

**Betreff:****Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

25.09.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	30.09.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	10.10.2025	Ö

**Sachverhalt:****1. Hintergrund:**

Der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) hat im Dezember 2024 (DS 24-24402-02) die Planung einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah beschlossen.

Die vorgestellte Trassenführung der dritten Veloroute über die Hugo-Luther-Straße und Am Lehanger wurde zuvor in den betroffenen Stadtbezirksräten (130, 221, 222, 310) beraten und befürwortet. Der Stadtbezirksrat 310 - Westliches Ringgebiet hat in seiner Sitzung am 26.11.2024 seinen Beschluss dahingehend ergänzt, dass weitere Korridore überprüft werden sollen.

Im Rahmen einer erweiterten Variantenbetrachtung wurde ein externes Planungsbüro beauftragt, die Trassenführung der dritten Veloroute (s. Anlage 1 der DS 24-24402-02) systematisch zu untersuchen. Die Untersuchung umfasst fünf Trassenvarianten (s. Anlage 1 - Variantenübersicht). Sie berücksichtigt sowohl die mit dem Beschluss aufgenommenen Protokollnotizen als auch die vom Stadtbezirksrat 310 angeregten Varianten.

**2. Vorgehensweise:**

Zunächst wurden die fünf Varianten anhand von festgelegten Kriterien abschnittsweise untersucht und auf Grundlage der Bewertungsmatrix beurteilt. Die Kriterien erhielten – in Abhängigkeit von ihrer Wirkung – eine positive oder negative Gewichtung. Aus der Summierung ergibt sich für jede Variante eine Gesamtpunktzahl. Neben der Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte erfolgte eine Gesamtbewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Netzwirkung (z.B. Erschließungswirkung, Anbindung relevanter Ziele etc.). Der Variantenvergleich ist in Anlage 2 dargestellt. Aus diesem Variantenranking wurde die Vorzugsvariante ermittelt.

Für alle untersuchten Varianten wurde für den westlichen Abschnitt der Veloroute (Anbindung Weststadt – Timmerlah) die Führung über die Landesstraße (Timmerlahstraße) zugrunde gelegt, um eine objektive Vergleichbarkeit sicherzustellen. Hierzu wurden die Gespräche mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hinsichtlich der Einrichtung eines ergänzenden Radweges entlang der Timmerlahstraße erneut aufgenommen.

Parallel dazu werden im weiteren Planungsverlauf die Möglichkeit einer veloroutengerechten Trassenführung über die Wege der Feldmarksinteressenschaften weiterverfolgt. Erste Gespräche hierzu haben bereits stattgefunden.

### **3. Ergebnis der Untersuchung:**

Die Variante 4 hat die beste Gesamtbewertung erreicht. Insbesondere in den Kriterien Verkehrssicherheit, Konflikte mit Dritten, entwurfstechnische Beurteilung sowie Umweltverträglichkeit schneidet Variante 4 am stärksten ab. Auch die Eingriffe in den Bestand sind verhältnismäßig gering. Sowohl der Entfall von Bäumen als auch der Entfall von öffentlichen Parkständen fällt im Vergleich zu den anderen Varianten deutlich positiver aus und lässt nur eine geringe Beeinträchtigung erwarten.

Daher wird die weitere Planung auf Grundlage der Variante 4 fortgeführt. Das Prüfergebnis des externen Planungsbüros bestätigt somit die von der Verwaltung vorgeschlagene Trasse, welche im AMTA im Dezember 2024 beschlossen wurde (DS 24-24402-02).

Die vom Stadtbezirksrat 310 angeregte Prüfung weiterer Varianten (Korridore) hat im Ergebnis (Variante 4), die mit DS 24-24402-02 beschlossene Trasse bestätigt. Daher erfolgt mit dieser Drucksache keine Beschlussvorlage, sondern eine Mitteilung.

### **Weiteres Vorgehen:**

Das beauftragte externe Planungsbüro wird die Leistungsphasen 2 (Vorplanung) und 3 (Entwurfsplanung) gemäß HOAI bearbeiten. Ziel ist die vertiefte Ausarbeitung der empfohlenen Trasse. Diese Vorplanung wird anschließend den Gremien zum Planungsbeschluss erneut vorgelegt.

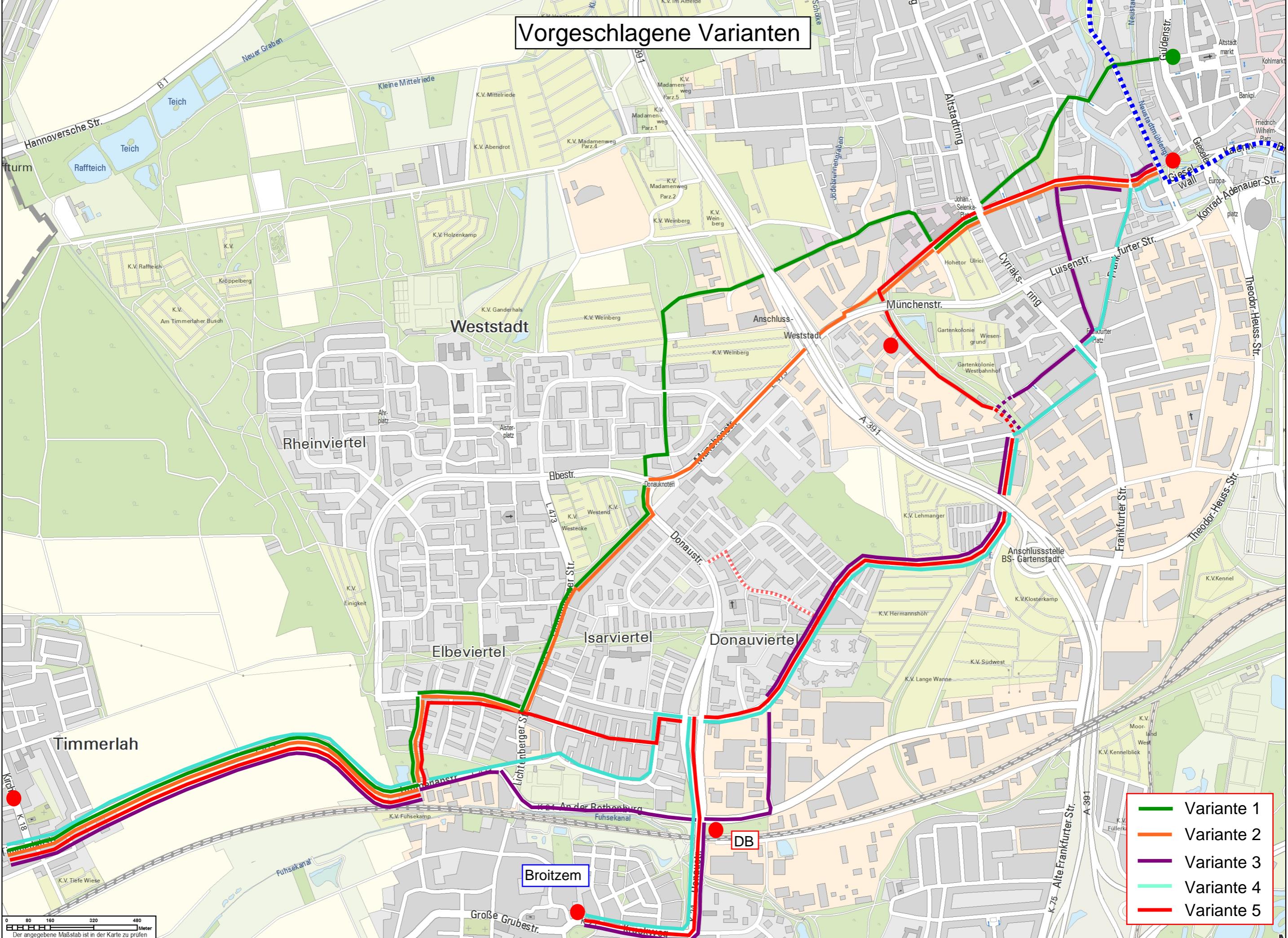
Die Stadtbezirksräte 130, 221 222 werden durch eine Mitteilung außerhalb von Sitzungen informiert.

