



26. August 2024

Anmerkungen und Fragen zum 5. Kompaktbericht

Anlässlich des 5. Kompaktberichtes und des vierten Jahrestages des [Ratsbeschlusses](#) „Radverkehr in Braunschweig“ vom 14.07.2020 möchten wir als Fahrrad- und Mobilitätsverbände unsere Sicht auf den Umsetzungsstand darstellen.

Nachfolgend unsere Anmerkungen und Fragen zum 5. Kompaktbericht (Stichtag 31.03.2024):

Link: [5. Kompaktbericht als PDF](#)

ADFC Braunschweig	VCD Braunschweig	Initiative Fahrradstadt Braunschweig	Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode“
Lars Christian Lund	Hans-Jürgen Voss	Jan Engelken	Paul Kleinherne
Dr. Jens Schütte	Frank Tristram	Margrit Pape-Jacksteit	Hans-Georg Sebralla

Allgemeines

Seit dem Beschluss sind 4 Jahre vergangen, d.h. 40 % der Zeit für eine Umsetzung bis 2030 sind um. Der vorliegende Bericht zeigt sehr deutlich, dass die Anstrengungen der vergangenen Jahre bei weitem nicht ausreichend sind die Ziele zu erreichen und die Verfahren erheblich beschleunigt werden müssen!

Die personelle Aufstockung der mit dem Radverkehr betrauten Planungsstellen in der Stadtverwaltung ist offensichtlich nicht ausreichend.

Für die Braunschweiger Radfahrenden ist von Bedeutung, wann die Maßnahmen umgesetzt sind und sie davon profitieren können. Ständige Verweise auf die laufenden Planungen bringen für die Verbesserung des Radverkehrs in Braunschweig noch keinen Vorteil. Auffällig ist, dass bei mehreren Maßnahmen große Zeiträume zwischen Planung, Beschluss und Realisierung liegen, so beispielsweise zweieinhalb Jahre für den Umbau der Querung Celler Straße / Petritorwall (Wallringroute).

Bei zahlreichen Maßnahmen wird der Zeitpunkt für den Beginn der Umsetzung angegeben. Dies ist für den Umsetzungsstand nur von geringer Bedeutung. Entscheidend ist, zu welchem Zeitpunkt die Maßnahmen fertig umgesetzt sind und von den Radfahrenden genutzt werden können. Wir bitten, zukünftig diese Daten anzugeben.

Positiv ist anzumerken, dass seit der Verabschiedung des „Ziele- und Maßnahmenkataloges“ Projekte mit Flächenneuverteilungen angeschoben wurden, die so vorher kaum denkbar gewesen wären: Insbesondere für die beidseitigen Radwege entlang des Büldenweges (2. BA) und für die Neuplanung der Helmstedter Straße im Zuge der (Pilot-)Veloroute 4. Diese wird zukünftig durchgehend eine hohe Qualität und ein angemessenes Sicherheitsniveau bieten, so dass sich alle Radfahrenden dort sicher fühlen, einschließlich der Kinder ab 8 Jahren.

Anmerkungen und Fragen zu den einzelnen Maßnahmen

M2) Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen

- Der Bericht von 2023 ist derzeit noch nicht auf der besagten [Webseite](#) eingestellt.
- Die Wirksamkeit sollte für die Einzelbereiche summarisch dargestellt werden. Wenn die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen nicht erkennbar ist, dann müssen neue oder andere Methoden zur Erreichung des Ziels „Vision Zero“ (Null Unfalldote) definiert werden.

M3) Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten

- Eine Ableitung des Veloroutennetzes aus dem MEP-Netz ist sinnvoll. Dabei ist jedoch sicherzustellen, dass jeder Stadtteil sowie die Städte und Dörfer des Umlandes an das Netz angebunden werden, d.h. die Velorouten müssen bis zu den Übergabepunkten des Regionalen Radwegenetzes an der Stadtgrenze geführt werden. Das derzeitige Hauptnetz für den Radverkehr im MEP erfüllt diese Forderungen nicht.
- Ein von den Mobilitätsverbänden seit langem gewünschtes Arbeitstreffen / Workshop mit den Planern des MEP-Netzes, aus dem das Veloroutennetz abgeleitet werden soll, hat nicht stattgefunden.
- Wie schätzt die Verwaltung die Umsetzung des Veloroutennetzes bis 2030 ein? Wie viele Velorouten sind bis dahin gebaut und wie viele sind fertig durchgeplant (Ausführungsplanung)?

