

An die
Fraktionen im Rat der Stadt Braunschweig,
im Stadtbezirksrat 131 Innenstadt,
im Stadtbezirksrat 310 Westliches Ringgebiet

38100 Braunschweig

38100 Braunschweig

Tel. 0531/ 61 547 327
Fax 0531/ 61 327 328
info@adfc-braunschweig.de
www.adfc-braunschweig.de

Bankverbindung

Braunschweigische
Landessparkasse
BIC: NOLA DE 2HXXX
IBAN: DE40 2505 0000 0199 8460 49

Steuernummer

14 / 209 / 00150

Spendenkonto

BIC: NOLA DE 2HXXX
IBAN: DE40 2505 0000 0199 8460 49

Stellungnahme des ADFC Braunschweig zur geplanten Neuerrichtung der Sidonienbrücke

16. März 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Gremienlauf befindet sich der Beschlussvorschlag der Verwaltung DS 20-12849 „Neubau der Sidonienbrücke über den westlichen Okerumflutgraben im Bereich des Hohetorwall“.

Der ADFC Braunschweig hat sich mit diesem Vorschlag befasst und regt an, die vorgelegte Planung zu überarbeiten:

Nach unserer Auffassung wäre die im Beschlussvorschlag gezeigt Variante der Brücke eine unnötige und konfliktträchtige Engstelle. Sie sollte deutlich breiter und so ausgeführt werden, dass Rad- und Fußverkehr nicht gemischt, sondern deutlich voneinander getrennt geführt werden. Nach unserer Meinung könnte das ohne wesentliche Mehrkosten realisiert werden. Wir begründen unseren Vorschlag wie folgt:

Bestehende Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden werden nicht aufgelöst

In der Planung sind bereits Ansätze erkennbar, Nutzungskonflikte zu mindern. Die Aufweitung der Brücke auf 6m im mittleren Bereich mag zwar das Verweilen attraktiver machen, löst jedoch nicht die bereits heute vorhandenen Konflikte und Behinderungen im fließenden Fuß- und Radverkehr. An den Brückenden ist sogar eine geringe Breite (4m) als heute (4,60m) vorgesehen. Im Umfeld befinden sich mehrere Einrichtungen mit besonders Schutzbedürftigen Personen (Krankenhaus, Grundschule, Kindergarten, Spielplatz, Altenheim). Daher und auch vor dem Hintergrund des denkmalgeschützten Ensembles Wallring ist es geboten, Rad- und Fußverkehr hier nicht zu mischen, sondern deutlich zu trennen. Fehlende Einordnung in ein Gesamtnetzkonzept zum Radverkehr.

Wie bereits in der Beschlussvorlage festgestellt, ist die Sidonienbrücke eine intensiv genutzte Wegeverbindung, die mehrere Fahrradstraßen miteinander vernetzt und sowohl eine städtische wie auch eine Fern-Radroute aufnimmt.

Diese vorhandene wichtige Netzfunktion wird in der Vorlage zwar festgestellt, aber in der konkreten Ausführung der Planung nicht berücksichtigt. In Zukunft werden die Radverkehrsmengen noch steigen, und die Sidonienbrücke könnte Teil einer Veloroute zwischen den westlichen Stadtteilen und der Innenstadt sein, die ja ab der Güldenstraße bereits über den „Twetenweg“ hergestellt ist. Später erforderliche kostspielige Umbauten können vermieden, wenn an dieser Stelle bereits heute eine qualitativ höherwertige Verbindung geschaffen wird.

