

Radverkehr in Braunschweig: Warten auf Godot

Wir wissen nicht, wer oder was Godot in Samuel Becketts absurdem Theaterstück von 1952 eigentlich ist. Ein Junge als Bote Godots erscheint täglich bei den beiden Wartenden und teilt mit, Godot werde nicht heute, bestimmt aber morgen kommen. Ähnlich lesen sich die Kompaktberichte, die die Stadt Braunschweig zum Umsetzungsstand des Ratsbeschlusses „Radverkehr in Braunschweig“ aus dem Jahr 2020 zwar nicht täglich, aber immerhin halbjährlich herausgibt.

› Jens Schütte

Im Wesentlichen wird in diesen Kompaktberichten von Planungen berichtet – „Godot werde sicher morgen kommen.“ Positiv dabei ist, dass bei einigen dieser Entwürfe Flächenneuverteilungen zugunsten der Radfahrenden und der zu Fuß gehenden vorgesehen sind (z. B. Bültelweg, Helmstedter Straße im Zuge der Veloroute 4). Für die Braunschweiger Radfahrenden ist jedoch von Bedeutung, wann die Maßnahmen umgesetzt sind und sie davon profitieren können. Von ständigen Verweisen auf die laufenden Planungen haben sie noch nichts.

Anlässlich des 5. Kompaktberichtes und des vierten Jahrestages des Ratsbeschlusses haben die Fahrrad- und Mobilitätsverbände ihre Sicht auf den Umsetzungsstand dargestellt und zahlreiche Fragen an die Verwaltung formuliert.

Seit dem Ratsbeschluss sind vier Jahre vergangen, d. h. 40 % der Zeit für eine

Umsetzung bis 2030 sind um. Der vorliegende Kompaktbericht zeigt sehr deutlich, dass die Anstrengungen der vergangenen Jahre bei weitem nicht ausreichend sind, um die Ziele zu erreichen, und dass die Verfahren erheblich beschleunigt werden müssen! Die personelle Aufstockung der mit dem Radverkehr betrauten Planungsstellen in der Stadtverwaltung ist offensichtlich nicht ausreichend.

Definition eines Veloroutennetzes noch immer im Arbeitsstadium

Das Veloroutennetz soll aus dem Hauptnetz Radverkehr des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) entwickelt werden, welches aus Sicht der Verbände aber noch erhebliche Defizite aufweist. So ist u. a. sicherzustellen, dass jeder Stadtteil sowie die Städte und Dörfer des Umlandes an das Netz angebunden werden,

- › Ratsbeschluss „Radverkehr in Braunschweig“ (2020): https://braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Pedaleo/Pedaleo_59_Ratsbeschluss.pdf
- › 5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand im Ratsinformationssystem: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1032001>
- › Anmerkungen und Fragen der Verbände: www.fahrradstadt-braunschweig.de/wp-content/uploads/2024/09/2024-08-26_Anmerkungen-und-Fragen-zum-5.-Kompaktbericht.pdf

d. h. die Velorouten müssen bis zu den Übergabepunkten des Regionalen Radwegenetzes an der Stadtgrenze geführt werden. Das derzeitige Hauptnetz für den Radverkehr im MEP erfüllt diese Forderungen nicht.

Ein von den Mobilitätsverbänden seit langem gewünschtes Arbeitstreffen oder ein Workshop mit den Planern des MEP-Netzes, aus dem das Veloroutennetz abgeleitet werden soll, hat bisher nicht stattgefunden.

Velorouten: zwei beschlossen – null Komma eins umgesetzt

Politisch beschlossen sind die Veloroute 4 vom Schöppenstedter Turm bis zum Schlossplatz und der Ausbau des Wallrings als Veloroute. Die Strecke Museumstraße und Helmstedter Straße bis zum Marienstift für die Veloroute 4 befindet sich in der Ausführungsplanung. Erste Abschnitte sollen ab 2025 gebaut werden. Für den Wallring als Veloroute haben die Bauarbeiten für die Querung an der Celler Straße begonnen. Die Bauarbeiten für die Querung Wendenstraße sollen 2025 beginnen.

Auf den Streckenabschnitten im Süden des Wallrings (Lessingplatz, Bruchtorwall, Kalenwall) ist die Situation für Radfahrende nicht mehr tragbar. Die Radwege sind u. a. viel zu schmal und in einem baulich desolaten Zustand. Es besteht akuter Handlungsbedarf! Ein Umbau in diesem Bereich ist nicht in Sicht – nicht einmal das Versprechen: „Godot wird morgen kommen“.

Geschützte Radfahrstreifen – ein ungenutztes Instrument

Die Anlage von geschützten Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) ist eine gute Möglichkeit, um mit geringen finanziellen Mitteln und in kurzer Zeit innerstädtische Gefahren- und Problemstellen zu entschärfen, auch temporär als Verkehrsversuch. Es ist völlig unverständlich, aus welchem Grund diese schnelle Möglichkeit nicht genutzt und erst „zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen“ soll. Mit der Anlage von geschützten Radfahrstreifen ließen sich z. B. die unhaltbaren Zustände am Bruchtorwall (Teil der Veloroute Wallring) oder an der Hagenbrücke entschärfen.

