

## Braunschweig Kanzlerfeld Städtebauliche Integration der Bundesallee

Veranstungsvermerk zur 2. Stadtteilwerkstatt am 27.11.2012

Ort: Stiftung St. Thomaehof  
In den Rosenäckern 11  
38116 Braunschweig – Lehndorf



Teilnehmer:

Frau Heintorf (Stadt Braunschweig)

ca. 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils Kanzlerfeld

Herr Janssen (SHP Ingenieure)

Frau Stieger (SHP Ingenieure)

Vorstellung von Handlungskonzepten



Herr Janssen präsentiert Ideen zur Umgestaltung der Bundesallee



Bürgerinnen und Bürger bei der 2. Stadtteilwerkstatt

In der 2. Stadtteilwerkstatt wurden den Bürgerinnen und Bürgern erste Handlungsansätze und Ideen zu einer Umgestaltung der Bundesallee vorgestellt. Im Anschluss an die Präsentation erfolgte eine Diskussionsrunde, in der sich Bürgerinnen und Bürger zu den Vorschlägen äußern konnten.

Kreisverkehr am Knotenpunkt Bundesallee/K 80

- Die Umgestaltung des Knotenpunktes Bundesallee/K 80 zu einem Kreisverkehr gemäß Variante 3a mit Anbindung des Von-Thünen-Institutes wird mehrheitlich befürwortet.

Erhalt der Allee

- Die Allee soll erhalten bleiben und wird stellenweise erweitert. Auf die Frage, ob Bäume gefällt werden sollen erläutert Frau Stieger, dass die Umgestaltungsvorschläge das Fällen eines Baumes im Bereich der Einmündung Paracelsusstraße bei den Varianten 2b und 3b (bei Umsetzung der Stadtbahnverlängerung) vorsehen. Das Fällen weiterer Bäume ist am westlichen Ortseingang bei Umsetzung des Kreisverkehrs gemäß Variante 2b (mit Wendeanlage für die Stadtbahn) und bei Variante 3a erforderlich.

- Es wird befürchtet, dass der Alleecharakter bei Variante 3 (einstreifige Richtungsfahrbahnen mit Radfahrstreifen und nördlicher Baumreihe im Bereich des Mittelstreifens) für den aus Richtung Lehndorf kommenden Verkehr verloren geht.

#### Erhalt und Verstärkung des parkähnlichen Charakters

- Für den Bereich der Buswendeschleife westlich der Einmündung Paracelsusstraße wird die Anlage einer Grünfläche vorgeschlagen.

#### ÖPNV

- Der im Konzept vorgeschlagene Umbau der Busbuchten zu Haltestellenkaps wird als Behinderung für den Verkehrsfluss angesehen. Herr Janssen widerlegt, dass Buskaps ohne Probleme bei bis zu 15.000 Kfz/24 h eingesetzt werden können. Weiterhin ist die Barrierefreiheit bei den bestehenden Busbuchten nicht gegeben, neue Busbuchten haben Längenentwicklungen von etwa 90 m. Des Weiteren geschehen viele Unfälle beim Einfädeln des haltenden Linienbusses aus der Busbucht in den fließenden Verkehr. (Anmerkung: Die Haltestellen *Paracelsusstraße* und *Pfleidererstraße* liegen direkt an signalisierten Knotenpunkten, so dass ggf. durch eine Koordinierung der haltenden Busse und der Signalisierung Störungen im fließenden Verkehr reduziert werden könnten).

#### Stadtbahnverlängerung

- Die Trasse für die Stadtbahn soll im südlichen Seitenraum freigehalten werden, da im nördlichen Seitenraum Konflikte mit Fußgängern im Bereich zwischen Paracelsusstraße und Adolf-Bingel-Straße befürchtete werden, da sich in diesem Bereich keine großzügigen Grünflächen befinden. Ein Vorhalten der Trasse in Mittellage wird aufgrund der Allee abgelehnt.
- Durch die geplante Stadtbahnverlängerung werden Lärmbelastungen befürchtet. Herr Janssen erläutert, dass vermutlich der Bau von Lärmschutzwänden erforderlich werde.
- Es wird angemerkt, dass wenn die Stadtbahn käme, man auf die Linienbushaltestellen verzichten könne und daher kein teurer Umbau erfolgen solle. Diese Ansicht wird nicht mehrheitlich geteilt. Herr Janssen betont, dass die Stadtbahnverlängerung vermutlich noch nicht sicher und daher der Ausbau komfortabler und barrierefreier Haltestellen wichtig sei.
- Auf die Frage, warum die Stadtbahn nicht bis zur Physikalisch Technischen Bundesanstalt (PTB) verlängert werden solle, wie im Beschluss von 1992 vorgesehen erläutert Frau Heintorf, dass seitens der Verkehrs AG eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden sei, die gegen eine solche Verlängerung spreche.

#### Erschließung des potenziellen neuen Nahversorgers

- Die Berücksichtigung des neuen Nahversorgers auf der Südseite der Bundesallee wird für unerlässlich gehalten, da befürchtet wird, dass ganz andere Verkehrsflüsse entstehen werden, die mit der vorgeschlagenen Umgestaltung nicht kompatibel sind. Herr Janssen betont, dass die Umgestaltungsvorschläge sowohl mit, als auch ohne neuen Nahversorger funktionieren.
- Das freie Überqueren der Bundesallee wird besonders im Bereich der möglichen Zufahrt des potenziellen neuen Nahversorgers im Norden als sehr gefährlich erachtet. Herr Janssen kommentiert, dass der Mittelstreifen als Schutzraum dient, und das etappenweise Überqueren der Bundesallee unterstützt. Unsichere Menschen können die Fahrbahn weiterhin an den Lichtsignalanlagen an den Einmündungen Stauffenbergstraße/Adolf-Bingel-Straße und Paracelsusstraße überqueren.

- Es wird für eine Signalisierung der möglichen Zufahrt des potenziellen neuen Nahversorgers an der Bundesallee plädiert. Herr Janssen kommentiert, dass eine Signalisierung aufgrund der moderaten Verkehrsstärken nicht erforderlich sei. Erforderlich werde dies bei Realisierung der Stadtbahn.
- Um das Diskussionsthema „neuer Nahversorger“ abzuschließen betont Herr Janssen, dass die Entscheidung, ob ein neuer Nahversorger kommt oder nicht deutlich vor Beginn der Planungen für eine Umgestaltung der Bundesallee getroffen und das Ergebnis dann entsprechend berücksichtigt werde.

#### Weiteres Vorgehen

- Zusammenstellung der Ergebnisse in einem Erläuterungsbericht durch SHP Ingenieure
- Vorstellung der Handlungskonzepte im Planungsausschuss für Bau und Umwelt Anfang 2013
- Erstellen eines Flyers zur Bürgerinformation

Aufgestellt: Hannover, den 30.11.2012  
(Dipl.-Ing. Sabrina Stieger)