M4.1) Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)

- Die Anlage von geschützte Radfahrstreifen ist eine gute Möglichkeit mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln und in kurzer Zeit Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen – auch temporär möglich als Verkehrsversuch. Aus welchem Grund wird diese schnelle Möglichkeit nicht genutzt und soll erst „zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen“? Bsp.: Bruchtorwall, Kalenwall als Ringschluss der Veloroute Wallring.
- Vor der Vergabe an ein externes Ingenieurbüro sollten gemeinsam mit den Mobilitätsverbänden die Randbedingungen besprochen werden, auch zu den Protektionselementen.

M6) Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards

- Die Noppenplatten zur Trennung von Geh- und Radweg waren explizit als Lösung für Umbauten im Bestand kommuniziert und beschlossen worden. Sie sind keine befriedigende Lösung für den Braunschweiger Standard und verschmälern zudem den Gehweg um 30 cm.
- Hier bedarf es einer abschließenden Lösung, die die Radwege optisch als Fahrbahnen kenntlich macht und das Befahren der Gehwege wirksam reduziert. Eine wirksame Gestaltung wäre, die neu zu bauenden, breiten Radwege außerhalb der Borde der Gehwege anzulegen, ausgeführt als fehlerverzeihender Schrägbord. Diese Form ist u.a. in den Niederlanden üblich und ähnlich zu Protected Bike Lanes oder Kopenhagener Radwegen.

M6.1) Fahrradstraßen

- Auch mit der Einrichtung von Fahrradstraßen können schnell und günstig Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden (Poller als Modalfilter, Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, Gewährung von Vorfahrt). Dieses Thema wird immer weiter nach hinten verschoben obwohl inzwischen ein Planungsleitfaden vorliegt, nach dem erste Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden könnten.
- In einigen Fahrradstraßen besteht großer Handlungsbedarf (u.a. Adolfstraße, Fallersleber Tor Wall). Mit ersten planerischen Überlegungen erst im Oktober 2024 zu beginnen, ist nicht akzeptabel. Auf den Fahrradstraßen mit hohem Kfz-Durchgangsverkehr sind noch in diesem Jahr vorgezogene Maßnahmen umzusetzen.

M8) Ausbauziel bis 2030

- Entsprechend den Angaben im Kompaktbericht sind 5% von 35 km umgesetzt, das sind 1,75 km. Bei gleichbleibender Umsetzungsgeschwindigkeit würden bis 2030 nur 4,4 km anstelle der geplanten 35 km gebaut sein. Die Umsetzung muss deutlich beschleunigt werden, Um das Ziel zu erreichen müssen in den verbleibenden 6 Jahren jedes Jahr mindestens 5,5 km Radwege gebaut werden. Der Schwerpunkt der Umsetzung ist auf Strecken des Veloroutennetzes (hoher Bedarf) zu legen. Dabei sind Strecken mit erheblichen Mängeln prioritär auszubauen.
- Welchen möglichen Zielerreichungsgrad sieht die Verwaltung bis 2030?
- Mit welchen Maßnahmen könnte dieser erhöht werden?

M8.1) Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße

- Wann wird die Veloroute 4 Schöppenstedter Turm vollständig umgesetzt sein?

M8.2) Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang der Veloroute Wallring

- Auf den Streckenabschnitten im Süden (Lessingplatz, Bruchtorwall, Kalenwall) ist die Situation für Radfahrende nicht mehr tragbar. Die Radwege sind u.a. viel zu schmal und in einem baulich desolaten Zustand. Es besteht akuter Handlungsbedarf! Aus welchem Grund wird die Möglichkeit einer Übergangslösung mit einem geschützten Radfahrstreifen (s. Maßnahme 4.1) nicht kurzfristig umgesetzt?
- Wie und wann geht es mit dem südlichen Lückenschluss weiter, bis wann soll dieser baulich erfolgen?

M9) Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen

- In dem Bericht ist angegeben, dass an städtischen Einrichtungen und in Wohngebieten keine überdachten Fahrradabstellplätze eingerichtet wurden. Es liegt auch kein Konzept für die Einrichtung von überdachten Fahrradabstellplätzen vor. Wir erwarten, dass in Braunschweig, wie heute in den meisten deutschen Städten vorhanden, überdachte Fahrradstellplätze errichtet werden! Wann ist mit der Planung zu überdachten Fahrradparkplätzen in der Innenstadt und an städtischen Einrichtungen zu rechnen?
- Ist der Umrüstbedarf von veralteten Abstellanlagen, an denen das Fahrrad nicht sicher angeschlossen werden kann (z.B. Felgenklemmer), in dem Zielwert bereits eingerechnet? An den städtischen Schulen dürfte der Bedarf insgesamt höher als bei den genannten, vorläufigen 2.800 Fahrradstellplätzen liegen.
- Welchen Schlüssel „Fahrradstellplatz je Schüler/in“ setzt die Verwaltung bei ihren Planungen an? Braunschweig hat ca. 24.900 Schüler/innen.

M10) Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten

- In den dicht besiedelten Wohngebieten, insbesondere dort, wo kein direkter Zugang von der Straße zu einem Hof vorhanden ist, besteht großer Handlungsbedarf sichere und überdachte Parkmöglichkeiten für die Fahrräder anzubieten (z.B. Fietshangar wie in Osnabrück oder Quartiers-Fahrradparkhäuser nach dem Vorbild Hamburgs). Eine fehlende sichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad stellt ein sehr großes Hemmnis für die Fahrradnutzung dar. Keller ohne geeignete Rampen sind zum täglichen Abstellen von Fahrrädern ungeeignet. Wann wird der Politik ein Konzept zum Fahrradparken in den Wohnquartieren vorgelegt?
- In Braunschweig wurden temporär sogenannte “Fahrradflundern” aufgestellt. An wie vielen unterschiedlichen Orten wurden sie aufgestellt? Wie viele davon wurden in feste Abstellmöglichkeiten umgewandelt? Nach welchen Kriterien wurde entschieden, ob feste Abstellmöglichkeiten hergestellt werden?

M11) Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst

- Der Zustand der Radwege während der Schnee- und Eistage des letzten Winters zeigte, dass ein Umsetzungsstand von 80% bei weitem nicht erreicht ist. Die Hauptstrecken des Radverkehrs waren auf großen Streckenabschnitten mittags immer noch nicht geräumt, einige nicht einmal in den folgenden Tagen. Wird der Erfolg der Umsetzung des Winterdienstes bei Schnee evaluiert und dokumentiert? Wie ist das detaillierte Ergebnis?
- Bei Eisbildung werden keine Maßnahmen gegen Glätte umgesetzt. Eine Lösung, wie mit Glätte auf Radwegen umgegangen werden soll, gibt es nicht (Planung und Umsetzung 0 %). Wann wird ein Konzept mit Maßnahmen gegen Glätte infolge Eisbildung vorgestellt?
- Im Herbst sind viele Radwege infolge nassen Laubs sehr glatt, so dass es immer wieder zu Unfällen kommt. Der Herbstreinigungsdienst muss verstärkt werden.

M12) Qualitätsoffensive für Radwege

- Eine Qualitätsoffensive für Radwege im Bestand ist nicht zu erkennen. Große Teile des Radwegenetzes sind in einem desolaten Zustand (Wurzelaufbrüche, breite Längsrisse, unzureichend abgesenkte Borde, Querrinnen, gefährliche Radwegenden etc.). Welche Mängel im Bestand wurden konkret behoben? Wie viele Mängel an Radverkehrsanlagen wurden über den „Mängelmelder bzw. das Ideen- und Beschwerdemanagement gemeldet? Wie viele dieser Mängel wurden behoben?

M13) Radverkehr an Baustellen

- Eine wesentliche Verbesserung ist nicht zu erkennen. Die Richtlinie zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) wird nicht konsequent umgesetzt und die richtige Umsetzung nicht ausreichend kontrolliert. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

M14) Anforderungssampeln Radverkehr

- Wie ist für die Radfahrenden erkennbar, dass Anforderungstaster deaktiviert wurden und nicht mehr gedrückt werden müssen?
- Es gibt Kreuzungen, bei denen werden Radfahrende durch die vorhandenen Induktionsschleifen nicht erkannt und erhalten somit auch kein Grün (z.B. Böcklerstraße / Heinrich-Büssing-Ring). Hinter den wartenden Radfahrern stauen sich die Kfz, da diese nicht bis zur Induktionsschleife vorfahren können. Wird die Detektion von Radfahrenden durch die Induktionsschleifen auch überprüft? Werden diese Mängel umgehend abgestellt? Gibt es andere Detektoren, die zuverlässiger arbeiten?
- Wie wird das Pilotprojekt der Radar-Erkennung an der Querung Ringgleis / Hildesheimer Straße bewertet, ist eine Skalierung sinnvoll? Ließen sich Ressourcen durch ein stadtwweit eingesetztes Standard-System sparen?

M15) Optimierung Ampelschaltungen

- Wann wird die Optimierung der Ampelschaltungen abgeschlossen sein, wenn jährlich 5 Signalanlagen optimiert werden? Gibt es Dokumente zu den vorgenommenen Optimierungen?

