

Braunschweig, den 09.09.2022

Stellungnahme des ADFC Braunschweig zum Bebauungsplan Wenden-West WE 63

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der derzeit laufenden frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Wenden-West, 2. BA", WE 63 geben wir folgende Stellungnahme ab:

Der ADFC begrüßt das Ziel, das neue Wohnquartier unter dem Aspekt einer klimafreundlichen Mobilität mit einem starken Umweltverbund und einer deutlich reduzierten PKW-Nutzung zu entwickeln. In Anbetracht dieses Zieles und des angestrebten Qualitätsniveaus halten wir es für notwendig, hinsichtlich des Radverkehrs, des ruhenden Verkehrs und den Auswirkungen der Verkehrserschließung folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Straßenunabhängige Fahrradwege mit Anschluss an das städtische Radverkehrsnetz

Eine einladende, durchgehende Fahrradachse, die zum einen das Wohngebiet an die Fahrradrouten in Richtung Innenstadt anschließt und zum anderen eine deutlich verbesserte, überörtliche Verbindung schafft, ist für uns im städtebaulichen Vorentwurf noch nicht ersichtlich. Die Fahrradachse müsste vom Heideblick im Norden (Bereich Lessinggymnasium) durch die Wohnquartiere des 1. und 2. Bauabschnittes bis zur Stadtbahn auf Höhe der Geibelstraße geführt werden. Von dort können Radfahrende entlang der Stadtbahn über die Autobahn in Richtung Innenstadt fahren. Die Radroute muss alltagstauglich sein, d.h. sie muss möglichst direkt verlaufen, durchgängig asphaltiert sein und eine stetige Führung ohne unnötige Knickpunkte aufweisen. Eine solche Durchmesserlinie fehlt in dem Vorentwurf.

Der vorhandene gemeinsame Geh- / Radweg parallel zur und unmittelbar neben der Stadtbahnstrecke ist im Abschnitt zwischen Veltenhöfer Straße und Geibelstraße viel zu schmal und wegen der nahräumigen Erschließungsfunktion für den Fußverkehr konfliktbelastet. Aufgrund der Mischnutzung mit dem Fußverkehr ist er allenfalls langsam zu befahren. Er eignet sich nicht als überörtliche Radverkehrsachse und ist nicht attraktiv für

zügigen Pendlerverkehr auf dem Fahrrad in Richtung Innenstadt. Es wird auch zukünftig nicht möglich sein, dort eine Fahrradroute (oder gar eine Veloroute) verlaufen zu lassen, die die Anforderungen an einen modernen Radverkehr erfüllt. Daher braucht es im Plangebiet eine eigene Radverkehrsachse.

Im Rahmen der Überplanung des Gebietes mit dem in Rede stehenden Bebauungsplan bietet sich letztmalig die Gelegenheit, Flächen für eine durchgehende Nord-Süd-Radverbindung vorzusehen. Allein die vorgesehenen Radwege entlang der Veltenhöfer Straße in Ost-West-Richtung, die zudem schon am Ortseingang von Wenden enden, ersetzen keine Nord-Süd-Verbindung. Die 800 Wohneinheiten stellen ein beträchtliches Potential zur Nutzung des Fahrrades da, wenn eine einladende und direkte Anbindung Richtung Innenstadt geschaffen wird.

Anbindung Alt-Wenden

Bei der Erschließung neuer Siedlungsgebiete ist es wünschenswert, dass eine enge Vernetzung mit den bestehenden Siedlungsgebieten, in diesem Fall Alt-Wenden erfolgt. Auf dem vorliegenden Vorentwurf ist eine Verbindung in die Allensteinstraße und im Bereich der Straßenbahn-Wendeschleife zu erkennen. Wir schlagen vor, eine weitere Verbindung in die Neusalzstraße zu realisieren. Dies würde außerdem den „Alteingesessenen“ einen Zugang zu der geplanten Grünanlage eröffnen und zum Zusammenwachsen der Stadtteile beitragen.

Fahrradparken im Quartier, an der Stadtbahn-Endhaltestelle und am Festplatz

Dem städtebaulichen Vorentwurf und der „Erste[n] Einschätzung zur Planung und zu den Umweltbelangen“ ist nicht zu entnehmen, welche Flächen für das Parken von Fahrrädern vorgesehen sind. Wir halten es für notwendig, im Rahmen der Festsetzung nach Möglichkeit auf eingangsnah, ebenerdige, wetterschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen hinzuwirken. Im Bebauungsplan ist ein Stellplatzschlüssel für Fahrradabstellanlagen festzuschreiben.

