

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Herlitschke, Holger**

16-01601
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**TOP Ö 5 Planung und Bau der Stadtstraße Nord (zwischen der
Hamburger Straße und dem Bienroder Weg)**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.02.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

10.02.2016

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss wird gebeten, zu beschließen:

1. Der Beschluss über die Planung und den Bau der Stadtstraße Nord wird auf die Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 02.03.2016 verlagt.

2. Die Planung der Stadtstraße Nord ist bis dahin wie folgt zu überarbeiten:

a. Es sind die zu Grunde zu legenden Verkehrsmengen und ihre Herkunft (Verlagerung von anderen Straßen, Quell- und Zielverkehr) darzustellen. Dies ist für die einzelnen Abschnitte der Stadtstraße Nord jeweils separat nachzuweisen. Die Schwankungsbreiten, die durch eine "Pfortnerung" zu erzielen sind, sind ebenfalls darzustellen.

b. Der Radverkehr auf der Stadtstraße Nord soll entsprechend den ursprünglichen Planungen (s. *Drucksache 17336/14*) und den Hinweisen des ADFC (s. *Anlage 1*) auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden.

c. Die Einmündung der Stadtstraße Nord in den Bienroder Weg ist so umzugestalten, dass die bestehenden Bäume am Bienroder Weg erhalten werden. Dabei sind die Vorschläge der Initiative "MoVeBS" ("Mobilität und Verkehr in Braunschweig") zu berücksichtigen (s. *Anlage 2*).

d. Auf den Bau des Abschnitts zwischen Mittelweg und Hamburger Straße wird vorerst verzichtet, die Verkehrsentwicklung wird beobachtet und nach Bedarf durch den Planungs- und Umweltausschuss eine neue Entscheidung herbeigeführt.

e. Der Anschluss der Stadtstraße Nord an den Mittelweg ist entsprechend den zumindest vorläufig geringeren Verkehrsmengen reduziert zu gestalten.

f. Die Kreuzung der Stadtstraße Nord mit der Spargelstraße ist als aufgepflasterter Platz mit Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen zu gestalten.

3. Die Stadtstraße Nord wird nicht zu einer Kreisstraße, sondern eine Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion für die Anlieger. Für die Umlage der Kosten wird die Straßenausbaubeitragssatzung angewendet. Unbillige Härten sind entsprechend § 15 dieser Satzung zu vermeiden.

Begründung:

Wie in der Vorlage der Verwaltung zum Planungs- und Umweltausschuss am 11.02.2015 (*DS 17336/14*) zutreffend dargestellt wurde, wird die Umsetzung des neuen Baugebietes abschnittsweise erfolgen. Dem entsprechend ist es auch sinnvoll, die Erschließung den jeweiligen Erfordernissen der Bauabschnitte anzupassen und nicht bereits jetzt einen Planfeststellungsbeschluss über die gesamte mögliche, aber zumindest kurzfristig nicht erforderliche Straßenführung herbeizuführen. Um hier den zukünftigen Gestaltungsspielraum nicht unnötig einzuschränken, soll wie im Februar letzten Jahres einstimmig beschlossen, abschnittsweise vorgegangen werden.

Ein wichtiger Aspekt der Erschließung ist die Beteiligung der Anlieger an den Kosten der Straßenbaumaßnahme. Da an dieser Stelle ja bereits öffentlich gewidmete Straßen bestehen und keine grundsätzlich neue Ersterschließung eines bisher unerschlossenen Gebietes erfolgt, gibt es keinen Grund, die Kosten nicht nach der Straßenausbaubeitragssatzung zu verteilen. Diese Satzung sieht die Vermeidung unbilliger Härten ausdrücklich vor, ermöglicht eine Ratenzahlung, Stundung oder sogar einen Verzicht auf die Kostenbeteiligung. Dieses Instrument erscheint ausreichend geeignet, um Anlieger, die zurzeit keine Neubaumaßnahmen planen, nicht zu überfordern.

Anlagen:



ADFC Braunschweig e.V.

Klint 20
38100 Braunschweig

Tel. 0531 / 61 547 327
Fax 0531 / 61 547 328
info@adfc-braunschweig.de
www.adfc-braunschweig.de

**Bankverbindung &
Spendenkonto**

Braunschweigische
Landessparkasse
IBAN:
DE40 2505 0000 0199 8460 49
BIC: NOLA DE 2HXXX

Steuernummer
14 / 209 / 00150

ADFC Braunschweig e.V. | Klint 20 | 38100 Braunschweig

Stadt Braunschweig
Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer
Per Email

Kopie: FBL 66/ Klaus Benscheidt
Radverkehrsbeauftragter Dirk Heuvmann
Ratsfraktionen

**ADFC-Position zum Neubau Stadtstraße Nord
Sitzung des Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) am 10.02.2016,
TOP Ö5**

08.02.2016

Sehr geehrter Herr Leuer,

der ADFC Braunschweig verfolgt die Stadtentwicklung im nördlichen Ringgebiet mit besonderem Interesse. Das Rahmenkonzept sowie die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs versprechen eine hohe Lebensqualität des Quartiers, nicht zuletzt durch die vorbildliche Berücksichtigung des Radverkehrs.

Diese Vorfreude wird nun etwas getrübt: Die dem PIUA vorgelegten Pläne für die Stadtstraße Nord können aus unserer Sicht die hohen Erwartungen nicht erfüllen. Insbesondere stellt sich uns die Frage, warum in keiner der Varianten eine Führung des Radverkehrs auf der Straße vorgesehen ist, bspw. in Form eines Schutzstreifens. Neben Sicherheits- und Flexibilitätsvorteilen würde dadurch vor allem auch eine konsistente Radverkehrsführung erreicht, die an die Änderungen im Mittelweg und im Bienroder Weg anknüpft.

Nach unserer Einschätzung sind Schutzstreifen mit den geplanten Breiten realisierbar. Die schmalen Schutzstreifen (1,50 m Breite gegenüber 2,00 m Breite beim Radweg) erlauben breitere Fahrbahnen von mindestens 7,00 m, so dass Fahrzeuge auch im Begegnungsfall mit ausreichend Sicherheitsabstand überholen können.

Die prognostizierten Verkehrsmengen konnten wir der Beschlussvorlage nicht entnehmen. Insofern bitten wir Sie, diese Information dem PIUA für die Beschlussfassung zur Verfügung zu stellen und die Folgerungen für eine Variante mit Schutzstreifen darzulegen.

Falls eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich ist, schlagen wir im Rahmen des vorgelegten Entwurfs zwei Änderungen vor:

- Um ein flüssiges Linksabbiegen am Knotenpunkt mit dem Mittelweg zu ermöglichen, sollte der Übergang zum Schutzstreifen in beide Fahrtrichtungen vor die Aufweitung der Knotenpunktzufahrt vorgezogen werden (s.a. ERA Nr. 4.4.9).
- Beim Knotenpunkt mit dem Bienroder Weg sollte auch eine Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen eingerichtet werden.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anregungen im weiteren Planungsprozess aufgreifen, und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung. Die Ratsfraktionen erhalten in Hinblick auf die Sitzung am 10.02.2016 eine Kopie des Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Hauk'.

