

Betreff:

Verkehrsgutachten für den Nordosten Braunschweigs

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.05.2018

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.05.2018

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zuge der Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Waggum im Jahr 2010 und den damit einhergehenden Maßnahmen wie der Kappung der Grasseler Straße sowie dem Bau der Bienroder Spange (Hermann-Schlichting-Straße) hat sich das Verkehrsverhalten im Nordosten Braunschweigs teilweise geändert.

Aus diesem Grund wurde die Verwaltung im Zuge der Beratungen zum Haushalt 2017 beauftragt, ein Gutachten erstellen zu lassen, mit dem Ziel, „die nach dem Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg entstandenen Engpässe im Braunschweiger Nordosten (Ortslagen Waggum, Bienrode, Bevenrode, Hondelage, Querum, Kralenriede, Schundersiedlung) zu beseitigen.“

Dieses Gutachten erweitert ein von der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH parallel beauftragtes Gutachten zum noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren vorrangig im Hinblick auf die räumliche Ausdehnung. Die Ergebnisse und Inhalte der beiden Gutachten sind deckungsgleich.

Das Gutachten der WVI GmbH liegt nunmehr vor. Es beinhaltet unter anderem eine Aktualisierung des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig auf den Prognosehorizont 2030 (Ohnefall), welches im Planungs- und Umweltausschuss am 11.04.2018 vorgestellt wurde. Betrachtet wurden die Planfälle „Ostumfahrung“ (als Verlegung der Grasseler Straße um die verlängerte Start- und Landebahn herum) sowie „Tunnel“ (als Ersatz für die Grasseler Straße in gleicher Lage unter der Start- und Landebahn hindurch). Die verkehrlichen Auswirkungen der Planfälle wurden dem Ohnefall gegenübergestellt, und für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV sowie den Radverkehr bewertet.

Das Gutachten wird im Planungs- und Umweltausschuss am 30.05.2018 vorgestellt.
Wesentliche Inhalte sind:

Kfz-Verkehr:

- Bei einer Ostumfahrung würde vor allem der westliche Teil der Ortsdurchfahrt von Waggum sowie die Ortsdurchfahrt Bienrode entlastet, bei gleichzeitigem Mehrverkehr im Querumer Forst-Ost und in Bevenrode. Bei einem Tunnel sind die Effekte ähnlich, allerdings deutlich ausgeprägter. Es findet lediglich eine Verlagerung der Verkehre statt, Entlastungen auf der einen Seite gehen mit Belastungen auf der anderen Seite einher. Bei einem Tunnel kommt infolge der direkten Linienführung verstärkt Durchgangsverkehr hinzu.
- Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) für den motorisierten Verkehr zeigt sowohl im Bestand

als auch in der Prognose 2030 für fast alle betrachteten Ortsdurchfahrten gute bis sehr gute Qualitätsstufen. Einzig die Ortsdurchfahrt Querum zeigt unbefriedigende Ergebnisse. Eine Ostumfahrung oder ein Tunnel würden diese Situation jedoch noch verstärken, da dann mehr Verkehr diese Nord-Süd-Achse benutzen würde.

- Durch eine Ostumfahrung ergeben sich aufgrund der nahezu gleichen Wegstrecke keine Reisezeitvorteile gegenüber dem heutigen Weg über die Bienroder Spange. Durch den Bau eines Tunnels ergäben sich lediglich für die direkte Verbindung von Waggum/Bevenrode nach Querum Reisezeitvorteile. Für Fahrten in Richtung Innenstadt bleiben die Reisezeiten gleich, da sich die Innenstadt südwestlich des Flughafens befindet und ein Weg über Querum nicht kürzer ist.

ÖPNV:

- Für das heutige ÖPNV-Angebot konstatiert das Gutachten gemessen an der Einwohner- und Arbeitsplatzzahl im gesamtstädtischen Vergleich ein eher unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot.¹
- Für eine Ostumfahrung ergeben sich gemäß Gutachten keine Vorteile gegenüber dem Ohnefall 2030. Einerseits sind die Reisezeiten nicht geringer, andererseits werden die Fahrgastpotenziale Flughafen (Arbeitsplätze), zukünftiger SPNV-Haltepunkt Bienrode (Umsteiger) und die Ortslagen Bienrode und der westliche Teil von Waggum (Bewohner) nicht erschlossen. Die Tunnelvariante lässt ebenfalls diese Potentiale ungenutzt und nur für den Osten von Waggum und für Bevenrode reduzieren sich die Reisezeiten im ÖPNV.
- Um einige, nicht mit kurzen Fußwegen an den ÖPNV angebundene Bereiche besser zu erschließen, schlägt das Gutachten vor, insbesondere am Querumer Kreisel (Haltestelle „Zum Zoll“) und im Bereich der Schunterriedlung (weitere) Fahrradstände aufzustellen, um hier den ÖPNV über Bike+Ride zu stärken.

Radverkehr:

- Durch die Kappung der Grasseler Straße hat sich die Wegstrecke für den Weser-Harz-Heide-Radweg, der heute über die Bienroder Spange führt, um ca. 1,8 km verlängert. Da es sich aber um einen touristischen Weg mit rd. 400 km Länge handelt und dieser nun auch über das touristische Ziel „Flughafen“ führt, wird diese Verlängerung als unproblematisch angesehen.
- Für den Alltagsradverkehr bietet eine Ostumfahrung gegenüber dem heutigen Zustand keine Vorteile, da die soziale Sicherheit geringer ist und sich der Weg nicht verkürzt. Ein Tunnel würde die Reisezeit zwischen Waggum/Bevenrode nach Querum zwar verkürzen, allerdings ist bei einem ca. 400 m langen Tunnel mit erheblichen Akzeptanzproblemen bei den Nutzern zu rechnen. Für Wege in Richtung Innenstadt würde auch hier kein Reisezeitgewinn gegenüber der Fahrt über die Bienroder Spange entstehen.
- Bei der Bewertung der Fahrradinfrastruktur weist das Gutachten darauf hin, dass viele Wege nicht den heutigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für Neubauten entsprechen, gleichwohl zum Zeitpunkt des Baus richtlinienkonform waren. Defizite in der Fahrradinfrastruktur wurden vor allem in der Ortsdurchfahrt Querum und im westlichen Abschnitt von Waggum sowie an einigen punktuellen Stellen (z. B. Schunterbrücke am Bienroder Weg) herausgearbeitet. Dort werden weitergehende Untersuchungen bzw. Maßnahmen vorgeschlagen. Für die Hermann-Blenk-Straße wird empfohlen, im Zuge der baulichen Weiterentwicklung des Gebietes, die Lücke im Radwegenetz auf der Nordseite zu schließen.

¹ Im Zuge der geplanten Anpassungen des Bestandsnetzes in Richtung des Ohnefalls 2030 entsprechend des Ratsauftrags vom 21.2.2017 (Drucksache 17-03594 „ÖPNV in einer wachsenden Großstadt“) wird sich das ÖPNV-Angebot im Nordosten Braunschweigs verbessern. Daher beziehen sich alle weiteren Vergleiche des Gutachtens auf den Vergleich der Planfälle mit dem Verkehrsangebot entsprechend des Ohnefalls 2030.

Das Gutachten konstatiert zusammenfassend, dass weder für den Kfz-Verkehr noch für den ÖPNV noch für den Radverkehr die Kappung der Grasseler Straße eine relevante Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation bedeutet. Vielmehr würde der Bau der Ostumfahrung oder des Tunnels sogar negative Auswirkungen auf den Nordosten Braunschweigs, insbesondere der schon heute hoch belasteten Ortsdurchfahrt Querum, haben. Für diese Ortsdurchfahrt und den weiteren Verlauf der Bevenroder Straße (einschließlich Querumer Straße und Friedrich-Voigtländer-Straße) wird im Jahr 2019 ein Konzept zur Neuordnung der Verkehrssituation erstellt (VA-Beschluss vom 30.01.2018, Drucksache 18-06475).

Darüber hinaus schlägt das Gutachten mehrere Maßnahmen vor, die sich im Wesentlichen auf die Verbesserung der bestehenden Fahrradinfrastruktur beziehen. Diese Vorschläge werden nunmehr von der Verwaltung auf Umsetzbarkeit geprüft.

Diese Mitteilung wird dem Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach kurzfristig als Mitteilung außerhalb von Sitzungen ebenfalls zur Kenntnis gegeben.

Leuer

Anlage/n:
keine