Solche Abstellanlagen sollten ebenfalls in den Quartiersgaragen, insbesondere die in der Nähe der Stadtbahn-Endhaltestelle, vorgesehen werden. So kann ein Umsteigen zwischen Fahrrad und Stadtbahn (intermodaler Verkehr) erleichtert und begünstigt werden.

Auf Grund der Entfernungen in Wenden und zum in Randlage angedachten Festplatz ist davon auszugehen, dass bei Veranstaltungen auf dem Festplatz zahlreiche Besucher mit dem Fahrrad kommen. Aus diesem Grund ist am Festplatz eine ausreichend große Fahrradabstellanlage vorzusehen.

Autoparkplätze innerhalb des Quartiers minimieren und Quartiersgaragen stärken

In dem vorliegenden städtebaulichen Vorentwurf sind innerhalb des Wohngebietes sechs Parkplatzflächen mit jeweils ca. 20 Stellplätzen dargestellt, insgesamt über 120 Autostellplätze im öffentlichen Raum. Durch diese angebotenen Stellplätze wird unnötig viel Autoverkehr in dem Wohnquartier initiiert, welcher sich störend auf die Nutzung der Wege zum Spielen, Klönen, Spaziergehen und Radfahren auswirkt. Die Planung dieser Parkplätze widerspricht dem in der Einleitung dargestellten Ziel einer klimafreundlichen Mobilität. Zum Parken von Autos, egal ob von Bewohnern oder Gästen, dienen die geplanten Quartiersgaragen. Werden zusätzliche Parkplätze im öffentlichen Raum angeboten, so besteht die Gefahr, dass die Quartiersgaragen weniger genutzt werden und nicht kostendeckend betrieben werden können. Zudem behindern Senkrechtparkplätze unmittelbar am Quartiersgang die Sicht auf dort vom Radweg auf die Straße wechselnden Radverkehr und stellen eine Konfliktquelle dar. Aus diesen Gründen sind die dargestellten Parkplätze aus dem Vorentwurf zu entfernen.

Schulzentrum am Heideblick verkehrsberuhigt belassen

Die Erschließung der nördlichen Hälfte des geplanten Baugebietes für den Kfz-Verkehr über die Straße Heideblick ist für uns nicht nachvollziehbar. Diese Straße ist heute eine ruhige Wohnstraße ohne nennenswertes Kfz-Verkehrsaufkommen, an der die KiTa Schunterzwerge, die Grundschule Wenden, das Lessinggymnasium, die Bücherei Wenden und ein Skaterplatz liegen. Durch die Erschließung des neuen Wohngebietes (einschließlich der Quartiersgarage) wird weiterer unnötiger Kfz-Verkehr in die Straße Heideblick initiiert. Die auch heute bereits städtebaulich optimierungsbedürftige Situation wird durch zusätzlichen Durchgangsverkehr und widersprüchliche Straßenfunktionen noch unübersichtlicherer und langfristig kaum mehr zu heilen sein. Für den Schülerverkehr wäre mehr Kfz-Verkehr ein starker Anreiz, weniger Fahrrad zu fahren, für die Eltern ein Anreiz, die Kinder eher mit dem Auto zu bringen („Elterntaxis“).

Stattdessen sollte der zusätzliche Kfz-Verkehr ausschließlich über die Veltenhöfer Str. abgewickelt werden. Durch die im Vergleich kürzeren Wege des Fuß- und Radverkehrs nach Nordosten würde ein zusätzlicher Anreiz im Sinne der Verkehrswende gesetzt.

Die Veltenhöfer Str. wird speziell für das Projekt Wenden-West (1. BA) derzeit ausgebaut um auch bei stärkerem Kfz-Verkehr mehrere Verkehrsarten konfliktarm abwickeln zu können. Sie wird mit beidseitigen Radwegen und bereits fahrradfreundlicher optimierten Kreisverkehren versehen und ist als Kreisstraße gewidmet (K25). Sie ist damit und auch durch die weitere Anbindung Richtung Innenstadt und Autobahn (Hansestr.) allein geeignet, mehr Verkehr bei weniger nachteiligen Nebenwirkungen aufzunehmen.

Lars Christian Lund

Dr. Jens Schütte

Vorsitzender
ADFC Braunschweig

Arbeitskreis Verkehr
ADFC Braunschweig