

Positionspapier der Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Stöckheimer Brückenneubau“ zur baulichen Ausführung der Okerbrücke Berkenbuschstraße, Braunschweig

I. Darlegung der Thematik aus Sicht der Bürgerinitiative

Für den Neubau der Okerbrücke Berkenbuschstraße zwischen den Braunschweiger Stadtteilen Stöckheim und Rünigen hat die Verwaltung den zuständigen Gremien des Rates bereits detaillierte Planungen zur Beschlussfassung vorgelegt. Obgleich auch die Fischerbrücke zwischen Stöckheim und Leiferde gravierende Mängel aufweist, die ebenfalls zeitnah einen Neubau erforderlich machen werden, hat die Verwaltung für dieses Vorhaben bislang keine Planungen vorgestellt. Zusätzlich weist die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Braunschweig-Wolfenbüttel den Rüniger Weg inklusive Brücke Berkenbuschstraße als Teilstück aus. Gefordert sind hierfür 4m Fahrbahnbreite exklusiv für Fahrräder oder eine Bevorzugung des Fahrradverkehrs, die in der bisherigen Planung keine Berücksichtigung fand.

Vor diesem Hintergrund fordert die Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Stöckheimer Brückenneubau“ (im nachfolgenden wird anstelle von Bürgerinitiative äquivalent „wir“ verwendet) von der Verwaltung, dass vor der Umsetzung von einzelnen, nicht aufeinander abgestimmten Brücken- und Straßenbaumaßnahmen zunächst ein **Gesamtkonzept** erarbeitet wird, aus dem hervorgeht, wie die beiden Okerquerungen sowie der Radschnellweg im Interesse der Bürgerinnen und Bürger in die vorhandene Wohngebietsituation eingefügt werden können. Wir fragen uns, wieso dies trotz des offensichtlichen verkehrlichen Zusammenhanges bisher nicht geschehen ist.

Wir sprechen uns dafür aus, die Planung dieses Gesamtkonzeptes und die Entscheidungen über daraus resultierenden Maßnahmen gründlich vorzubereiten und nicht übereilt zu treffen.

Insbesondere sollte von Seiten der Verwaltung die Option geprüft werden, zunächst die Fischerbrücke zwischen Stöckheim und Leiferde zu erneuern. Eine solche Reihenfolge der Baumaßnahmen würde den kostensparenden Bau der Okerbrücke Berkenbuschstraße am bisherigen Standort ermöglichen, ohne dass während der Baumaßnahmen die verkehrstechnische Verbindung zwischen Stöckheim und Leiferde beeinträchtigt wäre.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass im Planungs- und Umweltausschuss des Rates von den Fraktionen und aus dem Kreis der Bürgerinnen und Bürger eine Reihe von Fragen an die Verwaltung gerichtet worden ist, die deren derzeitige Planungen für den Neubau der Okerbrücke Berkenbuschstraße betrifft. Bevor diese Fragen von der Verwaltung nicht hinreichend beantwortet wurden, ist eine sachgerechte und wohl abgewogene Entscheidung über die Ausführung beider Brückenbauwerke durch die zuständigen Gremien des Rates nicht möglich.

Aus dem politischen Raum ist an uns die Aufforderung gerichtet worden, zu formulieren, wie die neue Okerbrücke Berkenbuschstraße baulich ausgeführt werden soll.

Wir stehen dieser Bitte zurückhaltend gegenüber, da diese Entscheidung nach unserer Auffassung zunächst ein Gesamtkonzept für den Neubau beider Okerbrücken voraussetzt. Wir haben bereits im Vorfeld durch den Planungs- und Umweltausschuss des Rates Fragen an die Verwaltung formuliert, um den Sachverhalt einschätzen zu können. Leider sind diese Fragen bislang nicht vollständig beantwortet worden.

Gleichwohl wollen wir uns der Forderung nach Entwicklung eigener Vorschläge für die Ausführung der Okerbrücke Berkenbuschstraße nicht grundsätzlich verschließen. Wir bringen hierdurch zum Ausdruck, dass ihre Arbeit konstruktiv auf ein Verkehrskonzept für den Stadtbezirk Stöckheim-Leiferde ausgerichtet ist, das der gewachsenen Wohngebietsituation Rechnung trägt.

In diesem Sinne sollen die folgenden Forderungen als ein Beitrag zu der politischen Diskussion über die Ausführung des Brückenbauwerkes verstanden werden. Während in Abschnitt II noch einmal die grundlegenden Bedenken gegen den Vollausbau bzw. die Freigabe für Schwerlastverkehr der Okerbrücke Berkenbuschstraße genannt werden, folgen in Abschnitt III detaillierte Forderungen zur baulichen Ausführung der Brücke.

Die Forderung nach einer Entwicklung eines Gesamtverkehrskonzepts für die beiden Okerquerungen bleibt hiervon unberührt.

II. Gründe und Bedenken gegen den derzeitigen Planungsstand (Vollausbau bzw. Freigabe für Schwerlastverkehr) der Okerbrücke Berkenbuschstraße aus Sicht der Bürgerinitiative

Viele Menschen und Familien ziehen bewusst nach Stöckheim wegen der naturnahen und ruhigen Lage. **Mit der Entscheidung zur Ausgestaltung der Brücke beeinflusst die Politik die zukünftigen Lebensbedingungen der Stöckheimer Bürger.** Es ist die vorrangige Aufgabe der Stadt und unserer Volksvertreter, die Wohnqualität in Stöckheim und Leiferde zu schützen und zu fördern.

Die Brücke verbindet zwei dörflich geprägte Stadtteile. Durch den Vollausbau und der damit verbundenen Freigabe für Schwerlastverkehr der Brücke Berkenbuschstraße wird es zu einer deutlichen Zunahme an Verkehr kommen.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und –verhinderung sowie zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. auf Ortsumgehungen) gehören inzwischen zum Planungskonzept jeder Kommune. Die Stadt Braunschweig handelt hier unverständlicherweise genau entgegen diesem allgemeinen und begrüßenswerten Trend.

1. Mit dem Gutachten des WVI, das auf der Bezirksratssitzung vom 20.4.2012 vorgestellt wurde, **existieren drei(!) sich widersprechende Verkehrsprognosen** zur Berkenbuschstraße:
 - a. Verkehrsprognose des WVI für das Jahr 2015 zur akutellen Brückenplanung mit 5700 Kfz bzw. sogar 6200 Kfz (wenn die Fischerbrücke gesperrt wird), davon 17 Schwerlastern pro Tag. Der Ist-Zustand 2008 ist laut diesem Gutachten 5300 Kfz, davon 40 Lkw.
 - b. Verkehrsmengenplan der Stadt Braunschweig weist für 2007 aber nur 2900 Kfz / Tag aus.
 - c. Gutachten zum Umbau des Autobahndreiecks BS-Südwest prognostiziert für 2020 ca. 7000 Kfz, davon 5% Lkw (also 350).

Es entsteht der Eindruck, dass Verkehrsprognosen das jeweilige Vorhaben bzw. den jeweiligen Anwendungsfall begünstigen.

Die sich widersprechenden Zahlen verdeutlichen weiterhin, wie schwierig eine genaue Prognose der zukünftigen Situation ist. U.a. gibt es folgende offene Punkte:

Es ist völlig ungewiß, welchen Einfluss die örtliche Nähe zum neu ausgebauten Autobahndreieck BS-Südwest hat.

Wenn die Brücke für Schwerlastverkehr geöffnet wird, ist mit einer Verlagerung des Zulieferverkehrs zur Rüniger Mühle über die Brücke zu rechnen.

Weiterhin ist ungewiss, ob alle lokalen Zulieferverkehre bekannt sind und berücksichtigt wurden, wie zum Beispiel die neue Filiale eines Baustoffgroßhändlers in Rünigen mit Filialen in Wolfenbüttel und im Harz.

2. Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan für Braunschweig sind die Zufahrtsstraßen zur Brücke (Berkenbuschstraße, Rüniger Weg und Siekgraben) mit dem Attribut „Durchfahrverbot für Lkw > 3,5 t (Anlieger frei)“ versehen (siehe Abbildung 4.9 Verkehrsentwicklungsplan). **Die Stadt widerspricht hier ausdrücklich ihrem eigenen Verkehrsentwicklungsplan zu Lasten der Anwohner.** Auch die Durchgangsstraßen im weiteren Umfeld sind durch ein Mehraufkommen des Verkehrs stärker belastet. In Stöckheim sind dies Leipziger Straße, Mascheroder Weg, Hohes

Feld, Leiferdestraße; in Meverode Leipziger Straße, Sachsendamm, Glogaustraße und in Leiferde Fischerbrücke und Hahnenkamp.

3. An den Zufahrtstraßen zur Brücke liegen zwei Schulen (Raabeschule Abt. Stöckheim, Grundschule Stöckheim) und zwei Kindergärten (AWO-Kindertagesstätte Stöckheim, Kita Sterntaler). Hunderte Kinder müssen täglich diese Straßen überqueren. Eine uneingeschränkte Verkehrsfreigabe der Brücke führt zu einer **drastischen Verschlechterung der Schul- und Kindergartenwegsituation** und zu einem wesentlich **höheren Gefahrenpotential für die Kinder**.
4. Die meisten innerstädtischen Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern/Radfahrern ereignen sich an gefährlichen 90-Grad-Kurven. Durch eine Freigabe der Brücke für den Schwerlastverkehr schafft man mindestens fünf neue gefahrenträchtige Verkehrspunkte (östliches und westliches Ende des Siekgrabens, ähnlich Hohes Feld, Leipziger Str. Ecke Mascheroder Weg).
5. Wir nehmen an, dass mindestens eine der Strecken nach Fertigstellung der Brücken als **offizielle Umleitungstrecke** der A39 ausgeschildert/ausgebaut und/oder von den Verkehrsmanagementzentralen als Umleitungstrecke für Navigationsgeräte festgelegt wird.
6. Durch Mautflucht, Stauumfahrung und zunehmenden Schleichverkehr ist mit einem starken Anstieg des Durchgangsverkehrs zu rechnen.
7. Die Zunahme des Verkehrs führt zu einer erheblichen Lärmmehrbelastung. **Dies widerspricht den Anforderungen seitens der EU an die Stadt, den Verkehrslärm entsprechend dem Lärmaktionsplan zu reduzieren.**
8. Wir widersprechen der Auffassung, dass alle schweren, großen Rettungsfahrzeuge (z.B. der Feuerwehrkran mit 48 t) die Querung dringend benötigen. Nach Fertigstellung des Autobahnkreuzes BS-Südwest stehen genügend Kapazitäten für solche Fahrzeuge zur Verfügung. Zwar bleibt die Feuerwehr auf Anfrage bei ihrer Forderung nach uneingeschränkter Nutzbarkeit, begründet dies aber nicht.
Im „Brandschutzmerkblatt Nummer 1 - Zuwegungen - Aufstellflächen" wird gefordert: „Feuerwehruzufahrten müssen für Fahrzeuge mit einer Achslast von 10 t (und max. 16 t Gesamtgewicht) ausgelegt sein. (...) Führen Feuerwehruzufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen über Decken von Tiefgaragen o. ä. Bauten, so sind diese Decken nach der Brückenklasse 16/16 nach DIN 1072 zu erstellen.“ D.h. auf der Haupt- und Nebenspur ist jeweils mit einem Lastwagen von maximal 16 t Gesamtgewicht zu rechnen. Wenn Feuerwehruzufahrten für maximal 16 t Gewicht ausgelegt werden müssen, gehen wir davon aus, dass bei Rettungsfahrten in der Regel Einsatzfahrzeuge mit maximal 16 t Gesamtgewicht eingesetzt werden und die Brücke nur dementsprechend ausgelegt werden braucht.
9. Die Brücke ist Teil einer ausgesuchten Radwege-Premiumverbindung (Weser-Harz-Heide Radfernweg) und notwendiger Bestandteil des geplanten Radschnellweges Braunschweig-Wolfenbüttel. Die jetzige Brückenplanung erfüllt nicht die Anforderungen an die Beschaffenheit eines solchen Radschnellweges.
Des Weiteren sind die Fuß- und Radwege Teil des sehr intensiv genutzten Naherholungsgebietes Südsee. Eine Freigabe der Brücke für den Schwerlastverkehr würde den Naherholungswert zunichtemachen.

III. Forderungen der Bürgerinitiative zur baulichen Ausführung der Okerbrücke Berkenbuschstraße

1. Wir fordern, als Bürgerinitiative an der Planung der Brücke Berkenbuschstraße beteiligt zu werden, ebenso wie bei weiteren diese oder die Fischerbrücke betreffenden Planungen (wie zum Beispiel Neubau/Renovierung der Fischerbrücke).
2. Die Brücke ist technisch lediglich auf die erforderliche Nutzlast auszulegen. Im Hinblick auf die in der Nähe liegende Autobahnbrücke, die über die Oker führt, ist es nicht erforderlich, die Brücke baulich „für alle Eventualitäten“ auszulegen.

- Nur eine technische Beschränkung der Nutzlast der Brücke verhindert nachhaltig, dass die Strecke durch Rünigen und Stöckheim auch bei zukünftigen Veränderungen der Verkehrsströme dauerhaft als Schleichweg für den Lkw-Schwerlastverkehr genutzt wird.
3. Die Stadt Braunschweig muss dauerhaft rechtlich befugt sein, den Verkehr über die Okerbrücke-Berkenbuschstraße im Gewicht zu beschränken. Diese Befugnis muss der Stadt zwingend von Anfang an zustehen. Lösungen, die darauf vertrauen, dass „sich niemand beschwert“ oder „niemand etwas merkt“ lehnen wir ausdrücklich ab.
 4. Wir fordern eine Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t für den Allgemeinverkehr. Selbstverständlich würden wir auch eine kleinere und budgetfreundlichere Lösung begrüßen.
 5. Wir fordern, den Radschnellweg Braunschweig-Wolfenbüttel in den Brückenplanungen sowie dem Gesamtverkehrskonzept zu berücksichtigen.
 6. Die neue Brücke sollte am bisherigen Standort errichtet werden. Der Wegfall von Landerwerb, Straßenbaumaßnahmen und des Rückbaus der alten Straße einschließlich der Renaturierung beinhalten erhebliches Einsparpotential, dessen genaue Höhe von der Verwaltung darzulegen ist. Darüber hinaus ist eventuell ein Planfeststellungsverfahren entbehrlich, was weitere Einsparungen mit sich bringen müsste. Zuletzt würden Eingriffe in das bestehende Landschaftsbild vermieden und das erst vor wenigen Jahren angelegte Biotop westlich der Oker hätte Bestand.
 7. Die neue Brücke muss baulich so ausgestaltet werden, dass sie sich in den bestehenden Straßenausbau und -verlauf einfügt, der nicht für den Lkw-Verkehr ausgelegt ist. Dies betrifft insbesondere sowohl die Breite der Fahrbahnen auf der Brücke als auch die Radien der Zufahrten zu der Brücke. Der bisherige Straßenverlauf und die Breite der alten Holzbrücke haben hier eine gute Lösung dargestellt.
 8. Der Planungsumgriff muss auf die Zufahrtstraßen Siekgraben und Rüniger Weg erweitert werden, um den Brückenneubau mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu flankieren.
 9. Die Bürgerinitiative fordert nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) bei Bedarf den Zugang zu allen den Brückenneubau betreffenden Umweltinformationen. Aktuell fordern wir Zugang zu dem Verkehrsberechnungsmodell des WVI. Desweiteren fordern wir eine mikroskopische Verkehrssimulation, aus der die Verkehrsabläufe im Bereich der Brücke und den Straßen im Umfeld der Brücke (Leipziger Straße, Siekgraben, Rüniger Weg, Berkenbuschstraße) zur verkehrsreichsten Stunde des Tages (Spitzenstunde) unter spezieller Berücksichtigung des Schwerverkehrs deutlich werden.
 10. Die neu zu bauende Brücke sollte sich optisch in das bestehende naturnahe Landschaftsbild einfügen. Die Baumaßnahme sollte das bestehende Landschaftsbild, insbesondere das eingewachsene Ufer und das neu angelegte Biotop auf dem Westufer der Oker, so wenig wie möglich berühren.
 11. Der ökologische Nutzen ist genau abzuwägen zwischen a.) einer innerhalb des Flusslaufes auflagerfreien Brücke mit entsprechend höherer Gesamtlänge und b.) weniger Gesamtlänge mit Stützpfeilern innerhalb des Flußlaufes.
 12. Eine neue Brücke muss selbstverständlich den Anforderungen des Hochwasserschutzes genügen. Dies ist nach unserer Überzeugung jedoch kein zwingender Grund für eine Verlegung des Standortes der Brücke, da auch am bisherigen Standort eventuelle Defizite durch Baumaßnahmen beseitigt werden können.
 13. Der Neubau der Brücke bietet die Chance, die Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Dieses wird von der Bürgerinitiative voll unterstützt.
 14. Die Bürgerinitiative begrüßt ausdrücklich, dass der Neubau der Brücke zum Anlass genommen werden soll, den Okerwanderweg auch im Bereich der Brücke barrierefrei auszubauen.
 15. Der Vorschlag der Verwaltung, die neue Brücke mit Laternen auszustatten wird unterstützt. Aus ökologischen Gründen sollte jedoch geprüft werden, ob tatsächlich eine Beleuchtung der gesamten Fahrbahnen erforderlich ist, oder ob nicht eine Beleuchtung der Rad- und Fußwege ausreichend ist.