

Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes 2024 (DS 24-24574)



Hinweise und Erläuterungen

Allgemein

Die Ergebnisse der systematischen Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes werden mit den umfassenden PDF-Daten digital zur Verfügung gestellt. Die Datentabellen wurden wie folgt gelistet:

- Stadtbezirke wurden zusammengefasst.
- Straßen alphabetisch gelistet.
- Über die Tastenkombination „Strg“ und „F“ kann nach Schlagwörtern gesucht werden.

Die erhobenen Daten und Defizite dienen der Verwaltung als Ergänzung bei der Beurteilung von umzusetzenden Radverkehrsmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet.

Im Rahmen der Analyse und Maßnahmenentwicklung wurden nur innerhalb jedes Themenbereiches Prioritäten empfohlen. Die Reihenfolge der Bearbeitung findet unter Berücksichtigung vieler weiterer Kriterien statt. Dies sind beispielsweise:

- Sind Koordinierungen mit bspw. Arbeiten von Dritten oder Versorgern möglich oder notwendig (z. B. ÖPNV, Kanal, Fernwärme, Strom etc.)? Inwieweit ist darauf Rücksicht zu nehmen?
- Sind bereits Planungen in einem Bereich vorgesehen?
- Sind die finanziellen und personellen Ressourcen vorhanden?
- Welche Einschränkungen sind zu berücksichtigen (z. B. Straßenbreiten, Baumbestand, Parken etc.)?
- In welchem Zustand ist die Bausubstanz?
- Welche Bedeutung hat die Örtlichkeit im Radverkehrsnetz (Alltagsnetz, Freizeitwegenetz)?
- Sind Schulstandorte bzw. Schulwege betroffen?

Sowohl im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung als auch bei der Planung konkreter Straßenbauprojekte werden die Daten herangezogen, um die erhobenen Defizite im Kontext konkreter Maßnahmen oder im laufenden Betrieb beheben zu können.

Über den Fortschritt der Beseitigung soll im Rahmen der halbjährlichen Kompaktberichte zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ berichtet werden.

Aussagen der Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes

Erläuterung zum Thema „Unfallauffälligkeiten“

Furten (= eine Markierung, die einen Radweg über eine Kreuzung/Einmündung/Zufahrt führt) stellen einen Konfliktpunkt zwischen Rad- und KFZ-Verkehr dar. In der Analyse wird eine Unfallauffälligkeit bereits bei einem registrierten Unfall vermerkt. Ursächlich kann hierfür eine fehlerhafte Infrastruktur, aber auch grobes Fehlverhalten sein, wie z. B. Fahren unter Drogen, Falschfahrten, Missachtung der Vorfahrt oder Fahren ohne Licht.

Eine Filterung nach Unfallhäufungsstellen (UHS) ist bisher nicht erfolgt. UHS liegen vor, wenn an einer Örtlichkeit mehrere Unfällen in einem definierten Zeitraum registriert werden. Unabhängig von der Analyse des Radverkehrsnetzes werden diese UHS kontinuierlich in der städtischen Unfallkommission (UKo) bearbeitet. Eine Aufnahme dieser UHS in die Prioritätenliste erfolgt in Abstimmung mit der Polizei und ist bereits in Arbeit.

Die Arbeit der UKo wird jährlich im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe vorgestellt.

Erläuterung zum Themengebiet „Furten“

Die Prioritäten analysieren die Furt auf Grundlage der StVO-Konformität, hinzu kommt eine sehr hohe Priorität auf Grund von sehr hohem Gefährdungspotenzial, welche sich bei Unfallauffälligkeit ergibt.

- Sehr hohe Priorität:** Furten mit Unfallauffälligkeiten, denen eine konkrete Maßnahme zugeordnet werden konnte.
- Hohe Priorität:** Furten, die keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufweisen, jedoch laut StVO notwendig sind, da die fehlende Markierung ein zusätzliches Gefahrenpotenzial darstellen kann. Hinweis: Dies gilt auch für Furten, die z. B. keine Furtmarkierung aufweisen, jedoch sehr wohl durch eine unterschiedliche Pflasterung erkennbar sind.
- Mittlere Priorität:** Die Rücknahme von Furten oder notwendige Anpassungen an der Beschilderung.
- Geringe Priorität:** Furten, die laut StVO notwendig, in ihrer Markierung jedoch nicht vollständig/regelkonform oder nicht erforderlich sind (z. B. an Grundstückszufahrten).
- ohne Priorität:** Furten ohne notwendige Maßnahme.

Das Gefährdungspotential analysiert unterschiedliche Einflüsse auf die Furt, hinzu kommt ein sehr hohes Gefährdungspotenzial aufgrund von Unfallauffälligkeiten.

- Sehr hohes Gefährdungspotenzial:** Bei Unfallauffälligkeit
- Hohes Gefährdungspotenzial:** 2 Parameter nehmen Einfluss, z. B. Sichtbeziehung eingeschränkt und falscher Standort der Beschilderung
- Erhöhtes Gefährdungspotenzial:** 1 Parameter nimmt Einfluss, z. B. Sichtbeziehung eingeschränkt
- Geringes Gefährdungspotenzial:** Kein Parameter erfüllt

Aussagen der Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes

Erläuterung zum Themengebiet „Strecken/Radinfrastruktur“

Die Priorität fasst die Handlungsbedarfe der unterschiedlichen Kategorien zusammen. Insbesondere vor dem Hintergrund des Komforts und der Sicherheit fließen diese unterschiedlich stark in die Priorisierung mit ein. Wie zu Beginn erläutert, fließen die Ergebnisse der Hindernisanalyse in die Priorisierung der Tätigkeiten des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr ein.

Hohe Priorität: Abschnitte, in denen Defizite bei der Breite oder der Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr festgestellt wurden.

Mittlere Priorität: Abschnitte mit beispielsweise Einschränkungen in der Oberflächenbefahrbarkeit,
Abschnitte mit Defiziten bei der Trennung zum Fußverkehr,
Abschnitte mit Defiziten bei der Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr.

Geringe Priorität: Abschnitte bei denen durchgängig ein langfristiger Handlungsbedarf gesehen wird.

Erläuterung zum Themengebiet „Hindernisse“

Zur Beseitigung wurden jedem erfassten Hindernis, wenn nötig, Maßnahmen und eine Priorität zugeordnet.

Die Priorität ergibt sich dabei aus der Onlinebeteiligung und der Resonanz, die ein Hindernis dabei erhalten hat.

Ist für ein Hindernis keine Maßnahme vorgesehen, wurde diesem auch keine Priorität zugeordnet.

Auch hier dienen die erhobenen Prioritäten der Verwaltung als Ergänzung bei der Beurteilung von umzusetzenden Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet.

Weitere Informationen

Weitere Informationen können dem Ergebnisbericht „Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig“ entnommen werden.