

*Betreff:***Veloroute Schöppenstedter Turm***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

21.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

28.11.2023

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

29.11.2023

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.12.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau des Abschnittes der 1. Veloroute zwischen der Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof wird entsprechend der Anlagen 1.1 bis 1.7 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 Veloroute Helmstedter Straße um eine Planung, die eine über die Grenzen der Stadtbezirke hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Rat hat am 14.07.2020 die DS 20-13342 „Ziele- und Maßnahmenkatalog zur Verbesserung des Radverkehrs in Braunschweig“ (ZMK) beschlossen. Ein Bestandteil dieses Kataloges ist das Veloroutennetz, das in besonders qualitativ hochwertiger Weise den Radverkehr bündeln soll. Als erste pilothafte Veloroute hat der Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 die DS 21-15700-03 beschlossen. Damit wurde die Verwaltung beauftragt die erste Veloroute des Veloroutennetzes vom Schlossplatz über die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zum Schöppenstedter Turm zu planen.

Gesamtplanung

Die Verwaltung legt eine zusammenhängende Planung der 1. Veloroute beginnend auf dem Schlossplatz, über die Georg-Eckert-Straße, die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm vor.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, gute Radverkehrsanlagen einer Breite von durchgehend 2,30 m (Braunschweiger Standard) zu planen. In wenigen Teilbereichen gibt es jedoch gute Gründe, von diesem Ansatz in geringfügiger Weise abzuweichen.

Die hohe durchgehende Qualität der Radverkehrsanlagen bedarf an einigen Stellen einer Priorisierung von Radverkehrsanlagen zulasten anderer Querschnittselemente. Das macht die Planung sehr komplex, vielfältig in den verschiedenen Lösungsansätzen und abwägungsaufwendig.

Die Realisierung der 1. Veloroute soll abschnittsweise erfolgen. Zunächst ist der Abschnitt zwischen der Kreuzung der Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof als erster Realisierungsabschnitt vorgesehen.

In einem weiteren Realisierungsabschnitt ist die Helmstedter Straße von Am Hauptgüterbahnhof bis zur Stadtgrenze vorgesehen. Ein Teil dieser Strecke wird im Rahmen der Realisierung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg geplant und realisiert werden.

Der letzte Realisierungsabschnitt vom Schlossplatz bis zur Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße wird geplant werden können, wenn die derzeit noch unklaren Rahmenbedingungen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) bekannt sind.

Die einzelnen Realisierungsabschnitte sind aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Abschnitte unterteilt.

1. Realisierungsabschnitt (Anlagen 1.1 bis 1.7)

- Abschnitt Museumstraße bis Parkstraße/Adolfstraße (Anlage 1.1)
Die bestehende Führung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen ist zwar regelkonform gebaut worden, jedoch wegen subjektiv schlechter Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden starker Kritik ausgesetzt. Daher soll eine andere Lösung realisiert werden, die dem Veloroutenstandard Rechnung trägt.

Der Planungsabschnitt beginnt an der in der Anlage 1.1 markierten Stelle vor dem Herzog-Anton-Ulrich-Museum. Von dort bis zur Einmündung Steintorwall werden beidseitig die Längsparkstreifen mit 36 Parkplätzen zugunsten des neuen Radweges umgenutzt. Von der Einmündung Steintorwall bis zum Ende der Brücke verläuft der Radweg jeweils in gleicher Breite von 2,30 m im Bereich des heutigen ausreichend breiten Gehwegs.

An den historischen Torhäusern werden die Bushaltebuchten durch Kaphaltestellen ersetzt. Die bestehenden Pflanzinseln werden versetzt, außerdem entstehen im Bereich der beiden Haltestellen neue Pflanzflächen. Die Radwege verlaufen zwischen Haltestelle und Gehwegbereich. Um dem historischen Stadtbild und dem besonders hochwertigen Materialkanon in diesem Bereich Rechnung zu tragen, werden im gesamten Abschnitt und bis zum Bereich der Torhäuser die Radwege mit einem Belag aus gut befahrbarem Naturstein ausgestattet. Mit dem Torhausbereich endet auch die Pflasterung der Radwege mit ebenem Natursteinmaterial.

