

Vorzugsvarianten 2a und 3a

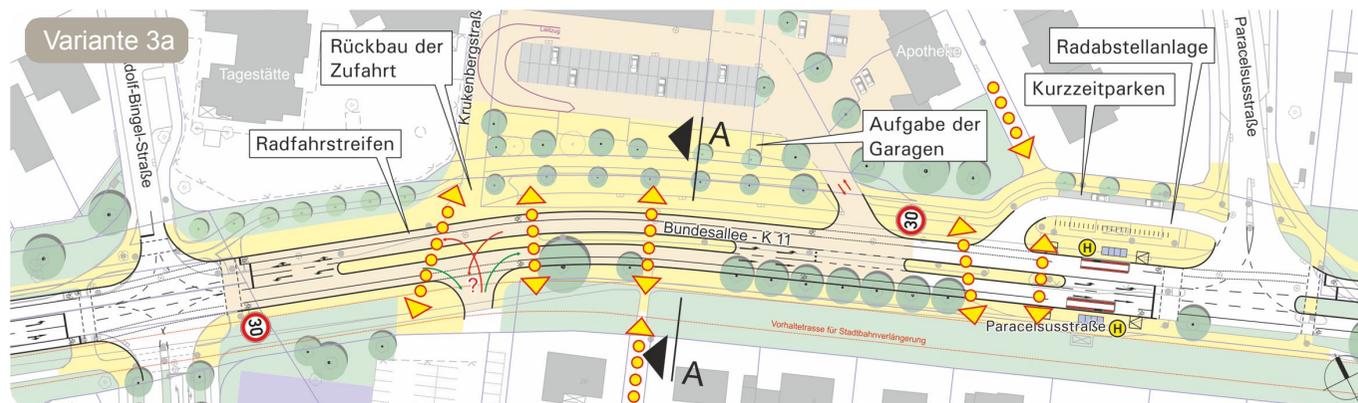
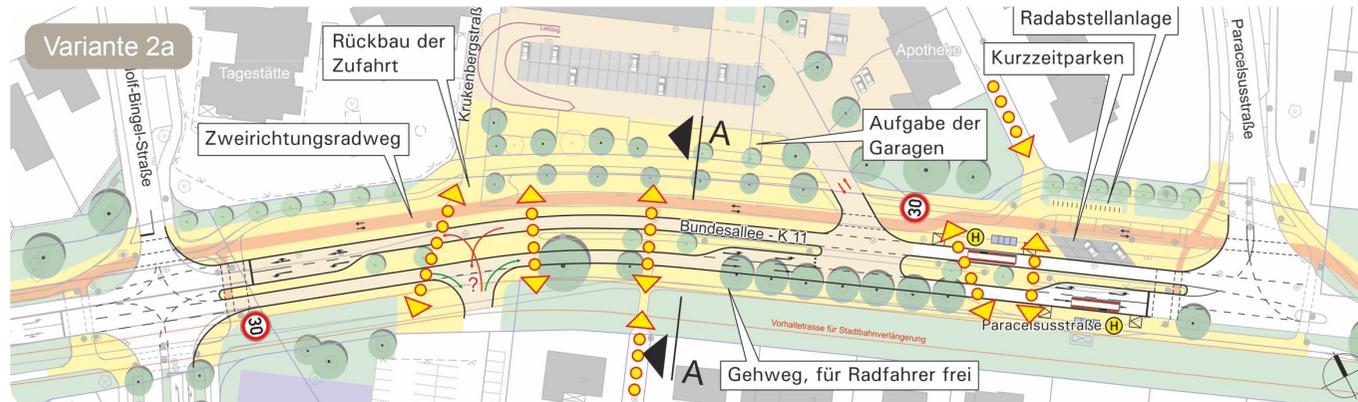
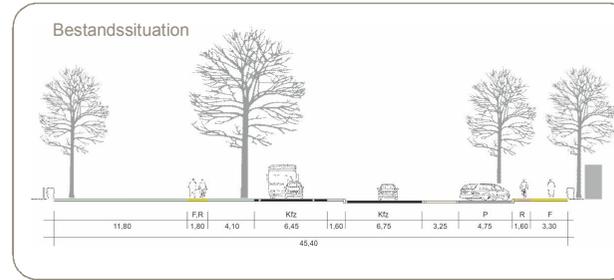
- Öffnung des Nahversorgungszentrums zum Straßenraum
- Rückbau der westlichen Zufahrt zum Parkplatz
- Ausbau der Bushaltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen

Variante 2a

- Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum
- Überbreiter Mittelstreifen mit Baumpflanzungen

Variante 3a

- Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau
- Mittelstreifen



Braunschweig - Kanzlerfeld

Entwicklung eines Konzeptes zur städtebaulichen Integration der Bundesallee

Ausblick

Mit den erarbeiteten Konzeptvorschlägen ist ein Weg zur städtebaulichen Integration der Bundesallee aufgezeigt. In dieser ersten frühen Planungsstufe sind noch keine Finanzierung und noch kein Zeitplan für eine Realisierung verbunden.

Weitere Informationen unter:
www.braunschweig.de/verkehrsplanung

Beide Varianten bieten komfortable Anlagen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Bundesallee. Durch die Anlage eines Mittelstreifens wird das Stadtteilzentrum betont und die Überquerbarkeit der Bundesallee verbessert. Dadurch erfolgt eine Vernetzung der beiden heute stark getrennten Straßenseiten.

Planungshintergrund

Auf Initiative des Stadtbezirksrates sind Konzepte zur städtebaulichen Integration der Bundesallee im Kanzlerfeld entwickelt worden, die von einem umfassenden Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet wurden.

