

Betreff:

**Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.11.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	19.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	27.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

**Beschluss:**

„Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Trassenbeschluss für eine Veloroute um eine Radverkehrsverbindung, die eine über die Grenzen von Stadtbezirken hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Die Realisierung von sogenannten Velorouten ist Teil des durch den Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (DS 20-13342-02). Maßnahme 3 sieht vor, ein Veloroutennetz zu planen und das Radverkehrsnetz zu überarbeiten. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, die Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes zu erstellen, das ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet und darüber hinaus auch zur Vernetzung der Ortsteile beiträgt.

Nachdem mit der Veloroute zum Schöppenstedter Turm und der Wallringroute erste Velorouten in der weiteren Planung und Umsetzung sind, soll nun eine dritte Trasse ein Angebot für den Alltagsradverkehr in den Westen der Stadt schaffen.

Aus dem strategischen Hauptnetz Radverkehr des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) wurde ein Bedarf in Richtung Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah abgeleitet. Diese Verbindung kommt in Kombination mit der Veloroute Schöppenstedter Turm dem Wunsch nach einer durchgehenden Verbindung von Ost nach West nach („Erstes Pilotprojekt Veloroute Ost-West: Von Orient zu Oxident“, DS 20-14848). Weiterhin können durch eine

Veloroute in Richtung Weststadt Synergien im Kontext des Fördergebietes Soziale Stadt - Donauviertel geschaffen werden.

Um einen möglichen Korridor zu ermitteln, wurden verschiedene Straßenzüge bereits auf Plausibilität kursorisch untersucht. Dabei wurden aufgrund von Ausschlusskriterien bereits einzelne Straßenzüge, wie beispielsweise der Pippelweg und eine weitere Fortführung durch Naherholungsflächen verworfen.

Im Ergebnis blieben die grundsätzliche Führung über die Münchenstraße oder die Straße am Lehmanger. Für diese beiden Routen wurde eine Potenzialanalyse in Bezug auf erschlossene Einwohnende erstellt sowie ein Fahrzeitenvergleich angestellt.

Die Untersuchungen ergaben, dass die Varianten über Am Lehmanger oder die Münchenstraße etwa gleichwertig sind. Die Potenzialanalyse ergab ohne Betrachtung der Potenziale in Timmerlah und Broitzem durch die bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt ein etwas erhöhtes Potenzial von ca. 600 Einwohnenden zugunsten der Münchenstraße (17.200 EW zu 16.600 EW), während der Fahrzeitenvergleich einen Fahrzeitunterschied von nur ca. 30 Sekunden ausmacht.

Die möglichen Korridore wurden innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Im nächsten Schritt soll für den priorisierten Korridor im Rahmen einer Vorplanung die konkrete Routenführung festgelegt werden.

#### Korridor über Am Lehmanger

In vielen Punkten greift dieser Korridor die vorhandene Infrastruktur auf, die mit vertretbarem Aufwand und Kosten verbessert werden kann. Die Veloroute kann innerhalb des Korridors innerorts als Fahrradstraße geplant werden. Da die Geschwindigkeit auf Fahrradstraßen auf 30 km/h begrenzt ist, wird die Führung auch entsprechend der Veloroutendefinition (DS 21-15699) für den Radverkehr als sicher und komfortabel eingeschätzt.

Diese mögliche Führung der Veloroute bei der Variante über Am Lehmanger beginnt an der Ecke Wilhelmitorwall/nördl. Ferdinandstraße. Über die Cammannstraße, Frankfurter Straße und Hugo-Luther-Straße verläuft sie weiter in Richtung Am Lehmanger. Dabei müssen die Luisenstraße und der Cyriaksring gequert werden. Insbesondere der sensible Umgang mit dem Passieren oder Tangieren des Frankfurter Platzes, der als verkehrsberuhigter Begegnungsraum umgestaltet wurde, stellt eine Herausforderung für die Planung dar. Hier gilt es im Rahmen der Vorplanung Alternativen zu betrachten, sodass der durch die Umgestaltung hergestellte Platz- und Aufenthaltscharakter erhalten bleibt.

Für den Bau von Radwegen wäre Am Lehmanger zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Die Oberfläche der Straße Am Lehmanger ist erneuerungsbedürftig, sodass durch die Realisierung der Veloroute Synergieeffekte erzielt werden können.