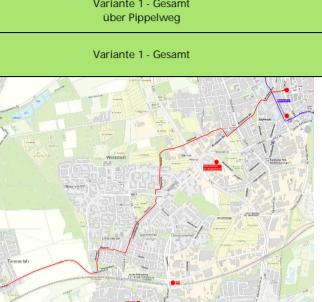
Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Variantenübersicht

Anlage 2: Bewertungsmatrix Variantenvergleich



Bezeichnung	Varianten	Varianten	Varianten	Varianten	Varianten	Varianten
Systemskizze						
Beschreibung	<p>Länge: ca. 6,4 km, unzureichende bis keine Radverkehrsanlagen, größtenteils ausreichende Querschnitte, große Baumbestände entlang der Variante. Teilweise schlecht ausgebaut. Abschnittsweise Konflikte mit Linienbussen.</p>	<p>Länge: ca. 5,6 km, größtenteils unzureichende Radverkehrsanlagen, teilweise keine Radverkehrsanlagen, teilweise ausreichende Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise beeinträchtigte Platzverhältnisse, größtenteils schlechter Ausbaustand. Abschnittsweise Konflikte mit Linienbussen.</p>	<p>Länge: ca. 7,3 km (ohne Abzweig Brotztem: ca. 6,4 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beeinträchtigte Platzverhältnisse, indirekte Wegführung. Teilweise schlechte Konfliktpotential zu Linienbusverkehr.</p>	<p>Länge: ca. 7,2 km (ohne Abzweig Brotztem: ca. 5,9 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beeinträchtigte Platzverhältnisse, indirekte Wegführung. Teilweise hohes Konfliktpotential zu Linienbusverkehr.</p>	<p>Länge ca. 8,1 km (ohne Abzweig Brotztem: ca. 6,9 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beeinträchtigte Platzverhältnisse, sehr indirekte Wegführung. Teilweise hohes Konfliktpotential zu Linienbusverkehr.</p>	

1. VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

Verkehrssicherheit	hoch, Problemstelle Lichtenberger Str.	16	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Münchestr., Lichtenberger Str.)	15	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Cyrilsring)	15	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Cyrilsring)	15	hoch	16
Direkte Linienführung	größtenteils ja, abschnittsweise umweg	15	ja, sehr direkt	18	mäßig, viele kleine Umwege	13	größtenteils ja	17	Einzelne Abschnitte großtenteils ja, aber Route insgesamt eher umweg	14
Anbindung von Zielen	größtenteils hohe Erschließung, Defizite im Bereich Brotztem	15	größtenteils hohe Erschließung, Defizite im Bereich Brotztem	17	gute Erschließung, Brotztem und DB-Halt angebunden	16	gute Erschließung, Brotztem und DB-Halt angebunden	17	gute Erschließung, Brotztem und DB-Halt angebunden	17
Reisegeschwindigkeit	hoch	15	hoch	15	hoch	16	hoch	16	hoch	17
Anzahl und Komplexität der Knotenpunkte mit Wartepflicht, die Auswirkung auf die Reisezeit haben	insgesamt noch gute Fahrrqualität, 3 LSA-Knotenpunkte, 5 wartepflichtige Knotenpunkte	14	insgesamt mäßige Fahrrqualität, 6 LSA-Knotenpunkte, 5 wartepflichtige Knotenpunkte, viele komplexe Knotenpunkte	12	insgesamt gute Fahrrqualität, einige sehr komplexe Knotenpunkte	16	insgesamt gute Fahrrqualität, wenige Knotenpunkte, aber hohe Komplexität	16	insgesamt gute Fahrrqualität, 4 LSA-Knotenpunkte, 3 wartepflichtige Knotenpunkte	16
Subjektive Sicherheit und soziale Kontrolle	mittel, abschnittsweise schlecht	12	größtenteils gut, Problemstelle Lichtenberger Str./Spielplatz Timmerlahstr.	14	mittel, Problemstelle Bereich An der Rothenburg	13	insgesamt mäßig bis gut	14	insgesamt gut, abschnittsweise mäßig	13
Summe Einzelbewertungen		87		91		89		95		93

2. KONFLIKTE MIT DRITTEN UND ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMENDEN

Beeinträchtigung des Fußverkehrs und Radverkehrs (z.B. kreuzende oder tangierende Wege, Ringgleisweg)	maßiges, abschnittsweise hohes Konfliktpotential mit Fußverkehr (Grunzunge Pippelweg - Swinestr., Regaweg)	-11	maßiges Konfliktpotential mit Fußverkehr	-10	maßiges, abschnittsweise hohes Konfliktpotential mit Fußverkehr (Ringgleis, Frankfurter Platz)	-11	geringes Konfliktpotential, wenig Konfliktpunkte (Frankfurter Platz)	-9	maßiges Konfliktpotential mit Fußverkehr (parallele Führung zum Ringgleis)	-11
Beeinträchtigung durch MIV (Erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs werden in der Vorplanung erarbeitet)	maßiges, abschnittsweise sehr hohes Konfliktpotential mit MIV auf Lichtenberger Straße	-11	maßiges, abschnittsweise sehr hohes Konfliktpotential mit MIV, vergleichsweise hohes Konfliktpotential auf Münchestr. und Lichtenberger Straße	-12	größtenteils gering, Konfliktpotential an Knotenpunkten Cyrilsring	-8	größtenteils gering, sehr hohes Konfliktpotential Am Cyrilsring	-8	größtenteils gering	-7
Beeinträchtigung durch Stadtbus oder Linienbusverkehr	wenig Konfliktpunkte, Problemreich Lichtenberger Str. (Linienbusverkehr auf Veloroute)	-8	wenig Konfliktpunkte, Problemreich Lichtenberger Str. (Linienbusverkehr auf Veloroute)	-9	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehanger (Linienbusverkehr auf Veloroute), mehrere Stadtbus-Überführungsstellen	-9	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehanger (Linienbusverkehr auf Veloroute), Konfliktpotential Linienbusverkehr Cyrilsring, mehrere Stadtbus-Überführungsstellen	-10	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehanger (Linienbusverkehr auf Veloroute)	-8
Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr	maßiges Behinderungs-/Gefährdungspotential	-10	maßiges Behinderungs-/Gefährdungspotential	-10	geringes Behinderungs-/Gefährdungspotential, wenig Problemstellen	-9	geringes Behinderungs-/Gefährdungspotential	-9	geringes Behinderungs-/Gefährdungspotential	-9
Beeinträchtigung Dritter (z.B. Grunderwerb, Eingriff in Privatgrundstücke)	Grunderwerb hauptsächlich Timmerlahstraße und im Bereich Donauknoten erforderlich	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und Münchestr. erforderlich	-10	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und ggf. am Anschluss zum Ringgleis erforderlich	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße	-10	Grunderwerb hauptsächlich entlang Timmerlahstr. sowie partiell notwendig	-11
Eingriffe in Stellplätze	überwiegend gering, Abschnittsweise höherer Eingriff (ca. 40 Stk.)	-8	Abschnittsweise hoher Eingriff (hauptsächlich im Bereich Sophienstr., Brotzemer Str., Eingriff im Bereich Münchestr.) (ca. 125 Stk.)	-11	Abschnittsweise hohe Beeinträchtigung (hauptsächlich im Bereich Sophienstr., Juliusstr.) (ca. 50 Stk.)	-7	geringe Beeinträchtigung (ca. 35 Stk.)	-7	mittlere Beeinträchtigung (hauptsächlich im Bereich Sophienstr., Brotzemer Str.) (ca. 85 Stk.)	-9
Summe Einzelbewertungen		-60		-62		-56		-53		-55

3. ENTWURFSTECHNISCHE BEURTEILUNG

Baulicher Umfang (z.B. Nutzbarkeit von vorhandenen Radverkehrsanlagen)	Vorhandene Anlagen meist nur bedingt nutzbar, in Teilen ist eine grundlegende Erneuerung oder Neubau der Radwege erforderlich bzw. Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig.	7	Viele vorhandene Anlagen (insb. entlang der Münchestr.) sowie einige noch nicht vorhandene Anlagen sind neu zu bauen, Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig.	8	Überwiegend Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig (inkl. Verkehrsberuhigung). Einige Radwege sind neu zu bauen.	8	Überwiegend Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig (inkl. Verkehrsberuhigung). Vergleichsweise wenig Radwege sind neu zu bauen.	10	Überwiegend Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig (inkl. Verkehrsberuhigung). Vergleichsweise wenig Radwege sind neu zu bauen. Längere Wegstrecke.	9
Umsetzungsgrad des Braunschweiger Standards für Radverkehrsanlagen und Fahrradstraßen	hoher Umsetzungsgrad möglich, da viel Neubau notig ist	16	hoher Umsetzungsgrad möglich, an der Münchestr. mit umfangreichen Arbeiten verbunden	16	hoher Umsetzungsgrad möglich, viele Fahrradstraßen, teilw. Neubau von Radwegen	16	hoher Umsetzungsgrad möglich, viele Fahrradstraßen, einige Engstellen	16	hoher Umsetzungsgrad möglich, viele Fahrradstraßen, einige Engstellen	16
Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs	Am Hohen Tore und an der Lichtenberger Straße erforderlich, Umfang je Maßnahme eher gering	-11	An der Lichtenberger Straße erforderlich, Umfang der Maßnahme gering	-6	Am Lehanger erforderlich, Umfang gering	-6	Am Lehanger erforderlich, Umfang gering	-6	Am Lehanger erforderlich, Umfang gering	-6
Summe Einzelbewertungen		12		18		18		20		19

4. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Neuversiegelung und Überbauung	hohe Neuversiegelung (ca. 2.200m) hauptsächlich an der Timmerlahstraße und der Grünzunge Pippelweg - Swinestr.	-14	geringe Neuversiegelung (ca. 1.800m) hauptsächlich an der Timmerlahstraße	-13	hohe Neuversiegelung (ca. 2.750m) hauptsächlich Timmerlahstraße und An der Rothenburg	-15	geringe Neuversiegelung (ca. 1.800m) hauptsächlich an der Timmerlahstraße	-12	geringe Neuversiegelung (ca. 1.750m) hauptsächlich an der Timmerlahstraße, ggf. parallel Ringgleis	-13
Entfall von Bäumen	gering, in Grünzunge Pippelweg-Swinestr. umfangreich	-11	gering	-9	gering, abschnittsweise hoher Eingriff	-10	gering	-9	überwiegend mäßig	-10
neue Beleuchtung erforderlich	vergleichsweise viel Beleuchtung erforderlich in der Timmerlahstraße und der Grünzunge Pippelweg - Swinestr.	-12	hauptsächlich im Abschnitt Timmerlah erforderlich	-9	hauptsächlich im Abschnitt Timmerlah erforderlich	-8	hauptsächlich im Abschnitt Timmerlah erforderlich	-8	hauptsächlich im Abschnitt Timmerlah erforderlich	-8
Eingriffe in geschützte Biotope	ggf. entlang Timmerlahstraße	-6	ggf. entlang Timmerlahstraße	-6	ggf. entlang Timmerlahstraße	-6	ggf. entlang Timmerlahstraße	-6	ggf. entlang Timmerlahstraße	-6
Summe Einzelbewertungen		-43		-37		-39		-35		-37

5. WIRTSCHAFTLICHKEIT

Baukosten (geschätzt, ohne Entsorgungskosten, ohne A+E-Maßnahmen)	geringe Baukosten (geringe Baukosten pro Meter)	-8	geringe Baukosten (mittlere Baukosten pro Meter)	-10	hohe Baukosten (hohe Baukosten pro Meter)	-13	hohe Baukosten (hohe Baukosten pro Meter)	-13	hohe Baukosten (mittlere Baukosten pro Meter)	-11
Grunderwerb	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und im Bereich Donauknoten erforderlich, in Summe ca. 6.450m <sup>2</sup>	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und Münchestr. erforderlich, in Summe ca. 5.450m <sup>2</sup>	-10	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und ggf. am Anschluss zum Ringgleis erforderlich, in Summe ca. 5.800m <sup>2</sup>	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße erforderlich, ca. 5.200m <sup>2</sup>	-10	Grunderwer	