Radschnellverbindung Braunschweig – Salzgitter / Wolfenbüttel

Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 24.01.2025: Protokoll

Volkswagenhalle Braunschweig, Europaplatz 1, 38122 Braunschweig - 18:00 bis 20:15 Uhr

Inhalt

1 Begrüßung 1

2 Einführung und Informationen – Fragen und Antworten 2

3 Ausblick 6

1 Begrüßung

Vertreter der beteiligten Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfenbüttel und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig begrüßen die etwa 150 Teilnehmenden der Auftaktveranstaltung.

Dr. Thorsten Kornblum, Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig

Kopenhagen bietet als ein Beispiel für eine gelungene Mobilitätsentwicklung sehr gute Bedingungen für alle Verkehrsarten und insbesondere auch für den Radverkehr, der wichtig ist für Klima und Gesundheit aber auch für die Stadtentwicklung. Die Entwicklung von Braunschweig orientierte sich lange am Leitbild der autogerechten Stadt. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ verfolgt nun konsequent einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und bindet dabei auch die Radschnellverbindungen ein. Er wurde mit intensiver Beteiligung erarbeitet und soll in Kürze als Grundlage für Lebensqualität und eine attraktive Stadtgestaltung beschlossen werden. Die Verbesserungen der Bedingungen für den Radverkehr – auch in guter Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinweg – ist ein wichtiger Baustein und die 75%-Förderung für die Radschnellverbindung eine willkommene Unterstützung. Es gilt, einen guten Mobilitätsmix aller Verkehrsarten zu gestalten. Die Mobilität der Zukunft soll schnell, bequem und sicher sein.

Ivica Lukanic, Bürgermeister der Stadt Wolfenbüttel

Es ist sehr erfreulich, dass sich sehr viele Interessierte zur Auftaktveranstaltung zu diesem wichtigen regionalen Kooperationsprojekt unter Federführung des Regionalverbandes eingefunden haben. Dem Projekt ist es zu wünschen, dass sich auch im weiteren Verlauf viele – auch kritisch – beteiligen. Nach einem frühen Start mit der Machbarkeitsstudie und der schnellen Bewilligung von Fördermitteln geht es jetzt endlich mit der konkreten Bearbeitung los.

Im Rat der Stadt Wolfenbüttel wurde das Thema bereits intensiv diskutiert, insbesondere in Bezug auf den Bedarf. Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig ist die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsträger von großer Bedeutung. Das Pkw-Verkehrsaufkommen auf der Hauptverbindungsstraße in Wolfenbüttel, dem Neuen Weg, entspricht dem auf der Heerstraße oder dem Kaiserdamm in Berlin. An diesen Straßen würde niemand infrage stellen, ob eine gute Radverkehrsverbindung oder sogar ein U-Bahn-Anschluss notwendig ist.

Deshalb ist es wichtig, jetzt mit der Planung auf dieser pendlerstärksten Relation in der Region zu beginnen. Die Entfernung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig ist ideal für den Alltags- und Freizeitverkehr mit dem Fahrrad – und zwar von und nach Wolfenbüttel – hoffentlich bald besonders komfortabel auf der Radschnellverbindung.

Michael Tacke, Stadtrat Stadt Salzgitter

Mit der Radschnellverbindung startet nun ein wichtiges regionales Projekt endlich durch. Der Regionalverband als Klammer ist für dieses interkommunale Projekt verantwortlich und hat diese Aufgabe bereits bei anderen regionalen Projekten übernommen.

Für Salzgitter ist die Radschnellverbindung ein wichtiger Beitrag für die Attraktivität als Wohnstandort, aber auch für die Verkehrswende und den Klimaschutz. Es wird eine attraktive Anbindung geschaffen, die das VW-Werk und weitergehend die Salzgitter AG anbindet. Beide Industriebetriebe setzen die Energie- und Mobilitätswende um und zeigen, dass die Stadt Salzgitter und die Region ein wichtiger Standort der Transformation in Deutschland und Europa sind.

Ralf Sygusch, Verbandsdirektor Regionalverband Großraum Braunschweig

Die Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg bilden in enger räumlicher Verflechtung zum Mittelzentrum Wolfenbüttel einen oberzentralen Verbund. Mit fast der Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner und weit über der Hälfte der Beschäftigten prägen sie die zentrale Achse der Region und arbeiten in verschiedenen Bereichen bereits intensiv zusammen.

Der Regionalverband Großraum Brauschweig übernimmt wichtige Funktionen als Klammer der Region und wurde daher auch mit der Planung und Mittelbeschaffung für die beiden Radschnellverbindungen von Braunschwieg nach Wolfsburg und von Braunschweig nach Wolfenbüttel und Salzgitter betraut. Der Regionalverband bringt dabei seine Stärken ein: umfangreiche Erfahrungen mit regionalen Projekten und seine langjährigen Beziehungen und guten Kontakte zu Infrastrukturbetreibern nutzen. Mit der Machbarkeitsstudie konnte die Chance genutzt werden, Fördermittel für Planung und Bau der Radschnellverbindung einzuwerben. Das Vorhaben soll nun in enger Zusammenarbeit zum Wohle aller in der Region vorangebracht werden.

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

2 Einführung und Informationen – Fragen und Antworten

Roland Böttcher vom Regionalverband Großraum Braunschweig informiert über das Projekt. Im Anschluss an jeden thematischen Informationsblock 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 8-16)

? Welches Potenzial wurde für die Radschnellverbindung ermittelt? Wie viele Pendler werden erwartet?

! Durchschnittlich werden etwa 2.400 Personenfahrten pro Tag auf der Radschnellverbindung erwartet. Bei einer angenommenen durchschnittlichen Nutzungsdauer von 10 Stunden pro Tag sind das im Durchschnitt vier Radfahrende pro Minute bzw. 240 Radfahrende pro Stunde.

Vorstellung Planungsprozess (Folien 18-22)

? Was ist seit der Erstellung der Machbarkeitsstudie im Jahr 2018 passiert?

! Nach der Beantragung der Fördermittel, der die Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt wurde, ging 2020 der Fördermittelbescheid ein. In der Folge wurden mit der Schaffung von Arbeitsstrukturen und der Klärung der Aufgabenteilung zwischen den Kommunen und dem Regionalverband und dem Abschluss entsprechender Vereinbarungen wichtige Grundlagen für die Umsetzung des gemeinsamen Projektes gelegt, für das es in dieser Größenordnung im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur noch keine Vorbilder in der interkommunalen Zusammenarbeit gab. Zudem wurden Voruntersuchungen im Bereich Umwelt durchgeführt und die EU-weite Ausschreibung der Planungsleistungen wurde vorbereitet und gestartet.

? Ist die in der Bewilligung der Fördermittel festgelegte Fertigstellung des Projekts im Jahr 2030 mit dem dargestellten Planungsprozess zu schaffen?

! Anbieter der Planungsleistungen haben im Ausschreibungsverfahren dargestellt, dass eine Fertigstellung im Jahr 2030 möglich ist. Da für einzelne Abschnitte gegebenenfalls Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnten, kann es zu Verzögerungen im Ablauf kommen. 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. Aktuell wird jedoch konsequent auf eine Realisierung im geplanten Zeitraum hingearbeitet.

Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Ziele (Folien 24-27)

? Was sind inhaltliche Schwerpunkte der Workshops in den Städten?

! Der Fokus der Workshops liegt jeweils auf dem Teil des Untersuchungsraums auf dem Gebiet der jeweiligen Stadt. Es besteht aber auch die Möglichkeit, das gesamte Untersuchungsgebiet anzusehen und Hinweise auch für andere Streckenabschnitte einzubringen.

? Werden die Hinweise aus den Workshops in einer Gesamtplanung zusammengeführt?

! Alle Hinweise fließen in die Ausarbeitungen von Trassenvarianten für die Radschnellverbindung durch das beauftragte Planungsbüro ein, das übergreifende Varianten für den gesamten Untersuchungsraum erstellt. Der Umgang mit allen Hinweisen und Vorschlägen wird dokumentiert. Die Nachvollziehbarkeit im Hinblick auf die weitere Verwendung im Planungsprozess bildet hierbei den Schwerpunkt.

