

Verkehrskollaps vermeiden

Deges stellt Entwurf für den 2019 geplanten Ausbau der Habenhauser Brückenstraße vor

VON JÖRG TEICHFISCHER

Obervieland. Unter der Woche staut sich jeden Morgen und Spätnachmittag der Verkehr auf der Habenhauser Brückenstraße. Stadteinwärts sind es die Rechtsabbieger, die den Verkehrsfluss aufhalten, und stadtauswärts steht über eine lange Strecke nur eine Fahrspur zur Verfügung. Dass diese Verkehrsachse mit täglich rund 30 000 Fahrzeugen schon lange Zeit überlastet ist, hat unter anderem eine Verkehrszählung im Sommer vergangenen Jahres bestätigt.

Noch schlimmer dürfte es werden, wenn die Arbeiten des Bauabschnitts 2.2. der Autobahn A281 in Huckelriede beginnen, befürchtet die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges). Da der Tunnel an der Kattenturmer Heerstraße abgerissen wird, ist zeitweise ein Linksabbiegen nicht mehr möglich. Für den auswärtsfließenden Verkehr über die Erdbeerbrücke heißt das, dass sich ein Teil durch die Habenhauser Landstraße und ein anderer durch den Arsterdamm quälen wird. Die Deges geht dann von einem weiteren Verkehrsanstieg um 20 Prozent aus.

Vierspuriger Ausbau

Um den drohenden Verkehrsinfarkt abzuwenden, soll die Habenhauser Brückenstraße zwischen der Anschlussstelle Autobahnzubringer Arsten und der Karl-Carstens-Brücke vierspurig ausgebaut werden. Außerdem sollen für den größten Teil der Strecke mehrere neue Abbiegespuren angelegt werden. In der jüngsten gemeinsamen Sitzung der Obervieländer Fachausschüsse „Bau und Umwelt“ und „Verkehr“ stellte Benedikt Zierke, Ingenieur bei der für die Planung beauftragten Deges, den Planentwurf den Kommunalpolitikern und interessierten Zuhörern im Bürgerhaus Obervieland vor.

Damit der Verkehr auf der Habenhauser Brückenstraße besser fließt, ist beabsichtigt, vom Autobahnzubringer Arsten kommend in Richtung Innenstadt gleich am Knotenpunkt zur Ernst-Buchholz-Straße/Borgwardstraße eine 75 Meter lange Rechtsabbiegespur einzurichten. Die bereits bestehende Linksabbiegespur soll auf 40 Meter verlängert werden. An dieser Schnittstelle ist stadtauswärts eine 60 Meter lange Rechtsabbiegespur geplant, sodass dann der Verkehr zum Gewerbegebiet in der Borgwardstraße von den Auswärtspendlerströmen getrennt wird. An den beiden weiteren östlichen Abzweigungen zum Einkaufszentrum „Werder Karree“ wird es laut Zierke keine Veränderungen geben.

Ein weiteres Nadelöhr liegt an der Quer Verbindung zur Habenhauser Landstraße. In Richtung Innenstadt wird unter anderem eine 20 Meter lange und stadtauswärts eine 70 Meter lange Linksabbiegespur eingerichtet, sodass die abbiegenden nicht mehr die nachfolgenden Fahrzeuge aufhalten.

„Der Bordstein bleibt, wo er jetzt auch ist“, führte Benedikt Zierke dazu aus. „Wir rücken nicht näher an die Bebauung, sondern gehen in die Mitte der Straße.“ Denn im grünen Mittelstreifen sei der Platz für mehr Ver-



Damit der Verkehr auf der Habenhauser Brückenstraße in Zukunft besser fließt, soll sie 2019 ausgebaut werden.

FOTO: WALTER GERBRACHT

kehrsfläche vorhanden. Die Fuß- und Radwege sollen ebenso erhalten bleiben. Allerdings entfallen durch diese Planung die gesamten Parkflächen, die unter anderem bei Wenderspielen genutzt werden.

Im Bereich der Borgwardstraße sollen darüber hinaus die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und der Zugang durch Blindenleitstreifen erleichtert werden.

In Kombination mit veränderten Ampelschaltungen erwartet Planer Zierke für die Habenhauser Brückenstraße nach der Umgestaltung weniger „Verlustzeit“ für Fahrzeugführer. „Die Infrastruktur im Bestand ist nicht geeignet, um die prognostizierten Belastungen abzuwickeln. Der vierspurige Ausbau verbessert den Verkehrsablauf deutlich, da die Leistungsfähigkeit der Süd-Nord-Beziehung der Habenhauser Brückenstraße deutlich gesteigert wird“, lautet das Ergebnis der Deges-Untersuchung.

Außerdem würde durch die Maßnahmen ein Rückstau bis auf den Autobahnzubringer Arsten verhindert und würden der Verkehrsablauf für alle Fahrzeuge einschließ-

lich des Linienbusverkehrs sowie allgemein die Verkehrssicherheit verbessert, erläuterte Benedikt Zierke weiter. Durch den Entfall von Parkflächen sei ein „Kapazitätsgewinn“ an Straßenfläche von bis zu 20 Prozent zu erwarten.

Die Planungen untermauerte Zierke mit einem „mikroskopischen Simulationsmodell“. Dabei stellten kleine, sich auf einer Leinwand bewegende rote Fahrzeuge die Verkehrsflüsse unter verschiedenen Ausgangslagen dar. Dabei wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung sowie weitere Faktoren berücksichtigt, zum Beispiel die offizielle Verkehrsprognose, der Busverkehr und die dazukommenden Fahrzeuge aus der Gartenstadt Werdersee.

Kritik an den Plänen übte unter anderem Beiratsmitglied Erich Peters. „Vierspurig ist schön, aber beim Einfädeln auf eine Spur entsteht ein erhöhtes Abgasaufkommen in der Nähe eines Wohngebietes“, befürchtet der Sozialdemokrat. Peters hatte dabei im Blick, dass die beiden Spuren stadteinwärts in Höhe „Holzdamm“ zusammengeführt

werden sollen. „Wenn Sie konsequent wären, müsste die Brücke vierspurig ausgebaut werden“, forderte der Sprecher des Fachausschusses „Bau und Umwelt“. Doch das ist nicht vorgesehen. Auch auf der südlichen Seite der Brückenstraße, zwischen Borgwardstraße und Autobahnzubringer Arsten, wird die Fahrbahn weiterhin von zwei Spuren auf eine Spur eingeengt, sodass es auf beiden Enden des Verkehrsweges weiterhin Engpässe gibt.

Volkhard Sachs (CDU) sieht in den Maßnahmen zwar eine Verringerung der Staus, aber ihm fehlten Vorschläge für die Achse zwischen Habenhausen und Huckelriede. Außerdem bezweifelte er, dass die Vierspurigkeit der Hauptstrecke auch Vorteile für die Nebenstraßen mit sich bringt.

In den nächsten Monaten werden die Pläne konkretisiert und dann dem Beirat vorgelegt. Im Sommer 2019 könnte Baubeginn sein, hieß es. „Auf jeden Fall müssen wir fertig sein, bevor die Baumaßnahme an der Kattenturmer Heerstraße beginnt“, kündigte Zierke an.