

## **Gemeinsame Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Kreisverband Wolfenbüttel und des Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Wolfenbüttel e.V. zum Projekt der östlichen „Ortsumfahrung Wolfenbüttel“ (Projekt B79-G20-NI) im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030**

Die Kreisverbände des ADFC Wolfenbüttel und des VCD Wolfenbüttel e.V. nehmen zu diesem Projekt wie folgt Stellung:

### **1. Frühzeitige Beteiligung der Verbände und der örtlichen Kommunalparlamente nicht ausreichend**

Wie der Ergebnisniederschrift über die Regionalkonferenz für Kommunen und Kammern in Braunschweig am 11.10.2012 zu entnehmen ist, war bereits seinerzeit die mangelnde Beteiligung der Verbände kritisiert worden. Trotz dieser Kritik hat es in der Folge keine weitere Möglichkeit der Beteiligung der örtlichen Gliederungen der Verbände im bisherigen Verfahren gegeben. Warum ist die Teilnehmerliste dieser Regionalkonferenz bis zum heutigen Tag nicht ins Internet eingestellt worden? Der Bevölkerung wurde damit die unmittelbare Möglichkeit genommen, sich mit den beteiligten Verwaltungsstellen in Kontakt zu setzen. Ebenso sind die Abgeordneten der örtlichen Kommunalparlamente als gewählte Vertreter der Bevölkerung in den bisherigen Prozess nicht eingebunden gewesen.

### **2. Vorhandene Daten unzureichend und zweifelhaft**

Die im Dossier genannte Zahl von 12.000 Kfz./24h auf der geplanten Umgehung nach unserer Ansicht viel zu hoch angesetzt und nicht näher belegt. Insbesondere fehlen Hinweise auf aktuelle Gutachten zum Verkehrsaufkommen in Wolfenbüttel - insbesondere die Belastung durch den Durchgangsverkehr, der vor allem den Neuen Weg betrifft. Eine Verkehrszählung der „Prof. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig (WVI)“ in 2005 ergab, dass nur 23% der von Wendessen nach Wolfenbüttel fahrenden Kraftfahrzeuge den Neuen Weg mit dem Ziel Braunschweig befahren. Aus den Ergebnissen der automatischen Zählstellen des Bundesamtes für Straßenwesen (BAST) von 2014 ergibt sich, dass an der Zählstelle 3366 täglich 5062 Kfz auf der B79 zwischen Wendessen und Wolfenbüttel fahren, wodurch sich eine Entlastung für den Neuen Weg von 1164 Kfz/Tag ergeben würde.

Unter Berücksichtigung der verkehrswissenschaftlich anerkannten These des konstanten Reisezeitbudgets, sind die sich daraus zukünftig ergebenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Gesamtnetz ebenfalls zu belegen und die damit verbundenen Emissionen der geplanten Ortsumfahrung zuzurechnen. Durch Ortsumfahrungen vermeintlich erzielte Geschwindigkeitsgewinne werden in mehr und/oder längere Fahrten bei gleichbleibendem Zeitbudget umgesetzt. Die Folge ist ein Wachstum des Verkehrs. Dieses Wachstum und mit ihm verbunden eine Zunahme des Treibstoffverbrauchs finden in der Regel außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Projekts statt. Dieser zusätzliche Treibstoffverbrauch und die entsprechenden Zusatz-Emissionen sind zu berechnen und darzulegen.

### **3. Zahlreiche Alternativen vorhanden**

Die ursprüngliche Planung der Ortsumgehung Wolfenbüttel im Zuge der B79 stammt aus der Zeit der Grenzöffnung um 1990. Inzwischen haben sich für den Kfz-Verkehr Alternativen entwickelt, u.a. durch den Bau der A39 und der B6n.

Im Projektantrag fehlt die Betrachtung und Bewertung von Alternativen zur Ortsumfahrung vollständig. Verstehen wir den Projektantrag unter dem Ziel, die Verkehrsbelastung in Wolfenbüttel

mit dem Schwerpunkt Neuer Weg zu reduzieren, muss auch eine alternative Bewertung von Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf Busse, Bahnen, Radverkehr betrachtet werden, die geeignet ist, den Verkehr auf den stark belasteten Verkehrsadern zu reduzieren. Hierzu gehören folgende Maßnahmen und Entwicklungen, die zum Teil bereits in der konkreten Planung bzw. Realisierung sind:

- Ausbau der Regiobahn-Haltepunkte Wolfenbüttel-Wendessen und Wolfenbüttel-Linden (incl. P+R, B+R, Verknüpfung der Regiobuslinie 710 und der örtlichen Busverkehre im Teilnetz mit der Regionalbahn). Laut Aussage der Stadt Wolfenbüttel ist eine Reaktivierung des Haltepunktes Wolfenbüttel-Wendessen bis zum Jahr 2019 realistisch. Entsprechende Planungsgespräche zwischen der Stadt Wolfenbüttel und dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) laufen bereits.
- Idee der Verlängerung der Regiobuslinie 710 in Verkehrsspitzenzeiten von Wolfenbüttel-Wendessen über Wolfenbüttel-Ahlum und Wolfenbüttel-Salzdahlum nach Braunschweig-Hauptbahnhof. Rückkehr nach Wolfenbüttel als Auftragsverkehr auf der Linie 420 und Wiedereinfahrt in die Linie 710 in Fahrtrichtung Asse. Der Nahverkehrsplan 2016 enthält für die Teilnetze des Landkreises Wolfenbüttel sog. Experimentierklauseln, die die Erprobung neuartiger Verkehrsangebote im ÖPNV bzw. in der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad/Pedelec ermöglichen.
- Die neue Regiobuslinie 740 (Wolfenbüttel – Exer – Salzdahlum – Sickinge (Anschluss an Regiobuslinie 730 nach Braunschweig)) mit Weiterfahrt über Cremlingen (Anschluss an Regiobuslinie 452) zum Regiobahn-Haltepunkt Weddel (hier Anschluss an die Regiobahn nach Wolfsburg und Braunschweig) ist Teil des Nahverkehrsplans 2016 und könnte laut ZGB – soweit die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen - zum Fahrplanwechsel 2016/2017 realisiert werden.
- Fortgesetzte Aktivitäten des Landkreises Wolfenbüttel und der Stadt Wolfenbüttel zur Erhöhung des Radverkehrsanteils und des Anteils des ÖPNV am Modal Split durch konsequente Umsetzung des Radverkehrskonzepte bzw. der zukünftigen Stadtbussystems in der Stadt Wolfenbüttel (siehe u.a. schriftliche Antwort der Stadt Wolfenbüttel auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis90/Grüne in der Ratssitzung am 16.03.2016)
- Errichtung (bauliche Maßnahmen) zusätzlicher Haltestellen der Regiobuslinie 420 auf den BAB 395 - Auf-/Abfahrten Braunschweig-Stöckheim/Mascherode und Braunschweig-Melverode/Heidberg. Laut ZGB ist eine Haltestelle in Höhe Sachsendamms angedacht, weitere Haltestellen seien denkbar.
- Bau eines E-Radschnellweges Braunschweig-Wolfenbüttel und der damit verbundenen Verlagerung von Verkehren des MIV auf den Verkehrsträger Fahrrad / Pedelec. Auf einem Auftakttreffen ZGB am 28.04.2016 wurde ein regionsweites Netz potenzieller E-Radschnellwegen vorgestellt. Die anlaufende Projektierung des E-Radschnellweges Braunschweig-Wolfsburg und dem damit verbundenen finanziellen Einstieg des Landes Niedersachsen, macht die zeitnahe Umsetzung weiterer E-Radschnellwege in der Region realistisch. Das Potenzial des Radschnellweges Braunschweig-Wolfenbüttel ist mit einer vergangenen Studie der Metropolregion bereits belegt. Eine Finanzierung durch den Bund dürfte bereits nach der gegenwärtigen Rechtslage aus Mitteln des Straßenbaus möglich sein, da dadurch die B79 / BAB 395 entlastet werden würde (vgl. RS1 in NRW).
- Qualitativer Ausbau (angelehnt an Radschnellweg-Standard) des straßenbegleitenden Radweges entlang der B79 von Wolfenbüttel über Wendessen bis nach Remlingen (Anbindung des zukünftigen Campus Remlingen an den zur Reaktivierung anstehenden Regiobahn-Haltepunkt Wendessen)
- Der Bau des straßenbegleitenden Radweges von Braunschweig-Mascherode nach Wolfenbüttel-Salzdahlum (L630) steht kurz vor der Vollendung.
- Idee der Verlängerung der Stadtbahn (Tram) von Braunschweig-Stöckheim nach Wolfenbüttel;

alternativ dazu: Beschleunigung der entlang dieser potenziellen „Trasse“ verkehrenden Regiobuslinie 420 durch Bau einer zusätzlichen Busspur über den sog. Sternhausberg (B79) mit Vorrangschaltung Bus bei Einfahrt in den Knotenpunkt (Rundum-Rotsignal für Kfz auf allen einmündenden Straßen) Neuer Weg / Waldweg / Forstweg. Diese Maßnahme ermöglicht den Bussen der Regiobuslinie 420, am nachmittäglichen Rückstau in Fahrtrichtung Wolfenbüttel vorbeizuziehen.

