

Betreff:

Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.08.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.09.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit der Drucksache „Mobilitätsentwicklungsplan – Sachstand Strategische Hauptnetze“ (22-20048) wurde unter anderem der erste Entwurf des strategischen Hauptnetzes Radverkehr vorgestellt. Ergänzend dazu soll an dieser Stelle der aktuelle aber noch vorläufige Arbeitsstand der Entwicklung eines Veloroutennetzes vorgestellt werden.

Hintergrund

Das Hauptnetz Radverkehr definiert die strategischen Hauptachsen, auf denen die Verkehre perspektivisch gebündelt und gelenkt werden sollen. Die Hauptachsen ermöglichen schnelle und möglichst direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen.

Für den Bereich Radverkehr soll aus dem strategischen Hauptnetz das Veloroutennetz abgeleitet werden. Dieses Ziel ist auch im Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ unter Maßnahme 3 hinterlegt (20-13342-02). Es soll ein hochwertiges radiales Veloroutennetz erstellt werden, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet. Velorouten sind dabei als besonders komfortabel ausgebaute, für alle Altersgruppen sicher befahrbare und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr zu verstehen.

Wie bereits in Drucksache 22-20048 ausgeführt, soll das Veloroutennetz Teil des Hauptverbindungsnetzes sein. Insgesamt wird darauf verwiesen, dass der aktuelle Arbeitsstand keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt und die Umlegung der ermittelten Nachfragebeziehungen des strategischen Hauptnetzes nicht straßenscharf erfolgt.

Im Kontext der noch bevorstehenden Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze (Rad, ÖPNV, MIV) kann es je nach Zukunftsszenario und den jeweils enthaltenen Maßnahmen dazu kommen, dass ein Umverlegen von strategischen Routen erforderlich wird. Potenziell können die Routen aller drei Verkehrsträger verlegt werden. Für eine abschließende Einschätzung gilt es, die finalen Ergebnisse des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) abzuwarten.

Methodik

Das im MEP erarbeitete strategische Hauptnetz des Radverkehrs priorisiert Routen nach dem Prinzip von Hauptverbindungs-, Hapterschließungs- und Hauptergänzungsnetzen. Auf dieser Grundlage wurde ein Vorschlag für das künftige Veloroutennetz abgeleitet. Dabei sind potenziell ermittelte Verläufe von Velorouten Streckenverläufen im Hauptverbindungsnetz zugeordnet. Jedoch ist nicht jede Route im Hauptverbindungsnetz direkt eine Veloroute.

Die Qualifizierung einer Route als Veloroute basiert auf der Bedeutung der Quelle-Ziel-Beziehungen und den Radial- und Tangentialverbindungen, die ermöglicht werden. Es wurde darauf geachtet, dass Bezirke/Stadtteilzentren mit hohen Einwohnerzahlen und wichtige Ziele angebunden werden. Außerdem sollen bezirksübergreifende Verbindungsdefizite geschlossen werden.

Arbeitsstand bezüglich der Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig

An dieser Stelle soll ein Einblick in den Arbeitsstand der Entwicklung des Veloroutennetzes gegeben werden, der zum aktuellen Zeitpunkt ebenfalls keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt. Im Rahmen der weiteren Entwicklungsschritte werden sich noch Modifizierungen ergeben. Ein finales Netz der Veloroutenkorridore wird erst im Anschluss an die Fertigstellung des MEP vorgelegt werden können.

Bei der bisherigen Erarbeitung wurde unter anderem der Vorschlag der Mobilitätsverbände für ein Veloroutennetz aus dem Februar 2021 einbezogen. Ein nennenswerter Teil der dort genannten Routenvorschläge ist deckungsgleich mit dem hier vorgelegten Arbeitsstand.

Abweichungen zwischen dem Vorschlag des Veloroutennetzes der Mobilitätsverbände und dem der Verwaltung lassen sich der Karte im Anhang entnehmen. Ferner hinterlegt sind die Korridore für die Radschnellwege. Zudem sind in der Anlage in orange drei weitere noch zu prüfende Veloroutenkorridore dargestellt. Darüber hinaus sind die Übergabepunkte des im Regionalen Radverkehrskonzept hinterlegten Netzes als Orientierung für potenzielle interregionale Weiterführungen der Verbindungen dargestellt.

