

Stadt Braunschweig

TOP
2.28

Der Oberbürgermeister FB Tiefbau und Verkehr 66.01	<i>Drucksache</i> 13186/13	<i>Datum</i> 22.08.2013	
Mitteilung	<i>Beteiligte FB /Referate /Abteilungen</i>		
<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzung</i>		
	<i>Tag</i>	<i>Ö</i>	<i>N</i>
StBezRat 120 Östliches Ringgebiet	04.09.2013	X	

Überschrift, Sachverhalt

Abstufung von Teilabschnitten der Bundesstraßen B 1 und B 4 im Stadtgebiet Braunschweig

Aufgrund Ihrer Nachfragen aus dem Protokoll der Bezirksratssitzung vom 24. April 2013 erhalten Sie die beigefügte 1. Ergänzung zur Vorlage zur Kenntnis.

I. V.

Gez.

Leuer

Anlage

Stadt Braunschweig

TOP

Der Oberbürgermeister
 FB Tiefbau und Verkehr
 66.01

Drucksache
 15959/13

Datum
 03.05.2013

1. Ergänzung zur Vorlage

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzung</i>			<i>Beschluss</i>			
	<i>Tag</i>	<i>Ö</i>	<i>N</i>	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert	pas- siert
StBezRat 132 Viewegsgarten-Bebelhof	07.08.2013	X					
StBezRat 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode	20.08.2013	X					
Bauausschuss	10.09.2013	X					

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen	Beteiligung des Referates 0140	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats	Vorlage erfolgt aufgrund Vor- schlag/Anreg.d.StBzR
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Überschrift, Beschlussvorschlag

**Abstufung von Teilabschnitten der Bundesstraßen B 1 und B 4 im Stadtgebiet Braun-
 schweig zu Kreisstraßen**

„Beschlussvorschlag unverändert.“

Begründung:

Die Vorlage "Abstufung von Teilabschnitten der Bundesstraßen B 1 und B 4 im Stadtgebiet Braunschweig zu Kreisstraßen" wurde den Stadtbezirksräten (StBezR.) 310 Westliches Ringgebiet, 132 Viewegsgarten-Bebelhof, 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode, 331 Nordstadt und 120 Östliches Ringgebiet im April 2013 zur Anhörung vorgelegt.

Dabei hat der StBezR 310 die Annahme empfohlen (16 : 0 : 2), der StBezR. 120 die Vorlage ohne Abstimmung passieren lassen.

Der StBezR 331 hat die Annahme des Beschlusses geändert empfohlen (12 : 2 : 0), die Zustimmung unter den Vorbehalt gestellt, „dass die offiziellen Umleitungsstrecken für die Autobahnen aufgehoben werden“. Hierzu nimmt die Verwaltung unter Frage Nr. 5 Stellung.

Die StBezR 132 und 213 haben nicht abgestimmt und gebeten, die Ergebnisse der Verkehrszählung und Verkehrsbefragung vorzulegen sowie die Beratung bis zur Klärung der nachfolgend aufgeführten Fragen (Die unten unter Ziffer 1 + 2 beantworteten Fragen wurden von beiden StBezR, die Fragen zu Ziffer 3 - 5 von StBezR 213 gestellt) zurückzustellen.

Die Verwaltung hat die Vorlage deshalb nicht wie ursprünglich vorgesehen in die Sitzung des Bauausschusses am 14. Mai 2013 eingebracht, sondern legt den beiden StBezR und dem Bauausschuss die Unterlagen der Verkehrsuntersuchung und die Antworten auf die gestellten Fragen vor:

1. Wie wurden die Daten ermittelt, die davon ausgehen, dass die B 1 in dem genannten Abschnitt lediglich nur noch als Kreisstraße zu betrachten ist?

Antwort der Verwaltung:

Die Daten wurden durch Zählung ermittelt.

2. Was bedeutet es für die Stadt Braunschweig, wenn sie von der Einmündung der Straße Mastbruch bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm die Straßenbaulast künftig trägt und was ändert sich dabei für die Anlieger des Straßenabschnittes? Sind Auswirkungen auf die Straßenausbaubeiträge dort zu befürchten, wo bereits Baumaßnahmen laufen?

Antwort der Verwaltung:

Als Träger der Straßenbaulast ist die Stadt zur Unterhaltung (Verkehrssicherungspflicht) allein verpflichtet. Auf die bereits beschlossenen bzw. laufenden Baumaßnahmen hat die Abstufung keine straßenausbaubeitragsrechtlichen Auswirkungen.

Aus beitragsrechtlicher Sicht haben die Abstufung und die Übernahme der Straßenbaulast der Helmstedter Straße außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze für die Anlieger keine Konsequenzen. Sollte die Ortsdurchfahrtsgrenze zu einem späteren Zeitpunkt in Richtung Schöppenstedter Turm verlegt werden, bestünde eine Erschließungsbeitragserhebungspflicht für die erstmalige Herstellung der Anlage von den Grundstückseigentümern, deren Grundstücke zum Anbau bestimmt sind.

3. Steht die Abstufung mit dem Verkehrskonzept (Abwicklung der Verkehre) aus dem Heinrich-der-Löwe-Gebiet und dem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk Borsigstraße im Einklang?

Antwort der Verwaltung:

Die Klassifizierung einer Straße ist für den Anschluss von Wohn- und Gewerbegebieten ohne Belang. Maßgebend dafür ist vielmehr die Leistungsfähigkeit der Straße, um den auftretenden Verkehr abzuwickeln.

