Radschnellverbindung Braunschweig – Salzgitter / Wolfenbüttel

Bürgerworkshop in Braunschweig am 06.02.2025

Anhang: Ergebnisse der Dialogphase

Station 1 1

Station 2 3

Station 3 4

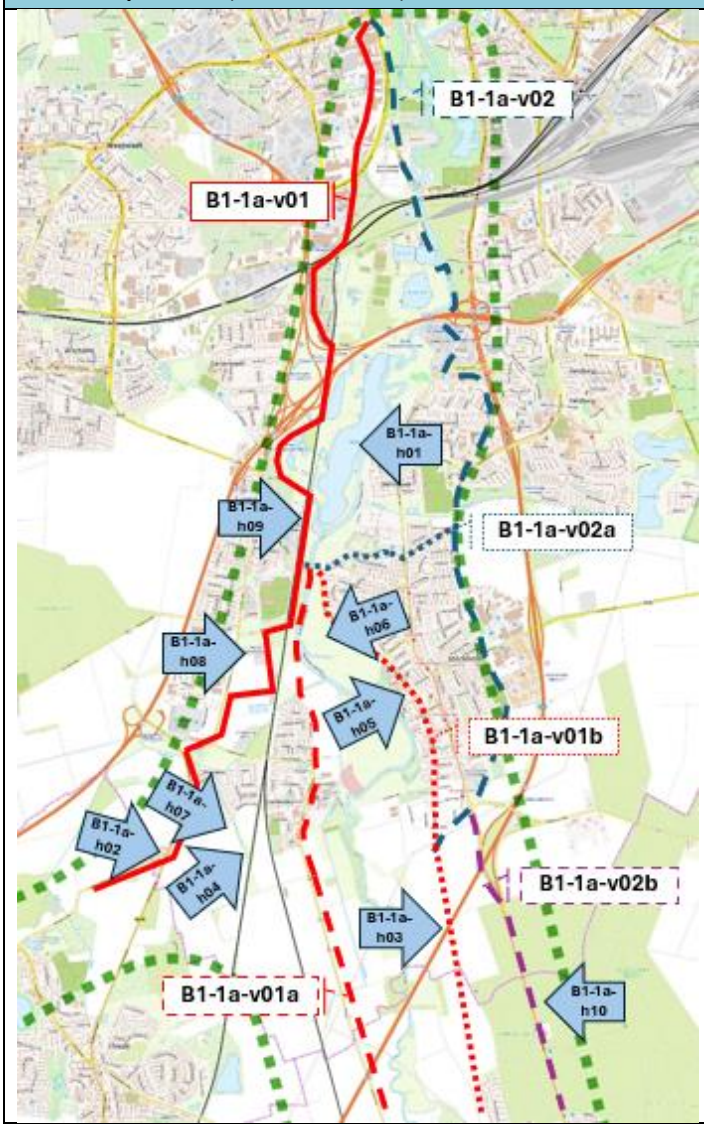
Station 4 7

Station 5 10

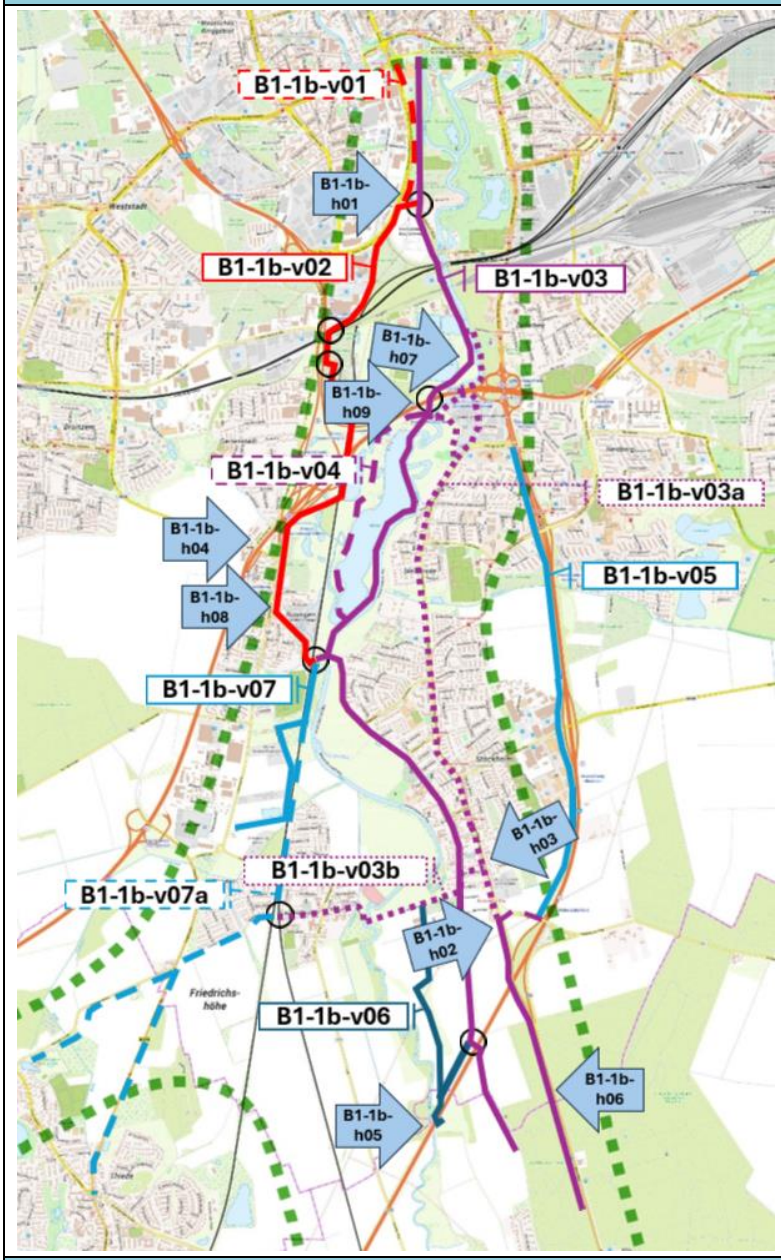
Station 6 13

Station 1

Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

Station 1 | Karte a (linke Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Freizeitbereich Südsee umgehen 2: Friedrichshöhe von Braunschweig nach Salzgitter Thiede: Bau von Kreisel oder Kreuzung Wichtig ist das Unfallrisiko zu verringern! 3: Gefährdungspotenzial aktuelle Unterführung: Autobahnrücke für Fahrrad oder verbesserte Unterführung Bestehende Unterführung ist schwierig 4: Gefahrenstelle Tunnel, da dort ein Schulweg langführt 5: Potenzielle Nutzungskonflikte: Kita, Feuerwehr, Schule + Elterntaxis 6: Achtung! Rüninger Weg ist ein Überschwemmungsgebiet 7: Am Deiweg gibt es Fledermäuse im Bunker 8: Stielau bietet sich für Wegführung der RSV an 9: Achtung! Potenzielle Wegführung eingeschränkt durch Mühle – Bahn – Südsee 10: Schwierige Wegführung aufgrund der Steigung

Station 1 | Karte b (rechte Stellwand)



