

## Radschnellverbindung Braunschweig – Salzgitter / Wolfenbüttel

### 1. Bürgerworkshop in Braunschweig am 06.02.2025 - Protokoll

Gymnasium Raabeschule Außenstelle Stöckheim, Siekgraben 46, 38124 Braunschweig -  
18:00 bis 20:30 Uhr

#### Inhalt

1	Begrüßung.....	1
2	Einführung und Informationen – Fragen und Antworten .....	1
3	Dialogphase: Austausch zur Streckenführung.....	4
4	Ausblick.....	5

## 1 Begrüßung

Heinz-Georg Leuer (Stadtbaurat der Stadt Braunschweig) begrüßt die über 90 Teilnehmenden des ersten Bürgerworkshops zur Radschnellverbindung in Braunschweig. Das Projekt der Radschnellverbindung ist eng verzahnt mit dem Mobilitätsentwicklungsplan 2035. Dieser wurde mit intensiver Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und bildet die Basis für die Verbesserung der urbanen Mobilität in Braunschweig. Mobilität wird dabei unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel integriert gedacht. Radschnellverbindungen, wie die heute in den Blick genommene von Braunschweig nach Wolfenbüttel und Salzgitter sind dabei ein wichtiger Baustein.

Die nun beginnende konkrete Planung der Radschnellverbindung, die vom Regionalverband Großraum Braunschweig koordiniert wird, bietet im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in verschiedenen Formaten die Möglichkeit, Hinweise und Einschätzungen einzubringen. Es ist sehr erfreulich, dass so zahlreiche Bürger und Bürgerinnen sich in der heutigen Veranstaltung zur Radschnellverbindung einbringen und daran mitwirken die künftige Mobilität zu gestalten.

Dieter Frauenholz vom Büro KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung stellt als Moderator das Programm des Abends vor.

Beim Empfang beantworten die Teilnehmenden die Fragen, woher Sie kommen und wie oft Sie aktuell mit dem Fahrrad nach Salzgitter oder Wolfenbüttel fahren. Ein großer Teil der Teilnehmenden kommt zu jeweils gleichen Teilen aus Leiferde und Stöckheim. Zudem sind Personen aus Wolfenbüttel, Broitzem und dem weiteren Stadtgebiet von Braunschweig vor Ort. Vereinzelt kommen Teilnehmende auch aus Gebieten nördlich Braunschweigs sowie westlich und östlich des geplanten Trassenverlaufs. Ungefähr die Hälfte der Teilnehmenden fährt aktuell so gut wie nie mit dem Fahrrad nach Wolfenbüttel oder Salzgitter, etwas weniger als die Hälfte fährt hingegen mehrmals im Monat die Strecke. Neun Teilnehmende fahren die Route fast täglich mit dem Rad.

## 2 Einführung und Informationen – Fragen und Antworten

Roland Böttcher vom Regionalverband Großraum Braunschweig informiert über das Projekt. Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Fragen und Antworten sind nacheinander sinngemäß wiedergegeben.

Die Präsentation zum Vortrag ist auf der Website des Regionalverbandes verfügbar (Angaben zu Foliennummern beziehen sich auf die dortige Datei): [www.regionalverband-braunschweig.de/rsv\\_sued](http://www.regionalverband-braunschweig.de/rsv_sued)