Für den Streckenabschnitt zwischen der Donaustraße und Timmerlah sollen unterschiedliche Alternativtrassen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien wie beispielsweise Naturschutz, Grunderwerb, Vereinbarkeit mit Naherholung, Flächenverfügbarkeit oder Kosten untersucht werden.

Um die Erschließungswirkung der Veloroute zu erhöhen, sind Zubringer zur nördlichen Weststadt wie zum Beispiel über den Möhlkamp und ein Zubringer zum geplanten Bahnhofstempel West sowie nach Broitzem über die Neckarstraße sinnvoll.

#### Korridor über die Münchenstraße

Grundsätzlich weist die Trassenvariante entlang der Sophienstraße, Broitzemer Str. und Münchenstraße bis zum Donauknoten eine direktere Führung und bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt auf.

Um einen Veloroutenstandard in der Münchenstraße umsetzen zu können, müssten die Radwege auf eine Breite von 2,30 m im Richtungsverkehr ausgebaut werden. Dies würde den Wegfall einer erheblichen Anzahl an Bäumen und Parkständen entlang der Münchenstraße mit sich bringen. Zudem ist die Realisierung von breiteren Radwegen oder von geschützten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Münchenstraße im Abschnitt zwischen der Broitzemer Str. und der Emsstraße unter Wegfall bestehender Kfz-Spuren aufgrund der Verkehrsmenge (u. a. Autobahnanschluss) nicht möglich, sodass in diesem Abschnitt der Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen erforderlich wäre.

Um die Auswirkungen von Umbaumaßnahmen in der Münchenstraße zu minimieren, wurde die Option eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite der Münchenstraße geprüft. Im Ergebnis würde ein solcher Zweirichtungsradweg die Baukosten nicht merklich minimieren, jedoch den Eingriff in Bestandsbäume und Parkraum etwa halbieren (ca. 25 Bäume und 50 Parkstände, da Baufeld nur auf einer Seite der Münchenstraße). Neben den Sicherheitsbedenken bezüglich eines Zweirichtungsradweges im Bereich von stark frequentierten Zufahrten zu einer Tankstelle und zu einem Schnellrestaurant ist letztlich der erforderliche Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschlaggebend für die Nichtweiterverfolgung dieses Lösungsansatzes.

#### Ergebnisse bereits erfolgter Vorprüfungen zu Trassenvarianten

Die Realisierung der Veloroute entlang der Münchenstraße würde unter den vorzufindenden Rahmenbedingungen erhebliche Baukosten und eine entsprechend lange Umsetzungsdauer für einen geringen Zugewinn an Radwegbreiten mit sich bringen. Die Tatsache, dass das Radfahren entlang der Münchenstraße aufgrund der dort vorherrschenden Luft- und Lärmbelastung, der hohen Anzahl an Lichtsignalanlagen als auch aufgrund der Barrierewirkung der Stadtbahn in Mittellage nicht attraktiv ist, bestärkt ebenfalls die Suche nach einer attraktiveren Trassenvariante für die Veloroute. Nicht zuletzt aufgrund der Anzahl an entfallenden Baumstandorten und Parkständen wird die Führung über die Münchenstraße nicht als Bestandteil des Korridors einer Veloroute in Richtung Weststadt vorgeschlagen.

Für den Velorouten-Korridor über Am Lehmanager wäre eine Führung durch den „Hochspannungspark“ denkbar. Diese musste jedoch verworfen werden, da eine bereits mit unterschiedlichsten Beteiligten vollumfänglich abgestimmte und sich in der Ausführungsplanung befindliche Planung des „Hochspannungsparks“ einer nennenswerten Überarbeitung bedurft hätte. Dies wäre mit deutlichem Zeitverzug für die Planung und Umsetzung sowie einem Risiko im Fördermittelabruf einhergegangen. Die Einbindung einer Veloroute als schnelle Alltagsradverkehrsverbindung in einen Park mit Aufenthalts- Spiel- und Erholungsfunktion gestaltet sich als anspruchsvoll bis zu unverträglich. Grundsätzlich wird Radverkehr im „Hochspannungspark“ nicht ausgeschlossen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der verfügbaren Routenoptionen, insbesondere in Hinblick auf die Aspekte einer erstellten Erreichbarkeitsanalyse, eines Fahrzeitenvergleichs und der baulichen Realisierbarkeit, wird die Weiterverfolgung einer Routenführung über die Straße Am Lehmanager empfohlen.

Eine Beteiligung der Mobilitätsverbände ist erfolgt. Der Verwaltungsvorschlag wird inhaltlich mitgetragen.