Erläuterung

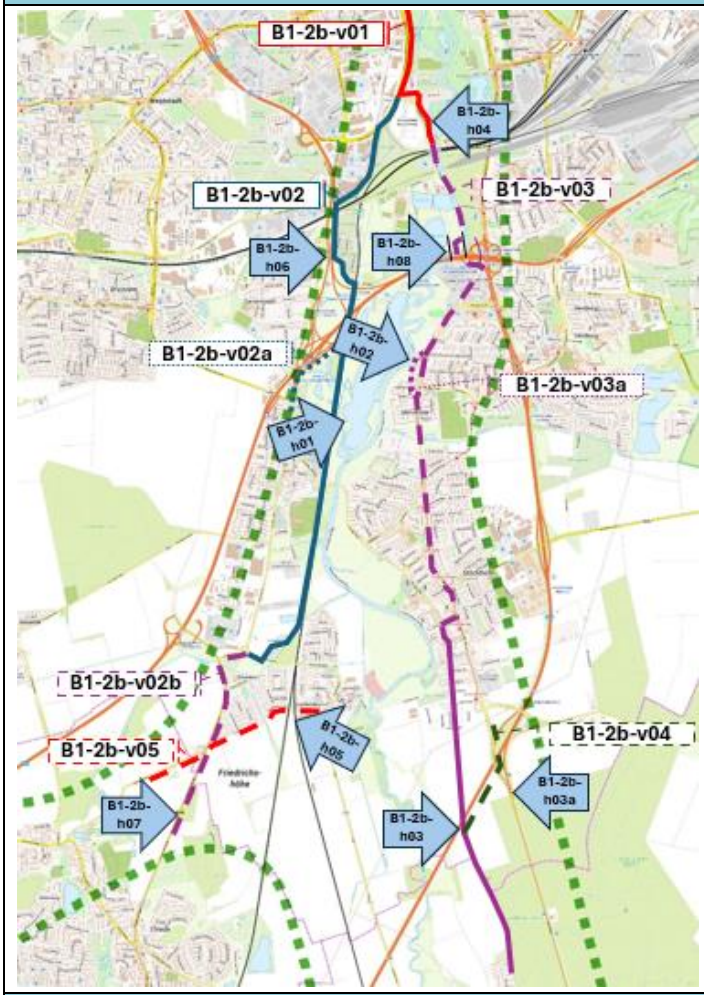
1: Sichere Querungsmöglichkeit schaffen
2: Schikane Radweg-Führung Wendeschleife
3: Vorfahrtssituation Radverkehr
4: Schlechte Radweg-Situation
5: Starke Steigungen; Nördlich der Autobahnquerung geringere Steigung
6: Blendung durchs Auto
7: Wegführung mit geringer Überflutungsgefahr finden
8: Mangelhafte Radwege
9: Neue (geradlinige) Brücke
○ Querung der Eisenbahn sind zu klären / Wegeführung muss ausgearbeitet werden / Autobahnquerung ist ungünstig

Station 1 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)

- Europaplatz als Start/Zielpunkt prüfen
- Möglichst gradlinige Verbindung
- Naturschutz beachten
  → Möglichst große Gehölzfällung vermeiden
- Präsenzerkennung Radverkehr an Lichtsignalanlage
- Fahrrad-Piktogramm als gute Maßnahme (wie Rüninger Weg)
- Für westliche Route alte Frankfurter Straße
- Gegebenenfalls wird Erholungsfunktion am Südsee durch Radschnellverbindung beeinträchtigt
- Klären und Sichtbarmachen der Vorfahrtssituation an Querungen von Auto- und Radverkehr

Station 2

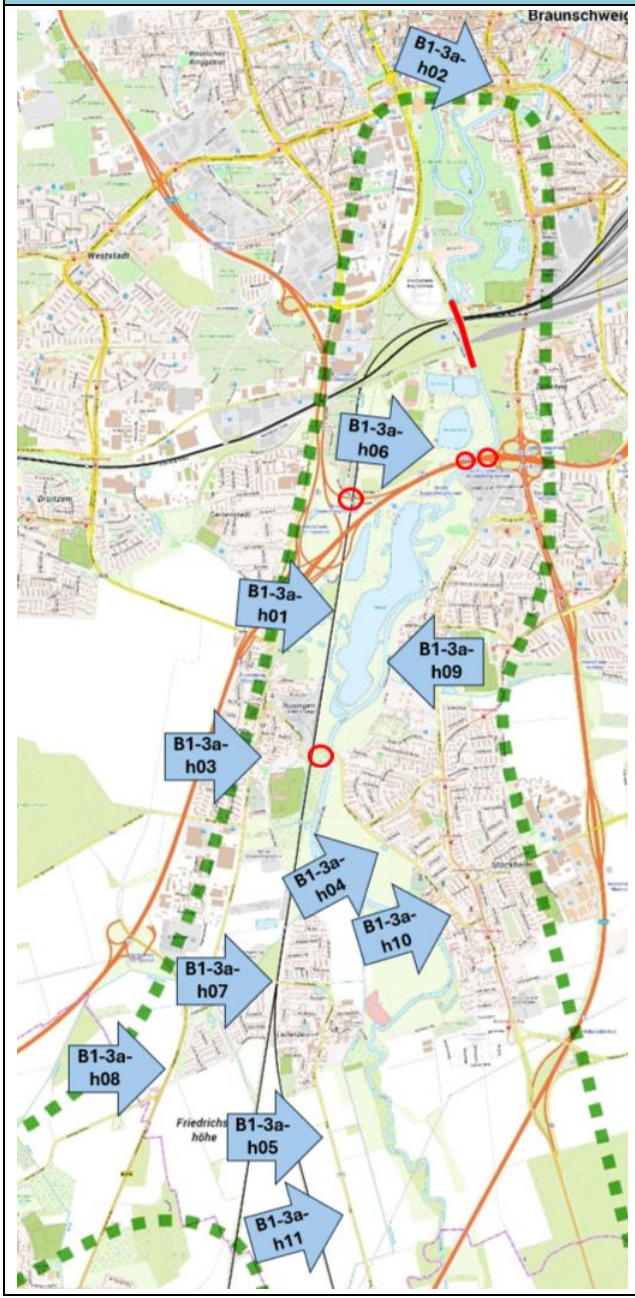
Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

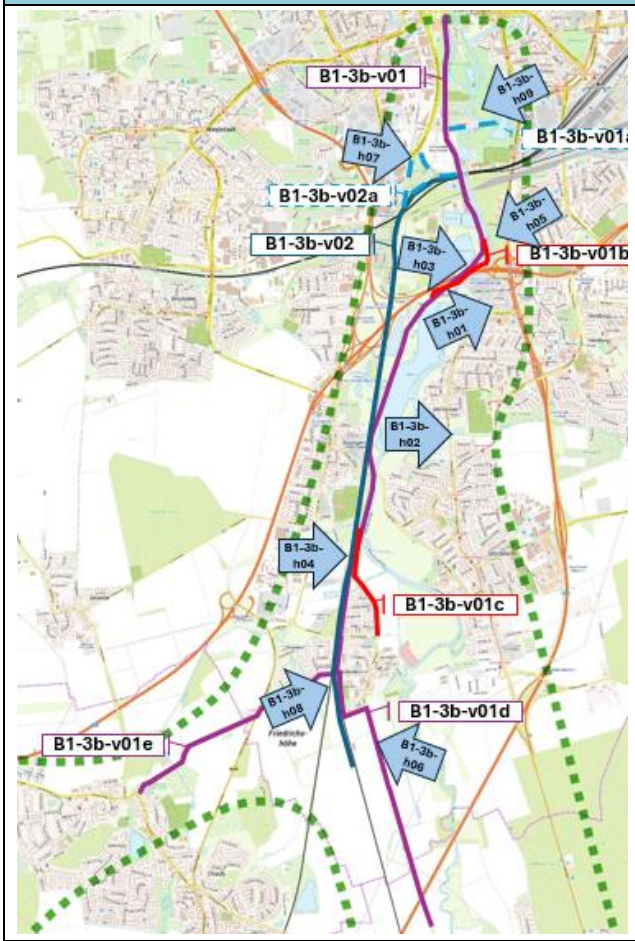
Station 2 | Karte b (rechte Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Fläche am Zoo schwierig → Viele Menschen unterwegs (Naherholungsgebiet) Brücke muss freibleiben, lieber links vom Südsee Leipziger Straße besser als Südsee 2: Okerwanderweg → Nur 1,80m breit, nicht asphaltiert, Sumpf + Überschwemmungsgebiet Okerbrücke → nur 2m breit, sehr viel Fußgängerverkehr von Straße „Grund“ Naturschutzgebiet (NSG) nicht nutzen 3: Vorschlag: Eine für Fahrradfahrende nutzbare Brücke über Autobahn → ist bereits im Gespräch/wurde in der Vergangenheit bereits diskutiert 3a: „Schlechtere“ Alternative, da viel Steigung; besser: lange Rampe 4: Durch Bürgerpark ungünstig (Fußwege) Parallel zur Eisenbütteler Straße 5: Geplante Unterführung, aber Engstelle 6: Entlang Füllerkamp, dann Rüninger Mühle 7: Haltepunkt! Weg an der Bundesstraße nutzen, nicht durch Leiferde Zeiss & Ditzinger anschließen, Industriegebiete Rüningen 8: Okerquerung + Leipziger Straße Alternative → Autobahnunterführung Glättegefahr Okerunterführung

