

# Die erste Braunschweiger Veloroute – ein Vorzeigeprojekt?

Mehr als 20 % der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf den Verkehrssektor, und davon knapp zwei Drittel auf die Pkw-Nutzung. Hier muss im Sinne des Klimaschutzes dringend etwas passieren, und das ist vielen Menschen klar. Eine wichtige Rolle kann dabei das Fahrrad als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel spielen. Da von Seiten des Bundesverkehrsministers wenig bis gar nichts zu erwarten ist, richtet sich der Blick auf den kommunalen Handlungsspielraum.

Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Braunschweig liegt vielen Menschen am Herzen, schon aus eigenen Erfahrungen. Doch was bedeutet das im Einzelfall, wenn es um die Umgestaltung des Straßenraumes geht? Wir wollen dies am konkreten Beispiel genauer betrachten.

von Robert Slawski



Die untere Helmstedter Straße, Situation im Mai 2024. Für Braunschweiger Verhältnisse besitzt die Straße im ersten Teilstück eine beachtliche Steigung. Auf der Kuppe zweigt nach links die Kastanienallee ab.

FOTO: ROBERT SLAWSKI

## Das Konzept der Velorouten

Eine Veloroute soll auf möglichst geradlinigem Weg von den Außenbezirken in die Innenstadt führen. Der Ausbaustandard ist in Braunschweig durch verschiedene Regularien sehr hoch angesetzt: die Radwegbreite einer Richtungsfahrbahn 2,30 Meter (als Ausnahme 2,00 m), strenge Separierung vom Kfz-Verkehr, und eine Fülle an weiteren Vorgaben, die eine sehr zügige Befahrung erlauben. Als Durchschnittsgeschwindigkeit wird die Marke von 25 km/h angepeilt. Die Absicht: den Radverkehr bequemer, sicherer und schneller zu machen, also Anreize zu schaffen, um vom Pkw aufs Velo umzusteigen. Dass dies an vielen Stellen nicht ohne Neuordnung bzw. Neugestaltung des Straßenraumes zu realisieren ist, scheint logisch. Doch wie weit sollen diese Eingriffe gehen?

## Die erste Veloroute (Helmstedter Straße)

Die Absicht, Velorouten einzurichten, war Bestandteil des sogenannten Radentscheids bzw. seiner Folgewirkung (2020, siehe Chronologie). Die Konturierung eines Gesamtnetzes aus etwa 12 Routen, die als Radiale von

der Stadtgrenze bis in die Innenstadt führen, wurde zunächst mit dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) verknüpft. Da dessen Erarbeitungsprozess sich von Jahr zu Jahr hinschleppte und ein Ende nicht abzusehen war, sollte ein Pilotprojekt vorgezogen werden. Möglichst schnelle Realisierung: Veloroute nach Osten, im Verlauf der Helmstedter Straße. Die (Rad-)Verkehrsverbände äußerten keine entscheidenden Bedenken, eine Variantendiskussion für die Leonhardstraße unterblieb.

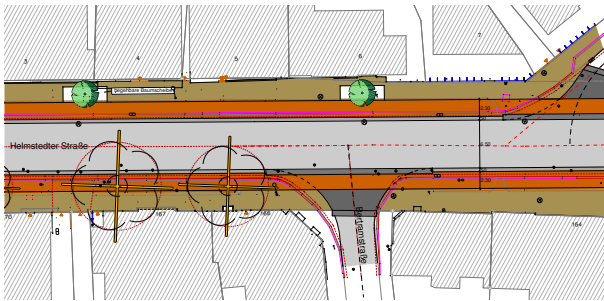
Am 15.11.2023 wurden die ausgearbeiteten Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt. Insgesamt sind neun längere Teilabschnitte abzuleiten, wobei die besonders ausgeplanten Knotensituationen in unserer Abbildung den angrenzenden Abschnitten zugeordnet sind.

Betrachtet man diese Pläne etwas genauer, so sind die unterschiedlichen Problemlagen zu erkennen. Am Stadtrand steht für Planungen noch genügend Straßenseitenraum zur Verfügung. Ab Marienstift kann ein bereits verkehrsberuhigtes Teilstück der Helmstedter Straße genutzt werden (Fahrradstraße). Eine entsprechende Ausgestaltung soll auch der nächste Abschnitt bis Abzweig Kastanienallee erfassen.



**Abschnittsbildung für die geplante Veloroute über die Helmstedter Straße, Umsetzungsbeschluss für die Abschnitte 1.1-1.7.**

EINZEICHNUNG R. SLAWSKI; GRUNDLAGE DS 23-22386 (S. CHRONOLOGIE); UMWELTKARTEN NIEDERSACHSEN IM INTERNET



**Planzeichnung Veloroute Helmstedter Straße, Abschnitt 1.2, Ausschnitt bei der Einmündung der Bertramstraße. Die beiden Bäume unten müssen entfernt werden, an deren Stelle soll dann der Radweg verlaufen. Radwege in orange, Kfz-Fahrbahnen in hellgrau.**

QUELLE: STADTVERWALTUNG BRAUNSCHWEIG (DS 23-22386)

**„Wir setzen genau das um, was uns die Politik vorgegeben hat“.**

*Detlef Pottgießer, Städtischer Chefplaner für das Projekt Veloroute Helmstedter Straße (15.11.2023)*

Ab dort wird eine vollständige Neuorganisation des Straßenraumes vorgesehen, wobei die Raumverhältnisse zwischen Häuserfronten bzw. bestehenden Mauern doch recht begrenzt sind (maximale Planungsfläche). Die beidseitigen Parkstreifen sollen entfallen. Dies ist auch für den westlich anschließenden Abschnitt, die Museumstraße, vorgesehen. Hier fällt jedoch der Planungsraum breiter aus; Baumfällungen sind dort nicht vorgesehen. Der Abschnitt Georg-Eckert-Straße ist gezeichnet, jedoch als ‚vorläufig‘ benannt. Zu erkennen ist, dass auch hier die vorhandenen Kfz-Spuren kaum angetastet werden.

**Der heikelste Abschnitt (Plannummern 1.2 und 1.3)**

Die unterste Strecke der Helmstedter Straße zwischen den Torhäusern an der Okerbrücke (Einmündung Parkstraße/Adolfstraße) bis zum Abzweig der Kastanienallee misst 220 Meter. Sie besitzt – für Braunschweiger Verhältnisse – einen starken Anstieg. Die Radfahrenden benutzen derzeit die Straße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr.

Der Ausbauplan zeigt folgendes (siehe Abb.): Zwei Kfz-Fahrestreifen von je 3,25 Me-

tern. Beidseitige Radwege 2,30 m Breite, hinzu jeweils 0,50 m Abstandstreifen zur Fahrbahn. Verbleibend auf der Nordseite wenig mehr als 2 Meter Fußweg bis zu den (Haus-) Mauern, auf der Südseite etwas breiter. Dabei sind die Noppensteine von je 0,30 m vom Gehweg bereits abgezogen, ‚Braunschweiger Standard‘. 45 Parkplätze – in Planersprache: Parkstände – entfallen. Vier mittelgroße Bäume müssen beseitigt werden. Zwei Ersatzpflanzungen, mit Vorbehalt wegen unbekanntem Untergrund: auf dem schmalen Gehweg der Nordseite, Gitterrost statt Baumscheibe.

Wer gewinnt, wer verliert? Der Kfz-Verkehr wird schneller, denn die Radfahrer auf der Fahrbahn verschwinden. Die breiten Radwege entstehen neu. Die Fußgänger werden im wahrsten Wortsinne an den Rand gedrängt. Und: Die Anwohner und Gewerbetreibenden, von denen es eine ganze Reihe gibt, verlieren jegliche Möglichkeit, auch nur kurzfristig Be-



**Gemeinsam auf einer Fahrbahn. Das offizielle Verkehrsschild erinnert an die Rücksichtnahme auf Zweiradfahrer an einer Gefahrenstelle (Hintern Brüdern).**

FOTO: ROBERT SLAWSKI

und Entladevorgänge durchzuführen. Baumgrün im Stadtraum, irgendeine Form von Aufenthaltsqualität: Das wäre dann eine Sache der Vergangenheit.

Die vorgelegten Pläne für die Abschnitte 1.1 bis 1.7 sind am 06.12.2023 mit Mehrheit im zuständigen Ratsausschuss gebilligt worden.

Mittlerweile hat sich eine Bürgerinitiative gebildet. Der programmatische Name: ‚Gemeinsam auf Braunschweigs Straßen‘.





**Gesamtsituation an der unteren Helmstedter Straße:  
Okerbrücke, Torhäuser, Einmündung Adolfstraße von  
rechts, Parkstraße nach links.**

FOTO: ROBERT SLAWSKI

## KOMMENTAR

von Robert Slawski

### Vorzeigeprojekt oder abschreckendes Beispiel

Die Veloroute auf und an der Helmstedter Straße sollte von Anfang an zum Vorzeigen geeignet sein, ein positives Beispiel für die Förderung des Radverkehrs. Als ‚Pilotprojekt‘ genau dann fertig, wenn ein Gesamtplan für ein Veloroutennetz vorliegt, für die nächsten 11 bis 14 Trassen dann bestens zur Nachahmung empfohlen. Das Terminziel lautet nun: Fertigstellung spätestens Sommer 2026. Also vor der nächsten Kommunalwahl.

Eine Bürgerbeteiligung, oder was man ansatzweise dafür halten könnte, hat bisher nicht stattgefunden. Und sie wird auch nicht stattfinden, so ein entsprechender Mehrheitsbeschluss im zuständigen Ratsausschuss (AMTA). Stattdessen ist ein öffentliches Informationsgespräch seitens der Stadtverwaltung angekündigt, irgendwann in der zweiten Jahreshälfte 2024.

Welch ein Demokratieverständnis scheint da auf? Anzustrebende konsensuale Planung, Rücksicht auf Betroffenheiten, Gehör für Bürger\*innen-Interessen? Im Frühjahr 2024 sind Richtlinien für die Bürger\*innenbeteiligung in Braunschweig erstellt worden. Aber wohl nicht gültig für hier und jetzt, also irgendwann später mal, woanders, vielleicht.

Inzwischen hat sich eine Interessengemeinschaft formiert, die sich den programmatischen Namen gab ‚Gemeinsam auf Braunschweigs Straßen‘ (abgekürzt: GaBS). Die Mitmacher\*innen kommen bisher überwiegend von der unteren Helmstedter Straße und aus dem umliegenden Quartier. Deutlich dabei zu vernehmen: Förderung des Radverkehrs ist grundsätzlich erwünscht. Aber hier wird der Bogen ganz eindeutig überspannt.

In merkwürdiger Weise verengt sich gerade die politische Diskussion auf die Tages- bzw. Dauerparkplätze; die Suche nach Plätzen für ‚Quartiersgaragen‘ im östlichen Ringgebiet hat begonnen.

Der Kern des Problems liegt hier anders: Es wird keinerlei Form des Anlieferungsverkehrs mit kurzzeitigem Halt in der Straße mehr möglich sein (d.h. legal möglich, und ohne Behinderung des fließenden Rad- und Kfz-Verkehrs). Zu denken ist dabei an Krankentransporte und Patienten-Taxis, den Antransport der sprichwörtlichen Selterkisten, Belieferung der Ladengeschäfte, Kundenverkehr, Post und Lieferdienste, Handwerkerfahrzeuge und Transporter für Umzüge. In etwas längerer Perspektive als echtes Problem: Aufstellcontainer bei Haussanierungen, Baugerüste, Kanal- und Leitungsarbeiten. Es geht also um vitale Lebensinteressen der Anwohnenden und der Gewerbetreibenden, um eine Infrastruktur, die man in einer Stadt erwarten kann und erwarten darf.

Was hat zu dieser misslichen Planungslage geführt? Es sind die rigorosen Vorgaben, die in den letzten Jahren für Velorouten,

Fahrradstraßen und Radfahrzonen aufgestellt worden sind: eine Kette von Beschlüssen im zuständigen Ratsausschuss, eingefordert vor allem von den (Rad-)Verkehrsverbänden, mit guten Verbindungen zu den derzeit regierenden Parteien.

Als besonders verhängnisvoll erweist sich die absolut strikte, baulich verfestigte Separierung gegenüber dem Kfz-Verkehr einerseits und dem Gehweg andererseits. Flexible und situationsangepasste Abweichungen in der Nutzung von Stadt-Straßenräumen sind damit ausgeschlossen worden.

Wie könnte eine positive Perspektive aussehen? Lösungsvorschläge gibt es zuhauf. Etwa: Rad- und Kfz-Verkehr auf einer gemeinsamen breiten Fahrbahn mit Trennung durch aufgetragene Linienführung, die auch flexibel geändert werden kann. Oder: ein Zweirichtungs-Radfahrweg. Oder: Ausführung der Pläne zunächst nur auf einer Seite der Straße, mit Testphase. All dies wäre zu diskutieren, mit den Betroffenen vor Ort. Und zwar durch die politischen Parteien, die das Dilemma zu verantworten haben.

Werden die Pläne für die untere Helmstedter Straße tatsächlich so ausgeführt wie beschlossen, kann man beträchtliche Schäden voraussagen. Einerseits für das Grundkonzept ‚gemeinsam leben in dieser Stadt‘. Andererseits für die künftige Akzeptanz der Radverkehrsförderung. Es wäre sehr bedauerlich, wenn sich die erste Braunschweiger Veloroute vom Vorzeigeprojekt in ein deutlich abschreckendes Beispiel verwandelt. ◀

**Ecki's**  
kleine **Fahrrad-Welt**

**Fahrräder aus Holz:  
nachwachsender Rohstoff**

WIR STEHEN IHNEN MIT RAD UND TAT ZUR SEITE

**Nachhaltig innovativ: MY ESEL**  
Holz ist nicht nur nachwachsend, sondern auch steif und flexibel zugleich. Ideal für Fahrradrahmen. Vibrationen und Unebenheiten werden gedämpft und maximale Laufruhe garantiert. Du wirst es lieben. **Jetzt probefahren!**

Oststraße 2c · 38122 BS-Broitzem · Tel. 8667451 · [www.fahrrad38.de](http://www.fahrrad38.de)

**Ingenieurbüro Groth**

Gebäudesanierung und Neubau mit KfW und BEG, iSFP und GEG, BAFA, PV und etc.?  
Wir beraten Sie gern!

Baubegleitung, Bauphysik  
Thermografie, Luftdichtheitstest  
Energieausweis

Scharnhorststr. 17  
38104 Braunschweig  
IBGroth@t-online.de  
0531-12 897 112 01520-1808 208

## Kleine Chronologie

DS = Drucksache

AMTA = Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe,  
Vorgänger ist PLUA (Planungs- und Umweltausschuss)

**14.07.2020 / DS 20-13342 /**

Beschluss des Ziele- und Maßnahmenkatalogs Radverkehr in Braunschweig, Entwicklungsprogramm bis 2030 (= ZMK).

In der Nachfolge dann später halbjährliche Kompaktberichte über erzielte Fortschritte.

**Februar 2021:**

Sechs Verkehrsverbände und Initiativen legen einen Netzplan Velorouten vor (Prospekt, 16 Seiten).

**30.06.2021 / DS 21-15700 / PLUA**

Beauftragung der Planung Veloroute Helmstedter Straße.

Anfang und Ende waren noch nicht genau bestimmt  
Mehrere andere Trassen verbal benannt; Entscheidung für diejenige, die am schnellsten zu realisieren sei und zu der Zustimmung seitens der Radfahrverbände besteht.

**30.06.2021 / DS 21-15699 / PLUA**

Ein Standard für Velorouten in Braunschweig wird definiert und beschlossen.

**06.12.2022 / DS 22-19984 / AMTA**

Ein neuer Qualitätsstandard zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen.

**15.11.2023: ‚Bürgerinformation‘ im Foyer der VW-Halle**

Die detailliert gezeichneten Pläne für die Veloroute werden der Öffentlichkeit vorgestellt.  
Danach erfolgt die Vorlage bei Bezirksratssitzungen.

**06.12.2023 / DS 23-22386 / AMTA**

Die Planvorlage, Abschnitte 1.1 bis 1.7, wird „ungeändert beschlossen“.

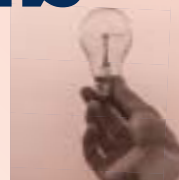
Diese beginnt mit der Museumstraße und nimmt dann die Helmstedter Straße bis zum Abzweig Am Hauptgüterbahnhof.

Die inner- und außerwärts anschließenden Abschnitte werden zurückgestellt.

**30.04.2024 / AMTA**

Beschlussvorlage ‚Bürgerbeteiligung für die 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm)‘ wird mit bestehender Mehrheit abgelehnt.

# Bildungsurlaub 2024



Nutzen Sie Ihr Recht auf Bildungsurlaub! Als Arbeitnehmer:in stehen Ihnen pro Jahr 5 freie Tage für Ihre Weiterbildung zu. Buchen Sie jetzt Ihren Bildungsurlaub für 2024 auf

[www.aul-nds.de](http://www.aul-nds.de)

**Arbeit und  
Leben**

NIEDERSACHSEN

Beratung und Anmeldung:  
Bohlweg 55 · Braunschweig

0531 1233630 · [braunschweig@aul-nds.de](mailto:braunschweig@aul-nds.de)

## Die einfachste Fahrkarte der Welt – jetzt im VRB !

Start

Mit einem Swipe  
ÖPNV fahren.



[www.vrb-online.de/fairtiq](http://www.vrb-online.de/fairtiq)

Jetzt FAIRTIQ-App  
installieren.

**FAIRTIQ**



Verkehrsverbund  
Region Braunschweig

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages