

Betreff:**Am Wendendorf: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

23.02.2023

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung) | 28.02.2023 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung) | 03.03.2023 | Ö |

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau einer Querung der Straße Am Wendendorf wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Straße Am Wendendorf um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Im Zuge der Verbesserung der Wallringroute für Radfahrende (Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“) soll die Querungssituation über die Straße Am Wendendorf in Höhe Wendendorfwall verbessert werden.

Planung

Zunächst war die Frage zu klären, an welcher Stelle eine gesicherte Querung der Straße Am Wendendorf zu einer möglichst großen Verbesserung für den Radverkehr führt. Dabei sind auch andere Aspekte in diesem denkmalpflegerisch und stadtgestalterisch wertvollen Raum angemessen zu berücksichtigen.

Folgende Ansätze wurden dazu überprüft:

- Vollsignalisierung der Kreuzung Am Wendendorf/Am Gaußberg/Wendendorfwall
- Signalisierte Überwege jeweils unmittelbar nördlich und südlich der Kreuzung
- Signalisierter Überweg nur unmittelbar südlich der Kreuzung

Diese naheliegenden Ansätze, die Querung direkt im Zuge des Wallringes zwischen dem Wendendorfwall und der Straße Am Gaußberg zu planen, stieß bei der Detailbetrachtung auf einige Probleme. Bei der Signalisierung des Knotenpunktes und der Überwege entsteht ein großer zusätzlicher Flächenbedarf für die Schaffung der notwendigen Aufstellflächen, die trotzdem nicht zu befriedigenden Lösungen für den Radverkehr führten. Allen diesen untersuchten Lösungsansätzen gemein ist die mehr oder weniger große Anzahl von Lichtsignalmasten, Markierungen und die gestalterisch sehr auffälligen taktilen Sehbehindertenleiteinrichtungen mitten in einem denkmalpflegerisch sehr sensiblen Bereich.

Das war in verträglicher Weise nicht in Einklang mit dem Denkmalschutz zu bringen. Darüber hinaus stellt die Fahrbeziehung durch die Straße Am Gaußberg auch eine umwegige Route für den Radverkehr dar, so dass nicht sicher ist, dass Radfahrende dieses Angebot nutzen würden.

In dieser Situation wurde der Austausch mit den Radverkehrsverbänden gesucht. Es entstand ein Lösungsansatz, die Querung in Richtung Schubertstraße zu verlegen (siehe Anlage). Diese Planung trennt die Einmündung der Straßen Wendentorwall und Am Gaußberg von der Lichtsignalanlage (LSA) der Querungsstelle und ermöglicht dadurch die Realisierung relativ großer Flächen, die den querungswilligen Radfahrenden hier zur Verfügung stehen. Außerdem ist damit der umwegarme Weg durch die Schubertstraße (wenig befahren, asphaltiert, ausreichend breit für eine Fahrradstraße, direkt auf den Wallring führend) für die Radfahrenden intuitiv dargestellt. Die LSA-Steuerung einer einfachen Querung ist mit erheblich geringeren Verlustzeiten behaftet als eine Vollsignalisierung einer Kreuzung.

Die Planung beginnt nördlich des Knotens Am Wendentor/Wendentorwall/Am Gaußberg und endet an der Einmündung Schubertstraße. Die Planung umfasst die Anlage von Radwegen weitgehend in der vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Breite von 2,30 m für Einrichtungsradwege und 3,20 m für Zweirichtungsradwege. Außerdem soll nördlich der Einmündung Schubertstraße eine LSA-gesicherte Querung für Radfahrer und Fußgänger angelegt werden. Um die zur Anlage der Geh- und Radwege notwendigen Breiten zu generieren wird die Fahrbahnbreite auf jeweils eine Richtungsfahrbahn reduziert.

Informationsveranstaltung

Am 31.01.2023 hat eine Informationsveranstaltung stattgefunden, zu der die Verwaltung über die Medien eingeladen hatte. Erschienen waren etwa 50 Bürgerinnen und Bürger, die sich an der zeitweise kontroversen Diskussion sachlich und konstruktiv beteiligten. Folgende Punkte wurden angesprochen:

Es wurde der Vorschlag unterbreitet gegenüber der Schubertstraße eine Absenkung für den Radverkehr zu bauen, damit in der Schwachverkehrszeit ein direktes Queren der Straße Am Wendentor möglich wird. Die Verwaltung hat diese Anregung in den Plan übernommen.