#### Alternative Pedelec

Das Pedelec ist auf bis zu 20 km langen Wegen mit dem Pkw konkurrenzfähig - selbst bei dieser Entfernung ist der Zeitunterschied zum Pkw marginal. Gerade für Berufspendelnde sieht das Umweltbundesamt in seiner Studie *E-Rad macht Mobil* (August 2014) ein hohes Potenzial der Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Pedelec. Danach sei mittelfristig die Aufteilung im Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad/Pedelec, Bus und Bahn) zu erwarten, mit entsprechenden positiven Effekten für Umwelt, Klima und Gesundheit. Zum Modal-Shift (Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Umweltverbund) durch das Pedelec liegt die Studie *PEDELECTION* vor:

*41 % der Pedelec-Wege und 45 % der Pedelec-Kilometer wurden zuvor mit dem Pkw zurückgelegt. Bei berufstätigen Pendlern ersetzte das Pedelec sogar 62 % der Kilometer, die zuvor mit dem Pkw zurückgelegt wurden. Die S-Pedelec-Nutzer ersetzten im Projektverlauf am meisten Pkw-Kilometer: 71 % der S-Pedelec-Kilometer zuvor mit dem PKW zurückgelegt worden. Der relativ hohe Anteil an S-Pedelec-Nutzern bei teilnehmenden Pendlern unterstreicht das hohe Potenzial von S-Pedelecs als Pendlerfahrzeug. Mit Blick auf die Wegezwecke zeigt sich die stärkste Verlagerung vom Auto weg bei Arbeitsfahrten (57 %) (PEDELECTION, Endbericht, September 2015). Auch Studien aus anderen Ländern (z.B. „Landrad“ aus Österreich) weisen laut Umweltbundesamt auf positive Verlagerungseffekte hin.*

Mit einem bundesweiten Bestand von 2,5 Millionen (2015) und 535.000 in 2015 verkauften Pedelecs, ist dieser Verkehrsträger zu einer ernstzunehmenden Alternative geworden, dessen verkehrsverlagernde Wirkungen durch den Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes (u.a. Salzdahlum – Mascherode) oder der Errichtung von Radschnellwegen (u.a. Braunschweig – Wolfenbüttel) noch verstärkt werden kann.

Die vergleichende Bewertung von Projektalternativen gehört zu einer glaubwürdigen Projektbegründung dazu. Dies muss für dieses Projekt vor einer neuerlichen Bürgerbeteiligung nachgeholt werden.

#### **4. Nutzen zweifelhaft**

Betriebskostenabsenkungen und Erreichbarkeitsverbesserung hängen von den durch Straßenbauprojekte bewirkten Temposteigerungen ab. Demnach sinken die Temposteigerungen durch Straßenbaumaßnahmen um den Faktor 2-3, wenn man konstante Reisezeitbudgets annimmt und damit den induzierten Verkehr voll berücksichtigt. Die Fehlerfaktoren für die Betriebskostenabsenkung und die Erreichbarkeitsverbesserung liegen also zwischen 0,33 und 0,5.

Mit sinkenden Unfallzahlen durch die Ortsumgehung dürfte nicht zu rechnen sein, da ein höheres Tempo in der Regel zu mehr Unfällen führt. Wenn man ein konstantes Zeitbudget voraussetzt, dann muss man den Vergleich für konstante Distanzen durch einen Vergleich für konstante Zeiten ersetzen. Mit der Folge, dass der Sicherheitsgewinn sinkt.

Die monetarisierten Reisezeitgewinne spielen eine entscheidende Rolle bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 4,8. Bei kritischer Betrachtung dieser Reisezeitgewinne, vor allem der kleinen, ergibt sich ein deutlich geringeres Nutzen-Kosten-Verhältnis, bei der Nichtberücksichtigung dieses Faktors nur noch ein Wert von 1,74.

### **Zusammenfassung**

Verbände und Kommunalparlamente sind nicht ausreichend und frühzeitig genug in das Projekt B79-G20-NI eingebunden worden. Die Datengrundlage ist nach derzeitigem Stand unzureichend und in vielen Punkten anzuzweifeln. Alternativen hinsichtlich der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel, insbesondere ÖPNV und Fahrrad - dabei vor allem Pedelecs - wurden nicht untersucht. Aus diesen Gründen lehnen die Wolfenbütteler Kreisverbände von ADFC und VCD dieses Verkehrsprojekt nach dem derzeitigen Planungsstand ab.