

Betreff:

Brodweg - Zukünftige Verkehrsführungen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 27.01.2023
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.01.2023	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 11.01.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die DB AG hat die alte Bahnbrücke über den Brodweg nach Beschluss des Rates (DS 19-11969 vom 30.10.2019) in denselben Querschnittsmaßen durch einen Neubau ersetzt. Dieser Neubau wird in den nächsten Monaten in Betrieb genommen werden. Während der baubedingten längerfristigen Sperrung des Brodwegs hat der Rat den Ausbau des Ringgleisweges in diesem Bereich beschlossen (DS 22-17921-01 vom 11.03.2022). Dafür ist der Bau einer Einmündung des Ringgleises in den Brodweg erforderlich. Die Planung dieser Einmündung setzt aber die Kenntnis der zukünftigen Aufgabe und Funktion des Brodwegs für den Radverkehr und den MIV voraus.

Eigene Wege für den Radverkehr in diesem Bereich zu schaffen setzt einen erheblichen Eingriff in den Kfz-Verkehr voraus, der bis zur Sperrung des Brodwegs für den Kfz-Verkehr führen könnte.

Die Verwaltung schlägt nun vor, im Rahmen der Modellrechnungen für die Zukunftsszenarien des MEP die Wirkungen einer Schließung des Brodwegs für den MIV zu prüfen und anschließend dem Rat einen Vorschlag zu unterbreiten.

Dies vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Anfragen wie folgt:

Zu 1. Der Verwaltung liegen keine konkreten Zahlen aus den angrenzenden Straßen, auf die sich der Verkehr des gesperrten Brodwegs verlagert hat, vor.

Zu 2. Die Verwaltung vermutet, dass sich Radfahrende, besonders die in der Anfrage benannten Gruppen, auf der Fahrbahn zusammen mit dem MIV fahrend nicht wohl oder sicher fühlen, obwohl es objektiv kein Sicherheitsdefizit gibt. Zur Erhöhung dieser subjektiven Sicherheitswahrnehmung müssten beidseitig Radverkehrsanlagen gebaut oder der motorisierte Verkehr (ggf. bis auf sehr wenige Kfz, nur noch Anlieger) reduziert werden. Ein Radwegbau würde zu erheblichen liegenschaftlichen Problemen führen, da die städtische Parzelle nicht breit genug ist und Grunderwerb erforderlich wäre. Nach aller Erfahrung wird ein durchgängiger Flächenerwerb von Privaten nicht gelingen.

Zu 3. Unter der Brücke wären separate Radverkehrsanlagen nur möglich, wenn diese Flächen zu Lasten der Fahrbahn gewonnen werden. Eine Kfz-Verkehrsführung ist

dann maximal nur noch einspurig möglich. Dieses wäre je nach Funktion des Brodweges für den Kfz-Verkehr nicht leistungsfähig.

Leuer

Anlage/n:

keine