

1. Bürgerworkshop in Salzgitter am 19.02.2025 – Protokoll

Realschule Salzgitter-Thiede, Panscheberg 56, 38239 Salzgitter

18:00 bis 20:30 Uhr

Inhalt

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

1 Begrüßung

Michael Tacke (Stadtrat der Stadt Salzgitter) begrüßt die etwa 30 Teilnehmenden des ersten Bürgerworkshops in Salzgitter. Der Regionalverband Großraum Braunschweig, heute vertreten durch Herrn Böttcher, koordiniert das Projekt bis einschließlich der Entwurfsplanung. Die Kommunen übernehmen später die weitere Planung und die Umsetzung in ihren Gebieten. Die zuständigen Personen aus Stadtverwaltung Salzgitter sind beim Workshop ebenso dabei wie einige Mitglieder des Ortsrates und des Rates, sodass sie die Ergebnisse des Workshops in die politischen Beratungen mitnehmen können. Seit der Machbarkeitsstudie 2018 ist einige Zeit vergangen, nun geht es endlich los mit den Planungen. Ziel ist es, bis Ende des Jahres eine Variante festgelegt zu haben. In diesem Workshop geht es darum, mögliche Streckenführungen in den Blick zu nehmen und Hinweise aus der Bevölkerung zu den lokalen Rahmenbedingungen abzuholen. Die Radschnellverbindung ist auch für die Anbindung von Volkswagen-Werk und Salzgitter AG wichtig, die zukünftig mit dem Fahrrad besser zu erreichen sein sollen. Für die Verkehrswende ist eine entsprechende Infrastruktur notwendig. Dazu soll mit der Radschnellverbindung ein Beitrag geleistet werden. Bisher fanden die Auftaktveranstaltung in Braunschweig Ende Januar und zwei Workshops in Braunschweig und Wolfenbüttel statt. Der Workshop in Salzgitter bildet den Abschluss der ersten Runde der Workshops. Im Anschluss daran führt ein Planungsbüro alle Ergebnisse zusammen und erarbeitet daraus Vorzugsvarianten, die dann in einer zweiten Workshop-Runde zur Diskussion gestellt werden.

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 Braunschweig fahren. Etwa zwei Drittel der Teilnehmenden kommen aus Salzgitter-Thiede, jeweils 2-3 Personen kommen aus Braunschweig, Wolfenbüttel und aus Bereichen westlich des VW-Werks. Drei Teilnehmende fahren aktuell fast täglich mit dem Fahrrad nach Braunschweig, rund 15 mehrmals im Monat und etwas weniger als die Hälfte so gut wie nie.

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 nachfolgend 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

Projektentwicklung und aktueller Stand (Folien 5-11)

? Sind die zugesagten Fördermittel bis 2030 begrenzt?

! Offiziell sind nach aktuellem Sachstand die Fördermittel bis 2030 begrenzt: Das Projekt muss bis Ende 2030 umgesetzt sein. Da sich bundesweit hohe Hürden für die Realisierung von Radschnellverbindungen zeigen, für die dieselben Förderrahmenbedingungen gelten, ist es nicht ausgeschlossen, dass der Zeitraum für den Mitteleinsatz verlängert werden könnte.

? Woher kommt die Finanzierung der restlichen 25 %?

! Die nicht durch die 75 %-Förderung abgedeckten 25 % der Kosten sind von den drei beteiligten Städten zu tragen. Die Stadt Salzgitter hat den entsprechenden Eigenanteil der Planungskosten im Haushaltsplan eingestellt, über die Kosten für die Umsetzung muss der Rat dann befinden, wenn die Kosten feststehen.

? Gibt es die 75 %-Förderung unabhängig von den Baukosten?

! Die anfallenden Kosten müssen für den Fördermittelgeber nachvollziehbar sein und in sinnvollem Verhältnis zu den Projektzielen stehen. Maximal 75 % der tatsächlichen Kosten werden vom Fördergeber übernommen. Die konkrete Finanzierung ist im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung zu klären.

? Sind die Baukosten für Salzgitter im Haushalt berücksichtigt?

! Die genauen Baukosten sind noch nicht bekannt. Zum Zeitpunkt der Planung werden diese konkreter und sind dann auch in den Finanzplanungen für die Stadt Salzgitter durch den Rat zu berücksichtigen.

? Was ist bei den Messungen anlässlich der Machbarkeitsstudie herausgekommen?

! Die Berechnungen/Prognosen auf Grundlage der Messungen haben ergeben, dass sich für die Strecke von Braunschweig zum VW-Werk in Salzgitter-Thiede der Bau einer Radschnellverbindung lohnt.

? Ist angesichts bestehender Verbindungen, die mit dem Rad genutzt werden können, ein Neubau der Radschnellverbindung nötig und in Anbetracht der Umweltauswirkungen vertretbar?

! Das Ziel der Radschnellverbindung ist das Radfahren attraktiver zu machen, um Personen, die aktuell noch Auto fahren, zu motivieren, aufs Rad umzusteigen. Durch die Verkehrsverlagerung werden positive Umwelteffekte erwartet. Bei Planung und Bau werden alle Anforderungen bezüglich einer Minimierung von Umweltauswirkungen berücksichtigt.

Planungsprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung (Folien 12-16)

- ? Wie ist bei der Streckenfindung vorzugehen? Ist eine Planung quer durch die Landschaft möglich oder muss sie sich an bestehenden Wegen und Straßen orientieren?
 - ! Grundsätzlich kann alles vorgeschlagen werden. Eine Orientierung an vorhandenen Wegen und Straßen kann dennoch sehr sinnvoll sein. Die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes spielt immer eine Rolle, auch in Hinblick auf die Argumentation gegenüber dem Fördergeber.
- ? Ist die Radschnellverbindung nur für den Alltagsradverkehr?
 - ! Der Fokus liegt auf dem Alltagsradverkehr. Das Ziel ist es, durch die Radschnellverbindung zum Umstieg auf das Rad zu bewegen. Selbstverständlich ist auch eine Freizeitnutzung der Verbindung oder eine touristische Nutzung möglich.
- ? Es sind schon zwei favorisierte Routen veröffentlicht worden. Ist der Planungsprozess wirklich offen und ist es sinnvoll, ganz neu mit leeren Karten anzufangen?
 - ! Im Rahmen der Machbarkeitsstudie, die der Förderantragstellung zugrunde liegt, wurde auf Grundlage einer möglichen Trasse die grundsätzliche Machbarkeit der Verbindung ermittelt und die damit verbundenen Kosten wurden abgeschätzt. In der nun beginnenden konkreten Planungsphase gibt es keine Vorgaben für den Trassenverlauf, auch, da sich Rahmenbedingungen möglicherweise verändert haben. Die Hinweise aus dem Beteiligungsprozess werden in die aktuellen Planungen einfließen und intensiv geprüft. Die konkrete Planung und die damit verbundenen Kosten müssen dann mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden.

Informationen zum Thema Radschnellwege und Radschnellverbindungen (Folien 17-26)

- ? Haben die Radfahrenden beim Beispiel des rot-markierten Kreuzungsbereichs in der Präsentation (Folie 21 links) Vorrang oder gilt „rechts vor links“ für alle?
 - ! Beim gezeigten Beispiel haben die Radfahrenden keinen Vorrang, sondern sind gleichberechtigt mit anderen Verkehrsteilnehmern (also rechts vor links). Das hat hier den Hintergrund, dass auf der Querstraße eine Buslinie fährt, die nicht benachteiligt werden sollte. Kompromisse dieser Art zwischen Rad, Auto und Bus sind möglich, die jeweiligen Situationen gilt es jedoch individuell zu betrachten. Bei Änderungen der Verkehrsführung weisen eine Zeit lang Hinweisschilder daraufhin und Anwohnende werden informiert.
- ? Welche Geschwindigkeitsbegrenzung gilt auf der Radschnellverbindung?
 - ! Die Radschnellverbindung setzt sich aus verschiedenen Elementen zusammen. Auf einer Fahrradstraße gilt zum Beispiel ein Tempolimit von 30 km/h. Bei den Radwegen gibt es keine eindeutige Begrenzung, Radfahrende müssen sich aber immer den Gegebenheiten anpassen. Gerichtsurteile orientieren sich da an 25-30 km/h. Eine Elektrounterstützung ist auf Radwegen nur bis 25 km/h zulässig. S-Pedelecs sind auf den mit den blauen Radwegschildern gekennzeichneten Radwegen nicht zulässig.
- ? 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.

Untersuchungskorridor für das Projekt (Folien 27-31)

? Wo ist der Übergabepunkt aus Braunschweig nach Salzgitter?

- ! Ein Übergabepunkt ist noch offen. Anregungen hierzu können gerne eingebracht werden, die Überlegungen aus dem Workshop aus Braunschweig können dazu heute an den jeweiligen Stationen erfragt werden.

3 Dialogphase: Austausch zur Streckenführung

In der Dialogphase können sich die Teilnehmenden etwa eine Stunde lang an drei 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 Salzgitter 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 verfügbar ist).

Die Ergebnisse der Dialogphase sind im **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zusammenfasst dargestellt, der auf der Website bereitgestellt wird: www.regionalverband-braunschweig.de/rsv_sued.

Schlaglichter von den Stationen

Im Anschluss an den Austausch an den drei Stationen stellt Dieter Frauenholz im Überblick Schlaglichter von den Hinweissammlungen an den einzelnen Stationen vor.

An den drei Stationen wurde eine große Vielzahl möglicher Streckenführungen mit unterschiedlichen Anknüpfungspunkten an das Braunschweiger Stadtgebiet und zum Teil auch eine Führung außerhalb des Suchraumes über Geitelde vorgeschlagen. Bei der Streckenführung wurden häufig auch die durch Querungen von Hauptverkehrsstraßen entstehenden Probleme, u.a. im Bereich Friedrichshöhe, und auch Steigungen angesprochen. Zahlreiche Hinweise bezogen sich auf mögliche Konflikte durch die Radschnellverbindung, u.a. mit Landwirtschaft, Naturschutz und Naherholung, aber auch mit Anliegern, Schulen und Kindertagesstätten. Als sinnvolle Ergänzung zur Radschnellverbindung wurde eine Verbesserung der Radverbindung zwischen Wolfenbüttel und Salzgitter-Thiede benannt.

4 Ausblick

Sebastian Vogt (Mitarbeiter im Fachdienst Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung und Denkmalschutz der Stadt Salzgitter und Hauptansprechpartner für die Radschnellverbindung in der Stadtverwaltung) dankt den Teilnehmenden und lädt zur weiteren Mitwirkung ein. Die zweite Runde der Bürgerworkshops findet im Sommer außerhalb der Sommerferien statt (ein genauer Zeitraum steht noch nicht fest). Dort werden dann die durch das Planungsbüro erarbeiteten drei Hauptvarianten des Trassenverlaufs vorgestellt und diskutiert.