Station 2 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)	
▪ Was passiert mit Parkplätzen an den Straßen? ▪ Trennung SZ/WF müsste weit im Norden sein, z.B. Fabrikstraße ▪ Europaplatz als Startpunkt? … alternativ Kennedyplatz?	▪ Melverode/Klinik HEH/Stöckheim als Quell- und Zielpunkt ▪ Konfliktpotenzial: Erholungssuchende vs. Radfahrende ▪ „Angsträume“ müssen verbessert werden

Station 3

Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

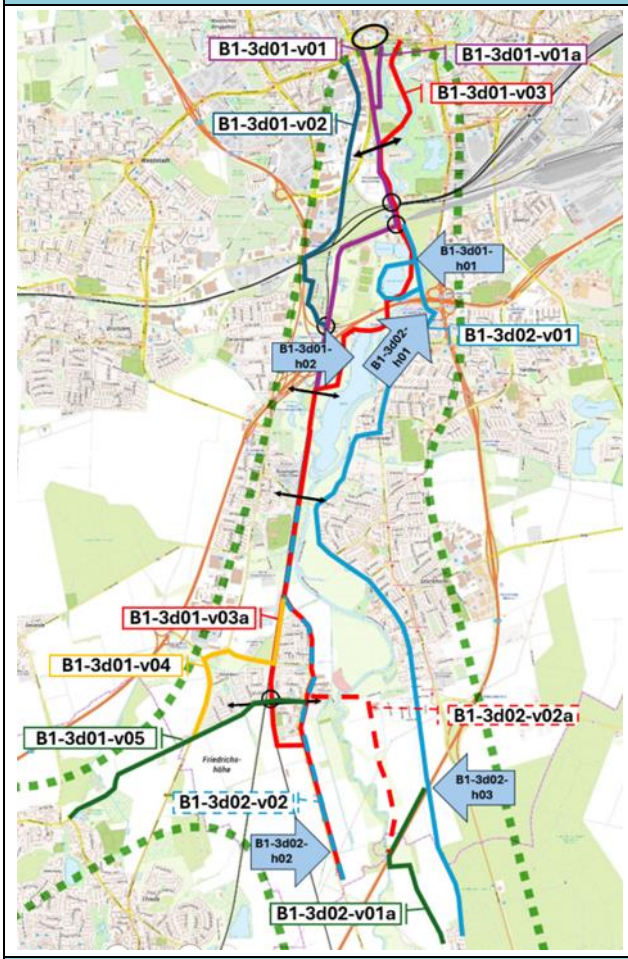
Station 3 | Karte a (linke Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Am Südsee viel Freizeitverkehr Südsee gut, weil attraktiver → wird angenommen 2: Start Kennedyplatz, Leipziger Straße, Südsee umgehen 3: Thiedestraße umgestalten 4: Rüninger Weg Konflikte (Landwirtschaft, BAB, Kita, Schule) Rüninger Weg muss Fahrradstraße werden 5: Gute Verbindung ohne Steigung 6: Kritisch, Naturschutz, Laichbiotop 7: Teilung der Y-Trasse am Schenkendamm 8: B 248 statt Ortslage (keine Zufahrten) 9: Westlich des Südsees keine Konflikte Naherholung 10: Rüninger Weg z. B. Einbahnstraße → mehr Platz fürs Rad 11: Radweg K79 verbreitern ○ Wichtige Knotenpunkte/Engstellen, Nutzungskonflikte im Bereich Kennelweg ▬ Bevorzugte Vorschlag der Querung der Bahntrassen

Station 3 | Karte b (rechte Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Leipziger Straße zu schmal 2: Straße am Zoo ggf. geeignet, aber Fußverkehr 3: Beleuchteter Weg unter A39 4: Eigentumsverhältnisse zu klären (Bahn) 5: Engstelle (ausreichend Platz?) 6: Für Autos sperren (Bus/Traktor Schleuse) 7: Anschluss Ringgleis 8: Anschluss Haltepunkt Leiferde 9: Anschluss Richtung Hauptbahnhof

Station 3 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)

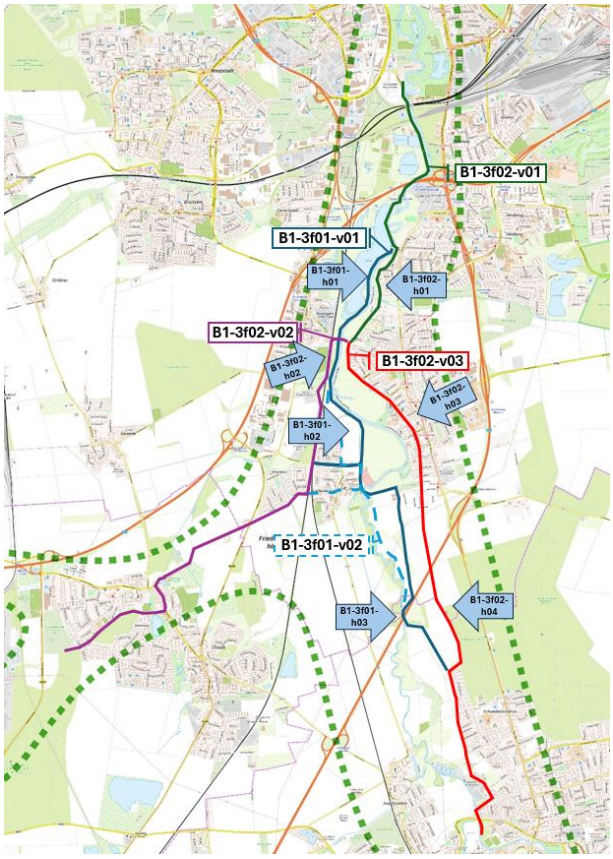
- Keine neuen Versieglungen
- Überschwemmungsgebiet beachten

Station 3 | Vorschläge auf A3-Karten



- B1-3d01-h01: !
- B1-3d01-h02: !
- B1-3d02-h01: unter BAB über Oker
- B1-3d02-h02: vorhanden
- B1-3d02-h03: Brücke

Station 3 | Mitgebrachte Vorschläge eines Teilnehmers

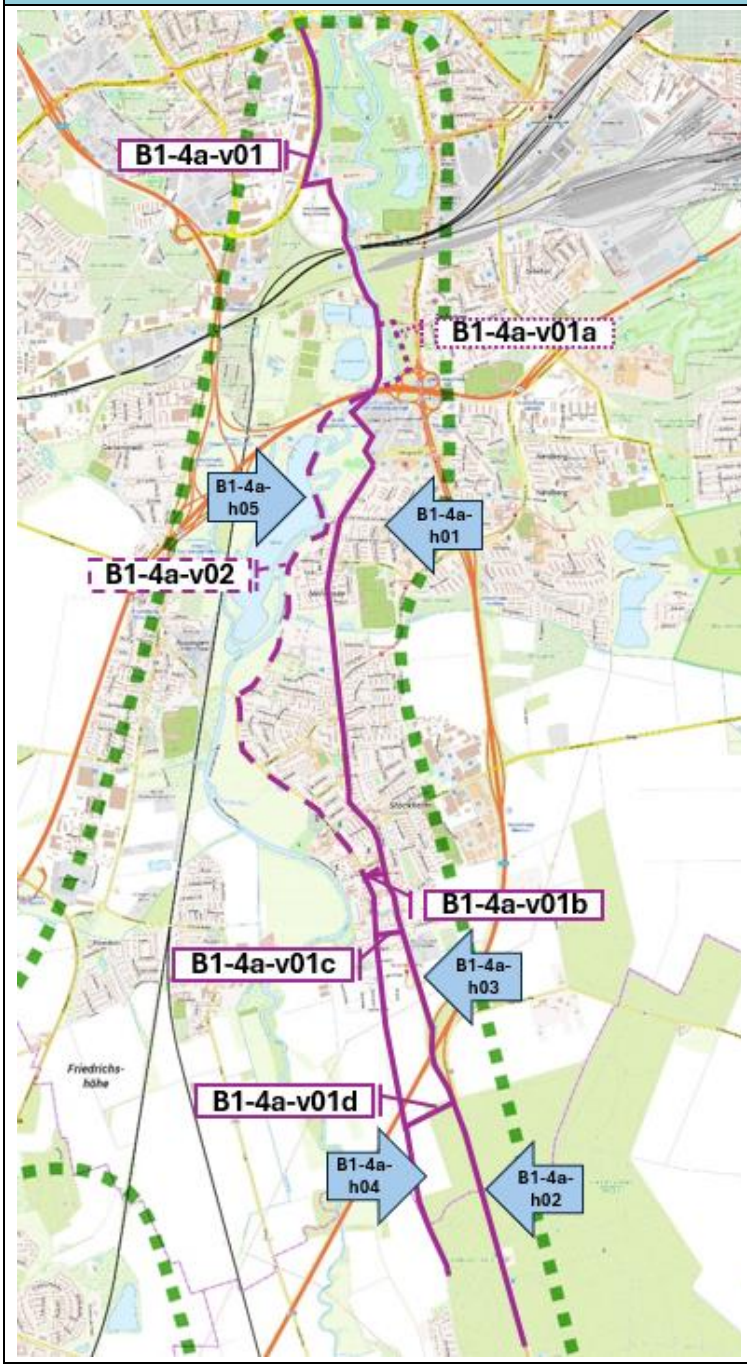


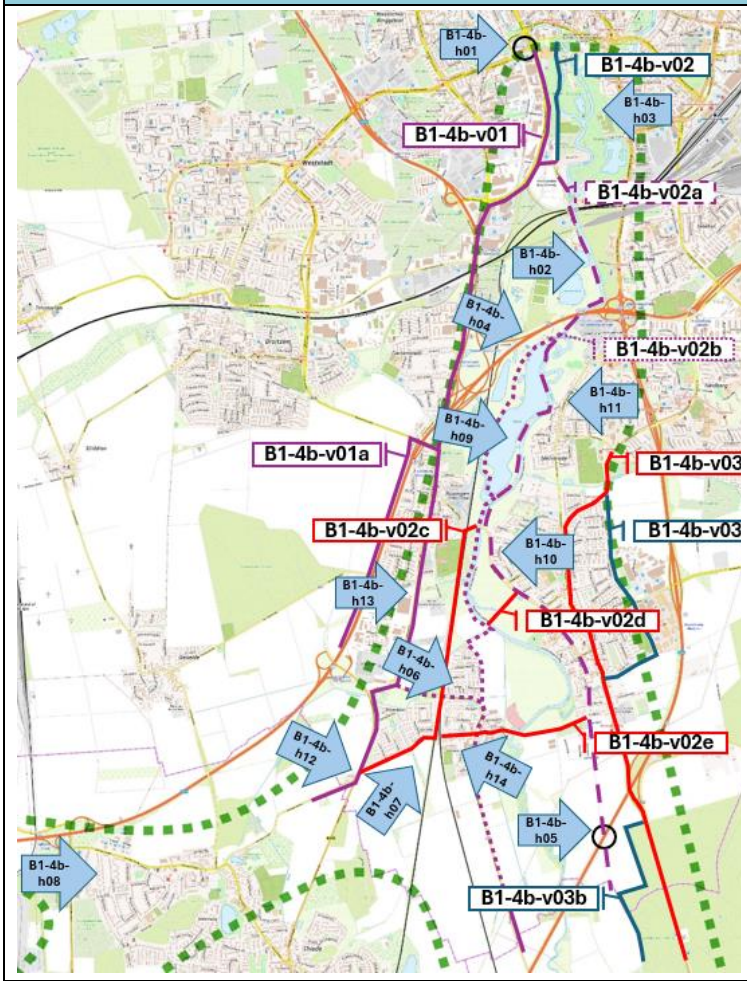
Erläuterung

B1-3f01-h01:	Oker Westseite, Südsee: genügend Platz, getrenne Wege größtenteils vorhanden
B1-3f01-h02:	Bahnübergang bis Leiferde. Weg größtenteils vorhanden, gemeinsam für Wolfenbüttel/Salzgitter nutzbar, Weg Salzgutter bei Bahnhofumbau dort?
B1-3f01-h03:	Schiefer Berg: Unterfühung A36, Radweg mit geringer Steigung vorhanden
B1-3f02-h01:	Oker Ostseite, Melverode: kein Platz für Radschnell- und Fußweg
B1-3f02-h02:	Am Zoo: Lieferverkehr Zoo, Bahnschranke nach Salzgitter
B1-3f02-h03:	Rüninger, Alter Weg: Hauptstrecke nach Rüningen (Landwirtschaft, Mühle Rüningen), Umleitungsstrecke A36 und A39, 2x Schul- und 2x Kitataxis
B1-3f02-h04:	Schiefer Berg: Steigungen von und nahch Wolfenbüttel, Brückenneubau?

