



Vorlage
V 2017/0292
öffentlich

**Streckenführung Alternative Grüne Route
von der Reislinger Straße bis zum Hauptbahnhof
und Optimierung Sankt-Annen-Knoten
- Planungsbeschluss -**

Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
07.06.2017	Ortsrat Barnstorf/Nordsteimke	Kenntnisnahme
07.06.2017	Ortsrat Hehlingen	Kenntnisnahme
07.06.2017	Ortsrat Neuhaus/Reislingen	Kenntnisnahme
07.06.2017	Ortsrat Stadtmitte	Vorberatung
08.06.2017	Planungs- und Bauausschuss	Vorberatung
15.06.2017	Ausschuss für Finanzen, Controlling und Haushaltskonsolidierung	Vorberatung
20.06.2017	Verwaltungsausschuss	Vorberatung
21.06.2017	Rat der Stadt Wolfsburg	Entscheidung

Beschlussvorschlag

1. Der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvariante der Streckenführung der Alternativen Grünen Route (Variante Rothenfelder Straße, Anlage 2) von der Reislinger Straße bis zum Hauptbahnhof wird für die weitere Bearbeitung zugestimmt.
2. Die Objektplanung bis zur Leistungsphase 2 HOAI für eine Schnellbustrasse auf Basis dieser Variante wird zunächst für die Rothenfelder Straße vom Berliner Ring bis zur Porschestraße zu Gesamtkosten in Höhe von 240.000 € weitergeführt.
3. Die investiven Planungskosten in Höhe von 240.000 € sind auf der neuen Maßnahme „Alternative Grüne Route, Reislinger Straße bis Hauptbahnhof“ zusätzlich bereitzustellen. Die Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.
4. Eine erforderliche Verpflichtungsermächtigung 2017 zu Lasten 2018 i.H.v. 180.000 € ist auf der neuen Maßnahme „Alternative Grüne Route, Reislinger Straße bis Hauptbahnhof“ zusätzlich bereitzustellen. Die Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt zur Realisierung des Verkehrskonzeptes Wolfsburg-Südost mögliche Ausbauvarianten für den Knotenpunkt Berliner Ring/Dieselstraße/Heßlinger Straße/Berliner Brücke (Sankt-Annen-Knoten) zu prüfen. Die hierfür erforderlichen Studien und Planungen sowie dazugehörige Bestandsuntersuchungen sind zu Gesamtkosten in Höhe von 120.000 € durchzuführen.

6. Die investiven Planungskosten in Höhe von 120.000 € sind auf der neuen Maßnahme „Sankt-Annem-Knoten; Planungskosten“ zusätzlich bereitzustellen. Die Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.
7. Eine erforderliche Verpflichtungsermächtigung 2017 zu Lasten 2018 i.H.v. 40.000 € ist auf der Maßnahme „Sankt-Annem-Knoten; Planungskosten“ zusätzlich bereitzustellen. Die Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.

Begründung

Im Zuge der geplanten Wohnbauentwicklung im Bereich Wolfsburg Südost wurde die Verwaltung mit der Vorlage V1465/2015/1 beauftragt, ein Verkehrskonzept für das südöstliche Stadtgebiet auszuarbeiten und zu konkretisieren. Hiernach soll der Verkehrsfluss auf der Achse Dieselstraße-L290 verbessert werden. Für den ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr waren Konzepte zu entwickeln, die für die Alltagsmobilität eine attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Kfz darstellen. Die aktuellen Planungsstände des Verkehrskonzeptes wurden in mehreren Informationsveranstaltungen sowohl der Politik als auch den betroffenen Bürgern vermittelt. Ausgehend von dem Gesamtkonzept stehen jetzt unterschiedliche Beschlussfassungen für die verkehrliche Entwicklung im Bereich Wolfsburg Südost an.

Mit dieser Vorlage zur Streckenführung der AGR von der Reislinger Straße bis zum Hauptbahnhof und der bereits beschlossenen Vorlage V1719/2015 zur Linienführung der AGR im Außenbereich, sowie der Vorlage V2017/0272 zum vorläufigen südlichen Endpunkt der AGR im Bereich Hehlingen wird nun das Gesamtkonzept zur Alternativen Grünen Route abgerundet und die Planung des Anfangspunktes Sankt-Annem-Knoten der Achse Dieselstraße-L290 für den Kfz-Verkehr kann konkretisiert werden.