4. Sind keine Kriterien vorhanden, um die B 1 zumindest als Landesstraße zu führen?

Antwort der Verwaltung:

Die durchgeführte Verkehrszählung ergab, dass auf dem abzustufenden Abschnitt der B 1 überwiegend Verkehre zwischen der Stadt Braunschweig und der Gemeinde Cremlingen (70 %), in Teilen aber auch zwischen der Stadt Braunschweig und dem Landkreis Wolfenbüttel (22 %) stattfinden. Landesstraßen sollen nach dem Nieders. Straßengesetz innerhalb eines Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sein. Diese Voraussetzung erfüllt der abzustufende Abschnitt der B 1 nicht, vielmehr dient er dem überwiegenden Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten.

5. Der betroffene Bereich der B 1 wird als Umleitungsstrecke für die A 39 genutzt. Dies scheint ein Argument für die Beibehaltung der bisherigen Einstufung - Bundesstraße - zu sein?

Antwort der Verwaltung:

Die Klassifizierung der Straße ist als Auswahlkriterium für eine Bedarfsumleitungsstrecke für Autobahnen nicht relevant. Ausschlaggebend ist die Leistungsfähigkeit der Strecke. Die durch die Mehrbelastung entstehenden Schäden sind vom Straßenbaulastträger zu beheben. Da sich aber der Großteil der abzustufenden Strecke bereits innerhalb der Ortsdurchfahrt von Braunschweig befindet, tritt keine gravierende Änderung in der Unterhaltungspflicht und somit keine nennenswerte Mehrbelastung der Stadt ein.

Die Verwaltung hält am ursprünglichen Beschlussvorschlag fest.

I. V.

Leuer

Anlage

Verkehrsuntersuchung

Ermittlung der Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 1 zwischen Braunschweig und Cremlingen zur geplanten Abstufung



Im Auftrag der
Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Wolfenbüttel



erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
(vormals Verkehrsplanungsbüro Hinz)

Elkartallee 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

Mai 2012

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung.....	5
2 Vorhandene Situation.....	7
2.1 Fahrtzwecke.....	9
2.2 Herkunfts- und Zielräume.....	10
2.3 Einteilung der Verkehre nach NStrG.....	14
3 Fazit.....	16

Bearbeitung:

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

1 Aufgabenstellung

(1) Nach der Fertigstellung der A39 zwischen dem AK Braunschweig-Süd und dem AK Wolfsburg-Königslutter ist eine Neubewertung des Straßennetzes zwischen Braunschweig und Cremlingen im Zuge der B 1 durchzuführen (s. Erlass des MW Az: 42-31020 (A39) vom 16.02.2002). Des Weiteren hat das BMVBS zur Neuordnung des Bundesfernstraßennetzes eine Untersuchung zur Ermittlung nicht mehr verkehrsrelevanter Bundesstraßen durchführen lassen und darauf basierend konkrete Vorschläge zur Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen in Niedersachsen gemacht. Dies betrifft u.a. den Bereich der B 1 zwischen Braunschweig und Cremlingen, der parallel zur A 39 verläuft.

(2) Für diesen Bereich wird im Rahmen dieser Untersuchung anhand von Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen die heutige Verkehrsbedeutung ermittelt. Auf dieser Grundlage wird dann eine zukünftige Klassifikation der Streckenabschnitte Stadtgrenze Braunschweig bis L 625 und L 625 bis L 631 in Cremlingen in Gemeinde-, Kreis- oder Landesstraßen vorgeschlagen.

(3) Die Bewertung erfolgt aufgrund des § 1 Fernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 3 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).

(4) Die Einteilung der relevanten Verkehrsräume erfolgte auf der Basis von politischen Gemeinde-, Stadt-, Kreis- und Landesgrenzen:

Nr.	Gebiet
5	Braunschweig (Stadt)
6	Wolfsburg (Stadt)
7	Salzgitter (Stadt)
8	Hannover (Stadt+Region)
	LK Wolfenbüttel
11	Wolfenbüttel (Stadt)
12	SG Sickinge
13	Cremlingen
14	Schöppenstedt
15	SG Asse
16	SG Oderwald
17	SG Schladen
	LK Helmstedt
21	Lehre
22	SG Velpke
23	SG Grasleben
24	Helmstedt (Stadt)
25	SG Nord-Elm
26	Büddenstedt
27	Schöningen
28	Königslutter
29	SG Heeseberg

	LK Peine
31	Peine (Stadt)
32	Edemissen
33	Wendeburg
34	Vechede
35	Lengede
36	Lahstedt
37	Ilse
38	Hohenhameln
	LK Gifhorn
41	Gifhorn (Stadt)
42	SG Papenteich
43	SG Meinersen
44	SG Isenbüttel
45	Sassenburg
46	SG Boldecker Land
47	SG Brome
	SG Wesendorf, Hankensbüttel,
48	Wittingen
50	LK Hildesheim
60	LK Goslar
70	restl. Niedersachsen
80	Sachsen-Anhalt
85	restl. Deutschland
90	Ausland

NStrG § 3: Einteilung der öffentlichen Straßen

1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen; das sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind;

2. Kreisstraßen; das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind;

3. Gemeindestraßen; das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 47);

4. sonstige öffentliche Straßen (§ 53).

Definitionen:

Im Rahmen dieser Untersuchung werden u.a. die folgenden Begriffe bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens verwendet:

Pkw: Personenkraftwagen	(< 5m, <2,8t)
Lfw: Lieferwagen	(5-7m, 2,8-3,5t)
Lkw: Lastkraftwagen/ Lastzug	(> 7m, > 3,5t)
Bus: Busse	(> 7m, > 3,5t)

Der im Gutachten verwendete Begriff Schwerverkehrsanteil bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge >3,5t.

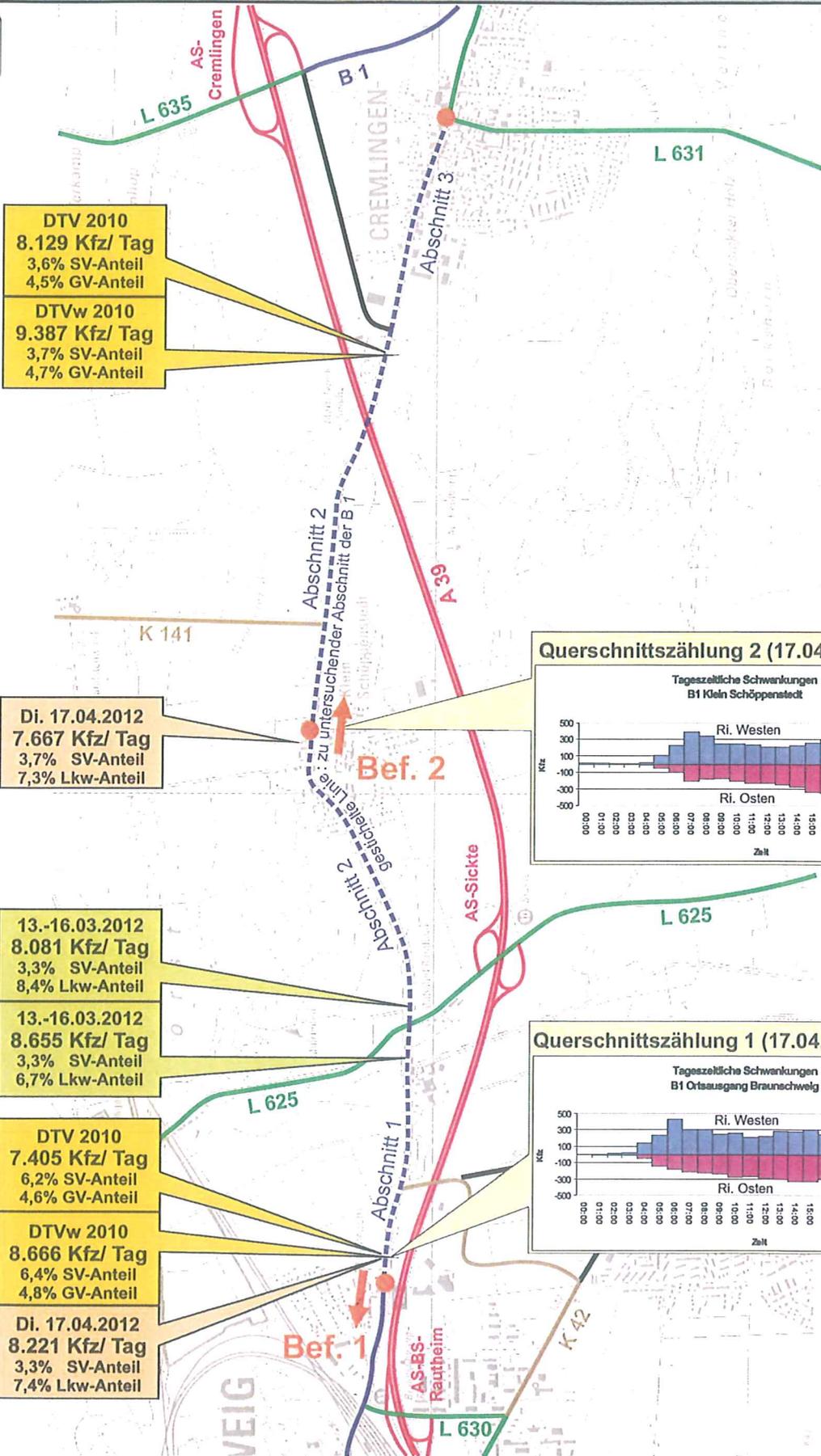


ABB.
1

Übersicht

Zacharias
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

2 Vorhandene Situation

(5) Nach dem Neubau der A 39 verläuft die B 1 von der Stadtgrenze Braunschweig bis Cremlingen parallel zur Autobahn. Diese Strecke lässt sich sinnvoll in drei Abschnitte einteilen.

- Abschnitt 1: OD Braunschweig bis zur L 625
- Abschnitt 2: L 625 bis zur Nordumfahrung Cremlingen
- Abschnitt 3: Nordumfahrung Cremlingen bis L 631

(6) Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen und Beziehungen wurden am Dienstag, den 17.04.2012 Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt.

(7) Dabei wurden auf der B 1 an der Stadtgrenze Braunschweig sowie östlich Klein Schöppenstedt die Verkehrsmengen über 24 Stunden mittels eines automatischen Zählgerätes in Stundenintervallen nach Längensklassen und Richtungen getrennt erfasst. Die sich ergebenden Verkehrsmengen und tageszeitlichen Schwankungen sind in der **ABBILDUNG 1** dargestellt.

(8) Als Vergleichswerte sind die Daten der Allgemeinen Straßenverkehrszählung 2010 an den Zählstellen 402 (westlich Cremlingen) und 403 (östlich Braunschweig) angegeben. Zudem wurden in der 11. KW des Jahres 2012 die Verkehrsströme am Knotenpunkt B 1/ L 625 über 3 Werktage erfasst. Die sich dabei für die Arme der B 1 ergebenden Verkehre sind als Querschnittswerte ebenfalls in der **ABBILDUNG 1** dargestellt.

(9) Insgesamt sind die hier betrachteten Abschnitte 1 und 2 der B 1 von der OD Braunschweig bis zur Nordumfahrung Cremlingen pro Werktag mit rund 7.500 bis 9.500 Kfz/ Tag belastet. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei ca. 5,0%, der Anteil des Lkw-Verkehrs bei ca. 7,5%.

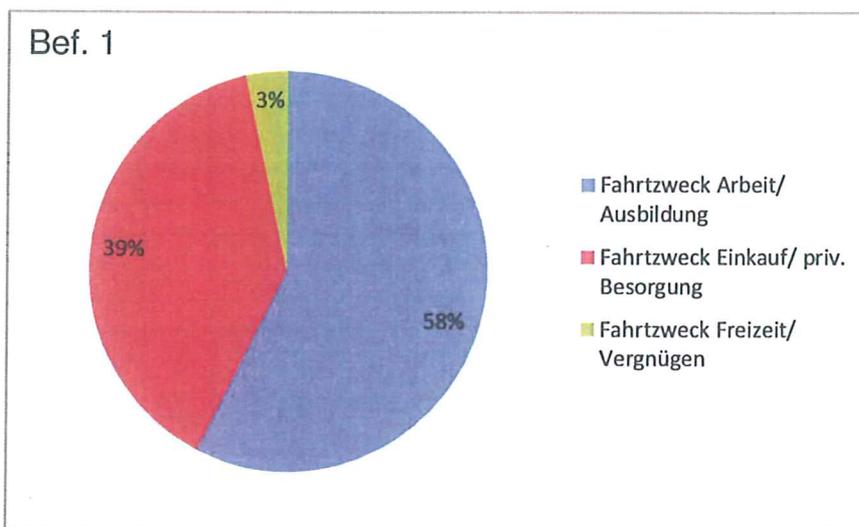
(10) Die Spitzenzeiten treten von 6.00 bis 7.00 Uhr und von 15.00 bis 16.00 Uhr bzw. 16.00 bis 17.00 Uhr auf. Der Anteil an der Tagesgesamtbelastung liegt bei ca. 7,5% bis 8,0% (morgens) bzw. 8,0% bis 8,5% (nachmittags). Insbesondere morgens ergibt sich eine starke Verkehrsspitze in Richtung Westen (Braunschweig).

2.1 Fahrtzwecke

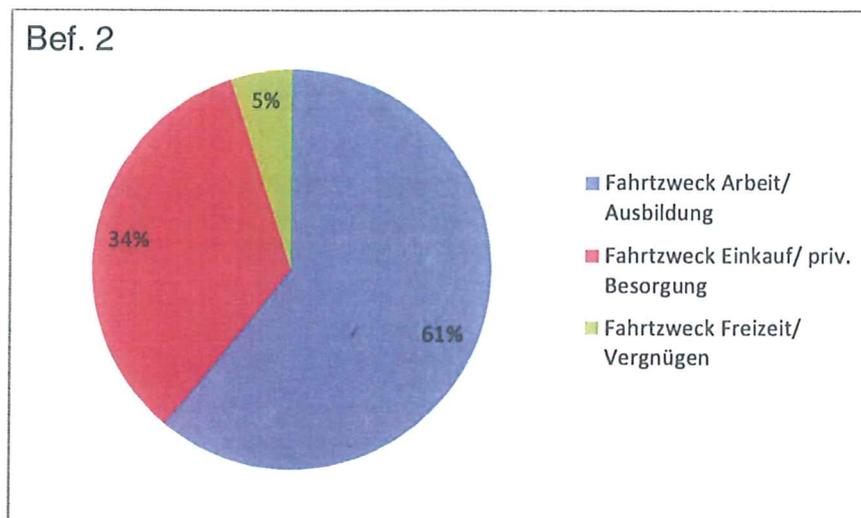
(16) In der Befragung wurde auch nach dem Zweck der jeweiligen Fahrt gefragt. Dabei wurde nach drei Fahrtzwecken unterscheiden:

- Fahrtzweck Arbeit/ Ausbildung
- Fahrtzweck Einkauf/ private Besorgung
- Fahrtzweck Freizeit /Vergnügen

(17) An Befragungszählstelle 1 dominiert der Verkehr mit dem Fahrtzweck Arbeit und Ausbildung mit 58%. Der Fahrtzweck Einkaufen und private Besorgungen folgt mit 39%. Die Bedeutung des Fahrtzwecks Freizeit und Vergnügen ist mit drei Prozent nur marginal



(18) An Befragungszählstelle ergibt sich ein ähnliches Bild. Die Bereiche Arbeit/ Ausbildung und Freizeit/ Vergnügen sind etwas höher, der Bereich Einkauf/ priv. Besorgung etwas geringer.



	von		nach		von		nach	
	Bef. 1 - Ri. West		Bef. 1 - Ri. West		Bef. 2 - Ri. Ost		Bef. 2 - Ri. Ost	
	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%
5 Braunschweig (Stadt)	467	11,3%	3978	95,9%	2601	69,2%	713	19,0%
6 Wolfsburg (Stadt)	94	2,3%	4	0,1%	3	0,1%	123	3,3%
7 Salzgitter (Stadt)	15	0,4%	29	0,7%	177	4,7%	0	0,0%
8 Hannover (Stadt+Region)	0	0,0%	26	0,6%	6	0,2%	0	0,0%
LK Wolfenbüttel	2739	66,0%	22	0,5%	773	20,6%	2190	58,2%
11 Wolfenbüttel (Stadt)	13	0,3%	9	0,2%	278	7,4%	10	0,3%
12 SG Sickinge	520	12,5%	0	0,0%	88	2,3%	72	1,9%
13 Cremlingen	1976	47,6%	9	0,2%	371	9,9%	2096	55,7%
14 Schöppenstedt	226	5,4%	0	0,0%	12	0,3%	12	0,3%
15 SG Asse	4	0,1%	0	0,0%	18	0,5%	0	0,0%
16 SG Oderwald	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
17 SG Schladen	0	0,0%	4	0,1%	3	0,1%	0	0,0%
LK Helmstedt	664	16,0%	15	0,4%	19	0,5%	652	17,3%
21 Lehre	9	0,2%	4	0,1%	3	0,1%	98	2,6%
22 SG Velpke	4	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
23 SG Grasleben	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
24 Helmstedt (Stadt)	202	4,9%	11	0,3%	3	0,1%	150	4,0%
25 SG Nord-Elm	37	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	44	1,2%
26 Büddenstedt	26	0,6%	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%
27 Schöningen	52	1,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
28 Königslutter	290	7,0%	0	0,0%	10	0,3%	354	9,4%
29 SG Heeseberg	44	1,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%
LK Peine	8	0,2%	17	0,4%	32	0,9%	6	0,2%
31 Peine (Stadt)	0	0,0%	9	0,2%	3	0,1%	0	0,0%
32 Edemissen	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
33 Wendeburg	4	0,1%	4	0,1%	0	0,0%	0	0,0%
34 Vechede	4	0,1%	4	0,1%	13	0,3%	6	0,2%
35 Lengede	0	0,0%	0	0,0%	13	0,3%	0	0,0%
36 Lahstedt	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
37 Ilsede	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
38 Hohenhameln	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
LK Gifhorn	17	0,4%	0	0,0%	19	0,5%	12	0,3%
41 Gifhorn (Stadt)	9	0,2%	0	0,0%	16	0,4%	3	0,1%
42 SG Papenteich	4	0,1%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
43 SG Meinersen	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
44 SG Isenbüttel	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
45 Sassenburg	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
46 SG Boldecker Land	4	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	6	0,2%
47 SG Brome	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
48 SG Wesendorf, Hankenbüttel, Wittingen	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%
50 LK Hildesheim	0	0,0%	4	0,1%	31	0,8%	3	0,1%
60 LK Goslar	4	0,1%	4	0,1%	69	1,8%	0	0,0%
70 restl. Niedersachsen	18	0,4%	18	0,4%	9	0,2%	3	0,1%
80 Sachsen-Anhalt	70	1,7%	0	0,0%	10	0,3%	25	0,7%
85 restl. Deutschland	51	1,2%	26	0,6%	12	0,3%	34	0,9%
90 Ausland	0	0,0%	4	0,1%	0	0,0%	0	0,0%
Summe	4147	100%	4147	100%	3761	100%	3761	100%

ABB.
2

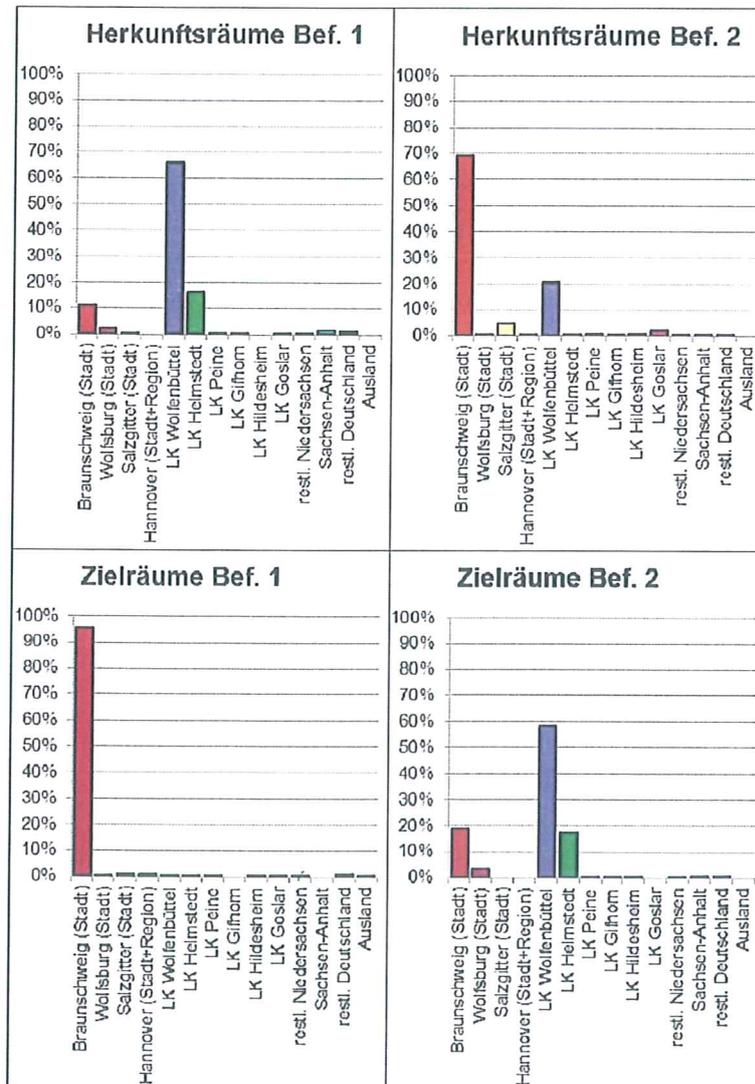
Herkunfts- und Zielräume

2.2 Herkunfts- und Zielräume

(19) An der Befragungsstelle 1 mit Fahrtrichtung Westen kommen ca. 2/3 aller Fahrten aus dem LK Wolfenbüttel, fast die Hälfte aus der Gemeinde Cremlingen. Als Zielraum gaben rund 95% der Fahrzeugführer die Stadt Braunschweig an (**ABBILDUNG 2, linke Spalten**).

(20) An der Befragungsstelle 2 mit Fahrtrichtung Osten kehrt sich das Verhältnis nahezu um. Über 2/3 der Fahrzeugführer kommen aus der Stadt Braunschweig; über die Hälfte fährt in die Gemeinde Cremlingen (**ABBILDUNG 2, rechte Spalten**).

(21) Abweichungen zwischen den Herkunftsräumen an Bef. 1 und den Zielräumen an Bef. 2 sowie zwischen den Zielräumen an Bef. 1 und den Herkunftsräumen an Bef. 2 ergeben sich durch die zwischen den Zählstellen kreuzende L 625, die einmündende K 42 und den Siedlungsbereich Klein Schöppenstedt.

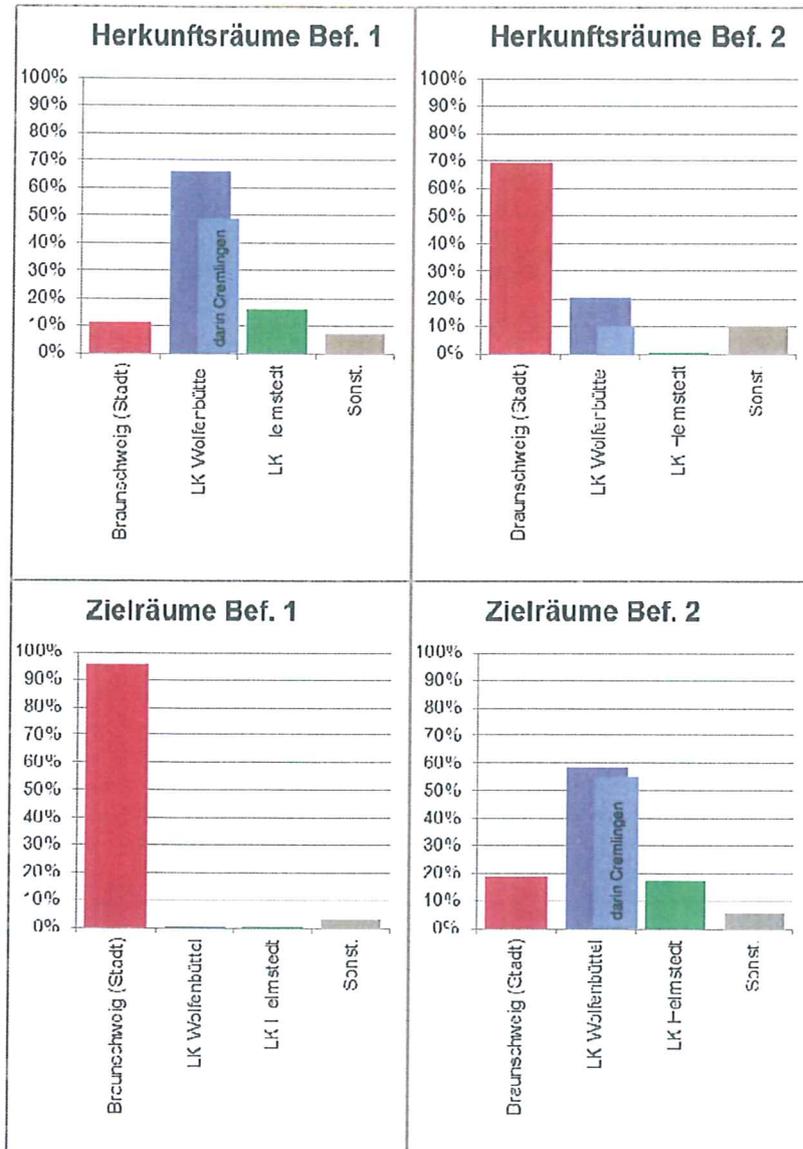


	von		nach		von		nach	
	Bef. 1 - Ri. West		Bef. 1 - Ri. West		Bef. 2 - Ri. Ost		Bef. 2 - Ri. Ost	
	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%
5 Braunschweig (Stadt)	467	11,3%	3978	95,9%	2601	69,2%	713	19,0%
LK Wolfenbüttel	2739	66,0%	22	0,5%	773	20,6%	2190	58,2%
11 Wolfenbüttel (Stadt)	13	0,3%	9	0,2%	278	7,4%	10	0,3%
12 SG Sickte	520	12,5%	0	0,0%	88	2,3%	72	1,9%
13 Cremlingen	1976	47,6%	9	0,2%	371	9,9%	2096	55,7%
14 Schöppenstedt	226	5,4%	0	0,0%	12	0,3%	12	0,3%
15 SG Asse	4	0,1%	0	0,0%	18	0,5%	0	0,0%
16 SG Oderwald	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
17 SG Schladen	0	0,0%	4	0,1%	3	0,1%	0	0,0%
LK Helmstedt	664	16,0%	15	0,4%	19	0,5%	652	17,3%
21 Lehre	9	0,2%	4	0,1%	3	0,1%	98	2,6%
22 SG Velpke	4	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
23 SG Grasleben	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
24 Helmstedt (Stadt)	202	4,9%	11	0,3%	3	0,1%	150	4,0%
25 SG Nord-Elm	37	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	44	1,2%
26 Büddenstedt	26	0,6%	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%
27 Schöningen	52	1,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
28 Königslutter	290	7,0%	0	0,0%	10	0,3%	354	9,4%
29 SG Heeseberg	44	1,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	0,1%
Sonst.	277	6,7%	132	3,2%	368	9,8%	206	5,5%
Summe	4147	100%	4147	100%	3761	100%	3761	100%

ABB.
3

Herkunfts- und Zielräume Zusammengefasst

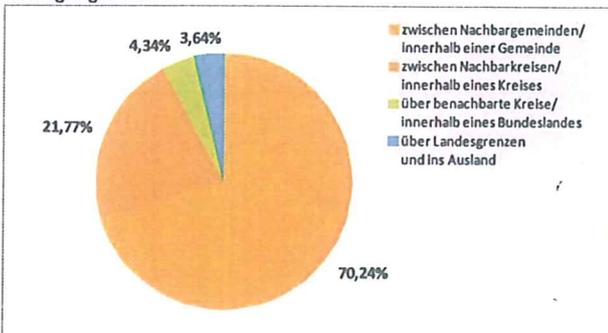
(22) Die Dominanz der Herkunfts- und Zielräume Braunschweig und LK Wolfenbüttel (und darin Gemeinde Cremlingen) wird durch die Zusammenfassung von Verkehrsräumen noch deutlicher (**ABBILDUNG 3**).



Zst. 1	v/n	5	6	7	8	11	13	17	21	24	31	33	34	50	60	70	85	90	Sum.
Braunschweig (Stadt)	5	407	4	8		9	4	4	4	2	4	4		4	4		9		467
Wolfsburg (Stadt)	6	94																	94
Salzgitter (Stadt)	7	11		4															15
Wolfenbüttel (Stadt)	11	9									4								13
SG Sickinge	12	503		5								4					4	4	520
Cremlingen	13	1928		4	4		5			9						13	13		1976
Schöppenstedt	14	217			9														226
SG Asse	15	4																	4
Lehre	21	9																	9
SG Velpke	22	4																	4
Helmstedt (Stadt)	24	193			9														202
SG Nord-Elm	25	37																	37
Büddenstedt	26	26																	26
Schöningen	27	52																	52
Königsutter	28	285		4							1								290
SG Heeseberg	29	44																	44
Wendeburg	33	4																	4
Vechelde	34	4																	4
Gifhorn (Stadt)	41	9																	9
SG Papenteich	42			4															4
SG Boldecker Land	46	4																	4
LK Goslar	60	4																	4
restl. Niedersachsen	70	18																	18
Sachsen-Anhalt	80	66															4		70
restl. Deutschland	85	46			4											1			51
Sum.		3978	4	29	26	9	9	4	4	11	9	4	4	4	4	18	26	4	4147

Zst. 2	v/n	5	6	11	12	13	14	21	24	25	26	28	29	34	41	46	48	50	70	80	85	Sum.	
Braunschweig (Stadt)	5	384	73	4	43	1471	3	83	141	44	3	294	3	6		3	3	3		16	24	2601	
Wolfsburg (Stadt)	6																			3			3
Salzgitter (Stadt)	7	88			3	86																177	
Hannover (Stadt und Region)	8	3				3																6	
Wolfenbüttel (Stadt)	11	63	12	3	3	175		3				13								6		278	
SG Sickinge	12	38	3		3	38		3								3						88	
Cremlingen	13	80	32		10	209	6	6	6						3						6	371	
Schöppenstedt	14	3				3	3						3									12	
SG Asse	15	10		3		5																18	
SG Oderwald	16	3																				3	
SG Schladen	17					3																3	
Lehre	21							3														3	
SG Grasleben	23					3																3	
Helmstedt (Stadt)	24								3													3	
Königsutter	28					4						6										10	
Peine (Stadt)	31	3																				3	
Vechelde	34					10						3										13	
Lengede	35	10				3																13	
Ilse	37																					3	
Gifhorn (Stadt)	41					13						3										16	
SG Papenteich	42					3																3	
LK Hildesheim	50					15							13						3			31	
LK Goslar	60	22	3			44																69	
restl. Niedersachsen	70	3				6																9	
Sachsen-Anhalt	80				10																	10	
restl. Deutschland	85	3				2						3									4	12	
Sum.		713	123	10	72	2096	12	98	150	44	3	354	3	6	3	6	3	3	3	25	34	3761	

Befragungsstelle 1



Befragungsstelle 2

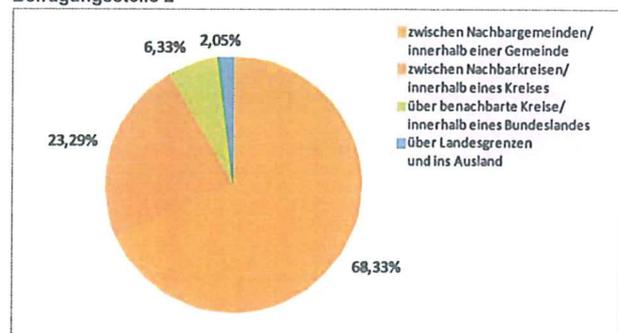


ABB.
4

Verkehrsbeziehungen

2.3 Einteilung der Verkehre nach NStrG

(23) Nach den Vorgaben des NStrG werden die ermittelten Fahrten zu den Kategorien Landesstraßenverkehre, Kreisstraßenverkehre und Gemeindestraßenverkehre zusammengefasst (**ABBILDUNG 4**).

(24) Dabei wurde zunächst unterteilt, ob die Verkehre innerhalb einer Gemeinde oder zwischen Nachbargemeinden verlaufen. Darin sind in diesem speziellen Fall auch Fahrten enthalten, die z.B. von Braunschweig nach Braunschweig fahren. Dabei verlaufen diese Fahrten u.a. über die L 625 und die B 1, verlassen das Stadtgebiet von Braunschweig, durchfahren Teile der Gemeinde Cremlingen und führen dann wieder in das Stadtgebiet hinein.

(25) Fahrten zwischen zwei Gemeinden sind hierbei auch Fahrten zwischen Cremlingen und Braunschweig, die eben nicht nur eine Gemeinde, sondern gleichzeitig eine Kreisgrenze queren.

(26) Demnach sind die oben genannten Fahrten fast ausschließlich als Kreisstraßenverkehre im Sinne des § 3 NStrG zu bewerten. Reine Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes bzw. zwischen zwei Gemeinden innerhalb eines Landkreises treten so gut wie nicht auf (nennenswert sind hier lediglich ca. 5% der Fahrten an Bef. 2: Klein Schöppenstedt - Cremlingen).

(27) Addiert man hierzu noch die Fahrten, die zwischen benachbarten Kreisen bzw. innerhalb eines Kreises zwischen nicht direkt benachbarten Gemeinden verlaufen, so werden an beiden Zählstellen bereits 90% der Fahrten erfasst.

(28) An beiden Befragungsstellen sind demnach deutlich unter 10% der Verkehre Landesstraßen- oder Bundesstraßenverkehre.

Fahrten/ Werktag	Bef. 1	Bef. 2
zwischen Nachbargemeinden/ innerhalb einer Gemeinde	2.913	2.570
zwischen Nachbarkreisen/ innerhalb eines Kreises	903	876
über benachbarte Kreise/ innerhalb eines Bundeslandes	180	238
über Landesgrenzen und ins Ausland	151	77
Summe	4.147	3.761

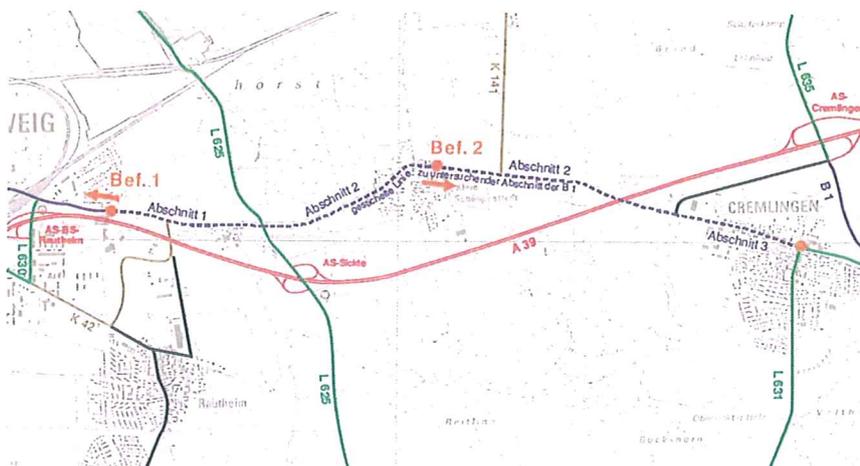
3 Fazit

(29) Aus den Analysen zeigt sich, dass die bislang über die Bundesstraße B 1 verlaufenden überregionalen Verkehre fast vollständig von der parallel verlaufenden Autobahn A 39 aufgenommen werden. Insgesamt bestehen im zu betrachtenden Planungsraum 3 Verknüpfungen zwischen der B 1 und der A 39 (AS Cremlingen, AS Sickte, AS Rautheim).

(30) Die Landesstraße L 632 wird derzeit bis zur B 1 weitergeführt, könnte aber an der AS Rautheim der A 39 enden. Gemäß aktueller Untersuchung der IPW - Ingenieurplanung Wallenhorst: " Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsbedeutung der Landesstraße L 632 in der Stadt Braunschweig" vom Mai 2011 ist die Abstufung der L 632 zur Gemeindestraße im nördlichen Abschnitt von der K 42 bis zur AS Rautheim ggf. zur Kreisstraße vorgesehen.

(31) Die L 625 kreuzt die B 1, die L 631 wird von Cremlingen in östlicher Richtung zur B 1 geführt, die L 635 wird an der AS Cremlingen mit der A 39/ B 1 verknüpft. Aufgrund dieser Netzgestaltung ist die Abstufung der B 1 in den 3 Abschnitten zu einer Landesstraße nicht erforderlich (Netzfunktion).

(32) Innerhalb des Planungsraumes münden 2 Kreisstraße (K 43 und K 141) in die B 1 ein. Diese müssten bei Abstufung der B 1 auf einem Teilstück der heutigen B 1 bis zur Verknüpfung mit einer anderen klassifizierten Straße weitergeführt werden.



(33) Die B 1 wird in den Abschnitten 1 und 2 im Wesentlichen von Fahrten mit den Zielen/ Quellen Braunschweig und Cremlingen genutzt. Dabei ergeben sich die Fahrten zwischen Braunschweig und Cremlingen (und umgekehrt) als mit Abstand größte Verkehrsbeziehung.

(34) Vereinfacht kann davon ausgegangen werden, dass auch der Abschnitt 3 quasi als letztes Teilstück der Verbindung Braunschweig-Cremlingen vorrangig in dieser Fahrtbeziehung genutzt wird.

(35) Da die meisten Fahrten zwischen den zwei benachbarten Städten/ Gemeinden Braunschweig und Cremlingen oder zumindest zwischen dem LK Wolfenbüttel und der Stadt Braunschweig verlaufen, dabei aber eine Kreisgrenze überqueren, ist die Abstufung der B1 in den Abschnitten 1, 2 und 3 nach dem FStrG § 2 Abs. 4 zu Kreisstraßen der Stadt Braunschweig und des LK Wolfenbüttel erforderlich.

Hannover, Mai 2012

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias