

Betreff:

**Neubau der Sidonienbrücke über den westlichen Okerumflutgraben  
im Bereich des Hohetorwall**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

19.05.2020

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Sitzungstermin

19.05.2020

Status

Ö

**Beschluss:**

Dem Neubau der Sidonienbrücke als integrale Sprengwerk-Rahmenkonstruktion in Stahlbetonverbundbauweise einschließlich der anzupassenden Wegeanbindungen wird zugestimmt.

Abweichend vom vorliegenden Plan (DS 20-12849) wird die Brücke an den Endpunkten mit einer lichten Weite von 4,6 m gebaut. In Brückenmitte wird die Brücke wie im Plan dargestellt auf 6,0 m aufgeweitet.

**Sachverhalt:**

Anlass:

Die Verwaltung nimmt den Antrag der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN (DS 20-13328) sowie Hinweise und Anregungen aus der Bevölkerung zur Planung der Sidonienbrücke zum Anlass, die Herleitung der Planung der Sidonienbrücke auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) darzulegen und die Auswirkungen dieser und anderer Planungsvarianten auf das städtebauliche Umfeld darzustellen.

**Bewertung der von der Verwaltung vorgeschlagenen Brückenbreite gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für gemeinsame Geh- und Radwege:**

Die ERA bilden als anerkannte Regeln der Technik eine Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie sind nicht bindend. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. (ERA, Kap. 0)

ERA, 5.3 Unter- und Überführungen: „Überführungen, die vom Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, sind mindestens 4,00 m breit.“ Dies ist in den ERA die einzige Breitenangabe zu Radwegen auf Brücken. Ergänzend können die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) herangezogen werden. Diese sehen für Verweilflächen vor Schaufenstern einen zusätzlichen Raumbedarf von mind. 1,00 m vor (RASt 06, Tab. 25). In Anlehnung daran wird die von der Verwaltung vorgeschlagene Brücke für Personen die auf die Oker schauen in Brückenmitte auf 6,00 m aufgeweitet.

Die Brücke schließt im Westen an eine Fahrradstraße an. Im Osten an einen 3 m breiten selbständig geführten Radweg (gem. ERA, Kapitel 10: Selbständig geführte Radwege). Der selbständig geführte Radweg (hier gemeinsamer Geh- und Radweg) ist Maßstab für den

Querschnitt auf der Brücke. Zusammen mit diesem Weg bildet die Sidonienbrücke einen Verbindungsweg zwischen den Fahrradstraßen Sidonienstraße und Hohetorwall und weiter bis zur Güldenstraße. Auf der Brücke ergibt sich somit eine Mindestbreite für den Verkehrsraum gem. ERA 2.2.1 entsprechend der anschließenden Wegebreite zuzüglich eines beidseitigen Sicherheitsraums zu den Geländern in Anlehnung an Tabelle 5 der ERA von 0,25 m bis 0,50 m. Die notwendige Breite zur Fortsetzung der durchgehenden Wegeverbindung beträgt somit  $3,00\text{ m} + 2 \times (0,25\text{ m bis } 0,50\text{ m}) = 3,50\text{ m bis } 4,00\text{ m}$ .

Die Längsneigung auf der Brücke beträgt max. 3%, so dass sich daraus keine Einschränkungen ergeben.

**Fazit : Die nun geplante Breite von 4,60 m, entsprechend der vorhandenen Brücke, und die Aufweitung auf 6,00 m (1 m + 4 m + 1 m) in Brückenmitte sind somit angemessen und ebenso wie die ursprünglich geplante Brücke ERA-konform.**

Dies gilt, wenn die Brücke erneuert und die Wegeanschlüsse wie beabsichtigt nur angepasst werden.

#### **Bewertung einer Breite der Brücke gemäß ERA bei getrennter Wegeführung für Geh- und Radwege zwischen Sidonienstraße und Güldenstraße:**

Zu einem anderen Ergebnis käme man, wenn man – als Gedankenspiel – auch die weitere Wegeverbindung durch den Wallringbereich Richtung Osten grundlegend ausbauen würde. Dann wäre auch der Verbindungsweg zwischen Sidonienstraße und Hohetorwall und weiter bis zur Güldenstraße gemäß ERA (hier gilt Kap. 10) neu zu dimensionieren. In diesem Fall wäre die Breite des Weges (und dann auch der Brücke) in Abhängigkeit von der Zahl der Radfahrer und Fußgänger zu bemessen.

Bei einer Zählung am 4.5.2020 haben 430 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde von 16:15 Uhr bis 17:15 Uhr die Sidonienbrücke genutzt. Bei Verkehrsmengen von deutlich über 180 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde wäre diese Wegeverbindung im Falle eines grundlegenden neuen Ausbaus gemäß ERA als getrennter Geh- und Radweg zu planen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen sollten für den Zweirichtungsradweg gem. ERA größere Breiten als die Regelbreite von 3,00 m gewählt werden, hier also z.B. 3,50 m. Die Breite des benachbarten Gehweges sollte mindestens 2,50 m betragen (ERA, 10.2)

In den Parkanlagen wäre ein einseitiger Gehweg gem. ERA, Kap. 10 ausreichend. Auf der Brücke wären beidseitige Gehwege erforderlich, da zu erwarten ist, dass Personen auf beiden Brückenseiten stehen und aufs Wasser sehen werden.

Die Gesamtbreite für den weiteren Weg würde gem. ERA also  $3,50\text{ m} + 2,50\text{ m} = 6,00\text{ m}$  betragen. Auf der Brücke wäre die angemessene Gesamtbreite aus Zweirichtungsradweg und beidseitigen Gehwegen gem. ERA  $2,50\text{ m} + 3,50\text{ m} + 2,50\text{ m} = 8,50\text{ m}$ .

Diese Maße wären bei einer Neuplanung und Neubau der Wegeverbindung in ERA-konformer Breite notwendig, die allerdings aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen (s. Planungs- und Denkmalrecht in der Folge) nicht umgesetzt werden könnten.

#### **Vorschlag und Skizze der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN (BZ vom 14.5.2020)**

Die Bildmontage der Brücke in der BZ zeigt beidseitige getrennte Gehwege von je 1,5 m und einen Zweirichtungsradweg von 3,0 m auf, zusammen 6,0 m. Das wäre nicht ERA-konform. ERA-konform für eine Brücke mit getrennten Gehwegen wären 8,50 m (siehe oben). Begegnungen von Kinderwagen oder Rollstühlen wären auf 1,5 m ebenso kaum möglich wie ein lockeres Nebeneinander-Gehen. ERA-konform wären Gehwege von 2,5 m (ERA, 10.2).

Eine solche deutliche Aufweitung der Brücke würde aber nur in Verbindung mit einer deutlichen Aufweitung der angrenzenden weiterführenden Wege Sinn machen.

Eine deutliche Aufweitung der Wegebreite gem. ERA auf 6,0 m ist aber schon aus Gründen der Flächenverfügbarkeit im weiteren Verlauf vom Wallring Richtung Güldenstraße unmöglich. Im Bereich des ovalen Platzraums als Bestandteil des Wallrings aber auch planungs- und denkmalrechtlich ausgeschlossen:

### **Planungsrecht, B-Plan Wallring-West, IN 215**

Zunächst einzelne Auszüge aus der Begründung des B-Plans:

„Der Wallring umschließt als durchgängiger Grünbereich die Braunschweiger Innenstadt und stellt eines der bedeutendsten städtebaulichen und stadthistorischen Elemente der Braunschweiger Stadtgestaltung dar. [...]

Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen entsprechen dem Bestand vorhandener Straßen und Wege im Planungsgebiet. [...] Durch das Planungsgebiet verlaufen zwei für die Gesamtstadt bedeutende Fuß- und Radwegeverbindungen, die die westlich der Okerumflut gelegenen Stadtgebiete mit der Innenstadt verbinden. Es handelt sich zum einen um den durch die historische Parkanlage am Hohetorwall führenden Fuß- und Radweg, der in östlicher Richtung an die Eulenspiegeltwete und an die jenseits der Güldenstraße gelegenen Tweten anbindet. [...]. Beide Verbindungen werden als öffentliche Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. [...]

Oberstes Planungsziel ist es, die in der Großform angelegten gestalterischen wie funktionalen Zusammenhänge des Wallrings zu erhalten, den Wallring vor unerwünschten Fehlentwicklungen zu schützen und behutsam weiterzuentwickeln.“

Fazit zum Planungsrecht:

Ein massiver Ausbau der Verkehrsfläche über die Grenzen der Festsetzungen des B-Plans hinaus ist durch den B-Plan ausgeschlossen. Auch eine Trennung von Fuß- und Radverkehr mit entsprechender Verbreiterung des Weges ist damit ausgeschlossen, so dass eine vollständige Neuplanung des Verbindungsweges zwischen Sidonienstraße und Hohetorwall und weiter bis zur Güldenstraße planerisch nicht in Erwägung gezogen werden kann.

### **Bewertung aus Sicht des Denkmalschutzes**

Der Wallring, der sich durch eine Abfolge von alleeartigen Promenaden und unterschiedlich großen landschaftlich geprägten Parkanlagen auszeichnet, ist ein wichtiger identitätsstiftender Bestandteil der Stadtstruktur von Braunschweig. Der Park im Bereich des Hohetorwalls östlich der Sidonienbrücke ist Bestandteil des Wallrings. Der Wallring ist in seiner Gesamtheit denkmalgeschützt, dies trifft auch für diesen Parkbereich zu (s. Anlage).

Dieser parkartige, oval aufgeweitete Teil der Wallpromenade ist hier im Abschnitt Hohetorwall durch Uferlängswege, eine deutliche Wallböschung und oberhalb davon durch mehrere parallele Straßenverläufe und Fußwege in Nord-Süd-Richtung gekennzeichnet. Die Fußwege sind in der Regel um 2 - 3 m breit und haben somit einen Maßstab, der sie deutlich als integrierte Fußwege in einem Parkareal auszeichnen.

Durch eine Verbreiterung der Brücke und der zuführenden Wege auf 6 m oder mehr würde der denkmalgeschützte Parkcharakter empfindlich gestört (s. Anlage). Es würde eine Trasse in gewöhnlicher Verkehrsstraßenbreite quer zu der Parkanlage entstehen, die der historischen Nord-Süd-Ausrichtung dieser Parkanlage widerspricht und den Park faktisch in einen Nord- und Südteil zertrennt. Weiterhin müssten aufgrund der seitlichen Anböschungen Rampen und Treppen weiter nach Norden und Süden in die historischen Uferwege vorgeschoben werden, um diese höhenmäßig anzubinden. Dies wäre besonders bei dem südlichen Uferweg zu bedauern, der noch mit historischem Kleinpflaster und schmiedeeisernen Geländern aus der Zeit um 1900 ausgestattet ist.

Die denkmalgeschützte oval geformte Parkanlage, die noch auf der Krahe-Planung vom Beginn des 19. Jahrhunderts basiert, wäre durch diesen Eingriff nachhaltig und stark beeinträchtigt.

Schon die geplante und abgestimmte Höherlegung der Brücke um ca. 1 Meter stellt eine Störung dar, da die angrenzenden Bereiche angepasst werden müssen. Dieser Höherlegung hat die Denkmalpflege in der Abwägung aber zugestimmt.

Die in Rede stehende weitere Verbreiterung der Wegeföhrung ist aber aus Sicht der Denkmalpflege nicht akzeptabel. Eine denkmalrechtliche Genehmigung kann hierfür nicht in Aussicht gestellt werden.

### **Netzbedeutung im Stadtgebiet / alternative Routen**

Insgesamt 4 Radrouten verlaufen zwischen der Innenstadt und dem westlichen Ringgebiet (s. Anlage Ausschnitt). Davon sind die folgenden 3 Radrouten ausgewählte Routen, die im Radverkehrsnetz mit der Einrichtung von Fahrradstraßen unterstützt und gefördert werden:

- die nördlich gelegene Verbindung Görgesstraße-Kälberwiese-Triftweg
- Tweten – Sidonienstraße – Kreuzstraße (über Sidonienbrücke)
- südlich gelegene Route Südstraße-Ferdinandbrücke-Sophienstraße

Der hier in Rede stehende Weg von der Sidonienbrücke und der Wallanlage weiterführend in Richtung Innenstadt führt in einen ca. 3,0 m schmalen Verbindungsweg in Richtung der beiden Seniorenheime. Dort gehen (häufig ältere) Fußgänger auf dem abschüssigen Weg. Zur Zeit ist dort eine Umlaufsperre mit einer Durchfahrtbreite von 1,5 m installiert, die hohe Geschwindigkeiten verhindern soll. Die „Brücke Echternstraße“ in diesem Wegeabschnitt über den Neustadtmühlengraben hat eine minimale Breite von 2,5 m in Brückenmitte, die zu den Brückenenden auf 3,5 m aufgeweitet ist. Eine Trassenzuföhrung und der Verkehr hierauf muss auf diese Rahmenbedingungen Rücksicht nehmen.

Die Route über die Sidonienbrücke in Richtung Innenstadt kann wegen der begrenzten Wegebreite also nicht die Funktion einer Hauptroute mit hohen Verkehrsmengen und hohen Fahrgeschwindigkeiten einnehmen. Sie ist vielmehr eine hoch attraktive, in Ihrer Breite aber begrenzte Route durch die denkmalgeschützten Wallanlagen, die mit angemessener Geschwindigkeit und Rücksicht auf die Fußgänger, die dort dieselben Wege nutzen, gut befahren werden kann und soll. Auf einer solchen Wegeverbindung wäre aber der Bau einer 6,0 m breiten Brücken unverhältnismäßig.

Eine weitere Radroute über (Goslarsche Str. –) Madamenweg – Am Hohen Tore – Sonnenstraße - ist aufgrund bisher fehlender Radverkehrsanlagen noch nicht ausgeschildert. Diese Radroute wird an Bedeutung gewinnen und kann dann auch, nach angemessener Umgestaltung, die Funktion einer Hauptroute für den Radverkehr übernehmen. Dies wird bei der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes konkretisiert werden.

Hornung

### **Anlage/n:**

- Plandarstellung denkmalgeschützte Wallanlage
- Plan 6 m breite Wege mit Neubauplanung in der denkmalgeschützten Wallanlage
- Routen im Radverkehrsnetz zwischen der Innenstadt und dem Westlichem Ringgebiet