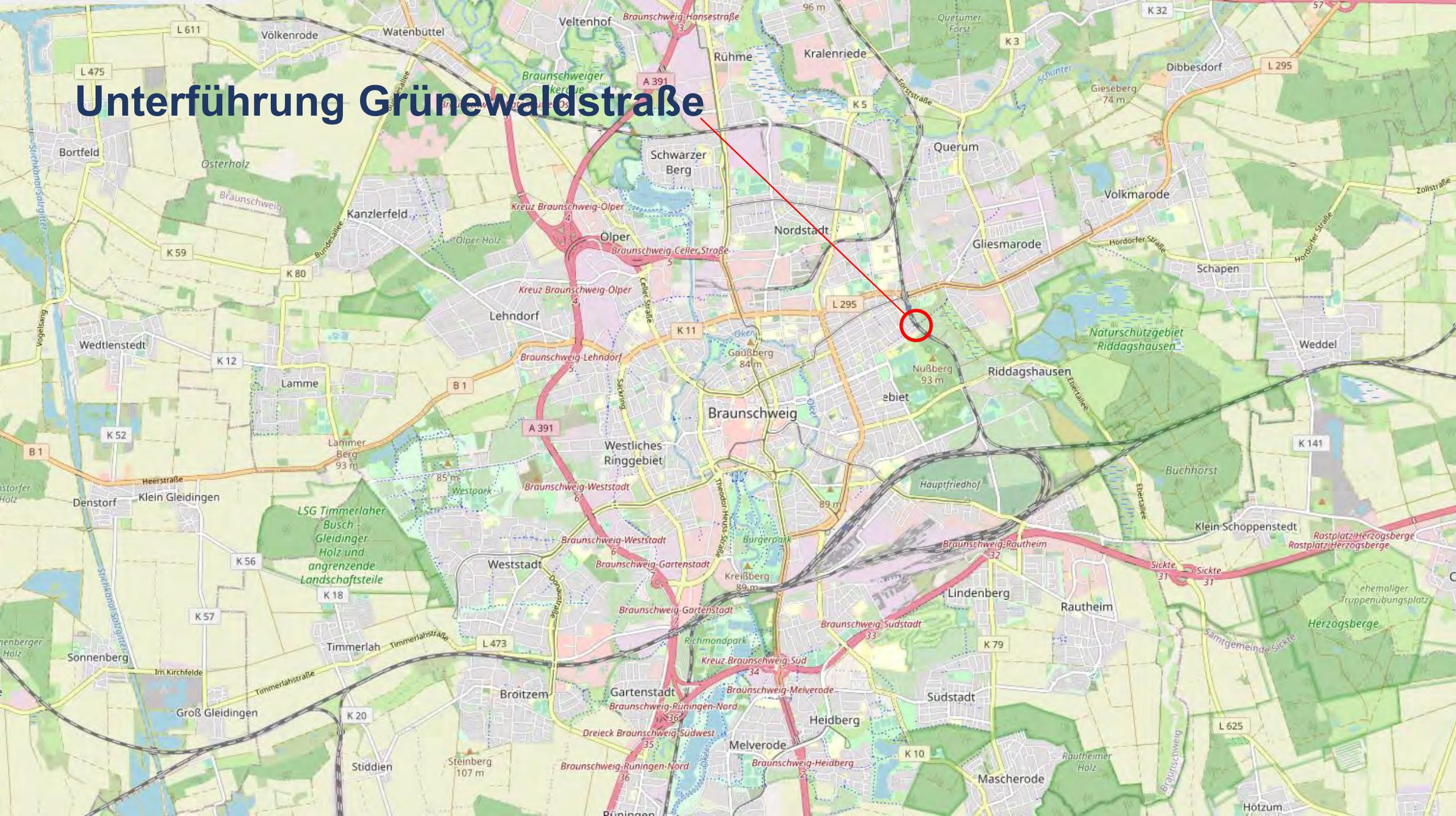


Unterführung Grünwaldstraße



Unterführung Grünwaldstraße

Unsere Ziele

- Objektive und subjektive Sicherheit
- Klimaschutz (Reduktion THG)
- Umweltschutz
 - Vitale Bäume und Stadtgrün
- Verkehrswende
 - Förderung Rad- und Fußverkehr
 - Förderung ÖPNV
- Hochwertige Gestaltung



