

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge des Beteiligungsprozesses möchten wir noch einmal auf die Stellungnahme der Mobilitätsverbände vom 13.02.2022 (s. Anlage) hinweisen und auf dieser Grundlage die 4 auf Ihrer Internetseite vorgestellten Varianten bewerten.

Variante 1

Mit der Variante 1 (Unterführung mit gradliniger Verbindung der Grünewaldstraße) lassen sich die in unserer Stellungnahme dargestellten Entwurfsparameter am besten realisieren. Die Gradlinigkeit und der verhältnismäßig geringe Höhenunterschied sichern eine gute Befahrbarkeit für den Radverkehr, die Unterführung ist gut einsehbar (soziale Kontrolle vorhanden) und der Ringgleisweg wird gut an die Grünewaldstraße angeschlossen.

Für die zu fallenden Bäume sollten im Bereich der Unterführung Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Durch die Anordnung von Böschungen anstelle der Trogwand (wo möglich) kann eine gute landschaftliche Einbindung gelingen und die Wirkung von Enge vermieden werden.

Variante 2

In der Variante 2 (Unterführung ohne gradlinige Verbindung der Grünewaldstraße) sind für die Radfahrenden im Zuge der Grünewaldstraße (Hauptradverkehrsbeziehung) eine 180 ° Haarnadelkurve und zwei 90 ° Kurven vorgesehen. Auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse lassen sich diese Kurven nicht mit den erforderlichen Kurvenradien ausbilden. Bei der 180 ° Kurve und der unteren 90 ° Kurve ist davon auszugehen, dass diese Bereiche unübersichtlich sein werden. Entgegenkommende Radfahrende werden erst spät gesehen, die soziale Kontrolle ist nicht mehr gegeben. Bei dieser Variante ist mit Radfahrerunfällen zu rechnen. Die Sicherheit, sowohl für die Radfahrenden, wie auch für die zu Fuß gehenden, ist deutlich geringer als bei der Variante 1. Es ist zu befürchten, dass auf Grund der fehlenden sozialen Kontrolle die Unterführung von zahlreichen Menschen nicht bzw. zeitweise nicht genutzt wird.

Als Vorteil der Variante 2 wird der Erhalt einiger Bäume auf der Grünewaldstraße angeführt. Bei Abwägung der Belange „verkehrliche und soziale Sicherheit“ und „Erhalt der Bäume“ hat aus unserer Sicht die „Sicherheit“ eine deutlich höhere Priorität.

Varianten 3 und 4

Die Varianten 3 und 4 (Brücken) erfordern die Überwindung eines deutlich größeren Höhenunterschiedes als bei den Unterführungen. Entsprechend der vorliegenden Machbarkeitsstudie beträgt der zu überwindende Höhenunterschied bei der Unterführung (Variante 1) 3,42 m bzw. 1,29 m. Bei einer Brücke wären ca. 8,00 m bzw. ca. 10,00 m zu überwinden. Dies würde die erforderlichen Rampen unnötig verlängern und damit den Eingriff in die Umgebung und in die Natur vergrößern. Der zu überwindende Höhenunterschied bei einer Brücke wäre für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht zu akzeptieren und würde für Radfahrende eine deutlich größere Anstrengung bedeuten.

Fazit

Aus den oben dargestellten Gründen und den Ausführungen in unserer Stellungnahme halten wir die Planung einer Unterführung entsprechend der Variante 1 (gradlinige Verbindung der Grünewaldstraße) für die mit Abstand beste Lösung.

Unterzeichner:

ADFC: Dr. Jens Schütte

Initiative Fahrradstadt Braunschweig: Lars Christian Lund