Analyse des Straßenraumes

- Kaum wahrnehmbarer Ortseingang
- Überdimensionierte und unübersichtliche Kreuzung am Thünen-Institut
- Außerortscharakter durch Fehlen straßenraumprägender Bebauung
- Schmale gemeinsame Geh- und Radwege trotz großer Flächenverfügbarkeit
- Nicht-barrierefreie Linienbushaltestellen



Nur die Ortstafel weist auf den Beginn der Ortschaft hin.



Die Kreuzung am Thünen-Institut ist deutlich überdimensioniert und weist eine unübersichtliche Vorfahrtregelung auf.



Die großzügigen Seitenräume bieten Potenzial zur Anlage komfortabler Wege für den Fuß- und Radverkehr.

Planungsziele

- Verbesserung der Verkehrsführung an der Kreuzung am Thünen-Institut
- Verbesserung der städtebaulichen Integration der Bundesallee im Stadtteilzentrum
- Schaffung komfortabler Wege für den Fuß- und Radverkehr
- Barrierefreier Ausbau der Linienbushaltestellen

Analyse der Verkehrssituation

Die moderate Verkehrsbelastung beläuft sich in der Spitzenstunde am westlichen Ortseingang auf etwa 700 Kfz/h und steigt in Richtung Braunschweig auf bis zu 1.000 Kfz/h an.



Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Planungsprozess ist durch zwei Stadtteilwerkstätten begleitet worden. Im Rahmen der ersten Veranstaltung sind die Planungsziele mit den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt worden. Dazu wurde jeder Teilnehmer aufgefordert, drei Klebpunkte auf die seiner Ansicht nach wichtigsten Ziele für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt zu kleben.

Ziele	Punkteverteilung
Kreisverkehr am Knotenpunkt Bundesallee/K 80	78
Erhalt und Verstärkung des parkähnlichen Charakters	74
Verbesserung der Wegeverbindung durch das „Pawelsche Holz“	65
Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr reduzieren	19
Verbesserung der Situation im Radverkehr	15
Gestaltung der Ortseingänge verdeutlichen	14
Aufhebung der Trennwirkung der durch die Bundesallee	12
Außerortscharakter der Ortsdurchfahrt/Bundesallee aufheben	10
Optimierung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	8
Verbesserung der Situation im Fußgängerverkehr	2

Bei der zweiten Stadtteilwerkstatt sind den Bürgerinnen und Bürgern dann die Planungskonzepte vorgestellt worden.

Stadtbahnverlängerung

Für die Stadt Braunschweig wird derzeit ein neues Stadtbahnausbaukonzept erstellt. Ergebnis und Inhalte sind noch offen. Vorsorglich ist bei allen Varianten für die Bundesallee eine Trasse im südlichen Seitenraum freigehalten worden, um die Option auf eine Stadtbahnverlängerung auch nach einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt offen zu halten.

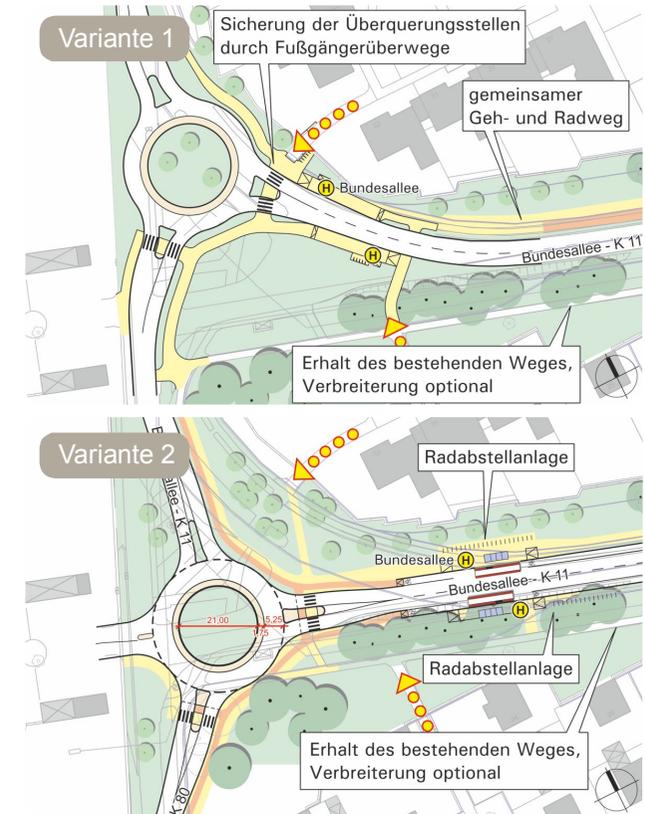
Kreisverkehr am Thünen-Institut

Variante 1 (Stadt Braunschweig)

- Kreisverkehr wird nach Norden aus der Achse der Bundesallee herausgerückt. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, südlich eine Wendeanlage für die Stadtbahn zu integrieren.

Variante 2 (SHP Ingenieure)

- Durch Beibehaltung der Achsen integriert sich der Kreisverkehr städtebaulich sehr gut, das Thünen-Institut kann direkt angebunden werden. Eine mögliche Stadtbahnführung ist jedoch ungeklärt.



Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes am Thünen-Institut zu einem Kreisverkehr können die Verkehrssicherheit und die Übersichtlichkeit stark verbessert werden.

Herausgeber:

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig
www.braunschweig.de

Inhalt: SHP Ingenieure, Hannover, ©Mai 2013
Satz, Layout und Druck: Stadt Braunschweig,
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation, GrafikServiceCenter