M15.1) Unnötige Ampeln vermeiden

- Das von der Verwaltung derzeit standardmäßig angewandte Kreuzungsdesign erfüllt die Forderung, freie Rechtsabbieger für den Radverkehr zu bauen, wo der Platz es zulässt, nach wie vor nicht. Bei mehreren Kreuzungsplanungen wurde / wird diese Maßnahme daher ignoriert. Grünpfeile sind eine Verbesserung, aber kein Ersatz für diese Maßnahme. Nur durch die bauliche Umsetzung von freien Rechtsabbiegespuren für Radfahrende kann der Zeitverlust, der durch das häufig notwendige indirekte Linksabbiegen entsteht, im Mittel ausgeglichen werden.
- Wie will die Verwaltung freies Rechtsabbiegen zukünftig bei der Planung von Kreuzungen, so wie im Ratsbeschluss zum Radentscheid beschlossen, „baulich abbilden“?

M16) Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr

- Positive Rückmeldung zur Arbeit der Verwaltung: Der Entwurf für die Förderrichtlinie wurde erstellt, mit den Fahrradverbänden durchgesprochen und mehrere für uns wichtige Aspekte wurden in der finalen Fassung berücksichtigt. Bisher hatten die Verbände nicht die Zeit- und Personalressourcen, Fördermittel abzurufen.

M16.1) Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr

- Welche neuen Erkenntnisse hat die Verwaltung aus der verstärkten Überwachung im Straßenverkehr gewonnen?

M17) Werbung für mehr Radverkehr

- Eine städtische "Mobilitäts-App" als Eigenentwicklung ist kein zielführender Weg. Es ist zu erwarten, dass mit hohen Aufwendungen für die Entwicklung nur ein Nischenprodukt erzeugt wird, dass von wenigen Usern genutzt wird. Der bestehende Markt an hochentwickelten Mobilitäts-Apps deckt nahezu jeden erdenklichen alltäglichen Bedarf ab. Es bedarf keiner zusätzlichen Insellösung. Was soll diese App beinhalten, was ist der Use-Case? (Marktumfeld Plattformökonomie, Konkurrenz zu etablierten, ausentwickelten Apps wie Google Maps, Komoot, etc.)
- Welche finanziellen und personellen Aufwendungen hält die Verwaltung für die Entwicklung einer städtischen Mobilitäts-App für gerechtfertigt? Mit wie vielen Usern rechnet die Verwaltung?

M18) Bürgerbeteiligung

- Es ist nicht erkennbar, dass seitens der Verwaltung regelmäßig Bürgerbeteiligungen bei Themen von stadtweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr durchgeführt werden (z.B. Veloroute Helmstedter Str. nur eine Informationsveranstaltung). Aus welchem Grund gab / gibt es zu dem Hauptnetz Radverkehr / Veloroutennetz keine Bürgerbeteiligung? Hier wurden nicht einmal die Mobilitätsverbände ausreichend beteiligt.
- Wird das am 14.5.2024 im Rat beschlossene Grundsatzkonzept Bürgerbeteiligung bei der weiteren Planung des Veloroutennetzes und der Velorouten angewendet?

M19) Ausschöpfung von Fördermitteln

- Die Aussage im Kompaktbericht ist inhaltslos. Es ist darzustellen bei welchen Projekten Fördermittel genutzt wurden und welche Fördermittel für zukünftige Projekte genutzt werden sollen.
- Info: Förderprogramm "Klimaschutz durch Radverkehr". Die nächste Möglichkeit zur Einreichung von Projektskizzen besteht ab September 2024. Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.

Z1) Automatische Radverkehrszählung

- Die automatische Radverkehrszählung ist sehr hilfreich zur Bewertung des Radverkehrsgeschehens! Sie sollte weiterhin jährlich ergänzt werden durch Abfrage und Veröffentlichung der Daten aus dem Stadtradeln, wie für 2022 und 2023 bereits geschehen.
- Für die Errichtung der Veloroute 4 (Schöppenstedter Turm) ist eine Evaluierung der Radverkehrsmengen vor und nach dem Umbau notwendig. Hier fehlt eine wichtige Zählstation.

Z3) Beleuchtung von Radwegen

- Der neue Abschnitt des Ringgleisradweges zwischen Reindagerothweg und Borsigstraße ist erfreulicherweise beleuchtet (Freizeitweg). Für Radwege des Alltagsverkehrs ist eine entsprechende Beleuchtung zwingend erforderlich. Hier mangelt es an der Umsetzung.