

Betreff:**Ideenportal - Vorrangregelung am Ringgleis
Änderungsantrag zur Vorlage 21-17457****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

10.10.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

11.10.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN vom 05.10.2022 nimmt die Verwaltung ergänzend zur Ursprungsvorlage wie folgt Stellung:

Das in der Beschlussvorlage Nr. 21-17457 grundlegende Prinzip, für den Ringgleisweg als Freizeitweg (mit Fuß- und Radverkehr auf einer gemeinsamen Fläche) keine verkehrsrechtliche Bevorrechtigung gegenüber der zu kreuzenden Straßen anzugeben, sollte um eine klare und einheitliche Führung dieses Weges zu gewährleisten, aufrechterhalten bleiben.

Die Gesamtkonzeption sieht die Ausweisung des Ringgleises als einen Weg, der gleichberechtigt von Fuß- und Radverkehr in gegenseitiger Rücksichtnahme genutzt werden soll, vor.

Wollte man Vorrang für den Radverkehr auf dem Ringgleisweg erreichen, dann müsste man eine normale Kreuzung Radweg/Querstraße bauen. Idealerweise in allen vier Knotenarmen asphaltiert, damit es auch wie eine normale Kreuzung aussieht. Der Fußverkehr bräuchte dann (möglichst beidseitig) Gehwege. Dadurch würden Charakter und Charme des Ringgleisweges gerade in den Kreuzungsbereichen verloren gehen. Im Übergangsbereich zwischen kombinierter und getrennter Führung müsste durch taktile Elemente die Führung Sehbehinderter unterstützt werden.

Daher hält die Verwaltung den Vorschlag, abweichende Regelung exemplarisch anzugeben, nicht für zielführend. Vielmehr besteht die Auffassung, dass die aktuell einheitliche Vorfahrtregelung entlang des gesamten Ringgleises zu einer guten, verständlichen und insbesondere unfallarmen Abwicklung beiträgt. Diese Einheitlichkeit an wenigen Querstraßen zu durchbrechen, trägt nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

An dem in der Anfrage dargestellten Beispiel am Julius-Trip-Ring werden im Kreuzungsbereich der Fuß- und der Radverkehr getrennt geführt (die rote Fläche ist mit Piktogrammen nur für den Radverkehr vorgesehen, der Fußverkehr muss offensichtlich über enge Restzwischenräume laufen). Durch die fehlende bauliche Umsetzung ist die Führung des Fußverkehrs aber nicht klar erkennbar. Die Materialanordnung Pflaster/Asphalt steht im Widerspruch zur Vorfahrtregelung. Die Lösung überzeugt nicht.

Im zweiten Beispiel quert ein reiner Radweg. Dieses Beispiel passt nicht zur Braunschweiger Situation am Ringgleis.

Grundsätzlich hält die Verwaltung bevorrechtigte Querungen für den Radverkehr für eines

der geeigneten Instrumente zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf Radvorngrouten oder Radschnellverbindungen innerhalb des Alltagsradverkehrsnetzes. Dieses Netz befindet sich aktuell im Zusammenhang mit der Entwicklung des Mobilitätsentwicklungsplanes für die Stadt Braunschweig in Bearbeitung.

Leuer

Anlage/n:

keine