

### **Bürgerfrage von Silke Arning**

(Ratssitzung 18. September 2012)

„Ich habe heute Abend eine Anfrage, die befasst sich mit der Verkehrssituation nach Sperrung der Grasseler Straße. In der Bezirksratssitzung des Bezirkes Wabe/Schunter/Beberbach wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2012 im Bereich des Flughafens Braunschweig / Wolfsburg vorgestellt, zweimal. Im Fazit kommt der Gutachter, Prof. Wermuth zu der Empfehlung: „Aus gutachterlicher Sicht sollte auf den Bau einer weiteren Umgehungsstraße und auf den Bau eines Tunnels verzichtet werden.“ Es wird also dort die Nulllösung propagiert. Prof. Wermuths Institut ist Mitglied der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, abgekürzt FGSV. Diese FGSV gibt bundesweit bindende Empfehlungen für Verkehrserhebungen heraus, die z.T. auch von Prof. Wermuth mit erarbeitet worden sind. In diesen Empfehlungen für Verkehrserhebungen, kurz EVE genannt, werden auf Blatt neun die erhebungstechnischen Kenngrößen definiert. Dort heißt es im Hinblick auf geeignete Zähltag: „Tage mit besonderen Verkehrsverhältnissen, hervorgerufen z.B. durch Straßensperrungen und Umleitungen, sind auszuschließen.“ Zum Zeitpunkt der Zählung im April 2012 bestanden folgende besondere Verkehrsverhältnisse: 1. Straßensperrungen mit Ampelregelung und Einbahnstraßenregelung im Bereich Hermann-Schlichting-Straße und Hermann-Blenk-Straße, 2. Großräumige Umleitungen im Bereich der Grasseler Straße und Umgebung, und 3. Die Großbaustelle für die RESA. Meine Frage lautet daher: Warum lässt die Flughafen GmbH eine Verkehrszählung durchführen, obwohl die genannten Ausschlusskriterien der Richtlinie EVE hier zutrafen? Und in dem Zusammenhang hätte ich dann auch gerne noch gewusst, ob die verantwortlichen Entscheidungsträger der Stadt Braunschweig es für angemessen halten, dieses Gutachten als Grundlage für die weitere langfristige Verkehrsplanung zu verwenden. Und: wie hoch waren die Kosten für dies Gutachtens für die Stadt?“

### **Antwort Baudezernent Leuer**

„Ja, sehr geehrter Herr Ratsvorsitzender, sehr geehrte Frau Arning, die Zählungen der WVI Prof. Dr. Wermuth GmbH werden nach den anerkannten Regeln der Technik durchgeführt und berücksichtigen die Empfehlungen der Verkehrserhebungen, eben diese EVE, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Im Vorfeld der Verkehrserhebung am Flughafen 2012 wurde zwischen der Stadt Braunschweig, der Flughafengesellschaft und dem Gutachterbüro WVI intensiv darüber beraten, ob die Zählung trotz der genannten Baustellensituation durchgeführt werden kann. Dahinter stand der Wunsch der Stadt und auch des Stadtbezirksrates, möglichst zeitnah belastbare Zahlen zur

Verkehrssituation im Raum Waggum zu erhalten. Vom Büro WVI wurden daraufhin die Daten der kontinuierlichen Verkehrsdetektion Bellis in Höhe des Verkehrsübungsplatzes für das gesamte Jahr 2011 sowie die Monate Januar, März 2012 ausgewertet. Es zeigte sich, dass an den genannten Messstellen auch nach Einrichtung der Baustellen die gleich großen Verkehrsmengen auftraten, wie im Jahr 2011 vor Einrichtung der Baustellen. Also seit Schließung der Grasseler Straße 2010 sind es sehr konstant 6300 bis 6400 Fahrzeuge - vor Einrichtung dieser Baustelle wie während dieser Baustelle, identisch gleich. Damit konnte ausgeschlossen werden, dass sich durch die Teilspernung der Hermann-Schlichting-Straße in Richtung Innenstadt großräumige Verkehrsverlagerungen aus dem Bereich Bevenrode/Waggum heraus ergeben haben, die insgesamt dämpfend auf das Ergebnis der Erhebung wirken würden. Also das konnte, meine ich, in der Tat, sehr sicher ausgeschlossen werden. Zudem wurden die durch die Teilspernung hervorgerufenen kleinräumigen Verkehrsverlagerungen im Bereich Hermann-Schlichting-Straße / Waggumer Straße / Altmarkstraße über eine Zählung der Einmündung Waggumer Straße / Altmarkstraße erfasst. Die Effekte wurden im Verkehrsmodellsystem Braunschweig, mit dem die Berechnungen zum Verkehr am Flughafen durchgeführt wurden, berücksichtigt, so dass diese Betrachtungen den unbeeinflussten Zustand abbilden. Insofern steht auch die Stadt hinter diesem Gutachten. Für dieses Gutachten entstehen der Stadt keine Kosten, die Beauftragung erfolgte durch die Flughafen Braunschweig GmbH.“

