

Neubaumaßnahme

Bundesstraße 248

Analyse und Bewertung der
städtebaulichen Wirkungen
im Siedlungsbereich
der Ortslage Brome

- Erster Teil -

PLANERWERKSTATT 1

Stephanustr. 23
30449 Hannover

im Auftrag des

Landkreises Gifhorn
Schlossplatz 1
38518 Gifhorn

Juli 2005

Neubaumaßnahme

Bundesstraße 248

Analyse und Bewertung der städtebaulichen Wirkungen
im Siedlungsbereich der Ortslage Brome

- Erster Teil -

Verfasser:

Dipl. Ing. Reinhard Preis

PLANERWERKSTATT 1

Stephanusstr. 23
30449 Hannover

im Auftrag des

Landkreises Gifhorn
Schlossplatz 1
38518 Gifhorn

Juli 2005

Inhalt:

1. Anlass, Arbeitsgrundlagen und Methodik der Untersuchung	1
1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation	1
1.1.1 Aufgabenstellung	1
1.1.2 Ausgangssituation und Besonderheiten des Untersuchungsgegenstandes und -ablaufes	2
1.2 Arbeitsgrundlagen	3
1.3 Methodik der städtebaulichen Analyse und Bewertung	4
1.3.1 Wirkungsbereiche, Analyseaspekte und Beurteilungskriterien	5
1.3.2 Bestandsanalyse, Ermittlung und Darstellung der städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Verkehrsbaumaßnahme	10
1.3.3 Erforderliche „fallbedingte“ Abweichungen in der vorliegenden Untersuchung	12
2. Untersuchungsgegenstand des ersten Teils der Untersuchung	13
2.1 Städtebauliches Untersuchungsgebiet	13
2.2 Bezugsfall 2004	14
2.3 Planungsnullfälle	14
2.3.1 Planungsnullfall ohne A 39	15
2.3.2 Planungsnullfall mit A 39	16
2.4 Planfälle	17
2.4.1 (PunktueLLer) Ausbau der Ortsdurchfahrt	17
2.4.2 Planfall „Ortsumgehung Brome“	18
3. Bestandsanalyse	19
3.1 Zum Aufbau der Bestandsanalyse	19
3.1.1 Karte „Siedlungsstruktureller Bestand“	19
3.1.2 Karte „Ortsbild und Raumstruktur“	21
3.1.3 Erläuterungstext.	21
3.2 Ausgangssituation in den Siedlungsbereichen	22
3.2.1 Siedlungsbereich „Brome-WestAltendorf“	22
3.2.2 Siedlungsbereich „Brome-Mitte“	27
3.2.3 Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“	31
3.2.4 Siedlungsbereich „Brome-Nord“	34
3.3 Zusammenfassung Bestandsanalyse	36

4. Wirkungsanalyse	39
4.1 Zum Aufbau der Wirkungsanalyse	39
4.1.1 Karten „Wirkungsanalyse“	39
4.1.2 Erläuterungstext.	40
4.2 Wirkungen in den Siedlungsbereichen	41
4.2.1 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“	41
4.2.2 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“	46
4.2.3 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“	50
4.2.4 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Nord“	56
5. Städtebauliche Kommentierung der Wirkungen im Zuge der „LKW-Umleitungsstrecke“	61
6. Gesamtbewertung der Planungsnullfälle und der Planfälle	65

Karten- und Abbildungsverzeichnis

Karten und Abbildungen im Text:

<i>Tabelle: Städtebauliche Analyse und Bewertung: Analyseaspekte, Kriterien, Messgrößen</i>	<i>Seite 6</i>
<i>Städtebauliche Analyse und Bewertung: Verfahrensablauf</i>	<i>Seite 11</i>
<i>Übersichtskarte M. 1:25.000</i>	<i>nach Seite 14</i>
<i>Tabelle: Zusammenfassende Bewertung der Wirkungen der Planfälle in den Siedlungsbereichen</i>	<i>nach Seite 60</i>
<i>Tabelle: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der „LKW-Umleitungsstrecke“</i>	<i>Seite 64</i>

Verzeichnis der Faltkarten (am Ende des Textes)

- Karte „Siedlungsstruktureller Bestand“
- Karte „Ortsbild und Raumstruktur“
- Karte „Wirkungsanalyse Planungsnullfall ohne A 39“
- Karte „Wirkungsanalyse Planungsnullfall mit A 39“
- Karte „Wirkungsanalyse Planfall Ausbau der Ortsdurchfahrt“
- Karte „Wirkungsanalyse Planfall Ortsumgehung“

Kurzfassung

1. Anlass

Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahmen auf der Bundesstraße B 248, die Wolfsburg und Salzwedel und die umgebenden Wirtschaftsräume verbindet, war eine Umgehungsstraße für die Ortslage Brome bereits 1993 im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Die Planungen für eine Ortsumgehung sind jedoch erst im Jahre 2000 aufgenommen worden.

Nach der Verkehrsuntersuchung¹ vom Oktober 2001 ist das Verkehrsaufkommen im gesamten Raum Brome nicht nur zwischen 1990 und 1995 als unmittelbare Folge der Öffnung der Grenzen um über 40 % angestiegen, sondern in den folgenden fünf Jahren um ein weiteres Drittel.

Das stark steigende Verkehrsaufkommen bewirkt nicht nur eine Belastung der gesamten Ortslage Brome, sondern auch einen „Verkehrs-Engpass“ im historischen Ortskern: Dort kann der Verkehr derzeit nur im Einrichtungsverkehr (Lichtsignalregelung) um eine enge 90°-Kurve geführt werden, die für LKW über 10 m Länge seit 1993 ganz gesperrt ist; der LKW-Verkehr muss auf einer Umleitungsstrecke weiträumig um Brome herumgeführt werden.

Seit dem Jahre 2000 ist der Raum Brome und verschiedene in diesem Raum denkbare Trassierungsvarianten einer nördlichen oder südlichen Umgehung untersucht worden. Allen untersuchten Trassenvarianten stehen jedoch erhebliche Raumwiderstände entgegen, die sich aus der ökologischen Wertigkeit des Raumes und dem förmlichen Natur- und Landschaftsschutz ergeben.

Aus diesem Grunde sind nunmehr - neben den Wirkungen einer Ortsumgehung - **auch** die absehbaren städtebaulichen Wirkungen der sog. „Nullvariante“ - d. h. der Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im vorhandenen Verkehrsnetz - sowie eines zumindest punktuellen verkehrsgerechten Ausbaus der Ortsdurchfahrt zu untersuchen.

2. Untersuchungsgegenstand

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die derzeit gegebene städtebauliche Situation unter den aktuellen Verkehrsbedingungen (Bezugsfall), dem die unterschiedlichen **Planungsnullfälle** und **Planfälle** gegenübergestellt werden.²

¹ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Oktober 2001

² Abweichend von der sonstigen Systematik solcher Untersuchungen wird als Bezugsfall dieser Untersuchung nicht die auf den Prognosehorizont fortgeschriebene Ausgangssituation im unveränderten Verkehrsnetz (Planungsnullfall) sondern der Analysefall 2004 definiert.

Bestandteil des Bezugsfalles ist auch die Sperrung der östlichen Ortsdurchfahrt von Brome für LKW über 10 m Länge und die zugehörige „LKW-Umleitungsstrecke“.

Der **Planungsnullfall** beschreibt die städtebauliche Situation, die nach

- den aktuellen Verkehrsprognosen und
- der absehbare städtebauliche Entwicklung

fortgeschrieben auf den jeweiligen Prognosehorizont (hier: 2020) bei unverändertem Verkehrsnetz zu erwarten ist. Da auch die Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes und die sich gegenüber der heutigen Situation durch die Verkehrsentwicklung veränderte städtebauliche Situation Gegenstand der Analyse und Bewertung im Rahmen dieser Untersuchung ist, wird der Planungsnullfall als eigenständiger Planfall in der städtebaulichen Untersuchung behandelt.

Aufgrund der sich seit der ersten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 inzwischen veränderten Randbedingungen geht die aktuelle Verkehrsuntersuchung³ aus dem Jahre 2005 von **zwei unterschiedlichen Planungsnullfällen** aus, die in die städtebauliche Untersuchung übernommen werden:

Der als **Planungsnullfall ohne A 39** bezeichnete (Plan-)Fall beinhaltet die verkehrliche und städtebauliche Situation bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahre 2020 in dem vorhandenen Verkehrsnetz mit Beibehaltung der „LKW-Umleitungsstrecke“.

Der als **Planungsnullfall mit A 39** bezeichnete (Plan-)Fall berücksichtigt die nach dem Abschluss der Verkehrsuntersuchung von 2001 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Bundesautobahn A 39 mit Ausbau nach Norden bis Lüneburg. Auch im „Planungsnullfall mit A 39“ bleibt die Sperrung der östlichen Ortsdurchfahrt von Brome für LKW über 10 m Länge und die „LKW-Umleitungsstrecke“ erhalten.

Auch der **Planfall Ausbau der Ortsdurchfahrt** umfasst das Verkehrsnetz des Planungsnullfalles mit A 39, dieses ist aber ergänzt um einen punktuellen Ausbau der Ortsdurchfahrt von Brome. Dieser Ausbau hätte die Aufgabe, die Ortsdurchfahrt durch geeignete Maßnahmen so umzugestalten, dass auch der LKW-Verkehr abgewickelt und auf die „LKW-Umleitungsstrecke“ verzichtet werden kann.⁴

Im **Planfall „Ortsumgehung Brome“** wird von dem Bau einer Ortsumgehung Brome ausgegangen und deren verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen auf das innerörtliche Netz. Auch die Prognose der Verkehrsverteilung in diesem Planfall berücksichtigt der Weiterbau der A 39.

³ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome - Ergänzung 2005“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005

⁴ Für diesen Planfall wurde eine entwurfstechnische Untersuchung erarbeitet, in der die erforderlichen punktuellen Maßnahmen aufgezeigt werden. „Punktuellen Maßnahmen“ heißt, dass nicht die gesamte Ortsdurchfahrt entsprechend der Anforderungen an eine Bundesstraße verkehrsgerecht optimiert wird, sondern dass sich der Ausbau bei Beibehaltung verkehrlicher Einschränkungen auf **unvermeidbare Maßnahmen** zur Abwicklung des fließenden Verkehrs beschränkt.

Da dem Planfall „Ortsumgehung“ aktuell noch keine konkrete Trassierung zugrunde gelegt werden kann, bleibt der Trassenkorridor im Rahmen dieser städtebaulichen Untersuchung außer Betracht⁵. Als Wirkungen im Verkehrsnetz werden die Umlegungswerte einer **repräsentativen** Ortsumgehung zugrunde gelegt.⁶ Auch in diesem Planfall bleibt die östliche Ortsdurchfahrt von Brome für LKW gesperrt, eine weiträumige „LKW-Umleitungsstrecke“ ist jedoch nicht erforderlich, da die „LKW-Umleitung“ über die Ortsumgehung erfolgt.

3. *Untersuchungsgebiet*

Gegenstand der städtebaulichen Analyse und Bewertung sind diejenigen Siedlungsbereiche, die von einer durch die Verkehrsbaumaßnahme bewirkten Veränderung potentiell betroffen sein können.

Da sich die vorliegende Untersuchung ausschließlich auf ein - auch im Falle des punktuellen Ausbaus der Ortsdurchfahrt - **vorhandenes Straßennetz** bezieht und die künftige Verkehrsentwicklung auch **ohne** zusätzliche Verkehrsbaumaßnahmen zu beurteilen ist, wird das Untersuchungsgebiet durch dieses untersuchungsrelevante Straßennetz bestimmt.

Das engere städtebauliche Untersuchungsgebiet umfasst daher die vorhandenen und geplanten Nutzungen in dem untersuchungsrelevanten Straßennetz der Ortslage Brome - einschließlich des Ortsteiles Altendorf - mit

- den **Bundesstraßen** B 244 und 248,
- der **Landesstraße** L 287 (Steimker Straße),
- der **Kreisstraße** K 1119 (Wendischbromer Straße) und
- den **Gemeindestraßen** Mühlenstraße, Nordstraße und Braunschweiger Straße.

Darüber hinaus ist in die städtebauliche Untersuchung einzubeziehen der dieses Straßennetz umgebende Siedlungsbereich, der für innerörtliche oder zwischenörtliche Verflechtungsbeziehungen oder im Hinblick auf visuelle Merkmale Bedeutung haben kann (erweiterter städtebaulicher Betrachtungsbereich).

4. *Ergebnis der Bestandsanalyse*

Die beiden Bundesstraßen 244 und 248 kreuzen sich in der Ortslage Brome. Während die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 244 mit derzeit rund 4.600 Kfz/24 h in den am stärksten belasteten Abschnitten überwiegend nur die Randbereiche neuerer Wohngebiete belastet, die in der jüngeren Vergangenheit an diese Straße „herangerückt“ sind, gehen von der auf einer Länge von über zwei Kilometern den gesamten Siedlungsbereich querenden B 248 erhebliche Beeinträchtigungen aus.

⁵ Daher wird die vorliegende Untersuchung als „Teil 1“ bezeichnet. Die Untersuchung der städtebaulichen Wirkungen im bzw. in den Trassenkorridor(en) wäre dem „Teil 2“ vorbehalten.

⁶ Dies sind die Umlegungswerte für die sog. „kleine Nordumgehung“ (Netzfall 3 der Verkehrsuntersuchung von 2005)

Die B 248 verläuft etwa 1,4 km annähernd geradlinig in West-Ost-Richtung durch Brome, ehe sie dann mit leichten Verschwenkungen die enge Bebauung des historischen Ortskern durchquert und dort in einer 90°-Kurve nach Norden zuerst aus dem Ortskern und dann in einem weiteren Schwenk nach Osten aus der Ortslage heraus geführt wird.

Die Verkehrsbelastung beträgt in der Ortsdurchfahrt der B 248 derzeit zwischen 5.000 und knapp 8.000 Kfz/24 h.

Diese Verkehrsbelastung bewirkt nicht nur in den an der Ortsdurchfahrt gelegenen Wohngebieten erhebliche Lärmbelastungen (nächtliche Überschreitung der gebietsspezifischen Orientierungswerte um über 10 dB[A]), sondern auch die Mischgebiete des Ortszentrums sind insbesondere aufgrund der teilweise engen Straßenräume hohen Lärmbelastungen ausgesetzt.

Noch stärker als die Lärmbelastung wirken sich die durch die Verkehrsbelastung bedingten Beeinträchtigungen der innerörtlichen Funktionsverflechtungen in Form von Trennwirkung und Nutzungskonkurrenz aus:

Durch die nur an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbare Straße werden die innerörtlichen Funktionsverflechtungen im Ortszentrum beeinträchtigt, in dem nicht nur Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr wie das Verwaltungszentrum (Rathaus der Samtgemeinde Brome) und die Mittelpunktschule ihren Standort haben, sondern wo im historischen Ortskern auch der zentrale Marktbereich der Ortslage liegt.

Die (noch vorhandene) Funktionsvielfalt des historischen Ortskernes ist nicht nur durch die von der B 248 als Hauptverkehrsstraße ausgehenden Trennwirkung beeinträchtigt, sondern aufgrund des sehr engen Straßenraumes und der komplizierten Verkehrssituation ergibt sich auch eine Nutzungskonkurrenz, die sich zulasten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer entwickelt.

Davon ist auch das Ortsbild betroffen. Zwar ist der Straßenraum in seinen historischen Proportionen erhalten, der Vorrang des Kfz-Verkehrs ist aber an den sehr schmalen Gehwegen und der Überformung des einzigen Platzes im Zentrum durch den Fahrbahnverlauf ablesbar.

Die nur in den Randbereichen des Ortskernes nicht eingeschränkte Aufenthaltsqualität ist auch im Hinblick auch die Fremdenverkehrsfunktion des Ortes negativ zu bewerten.

Unter dem Gesichtspunkt durch Trennwirkung von Straßen beeinträchtigter Funktionsverflechtungen ist auch die geringer belastete B 244 von Bedeutung, die zwischen Grundschule (in der Mittelpunktschule) und Kindergarten und den westlichen Wohngebieten von Brome liegt und daher ständig von Schülern und Kindern überquert werden muss. Diese Trennwirkung wird zunehmen, wenn sich die weitere Wohnbauflächenentwicklung – wie erwogen – schwerpunktmäßig im Westen bzw. Südwesten von Brome vollziehen sollte.

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet weisen vor allem im unmittelbaren Verknüpfungsbereich mit der B 248 eine erhöhte Belastung auf (zwischen 3.000 und knapp

4.000 Kfz/24 h), wobei sich auch noch in den Randbereichen vor allem erhöhte Lärmbelastungen (Überschreitung der gebietsspezifischen Orientierungswerte um 5 bis 10 dB[A]) ergeben. Da diese Straßen aber alle noch frei überschreitbar sind, ergeben sich wenige für die Funktionsverflechtungen beachtliche Trennwirkungen.

5. *Städtebauliche Wirkungen der Planungsnullfälle und der Planfälle*

Planungsnullfälle mit und ohne A 39

In der Ortsdurchfahrt der 248 nimmt in beiden Planungsnullfällen die Verkehrsbelastung bis zum Jahre 2020 erheblich zu: Es wird eine Verkehrszunahme um durchschnittlich 25 bis 30 % auf maximal 10.000 Kfz/24 h in den am stärksten belasteten Abschnitten erwartet. Die A 39 wirkt sich nur westlich der Kreuzung der B 248 mit der B 244 durch eine zusätzliche Verkehrszunahme um durchschnittlich 1.000 Kfz/24 h aus. Östlich dieser Kreuzung zeigen sich keine Unterschiede.

Durch die Verkehrszunahme werden die bereits zum gegenwärtigen Zustand (Analysefall 2004) abschnittsweise stark belasteten angrenzenden Nutzungen (Überschreitung der gebietsspezifischen schalltechnischen Orientierungswerte um mehr als 10 dB[A]) von weiteren Schallzunahmen um 1 bis 2 dB(A) betroffen.

Negativer als die Schallzunahme wirkt sich die durch die prognostizierte Verkehrszunahme bedingte Erhöhung der Trennwirkung aus, wodurch die Querung der Ortsdurchfahrt erschwert wird. Dies wirkt sich vor allem in der Ortsmitte aus, wo wesentliche Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Schulen, Rathaus) beiderseits der Straße ihren Standort haben, und insbesondere im historischen Ortskern, wo sich in dem zentralen örtlichen Marktbereich die ohnehin schon beeinträchtigte Situation durch die Zunahme der Verkehrsbelastung weiter verschärft.

Größere Unterschiede als in der B 248 ergeben sich durch die A 39 in der heute teilweise noch frei überschreitbaren Ortsdurchfahrt der in Nord-Süd-Richtung den Siedlungsraum querenden B 244, wo die Ortsdurchfahrt Altendorf leicht entlastet wird (Verkehrsverminderung gegenüber dem Analysefall 2004 um 5 %) und der weitere Verlauf nördlich der Kreuzung mit der B 248 keinen Veränderungen unterliegt. Ohne A 39 wird dagegen eine Verkehrszunahme um knapp 20 % erwartet. Beide Entwicklungen haben jedoch keine weitergehenden städtebaulichen Auswirkungen.

Südlich der Kreuzung mit der B 248 wird dagegen eine durch die A 39 nicht mehr beeinflusste erhebliche Verkehrszunahme prognostiziert. Die Zunahme um abschnittsweise 30 bis 50 % bewirkt eine Erhöhung der Schallbelastung an den angrenzenden Nutzungen um 1 bis 2 dB(A) und eine Zunahme der Trennwirkung, die sich vor allem auf die Zugänglichkeit der an der Ostseite der B 244 gelegenen Märkte von den westlich gelegenen Neubaugebieten am Windmühlenfeld auswirkt.

Im nachgeordneten örtlichen Straßennetz ergeben sich keine wesentlichen städtebaulichen Wirkungen.

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt der B 248 weist im Verlauf der B 244 keine städtebaulichen Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 auf und auch in der Ortsdurchfahrt der B 248 ergeben sich hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsentwicklung nur graduelle Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 (durchschnittlich rund 500 bis 600 Kfz/24 h zusätzlich).

Planfallspezifische negative städtebauliche Wirkungen ergeben sich vor allem durch den im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt erforderlichen Abbruch von Gebäuden im historischen Ortskern, wodurch nicht nur Nutzungen unmittelbar betroffen sind, sondern auch die noch weitgehend intakte Raumstruktur und das historische Ortsbild erheblich beeinträchtigt werden.

Planfall „Ortsumgehung“

Auch die „Ortsumgehung“ weist im Verlaufe der Ortsdurchfahrt der B 244 keine städtebaulichen Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 auf. Allerdings ergeben sich in der Ortsdurchfahrt der B 248 abschnittsweise deutliche Entlastungen. Während diese Wirkungen im Westabschnitt der B 248 (westlich der Kreuzung mit der B 244) von den durch die A 39 bedingten Verkehrsverlagerungen überlagert werden und sich eine städtebaulich wirksame Entlastung gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) bei einer Verkehrsverminderung um etwa 5 bis 10 % hauptsächlich durch die in diesem Planfall wirksame Verminderung des LKW-Anteils auf unter 5 % mit einer Schallentlastung um 2 bis 2,5 dB(A) niederschlägt, ergeben sich östlich dieser Kreuzung erhebliche städtebaulich wirksame Verbesserungen:

Durch eine nach Osten bis auf fast 60 % verminderte Verkehrsstärke ergeben sich in Verbindung mit der Verringerung des LKW-Anteils Schallentlastungen bis zu 6 dB(A). Darüber hinaus wird die Ortsdurchfahrt im zentralen Bereich des historischen Ortskernes frei überschreitbar, wodurch sich ggf. auch Optionen eröffnen, der im Rahmen der 2002 abgeschlossenen Sanierung „Ortskern“ wegen der unverminderten Verkehrsbelastung nicht nachhaltig möglichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum näher zu kommen.

Verkehrsveränderungen auf der „LKW-Umleitungsstrecke“

In den Planungsnullfällen wird bis 2020 eine Verkehrszunahme auf der „LKW-Umleitungsstrecke“ um durchschnittlich 15 % (entsprechend etwa 600 Kfz/24 h) bzw. 11 % (entsprechend etwa 500 Kfz/24 h) erwartet, wobei die Differenz von 4 % durch die A 39 bewirkt wird. Beim „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und der „Ortsumgehung“ verringert sich die prognostizierte Verkehrszunahme auf durchschnittlich 6 % (entsprechend etwa 300 Kfz/24 h), wobei die Wirkungen in beiden Planfällen identisch sind.

Städtebaulich relevante Veränderungen können in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“ nahezu ausgeschlossen werden, da die Verkehrsveränderung mit 6 % geringfügig sind (wobei in beiden Planfällen der LKW-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen sinkt). In den Planungsnullfällen sind – je nach Empfind-

lichkeit der betroffenen Nutzungen und Funktionsverflechtungen – bei einer Verkehrszunahme um 15 bzw. 10 % städtebauliche relevante Veränderungen dagegen nicht auszuschließen, zumal sich in beiden Planungsnullfällen der LKW-Anteil nicht verändert.

Zusammenfassung der Bewertung

Im Falle eines unveränderten Verkehrsnetzes (Planungsnullfälle) führt die prognostizierte Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt der B 248 auch unter Beibehaltung der „LKW-Umleitungstrecke“ zu einer weiteren Beeinträchtigung der bereits heute (Analysefall 2004) durch die vorhandene Verkehrsbelastung erkennbar beeinträchtigten städtebaulichen Situation. Diese Entwicklung in der Ortsdurchfahrt der B 248 wird auch durch den Neubau der A 39 **nicht** beeinflusst.

Insbesondere die abschnittsweise hohe Lärmbelastung und die Störung der Funktionszusammenhänge durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs und die Trennwirkung der Straßen sind schon im gegenwärtigen Zustand (Analysefall 2004) als städtebauliche Missstände i. S. d. BauGB einzustufen, die der Abhilfe bedürften.

Vor diesem Hintergrund und angesichts dieser städtebaulichen Problematik erscheint die Lösung der reinen Verkehrsprobleme durch einen zumindest punktuellen verkehrsgerechten Ausbau der Ortsdurchfahrt aus städtebaulicher Sicht abwegig, weil sie nicht nur die gleichen städtebaulichen Probleme wie die Planungsnullfälle aufwirft, sondern weil durch die Ausbaumaßnahmen zusätzliche städtebauliche Probleme geschaffen werden.

Dabei sind auch Zweifel angebracht, ob die prognostizierte Verkehrszunahme in den Planungsnullfällen, die in den kritischen Abschnitten des Ortskernes nur um rund 500 Kfz/ 24 h niedriger als beim Ausbau der Ortsdurchfahrt liegt, tatsächlich im vorhandenen Straßennetz ohne dessen Ausbau realisiert werden kann, zumal durch die Verkehrszunahme auf der „LKW-Umleitungstrecke“ dort negative städtebauliche Wirkungen nicht ausgeschlossen werden können.

Umgekehrt lassen sich auch keine nachhaltigen verkehrlichen Wirkungen erkennen, die die Inkaufnahme erheblicher städtebaulicher Beeinträchtigungen im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ aufwiegen würden, wenn der Ausbau der Ortsdurchfahrt in Brome keine stärkere Entlastung der bisherigen „LKW-Umleitungstrecke“ bewirkt als sie auch im Planfall „Ortsumgehung“ erwartet wird.

Insofern sind die Planungsnullfälle ebenso wie der Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht nur problematisch, sondern aus städtebaulicher Sicht **nicht vertretbar**, weil sie die vorhandenen städtebaulichen Missstände verschärfen. Lediglich durch eine Ortsumgehung erscheint es möglich, die wesentlichen – wenn auch nicht alle⁷ – bereits im Analysefall 2004 zutage tretenden städtebaulichen Probleme zu mildern und eine Verbesserung der örtlichen Situation zu bewirken.

⁷ Z. B. kann die in allen Prognosefällen (Planungsnullfälle und Planfälle) erwartete Zunahme der Trennwirkung im Südabschnitt der B 244 auch durch eine Ortsumgehung im Zuge der B 248 nicht abgewandt werden.

1. Anlass, Arbeitsgrundlagen und Methodik der Untersuchung

1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation

1.1.1 Aufgabenstellung

Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahmen auf der Bundesstraße B 248, die Wolfsburg und Salzwedel und die umgebenden Wirtschaftsräume verbindet, war eine Umgehungsstraße für die Ortslage Brome bereits 1993 im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Die Planungen für eine Ortsumgehung sind jedoch erst im Jahre 2000 aufgenommen worden.

Nach der Verkehrsuntersuchung¹ vom Oktober 2001 ist das Verkehrsaufkommen im gesamten Raum Brome nicht nur zwischen 1990 und 1995 als unmittelbare Folge der Öffnung der Grenzen um über 40 % angestiegen, sondern in den folgenden fünf Jahren um ein weiteres Drittel.

Das stark steigende Verkehrsaufkommen bewirkt nicht nur eine Belastung der gesamten Ortslage Brome, sondern auch einen „Verkehrs-Engpass“ im historischen Ortskern: Dort kann der Verkehr derzeit nur im Einrichtungsverkehr (Lichtsignalregelung) um eine enge 90°-Kurve geführt werden, die für LKW über 10 m Länge seit 1993 ganz gesperrt ist; der LKW-Verkehr muss auf einer Umleitungsstrecke weiträumig um Brome herumgeführt werden.

Seit dem Jahre 2000 ist der Raum Brome und verschiedene in diesem Raum denkbare Trassierungsvarianten einer nördlichen oder südlichen Umgehung untersucht worden. Allen untersuchten Trassenvarianten stehen jedoch erhebliche Raumwiderstände entgegen, die sich aus der ökologischen Wertigkeit des Raumes und dem förmlichen Natur- und Landschaftsschutz ergeben.

¹ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Oktober 2001

Aus diesem Grunde sind nunmehr - neben den Wirkungen einer Ortsumgebung - **auch** die absehbaren städtebaulichen Wirkungen der sog. „Nullvariante“ - d. h. der Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im vorhandenen Verkehrsnetz - sowie eines zumindest punktuellen verkehrsgerechten Ausbaus der Ortsdurchfahrt zu untersuchen. Da weder die „Null-Variante“, noch der Ausbau der Ortsdurchfahrt in die bisherigen Untersuchungen ausreichend eingeflossen waren, sind die hauptbetroffenen Ortslagen Brome und Altendorf konkreter zu untersuchen und die städtebaulichen Wirkungen aufzuzeigen und zu bewerten, die sich bei der Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in **unterschiedlichen Ausformungen** des künftigen Verkehrsnetz ergeben.

1.1.2 Ausgangssituation und Besonderheiten des Untersuchungsgegenstandes und -ablaufes

Untersuchungsgegenstand einer städtebaulichen Untersuchung in Zusammenhang mit geplanten Verkehrsbaumaßnahmen sind die städtebaulich relevanten Veränderungswirkungen, die

- im baulichen, akustischen und visuellen Wirkungsbereich (**unmittelbarer Wirkungsbereich**) eines neuen Verkehrsweges zu erwarten sind und
- die sich durch den neuen Verkehrsweg durch Verkehrsverlagerungen im vorhandenen Verkehrsnetz ergeben (**mittelbarer Wirkungsbereich**).

In den meisten Fällen wird ein neuer Verkehrsweg in seinem „unmittelbaren Wirkungsbereich“ kaum städtebauliche Verbesserungen erbringen, so dass dort die Minimierung der Negativwirkungen im Vordergrund steht. Positive Auswirkungen auf die vorhandenen städtebaulichen Strukturen und deren Entwicklungsmöglichkeiten werden dagegen in der Regel im „mittelbaren Wirkungsbereich“ durch die mit der Verlagerung der Verkehrsbelastung auf den neuen Verkehrsweg verbundene Entlastung im vorhandenen Netz erwartet.

Eine städtebauliche Untersuchung solcher Wirkungsweisen basiert daher in der Regel auf der Untersuchung und Beurteilung der auf den jeweiligen Prognosehorizont fortgeschriebenen Bestandssituation (sogenannter „Planungsnullfall“) **und** der zu erwartenden Wirkungen auf diese städtebauliche Bestandssituation bei unterschiedlichen Ausformungen (Trassenvarianten) eines neuen Verkehrsweges (sogenannte „Planfälle“). Die Untersuchung ist daher im Grundsatz zweistufig aufgebaut.²

Aufgrund der **besonderen Ausgangssituation** im vorliegenden Fall, die sich daraus ergibt, dass

- auch die Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens unter Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes - d. h. der Planungsnullfall - als möglicher Planfall zu untersuchen und zu bewerten ist, und

² Zur „Feinabstufung“ der Untersuchungsschritte siehe Abschnitt 1.3 „Methodik der städtebaulichen Analyse und Bewertung“.

- die mögliche(n) Trassenführung(en) einer eventuellen Ortsumgehung noch nicht hinreichend bestimmt sind,

muss die städtebauliche Untersuchung nicht nur inhaltlich, sondern auch formal an diese Ausgangssituation angepasst werden: Die städtebauliche Untersuchung wird daher in **modifizierter Form** und in zwei **getrennten**, aufeinander aufbauenden Untersuchungsschritten durchgeführt.

Die hier vorliegenden **erste Teil der Untersuchung** beinhaltet die Untersuchung der Bestandssituation im Jahre 2004 im bestehenden Straßennetz ohne Fortschreibung auf den Prognosehorizont und die Bewertung verschiedene Planfälle - zu denen in diesem Fall auch der Planungsnullfall zählt - in Bezug auf die Bestandssituation. Insoweit beinhaltet auch die vorliegende erste Stufe einen zweistufigen Untersuchungsablauf, die Modifikation besteht allerdings darin, dass

- der zur Ausgangssituation (= Bestandsbeurteilung) gehörige Raum möglicher Trassenführungen (Varianten) in den Untersuchungsbereich **nicht** aufgenommen wird³,
- die möglichen Wirkungen einer Ortsumgehung im bestehenden Netz jedoch mit beurteilt werden^{4,5}

1.2 Arbeitsgrundlagen

Grundlagen der Festlegung des sachlichen und räumlichen Umfanges der städtebaulichen Untersuchung waren

- Übersichtspläne des Raumes im M. 1:25.000,

³ Die „eigentlich“ zur ersten Untersuchungsstufe (Analyse der Ausgangssituation) gehörige Erhebung und Untersuchung der städtebaulich relevanten Gegebenheiten im „unmittelbaren Wirkungsbereich“ der Ortsumgehung bzw. der Varianten einer Ortsumgehung, ist nicht möglich, da städtebaulich untersuchungsrelevante Varianten einer Ortsumgehung Brome derzeit noch nicht näher bestimmt sind und insofern auch deren unmittelbarer Wirkungsraum nicht abgrenzbar ist.

⁴ Die „eigentlich“ der zweiten Untersuchungsstufe (Wirkungsanalyse) zuzurechnende Wirkungsbewertung einer Ortsumgehung im bestehenden Netz ist in diesem Falle **erforderlich**, um überhaupt eine Aussage über Umfang und Gewicht möglicher städtebaulicher Veränderungen durch eine Ortsumgehung abschätzen und mit der Entwicklung ohne Ortsumgehung vergleichen zu können. Die Einbeziehung der voraussichtlichen Wirkungen einer in der Trassenführung (noch) unbestimmten „abstrakten“ Ortsumgehung ist im vorliegenden Fall auch **möglich**, da nach den Prognosen der Verkehrsuntersuchung sich die grundsätzlich denkbaren Trassenvarianten in ihrer Wirkung auf das Verkehrsnetz der Ortslage Brome nicht so sehr unterscheiden, dass gravierende - d. h. die Bewertung grundsätzlich bestimmende - variantenspezifische Unterschiede zu erwarten sind.

⁵ Im **zweiten Teil** der städtebaulichen Untersuchung wäre anhand der dann festzulegenden untersuchungsrelevanten Varianten einer Ortsumgehung die Erhebung des städtebaulichen Bestandes und seiner Entwicklung in diesen Wirkungskorridoren - zunächst jeweils ohne die Verkehrsbaumaßnahme - „nachzuholen“ und anschließend eine Bewertung der in den Korridoren der verschiedenen Varianten sich ergebenden städtebaulichen Wirkungen durch die jeweilige Verkehrsbaumaßnahme durchzuführen. Für die Bewertung der Varianten sind dann auch die variantenspezifischen Wirkungen im vorhandenen Verkehrsnetz zu ermitteln und diese - auch wenn wie oben dargelegt keine variantenspezifisch gravierenden Unterschiede erwartet werden - in die Gesamtbewertung einzubeziehen.

- ein Ausschnitt des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Brome für die Ortslagen Brome und Altendorf in der Fassung der 18. Änderung vom Februar 2002,
- die „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome“ der Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, vom Oktober 2001,
- der in Besprechungen am 16. 11. 2004 beim Landkreis Gifhorn und am 25. 01. 2005 bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erörterte inhaltliche und räumliche Umgriff der Untersuchung sowie
- die Leistungsbeschreibung der PLANERWERKSTATT 1 vom 06. 12. 2004 für eine Analyse und Bewertung der städtebaulichen Wirkungen mit der am 27. 01. 2005 modifizierten Abgrenzung und Gliederung des Untersuchungsgebietes.

Die Untersuchung wurde durchgeführt auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Kartengrundlagen im M. 1:5.000 für die Ortslagen Brome und Altendorf und den umgebenden Raum,
- Übersichtspläne des Raumes im M. 1 : 25.000,
- Luftbilder des Untersuchungsgebietes,
- „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome - Ergänzung 2005“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005, mit ergänzende Belastungsprognosen (Umlenkungen) für die Ausgangssituation (Analysefall) und alle zu untersuchenden Planfälle (einschließlich Modifikationen des Planungsnullfalles),
- „Entwurfstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005,
- Angaben zur Schallbelastung in Tabellenform (Abstands- und Belastungsmatrix [Tag/Nacht] mit typisierten Zu- und Abschlägen für Geschwindigkeiten und LKW-Anteile),
- den für das Untersuchungsgebiet maßgeblichen aktuellen Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Brome für den Bereich der Ortslagen Brome und Altendorf,
- die das Untersuchungsgebiet betreffenden Bebauungspläne,
- sonstige planungsrechtlich oder nach anderem städtebaulich relevantem Recht getroffene Festsetzungen und Regelungen für das Untersuchungsgebiet wie das Regionale Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig von 1995, das aktuelle Denkmalverzeichnis für die Ortslagen Brome und Altendorf, Satzungen für die im Untersuchungsgebiet liegenden Natur- und Landschaftsschutzgebiet sowie sonstige Planungen und Entwicklungskonzepte soweit städtebaulich von Bedeutung (z. B. Sanierung Brome-Ortskern, Leitbild zur touristischen Entwicklung etc.).

Ergänzend hierzu erfolgten Erhebungen der örtlichen Gegebenheiten durch Begehungen und Gespräch mit der betroffenen Gemeinde.

1.3 Methodik der städtebaulichen Analyse und Bewertung

In den folgenden beiden Abschnitten (Abschnitte 1.3.1 und 1.3.2) sind die Wirkungsbereiche, Analyseaspekte und Beurteilungskriterien sowie Methodik der Erhebung und Bewertung erläutert, wie sie für städtebauliche Untersuchung im allgemeinen gelten. Auf die für die vorliegende Untersuchung aufgrund der besonderen Ausgangssituation „fallbedingt“ erforderlichen Abweichungen wird im dritten Abschnitt (Abschnitt 1.3.3) eingegangen.

1.3.1 Wirkungsbereiche, Analyseaspekte und Beurteilungskriterien

Die Siedlungsflächen im Wirkungsbereich einer geplanten Verkehrsbaumaßnahme können aus städtebaulicher Sicht in vierfacher Hinsicht betroffen sein:

- durch Flächeninanspruchnahme für das Verkehrsbauwerk selbst,
- durch unmittelbare (akustische und visuelle) Auswirkungen des neuen Verkehrsweges,
- durch Veränderung von Funktionsbeziehungen innerhalb des Siedlungsbereiches bzw. zwischen Siedlungsbereichen, die durch die Lage des Verkehrsbauwerkes bedingt sind,
- durch mittelbare Folgewirkungen der Verkehrsbaumaßnahme infolge von Veränderungen im Verkehrsnetz und deren Auswirkungen.

Aus diesen Wirkungsbereichen lassen sich die erforderlichen Analyseaspekte und Beurteilungskriterien ableiten, nach denen die Erhebung und Beurteilung sowohl des anzutreffenden Bestandes als auch der ggf. bewirkten Veränderungen erfolgt. Es sind dies

- bestehende Nutzungen (einschließlich vorhandener Vorbelastungen),
- beabsichtigte Nutzungsentwicklungen (Planungen und Zielvorstellungen),
- bedeutsame Nutzungsbeziehungen innerhalb von Siedlungsbereichen (Funktionsverflechtungen),
- für die Funktionsverflechtungen zwischen verschiedenen Siedlungsbereichen bedeutsame Wege- und Straßenverbindungen,
- Funktionsverflechtungen in den umgebenden Raum sowie
- Ortsbild und Raumstruktur.

Nicht Gegenstand der städtebaulichen Untersuchung sind in diesem Sinne *nichtstädtelbauliche Nutzungen* wie land-, forst- oder wasserwirtschaftliche Flächennutzungen bzw. Bodenabbau- oder Entsorgungsflächen und entsprechende Nutzungen und Nutzungsmöglichkeiten. Die Betroffenheit dieser Belange ist in gesonderten fachsektoralen Untersuchungen zu behandeln.

Städtebauliche Analyse und Bewertung: Analyseaspekte, Kriterien, Messgrößen			
	A) Analyseaspekte	B) Kriterien	C) Messgrößen
1.	Nutzungen		
1.1	Flächeninanspruchnahme bzw. Zerschneidung von Flächen	Größe der Fläche Nutzbarkeit der verbleibenden Fläche	Flächenumfang Flächenzuschnitt
1.2	Empfindlichkeit vorhandener Nutzungen	Schutzbedürftigkeit bzw. Störanfälligkeit für schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. § 41 Abs. 1 BImSchG nach Gebietstypen der BauNVO bzw. Nutzungen nach BauGB	Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 Prognosewerte Planungsnullfall
1.3	Zielvorstellungen und Planungen zur weiteren Siedlungsentwicklung	Wie 1.3 für vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung Informelle Planungen Andere nach Fachgesetzen beplante, städtebaulich relevante Vorhaben	Wie 1.3 Zusätzlich: Anpassungsfähigkeit der Planung
2.	Funktionsverflechtungen		
2.1	Innerörtliche Funktionsverflechtungen	Infrastrukturindikatoren (z. B. Kinderspielplätze, Kindergärten/Kindertagesstätten, Grundschulen, Lebensmittelgeschäfte etc.)	Grad der ungestörten Erreichbarkeit innerhalb der städtebaulich relevanten Einzugsbereiche für den nicht motorisierten Verkehr (Vorhandensein bzw. Überschreitbarkeit von Anlagen mit Trennwirkung)
2.2	Außerörtliche Funktionsverflechtungen (= benachbarte Siedlungsbereiche)	Vorhandensein von zur Aufrechterhaltung der Funktionszusammenhänge bedeutsamer Wegeverbindungen	Beschaffenheit und Linieführung der Wege Grad der Überschreitbarkeit Grad der Belästigung durch konkurrierende Nutzer jeweils in Bezug auf den nichtmotorisierten Verkehr
2.3	Funktionsverflechtungen in den umgebenden Raum	Wie 2.2 In Bezug auf lagegebundene Nutzungen und den Siedlungsbereichen zugeordnete Naherholungsflächen Zusätzlich: Vorhandensein solcher Nutzungen und Flächen	Wie 2.2 Zusätzlich: Vorhandensein lagegebundener Nutzungen und zugeordneter Naherholungsflächen
3.	Ortsbild und Raumstruktur		
3.1	„Inneres“ Ortsbild	Gestaltmerkmale von baulichen Anlagen, Grundstücksflächen, Wegen und Straßen, Ausblicke aus der inneren Ortslage	Veränderungen der Gestaltmerkmale bzw. des Erscheinungsbildes in Bezug auf allgemein zugängliche Blickstandorte (= in der Regel ohne Definition besonderer Blickstandorte)
3.2	„Äußeres“ Ortsbild	Gestaltmerkmale horizontaler Ortsrandausprägung sowie der Ortssilhouette	Veränderung der Gestaltmerkmale bzw. des Erscheinungsbildes in Bezug auf repräsentative Blickstandorte innerhalb eines ortsbildrelevanten Bereiches
3.3	Einzelanlagen und Raumstrukturen mit Denkmals- oder Symbolwert bzw. Träger eines besonderen „Images“	Denkmalverzeichnis Historische Bedeutung Besondere städtebauliche Bedeutung	Veränderung der Gestaltmerkmale bzw. des Erscheinungsbildes unabhängig von Blickstandorten

Bestehende Nutzungen (einschließlich vorhandener Vorbelastungen):

Im Rahmen typisierender Betrachtung werden die anzutreffenden konkreten tatsächlichen Nutzungen - ggf. kleinräumlich - den Gebietstypen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zugeordnet und hiernach ihre Schutzbedürftigkeit bzw. Störanfälligkeit für schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) (= Verkehrsgeräusche) bestimmt. Die Beurteilung der schallimmissionsbezogenen Vorbelastung erfolgt nach den gebietstypischen „schalltechnischen Orientierungswerten“ der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“.

Diese Werte sind gebietstypenbezogene Orientierungswerte, deren Einhaltung im Rahmen städtebaulicher Planungen angestrebt werden soll. Sie stellen eine schalltechnische

Konkretisierung der geordneten städtebaulichen Entwicklung i. S. d. § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch (BauGB) dar, insbesondere im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Im Rahmen städtebaulicher Planung - und in diesem Sinne auch der Planung von Verkehrswegen - sind diese Belange bei der Planungsentscheidung abwägungsfähig, d. h. ihre Einhaltung ist von der jeweiligen Situation und der daraus folgenden Abwägungsentscheidung abhängig und nicht selbständig bindend.

Daher sind die dieser Untersuchung zugrunde gelegten städtebaulichen *Orientierungswerte* zu unterscheiden von den *Grenzwerten* der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen nicht überschritten werden dürfen. Die für manche Gebietstypen um bis zu 9 bzw. 12 dB(A) höher als die Orientierungswerte liegenden Grenzwerte der 16. BImSchV sind bindend und nicht abwägungsfähig. Aus ihnen lässt sich jedoch nur die vom Gesetzgeber gezogene Obergrenze des Zumutbaren ableiten, nicht das, was in der jeweiligen Situation im Rahmen eines geordneten Städtebaus anzustreben ist.

Bei der Beurteilung von Immissionsschutzaspekten wird generell immer von der Schallbelastung ausgegangen: Da Schallimmissionen den größten räumlichen Ausbreitungsgrad *kleinräumlich wirkender* Immissionen aufweisen, kann bei Einhaltung der Schallwerte davon ausgegangen werden, dass andere Immissionen (Stäube, gasförmige Immissionen) sich soweit verteilt haben, dass keine Belästigungswirkung auftritt. Umgekehrt kann angenommen werden, dass dort, wo die Schallwerte deutlich überschritten werden, auch von einer erhöhten Wirkung anderer Immissionen ausgegangen werden kann. Im Verlauf der Untersuchung wird daher auf andere als Schallimmissionen nicht eingegangen.

Beabsichtigte Nutzungsentwicklungen (Planungen und Zielvorstellungen):

Hier werden nicht konkrete tatsächliche, sondern geplante oder beabsichtigte Nutzungen beurteilt. Diese umfassen relevante Entwicklungsabsichten, die im Rahmen von Bauleitplänen dargestellt oder festgesetzt sind sowie sonstige städtebauliche Zielvorstellungen, die in informellen Planungen ihren Niederschlag gefunden haben.

Berücksichtigt werden, soweit möglich, auch grundlegende städtebauliche Zielvorstellungen der betroffenen Städte und Gemeinden, die (noch) nicht Gegenstand konkreter Pläne sind.

Bedeutsame Nutzungsbeziehungen in Siedlungsbereichen (Funktionsverflechtungen):

Hier werden Funktionszusammenhänge *innerhalb* des Siedlungsbereiches beurteilt. Als bedeutsam werden dabei einseitig oder gegenseitig aufeinander bezogene unterschiedliche Nutzungen verstanden (z. B. Infrastruktureinrichtungen). Zur Beurteilung werden verschiedene Infrastrukturindikatoren herangezogen, die hinsichtlich ihrer Verflechtungswirkung besonders empfindlich sind wie

- Kinderspielplätze,
- Kindergärten und Kindertagesstätten,
- Grundschulen und
- Lebensmittelgeschäfte.

Darüber hinaus werden als Infrastrukturindikatoren in die Untersuchung aufgenommen alle sonstigen Einrichtungen mit hohem oder besonderem Publikumsaufkommen, wie sonstige Schulen, sog. Marktbereiche (d. h. eine räumliche Konzentration verschiedener Geschäfte mit städtebaulich prägender Wirkung), größere Sport- und Versammlungsstätten etc.

Grundlage der Beurteilung ist immer die möglichst uneingeschränkte Erreichbarkeit für den *nicht motorisierten* Verkehrsteilnehmer. Als Beeinträchtigung der Erreichbarkeit wird die Einschränkung der Überschreitbarkeit von Verkehrswegen sowie die Belästigungswirkung konkurrierender Nutzung durch den Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke bewertet. Die freie Überschreitbarkeit von Straßen wird bis zu einer mittleren stündlichen Verkehrsstärke von 400 Kfz, das Erfordernis eines lichtsignal-(LSA-)geregelten Überweges bei mehr als 800 Kfz angenommen.

Die Erreichbarkeit von Zielen für den motorisierten Verkehr bzw. deren Veränderung ist dagegen nicht Gegenstand des städtebaulichen Gutachtens, sondern der verkehrsanalytischen Untersuchungen.

Für die Funktionsverflechtungen bedeutsame Wege- und Straßenverbindungen:

Im Gegensatz zu den „inneren“ Funktionsbeziehungen werden hier Funktionsbeziehungen zu umliegenden (i. S. benachbarter) Siedlungsbereichen hinsichtlich Erreichbarkeit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer beurteilt. Entsprechend der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes bezieht sich diese Analyse auf Wege- und Straßenverbindungen zu Siedlungsbereichen soweit diese oder die Wege dorthin sich innerhalb oder in Grenzlage zum Untersuchungsgebiet befinden. Beurteilungsgrundlage ist ebenfalls die uneingeschränkte und ungestörte Benutzbarkeit dieser Verbindungen (Einschränkung der freien Überschreitbarkeit, Belästigung durch konkurrierende Nutzung des Kfz-Verkehrs).

