

*Betreff:***Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Adolfstraße  
(Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße)***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

17.11.2025

*Beratungsfolge*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

*Sitzungstermin*

25.11.2025

*Status*

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)

26.11.2025

Ö

**Beschluss:**

Der Umsetzung des „Qualitätsstandards für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ wird für die Adolfstraße (Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße) gem. Anlage 1 und 2 mit Beschilderung „Anlieger frei“ 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 AMTA beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Radverkehrsnetzes, 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.

Planung

In der Adolfstraße sollen die Markierungen gemäß „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ umgesetzt werden. Der betrachtete Abschnitt der Adolfstraße verbindet die Kurt-Schumacher-Straße mit der Leonhardstraße und stellt eine außerordentlich hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar.

Parken findet im Seitenraum als Längsparken in beidseitig baulich angelegten Parkständen statt. Baumstandorte befinden sich im Seitenraum. Fahrradabstellanlagen stehen in der Adolfstraße ausreichend zur Verfügung.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert und beschildert. Alle Parkstände bleiben erhalten und alle Baumstandorte unverändert bestehen. Die Fahrgassenbreite beträgt ca. 4,00 m. Damit ist das Regelmaß für Fahrradstraßen eingehalten.

Um Phantommarkierungen zu vermeiden, sollen bereits vorhandene Piktogramme erhalten bleiben (hier vorhandene Tempo 30-Markierungen). In dem Einmündungsbereich zur Leonhardstraße wird die Radwegefurt erneuert sowie Fahrradpiktogramme markiert.

Zur Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs ist die Beschilderung „Anlieger frei“ vorgesehen. Um die Ausfahrt aus dem Bereich Bertramstraße/Villierstraße über die Adolfstraße auch für die dortigen Bewohner zu ermöglichen, ist vorgesehen, die dortige Zufahrt in die Adolfstraße weiterhin mit „Kfz frei“ zu beschildern.

Im Einmündungsbereich der Villierstraße (Tempo 30-Zone) wird die Adolfstraße (Fahrradstraße) bevorrechtigt.

#### Weitere Prüfungen

Der beschlossene „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ (DS 22-19984) sieht eine Beschränkung der Zufahrt auf Anliegerverkehre vor, sofern Kfz-Verkehr zugelassen ist. Weiterhin sollen für jede Fahrradstraße geeignete (bauliche) Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr, wie z.B. durch Einbahnstraßen, Sackgassen oder Diagonalsperren, geprüft werden.

Für die Adolfstraße wurden vier Varianten geprüft:

- Variante 1: Einbahnstraße auf voller Länge  
Eine Einbahnstraße wird von der Kurt-Schumacher-Straße kommend in Richtung Leonhardstraße für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Diese Einbahnstraßenrichtung wird gewählt, da Verkehrserhebungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr in Nord-Süd-Richtung überwiegt. Die Maßnahme unterbindet möglicherweise stattfindende regelwidrige Abkürzungsverkehre (nicht-Anliegerverkehre).

Mit der Einrichtung einer durchgehenden Einbahnstraße und der Bevorrechtigung gegenüber der Villierstraße ist mit erhöhter Geschwindigkeit der Kfz zu rechnen, die in Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen vermieden werden sollte.

Der Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Adolfstraße zeigte in der Vergangenheit Unfallauffälligkeiten zwischen ausfahrenden Kfz und dem Radverkehr auf dem Zweirichtungsradweg der Kurt-Schumacher-Straße. Der Entfall des ausfahrenden Kfz-Verkehrs aus der Adolfstraße und die Einrichtung der Einbahnstraße in dieser Fahrtrichtung wird sich auf den Sicherheitsaspekt dieses Knotenpunktes sehr positiv auswirken.

Die Erreichbarkeit des Quartiers wird durch diese zusätzliche Maßnahme für den Radverkehr nicht und für den Kfz-Verkehr wenig eingeschränkt bzw. ist weiterhin ohne große Umwege gewährleistet.

Vor dem Hintergrund der sich ergebenden höheren Geschwindigkeit der Kfz ist die Variante 1 mit Nachteilen verbunden und damit nur bedingt zu empfehlen.

- Variante 2: Modalfilter / bauliche Durchfahrtsbeschränkung

Die Umsetzung eines baulichen Modalfilters erfordert eine Wendemöglichkeit für Kfz in der entstehenden Sackgasse. Dies wäre in der Adolfstraße nur mit größeren Umbauarbeiten möglich. Parkraum müsste entfallen und der Gehweg evtl. eingeschränkt werden. Entstehende Wendemanöver innerhalb der Fahrradstraße werden aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für die Wendemöglichkeiten als kritisch eingeschätzt.

