

Betreff:**Sanierung der Adolfstraße (zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Campestraße)****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

18.09.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	24.09.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	22.10.2024	Ö

Beschluss:

„Der Planung der Adolfstraße (zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Campestraße) wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) 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 Adolfstraße um einen Beschluss über die Planung einer Straßenbaumaßnahme, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Die Adolfstraße ist Teil des übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen und der Braunschweig umschließenden Wallringanlagen, deren Bedeutung wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Die Adolfstraße befindet sich in dem o. a. Bereich durchgängig in einem baulich schlechten Zustand. Die Fahrbahn ist abgängig und auch die Gehwege sind sanierungsbedürftig. Zusätzlich entspricht der Aufbau der Straße nicht den technischen Anforderungen, die heute an Anliegerstraßen gestellt werden.

Unter diesen Voraussetzungen hat sich die Verwaltung dazu entschlossen, die Straße mit dem Ziel einer grundhaften Erneuerung zu überplanen.

Planung

Die Adolfstraße soll im Abschnitt zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Campestraße auf gesamter Breite erneuert werden.

Im Einmündungsbereich der Kurt-Schumacher-Straße werden Sinus-Rampensteine eingeplant, um eine ebenerdige Querung der Adolfstraße für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende zu ermöglichen. Alle Querungsstellen im Verlauf des o. g. Bereiches der Adolfstraße werden nach dem mit dem Behindertenbeirat vereinbarten Standard mit differenzierter Bordhöhe und taktilen Elementen ausgestattet.

Die Adolfstraße ist eine Fahrradstraße und wird nach dem vom AMTA beschlossenen „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen“ umgebaut. Das bedeutet im konkreten

Fall, dass die Planung eine 4,30 m breite asphaltierte Fahrgasse für den Radverkehr vorsieht. Daran schließt beidseitig ein 0,85 m breiter gepflasterter Sicherheitstreifen an, der im gleichen Material wie die Rinne ausgeführt werden soll. Um einen ausreichenden farblichen Kontrast - wie im Qualitätsstandard gefordert - zwischen der dunklen Fahrbahn und den dunkel gepflasterten 2,0 m breiten Parkstreifen zu gewährleisten, soll der Sicherheitstreifen aus einem hellen Natursteinpflaster hergestellt werden. Der Sicherheitstreifen wird im Begegnungsfall Pkw-Pkw überfahren und ist Teil der insgesamt 6,0 m breiten Fahrbahn. Am jeweiligen Beginn der Adolfstraße soll ein großes Piktogramm „Radverkehr“ auf der Fahrbahn markiert werden.

Die Materialauswahl orientiert sich am bereits sanierten mittleren Abschnitt der Adolfstraße. Die Parkstreifen sollen mit Basaltkleinpflaster hergestellt werden. Es sind Granitborde vorgesehen und die Gehwege werden mit Betonpflaster versehen. Die Gehwegbreiten variieren zwischen 2,50 m und 3,10 m. Im Bereich von Rimpaus Garten soll eine neue barrierefreie Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende entstehen.

Die Parkstreifen sollen von insgesamt 22 neuen Baumstandorten unterbrochen werden, die jeweils eine Fläche von mindestens 12 m² aufweisen. Die neuen Bäume - zur Förderung der Biodiversität handelt es sich um drei verschiedene Klimabaumarten - werden einen Stammumfang von 20 - 25 cm haben. Die Baumscheiben werden als bewässerte Baumscheiben hergestellt, was dem Schwammstadtprinzip entspricht. Vier Baumpaare sollen als sogenannte „Baumtore“ ausgebildet werden. Dies bedeutet, dass die Baumscheiben bis in den Sicherheitstreifen hineinreichen und die Fahrbahn auf 4,30 m einengen. Dies dient vorrangig der Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs, da an diesen Stellen kein Begegnungsverkehr Pkw-Pkw mehr möglich ist. Ein Begegnungsfall Pkw-Fahrrad ist auch innerhalb der Baumtore möglich.

Die Bestandsbäume weisen bereits starke Schädigungen, wie Stammrisse, vermehrte Totholzbildung und Wuchsstagnation, auf. Einige Bäume mussten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bereits entnommen werden, zudem sind in der jüngeren Vergangenheit zwei der Bäume unvorhersehbar umgestürzt. Die vorgesehene Straßensanierung bietet die Gelegenheit, den degenerativen und abgängigen Berg- und Spitzahornbestand durch vitale „Klimabäume“ auf modernen und zukunftsfähigen Baumstandorten zu ersetzen.