Unterführung Grünwaldstraße

Stellungnahmen ADFC und andere

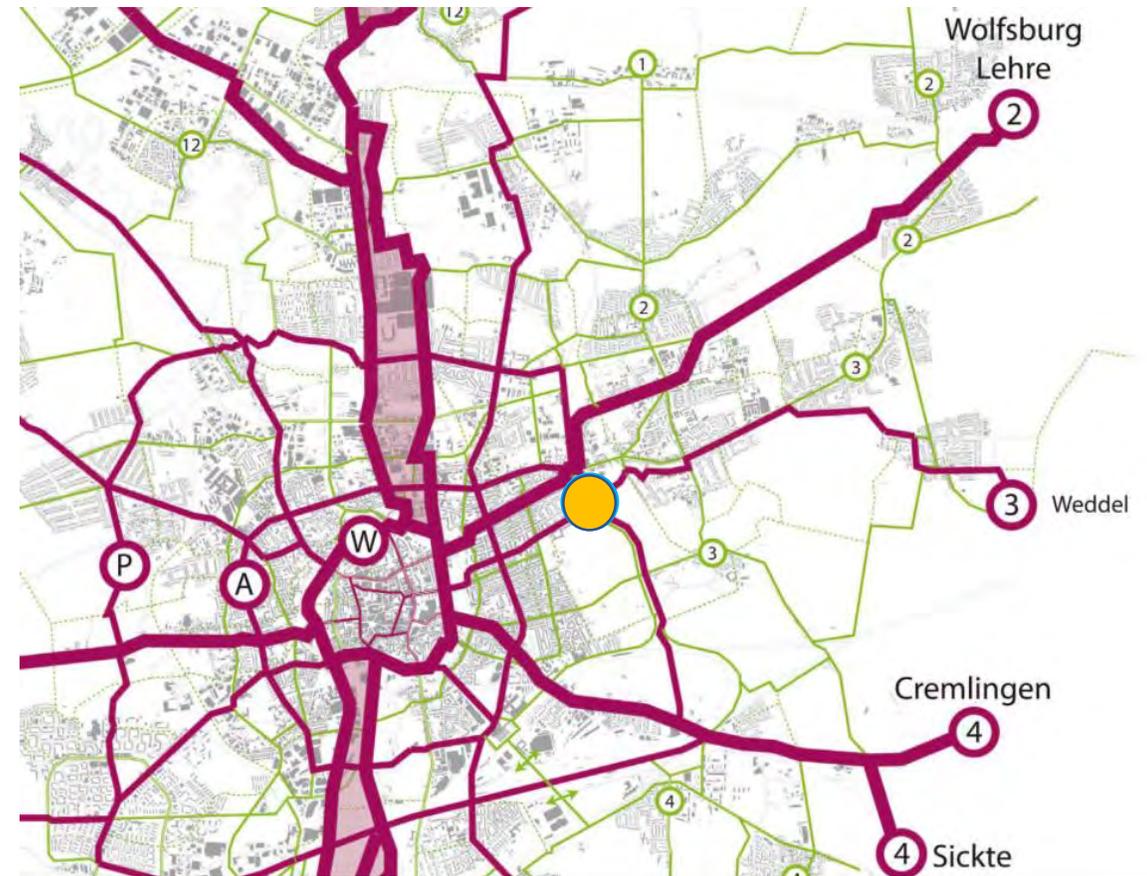
- Stellungnahme Feb 2022 vor der Veröffentlichung der Pläne
- Stellungnahme Mai 2022 zu den vorgestellten Varianten
- Stellungnahme Mai 2023 nach der Bürgerbeteiligung in der VW-Halle



Unterführung Grünwaldstraße

Bedeutung des Knotens für den Fuß- und Radverkehr

- Wichtige Verbindung nach Gliesmarode, zum Schwimmbad, zu den Kleingärten und zu den Schulen etc.
- Schon heute intensive Nutzung zu Fuß und mit dem Rad im Alltagsverkehr
- Strecke prädestiniert für die Veloroute 3, hohe Potentiale (4000 Radfahrende / Tag), Alternativen sind wenig attraktiv, umwegig und aufwändig im Ausbau
- Ost-West-Verbindung Richtung Innenstadt Anschluss an das schon vorhandene Fahrradstraßennetz

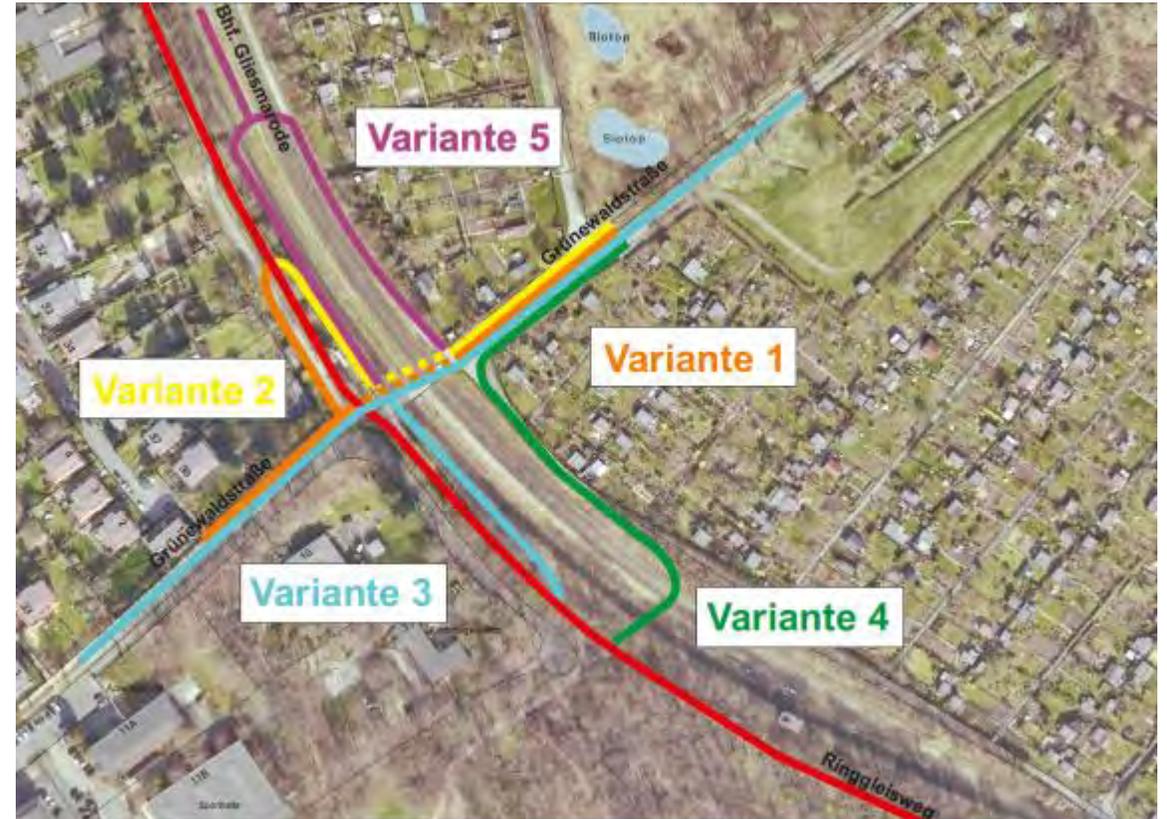


Veloroutennetz, Entwurf der Verbände, Feb 20¹¹

Unterführung Grünwaldstraße

Varianten in der engeren Diskussion

- Variante 0:
Neuer beschränkter Bahnübergang
- Variante 1:
Unterführung mit geradliniger Verbindung
- Variante 2:
Unterführung ohne geradlinige Verbindung



Übersicht der Varianten, Graphik Stadt Braunschweig

Unterführung Grünwaldstraße

Variante 0:

Neuer beschränkter Bahnübergang

- Häufige und lange Wartezeiten
(Hälfte der Zeit geschlossen)
→ für den Alltagsradverkehr ungeeignet
→ als Veloroute ungeeignet
- Kein Zugang zum Bahnsteig möglich
- Große Gefahrenpotentiale
(Untersuchung TU BS)
- Kostenverteilung ungewiss

Unterführung Grünwaldstraße

Gestaltung einer Unterführung

- Übersichtlich
- Geradlinig
- Einzelbrücken
- Große Breite, Höhe
- Geringe Höhenunterschiede
- Barrierefrei
- Helle Materialien
- Licht
- Sauberkeit



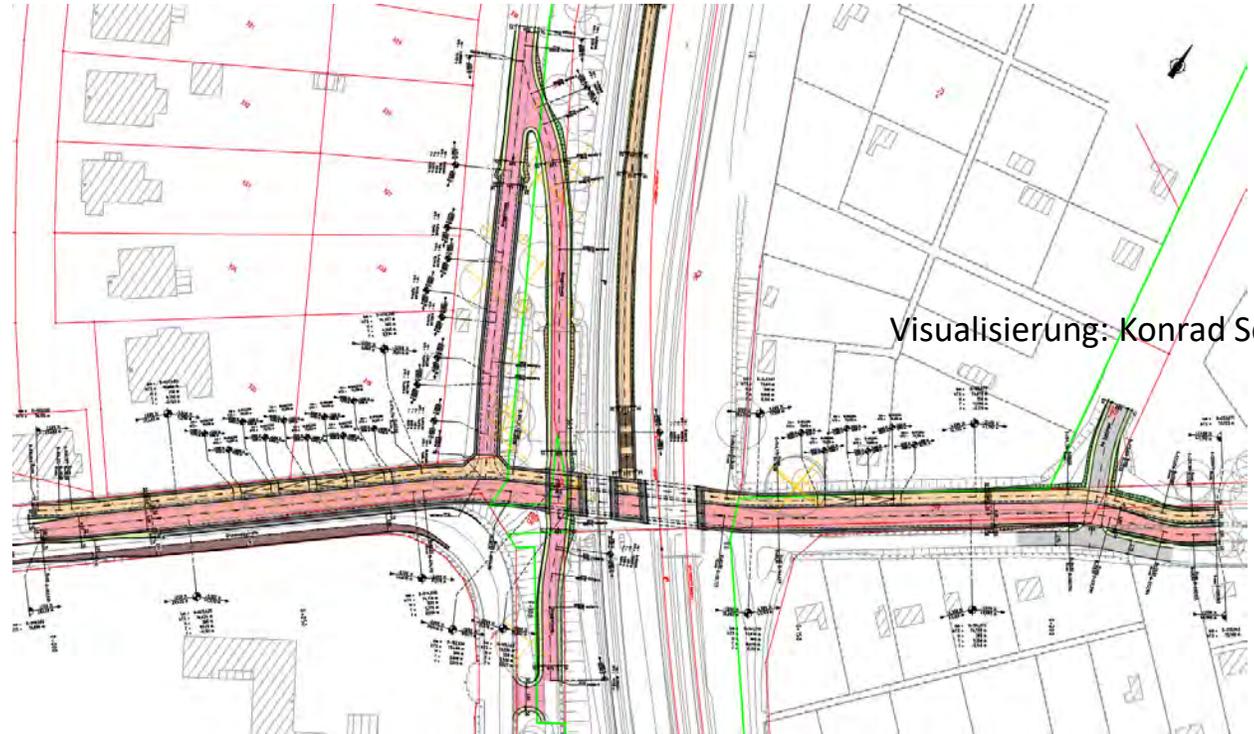
Unterführung Radschnellweg in Zwolle (NL)

Unterführung Grünwaldstraße

Variante 1:

Unterführung mit geradliniger Verbindung

- Gestaltungsgrundsätze lassen sich gut realisieren
- Gute Begehbarkeit / Befahrbarkeit
- Soziale Kontrolle vorhanden
- Zugang zum Bahnsteig vorgesehen
- Anschluss Ringgleis noch zu optimieren, mehr Grün erhalten



