

Verkehrsplanung verkehrt

Weg mit dem Ölper Knoten!

Im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) tauchen zwei Schnellstraßenprojekte in unserer Region auf, deren Sinnhaftigkeit sich auch Autofans nur schwer erschließen kann. Das ist neben einer Ostumgehung Wolfenbüttels – die vor Ort nahezu einstimmig abgelehnt wird – auch die sogenannte Ortsumgehung Watenbüttel, also eine Verlängerung des Autobahnstummels der A 392 durch die Okeraue zum Gewerbegebiet Hansestraße.

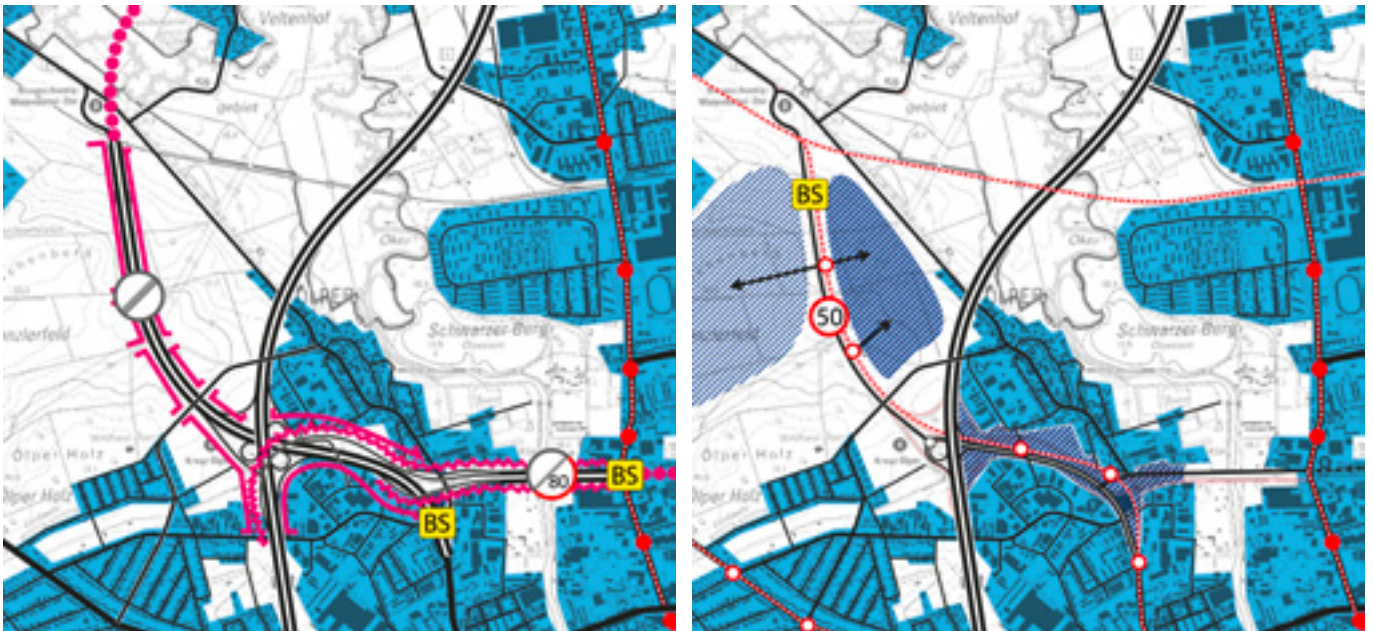
Wer heute auf der A 2 von Westen kommend in die Braunschweiger Innenstadt will und einigermaßen ortskundig ist, fährt an der Abfahrt Watenbüttel runter, durch den Ort und anschließend über A 392 und Ölper

daher stellt sich die Frage, was tun mit dem vielen Beton?

Sah der ursprüngliche Plan aus den frühen 1970ern vor, die Autobahn durch das Naturschutzgebiet Okeraue zur A 2 zu verlängern, so ist diese Verlängerung heute durch die bestehende Westtangente mit dem großen Kreuz Braunschweig-Nord vollständig gegeben. Daher sieht der jetzt vorgelegte oder vielmehr aus irgendeiner tiefen Schublade gezogene Plan vor, vom Ende der A 392 bei Ölper quer durch das Okerauegebiet Richtung Hansestraße zu bauen und so Watenbüttel zu umgehen. Doch solange man von Braunschweig-Watenbüttel kommend rasch

Neubaukosten ohne die Kosten für einen vorherigen Abriss. Und diese Lösung wäre die kostengünstigste, will man den Knoten erhalten. Doch es geht auch anders, wie der von der Arbeitsgruppe MoVeBS entwickelte Plan zeigt. Der Plan sieht den Rückbau beziehungsweise die Anpassung der A 392 auf ganzer Länge an den heutigen und voraussichtlichen Bedarf vor, das heißt:

- Rückbau zwischen Celler und Hamburger Straße auf eine zweispurige Stadtstraße mit nur einer Brücke
- Rückbau des Ölper Knotens zwischen Celler Straße und A 391 auf eine vierspurige Stadtstraße als Verlängerung der Celler



Der Ölper Knoten ist ein monströses Bauwerk, links der derzeitige Zustand mit der (wieder) geplanten Durchschneidung des FFH-Gebietes der Okeraue (gepunktet, oben). Rechts der Gegenvorschlag eines Rückbaus, damit entlastet man nicht nur Watenbüttel, man gewinnt auch innenstadtnah neue gut nutzbare Flächen. Die optional möglichen Stadtbahntrassen sind ebenfalls eingezeichnet.

Grafiken (2): Leonhard Prötzel

Knoten zum Ziel. Dies ist derzeit schneller als der Weg über das Kreuz Braunschweig-Nord und von dort die Westtangente herunter, führt aber zu einer starken Belastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel (derzeit noch B 214).

Seit über 40 Jahren besteht nun der Ölper Knoten, jene überdimensionierte und amerikanisch anmutende Autobahnkreuzung zwischen der Tangente und den Stummeln A 392 Richtung Watenbüttel und Hamburger Straße. Nach über 40 Jahren sind die Brücken allmählich abgängig und

wieder Autobahntempo fahren kann, warum soll man dann im Norden ab- und dann erst mal mehrere Kilometer nach Westen zurückfahren? Der Plan ist unsinnig. Wer den Ort Watenbüttel vom Durchgangsverkehr entlasten will, muss den Weg über Watenbüttel entschleunigen. Bedeutet: Die A 392 muss weg.

Abriss statt Neubau!

Eine Sanierung der bestehenden Brücken am Ölper Knoten lässt sich mit netto rund 41 Mio. Euro kalkulieren, das entspricht den

Straße. Die Celler Straße wird dann mit einer einfachen Anschlussstelle an die A 391 angebunden. Die Form des Anschlusses ist eine „Trompete“, wie die Abfahrt Gartenstadt. Alle Brücken, mit Ausnahme der Brücke der A 391 über die A 392 können ersatzlos entfallen. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wäre trotzdem weiterhin gegeben.

- In der Trompete – wie in der Anschlussstelle Gartenstadt – schließt die weiterführende Straße, also die ehemalige Autobahn nach Watenbüttel an. Diese ist eine einfache Landstraße (am besten Tempo 50) und

später vielleicht eine Stadtstraße, falls die Stadt in dieser Richtung weiter wächst. Dort ist ein Gewerbegebiet im Nordosten im Gespräch, im Südwesten liegen Erweiterungsflächen der PTB.

Die Lösung für Watenbüttel

Die Verkehrsproblematik für Watenbüttel ließe sich so lösen. Alle Fahrzeitgewinne gegenüber der Strecke A 391/A 2 wären durch die Rückstufung der A 392 und der niedrigeren Geschwindigkeit verloren. Ein paar zusätzliche Ampeln tun ihr Übriges. Sinnvolle Ergänzung wäre ein Rückbau der B 214 zwischen Hülperode und der Abfahrt Watenbüttel West. Dann käme gar kein Verkehr mehr aus Hannover oder Celle, um durch Watenbüttel zu fahren.

Im Bereich westlich der A 391 (Westtangenten) verbraucht die A 392 rund 30 ha. Diese Fläche lässt sich deutlich verringern und die frei werdenden Flächen lassen sich nutzen, um dort neu zu bauen. Dabei würden bestehende Barrieren abgebaut und Ölper aus seiner isolierten Lage befreit. Es entstünden etwa 14 ha Nettobauland. Bei einer dichten Mischnutzung ließe sich Wohnraum für etwa 2.000 Einwohner realisieren, dazu Arbeitsplätze in Büros, Dienstleistungsbetrieben und anderem. Alternativ könnte

man diese Flächen auch der Natur überlassen, was nach einigen Jahren ein hochinteressantes Biotop ergeben kann.

Dadurch, dass man sich die Sanierung oder den Ersatzneubau der vielen Brücken des Ölper Knotens spart, kann man nach einer ersten Schätzung rund 41 Mio. Euro sparen. Zusätzlich lässt sich der Umbau durch den Verkauf der neuen Grundstücke finanzieren. Die Kosten lägen nahe oder bei Null.

Option für den Nahverkehr

Noch etwas bietet dieser Plan: Eine Trassierungsvariante für eine Stadtbahn nach Watenbüttel/Völkenrode würde in diesem Plan über die Celler Straße gehen und weiter dem Verlauf der alten A 392 bis nach Watenbüttel folgen. Eine Verlängerung Richtung Wendeburg auf der Bahntrasse des „Spargelexpress“ ist dann ebenfalls machbar. Wenn zwischen Ölper und Watenbüttel tatsächlich mal ein Gewerbegebiet entstünde und die PTB sich erweiterte, dann wäre entlang der gesamten Trasse eine durchgehende Bebauung vorhanden.

Die Lärm- und Schadstoffemissionen durch den schnellen Verkehr auf der A 392 würden dramatisch sinken, insbesondere durch den Abbruch des Überfliegers im Ölper Knoten, der durch seine Höhe das umgebende Stadtgebiet verlärmte. Die Barrierewirkung der Autobahn wäre ebenso weg.

Eine realistische Option

Um diesen Plan zu realisieren wäre es nötig, dass Bund, Land und Kommune sich zusammensetzen und sich über ein Vorgehen abstimmen. Der Bund möchte die A 392 loswerden, da sie ohnehin keine überörtlich verkehrliche Bedeutung hat und hohe Kosten produziert und produzieren wird. Die Stadt kann im Grunde kein Interesse an einer Autobahn mitten im Stadtgebiet haben und wäre gut beraten, hier ein neues Stadtquartier zu entwickeln, das alle Vorteile einer Innenentwicklung durch die vorhandene gute Erschließung hat. Mehrere wichtige und drängende Verkehrsprobleme könnten so gelöst werden. Dieser Plan ist der billigste, da er langfristig Kosten vermindert und eine nachhaltige Stadtentwicklung ermöglicht.

Leonhard Pröttel, Stefan Vockrodt