Informationen zum Thema Radschnellwege und Radschnellverbindungen (Folien 29-39)

? Schließt die angestrebte hohe Belagsqualität wassergebundene Decken aus?

! Ja, es sind nur feste Beläge geplant. Wassergebundene Decken für Radwege u. ä. sind in den Förderbedingungen ausgeschlossen.

? Gibt es Normungen der Begriffe „Radschnellweg“, „Radschnellverbindung“ und „Veloroute“?

! Der Begriff Radschnellweg findet sich seit 2020 in der Straßenverkehrsordnung mit dem Hinweisschild Radschnellweg. In den Richtlinien für die Verkehrsanlagenplanung wird sehr häufig die Bezeichnung Radschnellverbindung genutzt, die darauf Bezug nimmt, dass es sich auch um Radverkehrsanlagen auf bzw. entlang von Straßen handeln kann. Der Begriff Veloroute ist nicht genormt und wird sehr unterschiedlich verwendet, u.a. stadtspezifisch für innerstädtische Verbindungen in Braunschweig.

? Können Abschnitte der Radschnellverbindung auch auf Radwegen geführt werden, die nicht alle Anforderungen erfüllen (z.B. hinsichtlich der Breite)?

! Es ist denkbar, dass bei einer favorisierten Trasse Engstellen nicht vollständig vermieden werden können. Solche Abweichungen müssen einzeln begründet und mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden.

? Kann eine Fahrradstraße ein Teil der Radschnellverbindung sein?

! Ja, Fahrradstraßen können ein Teil der Radschnellverbindung sein. Wichtig ist auch in diesem Fall die ausreichende Breite und die Ausgestaltung von Kreuzungssituationen.

? Ist eine ganzjährige Befahrbarkeit realistisch? Wie kann ein Winterdienst sichergestellt werden?

! Die Zuständigkeit für die bauliche Umsetzung und den Winterdienst liegt bei den Kommunen.

? Welche Vorgaben gibt es für die Beleuchtung? Ist eine durchgehende Beleuchtung angesichts der Verfügbarkeit leistungsstarker Fahrradbeleuchtungen erforderlich?

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

? Ist die Führung eines Radschnellweges durch ein Überschwemmungsgebiet ausgeschlossen, da dort eine durchgehende ganzjährige Nutzbarkeit nicht sichergestellt werden könnte?

! Grundsätzlich ist ein Überschwemmungsgebiet kein Ausschlusskriterium für den Streckenverlauf. Bei der Bewertung von Trassenvarianten wird der Aspekt jedoch auf jeden Fall berücksichtigt. Wenn es keine gute Alternative für die Führung durch ein Überschwemmungsgebiet gibt, sind ggf. Ausweichrouten für den Hochwasserfall einzuplanen.

? Was könnte an Kreuzungen für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden und gegen einen Vorrang für den Radverkehr sprechen?

! Die Gestaltung von Querungen und Kreuzungen ist jeweils ortsspezifisch zu betrachten. Eine gleichberechtige Kreuzungslösung kann im Vergleich zu einer vorherigen Situation mit Vorrang des motorisierten Verkehrs eine Verbesserung für den Radverkehr darstellen. Eine durchgehende Priorisierung des Radverkehrs an allen Kreuzungen kann vermutlich nicht erreicht werden. Ziel ist es, Reisezeiten durch Vermeidung von Stopps und Wartezeiten möglichst kurz zu halten.

Untersuchungskorridor für die Projektaufgabe (Folien 41-45)

? Warum endet die Radschnellverbindung in Braunschweig am Europaplatz? Wäre ein Endpunkt weiter in der Innenstadt nicht sinnvoller?

! Am Europaplatz erfolgt der Anschluss an den Innenstadtring mit Radwegen in viele Richtungen (Weststadt, östliches Ringgebiet, Innenstadt) und die Anbindung an das örtliche Radverkehrsnetz ist gewährleistet. Andere Anschlusspunkte können vorgeschlagen werden. Eine Weiterführung der Radschnellverbindung in den Zentrumsbereich scheint aktuell nur schwer begründbar gegenüber dem Fördermittelgeber im Hinblick des Anschlusses an das untergeordnete Radwegenetz.

? Warum gibt es keine Querverbindung zwischen Salzgitter und Wolfenbüttel in der Planung?

! Regionsweit wurden in der Potenzialanalyse unterschiedliche Wegeverbindungen geprüft (siehe auch Folie 12). Für die Querverbindung Salzgitter-Wolfenbüttel konnte kein relevantes Potenzial für eine Radschnellverbindung entsprechend den Förderbedingungen ermittelt werden.

? Welche Bedeutung haben Querungen von Schienenverbindungen, Autobahnen und Schnellstraßen und Gewässern für die Trassenplanung?

! Neue Querung wären mit erheblichen Kosten verbunden und würden ggf. einen deutlichen zeitlichen Mehraufwand bedeuten. Es ist daher zu empfehlen, vorrangig Optionen für die Streckenführung in den Blick zu nehmen, die bestehende Querungen nutzen. Ein Bau neuer Querungen ist aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sofern diese für eine gute Lösung unverzichtbar sind und mit einem angemessenen Mitteleinsatz realisierbar sind. Dies wird im Rahmen der Variantenprüfungen zu bewerten sein.

? Welche Spielräume haben die städtischen Gremien in der Feinplanung nach Festlegung der Vorzugsvariante für das gesamte Untersuchungsgebiet?

! Ziel ist es, im Beteiligungsprozess eine Vorzugsvariante zu erarbeiten, die dann durch die politischen Gremien in den Kommunen beschlossen werden kann. Änderungsanforderungen aus den Gremien würden einen erheblichen Zeitverzug verursachen. Daher ist es sinnvoll, dass die Mitglieder der städtischen Gremien das Projekt von Beginn an intensiv begleiten und sich im Rahmen der Beteiligung einbringen, um die Wahl der Vorzugsvariante nachvollziehen zu können.

? Wie können landwirtschaftliche Wirtschaftswege in der Planung berücksichtigt werden?

! Mit der Landwirtschaft und den für die Wirtschaftswege zuständigen Feldmarkinteressentschaften erfolgt ein intensiver Austausch. Aktuell sind die meisten Wirtschaftswege nicht in öffentlichem Eigentum. Nach dem Grundgesetz ist das Eigentum geschützt. Für die Nutzung landwirtschaftlicher Wege für Radschnellverbindungen müssten ggf. jeweils spezifische Lösungen gefunden werden, die allen Interessen und Anforderungen gerecht werden.

? Wann soll die Vorzugsvariante vorliegen?

! Vorgesehen ist, dass bis Ende 2025 die Vorzugsvariante für den Trassenverlauf vorliegt.

? Warum erfolgt nach der Planung durch den Regionalverband der Bau durch die Städte? Wäre es nicht möglichweise effizienter, wenn auch der Bau in einer Hand läge?

! Die Partner haben sich in ihrer Kooperationsvereinbarung auf diese Arbeitsteilung festgelegt. Die Städte sind als Besitzer der Infrastruktur für den Bau zuständig. Der Regionalverband kann kein Eigentum an Infrastrukturen besitzen.

3 Ausblick

Dieter Frauenholz (KoRiS) lädt zur weiteren Mitwirkung und zur Teilnahme an den Terminen der ersten Runde der Bürgerworkshops in den beteiligten Städten ein. Die Veranstaltungen bieten die Möglichkeit in Arbeitsgruppen konkrete Vorschläge und Hinweise zur Streckenführung für die Radschnellverbindung in den Planungsprozess einzubringen:

- **06.02.2025 – Braunschweig:** Einlass ab 17.30 Uhr, Beginn 18.00 Uhr im Gymnasium Raabeschule, Außenstelle Stöckheim (Siekgraben 46, 38124 Braunschweig)
- **12.02.2025 – Wolfenbüttel:** Einlass ab 17:30 Uhr, Beginn 18.00 Uhr im WOW! (Löwenstraße 1, 38300 Wolfenbüttel), verbindliche Anmeldung unter fahrrad@wolfenbuettel.de
- **19.02.2025 – Salzgitter:** Einlass ab 17.30 Uhr, Beginn 18.00 Uhr in der Realschule Salzgitter-Thiede (Panscheberg 56, 38239 Salzgitter)