Unvereinbarkeit mit dem Ratsbeschluss zur Beachtung der ERA

2012 hat der Rat der Stadt Braunschweig beschlossen (Vorlagen 2302/12 bzw. 2333/12),

„Bei allen Planungen und allen Baumaßnahmen für den Radverkehr in Braunschweig sind zukünftig die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen in der jeweils aktuellen Fassung als Planungsgrundlage zu beachten und Abweichungen von der ERA in der Vorlage deutlich zu machen.“

Die geplante Brücke und ihre Zuwegungen widersprechen den ERA in der aktuellen Fassung von 2010 in mehreren Belangen:

- In den ERA ist zur Bemessung von gemeinsamen Führungen des Geh- und Radverkehrs ein maximales Verkehrsvolumina von 180 Fußgehenden und Radfahrenden in der Spitzenstunde vorgesehen (ERA Kap. 3.6 Bild 15). Bereits dieses Verkehrsvolumen erfordert eine Wegbreite von 4,50m. Das Verkehrsvolumen an der Sidonienbrücke liegt jedoch schon heute deutlich höher. In einer Studie der TU aus dem Jahre 2015 wurden an drei Tagen September bzw. Oktober von bis zu 234 Radfahrenden in der Spitzenstunde festgestellt. Die Anzahl der Fußgänger dürfte diese Zahl noch einmal deutlich übersteigen. Daher ist die geplante Breite von 4m an den Brückenenden als zu gering und eine gemeinsame Führung überdies als ungeeignet zur Verkehrsabwicklung anzusehen.
- Mehrere Ausschlusskriterien führen zu einer Unzulässigkeit einer gemeinsamen Führung (ERA Kap. 3.6, Voraussetzungen):
 - Mehr als nur geringe **Netz- und Aufenthaltsfunktion** für Fuß- und Radverkehr (Durchgangsverkehr Ringgebiet-Innenstadt, Radfernweg, Flaneure, Schulweg)
 - starkes **Gefälle** von mehr als 3% (zukünftig immerhin noch 5% östlich zwischen Brücke und Hohetorwall)
 - **Hauptverbindung** des Radverkehrs (Über die Sidonienbrücke verläuft eine Hauptroute zwischen Innenstadt und Westlichem Ringgebiet, zudem eine Fernradroute)
 - **Radfahr-Anteil** vermutlich höher als 1/3 (Annahme mangels genauerer Daten)

Die Wahl einer gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Breiten an den Brückenenden sowie der Zuwege stehen im Widerspruch zu den ERA 2010. Dies ist problematisch und wurde auch nicht in der Beschlussvorlage thematisiert.

Fazit

Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der Brücke und zuführenden Wegen steht in klarem Widerspruch zu den ERA 2010 und ist wegen der hohen Verkehrsvolumina und steigungsbedingten Geschwindigkeiten zu konfliktträchtig. Die Brücke ist nicht ausreichend dimensioniert, um getrennte Wege für den Fuß- und Radverkehr aufzunehmen. Bereits heute kann beobachtet werden, dass Fußgänger sich an den Rand Weges gedrängt fühlen und Rad Fahrende wie Fußgänger vernsichert sind.

Lösungsvorschlag

Im Ergebnis ist eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr auf einem ausreichenden Querschnitt anzustreben. Das bedeutet, die Brücke auf der ganzen Länge in einer Breite von mindestens 6 m (besser mehr) auszuführen und in der Mitte einen mindestens 3 m breiten Zweirichtungsradweg vorzusehen. Um Rad- und Gehwege voneinander abzugrenzen, kann mit verschiedenen Wegoberflächen, farblicher Erkennbarkeit, Richtungspfeilen und Symbolen, taktil erfassbaren Begrenzungsstreifen und/oder einem kleinen Höhenunterschied mit überfahrbaren, abgeflachten Bordsteinen gearbeitet werden (ERA Kap. 11.1.5). Insbesondere die farbliche Erkennbarkeit sollte auch schon im Bereich der Rampen vor und hinter der Brücke durch entsprechende Farbgebung der Oberflächen gegeben sein.

Wir bitten darum, diesen Vorschlag in die Planung einzubeziehen. Den möglichen Nutzungskonflikten kann auf diese Weise abgeholfen werden. Die Kompatibilität der Brücke mit einer zukünftig auszubauenden Veloroute über die Fahrradstraßen wäre gesichert.

Mit freundlichen Grüßen



Susanne Schroth
Vorsitzende

Stand der Technik:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)