

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt /
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der
Stadt**

24-24273
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Umbau Ölper Kreuz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.08.2024

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.09.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2024	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Braunschweig lehnt den Neubau der Überfliegerbrücke BSN 1 am Autobahnkreuz Ölper Kreuz ab. Stattdessen sollte eine vierte Verbindungsrampe („Ohr“) als Dauerlösung für die Auffahrt der A392 auf die A391 Richtung Kassel errichtet werden. Die Verwaltung wird aufgefordert, diese Ablehnung der Autobahn GmbH und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu übermitteln.
2. Die Verwaltung wird aufgefordert, alle rechtlichen Schritte zu überprüfen, um einen Neubau der BSN 1 zu verhindern.

Sachverhalt:

Seit einigen Jahren wird ein Neubau der Überfliegerbrücke von der A392 auf die A391 geplant. Dieser soll einen zweispurigen Verkehr ermöglichen. Die Baumaßnahmen einschließlich eines vierten Ohres als Behelfsauffahrt während der Bauphase könnten nach Plan vom ersten Halbjahr 2025 bis 2027 dauern. Der Kostenumfang des Gesamtprojektes wird laut Autobahn GmbH derzeit auf rund 35 Mio. Euro geschätzt.

Anders als von der Autobahn GmbH dargestellt, wird ein Neubau nicht benötigt, um die Kapazität für das vorhandene Verkehrsaufkommen zur Verfügung zu stellen. Derzeit läuft der Verkehr ohne regelmäßige Staus über die alte Überfliegerbrücke auf die A391. Da der aktuelle Zubringerverkehr auf die A391 bei einspuriger Streckenführung problemlos bewältigt wird, sind auch bei etwas langsamerer Fahrweise und reduziertem Verkehr am zukünftigen vierten „Ohr“ keine Staus zu erwarten. Das tägliche KfZ-Aufkommen sowie die Anzahl der Fahrzeuge in Stoßzeiten werden am Autobahnkreuz BS-Süd zum Teil übertroffen und können dort ohne Probleme von einem klassischen Kleeblattkreuz bewältigt werden.

Neben den gesparten Geldern des Bundes, die besser für die Unterstützung der Kommunen in anderen Bereichen aufgewendet werden können, ergeben sich weitere direkte Vorteile für die Stadt. So kann die durch den Abriss der bestehenden Brücke freiwerdende Fläche sinnvoll genutzt werden, die Belastung der Umwelt und der Anwohner durch Abgase und Lärm wird verringert, und eine deutlich geringere Bauzeit minimiert Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer.

Da die Stadt bis 2030 im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs intendiert, sollten sich Baumaßnahmen daran orientieren. Pläne, die vor der Zeit der Beschlussfassung des IKSK gefasst wurden, müssen entsprechend angepasst werden. Bei Planungen des Bundes ist es Aufgabe der Stadt, dafür Sorge zu tragen, dass sie die Umsetzung des IKSK 2.0 nicht erschweren.

Verantwortlich für den Neubau sind das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die Autobahn GmbH. Dennoch können die Kommunen ihre Vorstellungen bei einer Autobahnführung im Stadtbereich beim Ministerium einbringen und einfordern. Dieses geschieht momentan in Frankfurt/Main, wo die Stadt eine Verbreiterung der A5 im Stadtgebiet verhindern will*.

Wegen Kürzungen im Bundeshaushalt muss die Autobahn GmbH voraussichtlich 100 Baumaßnahmen auf unbestimmte Zeit verschieben. Schätzungen zufolge lassen sich in Braunschweig durch die dauerhafte Vervollständigung des 'Kleeblatts' 20 Mio. Euro gegenüber dem Neubau der Überfliegerbrücke einsparen. Eine Umsetzung der Forderung der Stadt Braunschweig liegt daher im beiderseitigen Interesse.

* https://www.journal-frankfurt.de/journal_news/Politik-10/Autobahn-A5-Frankfurt-lehnt-zehnspurige-Autobahn-ab-42466.html

Anlagen:

keine