Die Variante 2 ist daher nicht zu empfehlen.

- Variante 3: Modalfilter / gegenläufige Einbahnstraßen

Es wird eine gegenläufige Einbahnstraße für den MIV eingerichtet. Die Einbahnstraßen würden zum einen von der Kurt-Schumacher-Straße und zum anderen von der Leonhardstraße auf die Villierstraße zulaufen. Diese Maßnahme würde die Abkürzungsverkehre sowohl von Nord nach Süd als auch in Gegenrichtung unterbinden.

Diese Maßnahme würde jedoch für die Feuerwehr im Einsatzfall das Befahren des nördlichen Abschnittes der Adolfstraße in Gegenrichtung einer Einbahnstraße bedeuten. Dies wird von der Einsatzvorbereitung abgelehnt.

Die Variante 3 ist daher nicht zu empfehlen.

- Variante 4: Einbahnstraße im südlichen Abschnitt der Adolfstraße

Für den MIV wird eine Einbahnstraße eingerichtet: die Einbahnstraße würde im südlichen Abschnitt der Adolfstraße, von der Kurt-Schumacher-Straße kommend, auf die Villierstraße zulaufen. Im nördlichen Abschnitt der Adolfstraße, zwischen Villierstraße und Leonhardstraße, findet weiterhin Begegnungsverkehr für Kfz statt. Diese Maßnahme würde die Abkürzungsverkehre von Nord nach Süd unterbinden. Durchgangsverkehr für Anlieger wäre weiterhin von Süd nach Nord möglich.

Mit der Einrichtung einer Einbahnstraße und der Bevorrechtigung gegenüber der Villierstraße ist grundsätzlich wie bei Variante 1 mit erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Durch die jedoch weiterhin stattfindenden Begegnungsverkehre im nördlichen Abschnitt der Adolfstraße und die Begrenzung der Ausdehnung der Einbahnstraße wird dieser Geschwindigkeitssteigerung im Vergleich zu Variante 1 entgegengewirkt.

Die Erreichbarkeit des Quartiers wird durch diese zusätzliche Maßnahme für den Radverkehr nicht und für den Kfz-Verkehr wenig eingeschränkt bzw. ist weiterhin ohne große Umwege gewährleistet. Der Entfall des ausfahrenden Kfz-Verkehrs aus der Adolfstraße wird sich - wie auch schon bei Variante 1 beschrieben - positiv auf den Sicherheitsaspekt des Knotenpunktes Kurt-Schumacher-Straße/Adolfstraße auswirken.

Sollte die Ausschilderung „Anlieger frei“ zu keiner ausreichenden Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen, ist die Variante 4 am ehesten zu empfehlen.

## Fazit

Die Verwaltung empfiehlt, zunächst die Zufahrtsbeschränkung auf Anliegerverkehre in der Adolfstraße aus der Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardstraße einzurichten. Sofern dies nicht zum Erfolg führt, ist zu einem späteren Zeitpunkt die Umsetzung der Variante 4 denkbar.

## Klimawirkungsprüfung

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

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Lageplan 1

Anlage 2: Lageplan 2

Anlage 3: Checkliste Klimawirkungsprüfung





Legende

Maße Sinnbilder

unterbrochene  
Fahrbahnbegrenzung  
B1,5/1,5 m, b = 0,25 m

Markierung  
Sicherheitsstrennstreifen  
0,50/0,50 m, b = 0,25 m

Zufahrt/Ausfahrt  
Grundstück

Furtmarkierung  
(grau, Bestand)  
B 0,5/0,2 b = 0,25 m

Rückbau vorhandene  
Objekte, Bauteile  
Fahrradanlehnbügel

X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation  
Stadtgrundkarte<sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte<sup>2)</sup>  
<sup>1)</sup> © 2024 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation <sup>2)</sup> © 2024 **LEAG**

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

## ENTWURF

### Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Adolfstraße (Kurt-Schum.-Str. bis Villierstraße) Lageplan 1			Unterlage	1
			Blatt-Nr.	1
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1160 x 594 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den .....  geprüft:	
bearbeitet	10.2025	Steven		
gezeichnet	10.2025	tr/Ste		
Stand	10.11.2025	gedruckt 10.11.2025 Steven		





## 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<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>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 <sub>2</sub> -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"/>