

Ortsrat Hehlingen	z. Kts.
Ortsrat Stadtmitte	26.02.2015
Ortsrat Neuhaus/Reislingen	26.02.2015
Ortsrat Barnstorf/Nordsteimke	z. Kts.
Planungs- und Bauausschuss	26.02.2015
Ausschuss für Finanzen und Controlling	05.03.2015
Verwaltungsausschuss	10.03.2015
Rat der Stadt Wolfsburg	11.03.2015

## **Vorlage V 1465/2015/1**

**öffentlich**

### **Verkehrsentwicklung südöstliches Stadtgebiet - Planungsbeschluss -**

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Aufbauend auf der Kenntnisgabe 0550/2014 und in Verbindung mit dem interfraktionellen Antrag 0058/14 wird die Verwaltung beauftragt, im Zuge der Wohnbauentwicklung im Bereich des südöstlichen Stadtgebietes das vorliegende Verkehrskonzept mit Stärkung der Achse Dieselstraße/L290 sowie unter Einbeziehung der Knotenpunkte auf dem Berliner Ring detailliert auszuplanen. Die hierfür erforderlichen Studien und Planungen, sowie dazugehörige Bestandsuntersuchungen sind durchzuführen.
3. **Die Planung der L322/Nordsteimker Straße im Bereich Steimker Berg ist unter Einbeziehung aller Einmündungen einschließlich des Knotenpunktes Nordsteimker Str./Berliner Ring durchzuführen. Der Ausbau soll möglichst vor Baubeginn des Baugebietes Steimker Gärten erfolgen. Hierfür entstehen zusätzliche Planungskosten in Höhe von 200.000 €.**
4. **Zur Bewältigung der Verkehrsbelastung bei der Erschließung des Baugebietes „Steimker Gärten“ wird geprüft, ob und wie die geplante Nordspange provisorisch errichtet und bis zur Fertigstellung des Baugebietes direkt in das Baugebiet „Steimker Gärten“ weitergeführt werden sollte.**
5. Die für die Planung erforderlichen Mittel in Höhe von 2.200.000 Euro sind dem TOP-PSP-Element 9-07-01-01-01-029-001-Verkehrsinfrastruktur WOB-Südost wie folgt zu entnehmen:

	Haushaltsmittel	Verpflichtungsermächtigung
2015	1.000.000 Euro	1.000.000 Euro
<b>2016</b>	<b>1.200.000 Euro</b>	

**Die für 2016 zusätzlich benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 € (s .Ziffer 3) sind zusätzlich zu veranschlagen.**

