

Betreff:**Signalisierung der Kreuzung****Sachsen-damm/Schlesiendamm/Anschlussstelle Heidberg****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

14.01.2019

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	23.01.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	30.01.2019	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, an der Kreuzung Sachsendamm/Schlesiendamm/ Anschlussstelle Heidberg eine Lichtsignalanlage verbunden mit Umbauten an der Straße gemäß der Darstellung in dieser Vorlage zu errichten.“

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Nr. 1 NKommVG i.V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage zum Bau einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Straßenumbauten an einer überbezieklichen Straße um einen Beschluss über Planungen von Straßen, Wegen, Plätzen und Brücken, für den der Planungs- und Umwaltausschuss zuständig ist.

Ausgangslage

Die Autobahnanschlussstelle Heidberg der A 395 ist durch komplexe Verkehrsströme geprägt. Die Stadtbahn auf der Wolfenbütteler Straße kommt fährt über ein Gleisdreieck Richtung Stöckheim und Heidberg und kreuzt sowohl die Autobahnabfahrt und -auffahrt als auch die Fuß- und Radwege. Diese sind im Gleisbereich signaltechnisch gesichert. Die Ein- und Abbiegevorgänge der Kraftfahrzeuge sowie die Kreuzungen mit anderen Kraftverkehrsströmen sind über Beschilderungen geregelt. Auch die Querungen zwischen Fußgängern, Radfahrern und den Kraftfahrzeugverkehren sind nicht technisch gesichert.

Im Kraftfahrzeugverkehr bestehen starke Abbiegebeziehungen von und zu der Autobahn. Zusätzlich besteht auf der Nordseite der Brücke zwischen dem Schlesiendamm und dem Sachsendamm ein hohes Verkehrsaufkommen von Radfahrern und Fußgängern. Starken Fußverkehr nehmen auch die Zuwege zur Stadtbahnhaltestelle, die auf einer separaten Brücke in der Mitte der Autobahn liegt, auf.

Die Verkehrsabläufe wurden auf die Verkehrsqualität untersucht. Maßgebliches Kriterium sind dabei Wartezeiten, die sich aus den örtlichen Verhältnissen und den Verkehrsmengen ergeben. Im Ergebnis ist der Verkehrszustand mindestens stabil. Die Kreuzung hat eine mittlere Angebotsqualität. Die Errichtung einer LSA wäre nach diesem Kriterium bei dem heutigen und bei dem aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht notwendig.

Dennoch bestehen an dieser Kreuzung Defizite. Gründe hierfür sind die Größe der Kreuzung, die Unübersichtlichkeit, die unterschiedlichen gefahrenen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer sowie die nur teilweise vorhandene Signalisierung (nur im Gleisbereich). Die Kreuzung erzeugt daher ein Unsicherheitsgefühl für manche Nutzer. Die polizeilichen Unterlagen lassen erkennen, dass sich an dieser Kreuzung in den letzten Jahren verschiedentlich Unfälle ereignet haben.

In Abstimmung mit der Polizei hat die Verwaltung die Errichtung einer LSA an diesem Kreuzungspunkt, die alle Fahrbeziehungen und alle Verkehrsteilnehmer umfasst, geplant.

Beschreibung der Maßnahme

Die Kreuzung wird zukünftig vollständig signalisiert geregelt. Um eine flexible und leistungsfähige Steuerung der LSA erhalten zu können, sind überschaubare bauliche Änderungen der Straße vorgesehen. Die Führung des Radverkehrs auf der Nordseite des Sachsendamms vom Heidberg Richtung Melverode wird im Einmündungsbereich besser in das Sichtfeld des abbiegenden Kraftfahrzeugverkehrs gebracht, indem der Radweg auf Fahrbahniveau und parallel zum MIV-Fahrstreifen geführt wird. Die Radverkehrsführung in und aus Richtung Gerastraße/Thüringenplatz wird ebenfalls neu geordnet.

In Fahrtrichtung Heidberg wird auf der Brücke neben dem Geradeausfahrstreifen ein separater Linksabbiegefahrstreifen eingerichtet. In der östlichen Ausfahrt des Knotenpunktes wird die Mittelinsel zur Herstellung einer sicheren Aufstellmöglichkeit für wartende Fußgänger und Radfahrer verbreitert.

Die Ausfahrt von Wolfenbüttel kommend wird in zwei Fahrstreifen (gerade/rechts und links) aufgeteilt. Die Mittelinsel auf der Brücke wird nach Westen verlängert, um einen Signalmast stellen zu können.

Die signalisierten Fußgängerfurten, die den Sachsendamm und den Schlesiendamm einschließlich der Stadtbahngleise queren, sowie die Furten zu den Zugängen der Stadtbahnhaltestellen erhalten akustische und taktile Signale sowie Sehbehindertenleitstreifen.

Situation während des Umbaus des Kreuzes Süd (A 39/B 4 bzw. A 395) ab ca. 2019/2020

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsstelle Wolfenbüttel (NLStBV-WF) plant die Erneuerung des dreiteiligen Brückenbauwerks im Kreuz Süd, mit dem die Stadtbahn und die B 4/A 395 über die A 39 überführt werden. Während des Umbaus wird für beide Fahrtrichtungen des motorisierten Individualverkehrs voraussichtlich jeweils nur je ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Einzelne Abbiegebeziehungen im Kreuz werden während der etwa dreijährigen Bauzeit gesperrt sein. Das führt zu Verkehrsverlagerungen, die auch die Anschlussstelle Heidberg und den Sachsendamm mit der weiteren Fortführung bis zur Salzdahlumer Straße betreffen werden. Die Verkehrsbelastungen im Knoten Sachsendamm/Schlesiendamm/Anschlussstellen der A 395 werden sich deutlich erhöhen und die Verkehrssituation sich während der Bauzeit deutlich verschlechtern.

Während der Bauzeit am Kreuz Süd wird somit zwingend eine LSA an der Kreuzung Sachsendamm/Schlesiendamm/Anschlussstelle Heidberg erforderlich sein. Die Stadt hatte daher in ihrer Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren zum Kreuz Süd gefordert, dass für den Zeitraum der Behinderungen im Kreuz Süd eine provisorische LSA zu errichten sei (vergleiche DS 18-09060). Damit ein solches Provisorium nicht erforderlich wird, soll die hiermit zum Beschluss vorgesehene dauerhafte LSA ab Beginn der Sommerschulferien 2019 bis zum Ende der Herbstschulferien errichtet werden.

Finanzierung und weiteres Vorgehen

Für den Bau der LSA ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Kreuzungsbeteiligte sind die NLStBV-WF und die Stadt Braunschweig. Die Kreuzungsvereinbarung regelt zum einen die geplanten Maßnahmen, zum anderen die Finanzierung.

Die Kosten der LSA werden sich voraussichtlich auf insgesamt ca. 400.000 €, belaufen. Die Finanzmittel sind im Haushaltsplan enthalten. Der Kostenanteil des anderen Kreuzungspartners wird sich aus der Kreuzungsvereinbarung ergeben, die noch zu verhandeln ist.

Eine Bürgerbeteiligung ist vor der Bezirksratssitzung vorgesehen. Über die Ergebnisse wird in den politischen Gremien berichtet werden.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan

