung

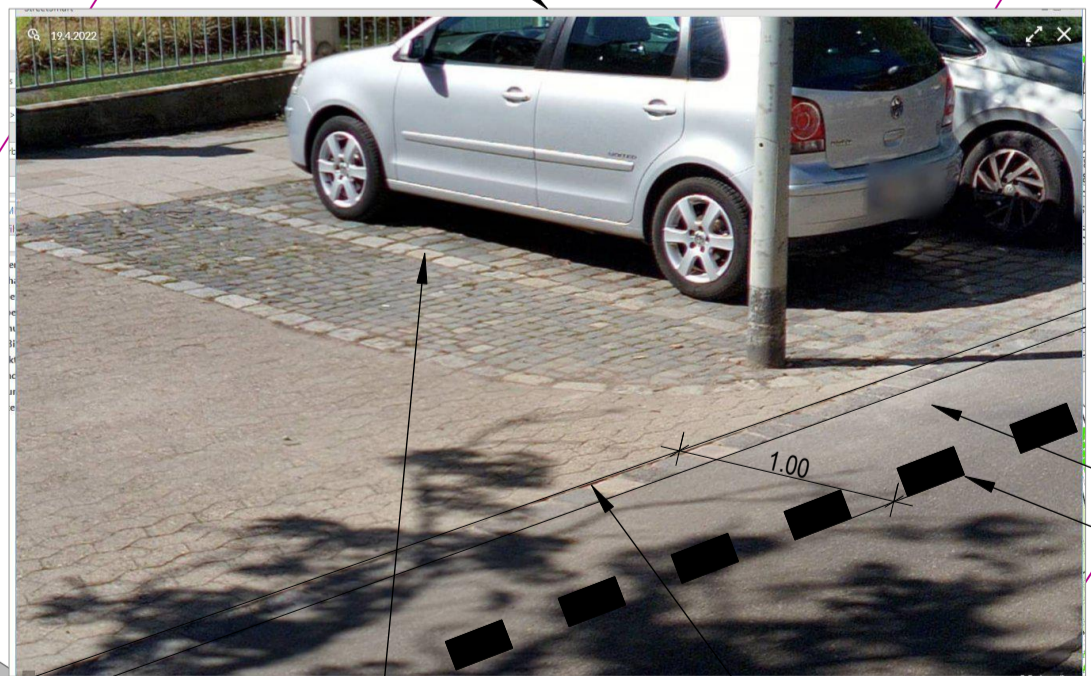
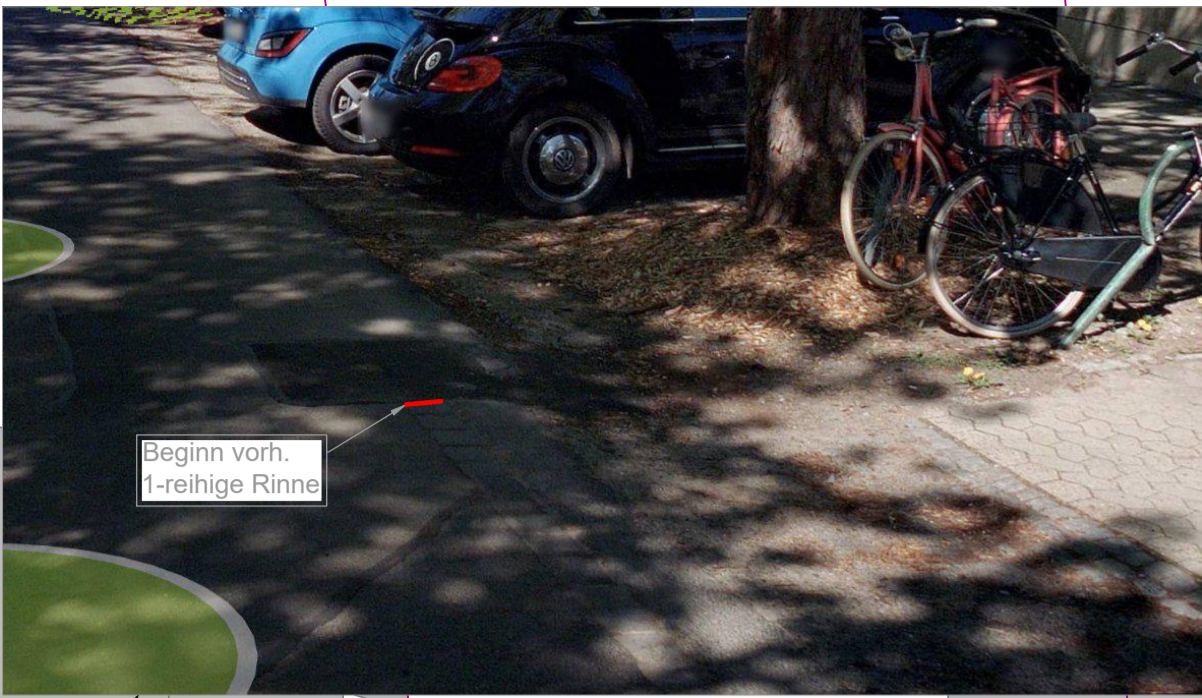
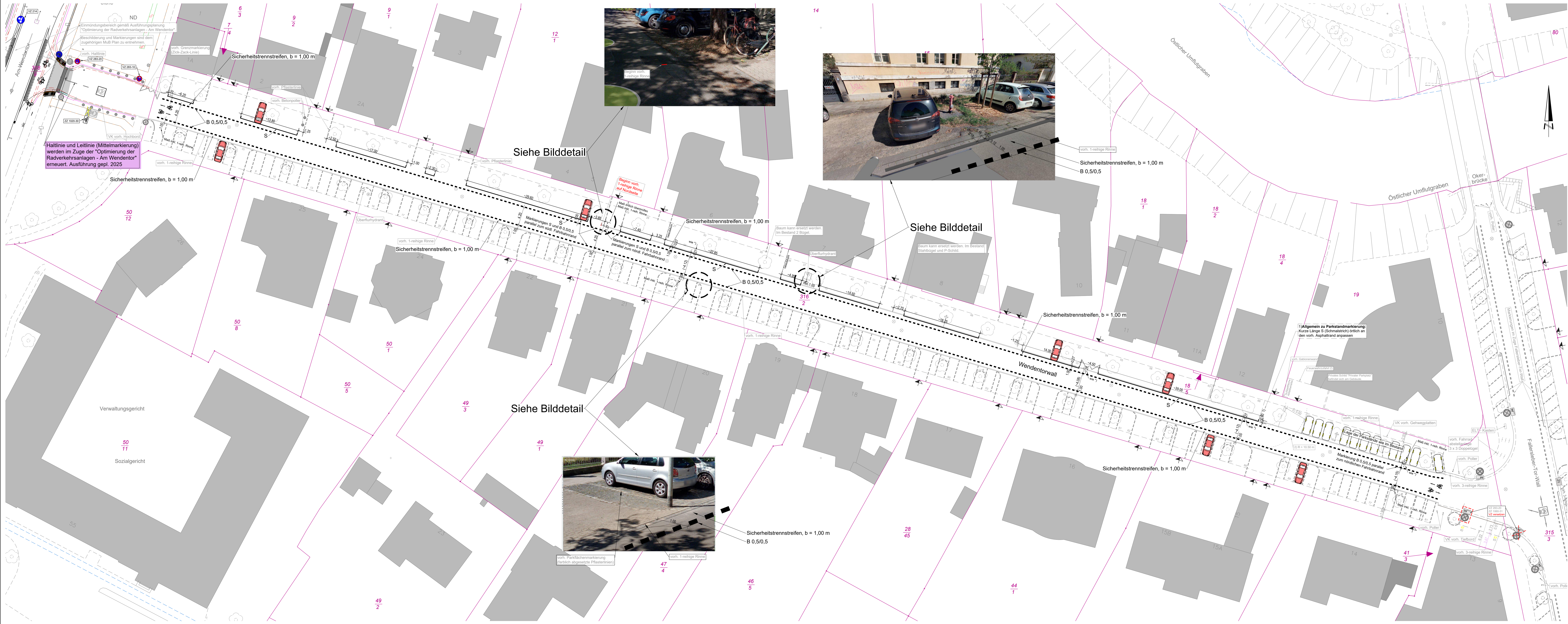
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Wendentorwall

