

Nachhaltige Verkehrspolitik:

VCD Braunschweig und MoVeBs unterstreichen die Machbarkeit und Vorteile eines vierten Ohrs (Schleifenrampe) im Autobahnkreuz Ölper

Die Autobahnverwaltung betrachtet die Brücke zwischen den Autobahnen A392 und A391 als renovierungsbedürftig, steht jedoch dem Vorschlag des "vierten Ohrs" am Autobahnkreuz Ölper skeptisch gegenüber. Im Kontrast dazu unterstreichen der VCD Braunschweig und MoVeBs die positiven Aspekte und die Durchführbarkeit des "vierten Ohrs", stellen die Meinung der Autobahnverwaltung in Frage und befürworten dessen permanente Umsetzung. Die als kurzfristige Lösung während der Bauzeit vorgesehene Maßnahme erweist sich auch als dauerhaft machbar und bietet gegenüber dem ursprünglich geplanten Überflieger bedeutende Vorteile: Sie beansprucht deutlich weniger Raum, ist kostengünstiger und kann zügig realisiert werden, ohne langjährige Verkehrsbeeinträchtigungen zu verursachen. Zu den Argumenten im Detail:

Flächenversiegelung: Die Flächenversiegelung ist ein wichtiger Umweltaspekt. Die Berechnung von MoVeBs zeigt, dass die Überflieger-Variante etwa 20.000 Quadratmeter versiegeln würde. Im Vergleich dazu würde ein zusätzliches Ohr lediglich rund 1.600 Quadratmeter beanspruchen. Diese Zahlen verdeutlichen den deutlichen Unterschied im Flächenverbrauch zwischen den beiden Optionen.

Kostenanalyse: Ein viertes Ohr als dauerhafte Lösung zu errichten, wäre deutlich kosteneffizienter, da seine Konstruktion ohnehin als temporäres Bauwerk geplant ist. Im Vergleich dazu würde eine 390 Meter lange und mehr als 10 Meter hohe Brücke erheblich höhere Ausgaben bedeuten, was die Ohr-Lösung zur klaren wirtschaftlicheren Alternative macht.

CO₂-Bilanz: Die CO₂-Bilanz verbessert sich erheblich mit der Lösung des vierten Ohrs. Nicht nur die Menge der Baumaterialien spricht für sich, sondern auch die erheblichen Emissionen der Baufahrzeuge werden dadurch um Größenordnungen reduziert. Darüber hinaus entfallen die gesamten Kosten und Emissionen, die mit dem Rückbau des geplanten, temporären Bauwerks verbunden wären.

Leistungsfähigkeit: Eine Schleifenrampe wird rein rechnerisch aufgrund verminderter Leitungskapazität ausgeschlossen, doch in der Praxis treten an solchen Schleifenrampen keine Kapazitätsengpässe auf. Zudem ist zu erwarten, dass infolge der geplanten Verkehrswende die Anzahl der Fahrzeuge, die diese Strecke befahren werden, in Zukunft abnehmen wird.

Sicherheit: Es ist anzunehmen, dass die Sicherheit für beide Varianten gleich hoch einzustufen ist. Beide Spuren führen ähnlich wie bei jedem Autobahnkreuz mit entsprechenden Auffahrten auf die A391 über.

Alle Argumente unterstützen die Errichtung einer vierten Schleifenrampe im Autobahnkreuz Ölper, welches ohne Störung des fließenden Verkehrs umgesetzt werden kann und deutlich zügiger fertiggestellt werden dürfte als der Bau einer großen Brücke.

Wir appellieren an alle politischen Gruppierungen, auf Basis dieser Aspekte und deutlichen Vorteile zu handeln und das vierte Ohr (eine dauerhafte Schleifenrampe) als eine pragmatische und wirtschaftliche Lösung zu realisieren. **Es steht im Einklang mit den verkehrspolitischen und ökologischen Zielen der Stadt und der Bundesregierung.**