Fahrradstraßen voller Autos sind eine Farce

Auch mit der Einrichtung von Fahrradstraßen können schnell und günstig Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Damit die Radfahrenden sicher fahren können, ist es aber erforderlich, den Kfz-Durchgangsverkehr durch geeignete Maßnahmen, wie Poller als Modalfilter oder die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, zu unterbinden. Dies wird in Braunschweig immer weiter nach hinten verschoben, obwohl inzwischen ein Planungsleitfaden vorliegt, nach dem erste Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden könnten.

In einigen Fahrradstraßen besteht sehr großer Handlungsbedarf, u. a. in der Adolfstraße und auf dem Fallerslebertor-Wall. Mit ersten planerischen Überlegungen erst im Oktober 2024 zu beginnen, wie im Kompaktbericht angegeben, ist nicht akzeptabel – „Godot wird sicher morgen kommen“.

Ausbauziel 2030 für Radwege nur zu 5 % erreicht

Entsprechend den Angaben im Kompaktbericht sind 5 % von 35 km umgesetzt, also 1,75 km – und das nicht einmal auf Strecken mit großem Handlungsbedarf. Bei gleichbleibender Umsetzungsgeschwindigkeit würden bis 2030 nur 4,4 km anstelle der geplanten 35 km gebaut sein. Die Umsetzung muss deutlich beschleunigt werden. Um das Ziel zu erreichen, müssen in den verbleibenden 6 Jahren jedes Jahr mindestens 5,5 km Radwege gebaut werden. Der Schwerpunkt der Umsetzung ist auf Strecken des Veloroutennetzes (hoher Bedarf) zu legen. Dabei sind Strecken mit erheblichen Mängeln prioritär auszubauen.

In Braunschweig parken Fahrräder weiterhin im Regen

In der Braunschweiger Innenstadt und an städtischen Einrichtungen gibt es keine überdachten Fahrradabstellplätze; es liegt auch kein Konzept dafür vor. Die Mobilitätsverbände erwarten, dass in Braunschweig, wie heute in den meisten deutschen Städten vorhanden, überdachte Fahrradstellplätze errichtet werden! Auch in den dicht besiedelten Wohngebieten, insbesondere dort, wo kein direkter Zugang von der Straße zu einem Hof vorhanden ist, besteht großer Handlungsbedarf, sichere und überdachte Parkmöglichkeiten für die Fahrräder im öffentlichen Raum anzubieten (z. B. Fietshangars wie in Osnabrück oder Quartiers-Fahrradparkhäuser nach dem Vorbild Hamburgs). Eine fehlende sichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad

stellt ein sehr großes Hemmnis für die Fahrradnutzung dar. Keller ohne geeignete Rampen sind zum täglichen Abstellen von Fahrrädern ungeeignet. Auch hierzu erwarten die Mobilitätsverbände ein Konzept.

Radfahrende werden aufs Glatteis geführt

Der Zustand der Radwege während der Schnee- und Eistage des letzten Winters zeigte, dass ein Umsetzungsstand von 80 %, wie im Kompaktbericht angegeben, bei weitem nicht erreicht ist. Die Haupttrouten des Radverkehrs waren auf großen Streckenabschnitten mittags immer noch nicht geräumt, einige nicht einmal in den folgenden Tagen.

Bei Eisbildung werden keine Maßnahmen gegen Glätte umgesetzt. Eine Lösung, wie mit Glätte auf Radwegen umgegangen werden soll, gibt es nicht. Planung und Umsetzung sind bei diesem Thema mit 0 % zu bewerten!

Hat jemand eine Qualitätsoffensive für Radwege gesehen?

Eine Qualitätsoffensive für Radwege im Bestand ist nicht zu erkennen. Große Teile des Radwegenetzes sind in einem desolaten Zustand! Wurzelaufbrüche, breite Längsrisse, unzureichend abgesenkte Borde, Querrinnen und gefährliche Radweg-Enden prägen das Bild von Braunschweigs Radwegen. Auch im Kompaktbericht gibt es keine Angaben, wo die Qualitätsoffensive zu finden ist.

Knackpunkt Baustellen

Eine wesentliche Verbesserung der Radverkehrsführung und -ausschilderung an

Braunschweigs Baustellen ist nicht zu erkennen. An zahlreichen Baustellen müssen *Radfahrende vorbeigehen* oder über Bordsteinkanten springen. Die Richtlinie zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) wird nicht konsequent umgesetzt und die richtige Umsetzung nicht ausreichend kontrolliert. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Epilog

In dem Theaterstück von Samuel Beckett warten die Landstreicher Estragon und Wladimir den zweiten und dritten Tag auf eine Antwort des ihnen nur vage bekannten Godot. Die Braunschweiger Radfahrenden warten inzwischen das fünfte Jahr auf die Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 14.07.2020. Das Theaterstück endet mit dem nicht endenden Warten.