Alexander Hauk
Arbeitsgruppe Sicherheit & Verkehr

Stellungnahme von MoVeBs zur Planung der Stadtstraße-Nord in Braunschweig

In Vorbereitung der Sitzungen von Planungs- und Umweltausschuss und des Rates wurden konkretere Planungen für die sog. Stadtstraße-Nord veröffentlicht. Die Straße soll als Kreisstraße ausgewiesen werden, wodurch der vormalige Nebeneffekt einer Entlastung des Siegfriedviertels nun zu einem Planungsziel wird. Das Ziel die Straße als Kreisstraße auszuweisen macht eine Durchbindung vom Mittelweg zur Hamburger Straße obligatorisch. Die Erschließung der geplanten Wohngebiete tritt zunehmend in den Hintergrund. Es kann immer mehr in Frage gestellt werden, ob die Straße in ihrer derzeit geplanten Form der Erschließung der neuen urbanen Wohngebiete gerecht werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass durch den Bau des Logistikzentrums von VW in Harvesse bereits eine Entlastung der Siegfriedstraße vom Schwerlastverkehr erfolgte, die Straße daher eine weitere Entlastung nicht mehr nötig hat. Eines der stadtweit größten Verkehrsprobleme (Zitat aus dem „Rahmenplan Nördliches Ringgebiet“) konnte damit zufriedenstellend auch ohne die Stadtstraße-Nord gelöst werden. Die Notwendigkeit des westlichen Teilstücks kann somit grundsätzlich in Frage gestellt werden. **Da dieses Teilstück die höchsten Kosten verursacht und der verkehrliche Nutzen in Frage steht, sollte bei der derzeitigen finanziellen Situation der Stadt Braunschweig, keine Entscheidung getroffen werden, die Millionen in den Bau von nicht (mehr) notwendiger Infrastruktur lenkt! Ein Weiterbau der Stadtstraße vom Mittelweg nach Westen zur Hamburger Straße kann auch zu einem späteren Zeitpunkt ohne finanzielle oder stadtstrukturelle Nachteile beschlossen und durchgeführt werden.**

Der Querschnitt wurde gegenüber der Straßenausbauplanung des Baugebietes Taubenstraße verändert, umfasst nun keine Radfahrstreifen mehr, sondern Radwege. Dennoch bleibt die Straße deutlich vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Insbesondere in den Knotenpunkten werden enorme Aufweitungen für den Autoverkehr geplant, die nicht notwendig sind. Der im *Rahmenplan Nördliches Ringgebiet* unterstellte Trassenversatz an der Spargelstraße wurde unnötigerweise zu Gunsten eines schnelleren Autoverkehrs aufgehoben. Auf Grundlage der simulierten und im *Rahmenplan Nördliches Ringgebiet* dargestellten Zahlen kann davon ausgegangen werden, dass die Knotenpunkte überdimensioniert sind. Das Potential, die Verkehrsmenge auf der Stadtstraße-Nord zu begrenzen ist bei einem simulierten Anteil von über 50%-75% Durchgangsverkehr hoch und wird nicht ausgeschöpft. **Die Planung sollte Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung wie Pfortnerungen in den Knotenpunkten, Radverkehr auf der Fahrbahn, unterbrochene oder durchgehende Mittelstreifen deutlich stärker nutzen, damit kein Durchgangsverkehr in die neuen Wohngebiete gelockt wird.**

Beispiel Knotenpunkt Mittelweg / Stadtstraße-Nord

Der mittlere Knoten der Stadtstraße-Nord am Mittelweg wird z.Zt. als signalisierter Knotenpunkt mit etlichen Abbiegestreifen geplant. Die Fahrbahn des Mittelweges wird von ca. 9m auf über 23m erweitert! Diese Erweiterung wird angeblich benötigt, da die Verkehrsmenge auf dem Mittelweg von 9.800 um 2.550 auf 12.350 Kfz je Tag im nördlichen Bereich und 11.100 um 1.550 auf 12.650 Kfz je Tag im südlichen Bereich ansteigt. **Dem Anstieg der Verkehrsmenge um 26% bzw. 14% steht ein Wachstum der Verkehrsfläche um 155% entgegen.**

Insgesamt werden 11 Bäume gefällt, ohne dass dafür ein Ersatz auf dem Mittelweg vorgesehen wurde.

