

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

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.09.2025

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Mit Beschluss des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) vom 03.12.2024 (DS 24-24402-02) wurde die Planung einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah eingeleitet.

Die vorgestellte Trassenführung der dritten Veloroute über die Hugo-Luther-Straße und Am Lehmanager 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.

Die Verwaltung ist mit Unterstützung durch ein externes Planungsbüro diesem Prüfauftrag nachgekommen und legt das Ergebnis mit der Mitteilung 24-24402-03 vor.

Hornung

Anlage/n:

DS 24-24402-03

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

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.09.2025

Status

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 Lehmaner 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 Feldmarksinteressensschaften 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.

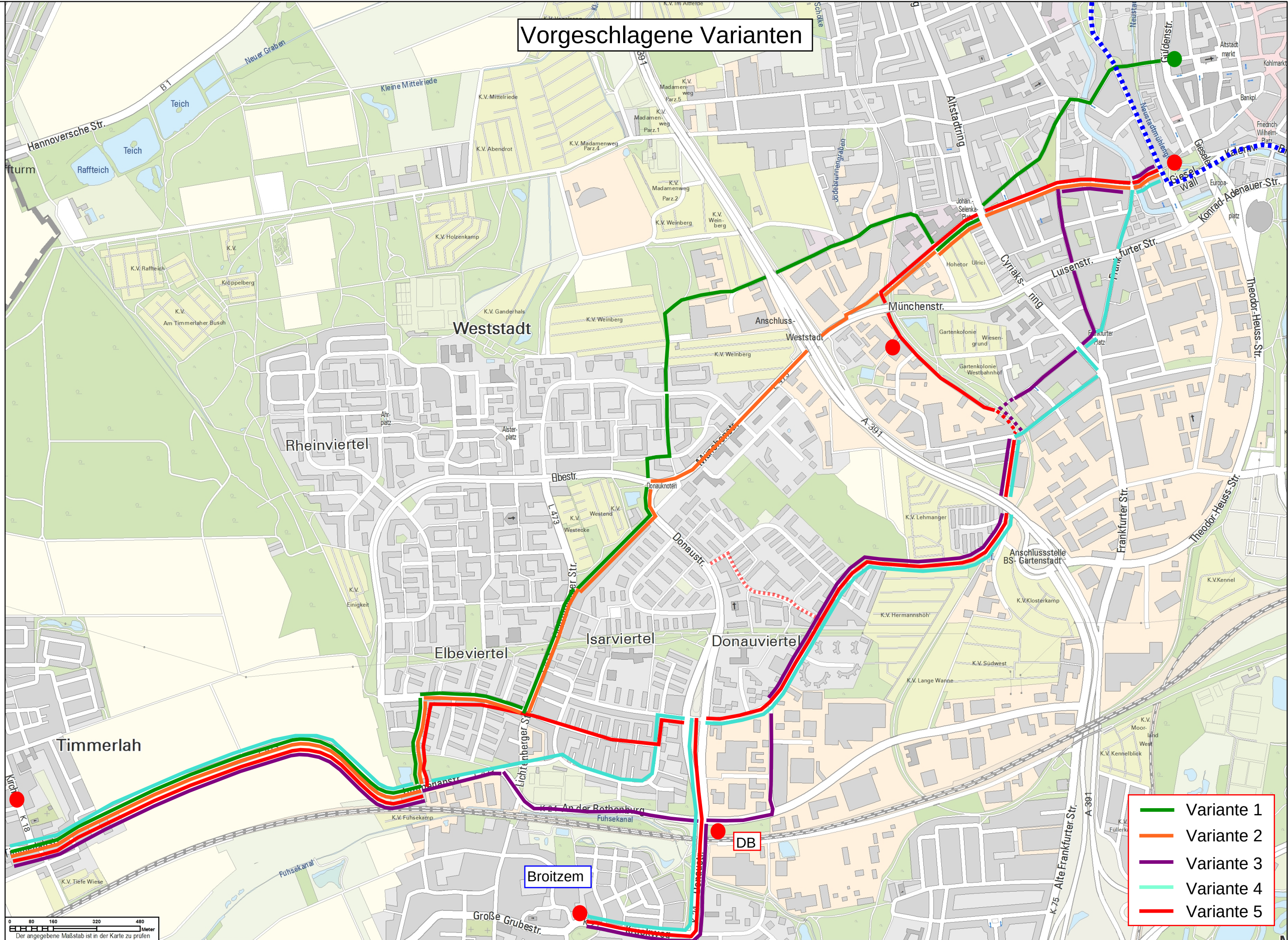
Die Stadtbezirksräte 130, 221 222 werden durch eine Mitteilung außerhalb von Sitzungen informiert.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Variantenübersicht

