

Betreff:

Regionale e-Radschnellweg-Verbindungen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.09.2017

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	12.09.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	19.09.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	26.09.2017	Ö

Beschluss:

- „1. Der Rat nimmt das Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Regionalverbandes Großraum Braunschweig „Regionale e-Radschnellwege als Instrument zum Klimaschutz und zur CO₂-Minderung im Alltagsverkehr“ sowie die Machbarkeitsstudie e-Radschnellweg Braunschweig-Wolfsburg zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Planungsvereinbarungen mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und den beteiligten Gebietskörperschaften für die e-Radschnellwegverbindungen Braunschweig-Wolfenbüttel/Salzgitter-Thiede und Braunschweig-Wolfsburg zu erarbeiten und zum Beschluss vorzulegen. Darin enthalten sein sollen Aussagen zur Arbeitsteilung, Kostenteilung, Baulastträgerschaft, Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für Planungsbüros, Bürgerbeteiligung, Vorbereitung von Planfeststellungsverfahren sowie von Fördermittelanträgen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage „Regionale e-Radschnellweg-Verbindungen“ um einen Beschluss über grundlegende Ziele der Entwicklung der Stadt Braunschweig, für den der Rat beschlusszuständig ist.

Radschnellwege

Als Infrastruktureinrichtung für einen schnellen und komfortablen Radverkehr eignen sich Radschnellwege und Radschnellverbindungen als Instrument zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr. Es bestehen bereits gute Beispiele in Deutschland mit dem Ruhr-Radschnellweg oder dem e-Radschnellweg Göttingen.

Radschnellwege bieten eine Infrastruktur für möglichst direkte Quell-Ziel-Beziehungen. Sie zeichnen sich insbesondere aus durch folgende Standards:

- möglichst direkte und umweg-freie Verbindung
- mindestens 4 m breit mit zwei gekennzeichneten Richtungsfahrspuren
- hoher Ausbaustandard mit Asphalt oder Beton
- Winterdienst und Beleuchtung
- separiert vom Fußverkehr
- separiert vom landwirtschaftlichen Verkehr
- wenig Schnittstellen mit Kfz-Verkehr (möglichst kreuzungsfrei)
- geringe Zeitverluste durch Anhalten
- städtebauliche bzw. landschaftliche Einbindung
- sicher auch bei hohen Geschwindigkeiten (bis 30 km/h)
- mindestens 2.000 Nutzerinnen und Nutzer täglich

An zentralen Anfangs- oder Endpunkten sowie wichtigen zentralen Orten entlang der Strecke werden sichere und wettergeschützte Stellplätze, ggf. mit Lademöglichkeiten, angelegt. Als e-Radschnellwege bieten sie besondere Potenziale, die zurückgelegten Entfernungen mit elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) bei interkommunalen Pendlerverkehren zu erhöhen. Aufgrund der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte besteht ein hohes Potenzial in der Oberzentralen Achse zwischen Wolfsburg, Braunschweig und Wolfenbüttel/Salzgitter sowie dem direkten Umland um die Oberzentren.

Studien

Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat daher in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften eine Untersuchung beauftragt, mit dem Ziel, zu prüfen, ob der Radverkehr auf e-Radschnellwegen zu einer nennenswerten Substitution des Autoverkehrs und damit zur CO₂-Minderung in der Region beitragen kann. Untersucht wurden zunächst 12 potenzielle Verbindungen, wovon auf Basis des angelegten Bewertungsrasters, des Potentials an heutigen und künftigen Nutzern und in Abstimmung mit den Kommunen die zwei Korridore Braunschweig – Vechelde und Braunschweig – Salzgitter-Thiede näher untersucht wurden.

Braunschweig-Vechelde (Länge: 9,4 km, Kosten ca. 5,5 Mio. €)

Braunschweig-Salzgitter-Thiede (Länge 11,2 km, Kosten ca. 8,1 Mio. €)

Zusätzlich wurde aufgrund der besonderen Pendlerverflechtungen zwischen den beiden Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig die vertiefende Machbarkeitsstudie e-Radschnellwege Braunschweig-Wolfsburg gemeinsam von den Städten Braunschweig und Wolfsburg, der Allianz für die Region und dem Regionalverband Großraum Braunschweig beauftragt. Mögliche Korridore wurden definiert, Musterquerschnitte und -knotenpunkte entwickelt, die erforderlichen baulichen Maßnahmen beschrieben sowie die Kosten und Potenziale zur CO₂-Reduktion ermittelt.

Braunschweig-Wolfsburg (Länge: 24,8 km, Kosten ca. 18,6 Mio. €)

Bereits in einer Studie von 2011 der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg wurde der Radschnellweg Braunschweig-Wolfenbüttel untersucht.

Braunschweig-Wolfenbüttel (Länge: 12 km, Kosten: 5,1 Mio. €)

Ergebnisse

Braunschweig-Wolfsburg

Die Machbarkeitsstudie e-Radschnellweg Braunschweig-Wolfsburg zeigt ein sehr positives Kosten-Nutzen-Verhältnis für die betrachtete Trasse, weswegen eine weitergehende Planung angestrebt wird. Die Ergebnisse zeigen eine differenzierte Querschnittsbelastung von über 2.000 Nutzerinnen und Nutzern täglich zwischen Braunschweig und Lehre sowie zwischen Wolfsburg und Flechtorf. Knapp darunter liegt die Querschnittsbelastung zwischen Lehre und Flechtorf. Deshalb schlägt der Gutachter für diesen Abschnitt einen geringeren Ausbaustandard als Hauptadwegeverbindung vor.

Nach eingehender Prüfung der Wirtschaftlichkeit ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von 7,46 für ein Investitionsvolumen von rund 18,6 Mio. €.

Braunschweig-Wolfenbüttel/Salzgitter-Thiede

Aufgrund der vorhandenen und zu erwartenden Radverkehrsmengen wird eine Verbindung in den Braunschweiger Süden aus verkehrsfachlicher Sicht als besonders geeignet gesehen. Eine Zusammenfassung der Strecke zwischen der Braunschweiger Innenstadt und dem Bereich Stöckheim/Rüningen kann wesentlich zur Attraktivität einer Radschnellweg-Verbindung sowohl nach Wolfenbüttel (ca. 50.000 Einwohner) als auch nach Salzgitter Thiede/Steterburg (ca. 10.000 Einwohner) beitragen.

Braunschweig-Vechelde

Die Verbindung zwischen Braunschweig und Vechelde ist aufgrund weitgehend vorhandener Wege am einfachsten zu realisieren, hat aber verglichen mit den beiden anderen Strecken das geringste Potential.

Fördermittel

Bund und Land stellen finanzielle Mittel für die Förderung von e-Radschnellwegen zur Verfügung. Der Bund fördert Radschnellwege mit derzeit 25 Mio. € im Jahr und plant eine Aufstockung der Mittel für die Radverkehrsförderung im Rahmen der „Förderkulisse für emissionsmindernde Maßnahmen im städtischen Verkehr“ auf 200 Mio. €.

Der Niedersächsische Landtag hat im Doppelhaushalt 2017/2018 jeweils rund 6,1 Mio. € für Projekte zum Thema e-Radschnellwege bereitgestellt. Eine Förderrichtlinie ist in Vorbereitung.

Leuer

Anlage/n:

Kurzfassung Klimaschutzteilkonzept Regionale e-Radschnellwege als Instrument zum Klimaschutz und zur CO₂-Minderung im Alltagsverkehr

Kurzfassung Machbarkeitsstudie e-Radschnellweg Braunschweig-Wolfsburg