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Legende

Maße Sinnbilder m. 1:10

2,10 x 2,50

2,10 x 2,10

— Furtmarkierung (grau, im Zuge Planung "Am Wendentor") B 0,5/0,5, b = 0,25 m

— Haltlinie (grau, Bestand) b = 0,50 m

— Markierung Sicherheitstrennstreifen B 0,5/0,5, b = 0,25 m

— Markierung Parkstände, Fahreinstreubereich S (Schmalstreich), b = 0,12 m Zufahrt/Einfahrt Grundstück

Rückbau vorhandene Objekte, Bauteile

Ortlichkeit	Bestand			Planung		
	Senkrecht	Schräg	Länge	Senkrecht	Schräg	Länge
Wendentorwall	Nord	76	1	2-3	76	1
Wendentorwall	Süd	81		2	81	

X	XXX			XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung			Datum	Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte 1st der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2nd
© 2024 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation © 2024 **LOLUN**

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard					
Wendentorwall Lageplan			Unterlage		1
			Blatt-Nr.		1
			Maßstab		1:250
			Blattgröße		1672,0 x 594,0 mm
Abt. 66.2		Datum	Name	Braunschweig, den	
bearbeitet		10.2024	Steven	geprüft:	
gezeichnet		10.2024	tr/ste		
Stand		26.06.2025	gezeichnet		
			geprüft		
			gezeichnet		
intrag.		Datum			
intrag.		Datum			
Pfad: Y:\Doc_27789\66.2\Zeichn_Planet_E_P_0_HF\Hofstraßenentwurf_Wendentorwall_WW\Wendentorwall_WW_Layout_Wendentorwall_Lageplan_26.06.2025.DWG					

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
- ☐ Kommunale Pflichtaufgabe
- ☒ Sicherheitsaspekte
- ☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- ☐ Schaffung von Barrierefreiheit
- ☐ Sonstiges:

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste
Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste
Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste
Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>