Im Gehwegbereich am Rand der Baumscheiben, wo sich keine Zufahrten oder Zuwege befinden, sind Fahrradanlehnbügel vorgesehen.

Informationsveranstaltung

Am 05.09.2024 hatte die Verwaltung die interessierten Anwohnerinnen und Anwohner zu einer Bürgerinformation eingeladen, um die Planung zu erläutern, Fragen zu beantworten und mit den Anwesenden zu diskutieren. Unter anderem wurden die folgenden Punkte diskutiert:

- „Gegenüber der geplanten Querung vor Rimpaus Garten befindet sich eine Grundstückszufahrt.“
→ Die Querung wurde verschoben und die Grundstückszufahrt berücksichtigt.
- „Sind E-Ladesäulen bei der Planung vorgesehen?“
→ Der Aufbau von E-Ladesäulen wurde durch einen Konzessionsvertrag vergeben und ist hier momentan nicht vorgesehen.
- „Die Baumtore werden von den Radfahrenden als gefährlich eingeschätzt.“
→ Die Einengung der Fahrbahn durch die Baumtore ist ein wesentlicher Bestandteil zur Geschwindigkeitsreduzierung und erhöht somit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.
- „An der Einmündung Kurt-Schumacher-Straße sollten Sinus-Rampensteine anstelle einer Aufpflasterung eingeplant werden.“
→ Wurde in die Planung übernommen.
- „Ist hier versickerungsfähiges Pflaster eingeplant und wird auf eine helle Gestaltung geachtet?“
→ Bei der Gestaltung wurde sich am bereits sanierten Abschnitt der Adolfstraße orientiert. Zusätzlich wurden die Vorgaben aus dem Qualitätsstandard beachtet. Der

Einsatz von versickerungsfähigem Pflaster wird bei der Stadt gerade anhand eines Projektes getestet und anschließend bewertet.

- „Eine Reduktion des MIV soll stärker forciert werden.“
→ Durch die Gestaltung der Straße nach dem Qualitätsstandard für Fahrradstraßen wird der Radverkehr in der Adolfstraße eindeutig priorisiert. Eine Reduktion durch z. B. einen Modalfilter ist hier nicht vorgesehen.
- „Das Pflaster im Kreuzungsbereich Campestraße überfriert stark.“
→ Insbesondere bei Temperaturen um den Gefrierpunkt kann es dazu kommen, dass der dunklere Asphalt sich bei Sonneneinstrahlung geringfügig schneller erwärmt und somit früher taut als das hellere Pflaster.
- „Zwischen den Häusern Nr. 40 und 41 soll eine Zufahrt beantragt werden.“
→ Die neue Zufahrt wurde in der Planung berücksichtigt.

Mit etwa 15 der Anwesenden entwickelte sich eine kontroverse Diskussion über die Notwendigkeit der Baumfällungen. Von den rund fünfzig interessierten Teilnehmern waren etwa zehn Anwohner aus der Adolfstraße.

Die von der Verwaltung vorgebrachten Argumente, dass die Bestandsbäume vermehrt Stammrisse, erhebliche Totholzbildung sowie eine Wuchsstagnation aufgrund von Bodenverdichtung und hohem Versiegelungsgrad aufweisen und bereits Anzeichen für degeneratives Wachstum zeigen, wurden von den Anwesenden in Zweifel gezogen. Ebenso wurde die Prognose der weiteren negativen Entwicklung der Bäume und der damit einhergehende Verlust ihrer Fähigkeit, wichtige ökologische Funktionen zu erfüllen, hinterfragt.

Das Argument der Verwaltung, wonach die Lebenserwartung der Bäume durch die geplanten Baumaßnahmen und die damit unvermeidlichen Wurzeldurchtrennungen so stark verkürzt würde, dass eine sofortige Fällung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit notwendig sein könnte, fand keine Akzeptanz. Auch eine Verbesserung der Standortbedingungen der Bestandsbäume verspricht keinen nachhaltigen Erfolg.

Eine einzelne Anwohnerin berichtete, dass bereits Bäume umgestürzt seien und sprach sich daher für die Fällung der Bestandsbäume und Ersatzpflanzungen aus. Zusätzlich wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die nicht im Planungsbereich lagen und daher im Rahmen dieses Projekts nicht umgesetzt werden können.

Die Verwaltung hatte den Eindruck, dass die Anwohner die Straßenplanung insgesamt positiv begleiteten, während ein Teil der Anwesenden ihren Fokus auf den Erhalt der Bäume legte und die Planung ablehnte.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 900.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660165 finanziert. Die Arbeiten sollen im Jahr 2025 beginnen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Adolfstraße