

Betreff:

**Erneuerungsbedarf von Fußgänger-/Radverkehrs-Brücken in der Unterhaltungslast der Stadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.04.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

06.05.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Fraktion P<sup>2</sup> vom 22.04.2020 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

In den nächsten ca. 5 Jahren ist der Ersatzneubau bzw. Neubau folgender Geh- und Radwegbrücken geplant:

- Okerbrücke Hüttenwerke Schrotweg, Ersatzneubau, Bauwerksnote 3,0
- Heidbergstieg, Ersatzneubau, Bauwerksnote 3,4
- Wabebrücke Grüner Jäger, Ersatzneubau, Bauwerksnote 3,5
- Brücke Rühme-Kralenriede, Ersatzneubau, Bauwerksnote 2,2
- Schunterbrücke Gieseberg, erstmaliger Neubau

Zu Frage 2:

- Okerbrücke Hüttenwerke Schrotweg (1.30.13)  
Auch wenn die Bauwerksnote noch mit 3,0 angegeben ist, hat der Bauwerksprüfer in seinem Bericht 2016 schon einen zeitnahen Neubau empfohlen. Derzeit läuft das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen des Ersatzneubaus. Die Brücke wird mit zukünftig 4,00 m deutlich breiter ausgeführt als das Bestandsbauwerk (Nutzbreite Bestandsbauwerk ehemals 2,50 m, derzeit eingeschränkt aufgrund des Bauwerkszustandes auf knapp 2 m). Mit der deutlich größeren Nutzbreite ist die Brücke großzügig geplant. Die Nutzerfrequenz ist nicht sehr hoch, da von Meverode aus hauptsächlich die Okerbrücke an der Straße Grund genutzt wird. Entsprechend den anschließenden Wegen wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auch auf der Brücke beibehalten. Die Anbindungen an die Bestandswege werden soweit möglich optimiert.
- Heidbergstieg  
Vor Planungsbeginn wird die genaue zukünftige Lage und die erforderliche Brückenlänge geklärt, da die Baukosten für eine Brückenlänge wie im Bestand sehr hoch sind, die eigentliche Gewässerquerung aber deutlich kürzer ist. Die Breite ist gemäß den ERA mit 4,00 m geplant. Die Freizeitwege im Anschluss sind nur ca. 3,00 m breit. Entsprechend den anschließenden Wegen wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auch auf der Brücke beibehalten. Die Anbindungen an die Bestandswege werden soweit möglich optimiert.

- Wabebrücke Grüner Jäger  
Die Brücke mit einer untergeordneten Wegeverbindung liegt innerhalb eines Waldgebietes, mit schmalen Anschlusswegen von ca. 2,50 m Breite. Die Nutzbreite für den Neubau beträgt 3,00 m (Bestand 1,75 m). Eine gute Anbindung an die Bestandswege ist gegeben. Entsprechend den anschließenden Wegen wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auch auf der Brücke beibehalten. Die Planung wurde bereits beschlossen (DS 15-00653), das Projekt wurde aber wegen vorrangiger anderer Projekte zunächst zurückgestellt.
- Brücke Rühme-Kralenriede  
Die Brücke mit einer untergeordneten Wegeverbindung verbindet die Ortsteile Rühme und Kralenriede miteinander. Schon mehrfach wurde durch die Stadtbezirke ein Neu- oder Umbau der Brücke gewünscht, da die Querungsmöglichkeit durch die Treppen an der Brücke für mobilitätseingeschränkte Personen nicht gegeben ist. Im Zuge der Schunter-Renaturierung kann nun auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Projektes diesem Wunsch durch einen Neubau entsprochen werden. Hier ist zwar die Bauwerksnote relativ gut, es wird jedoch die Chance der Renaturierung mit der Förderung genutzt, um die Verbindung barrierefrei zu machen. Die Anschlusswege sind mit ca. 2,5 m eher schmal und aufgrund der Grundstückverfügbarkeit nicht zu verbreitern. Die Neubauplanung sieht eine Nutzbreite von 2,50 m (Bestand 2,10 m), abweichend von der ERA vor, da die zur Verfügung stehenden Grundstücke keine größere Breite zulassen und da die Nutzerfrequenz niedrig ist. Die Anbindungen an die Bestandswege werden im Zuge der Baumaßnahme verbessert. Entsprechend den anschließenden Wegen wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auch auf der Brücke beibehalten.
- Schunterbrücke Gieseberg, Brückenneubau  
Die neu zu planende Brücke im renaturierten Bereich der Schunter verbessert die Verbindung der umliegenden Ortsteile untereinander. Da die erwartete Nutzerfrequenz eher gering ist, wird abweichend von den ERA eine Nutzbreite von 2,50 m als ausreichend erachtet. Die Bestandswege werden im Zuge der Baumaßnahme angebunden. Entsprechend den anschließenden Wegen wird die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auch auf der Brücke beibehalten.

### Zu Frage 3:

Es gibt drei Radschnellweg-Verbindungen, die in der nächsten Zeit geplant werden sollen:

- Braunschweig – Wolfsburg
- Braunschweig – Wolfenbüttel / Salzgitter-Thiede
- Braunschweig – Vechelde.

Für alle drei Strecken gibt es durch den Regionalverband Braunschweig beauftragte Machbarkeitsstudien, aber noch keine konkreten Trassenplanungen.

In den Machbarkeitsstudien liegen die Trassen (BS-WOB und BS-WF/SZ) zwar in räumlicher Nähe zu den Brücken Schrotweg und Gieseberg, queren die Gewässer der Schunter und der Oker jedoch an deutlich anderer Stelle. Die Querung der Schunter ist sogar erst in Lehre geplant. Der Radschnellweg BS-Vechelde liegt nicht im Bereich der genannten Brücken.

Die Möglichkeit, dass durch Verlegung der genannten Brücken das Radschnellwegenetz profitieren würde und sich damit evtl. auch eine bessere Vernetzung/Verbindung der Stadtbezirke mit dem Fahrrad realisieren ließe, sieht die Verwaltung daher nicht.

Unabhängig davon, dass die genannten Brücken nicht zu den vorgesehenen Radschnellwegstrecken passen, wäre auch zu beachten, dass Radschnellwege als die

höchste Kategorie von Radverkehrsverbindungen eine völlig andere Dimension haben als die Wege, in deren Verlauf die hier genannten Brücken liegen. Die Ausbaustandards passen nicht zusammen.

Auch unabhängig von den Radschnellwegen sieht die Verwaltung bei keiner der genannten Brücken einen Vorteil durch eine Verlagerung der Brücke.

Leuer

**Anlage/n:**

keine