Die auf dem Plan in der Anlage in Gelb hinterlegten Veloroutenkorridore sind in Anlehnung an das Zifferblatt einer Uhr mit einer Nummerierung versehen. Mit dieser Benennung wird dem Vorschlag der Mobilitätsverbände gefolgt. Im Sinne des aktuellen Arbeitsstandes gäbe es zehn Velorouten zu berücksichtigen. Acht davon werden als radiale Routen und zwei als tangential geführt. Für diesen Bedarf würde sich die folgende Nummerierung ergeben:

Veloroute 1: Wallring – Hondelage bzw. Flughafen
Veloroute 3: Wallring – Volkmarode
Veloroute 4: Wallring – Schöppenstedter Turm
Veloroute 5: Wallring – Südstadt
Veloroute 6: Wallring – Stadtgrenze Wolfenbüttel
Veloroute 8: Wallring – Broitzem
Veloroute 10: Wallring – Kanzlerfeld
Veloroute 12: Wallring – Wenden
Veloroute „W“ Wallring
Veloroute „A“ Außentangente

In Abhängigkeit von der Prüfung möglicher weiterer Veloroutenkorridore und der Realisierung der Radschnellwege muss die Nummerierung ggf. noch einmal angepasst werden. Da die Federführung für die Realisierung der Radschnellwege beim Regionalverband Großraum Braunschweig liegt, werden sie in Bezug auf die Entwicklung des Veloroutennetzes vorrangig nicht mit betrachtet.

Mit Drucksache 21-15700 wurde die pilothafte Veloroute vom Schloss bis zum Schöppenstedter Turm (Veloroute 4) beschlossen und mit Drucksache 23-20323 die Veloroute Wallring („W“). Die Planungen für diese beiden Routen werden aktuell durch die Verwaltung konkretisiert.

Bis auf diese beiden Routen sind die aufgeführten Routen als vorläufige Korridore für die künftigen Routen zu verstehen, deren Anfangs- und Endpunkte erst im Rahmen einer Beschlussfassung zu konkretisieren sind.

Ausblick

Im Falle der Realisierung eines Korridors als Veloroute gilt es, konkrete Planungen hinsichtlich des Verlaufs auf Basis der Definition für Velorouten in Braunschweig (DS 21-15699) zu erstellen. Dafür müssen zusätzlich die Ergebnisse der Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage können sinnvolle Entscheidungen bezüglich des konkreten Routenverlaufs abgeleitet werden.

Im weiteren Planungsprozess können sich Abweichungen von den in der Anlage dargestellten Routenkorridoren ergeben, da die sukzessive Konkretisierung der Velorouten auf einer weiterführenden Planungsgrundlage als ausschließlich auf den Korridoren basieren wird.

Die weitere Priorisierung der nächsten zu planenden Velorouten soll in Abhängigkeit vom Bauprogramm erfolgen, d. h. wenn es sinnvolle Schnittmengen zwischen den Korridoren der Velorouten und der Zeitschiene von bevorstehenden Tiefbauprojekten gibt, sollen potenzielle Synergieeffekte genutzt werden. Zudem sollen diejenigen Routen mit einem hohen Radverkehrspotenzial im Fokus stehen und möglichst viele relevante Quellen und Ziele anbinden.

Vorgesehen ist, die Mobilitätsverbände im weiteren Prozess kontinuierlich einzubinden und zwar im Zuge der Überlagerung der Netze und Priorisierung weiterer Velorouten. Wie bereits im Vorfeld der Beschlüsse der ersten beiden Velorouten und dieser Mitteilungsvorlage werden sie auch weiterhin bei der Konkretisierung und Planung beteiligt.

Leuer

Anlage/n:

Arbeitsstand_Veloroutennetz_Juni 2023