## Projektentwicklung und aktueller Stand (Folien 5-11)

- ? Der Radverkehr ballt sich zu den Pendelzeiten. Wie aussagekräftig ist daher ein ganztägiger Mittelwert?
  - ! Wie auch bei anderen Pendelverkehren, zum Beispiel im Autoverkehr, ergeben sich zu den Hauptverkehrszeiten höhere Verkehrsdichten. Diese stehen Zeiten mit erheblich geringerem Verkehrsaufkommen gegenüber. Die Angabe einer täglichen Pendlerzahl ist als Vergleichsgröße für die Einschätzung des Potenzials der Verbindung wichtig.
- ? Gab es Überlegungen, anstatt das Fahrradfahren attraktiver zu machen, das Autofahren unattraktiver zu machen?
  - ! Ziel des Projektes ist die Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr mit einem Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr. Durch ein attraktives Angebot soll der Radverkehrsanteil erhöht werden.
- ? Wie ist die 75-prozentige Förderquote zu verstehen und sind die Planungskosten Teil der förderfähigen Kosten?
  - ! Der Bewilligung der Förderung sind die in der Machbarkeitsstudie ermittelten Kosten zugrunde gelegt. Die Planungskosten sind Teil der förderfähigen Kosten. Die tatsächlichen Kosten werden voraussichtlich höher liegen als die in der Machbarkeitsstudie ermittelten Kosten. Die anfallenden Kosten müssen für den Fördermittelgeber nachvollziehbar sein und in sinnvollem Verhältnis zu den Projektzielen stehen. Maximal 75 % der tatsächlichen Kosten werden vom Fördermittelgeber übernommen.
- ? Fließen Studien von 2011 und 2017 zu möglichen Radschnellverbindungen in die Planungen ein?
  - ! Alle vorliegenden Untersuchungen und Überlegungen werden zusammen mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsprozess in den Blick genommen.

## Planungsprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung (Folien 12-16)

- ? Welche Auswirkung hat die Radschnellverbindung für direkte Anlieger?
  - ! Die Situation ist nicht grundsätzlich anders als bei einem normalen Radweg oder einer Fahrradstraße. Anlieger werden immer die Möglichkeit haben, ihr Grundstück mit dem Auto zu erreichen.
- ? Ist es weiterhin möglich vor der Haustür zu parken?
  - ! Dazu sind aktuell in der Phase der Trassenfindung noch keine Aussagen möglich. Die Parkmöglichkeiten werden von der jeweiligen konkreten Planung für einzelne Streckenabschnitte abhängen.
- ? Wie wird es in einzelnen Straßen aussehen, zum Beispiel im viel befahrenen Rüniger Weg oder im Thiedebacher Weg?
  - ! In der Phase der Trassenfindung geht es zunächst um die mögliche Streckenführung, zu der heute Anregungen und Hinweise eingebracht werden können. Konkrete Planungen für einzelne Streckenabschnitte liegen noch nicht vor und sind noch nicht Thema der Betrachtung.

? Kann ein Überblick über bisher betrachtete Varianten gegeben werden?

! Die Ausarbeitung von Varianten für die Streckenführung erfolgt auf Basis der Hinweise in der Öffentlichkeitsbeteiligung und auf Grundlage vorliegender Daten. Es gibt zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Varianten. Die Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie sind auf der Website des Regionalverbands zu finden, fließen aber nur als ein Teilbaustein in die konkrete Planung ein, die mit einem offenen Blick auf den Untersuchungsraum ohne Vorfestlegung auf bestimmte Varianten begonnen wird.

## Informationen zum Thema Radschnellwege und Radschnellverbindungen

(Folien 17-26)

? Ist die Breite der Radschnellverbindung festgelegt oder sind auch Engstellen möglich?

! Es kann in begründeten Fällen voraussichtlich für kurze Abschnitte Engstellen geben. Die Vorschriften zur Breite der Radschnellverbindung (3 m im Einrichtungsverkehr/4 m im Zweirichtungsverkehr) sind als Qualitätsmerkmale verbindlich festgelegt.

? Welche Fahrzeuge dürfen die Radschnellverbindung nutzen?

! Das ist abhängig von der Ausgestaltung des jeweiligen Streckenabschnitts: Es gelten die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen. Wenn die Radschnellverbindung als Fahrradweg ausgeschildert wird, dürfen nur Fahrräder und E-Roller diese befahren – S-Pedelecs sind ausgeschlossen. Ist der Abschnitt der Radschnellverbindung als Fahrradstraße oder ähnliches ausgeschildert, dann kann sie als normale Straße von allen Fahrzeugen nutzbar sein (z.B. bei Zusatzschild: Anlieger frei) und es gelten die jeweiligen Bestimmungen, zum Beispiel eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in einer Fahrradstraße.