Parallel dazu werden für den Kfz-Verkehr mit der Vorlage V2017/0274 die Stärkung der Achse Dieselstraße-L290 bestätigt und die Planungen zur künftigen Führung der L290 im Sinne einer hierfür verträglichen Lösung optimiert.

Unter dem Arbeitstitel „Alternative Grüne Route“ (AGR) wurde ein Konzept für den ÖPNV mit dem Ziel erarbeitet, Routen zu entwickeln, auf denen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot umgesetzt werden kann. Sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr sollen möglichst unabhängig vom ausgelasteten 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. Im Rahmen der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass die Führung des Radverkehrs auf einer gemeinsamen Route mit dem ÖV nur in kurzen Teilbereichen sinnvoll und eine gemeinsame Nutzung der Trasse nur bedingt möglich ist. Aus diesem Grund wurde zunächst die Führung des ÖPNV auf der AGR festgelegt. Das Verkehrssystem für das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich noch offen. Hierbei wird der Schnellbus als Planungsgrundlage gewählt und die Machbarkeit der Stadtbahn berücksichtigt. In einer gesonderten Untersuchung wird derzeit als Entscheidungsgrundlage für den Systementscheid der Vergleich zwischen einem schnellen Bussystem und einer Stadtbahn durchgeführt.

In der ersten Stufe der Variantenuntersuchung für die AGR ist die Streckenführung für den Bereich Nordsteimke bis zu Reislinger Straße untersucht worden. Ziel dieser Untersuchung war es, neben einer geplanten P&R-Anlage im Umfeld von Hehlingen auch die neuen Wohnbaugebiete an die schnelle Route und somit an die Innenstadt und das VW-Werk anzubinden. Die Trassenfestlegung für diesen Bereich ist im Ratsbeschluss vom 07.10.2015 getroffen worden (Vorlage V1719/2015).

In der zweiten Stufe der Variantenuntersuchung ist die Fortführung der AGR von der

Reislinger Straße bis zum Hauptbahnhof/Mobilitätszentrum untersucht worden. In der Untersuchung sind vier mögliche Trassenführungen mit diversen Untervarianten stufenweise betrachtet worden (s. Anlage 1). Dabei ist jeweils die am besten geeignete Untervariante in die weitere Bewertungsstufe eingegangen. Es hat sich herausgestellt, dass die Führung der AGR über die Daimlerstraße vom Lerchenweg bis zum Hauptbahnhof keine Führung auf einer gesonderten Trasse ermöglicht. Aus diesem Grund lässt sich für diese Führung kein Vorteil gegenüber der Nutzung des eigenen Pkws darstellen. Somit kann die Variante Daimlerstraße nicht empfohlen werden.

Es verblieben drei mögliche Linienverläufe, die eine weitestgehend unabhängige Führung des ÖPNV-Systems vom Individualverkehr ermöglichen und damit eine echte Alternative zur Pkw-Nutzung darstellen. Die Vorzugsvariante ist stark abhängig von den städtebaulichen Rahmenbedingungen.

Die Variante Dieselstraße verläuft über den Lerchenweg und die Dieselstraße zum Hauptbahnhof. Im Bereich der Dieselstraße steht diese Trassenführung im Widerspruch zum Verkehrskonzept WOB-Südost, welches die Dieselstraße als vorrangige Führung für den Kfz-Verkehr vorsieht. Aus diesen Gründen wird auch die Variante Dieselstraße nicht zur Umsetzung empfohlen.