Für die Anbindung der Einzugsbereiche Broitzem und Timmerlah an die Veloroute wird geprüft, inwiefern diese im Zuge ohnehin anstehender Sanierungs- und Unterhaltungsprojekte mit umgesetzt werden können.

## Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung vom 28.10.2024

Die Informationsveranstaltung zur dritten Veloroute fand als Präsenzveranstaltung in der VW-Halle mit Live-Stream statt. Teilgenommen haben 51 Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Online waren 35 – 45 Personen zugeschaltet.

Die Ergebnisse der Vorprüfungen sowie der Korridorverlauf inklusive der möglichen zu untersuchenden Streckenvarianten wurden vorgestellt. Die teilnehmenden Personen hatten die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen als auch Ideen und Anregungen einzubringen. Die wesentlichen Themen werden im Folgenden zusammengefasst wiedergegeben.

Es wurden die Anmerkungen in Gänze festgehalten, die für die weiteren Planungsschritte dem späteren Planungsbüro für die Variantenbetrachtung mit übergeben werden.

### 1) Grundsätzliche Anmerkungen

Zunächst wurden Verständnisfragen zur Zielsetzung und Beschaffenheit von Velorouten sowie zu den Auswirkungen der Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung, Überholen von Radfahrenden) geklärt.

Gemäß Potentialanalyse erreiche die Routenführung über die Münchenstraße 600 mehr potentielle Radfahrende, da der nördliche Bereich besser erschlossen sei. Es wurde in diesem Zusammenhang angeregt, Radverbindungen, die den nördlichen Teil der Weststadt erschließen, generell zu verbessern. Dies wird von der Verwaltung außerhalb der Veloroute im Rahmen von ohnehin anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen verfolgt.

Es solle geprüft werden, ob in der Münchenstraße eine Fahrspur in einen geschützten Radfahrstreifen umgewandelt werden kann. Zurzeit laufe aufgrund einer Baustelle der Verkehr in einer analogen Situation reibungslos. Diese Option wurde im Rahmen der Vorprüfung zur Münchenstraße bereits geprüft und aufgrund der Verkehrsmenge verworfen.

### 2) Abschnitt Wallring bis Hugo-Luther-Straße

Die Frage wurde aufgeworfen, ob die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung) bei den vorhandenen Breiten ohne baulichen Eingriff möglich sei. Hierzu wurden Breiten auf Plausibilität stichprobenartig geprüft und ergaben eine grundsätzliche Machbarkeit ohne größere bauliche Eingriffe. Genauer soll die anstehende Vorplanung ergeben.

Die Anbindung des Frankfurter Platzes im Verlauf der Veloroute wurde mehrfach thematisiert: Der Platz wurde im Rahmen der Sozialen Stadt aufwendig saniert. Er ist ein Begegnungsraum für das Quartier geworden, auf dem nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf (Verkehrsberuhigter Bereich). Der schnelle Radverkehr einer Veloroute quer über diesen Platz wird kritisch gesehen. Im Rahmen der Vorplanung gilt es eine Lösung zu finden, bei der so wenig wie möglich in den Platzraum eingegriffen wird, damit der Platzcharakter erhalten bleibt.

Die Querung des Cyriaksrings von der Hugo-Luther-Straße zum Frankfurter Platz stellt sich als Herausforderung hinsichtlich der Radverkehrsführung dar. In diesem Zusammenhang wird eine Querung des Cyriaksrings im Verlauf der Helenenstraße und eine Verbindung bis zur Arndtstraße über das Ringgleis angeregt.

Ebenfalls wurde die Prüfung einer Alternativführung als Umfahrung des Frankfurter Platzes über die Ekbertstraße und der Straße „Am Alten Bahnhof“ angeregt.

Die Anmerkungen werden gesammelt und bei der nach dem Trassenbeschluss anstehenden Vorplanung als mögliche Alternativen untersucht und bewertet.

### 3) Abschnitt Hugo-Luther-Str. bis Am Lehmanager

Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Breite der Hugo-Luther-Straße mit beidseitigem Parken die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards ermöglicht. Sollte dies nicht der Fall sein, wurde eine Einbahnstraße angeregt. Im Ergebnis ist die Breite der Hugo-Luther-Straße auch ohne Einbahnstraße für die Umsetzung einer Fahrradstraße ausreichend.