Station 4

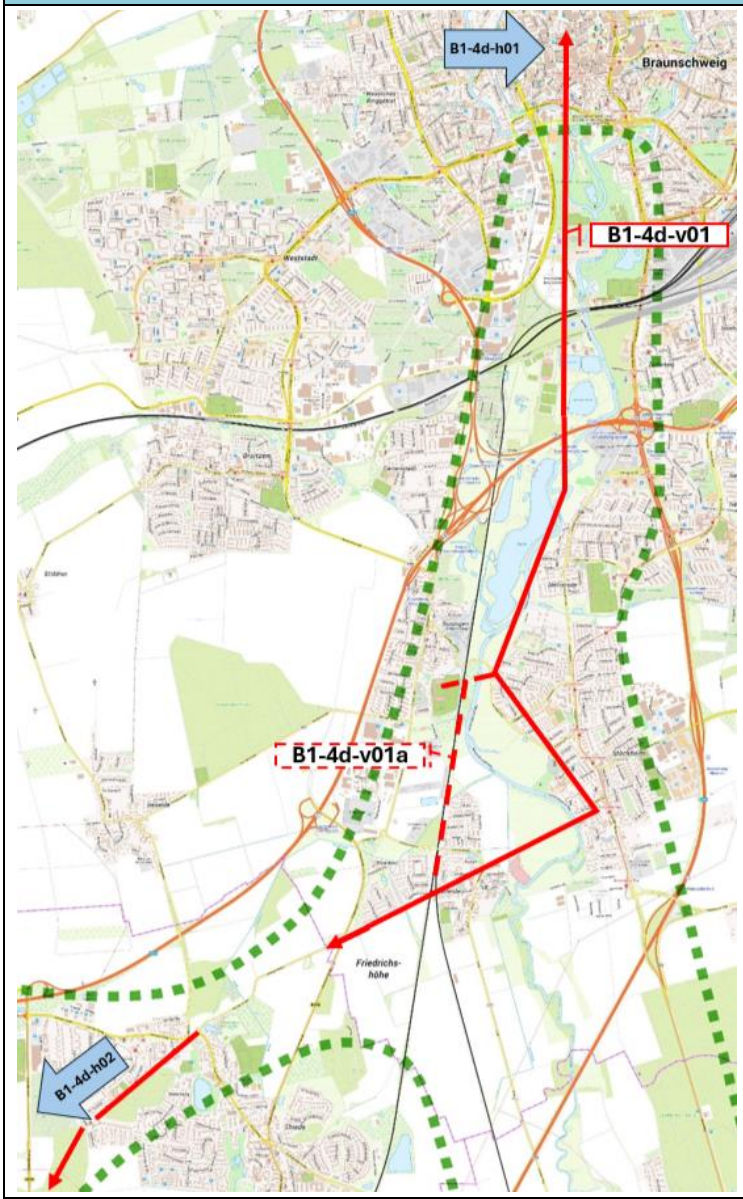
Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

Station 4 | Karte a (linke Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Konflikt Parkplätze 2: Blendung durch Autoverkehr 3: Konflikt Straßenbahnen 4: Hohe Steigung 5: Trennung Fuß/Radverkehr vorhanden

Station 4 | Karte b (rechte Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Anschluss an die Innenstadt/Schloss, an das Radnetz Europaplatz schlecht angebunden 2: Grundsätzlich Konflikt mit Fußverkehr im Park 3: Viel Fußverkehr 4: Seglerheim: Konflikte Rad- und Fußverkehr, Radfahrende werden durch Umlaufsperren ausgebremst 5: Brücke oder Tunnel kosten 6: Wohngebiet schlecht 7: Konflikt → Kinder, Anwohner, Dorfcharakter geht verloren, Fledermäuse 8: Anschluss denken: Alstom, MAN, Hütte 9: Hochwasser weit abseits 10: Kontrovers diskutiert: Rüninger Weg als Fahrradstraße → viel Verkehr 11: Bereits getrennte Rad/Gehwegführung vorhanden 12: Sehr gefährliche Kreuzung, Steigung 13: Grade Führung → Keine Konflikte/Eingriffe in die Natur (Thiedestraße) 14: Tunnel sehr eng, Bahnhof - Konflikte

Station 4 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)	
▪ Vorhandene Radwege ausbauen ▪ Rüninger Weg als Fahrradstraße	▪ Radschnellverbindung durch Wohngebiet fragwürdig → Konflikte: Kinder/Hunde

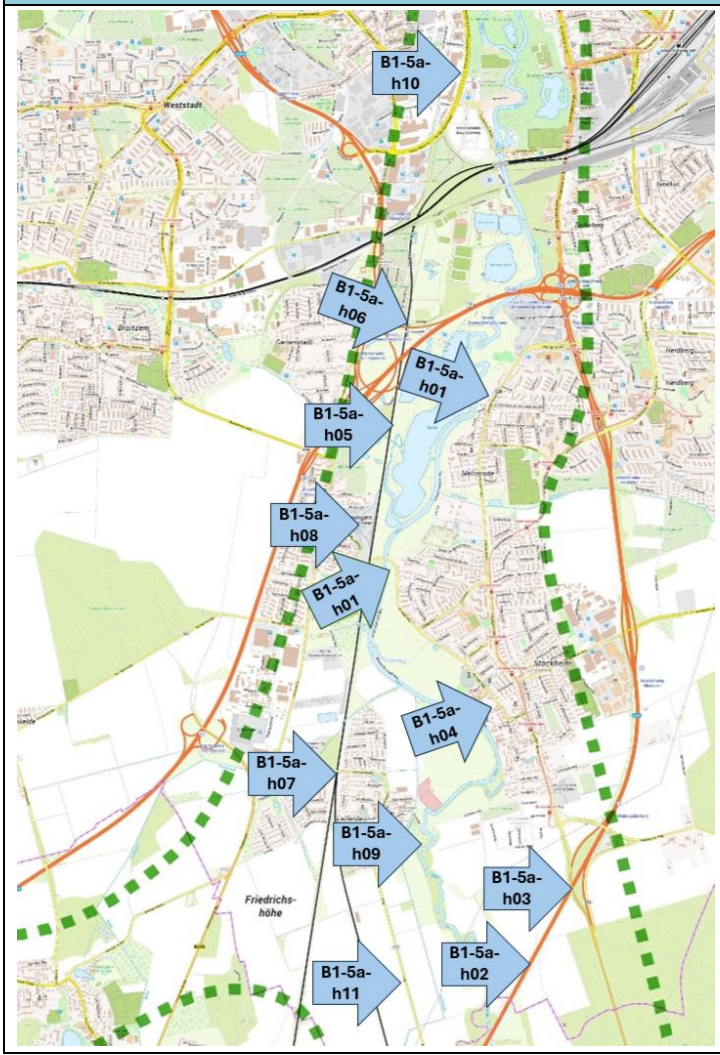
Station 4 | Vorschläge auf A3-Karten

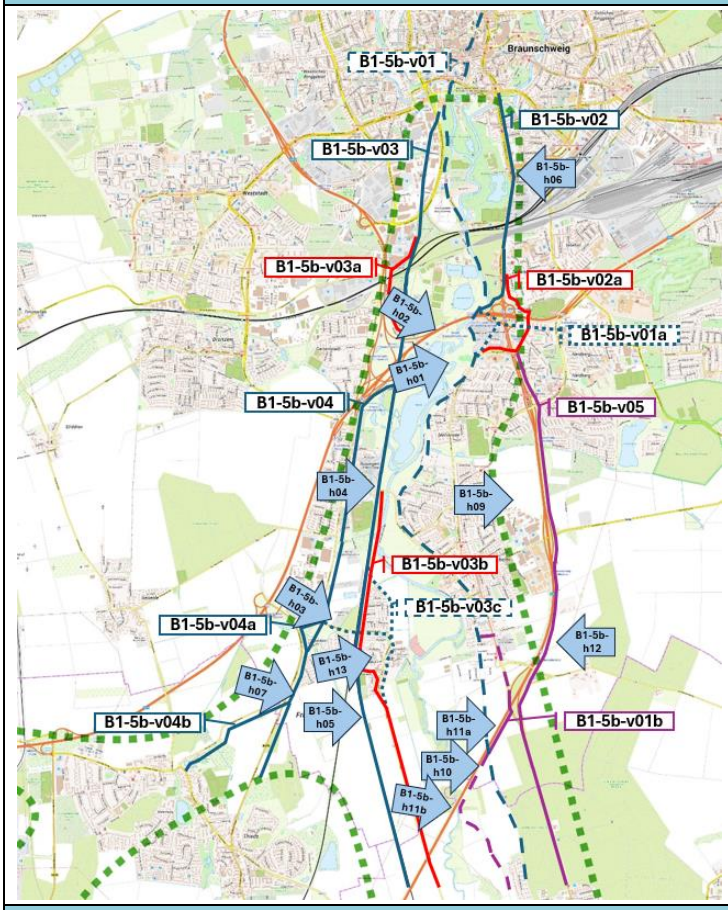


- B1-4d-h01: Schloss / Burgplatz
- B1-4d-h02: Alstom(-Werk)

