

Betreff:

Situation auf der Kreuzstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

22.02.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

05.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 10.01.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Der AMTA hat im Dezember 2022 den von der Verwaltung vorgelegten „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig“ beschlossen (22-19984).

Dieser beinhaltet unter anderem Festlegungen zur Fahrgassenbreite für den Radverkehr (3,20 - 5,00 m, Regemaß 4,00 m) sowie zur Berücksichtigung von Sicherheitstrennstreifen zu angrenzenden Kfz-Parkflächen (0,75 m bei Längsparken, 1,00 m bei Schräg- und Senkrechtparken). Die vorgesehene Fahrgassenbreite von 4,00 m (3,20 m bei beengten Verhältnissen) berücksichtigt den Verkehrsraum von zwei jeweils nebeneinanderfahrenden Radfahrenden im Begegnungsverkehr, sodass die Fahrlinie beibehalten werden kann. Sicherheitstrennstreifen schützen Radfahrende vor sog. Dooring-Unfällen.

Seit Anfang 2023 läuft die Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen, zu der auch die Kreuzstraße im benannten Abschnitt zählt, und der Fahrradzone auf Grundlage des neuen Qualitätsstandards.

Derzeit werden Varianten zur Umsetzung der verschiedenen Inhalte des Standards für jede bestehende Fahrradstraße sowie die Kreuzungspunkte erarbeitet.

Im Anschluss werden die Varianten bewertet, kategorisiert sowie priorisiert und im Rahmen eines Abschlussberichts dargestellt.

Der Abschlussbericht soll den politischen Gremien voraussichtlich im Sommer 2024 vorgelegt werden.

Die Verwaltung hat bei der Polizeiinspektion Braunschweig das Unfallgeschehen für den relevanten Bereich der Kreuzstraße erfragt. Demnach ereigneten sich im Jahr 2023 zwei Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Es handelte sich um einen Unfall zwischen zwei Radfahrenden durch verbotswidriges Rechtsüberholen sowie um einen Dooring-Unfall.

Dieses vorangestellt wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Eine Einbahnstraßenregelung unter Beibehaltung des derzeitigen öffentlichen Parkraums würde aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreite (ca. 7,30 m) sowie Fahrgassenbreite (ca. 3,30 m) keine signifikanten Verbesserungen für den Radverkehr mit sich bringen: aufgrund der Bedeutung der Kreuzstraße für den Radverkehr wird dieser hier weiterhin im Zweirichtungsverkehr geführt, sodass die gemäß Anfrage beschriebenen Situationen durch die Begegnung von Rad- und Kfz-Verkehr weiterhin bestehen bleiben würden.

Zu 2.:

Die Kreuzstraße weist im benannten Bereich beidseitig mehrere Grundstückszufahrten auf, die für den Begegnungsfall Pkw – Pkw bereits jetzt zum Ausweichen genutzt werden müssen. Zusätzliche Haltebuchten bzw. Ausweichstellen könnten den Verkehrsfluss und das Begegnen der Verkehre möglicherweise positiv beeinflussen, jedoch würde die Fahrgassenbreite zwischen den Ausweichstellen unverändert bleiben. Diese Lösung wird mit Blick auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss für den Radverkehr daher als nicht zielführend angesehen.

Die sicherste und komfortabelste Lösung für den Radverkehr stellt die Herstellung einer Fahrgasse von 4,00 m Breite gemäß Qualitätsstandard dar, zzgl. Sicherheitstrennstreifen von je 0,75 m zu parkenden Fahrzeugen.

Die erforderliche Fahrgassenbreite kann erreicht werden, wenn zukünftig lediglich auf einer Seite der Fahrbahn Flächen für das Kfz-Parken vorgesehen werden würden.

Aus Sicht der Verwaltung muss bei allen Überlegungen zur Kreuzstraße im Bereich zwischen Altstadtring und Bürgerstraße auch der in der Anfrage erwähnte und bereits als Einbahnstraße eingerichtete Abschnitt zwischen Bürgerstraße und Goslarsche Straße mit einbezogen werden, da dieser aufgrund der bestehenden Straßenquerschnittsaufteilung derzeit ebenfalls nicht die gemäß Qualitätsstandard erforderliche Fahrgassenbreite für den Radverkehr aufweist.

