

Mitglieder im Ausschuss für Mobilität,  
Tiefbau und Verkehr (AMTA)  
und  
Mitglieder im Stadtbezirk 130 Mitte

## **Stellungnahme zu der Beschlussvorlage 25-26718 „Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen – Adolfstraße (Kurt-Schumacher Straße bis Leonhardstraße)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

**die Beschlussvorlage, lediglich eine Beschilderung „Anlieger frei“ zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs vorzusehen ist nicht ausreichend und mit geltenden Beschlüssen nicht vereinbar.** Erfahrungen aus anderen Städten und die Beobachtungen im Wendentorwall zeigen, dass eine solche Beschilderung von vielen Autofahrern nicht wahrgenommen oder ignoriert wird. Um Kfz-Durchgangsverkehre effektiv zu unterbinden sind flankierende Maßnahmen umzusetzen.

Der in der Beschlussvorlage angeführte „Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (DS 20-13342-02) fordert unter Maßnahme 6.1: *„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.“* Siehe auch Beschluss Qualitätsstandard Fahrradstraßen (DS 22-19984).

Die Verkehrszählungen des ADFC Braunschweig am 21.08.2025 haben gezeigt, dass in der Adolfstraße zwischen 77% und 80% der Kfz keine Anlieger sind und nur durchfahren. Der vorhandene Kfz-Durchgangsverkehr von ca. 140 Kfz/h ist in einer Fahrradstraße nicht hinnehmbar.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 3. April 2025 besagt: *„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. ... Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen ...“*

Zu Variante 1 „Einbahnstraße“ und Variante 4 „Einbahnstraße südlicher Bereich“

Bei diesen Varianten wird der Kfz-Durchgangsverkehr lediglich reduziert. Eine „Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr“ wird mit diesen Maßnahmen nicht

erreicht. Es ist zu erwarten, dass weiterhin ca. 60% der Autos durchfahren und nur 40% Anliegerverkehre sind.

Es ist zu beobachten, dass in Einbahnstraßen die Kfz-Geschwindigkeiten steigen. Hierdurch reduziert sich die Sicherheit und insbesondere das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden.

Bei den durchgeführten Verkehrszählungen wurde beobachtet, dass von den Kfz, die Richtung Norden fahren, die meisten nach links in die Leonhardstraße abbiegen. Hier kommt es durch die Bevorrechtigung der Leonhardstraße zum Rückstau der Kfz in der Adolfstraße mit entsprechenden Behinderungen des Radverkehrs. Auch sind wiederholt Verstöße zu beobachten, bei denen abbiegende Kfz bevorrechtigten Verkehren, meist Radfahrenden, die Vorfahrt nehmen.

#### Zu Variante 3 „Modalfilter / gegenläufige Einbahnstraßen“

Diese Maßnahme würde zwar den Kfz-Durchgangsverkehr in der Adolfstraße wirksam unterbinden, hätte aber zur Folge, dass sämtliche Anlieger (Kfz) der Adolfstraße durch die Villierstraße, Bertramstraße oder Gerstäckerstraße fahren müssten. Dies ist bei den geringen Fahrbahnbreiten dieser Straßen und den damit verbundenen Beeinträchtigungen der Anwohner nicht empfehlenswert.

#### Zu Variante 2 „Modalfilter / bauliche Durchfahrtsbeschränkung“

Mit dieser Maßnahme wird der Kfz-Durchgangsverkehr in der Adolfstraße wirksam unterbunden. Die Anzahl der Kfz würde sich um ca. 140 Kfz/h auf ca. 40 Kfz/h reduzieren. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Straße wäre verbessert. Für die zahlreichen Schülerinnen und Schüler des Wilhelm-Gymnasiums, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen, würde sich die Sicherheit deutlich erhöhen.

Nicht nachvollziehbar ist, aus welchem Grund für einen Wendehammer größere Umbauten notwendig sein sollen. Ein Wendehammer für Pkw benötigt entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Breite von 9,00 m. Diese Breite ist bei Berücksichtigung der Parkstreifen vorhanden (2,00 m + 5,50 m + 2,00 m = 9,50 m). Eingriffe in die Gehwege sind somit nicht erforderlich. Müll- und Reinigungsfahrzeuge sowie Rettungsdienste können die Poller mit entsprechenden Schlüsseln öffnen (funktioniert wöchentlich in der Yorckstraße).

Im südlichen Teil der Adolfstraße ist entsprechend der Verkehrszählung mit weniger als 20 Anlieger-Kfz/h zu rechnen (Ein- und Ausfahrende), d.h. max. 10 Kfz/h müssen die Fahrtrichtung wechseln. Davon wird ein Großteil auf den Grundstücken parken und nicht auf der Fahrbahn wenden. Die verbleibende sehr geringen Anzahl von erforderlichen Wendemanövern kann nicht als kritisch eingeschätzt werden.

**Fahrradstraßen, die von Kfz-Durchgangsverkehr dominiert werden, stellen keine Förderung des Radverkehrs dar und sind somit auch keine Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes. Bitte unterstützen Sie aus diesem Grund die Belange der Radfahrenden und stellen einen Antrag die Variante 2 (baulicher Modalfilter) kurzfristig umzusetzen.**

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Jens Schütte  
Vorsitzender