Auf den Busverkehr und den LKW-Verkehr in der Hugo-Luther-Straße wird hingewiesen. Eine Fahrradstraße mit Linienbusverkehr ist unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftig geplanten Bustaktung mit der BSVG (Braunschweiger Verkehrs GmbH) abzustimmen. Anhand von Zählungen werden der Bus- und LKW-Anteil als Grundlage für die Planung ermittelt.

Der vorgeschlagene Bau von getrennten Radwegen in der Straße Am Lehmanager wird aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs als unrealistisch betrachtet.

Die Ertüchtigung der aktuell sich in einem schlechten Zustand befindlichen Straße Am Lehmanager als Synergie aus der Umsetzung einer Veloroute wird begrüßt.

Ob und wenn ja: welche Maßnahmen zur verträglichen gemeinsamen Abwicklung von MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr erforderlich sind, ist Inhalt der anstehenden Vorplanung.

### 4) Abschnitt Am Lehmanager bis Lichtenbergerstraße

Vom Verlauf über die Isarstraße wird aufgrund von vielen Senkrecht- und Schrägparkern (Einkaufszentrum), die rückwärts ausparken und eine Gefahr für Radfahrende darstellen, dringend abgeraten. Es wird auf den als hoch empfundenen Parkdruck im Umfeld der Isarstraße hingewiesen.

Die Alternativführung über die Innstraße wird unter der Bedingung einer geradlinigen Weiterführung über die Weserstraße für gut befunden.

Die Lichtenberger Straße wird als problematisch für eine Radverkehrsführung gesehen (hohes Verkehrsaufkommen, Breiten).

Eine Alternativroute über die Illerstraße und den Kremsweg mit Querung der Lichtenberger Straße könnte im Zusammenhang mit der Weiterführung entlang der Timmerlahstraße zielführend sein.

Es wird bedauert, dass die schnellste und beste Anbindung von Am Lehmanager bis Timmerlah durch den „Hochspannungspark“ und weiter über ausgebaute Feldwege im Eigentum der Feldmarkinteressentschaft nicht als Veloroute weiterverfolgt werden kann.

### 5) Abschnitt Weststadt – Timmerlah

Die Verlängerung von der Weserstraße über einen ausgebauten (für den Alltagsradverkehr ertüchtigten) Feldweg oder alternativ eine parallel zum Feldweg verlaufende Radverkehrsverbindung (Grunderwerb), wird von vielen Teilnehmenden als die optimale und auch bereits gelebte Verbindung gesehen. Da hier Grunderwerb oder Unterhaltungsvereinbarungen für eine Ertüchtigung als Veloroute erforderlich werden, sind diese Optionen von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer abhängig und im Rahmen der Planungen zu prüfen. Eine zukünftige weitere Benutzung der Feldwege in ihrem aktuellen Zustand ist davon unbenommen.

Es wird in Frage gestellt, ob ein Radweg entlang der Timmerlahstraße, für den ebenfalls Grunderwerb erforderlich wäre, von Radfahrenden angenommen würde oder ob Radfahrende weiterhin in der Mehrzahl über die bestehenden Feldwege (weil direkter) fahren würden. Hierzu verweist die Verwaltung auf den zukünftigen Haltepunkt West, der für einen Radweg entlang der Timmerlahstraße die Nachfrage deutlich steigern wird.

## 6) Abschnitt nach Broitzem und zum Haltepunkt West

Für die Anbindung des neuen Haltepunktes West soll die Neckarstraße als Zubringer realisiert werden. Die Frage nach der Verträglichkeit mit dem im Zusammenhang mit dem Haltepunkt West stehenden, zukünftigen Busnetz ist im Weiteren zu überprüfen.

Als Alternative zur Neckarstraße böte sich an, den Zubringer über die Donaustraße von Broitzem bis zu Am Lehmaner zu verlängern.

### Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss über die Trassenführung soll ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt werden. Hier gilt es, die verschiedenen Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile zu bewerten. Die priorisierte Route wird im Weiteren ausgeplant und nach Vorliegen des Vorentwurfs den Gremien vorgestellt.

Die von der Bürgerschaft eingebrachten Anregungen und Fragestellungen wurden gesammelt. Diese und ggf. weitere, im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung eingehende Anmerkungen werden zusammengestellt und dem Planungsbüro für die Berücksichtigung bei der Variantenbetrachtung übergeben.

Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Übersichtsplan Korridor Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah

Anlage 2: Potenzialanalyse

Anlage 3: Fahrzeitenvergleich