Zur Parkraumsituation hat die Verwaltung Untersuchungen durchgeführt: Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraums durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkstände erfasst. Im Bereich der Museumstraße wurden 14 abgestellte Fahrzeuge vorgefunden. In den an die Museumstraße direkt angrenzenden Straßen Steintorwall und Magnitorwall waren zum Erfassungszeitraum mehr als ausreichend freie Parkplätze, um den Parkplatzentfall für die Anwohnenden der Museumstraße auszugleichen.

Dieses Untersuchungsergebnis gibt Anlass zu der Vermutung, dass sich die Nutzer der Parkplätze werktags auf der Museumstraße weit überwiegend den Nutzergruppen Pendler, Kunden und Besucher zuordnen lassen. Für diese Nutzergruppen hält die Stadt in unmittelbarer Nähe ausreichend Parkraumangebot in Parkhäusern vor. Es wird daher für vertretbar erachtet, auf diese öffentlichen Parkstände zugunsten der Veloroute zu verzichten.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Parkstraße/Adolfstraße bis Abzweigung Kastanienallee (Anlagen 1.2 und 1.3)
Im gesamten Abschnitt werden die Radfahrenden gegenwärtig auf der Fahrbahn geführt. Es sind 45 öffentliche Parkplätze und vier Bäume vorhanden. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind dringend verbesserungswürdig. Die heute vorhandene Querungshilfe im Bereich der Parkstraße stellt eine sehr wichtige Möglichkeit für Zu-Fuß-Gehende dar, die Helmstedter Straße in diesem Bereich sicher zu queren. Planerisch wurde daher in diesem Bereich auf einen Radfahrstreifen einer Breite von mindestens 2,10 m gesetzt, um weiterhin eine Querungshilfe unterbringen zu können.

Dieser Radfahrstreifen geht innerhalb sehr kurzer Strecke wieder in einen Hochbordradweg über. Die in diesem Abschnitt erheblichen Flächenkonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr und den Belangen des ÖPNV sowie der Feuerwehr können nur dem Veloroutenstandard entsprechend gelöst werden, indem auf Parkstände und vier Bäume verzichtet wird. Auf sehr engem Raum zulasten der eigentlich wünschenswerten Gehwegbreiten sind unter Berücksichtigung von Leitungslagen und Hausanschlussleitungen zwei begehbare Baumscheiben auf der Nordseite möglich.

Bis zur Einmündung Kastanienallee ändert sich dieser Querschnitt nicht. Die Haltestelle Hochstraße Fahrtrichtung stadteinwärts wird in eine Kaphaltestelle umgebaut und die Geh- und Radwege separat hinter der Wartefläche geführt. Ein Wetterschutz ist vorgesehen.

An der Einmündung Kastanienallee erfährt die Führung des Radverkehrs eine besondere Aufwertung. Sowohl das Einbiegen nach rechts in die Helmstedter Straße als auch die Querung des Abzweigs kann geschützt durch Trennelemente (analog Protected Bike Lane) erfolgen. Eine neue Querungshilfe sichert die Querung über die Helmstedter Straße.

In der Kastanienallee werden Fahrbahn, sowie Geh- und Radwege in den Bestand überführt. Die südlich abknickende Helmstedter Straße (ab Kastanienallee) wird zur Fahrradstraße. Um die positive Wirkung einer Fahrradstraße in vollem Umfang zu entfalten, ist es erforderlich, vermeidbare Kfz-Verkehrsbelastungen (Durchgangsverkehr) auf das Hauptverkehrsstraßennetz zu verlagern. Dazu wurde der Durchgangsverkehr im Zuge der Helmstedter Straße in diesem Abschnitt erfasst. Der Durchgangsverkehrsanteil (DV-Anteil) in Richtung Altwiekring liegt bei 80%, der DV-Anteil in Gegenrichtung beträgt 4%. In der Summe ist daher durch die vorgelegte Planung mit einer erheblichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Fahrradstraße zu rechnen. Die reine Erschließung des Gebietes ist jedoch (zum Beispiel über die Bertramstraße) uneingeschränkt sichergestellt.

Vier Bäume können in diesem Abschnitt nicht erhalten werden. Die Ersatzpflanzungen sind im weiteren Straßenverlauf sowie auf der Grünfläche Hochstraße geplant.

In diesem Abschnitt entfallen durch die Planung 45 Parkstände. Die Verwaltung hat auch hier dazu Untersuchungen angestellt. Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraumes durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkplätze im Umfeld (Radius 300 m) erfasst. Festzustellen war, dass im Zuge der Helmstedter Straße nahezu alle Parkstände belegt waren, im unmittelbaren Umfeld jedoch freie Kapazitäten von 35 Parkplätzen bestanden. Betrachtet man zunächst die Nutzergruppe der Anwohnenden, so ist rein rechnerisch ein Defizit von ca. zehn Parkplätzen zu verzeichnen.

Werktags stellt sich jedoch eine andere Situation dar, bei der von einer Vollausslastung des öffentlichen Parkraums im Bereich ausgegangen werden kann. Allerdings findet

man dann auch die Nutzergruppe der Pendler, die ganztägig öffentlichen Parkraum nutzen, der in derselben Zeit von mehreren Kunden und Besuchern als Kurzzeitparkstände genutzt werden könnte. Pendler im öffentlichen Straßenraum parken zu lassen ist vor allem in dieser Lage planerisch nicht zu vertreten. Besteht ein Flächenmangel (eine Realisierung der Veloroute ist mit Parkplätzen nicht möglich) sollte auf Parkraumbewirtschaftung gesetzt werden, da dadurch mit weniger Parkplätzen die wichtigen Ziele (Parkraumangebot im öffentlichen Raum für Kunden und Besucher sowie für Anwohner) dennoch erreicht werden können. In diese Abwägung sind auch die klaren Grundsätze der Richtlinie E-Klima eingeflossen, die im Konfliktfall eine klare Priorisierung zugunsten der Radwegequalität zulasten von öffentlichem Parkraum empfiehlt. Daher ist beabsichtigt, die Parkraumbewirtschaftung in diesem Bereich anzupassen.

Die Anlieger der Helmstedter Straße/Kastanienallee werden an den Straßenausbaukosten dieses Abschnitts nach den Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung beteiligt. Die Anlieger tragen in der Summe 558.000 €, wovon die Stadt als Anlieger (Technikerakademie) allein schon 248.000 € trägt.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Kastanienallee bis zum Altewiekring (Anlage 1.6)
Die Helmstedter Straße soll zwischen der Einmündung Kastanienallee und dem Altewiekring zur Fahrradstraße werden. Der vorhandene Querschnitt ist dafür mit nur relativ geringen Umbauarbeiten geeignet. Eine Grunderneuerung der Straße mit dem Ziel einer weiteren Querschnittsoptimierung soll aus Kostengründen vermieden werden.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße soll Sicherheit und Komfort für den Radverkehr erhöhen. Die derzeit nicht-benutzungspflichtigen, aber zulässigen Radwege, die zukünftig nicht mehr durch Radfahrende benutzt werden sollen, werden zur Verdeutlichung dieser Regelung im Bereich der drei Straßeneinmündungen auf einer Länge von jeweils 10 m zurückgebaut werden. Der Radverkehr soll zukünftig ausschließlich die Fahrbahn nutzen. Die Fahrbahn wird entsprechend des Beschlusses zum Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig (Vorlage 22-19984) markiert. Es werden dazu unter anderem die Fahrgasse, Sicherheitstrennstreifen und die Parkstände eindeutig gekennzeichnet. Zudem weisen Piktogramme und Bodenmarkierungen auf die besondere Situation in der Fahrradstraße hin. Die Querungshilfe vor Hausnummer 151 sowie sämtliche Bäume und Parkplätze bleiben erhalten.

- Abschnitt Kreuzung Altewiekring (Anlage 1.5)
Dieser Knoten stellt zukünftig das Verbindungsstück zwischen den beiden Fahrradstraßenabschnitten dar. Es muss daher sichergestellt werden, dass eine sichere und bequeme Querung des Altewiekrings für alle Radfahrenden erfolgen kann. Die den Ring begleitenden Radwege werden im Kreuzungsbereich auf 2,30 m aufgeweitet und in Richtung Bebauung verschoben. So entsteht sowohl für Zu-Fuß-Gehende als auch für Radfahrende eine 2,50 m tiefe Aufstellfläche auf beiden Seiten der Fahrradstraße.

Die Signalisierung, die sich bisher nur auf dem nordöstlichen Knotenarm befindet, wird analog auf dem südwestlichen Knotenarm ergänzt. Damit wird ein sicheres Queren des Rings auch zur Spitzenstunde in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Mit der zusätzlichen Signalisierung ist keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Altewiekrings für den MIV verbunden.

