

*Betreff:*  
**Radwegverbreiterung Cyriaksring**

*Organisationseinheit:*  
Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*  
15.05.2026

<i>Beratungsfolge:</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	19.05.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	09.06.2026	Ö

### **Beschluss:**

„Der Planung und dem Umbau des Radweges Cyriaksring auf der Westseite zwischen Johannes-Selenka-Platz und Münchenstraße entsprechend der 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 in Verbindung mit § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Cyriaksring um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

#### Anlass

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr beabsichtigt den Radweg auf der Westseite des Cyriaksrings zwischen Johannes-Selenka-Platz und Münchenstraße zu sanieren. Im Zuge dieser Sanierung sollen festgestellte Mängel behoben werden: im betrachteten Abschnitt weist der benutzungspflichtige Einrichtungsradweg eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit sowie Wurzelanhebungen auf und entspricht mit nur 1,60 m Breite nicht den vorgegebenen Abmessungen gemäß ERA, E-Klima bzw. Braunschweiger Standard.

Insbesondere ist zu beobachten, dass die schrägparkenden Kfz die nutzbare Radwegbreite teilweise bis auf 1,00 m reduzieren. Das Parken zwischen den Baumstandorten ist als „Senkrechtparken“ beschildert. Da die vorhandene Aufstelllänge (4,40 m zwischen Radweg und Bord) die erforderliche Aufstelllänge (5,20 m) unterschreitet, findet auch heute schon überwiegend Schrägparken statt. Das Hineinragen der parkenden Fahrzeuge in den Radweg und die deutliche Einschränkung der nutzbaren Breite ist häufig Thema in Bürgerbeschwerden.

Um die nutzbare Breite des Radweges zu optimieren und gleichzeitig den Parkdruck nicht zu erhöhen, sollen die Schrägparkstände nicht in Längsparkstände umgewandelt werden. Stattdessen sollen die Parkstände bis auf die Fahrbahn verlängert werden, da die vorhandene Fahrbahn ausreichend Breitenreserven aufweist. Im Zuge der Sanierungsmaßnahme kann der Radweg somit in Richtung Fahrbahn verbreitert werden (s. Anlage 1).

Im Bereich der südlichen Querung über den Cyriaksring werden taktile Elemente an der LSA ergänzt, um die Barrierefreiheit insbesondere für sehingeschränkte Menschen zu schaffen.

### Planung

Die Radwegbeläge werden im Planungsbereich in Asphalt neu hergestellt. Es wird ein Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg aus Noppenplatten hergestellt (entsprechend DS 21-16665). Die Gehwegbreite von 2,50 m bleibt unverändert bestehen. Vor den Gebäuden Nr. 29 und 30 wird der überbreite Gehweg zugunsten vergrößerter Baumscheiben auf ca. 3,90 m verringert. Der Radweg wird im betrachteten Bereich um ~ 0,70 m auf 2,30 m gemäß Braunschweiger Standard verbreitert.

Die Parkstände werden bis auf die Fahrbahn verschoben und erhalten eine regelkonforme Länge von 5,20 m. Das Parken soll in Richtung Radweg baulich begrenzt werden (z. B. durch eine Aufkantung). Das Ende der Parkstände wird auf der Fahrbahn markiert. Die vorhandene „Asphalt-Anrampung“ Fahrbahn/Bordstein bleibt erhalten.

Um „Phantommarkierungen“ zu vermeiden, bleibt die Mittellinie (Leitlinie) auf möglichst langer Strecke wie im Bestand bestehen. Die verbleibende Gesamtfahrbahnbreite für beide Fahrstreifen beträgt mind. 6,75 m. Im Bereich vor der südlichen Querung werden die Fahrstreifen analog zum Bestand von zwei auf drei Fahrstreifen verzogen. Fahrbahnbreiten und Markierungen bleiben im Aufstellbereich vor der LSA unverändert erhalten.

Im Bereich der Querung über den Cyriaksring an der LSA Münchenstraße wird die Furtmarkierung an die neue Radwegbreite von 2,30 m angepasst (Behebung benannter Mängel aus der Netzanalyse). Der westliche Gehweg und die Mittelinsel werden mit taktilen Elementen und geteilter Bordhöhe ausgestattet.

Die momentane Anzahl von ca. 40 Stellplätzen (Stellplätze hinter Bäumen wurden nicht gezählt) kann erhalten bleiben.

### Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 350.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 4S.660024 (Deckenprogramm Radwege) finanziert. Durch ein ganz aktuelles Förderprogramm des Bundes (Veröffentlichung 30.04.2026) besteht sehr kurzfristig eine Fördermöglichkeit bis zu 75%. Voraussetzung hierfür ist Beschluss und Vergabe noch in 2026.

### Ausblick

Die Umsetzung der Arbeiten ist im Jahr 2027 geplant. Um die Förderung zu erhalten ist die Maßnahme bis 2027 abzuschließen.

### 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.

Leppa

### **Anlage/n:**

- 1 - Lageplan (öffentlich)
- 2 - Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)