**Zusatzfrage Silke Arning:**

„Also, ich zweifele das weiterhin an, dass das belastbare Zahlen sind. Ich kann Ihnen nur sagen als betroffene Anwohnerin: Ich kenne eine Menge Leute, die dort wohnen, und ganz viele sagen: „im Moment fahren wir da einfach nicht lang. Mal gucken, was ist, wenn die Baustellen da vorbei sind, dann gerne wieder, mal probieren, geht dann besser“ Aber im Moment meiden viele diese Stellen. Und von daher halte ich es eigentlich nicht für angemessen, dass man auf Grund dieser Zählung dann die Planung für die Situation nach der Baustelle macht. Aber meine Nachfrage lautet: Es gibt noch eine Stellungnahme zu diesem Gutachten, und darin wird gesagt, die Tunnellösung habe ein äußerst schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es ist aber so, dass weder zu den Kosten noch zum Nutzen bisher belastbare Daten vorliegen. Und daher meine Frage: Warum wird die Flughafengesellschaft durch die Stadt Braunschweig nicht aufgefordert, belastbare Daten zu den Kosten und zu den Nutzen zu ermitteln, um in dieser Frage endlich mal zu einer seriösen Aussage zu kommen?“

**Antwort Baudezernent Leuer:**

„Zunächst nochmal zu Ihrer Anmerkung. Über diese Detektion. Die Dauerzählmessungen, die es dort gibt, sind seit Dezember 2010 nach der Sperrung, ich sag's nochmal, die Zahlen wirklich sehr kontinuierlich. So, das ist auch nachweislich so. Vieles hat da mit Empfinden zu tun. Das ist erhoben worden. Man hat es kontinuierlich erhoben, und an sich kann es daran keinen Zweifel geben. Zu Ihrer zweiten Frage, was den Tunnel angeht: Also, es ist ja so,

ich kann jetzt nur über Größenordnungen reden, Sie sehen mir nach, wenn ich jetzt nicht alle Zahlen im Detail im Kopf habe, schon bei einer Umgehung geht man davon aus, dass sie sicherlich bei Verkehrszahlen unter 5000 KfZ pro Tag nicht wirtschaftlich ist. Wenn Sie jetzt diesen Tunnel da betrachten, der in etwa in dieser Größenordnung an Fahrzeugen haben würde. Wie gesagt, die genaue Zahl kann ich Ihnen jetzt nicht sagen. Aber natürlich, was den Faktor angeht, der Kosten, in dem Bereich, um ein Vielfaches, ein Vielfaches höher liegt, dann kann man nur zu dem Ergebnis kommen, dass eine Wirtschaftlichkeit an dieser Stelle nicht gegeben ist. Von daher ist es, um das ganz genau zu ermitteln, müssten wir, sage ich mal, erstmal einen Tunnel planen mit allen Details, die es da so gibt, mit sehr hohen Kosten, die wir dann haben, obwohl wir eigentlich sehr, sehr deutlich erkennen können, selbst die Straße wäre es bei dieser Verkehrsbelastung nicht, und der Tunnel als irgendwas in Faktor 20/30, schätze ich mal in der Größenordnung, deswegen ist das aus meiner Sicht gesehen sehr eindeutig so.“