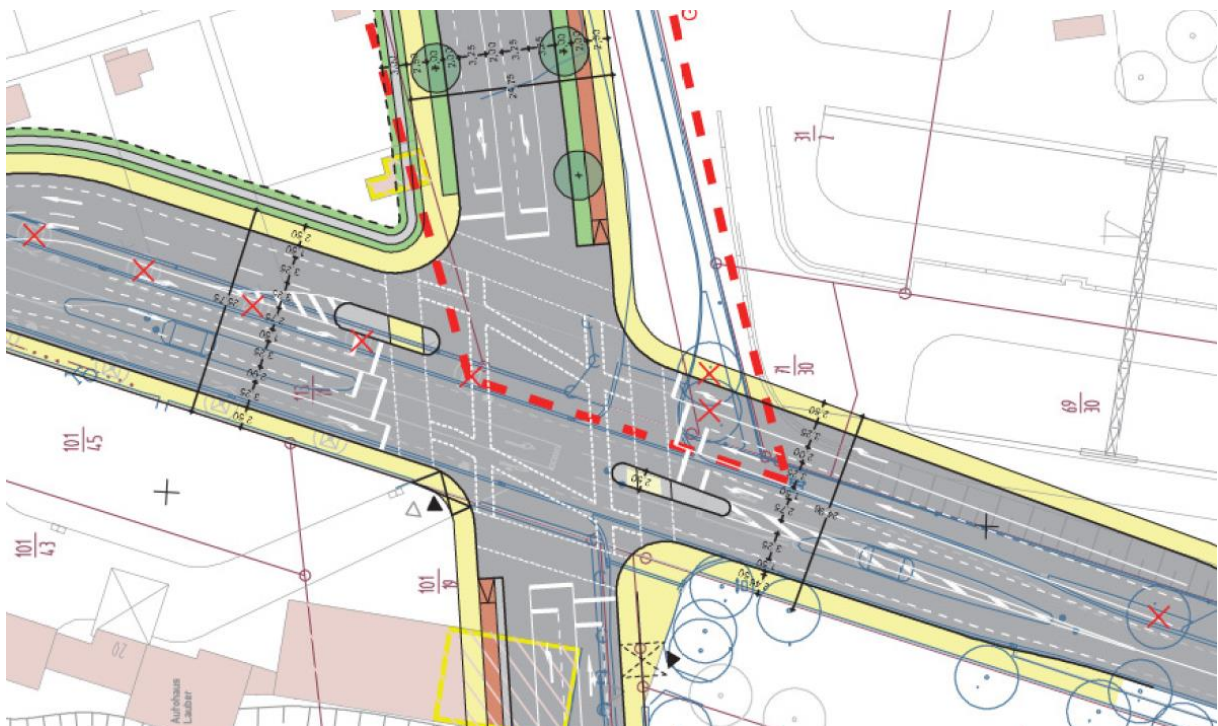


Abbildung 1: Städtische Planung des Knotenpunktes Mittelweg / Stadtstraße-Nord. Deutlich erkennbar ist das enorme Anwachsen der Verkehrsfläche des Mittelweges.

Die Stadtstraße-Nord wird in Abschnitten realisiert, ein Ausbau des Knotenpunktes Mittelweg / Stadtstraße-Nord muss daher nicht zwingend schon mit dem Bau des östlichen Teilstückes erfolgen. Für dieses Teilstück reicht ein Knotenpunkt, der sich in den Dimensionen an denen des heutigen Mittelweges orientiert. Die Verkehrsmengen von durchschnittlich 10.000 Kfz je Tag auf allen drei Ästen des Knotens sind mit Geradeauspuren und je einem Abbiegestreifen machbar. Ein größerer Ausbau des Knotenpunktes würde die Stadtstraße-Nord für den Durchgangsverkehr sehr attraktiv machen und damit das Planungsziel einer Erschließungsstraße verfehlen.