Detaillierte Betrachtungen und Handlungsempfehlungen zu den jeweiligen Abschnitten werden im o. g. Abschlussbericht zur Netzuntersuchung enthalten sein. Diese gilt es abzuwarten.

Zu 3.:

Im nahen Umfeld der Kreuzstraße befinden sich aktuell die Grundschulen Bürgerstraße, St. Joseph sowie Hohestieg. Neben der Kindertagesstätte St. Martini befinden sich zwischen Kreuzstraße und Madamenweg noch eine weitere Kindertagesstätte sowie eine Krippe. Zudem befindet sich die Realschule Sidonienstraße im Nahbereich.

Zu all diesen Einrichtungen finden Hol- und Bringverkehre statt, sodass das gesamte Areal bei der Fragestellung nach Haltepunkten für Elterntaxen, sog. Hol- und Bringzonen, einbezogen werden muss.

Der Runde Tisch „Sichere Schulwege in Braunschweig“ beschäftigt sich federführend mit der Einrichtung von möglichen Hol- und Bringzonen. Am Runden Tisch sitzen Vertreterinnen und Vertreter der Polizei, der Verkehrswacht, des ADAC, der Stadt Braunschweig, des Braunschweigischen Gemeinde-Unfallversicherungsverbandes (BS GUV), Stadtelternrat, Stadtschüler*innenrat und des Regionalen Landesamtes für Schule und Bildung (RLSB).

Bislang gibt es an drei Braunschweiger Grundschulen eine Hol- und Bringzone. Diese Schulen sind Projektschulen des Runden Tisches. Vor diesem Hintergrund wurden sie pilothaft mit einer Hol- und Bringzone ausgestattet (21-16963).

Die in diesem Rahmen gesammelten Erfahrungen und auch die Befunde aus anderen Kommunen zeigen, dass die Akzeptanz einer Hol- und Bringzone maßgeblich davon abhängt, ob Eltern an der Planung beteiligt werden. Daher spricht sich der Runde Tisch „Sichere Schulwege“ dafür aus, dass die Einrichtung weiterer Hol- und Bringzonen gemäß folgendem Prozess erfolgt:

- Wenn die Einrichtung von der Schule gewünscht wird, sollte die Schule selbst unter Mitwirkung von z. B. Mobilitätsbeauftragten, Schulelternrat, Kollegium Vorschläge für den Standort erarbeiten. Eine fachliche Unterstützung z. B. bezüglich der notwendigen Anforderungen für den Standort kann durch den Runden Tisch geleistet werden.
- Im Anschluss kann der Runde Tisch die Vorschläge aus verkehrlicher Perspektive prüfen und ggf. einen alternativen Vorschlag erarbeiten.

- Ist ein Standort gefunden, würde der Runde Tisch die erforderlichen Schilder beantragen und die Anordnung eines eingeschränkten Halteverbotes veranlassen.
- Die Schule wiederum muss nach Einrichtung der Hol- und Bringzone Umfeld und Schulgemeinschaft umfänglich und kontinuierlich über das Vorhandensein informieren, um eine Annahme und Akzeptanz des Angebots zu erreichen.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass vor dem Hintergrund der verkehrlichen Situation im Umfeld der oben genannten Schulstandorte die Einrichtung einer Hol- und Bringzone eine Herausforderung darstellt, die nicht ohne temporäre Einschränkung des vorhandenen Parkplatzangebots möglich sein wird. Nichtsdestotrotz steht es dem Stadtbezirksrat frei, die Schulen anzusprechen und die Bereitschaft abzufragen, ob mithilfe des Runden Tisches die Einrichtung solcher Zonen in Erwägung gezogen werden soll.

Eine Einrichtung von Hol- und Bringzonen explizit für Kitas wird durch den Runden Tisch „Sichere Schulwege“ nicht unterstützt, weil Kita-Kinder sich nicht selbstständig im Verkehr bewegen.

Wiegel

Anlage/n:

keine