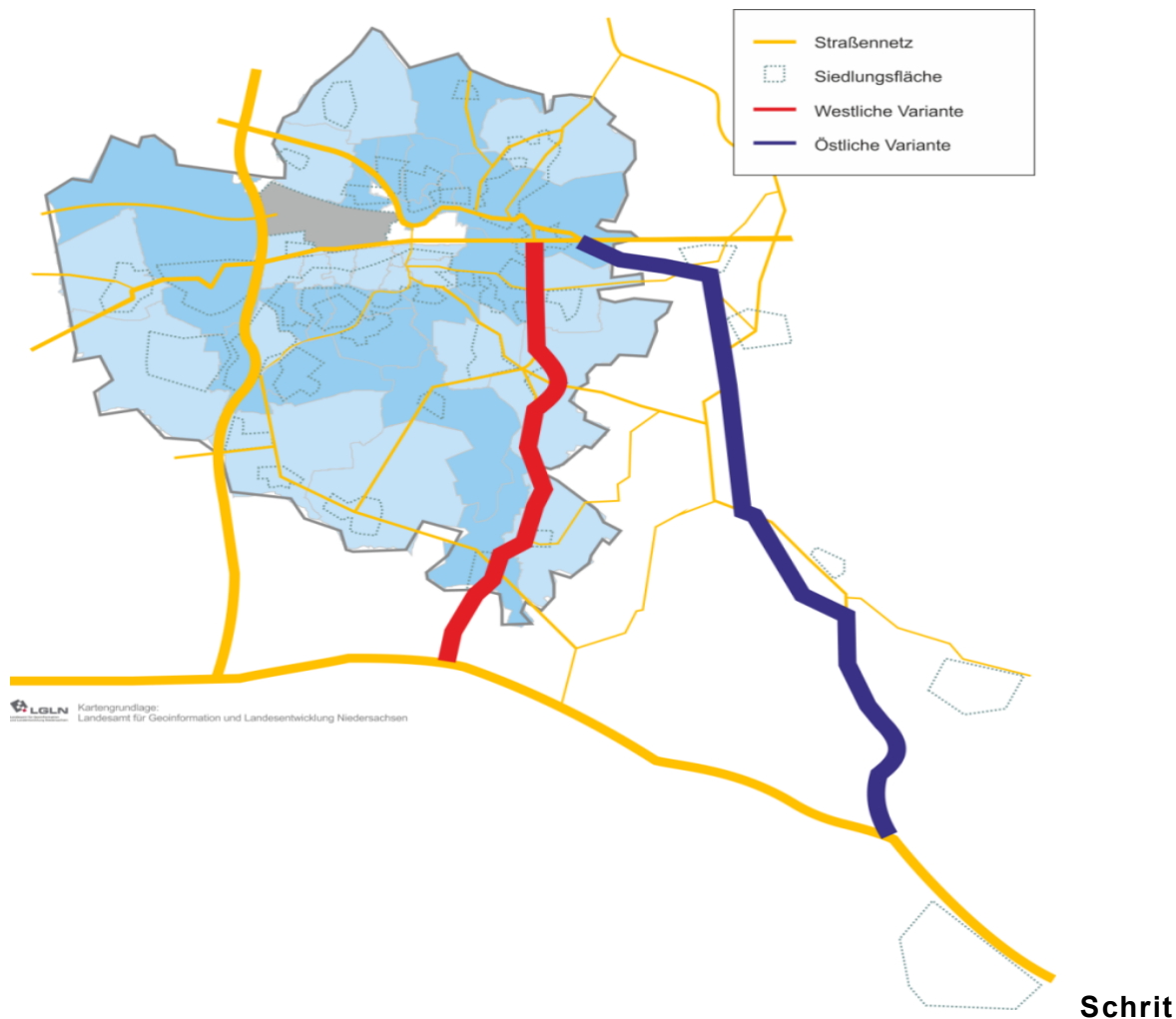
### **Begründung:**

Die verkehrliche Situation in der Stadt Wolfsburg ist geprägt von einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen. Ausschlaggebend ist die anhaltend positive Entwicklung der Stadt als Wirtschaftsstandort, verbunden mit einer wachsenden Zahl an Arbeitsplätzen, einem extremen Pendleranstieg und einer Bevölkerungszunahme. Durch diese Verkehrszunahme sind die südöstlichen Stadt- und Ortsteile ebenfalls stark betroffen, da sie an leistungsfähigen Landesstraßen liegen, die die Stadt mit dem Landkreis Helmstedt verbinden.

Im Zuge der geplanten Baugebietsentwicklungen im Bereich Wolfsburg Südost war die Verwaltung gefordert, ein Gesamtverkehrskonzept zu entwickeln, das sowohl die Pendlerverkehre als auch die Erschließung der Wohnbauflächen zukunftsfähig und stadtverträglich abwickeln kann. Hierzu gehört nicht nur die Ertüchtigung und Optimierung der Straßeninfrastruktur, sondern auch die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs.

#### **Schritt 1: Verkehrsentlastung durch Osttangente**

Im ersten Schritt zu diesem Konzept wurde die Wirkung einer möglichen Osttangente geprüft, die den regionalen und überregionalen Verkehr aufnehmen und an der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung vorbei zielgerichtet in die Innenstadt führen sollte. Mit dem Verkehrsmodell wurden mehrere Lagevarianten untersucht, die jeweils eigenständige Führungen mit planfreien Anschlüssen und Ortsumgehungen vorsahen, um die Osttangente so attraktiv wie möglich zu machen. Die Untersuchung ergab, dass die Entlastungswirkung einer solchen Osttangente abnimmt, je weiter die Führung sich vom Stadtgebiet entfernt. **Keine** der Führungen erreicht ein **ausreichendes Potenzial um überregionalen und regionalen Verkehr in ausreichendem Maße anzuziehen**, eine wirkliche Entlastungswirkung für die Ortsteile im Bereich Wolfsburg Südost kann nicht erreicht werden. Im Ergebnis hat sich jedoch gezeigt, dass eine **stadtnahe Führung** entlang der L290 zumindest das **Potenzial** aufweist, den **lokalen Verkehr im südöstlichen Stadtgebiet aufzunehmen** und gebündelt in die Innenstadt zu führen.



## t 2: Verkehrsuntersuchung Wolfsburg Südost

Parallel zur Untersuchung einer Osttangente wurde in einer weiteren Verkehrsuntersuchung der gesamte Bereich Wolfsburg Südost analysiert. Sämtliche maßgebenden Knotenpunkte wurden hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit für den Bestand als auch für die Prognose untersucht und bewertet. Für jeden dieser Knotenpunkte und sämtliche Streckenabschnitte wurde der Ausbaubedarf ermittelt, der erforderlich wäre, um bei der geplanten Stadtentwicklung zukünftig an allen Knotenpunkten eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erreichen. Die erforderlichen Eingriffe reichen von Optimierungen an Signalanlagen bis zum Ausbau von Knotenpunkten und der Ergänzung von Fahrspuren an Knotenpunkten und entlang von Streckenabschnitten. Die technische Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist zu untersuchen.

## Schritt 3: Überprüfung der Auswirkungen und Ableitung eines Verkehrskonzeptes

Die in der Verkehrsuntersuchung Wolfsburg Südost entwickelten Ansätze zur Optimierung der Straßeninfrastruktur hätten Auswirkungen auf das Verkehrsgefüge im gesamten Straßennetz der Stadt. Weil das Netz insgesamt zu den Spitzenzeiten überlastet ist, zieht jede Optimierung Verkehre aus anderen Bereichen an. Deshalb war es wichtig, die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen in Szenarien mit dem Verkehrsmodell zu überprüfen. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die gleichzeitige **Verbesserung der Leistungsfähigkeit an allen Knotenpunkten keine zielgerichtete Lösung** darstellt, weil dies zu Verlagerungseffekten führt und somit noch zusätzlichen Verkehr anzieht. Strecken wie die Nordsteimker Straße, die Reislinger Straße und der Berliner Ring würden noch stärker belastet und die Situation insgesamt somit nicht verbessert. Ziel soll es sein, auf der Reislinger und der Nordsteimker Straße Durchgangsverkehr zu vermeiden. Der **Ausbau der Infrastruktur muss also zielgerichtet erfolgen**, um die gewünschten Effekte zu erzielen:

Entlastung sensibler Bereich vom Durchgangsverkehr und zielgerichtete Führung des lokalen Kfz-Verkehrs in die Innenstadt. Das Konzept zur Osttangente wurde somit wieder aufgegriffen. Mit der Stärkung der L290 und im weiteren Verlauf der Dieselstraße können die gewünschten Effekte erzielt werden.

Die Untersuchung zum Ausbau der Infrastruktur hat aber auch gezeigt, dass es unbedingt erforderlich ist, den Umweltverbund zu fördern und seitens Verwaltung und Politik auf das Mobilitätsverhalten einzuwirken und adäquate Angebote zu schaffen.

Parallel zur Stärkung der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr wurde deshalb unter dem Arbeitstitel „**Alternative Grüne Route**“ ein Konzept mit dem Ziel erarbeitet, Routen zu entwickeln, auf denen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot und eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur angeboten werden. Sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr sollen möglichst unabhängig vom überlasteten Straßennetz schnell, komfortabel und möglichst störungsfrei die Wohngebiete im Südosten mit der Innenstadt bzw. dem VW-Werk verbinden und damit eine echte Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw darstellen.

Das Verkehrskonzept sieht also einen **zweiseitigen Lösungsansatz** vor:

1. den Kfz-Verkehr auf der L290/Dieselstraße bündeln und zielgerichtet in die Innenstadt führen
2. ÖPNV und Radverkehr durch eine „Alternative Grüne Route“ fördern.

### **Nächste Schritte: Planerische Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes**

Die für die Stärkung der Achse L290/Dieselstraße erforderlichen Maßnahmen an der Infrastruktur sollen nun erstmals auf die Örtlichkeiten übertragen und entwurfstechnisch abgebildet werden. Aufgrund der direkten räumlichen Nähe zu Siedlungs- und Schutzgebieten ist bereits jetzt erkennbar, dass für Teilbereiche neue Lösungen für Knotenpunkte und Streckenführungen entwickelt werden müssen. Für die L 290 bedarf es der Untersuchung von Trassierungsvarianten. Auch begleitende Untersuchungen z. B. zu Umwelt-, Baugrund- und Lärmschutzaspekten sind anzustellen. Für die geplanten neuen Baugebiete sind in diesem Zusammenhang zudem verkehrsgerechte Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz zu entwickeln. Sämtliche hier entwickelten Varianten werden sowohl mit der Politik als auch mit der Öffentlichkeit zu diskutieren sein.

Darauf aufbauend soll dann die Objektplanung der Verkehrsanlagen bis zur Entwurfsplanung, Leistungsphase 3 der HOAI erfolgen. Basierend auf diesen Planungen können dann die Entscheidungen zu möglichen Varianten und Umsetzungsszenarien getroffen und erforderliche Planverfahren zur Schaffung des Baurechts initiiert werden.

Parallel dazu soll die Weiterführung der Alternativen Grünen Route bis in die Innenstadt bzw. zum VW-Werk untersucht werden. Die Voruntersuchung für den Außenbereich wird zeitnah abgeschlossen, so dass hier die Objektplanung der Routen sowohl für den ÖPNV als auch für den Radverkehr bis zur Vorplanung, Leistungsphase 2 der HOAI erfolgen kann.

Für beide Planungsansätze werden Mittel in Höhe von rd. 2.000.000 Euro benötigt. Da die geschätzten Honorarvolumen für die verschiedenen Planungsansätze (Kfz-Verkehr bündeln, ÖPNV-Angebot ausbauen und Radverkehrsanlagen verbessern) somit den VOF-Grenzwert von aktuell 207.000 Euro bei weitem überschreiten werden, müssen die Aufträge für die Ingenieurleistungen jeweils europaweit ausgeschrieben werden. Die Aufträge werden dann nach einem mehrstufigen Verhandlungsverfahren an die geeignetsten Bieter vergeben. Für die Durchführung der VOF-Verfahren ist jeweils ein fachlich und juristisch erfahrener Verfahrensbetreuer zu beauftragen.

Eine detaillierte Kostenzuordnung zu den einzelnen Planungsleistungen wurde nicht vorgenommen, um eine flexible Zuordnung und Priorisierung vornehmen zu können.

**Auf politischen Wunsch aus der gemeinsamen Ortsratssitzung vom 12.02.2015 soll eine zusätzliche Planung zur Optimierung der Verkehrsabläufe auf der L322 für alle Einmündungen des Abschnitts Steimker Berg einschließlich des Knotenpunktes Nordsteimker Str./Berliner Ring durchgeführt werden. Hierfür sind zunächst zusätzliche Verkehrsberechnungen und im Weiteren Objektplanungen vorzunehmen. Auf gemeinsamen Wunsch der Ortsräte soll der Baubeginn im Baugebiet „Steimker Gärten“ erst nach der Umsetzung der geplanten Maßnahmen entlang der Nordsteimker Straße im Bereich Steimker Berg erfolgen.**

**Zudem soll auf Wunsch der Politik geprüft werden, ob und wie eine Führung des Baustellenverkehrs auf einer provisorischen Baustraße im angedachten Verlauf der Nordspange mit einer Verlängerung in das Baugebiet „Steimker Gärten“ realisiert werden kann.**

**In diesem Zusammenhang sind zusätzlich die baurechtlichen Voraussetzungen (z.B. über eine Planfeststellung) für die jeweiligen Realisierungen zu schaffen.**

Oberbürgermeister

Anlagen  
Verkehrskonzept und zweiseitiger Lösungsansatz