

*Betreff:***Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Pockelsstraße
(Rebenring bis Katharinenstraße), Ferdinandstraße und
Schubertstraße/Am Gaußberg***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

22.04.2025

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)

07.05.2025

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

13.05.2025

Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen gemäß Anlage 1 bis 3 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 Maßnahmen werden vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltsplanes 2025/2026 zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Pockelsstraße (Anlage 1)

Auf der Pockelsstraße, zwischen Rebenring und Katharinenstraße, sollen die Markierungen gemäß „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ umgesetzt werden. In der Pockelsstraße sind keine zusätzlichen baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten, es muss ausschließlich markiert werden. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Markiert werden Sicherheitstrennstreifen zu den Senkrechtparkständen sowie das Sinnbild „Fahrradzone“. Der Radverkehr fährt auf der ca. 4,30 m breiten Fahrgasse. Die Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen. Zusätzlich werden auf Höhe der Fußgängerquerung mittig im Straßenabschnitt Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen aufgebracht. Die bestehenden Markierungen werden bei Bedarf erneuert und an der Furt des Rebenringes wird die Markierung der Radwegefurt ergänzt.

- Ferdinandstraße Nord (Anlage 2)

Die Ferdinandstraße Nord stellt eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr und auch eine wichtige Fußverbindung dar. Sie ist eine Einbahnstraße mit „Radverkehr frei“ und dient dem Kfz-Verkehr ausschließlich zur Erschließung der Bebauung. Am südlichen Fahrbahnrand befinden sich bauliche Parkstände im Seitenraum, am nördlichen Fahrbahnrand findet Fahrbahnrandparken statt. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug des Fahrbahnrandparkens (2,00 m) und der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) läge bei ca. 1,30 m und unterschreitet damit deutlich das Regel- und Mindestmaß für Fahrradstraßen.

Zur Umsetzung des Qualitätsstandards wird das Fahrbahnrandparken am nördlichen Fahrbahnrand aufgehoben. Es entfallen 5 Parkstände von ca. 45 (gesamte Ferdinandstraße). Diese können im direkten Umfeld aufgrund freier Kapazitäten auf dem Wilhelmitorwall kompensiert werden.

Der Radverkehr fährt auf der geplant ca. 4,00 m breiten Fahrgasse. Die Fahrgasse ist nördlich vom vorhandenen Bord und südlich vom markierten Sicherheitstrennstreifen begrenzt.

Markiert werden die Sinnbilder „Fahrradstraße“ und Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen sowie der Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen am südlichen Fahrbahnrand. Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen.

Der nördliche Fahrbahnrand erhält ein absolutes Haltverbot. Die bestehenden Grenzmarkierungen sowie die Klebeborde werden demarkiert bzw. rückgebaut. Ein Rückbau des vorhandenen Radwegs wird in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Baumstandorte können unverändert bestehen bleiben, die fehlenden Bäume könnten nachgepflanzt werden. Alternativ ist zu Lasten der Baumnachpflanzung eine Verbreiterung des Gehweges mit angepasster Begrünung denkbar.

Eine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs besteht bereits heute durch die Sperrpfosten auf der Ferdinandbrücke, eine „Anlieger frei“ Beschilderung wird angeordnet.

Die bestehende Vorfahrtberechtigung der Verbindung Ferdinandstraße Nord/Ferdinandbrücke gegenüber der Ferdinandstraße Süd-West wird beibehalten und verdeutlicht.

- Ferdinandstraße Süd-West (Anlage 2)

Die Ferdinandstraße Süd-West stellt keine hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Sie ist eine Einbahnstraße und dient dem Kfz-Verkehr ausschließlich zur Erschließung der Bebauung. Auf beiden Seiten findet Fahrbahnrandparken statt. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug des Fahrbahnrandparkens (2,00 m) und der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) läge bei ca. 1,80 m (Regel-/Mindestmaß unterschritten).

Zur Umsetzung des Qualitätsstandards müsste das Fahrbahnrandparken einseitig aufgehoben werden. In Abwägung der Netzrelevanz für den Radverkehr wird die Fahrradstraße aufgehoben. Die Ferdinandstraße Süd-West wird zur Zone 30, eine „Anlieger frei“ Beschilderung wird angeordnet.

Die Anzahl der Parkstände und die Baumstandorte bleiben im Abschnitt Ferdinandstraße Süd-West unverändert.

- Am Gaußberg (Anlage 3)

Die Verbindung Wendentorwall/Inselwall stellt eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Die Fahrradstraße „Am Gaußberg“ ist eine Einbahnstraße, Radverkehr frei. Es findet einseitiges Fahrbahnrandparken in Schrägaufstellung statt. Zur Umsetzung des Qualitätsstandards müsste das Fahrbahnrandparken als Längsparken geordnet werden. Annähernd die Hälfte der ca. 70 Parkstände würden entfallen. Um dies zu vermeiden, wurden Alternativen überprüft.

Im Zusammenhang mit der zukünftig verbesserten Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr im Zuge des Wallrings (23-20537 „Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings“, Ausführung geplant in 2025) wird sich die Netzrelevanz für den Radverkehr von Am Gaußberg auf die Schubertstraße verlagern. Auf dieser Grundlage wird die Fahrradstraße Am Gaußberg aufgehoben und stattdessen die Schubertstraße als Fahrradstraße ausgewiesen.

- Schubertstraße (Anlage 3)

Die Schubertstraße liegt heute in einer Tempo 30-Zone. Beidseitig finden sich bauliche Parkstände im Seitenraum. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) ergibt sich zu 4,00 m. In der Schubertstraße sind somit keine baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten, es muss ausschließlich markiert und beschildert werden. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Markiert werden die Sinnbilder „Fahrradstraße“ und Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen sowie beidseitig Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen. Die Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen.

Da über die Schubertstraße das Wohngebiet um die Bammelsburger Straße erschlossen wird, wird hier keine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs erfolgen. Diese erfolgt erst im weiteren Verlauf der Fahrradstraße durch „Anlieger frei“ im Übergang zum Inselwall.

Im Knotenpunkt Schubertstraße/Inselwall gilt weiterhin „rechts vor links“. Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch eine abknickende Vorfahrt im Kreuzungsbereich am Gaußdenkmal könnte nur erfolgen, wenn der vorhandene Fußgängerüberweg im Inselwall entfiel. Das soll jedoch vermieden werden.

Klimawirkungsprüfung

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

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Pockelsstraße

Anlage 2: Lageplan Ferdinandstraße

Anlage 3: Lageplan Schubertstraße/Am Gaußberg

Anlage 4: Checkliste Klimawirkungsprüfung