



Jetzt App downloaden!

Partner im RedaktionsNetzwerk Deutschland

O2 ♦ 46. Jahrgang · 4. Januar 2025

www.hallowob.de

Zustellung (0800) 1234-909 · Geschäftskunden (05361) 200-163/-130 · Kleinanzeigen (0800) 1234-906 · Redaktion (05371) 808-122

Verlauf von geplantem Radschnellweg noch offen

Förderzusage für Planung des **sieben Kilometer** langen Abschnitts in Wolfsburg – Geringerer Standard in Lehre geplant

VON CHRISTIAN OPEL

Wolfsburg. Wo soll der geplante Radschnellweg in Wolfsburg entlangführen? Der Verlauf in den Abschnitten von der Stadtgrenze im Süden bis Mörsse und ab der Heinrich-Nordhoff-Straße bis zum Haupteingang Volkswagen-FE gelten als gesetzt. Doch wo genau die Trasse im Stadtgebiet Mörsse, Westhagen und Laagberg-West verlaufen wird, ist planerisch noch völlig offen, wie in einem aktuellen Bericht der Verwaltung über die geplante Verbindung von Braunschweig über Lehre nach Wolfsburg betont wird.

Das „Untersuchungsgebiet“ umfasst zum einen die **Variante A**, die westlich von Westhagen an der A39 entlangführt, über eine Brücke an der Frankfurter Straße und weiter an Regenrückhaltebecken vorbei in Richtung FE. Die **Variante B** verläuft östlich von Westhagen über den Stralsunder Ring zum Kreisel mit dem Dresdner Ring, zwischen einem Wäldchen und dem Penny-Parkplatz entlang zu Brücke am Schulzentrum über die Frankfurter Straße, dann Richtung Norden am Kleingartenverein Laagberg vorbei und schließlich geradeaus zwischen Hageberg-West und einem Waldstreifen bis zur Heinrich-Nordhoff-Straße.

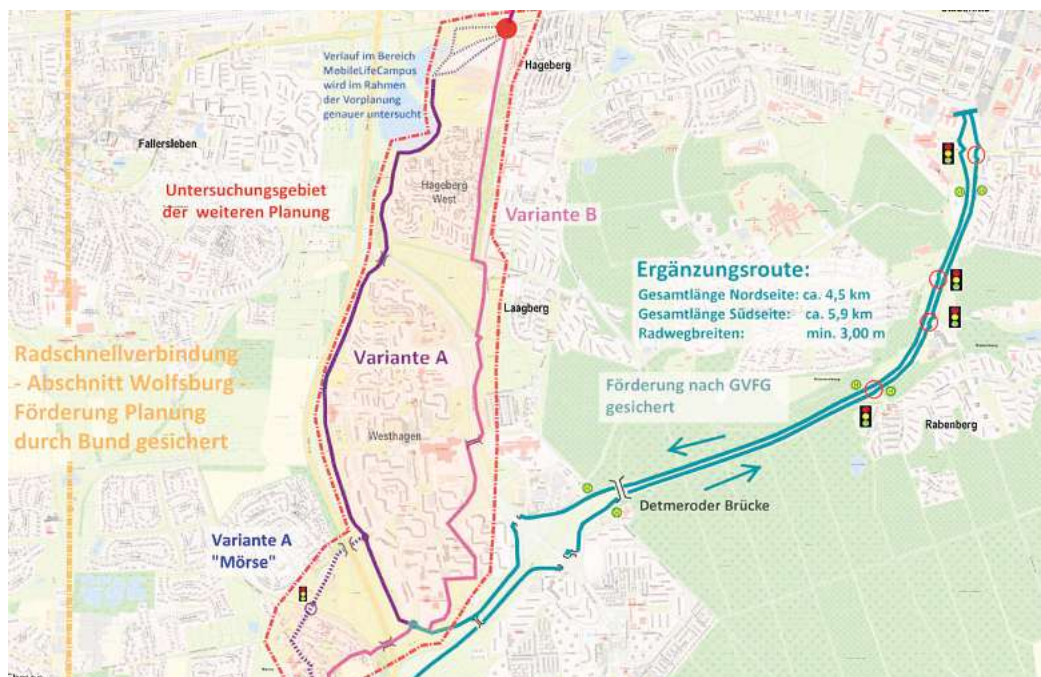
An der Variante B gibt es Kritik von Anwohnern aus dem Hageberg, die Konflikte zwischen Fahrradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern befürchten und den Radschnellweg lieber an der bestehenden Route entlang der A39 hätten. Laut der Verwaltung ist zwar im Förderantrag die Variante B aus der Machbarkeitsstudie mit den entsprechenden Kosten eingezeichnet worden. Der genaue Trassenverlauf im Untersuchungsgebiet müsse aber im weiteren Verlauf der Planung noch festgelegt werden.

Bei genauerem Hinsehen sind selbst bei der Variante A noch verschiedene Wege im



Eine der Varianten: Unter der A39 bei Mörsse hindurch könnten Radfahrer zum geplanten Radschnellweg gelangen. FOTO: GERO GEREWITZ

Untersuchungsgebiet eingezeichnet, um die Radfahrer aus Richtung Süden zum Radweg an der A39 zu leiten: Entweder von der Alten Braunschweiger Straße über Hattorfer Straße,



Untersuchungsgebiet: In dem rot markierten Bereich ist laut Stadtverwaltung der Verlauf des Radschnellwegs noch offen. FOTO: SCREENSHOT STADT WOLFSBURG

Feldscheunenweg und Stralsunder Ring oder aber über die Straße im Dorfe, Hattorfer Straße und Herzbergweg unter der A39 hindurch. Auch der Verlauf am Mobil-Life-Campus soll noch genauer untersucht werden.

Fest steht, dass der Bund die Planungskosten für den Wolfsburger und den Braunschweiger Abschnitt des Radschnellwegs zu 75 Prozent fördert. Die Eigenanteile von Wolfsburg und Braunschweig an der Planung sollen jeweils 269.000 Euro betragen. Für den Bau will Wolfsburg weitere Fördermittel des Landes einwerben. Die Gesamtkosten für den rund sieben Kilometer langen Wolfsburger Abschnitt wurden gemäß dem Förderantrag auf rund 11,2 Millionen Euro beziffert. In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 wurden noch 7,1 Millionen Euro angenommen.

Der Teilabschnitt „Lehre“ erfüllt die Förderkriterien des Bundes wegen der dort prognostizierten Zahl der Radfahrer nicht, wie sich bei Vorgesprächen herausstellte. Diese 14 Kilometer lange Strecke soll als „Veloroute“ mit geringeren Standards als ein Radschnellweg gebaut werden. Geld soll über das Förderprogramm „Stadt und Land“ fließen, ebenfalls mit einer Förderquote von 75 Prozent. Geplant und gebaut werden soll der Abschnitt in sechs Unterabschnitten.

Dabei endet der sechste Unterabschnitt der Lehrer Veloroute nicht an der Grenze des Wolfsburger Stadtgebiets, sondern führt westlich und parallel der A39 auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg entlang und endet in Mörsse in Höhe der Baumschule „Lieven“. Der Abschnitt hat eine Länge von etwa 2,3 Kilometern, die Kosten für Planung und Bau werden auf knapp eine Million Euro beziffert, der städtische Eigenanteil wird auf etwa 240.000 Euro beziffert.