Für den Fuß- und Radverkehr ist eine Bedarfsschaltung vorgesehen. Das ermöglicht eine zügige Freigabezeit für den Radverkehr. Wenn kein Radverkehrs-Querungsbedarf besteht, kann die für den Radverkehr vorgesehene Freigabezeit für den starken Kraftfahrzeugverkehr auf dem Altewiekring genutzt werden.

Zusätzlich wird die bestehende Aufstellfläche zwischen den Richtungsfahrbahnen des Rings verbreitert, sodass Radfahrende den Ring auch weiterhin direkt ohne Signalisierung queren können.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Altewiekring bis Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.6)
Analog zum zuvor beschriebenen Streckenabschnitt der Helmstedter Straße soll auch dieser Teil der Helmstedter Straße zur Fahrradstraße entwickelt werden. Auch in diesem Abschnitt entfallen keine Parkstände und keine Bäume.

Auch hier werden die heute vorhandenen nicht-benutzungspflichtigen Radwege an den Einmündungsbereichen auf einem kurzen Abschnitt zurückgebaut.

- Abschnitt Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.7)
Der Platzbereich wird bereits heute intensiv durch den Radverkehr genutzt. Durch die Planung werden die bestehenden Verkehrsströme geordnet und die Quermöglichkeiten über die Kfz- Fahrbahnen verbessert. Ein wichtiges Ziel der Planung ist es, das nicht zulässige Befahren des gestalteten Platz- und Fußgängerbereiches vor der Fassade des Krankenhauses durch Radfahrende zu unterbinden. Dieses wird heute als Ärgernis und potenzielle Gefährdung für den Fußverkehr und damit der Nutzung des gesamten Platzes wahrgenommen. Für den ein- und ausfahrenden Radverkehr aus der Fahrradstraße Helmstedter Straße wird eine Quermöglichkeit in der Georg-Westermann-Allee geschaffen.

Auf dem Elise-Averdieck-Platz wird eine in beide Richtungen befahrbare Fläche für den Radverkehr asphaltiert. Das führt zum Verlust von zwei Bäumen. Diese sollen durch Neupflanzungen auf dem Platz ausgeglichen werden.

Im weiteren Verlauf kann die Helmstedter Straße zukünftig über eine mit dem Fußverkehr parallel geschaltete zusätzliche Lichtsignalanlage (LSA) gequert werden.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Marienstift bis Am Hauptgüterbahnhof
Dieser Abschnitt wurde vor einigen Jahren komplett umgebaut und erneuert. Dabei wurden beidseits der Fahrbahn durchgehende Radwege mit einer Breite von 2,00 m angelegt, Die Ausweisung der Veloroute in diesem Bestand entspricht den in Maßnahme 6 anzustrebenden Mindestmaßen.

Finanzierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Kosten für diesen Realisierungsabschnitt werden ca. 2.650.000 € betragen. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen im Projekt 5E.660162 sowie im Projekt 4S.660012 zur Verfügung.

Bauliche Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes ist ab 2024 vorgesehen. Die bauliche Realisierung der beiden Abschnitte Museumstraße und Helmstedter Straße zwischen Parkstraße/Adolfstraße und Kastanienallee ist wegen des sehr hohen Planungs- und Vorbereitungsaufwandes für 2025 vorgesehen. Die im ersten Realisierungsabschnitt entfallenden sechs Bäume werden im direkten Umfeld ersetzt.

2. Realisierungsabschnitt (Anlagen 2.1 – 2.7)

- Abschnitt Am Hauptgüterbahnhof bis Stadtbahnwendeschleife (Anlagen 2.1 - 2.2)
Auf der Friedhofsseite wird der Radweg zulasten des hier sehr breiten Gehwegs auf 2,30 m verbreitert. Die Nähe zu den Bestandsbäumen legt nahe, dass durch die Bauarbeiten drei Bäume entfallen könnten. Diese sollen im Bereich der Grünfläche Hochstraße durch Neupflanzung ausgeglichen werden.

Im Süden werden die vorhandenen Geh- und Radwege ebenfalls zugunsten eines ausreichend breit ausgebauten Radwegs neu aufgeteilt. Im Bereich der Querungshilfe

(Einmündung Am Hauptgüterbahnhof/Helmstedter Straße ist die Fahrbahn aufgrund der Veloroute nur noch 5,50 m breit. Dennoch kann ein (eingeschränkter) zweistreifiger Querschnitt in stadtauswärtiger Richtung erhalten bleiben. In den weiteren Bereichen des Abschnitts steht eine größere Fahrbahnbreite zur Verfügung. Die vorhandenen Längsparkstände bleiben erhalten.

- Abschnitt Stadtbahnwendeschleife Helmstedter Straße bis Heinz-Scheer-Straße (Anlagen 2.3 - 2.4)
Dieser Abschnitt wird im Zuge des Stadtbahnausbauprojektes Rautheim/Lindenberg eine Neuplanung erfahren. Radverkehrsanlagen nach Velorouten-Standard von 2,30 m sind in Planung. Die Planung befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es erfolgt u.a. eine Konkretisierung und Anpassung der bestehenden Planung an die Anforderungen an Velorouten. Der bereits öffentlich vorgestellte Vorentwurf (noch mit Radwegbreiten von 2,00 m) findet sich in den Anlagen.

- Abschnitt Heinz-Scheer-Straße bis Stadtgrenze (Anlagen 2.5 - 2.7)
In diesem Abschnitt ist die Radverkehrsinfrastruktur mangelhaft, da nur schmale gemeinsame Geh- und Radwege auf jeder Straßenseite existieren. Im Bereich des Ortseingangs sind die Nebenanlagen ungeordnet, in baulich schlechtem Zustand und werden beparkt. Außerorts sind die befestigten Flächen neben der Fahrbahn zu schmal, insbesondere für eine vorgesehene gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

Innerorts, auf der Nordseite, lässt das städtische Flurstück eine Trennung von Geh- und Radweg zu. Der Radweg soll zukünftig entlang der Fahrbahn verlaufen. Davon abgesetzt ist ein Gehweg vorgesehen, der teilweise durch einen Grünstreifen mit Bäumen getrennt ist. Am Ortseingang werden die Geh- und Radwegflächen geordnet und durch Längsparkplätze und Bäume ergänzt. Auf der Südseite besteht kein Bedarf für einen Gehweg. Dort verläuft zukünftig der Radweg stadtauswärts in der Regelbreite von 2,30 m.

Außerhalb des bebauten Bereiches bis zur Stadtgrenze wird der auf der Südseite ankommende Radweg weitergeführt. Auf der Nordseite wird der bestehende Weg erweitert und als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen.

In diesem Abschnitt ist voraussichtlich die Neupflanzung von insgesamt sechs Bäumen möglich.

Weiteres Vorgehen zum 2. Realisierungsabschnitt der 1. Veloroute

Die Planung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg wird die Veloroutenplanung beinhalten. Eine von dieser Planung isolierte Umsetzung der Veloroute in diesem Abschnitt ist nicht sinnvoll.

Für die übrigen Abschnitte der 2. Realisierungsstufe sind noch im Detail die finanziellen Auswirkungen der Planung auf die Anlieger zu klären. Es ist beabsichtigt, diese Abschnitte dem AMTA in 2024 zur Entscheidung vorzulegen.

3. Realisierungsstufe der 1. Veloroute (Anlagen 3.1 – 3.3)

- Abschnitt Georg-Eckert-Straße (Anlagen 3.1 und 3.2)
An der Georg-Eckert-Straße entspricht die Führung des Radverkehrs heute nicht dem Veloroutenstandard. Insbesondere die Querungsmöglichkeiten am Ackerhof bedürfen einer Verbesserung.

Auf der Südseite bleibt die Radverkehrsanlage stadtauswärts zwischen Bohlweg und Einmündung Ackerhof unverändert.

Dort beginnt der neue Radweg auf der Südseite. Hinter der Ausfahrt der Tiefgarage wird er auf Straßenniveau zulasten einer Fahrspur als Protected Bike Lane weitergeführt. In

diesem Bereich entfallen drei Bäume. Diese sollen im Bereich der Georg-Eckert-Straße ersetzt werden.

Der Rechtsabbiegestreifen aus der Straße Ackerhof entfällt. Somit kann der aus dem Magniviertel ausfahrende Radverkehr bis zur Haltlinie geführt werden.

Stadteinwärts wird der aus der Museumstraße kommende Radverkehr von der im Kreuzungsbereich vorgesehenen protected bike lane auf einen Hochbordradweg (Breite 2,10 m) geführt. Die Fläche entspricht dem heute vorhandenen Gehweg „Radfahrer frei“. Zukünftig ist dort nur Radverkehr vorgesehen.

