

Betreff:

Verkehrsgutachten Bevenroder Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.08.2021

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

08.09.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion vom 11.06.2021 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 1:

Die beiden angesprochenen Verkehrsuntersuchungen basieren auf der Datenbasis des Verkehrsmodells Braunschweig zum Prognosehorizont 2030. In beiden Gutachten sind die Baugebiete Holzmoor-Nord und Dibbesdorfer Straße-Süd enthalten, also auch im „Verkehrsgutachten für den Nordosten Braunschweigs“.

Im „Verkehrsgutachten für den Nordosten Braunschweigs“ wurde die Qualität des Verkehrsablaufs für die Strecke gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) bewertet. Für die verkehrlichen Spitzenstunden liegen die Bewertungen auf der Bevenroder Straße im Bereich Holzmoor in der Qualitätsstufe C und D. Nördlich der Essener Straße bis zur Ortsmitte werden die Qualitätsstufen E und F erreicht, also eine Überlastung festgestellt. In der Bewertung sind wie dargestellt beide Baugebiete enthalten, das Baugebiet Holzmoor-Nord sogar noch mit den ursprünglich geplanten 850 Wohneinheiten.

In der Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet Holzmoor-Nord wurde die Erschließung des geplanten Neubaugebietes untersucht. Dazu wurden die Leistungsfähigkeiten an den Knoten bewertet. Die Einmündung Holzmoor zeigt bereits heute Leistungsfähigkeitsprobleme beim Linksausbiegen. Unter Ansatz des Neuverkehrs aus dem Baugebiet wäre die Leistungsfähigkeit am Knoten nicht gegeben. Mit Installation einer Lichtsignalanlage wird ein leistungsfähiger Ablauf am Knoten erreicht. Auf die Aussagen im „Verkehrsgutachten für den Nordosten Braunschweigs“ zu den mangelnden Qualitäten der Strecken hat dies keinen Einfluss.

Insofern wird kein Widerspruch zwischen den beiden Verkehrsgutachten gesehen.

Zu Frage 2:

Für die Erstellung der Verkehrsuntersuchungen wurden keine Geschwindigkeiten ermittelt, da diese keine Eingangsgröße für die Berechnung der Leistungsfähigkeit bzw. der Rückstausituation sind.

Zu Frage 3:

Das Verkehrsgutachten zum Baugebiet Holzmoor-Nord hat ergeben, dass im Bereich der „konkurrierenden“ Linksabbiegerspuren nur bei der Linksabbiegespur aus der Bevenroder

Straße in die Straße Im Holzmoor eine gelegentliche Überstauung einer Linksabbiegespur in der Nachmittagsspitzenstunde zu erwarten ist. Bei der Linksabbiegespur aus der Bevenroder Straße in die Volkmaroder Straße bestehen hingegen noch Leistungsfähigkeitsreserven, sodass diese sogar um einige Meter eingekürzt werden kann und auch bei gekürzter Länge mit prognosebedingter 95%iger Sicherheit keine Überstauung dieser Spur zu erwarten ist. Die so gewonnenen Meter können dann der Linksabbiegespur aus der Bevenroder Straße in die Straße Im Holzmoor zugeschlagen werden, wodurch die gelegentlichen Überstauungen weiter reduziert werden könnten.

Eine zusätzliche Signalisierung der Kreuzung Bevenroder Straße-Volkmaroder Straße könnte das Überstauen der Linksabbiegespur aus der Bevenroder Straße in die Straße Im Holzmoor grundsätzlich noch weiter reduzieren. Dies wäre jedoch nur durch ein gezieltes Aufhalten bzw. eine „Pfortnerung“ des nach Norden fahrenden Verkehrs südlich der Einmündung der Volkmaroder Straße in die Bevenroder Straße zu erreichen. Da in diesem Abschnitt keine Linksabbiegespur bzw. zweiter Aufstellstreifen vorhanden ist, wäre der Rückstau an dieser Stelle entsprechend länger als an der Kreuzung Bevenroder Straße-Im Holzmoor. Ebenso würde eine zusätzliche Signalisierung die Programmierung einer grünen Welle in beide Fahrrichtungen erschweren, da solche grünen Wellen physikalisch auf eine gewisse Regelmäßigkeit der Abstände zwischen den Kreuzungen angewiesen sind.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die gemäß Gutachten gelegentlich auftretenden Überstauungen zwar eine nicht unerhebliche Länge haben können, dass diese Rückstaulängen aber durch ein entsprechend hierauf ausgelegtes Signalprogramm im Mittel sehr zügig wieder abgebaut werden können. Das Gutachten hat bestätigt, dass hierdurch durchgehend – also auch in der Nachmittagsspitzenstunde – mindestens die zweitbeste Qualitätsstufe B, zum Teil sogar die beste Qualitätsstufe A erreicht werden kann.

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der signifikanten Investitions- und Betriebskosten, die mit zusätzlichen Lichtsignalanlagen verbunden sind, ist die beschriebene Anpassung der Längen der Linksabbiegespuren die geeignete Maßnahme zur Reduzierung der gelegentlichen nachmittäglichen Überstauung der Linksabbiegespur. Eine zusätzliche Signalisierung ist nicht erforderlich.

Wiegel

Anlage/n:
keine