

Gemeinde Grasleben

Verwaltungsvorlage			Vorlagen-Nr.: 026/25				
Fachbereich: Allgemeine Verwaltung			Datum: 19.03.2025				
Tagesordnungspunkt							
Festlegung einer politisch präferierten Variante zur Entlastung des innerörtlichen Verkehrs der Gemeinde Grasleben auf der Grundlage der Verkehrszählung aus Mai 2024 und des Gutachtens dazu; hier Abstimmung über die aus Gemeindesicht weiter zu verfolgenden Entlastungsvarianten							
<i>Vorgesehene Beratungsfolge:</i>				<i>Beschluss geändert</i>		<i>Abstimmungsergebnis</i>	
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>Enth.</i>
31.03.2025	Bau- und Umweltausschuss	ö					
12.05.2025	VA Grasleben	nö					
26.05.2025	GR Grasleben	ö					
<i>Finanzielle Auswirkungen</i>				<i>Verantwortlichkeit</i>			
Ergebnishaushalt	<input type="checkbox"/>	Kosten		EUR	gefertigt:	Gemeindedirektor:	
Finanzhaushalt	<input type="checkbox"/>	Produkt			gez. Schulz	gez. Schulz	
Kostenstelle		Sachkonto			(Schulz)	(Schulz)	
Ansatz		EUR verfügbar		EUR			

Beschluss:

1. Der Rat der Gemeinde Grasleben hat die Ergebnisse der Verkehrszählung und das daraus resultierende Gutachten nebst die dabei durch den beauftragten Fachplaner entwickelte Entlastungsalternativen zur Kenntnis genommen.
2. Der Rat plädiert für die konkrete Prüfung der Umsetzbarkeit der Varianteaus dem vorgenannten Gutachten. Als alternative zweite Lösung wird die Variante zur weitergehenden Prüfung empfohlen.

Der Bau und Umweltausschuss und der Verwaltungsausschuss bereiten die Beschlussfassung entsprechend vor.

Sach- und Rechtslage:

Das Thema einer Entlastung/Umgehung für den innerörtlichen Verkehr in der Gemeinde Grasleben ist seit Jahren aktuell. Die bisherigen Beschlusslagen und Entwicklungen werden bei allen Beteiligten daher als bekannt vorausgesetzt.

Im Februar 2025 wurde der Gemeinde das Gutachten zu den Ergebnissen der Verkehrszählung aus Mai 2024 (beauftragt durch das Land Niedersachsen) durch das ausführende Fachbüro Zacharias zur Verfügung gestellt.

Im Gutachten wird der Gemeinde zudem eine hohe Belastung durch rund 6.000 Fahrzeuge täglich und insbesondere ein hoher Anteil von Schwerlastverkehr (750 Fahrzeuge täglich) bestätigt. Das Gutachten ist der Vorlage als Anlage 1 beigelegt

In dem Gutachten wurden zudem auch diverse Entlastungsvarianten durch den Fachplaner geprüft und die Entlastungswirkungen für den innerörtlichen Verkehr in Grasleben beziffert. Insgesamt wurden acht Alternativen entwickelt. Die aufgezeigten Entlastungsvarianten wurden ebenfalls hinsichtlich möglicher Verläufe und ihrer Entlastungswirkung auf den innerörtlichen Verkehr im Einzelnen dargestellt.

Als eindeutiger Schwachpunkt des vorliegenden Gutachtens ist aber festzustellen, dass die aufgezeigten Varianten leider unverändert keinerlei Aussagen dazu treffen,

- welche konkrete Einstufung die jeweilige Straße erfährt (=Festlegung des Trägers der Straßenbaulast),
- ob eine Realisierung aus sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen (Naturschutz, Topografie usw.) überhaupt vom Grunde her möglich und auch zu erwarten ist,
- welche Gesamtkosten damit verbunden sind und ob diese Kosten überwiegend durch das Land als neue Landesstraße oder durch eine Förderung des Landes nach dem GVFG für den kommunalen Baulastträger angemessen aufgebracht werden können
- auf welcher Grundlage nunmehr eine Bedarfsanalyse und eine Kosten-Nutzen-Analyse durch das Land Niedersachsen überhaupt erfolgen soll und in welchem Zeitfenster dies angestrebt ist.

Daher ist es aus Sicht der Verwaltung keinem Rat zumutbar, ohne diese wesentlichen Grundlagen eine Entscheidung über eine politisch präferierte Variante zu treffen. Die nunmehr angestrebte Beschlussfassung soll aber zumindest eine Eingrenzung auf die politisch favorisierten Lösungsansätze und einen politischen Austausch dazu ermöglichen.

Dabei ist aktuell von folgenden Rahmenbedingungen auszugehen:

Unverändert liegt der Gemeinde Grasleben schriftlich vor, dass das Land Niedersachsen keine neuen Landstraßen bauen kann und wird. Diese Aussage ist zwar aus 2018, gilt aber unverändert. Das damalige Schreiben ist der Vorlage als Anlage 2 nochmals beigelegt

Im Rahmen einer mündlichen Abstimmung im März 2025 mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bau und Digitalisierung wurde erneut bestätigt, dass das Land Niedersachsen keine neuen Straßen als Landesstraßen bauen wird. Hierfür werden im Wesentlichen fehlende finanzielle Mittel und die Notwendigkeit einer Konzentration auf eine hohe Unterhaltungsintensität am Bestand angeführt. Zudem wurde auf ausdrückliche Nachfrage mündlich erneut bestätigt, dass es hier zwischenzeitlich zu keiner veränderten Auffassung gekommen sei. Die Verwaltung hat dies nochmals als konkretisierende schriftliche Bestätigung für die weitere Beratung eingefordert. Diese steht aktuell aber noch aus. Es ist hierzu geplant, im Rahmen der weiteren Beratungsfolge bis zur Ratssitzung im Mai des Jahres diese nach Vorliegen ergänzend nachzureichen.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bau und Digitalisierung hat im Rahmen dieser Abstimmung nochmals ausdrücklich betont, dass im Land Niedersachsen die Förderung von Straßenneubaumaßnahmen nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) aus Sicht des Ministeriums die einzige Möglichkeit ist, eine Förderung für den Bau einer Entlastungs- bzw. Umgehungsstraße für den Straßenbaulastträger zu erreichen. Hier greift im Regelfall eine Förderung von 75%.

Festgestellt wurde in der Vergangenheit aber auch, dass eine Entlastungsstraße aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung keine Gemeindestraße sein kann. Offen blieb aber auch, wer der Träger der Straßenbaulast ist. Da aber nur Kommunen und Landkreise antragsberechtigt für Zuschüsse nach dem NGVFG sind, ist die Frage der Einstufung der vorgestellten Straßenvarianten als Landes- oder Kreisstraße elementar für die Frage der weiteren Umsetzbarkeit generell und insbesondere auch bei der Frage der finanziellen Förderung maßgeblich.

Es wird daher nochmals klarstellend zusammengefasst:

- Bei einer Einstufung von möglichen Entlastungsvarianten als Landesstraße ist eine wie auch immer angedachte Umsetzung durch das Land nicht zu erwarten, weil es hierzu unverändert die klare Ablehnung des Landes Niedersachsen gibt, generell einen Neubau von Straßen als Landesstraßen vorzunehmen. Das Land bietet nur die Fördermöglichkeit nach dem NGVFG für kommunale Baulastträger an.
- Die Gemeinde Grasleben selber besitzt hier aber keine Planungshoheit und kann daher nicht als Baulastträger fungieren oder eine Planung hierfür initiieren.
- Nur bei einer Einstufung als Kreisstraße und gleichzeitiger Bereitschaft des Landkreises Helmstedt, hier die Straßenbaulast (Planung, Finanzierung und Bau) auch wahrzunehmen, kann es gelingen, eine Entlastungsvariante zu entwickeln und letztlich auch umzusetzen, die über das NGVFG angemessen gefördert werden kann.

Daher ist es für eine politische Entscheidung auch unumgänglich, durch das Fachministerium eine fundierte Bewertung der Umsetzbarkeit für die vorgestellten Varianten zu erhalten. Daher hat die Verwaltung nochmals das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bau und Digitalisierung um eine klarstellende Aussage zu den vorgestellten Entlastungsvarianten und den hieraus zu erwartenden Einstufungen gebeten.

Es wird dabei von der Verwaltung das einvernehmliche Ziel mit der Politik unterstellt, hier schnellstmöglich nunmehr belastbare Aussagen zu erhalten, die eine politische Beschlussfassung auf eine Konkretisierung einzelner Alternativen zulassen muss und insbesondere auch realistisch eine Umsetzung derselben ermöglichen kann.

Die Antwort aus dem Ministerium liegt aber leider noch nicht vor. Nach Eingang wird diese unverzüglich nachgereicht.

Gleichzeitig wurde erneut Kontakt aufgenommen mit der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt und der aktuelle Sachstand erfragt. Hintergrund ist auch hier unverändert der Versuch, die hiesigen Überlegungen abgestimmt mit der für den Ort Weferlingen angestrebten Entlastung idealerweise in Grasleben mit zu berücksichtigen.

Allerdings ist im Ergebnis derzeit auch festzustellen, dass die Überlegungen auf der Seite des Landes Sachsen-Anhalt noch nicht sonderlich konkret sind. Derzeit wird dort der Landesstraßenbauplan für ganz Sachsen-Anhalt neu erstellt. Konkrete Planungen für den Ort Weferlingen liegen dabei noch nicht vor.

Über aktuelle Entwicklungen ab dem Erstellen dieser Vorlage wird dann bei Bedarf ergänzend mündlich durch die Verwaltung berichtet.

Anlagen:

Anlage 1: Gutachten zur Verkehrszählung aus Mai 2024 nebst Entlastungsvarianten

Anlage 2: Schreiben aus 2018 zur ablehnenden Haltung zum Bau neuer Landesstraßen durch das Land Niedersachsen

Verkehrsuntersuchung

Ortsumgebung Grasleben – Weferlingen (L 651/ L 43)



**Auftrag der
Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,
Geschäftsbereich Wolfenbüttel**

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

November 2024
(Stand 22.11.2024)

Bearbeitung:

**Dipl.-Geogr. Maik Dettmar
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias**

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	4
2 Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen	6
3 Schienenverkehr	14
4 Unfallanalyse	15
5 Mängelanalyse	16
6 Prognose 2035	
6.1 Allgemeine Prognose 2035/ Prognosenullfall 2035.....	21
6.2 Planfall Nord 1 - 2035.....	23
6.3 Planfall Nord 2 - 2035.....	25
6.4 Planfall Nord 3 - 2035.....	27
6.5 Planfall Süd 1 - 2035.....	29
6.6 Planfall Süd 2 - 2035.....	31
6.7 Planfall Süd 3 - 2035.....	33
6.8 Planfall Süd 4 - 2035.....	35
6.9 Planfall Süd - Nord - 2035.....	37
7 Fazit	41

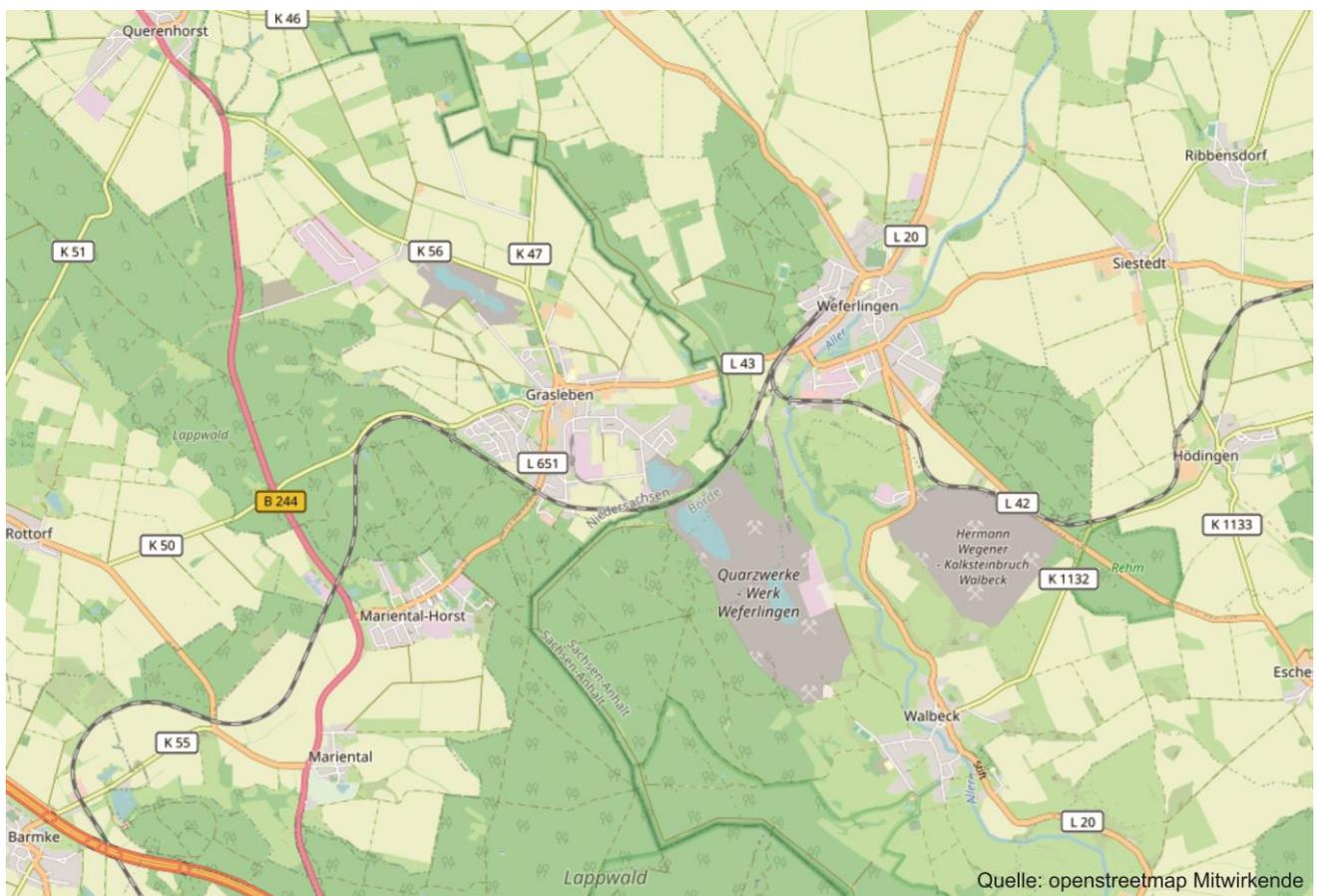
1. Aufgabenstellung

(1) Die Landesstraßen L 651/ L 43 stellen einen gemeinsamen die Landesgrenze von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt überschreitenden Streckenzug im Norden der Landkreise Helmstedt und Börde in Ost-West-Richtung dar.

(2) Die L 651 verläuft durch den Siedlungsbereich Grasleben (Niedersachsen), die L 43 durch die Ortschaft Weferlingen (Sachsen-Anhalt). Im Westen bindet die L 651 an die B 244 an, die den Planungsraum mit der südlich verlaufenden BAB 2 und der Kreisstadt Helmstedt verbindet. In nördliche Richtung verbindet die B 244 den Planungsraum mit dem Industriestandort Wolfsburg. Grasleben ist außerdem über die beiden Kreisstraßen K 50 und K 56 an die B 244 angebunden. Die K 47 dient lediglich der Anbindung kleinerer Siedlungsteile. Weferlingen ist über die Landesstraßen L 20 (Nord-Süd-Richtung) und die L 42 bzw. L 43 (Ost-West-Richtung) an das regionale und überregionale Straßennetz angeschlossen (u.a. auch zur A 2).

(3) Der u.a. durch ansässige Unternehmen verursachte Schwerverkehr in den Ortsdurchfahrten von Grasleben und Weferlingen wird von der Bevölkerung in Bezug auf Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit und Lärmbelastungen als erhebliches Problem wahrgenommen. Dies wird durch die abschnittsweise sehr schmalen Straßenräume in den Ortsdurchfahrten verstärkt.

(4) Die Untersuchung soll als Grundlage für eine Bedarfsermittlung für eine Neuführung der Landesstraßen dienen. Um bebaute Bereiche in Grasleben und Weferlingen zu entlasten, soll im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung die vorhandene Verkehrssituation anhand von Verkehrszählungen und Kennzeichenerfassungen überprüft und verschiedenen Varianten einer Ortsumgehung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklungen im Raum untersucht werden.



Quellen u.a.:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), FGSV Köln, 2006
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012), FGSV Köln
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL), FGSV Köln, 2012
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015, FGSV Köln
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, BBW Software, Stand 2024
- Verflechtungsprognose 2030. BVU – ITB – IVV – Planco, Juni 2014
- Verkehrsuntersuchung zur Entlastung des Ortes Grasleben, Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz, Langenhagen, Januar 1997
- Kommunale Entlastungsstraße Grasleben – Aktualisierung der Verkehrsdaten, Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz, Langenhagen, Januar 2008
- Verkehrsuntersuchung zur Klassifizierung des Straßennetzes im Raum Grasleben, Zacharias Verkehrsplanungen, August 2015
- Werte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ), 1970, 1975, 1980, ... 2010, 2015, 2021.
- Eigene Fotos und google street-view

Definitionen:

(5) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Lastkraftwagen ohne Anhänger/ Busse
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge

(6) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehrsanteil: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge > 3,5 t.
- Lkw 1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw 2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen.

2 Ermittlung der aktuellen Verkehrsdaten

(7) Die Ermittlung der Verkehrsdaten erfolgte gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012). Zur Ermittlung aktueller Verkehrsdaten wurde an 12 Knotenpunkten am Donnerstag, den 25.04.2024 in der Zeit von 6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr Verkehrszählungen mittels Videotechnik durchgeführt. Hierbei wurden alle Kfz nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung in Stundenintervallen erfasst. Gezählt wurden:

- Knoten 1: B 244/ K 56
- Knoten 2: B 244/ K 50
- Knoten 3: B 244/ L 651 (Graslebener Straße)
- Knoten 4: L 20/ Schwarzer Weg
- Knoten 5: L 20 (Helmstedter Str.)/ L 20 - L 42 (Friedrichstr.)/ L 42 (Magdeburger Str.)/ Fabrikstraße
- Knoten 6: L 20 - L 42 – L 43 (An der Burg)/ L 20 - L 42 (Friedrichstr.)/ L 43 (Friedrichsplatz)/ Steinweg
- Knoten 7a: Bäcker Straße/ L 20 (Platz der Jugend)
- Knoten 7b: L 20 (Platz der Jugend)/ L 20 (Gardelegener Str.)/ Geschwister-Scholl-Str./ Pumpmühle
- Knoten 8: L 20 (Platz der Jugend)/ L 20 – L 42 (Sophienstraße)/ L 42 (Oebisfelder Straße)/ Waldstraße
- Knoten 9: L 20 - L 42 – L 43 (An der Burg)/ L 43 (Försterberg)/ L 20 – L 42 (Braunschweiger Straße)
- Knoten 10: K 50 (Rottorfer Straße)/ L 651 (Helmstedter Straße)
- Knoten 11: L 651 (Magdeburger Straße)/ L 651 (Querenhorster Straße)/ Magdeburger Straße
- Knoten 12: L 651 (Helmstedter Straße)/ L 651 (Querenhorster Straße)/ K 56 (Vorsfelder Straße)

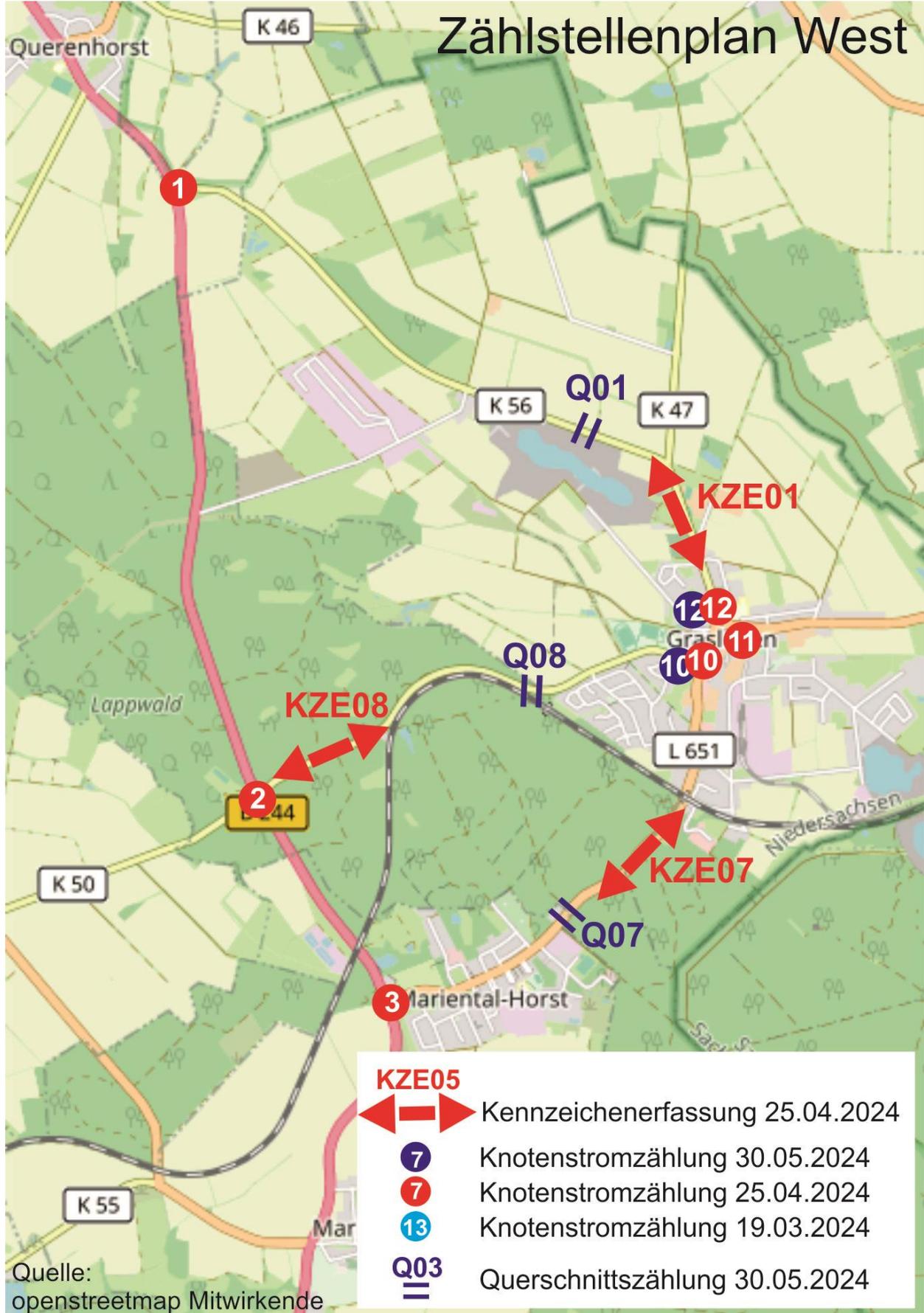
(8) Während der Verkehrserhebungen vom 25.04.2024 war die L 20 südlich von Walbeck durch Bauarbeiten gesperrt. Aus diesem Grund wurden die Knoten 4 und 5 sowie zusätzlich der Knoten 13 (L 42/ K 1132) im Vorfeld am 19.03.2024, vor Beginn der Bauarbeiten, zu Vergleichszwecken gezählt. Die Auswirkungen der Baustelle mit Straßensperrung und Umleitung auf den Planungsraum waren aber nur gering. Durch die Baumaßnahme wurde fast ausschließlich der Durchgangsverkehr auf der L 20 auf die L 43 verlagert. Verlagert wurde aufgrund der Lage der Baustelle auch der Ziel- und Quellverkehr von Walbeck nach Süden. Dieser ist aber für den Planungsraum nicht relevant.

(9) Da sich am 25.04.2024 auf der K 50 (Rottorfer Straße) ein Unfall mit knapp zweistündiger Sperrung der Straße ereignete, wurden die relevanten Knoten 10 und 12 am 30.05.2024 nachgezählt. Zusätzlich wurden noch die Querschnitte der K 56, der K 50 und der L 651 westlich von Grasleben mittels Seitenradarmessgeräten von 0.00 bis 24.00 Uhr getrennt nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart in Stundenintervallen gezählt. Als Ergebnis zeigt sich, dass die Kfz, die durch die kurzzeitige Sperrung der K 50 diese nicht nutzen konnten, sich auf die K 56 und die L 651 verlagert hatten.

(10) Weiterhin wurde am 30.05.2024 auch der Knoten 7 und der Querschnitt auf der L 20 nordöstlich von Weferlingen ergänzend bzw. nochmals gezählt. Da am 25.04.2024 bundesweiter Zukunftstag war, sollte geprüft werden, ob sich hierdurch relevanten Veränderungen der Verkehrswerte ergeben hatten. Knoten 7 eignet sich durch die Nähe zu Schulstandorten gut als Vergleichsstandort. Es ergaben sich jedoch keine relevanten Veränderungen der Verkehrswerte zwischen den beiden Zähltagen.

(11) Am 25.04.2024 wurde zusätzlich zu den Verkehrszählungen auch eine Kennzeichenerfassung durchgeführt. Dabei wurden an allen nach Grasleben und Weferlingen führenden Straßen in der Zeit von 6.00 bis 19.00 Uhr die einfahrenden und ausfahrenden Kfz ermittelt. Anhand der Ein- und Ausfahrzeiten kann der Durchgangs-, der Quell- und der Zielverkehr ermittelt werden. Für den Durchgangsverkehr können die Routen anhand der Kennzeichen erfasst werden. Kfz, die nicht innerhalb von 15 Minuten ein- und wieder ausfahren, sind dem Ziel- und Quellverkehr zuzuordnen.

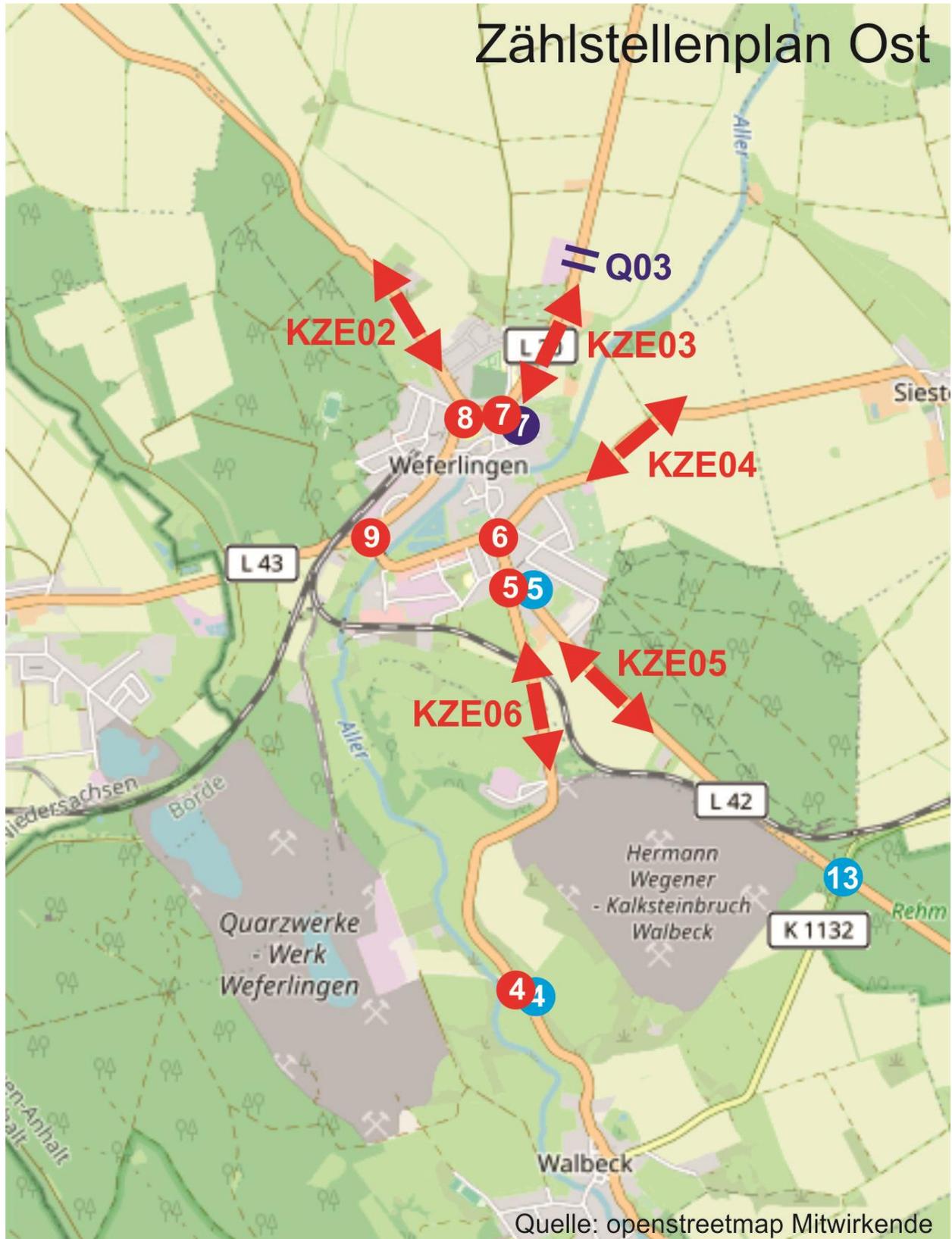
Zählstellenplan West



Quelle:
openstreetmap Mitwirkende

- KZE05**  Kennzeichenerfassung 25.04.2024
-  Knotenstromzählung 30.05.2024
-  Knotenstromzählung 25.04.2024
-  Knotenstromzählung 19.03.2024
- Q03**  Querschnittszählung 30.05.2024

Zählstellenplan Ost



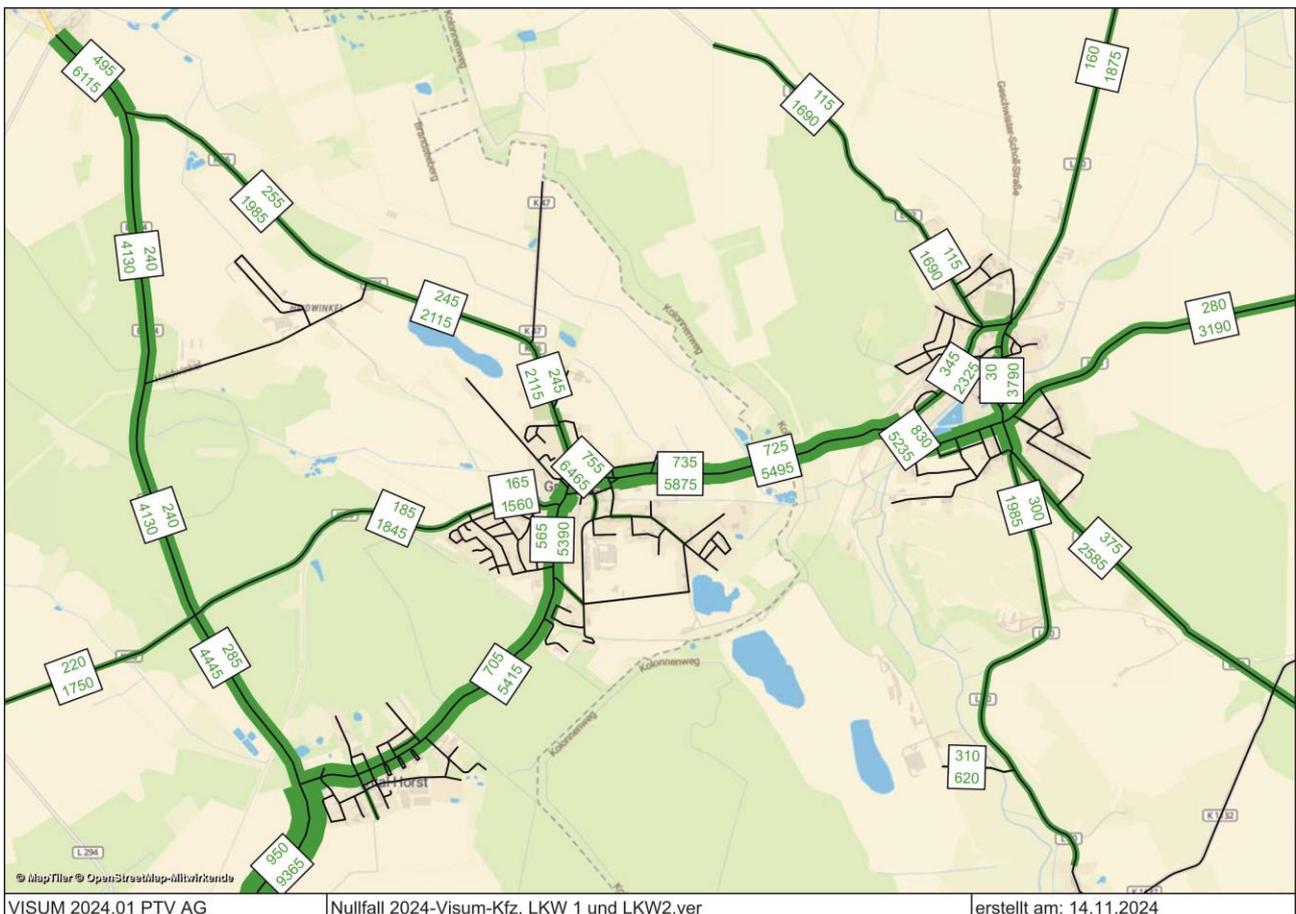
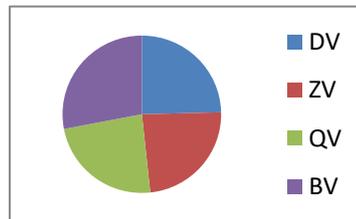
(12) In einem ersten Schritt werden die Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre auf das Netzmodell umgelegt. An den innerörtlichen Zählstellen ergibt sich dadurch eine Differenz zwischen den Zählwerten und den Verkehrswerten aus dieser ersten Umlegung. Mit Hilfe von Strukturdaten (u.a. Einwohner, Arbeitsplätze, Schülerzahlen, Flächennutzungen) kann eine Matrix des Binnenverkehrs erzeugt werden, die ebenfalls auf das Netzmodell umgelegt wird.

(13) Sofern sich nach der Umlegung aller Verkehrsarten (Durch-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) weiterhin Differenzen zwischen den Zählwerten und den modelltechnisch ermittelten Werten ergeben, ist das Netzmodell zu eichen. Dabei werden die Fahrtrouten und Strecken im Netzmodell bezüglich der hinterlegten Geschwindigkeiten und Kapazitäten sowie möglicher Zeitzuschläge an Knotenpunkten überprüft, um die modelltechnisch gewählten Routenentscheidungen zu kalibrieren. Zudem wird die Verkehrsmatrix insbesondere des über Strukturdaten modelltechnisch ermittelten Binnenverkehrs geprüft und bei Bedarf angepasst.

(14) Die Zählungen sind untereinander konsistent und den Werten einer Zählung und Befragung von 2015 (jedoch nur für Grasleben) weitgehend ähnlich, so dass die Matrix plausibel ist. Diese Matrix wurde auf ein Netzmodell des Planungsraumes umgelegt, so dass der Nullfall 2024 entsteht.

(15) Im Planungsraum beträgt der Anteil

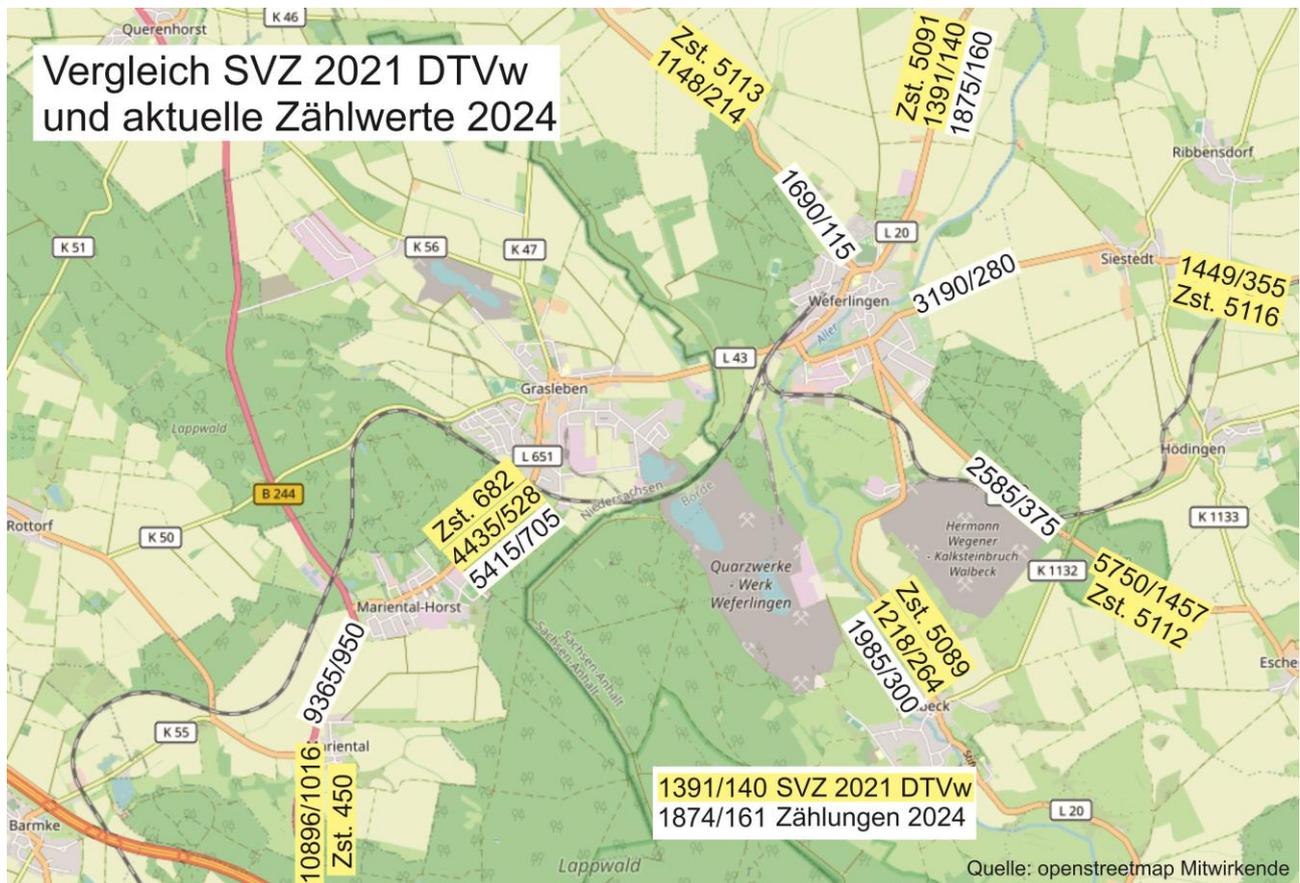
- des Durchgangsverkehrs 24,6 %,
- der des Zielverkehrs 23,7 %,
- der des Quellverkehrs 23,7 %,
- der des Binnenverkehrs 28,0 %.



(16) Im Rahmen der allgemeinen Straßenverkehrszählung (svz) erfassen die zuständigen Landesbehörden in einem 5-Jahresturnus die Verkehrswerte auf klassifizierten Straßen. Die im Jahr 2020 geplante Zählung wurde Pandemiebedingt auf das Jahr 2021 verschoben. Für den Planungsraum sind dabei die Straßen im Umfeld von Grasleben/ Weferlingen erfasst worden.

(17) In der folgenden Abbildung sind die Zählstellen der SVZ dargestellt. Zudem sind die Zählwerte der aktuellen Verkehrszählung 2024 und die der SVZ 2021 (zur besseren Vergleichbarkeit als DTVw (Werktagswerte)) angezeigt. Die Lage der Zählstellen (SVZ und aktuelle Zählung im Rahmen dieser Untersuchung) ist nicht immer identisch, so dass sich Abweichungen ergeben können. Zwischen den Zählungen liegt ein Zeitraum von 3 Jahren. Im Rahmen dieser Untersuchung kann nicht beurteilt werden, ob ggf. während der SVZ 2021 Änderungen der Verkehrsströme durch Baustellen o.ä. aufgetreten sind. Informationen zu Baustellen im Planungsraum sind in den Unterlagen zur SVZ nicht vermerkt.

(18) Insgesamt liegen die aktuell erfassten Werte nahezu flächendeckend deutlich über dem Niveau der SVZ 2021. Von Osten ist auffällig, dass die Verkehrsbelastung L 43 erheblich zugenommen hat, die der L 42 hingegen deutlich abgenommen hat. Dies legt die Vermutung nahe, dass es 2021 zu Störungen im Verkehrsnetz kam, die die Straßenverkehrszählung beeinflusst haben.

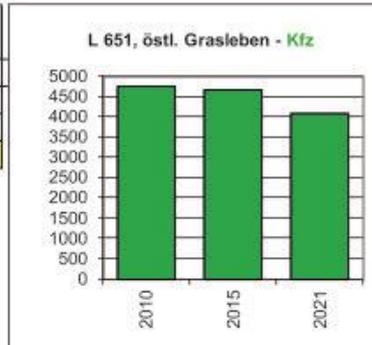


(19) Für die einzelnen Zählstellen sind die Zeitreihen von 2010 bis 2021 unten dargestellt. Betrachtet man die Zeitreihen der einzelnen Zählstellen, so lässt sich feststellen, dass kein einheitlicher Trend der Verkehrsentwicklung zu erkennen ist.

