

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt / Fraktion DIE LINKE. im
Rat der Stadt / Fraktion BIBS im Rat der
Stadt / Die Fraktion P² im Rat der Stadt**

20-13342-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" -
Änderungsantrag zum TOP "Braunschweigs Weg für einen
besseren Radverkehr"**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.06.2020

Beratungsfolge:

		Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	01.07.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.07.2020	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.07.2020	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ wird als zentrale Arbeitsgrundlage der Verwaltung für Radverkehrsplanungen beschlossen.
2. Die in dem Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ definierten sieben Ziele bilden den zukünftigen Orientierungs- und Entscheidungsrahmen für Rat und Verwaltung im kommunalen Handlungsfeld „Radverkehr“ und dienen als Richtschnur für das zukünftige Verwaltungshandeln.
3. Zur Erreichung der genannten Ziele soll die Rahmenplanung als Teil des Mobilitätsentwicklungsplans mit einer möglichst detaillierten Finanzplanung bis zum 30. Juni 2023 abgeschlossen werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ beschriebenen Projekte und Maßnahmen, teilweise in Kooperation mit anderen Akteuren, sukzessive bis zum Jahr 2030 umzusetzen.
5. Für die Umsetzung der einzelnen Projekte und Maßnahmen sind ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen einzuplanen, damit diese Ziele bis 2030 erreicht werden.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, über die Zielerreichung und den Stand der Umsetzung der Maßnahmen jährlich zu berichten.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, im Zusammenwirken mit den Radverbänden noch im Jahr 2020 eine konkrete Veloroute als erstes Pilotprojekt auszuwählen. Die notwendigen Planungsmittel sind in den Haushaltsplan 2021 einzustellen.
8. Der Planungsauftrag für die im Ziele- und Maßnahmenkatalog unter Nummer 8.1 beschriebene Maßnahme zur Uferstraße/Feuerwehrstraße ist noch im Jahr 2020 zu erteilen.

Sachverhalt:

Am 20. Februar 2020 hat die Initiative Fahrradstadt Braunschweig das Bürgerbegehren „Radentscheid“ offiziell bei der Stadt Braunschweig angezeigt (Vorlage 20-13007) und einen Antrag auf Vorprüfung gestellt. Die Stadtverwaltung hat das Begehren bereits im Rahmen

dieser rechtlichen Vorprüfung für überwiegend unzulässig erklärt (Vorlage 20-13283).

Bürgerbegehren sind in § 32 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) geregelt. Auf diesen Paragraphen wird im Folgenden Bezug genommen.

Im Sprachgebrauch des Gesetzes ist ein Bürgerbegehren **zulässig** (d. h. erfolgreich), wenn die dort in den Absätzen 2, 4 und 5 sowie in Absatz 3 Sätze 1 bis 3 genannten Voraussetzungen vorliegen. Damit ein Bürgerbegehren zulässig ist, muss es neben den in der Vorprüfung bereits geprüften Voraussetzungen zusätzlich unter anderem von 5 Prozent der Braunschweiger wahlberechtigten Einwohner*innen unterzeichnet sein. Ist das Bürgerbegehren zulässig, so ist innerhalb von drei Monaten ein Bürgerentscheid herbeizuführen (Abs. 6 Satz 4).

Um die Intention für den vorliegenden Änderungsantrag zu verdeutlichen, wird auf die Kommentierung von Wefelmeier zu Absatz 6 Satz 5 verwiesen. Dort heißt es (z. T. sinngemäß) für den Fall eines zulässigen Bürgerbegehrens, das also alle genannten Voraussetzungen erfüllt:

Gemäß Absatz 6 Satz 5 kann der Rat, statt einen Bürgerentscheid herbeizuführen, diesen dadurch abwenden, dass er einen Beschluss fasst, der vollständig oder im wesentlichen Sinne **dem Bürgerbegehren entspricht**. In diesem Fall hat das Bürgerbegehren sein Ziel erreicht, sodass es der organisationsaufwändigen und Kosten verursachenden Durchführung des Bürgerentscheids nicht bedarf.

