

Arbeitspapier der Gruppe “Brücken und Wälle”

Herausforderungen

- Die kommunalen Parteien, die Bürger, die Presse tun sich mit Veränderungen schwer
- Auf allen Wällen und Brücken verlaufen Bundesstraßen, für die die Kommune keine (alleinige) Entscheidungsbefugnis hat.
- Alle großen Kreuzungen auf dem überwiegend vierspurigen Ring, der durch die Wälle und Brücken gebildet wird (*Mühlenstr./Ostertorwall; Deister-alle/Kastanienwall; Erichstr/Thiewall/ Kastanienwall*), stellen besondere Herausforderungen dar, ihr Ist-Zustand ist aber in allen Fällen völlig unbefriedigend, was den Radverkehr betrifft.
- Wälle und Brücken sind auch wichtige Verkehrsadern für die Öffis. Diese sind unbedingt mit zu berücksichtigen.

Chancen

- Der Klimawandel erfordert städtebauliche Maßnahmen hin zur “Schwammstadt → weniger Beton und Asphalt, mehr Grün
- ISEK und Stadtentwicklungskonzept sehen “Rückbau der innerstädtischen Haupterschließungsstraßen wie Ostertorwall” vor.
- Im Gegensatz zu vielen anderen Hauptverkehrsadern der Stadt (z.B. *Kaiserstr*) bieten die Brücken und Wälle durch ihre Breite räumlich die Chance der baulichen Umgestaltung mit getrennten Spuren für Kfz-, Rad- und Fußverkehr.
- Die neue StVO bietet Möglichkeit, auch auf Bundesstraßen bauliche Veränderungen vorzunehmen
- zumindest für den *Kastanienwall* plant die Stadt offenbar sowieso einen einspurigen Rückbau mit Grünstreifen auf beiden Seiten
- Für die schwierigen Kreuzungen ist das Studium von “best-practice”-Beispielen aus anderen Städten zu raten.
- Was den Busverkehr betrifft, ist eine Zusammenarbeit mit den Öffis erforderlich, und über gemeinsam genutzte Rad-/Busspuren (z.B. Einmündung *Deisterallee/Kastanienwall*) nachzudenken.
- Unser Hauptaugenmerk schenken wir den beiden großen Weserbrücken, auf denen wir jeweils einen Rückbau auf Dreispurigkeit vorschlagen – sei es über eine Ampelregelung (mit je nach Tageszeit wechselnder Spurenzahl), sei es mit einer unterschiedlichen Spurengestaltung auf den beiden Brücken.
- So bekäme man Platz für vom Fußgänger-verkehr baulich getrennte Radwege auf beiden Seiten beider Brücken.
- Dafür spricht umso mehr, als die geplante und beschlossene Ertüchtigung der alten Eisenbahnbrücke *nicht* kommt, und der Planungsstand für die zweite Radfahrer-Brücke im Bereich der Jugendherberge unbekannt ist – diese würde auch wesentlich teurer.