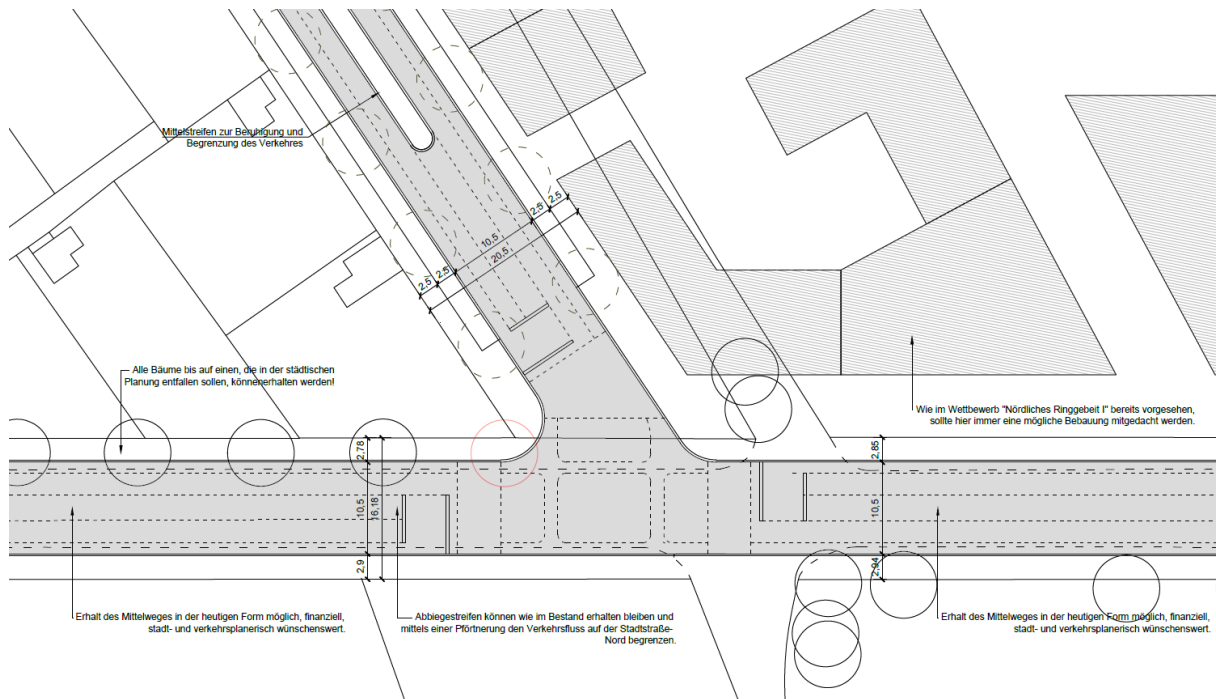


Abbildung 2: Alternativentwurf für einen ersten, östlichen Bauabschnitt der Stadtstraße-Nord. Der Mittelweg bleibt unverändert bestehen, die Stadtstraße wird in Anlehnung des Mittelweges gestaltet.

Der Querschnitt wurde dahingehend verändert, dass Radfahrer auf einem breiten Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Ein durchgehender Mittelstreifen, der entweder als Grünstreifen, oder als überfahrbarer Mittelstreifen aus Kopfsteinpflaster hergestellt werden kann, verlangsamt und zivilisiert den Individualverkehr. Ein (zu dichtes) Überholen von Radfahrern wird dadurch unterbunden. Busse, die diese Straße nutzen, verkehren stets in Pulkführung und können nicht überholt werden. Dadurch wird ein attraktiver öffentlicher Verkehr gefördert.

Bis auf einen Baum können alle Bäume entlang des Mittelweges erhalten bleiben. Die Kleingärten nördlich der Trasse werden nicht berührt. Das Gelände von BS-Energy wird nicht durch die Straße erschlossen.

Beispiel Knotenpunkt Bienroder Weg / Stadtstraße-Nord

In diesem Knotenpunkt werden alle Straßen aufgeweitet um zusätzliche Abbiegestreifen vorzusehen. Dazu soll die Fahrbahn des Bienroder Weges nach Westen ausgedehnt werden, was starke Eingriffe in den Seitenraum bedeutet. Die dort noch vorhandene und vollständige Baumallee wird bis auf einen Baum ersatzlos gefällt. Der Raum für Fußgänger und Radfahrer wird verkleinert, der des MIV vergrößert. Dies kann nicht Ziel einer fortschrittlichen Verkehrsplanung sein!

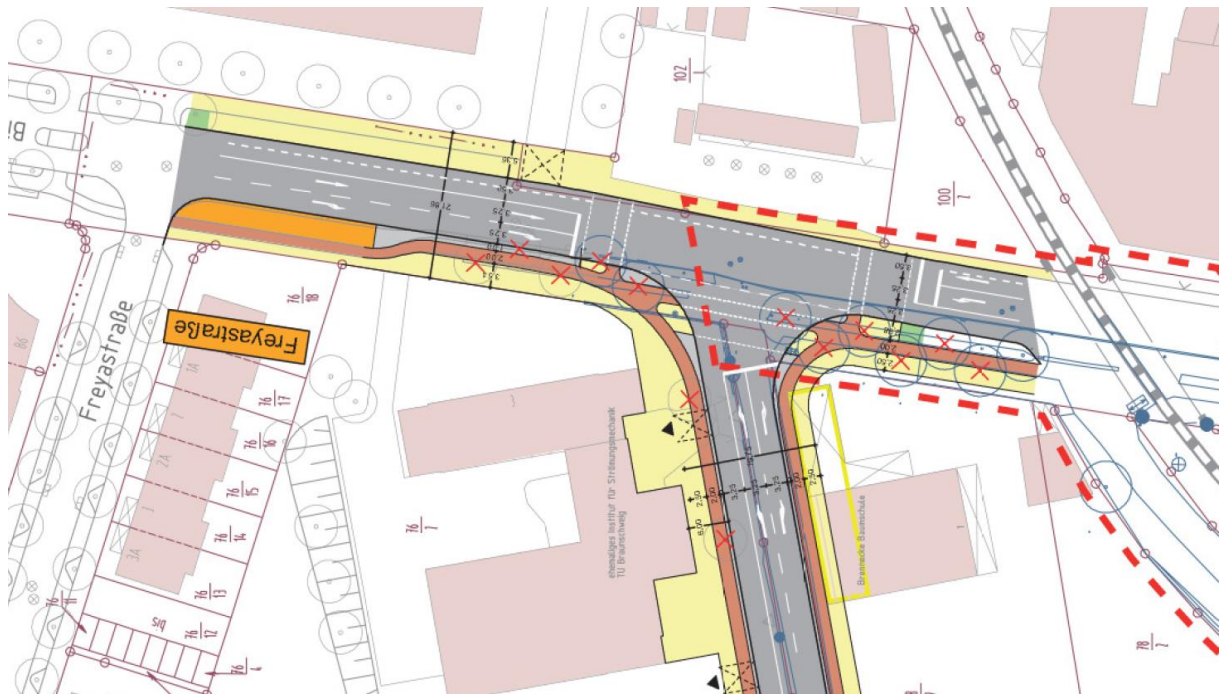


Abbildung 3: Planung der Stadt Braunschweig für den östlichen Knoten Bienroder Weg / Stadtstraße-Nord. Deutlich erkennbar sind die vielen Baumfällungen. Neupflanzungen sind nicht vorgesehen.

Die Verkehrsmengen sind denen der Kreuzung *Saarstraße / Saarbrückener Straße* in Lehdorf sehr ähnlich. Diese Kreuzung kommt vollständig ohne Abbiegestreifen aus und ist dennoch leistungsfähig. Der Bedarf an Abbiegestreifen kann auch durch den Vergleich mit anderen Kreuzungen generell in Frage gestellt werden. Abbiegestreifen auf dem Bienroder Weg können auch im Bestand der 9m breiten Fahrbahn integriert werden und sind dann sinnvoll, wenn sie dazu dienen, die Menge an Fahrzeugen, die in die *Stadtstraße-Nord* einfahren zu begrenzen und nicht zu erhöhen. Derartige sogenannte „Pfortnerungen“ sind vielfach erprobt und haben sich zur Steuerung von Verkehrsmengen bewährt. Der westliche Seitenraum kann in seiner Aufteilung erhalten bleiben. Damit wird auch das Fällen der Baumallee unnötig, bis auf einen Baum können alle erhalten werden.