? Werden mögliche zukünftige Gesetzesänderung mit eingeplant?

! Es wird mit der aktuell gültigen Gesetzeslage geplant. Wenn sich die Gesetze ändern, kann das zukünftig in die Planungen mit einfließen.

? Welche Förderbedingungen gelten für die Radschnellverbindung, zum Beispiel bezüglich der Beleuchtung?

! Die Beleuchtung ist eine Fördervorgabe und für den ganzen Streckenverlauf vorzusehen. Die genaue Ausgestaltung kann auch spezifisch für einzelne Streckenabschnitte erfolgen und mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden. Dabei wird auf eine Minimierung negativer Effekte der Beleuchtung hingewirkt. Gegebenenfalls kann eine sensorgesteuerte mitlaufende Beleuchtung in Frage kommen.

! Eine weitere wichtige Förderbedingung ist der glatte Fahrbahnbelag. Dies wird in der Regel eine Asphaltdecke oder eine Betonfahrbahn sein.

- ? Sind Teilstrecken der Radschnellverbindung als gemeinsamer Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240) möglich?
  - ! Ein gemeinsamer Geh- und Radweg entspricht nicht den Förderbedingungen. Die Fahrradspur muss vom Fußverkehr getrennt sein, wie zum Beispiel beim getrennten Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 241).
- ? Gibt es die Überlegung, die Radschnellverbindung mit Solarzellen zu überdachen?
  - ! Bisher ist eine solche Ausführung im Projekt nicht angedacht. Es ist allerdings aktuell auch nicht ausgeschlossen, dass einzelne geeignete Abschnitte der Strecke in dieser Form überdacht werden könnten. Allerdings führt dieses voraussichtlich zu erheblichen Mehrkosten und Eingriffen in das Landschaftsbild.

### Untersuchungskorridor für das Projekt (Folien 27-31)

- ? Warum endet die Radschnellverbindung in Braunschweig am Europaplatz? Wie erfolgt die Anbindung an das normale Fahrradnetz?
  - ! Am Europaplatz erfolgt der Anschluss an den Innenstadtring mit Radwegen in viele Richtungen (Weststadt, östliches Ringgebiet, Innenstadt) und die Anbindung an das örtliche untergeordnete Radverkehrsnetz ist gewährleistet. Eine Weiterführung der Schnellverbindung in den Zentrumsbereich scheint nicht sinnvoll möglich.
- ? Kann vorhandene Infrastruktur, wie landwirtschaftliche Wirtschaftswege, genutzt werden – auch zur Kosteneinsparung?
  - ! Mit der Landwirtschaft und den für die Wirtschaftswege zuständigen Feldmarkinteressenschaften erfolgt ein intensiver Austausch. Aktuell sind die meisten Wirtschaftswege nicht in öffentlichem Eigentum. Sie werden vorrangig für die Landwirtschaft erstellt und unterhalten. Für die Nutzung landwirtschaftlicher Wege für eine Radschnellverbindung müssten gegebenenfalls jeweils spezifische Lösungen gefunden werden, die allen Interessen und Anforderungen gerecht werden.

## 3 Dialogphase: Austausch zur Streckenführung

In der Dialogphase können sich die Teilnehmenden etwa eine Stunde lang an sechs Stationen zu möglichen Streckenverläufen der Radschnellverbindung austauschen und Hinweise und Einschätzungen zu den folgenden Fragen einbringen:

- Wo soll die neue Radschnellverbindung verlaufen und was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile hat ein Vorschlag?

Die Teilnehmenden werden per Zufallsprinzip (Nummern auf den Namensschildern) auf die Stationen verteilt. An jeder Station stehen zwei Karten des Teils des Untersuchungsraums in der Stadt Braunschweig im Format DIN-A0 zur Verfügung, auf denen Hinweise und Routenvarianten notiert werden können. Ergänzend liegen auch DIN-A3-Karten dieses Kartenausschnitts und des gesamten Untersuchungsraumes bereit (siehe auch Folien 33-36 der Präsentation die unter [www.regionalverband-braunschweig.de/rsv\\_sued](http://www.regionalverband-braunschweig.de/rsv_sued) verfügbar ist).