An der Zufahrt zum Parkhaus Schlossarkaden liegt der Beginn der Protected Bike Lane auf der Schlossplatzseite zu Lasten einer Fahrspur. Diese wird bis kurz vor den Bohlweg geführt und dort wird der Radfahrende auf den Schlossplatz geleitet. Vor der Einmündung Ackerhof besteht ebenfalls die Möglichkeit, auf den Schlossplatz zu fahren.

Die Querungsmöglichkeiten über die Georg-Eckert-Straße im Bereich der Straße Ackerhof werden verbessert: Die bisher schmalen Querungsfurten für den Radverkehr werden auf ein Maß von 2,30 m verbreitert und die östliche Furt wird für beide Richtungen befahrbar ausgebaut. Die Fußgängerfurten bleiben in gleicher Breite erhalten.

Das Befahren des Schlossplatzes mit dem Fahrrad bleibt weiterhin zulässig, so dass die Querung der Georg-Eckert-Straße am Ackerhof erreicht werden kann.

Um die Auswirkungen der fehlenden Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr zu verringern, wird die Spurführung im Kreuzungsbereich Georg-Eckert-Straße/Bohlweg angepasst, damit die Abbiegespuren sich im Fall von Rückstaus nicht gegenseitig behindern.

- Knotenpunkt Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße (Anlage 3.3)
Im Bestand ist die Führung des Radverkehrs nicht dem Standard einer Veloroute entsprechend. Um den Qualitätsansprüchen einer Veloroute gerecht zu werden, wird die Führung des Radverkehrs auf Protected Bike Lanes vorgesehen. Dabei wird südlich der Museumstraße ein Baum nicht erhalten werden können. Dieser soll auf der Grünfläche Hochstraße ausgeglichen werden.

Weiteres Vorgehen zum 3. Realisierungsabschnitt

Die Planungen des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) und die damit verbundenen möglichen Veränderungen der Verkehrsströme im Bereich der Georg-Eckert-Straße lassen eine abschließende Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotens Georg-Eckert-Straße/Museumstraße/Magnitorwall noch nicht zu. Aus der Georg-Eckert-Straße stadtauswärts soll der MIV in der Veloroutenplanung über nur noch eine Fahrspur in alle Richtungen abgewickelt werden. Hieraus ergeben sich starke Veränderungen der gesamten Signalsteuerung mit Veränderungen der Leistungsfähigkeit. Außerdem wird über diesen Knoten auch die Veloroute Wallring verlaufen, so dass auch die dadurch zu erwartenden Veränderungen der verkehrlichen Situation gegenwärtig kaum abschätzbar sind.

Zu welchem Zeitpunkt die Planungen des 3. Realisierungsabschnittes finalisiert und dem AMTA zur Entscheidung vorgelegt werden können, wird von den Ergebnissen des MEP abhängen.

Bürgerinformationsveranstaltung

Am 15.11.2023 fand im Business Foyer der Volkswagen Halle eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung zur 1. Veloroute statt. Dazu hatte die Verwaltung schriftlich und über die Medien eingeladen.

Es wurde zu allen drei Realisierungsstufen vorgetragen und weit überwiegend konstruktiv, aber auch kontrovers diskutiert. Etwa 100 Interessierte waren der Einladung gefolgt.

