

Betreff:

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Rad- und Fußverkehr im Bereich der Einmündung Ebertallee/Georg-Westermann-Allee/prov. Ringgleis

Organisationseinheit:

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.03.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

10.03.2021

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung und der Realisierung der Querungshilfen an der Kreuzung **Ebertallee/Georg-Westermann-Allee** wird entsprechend der Anlage der Beschlussvorlage 21-15379 mit Verlängerung der Rampenlängen gemäß der Beschlussvorlage 21-15379-01 zugestimmt.“

Sachverhalt:**Anlass**

Wegen der besonderen Bedeutung dieser Ringgleiswegquerung hat die Verwaltung die Braunschweiger Fahrradverbände um Stellungnahme zur Beschlussvorlage 21-15379 gebeten. Die Fahrradverbände haben eine Stellungnahme abgegeben (s. Anlage).

Stellungnahme der Verwaltung zur Stellungnahme der Fahrradverbände

Zu 1 a), b), und c)

Die Verbände schlagen eine komplette Neuaufteilung des Straßenquerschnitts vor. Eine Neuaufteilung ist grundsätzlich denkbar und würde deshalb im Zuge eines vollständigen Straßenausbaus auf jeden Fall geprüft. Dabei wären insbesondere auch die Lage und der Querschnitt der angrenzenden Brücken zu berücksichtigen.

Bei der jetzt vorliegenden Planung handelt es sich aber um eine punktuelle Verbesserung für den Radverkehr, konkret um die Schaffung einer Querungshilfe im Zuge des provisorischen Ringgleisweges. In diesem Rahmen ist eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts finanziell nicht umsetzbar. Auch die vorgeschlagene räumlich auf den Bereich der Querungshilfen begrenzte Neuaufteilung würde den finanziellen Umfang des Projektes wegen der notwendigen Fahrbahnverziehungen und der Höhenverhältnisse vervielfachen.

Zu 2 a)

Die Abbiegeradien wurden bereits deutlich reduziert, müssen aber auch für größere LKW geeignet sein, da diese Fahrzeuge andernfalls den Gehweg und den danebenliegenden Radweg überfahren würden, was nicht vertretbar ist. Daher ist die angeregte weitere Reduzierung der Radien nicht möglich.

Zu 2 b) und 2 c)

Der Radweg ist durchgehend in Asphalt ausgeführt und wird auf Fahrbahnniveau direkt neben dem KFZ-Verkehr in dessen unmittelbaren Sichtbereich geführt. Dies erfolgt ERA-konform durch eine langgezogene Rampe, die stoßfrei befahren werden kann. Die Stellungnahme der Verbände wurde zum Anlass genommen, die Rampenlänge von 2 m auf 3 m zu verlängern, um das Fahren darauf noch flüssiger zu gestalten.

Zu 2 d)

Der Radweg wird gemäß dem Ziele und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ ohne Bordsteinkanten im Verlauf hergestellt. Auf die üblichen Gossen kann nicht verzichtet werden, da Sie an dieser Stelle die Entwässerung der Fahrbahn und des Radwegs sicherstellen.

Zu 3 a)

Die Breite der Insel beträgt 2,50 m. Dieses Maß entspricht den Richtlinien und hat sich bewährt. Im konkreten Fall ist eine weitere Verbreiterung ohne grundlegenden Straßenumbau wegen der begrenzten Gesamtfahrbahnbreite nicht realisierbar. Die Fahrstreifen werden wegen des Busverkehrs nicht noch schmäler ausgeführt. Die Breite der Wartefläche auf der Insel überschreitet mit 5,50 m deutlich das Mindestmaß nach Regelwerk von 4,00 m. Damit bestehen überdurchschnittlich gute Möglichkeiten, auch mit besonders langen Fahrrädern und solchen mit Anhänger die Insel zu nutzen.

Zu 4 a) und 4 b)

Auch in diesem Bereich wird der Radweg stoßfrei ausgeführt. Auch hier werden auf Grundlage der Stellungnahme der Verbände die Rampenlängen auf ca. 3 m vergrößert, um noch flüssigeres Fahren zu ermöglichen. Diese Insel wird deutlich weniger genutzt werden als die Insel im Zuge des Ringgleisweges. Daher hält die Verwaltung die hier gewählten Regelmaße für angemessen.

Anhörung des Stadtbezirksrates 120 Östliches Ringgebiet

Pandemiebedingt erfolgte eine Anhörung gemäß § 182 Abs. 2 Nr. 7 NKomVG.

Die Bezirksbürgermeisterin Frau Hahn hat Zustimmung zur Beschlussvorlage übermittelt.

Leuer

Anlage:

Stellungnahme der Radverkehrsverbände

info@adfc-braunschweig.de

vorstand@bs-forum.de

team@fahrradstadt-braunschweig.de

braunschweig@vcd.org

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Braunschweig, 05.03.2021

Planung provisorische Ringgleisquerung über die Ebertallee (DS 21-15379)

Stellungnahme des ADFC, braunschweiger forum, Initiative Fahrradstadt Braunschweig und VCD

Sehr geehrte Herren Benscheidt und Pottgießer,

vielen Dank für Ihre Anfrage mit Bitte um Stellungnahme zu dem o.g. Projekt. Wir nehmen wie folgt Stellung.

- 1) Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Ebertallee zwischen Einmündung Ringgleis und Querungshilfe
 - a) Ziel muss es sein, dass auf **beiden Seiten** die **Radwege durchgehend** verlaufen. Eine **Unterbrechung** durch einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, wie auf der Nordseite geplant, ist nicht hinzunehmen und ist an dieser Stelle **vermeidbar**. Auf der südlichen Straßenseite (Einrichtungsradweg) beträgt die Breite der Nebenanlagen 5,50 m + 2,80 m = 8,30 m, auf der nördlichen Straßenseite (Zweirichtungsradweg) nur 5,00 m.
 - b) Es steht folgende **Gesamtbreite** zur Verfügung: 5,00 + 3,30 + 2,50 + 3,30 + 2,80 + 5,50 = 22,40 m. Wir **schlagen folgende Aufteilung** von Nord nach Süd **vor**:
Gehweg 3,00 m
Radweg 3,20 m (Zwei-Richtungs-Radweg bis zur Querungshilfe)
Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
Fahrbahn 3,30 m
Mittelinsel 3,00 m
Fahrbahn 3,30 m
Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
Radweg 2,30 m
Gehweg 3,00 m

Summe: 22,1 m (30 cm übrig)
 - c) Die sich daraus ergebende **Verschwenkung der Fahrbahn** reduziert zudem die Kfz-Geschwindigkeit, was der Sicherheit im Bereich der drei Querungshilfen zugutekommt.
- 2) Einmündung der Georg-Westermann-Allee
 - a) Die **Geometrie** der Kreuzung begünstigt aktuell **schnelles Abbiegen von Kfz**, wodurch zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gefährdet werden. Eine **Reduzierung der Abbiegeradien** zur Herstellung besserer Sichtverhältnisse und Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten wird

begrüßt. Die Radianen der Einmündung Georg-Westermann-Allee **sollten jedoch von 12 m auf 8 m reduziert werden.**

- b) Im Plan wird der bevorrechtigte Radweg durch die untergeordnete Einmündung unterbrochen. Gemäß Ziele- und Maßnahmenkatalog sind **Radwege** jedoch **über Einmündungen hinweg durchgehend** und **höhengleich** zu gestalten.
 - c) Falls hier abweichend aufgrund des Außerortscharakters der **Radweg** auf das Niveau der Fahrbahn **abgesenkt** werden soll und nicht umgekehrt, sind **Rampen** für den Radweg erforderlich. Diese sind so komfortabel auszuführen wie möglich, so dass der Eindruck von **Höhengleichheit** und **Stoßfreiheit** entsteht. Das **Gefälle** sollte hierbei ca. **4-6 %** nicht überschreiten (ERA 11.1.6). Die Rampenlängen des Radwegs sollte also je ca. 2-3 m betragen.
 - d) Der **bevorrechtigte Radweg** ist **nicht** durch Borde oder Rinnen **zu unterbrechen**, analog zur bevorrechtigten Kfz-Fahrbahn. Die Radwege sind in Asphalt durchzuziehen.
- 3) Querungshilfe Ebertallee im Zuge des provisorischen Ringgleises
- a) **Grundsätzlich** wird die Anpassung und Verbesserung der bestehenden Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr **begrüßt**. Eine **Aufstellfläche** von 2,50 m Breite ist jedoch knapp bemessen, insbesondere für Lastenfahrräder und Räder mit Anhänger (vgl. ERA 2.2.5), mit denen im Verlauf des Ringgleises verstärkt zu rechnen ist. Es sollte geprüft werden, die Querungshilfe um 50 cm auf **3 m Breite** zulasten der Fahrbahnbreiten zu **erhöhen**, indem diese nach Süden versetzt wird.

Wir erlauben uns zudem zwei Hinweise zur Querungshilfe „Am Nußberg“ über die Ebertallee, die bereits beschlossen wurde (Vorlage 19-11303), jedoch mit der vorliegenden Planung konkretisiert dargestellt wird.

- 4) Querungshilfe „Am Nußberg“
- a) **Grundsätzlich** wird die Anpassung und Verbesserung der bestehenden Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr **begrüßt**. Eine **Aufstellfläche** von 2,50 m Breite ist jedoch knapp bemessen, insbesondere für Lastenfahrräder und Räder mit Anhänger (vgl. ERA 2.2.5). Es sollte geprüft werden, die Querungshilfe um 50 cm auf **3 m Breite** zulasten der Fahrbahnbreiten zu **erhöhen**.
 - b) Der Planung zufolge soll der **Radweg** auf einer Strecke von 4 m mit Rampen **auf Fahrbahniveau abgesenkt** werden, um eine Querung mit differenzierter Bordhöhe zu realisieren. Dieser Abschnitt ist hinsichtlich **Kontinuität** des Radweges sowie Länge und Gefälle der Rampen **so zu gestalten**, dass er **keine Störung** darstellt. Dafür sollte das **Gefälle** der Rampen auch hier ca. **4-6 %** nicht überschreiten und **stoßfrei** befahrbar sein (ERA 11.1.6). Die Rampenlängen des Radwegs sollten also je ca. 2-3 m betragen. Der Asphalt des Radweges inkl. sichtbarem, versenktem Bord zur Kfz-Fahrbahn hin sollte **„durchlaufen“**. Der **Eindruck eines „Auf und Ab“**, wie bspw. an der Einmündung Fichtengrund / Salzdahlumer Str. ist in jedem Fall **zu vermeiden**.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Schütte (ADFC)

Lars Christian Lund (Initiative Fahrradstadt Braunschweig)

Frank Tristram (VCD)

Arndt Gutzeit (braunschweiger forum)