Von der Abwendungsbefugnis wird in der Praxis nicht unerheblich Gebrauch gemacht. Dies gilt nicht nur für den gesetzlich erfassten Fall eines schon zulässigen Bürgerbegehrens, vielmehr haben sich in der Praxis unterschiedliche Formen von „Entsprechensbeschlüssen“ herausgebildet, die häufig schon **vor der Entscheidung über die Zulässigkeit** des Begehrens ansetzen. Solche Entscheidungen oder auch Kompromisse zwischen dem Rat und Vertreter*innen bzw. Initiator*innen des Bürgerbegehrens sind nicht nur zulässig, sondern wünschenswert, denn sie erfüllen den mit der Einführung von Bürgerbegehren/Bürgerentscheid gewünschten Zweck, den Dialog zwischen Bürger*innen und kommunalen Organen zu fördern. Ist das Bürgerbegehren allerdings **zugelassen**, kann die Pflicht zur Durchführung des Bürgerentscheids nicht deswegen entfallen, weil sich der Rat mit den Vertreter*innen des Begehrens über eine Kompromisslösung verständigt hat. Die Regelungen über die Durchführung des Bürgerentscheids sind **zwingendes Recht**, das nicht zur Disposition der Beteiligten steht...

Nach weiteren detaillierten Ausführungen zum Bürgerbegehren weist der Kommentator abschließend darauf hin, dass die Gefahr eines missbräuchlichen „vorgreifenden“ Ratsbeschlusses mit der Absicht, den Bestandsschutz des Bürgerentscheids zu unterlaufen, als gering anzusehen sei, da ein derartiges Vorgehen spätestens bei der nächsten Wahl nachteilige Konsequenzen haben könnte (Wefelmeier in KVR-NKomVG § 32 Rn. 120-124).

In einer Arbeitsgruppe aus Ratsmitgliedern und Vertreter*innen der Initiative Fahrradstadt Braunschweig, die das Bürgerbegehren Radentscheid initiiert hat, ist seit der Ratssitzung am 19. Mai 2020 der beigefügte Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ erarbeitet worden mit dem Ziel, einen Kompromiss in Bezug auf das Bürgerbegehren im Sinne des o. g. Kommentars zu erreichen und eine Einigung zwischen der Initiative Fahrradstadt, weiteren Verbänden und der Stadt Braunschweig im Sinne einer besseren Radverkehrsförderung zu erzielen. Der Ziele- und Maßnahmenkatalog bildet den Kern dieses Änderungsantrags.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen: Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“

Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“

Ziel 1: Sicherheit des Radverkehrs erhöhen!

Maßnahme 1: Markierung von Fahrradfurten

Bis 2025 werden stadtweit alle Fahrradfurten an Einmündungen und Kreuzungen markiert. An Stellen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial werden Furten rot eingefärbt oder auf andere Art (z. B. mit Piktogrammen) deutlich sichtbar markiert. Für die identifizierten Bereiche erarbeitet die Verwaltung Kriterien zur Umsetzung.

Maßnahme 2: Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen

Die Verwaltung wird gebeten, mit der Unfallkommission abzustimmen, dass diese jährlich in den Ausschüssen über ihre Arbeit berichtet und nach Möglichkeit jährlich einen Bericht zu Analyse, Maßnahmen und Evaluation der Maßnahmen vor den Haushaltberatungen veröffentlicht. Dieser Bericht wird auf den Internetseiten der Stadt veröffentlicht.

Die Verwaltung prüft, in welcher Form spezifische Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in höherer Anzahl untersucht werden können.

Die Stadt setzt sich zur Senkung der Unfallzahlen ehrgeizige, aber realistische Ziele.

Ziel 2: Attraktives Radverkehrsnetz schaffen

Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist eine Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes vorzustellen, das zum einen alle Stadtteile miteinander vernetzt und zum anderen ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet.

Velorouten werden im Mobilitätsentwicklungsplan definiert als besonders komfortabel ausgebaute, für alle Altersgruppen sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. Die Planung fließt in Maßnahme 8 ein.

Maßnahme 4: Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlagen werden systematisch auf Breite, Qualität und Sicherheit (gem. Maßnahme 6) analysiert. Die Analyse fließt in Maßnahme 8 ein.

Maßnahme 4.1: Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)

Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten.

Maßnahme 5: Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz

Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, werden ermittelt. Hindernisse sind z. B. Umlaufsperrern, zu kurze oder zu schmale Aufstellflächen und Laternenmasten. Die Analyse fließt in Maßnahme 12 ein.

Ziel 3: Radwege sicherer und komfortabler machen

Maßnahme 6: Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards

Als „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege werden folgende anzustrebende Abmessungen und Qualitätskriterien definiert:

- Fahrbahnbreite für Einrichtungsradswege mindestens 2,30 Meter;
- Fahrbahnbreite für Zweirichtungsradswege innerorts mindestens 3,20 Meter;

- Bauliche Trennung vom Kfz- und Fußverkehr;
- Höhengleichheit an Zufahrten und Einmündungen;
- Durchgängig ebener und leichtläufiger Belag ohne Bordsteinkanten im Verlauf.

Für Velorouten werden folgende anzustrebende Qualitätskriterien definiert:

- Velorouten werden auf Radwegen, Fahrradstraßen oder sonstigen in gleichem Maße sicheren und komfortablen Straßen oder Wegen geführt.
- Die Ausweisung von Velorouten auf Radwegen im Bestand soll folgenden Mindestmaßen entsprechen: 2 Meter Breite bei Einrichtungsradsradwegen, 3 Meter Breite bei Zweirichtungsradwegen.
- Das Regelmaß ist mindestens mit dem Braunschweiger Standard anzusetzen.
- An Engstellen können Ausnahmen möglich sein.

Bei erforderlichen Abweichungen von diesen Zielwerten im Rahmen der notwendigen planerischen Abwägung wird dies in den Beschlussvorlagen über die Planung transparent dargelegt und erläutert.

Maßnahme 6.1 Standard für Fahrradstraßen

Die Verwaltung entwickelt im Zusammenwirken mit den Radverbänden einen Standard für Fahrradstraßen in Braunschweig und setzt diesen um. Ziel ist dabei eine durchgängige bessere Erkennbarkeit und Gestaltung von Fahrradstraßen.

Die Verwaltung prüft bis 2021, ob die Einrichtung von Vorfahrt für Fahrradstraßen an Knotenpunkten innerhalb zusammenhängender Streckenzüge möglich ist, und richtet diese ein.

Die Verwaltung prüft bis 2021 die Minimierung des automobilen Durchgangsverkehrs an jeder Fahrradstraße im Einzelfall und setzt diese durch geeignete Maßnahmen, bspw. Modalfilter (z. B. Poller) oder gegenläufige Einbahnstraßen, sowie durch entsprechende Beschilderung um.

Maßnahme 7: Radverkehrsführungen in Knotenpunkten

Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet.

Maßnahme 8: Ausbauziel bis 2030

Für den Bau von Radverkehrsanlagen werden jährlich Haushaltsmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt, um die hier definierten Ziele zu erreichen. Die Stadt baut bis 2030 mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden durch die Verwaltung professionell ausgeschöpft.

Maßnahme 8.1: Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße

Als Pilotprojekt für die Schaffung eines Veloroutennetzes mit Anbindung an die Innenstadt wird eine geeignete Veloroute zeitnah errichtet.

Außerdem wird in Anlehnung an den Veloroutenstandard die Uferstraße/Feuerwehrstraße als attraktive Route für den Fuß- und Radverkehr optimiert.

Maßnahme 8.2: Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings

Entlang des Wallrings ist ein Lückenschluss vorzunehmen, sodass ein geschlossener Ring für den Radverkehr um den Innenstadtbereich entsteht. Dabei sind besonders die Übergänge zwischen den einzelnen Wallstraßen fahrradfreundlich zu gestalten.

Die Verwaltung soll dazu Vorschläge ausarbeiten und in den Gremien vorstellen.

Ziel 4: Bedarfsgerechte, sichere Radabstellanlagen einrichten

Maßnahme 9: Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen

Die Stadt stattet fortlaufend Bushaltestellen und städtische Einrichtungen in ausreichender Anzahl mit Fahrradständern aus. Dazu ermittelt die Verwaltung im Zusammenwirken mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Bedarf an Fahrradabstellanlagen (auch wettergeschützt) an Haltestellen des ÖPNV und an den städtischen Einrichtungen und erstellt eine Planung dafür.

Die Modelle und der Anteil der Plätze für Lastenräder werden in Abstimmung mit den Radverbänden im Radverkehrskonzept festgelegt. Ein angemessener Anteil der Plätze ist in für Lastenräder und Fahrradanhänger geeigneter Form auszuführen.

Maßnahme 10: Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten

Die Stadt installiert fortlaufend auch in Wohngebieten Fahrradabstellanlagen (auch wettergeschützt). Gehwege und Grünflächen werden dafür nach Möglichkeit nicht eingeschränkt. Vorrangig werden freie befestigte Flächen oder Pkw-Parkplätze genutzt. Die Stadtbezirksräte werden in die Planungen eingebunden.

Die Modelle und der Anteil der Plätze für Lastenräder werden in Abstimmung mit den Radverbänden im Radverkehrskonzept festgelegt. Ein angemessener Anteil der Plätze ist in für Lastenräder und Fahrradanhänger geeigneter Form auszuführen.

Ziel 5: Radwege ganzjährig sauber und nutzbar halten

Maßnahme 11: Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst

Straßenreinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität, aber differenziert nach Verkehrsbedeutung. Straßenbegleitende Radwege werden mit gleicher Priorität wie die danebenliegende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr behandelt.