Station 5

Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

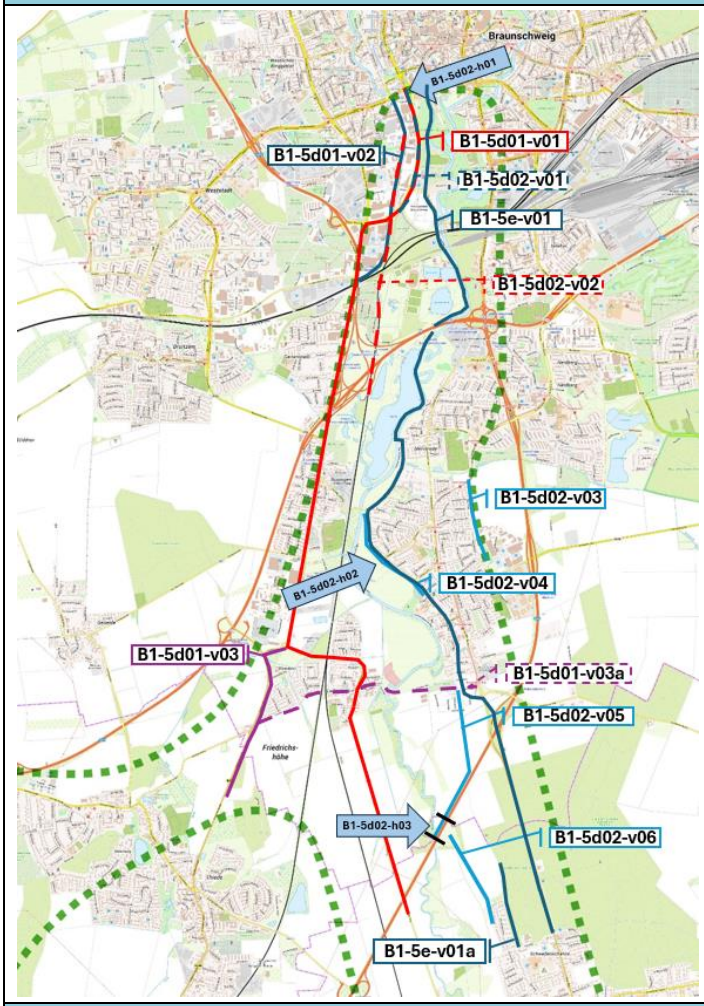
Station 5 | Karte a (linke Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Naherholungsgebiete – Hochwasser 2: Landwirtschaftliche Wege eignen sich 3: Radwege bisher zu schmal und starke Luftverschmutzung 4: Allgemein wichtige Verbindung für Radfahrer 5: Gefahrenstelle Übergang 6: Übergang aber starke Steigung 7: Guter Übergang 8: Westlich von Bahn besser, weil Schutz vor Hochwasser 9: Hochwasser! 10: Von 4 auf 2 Spuren für Fahrräder 11: Radweg hier verbreiten

Station 5 | Karte b (rechte Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Engstelle & Naherholungsverkehr 2: Überschwemmungsgebiet, Konflikt mit Naturschutz 3: Bahnquerung 4: Mühle Privat 5: Enge Unterführung 6: Sehr viel Kfz-Verkehr → unattraktiv 7: Keine Trasse zu nah an der Bebauung Leiferde Süd 9: Mehr Fahrgäste aus Stöckheim und Melverode abholen 10: Brücke über Autobahn neu 11: Steigung! 12: Beste Vorschlag für Wolfenbüttel 13: Synergie mit Planungen Bahn Leiferde verbinden

Station 5 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)

- Autobahnbrücke nutzen
  → 1 Spur Fahrrad/1 Spur Auto
- Mit Bahn zusammenarbeiten
- Autobahn oder Schienen folgen
- Stenderweg, Schienen/Bahnverkehr nutzen
- Entlang der Bahn kann begrenzen - „Zugänge“
- Abseits vom PKW-Verkehr
- Trennung von Fuß- und Radweg nicht immer gegeben
- Fußgänger nutzen trotzdem Radweg
- Konflikte Naherholung & Schnellweg
- Auf Naturschutz achten!
- Wie Radwege hochwassersicher machen?
- Mehr Kommunikation vor allem Landwirtschaft und Verkehr
- Angsträume vermeiden
- Gute Übersicht über den Weg (Beleuchtung)

Station 5 | Vorschläge auf A3-Karten



Erläuterung

B1-5d02-h01: reduzieren auf 2 Spuren

B1-5d02-h02: anbauen

B1-5d02-h03: Durchbruch

Station 5 | Mitgebrachte Vorschläge eines Teilnehmers

Radschnellweg Braunschweig – Salzgitter Thiede , Bereich Rüningen/Leiferde

Vorteile von Route 1 l an der Thiedestr. statt Route 1 o im Ort Leiferde

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Radschnellweg (RSW) BS-SZ Thiede erhalten Sie mit diesem Schreiben ergänzende Argumente für eine Routenführung außerhalb der Ortschaft Leiferde = Route 1 l an der Thiedestr./B 248 (vormals lt. Klimaschutzteilkonzept Untervariante c) statt Route 1 o durch die Ortschaft Leiferde (vormals Untervariante d).

Wichtige Punkte für die Route 1 l sind nach Meinung der Einwohner des Ortsteils Leiferde im Klimaschutzteilkonzept / Machbarkeitsstudie noch nicht, oder nicht ausreichend berücksichtigt und gewichtet worden und sprechen gegen eine Routenführung (als Teil der Vorrangroute laut Machbarkeitsstudie) durch den Wohnort Leiferde (Route 1 o).

In der nachfolgenden Übersicht finden Sie Argumente, die in die Ermittlung einer endgültigen Vorzugsroute unbedingt einfließen sollten. Gerne können wir hierzu auch detailliertere Ausführungen liefern.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage: Vorteile von Route 1 l an der Thiedestr. gegenüber Route 1 o im Ort Leiferde

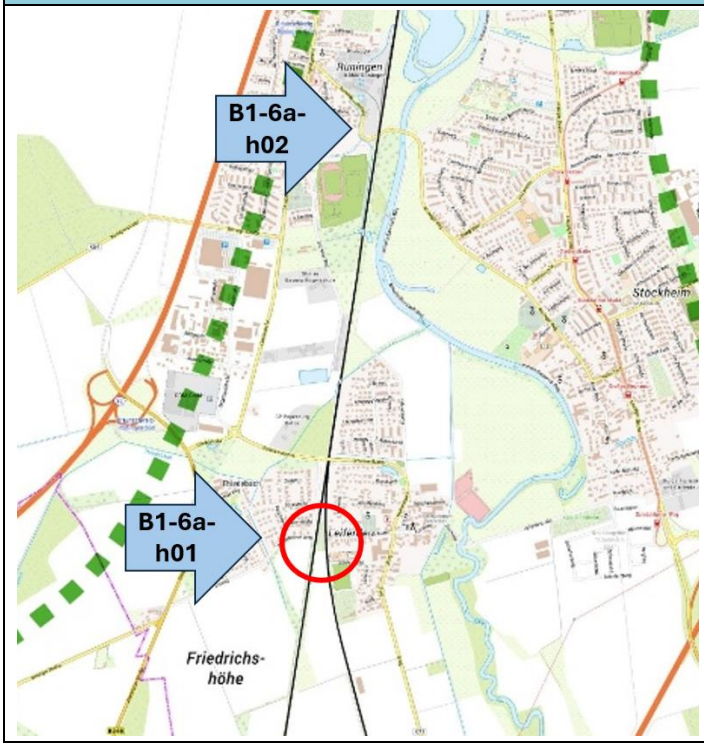
Radschnellweg Braunschweig – Salzgitter Thiede , Bereich Rüningen/Leiferde

Vorteile von Route 1 l an der Thiedestr. gegenüber Route 1 o im Ort Leiferde

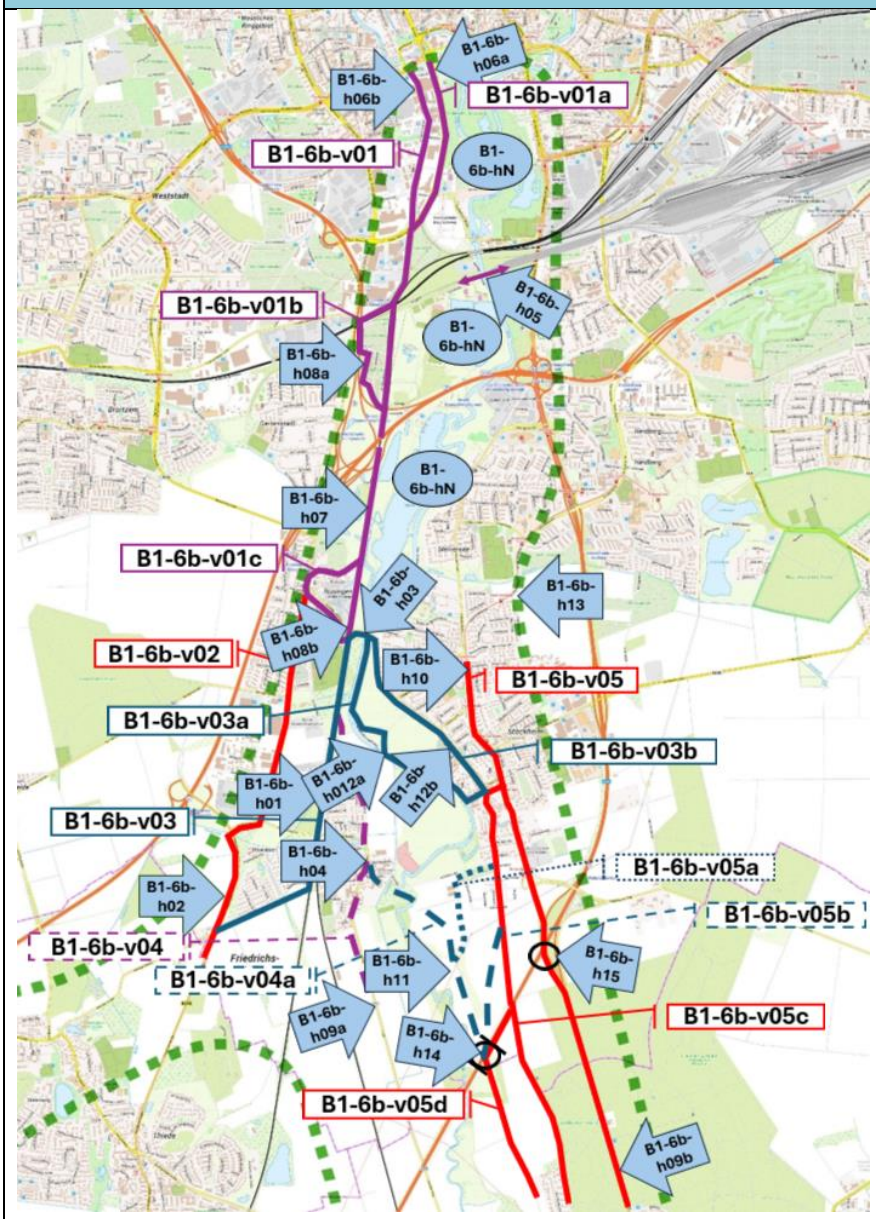
	Route 1 l (vormals Untervariante c) Thiedestraße/B 248	Route 1 o (vormals Untervariante d) Leiferde (Deiweg, Thiedebacher Weg etc.)
Gefährdungspotenzial	Echter RSW möglich begleitend zur Thiedestr. bis zum Knoten Friedrichshöhe getrennt von Anwohnern und Autofahrern. Kein Gefährdungspotenzial, da nicht innerorts. Keine Querung von Kindern zum Kindergarten, Grundschule und Sportstätte etc.	Kein idealtypischer RSW, sondern nur Fahrradstr. mit Mischverkehr innerorts (eng, Kurven, Höhenunterschiede, Bebauung, Hauseinfahrten etc.). Gefährdungspotenzial für Radfahrer, Autofahrer und Anwohner. Kinder überqueren RSW zum Kindergarten, Grundschule und Sportstätte.
Lebensqualität	Keine Beeinträchtigung der Lebensqualität von Anwohnern, da der RSW nicht innerorts verläuft und damit nicht entlang vorhandener Bebauung. Auch das geplante Baufeld in Leiferde südlich des Deiwegs ist nicht betroffen.	Durch den RSW entsteht Durchgangsverkehr im Wohnort. Innerorts werden bislang sehr ruhige Dorfstraßen, die fast ausschließlich von Anwohnern genutzt werden, als RSW genutzt. Es kommt zu Lärmbelästigungen und Behinderungen entlang der engen Bebauung. Die Problematik verschärft sich durch ein weiteres, geplantes Baufeld. Der RSW schneidet durch die Ortslage.
Nutzerpotenzial	Leiferde inkl. des zukünftig geplanten Bahnhofs ist über mehrere bereits vorhandene Straßen direkt an den RSW angebunden. Weiteres Nutzerpotenzial durch die Einbindung der Haupt-einkaufsstätte Edeka am südlichen Ortsrand von Rüningen sowie des Gewerbegebietes Thiedestr. entsteht.	Ein vermeintlich größeres Nutzerpotenzial durch Einbeziehung der Ortslage Leiferde wird durch erhebliche Kollateralschäden der Innerort-Variante wieder relativiert (siehe Ausführungen zu den Nachteilen). Zudem bleiben östliche Teile des Ortes bei dieser Routenführung an vielen Stellen durch das Bahngleis trotzdem weiter vom RSW getrennt – ein größeres Nutzerpotenzial relativiert sich.
Idealtypische Routenführung	Echter, idealtypischer RSW-Streckenabschnitt nur für Fahrradfahrer ohne Störungen.	Kein echter RSW, Straße wird nur zur Fahrradstraße mit ortsüblichen Hindernissen und Beeinträchtigungen für Radfahrer.
Aufwand/Kosten	Bestandsnäher und mit weniger Aufwand zu entwickeln (lt. Klimaschutzteilkonzept, S. 101).	Mit mehr Aufwand zu entwickeln und politisch aufgrund der aktuellen Haushaltslage auch schwerer erklärbar.
Rechtliche Auseinandersetzungen	Keine rechtlichen Schritte von Anwohnern zu erwarten bei einer Routenführung außerhalb des Wohnortes.	Durch rechtliche Schritte der Anwohner könnten Verzögerungen, Behinderungen bzw. Mehrkosten entstehen.

Station 6

Erläuterung der Nummerierungen: Die Dokumentation der Hinweise (h) und der Vorschläge für die Streckenführung (v) erfolgt anhand einer einheitlichen Systematik, über die eine dauerhafte Nachvollziehbarkeit der Herkunft sichergestellt ist. Bei den Hinweisen entsprechen die letzten beiden Ziffern den Nummern auf den Stellwänden, in Einzelfällen sind diesen Kleinbuchstaben angehängt, falls eine Nummer mehrfach vergeben wurde. Die Vorschläge für die Streckenführung wurden im Rahmen der Dokumentation durchnummeriert. Beispiel: *1. Workshop in Braunschweig (B1), Station 1, linke Stellwand (1a), Hinweis 1 (h01) = B1-1a-h01*

Station 6 | Karte a (linke Stellwand)	**Erläuterung**
	1: Leiferde, Tunnel für Schul- und Kitakinder → Konflikt mit Radfahrenden muss vermieden werden 2: Führung westlich der Bahngleise → Anschluss/Erreichbarkeit der östlichen Ortschaften erschwert

Station 6 | Karte b (rechte Stellwand)



Erläuterung

1: Verbindung entlang der Bahn – Westlich der Gleise

2: Führung entlang der Bundesstraße

3: Überschwemmungsgebiete entlang der Oker, auch gefährlich bei Frost

Freizeitweg → nicht für ganzjährigen Alltagsverkehr

4: Verbindung östlich Leiferde

5: Echobrücke für Zugang zum Schnellweg nutzbar machen

Verbindung zu Weg auf dem Ringgleis

6a: Auf Theodor-Heuss-Straße → im bisher überdimensionalen Straßenraum

6b: Am Alten Bahnhof (bei Verzicht auf Parkplätze)

7: Westlich entlang der Bahn (Querung vorhanden)

Gegebenenfalls auch entlang der Trasse der Bahn östlich denkbar

8a: Engstellen und Kleingärten

8b: Eventuelle Konflikte mit privater Mühle

9a: Ausbau des straßenbegleitenden Radweges

9b: Auch neuer Weg → Platz aber Steigung

10: An Leipziger Straße durch Stöckheim

11: Nördliche Anbindung der Unterführung, Optionen zur Unterführung prüfen

12a: West-Ost-Verbindung-Rüningen-Stöckheim

12b: West-Ost-Verbindung-Rüningen-Stöckheim (Alternative)

13: Östlich von Stöckheim: Trakehnenstraße, Sachsendamm

14: Unterführung

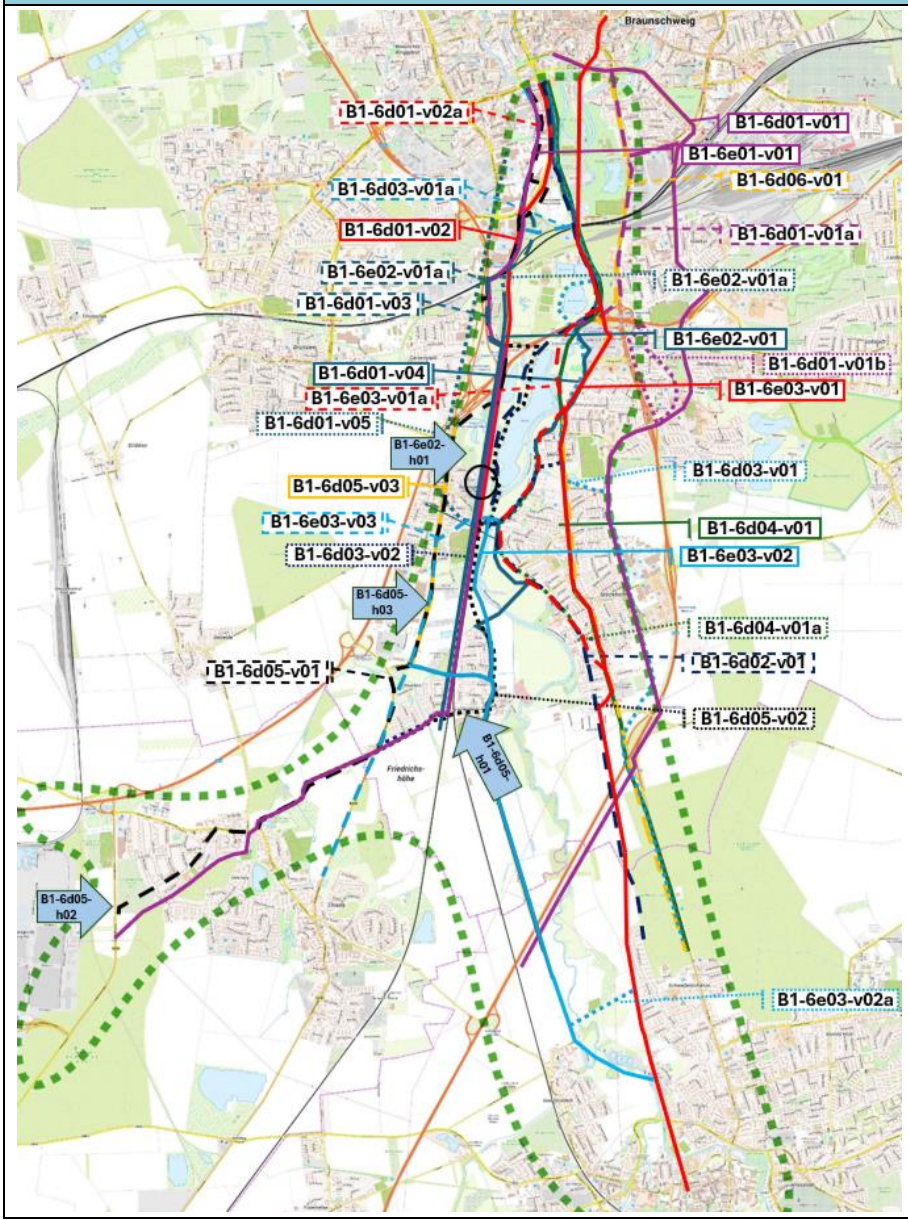
15: Überführung

N: Naherholungsbereiche ausschließen: Konflikte und Naturschutz

Station 6 | Allgemeine Hinweise (mittlere Stellwand)

- Vorhandene Datengrundlage nutzen und bewerten (Daten Stadtradeln)
- Winterdienst zu klären: Salz würde ökologische Probleme bereiten
- Beleuchtungskonzept muss für Anwohner komfortabel ausgelegt sein (Abstand der Masten, Helligkeit)
- Konzepte für Unattraktivität des Auto Fahrens erarbeiten (parallel zur Attraktivität des Rad Fahrens)
- Bus und Bahn attraktiv machen
- Konflikt: Parken
- Schnelles Radfahren vermeiden (außerhalb Ortschaften)
- Wegführung außerhalb von Siedlungsgebiet → Verkehrssicherheit auch für Kinder
- Tübingen positives Beispiel zur Querung von Autobahn und Gleisanlage

Vorschläge auf A3-Karten



- B1-6d05-h01: Gegenwärtig als schnellste Route aus Sicht des Teilnehmenden
- B1-6d05-h02: Weiterführung nach Watenstedt aktuell schlecht
- B1-6d05-h03: Unattraktiv im Bestand
- B1-6e02-h01: Parallel zur Bahntrasse
- B1-6d03-v01a als Alternative zu B1-6d03-v01