



Vorlage
V 2019/1003
öffentlich

Alternative Grüne Route (AGR); Reislinger Straße bis Hehlinger Kreisel -Planungsbeschluss

Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
09.05.2019	Planungs- und Bauausschuss	Vorberatung
04.06.2019	Ortsrat Stadtmitte	Kenntnisnahme
13.06.2019	Ortsrat Barnstorf/Nordsteimke	Kenntnisnahme
27.06.2019	Ortsrat Neuhaus/Reislingen	Kenntnisnahme
27.06.2019	Ausschuss für Finanzen, Controlling und Haushaltskonsolidierung	Vorberatung
02.07.2019	Verwaltungsausschuss	Vorberatung
03.07.2019	Rat der Stadt Wolfsburg	Entscheidung

Beschlussvorschlag

1. Der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvariante zur Streckenführung der Alternativen Grünen Route von der Reislinger Straße bis zum Baugebiet Steimker Gärten (Anlage 2) wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Planung bis zur Lph 4 und Einleitung der Planfeststellung beauftragt.
2. Der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvariante zur Streckenführung der Alternativen Grünen Route innerhalb des Baugebietes Steimker Gärten (s. Anlage 3) wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit Planung bis zur Lph 3 beauftragt.
3. Der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvariante zur Streckenführung (s. Anlage 4) der Alternativen Grünen Route vom Baugebiet Steimker Gärten bis zum Hehlinger Kreisel wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit Planung bis zur Lph 3 beauftragt.
4. Die Investiven Planungskosten in Höhe von 731.000 € sind im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit auf der Maßnahme „Verkehrsentwicklung WOB-Südost“ bereitzustellen. Die Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.
5. Eine erforderliche Verpflichtungsermächtigung 2019 i.H.v. 352.000 € zu Lasten der Haushaltsjahre 2020 und 2021 ist auf der Maßnahme „Verkehrsentwicklung WOB-Südost“ im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit bereitzustellen. Die

Einzelheiten sind der Anlage (Mittelbereitstellung) zu entnehmen.

Begründung

Mit der geplanten Wohnbauentwicklung im Bereich Wolfsburg Ost ist in diesem Bereich mit einer Veränderung des Verkehrs zu rechnen. Aus diesem Grund wurde die Verwaltung von der Politik aufgefordert, ein Verkehrskonzept zu entwickeln, in dem der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr als Nahmobilität gefördert werden. Hierdurch soll eine Alternative für den motorisierten Individualverkehr entwickelt werden. So sieht das Verkehrskonzept eine Bündelung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vordringlich auf der Achse Dieselstraße – L290 vor (vgl. auch Vorlage V 1465/2015/1 und Vorlage V 2017/0274). Der ÖPNV und der Radverkehr sollen vornehmlich auf der Reislinger Straße und der Nordsteimker Straße geführt werden.

Zur verstärkten Förderung des ÖPNV wurde eine Machbarkeitsstudie zur „Alternativen Grünen Route“ (AGR) erarbeitet. Die Streckenführung der AGR von der Reislinger Straße bis zum Hehlinger Kreisel wurde mit der Vorlage V 1719/2015 vom Rat der Stadt Wolfsburg beschlossen. Des Weiteren wurde die Verwaltung mit dieser Vorlage mit der Planung der Vorzugsvariante der AGR bis zur Leistungsphase 2 HOAI beauftragt.

Mit der Vorlage V2018/0947 ist die Entscheidung gefallen, dass die weiteren Planungen sich einzig auf ein Qualitätsbussystem beziehen sollen und ein Stadtbahnnetz nicht weiter betrachtet werden soll.

Mit dieser Vorlage sollen die weiteren Planungen für die AGR von der Reislinger Straße bis zum Hehlinger Kreisel (Anlage 1) beschlossen werden. Dieser Abschnitt wurde in der bereits erfolgten Bearbeitung der Lph 1 und 2 in drei Bereiche (Nord, Mitte und Süd) unterteilt.

Bereich Nord

Der Bereich Nord erstreckt sich von der Reislinger Straße bis zum BG Steimker Gärten (Anlage 2). Aufbauend auf dem Vorentwurf sollen die Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) erarbeitet werden. In diesem Abschnitt soll das Baurecht mittels Planfeststellungsverfahren erlangt werden. Die Trasse ergibt sich aus den Zwangspunkten der Bebauung, bestehender CEF-Maßnahmen, bestehender Bäume sowie den Anschlusspunkten im Bereich Reislinger Straße und dem Baugebiet Steimker Gärten. Die Trasse beinhaltet eine zweispurige Bustrasse von 6,5 m und einen 2,5 m breiten Geh-/Radweg, welche durch einen Grünstreifen getrennt werden. Die durch die Trasse zerschnittenen bestehenden Geh- und Radwege werden durch den neuen Geh-/Radweg wieder verbunden. Des Weiteren wird das Baugebiet Steimker Gärten durch die neuen Geh-/Radwege an die bestehenden Wege angeschlossen. Die Zufahrt der Busse von der Reislinger Straße in die Trasse wird als freier rechts Abbieger geplant. Für die Ausfahrt aus der Trasse in die Reislinger Straße ist für die Realisierung eines Qualitätsbussystems eine Bedarfssignalisierung geplant.

Bereich Mitte

Der Bereich Mitte verläuft innerhalb des Baugebietes Steimker Gärten. Aufbauend auf dem Vorentwurf soll bereits die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) erarbeitet werden. Da das Baurecht über den B-Plan gegeben ist, ist die Leistungsphase 4 nicht notwendig.

Die Vorzugsvariante des mittleren Bereiches (Anlage 3) verläuft vom nördlichen Anschlusspunkt im Baugebiet geradlinig bis zur Nordsteimker Straße und schließt direkt an diese an. In diesem ersten Bereich hat die zweispurige Trasse eine Breite von 6,5 m. Des Weiteren ist in diesem Bereich eine Haltestelle verortet. Die aktualisierte Planung hat sich im Zuge der Konkretisierung herausgestellt und Bedarf der Überprüfung des Planungsrechts. Nach dem direkten Anschluss an die Nordsteimker Straße verläuft die Trasse bis zum Ende des Baugebietes Steimker Gärten auf den bestehenden Fahrspuren. Die Zufahrt der Busse von der Nordsteimker Straße stadteinwärts in die Trasse wird als freier rechts Abbieger geplant. Für die Ausfahrt aus dem Baugebiet in die Nordsteimker Straße ist für die Realisierung eines Qualitätsbussystems eine Bedarfssignalisierung geplant.

Bereich Süd

Der Bereich Süd verläuft vom Baugebiet Steimker Gärten bis zum Hehlinger Kreisel. Aufbauend auf dem Vorentwurf soll die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) erarbeitet werden. Da das Baurecht über den parallel laufenden Infrastruktur B-Plan erlangt werden soll, ist eine Leistungsphase 4 nicht notwendig.

Alle im Bereich Süd betrachteten Varianten beinhalten einen Gehweg von 2,5 m und einen Komfortradweg von 4 m.

Die Variante 1 (Anlage 4) sieht die AGR in einer separaten Lage nördlich der Nordsteimker Straße vor. Der Geh- Komfortradweg verläuft zwischen Nordsteimker Straße und der AGR. Zwischen der Nordsteimker Straße bzw. der AGR und dem Geh- Komfortradweg ist jeweils ein 3 m Grünstreifen inkl. Baumreihe angeordnet. Durch die Querungen der AGR mit den Zufahrten des Baugebietes Sonnenkamp sowie der des bestehenden Anschlusses der K 111 wird die Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen dieser Punkte herabgesetzt. Des Weiteren ist aufgrund des Platzbedarfes dieser Variante eine Umsetzung im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens nördlich von Nordsteimke sowie im Bereich des ökologisch hochwertigen Moores nicht möglich. Aufgrund des größten Platzbedarfes ergeben sich im Vergleich zu den anderen Varianten der höchste Flächenbedarf, die höchsten Eingriffe in Gehölze, Gewässer und Biotope sowie der höchste Unterhaltungsaufwand. Im Gegensatz zu den anderen Varianten ist in dieser Variante eine zusätzliche Wendeanlage nördlich des Hehlinger Kreisels notwendig.

Die Vorzugsvariante (Anlage 4 Variante 2) sieht die Anordnung der AGR Spuren direkt seitlich der Nordsteimker Straße vor. Daran schließt sich nördlich ein 3 m breiter Grünstreifen inkl. Baumreihe und im Weiteren der Gehweg und der Komfortradweg an. In dieser Variante werden die Leistungsfähigkeiten der neuen sowie bestehenden Knotenpunkte nicht beeinträchtigt, da keine zusätzlichen Phasen benötigt werden. Die Haltestellen sind gut erreichbar. Diese Variante benötigt den geringsten Platzbedarf im Vergleich zu den anderen Varianten. Im Vergleich zur Variante 1 ist der Eingriff in Gehölze, Gewässer und Biotope sowie der Unterhaltungsaufwand geringer. Des Weiteren wenden die Busse im Hehlinger Kreisel, somit ist keine separate Wendeanlage notwendig. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse im Bereich des ökologisch hochwertigen Moores, wird der stadtauswärts fahrende Bus auf einer Strecke von ca. 150 m auf einer Spur mit dem übrigen Verkehr fahren. Der Bus wird für einen störungsfreien Ablauf an der vorhergehenden bestehenden Lichtsignalanlage bevorrechtigt. Der stadteinwärts fahrende Bus ist davon nicht betroffen. Des Weiteren werden in diesem Bereich der Gehweg, Komfortradweg sowie die Grünfläche reduziert.

Die Variante 3 (Anlage 4) sieht die Anordnung der AGR Spuren in Mittellage der Nordsteimker Straße vor. Diese Variante wurde hauptsächlich für eine Stadtbahn untersucht, welche mittlerweile ausgeschlossen ist, könnte aber auch durch ein Bussystem genutzt werden. Daran schließt sich nördlich ein 3 m breiter Grünstreifen inkl. Baumreihe und im Weiteren der Gehweg und der Komfortradweg an. Die Erreichbarkeit der Haltestellen stellt sich, aufgrund der Lage zwischen den Fahrspuren, schwieriger da als bei der Variante 2. Des Weiteren ist der Flächenbedarf und somit die Neuversiegelung höher als in der Variante 2. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse im Bereich des ökologisch hochwertigen Moores, wird der stadtauswärts fahrende Bus auf einer Strecke von ca. 150 m auf einer Spur mit dem übrigen Verkehr fahren. Der Bus wird für einen störungsfreien Ablauf an der vorhergehenden bestehenden Lichtsignalanlage bevorrechtigt. Der stadteinwärts fahrende Bus ist davon nicht betroffen. Des Weiteren werden in diesem Bereich der Gehweg, Komfortradweg sowie die Grünfläche reduziert.

Neben den Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 bzgl. der Verkehrsanlagenplanung werden Planungen zur Entwässerung, Ingenieurbauwerken, Tragwerken sowie technischer Ausrüstungen erstellt. Als weitere Leistungen werden die besonderen Leistungen des VGV Verfahrens (z.B. LSA Planungen, Koordinierter Leitungsplan, Markierungs- u. Beschilderungsplan) erarbeitet sowie Boden- und Lärmgutachten, wasserwirtschaftliche Untersuchungen, eine weiterführende Kartierung und Sicherheitsaudits erstellt. Im Zuge dieser Planungen wird auch die P+R-Anlage (ursprünglich am Hehlinger Kreisel geplant) im BG Sonnenkamp/Campus zunächst geplant und an das vorhandene Streckennetz angebunden.

Der aktuelle Stand der Planung wird in den Ausschusssitzungen umfangreich erläutert.

<i>Organisationseinheit:</i> Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination - Straßenplanung und Straßenbau	<i>Datum</i> 07.02.2019
<i>Bearbeitung:</i> Herr Ballmann, 28-2054, Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination - Straßenplanung und Straßenbau	

Klaus Mohrs

Anlage/n

- 1 Anlage1AGR
- 2 Anlage2AGR
- 3 Anlage3 AGR_3jbf
- 4 Anlage4AGR
- 5 AnlageMittelbereitstellungAGRPlanung3u4