Die Ergebnisse der Dialogphase sind im **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zusammengefasst dargestellt, der auf der Website bereitgestellt wird: [www.regionalverband-braunschweig.de/rsv\\_sued](http://www.regionalverband-braunschweig.de/rsv_sued).

### Schlaglichter von den Stationen

Im Anschluss an den Austausch an den sechs Stationen stellt Dieter Frauenholz im Überblick Schlaglichter in Form von Hinweissammlungen der einzelnen Stationen vor.

An vielen Stationen wurde darauf hingewiesen und bei den Vorschlägen berücksichtigt, dass möglichst an bestehende Strukturen, wie Wege und Bahnverbindungen angeknüpft werden sollte. Einige Hinweise wurden dazu gegeben, dass die Streckenführung eine hohe Sicherheit sowohl für die Nutzenden der Radschnellverbindung als auch für andere Verkehrsteilnehmende sowie Anwohner und insbesondere Kinder gewährleisten sollte. Mögliche Konflikte mit anderen Nutzungen, zum Beispiel Landwirtschaft und Naherholung, sollten berücksichtigt werden. Zum Teil wurde angeregt, die Radschnellverbindung nicht durch die intensiv genutzten Naherholungsgebiete zu führen. Auch auf den motorisierten Verkehr wurde Bezug genommen: Neben Fragen bezüglich einer Neuaufteilung von Verkehrsflächen und Auswirkungen auf Parkmöglichkeiten wurden streckenspezifische Aspekte der Blendung durch entgegenkommende Kraftfahrzeuge angesprochen. Auch Anforderungen des Naturschutzes wurden benannt, unter anderem bezüglich der Auswirkungen der Beleuchtung und zusätzlicher Versiegelung. Weitere Hinweise bezogen sich auf mögliche Hochwasserauswirkungen, die die ganzjährige Nutzbarkeit einschränken und die Sicherheit gefährden könnten. Bezüglich der Streckenführung wurden Hinweise zur Eignung des Europaplatzes als Startpunkt, zur Anbindung an das städtische Radwegenetz und zur geeigneten Stelle für eine Trennung der Teilstrecken nach Wolfenbüttel und Salzgitter eingebracht. Als besondere Herausforderungen wurden unter anderem die Besitzverhältnisse bezüglich benötigter Flächen, Engstellen bei Querungen und im Siedlungsbereich sowie Steigungen benannt.

## 4 Ausblick

Carolin Niemann (Abteilungsleiterin Straßenplanung und -neubau im Fachbereich Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig) lädt zur weiteren Mitwirkung ein und verweist darauf, dass in der ersten Workshoprunde auch Workshops in Wolfenbüttel und Salzgitter durchgeführt werden:

- **12.02.2025 – Wolfenbüttel:** Einlass ab 17:30 Uhr, Beginn 18.00 Uhr im WOW! (Löwenstraße 1, 38300 Wolfenbüttel)
- **19.02.2025 – Salzgitter:** Einlass ab 17.30 Uhr, Beginn 18.00 Uhr in der Realschule Salzgitter-Thiede (Panscheberg 56, 38239 Salzgitter)

Die Ergebnisse aller Workshops werden dokumentiert und auf der Website des Regionalverbands bereitgestellt: [www.regionalverband-braunschweig.de/rsv\\_sued](http://www.regionalverband-braunschweig.de/rsv_sued). Dort sind auch stets Informationen zum aktuellen Projektstand und weiteren Veranstaltungen zu finden.

Für den Sommer ist außerhalb der Sommerferien die zweite Runde der Bürgerworkshops vorgesehen, in der drei Hauptvarianten für den Trassenverlauf, die durch das Planungsbüro auf Grundlage der Hinweise erarbeitet werden, vorgestellt und diskutiert werden sollen.