Es soll eine Priorisierung der Radwege in Reinigungsklassen erfolgen. Die interessierte Öffentlichkeit und die Radverbände sind dabei nach Möglichkeit einzubinden.

Maßnahme 12: Qualitätsoffensive für Radwege

Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden.

Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken.

Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.

Maßnahme 13: Fahrradverkehr an Baustellen verbessern

An Baustellen wird der Radverkehr (inkl. Lastenräder und Fahrradanhänger) nach Möglichkeit durch den Baustellenbereich geführt, selbst dann, wenn dieser für den Kfz-Verkehr voll gesperrt wird. Wenn dies ausnahmsweise nicht möglich ist, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.

Ziel 6: Wartezeit an Ampeln verkürzen

Maßnahme 14: Anforderungsampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen

Anforderungsampeln für den Radverkehr werden daraufhin überprüft, ob eine Freigabe ohne Anforderung, eine automatische Detektion oder ein vorgezogener Anforderungstaster möglich und sinnvoll sind. Die Regellösung ist eine Freigabe ohne Anforderung.

Maßnahme 15: Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend

Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet.

Diese Optimierung der Ampelschaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte Ampeln für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer.

Maßnahme 15.1: Unnötige Ampeln vermeiden

Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist.

Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.

Ziel 7: Braunschweig für faires Miteinander im Straßenverkehr sensibilisieren**Maßnahme 16: Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr**

Die Stadt vergrößert ihr Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr durch jährliche Berichte der Unfallkommission, wie in Maßnahme 2 beschrieben. Zusätzlich wird ein Budget für entsprechende Kampagnen der Mobilitätsverbände in Höhe von 8000 € im Jahr bereitgestellt.

Die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt informiert regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr und fordert zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme auf.

Maßnahme 16.1: Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr

Widerrechtliches Verhalten, wie das Parken in Halteverbotsbereichen zum Beispiel an Einmündungen und das Falschparken an oder auf Rad- und Gehwegen, soll zukünftig verstärkt geahndet werden. Dazu prüft die Verwaltung, mit welchen Maßnahmen eine verstärkte Überwachung des Verkehrs in Braunschweig auch außerhalb der Okerumflut zum Beispiel durch den zentralen Ordnungsdienst möglich ist, und stellt diese Maßnahmen vor der Umsetzung in den städtischen Gremien vor.

Maßnahme 17: Werbung für mehr Radverkehr

Die Stadt wirbt neben der Teilnahme am Stadtradeln zusätzlich jährlich mit einer gezielten Kampagne für das Radfahren und Multimodalität. Durch Online-Angebote kann zudem gezielt für den Radverkehr geworben werden.

Maßnahme 18: Bürgerbeteiligung

Bei Themen von stadtweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr, wie z. B. der Streckenführung oder der Planung von Velorouten, soll von der Verwaltung eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vorgesehen werden.

Maßnahme 19: Ausschöpfung von Fördermitteln

Bei allen Projekten ist zu prüfen, ob Fördermittel des Landes, des Bundes oder der Europäischen Union zur Verfügung stehen und abgerufen werden können.

Die Verwaltung führt ein regelmäßiges Fördermittelscreening durch mit dem Ziel, perspektivisch geplante Projekte vorzuziehen, wenn dafür eine Förderung möglich ist.

Maßnahme Z1: Automatische Radverkehrszählung

Um verlässliche Daten für zahlreiche Maßnahmen im Radverkehr zu erhalten, werden auto-

matische Radverkehrszählungen durchgeführt. Dazu ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Geräten erforderlich, die dauerhaft betrieben, gewartet und ausgewertet werden. Vorzusehen sind drei feste Messstellen mit Displayanzeige und sechs verdeckte Messstellen, davon drei oder mehr in mobiler Ausführung.

Die Daten sollen zeitnah online zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahme Z2: Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen

Ein Konzept zur Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr in den Bereichen Bohlweg/Wendenstraße, Steinweg, Georg-Eckert-Straße, Magniviertel, Hagenmarkt/Hagenbrücke/Lange Straße, Güldenstraße, Sonnenstraße und Kalenwall ist zu erstellen.

Maßnahme Z3: Beleuchtung von Radwegen

Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Die Beteiligung der Stadtbezirksräte ist sicherzustellen.

Maßnahme Z4: Lastenrad-Förderung

Das durch Ratsbeschluss für das Haushaltsjahr 2020 eingeplante Förderprogramm für Lastenräder im Umfang von 20.000 € pro Jahr soll verstetigt und nach Möglichkeit ausgeweitet werden.