- Ein Schwerpunkt der Diskussion waren die durch die Planung entfallenden öffentlichen Parkplätze. Es wurden Forderungen nach einem Ausgleich vorgetragen. Nicht alle Teilnehmenden waren bereit, der differenzierten Betrachtung der Parkraumnutzung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen zu folgen. Die zur Realisierung der 1. Veloroute notwendige Abwägung zulasten der Parkplätze wurde jedoch von einer großen Mehrheit der Anwesenden mitgetragen.
- Zum Belag der Veloroute wurde nachgefragt. Die Verwaltung erläuterte den Grundsatz (Asphalt), aber auch besondere Lösungen in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen (ebenes Natursteinpflaster).
- Auf Nachfrage wurde verdeutlicht, dass keine Baustellentrennelemente bei protected bike lanes zum Einsatz kommen sollen, sondern derzeit eine wertige Lösung in der Abstimmung ist.
- Angeregt wurde auch, den Radweg vor dem ehemaligen Gebäude Galeria zu verbreitern und zu erneuern. Die Verwaltung hält dies aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht für erforderlich.
- Zum Knotenpunkt Magnitorwall gab es einige kritische Fragen, die mit Verweis auf die weiteren vertiefenden Planungen (MEP, Wallingroute) beantwortet wurden.
- Angeregt wurde eine Querungsstelle für Fußgänger über die Museumstraße im Bereich des Steintorwalls. Die Anregung ist nachvollziehbar, in der Umsetzung jedoch nicht sinnvoll machbar. Die Gestaltung des Platzes würde nachhaltig gestört und hätte einen größeren Umbau der Bordanlagen etc. zur Folge. Auf der Südseite müssten durch die Verziehung 3 große Bäume gefällt werden. Im Ergebnis rät die Verwaltung ab, an dieser Stelle eine Querungshilfe zu realisieren.
- Angesprochen wurde in verschiedenen Zusammenhängen das Thema Entfall von Bäumen. Die Verwaltung sagt zu, die für das Projekt insgesamt entfallenen ca. 17 Bäume in gleicher Anzahl zu ersetzen. In Abhängigkeit der weiteren Detailplanung wird versucht, Lösungen zu finden, um möglichst viele dieser Bäume zu erhalten.
- Die erbetene Schaffung von zusätzlichen Fußgängeraufstellflächen an der Querungshilfe Parkstraße ist nicht möglich, ohne auf die Querungsstelle zu verzichten. Das stellt nach Überzeugung der Verwaltung für die Fußgänger jedoch eine deutliche Verschlechterung dar.
- Am Knotenpunkt Kastanienallee wurden Detailanregungen zu Radfahrerfahrbeziehungen und der Fußgängerquerung über die Helmstedter Straße gemacht. Diese werden aufgegriffen und in der Ausführungsplanung umgesetzt. Die grundsätzliche Lösung der Verwaltung fand sehr breite Zustimmung. Die Verwaltung wird versuchen, neben der Querungshilfe für Radfahrende noch einen Bereich für Fußgänger zu planen. Separate zusätzliche Warteflächen im Bereich der Hochstraße werden allerdings nicht möglich sein.
- Auf Hinweis eines Bürgers wird die Verwaltung die Verteilung der Geh- und Radwegbreiten im Zuge des Altwiekrings zugunsten größerer Gehwegbreiten optimieren.
- Angeregt wurden moderne Taster für die Signalanforderung mit frühzeitiger Detektion sich annähernder Radfahrender. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Einsatzmöglichkeit geprüft.
- Am Elise-Averdieck-Platz wurden mehr Bänke auf dem Platz angeregt. Dieses ist nicht Bestandteil der Veloroutenplanung und wird daher nicht in die Planung mit aufgenommen.
- Es wurde eine Optimierung der Leistungsfähigkeit für den MIV im Planungsbereich erbeten, da es dort zu morgendlichen Stauerscheinungen in der Georg-Westermann-Allee kommt. Diese kann nicht zugesagt werden, da dies mit einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr einhergehen würde.
- Es wurde auf eine massive Fehlnutzung der Radverkehrsanlagen gegenüber der Straße

Am Hauptgüterbahnhof, verursacht durch den Betrieb mehrerer Imbisse und Imbisswagen, hingewiesen. Die Verwaltung wird durch eine Modifikation des Bestandes (Aufstellen von Pollern) sicherstellen, dass hier keine Autos mehr über Geh- und Radwege fahren. Dieses betrifft das Fahren mit PKW auf dem Radweg in Längsrichtung.

- Es wurde die Bitte vorgetragen, im Zuge der Planung der Einmündung Brodweg in besonderer Weise auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu achten. Die Verwaltung sagt dies zu.
- Es gab viel Lob für die Veranstaltung und Zustimmung für die Planung. Einzelne Teilnehmer konnten aufgrund einer Fokussierung auf Einzelbelange (z.B. Anzahl Parkstände) nicht überzeugt werden.

Zusammenfassung der Vorlage

Die Verwaltung legt mit dieser Drucksache die Planung der Veloroute 1 über eine Gesamtlänge von 5,1 km vor. Ein erster Realisierungsabschnitt wird zum Beschluss vorgeschlagen, bei zwei weiteren Realisierungsabschnitten sind noch wichtige Detailfragen zu klären oder der Abschluss anderer Planungen abzuwarten. Mit der Realisierung kann ab 2024 begonnen werden.

Leuer

Anlage/n:
Lagepläne