



Eisenbahnbrücke im nördlichen Abschnitt der L635 zwischen Cremlingen und Hordorf. Der kombinierte Rad-/Gehweg ist vorbereitet, die Anschlüsse sollen 2024 hergestellt werden.

FOTOS (5): ROBERT SLAWSKI

GEMEINDE CREMLINGEN, LANDKREIS WOLFENBÜTTEL

Ein neuer Radweg muss erkämpft werden

Die Redaktion der Umweltzeitung interessierte sich für die Radverkehrsverhältnisse im ländlichen Raum. Dabei war klar, dass man vor allem auch Details auf Gemeindeebene beleuchten muss, die in Konzepten und Entwicklungsplänen auf den übergeordneten Ebenen (Landkreis, Regionalverband) meistens nicht zu finden sind. Unsere Gesprächspartnerinnen sind in der Verwaltung der Gemeinde Cremlingen beschäftigt. Obwohl es sich bei dieser Gemeinde nicht um ‚plattes Land‘ handelt, also um ein ländliches Abseitsgebiet, so sind doch typische Problemlagen zu erkennen. Und dabei vor allem die Frage, wie man zu einem neuen Radweg an einer vielbefahrenen Ortsverbindungsstraße kommt.

Robert Slawski im Gespräch mit Ina Weber-Schönian und Magdalena Zimmermann

Die Gemeinde Cremlingen ist der östliche Nachbar der Großstadt Braunschweig: 60 Quadratkilometer, insgesamt 10 Ortschaften mit rund 13.000 Einwohnern. Die Bezeichnung ‚suburbaner Raum‘ trifft es jedoch nicht ganz, denn dazwischen liegt das ausgedehnte Naturschutzgebiet Riddagshausen mit seiner Teichlandschaft und dem Waldgebiet Buchhorst. Ungewöhnlich für den ländlichen Raum: Es gibt hier zwei Bahnstationen, die eine in Weddel, die andere in Schandelah.

Zur Person:

Magdalena Zimmermann

ist seit 2021 bei der Gemeinde Cremlingen als Klimaschutzmanagerin beschäftigt. Vor eineinhalb Jahren kam als zweites Aufgabenfeld die Förderung des Radverkehrs mit einem Budget von 10 Wochenstunden hinzu. Sie kommt mit dem Pedelec zur Arbeit, und zwar von Braunschweig aus, 12 Kilometer für eine Strecke. Und ist damit die beste Testfahrerin für die Radverbindungen auf mittlerer Strecke.

Ina Weber-Schönian

bewarb sich als studierte Biologin für einen Arbeitsplatz bei der Gemeinde. Im Jahr 2010 übernahm sie das Aufgabenfeld Bauleitplanung, dem damals auch der Bereich Radverkehr zugeordnet war. Sie begleitete für mehrere Jahre den Planungsprozess um den Radweg zwischen Cremlingen und Hordorf.

Cremlingen besitzt seit 2010 ein Radverkehrskonzept (RVK Cremlingen), dessen Umsetzung in zahlreichen kleineren und größeren Maßnahmen bis heute verfolgt wird. Zu diesen gehören zum Beispiel Querungshilfen innerorts, Entschärfung von Pollern und weitere Hilfen für die Radfahrenden. Als seit langem verfolgtes großes Ziel wurde der Neubau eines Radweges an der L635, der Verbindungsstraße zwischen den Ortschaften Cremlingen und Hordorf in das Radverkehrskonzept aufgenommen – eine fehlende Hauptverbindung 1. Priorität.

Was man zuerst lernen muss

Eine Kommune, egal ob Einheitsgemeinde oder Samtgemeinde, ist keineswegs die ‚Herrin‘ all der Straßen oder Radwege, die sich auf ihrem Gebiet befinden. In Radverkehrsplänen taucht dabei der administrative Terminus ‚Straßenbauaust Träger‘ auf. Damit ist die Zuständigkeit gemeint. Im Einzelnen sieht die Klassifizierung so aus:

- Gemeindeeigene Straße
- K - Kreisstraße
- L - Landesstraße
- B - Bundesstraße
- (A - Autobahn. Niemals mit Radweg)

Der Neubau und die bauliche Unterhaltung sind dann den jeweiligen Körperschaften zugeordnet. Und diese legen fest, ob oder ob nicht gebaut wird. Die Entscheidung



Die Neugestaltung des Bahnübergangs mit einer abgetrennten Furt für Fußgänger und Radfahrer.

erfolgt mit Blick auf das vorhandene Budget und eine vorgenommene Priorisierung (1).

Die Strecke Cremlingen - Hordorf

Die Straße ist klassifiziert und trägt die Bezeichnung L635. Insgesamt 3,7 km außerorts, der südliche Teil leicht gewunden durch den Wald, der nördliche fast geradewegs durch die Feldmark. Es wird sehr schnell gefahren. Die Gefahrenlage für Radfahrer war 2010 klar erkannt (RVK Cremlingen), eine Kostenschätzung für einen straßenbegleitenden Radweg lag vor. Die Landesbehörde, die tatsächlich und einzig zuständig war, lehnte das Vorhaben für sich selbst ab. Aussage: Die Gemeinde könne das jedoch bauen, aber auf eigene Kosten.

Wenig später wurde das Vorhaben der Deutschen Bahn (DB) bekannt, die Signalanlage am Bahnübergang, der sich etwa auf der Mitte der Strecke befindet, zu erneuern. Wäre dies lediglich in der ursprünglich geplanten Form erfolgt, wäre die Chance auf einen geschützten Radweg wohl für 30

Jahre vertan. Die Gemeinde nahm aber das Vorhaben zum Anlass, dort eine getrennte Rad-/Fußweg-Führung zu fordern. Die DB nahm diese Forderung ohne Zögern auf, forderte ihrerseits aber eine durchgängige Einbindung in einen getrennten Radweg und eine Kostenbeteiligung. Die durchgängige Führung wurde beginnend vom Ort Cremlingen aus realisiert und besteht seit Mai 2020 auf 1,8 km Länge.

Sehr viel Geld ...

...und ein unglaublich großer Planungs- und Organisationsaufwand. Die Gemeinde hatte sich entschlossen, den Radweg im 1. Bauabschnitt überwiegend auf eigene Kosten zu realisieren. Als Partner sprang der Landkreis Wolfenbüttel mit Planungshilfen ein. Ferner konnte ein temporäres Förderprogramm der Bundesregierung genutzt werden. Deutlich über 400.000 Euro, d.h. etwa 60 % der Gesamtkosten, verblieben bei der Gemeinde. Im kommunalen Rahmen ist das wirklich



Das derzeitige Ende der gesicherten Verkehrsführung: Feldweg links nach Weddel, rechts nach Schandelah. Geradeaus nach Hordorf geht es nur auf der Straße.

viel Geld, das auch mithilfe der Rücklage ‚für Radwegebelange‘ gedeckt werden konnte: vorsorgende Finanzplanung.

Die Landesbehörde zeigt Einsicht

Was den 2. Bauabschnitt entlang der L635 anbetrifft, so trat 2016 eine zumindest teilweise günstige Wendung ein. Diese findet sich in einer Zusammenstellung der landesweit gültigen Prioritätenliste (1). Die Strecke ist dort dem ‚vordringlichen Bedarf‘ zugeordnet, Kürzel GRW. Das Kürzel bedeutet die Mitfinanzierung durch die Gemeinde. Dieser Anteil ist durch die Zurverfügungstellung eigener Grundstückstreifen sichergestellt. Aber wiederum müssen weitere Finanzierungspartner ins Boot geholt werden (LK Wolfenbüttel).



www.rad-spezi.de

Hauptstraße 51 • 38110 Braunschweig
Telefon: 05307/9405094 • E-Mail: rad-spezi@web.de



Gemeinsam Projekte für viele, neue
Bürger-Unternehmen entwickeln
ökologisch wertvoll
gesellschaftlich sinnvoll

green.INVEST

5 Jahre Laufzeit • ab 500,- € • 4% p.a.
! Risikokapital ! Bitte Gespräch vereinbaren !

www.r-eka.de/projekte/wandel-schmiede

wandelschmiede@r-eka.de • 0176-96975870



Wie die Entscheidung seitens der Landesbehörde zustande gekommen ist, bleibt unklar. Ob es die beiden tödlichen Unfälle 2014 und 2015 waren, von denen mindestens einer durch einen gesonderten Radweg zu verhindern gewesen wäre, oder ob der enorme Einsatz seitens der Gemeinde für den 1. Bauabschnitt gewürdigt wurde. Was jedoch deutlich zu erkennen ist: Ein neuer Radweg muss erkämpft werden. Der tiefere Grund ist, dass auf Kreisebene und auf Landesebene viel, viel, viel zu wenig Finanzmittel für den Radwegebau zur Verfügung stehen.

Radverkehrskonzepte auf verschiedenen Ebenen

Vor kurzem, im Herbst 2022, ist das Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) durch die Verbandsversammlung des Regionalverbandes verabschiedet worden, nach jahrelanger Bearbeitung. Die Vorlage umfasst 295 Seiten in drei Teilen.

Ich frage nach: Ist dabei nicht doppelte Arbeit entstanden? Einerseits die Fortschrei-

bung des Radverkehrskonzeptes in Cremlingen durch ein Fachbüro, andererseits das regionale Konzept? Magdalena Zimmermann kann es erklären: Im Grundsatz ist keine doppelte Arbeit entstanden. Denn es liegen dabei unterschiedliche Raumzuschnitte vor und eine jeweils eigene Betrachtungsschärfe. „Wir können hier vor Ort doch tiefer in kleinere Details und örtliche Gegebenheiten einsteigen, während der Regionalverband besonders die überregionalen Verbindungen im Blick behält.“ Ferner ist in regionaler Hinsicht wichtig, dass eine einheitliche Erfassung und Beurteilungsgrundlage vorhanden ist, denn gemeindeeigene Entwicklungspläne sind doch eher die Ausnahme.

Für einzelne Gemeinden ist noch Folgendes wichtig: Wenn sich ein Vorhaben in mehreren Ebenen positiv ‚durchpaust‘, so besteht auf lokaler Ebene eine weitaus verbesserte Chance für dessen Umsetzung.

Was man jedoch vom Regionalverband nicht erwarten darf, ist eine finanzielle Beteiligung an Neubauprojekten von straßenbegleitenden Radwegen. Es gibt kein Budget dafür,

Die zuständige Landesverwaltung verweigerte zunächst eine Kostenbeteiligung. Fördergelder und Unterstützung kamen von anderer Seite.

und ein solches ist auch nicht geplant. Angeboten wird jedoch Kommunikation, Beratung und Vernetzung sowie Unterstützung bei der Akquise von Fördermitteln. „Da erwarten wir seitens des Regionalverbandes doch einiges an Initiative“, so Magdalena Zimmermann.

„Fahrradfreundliche Kommune“

Die Situation in der Gemeinde Cremlingen heute: Das eigene Radverkehrskonzept, Ursprung 2010, befindet sich in der Abschlussphase der Fortschreibung. Diese wird wohl noch im Sommer 2023 verabschiedet.

Meine Frage, wie denn die heutige Gesamtsituation zu beurteilen sei, erfordert eine nur kurze Verständigung meiner beiden Gesprächspartnerinnen. Das gemeinsame Fazit: Die Ortsverbindungen innerhalb der Gemeinde sind einigermaßen gut eingerichtet, der verbleibende Rest für den Radweg nach Hordorf ist in der konkreten Planung und wird spätestens 2024 gebaut. Ungünstiger sieht es für die Verbindungen nach außen aus, zum Beispiel die Strecke von Hordorf nach Schapen. Ein großes Problem verbleibt für die Ortsdurchfahrten, bei denen es schwierig ist, eine sichere Führung für den Radverkehr einzurichten. Dabei wirkt erschwerend, dass der Verkehr mit Lastenrädern oder mit Fahrradanhängern deutlich zugenommen hat, was ja an sich sehr begrüßenswert ist. Da sind nun neue Lösungen gefragt.

Mit dem erneuerten Radverkehrskonzept wird sich die Gemeinde bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) bewerben, um die entsprechende

Regale + Schränke
Massivholz
 Jedes Maß – jede Farbe – günstig
D Ö R R H G
 30916 Isernhagen Hauptstr.91
 Tel. 05139 87112 Fax. 05139 87531
Werksladen
 Hannover Marienstr.11 Tel.0511 325355
 Braunschweig Tel.0531 45983
www.meinmahor.de

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



Auszeichnung zu erhalten. „Wir hoffen natürlich auf eine Anerkennung und sind da ziemlich optimistisch. Und dann wird die nächste Aufgabe sein, in der Öffentlichkeit deutlich zu machen, dass unsere Cremlinger Kommunalpolitik seit mehr als einem Jahrzehnt an dieser Aufgabe dran ist. Mit deutlichen Erfolgen, und die gilt es eben auch zu würdigen.“ ◀

Hinweis

(1) Derzeit gilt auf Landesebene Niedersachsen das ‚Radwegekonzept 2016 für Landesstraßen‘ (Ministerium für Wirtschaft). 144 Projekte werden als ‚vordringlicher Bedarf‘ eingestuft, der Aufwand allein dafür auf etwa 100 Mio. Euro geschätzt. Das Budget zur geplanten Umsetzung betrug damals 10 Mio. Euro pro Jahr. Seit 2019 erfolgten mehrere Erhöhungen, wobei der Betrag etwa verdoppelt wurde. Zum Vergleich: Allein der Finanzbedarf für die Komplettsanierung der Stadthalle Braunschweig wird auf rund 140 Mio. Euro geschätzt (Braunschweiger Zeitung vom 01.03.2023).

Zwischen Cremlingen und Hordorf, nördlicher Abschnitt der L635: Mahnmal für eine andere Verkehrskultur – und für bessere bauliche Sicherungsmaßnahmen.

**LESE
RATTE**
BÜCHER UND MEHR

**FIRST- UND
SECOND-HAND
BÜCHER**

**POSTKARTEN
UND MEHR ...**

MO – FR 13.00 – 19.00 Uhr
SA 10.00 – 14.00 Uhr

Kastanienallee/Hopfengarten 40
Telefon (05 31) 79 56 85

Druckerei
**print
service**
Wehmeyer GmbH

Senefelderstraße 20
38124 Braunschweig
Fon: 0531.261 28-0
www.print-service-bs.de
info@print-service-bs.de

be
ein
DRUCK
end