Visualisierung: Konrad Schöller

Unterführung Grünwaldstraße

Variante 2:

Unterführung ohne geradlinige Verbindung

- 180° Haarnadelkurven und 90° Kurven
- Unübersichtlich
- Schlechte Befahrbarkeit
- Erhebliche Unfallgefahr
- Soziale Kontrolle nicht gegeben
- Zugang zum Bahnsteig vorgesehen
- Erhalt der alten Bäume



Unterführung Grünwaldstraße

Potentiale für den Klimaschutz – langfristig –

Variante 0: Beschränkter Bahnübergang

- Keine Änderung in der Verkehrsmittelwahl infolge Bau Bahnübergang → keine Änderungen THG-Emissionen
- Potential für den Klimaschutz: Null

Variante 1: Unterführung mit geradliniger Verbindung

- Zusammen mit dem Bau der Veloroute 3: kürzere Reisezeiten, mehr Sicherheit, hohe Qualität
→ Verdoppelung der Zahl der Radfahrenden (von ca. 2.000 auf ca. 4.000 / Tag) auf dieser Strecke
- Umstieg zahlreicher Autofahrer*innen auf das Rad → Einsparungen THG-Emissionen
Emissionen durch den Bau und die Ersatzpflanzung der Bäume werden um ein Vielfaches kompensiert
- Potential für den Klimaschutz: Sehr hoch

Variante 2: Unterführung ohne geradlinige Verbindung

- Veloroute 3 würde auf einer anderen Strecke geführt, da die für eine Verkehrsverlagerung erforderlichen Randbedingungen kürzere Reisezeiten, mehr Sicherheit, hohe Qualität nicht erreicht werden.
→ nur geringfügige Änderung der Zahl der Radfahrenden auf dieser Strecke
- → THG-Emissionen durch den Bau werden nicht durch THG-Einsparungen im Verkehrsbereich kompensiert
- Potential für den Klimaschutz: Negativ

Unterführung Grünewaldstraße

(Investitions-Kosten): Quelle Artikel BZ 19.5.23 und 27.6.23)

Variante 0: Beschränkter Bahnübergang

Kosten: 1 Mio €

Variante 1: Unterführung mit geradliniger Verbindung

Kosten: 5 Mio € plus 120.000€ Bahnsteigzugang

Variante 2: Unterführung ohne geradlinige Verbindung

Kosten: 5 Mio € plus 120.000€ Bahnsteigzugang

Kostenträger Investitionskosten:

Varianten 1 und 2: DB, die Zuschüsse von Bund und Land erhält;

Variante 0: unklar

Betriebskosten: Sind unbedingt mitzubetrachten, da relevant für viele Jahrzehnte;
man legt hier 80 Jahre zugrunde;

Bei einer Unterführung sind diese deutlich geringer als bei einer Schrankenanlage;

Kostenträger Betriebskosten: darüber wurde bisher wenig öffentlich gesprochen; ist aber sehr relevant für die Stadt Braunschweig

Unterführung Grünwaldstraße

Zustand der Bäume

- Baumkataster Stadt Braunschweig:
 - 1 Baum stark geschädigt
 - 11 Bäume mittelstark geschädigt

Potentiale von Neupflanzungen

- 12 junge Bäume sind bereits nachgepflanzt zwischen Böcklin- und Holbeinstraße
- 18 weitere Bäume könnten gepflanzt werden zwischen Holbein- und Kollwitzstraße

→ 30 junge, gesunde Bäume
in ausreichend großen Baumscheiben



Visualisierung: Konrad Schöllner

Unterführung Grünwaldstraße

Zusammenfassung:

- Objektive und subjektive Sicherheit sind bei Variante 1 am höchsten
- Mehr Rad- und Fußverkehr nur bei Variante 1 zu erwarten
- Reduktion THG für mehr Klimaschutz bei Variante 1 am größten
- Neue vitale Bäume stärken Stadtklima
- Hochwertige Gestaltung einfordern

Variante 1 erfüllt die Ziele aus Sicht des ADFC Braunschweig am besten