Grasleben und Weferlingen, Werte Straßenverkehrszählung

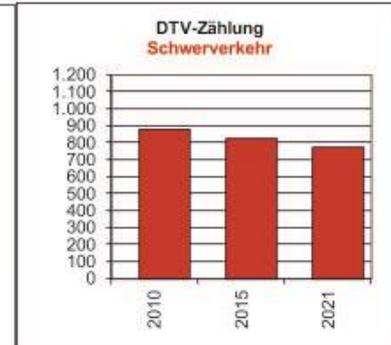
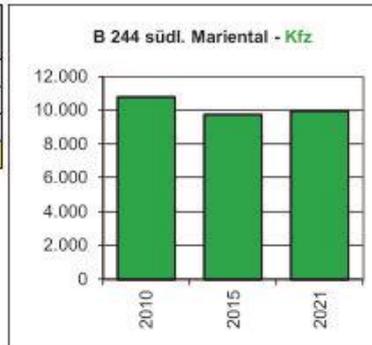
L 651, Nr. 600 zw. Grasleben und Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	4751	660		13,9%	0,0%
2015	4.671	466			
2021	4.085	446		10,9%	0,0%
DTVw	4.435	528			



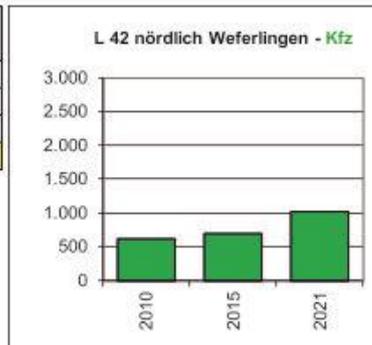
B 244, Nr. 450 zw. BAB 2 und Mariental

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	10.780	882		8,2%	0,0%
2015	9.738	825		8,5%	0,0%
2021	9.946	775		7,8%	0,0%
DTVw	10.896	1.016			



L 42, Nr. 5113, nördlich Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	622	67		10,8%	0,0%
2015	699	93		13,3%	0,0%
2021	1.018	153		15,0%	0,0%
DTVw	1.148	214			



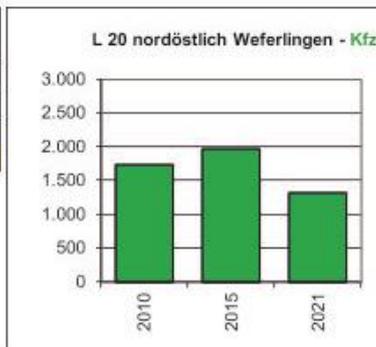
L 20, Nr. 5089 südlich Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	1.853	77		4,2%	0,0%
2015	961	70		7,3%	0,0%
2021	1.091	210		19,2%	0,0%
DTVw	1.218	264			



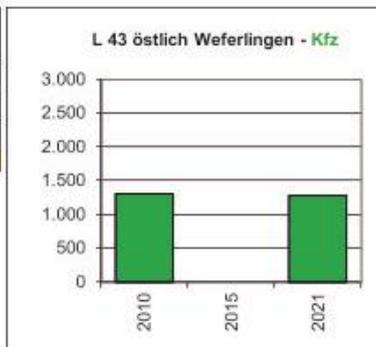
L 20, Nr. 5091 nordöstlich Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	1.740	235		13,5%	0,0%
2015	1.974	215		10,9%	0,0%
2021	1.316	124		9,4%	0,0%
DTVw	1.391	140			



L 43, Nr. 5116 östlich Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	1.304	112		8,6%	0,0%
2015				#DIV/0!	#DIV/0!
2021	1.284	247		19,2%	0,0%
DTVw	1.449	355			



L 42, Nr. 5112 südöstlich Weferlingen

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	2.370	364		15,4%	0,0%
2015	2.822	331		11,7%	0,0%
2021	4.173	986		23,6%	0,0%
DTVw	5.750	1.457			

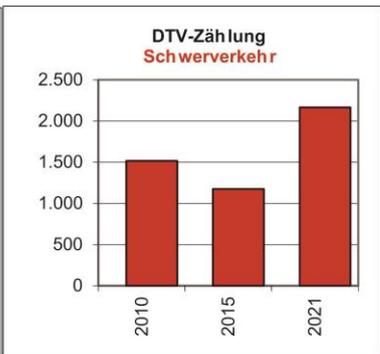
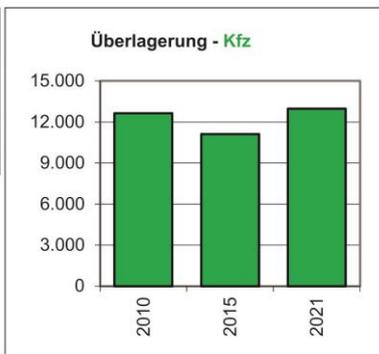


(20) Überlagert man alle Zählstellen, die auf den Planungsraum zuführen (außer Zählstelle 450 auf der überproportional belasteten B 244), so ergeben sich seit 2010 weitgehend konstante Verkehrsmengen im Kfz-Bereich, während der Schwerverkehr hingegen zunahm.

(21) Aber auch aus dieser Überlagerung, durch die mögliche baustellenbedingten Verkehrsverlagerungen nivelliert werden, lässt sich kein einheitlicher Trend zur zukünftigen Verkehrsentwicklung ableiten.

Überlagerung (außer B244)

	Kfz	SV	GV	Anteil SV	Anteil GV
2010	12.640	1.515		12,0%	0,0%
2015	11.127	1.175		10,6%	0,0%
2021	12.967	2.166		16,7%	0,0%
DTVw					



3 Schienenverkehr



(22) Grasleben und Weferlingen sind über das Schienennetz mit Helmstedt im Westen und Haldensleben im Osten verbunden. In Grasleben wird die L 651 durch eine Bahnbrücke überquert. In Weferlingen sind im Zuge der L 43, L 20 und L 42 höhengleiche Bahnübergänge vorhanden. Aufgrund der nur geringen Zugfrequenzen ergeben sich dadurch aber keine erheblichen negativen Auswirkungen für den straßengebundenen privaten Kfz-, Buslinien-, Rad- oder Fußverkehr.

(23) Nach der Wende wurde die Schienenverbindung zwischen Grasleben und Weferlingen wieder hergestellt. Die Strecke wird nur für Güterverkehr genutzt, der Personenverkehr wurde bereits vor Jahrzehnten eingestellt.

(24) Betrieben wird die Strecke durch die Lappwaldbahn. Über Anschlussgleise sind das Steinsalzwerk Braunschweig Lüneburg in Grasleben, ein Basaltwerk und das Quarzsandwerk in Walbeck angebunden.

(25) Die genannten Unternehmen nutzen die Bahnanbindung derzeit. Abschätzungen der Schienennutzung bis zum Prognosehorizont 2035 (z.B. Verlagerungen Straße- Schiene) sind jedoch aufgrund der nicht vorhersehbaren wirtschaftlichen Entwicklung bis dahin nicht seriös möglich.

5 Mängelanalyse

(29) Die Ortslagen von Grasleben und Weferlingen sind stark durch Wohnnutzung und entsprechende Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. Einzelhandel, Schulen, Kita) geprägt. Die Straßenzüge sind oftmals durch die vorhandene Bebauung oder auch an den Ortseingängen durch Pflanzungen und Alleebäume stark eingengt.

(30) Demnach stehen den einzelnen Verkehrsarten (Kfz, Rad, Fuß) an vielen Stellen nicht die gemäß aktuellen Richtlinien sinnvollen Breiten zur Verfügung. Fahrbahnen oder Gehwege sind zu schmal, teilweise fehlen Gehwege einseitig sogar gänzlich. Begegnungsfälle Pkw/ Lkw sind teilweise nur eingeschränkt möglich, dies gilt insbesondere für Einmündungen und Kurvenbereiche.

(31) An besonderen Engstellen besteht die Gefahr, dass Gebäude durch zu dicht passierende Kfz beschädigt werden.

(32) Separate Radwege stehen innerhalb der Siedlungsbereiche auch im Zuge der klassifizierten Straßen nicht zur Verfügung. Der Radverkehr befährt damit zumeist gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn.

(33) Die Sichtbedingungen für Einbieger aus den Nebenstraßen sind ungünstig. Teilweise ist nur durch ergänzende Spiegel ein Einbiegen möglich.

(34) Die Verkehrsbelastungen haben seit Grenzöffnung 1989 spürbar zugenommen, während das Straßennetz, d.h. die Aufteilung des Straßenraumes, nahezu unverändert blieb. Die Wohn- und Aufenthaltssituation im Ort wird dadurch erheblich beeinträchtigt.

(35) In Weferlingen sind der Steinweg und die Bäckerstraße (jeweils Gemeindestraßen) als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Von Norden kommend ist die Durchfahrt für Lkw, mit Ausnahme des Lieferverkehrs, verboten. Die Landesstraßenfunktion übernehmen in Weferlingen auf dieser Route die Straßen An der Burg und Braunschweiger Straße/ Sophienstraße. Die Verkehrsbelastung auf dem Steinweg und der Bäckerstraße ist mit 3.300 bis knapp 4.000 Kfz/ Werktag gemessen an der Funktion und dem Ausbauzustand relativ hoch. Der Schwerverkehrsanteil beträgt hier nur um die Ein-Prozent-Marke, was darauf schließen lässt, dass hier praktisch kein Lkw-Durchgangsverkehr stattfindet.

(36) Das derzeitige Straßennetz ist für die hohen Belastungen, insbesondere den hohen Lkw-Verkehren nicht ausgelegt. Mit 17 % ist der Lkw-Anteil auf der L 651 und der L 42 unangemessen hoch. Durch die Lkw-Verkehre ergeben sich Erschütterungen, Lärm und Schadstoffemissionen. Zudem ist die Trennwirkung der Straßen durch ein hohes Lkw-Verkehrsaufkommen erhöht, die Querungsmöglichkeiten besonders für mobilitätseingeschränkte oder unsichere Verkehrsteilnehmer zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind beeinträchtigt.

(37) Die folgenden Fotos geben nur einen kleinen Auszug der unzureichenden Situation im Zuge der klassifizierten Straßen in Grasleben und Weferlingen wieder:



Grasleben L 651, Engstelle Bahnbrücke



Grasleben L 651/ K 56, enger Kurvenbereich



Grasleben, L 651, fehlende/ zu schmale Gehwege



Grasleben, L 651, fehlende/ zu schmale Gehwege



Grasleben, L 651, schmale Fahrbahn zwischen Alleebäumen



Weferlingen, L 20/ L 42/ L 43, An der Burg, zu schmale Gehwege



Weferlingen, K 20, fehlende Gehwege



Bäckerstraße/ Steinweg, schmaler Ausbauzustand, verkehrsberuhigt, Tempo 30

6 Prognose 2035

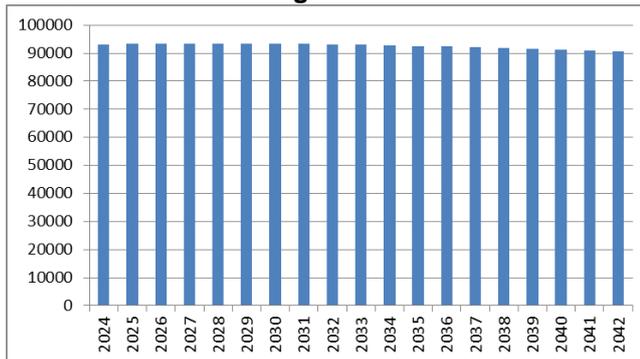
6.1 Allgemeine Prognose 2035/ Prognosenullfall 2035

(38) Es liegen Bevölkerungsprognosen für die Landkreise vor, in denen der Planungsraum liegt (LK Helmstedt und LK Börde), sowie eine Bevölkerungsprognose für Oebisfelde-Weferlingen.

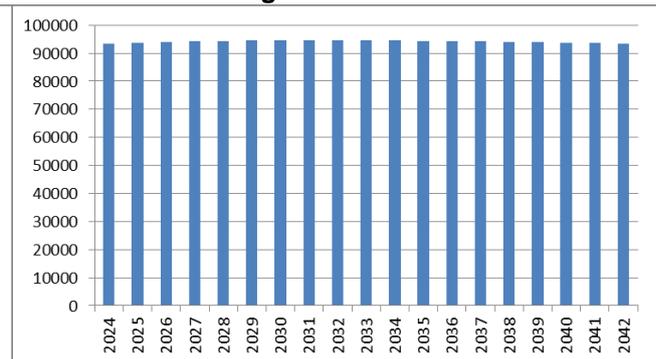
(39) Die Bevölkerungsprognosen können hilfsweise für die Prognose der Verkehrsmengen genutzt werden. Prinzipiell verursachen weniger Einwohner auch weniger Verkehr. Jedoch ist der Rückgang nicht linear und fällt geringer aus. Sinkende Einwohnerzahlen führen in der Regel auch zur Ausdünnung der Infrastruktur. Die verbleibenden Einwohner müssen dann zur Befriedigung ihrer Daseinsgrundbedürfnisse (Arbeiten, Bildung, Einkauf, Besorgung etc.) längere Wege in Kauf nehmen, was die Ersparnis an absoluten Fahrten durch weniger Einwohner teilweise wieder aufzehrt.

(40) Die Bevölkerungsprognosen des niedersächsischen Landesamts für Statistik prognostizieren bis zum Prognosehorizont 2042. Dabei werden zwei Szenarien zu Grunde gelegt. In einem wird lediglich von einer relativ geringen Zuwanderung ausgegangen, im anderen von einer relativ starken Zuwanderung. Mit relativ geringer Zuwanderung wird von einem Bevölkerungsrückgang von 1,9 % gerechnet. Bei relativ starker Zuwanderung wird für den LK Helmstedt von einem Anstieg der Bevölkerung von 1,0 % ausgegangen.

Moderate Zuwanderung



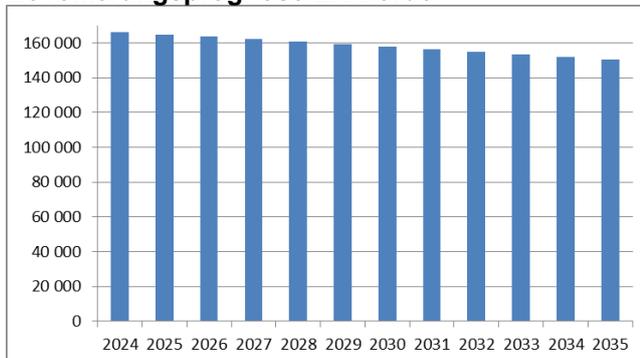
Starke Zuwanderung



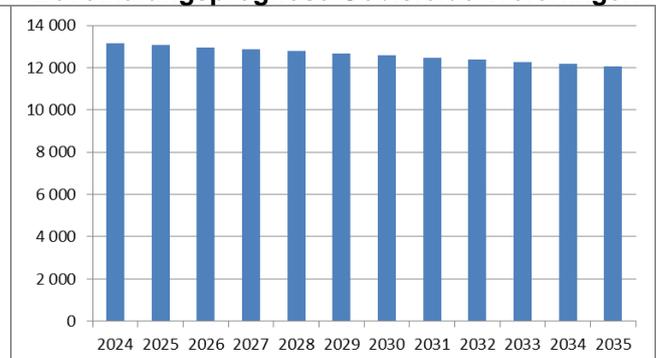
Einwohnerentwicklung Landkreis Helmstedt von 2024 bis 2042, Quelle: LSN

(41) Das Statistische Landesamt Sachsen-Anhalt prognostiziert für den Landkreis Börde bis 2035 einen Rückgang der Bevölkerung um 10,5 %. Weiterhin bietet das Statistische Landesamt Sachsen-Anhalt auch eine kleinräumigere Bevölkerungsprognose für Oebisfelde-Weferlingen an. Hierbei wird von einem Rückgang der Bevölkerung von 9,6 % ausgegangen.

Bevölkerungsprognose LK Börde

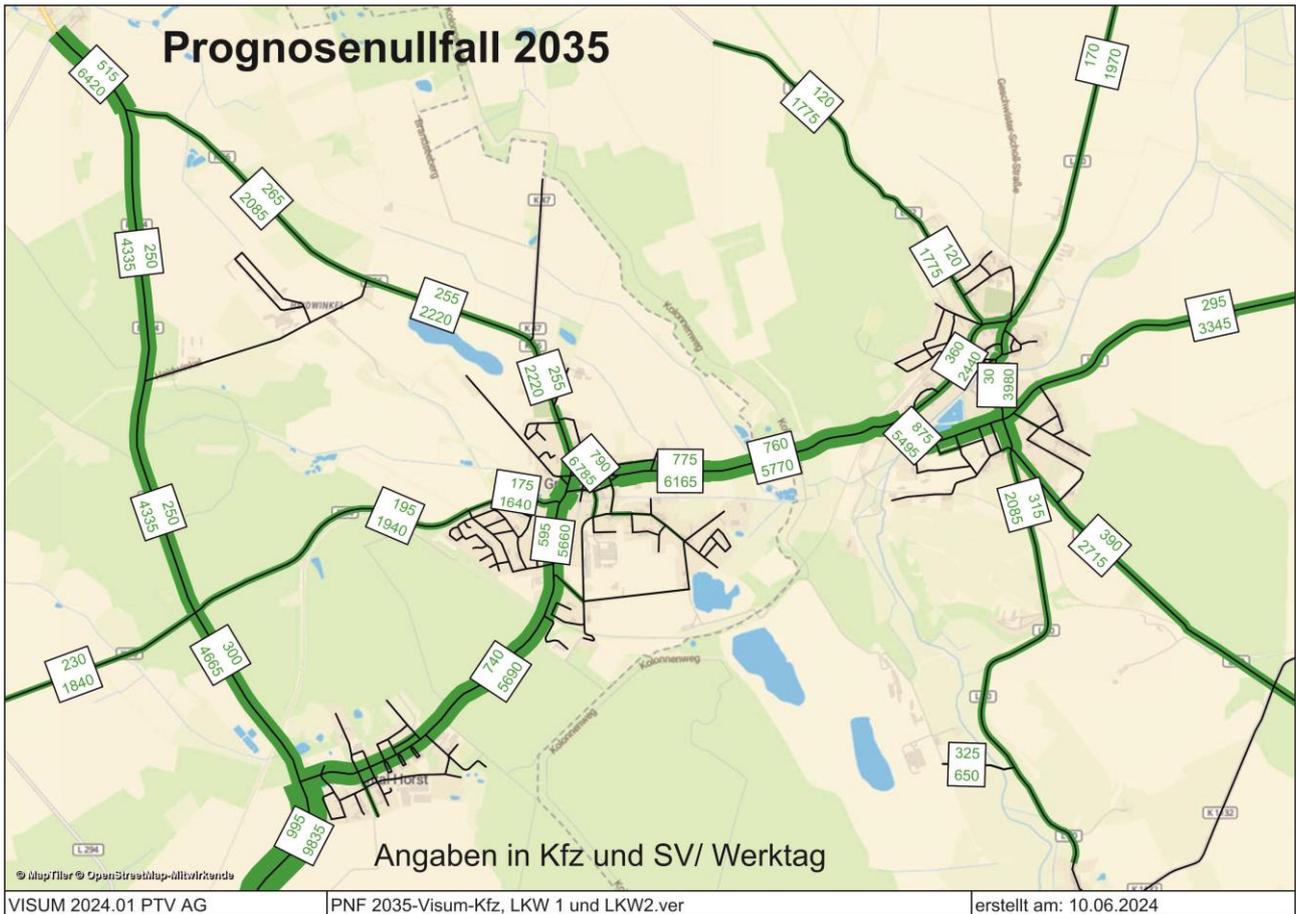


Bevölkerungsprognose Oebisfelde-Weferlingen



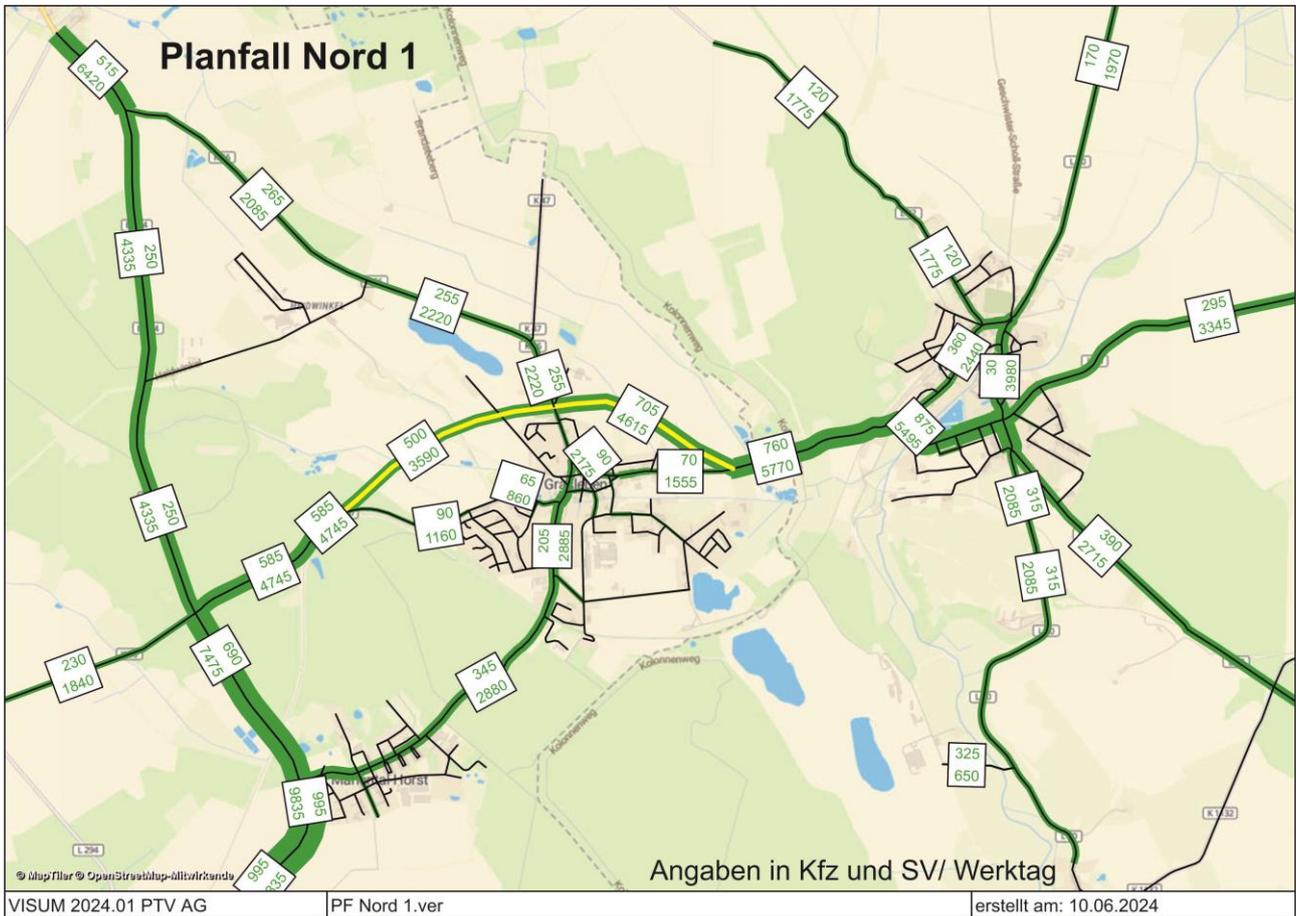
(42) Aus der Verkehrsentwicklung der SVZ ergibt sich keine klare Tendenz zu Verkehrssteigerungen oder Verkehrsabnahmen. Die Bevölkerungsentwicklung im LK Helmstedt stagniert bis zum Prognosezeitraum 2035, d.h. Zu- oder Abnahmen sind nur gering. Der prognostizierte Rückgang der Bevölkerung im LK Börde und dabei auch in Oebisfelde-Weferlingen, lässt den Schluss zu, dass die Verkehrsmengen eher stagnieren oder gar zurückgehen.

(43) Um Schwankungen zwischen einzelnen Zählungen, Prognoseungenauigkeiten und unvorhergesehene Ereignisse zu berücksichtigen, wird von einem Anstieg der Verkehrsmengen um +5 % bis zum Prognosehorizont 2035 ausgegangen. Die Annahmen liegen damit leicht auf der sicheren Seite. Es ergibt sich damit der Prognosenullfall 2035:



6.2 Planfall Nord 1 - 2035

(44) In Planfall 1 Nord setzt die neue Trasse (gelb dargestellt) an der K 50 an, führt dann mit einer Verknüpfung zur K 56 (Vorsfelder Str.). Von dort aus wird Grasleben nördlich umgangen. Im Westen endet die Trasse an der K 50 zwischen Grasleben und Weferlingen.

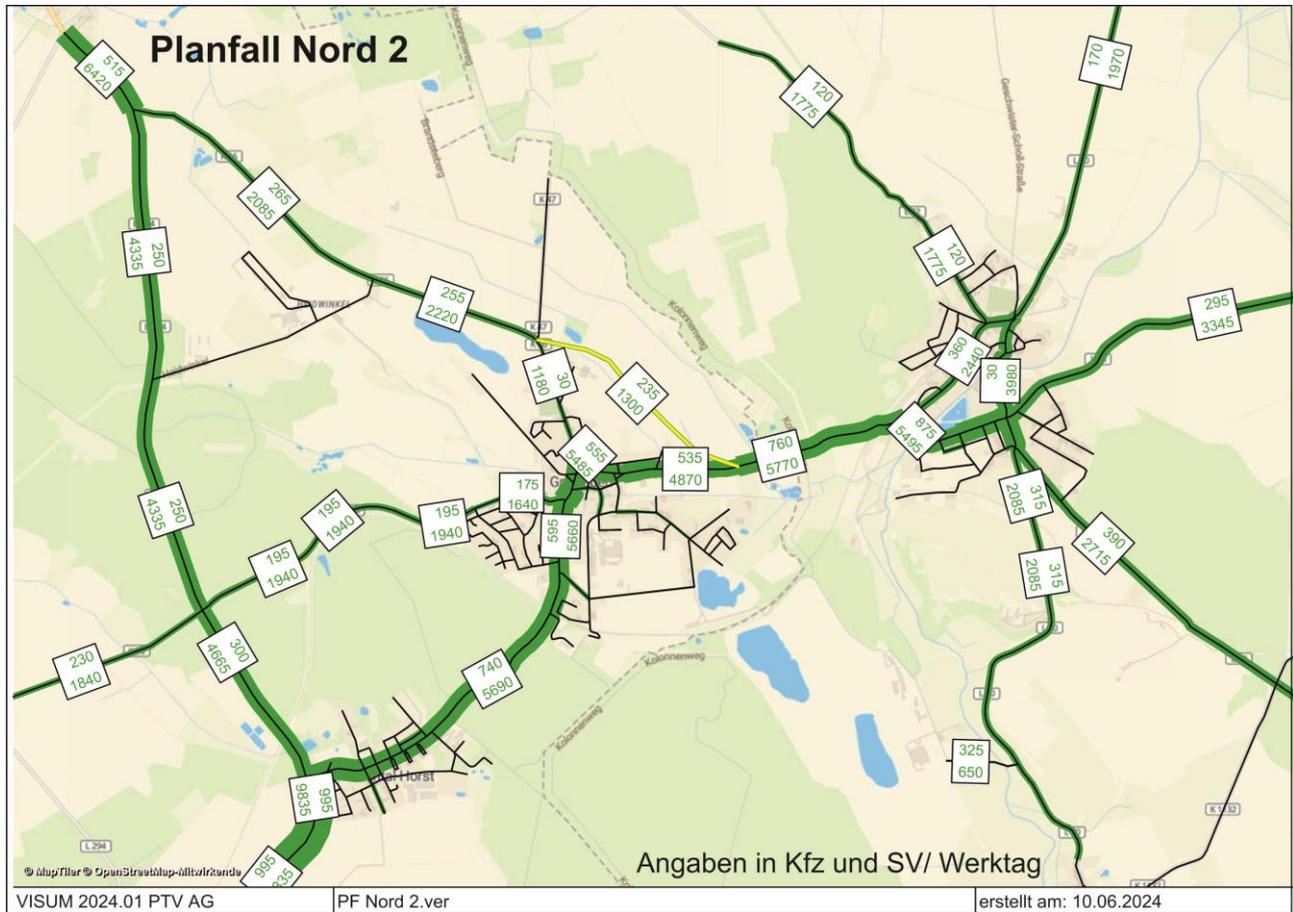


(45) In diesem Planfall wird die Ortsdurchfahrt Graslebens um rund 4.600 Kfz/ Werktag entlastet. Die L 651 westlich von Grasleben und in Mariental-Horst wird um rund 2.810 Kfz/ Werktag entlastet. Die neue OU ist nördlich von Grasleben mit rund 4600 Kfz/ Werktag belastet und wird westlich von Grasleben noch von rund 3600 Kfz/ Werktag befahren. Für Weferlingen ergeben sich hier keine Änderungen.



6.3 Planfall Nord 2 - 2035

(46) In Planfall Nord 2 ist eine Eckverbindung von der L 651 zwischen Weferlingen und Grasleben zur K 56 in Höhe der Anbindung der K 47 geplant. Dies ist mit nur rund 1,7 km Streckenlänge die kürzeste Variante.



(47) Sie hat jedoch mit nur 1.300 Kfz/ Werktag auch nur geringe Entlastungseffekte, die sich auch nur in einem Teil von Grasleben auswirken.



6.4 Planfall Nord 3 - 2035

(48) In Planfall Nord 3 wird sowohl Grasleben als auch Weferlingen nördlich umfahren. Die Trasse beginnt westlich von Siestedt nimmt die L 20 und die L 42 auf, führt zur K 56 (in Höhe der Anbindung K 47) und verläuft über die K 56 zur B 244. Mit einer Streckenlänge von rund 7,2 km handelt es sich um eine der längeren Trassen.

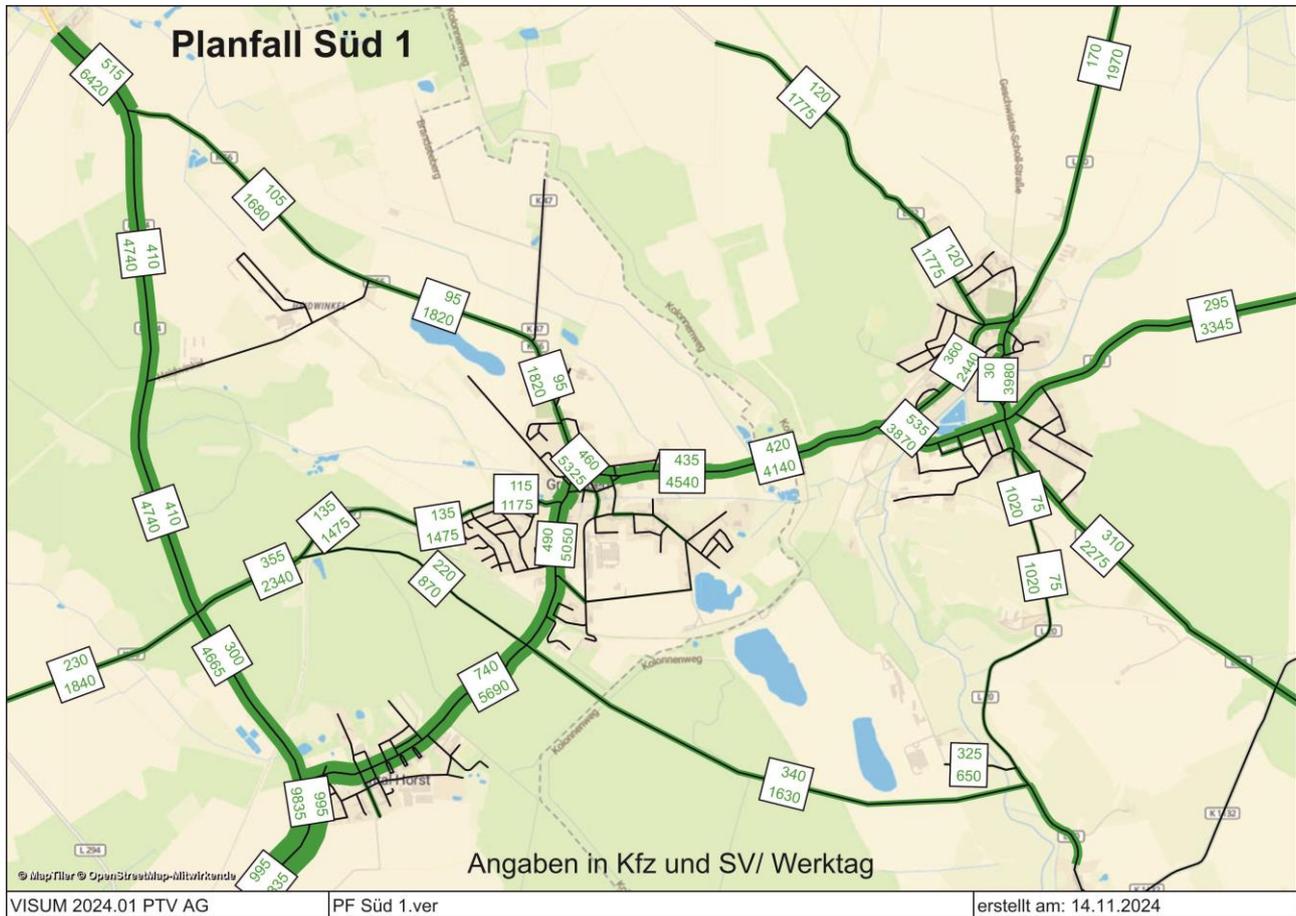


(49) Die nördliche Umfahrung von Weferlingen und Grasleben zeigt dabei nur geringe Entlastungswirkung.



6.5 Planfall Süd 1 - 2035

(50) Planfall Süd 1 beginnt an der L 20 nördlich von Walbeck, schließt südlich von Grasleben an die L 651 an und führt weiter zur K 50.

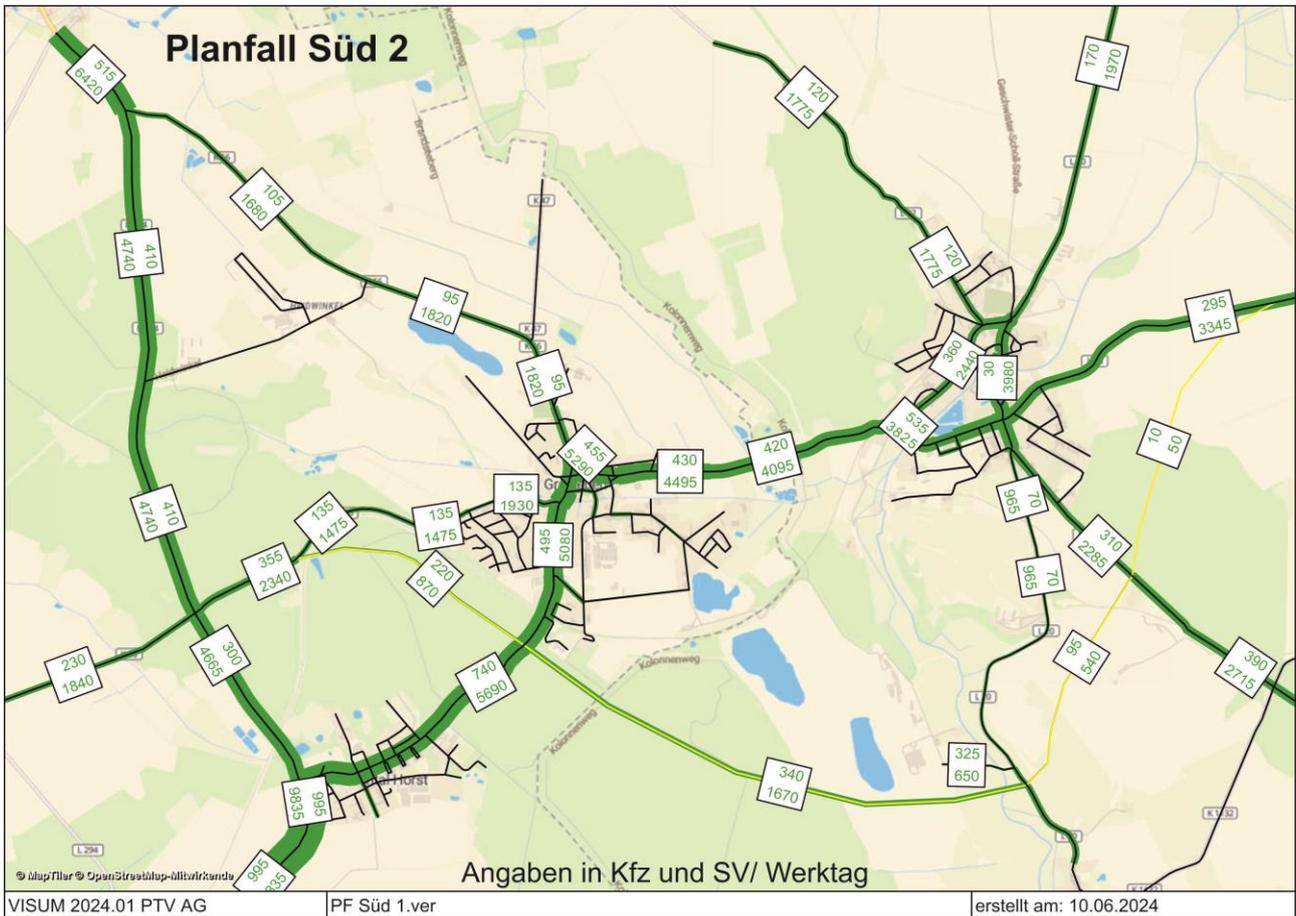


(51) Da die L 20 insgesamt nur gering belastet ist, ist auch die Entlastungswirkung in Weferlingen und Grasleben mit rund 1.630 Kfz/ Werktag nur gering. Nachteilig wirkt sich für Walbeck aus, dass der Siedlungsbereich noch zusätzlich von einigen hundert Kfz von der L 42 belastet sein wird. Im Bereich Mariental-Horst ergeben sich kaum Entlastungen.



6.6 Planfall Süd 2 - 2035

(52) Planfall Süd 2 entspricht westlich der L 20 dem Planfall Süd 1. Jedoch beginnt die Umfahrung hier schon westlich von Siestedt auf der L 43 nimmt die L 42 auf und führt zur L 20 nördlich von Walbeck.

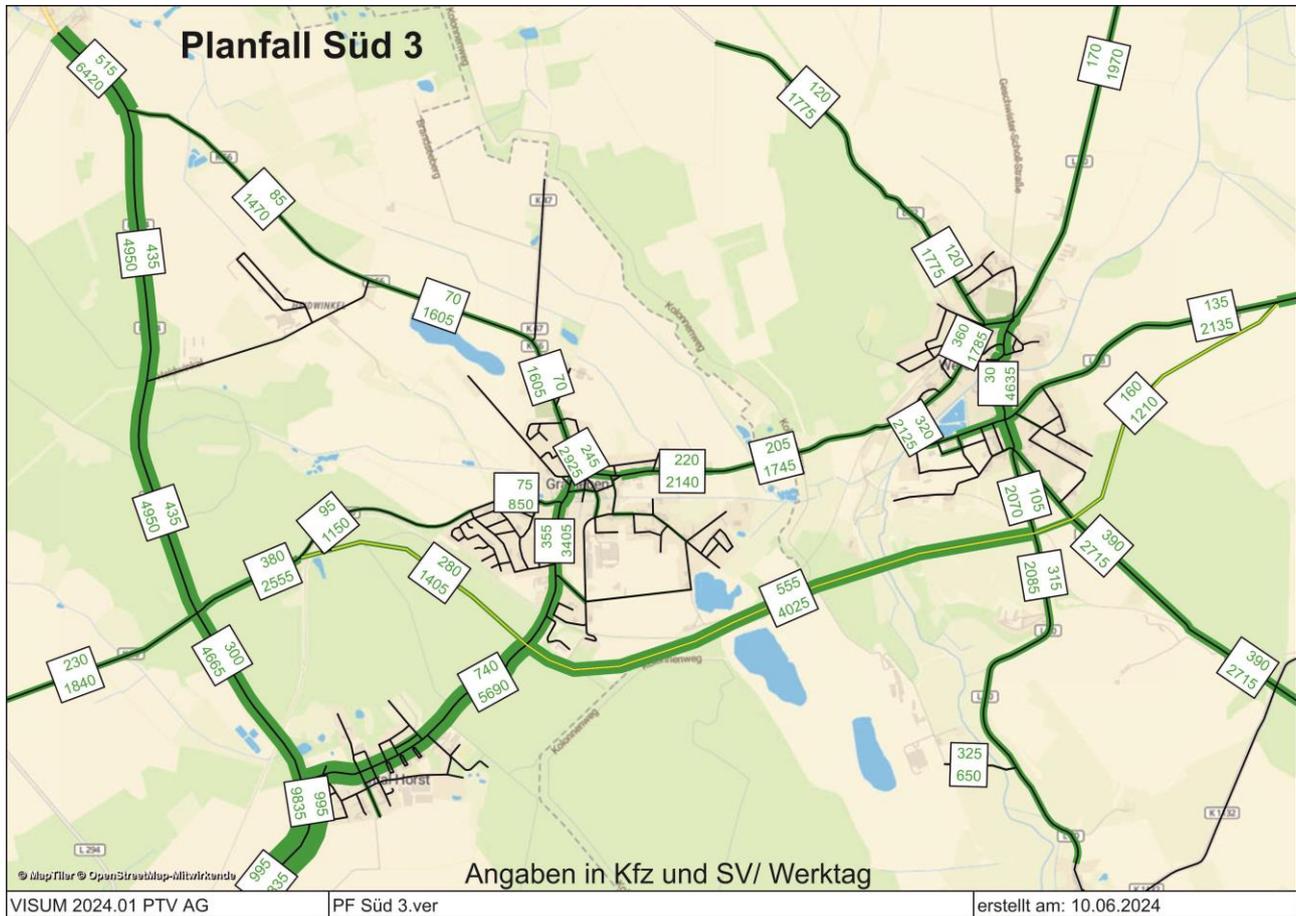


(53) Westlich von Weferlingen zeigt die Trasse aufgrund der längeren Strecke nahezu keine Wirkung. Zwischen der L 42 und der L 20 ergibt sich immerhin eine geringe Entlastung, die dazu führt, das Walbeck in diesem Fall nicht zusätzlich belastet wird. Westlich der L 20 ergeben sich in etwa die gleichen Effekte wie in Planfall Süd 1.



6.7 Planfall Süd 3 - 2035

(54) Planfall Süd 3 verläuft auf vergleichbarer Trasse wie Planfall Süd 2, jedoch führt die Trasse deutlich näher an den Siedlungsbereichen von Weferlingen und Grasleben heran.



(55) Durch diese kürzere und ortsnähere Trassenführung ergeben sich für Weferlingen und Grasleben Entlastungen von über 4.000 Kfz/ Werktag. Für Mariental-Host zeigt dieser Planfall jedoch kaum bzw. keine Wirkung.



(57) Hierdurch ergeben sich für Weferlingen und Grasleben immer noch Entlastungen von über 3.000 Kfz/ Werktag. Sie fallen allerdings im Gegensatz zu Planfall Süd 3 um etwa 1.000 Kfz geringer aus, da Fahrten zur B 244 Nord und zum Teil zur K 50 West oder nach Mariental-Horst auf ihren alten Routen verbleiben. Es ergeben sich in diesem Planfall aber auch deutliche Entlastungen für Mariental-Horst.