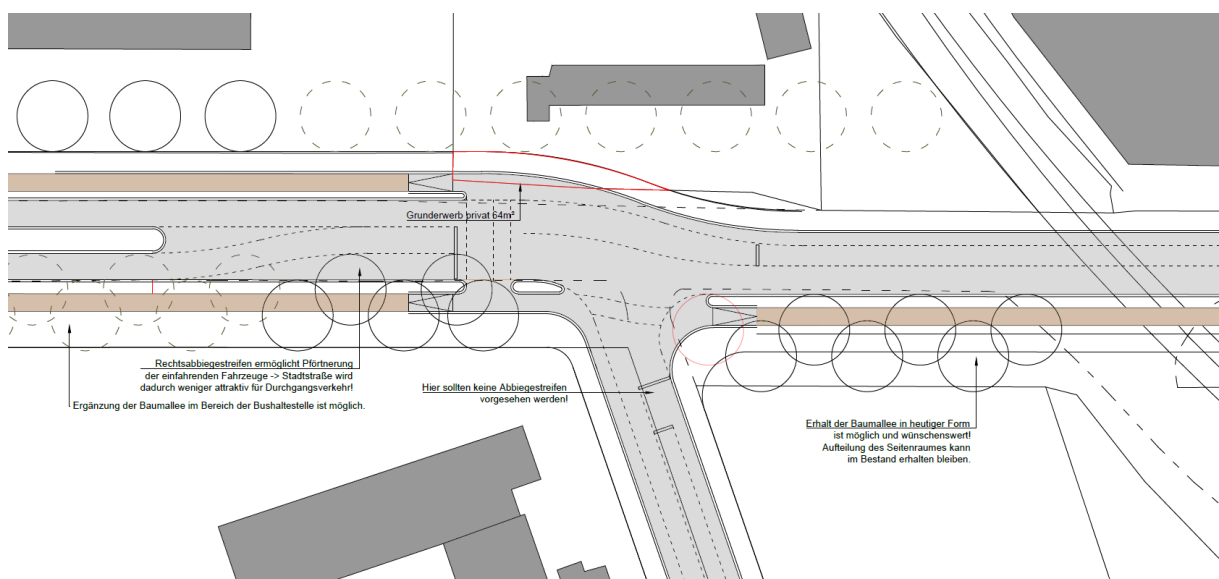


Abbildung 4: Alternativplanung: Deutlich erkennbar ist die durchgehende Baumallee auf der Westseite, sowie die Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer auf der Ostseite.

Wie bereits oben erwähnt, kann die Anlage von Abbiegestreifen im Bereich der Kreuzung generell in Frage gestellt werden. Wird über eine konsequente Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der Stadtstraße-Nord die Verkehrsbelastung auf das Maß gedrückt, dass durch die erschlossenen Gebiete entsteht, so ist mit einer Verkehrsbelastung von max. 5.000 Fahrzeugen am Tag für den Abschnitt östlich des Mittelweges zu rechnen. Fehlende Abbiegestreifen verlangsamen den Verkehr und machen die Trasse für den Durchgangsverkehr unattraktiv. Die Erschließungsleistung für die angeschlossenen Neubaugebiete wird jedoch nicht gemindert, da der Zeitgewinn durch die Anlage von Abbiegestreifen in diesem Knoten nur als minimal einzuschätzen ist.

Sollte sich ein von Süden kommender Linksabbiegestreifen tatsächlich als nötig erweisen, kann dieser durch eine Erweiterung des Straßenraumes nach Osten realisiert werden. Dafür ist in geringem Umfang Grunderwerb an einem Garagenhof und Flächen der DB an nötig. Für die Weiterführung des Ringgleises und eine mögliche Campusbahn auf oder neben der Strecke der Kohlenbahn, werden die gleichen Flächen betroffen sein. Hier sollte in jedem Fall zuerst eine Planung erstellt werden, die auch diese Punkte anspricht, bevor durch den Bau des Knotenpunktes Bienroder Weg / Stadtstraße-Nord falsche Rahmensetzungen erfolgen.

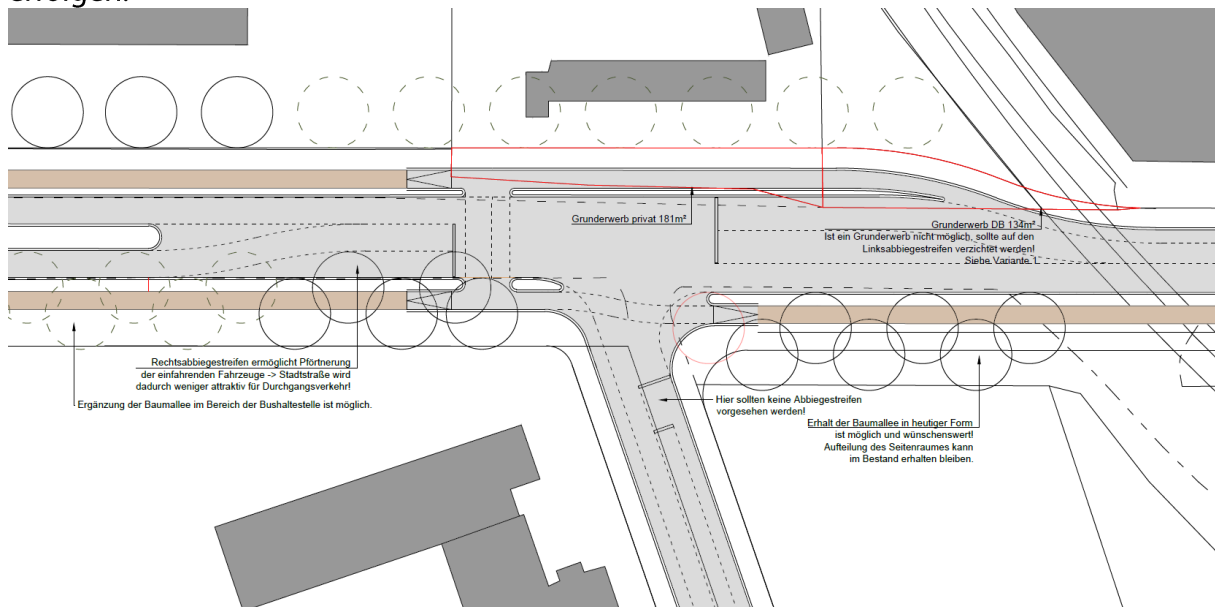


Abbildung 5: Um einen Linksabbiegestreifen erweiterter Knoten. Es entstehen in dieser Planung keine Nachteile für Fußgänger, Radfahrer oder die Umwelt.

Wie am oberen Beispiel dargestellt, ist es möglich, städtebaulich wünschenswerte Aspekte wie die Förderung des Umweltverbundes oder den Erhalt von Stadtbäumen ohne Einschränkung der Erschließungsfunktion der Straße stärker zu berücksichtigen. Die Kosten des Straßenbaus können durch eine verkleinerte und bestandsnahere Planung geringer ausfallen, ohne dass dies zu Lasten der Qualität geht.

Fazit

Der östliche Teil der Stadtstraße-Nord ist ein wichtiger Baustein zur Erschließung neuer Wohngebiete und sollte im Abschnitt zwischen Mittelweg und Bienroder Weg zügig weitergeplant und ausgeführt werden. Unter der aktuellen Haushaltslage und durch veränderte Rahmenbedingungen, wie z.B. geringere Verkehrsstärken auf der Siegfriedstraße, ist der Bau des westlichen Teils der Stadtstraße-Nord nicht mehr notwendig.

bzw. kann zeitlich verschoben werden, bis seine Notwendigkeit geklärt ist. Nach dem Bau des östlichen Bauabschnittes sollte eine Evaluation erfolgen, ob die tatsächlichen verkehrlichen Auswirkungen eine Millioneninvestition in den Straßenverkehr tatsächlich rechtfertigen. **Dadurch werden im städtischen Haushalt nicht nur Millionenbeträge gespart, auch die anliegenden Wirtschaftsbetriebe werden von geringeren Ausbaubeiträgen profitieren.**

Verkehrsplanerische Möglichkeiten, den Individualverkehr zu verringern wurden nur in geringem Maße ausgeschöpft. **Die aktuelle Planung ist dahingehend abzuändern, dass die Verkehrsmengen auf der Straße reduziert werden, Stadtbäume erhalten bleiben und die Verkehrsarten des Umweltverbundes gegenüber dem Individualverkehr gestärkt werden.**