Es wurde die Sorge formuliert, dass durch die Reduzierung auf 2 Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 100 m Verkehrsprobleme ausgelöst würden. Dazu ist festzustellen, dass im Herbst letzten Jahres durch Leitungsbauarbeiten für mehrere Wochen genau diese Verkehrssituation bestanden hat und es nicht zu Problemen gekommen ist. Deshalb ist die Verwaltung davon überzeugt, dass auch die Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr nicht zu einer gravierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt zum Beispiel für den ÖPNV und den Kraftfahrzeugverkehr führen wird.

Es gab viele Nachfragen zur Art der Signalisierung. Die Verwaltung hält eine Rücksichtnahme auf die Stadtbahnbevorrechtigung für unbedingt erforderlich. Eine danach erfolgende Priorisierung des querenden Radverkehrs wäre grundsätzlich über Anforderung in unterschiedlichen Priorisierungsstufen möglich. Hierbei ist immer eine Abwägung gegen die Bedarfe anderer Verkehrsteilnehmer vorzunehmen.

Es gab sehr breiten Konsens zur Notwendigkeit einer Querung, jedoch Kontroversen hinsichtlich der richtigen Stelle einer Radverkehrsquerung. Die vorgeschlagene Lösung sei zu kompliziert, eine Querung direkt im Zuge des Wallrings viel einfacher. Wie bereits ausgeführt, sprachen einige Gründe gegen die signalisierte Querung im denkmalgeschützten Bereich. Der vorliegende Vorschlag der Verwaltung ist eine begreifbare, funktionierende und sichere Radverkehrslösung.

Vorgeschlagen wurde, die Realisierung der Planung auszusetzen, bis über eine eventuelle Veloroute im Zuge der Wendenstraße/Am Wendentor entschieden sei. Planungstheoretisch ist es nachvollziehbar zunächst im MEP die Bedarfe an Velorouten zu diskutieren und zu

beschließen, daraus konkrete Straßen herauszuarbeiten, in denen dann Velorouten geplant werden. Diese Veloroutenplanung würde dann mit den Inhalten des jetzigen Planungsvorschages abgeglichen und danach erst die Realisierung vorgeschlagen. Die Möglichkeit einer Zurückstellung der vorgelegten Planung der Fußgänger- und Radverkehrsquerung ist mit Gremienbeschluss durchaus vorstellbar. Die Verwaltung schlägt dieses jedoch nicht vor, um das Ziel der Verbesserung des Rad- (und Fuß-)verkehrs im Zuge des Wallrings nicht zu verzögern.

Das Linkseinbiegen in die Schubertstraße bleibt wie die Linkseinbiegemöglichkeit in den Wendentorwall erhalten. Wenn es durch die einstreifige Verkehrsführung hier zu Problemen käme, könnte das Linkseinbiegen hier untersagt werden. Sehr viele Anwesende sprachen sich für eine weitergehende Verkehrsberuhigung auf dem Wendentorwall aus.

In der Zusammenfassung lassen sich vor allem drei Dinge aus der Bürgerinformation benennen:

1. Eine Radverkehrsquerung wird mit breiter Mehrheit begrüßt, nicht von allen an dieser Stelle.
2. Von Einigen wird eine „einfache“ Querung Wendentorwall/Am Gaußberg gefordert, die jedoch nicht einfach ist und zu erheblichen stadtgestalterischen und denkmalpflegerischen Problemen führt.
3. Es gibt einige Stimmen, die eine Gesamtplanung mit einer angenommenen Veloroute Wendenstraße/Am Wendentor vorschlagen.

Die Verwaltung hatte nach der Veranstaltung den Eindruck, dass trotz vorhandener inhaltlicher Meinungsunterschiede die Planung einer Querung sehr positiv aufgegriffen wurde.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 560.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660154 unter Verwendung von Deckungsmitteln aus dem Programm 14 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2024 durchgeführt werden.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan

