

*Betreff:***Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

13.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Sitzungstermin

19.11.2020

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

24.11.2020

Ö

Beschluss:

„Dem vorgeschlagenen weiteren Vorgehen zur Stadtstraße Nord wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Stadtstraße Nord um eine Straße mit überbezirklicher Bedeutung, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Planung und den Bau der Stadtstraße Nord zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg hat der Planungs- und Umweltausschuss am 02.03.2016 (DS 16-01425) beschlossen. Dieser Beschluss ist unverändert gültig. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der BUND hat gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 07.06.2017 geklagt. Das Verwaltungsgericht Braunschweig hat den Planfeststellungsbeschluss zur Stadtstraße Nord am 07.08.2019, u. a. aufgrund von Dokumentationsfehlern bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde daraufhin aufgehoben (DS 20-13171).

Die Planrechtfertigung und die Variantenauswahl wurden durch das Gericht nicht kritisiert. Das Gericht hat in seinem Urteil festgehalten, dass die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist und dass nachvollziehbar und in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die verkehrliche Notwendigkeit der Stadtstraße dargelegt wurde. Gegenstand der jetzt vorliegenden Vorlage ist die Klärung der weiteren Vorgehensweise zur Stadtstraße Nord.

Aktualisierte Verkehrsuntersuchung (VU)

Um zu klären, wie im weiteren Prozess zu verfahren ist, wurde eine aktualisierte VU mit einem neuen Prognosehorizont 2030 beauftragt.

Darin wurden vier Varianten der Erschließung betrachtet.

1. Variante 1 betrachtet die durchgehende Stadtstraße Nord, wie sie Gegenstand der Planfeststellung war.
2. Variante 2 betrachtet lediglich eine „halbe“ Stadtstraße Nord und zwar den Abschnitt zwischen Mittelweg und Bienroder Weg.
3. Variante 3 greift die Variante 2 auf, allerdings mit der Einschränkung, dass die Stadtstraße im Bereich Nordanger ausschließlich für den Radverkehr und den Busverkehr (Busschleuse) durchfahrbar bleibt, der restliche Kfz-Verkehr aber nach Westen oder Osten abfließen muss.
4. Variante 4 greift den Vorschlag des BUND auf, den westlichen Abschnitt der Stadtstraße Nord statt über den Sackweg über den Weinbergweg zu führen.

Die Varianten sind als Anlage 1 beigefügt.

Im Prognosefall 2030 sind zwei Effekte berücksichtigt. Zum einen sind die gesamten geplanten hochbaulichen Aktivitäten im nördlichen Ringgebiet in die Untersuchung eingeflossen, sodass es bei rd. 2.400 neuen Wohneinheiten im erweiterten Umfeld und damit knapp 5.000 Neubewohnern signifikant mehr Verkehrserzeuger in diesem Gebiet gibt. Zum anderen ist der weiter steigende Anteil des Radverkehrs berücksichtigt, obgleich der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin den Hauptanteil bei den Wegen behält. Je nach Variante und Trassierung ergeben sich attraktive oder eben weniger attraktive Wegeführung gegenüber den bisher genutzten Strecken für den MIV. Somit werden sich auch bisherige Verkehre räumlich mehr oder weniger stark verlagern.

Variantenvergleich

In Variante 1 (durchgehende Stadtstraße Nord) zeigt sich als positiver Effekt eine klare Verlagerung der motorisierten Verkehre zwischen der Autobahnanschlussstelle an der Hamburger Straße und dem Bienroder Wege, und zwar weg von Ludwigstraße und insbesondere Siegfriedstraße hin zur neuen Stadtstraße Nord. Letzteres ist insbesondere auch positiv für die dort straßenbündig fahrende Stadtbahn. Auf dem Mittelweg südlich der Stadtstraße Nord gibt es nur einen geringen Zuwachs an Verkehr, noch weiter südlich hin zum Rebenring sogar einen leichten Rückgang. Dies ist positiv für den Radverkehr, der dort auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt wird. Durch geringfügige Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring erhalten bzw. verbessert sich leicht.

In Variante 2 („halbe“ Stadtstraße Nord) ergeben sich keine relevanten Entlastungen vorhandener Straßen. Dies zeigt sich vorrangig auf der Siegfriedstraße, deren Belastung in etwa gleich bleibt. Demgegenüber ergibt sich eine deutliche Verkehrszunahme auf der Ludwigstraße, die zu einer „kleinen“ Stadtstraße Nord - in Richtung Hamburger Straße - wird. Die Verkehrsbelastung steigt dort auf ca. 4.000 Kfz/d (vergleichbar der Nordstraße heute). Ebenfalls steigt die Verkehrsbelastung auf dem Mittelweg deutlich zwischen Stadtstraße Nord und Ludwigstraße, was für den Radverkehr nachteilig ist. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring auch in dieser Variante erhalten bzw. verbessert sich leicht.

Die Variante 3 entspricht in etwa der heutigen Situation („halbe“ Stadtstraße Nord, ohne Durchfahrungsmöglichkeit für den MIV). Die Stadtstraße Nord im Bereich der heutigen Mitgaustraße würde dann nur noch die Verkehre der neuen Nordstadt westlich des Nordangers aufnehmen. Die Verkehre östlich des Nordangers fließen in dieser Variante über den Bien Röder Weg/Bülten weg ab. Entlastungseffekte im weiteren Straßennetz treten nicht auf, die Ludwigstraße wird wiederum deutlich, aber nicht mehr so stark wie in Variante 2 belastet. Ansonsten verteilen sich die Mehrbelastungen diffus im umgebenden Straßennetz. Relevanten Mehrverkehr (+ 11 %) erhält der Rebenring, der damit wie bislang die Hauptlast des Ost-West-Verkehrs trägt. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring aber auch in dieser Variante erhalten bzw. verbessert sich leicht.

Die Variante 4 bündelt ähnlich der Variante 1 die Verkehre aus den umliegenden Straßen und reduziert dort die Verkehrsmengen. Die Variante macht dies aber nicht in der Konsequenz, wie es die Variante 1 tut, da durch die Z-Führung im Bereich Mittelweg Zeit- und Wegevorteile in geringem Maße verloren gehen. Diese nicht aufgenommenen Verkehre verteilen sich auf das restliche Straßennetz diffus. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring in dieser Variante auch erhalten bzw. verbessert sich leicht. Der neue Z-Knoten am Mittelweg ist aufgrund der Geometrie gutachterlich schwierig zu bewerten, eine abschließende Aussage zur Leistungsfähigkeit des Z-Knotens kann daher nur mit einer aufwändigen Simulation erfolgen. Der ökologische Vorteil der Variante Weinbergweg wird sich relativieren, wenn dabei parallel der Sackweg für die Erschließung der beiden geplanten Baugebiete ausgebaut wird.

Zwischenfazit

Im Ergebnis stellt die VU fest, dass keine Variante ausgeschlossen ist, sofern wesentliche Mehrbelastungen auf dem Mittelweg, der Hamburger Straße, dem Nördlichen Ring, der Ludwigstraße und z. T. auch am Bienroder Weg bei den Varianten 2 und 3 akzeptiert werden (unter der Annahme, dass die Leistungsfähigkeit der Variante 4 über eine Simulation nachweisbar ist). Die VU favorisiert klar die Variante 1 mit der durchgehenden Stadtstraße Nord, weil diese in der Gesamtschau bei allen verkehrlichen Aspekten, namentlich die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring, die Effekte auf den Radverkehr, die Effekte auf den ÖPNV sowie die Entlastungseffekte von bestehenden Straßenräumen wesentliche Vorteile sieht.

Gleichwohl muss aus verkehrsplanerischer Sicht auch festgestellt werden, dass eine „halbe“ Stadtstraße (Variante 2) und sogar eine „halbe“ Stadtstraße ohne Durchfahrungsmöglichkeit für den MIV (Variante 3) das Umfeld durch Mehrverkehr belastet, aber die verkehrlichen Bedürfnisse der Neuen Nordstadt mit Einschränkungen abdeckt.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, der verkehrlichen Bewertung des Gutachtens zu folgen und die durchgehende Variante der Stadtstraße Nord weiterzuverfolgen.

Positiver Nebeneffekt dabei ist, dass grundsätzlich nur eine durchgehende Stadtstraße förderfähig ist. Der bisherige Förderbescheid wies eine Fördersumme von 2.604.000 € auf. Die Einstufung der durchgehenden Stadtstraße Nord als Kreisstraße hat außerdem für die beitragspflichtigen Anwohner den Vorteil, dass sie sich bis zu einer Breite von 6,50 m nicht an den Kosten der Fahrbahn beteiligen müssen.

Der Ausbau der Stadtstraße Nord sollte aber stufenweise erfolgen und sich an der städtebaulichen Entwicklung der neuen Nordstadt orientieren. Aufgrund der fortgeschrittenen hochbaulichen Entwicklung in den Baugebieten HA 135 „Taubenstraße“ und HA 136 „Nordanger“ sollte der Abschnitt zwischen Mittelweg und Nordanger jetzt umgehend realisiert werden (Bau in 2021). Dieser Abschnitt ist Teil des B-Planes HA 135 und durch diesen planungsrechtlich abgesichert. Als Zwischenzustand müssen für diesen Bauabschnitt östlich des Nordangers ein provisorischer Wendehammer und ein Regenrückhaltebecken hergestellt werden. Das Durchfahrtsverbot des MIV in die Wodanstraße bliebe bestehen. Vor Realisierung des Ausbaues müssen Gespräche mit dem Fördermittelgeber über eine Förderunschädlichkeit eines abschnittweisen Baues der Stadtstraße Nord geführt werden.

Ja nach der weiteren städtebaulichen Entwicklung können dann die Abschnitte Nordanger bis Bienroder Weg (Ausbau der Wodanstraße) und Mittelweg bis Hamburger Straße weiterverfolgt werden. Für diese Bauabschnitte ist das Planungsrecht vor der Realisierung in geeigneter Weise neu zu schaffen.

Als nächsten Schritt ist es aufgrund der bereits mittelfristig absehbaren hochbaulichen Entwicklung des B-Planes HA 137 östlich des Nordangers sinnvoll, die Stadtstraße Nord dort auszubauen und sie damit zwischen Mittelweg und Bienroder Weg durchgehend zu realisieren. Der langfristige Lückenschluss der Stadtstraße Nord vom Mittelweg bis zur Hamburger Straße ist unmittelbar mit der städtebaulichen Entwicklung in den beiden

geplanten Bereichen Ludwigstraße und Weinbergweg Süd verbunden. Diese beiden Entwicklungsbereiche werden maßgeblich die Stadtstraße Nord in diesem Abschnitt prägen, insofern sollte sich die Trasse daraus entwickeln. Außerdem werden die Varianten dann auch ökologisch neu bewertet.

In einem ersten Realisierungsschritt ist beabsichtigt, zeitnah eine Entscheidungsvorlage über den Bau der Mitgaustraße zwischen dem Mittelweg und dem Nordanger vorzulegen.

Leuer

Anlage/n:

Untersuchte Varianten der Stadtstraße Nord