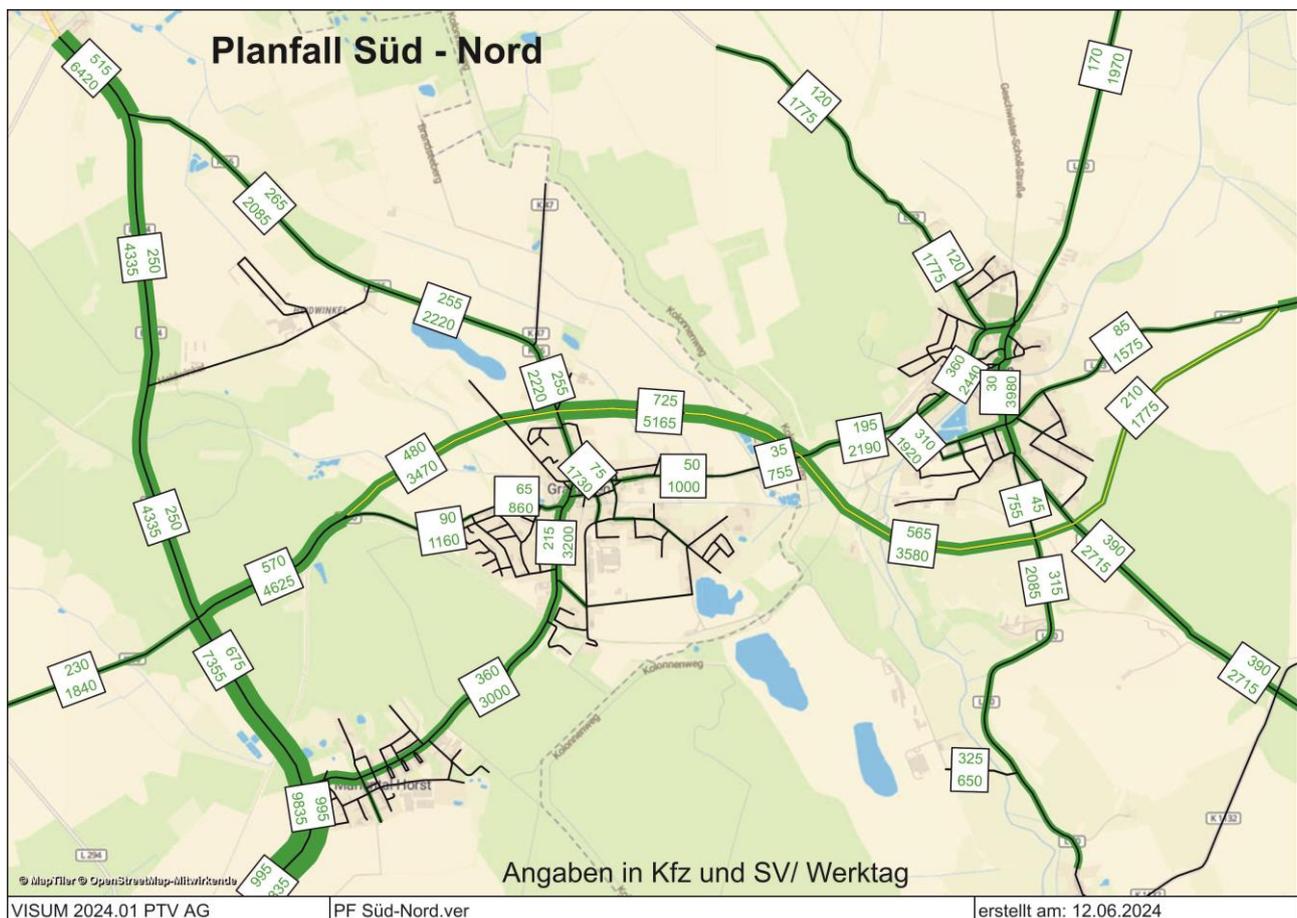


6.9 Planfall Süd - Nord - 2035

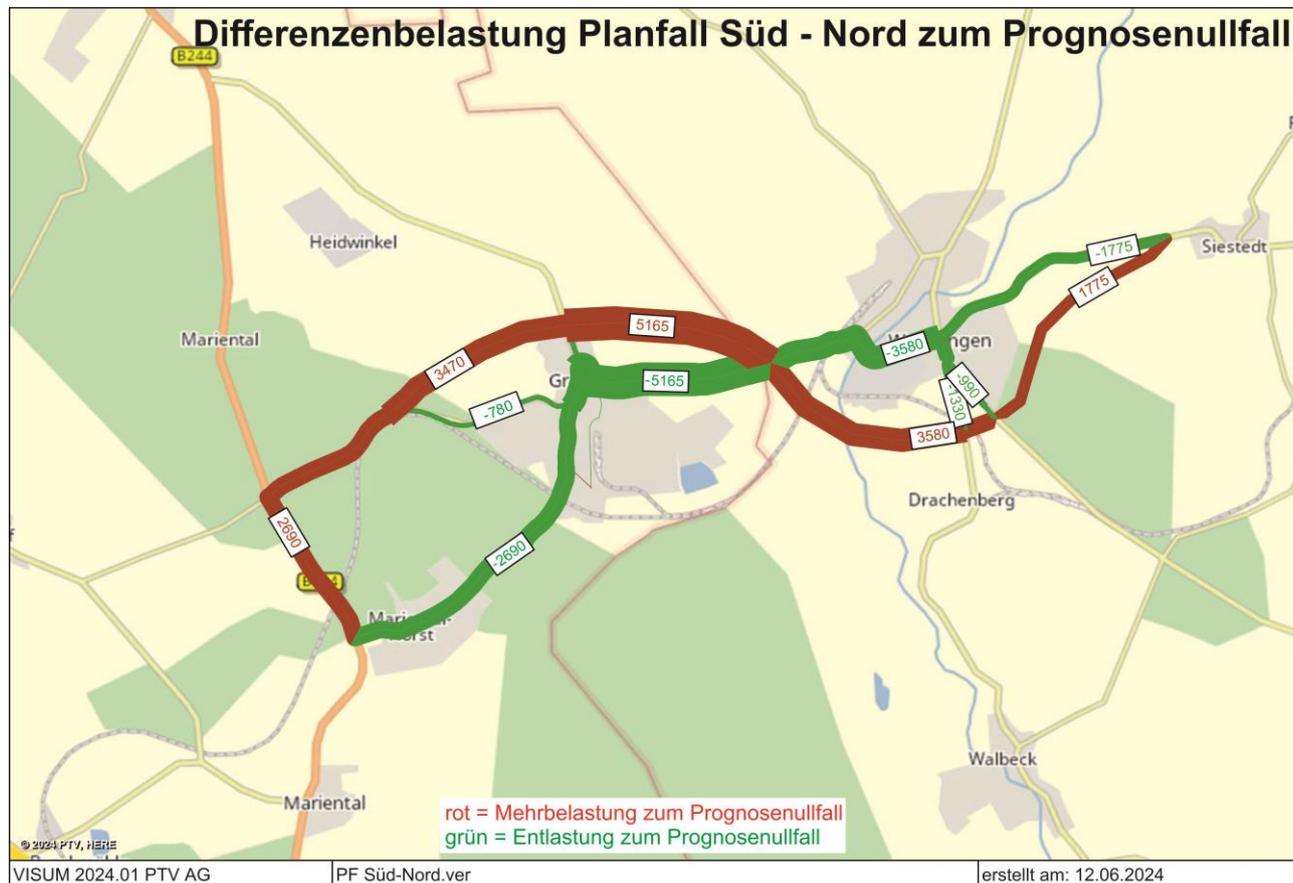
(58) Ausgehend von den Ergebnissen der bisherigen Planfälle wurde ein weiterer Planfall (Planfall Süd – Nord) entwickelt, der zu einer optimalen Entlastungswirkung auf die Siedlungsbereiche im Planungsraum führen soll.

(59) Da eine nördliche Umfahrung von Weferlingen kaum Wirkung zeigt, wurde eine ortsnahe südliche Umfahrung berücksichtigt. Diese führt von westlich Siestedt zur L 651/ L 43 zwischen Weferlingen und Grasleben. Dort wechselt die Trasse auf die Nordseite Graslebens und verläuft ortsnah zur K 56, nimmt diese auf und führt weiter zur K 50 über die an die B 244 angebunden wird.

(60) Teile der Strecke nehmen Trassen anderer Planfälle auf, westlich der L 20 führt jedoch ein neues Trassenelement nach Norden zur L 43. Dieses Teilstück ist entsprechend noch nicht auf andere als verkehrliche Belange geprüft (Z.B. Umweltprüfungen etc.).



(61) Mit dieser Trassenführung sind in Weferlingen Entlastungen von knapp 3.600 Kfz/ Werktag möglich, in Grasleben sogar von rund 5.150 Kfz/ Werktag. Zusätzlich ergeben sich auch im Bereich Mariental-Horst Entlastungen von knapp 2.700 Kfz/ Werktag. Keine Entlastungen ergeben sich in Weferlingen im Straßenzug Bäckerstraße – Steinweg.

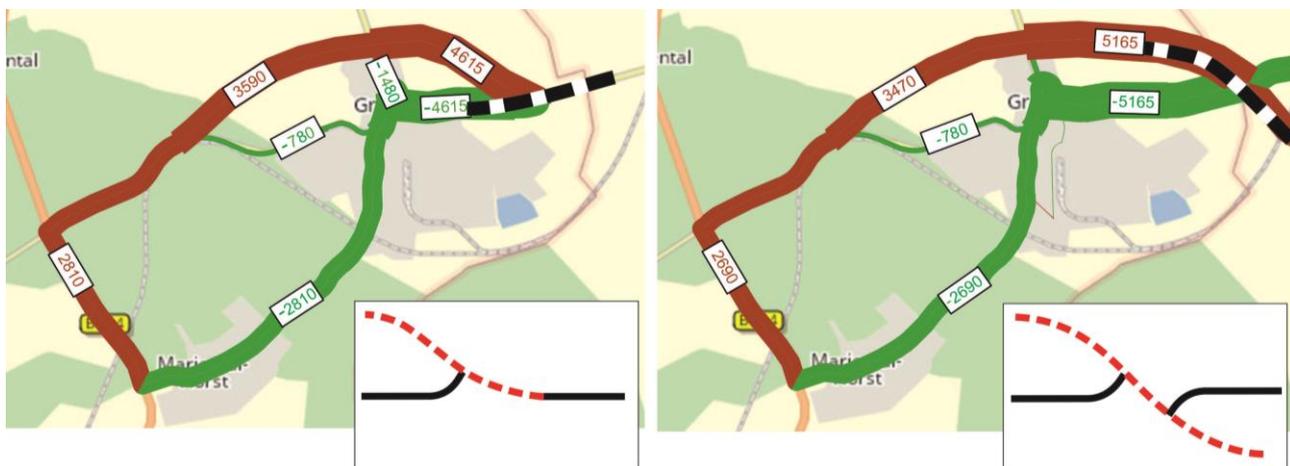


(62) Auffällig ist die unterschiedliche Entlastungswirkung der Variante Süd-Nord zur Variante Nord 1 im Siedlungsbereich von Grasleben, die im Bereich Grasleben nahezu identisch verläuft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in den Modellrechnungen Be- und Entlastungseffekte überlagern. In den Grafik ist dann die kumulierte Wirkung dargestellt (+ 100 Kfz durch einen Effekt und -170 Kfz durch einen anderen Effekt ergibt in der Grafik - 70 Kfz als Summe).

(63) Die leicht höhere Wirkung auf dem westlichen Abschnitt in Variante Nord 1 (3.590 zu 3.470 Kfz/Werktag) begründet sich u.a. in der Lage der Anbindung der OU an der L 651/ L 43 zwischen Grasleben und Weferlingen. Die Anbindung liegt in der Variante Nord 1 näher an der Bebauung als in der Variante Süd-Nord. Aus diesem Grund fahren einige Kfz-Nutzer aus dem östlichen Siedlungsbereich Graslebens in Variante Nord 1 zunächst nach Osten, um auf die Ortsumgehung aufzufahren und über diese die B 244 zu erreichen. In der Variante Süd-Nord liegt die Anbindung weiter östlich, so dass modelltechnisch die Kfz-Nutzer diesen größeren Umweg in nennenswerter Anzahl meiden und die B 244 weiterhin über die Ortslage Grasleben anfahren.



(64) Die höhere Belastung auf dem östlichen Abschnitt ist in der Anbindung der Ortsumgehung an die L 651/ L 43 begründet. In Variante Nord 1 kommen die Fahrzeuge über die L 43, wobei Fahrtechnisch kaum ein Unterschied zwischen einem Abbiegen in Richtung Grasleben und einer Befahrung der Ortsumgehung besteht. Fahrten aus Weferlingen und darüber hinaus befinden sich in Variante Süd-Nord bereits auf der Ortsumgehung und nutzen diese weiter. Zur Durchfahrung von Grasleben müssten die Fahrten die Ortsumgehung verlassen.



(65) Die Berechnungen zeigen, dass die Lage einer Anschlussstelle, wie auch die Gestaltung der Anbindung (Kreuzung, versetzte Einmündung, Kreisverkehr etc.) Einfluss auf die zukünftigen Verkehrsströme haben kann. Hierbei sind aber auch persönliche Vorlieben und psychologische Effekte ausschlaggebend, die mit Modellrechnungen nicht exakt abgebildet werden können.

(66) Auch unter Berücksichtigung möglicher modelltechnischer Schwankungsbreiten kann zusammengefasst werden, dass sich die größte Entlastungswirkung mit dem Planfall Süd-Nord erreicht werden kann.

Trassenvergleich

Variante	Max. Entlastung Grasleben	Max. Entlastung Weferlingen	Trassenlänge (ca.)
Nord 1	4.615 Kfz	Entfällt	3,0 km
Nord 2	1.300 Kfz	Entfällt	1,7 km
Nord 3	1.995 Kfz	1.995 Kfz	7,2 km
Süd 1	1.630 Kfz	1.630 Kfz	5,4 km
Süd 2	1.670 Kfz	1.670 Kfz	9,2 km
Süd 3	4.025 Kfz	4.025 Kfz	7,8 km
Süd 4	3.035 Kfz	3.035 Kfz	8,1 km
Süd-Nord	5.165 Kfz	3.580 Kfz	7,6 km

7 Fazit

(67) In Grasleben – Weferlingen ergeben sich auf dem vorhandenen Straßennetz unter Berücksichtigung des Straßenausbauszustandes zahlreiche Mängel.

(68) Die Fahrbahnen sind teilweise für Begegnungsfälle Pkw – Lkw zu schmal, in Kurven nutzen Lkw teilweise beide Fahrstreifen. In den Ortsdurchfahrten sind auch Gehwege oftmals deutlich zu schmal oder nur auf einer Seite angelegt.

(69) Separate Radwege stehen nicht zur Verfügung. Der Radverkehr muss mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam die Fahrbahn nutzen.

(70) Aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens bei einem ebenfalls hohen Schwerverkehranteil ergeben sich entsprechende Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen und Trennwirkungen durch das klassifizierte Straßennetz. Querungen sind insbesondere für unsichere oder mobilitätseingeschränkte Fußgänger und Radfahrer problematisch.

(71) Von den Folgen der hohen Verkehrsmengen bei unzureichendem Straßennetz sind die Bewohner der beiden Ortslagen und insbesondere die Anlieger der jeweiligen Straßen betroffen. Die negativen Auswirkungen ergeben sich dabei auch die Nutzer der übrigen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten bzw. die dortigen Kinder.

(72) Zur Entlastung der Siedlungsbereiche von den störenden und beeinträchtigenden Kfz-Verkehren wurden in Rahmen von Modellrechnungen verschiedene Trassenführungen einer möglichen Umgehungsstraße untersucht.

(73) Die höchste Wirkung weist dabei eine nördliche Umfahrung von Grasleben, die ortsnahe bei einer südlichen Umfahrung von Weferlingen weitergeführt wird.

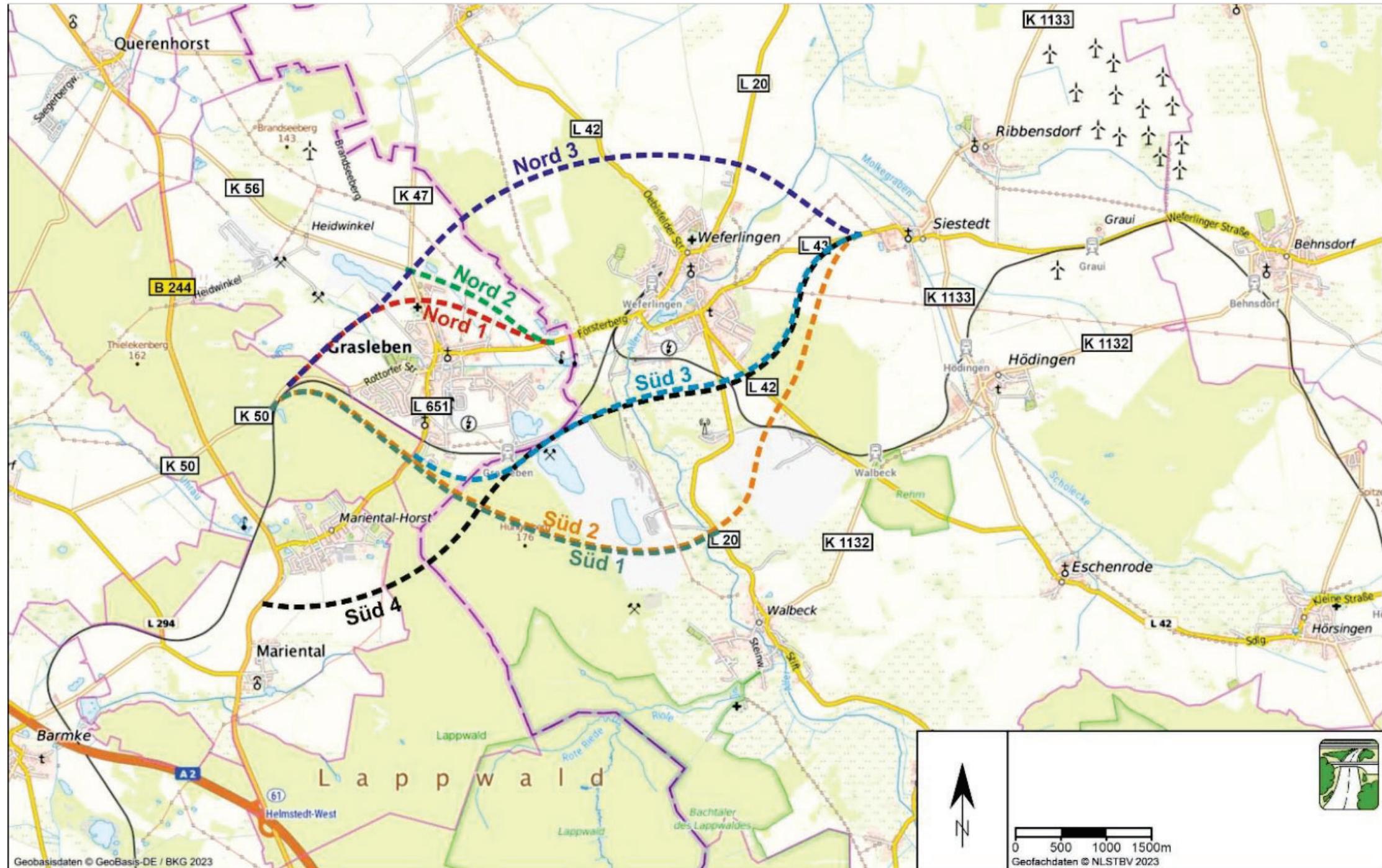
Hannover, November 2024

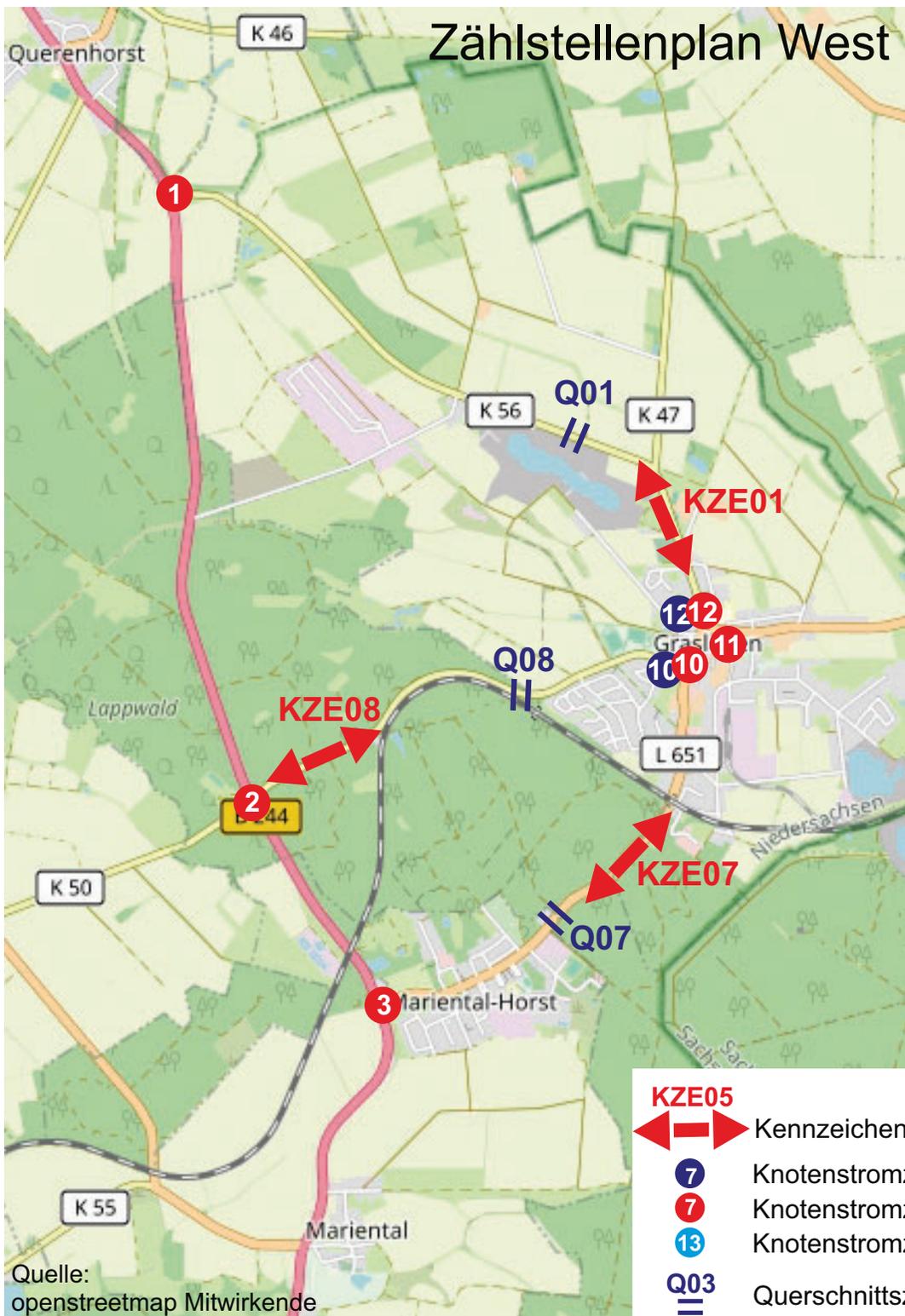
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

Grasleben - Weferlingen Ortsumfahrung

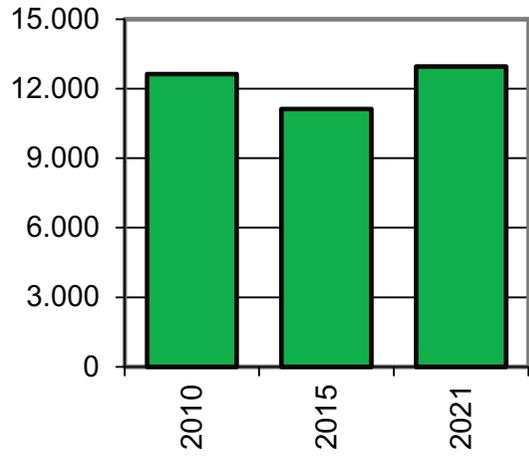
Verkehrsuntersuchung Präsentation Februar 2025



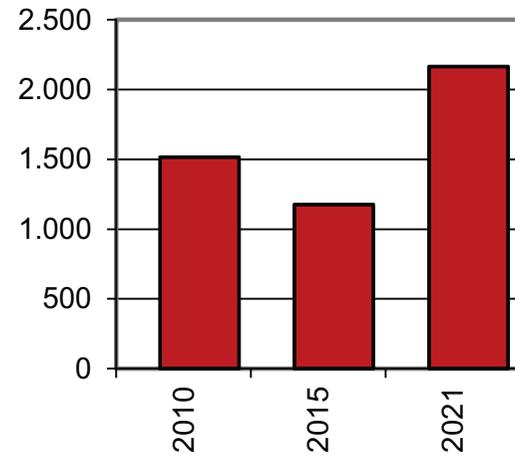


- KZE05** Kennzeichenerfassung 25.04.2024
- Knotenstromzählung 30.05.2024
- Knotenstromzählung 25.04.2024
- Knotenstromzählung 19.03.2024
- Q03** Querschnittszählung 30.05.2024

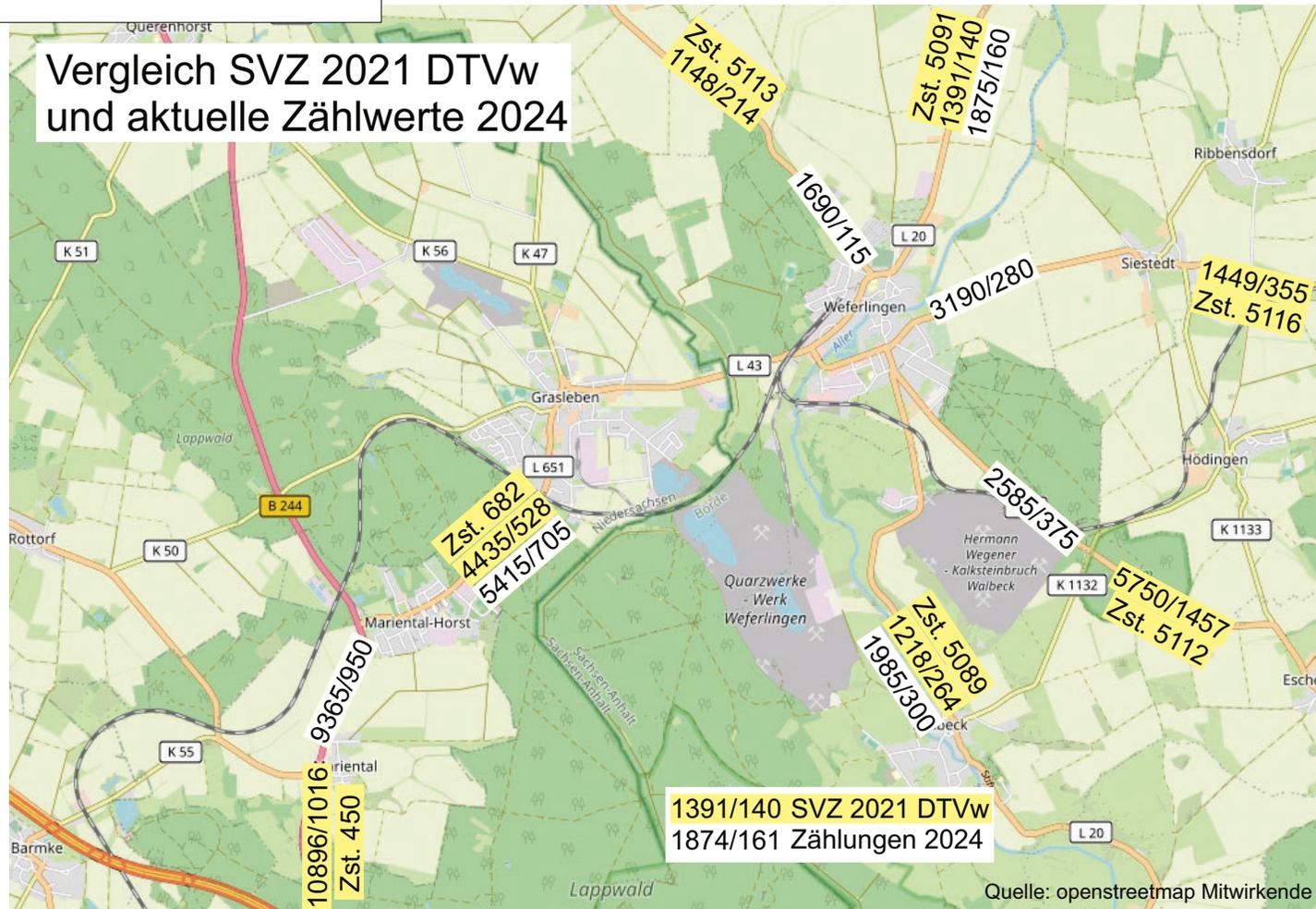
Überlagerung - Kfz



**DTV-Zählung
Schwerverkehr**

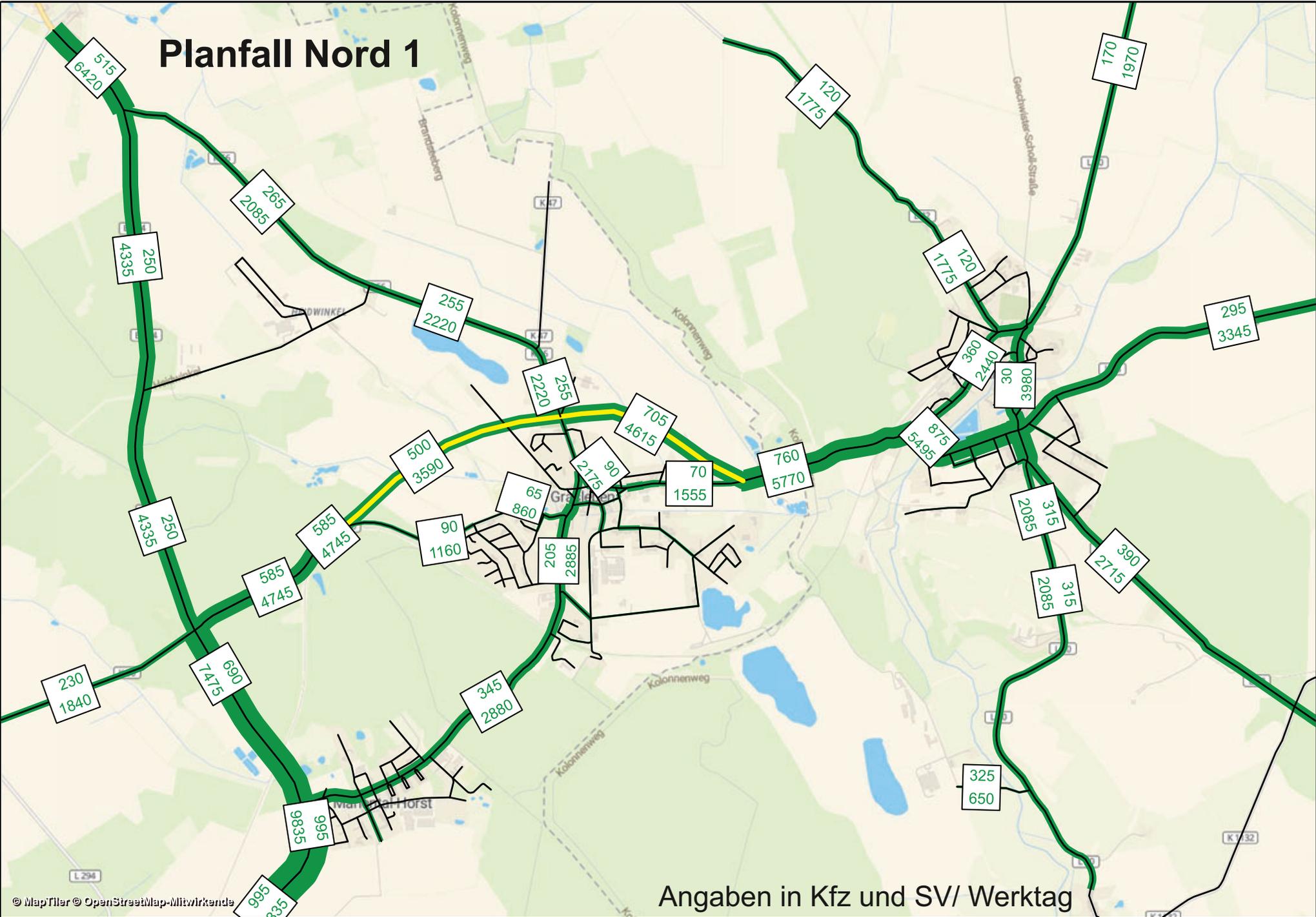


**Vergleich SVZ 2021 DTVw
und aktuelle Zählwerte 2024**



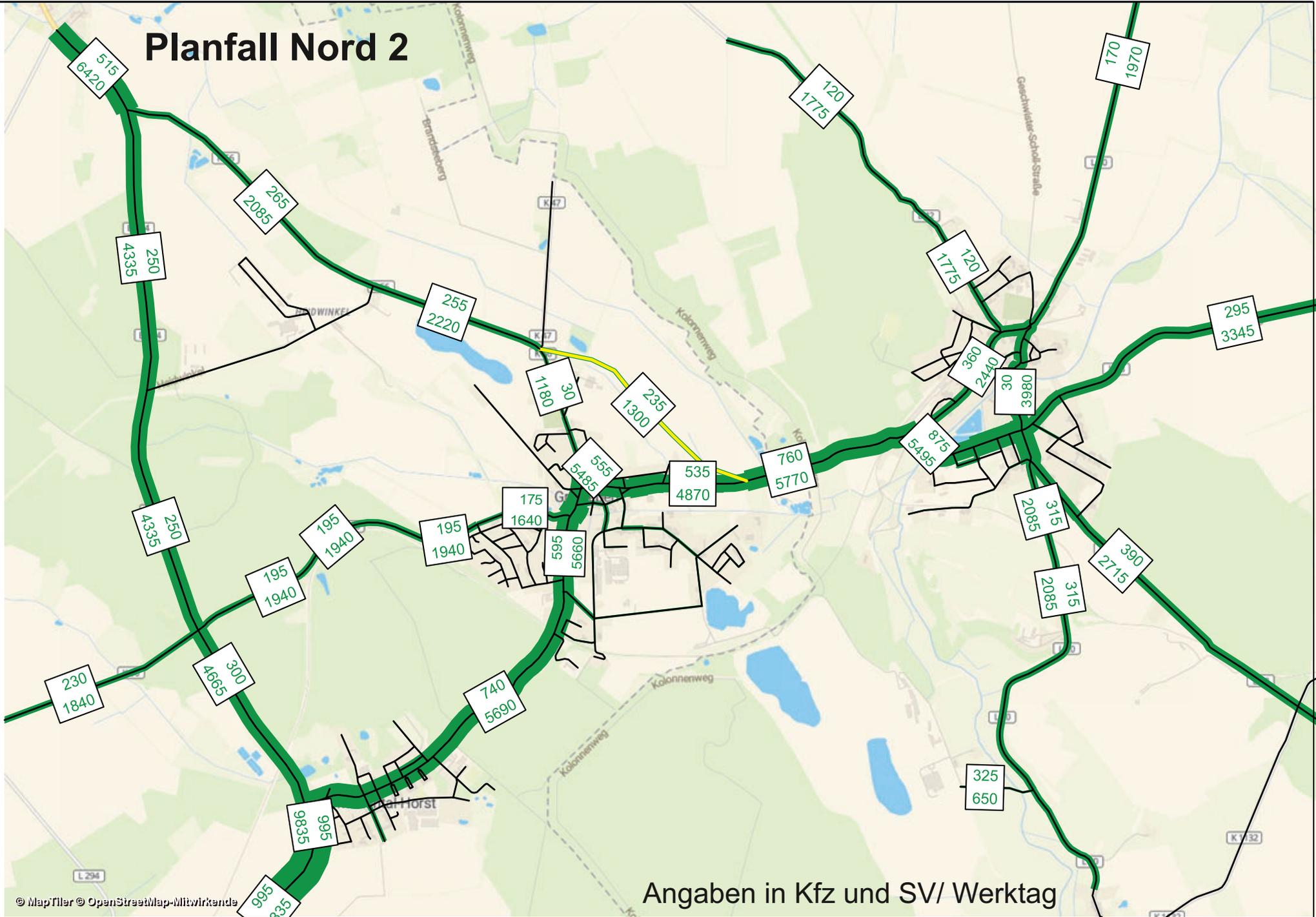
Quelle: openstreetmap Mitwirkende

Planfall Nord 1



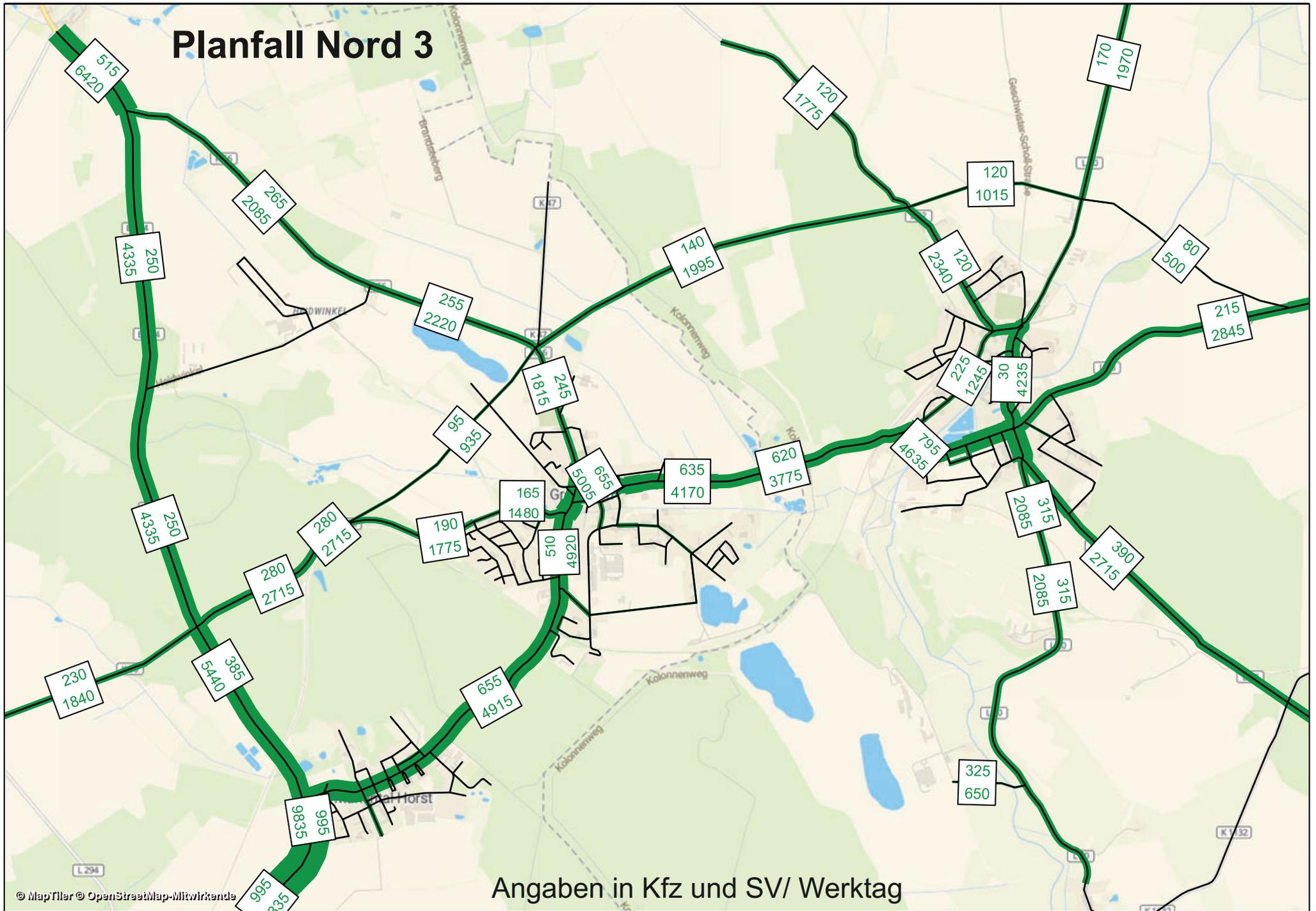
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Nord 2



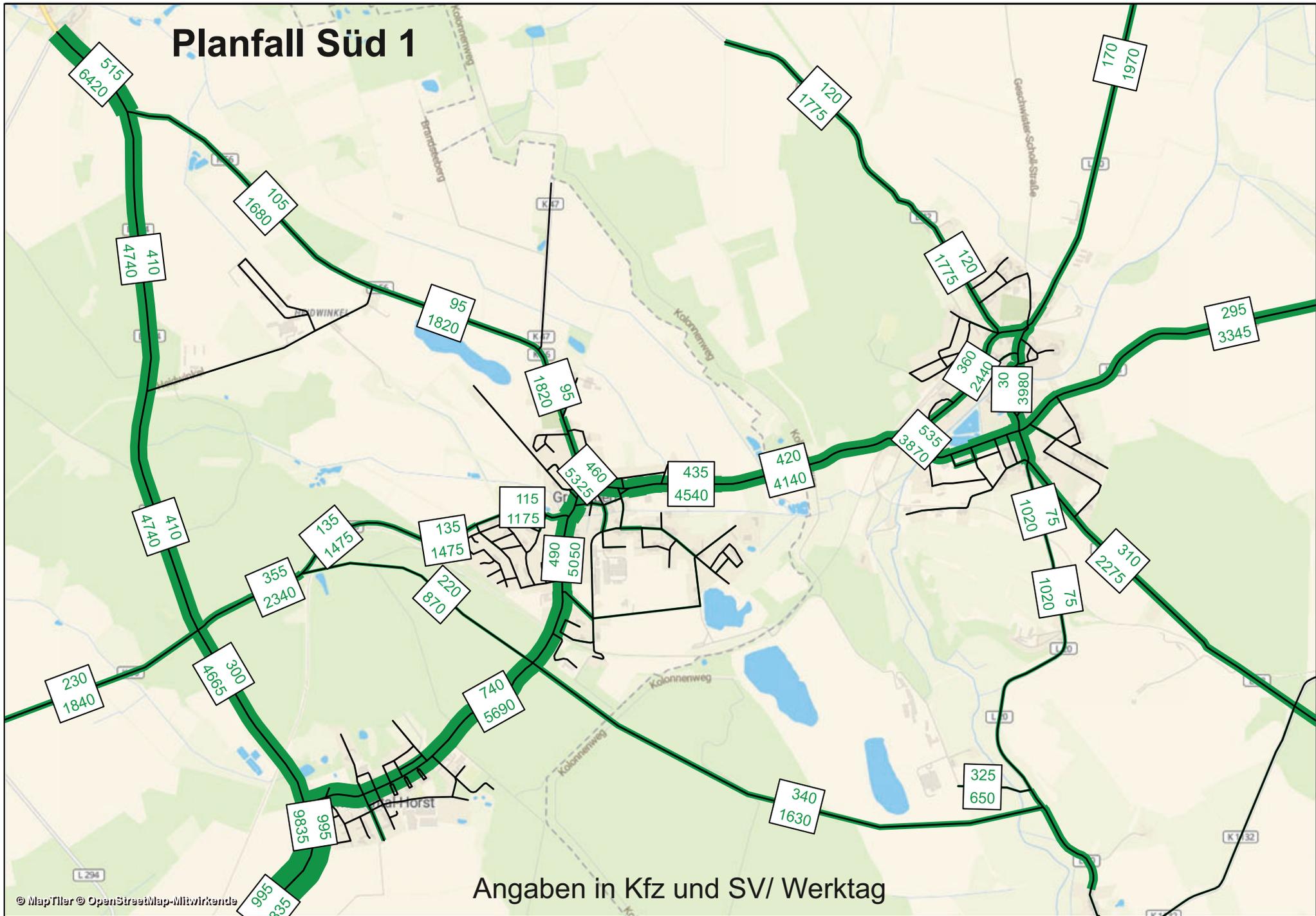
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Nord 3



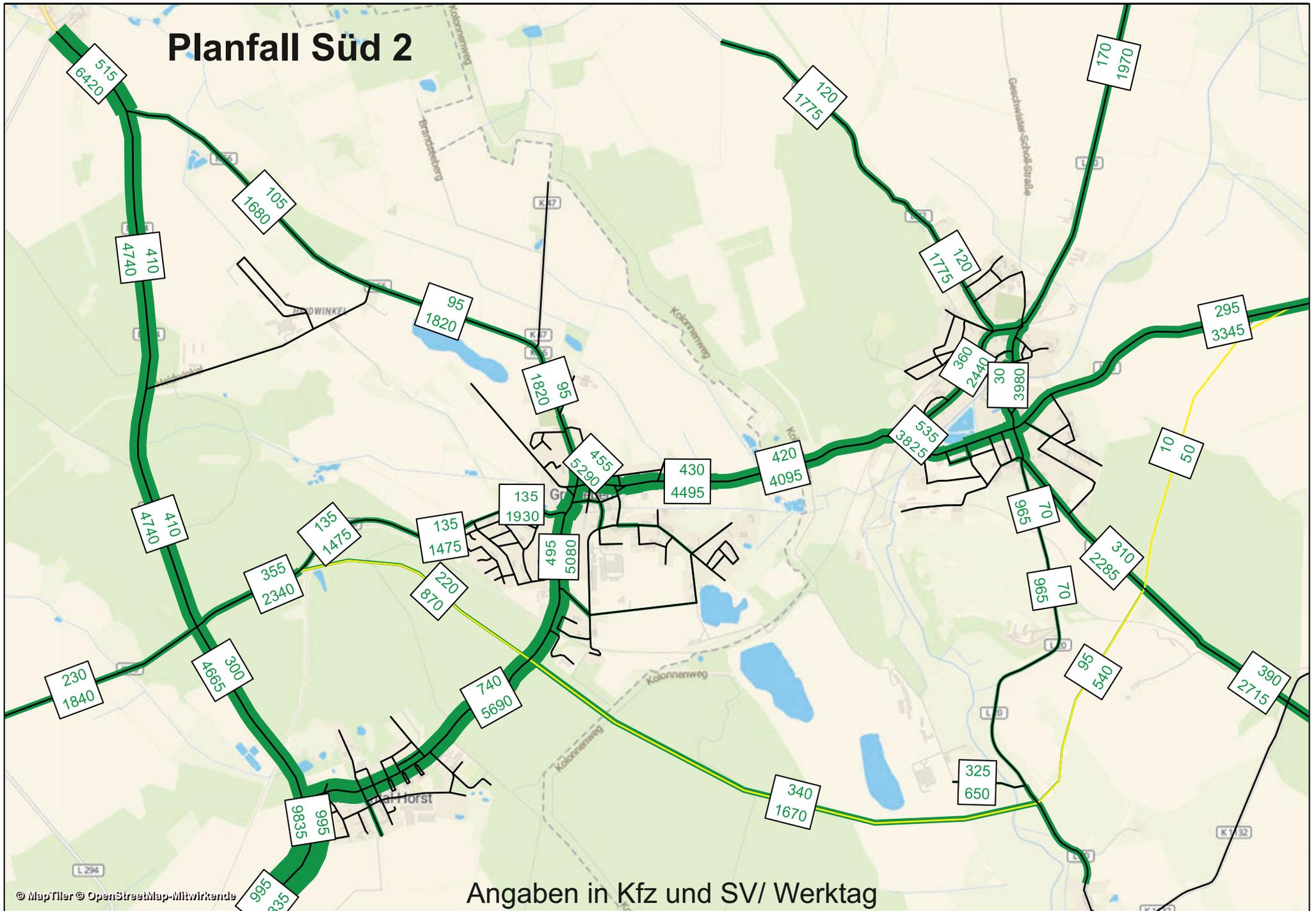
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Süd 1



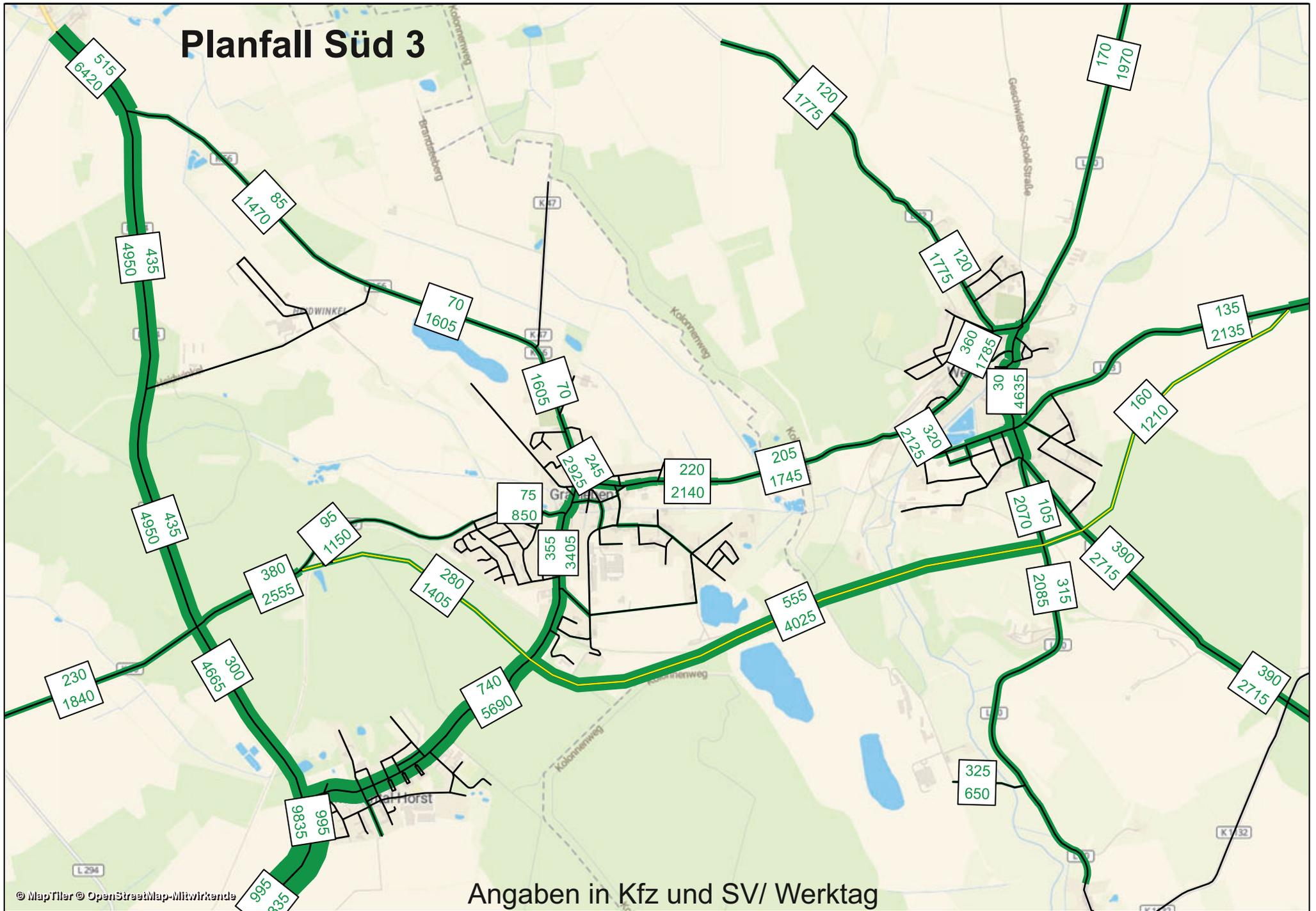
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Süd 2



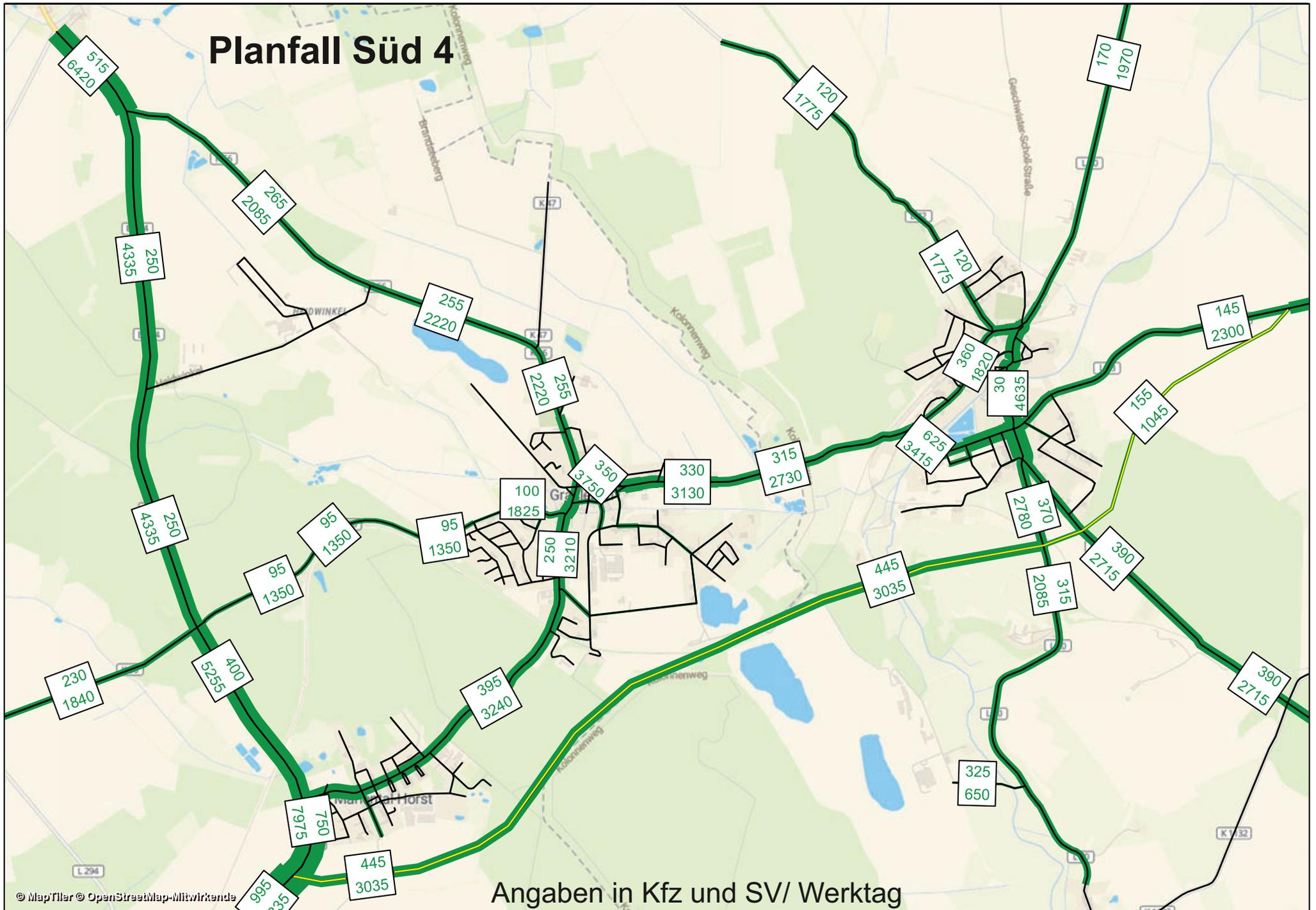
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Süd 3



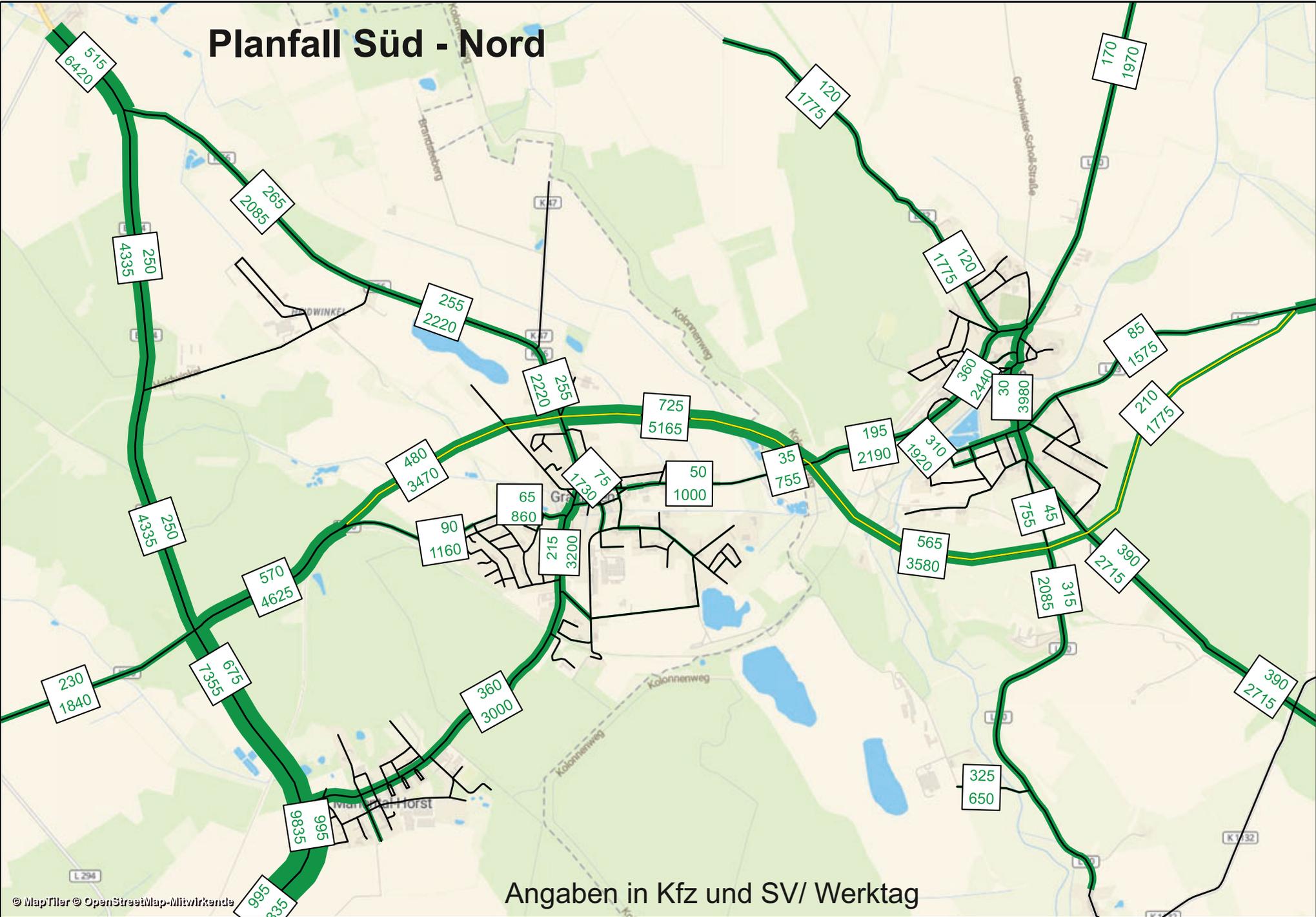
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Süd 4



Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Planfall Süd - Nord



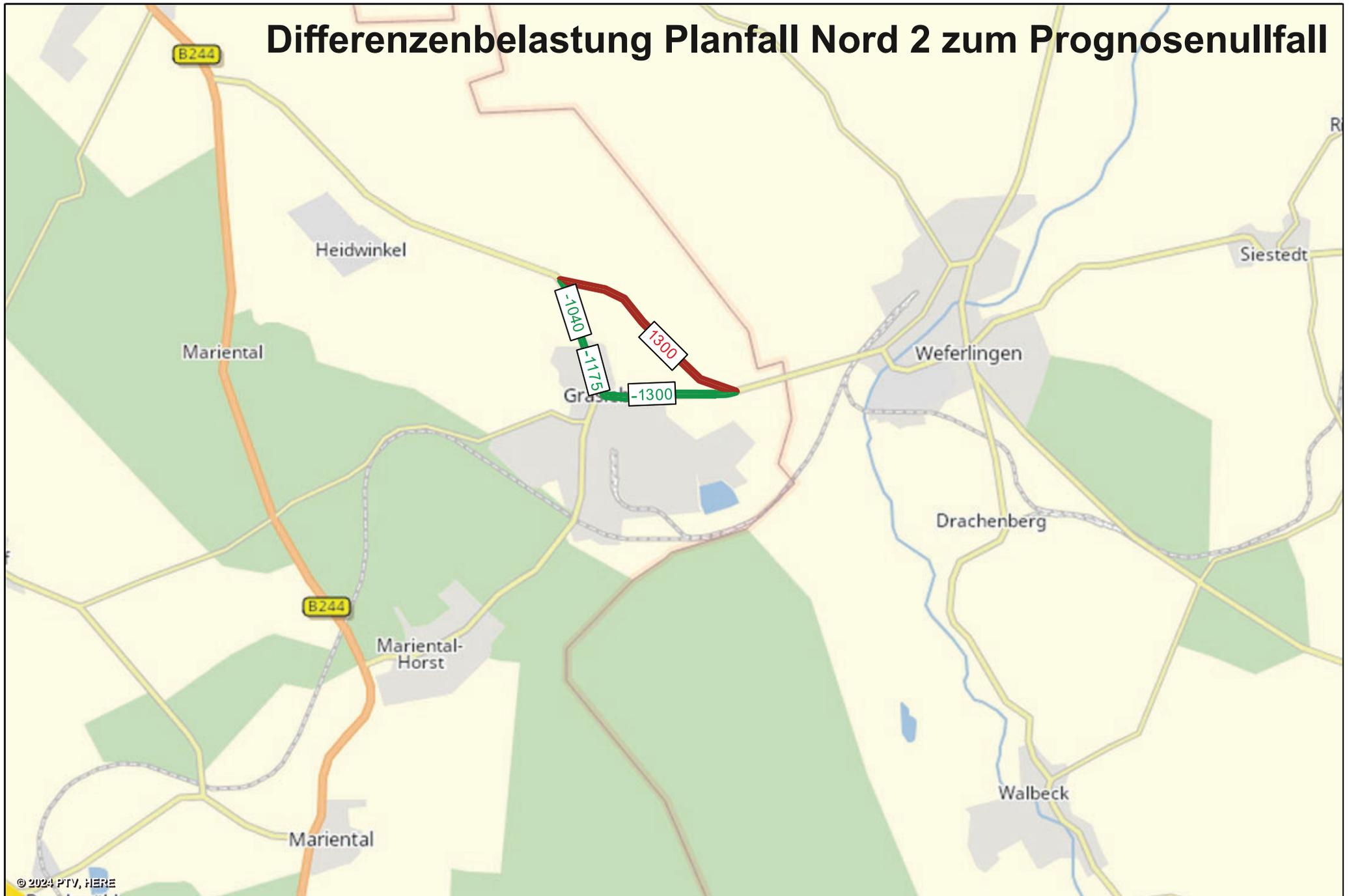
Angaben in Kfz und SV/ Werktag

Differenzenbelastung Planfall Nord 1 zum Prognosenullfall



rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
grün = Entlastung zum Prognosenullfall

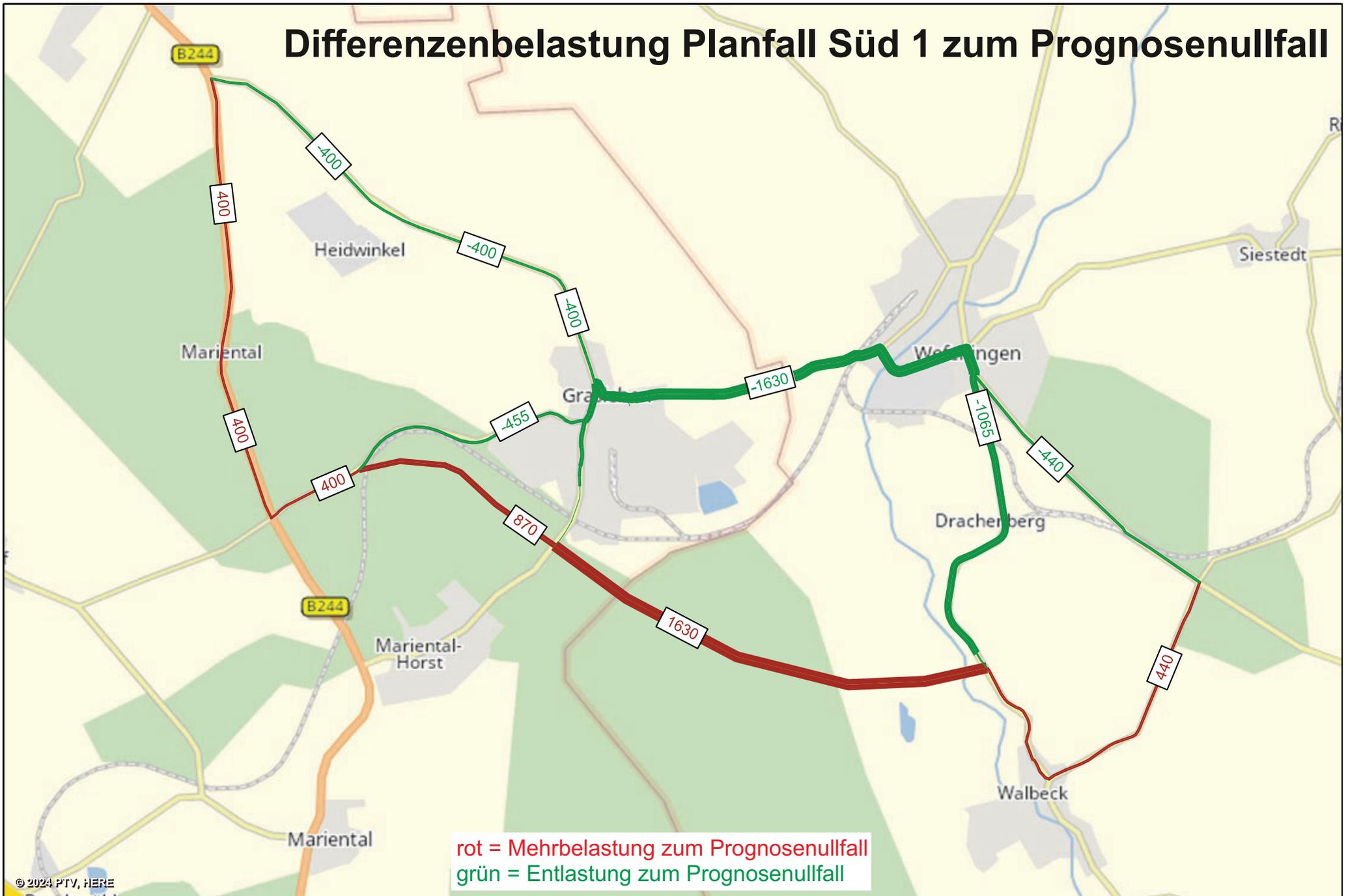
Differenzenbelastung Planfall Nord 2 zum Prognosenullfall



Differenzenbelastung Planfall Nord 3 zum Prognosenullfall

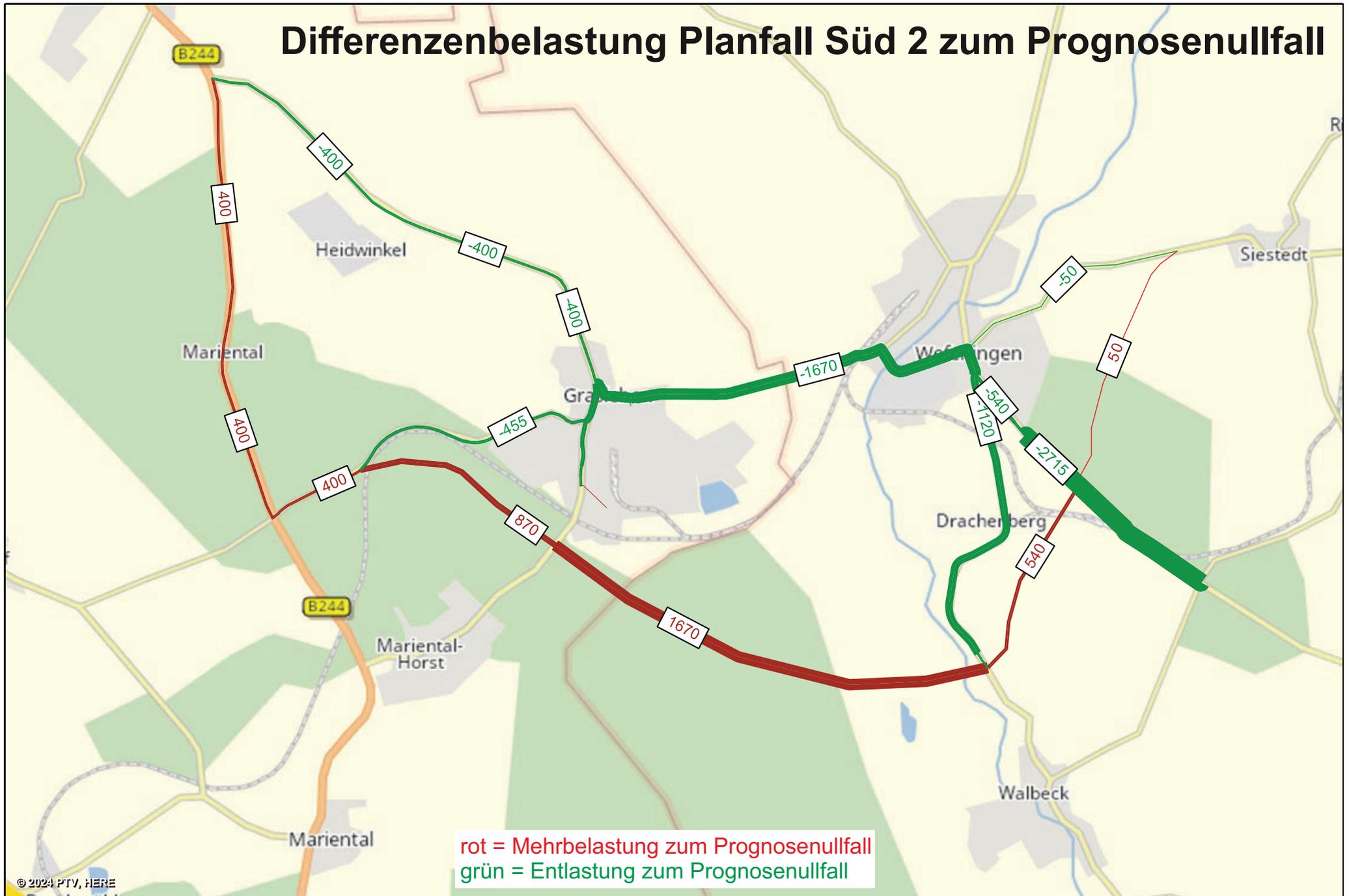


Differenzenbelastung Planfall Süd 1 zum Prognosenullfall



rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
grün = Entlastung zum Prognosenullfall

Differenzenbelastung Planfall Süd 2 zum Prognosenullfall



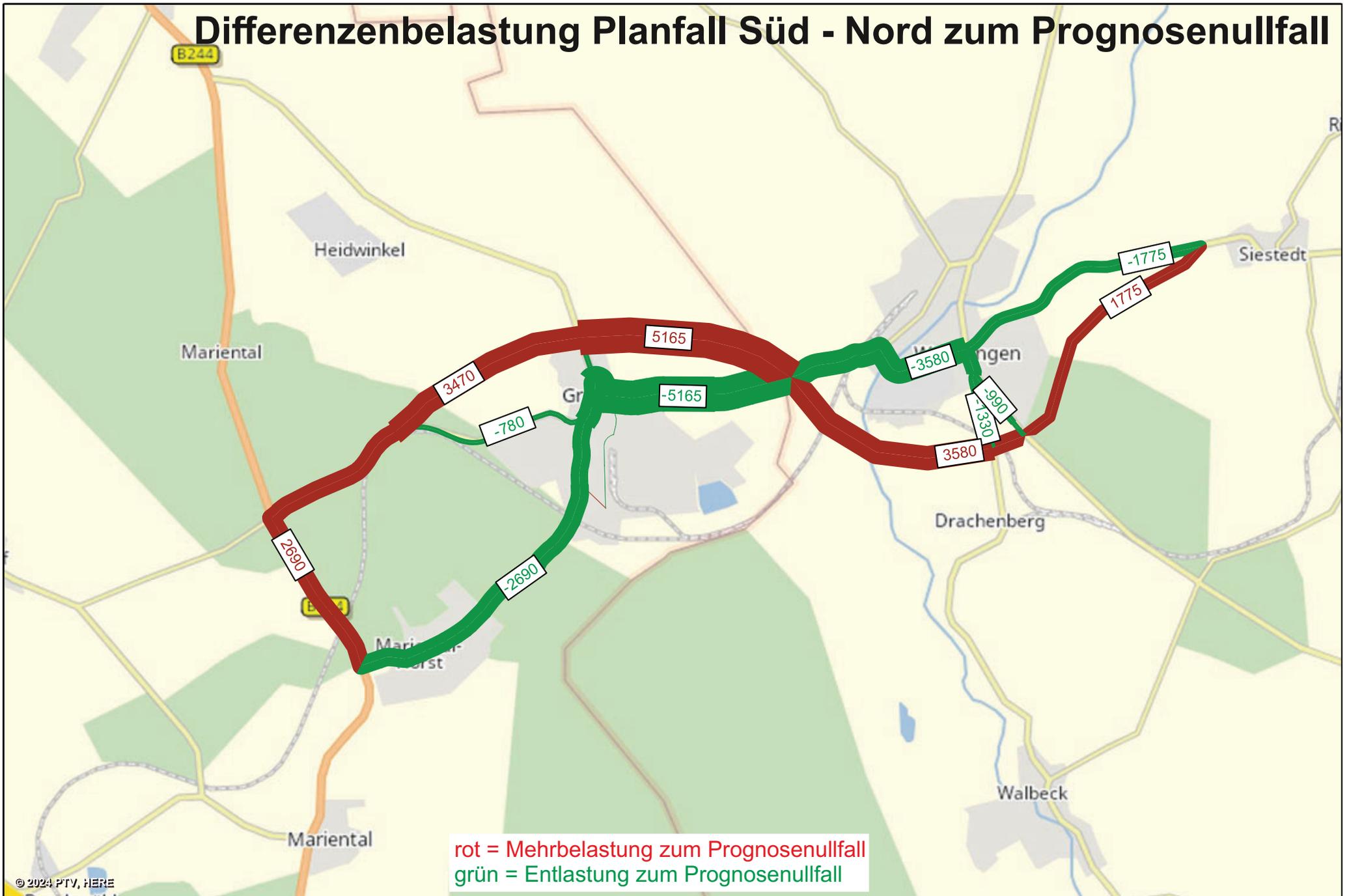
rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
grün = Entlastung zum Prognosenullfall

Differenzenbelastung Planfall Süd 4 zum Prognosenullfall

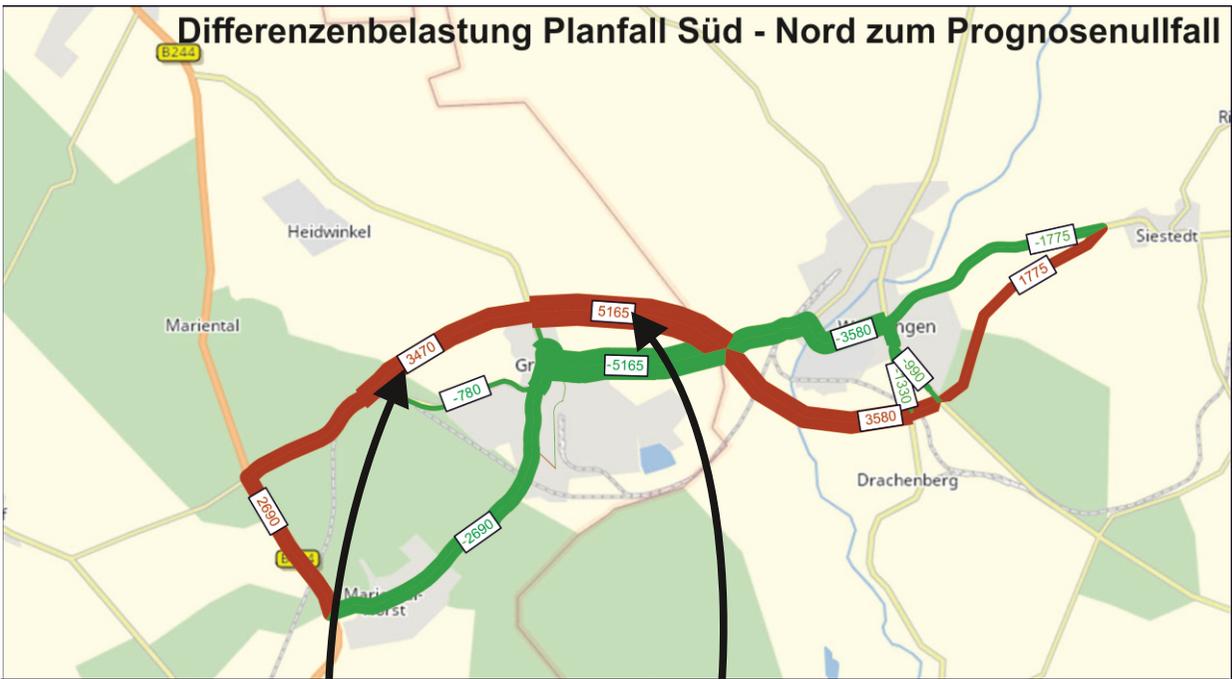


rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
grün = Entlastung zum Prognosenullfall

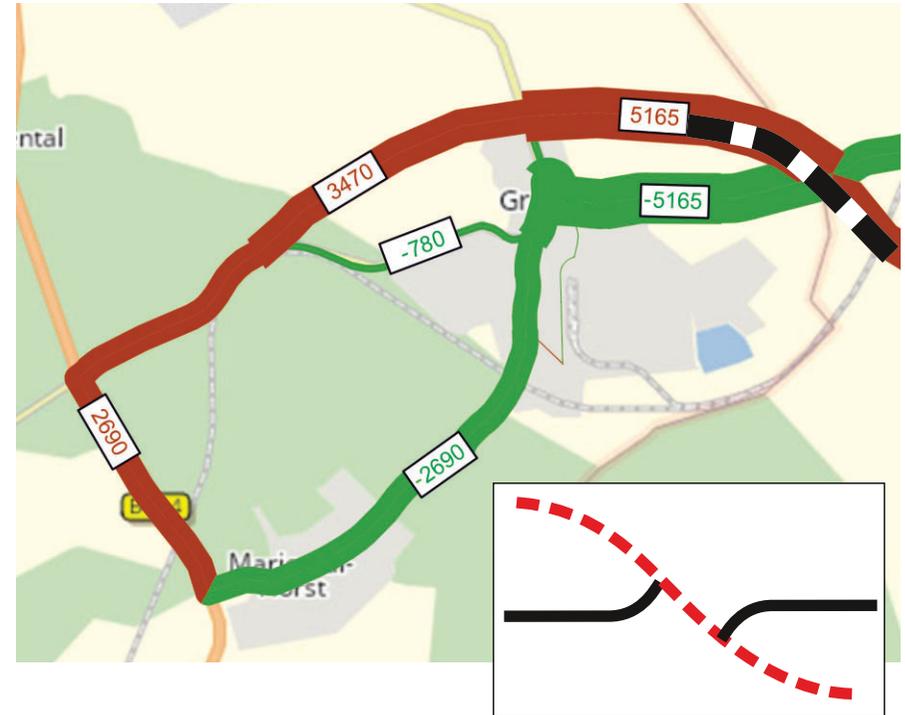
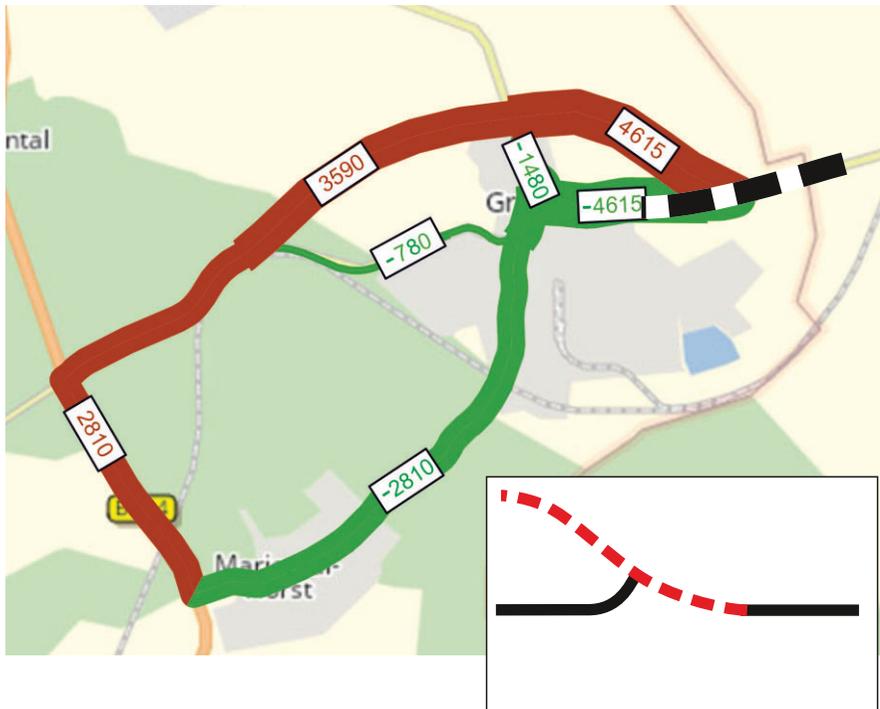
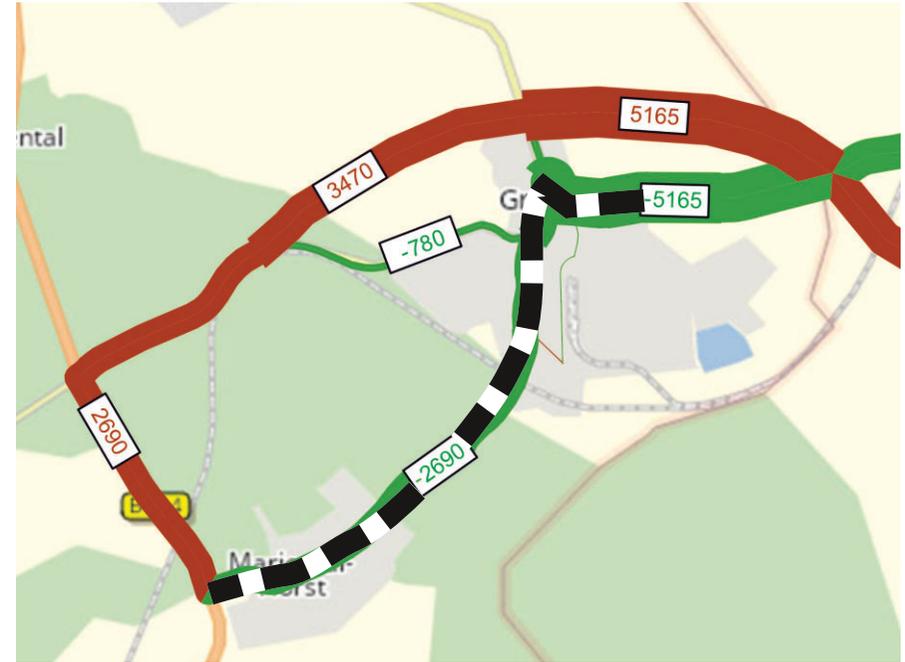
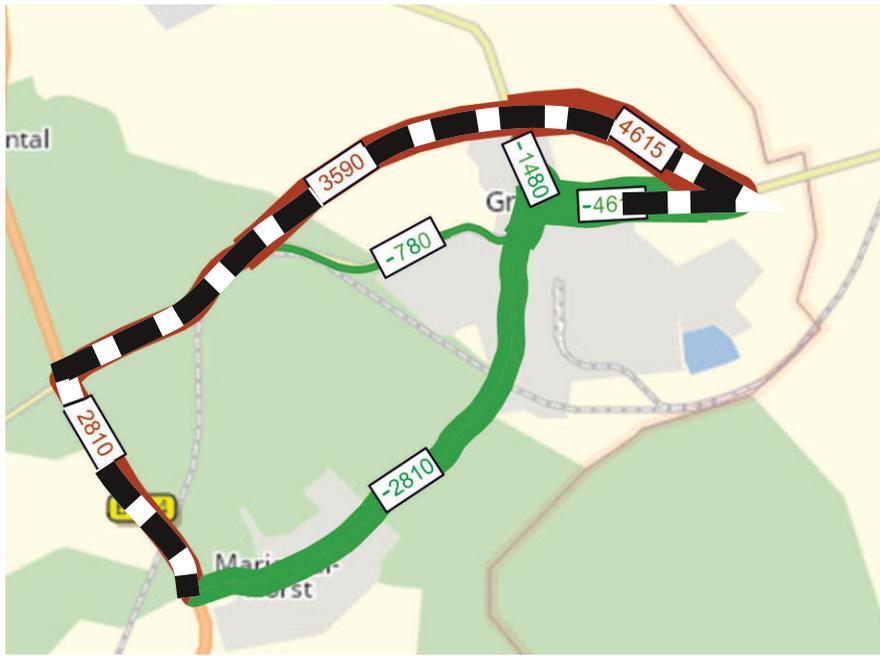
Differenzenbelastung Planfall Süd - Nord zum Prognosenullfall



rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
grün = Entlastung zum Prognosenullfall



rot = Mehrbelastung zum Prognosenullfall
 grün = Entlastung zum Prognosenullfall



Trassenvergleich

Variante	Max. Entlastung Grasleben	Max. Entlastung Weferlingen	Trassenlänge (ca.)
Nord 1	4.615 Kfz	Entfällt	3,0 km
Nord 2	1.300 Kfz	Entfällt	1,7 km
Nord 3	1.995 Kfz	1.995 Kfz	7,2 km
Süd 1	1.630 Kfz	1.630 Kfz	5,4 km
Süd 2	1.670 Kfz	1.670 Kfz	9,2 km
Süd 3	4.025 Kfz	4.025 Kfz	7,8 km
Süd 4	3.035 Kfz	3.035 Kfz	8,1 km
Süd-Nord	5.165 Kfz	3.580 Kfz	7,6 km

Vielen Dank!



Dr. Bernd Althusmann MdL Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung

Mitglied des Niedersächsischen Landtages
Frau Veronika Koch
Milanstraße 11
38368 Grasleben

z.d.A. Bauamt.

Ja ^{26/}06

Hannover, 17. Mai 2018

Entlastungsstraße Grasleben

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,

liebe Veronika,

hiermit nehme ich Bezug auf Ihre E-Mail vom 01.03.18 mit der Sie mir Ihr Schreiben vom 28.02.18 übermitteln, in dem Sie auf eine angedachte Entlastungsstraße Grasleben eingehen und damit an unser am Rande der Plenarsitzung geführtes Gespräch anknüpfen. Sie stellen die Historie der seinerzeit geplanten Straße dar, die mit GVFG-Mittel gefördert werden sollte, aber dann durch Beschluss des OVG Lüneburg nicht realisiert werden konnte. Weiter gehen Sie auf die verkehrliche Bedeutung und Dringlichkeit des Baus einer Entlastungsstraße ein, weisen auf eine aktuell neue Trassenführung hin, die sogenannte „Südumgehung“, und äußern die Bitte, dass ich wegen dieser grenzüberschreitenden Trasse Kontakt mit dem Land Sachsen-Anhalt aufnehmen möge.

Zunächst möchte ich mich für die späte Beantwortung Ihres Schreibens entschuldigen, die der längeren Erkrankung eines zuständigen Mitarbeiters geschuldet ist.

Zu der von ihnen thematisierten „Südumgehung“ berichtet mir der zuständige Geschäftsbereich Wolfenbüttel der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, dass die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt die ihr vom Landkreis Helmstedt im September 2017 vorgestellten Überlegungen einer grenzüberschreitenden Umgehung von Grasleben in einer Planungsbesprechung mit der Zentrale der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt und dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV) vorgetragen habe

Die Darstellungen wurden dort zur Kenntnis genommen. Die Veranlassung eigener Planungen wurde, auch unter Berücksichtigung der allgemein schwierigen Randbedingungen, jedoch nicht in Betracht gezogen.

Friedrichswall 1
30159 Hannover

Telefon 0511 120-5437/5439

Fax 0511 120-5482

E-Mail bernd.althusmann@mw.niedersachsen.de

In diesem Zusammenhang teilt mir der Geschäftsbereich Wolfenbüttel mit, dass er die vom Landkreis Helmstedt im September 2017 vorgestellte Variante als nicht förderfähig im Sinne des NGVFG beurteilt und er dem Landkreis im Rahmen dieses Gesprächs unmissverständlich zu verstehen gegeben habe, dass eine derartige Umgehung nicht zu Lasten des Landes realisierbar sein werde.

Zur Frage, ob das Land die Landesstraße als Umgehungsstraße neu bauen könne, kann ich Ihnen mitteilen, dass der Neubau von Landesstraßen Mitte der 1980er Jahre aufgegeben wurde. Im Landeshauhalt stehen dafür keine Mittel zur Verfügung.

Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich aufgrund meiner vorstehenden Ausführungen in dieser Angelegenheit zurzeit keinen Kontakt mit dem Land Sachsen-Anhalt aufnehmen möchte.

An dieser Stelle möchte ich aber darauf hinweisen, dass der Bau einer kommunalen Umgehungsstraße mit NGVFG-Mitteln gefördert werden kann. Daher rege ich an, weiterhin vor Ort nach einer solchen Lösung zu suchen.

In der Hoffnung, dass ich Ihnen mit diesen Informationen weiterhelfen konnte, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Stin
Det. Schmidtman