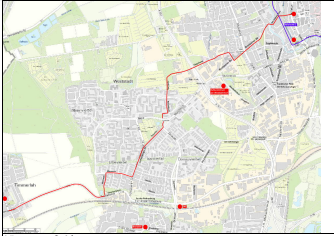
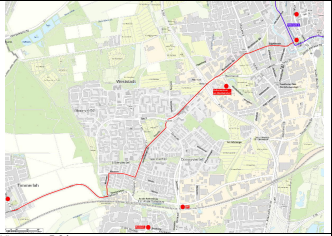
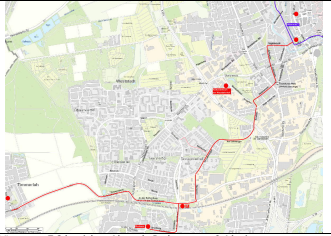
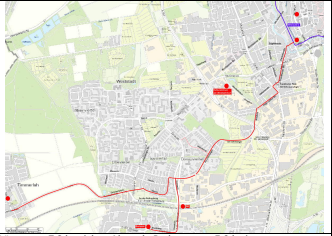
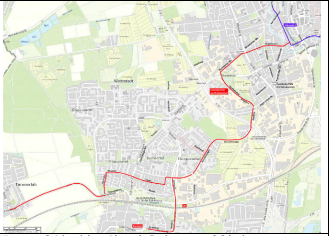
Anlage 2: Bewertungsmatrix Variantenvergleich



Bewertungsmatrix Varianten

Projekt: Veloroute Weststadt
Auftraggeber: Stadt Braunschweig
Stand: 17.09.2025

Bewertungsschema: 1 (nicht erfüllt, sehr schlecht) bis 5 (voll erfüllt, sehr gut)

Bezeichnung	Variante 1 - Gesamt über Pippelweg	Variante 2 über Münchenstraße	Variante 3 über Helenenstraße und Am Lehmanager	Variante 4 über Hugo-Luther-Straße und Am Lehmanager	Variante 5 über Westbahnhof und Am Lehmanager
	Variante 1 - Gesamt	Variante 2 - Gesamt	Variante 3 - Gesamt	Variante 4 - Gesamt	Variante 5 - Gesamt
Systemskizze					
Beschreibung	Länge: ca. 6,4 km, unzureichende bis keine Radverkehrsanlagen, größtenteils ausreichende Querschnitte, große Baumbestände entlang der Variante. Teilweise schlecht ausgebaut. Abschnittsweise Konflikte mit Linienbussen.	Länge: ca. 5,6 km, größtenteils unzureichende Radverkehrsanlagen, teilweise keine Radverkehrsanlagen, teilweise ausreichende Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise beengte Platzverhältnisse, größtenteils schlechter Ausbauzustand. Abschnittsweise Konflikte mit Linienbussen.	Länge: ca. 7,3 km (ohne Abzweig Broitzem: ca. 6,4 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse, indirekte Wegführung.	Länge: ca. 7,2 km (ohne Abzweig Broitzem: ca. 5,9 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse, indirekte Wegführung. Teilweise hohes Konfliktpotential zu Linienbusverkehr.	Länge ca. 8,1 km (ohne Abzweig Broitzem: ca. 6,9 km), überwiegend keine oder unzureichende Radverkehrsanlagen, teilweise ausreichende Radverkehrsanlagen, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse, sehr indirekte Wegführung. Teilweise hohes Konfliktpotential zu Linienbusverkehr.

1. VERKEHRSLICHE BEURTEILUNG										
Verkehrssicherheit	hoch, Problemstelle Lichtenberger Str.	16	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Münchenstr., Lichtenberger Str.)	15	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Cyriaksring)	15	insgesamt eher hoch, jedoch mit Problemstellen (Cyriaksring)	15	hoch	16
Direkte Linienführung	größtenteils ja, abschnittsweise umwegig	15	ja, sehr direkt	18	mäßig, viele kleine Umwege	13	größtenteils ja	17	Einzelne Abschnitte größtenteils ja, aber Route insgesamt eher umwegig	14
Anbindung von Zielen	größtenteils hohe Erschließung, Defizite im Bereich Broitzem	15	größtenteils hohe Erschließung, Defizite im Bereich Broitzem	17	gute Erschließung, Broitzem und DB-Halt angebunden	16	gute Erschließung, Broitzem und DB-Halt angebunden	17	gute Erschließung, Broitzem 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 Fahrqualität, 3 LSA-Knotenpunkte, 5 wartepflichtige Knotenpunkte	14	insgesamt mäßige Fahrqualität, 6 LSA-Knotenpunkte, 5 wartepflichtige Knotenpunkte, viele komplexe Knotenpunkte	12	insgesamt gute Fahrqualität, einige sehr komplexe Knotenpunkte	16	insgesamt gute Fahrqualität, wenige Knotenpunkte, aber hohe Komplexität	16	insgesamt gute Fahrqualität, 4 LSA-Knotenpunkte, 3 wartepflichtige Knotenpunkte	16
Subjektive Sicherheit und soziale Kontrolle	mittel, abschnittsweise schlecht	12	größtenteils gut, Problemstellen 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

KONFLIKTE MIT DRITTEN UND ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMENDEN										
Beeinträchtigung des Fußverkehrs und Radverkehrs (z.B. kreuzende oder tangierende Wege, Ringgleisweg)	mäßiges, abschnittsweise hohes Konfliktpotential mit Fußverkehr (Grünzunge Pippelweg - Swinestr., Regaweg)	-11	mäßiges Konfliktpotential mit Fußverkehr	-10	mäßiges, abschnittsweise hohes Konfliktpotential mit Fußverkehr (Ringgleis, Frankfurter Platz)	-11	geringes Konfliktpotential, wenig Konfliktpunkte (Frankfurter Platz)	-9	mäßiges Konfliktpotential mit Fußverkehr (parallele Führung zum Ringgleis)	-11
Beeinträchtigung durch MIV (Erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs werden in der Vorplanung erarbeitet)	mäßiges, abschnittsweise sehr hohes Konfliktpotential mit MIV auf Lichtenberger Straße	-11	mäßiges, abschnittsweise sehr hohes Konfliktpotential mit MIV, vergleichsweise hohes Konfliktpotential auf Münchenstr. und Lichtenberger Straße	-12	größtenteils gering, Konfliktpotential an Knotenpunkten Cyriaksring	-8	größtenteils gering, sehr hohes Konfliktpotential Am Cyriaksring	-8	größtenteils gering	-7
Beeinträchtigung durch Stadtbahn oder Linienbusverkehr	wenig Konfliktpunkte, Problembereich Lichtenberger Str. (Linienbusverkehr auf Veloroute)	-8	wenig Konfliktpunkte, Problembereich Lichtenberger Str. (Linienbusverkehr auf Veloroute), mehrere Stadtbahn-Überführungstellen	-9	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehmanager (Linienbusverkehr auf Veloroute), mehrere Stadtbahn-Überführungstellen	-9	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehmanager (Linienbusverkehr auf Veloroute), Konfliktpotential Linienbusverkehr Cyriaksring, mehrere Stadtbahn-Überführungstellen	-10	Wenig Konfliktpunkte, Problemstelle Am Lehmanager (Linienbusverkehr auf Veloroute)	-8
Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr	mäßiges Behinderungs-/Gefährdungspotential	-10	mäßiges 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 Münchenstraße 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., Broitzemer Str., Eingriff im Bereich Münchenstr.) (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., Broitzemer Str.) (ca. 85 Stk.)	-9
Summe Einzelbewertungen		-60		-62		-56		-53		-55

3. ENTWURFS-TECHNISCHE 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 Münchenstraße) 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 nötig ist	16		hoher Umsetzungsgrad möglich, an der Münchenstraße mit umfangreichen Arbeiten verbunden	16		hoher Umsetzungsgrad möglich, viele Fahrradstraßen, teilw. Neubau von Radwegen	16		hoher Umsetzungsgrad möglich, viele Fahrradstraßen	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 Lehmanager erforderlich, Umfang gering	-6		Am Lehmanager erforderlich, Umfang gering	-6		Am Lehmanager 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	eher 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										
	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. 6.450m²	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und Münchenstraße erforderlich, in Summe ca. 5.450m²	-10	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße und ggf. am Anschluss zum Ringgleis erforderlich, in Summe ca. 5.800m²	-12	Grunderwerb überwiegend entlang Timmerlahstraße erforderlich, ca. 5.200m²	-10	Grunderwerb hauptsächlich entlang Timmerlahstr. sowie partiell notwendig, ca. 5.650m²	-11
Unterhaltungskosten	Fahrradstr.: 3.800m Einrichtungsrادweg: - Zweirichtungsrادweg: 2.600m	-1	Fahrradstr.: 2.800m Einrichtungsrادweg: 1.900m Zweirichtungsrادweg: 1.850m	-2	Fahrradstr.: 3.250m Einrichtungsrادweg: 1.800m Zweirichtungsrادweg: 3.150m	-4	Fahrradstr.: 3.700m Einrichtungsrادweg: 2.800m Zweirichtungsrادweg: 2.100m	-3	Fahrradstr.: 4.750m Einrichtungsrادweg: 2.800m Zweirichtungsrادweg: 1.950m	-3
Summe Einzelbewertungen		-21		-22		-29		-26		-25

GEWÄHLTE VARIANTE										
Gesamtbewertung		-5,00		-2,40		-3,40		0,20		-1,00
Rang		5		3		4		1		2