

Betreff:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Übersicht

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Ö

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Im Dezember 2022 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe (AMTA) den „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984). 16 km des Braunschweiger Straßennetzes sind als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Der Braunschweiger Standard für Fahrradstraßen sieht für die Querschnittsgestaltung im Wesentlichen Folgendes vor:

- Breite der Fahrgasse: Regelmaß: 4,00 m; Mindestmaß: 3,20 m; Maximalmaß: 5,00 m
- Sicherheitsstreifen zu parkenden Fahrzeugen (zuzüglich zur Fahrgassenbreite) bei Längsparkenden 0,75 m, bei Senkrechtparkenden 1,0 m. Der Sicherheitstrennstreifen wird im Bestand mit Markierung und bei Neubau möglichst mit Pflaster kenntlich gemacht
- Fahrradpiktogramme innerhalb der Fahrgasse und Beschilderung

Diese Maße entsprechen im Wesentlichen den derzeit gültigen FGSV-Regelwerken, den geplanten Vorgaben der kommenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Inhalten der Veröffentlichung „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ des difu und der Uni Wuppertal und somit dem aktuellen Stand der Technik.

2. Aktueller Sachstand zur Umsetzung des Qualitätsstandards

Die Umsetzung des Standards ist bei ca. 2/3 (ca. 10 km) der Fahrradstraßen möglich.

Für die folgenden Fahrradstraßen wurde die Anwendung des Qualitätsstandards bereits geplant, vorgestellt bzw. bereits beschlossen und erfolgt sukzessive:

- 25-25388: Pockelsstraße, Ferdinandstraße, Schubertstraße (beschlossen)
- 25-25899: Wendentorwall (AMTA-Sitzung 02.09.2025)
- 25-25900: Fallersleber-Tor-Wall (AMTA-Sitzung 02.09.2025)
- 25-26104: Hennebergstraße (AMTA-Sitzung 02.09.2025)

Darüber hinaus wurden bereits im Zuge der Veloroutenplanung Fahrradstraßen unter Anwendung des Qualitätsstandards in der Helmstedter Straße umgesetzt.

3. Eingeschränkte Umsetzung des Qualitätsstandards

Bei den verbleibenden sechs Kilometern müssen mit Blick auf alle Verkehrsteilnehmenden einzelfallbezogene Lösungen umgesetzt werden, da sich die betreffenden Abschnitte teilweise in Bereichen befinden, in denen der Parkdruck hoch ist und ein Entfall einer hohen Anzahl an Parkmöglichkeiten dem Nutzungsbedarf der öffentlichen Verkehrsfläche gerade in den dicht besiedelten Bereichen nicht gerecht werden würde.

3.1 Handlungsoptionen

Die von der Verwaltung zu planenden Lösungen werden

- die tatsächlichen Nutzungsansprüche in der einzelnen Straße,
- den zur Verfügung stehenden Raum,
- die tatsächliche Parkraumauslastung,
- die angrenzenden Nutzungen,
- die freien Kapazitäten im umliegenden Straßenraum,
- die Verkehrsbelastung und
- die Lage der Fahrradstraße im Netz

berücksichtigen.

Erst eine differenzierte Einzelfallbetrachtung kann einer ausgewogenen und bedarfsgerechten Verkehrsplanung gerecht werden. Im Zuge dieser Einzelfallbetrachtung können über die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen für weitere 3,5 Kilometer sehr gute Kompromisslösungen erzielt werden:

- Prüfung des Parkraumbedarfes und Neusortierung: Anpassung des Parkraumangebotes auf den tatsächlichen Bedarf und Neusortierung der Parkstände
- Verlagerung des Parkangebotes in umliegende Straßen mit freien Kapazitäten (i. d. R. Straßen mit Parkraumbewirtschaftung): Wenn erkennbar ist, dass im nahen Umfeld ausreichend freier Parkraum zur Verfügung steht, könnten dort alternative Parkmöglichkeiten angeboten werden.
- Neueinrichtung von Begegnungszonen in engen Straßen mit wenig Verkehr
- Verlegung der Fahrradstraße in umliegende, ausreichend breite Straßen, wenn fachlich sinnvoll
- Beibehaltung von schmalen Parkstreifen, wenn die heute funktionierende Situation zu verantworten und verkehrlich sinnvoll ist
- Beibehaltung des Status Quo und Aufbringen von Piktogrammen
- Aufhebung der Fahrradstraße im Ausnahmefall unter Aufrechterhaltung des Netzzusammenhangs
- Reduzierte Fahrgassenbreite im Einzelfall

4. Fazit

In den überwiegenden Fällen (10 km) kann der Qualitätsstandard ohne Einschränkungen umgesetzt werden (grün)

- In den hellgrün markierten Abschnitten ist die Umsetzung unter Anwendung des „Baukastens“ ebenfalls unkritisch möglich. Dabei würde kein benötigter Parkraum entfallen, sondern maximal Parkraum, der ohnehin regelmäßig frei ist oder der im nahen Umfeld kompensiert werden kann.
- Abschnitte, in denen der Fahrradstraßenstatus aufgehoben werden kann, sind in der Anlage blau markiert.

- Bei verbleibenden 2,5 Kilometern (orange markiert) wird eine ausführliche Detailbetrachtung unter Prüfung und Bewertung der zuvor genannten Möglichkeiten erforderlich. Diese Detailbetrachtungen erfordern noch weitere Grundlagen (z.B. Vermessung, Parkraumerhebung). Ziel ist eine für alle Verkehrsarten verträgliche Lösung zu finden.
- Für die Straßen in der Fahrradzone (Univiertel) wird sich durch die Einführung des Anwohnerparkens die Parksituation ändern. Vor Planung der Umsetzung des Fahrradstraßenstandards muss diese Maßnahme ausgewertet werden. Die Erkenntnisse aus der Auswertung fließen dann in die Planung ein, so dass auch für diesen Bereich eine Lösung möglich erscheint.

Grundsätzlich werden alle Planungen für die Fahrradstraßen den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Umsetzung Fahrradstraßenstandard Übersichtskarte