Die Variante Berliner Ring verläuft über die Reislinger Straße, den Berliner Ring und die Heßlinger Straße zum Hauptbahnhof. Auch diese Variante steht am St. Annen-Knoten im Widerspruch zum Verkehrskonzept WOB-Südost, da eine ÖPNV-Priorisierung an diesem Knotenpunkt den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs aus und in die Dieselstraße beeinträchtigen würde. Zudem steht diese im Konflikt mit den städtebaulichen Entwicklungen entlang des Berliner Ringes, die eine Erhöhung der Verkehrsbelastungen nach sich ziehen werden. Eine gesonderte Spur für den ÖPNV und eine ÖPNV-Priorisierung reduzieren die Möglichkeiten diesen Verkehr abzuwickeln. Um sich in diesem Bereich die Möglichkeiten für eine städtebauliche Entwicklung offen zu halten, ist aus den o.a. Gründen diese Variante zur Führung des ÖPNV nicht empfohlen.

Analog zur Variante Berliner Ring verläuft die Variante Rothenfelder Straße über die Reislinger Straße bis zum Berliner Ring. Vom Berliner Ring verläuft diese Variante über die Rothenfelder Straße und die Porschestraße zum Hauptbahnhof. Obwohl es bei dieser Variante im Bereich der Rothenfelder Straße zu einer Reduzierung der Stellplätze und im westlichen Bereich zu einer Durchfahrtsbeschränkung für den Kfz-Verkehr kommen wird, wird diese Variante zur Umsetzung empfohlen, da sie durch die Anlage einer Haltestelle im zentralen Innenstadtbereich eine zusätzliche Anbindung des Stadtzentrums ermöglicht.

Für diese letztgenannte Variante „Rothenfelder Straße“ soll für den sensiblen Abschnitt der Rothenfelder Straße, in dem es zu stärkeren Eingriffen in die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer kommen wird, die Objektplanung in Varianten weiter aufbereitet werden. Damit können alle Abwägungskriterien überprüfbar dargelegt und somit eine bessere Entscheidungsgrundlage an die Hand gegeben werden, um über die Linienführung der AGR im gesamten Verlauf entscheiden zu können. Im Anschluss daran ist eine abschließende Beschlussfassung zu den weiteren Planungsschritten vorgesehen. Zur Vergabe eines solchen Planungsauftrages ist im Vorfeld ein VGV-Verfahren mit europaweiter Ausschreibung der Planungsleistungen durchzuführen.

Zur Umsetzung des Konzeptes für den Kfz-Verkehr, den Verkehrsfluss auf der Achse Dieselstraße-L290 zu verbessern, muss die Dieselstraße durchgängig vom Sankt-Annen-Knoten bis zur L290 auf vier Hauptfahrstreifen ausgebaut werden. Die Knotenpunkte im Verlauf der Dieselstraße sind entsprechend anzupassen.

Eine bedeutende Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Sankt-Annen-Knoten. Hier treffen die Hauptströme von der Dieselstraße und dem Berliner Ring aufeinander. Entsprechend hoch sind die Verkehrsbelastungen an diesem Knotenpunkt, dessen Leistungsfähigkeit bereits heute in den Spitzenstunden fast ausgeschöpft ist. Zur Umsetzung

des Verkehrskonzeptes sollen nun die Möglichkeiten zum Ausbau des Knotenpunktes ermittelt und geprüft werden. Wesentliche Randbedingungen für einen Ausbau sind die städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des Berliner Ring und die Streckenführung der AGR bis zum Hauptbahnhof. Da für eine der untersuchten Varianten der AGR nun der Vorrang eingeräumt und eine detaillierte Planung vorgenommen wird, kann auch mit den konkreten Planungen zum Sankt-Annen-Knoten begonnen werden.

<i>Organisationseinheit:</i> Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination	<i>Datum</i> 03.05.2017
<i>Bearbeitung:</i> Frau Thumann, 28-21 50 , Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination	

Klaus Mohrs

Anlage/n

- 1 Varianten AGR Innenstadt und Vorzugsvariante
- 2 Knotenpunkt Berliner Ring/Dieselstraße/Heßlinger Straße (Sankt-Annen-Knoten)
- 3 Mittelbereitstellung "Alternative Grüne Route, Reislinger Straße bis Hauptbahnhof"
- 4 Mittelbereitstellung "Sankt-Annen-Knoten; Planungskosten"