Funktionsverflechtungen in den umgebenden Raum:

Unter diesem Beurteilungsaspekt werden die aus dem nutzungsspezifischen Gebietstyp abzuleitenden Funktionsbeziehungen zum umgebenden unbesiedelten Raum beurteilt. In diesem Sinne lagegebundene Nutzungen sind solche, deren Ausübung in so engem Zusammenhang mit ihrer Umgebung steht, dass sie grundsätzlich nicht oder nur schwer verlagerungsfähig sind (z. B. Wochenendhausgebiete, Ausflugslokale etc.).

In einem weiteren Sinne wird auch die Lagegunst sonstiger Siedlungsgebiete (z. B. Wohngebiete) bewertet, die sich aus der benachbarten Zuordnung und Zugänglichkeit von für die Naherholung geeigneten Flächen ergibt. Die Bewertung bezieht sich dann lediglich auf die Veränderung der uneingeschränkten und ungestörten Benutzbarkeit der vorhandenen Wegeverbindung. Der Erholungswert der Wege selbst oder der Zielgebiete und deren ggf. vorhandene Beeinträchtigung oder Entlastung ist nicht Gegenstand des städtebaulichen Gutachtens, sondern von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen.

Ortsbild und Raumstruktur:

Unter Ortsbild und Raumstruktur werden wesentliche, aus dem öffentlich zugänglichen Raum optisch wahrnehmbare räumliche Gestaltmerkmale von Siedlungen bzw. Siedlungsteilen (z. B. Einzelbauwerken) verstanden sowie ggf. auch „Bilder“ des Raumes in Bezug auf seine geschichtliche Bedeutung oder seines „Images“.

Berücksichtigt werden dabei die sich aus Topographie, baulichen und technischen Anlagen, innerörtlichen Freiräumen, Raumaufteilungen und aus gestalterischen Besonderheiten wie z. B. Einzelelementen oder Strukturen, die ggf. Träger eines besonderen Images sind, ergebenden, im gesamten Siedlungsraum oder in Teilbereichen großräumlich *prägenden* Gestaltmerkmale.

Zu unterscheiden sind dabei das „innere“ Ortsbild (Gestaltmerkmale von baulichen Anlagen, Grundstücksflächen, Wegen und Straßen und Ausblicke aus der inneren Ortslage) und das „äußere“ Ortsbild wie die Außenansicht eines Ortes nach Silhouette und Ortsrand.

Beim inneren Ortsbild wird von flächigen Erscheinungsbildern und einer Vielzahl gleichwertiger Blickpunkte ausgegangen; die Blickpunkte sind durch den jeweiligen Innenbereich räumlich definiert. Eine gesonderte Festlegung und Bewertung von Blickpunkten ist nicht erforderlich: Innere Ortsbilder, die nur von einzelnen ausgewählten Blickpunkten wahrgenommen werden können, werden nicht als repräsentativ für die Gestalteigenschaften eines inneren Ortsbildes gewertet (Ausnahmen können ggf. Anlagen sein, die Träger eines besonderen Wertes oder Images sind).

Das äußere Ortsbild wird demgegenüber nicht flächig bestimmt, sondern ist abhängig vom Blickpunkt. Das äußere Ortsbild wirkt linear, richtungsbezogen und verändert sich in seiner horizontalen und vertikalen Schichtung je nach Blickpunkt und -richtung.

Unter dem äußeren Ortsbild in diesem Sinne wird die optische Wirkung der Ortsränder sowie der mit ihnen verbundenen Flächen (z. B. vorgelagerte Begrünung, in den Ortsrand führende Straßen etc.) in die freie Landschaft verstanden. Dabei ergibt sich in Abhängigkeit der topographischen Gegebenheiten ein ortsbildrelevanter Bereich, in den der Ortsrand oder einzelne seiner Elemente prägend hineinwirken. D. h. Veränderungen in diesem Bereich wirken umgekehrt auf die Erscheinung des Ortsrandes ein.

Dabei ist das äußere Ortsbild als die durch Siedlungstätigkeit bestimmte Außenansicht eines Ortes abzugrenzen vom Landschaftsbild. Das äußere Ortsbild ist nur soweit Analysegegenstand als es selbständig prägend wirkt (ortsbildrelevanter Bereich) und noch nicht Bestandteil des Landschaftsbildes wird (die Analyse und Bewertung von Landschaftsbildern ist nicht Gegenstand des städtebaulichen Gutachtens).

Dieser ortsbildrelevante Bereich ist räumlich zu definieren als der Bereich, bei dem sich von Blickpunkten an seinem Rand Bildausschnitte ergeben, die vom Ortsrand bzw. seinen Einzelelementen entscheidend geprägt werden. Bei weiter zurückliegenden Blickpunkten können zwar weiter Sichtbeziehungen zum Ortsrand bestehen, der Ortsrand selbst ist jedoch nicht mehr das prägende Element des Bildausschnittes, sondern er fügt

sich als Teil ein in ein umfassenderes Landschaftsbild, das aus weiteren Elementen besteht.

1.3.2 Bestandsanalyse, Ermittlung und Darstellung der städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Verkehrsbaumaßnahme

Im Rahmen einer detaillierten Bestandsanalyse werden die in Betracht kommenden räumlichen Analysebereiche erfasst und in ihrem Zustand im Planungsnullfall (also ohne Verwirklichung der geplanten Verkehrsbaumaßnahme) dargestellt und beurteilt.

Über den so analysierten Bestand wird die beabsichtigte Verkehrsbaumaßnahme mit ihren räumlichen, technischen und akustischen Eigenschaften überlagert.

Die hiernach feststellbaren *Veränderungsmerkmale*, die sich durch das Verkehrsbauwerk in Abhängigkeit vom vorgefundenen Bestand im Planungsnullfall ergeben, werden nach den gleichen Beurteilungskriterien wie der Bestand erneut dargestellt und bewertet.

Beurteilungskriterium ist dabei die Häufigkeit des Zutreffens und das Gewicht positiver oder negativer Veränderungswirkungen. Die Darstellung der Bewertungsergebnisse erfolgt nach dem unmittelbaren Wirkungsbereich der Trasse(n) und ggf. unterschieden nach Teilabschnitten und nach den mittelbaren Wirkungen im Siedlungsbereich ggf. unterschieden nach Teilgebieten.

Die Bewertung der Auswirkungen erfolgt **mehrstufig** zwischen den Extremen positiver und negativer Wirkungen zunächst nach Analyseaspekten und anschließend zusammengefasst für die Trasse(nabschnitte) und (Teil-)Siedlungsbereiche in qualitativ-beschreibender Form **ohne abstrakte Wertquantifizierung**.

Abschließend erfolgt die Zusammenfassung der aufgezeigten einzelnen Veränderungen zu einer Gesamtbeurteilung der untersuchten Trasse(n) bzw. der Planfälle.

Soweit aus städtebaulicher Sicht sich durch Maßnahmen, die die Grundzüge der verkehrlichen Planung absehbar nicht oder nur unwesentlich berühren, wesentliche städtebauliche Negativmerkmale der untersuchten Trasse(n) (Planfälle) mildern oder vermeiden lassen, werden diese in allgemeiner Form benannt.

Städtebauliche Analyse und Bewertung: Verfahrensablauf

I Bestandsanalyse

Analyse des Zustandes bezogen auf den Planungsnullfall

II Verkehrsbauwerk / Trassen

Beschreibung der oder des geplanten Verkehrsbauwerke(s) nach **städtebaulich relevanten Merkmalen**

III Veränderungsprognose

Prognose der Veränderungen durch die Neubaumaßnahme nach räumlichen Wirkungsbereichen:

- Bereich der vom Verkehrsbauwerk selbst in Anspruch genommenen Flächen
- Unmittelbarer (visueller und akustischer) Wirkungsbereich des Verkehrsbauwerkes
- Mittelbarer Wirkungsbereich des neuen Verkehrsweges (Wirkungen im betroffenen Verkehrsnetz und deren Folgewirkungen)

IV Wirkungsbeurteilung

Bewertung der prognostizierten Veränderung nach

- Häufigkeit des Zutreffens und

- Gewicht positiver und negativer Veränderungsmerkmale

(Ggf. zu unterscheiden nach unterschiedlichen Abschnitten des neuen Verkehrsweges und nach Siedlungsbereichen)

V Bewertung

Gesamtbewertung aus städtebaulicher Sicht

VI Verbesserungsmöglichkeiten

Aufzeigen von Maßnahmen, durch die sich städtebauliche Negativmerkmale der untersuchten Verkehrsbaumaßnahme mildern oder vermeiden lassen (nur soweit die Grundzüge der verkehrlichen Planung absehbar nicht oder nur unwesentlich berührt werden).

1.3.3 Erforderliche „fallbedingte“ Abweichungen in der vorliegenden Untersuchung

Die in den vorstehenden Abschnitten erläuterte Methodik der Analyse und Bewertung nach städtebaulichen Wirkungsbereichen, Analyseaspekten und Beurteilungskriterien gilt generell für die städtebauliche Analyse und Bewertung von Verkehrsbaumaßnahmen. Für die vorliegende Untersuchung sind aufgrund der besonderen Ausgangssituation „fallbedingt“ jedoch folgende Abweichungen zu beachten:

- Die Aussagen zu „Ortsbild und Raumstruktur“ beschränken sich wegen des auf die Ortslagen eingegrenzten Untersuchungsgebietes auf das sog. „innere Ortsbild“ ohne Beurteilung von Gestaltmerkmalen der Ortsrandausprägung und der Ortssilhouette (also auch ohne Definition repräsentativer Blickstandorte);
- aus dem gleichen Grunde werden keine Aussagen über Wegeverbindungen **zwischen** Siedlungsbereichen getroffen (ausgenommen Brome und Altendorf);
- die „Bestandsanalyse“ wird nicht auf den Prognosezeitraum des Planungsnullfalles fortgeschrieben, sondern umfasst den derzeitigen tatsächlichen Zustand (Analysefall 2004);
- der Planungsnullfall bzw. im vorliegenden Fall die Planungsnullfälle werden als Planfall bzw. Planfälle bewertet;
- die Bewertung erfolgt mangels Neubautrassen außerhalb des Siedlungsbereiches **nicht** nach Trassen oder Trassenabschnitten, sondern **nur nach Siedlungsbereichen**;
- aus den gleichen Gründen können auch keine „Verbesserungsmöglichkeiten“ aus städtebaulicher Sicht bezeichnet werden.

2. Untersuchungsgegenstand des ersten Teils der Untersuchung

2.1 Städtebauliches Untersuchungsgebiet

Gegenstand der städtebaulichen Analyse und Bewertung sind diejenigen Siedlungsbereiche, die von einer durch die Verkehrsbaumaßnahme bewirkten Veränderung potentiell betroffen sein können.

Da sich die vorliegende Untersuchung ausschließlich auf ein - auch im Falle des punktuellen Ausbaus der Ortsdurchfahrt - **vorhandenes Straßennetz** bezieht und die künftige Verkehrsentwicklung auch **ohne** zusätzliche Verkehrsbaumaßnahmen zu beurteilen ist, wird das Untersuchungsgebiet durch dieses untersuchungsrelevante Straßennetz bestimmt.¹

Das Untersuchungsgebiet des ersten Teils der Untersuchung umfasst daher das Straßennetz der Ortslage Brome - einschließlich des Ortsteiles Altendorf - entsprechend der Aufschlüsselung der Verkehrsuntersuchung².

Das **engere** städtebauliche Untersuchungsgebiet (UG) umfasst daher die vorhandenen und **geplanten** Nutzungen an folgenden Straßenzügen („zu betrachtendes Straßennetz“):

- die **Bundesstraßen** B 244 und 248, die sich in der Ortslage Brome kreuzen,
- die **Landesstraße** L 287 (Steimker Straße),
- die **Kreisstraße** K 1119 (Wendischbromer Straße) und
- die **Gemeindestraßen** Mühlenstraße, Nordstraße und Braunschweiger Straße³.

¹ Die von Neubaustrecken - wie z. B. der Ortsumgehung in den unterschiedlichen Varianten - beanspruchten Flächen und die diesen Trassenvarianten zugewandten Siedlungsbereiche, die - neben dem betroffenen vorhandenen Straßennetz - in der Regel zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes herangezogen werden, entfallen hier, da der Trassenverlauf dieser Neubauvarianten **nicht** Gegenstand des ersten, sondern erst des zweiten Untersuchungsteiles ist.

² In den Verkehrsuntersuchungen von 2001 und 2005 sind erfasst die in den Ortslagen Brome und Altendorf verlaufenden Bundes- (B 244 und B 248), Landes- (L 287) und Kreisstraßen (K 1119) sowie die Gemeindestraßen Lindenstraße, Heidering, Schulstraße, Mühlenstraße, Nordstraße, Junkerende und Braunschweiger Straße in Brome und die Straße Im Dorfe in Altendorf.

Darüber hinaus ist in die städtebauliche Untersuchung einzubeziehen der dieses Straßennetz umgebende Siedlungsbereich, der für innerörtliche oder zwischenörtliche Verflechtungsbeziehungen oder im Hinblick auf visuelle Merkmale Bedeutung haben kann (erweiterter städtebaulicher Betrachtungsbereich).

Das gesamte städtebaulich relevante UG setzt sich also zusammen aus dem engeren Untersuchungsgebiet und dem zugehörigen erweiterten Betrachtungsbereich (siehe Übersichtskarte nach Seite 14).

2.2 Bezugsfall 2004

Ausgangspunkt der städtebaulichen Untersuchung ist die derzeit gegebene städtebauliche Situation unter den aktuellen Verkehrsbedingungen. Die aktuellen Verkehrsbedingungen sind im sog. „Analysefall 2004“ der Verkehrsuntersuchung von 2005 erfasst⁴.

Bestandteil des Bezugsfalles sind neben dem heute vorhandenen Verkehrsnetz auch die derzeitigen Verkehrsregelungen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen außerhalb der Ortsdurchfahrten oder „Tempo-30-Zonen“ innerhalb der Ortslage, aber auch die Sperrung der östlichen Ortsdurchfahrt von Brome für LKW über 10 m Länge und die zugehörige „LKW-Umleitungsstrecke“.

Abweichend von der sonstigen Systematik wird als Bezugsfall dieser Untersuchung nicht der Planungsnullfall - d. h. die auf den Prognosehorizont fortgeschriebene Ausgangssituation im unveränderten Verkehrsnetz -, sondern der Analysefall 2004 definiert. Diesem werden die unterschiedlichen **Planungsnullfälle** und **Planfälle** gegenübergestellt.

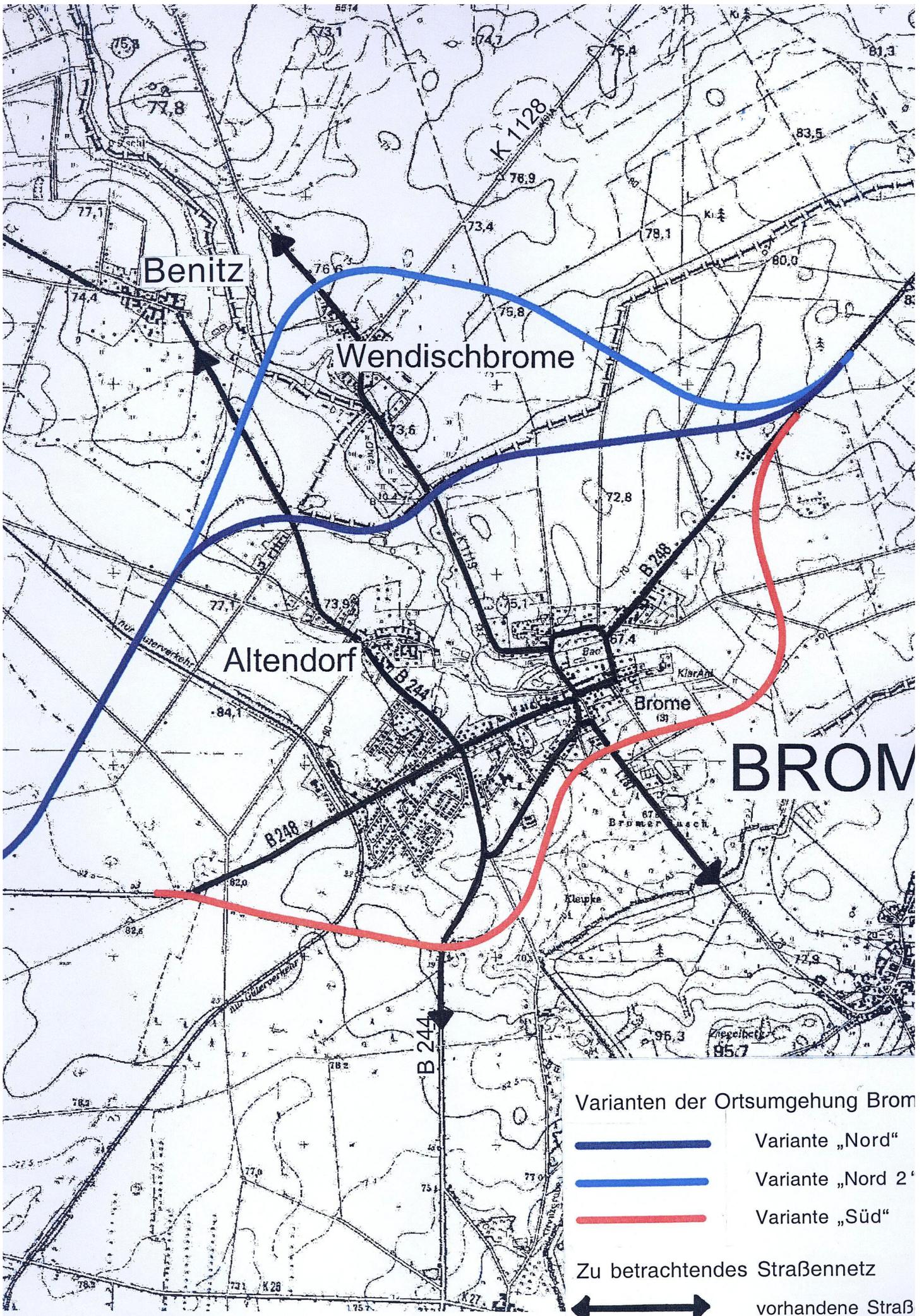
2.3 Planungsnullfälle

Der Planungsnullfall ist die städtebauliche Situation, die nach

- den aktuellen Verkehrsprognosen und
- der absehbare städtebauliche Entwicklung

³ Da die im Netz der Verkehrsuntersuchung erfassten Gemeindestraßen Lindenstraße, Heidering, Schulstraße, Junkerende und Im Dorfe ausschließlich Erschließungsfunktion haben für die angrenzenden Nutzungen, ist das Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen nur abhängig von den dort erwarteten Nutzungsentwicklungen und nicht von Modifikationen im Verkehrsnetz. Die dort gelegenen baulichen und sonstigen Nutzungen wurden daher **nicht** in das engere städtebauliche Untersuchungsgebiet einbezogen.

⁴ In der Verkehrsuntersuchungen von 2005 wird dieser Analysefall 2004 als „**Netzfall 0**“ bezeichnet.



fortgeschrieben auf den jeweiligen Prognosehorizont (hier: 2020) bei unverändertem - also heute vorhandenem - Verkehrsnetz zu erwarten ist. Da die Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes - also der Planungsnullfall - und die sich gegenüber der heutigen Situation veränderte städtebauliche Situation im Rahmen dieser Untersuchung zu analysieren und zu bewerten ist, wird der Planungsnullfall als eigenständiger Planfall in der städtebaulichen Untersuchung behandelt.

Aufgrund der sich seit der ersten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001⁵ inzwischen veränderten Randbedingungen geht die aktuelle Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2005⁶ von **zwei unterschiedlichen Planungsnullfällen** aus, die in die städtebauliche Untersuchung übernommen werden.

2.3.1 Planungsnullfall ohne A 39

Der hier als „Planungsnullfall ohne A 39“ bezeichnete (Plan-)Fall beinhaltet die verkehrliche und städtebauliche Situation bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahre 2020 in dem vorhandenen, aber um die **absehbare Verkehrs(bau)maßnahmen** ergänzten Verkehrsnetz.

Als „absehbare Entwicklungen“ im vorhandenen Straßennetz werden berücksichtigt noch nicht realisierte, aber **plangegebene** Ergänzungen des Straßennetzes. Dies sind im „Planungsnullfall ohne A 39“

- der Ausbau und abschnittsweise Neubau der Kreisstraße 23 zwischen Gladdenstedt und Radenbeck und der Ausbau der Kreisstraßen im Bereich Nettgau (beides unmittelbar nördlich von Brome) sowie
- zur Berücksichtigung der überregionalen Verkehrsbeziehungen neben den Ortsumgehungen in Salzwedel (B 248) und Lüchow (B 248) auch
- die Verlängerung der Bundesautobahn A 39 bis zur B 188 nördlich von Wolfsburg.

Als „absehbare Entwicklung“ ist auch die in diesem Falle erforderliche Beibehaltung Sperrung der östlichen Ortsdurchfahrt von Brome für LKW und demzufolge auch die Beibehaltung der „LKW-Umleitungsstrecke“ als Bestandteil des Planungsnullfalles berücksichtigt.⁷

⁵ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Oktober 2001

⁶ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome - Ergänzung 2005“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005

⁷ In der Verkehrsuntersuchung von 2005 wird dieser Planungsnullfall (ohne A 39) als „**Netzfall 1**“ bezeichnet.

2.3.2 Planungsnullfall mit A 39

Nach Abschluss der Verkehrsuntersuchung von 2001 ist die Bundesautobahn A 39 nicht nur bis zur B 188 nördlich von Wolfsburg, sondern in voller Länge - d. h. mit Ausbau nach Norden bis Lüneburg - in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden.

Da bei einer weiteren Verlängerung der A 39 nach Norden die Verkehrsbeziehungen im Raum Brome A 39 beeinflusst werden können hat eine „verlängerte“ A 39 **je nach Trassenlage** auch für den Raum Brome und die hier zu untersuchende Situation Bedeutung.

Der hier als „Planungsnullfall mit A 39“ bezeichnete (Plan-)Fall beinhaltet die verkehrliche und städtebauliche Situation bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahre 2020 in dem für den „Planungsnullfall ohne A 39“ angenommenen, aber um den nunmehr in den Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Weiterbau der A 39 als absehbare Maßnahme ergänzten Verkehrsnetz.

Zwar liegt die Trassenführung einer nach Norden weiter gebauten A 39 derzeit noch nicht fest, zur Prognose der Verkehrsverteilung in diesem Fall ist die Verkehrsuntersuchung von 2005 von folgenden Annahmen ausgegangen:

„In der weiteren Prognosebetrachtung sind der Bau der BAB 39 im Raum Brome ... etwa parallel zur B 244 mit einer zusätzlichen Querspange aus Richtung Salzwedel im Zuge der geplanten B 190 nördlich von Wittingen als mögliche Trassenvarianten berücksichtigt worden. Die A 39 erhält in der hier zugrunde gelegten Varianten einen Verknüpfungspunkt mit der B 248 zwischen Brome und Ehra-Lessien.“⁸

Auch im „Planungsnullfall mit A 39“ bleibt die Sperrung der östlichen Ortsdurchfahrt von Brome für LKW über 10 m Länge und die „LKW-Umleitungsstrecke“ erhalten.⁹

⁸ „Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raume Brome - Ergänzung 2005“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005, S. 4 - Wegen der noch nicht abschließenden Trassenlage der weitergebauten A 39, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durch Annahmen ersetzt wurden, bleibt auch der „Planungsnullfall ohne A 39“ Bestandteil dieser städtebaulichen Untersuchung

⁹ In der Verkehrsuntersuchung von 2005 wird dieser Planungsnullfall (mit A 39) als „**Netzfall 2**“ bezeichnet.

2.4 Planfälle

2.4.1 (Punktuelle) Ausbau der Ortsdurchfahrt

Als untersuchungsrelevanter Planfall ist das Verkehrsnetz des Planungsnullfalles ergänzt um einen punktuellen Ausbau der Ortsdurchfahrt von Brome zu betrachten. Dieser Ausbau hätte die Aufgabe, die Ortsdurchfahrt durch geeignete Maßnahmen so umzugestalten, dass auch der LKW-Verkehr abgewickelt und auf die „LKW-Umleitungsstrecke“ verzichtet werden kann.

Die Prognose der Verkehrsverteilung in diesem Planfalles basiert auf dem Verkehrsnetz des „Planungsnullfalles mit A 39“.¹⁰

Für diesen Planfall wurde eine entwurfstechnische Untersuchung¹¹ erarbeitet, in der die erforderlichen punktuellen Maßnahmen aufgezeigt werden. „Punktuelle Maßnahmen“ heißt, dass nicht die gesamte Ortsdurchfahrt entsprechend der Anforderungen an eine Bundesstraße verkehrsgerecht optimiert wird, sondern dass sich der Ausbau bei Beibehaltung verkehrlicher Einschränkungen auf **unvermeidbare Maßnahmen** zur Abwicklung des fließenden Verkehrs beschränkt.

Die entwurfstechnische Untersuchung kommt nach Analyse und Bewertung der vorhandenen Zustände auf dieser Grundlage zu folgendem Ergebnis:

*„Zur Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs, insbesondere des LKW-Verkehrs mit regelmäßiger Begegnung ist der Ausbau der Ortsdurchfahrt erforderlich. Die nötigen baulichen Maßnahmen sind wegen der engen Bebauung jedoch nur **sehr eingeschränkt möglich**. Unbedingt notwendig ist die Aufweitung der Kurve Hauptstraße/Salzwedeler Straße. Unabhängig vom Umfang ... wird hier der Abriss zweier Gebäude erforderlich.“¹²*

Neben dieser aufgrund der derzeitigen Verkehrsregelung (lichtsignalgeregelter Einrichtungsverkehr auch für PKW, Durchfahrtsverbot für LKW über 10 m Länge) offensichtlichen Maßnahme, kommt die entwurfstechnische Untersuchung zu zwei weiteren unvermeidlichen Maßnahmen:

- Aufweitung des Kreuzungsbereiches B 248/Mühlenstraße/Braunschweiger Straße mit Eingriffen in den Gebäudebestand wahlweise auf der Nord- oder der Südseite der B 248 und

¹⁰ In der Verkehrsuntersuchung von 2005 wird dieser Planfall als „**Netzfall 4**“ bezeichnet.

¹¹ „Entwurfstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005

¹² ebd., S. 7

- Aufhebung des zulässigen Parkens am Fahrbahnrand (nicht in den ausgewiesenen Parkstreifen) in gesamten Verlauf der B 248 zwischen B 244 und der Einmündung der Nordstraße.¹³

2.4.2 Planfall „Ortsumgehung Brome“

In diesem Planfall wird von dem Bau einer Ortsumgehung Brome ausgegangen und deren verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen auf das innerörtliche Netz. Die Prognose der Verkehrsverteilung in diesem Planfall basiert auf dem Verkehrsnetz des „Planungsnullfalles mit A 39“.¹⁴

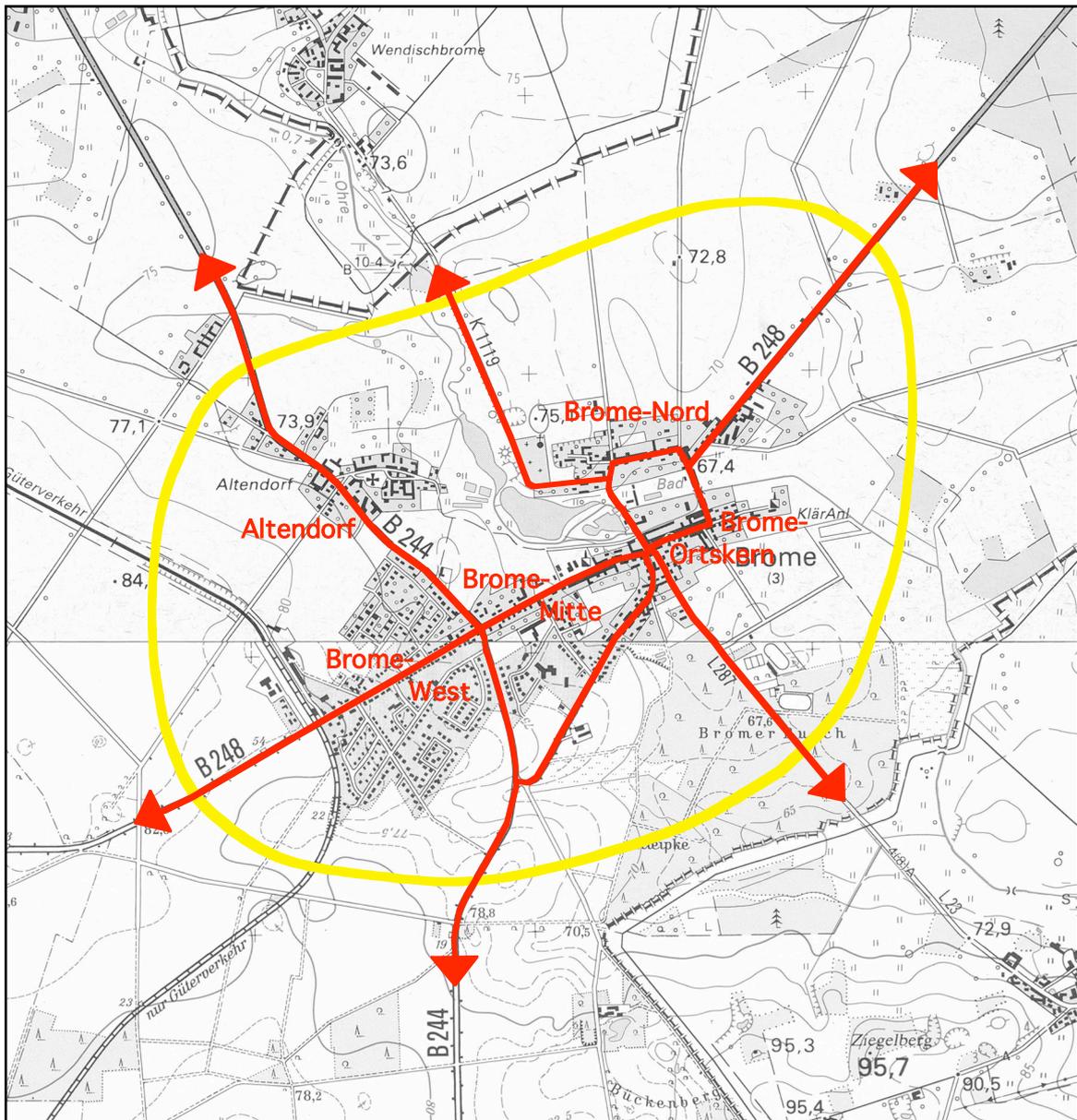
Da - wie eingangs erläutert - diesem Planfall keine konkrete Trassierung zugrunde gelegt werden kann, bleibt der Trassenkorridor selbst im Rahmen dieser städtebaulichen Untersuchung außer Betracht. Als Wirkungen im Verkehrsnetz werden die Umlegungswerte einer **repräsentativen** Ortsumgehung zugrunde gelegt.¹⁵

Auch in diesem Planfall bleibt die östliche Ortsdurchfahrt von Brome für LKW gesperrt, eine weiträumige „LKW-Umleitungsstrecke“ ist jedoch nicht erforderlich, da die „LKW-Umleitung“ über die Ortsumgehung erfolgt.

¹³ Ebd. S. 7 f.

¹⁴ In der Verkehrsuntersuchung von 2005 wird dieser Planfall als „**Netzfall 3**“ bezeichnet.

¹⁵ Dies sind die Umlegungswerte für die sog. „kleine Nordumgehung“ (Netzfall 3 der Verkehrsuntersuchung von 2005)



Übersichtskarte M. 1:25.000

-  zu betrachtendes Straßennetz
 (= städtebauliches Untersuchungsgebiet)
-  erweiterter städtebaulicher Betrachtungsbereich
- Brome-Nord** Bezeichnung der untersuchten Siedlungsbereiche

3. Bestandsanalyse

3.1 Zum Aufbau der Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse besteht aus den Karten „Siedlungsstruktureller Bestand“ und „Ortsbild und Raumstruktur“, in denen die Ausgangssituation im Bezugsfall 2004 dargestellt ist, sowie den zugehörigen Erläuterungstexten (in Abschnitt 3.2 dieser Untersuchung).

3.1.1 Karte „Siedlungsstruktureller Bestand“

Als „siedlungsstruktureller Bestand“ werden innerhalb des städtebaulichen Untersuchungsgebietes dargestellt Nutzungen, Vorbelastungen, Planungen bzw. Zielvorstellungen und Verflechtungen.

Die **Nutzungen** innerhalb der Siedlungsflächen des städtebaulichen Untersuchungsgebietes - d. h. entlang des im Rahmen dieser Untersuchung zu betrachtenden Straßennetzes - sind nach dem Grad ihrer Schutzbedürftigkeit dargestellt (nach den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005, **nicht** nach dem Gebietstyp der Baunutzungsverordnung, d. h. es sind Gebietstypen gleicher Schutzbedürftigkeit zusammengefasst wie z. B. Misch- und Dorfgebiete). Sonstige Nutzungen wie Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete sind als entsprechende Gebietskategorie dargestellt (soweit es sich hierbei um schutzbedürftige Nutzungen handelt ist der jeweils zutreffende schalltechnische Orientierungswert angegeben). Sonstige Siedlungs**flächen**, die innerhalb des städtebaulichen Untersuchungsgebietes liegen, wie Grün- oder Sportanlagen sind mit Angabe der konkreten Nutzung dargestellt.

Nachrichtlich übernommen sind die innerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Wasserflächen, Bahnanlagen und alle Straßen, die zu dem im Rahmen dieser Untersuchung „zu betrachtenden Straßennetz“ gehören. Flächen für die Landwirtschaft und Waldflächen sind ebenso wie die außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Siedlungsflächen nicht in die Karten aufgenommen worden.

Als **Planungen** bzw. **Entwicklungsziele** sind die im Untersuchungsgebiet gelegenen konkret beplanten Flächen dargestellt, soweit die Festlegungen in Bauleitplänen von den derzeitigen konkreten tatsächlichen Nutzungen abweichen. Die jeweils geplante Nutzung ist dann in Überlagerung zur vorhandenen Nutzung mit Angabe der Plannutzung dargestellt. Als Symbol dargestellt sind allgemeinere Entwicklungsoptionen, die (noch) nicht in Bauleitplänen (Flächennutzungsplan) ihren Niederschlag gefunden haben.

Als **Vorbelastungen** sind die Schallbelastungen straßenbegleitend angegeben; die Angabe erfolgt straßenabschnittsweise in Zahlenwerten als **nächtliche**¹ Überschreitung der gebietsspezifischen schalltechnischen Orientierungswerte. Hierbei ist zunächst jeweils ein Abstand von 10 m zur Straßenmitte zugrunde gelegt². Größere Abstände werden berücksichtigt, falls die Bebauung deutlich weiter als 10 m zurückliegt. Sofern sich umgekehrt aufgrund besonders enger Straßenräume höhere Werte ergeben, sind diese in der Karte kenntlich gemacht.

Soweit geplanten Nutzungen von den tatsächlichen Nutzungen abweichen, wird immer die Schutzbedürftigkeit der planungsrechtlich ausgewiesenen Nutzung zugrunde gelegt.

Neben Wegeverbindungen sind die für den Grad der **Verflechtung** maßgeblichen „Infrastrukturindikatoren“ dargestellt. Das sind bestehende (und ggf. geplante) Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen, die Träger von Verflechtungsbeziehungen sein können. Solche Infrastrukturindikatoren sind als Symbol auch im erweiterten städtebaulichen Betrachtungsbereich dargestellt.

Wegeverbindungen für den nicht motorisierten Verkehr können zunächst auch alle Straßen sein, auch wenn diese durch den Kfz-Verkehr oder fehlende Geh- und Radwege in dieser Funktion beeinträchtigt sind. Sie sind deshalb meist nicht gesondert als „Wegebeziehungen“ dargestellt, sondern lediglich die Beeinträchtigung bzw. die Trennwirkung, die sich entsprechend ihrer Verkehrsstärke ergeben kann. Gesondert als wichtige Wegebeziehungen dargestellt sind - neben straßenunabhängigen Wegeverbindungen, die Siedlungsbereiche oder wichtige Infrastruktureinrichtungen verbinden bzw. erschließen - solche Straßen daher nur, wenn nach ihrer Lage im Siedlungsgebiet auch eine besondere Bedeutung für den nicht motorisierten Verkehr zu erwarten ist.

Darüber hinaus sind wichtige Zuwegungen vom Siedlungsgebiet zu Naherholungsflächen und Zugänge bzw. Anschlüsse an örtlich und überörtlich bedeutsame Wanderwege dargestellt.

Als für die Verflechtungsbeziehungen bedeutsame Anlagen mit Trennwirkung sind die Straßen nach ihrer Verkehrsstärke unterschieden dargestellt (einschließlich gesicherter Querungsmöglichkeiten)

¹ Zugrunde gelegt werden hierbei die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Da diese Orientierungswerte für die Tag- und die Nachtzeit um 10 dB(A) auseinander liegen, die tatsächliche Schallbelastung entsprechend der jeweiligen Verkehrsstärke tags und nachts überwiegend um weniger als 10 dB(A) differiert, erfolgt die Angabe (und Beurteilung) der von Straßen ausgehenden Lärmbelastung immer nach den Nachtwerten.

² Ferner wird nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung verallgemeinernd von einem LKW-Anteil von 10 % für die Bundesstraßen und von 5 % für die sonstigen Straßen ausgegangen.

3.1.2 Karte „Ortsbild und Raumstruktur“

In der Karte ist das engere städtebauliche Untersuchungsgebiet nach Ortsbild- und raumstrukturellen Merkmalen dargestellt.

Flächig dargestellt sind die bebauten Flächen unterschieden nach visuell wirksamen Nutzungsmerkmalen einschließlich der Struktur der wesentlichen Raumkanten. Bei bebauten Flächen ohne eindeutige Nutzungsmerkmale ist die dort vorhandene Bebauung als Einzelgebäude dargestellt. Besonders hervorgehoben sind Einzelgebäude oder Gebäudeteile, wenn sie eine erkennbare Fernwirkung ausweisen (Gebäude mit Fernwirkung werden auch außerhalb des engeren städtebaulichen Untersuchungsgebietes dargestellt).

Ebenfalls dargestellt sind die innerhalb des städtebaulichen Untersuchungsgebietes gelegenen ortsbildrelevanten und/oder raumstrukturell bedeutsamen nichtbaulichen Elemente wie - vertikal wirksame - Bepflanzungen oder - horizontal wirksame - Freiflächen.

Als Freiflächen werden verstanden begrünte Freiflächen und befestigte Aufweitungen des Straßenraumes, die auch nach ihrer visuell wahrnehmbaren Funktion unterschieden werden.

Nachrichtlich gekennzeichnet sind auch Denkmale, soweit sie innerhalb des erweiterten städtebaulichen Betrachtungsbereich liegen.

3.1.3 Erläuterungstext

In den folgenden Erläuterungstexten (Abschnitt 3.2 dieser Untersuchung) sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse innerhalb der Siedlungsbereiche „Brome-West/Altenhof“, „Brome-Mitte“, „Brome-Ortskern“ und „Brome-Nord“ erläutert. Die Analyse erfolgt jeweils getrennt nach Nutzungen (einschließlich bestehender Vorbelastungen), (planerischen) Zielvorstellungen, Funktionsverflechtungen (einschließlich vorhandener Trennwirkungen) und den Gesichtspunkten des Ortsbildes und der Raumstruktur.

Am Ende des Kapitels ist eine Gesamtzusammenfassung der Bestandsanalyse in Kurzfassung wiedergegeben (Abschnitt 3.3).

3.2 Ausgangssituation in den Siedlungsbereichen

3.2.1 Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“

Der westliche Teil des städtebaulichen Untersuchungsgebietes umfasst den Siedlungsteil Brome-West und die weitgehend ohne räumlichen Abstand daran anschließende Ortslage Altendorf. Der Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“ wird von der B 248 in West-Ost-Richtung und von der B 244 in Randlage in Nord-Süd-Richtung gequert.

Brome-West ist eine Wohnsiedlung mit überwiegend I-geschossiger, teilweise auch II-geschossiger offener Bebauung, an die im **Westen** ein Gewerbegebiet und im **Norden** die dörfliche Ortslage von Altendorf anschließen.

Während das Gewerbegebiet durch die - heute nur noch für den Güterverkehr genutzte - Bahnlinie und die dort gelegenen Anlagen (Bahnhofsgelände) von übrigen Siedlungsgebiet auch räumlich getrennt ist, ist der räumliche Abstand zwischen der Wohnsiedlung Brome-West und dem Dorf Altendorf in jüngerer Zeit durch neue Wohnbaugebiete nahezu aufgehoben worden. Entlang der B 244 (Wittinger Straße/Altendorfer Straße) gehen die Siedlungsstrukturen ineinander über und eine - allerdings auf der Ost- und der Westseite der B 244 räumliche versetzte - räumliche Trennung ergibt sich nur noch durch eine größere landwirtschaftliche Fläche auf der Ostseite und ein kleines Waldstück auf der Westseite der B 244.

Der Siedlungsschwerpunkt von Altendorf liegt östlich der B 244; die B 244 wird lediglich von einigen Hofanlagen und später entstandenen Gebäuden überschritten. Allerdings liegen sowohl der Friedhof von Altendorf als auch die örtlichen Sportanlagen und der Festplatz westlich der B 244 und sind damit von Siedlungsschwerpunkt durch diese Straße getrennt.

Nutzungen und Vorbelastungen:

Die das Siedlungsgebiet querende Bundesstraße B 248 ist mit 5.100 bis 6.350 Kfz/24 h als überörtliche Fernverkehrsstraße soweit belastet, dass die unmittelbar an diese Straßen angrenzende Bebauung von Schalleinwirkungen betroffen ist, die die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ teilweise deutlich überschreiten. In etwas abgeschwächter Form gilt dies auch für die B 244, die mit 3.300 bis 4.550 Kfz/24 h im Nordabschnitt (nördlich der Kreuzung mit der B 248) bzw. 3.750 bis 4.650 Kfz/24 h eine geringere Verkehrsbelastung als die B 248 aufweist.

Während es sich bei der Bebauung in Brome-West - bis auf den als Mischgebiet einzustufenden Bereich um den Bahnhof und die daran anschließenden Gewerbegebiete - um Wohngebiete handelt (Allgemeine Wohngebiete), ist die Bebauung in Altendorf als „Dorfgebiet“ einzustufen.

Von Lärmbelastungen am stärksten betroffen ist die ältere Wohnbebauung entlang der B 248, die relativ geringe Abstände zur Straße aufweist. Hier ergeben sich an den an die Bahnhofstraße (B 248) angrenzenden Gebietsränder nächtliche Schallbelastungen von 58 bis 59 dB(A), wodurch die schalltechnischen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete (55/45 dB[A] tags/nachts) um bis zu 14 dB(A) überschritten werden. Auch bei der abschnittsweise etwas zurückgesetzt liegenden Bebauung ergeben sich noch Überschreitungen um bis zu 9 dB(A).

Die neuere Bebauung entlang der B 244 ist dagegen bereits mit mehr oder weniger deutlichen Abständen von den Straßenrändern errichtet worden, so dass dadurch - und durch die etwas geringere Verkehrsbelastung - die Lärmbelastung gegenüber einer unmittelbaren Straßenrandbebauung vermindert ist. In neueren Bebauungsplänen sind solche größeren Abstände durch entsprechende Baugrenzen auch verbindlich vorgegeben.

Allerdings bewirkt die im Verlauf der B 244 überwiegend zulässigen höhere Geschwindigkeit außerhalb der Ortsdurchfahrten wieder eine Zunahme der Schallbelastung.

Dies führt dazu, dass die schalltechnischen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete trotz der zurückgesetzten Bebauung um 7 bis 9 dB(A) überschritten werden. Der rechnerische Spitzenwert mit einer Überschreitung von 11 dB(A) ergibt sich angrenzend an die etwa 250 m lange „freie Strecke“ zwischen den Ortseingangsschildern von „Brome“ und „Altendorf“, in dem keine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt.

Bei der unmittelbar am Straßenrand beginnenden Bebauung in Altendorf ergeben sich trotz der wieder auf „Tempo 50“ beschränkten Ortsdurchfahrt der B 244 (Wittinger Straße) bei Nachtwerten von 56,5 dB(A) Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte für Dorfgebiete (60/50 dB[A]) um 6,5 dB(A). Erst im Nordteil der Ortsdurchfahrt sinkt bei geringerer Verkehrsbelastung und zurückweichender Bebauung die Schallbelastung auf Überschreitungen um etwa 4 dB(A).

Planungen und Zielvorstellungen:

In Brome-West liegen auch die absehbaren Entwicklungspotentiale für die weitere Wohnbau- und Gewerbeentwicklung: Das neueste Wohngebiet des Flecken Brome am „Windmühlenfeld“ (im Süden dieses Siedlungsbereiches) befindet sich derzeit noch im Ausbau, das ausgewiesene Gewerbegebiet am westlichen Ortsrand ebenfalls.

Beide Standorte - sowohl der Bereich „Windmühlenfeld“ für die Wohnbauentwicklung als auch der Bereich „Bahnhof“ für die Gewerbeentwicklung - sind aus Sicht des Flecken Brome über die derzeit im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen auch als Entwicklungsoptionen für eine weitere Flächenentwicklung zu betrachten. D. h. in diesen Bereichen soll sich die über die Darstellungen des derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplanes hinaus gehende weitere Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung vollziehen - soweit sich ein künftiger Bedarf ergeben sollte³.

³ Dies gilt uneingeschränkt für die Gewerbeentwicklung. Für die Wohnbauentwicklung ist als alternative Option eine Entwicklung nördlich der Salzwedeler Straße („Heideichsfeld“) im östlichen Anschluss an die bestehenden Baugebiete an der Nordstraße („Sandbergsfeld“) denkbar. Der Flecken Brome möchte die Entscheidung, welcher Option im Falle eines auftretenden Wohnbauflächenbedarf

Unabhängig von diesen - eher mittel- bis langfristigen - Entwicklungsvorstellungen - ist in der jüngeren Vergangenheit eine Bauflächenausweisung (Gemischte Bauflächen) entlang der Wiswedeler Straße in Altendorf erfolgt. Dieses im Flächennutzungsplan dargestellte Flächenpotential ist noch nicht der Bebauung zugeführt worden.

Diese Planungsziele und Entwicklungsoptionen können in der derzeitigen Situation weitgehend uneingeschränkt verwirklicht werden: Der Standort der gegen Schalleinwirkungen eher unempfindlichen Gewerbegebiete verfügt durch den Anschluss an die Güterbahnstrecke und die B 248 über eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur, bei den sonstigen Neubauflächen (Misch- oder Wohngebiete) müssen bei der konkreten Gebietsplanung allerdings ausreichend Abstände zu den Nahbereichen der Bundesstraßen berücksichtigt werden. Das betrifft bei der Fläche in Altendorf nur den unmittelbaren Grenzbereich zur B 244, bei einer eventuellen Erweiterung des Wohnbaugebietes „Windmühlenfeld“ sind dagegen größere Abstände zu berücksichtigen. Solche sind auch bei dem im Ausbau begriffenen Neubaugebiet am Windmühlenfeld durch vorgelegte Grünflächen und zusätzlich zurückgesetzte Baugrenzen bereits berücksichtigt.

Funktionsverflechtungen und Trennwirkung:

Die westliche Bahnhofstraße (B 248) stellt ein erkennbares Trennelement innerhalb des Siedlungsgebietes von Brome-West dar, da sie bei einer Verkehrsbelastung zwischen 5.100 und 6.350 Kfz/24 h nicht mehr frei überschreitbar ist, sondern nur an Fußgängerüberwegen u. ä. gefahrlos überschritten werden kann. Ein - lichtsignal(LS-)gesicherter - Fußgängerüberweg ist jedoch nur im äußersten Osten - an der Kreuzung mit der B 244 - vorhanden. Allerdings weist das Siedlungsgebiet von Brome-West - bis auf wohnungsgebietszugehörige Spielplätze⁴ - keine relevanten Infrastruktureinrichtungen auf, zu deren Erreichung die Überquerung der B 248 erforderlich wäre.

Differenzierter stellt sich die Trennwirkung der B 244 dar, die in ihrem Nordabschnitt (nördlich der Kreuzung mit der B 248) nur südlich der Einmündung der Straße „Zu den Ohreaun“ und südlich der Kreuzung mit der B 248 nur südlich der Einmündung der Braunschweiger Straße mit Verkehrsbelastungen von 4.550 und 4.560 Kfz/24 h nicht mehr frei überschreitbar ist. Im übrigen Verlauf weist die B 244 eine Verkehrsbelastung unter 4.000 Kfz/24 h auf, bei der eine freie Überschreitbarkeit anzunehmen ist.

Allerdings sind die innerörtlichen Funktionsverflechtungen über diese Straße hinweg sehr viel dichter als im Verlauf der B 248 (westliche Bahnhofstraße): Da der Siedlungsbereich Brome-West über keinerlei Infrastruktureinrichtungen verfügt, müssen diese sämtlich in den östlich gelegenen Siedlungsteilen nachgefragt werden.

der Vorrang gegeben werden soll, von der Entscheidung über eine endgültige Trassierung einer Ortsumgehung abhängig machen, da eine Ortsumgehung, die gemeindeseitig als die vorrangig Entwicklungsoption angesehen wird, nicht durch vorherige Entscheidungen zur Siedlungsentwicklung beeinträchtigt werden soll (siehe hierzu auch Abschnitt 3.2.4 Siedlungsbereich „Brome-Nord“).

⁴ Kinderspielplätze sind als „Infrastrukturindikatoren“ zwar grundsätzlich bedeutsam, sind im vorliegenden Fall aber insofern unbeachtlich, als die Hauptverkehrsstraßen B 244 und B 248 im als für Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren nicht gefahrlos überschreitbare Barrieren i. S. d. Niedersächsischen Spielplatzgesetzes darstellen, und diese Straßen in jedem Falle die Grenzen der maßgeblichen Spielplatzbereiche markieren. Daher hat unter diesem Gesichtspunkt die Trennwirkung dieser Straßen keine eigenständige Bedeutung.

Vorrangig beachtlich ist die Beeinträchtigung der Erreichbarkeit der östlich der B 244 gelegenen Mittelpunktschule und des Kindergartens (vgl. Abschnitt 3.2.2 Siedlungsbereich „Brome-Mitte“), da aus dem gesamten Bereich von Brome-West Schüler und Kinder die B 244 überschreiten müssen. Hierfür stehen an der Kreuzung der B 244 mit der B 248 lichtsignal-(LS-)gesicherte Fußgängerüberwege zu Verfügung. Eine zusätzlich Querungshilfe (Fahrbahnteiler) ist nördlich dieser Kreuzung an der Einmündung der Straße „Zu den Ohreaunen“ vorhanden.

Im Ortsteil Altendorf liegen die örtlich vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Friedhof, Sportplätze, Festplatz) zwar westlich der B 244, mit 3.000 Kfz/24 h ist die B 244 hier aber frei überschreitbar. Die Verkehrsbelastung ist so gering, dass nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Darüber hinaus sind die Infrastruktureinrichtungen in Brome-Mitte (siehe Abschnitt 3.2.2 Siedlungsbereich „Brome-Mitte“) ohne Querungserfordernis der B 244 und ohne konkurrierenden Kfz-Verkehr auf einer straßenunabhängigen Wegeverbindung durch die Ohre-Auen uneingeschränkt erreichbar.

Einzelhandelseinrichtungen der Grundversorgung sind weder in Brome-West, noch in Altendorf vorhanden. Allerdings liegen drei leistungsfähige Märkte unmittelbar an diese Siedlungsbereiche angrenzend in räumlicher Nähe auf der Ostseite der B 244. Während der nördliche Marktstandort aus Altendorf auf der vorgenannten Wegeverbindung durch die Ohre-Aue störungsfrei und uneingeschränkt erreichbar ist, muss aus Brome-West in jedem Falle die B 244 überquert werden. Das ist außer an den LS-gesicherten Fußgängerüberwegen im Kreuzungsbereich B 244/B 248 und der Querungshilfe unmittelbar gegenüber dem nördlichen Markt auch auf den noch frei überschreitbaren Streckenabschnitten im Südabschnitt der B 244 möglich (insbesondere aus den neuen Wohngebieten am Windmühlenfeld zu den beiden südlichen Marktstandorten).

Unter dem Gesichtspunkt der Funktionsverflechtungen ist neben der Trennwirkung von Straßen auch die Beeinträchtigung oder Nichtbeeinträchtigung der örtlich und zwischenörtlich vorhandenen Wegeverbindungen zur Erreichung relevanter Ziele für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zu beachten. Diese Ziele liegen - bis auf die Infrastruktureinrichtungen in Altendorf - ausnahmslos östlich dieses Siedlungsbereiches.

Die beiden Bundesstraßen - B 244 und B 248 - weisen zwar in den Ortslagen durchgehende kombinierte Geh- und Radwege auf, diese dürften für den Ortsteil Altendorf wegen der vorgenannten straßenunabhängigen Wegeverbindungen zu den östlich angrenzenden Siedlungsbereichen jedoch von untergeordneter Bedeutung sein.

Für den Siedlungsteil Brome-West ergeben sich - trotz der abschnittswisen freien Überschreitbarkeit der B 244 - mangels weiterführender Wege nur drei Querungsmöglichkeiten der B 244 nach Osten:

- Nördlich der Kreuzung B 244/B 248 zur Straße „Zu den Ohreaunen“ (mit Querungshilfe) mit Weiterführung zu dem dort gelegenen Markt und den Naherholungsflächen in der Ohreaue und zum Freibad;
- im Kreuzungsbereich B 244/B 248 (mit LS-gesicherten Fußgängerüberwegen) zu Kindergarten, Schulen, Rathaus und zum Ortskern und
- im Einmündungsbereich der Braunschweiger Straße in die B 244 vorzugsweise zu den beiden südlichen Märkten.

Daher kommt vor allem den Zuwegungen zu diesen Punkten Bedeutung zu.

Soweit sich die Wegebeziehungen auf die (östliche) Bahnhofstraße - was wegen der dort und in der unmittelbaren Nachbarschaft gelegenen Infrastruktureinrichtungen anzunehmen ist - und die dort vorhandenen LS-gesicherten Fußgängerüberwege konzentriert, hat im Siedlungsgebiet Brome-West die (westliche) Bahnhofstraße die Funktion einer zentralen Wegeverbindung für den nicht motorisierten Verkehr. In dieser Eigenschaft ist sie - wegen der fahrbahnunabhängigen Geh- und Radwege - zwar keiner unmittelbaren Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr ausgesetzt, unterliegt aber der Belästigung durch den konkurrierenden Kfz-Verkehr.

Zur Erreichung der beiden südlichen Marktstandorte an der Einmündung der Braunschweiger Straße sind für Teile des Siedlungsgebietes von Brome-West zwar die Geh- und Radwege entlang der B 244 die kürzeste Verbindung, es stehen aber auch alternative - nur gering umwegige - Wegeverbindungen durch die Wohngebiete zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der Funktion des Flecken Brome für den Fremdenverkehr⁵ sind auch die Zugänge zu naherholungsgerechten Flächen und zu den örtlich und überörtlich bedeutsamen Wanderwegen zu beachten. Eine solche Wegeverbindung befindet sich nur im Ortsteil Altendorf im Verlauf der Straßenzüge Im Dorfe und Wiswedeler Straße, in Zuge deren die hier mit einer Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/24 h noch frei überschreitbare B 244 überquert werden muss.

Ortsbild und Raumstruktur:

Die beiden Bundesstraßen B 244 und B 248 sind wenig in die Siedlungsstruktur integriert und wirken deswegen teilweise als Zäsuren zwischen Siedlungsgebieten.

Dies gilt insbesondere für die B 244, die aufgrund der großen Abstände der (Neu-)Bebauung und die abschnittsweise vorgelagerten Grünflächen und Gehölze nahezu wie eine außerörtliche Landstraße wirkt. Allerdings entspricht diese Raumwirkung weitgehend auch der tatsächlichen Situation:

- Der Südabschnitt der B 244 ist erst in den 1980er Jahren angelegt worden und die heutige Bebauung entstand größten Teils erst danach (d. h. die Bebauung ist an eine vorher außerörtliche Straße „herangerückt“);
- auch an den Nordabschnitt der B 244 ist die überwiegend neuere Bebauung an eine vorher außerörtliche Straße „herangerückt“.

Dies dokumentiert sich auch durch die Lage der Ortseingangsschilder, durch die in Brome nur etwa 400 m beidseits der Kreuzung der B 244 mit der B 248 als geschwindigkeitsbeschränkte „Ortsdurchfahrt“ gekennzeichnet sind, während die Ortsdurchfahrt in Altendorf annähernd 600 m umfasst. Jenseits der südlichen Ortseingangsschildes von Brome ist die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt, nördlich des nörd-

⁵ Brome ist „Staatlich anerkannter Erholungsort“ und ihm ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) des Zweckverbandes Großraum Braunschweig die raumordnerische Funktion eines „Standortes mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ zugewiesen.

lichen Ortseingangsschildes erfolgt bis zum Beginn der Ortsdurchfahrt von Altendorf keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Eine visuell wahrnehmbare bauliche oder Nutzungsverdichtung ergibt sich entlang der B 244 daher nur im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der B 248 durch die dort auf der Westseite vergleichsweise dicht heranrückende Bebauung und die auf der Ostseite gelegenen Nutzungen (Tankstelle mit Shop, Kfz-Waschanlage, Kfz-Reparaturbetrieb, Landhandelsverkaufsstelle).

Selbst in der Ortsdurchfahrt von Altendorf verliert die B 244 wenig ihres Charakters als außerörtliche Landstraße, weil den kompakten Hofanlagen auf der Ostseite der Straße auf der Westseite überwiegend nur eine sehr locker strukturierte Einzelbebauung gegenüber liegt. Gegenüber dem erkennbar auf der Ostseite liegenden Bebauungsschwerpunkt wirkt diese Bebauung wie Teile einer Streusiedlung. Die visuelle Dominanz des östlich gelegenen Ortskernes wird auch durch die - allerdings nur von Norden wahrnehmbare - Fernwirkung des Kirchturmes der St.-Pankratius-Kirche von Altendorf und den durch eine Baumgruppe hervorgehobenen, platzartig ausgeprägten westlichen Ortseingang an der Straße „Im Dorfe“ betont. Diese Platzsituation am westlichen Eingang zum Ortskern wird allerdings durch das dominierende Verkehrsbauwerk der B 244 beeinträchtigt.

Auch die weniger „außerörtlich“ wirkende westliche Bahnhofstraße erscheint aufgrund ihrer Breite und vor allem wegen ihres von keinerlei Straßeneinbauten unterbrochenen geradlinigen Verlaufes als „Einschnitt“ in das Siedlungsgefüge. Diese visuelle Wirkung ergibt sich auch - bzw. wird verstärkt - durch die bereits geradlinig und visuell nicht „gebrochene“ Annäherung an den tatsächlichen Ortsrand, dessen visuelle Erscheinung durch das derzeit noch locker bebaute Gewerbegebiet und die darin vorhandenen Hochbauten mit Fernwirkung ein wenig „aufgelöst“ wirkt.⁶

3.2.2 Siedlungsbereich „Brome-Mitte“

Der Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ umfasst das Siedlungsgebiet von Brome zwischen der B 244 im Westen und dem historischen Ortskern im Osten. Dieser Siedlungsbereich wird von der B 248 (östliche Bahnhofstraße) in West-Ost-Richtung und von der B 244 im Westen und der Braunschweiger Straße (Gemeindestraße) in Süden in Randlage berührt.

Brome-Mitte entwickelt sich um den gemischt genutzten Bereich entlang der östlichen Bahnhofstraße mit zentralen Einrichtungen des Flecken Bromes und der Samtgemeinde Brome (Rathaus) mit neueren Wohngebieten nach Norden bis zur Ohreaue und nach Süden bis zur Braunschweiger Straße. Im „Innenbereich“ zwischen Bahnhofstraße und Braunschweiger Straße haben Schul- und Alteneinrichtungen ihren Standort gefunden. Nördlich der Bahnhofstraße und teilweise unmittelbar an die Bebauung anschließend beginnt das Naherholungsgebiet der Ohreaue mit dem Ohresee.

⁶ Diese „Auflösung“ der Raumwirkung der Ortsrandes wird durch den auch visuell wirksamen Bahnübergang, nach dessen Überquerung der Ort dann „tatsächlich“ beginnt, etwas kompensiert.

Der Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ umfasst damit nicht nur einen großen Teil der örtlich vorhandenen Infrastruktureinrichtungen wie z. B. Rathaus, Dorfgemeinschaftshaus, Mittelpunktschule, Kindergarten und - an der Ostseite der B 244 gelegen - drei der vier großen Märkte im Flecken Brome, sondern auch den Erholungsbereich südlich der Ohre.

Nutzungen und Vorbelastungen:

Während die Bebauung zur der in Randlage verlaufenden B 244, die mit 4.550 Kfz/24 h nördlich der Kreuzung mit der B 248 und nur 3.800 Kfz/24 h südlich davon für überörtliche Fernverkehrsstraße keine übermäßig starke Verkehrsbelastung aufweist, deutlich Abstand hält, ist die mit 7.900 Kfz/24 h erheblich stärker belastete östliche Bahnhofstraße (B 248) von einer dichten und nah an die Straße rückenden Bebauung begleitet.

Bei der zurückgesetzten Wohnbebauung entlang der B 244 ergeben sich Schallbelastungen, die die nächtlichen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete (55/45 dB[A] tags/nachts) um maximal 7 dB(A) überschreiten.

Eine deutlich stärkere Belastung ergibt sich in der Bahnhofstraße für die angrenzenden Nutzungen. Obwohl die Bebauung durch gemischte Nutzungen geprägt und daher als Mischgebiet einzustufen ist, werden die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete (60/50 dB[A] tags/nachts) entlang der Straße nachts um 10,5 dB(A) überschritten, wobei nur wenige zurückgesetzte Gebäude - vorwiegend auf der Nordseite der Straße - wegen der größeren Abstände von einer etwa 2 dB(A) geringeren Schallbelastung betroffen sind. Eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte um mehr als 10 dB(A) stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der Nutzungen dar.

Die Braunschweiger Straße weist mit 2.300 Kfz/24 h (westlich der Einmündung der Schulstraße) bzw. 1.900 Kfz/24 h (östlich der Einmündung der Schulstraße) zwar nur geringe Verkehrsbelastungen auf, liegt westlich der Einmündung der Schulstraße jedoch außerhalb der Ortsdurchfahrt. Daher ist dort die zulässige Geschwindigkeit nur auf 70 km/h beschränkt. Daraus ergibt sich zwar eine erhöhte Schallbelastung, allerdings liegen in diesem Abschnitt kaum empfindliche Nutzungen⁷. An der Einmündung der Schulstraße beginnt nicht nur die „Ortsdurchfahrt“, sondern auch eine „Tempo-30-Zone“. Die dort gelegene Wohnbebauung hält zwar teilweise ebenfalls Abstand zur Straße, aufgrund der für Allgemeine Wohngebiete niedrigeren schalltechnischen Orientierungswerte (55/45 dB[A] tags/nachts) ergeben sich trotz der etwas geringeren Verkehrsbelastung (1.900 Kfz/24 h) noch Schallbelastungen, die diese Werte um 4,5 bis 6,5 dB(A) überschreiten.

⁷ Dort liegen überwiegend unempfindliche Einzelhandelnutzungen und das Feuerwehrhaus. Das Gelände der Senioreneinrichtungen grenzt zwar unmittelbar an die Straße an, die Gebäude liegen jedoch so weit zurück, dass sie von beeinträchtigenden Schalleinwirkungen nicht mehr betroffen sind. Auch der angrenzende, nur zwei Grundstücke umfassende Mischgebietsteil weist eine zurückgesetzte Bebauung auf, so dass dort die nächtlichen schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete (60/50 dB[A] tags/nachts) nur um maximal 3,5 dB(A) überschritten werden.

Planungen und Zielvorstellungen:

Im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ sind bis auf die weitere Entwicklung des Freizeitgeländes südlich der Ohre - allerdings ohne Hochbaumaßnahmen - und die Erweiterung der daran anschließenden Wohnbaugebiete⁸ keine städtebaulich relevanten Planungen beabsichtigt.

Es wird seitens des Flecken Brome lediglich erwogen, die auf der Südseite der Braunschweiger Straße vorhandene Wohnbebauung weiterzuentwickeln. Diese Entwicklungsabsicht hat (noch) keinen Niederschlag in den Darstellungen des Flächennutzungsplanes gefunden. Eine Erweiterung der Wohnbebauung entlang der Braunschweiger Straße würde in den Abschnitt außerhalb der derzeitigen Ortsdurchfahrt reichen und wäre aufgrund der dort zulässigen höheren Geschwindigkeiten (70 km/h) trotz der relativ geringen Verkehrsbelastung der Braunschweiger Straße entweder Schallbelastungen ausgesetzt oder es müssten entsprechende Schutzabstände berücksichtigt werden.

Funktionsverflechtungen und Trennwirkung:

Aufgrund der starken Funktionsverflechtungen über die östliche Bahnhofstraße (B 248) hinweg, die sich durch die Lage der Schule und des Kindergarten südlich davon und des Rathauses, des Dorfgemeinschaftshaus und der Naherholungsflächen nördlich davon ergeben, wirkt sich die Trennwirkung dieser Straße erheblich aus. Darüber hinaus werden sich durch den weiteren Ausbau der Naherholungsflächen an der Ohre und der vorgesehenen Siedlungsentwicklung am Rande dieser Naherholungsflächen die innerörtlichen Funktionsverflechtungen in diesem Bereich - und damit die Trennwirkung der Bahnhofstraße - absehbar weiter verstärken. Zur gefahrlosen Überquerung der Bahnhofstraße steht nur ein LS-gesicherter Fußgängerüberweg im Bereich der versetzten Einmündung der Schulstraße und der Straße Zum Ohresee in die Bahnhofstraße zur Verfügung.

Mangels nach Norden und Süden weiterführender Wege, müssen sich über diesen Querungsbereich auch alle Wegebeziehungen zwischen den Siedlungsteilen nördlich und südlich der Bahnhofstraße realisieren.⁹ Die Bedeutung - und vermutliche Intensität - dieser Wegebeziehung ergibt sich nicht nur aus der Lage der Schulen, des Rathauses und des Dorfgemeinschaftshaus an dieser Wegeverbindung, sondern sie ist in diesem Bereich auch der einzige Zugang zu den Naherholungsflächen in der Ohreaue.

Diese die östliche Bahnhofstraße querende Wegeverbindung ist auch unter dem Aspekt der Zugänge zu örtlich und überörtlich bedeutsamen Wanderwegen beachtlich, da sie die die Ohre-Aue querenden Wege mit dem in der Braunschweiger Straße und dann in der offenen Feldflur Richtung Zicherie verlaufenden Wanderweg verbindet.

⁸ Eine zwischenzeitlich beabsichtigte Ausweisung eines Hotelstandortes am Rande des Freizeitgeländes ist soweit zurückgestellt worden, dass das hierfür vorgesehene Sondergebiet wieder aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes herausgenommen und als Wohnbaufläche überplant worden ist.

⁹ Für Kinderspielplätze gilt in diesem Siedlungsbereich das gleich wie für den Siedlungsbereich „Brome-Mitte/Altendorf“ ausgeführt: Da die Bahnhofstasse (B 248) als nicht gefahrlos überschreitbare Barriere gilt, ist sie auch die Grenze der maßgeblichen Spielplatzbereiche und hat daher unter diesem Gesichtspunkt als Trennelement keine Bedeutung.

Die östliche Bahnhofstraße weist in ihrem Verlauf im Siedlungsbereich Brome-Mitte zwar nur das Rathaus als relevanten Infrastrukturindikator auf¹⁰, ist aber selbst eine wichtige und zentrale innerörtliche Wegeverbindung für den nicht motorisierten Verkehr, insbesondere auch als Zuwegung zu dem östlich angrenzenden Ortskern.

Zwischen der Kreuzung mit der B 244 und der Einmündung der Schulstraße verfügt die Bahnhofstraße auf ihrer Südseite über einen kombinierten Geh- und Radweg. Östlich davon gibt es noch Gehwege, die jedoch auf der Südseite abschnittsweise bereits eingengt sind; der Fahrradverkehr wird auf die Fahrbahnen verwiesen.

Während damit die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer westlich der Einmündung der Schulstraße keiner unmittelbaren Beeinträchtigung, sondern lediglich der Belästigungswirkung durch konkurrierenden Kfz-Verkehr unterliegen, ergeben sich östlich der Einmündung der Schulstraße auch funktionale Beeinträchtigungen dieser Wegeverbindung.¹¹

Ortsbild und Raumstruktur:

Die in Randlage verlaufende Bundesstraße B 244 wirkt aufgrund der großen Abstände der Bebauung und der abschnittsweise vorgelagerten Grün- und Gehölzflächen als ausserörtliche Landstraße und als Siedlungsgrenze (siehe hierzu auch die Ausführungen in Abschnitt 3.2.1 Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“). Diese wenig geschlossene Raumstruktur wird noch betont durch die Einzelgebäude an den beiden Marktstandorten am nördlichen und südlichen Ende der straßenbegleitenden Bebauung mit großen und zumindest teilweise der B 244 zugewandten und sich nach dorthin öffnenden Parkplatzflächen.

Als außerörtliche Landstraße wirkt auch die Braunschweiger Straße, die in diesem Siedlungsbereich - im Gegensatz zur B 244 - überwiegend tatsächlich den Ortsrand markiert. Der „Landstraßen-Charakter“ ergibt sich vor allem durch die raumprägende Baumallee, hinter der die bis zur Schulstraße ohnehin nur auf der Nordseite vorhandene Bebauung visuell zurücktritt. Diese Baumallee verläuft als einseitige Baumreihe auch im anschließenden Abschnitt der B 244 weiter: An ihr zeigt sich der frühere - vor der Neuanlage der B 244 in den 1980er Jahren - ununterbrochene Verlauf dieser Landstraße. Dies dokumentiert sich auch heute noch an der Lage des Ortseingangsschildes kurz vor der Einmündung der Schulstraße und vor Beginn der beidseitigen Bebauung (bis dorthin ist die zulässige Geschwindigkeit auch nur auf 70 km/h eingeschränkt).

Die zentrale Achse dieses Siedlungsbereiches - und als solche auch visuelle wahrnehmbar - ist die Bahnhofstraße. Diese weist ein sehr uneinheitliches Erscheinungsbild auf:

¹⁰ Das Rathaus beherbergt zwar sowohl die Verwaltung der Samtgemeinde als auch die des Flecken Brome, im übrigen befindet sich in diesem Abschnitt der Bahnhofstraße aber nur eine gastronomische Einrichtung und ein Ladengeschäft, es fehlen aber Einrichtungen der Grundversorgung oder eine gewisse Dichte sonstiger Geschäftslokale.

¹¹ Dies gilt besonders für den Fahrradverkehr, der in dem enger werdenden Straßenraum durch Kfz nicht oder nur unter Schwierigkeiten überholt werden kann und daher entweder unfreiwillig der „Verkehrsberuhigung“ dient oder - was wahrscheinlicher ist - angesichts der Nutzungskonkurrenz durch PKW und LKW aus solchen Straßenabschnitten sukzessive verdrängt wird.

Während die Südseite durch eine zwar abschnittsweise unterbrochene, aber überwiegend geschlossene - ältere - Bebauung geprägt wird, dominieren auf der Nordseite neue Solitärbauten wie das Rathaus und Gewerbegebäude (Autohaus) und westlich anschließend eine eher offene Bebauung. Der durch die Solitärbauten auf der Nordseite ohnehin schon aufgeweitete Straßenraum wird durch die zugehörigen vorgelagerten Stellplatzanlagen weiter aufgelöst.

3.2.3 Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“

Dieser Siedlungsbereich umfasst den historischen Ortskern und dessen Erweiterungen. Die Bebauung des Ortskernes ist nach Norden, Osten und Süden durch zwei Flussarme der Ohre und die Auwiesen bzw. die - außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene - Bromer Burg sehr deutlich abgegrenzt. Dieser Bereich war bereits Mitte des 18. Jahrhunderts überwiegend und Mitte des 19. Jahrhundert vollständig bebaut.¹² Als „Siedlungserweiterung“ nach Norden ist hier lediglich ein zwischen den beiden Flussarmen der Ohre errichteter Verbrauchermarkt an der Mühlenstraße hinzugekommen.

In größerem Umfang schließt an den historischen Ortskern lediglich entlang der Bahnhofstraße (nach Westen) und der Braunschweiger Straße (nach Südwesten) eine weitere Bebauung an; nur entlang dieser beiden Straßenzüge geht die historische Bebauung des Ortskernes „fließend“ in die neuere Bebauung über, wobei auch diese „neuere Bebauung“ teilweise aus den 1930er Jahren stammt.¹³

Der Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“ entwickelt sich vom östlichen Ende der Bahnhofstraße über den historischen Ortsmittelpunkt, der durch eine platzartige fünfarmige Straßenkreuzung der Bahnhof-, Braunschweiger, Steimker, Haupt- und Mühlenstraße gebildet wird, nach Osten in die Hauptstraße hinein und findet – außerhalb des engeren städtebaulichen Untersuchungsgebietes - über die Straße Junkerende an der Bromer Burg seinen östlichen Abschluss.

Der östliche Teil der Bahnhofstraße und der größte Teil der Hauptstraße umfassen zusammen mit den nach Norden und Süden abzweigenden Abschnitten der Mühlenstraße und der Braunschweiger Straße den um den durch die fünfarmige Kreuzung gebildeten „Hauptplatz“ sich entwickelnden zentralen Marktbereich der Ortslage Brome dar. Dieser mit Lebensmittelgeschäften (Markt an der Mühlenstraße, Bäckereien und Fleisereien) und anderen Ladengeschäften sowie gastronomischen und sonstigen Einrichtungen (Banken, Apotheken etc.) dicht besetzte Bereich war auch Maßnahmenswerpunkt der von 1990 bis 2002 durchgeführten Sanierungsmaßnahme „Ortskern“.

¹² Siehe hierzu die sog. „Grenzkarte“ von 1734 und die Karte des „Topographischen Atlas des Königreiches Hannover“ von 1832-1847.

¹³ Im Verlauf der Braunschweiger Straße handelt es sich erst bei dem noch weiter südwestlich anschließenden Wohngebiet um eine eigentliche Neubebauung nach 1945 (dieser Bereich ist im Rahmen dieser Untersuchung dem Siedlungsbereich Brome-Mitte zugeordnet [siehe Abschnitt 3.2.2 Siedlungsbereich „Brome-Mitte“]).

Nutzungen und Vorbelastungen:

Die Verkehrsbelastung in der östlichen Bahnhofstraße beträgt 7.550 Kfz/24 h und nimmt nach Osten durch die mit jeweils annähernd 3.200 Kfz/24 h belasteten „Arme“ Mühlenstraße und Bahnhofstraße in der Hauptstraße mit 5.150 Kfz/24 h etwas ab. Angesichts der vielfältigen Nutzungsüberlagerungen ist die Verkehrsbelastung jedoch in diesem gesamten Abschnitt als erheblich einzustufen. Aufgrund des sehr engen Straßenraumes sowohl in der Bahnhof- als auch in der Hauptstraße ergeben sich Schallbelastungen, die die schalltechnischen Orientierungswerte von Mischgebieten (60/50 dB[A] tags/nachts) nachts um über 10 dB(A) überschreiten (um 10,5 dB[A] in der Hauptstraße bzw. 13 dB[A] in der Bahnhofstraße).

Der an die Hauptstraße anschließende Abschnitt der B 248 in der Salzwedeler Straße und die von der B 248 abzweigenden Abschnitte der Mühlenstraße und der Braunschweiger Straße sind mit 3.600 Kfz/24 h bzw. 3.200 Kfz/24 h zwar geringer belastet als die Hauptstraße, jedoch ergeben sich aufgrund der auch hier sehr engen Straßenräume noch Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete zwischen 7 und 9,5 dB(A). Die aus dem Ortskern herausführende Steimker Straße und der anschließende Abschnitt der Braunschweiger Straße weisen mit 1.700 bzw. 1.900 Kfz/24 h nochmals deutlich geringere Verkehrsbelastungen auf, wobei sich nur in der Braunschweiger Straße aufgrund des engen Straßenraumes noch Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte um 3,5 dB(A) ergeben.

Die sehr engen Straßenräume in der Haupt- und in der Bahnhofstraße (zwischen 12,5 und 15 m), aber auch in den angrenzenden Abschnitten der Mühlen- und der Braunschweiger Straße (teilweise nur 10 m) bewirken nicht nur erhebliche Schallbelastungen, sondern auch eine durch die Raumansprüche des fließenden Kfz-Verkehrs bedingte allgemeine Nutzungsbeeinträchtigung: Da die Straßenraumgestaltung den fließenden Verkehr berücksichtigen muss - und wegen der zahlreichen Geschäfte auch auf die Unterbringung von Parkplätzen ausgerichtet ist -, sind die Gehwege teilweise sehr verschmalt (bei in die Gehwege ragenden Eingangsstufen teilweise unter 1 m) und Radwege nicht vorhanden.

Eine vergleichbare, durch die Kürze der Straßenabschnitte aber gemilderte Problematik findet sich auch in der Mühlenstraße und im Nordabschnitt der Braunschweiger Straße. Insgesamt ist unter den gegebenen Verhältnissen die Aufenthaltsqualität in den zentralen Straßenräumen des Ortskernes erheblich eingeschränkt.¹⁴

¹⁴ Diese Problematik ist in den „Vorbereitenden Untersuchungen“ zur Sanierung „Ortskern“ als „städttebauliche Missstände“ in Form

- Beeinträchtigung der Geschäftsfunktion des Ortskernes durch problematische Verkehrsführung, fehlender Parkplätze und mangelhafter Aufenthaltsqualität des Straßenraumes,
- Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch fehlende Querungshilfen und Radwege und
- unübersichtlicher Kreuzungsbereiche Hauptstraße/Mühlenstraße und Hauptstraße/Salzwedeler Straße

zwar benannt, im Zuge der weiteren Sanierungsplanung aber mangels Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung in diesem zentralen Bereich nicht weiter verfolgt worden.

Planungen und Zielvorstellungen:

Im Bereich des Ortskernes sind nach dem Abschluss der Sanierung keine relevanten städtebaulichen Planungen beabsichtigt. Obwohl in den vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung auf die Problematik der verkehrlichen Situation im engeren Ortskern hingewiesen wurde, konnte die Situation aufgrund fehlender Entlastungsstrecken für den Kfz-Verkehr nicht grundlegend verbessert werden. Die baulichen Umgestaltungsmaßnahmen haben sich daher auf die Bereiche des Ortskernes außerhalb der Ortsdurchfahrt der B 248 beschränkt.

Funktionsverflechtungen und Trennwirkung:

Nach der Nutzungsdichte auf beiden Straßenseiten ist in diesem zentralen Marktbereich von Brome von erheblichem Fußgängerquerverkehr auszugehen. Dieser ist aufgrund der gegebenen Verkehrsbelastungen, bei denen eine gefahrlose Überschreitung nur an Fußgängerüberwegen („Zebrastrreifen“) gewährleistet wäre, jedoch stark beeinträchtigt. Da solche Fußgängerüberwege im gesamten Verlauf der B 248 im Ortskern fehlen, wird die Trennwirkung der Straße weiter erhöht.¹⁵

Durch die unübersichtliche Verkehrssituation - auch Begegnungsfälle PKW/PKW sind in der Regel nur durch Abwarten des entgegenkommenden Verkehrs möglich¹⁶ - wird zwar die Fahrgeschwindigkeit reduziert, die Überquerung der Straße für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer jedoch zusätzlich erschwert.

Darüber hinaus kommt in dieser Situation die sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer problematische versetzte Kreuzung am Hauptplatz dazu, die eine potentielle Gefahrenquelle darstellt¹⁷. Dies ist auch deswegen problematisch, weil die Straßenverbindung Braunschweiger Straße/Mühlenstraße zusätzlich eine wichtige Wegeverbindung von den südlich gelegenen Siedlungsbereichen zu den nördlich gelegenen Einrichtungen (insbesondere zu dem in der Mühlenstraße gelegenen Markt sowie zum Freibad und zu den Naherholungsflächen in den Ohre-Auen) darstellt

Problematisch ist auch die Verknüpfung örtlich und überörtlich bedeutsamer Wanderwege im Zuge der Salzwedeler Straße und des von der Hauptstraße nach Süden abzweigenden Bullendamms, bei der die Hauptstraße in dem unübersichtlichen und für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer unregelmäßig „Knick“ der B 248 (Hauptstraße/Salzwedeler Straße/Junkerende) gequert werden muss.

¹⁵ Die freie Überschreitbarkeit wäre erst im anschließenden Abschnitt der B 248 (Salzwedeler Straße) theoretisch gegeben, wegen der mangelnden Einsehbarkeit der die Hauptstraße und die Salzwedeler Straße verbindenden 90°-Kurve, um die der Kfz-Verkehr durch Lichtsignalregelung im Einrichtungsverkehr geführt wird, ist eine Querung jedoch auch in diesem Bereich nur eingeschränkt möglich. Die Lichtsignalregelung gilt **nur** für den Kfz-Verkehr und ist nicht mit entsprechenden Fußgängerüberwegen kombiniert.

¹⁶ Vgl. hierzu die Bestandsbewertung in der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005

¹⁷ ebd.

Ortsbild und Raumstruktur:

Trotz einiger Neubauten, durch die abgängige Altbausubstanz im historischen Ortskern ersetzt wurde, verfügt der Ortskern von Brome über ein noch weitgehend geschlossenes Ortsbild, das von nach dem Brand von 1807 bzw. im 19. Jahrhundert errichteten Gebäuden geprägt wird. Auch die Dimensionen des Straßenraumes entsprechen dieser historischen Bebauungsstruktur. Die Wahrnehmbarkeit der visuellen Qualität dieser Raumstruktur wird allerdings durch die vorstehend beschriebenen Verkehrsprobleme und die erhebliche Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum gemindert.

Besonders markanten Punkte dieser Raumstruktur sind die platzartige Erweiterung an der fünfarmigen Kreuzung mit dem „Wiederaufteten“ des vorher unterirdisch verlaufenden südlichen Ohre-Armes („Platz am Denkmal“) und die Blickachse zur Bromer Burg, während die Liebfrauen-Kirche, deren Turm gegenüber weiter entfernten Blickpunkten zwar Fernwirkung aufweist, sich ohne besondere räumliche Akzentuierung – etwa durch eine Raumaufweitung in Form eines Vorplatzes – in den Straßenraum einfügt.

Durch den leicht gekrümmten Straßenraum erscheint der Straßenzug Hauptstraße/Junkerende zwar als einheitliche Raumfolge – die im Zuge der Sanierung durch den Belagewechsel von der Hauptstraße zum Junkerende etwas gebrochen wurde, die Bromer Burg als Endpunkt dieser Achse tritt jedoch erst am äußersten Ende der Hauptstraße bzw. am Beginn des Junkerendes ins Blickfeld. Hierbei fallen die gegenüber den westlich anschließenden Gebäuden leicht in den Straßenraum vorspringende Gebäude Nr. 31 und 33 auf der Nordseite Hauptstraße auf, die gewissermaßen die leichte Krümmung der Straße Junkerende zur Burg Brome vorbereiten. Diese Straßenraumorientierung fällt vor allem deswegen besonders auf, weil dadurch die unmittelbar „hinter“ dem Gebäude Hauptstraße 33 um 90° nach Norden abknickende Hauptstraßenführung praktisch „verdeckt“ wird – obwohl es sich bei dieser Straßenführung nicht um einen „Durchbruch“ aus neuerer Zeit, sondern um die historische, bereits in den Karten des 18. Jahrhunderts belegte Straßenführung handelt.

3.2.4 Siedlungsbereich „Brome-Nord“

Durch den nördlichen Flussarm der Ohre und die sich anschließenden Ohrewiesen wird der Siedlungsbereich „Brome-Nord“ räumlich deutlich getrennt vom Ortskern und den übrigen Siedlungsbereichen von Brome. Der im Osten entlang der Salzwedeler Straße eher durch landwirtschaftliche Gebäude und im Westen von der älteren und neueren Wohnbebauung an der Nordstraße und der Wendischbromer Straße geprägte Siedlungsbereich umfasst auch wesentliche Infrastruktureinrichtungen wie das Freibad und den Friedhof und wesentliche Teile des Naherholungsgebietes in den Ohreaunen.

Das Freibad ist dabei neben der jüngsten Bebauung an der Ostseite der Salzwedeler Straße (am Westrand der „Burgwiesen“) die bis heute einzige auch bauliche Nutzung in der Ohreaue nördlich des Flusslaufes.

Nutzungen und Vorbelastungen:

Die gesamte an den Straßen des Untersuchungsgebietes (Salzwedeler Straße [B 248], Mühlenstraße, Nordstraße und Wendischbromer Straße) gelegene Bebauung ist als Mischgebiet ausgewiesen. Während an der Salzwedeler Straße und im Ostabschnitt der Nordstraße eine noch landwirtschaftlich geprägte Bebauung vorherrscht, nimmt nach Westen die Dominanz von Wohngebäuden zu.

Die B 248 weist im Zuge der Salzwedeler Straße, östlich der Einmündung der Nordstraße nur noch 3.400 Kfz/24 h auf, ist aber in diesem Siedlungsbereich immer noch die am stärksten belastete Straße. Für die Bebauung an der Salzwedeler Straße ergeben sich dadurch nur noch Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte (60/50 dB[A] tags/nachts für Mischgebiete) von etwa 6,5 dB(A), die sich allerdings in den Abschnitten mit engem Straßenraum auf ca. 9 dB(A) erhöhen.

Eine deutlich geringere Belastung weisen die übrigen Straßen auf: Im Nordabschnitt der Mühlenstraße und in der Nordstraße - südlich der Einmündung des Jüberschen Weges - bewirken 1.550 bzw. 1.550 Kfz/24 h keine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete, die Wendischbromer Straße (Kreisstraße 1119) und die Nordstraße östlich der Einmündung des Jüberschen Weges können mit einer Verkehrsbelastung von 350 bzw. 450 Kfz/24 h vernachlässigt werden.

Planungen und Zielvorstellungen:

Der derzeit noch am nördlichen Rand des Ohreesees außerhalb des Siedlungsbereiches vorhandene Grillplatz mit Grillhütte wird derzeit aus diesen randlichen Grünflächen in einen zentraleren Bereich an der Mühlenstraße (nördlich der Ohre-Brücke) verlegt.

Sonstige städtebaulich relevante Planungen sind im Siedlungsbereich Brome-Nord nicht vorgesehen. Allerdings wird erwogen, die Flächen nördlich der Salzwedeler Straße („Heidteichsfeld“) mittel- und langfristig als Wohnbauflächen zu entwickeln, soweit sich ein künftiger Bedarf ergeben sollte. Dies ist aus Sicht des Flecken Brome eine über die derzeitigen Flächendarstellungen im Flächennutzungsplan hinausgehende Optionen für die künftige Wohnbauflächenentwicklung, die allerdings **alternativ** zu einer möglichen Entwicklung am Windmühlenfeld zu sehen ist (siehe hierzu auch Abschnitt 3.2.1 Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“).¹⁸

Funktionsverflechtungen und Trennwirkung:

Da sämtliche Straßen in diesem Siedlungsbereich nach ihrer derzeitigen Verkehrsstärke frei überschreitbar sind, bewirken sie nur begrenzte Trennwirkungen und sind für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer weitgehend uneingeschränkt nutzbar. Einschränkungen sind dabei allenfalls in der Salzwedeler Straße gegeben.

¹⁸ Der Flecken Brome möchte die Entscheidung, welche Option im Falle eines auftretenden Wohnbauflächenbedarf weiterverfolgt werden soll, von der Entscheidung über eine endgültige Trassierung einer Ortsumgehung abhängig machen, da die gemeindeseits als vorrangig angesehene Entwicklungsoption einer Ortsumgehung nicht durch vorherige Entscheidungen zur Siedlungsentwicklung beeinträchtigt werden soll.

Die innerhalb des Siedlungsbereiches gelegenen Einrichtungen wie das Freibad, die Sportanlagen (Reitplatz und Reithalle), die Naherholungsflächen an der Ohre sowie der Friedhof sind weitgehend ungestört erreichbar.

Durch die geringe Verkehrsbelastung sind auch die örtlich relevanten Wegeverbindungen und die örtlich und überörtlich bedeutsamen Wanderwege, die dieses Straßennetz queren, weitgehend unbeeinträchtigt.

Ortsbild und Raumstruktur:

Die ältere Bebauung an der Salzwedeler und der Nordstraße weist eine weitgehend geschlossene Bebauungsstruktur auf mit teilweise engen Straßenräumen. Im übrigen dominiert eine sowohl zu den Straßenräumen als auch zur Ohreaue offene Bebauung bzw. sind die Straßen im Querungsbereich der Ohreaue (Salzwedeler Straße, Mühlenstraße) unbebaut. Während die zum Freibad gehörigen Gebäude die offene Raumstruktur der Ohreaue kaum beeinträchtigen, wirken der große Parkplatz des Freibades und auch die Neubebauung an der Salzwedeler Straße (am Westrand der „Burgwiesen“ als Unterbrechung bzw. Einschnürung der offenen Flächen an der Ohre. Diese Wirkung wird allerdings durch den teilweise dichten Gehölzbestand entlang der Straßen gemildert, der die Sicht in die Ohreaue ohnehin stark einschränkt.

Ein besondere visuelles Merkmal in diesem Siedlungsbereich ist die markante Allee entlang der - bis auf den neu angelegten Radweg - kopfsteingepflasterten Wendischbromer Straße.

3.3 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Die beiden Bundesstraßen 244 und 248 kreuzen sich in der Ortslage Brome. Während die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 244 mit derzeit rund 4.600 Kfz/24 h in den am stärksten belasteten Abschnitten überwiegend nur die Randbereiche neuerer Wohngebiete belastet, die in der jüngeren Vergangenheit an diese Straße „herangerückt“ sind, gehen von der auf einer Länge von über zwei Kilometern den gesamten Siedlungsbereich querenden B 248 erhebliche Beeinträchtigungen aus.

Die B 248 verläuft etwa 1,4 km annähernd geradlinig in West-Ost-Richtung durch Brome, ehe sie dann mit leichten Verschwenkungen die enge Bebauung des historischen Ortskern durchquert und dort in einer 90°-Kurve nach Norden zuerst aus dem Ortskern und dann in einem weiteren Schwenk nach Osten aus der Ortslage heraus geführt wird.

Die Verkehrsbelastung beträgt in der Ortsdurchfahrt der B 248 derzeit zwischen 5.000 und knapp 8.000 Kfz/24 h.

Diese Verkehrsbelastung bewirkt nicht nur in den an der Ortsdurchfahrt gelegenen Wohngebieten erhebliche Lärmbelastungen (nächtliche Überschreitung der gebietsspezifischen Orientierungswerte um über 10 dB[A]), sondern auch die Mischgebiete des Ortszentrums sind insbesondere aufgrund der teilweise engen Straßenräume hohen Lärmbelastungen ausgesetzt.

Noch stärker als die Lärmbelastung wirken sich die durch die Verkehrsbelastung bedingten Beeinträchtigungen der innerörtlichen Funktionsverflechtungen in Form von Trennwirkung und Nutzungskonkurrenz aus:

Durch die nur an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbare Straße werden die innerörtlichen Funktionsverflechtungen im Ortszentrum beeinträchtigt, in dem nicht nur Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr wie das Verwaltungszentrum (Rathaus der Samtgemeinde Brome) und die Mittelpunktschule ihren Standort haben, sondern wo im historischen Ortskern auch der zentrale Marktbereich der Ortslage liegt.

Die (noch vorhandene) Funktionsvielfalt des historischen Ortskernes ist nicht nur durch die von der B 248 als Hauptverkehrsstraße ausgehenden Trennwirkung beeinträchtigt, sondern aufgrund des sehr engen Straßenraumes und der komplizierten Verkehrssituation ergibt sich auch eine Nutzungskonkurrenz, die sich zulasten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer entwickelt.

Davon ist auch das Ortsbild betroffen. Zwar ist der Straßenraum in seinen historischen Proportionen erhalten, der Vorrang des Kfz-Verkehrs ist aber an den sehr schmalen Gehwegen und der Überformung des einzigen Platzes im Zentrum durch den Fahrbahnverlauf ablesbar.

Die nur in den Randbereichen des Ortskernes nicht eingeschränkte Aufenthaltsqualität ist auch im Hinblick auch die Fremdenverkehrsfunktion des Ortes negativ zu bewerten.

Unter dem Gesichtspunkt durch Trennwirkung von Straßen beeinträchtigter Funktionsverflechtungen ist auch die geringer belastete B 244 von Bedeutung, die zwischen Grundschule (in der Mittelpunktschule) und Kindergarten und den westlichen Wohngebieten von Brome liegt und daher ständig von Schülern und Kindern überquert werden muss. Diese Trennwirkung wird zunehmen, wenn sich die weitere Wohnbauflächenentwicklung – wie erwogen – schwerpunktmäßig im Westen bzw. Südwesten von Brome vollziehen sollte.

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet weisen vor allem im unmittelbaren Verknüpfungsbereich mit der B 248 eine erhöhte Belastung auf (zwischen 3.000 und knapp 4.000 Kfz/24 h), wobei sich auch noch in den Randbereichen vor allem erhöhte Lärmbelastungen (Überschreitung der gebietsspezifischen Orientierungswerte um 5 bis 10 dB[A]) ergeben. Da diese Straßen aber alle noch frei überschreitbar sind, ergeben sich wenige für die Funktionsverflechtungen beachtliche Trennwirkungen.

4. Wirkungsanalyse

4.1 Zum Aufbau der Wirkungsanalyse

4.1.1 Karten „Wirkungsanalyse“

In den Karten „Wirkungsanalyse“ sind die in den verschiedenen Planungsnullfällen bzw. Planfällen sich ergebenden Veränderungsmerkmale nach

- Nutzungsauswirkungen durch Baumaßnahmen im Straßenraum,
 - Veränderungen der Verkehrsstärke auf den Straßen des zu betrachtenden Netzes,
 - Veränderungen der Lärmbelastung und
 - Veränderungswirkungen auf die Funktionsverflechtungen sowie
 - die Veränderungswirkungen auf das Ortsbild
- dargestellt.

Die **Nutzungsauswirkungen durch Baumaßnahmen im Straßenraum** werden als Verlust von Gebäuden bzw. von Flächennutzungen dargestellt.

Die **Veränderungen der Verkehrsstärke** werden in drei Stufensymbolen der Zu- bzw. Abnahme aufgezeigt soweit die Veränderung gegenüber dem Bezugsfall (= Analysefall 2004) 10 % und mehr beträgt (Erheblichkeitsstufen $10 < 20 \%$, $20 < 33 \%$ und $> 33 \%$).¹

Veränderungen der Lärmbelastung gegenüber dem Bezugsfall (= Analysefall 2004) sind dargestellt als Zu- und Abnahme sofern eine Veränderung von mindestens 1 dB(A) und mehr prognostiziert ist. Die Darstellung erfolgt an der straßenbegleitenden Bebauung; bei Veränderungen von über 1 dB[A] (= mindestens 1,5 dB[A]) ist diese zusätzlich als Zahlenwert angegeben (auf halbe dB[A] gerundet).

Unter den **Veränderungswirkungen auf die Funktionsverflechtung** sind die Verstärkung bzw. Verminderung der Trennwirkung und die Be- und Entlastung wichtiger Wegeverbindungen (in Bezug auf die Belästigungswirkung des konkurrierenden Kfz-Verkehrs) dargestellt. Letztere ist jeweils analog zur Entwicklung der Lärmbelastung angegeben.

Die **Veränderungswirkungen auf das Ortsbild** sind jeweils nach visuellen Beeinträchtigungen durch das Hinzufügen bislang ortsbildfremder oder Wegnahme ortsbildprägender Elemente, Beeinträchtigungen relevanter Blickbeziehungen und Verlust

¹ Aufgrund der zunehmenden Fehlertoleranzen des rechnerischen Umlegungsmodells bei geringen Verkehrsmengen, sind die gewählten Erheblichkeitsstufen ($10 < 20 \%$, $20 < 33 \%$ und $> 33 \%$) bei Straßen mit einer Verkehrsstärke im Bezugsfall (= Analysefall 2004) **unter 3.000 Kfz/24 h** entsprechend modifiziert worden (Erheblichkeitsstufen dann: $20 < 33 \%$, $33 < 50 \%$ und $> 50 \%$).

visuell wahrnehmbarer Gliederungselemente sowie Verbesserung von Gestaltungsmöglichkeiten (als realisierbare Option, noch nicht als mit dem jeweiligen Planfall unmittelbar einhergehende Wirkung) dargestellt.

In den Karten „Wirkungsanalyse“ werden städtebaulich relevanten Veränderungsmerkmale insgesamt aufgezeigt; **nicht** Inhalt der Karten ist deren Gewichtung und Bewertung.

Die Darstellung erfolgt getrennt nach den beiden Planungsnullfällen (mit und ohne A 39) und den beiden Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“.

4.1.2 Erläuterungstext

In den folgenden Erläuterungstexten werden die städtebaulichen Wirkungen der verschiedenen Planungsnullfälle und Planfälle nach den betroffenen Siedlungsbereichen „Brome-West/Altendorf“, „Brome-Mitte“, „Brome-Ortskern“ und „Brome-Nord“ beschrieben und beurteilt (siehe Abschnitt 4.2 dieser Untersuchung). Die Bewertung ist am Ende jeden Abschnittes für die einzelnen Siedlungsbereiche nochmals zusammengefaßt und in tabellarischer Übersicht dargestellt.

Am Ende des Kapitels ist die Bewertung für alle Siedlungsbereiche und Planfälle in einer Matrix zusammengefasst (nach Seite 60).

4.2 Wirkungen in den Siedlungsbereichen

4.2.1 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“

Die Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“ ergeben sich sowohl in den beiden Planungsnullfällen und im Planfall „Ortsumgehung“ als auch im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ ausschließlich durch die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen 244 und 248. Bauliche Maßnahmen im Zuge der B 248 sind in diesem Siedlungsbereich auch im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ **nicht** vorgesehen.

Planungsnullfall ohne A 39:

Für das Jahr 2020 wird im Planungsnullfall ohne A 39 in der westlichen Bahnhofstraße (B 248) eine nach Osten zunehmende Verkehrsstärke auf 5.800 bis 8.050 Kfz/24 h erwartet, was einer Mehrbelastung gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) in den einzelnen Abschnitten um ein knappes Drittel entspricht (Zunahme um 1.200 bis 1.700 Kfz/24 h).

Mit dieser Verkehrszunahme ist in der westlichen Bahnhofstraße zwar nur eine geringe Zunahme der Schallbelastung um etwa 1 dB(A) verbunden, diese Schallzunahme trifft aber auf abschnittsweise ohnehin schon hoch belastete angrenzenden Nutzungen (Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte bereits im Analysefall 2004 um über 10 dB[A]). Stärker wirksam werden dürfte die mit der Verkehrszunahme um ein Drittel verbundene Erhöhung der Trennwirkung, zumal die Bahnhofstraße in ihrem östlichen Abschnitt dann nur noch an lichtsignalgesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschritten werden kann. Allerdings werden aufgrund der geringen Intensität der Funktionsbeziehungen über diese Straße hinweg die Funktionsverflechtungen nicht erheblich beeinträchtigt.

Unterschiedlich stellt sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung in der B 244 dar: Während im Abschnitt nördlich der Kreuzung mit der B 248 nur eine Verkehrszunahme unter 20 % erwartet wird - wobei die Straße mit 3.550 bis 3.850 Kfz/24 h in der Ortslage Altendorf frei überschreitbar bleibt – und sich dadurch die Trennwirkung nur gering verstärkt, ergibt sich südlich der Kreuzung mit der B 248 eine deutliche Verkehrszunahme:

Für den heute (Analysefall 2004) noch frei überschreitbaren Abschnitt der B 244 zwischen der Kreuzung mit der B 248 und Einmündung der Braunschweiger Straße werden Verkehrszunahmen um 40 bis 45 % auf etwa 5.500 Kfz/24 h erwartet; die Verkehrsbelastung südlich der Einmündung der Braunschweiger Straße erhöht sich um 28 % auf 5.950 Kfz/24 h.

Damit ergibt sich im Südabschnitt der B 244 neben einer Schallzunahme an den angrenzenden Nutzungen um rund 1,5 dB(A) (südlich der Einmündung der Braunschweiger Straße um 1 dB[A]) vor allem auch eine erkennbare Erhöhung der Trennwirkung, weil die B 244 im gesamten Bereich der Einmündung der Braunschweiger Straße (als Zuwegung zu den östlich liegenden Märkten) nur noch an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar ist.

Für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehrsmengen ist weder in der B 248 noch in der B 244 ein Umgestaltung des Straßenraumes erforderlich. Daher sind auch keine ortsbildrelevanten Veränderungen zu erwarten. Allerdings eröffnen sich auch keine Möglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumes – etwa zur verbesserten Gestaltung der Platzsituation am westlichen Ortseingang von Altendorf.

Planungsnullfall mit A 39:

Die in diesem Planungsnullfall mit einer Anschlussstelle an der B 248 westlich der Ortslage Brome berücksichtigte A 39 bewirkt im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“ eine kleinräumig wirksame Verkehrsverlagerung: Während der Nordabschnitt der B 244 (nördlich der Kreuzung mit der B 248) entlastet wird und gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) sogar eine geringfügige Abnahme der Verkehrsbelastung (-5 %) erwartet wird, verdoppelt sich abschnittsweise die Verkehrsbelastung im Südabschnitt der B 244 (Verkehrsbelastung zwischen 5.250 und 5.950 Kfz/24 h) und in der westlichen Bahnhofstraße (B 248) (Verkehrsbelastung zwischen 7.000 und 8.800 Kfz/24 h).

Damit ist vor allem die westliche Bahnhofstraße erkennbar stärkeren Verkehrsbelastungen als im Planungsnullfall ohne A 39 ausgesetzt, während die Belastungszunahme im Südabschnitt der B 244 zwischen der Kreuzung mit der B 248 und der Einmündung der Braunschweiger Straße derjenigen im Planungsnullfall ohne A 39 ähnelt und südlich der Einmündung der Braunschweiger Straße gleich ist.

In der westlichen Bahnhofstraße ist daher auch eine etwa stärkere Zunahme der Schallbelastung an den schon erheblich vorbelasteten angrenzenden Nutzungen um 2 dB(A) zu erwarten. Die Trennwirkung nimmt aufgrund der Verkehrszunahme theoretisch zwar ebenfalls zu, ist aber qualitativ in ihrer Wirkung auf die – geringen – Funktionsverflechtungen denen im Planungsnullfall ohne A 39 vergleichbar.

Im Zuge der B 244 sind im Südabschnitt die Wirkungen ebenfalls vergleichbar denen im Planungsnullfall ohne A 39, im Nordabschnitt ergeben sich dagegen günstigere Wirkungen als im Planungsnullfall ohne A 39, weil sich gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) praktisch keine Veränderungen ergeben. Die geringfügige Entlastung in der Ortsdurchfahrt Altendorf (- 5 %) eröffnet allerdings auch keine neuen Möglichkeiten zur verbesserten Gestaltung der Platzsituation am westlichen Ortseingang von Altendorf.

Die prognostizierte Verkehrsentwicklung in den übrigen Straßenabschnitten des Siedlungsbereiches „Brome-West/Altendorf“ erfordert allerdings auch im Planungsnullfall

mit A 39 keine Veränderungen des Straßenraumes, aufgrund derer sich ortsbildrelevante Beeinträchtigungen ergeben könnten.

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“:

Der Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ hat - da auch ihm das Vorhandensein einer A 39 mit Verknüpfung mit der B 248 westlich der Ortslage Brome zugrunde gelegt wird - im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“ nahezu die gleichen Wirkungen wie der Planungsnullfall mit A 39: Lediglich die Verkehrszunahme in der westlichen Bahnhofstraße fällt etwas stärker aus. Die Schallbelastungen an den angrenzenden Nutzungen ändern sich dadurch nur geringfügig, aber die Trennwirkung nimmt gegenüber dem Planungsnullfall mit A 39 zu, da die westliche Bahnhofstraße nunmehr fast in ihrem gesamten Verlauf nur noch an lichtsignalgesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar ist.

Die prognostizierten Verkehrszunahmen im Südabschnitt der B 244 und die Verkehrsabnahmen im Nordabschnitt dieser Straße sind dagegen annähernd identisch mit denen im Planungsnullfall mit A 39 und weisen die gleichen städtebaulichen Wirkungen auf.

Planfall „Ortsumgehung“:

Im Planfall „Ortsumgehung“ bleiben die Verkehrsverhältnisse in der westlichen Bahnhofstraße (B 248) gegenüber dem derzeitigen Zustand (Analysefall 2004) praktisch unverändert. Die prognostizierten Verkehrsveränderungen bewegen sich - als leichte Zu- und Abnahmen - in den einzelnen Straßenabschnitten unter 10 %.

Aufgrund der gegenüber dem Analysefall 2004 prognostizierten Verringerung des LKW-Anteils auf nur noch 4 % ergibt sich dennoch eine Verminderung der Schallbelastung um rund 2 dB(A).

Eine etwas andere Entwicklung wird für die B 244 erwartet, da sich auch in diesem Planfall die durch die A 39 bewirkten Verkehrsverlagerungen ergeben:

Für den Nordabschnitt der B 244 werden ähnliche Verkehrsabnahmen erwartet wie im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Die erwartete Verkehrsverringerung beträgt unmittelbar nördlich der Kreuzung mit der B 248 - zwischen B 248 und der Einmündung der Straße Zu den Ohreuen - sogar um 10 % (Verkehrsstärke dann 4.100 Kfz/24 h), wodurch sich allerdings keine städtebaulich relevanten Veränderungswirkungen ergeben.

Im Südabschnitt werden dagegen Verkehrszunahmen erwartet, die überwiegend im gleichen Umfang auftreten wie im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“.

Zusammenfassende Bewertung der städtebaulichen Wirkungen der Planfälle im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“

(rechte Spalte = kriterienspezifische Beurteilung der Wirkung, darin: herausragende Verbesserung [•••], erhebliche Verbesserung [••], feststellbare Verbesserung [•], wirkungsneutral [o], feststellbare Beeinträchtigung [x], erhebliche Beeinträchtigung [xx], schwerwiegende Beeinträchtigung [xxx] - Werte in Klammern weisen daraufhin, dass eine Bewertung nur hilfsweise oder unter Vorbehalt vorgenommen wurde)

Nutzungen:

Zusätzliche Schallbelastung an erheblich vorbelasteten Nutzungen in der westlichen Bahnhofstraße (B 248) um 1 dB(A) im Planungsnullfall ohne A 39 und um 2 dB(A) im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Verminderung der Schallbelastung durch Verringerung des LKW-Anteils im 2 dB(A) im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	X
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	•

Zusätzliche Schallbelastung an vorbelasteten Nutzungen im Südabschnitt der B 245 um 1 bis 1,5 dB(A) im Planungsnullfall ohne A 39 und im Planfall „Ortsumgehung“ und um 1 bis 2 dB(A) im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“.

P ₀ ohne A 39	X
P ₀ mit A 39	X
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	X

Planungen und Zielvorstellungen:

Zusätzliche Schallbelastung der erwogenen Entwicklungsflächen für die weitere Wohnbauentwicklung im Nahbereich der B 244 um 1 dB(A)

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	(X)
P _{Ortsumgehung}	(X)

Funktionsverflechtungen:

Verstärkung der Trennwirkung in der Ortsdurchfahrt der B 248 durch Zunahme der Verkehrsbelastung um ein knappes Drittel (auf max. 8.050 Kfz/24 h) im Planungsnullfall ohne A 39 und um rund die Hälfte (auf max. 8.800 bzw. 9.250 Kfz/24 h) im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Dadurch B 248 abschnittsweise (im Planungsnullfall ohne und mit A 39) bzw. überwiegend (im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“) nur noch an LS-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar (bei allerdings geringen Funktionsverflechtungen). Wirkungsneutral im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	o

Geringfügige Verstärkung der Trennwirkung durch Verkehrszunahme um < 20 % im Nordabschnitt der B 244 im Planungsnullfall ohne A 39 (bei Erhalt der freien Überschreitbarkeit der OD in Altendorf), geringfügige Verringerung der Trennwirkung durch Verkehrsabnahme um 10 % südlich der Straße Zu den Ohreuen im Planfall „Ortsumgehung“, wirkungsneutral durch geringfügige Verkehrsentlastung (- 5 %) in den übrigen Planfällen.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	o
P _{Ausbau OD}	o
P _{Ortsumgehung}	(•)

Zunahme der Trennwirkung im Südabschnitt der B 244 durch Verkehrszunahme um max. 45 % bis 54 % auf max. 5.500 bis 5.850 Kfz/24 h in allen Planfällen, daher keine freie Überschreitbarkeit der Straße zu den östlich gelegenen Märkten gegeben) in beiden Planungsnullfällen und beiden Planfällen.

P ₀ ohne A 39	X
P ₀ mit A 39	X
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	X

Ortsbild und Raumstruktur:

Wirkungsneutral in allen Planfällen, da die Verkehrsveränderungen keine Umbaumaßnahmen im Straßenraum erfordern oder Verbesserungen ermöglichen.

Alle Planfälle	o
----------------	---

4.2.2 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“

Auch im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ ergeben sich Wirkungen in den beiden Planungsnullfällen und in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgebung“ ausschließlich durch die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen 244 und 248 und in der Braunschweiger Straße. Bauliche Maßnahmen im Zuge der B 248 sind auch im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ in diesem Siedlungsbereich **nicht** vorgesehen².

Planungsnullfall ohne A 39:

In der östlichen Bahnhofstraße (B 248) wird eine - nach Osten (d. h. östlich der Schulstraße) etwas verringerte - Verkehrszunahme um 27 bzw. 23 % erwartet (entsprechend 10.050 bzw. 9.300 Kfz/24 h).

Mit dieser Verkehrszunahme ist eine geringe Zunahme der Schallbelastung an den angrenzenden Nutzungen um etwa 1 dB(A) verbunden. Diese Schallzunahme trifft auf abschnittsweise schon hoch belastete angrenzende Nutzungen (Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte bereits im Analysefall 2004 um über 10 dB[A]). Stärker beeinträchtigend wirkt sich jedoch die Zunahme der Trennwirkung in diesem bereits heute (Analysefall 2004) am stärksten belasteten Straßenabschnitt in der gesamten Ortslage aus: Aufgrund der erneuten Verkehrszunahme ist die östliche Bahnhofstraße nunmehr in ihrem gesamten Verlauf nur noch an lichtsignal-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar.

Unterschiedlich stellt sich die erwartete Verkehrsentwicklung in der B 244 dar: Während im Abschnitt nördlich der Kreuzung mit der B 248 eine Verkehrszunahme unter 20 % erwartet wird, ergibt sich südlich der Kreuzung mit der B 248 eine deutliche Verkehrszunahme: Für den im Analysefall 2004 noch frei überschreitbare Abschnitt der zwischen B 248 und Einmündung der Braunschweiger Straße werden Verkehrszunahmen um 40 bis 45 % auf etwa 5.500 Kfz/24 h erwartet.

Damit ergibt sich im Südabschnitt der B 244 eine Schallzunahme an den bereits vorbelasteten angrenzenden Nutzungen um rund 1,5 dB(A).

Für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehrsmengen sind weder in der B 248 noch in der B 244 Umgestaltungen des Straßenraumes erforderlich. Daher sind auch keine orts-bildrelevanten Veränderungen zu erwarten.

Für die Braunschweiger Straße wird zwar eine Verkehrszunahme um 200 bis 250 Kfz/24 h prognostiziert (entsprechend etwa 11 %), aufgrund der geringen Ausgangsbelastung der Straße im Analysefall (1.900 bis 2.300 Kfz/24 h) kann unter Berücksichtigung

² In der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“ wird zwar konstatiert, dass die Seitenräume in der Bahnhofstraße teilweise sehr schmal seien, diese aber wegen der geringen Nutzungsintensität im Westabschnitt der (östlichen) Bahnhofstraße ausreichen und daher keine bauliche Maßnahmen im Straßenraum erforderten.

der Rechenungenauigkeiten des Umlegungsmodells eine solche Verkehrszunahme noch nicht als städtebaulich relevant eingestuft werden.³

Insofern ergeben sich hier keine städtebaulich relevanten Veränderungen - weder hinsichtlich der Schallbelastung angrenzender Nutzungen (unter 1 dB[A]), noch hinsichtlich der Trennwirkung (freie Überschreitbarkeit bleibt gegeben) oder des Ortsbildes (kein Straßenumbau erforderlich).

Planungsnullfall mit A 39:

Der Planungsnullfall mit A 39 unterscheidet sich im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ vom Planungsnullfall ohne A 39 erkennbar nur im Nordabschnitt der B 244 (nördlich der Kreuzung mit der B 248), wo im Gegensatz zum Planungsnullfall ohne A 39 eine gegenüber dem Analysefall 2004 geringfügige Abnahme der Verkehrsbelastung (-5 %) konstatiert wird.

In der östlichen Bahnhofstraße (B 248) und in der Braunschweiger Straße fällt die prognostizierte Verkehrszunahme minimal geringer als im Planungsnullfall ohne A 39 aus, wodurch sich jedoch keine andere städtebauliche Bewertung als im Planungsnullfall ohne A 39 ergibt.

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“:

Der Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ hat im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“ nahezu die gleichen Wirkungen wie der Planungsnullfall mit A 39: Lediglich die Verkehrszunahme in der östlichen Bahnhofstraße fällt stärker aus: Zunahme um 33 % und 29 % (statt um 26 % und 21 % wie im Planungsnullfall mit A 39) auf 10.500 und 9.750 Kfz/24 h. Dadurch ergeben sich die gleichen erhöhten Schallbelastungen an den angrenzenden Nutzungen wie in den Planungsnullfällen und die Bahnhofstraße ist auch in diesem Planfall nur an lichtsignal-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar.

Die prognostizierten Verkehrszunahmen im Südabschnitt der B 244 und die Verkehrsabnahmen im Nordabschnitt sind annähernd identisch mit denen im Planungsnullfall mit A 39 und weisen die gleichen städtebaulichen Wirkungen auf.

Die Braunschweiger Straße verändert im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ - im Gegensatz zur leichten Verkehrszunahme in den beiden Planungsnullfällen - ihre Verkehrsbelastung gegenüber dem heutigen Zustand nicht.

Planfall „Ortsumgehung“:

Im Planfall „Ortsumgehung“ wird im Verlauf der östlichen Bahnhofstraße (B 248) eine gegensätzliche Verkehrsentwicklung als in den Planungsnullfällen und dem Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ erwartet: Während in den beiden Planungsnullfällen und

³ Bei Straßen unter 3.000 Kfz/24 h Ausgangsbelastung im Analysefall 2004 wird im Rahmen dieser Untersuchung eine Erheblichkeitsschwelle erst ab mindestens 20 % Verkehrsveränderung angenommen.

im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ eine Verkehrszunahme gegenüber der heutigen Situation um ein Viertel bis ein Drittel prognostiziert wird, wird die Verkehrsbelastung im Planfall „Ortsumgehung“ abnehmen. Durch die prognostizierte Verkehrsabnahme alleine, die 8 % westlich der Einmündung der Schulstraße und 15 % östlich davon beträgt, ergeben sich allerdings wenig städtebaulich relevante Wirkungen: Die Trennwirkung der Straße bleibt annähernd gleich, da sie - wie derzeit - weiterhin nur an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar bleibt, und die Schallbelastung an den angrenzenden Nutzungen würde nur geringfügig sinken. Aufgrund der gegenüber dem Analysefall 2004 prognostizierten Verringerung des LKW-Anteils auf nur noch 3 % ergibt sich dennoch eine Verminderung der Schallbelastung um insgesamt rund 2,5 dB(A).

Dagegen entspricht die prognostizierte Entwicklung für die B 244 im Planfall „Ortsumgehung“ wegen der durch die A 39 bedingten Verkehrsverlagerungen in der Tendenz der des Planungsnullfalles mit A 39 und des Planfalles „Ausbau der Ortsdurchfahrt“:

Für den Nordabschnitt der B 244 werden ähnliche Verkehrsabnahmen erwartet, wobei die Abnahme unmittelbar nördlich der Kreuzung mit der B 248 mit -10 % die im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ übersteigt, ohne jedoch städtebaulich relevanten Veränderungen zu bewirken. Im Südabschnitt werden dagegen Verkehrszunahmen erwartet, die annähernd im gleichen Umfang auftreten wie im Planungsnullfall mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“.

Die Braunschweiger Straße verändert im Planfall „Ortsumgehung“ - im Gegensatz zur leichten Verkehrszunahme in den beiden Planungsnullfällen - ihre Verkehrsbelastung ebenso wie im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ gegenüber dem heutigen Zustand (Analysefall 2004) nicht.

Zusammenfassende Bewertung der städtebaulichen Wirkungen der Planfälle im Siedlungsbereich „Brome-Mitte“

(rechte Spalte = kriterienspezifische Beurteilung der Wirkung, darin: herausragende Verbesserung [***], erhebliche Verbesserung [**], feststellbare Verbesserung [•], wirkungsneutral [o], feststellbare Beeinträchtigung [x], erhebliche Beeinträchtigung [xx], schwerwiegende Beeinträchtigung [xxx] - Werte in Klammern weisen daraufhin, dass eine Bewertung nur hilfsweise oder unter Vorbehalt vorgenommen wurde)

Nutzungen:

Zusätzliche Schallbelastung an vorbelasteten Nutzungen in der östlichen Bahnhofstraße (B 248) um rund 1 dB(A) in den Planungsnullfällen ohne A 39 und mit A 39 und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Verminderung der Schallbelastung überwiegend durch Verringerung des LKW-Anteils um 2,5 dB(A) im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	(X)
P _{Ortsumgehung}	•

Planungen und Zielvorstellungen:

Wirkungsneutral, da keine städtebaulich relevanten Planungen beabsichtigt
Alle Planfälle

o

Funktionsverflechtungen:

Erhöhung der Trennwirkung in der Bahnhofstraße (B 248) durch Zunahme der Verkehrsbelastung um 26 bis 33 % auf 9.950 bis 10.500 Kfz/24 h in den Planungsnullfällen und im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ (LS-gesicherte Fußgängerüberwege im gesamten Verlauf der Bahnhofstraße erforderlich). Leichte Verringerung der Trennwirkung durch Abnahme der Verkehrsbelastung um 15 % auf 7.300 Kfz/24 h im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	X
P ₀ mit A 39	X
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	(•)

Geringe Verkehrszunahme in der Braunschweiger Straße (< 20 %) in den Planungsnullfällen, wirkungsneutral in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	o
P _{Ortsumgehung}	o

Ortsbild und Raumstruktur:

Wirkungsneutral in allen Planfällen, da die Verkehrsveränderungen in keine Umbaumaßnahmen im Straßenraum erfordern.

Alle Planfälle

o

Zu den Wirkungen der Verkehrsveränderungen in der B 244 siehe die Bewertung im Siedlungsbereich „Brome-West/Altendorf“ (wegen „Doppelbewertung“ sind diese hier nicht nochmals angeführt).

4.2.3 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“

Die Wirkungen der beiden Planungsnullfälle und des Planfalles „Ortsumgehung“ ergeben sich im Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“ zunächst ausschließlich durch die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 248 (östliche Bahnhofstraße, Hauptstraße) und den angrenzenden Straßenabschnitten der Braunschweiger Straße und der Steimker Straße im südlich sowie der Mühlenstraße im nördlich angrenzenden Straßennetz. Im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ sind zusätzlich noch bauliche Veränderungen im Straßenraum und angrenzenden Bereichen zu berücksichtigen.

Allerdings ist aufgrund der in den beiden Planungsnullfällen zu erwartenden Verkehrszunahmen nicht auszuschließen, dass nicht mindestens Veränderungen in der Organisation des Straßenraumes – wenn nicht sogar Umbaumaßnahmen – erforderlich werden.

Planungsnullfall ohne A 39:

Im Planungsnullfall ohne A 39 wird eine Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt der B 248 um 23 bis 29 % auf 9.300 Kfz/24 h (östliche Bahnhofstraße) bzw. 6.650 Kfz/24 h (Hauptstraße) erwartet.

Mit dieser Zunahme der Verkehrsbelastung sind nur geringe Schallzunahmen für die angrenzenden, allerdings schon erheblich vorbelasteten Nutzungen zu erwarten (Zunahme um knapp 1 dB[A] bei einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte bereits im Analysefall 2004 um über 10 dB[A]). Es ergibt sich jedoch eine spürbare Erhöhung der Trennwirkung, die in der Bahnhofstraße dazu führt, dass sie bei einer Verkehrsbelastung von 9.300 Kfz/24 h nur noch an lichtsignal-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar ist. In der Hauptstraße sind bei einer prognostizierten Verkehrsstärke von 6.650 Kfz/24 h zwar weiterhin - wie heute (Analysefall 2004) - Fußgängerüberwege zur gefahrlosen Überschreitung erforderlich, eine Zunahme um 1.500 Kfz/24 h stellt in diesem in seinen Funktionsbezügen ohnehin schon gestörten Marktbereich eine weitere Beeinträchtigung der Funktionsverflechtungen dar.

In dem aufgrund der Verkehrssituation auch derzeit (Analysefall 2004) für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer schwierigen Situation am „Hauptplatz“, wo die Mühlenstraße und die Braunschweiger Straße mit der B 248 verknüpft werden, wird zusätzlich zur Verkehrszunahme im Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße auch eine Verkehrszunahme in diesen anschließenden Straßenabschnitten um 19 % (Mühlenstraße, entsprechend +600 Kfz/24 h) bzw. 9 % (Braunschweiger Straße, entsprechend +300 Kfz/24 h) erwartet. Dadurch ändert sich zwar hinsichtlich Schalleinwirkungen und Trennwirkung innerhalb dieser Straßenzüge wenig, die für die Überquerung dieses „Hauptplatzes“ feststellbaren Probleme verschärfen sich jedoch weiter.

Die südliche anschließenden Straßenabschnitte (Braunschweiger Straße und Steimker Straße) sind ebenfalls noch von einer Verkehrszunahme von 11 bis 12 % betroffen - allerdings ohne relevante städtebauliche Auswirkungen⁴.

Es ist unklar, ob und inwieweit die im Planungsnullfall ohne A 39 für den Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße prognostizierte Verkehrszunahme um weitere 1.500 bis 1.750 Kfz/24 h ohne Veränderungen im derzeit vorhandenen Straßenraum abgewickelt werden können. Aufgrund der in der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“ getroffenen Annahmen, ist jedoch zumindest von einer Wegnahme der Parkplätze auf der Südseite auszugehen⁵. Eine Beschränkung auf eine solche rein organisatorische Maßnahme im Straßenraum würde sich zwar nicht unmittelbar negativ auf die hier untersuchten Aspekte auswirken⁶, soweit die heute dort vorhandenen Parkplätze aber für die dort vorhandenen Nutzungen **bindend** erforderlich sind, müssten diese in räumlicher Nähe neu angelegt werden (oder ein Ersatzstandort in größerer Entfernung gesucht werden).⁷

Planungsnullfall mit A 39:

Der Planungsnullfall mit A 39 weist in der Ortsdurchfahrt der B 248 (Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße) mit einer um nur etwa 200 Kfz/24 h geringeren Verkehrsbelastung keine wesentlich anderen Prognosedaten als der Planungsnullfall ohne A 39 auf und ist daher in seinen Wirkungen dem Planungsnullfall ohne A 39 gleichzusetzen.

Im übrigen Straßennetz dieses Siedlungsbereiches sind die prognostizierten Verkehrsstärken ebenfalls gleich denen des Planungsnullfalles ohne A 39 (mit Abweichungen von max. 50 bis 100 Kfz/24 h).

⁴ Aufgrund der geringen Ausgangsbelastung der Straßen im Analysefall 2004 (1.700 Kfz/24 h in der Steimker Straße bzw. 1.900 Kfz/24 h in der Braunschweiger Straße) kann unter Berücksichtigung der Rechenungenauigkeiten des Umlegungsmodells kann eine solche Verkehrszunahme noch nicht als städtebaulich relevant eingestuft werden. Bei Straßen unter 3.000 Kfz/24 h Ausgangsbelastung im Analysefall 2004 wird im Rahmen dieser Untersuchung daher eine Erheblichkeitsschwelle erst ab mindestens 20 % Verkehrsveränderung angenommen.

⁵ Für den Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ wird bei einer Zunahme der Verkehrsstärke im Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße, die nur um 400 bis 450 Kfz/24 h höher liegt als im Planungsnullfall ohne A 39 und um 550 bis 600 Kfz/24 h höher liegt als im Planungsnullfall mit A 39, eine Neuorganisation des Straßenraumes auch **außerhalb** der kritischen Kurvenbereiche, die heute durch das Durchfahrtsverbot für LKW mit mehr als 10 m Länge „entschärft“ sind, für erforderlich gehalten, um den Begegnungsfall LKW/LKW zu gewährleisten. Als unabdingbare Voraussetzung wird hierfür die Verbreiterung der Fahrstreifen zulasten der parkenden Kfz am Fahrbahnrand angesehen.

⁶ Ortsbildrelevante Wirkungen sind durch die Umorganisation des Straßenraumes zugunsten des fließenden und zulasten des ruhenden Verkehrs nicht zu erwarten. Soweit im Rahmen dieser Neuorganisation eine Gehwegverbreiterung möglich wäre, könnte sich sogar die Qualität der straßenbegleitenden Wegeverbindungen verbessern.

⁷ Im Falle einer Neuanlage in räumlicher Nähe müssten Zufahrten in den „rückwärtigen“ Bereich der Straßenrandbebauung neu angelegt werden (mit möglichen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Ortskernes), im Falle eines Verzicht auf die Parkplätze oder deren Ersatz in größerer Entfernung könnte möglicherweise die wirtschaftliche Grundlage der dortigen Geschäfte beeinträchtigt werden.

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“:

In diesem Planfall liegt die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt nochmals um 600 bis 700 Kfz/24 h höher als in den beiden Planungsnullfällen (max. 9.750 Kfz/24 h). Daraus alleine ergäben sich noch keine wesentlichen städtebaulichen Unterschiede zu den beiden Planungsnullfällen, weil die Schallbelastung gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) zwar um 1 bis 1,5 dB(A) zunimmt, gegenüber den beiden Planungsnullfällen jedoch nur um etwa 0,5 dB(A) höher liegt. Auch die Trennwirkung erhöht sich gegenüber den Planungsnullfällen nur graduell - mit den gleichen städtebaulichen Wirkungen wie dort.

Der wesentliche Unterschied zur Wirkung der beiden Planungsnullfälle ergibt sich durch den mehr oder weniger verkehrsgerechten Ausbau der Ortsdurchfahrt, der in diesem Abschnitt der B 248 auch Eingriffe in den Straßenraum und in die angrenzende Bebauung erfordert, um die B 248 in der Ortsdurchfahrt für LKW mit einer Länge von 10 m und mehr, für die die Ortsdurchfahrt bislang (und auch in den Planungsnullfällen) gesperrt ist, freigeben zu können.

In der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“ wird zum derzeitigen Zustand festgestellt, dass im Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße wegen der – legal – am südlichen Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge Begegnungsverkehr mit LKW nicht und mit PKW nur bei stark verminderter Geschwindigkeit möglich sei.⁸ Deshalb muss dieses Parken grundsätzlich aufgehoben werden. Da dies alleine in den Kurvenbereichen zwischen Bahnhofstraße und Hauptstraße sowie zwischen Hauptstraße und Salzwedeler Straße nicht ausreicht, um den Begegnungsfall LKW/LKW zu gewährleisten (zumindest nicht bei LKW über 10 m Länge), muss in diesen Bereichen die Fahrbahn begradigt bzw. in größeren Radien als bisher geführt werden.⁹ Dies hat zur Folge, dass im Bereich des „Hauptplatzes“ wahlweise auf der Süd- oder der Nordseite ein Gebäude der Fahrbahnbegradigung weichen muss (entweder Haus Bahnhofstr. 1 auf der Süd- oder Haus Bahnhofstr. 4 auf der Nordseite) und für die Radiusaufweitung im Bereich Hauptstraße/Salzwedeler Straße zwei Gebäude abgebrochen werden müssen (Häuser Hauptstr. 31 und 33).

Dies hat am „Hauptplatz“ eine gravierende Veränderung der Raumstruktur zur Folge, da die eventuellen Neubauten zurückgesetzt errichtet werden müssen und die ohnehin schon gestörte Platzsituation durch das dann noch dominantere Verkehrsbauwerk völlig überformt wird.

Ähnliche Veränderungen im Ortsbild dürfte der Abbruch und zurückgesetzte Neubau der Gebäude Hauptstr. 31 und 33 bewirken, da diese beiden Gebäude durch ihr leichtes „Vorspringen“ aus der Gebäudeflucht die prägende Raumfolge in die Straße Junkerende und weiter zum Bromer Schloss leiten.

Auch im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ ergeben sich in den anschließenden Straßenabschnitte der Mühlenstraße im Norden und der Braunschweiger Straße im Sü-

⁸ „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover, Mai 2005, S. 4

⁹ ebd. S. 5 f.

den mit Verkehrsveränderungen zwischen -5 % (Mühlenstraße) +5 % (Braunschweiger Straße) keine städtebaulich relevanten Veränderungen. Die südliche anschließenden Straßenabschnitte (Braunschweiger Straße, Steimker Straße) sind noch von einer Verkehrszunahme von 3 bis 15 % betroffen - allerdings ebenfalls ohne relevante städtebauliche Auswirkungen.

Planfall „Ortsumgehung“:

Erkennbare Verkehrsabnahmen gegenüber dem heutigen Zustand (Analysefall 2004) werden dagegen im Planfall „Ortsumgehung“ erwartet: Die Verkehrsbelastung sinkt in der östlichen Bahnhofstraße um 15 % auf 6.450 Kfz/24 h und in der Hauptstraße um 26 % auf 3.800 Kfz/24 h.

Die Entlastungen der angrenzenden Nutzungen aufgrund der Verminderung der Verkehrsstärke wäre mit 0,5 bis 1 dB(A) zwar geringfügig, durch die gegenüber dem Analysefall 2004 prognostizierte Verringerung des LKW-Anteils auf 2,5 bis 3 % ergeben sich insgesamt Schallverminderungen um 2,5 bis 3 dB(A). Die Verminderung der Trennwirkung ist jedoch beachtlich: Zwar bleibt die östliche Bahnhofstraße weiterhin nur an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar, die Hauptstraße wird jedoch frei überschreitbar. Etwas geschmälert wird die Verbesserungswirkung am „Hauptplatz“ im Kreuzungsbereich mit der Braunschweiger Straße und der Mühlenstraße, da für diese beiden Straßen eine leichte Verkehrszunahme um 5 bis 10 % prognostiziert wird. Allerdings bleiben beide Straßen frei überschreitbar, mit 3.350 bzw. 3.450 Kfz/24 h nähert sich ihre Belastung an die der Hauptstraße an.

Im weiteren Verlauf ergibt sich im südlichen angrenzenden Straßennetz nur in der Steimker Straße eine Verkehrszunahme um 18 % prognostiziert - so dass sie den Hauptanteil des in diesem Planfall von Süden zusätzlich auf die B 248 zu- und abfließenden Verkehrs trägt (allerdings ohne relevante städtebauliche Auswirkungen¹⁰).

¹⁰ Zur städtebaulichen Relevanz solcher geringen Ausgangsbelastung der Straßen im Analysefall 2004 gering belasteter Straßen vgl. Fußnote 4 in diesem Kapitel.

Zusammenfassende Bewertung der städtebaulichen Wirkungen der Planfälle im Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“

(rechte Spalte = kriterienspezifische Beurteilung der Wirkung, darin: herausragende Verbesserung [•••], erhebliche Verbesserung [••], feststellbare Verbesserung [•], wirkungsneutral [o], feststellbare Beeinträchtigung [x], erhebliche Beeinträchtigung [xx], schwerwiegende Beeinträchtigung [xxx] - Werte in Klammern weisen daraufhin, dass eine Bewertung nur hilfsweise oder unter Vorbehalt vorgenommen wurde)

Nutzungen:

Inanspruchnahme von drei Hauptgebäuden und zwei Nebengebäuden teilweise deren Grundstücksflächen im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Voraussichtlich keine derartige Inanspruchnahme von Nutzungen in den Planungsnullfällen, aber wahrscheinlich Beeinträchtigung der Nutzungen durch Wegnahme zugehöriger Stellplätze im Straßenraum.

P ₀ ohne A 39	o/(X)
P ₀ mit A 39	o/(X)
P _{Ausbau OD}	XXX
P _{Ortsumgehung}	o

Schallzunahme in der Ortsdurchfahrt der B 248 (Straßenzug Bahnhofstraße/Hauptstraße) um 1 dB(A) in den Planungsnullfällen und um bis zu 1,5 dB(A) im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“, Schallabnahme um bis zu 3,5 dB(A) durch Verkehrsverringering und Verringerung des LKW-Anteils im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	••

Planungen und Zielvorstellungen:

Aufgrund der Verringerung der Verkehrsbelastung im Planfall „Ortsdurchfahrt“ eröffnen sich eventuell neue Optionen für die bereits als Sanierungsziel formulierte Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum des Ortskernes.

P ₀ ohne A 39	o
P ₀ mit A 39	o
P _{Ausbau OD}	o
P _{Ortsumgehung}	(•)

Funktionsverflechtungen:

Zunahme der Trennwirkung in der Bahnhofstraße durch Zunahme der Verkehrsstärke um 23 % und 21 % (auf 9.300 bzw. 9.100 Kfz/24 h) und in der Hauptstraße um 29 % und 25 % (auf 6.650 bzw. 6.450 Kfz/24 h) in den Planungsnullfällen, wodurch die Bahnhofstraße nur an lichtsignal-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überquert werden kann. Zunahme der Trennwirkung in der Bahnhofstraße durch Zunahme der Verkehrsstärke um 29 % (auf 9.750 Kfz/24 h) und in der Hauptstraße um 37 % (auf 7.050 Kfz/24 h) im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“, wodurch die Bahnhofstraße ebenfalls nur noch an lichtsignal-gesicherten Fußgängerüberwegen gefahrlos überquert werden kann. Verminderung der Trennwirkung in der Bahnhofstraße durch Abnahme der Verkehrsbelastung um 15 % (auf 6.450 Kfz/24 h) und in der Hauptstraße um 26 % (auf 3.800 Kfz/24 h), wodurch die Hauptstraße nunmehr frei überschreitbar ist.

P₀ ohne A 39
P₀ mit A 39
P_{Ausbau OD}
P_{Ortsumgebung}

X
X
X/XX
•

Ortsbild und Raumstruktur:

Schwerwiegende Eingriffe in das Ortsbild und die Raumstruktur durch Gebäudeabbrüche im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“, aufgrund der Verkehrabnahme eventuell ortsbildwirksamer Umbau von Abschnitten des Straßenraumes möglich im Planfall „Ortsumgebung“. Wirkungsneutral in den Planungsnullfällen.

P₀ ohne A 39
P₀ mit A 39
P_{Ausbau OD}
P_{Ortsumgebung}

O
O
XXX
(•)

4.2.4 Wirkungen im Siedlungsbereich „Brome-Nord“

Die Wirkungen der beiden Planungsnullfälle und des Planfalles „Ortsumgehung“ ergeben sich im Siedlungsbereich „Brome-Nord“ ausschließlich durch die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 248 (Salzwedeler Straße) und dem westlich angrenzenden Straßennetz. Im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ sind zusätzlich noch punktuelle Straßenumbaumaßnahmen zu berücksichtigen.

Planungsnullfall ohne A 39:

In der Salzwedeler Straße (B 248) wird eine – sich nach Osten verringernde - Verkehrszunahme um ein Drittel bzw. ein Viertel erwartet (das entspricht einer Verkehrsbelastung zwischen 4.800 und 4.200 Kfz/24 h).

Mit dieser Verkehrszunahme ist eine geringe Zunahme der Schallbelastung an den angrenzenden Nutzungen um etwa 1 dB(A) verbunden. Stärker beeinträchtigend wirkt sich jedoch die Zunahme der Trennwirkung in diesen im heutigen Zustand (Analysefall 2004) noch frei überschreitbaren Straßenabschnitten aus, da die Salzwedeler Straße nunmehr in ihrem gesamten Verlauf nur noch an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar ist.

Straßenumbaumaßnahmen zur Aufnahme des zunehmenden Verkehrs können ausgeschlossen werden.¹¹

Auch in der Mühlenstraße und in der Nordstraße sind Verkehrszunahmen um 13 bzw. 22 % zu erwarten. Aufgrund der geringen Ausgangsbelastung der Straße im Analysefall (1.550 bzw. 1.150 Kfz/24 h) kann unter Berücksichtigung der Rechenungenauigkeiten des Umlegungsmodells eine solche Verkehrszunahme nur als städtebaulich begrenzt relevant eingestuft werden.¹²

Auch wenn eine Zunahme der Verkehrsstärke um mehr als 20 % auch in solchen schwach belasteten Straßen nicht unbeachtlich ist, ergeben sich hier keine städtebaulich relevanten Veränderungen - weder hinsichtlich der Schallbelastung angrenzender Nutzungen (unter 1 dB[A]), noch hinsichtlich der Trennwirkung (freie Überschreitbarkeit bleibt gegeben) oder des Ortsbildes (kein Straßenumbau erforderlich).

¹¹ Nach der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“ sind die Fahrbahnbreiten grundsätzlich für Begegnungen LKW/LKW ausreichend. Die im Kurvenbereich der Salzwedeler Straße an der Einmündung der Nordstraße eingeschränkte Begegnungsmöglichkeit bei reduzierter Fahrweise wirkt sich nur aus, wenn LKW mit einer Länge von mehr als 10 m zugelassen werden, was jedoch in den Planungsnullfällen weiterhin nicht der Fall ist.

¹² Bei Straßen unter 3.000 Kfz/24 h Ausgangsbelastung im Analysefall 2004 wird im Rahmen dieser Untersuchung eine Erheblichkeitsschwelle erst ab mindestens 20 % Verkehrsveränderung angenommen.

Planungsnullfall mit A 39:

Der Planungsnullfall mit A 39 unterscheidet sich im Siedlungsbereich „Brome-Nord“ vom Planungsnullfall ohne A 39 nur in einer etwas geringeren Zunahme der Verkehrsbelastung im Zuge der Salzwedeler Straße, wobei der Ostabschnitt der Salzwedeler Straße bei einer Verkehrszunahme von nur 15 % frei überschreitbar bleibt.

Auch die erwartete Verkehrszunahme in der Mühlenstraße und in der Nordstraße ist mit +6 % bzw. + 13 % geringer als im Planungsnullfall ohne A 39.¹³

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“

Eine erkennbar höhere Verkehrsbelastung als in den beiden Planungsnullfällen wird in der Salzwedeler Straße im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ erwartet: Die Verkehrsstärke steigt - nach Osten abnehmend - in den verschiedenen Abschnitten um 44, 38 und 28 % auf maximal 5.200 Kfz/24 h.

Das bedeutet eine etwas erhöhte Schallzunahme an den angrenzenden Nutzungen um etwa 1,5 dB(A). Die gegenüber den Planungsnullfällen stärkere Zunahme der Trennwirkung wirkt sich nur graduell aus, da die Salzwedeler Straße – wie im Planungsnullfall ohne A 39 - im gesamten Verlauf nur noch an Fußgängerüberwegen gefahrlos überschreitbar ist.

Im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ ist im Bereich der Kurve der Salzwedeler Straße an der Einmündung der Nordstraße eine Kurvenverbreiterung an deren Innenseite zu berücksichtigen, um den Begegnungsfall LKW/LKW bei Fahrzeugen über 10 m Länge zu verbessern. Hierdurch ergibt sich entweder eine „Verschmalung“ des Gehweges oder eine Inanspruchnahme angrenzender Grundstücke.¹⁴

Für das übrige Straßennetz in diesem Siedlungsbereich ergeben sich im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ keine städtebaulich relevanten Veränderungen.¹⁵

¹³ Der Ostabschnitt der Nordstraße und die Wendischbromer Straße, die ebenfalls in diesem Siedlungsbereich liegen, werden zwar auch von der prognostizierten Verkehrsentwicklung in den Planungsnullfällen berührt (+150 Kfz/24 h in der Mühlenstraße, ± 0 bzw. -50 Kfz/24 h in der Wendischbromer Straße), Veränderungen dieser Größe können aber wegen der sehr geringen Ausgangsbelastung dieser Straßen im Analysefall (350 bzw. 450 Kfz/24 h), die im Grenzbereich des Umlegungsmodells liegen, nicht berücksichtigt werden.

¹⁴ Da nach der „Entwurfstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 248 in der OD Brome“ diese Kurvenverbreiterung nur optional vorgesehen ist und demzufolge auch keine Konkretisierung vorliegt, kann der Umfang einer eventuell erforderlichen Flächeninanspruchnahme nicht abgeschätzt werden.

¹⁵ Die Mühlenstraße und die Nordstraße weisen ebenso wie die Wnedischbromer Straße die gleiche Verkehrsstärke auf wie im Analysefall 2004. Lediglich der Ostabschnitt der Nordstraße ist in diesem Planfall zwar von einer Verkehrszunahme um +150 Kfz/24 h betroffen, Veränderungen dieser Größe können aber wegen der sehr geringen Ausgangsbelastung dieser Straße im Analysefall 2004 (450 Kfz/24 h), die im Grenzbereich des Umlegungsmodells liegen, nicht berücksichtigt werden.

Planfall „Ortsumgehung“

Deutliche Verkehrsabnahmen in der Salzwedeler Straße gegenüber dem heutigen Zustand (Analysefall 2004) werden dagegen im Planfall „Ortsumgehung“ erwartet: Die Verkehrsbelastung wird mehr als halbiert, wodurch sich alleine schon Entlastungen der angrenzenden Nutzungen um 3,5 bis 4 dB(A) ergeben würden, zusammen mit der prognostizierten Verringerung des LKW-Anteils auf 4 % ergeben sich Entlastungen um 5,5 bis 6 dB(A)!

Dies wirkt sich nicht nur für die vorhandenen Nutzungen aus, sondern auch auf die auf der Nordseite der Salzwedeler Straße optional in Erwägung gezogene Siedlungserweiterung, da dann kaum noch Abstandsflächen oder sonstige Vorkehrungen gegen Schalleinwirkungen der Straße zu berücksichtigen sind.

Die Salzwedeler Straße ist zwar bereits im heutigen Zustand frei überschreitbar, durch die starke Verkehrsverminderung ergibt sich jedoch nochmals eine erkennbare Reduzierung der Trennwirkung.

Diese geringe Verkehrsbelastung erlaubt ggf. einen ortbildverbessernde Neu- oder Umgestaltung der Salzwedeler Straße (z. B. durch Einbringung von Raumelementen in den langen, ungegliederten Ostabschnitt der Straße oder zur Überführung der Wanderwegeverbindung etc.).

Die heutige Verkehrsbelastung in der Mühlenstraße und der Nordstraße wird im Planfall „Ortsumgehung“ nicht verändert.¹⁶

¹⁶ Im nachgeordneten Netz ist in diesem Planfall zwischen dem Ostabschnitt der Nordstraße und der Wendischbromer Straße zwar eine Verkehrsverlagerung prognostiziert (-150 Kfz/24 h in der Wendischbromer Straße, von +300 Kfz/24 h b im Ostabschnitt der Nordstraße), Veränderungen in dieser Größe können aber wegen der sehr geringen Ausgangsbelastung dieser Straßen im Analysefall 2004 (350 bzw. 450 Kfz/24 h), die im Grenzbereich des Umlegungsmodells liegen, nicht berücksichtigt werden.

Zusammenfassende Bewertung der städtebaulichen Wirkungen der Planfälle im Siedlungsbereich „Brome-Nord“

(rechte Spalte = kriterienspezifische Beurteilung der Wirkung, darin: herausragende Verbesserung [•••], erhebliche Verbesserung [••], feststellbare Verbesserung [•], wirkungsneutral [o], feststellbare Beeinträchtigung [x], erhebliche Beeinträchtigung [xx], schwerwiegende Beeinträchtigung [xxx] - Werte in Klammern weisen daraufhin, dass eine Bewertung nur hilfsweise oder unter Vorbehalt vorgenommen wurde)

Nutzungen:

Eventuell Flächeninanspruchnahme angrenzender Nutzungen beim Ausbau des Kurvenbereiches der Salzwedeler Straße (B 248) im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Keine Inanspruchnahme angrenzender Nutzungen in den Planungsnullfällen und im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	o
P ₀ mit A 39	o
P _{Ausbau OD}	(X)
P _{Ortsumgehung}	o

Schallzunahme in der Salzwedeler Straße (B 248) um 1 dB(A) in den Planungsnullfällen und um 1,5 dB(A) im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Erhebliche Schallabnahme durch Verkehrsverringerung und Verringerung des LKW-Anteils um bis zu 6 dB(A) im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	••

Geringfügige Zunahme der Verkehrsbelastung in der Mühlenstraße und der Nordstraße (um 20 %) in den Planungsnullfällen, wirkungsneutral in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	o
P _{Ortsumgehung}	o

Plannutzungen:

Zusätzliche Schallbelastung der erwogenen Entwicklungsflächen für die weitere Wohnbauentwicklung im Nahbereich der B 248 um 1 dB(A) in den Planungsnullfällen und um 1,5 dB(A) im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Erhebliche Schallabnahme um bis zu 6 dB(A) im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	(X)
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	(X)
P _{Ortsumgehung}	•

Funktionsverflechtungen:

Zunahme der Trennwirkung in der Salzwedeler Straße durch Zunahme der Verkehrsbelastung um ein Drittel bis ein Viertel in den Planungsnullfällen mit Erfordernis LS-gesicherter Fußgängerüberwege im gesamten Streckenverlauf im Planungsnullfall ohne A 39 und abschnittsweise im Planungsnullfall mit A 39. Zunahme der Trennwirkung durch Zunahme der Verkehrsbelastung um max. 44 % mit Erfordernis LS-gesicherter Fußgängerüberwege im gesamten Streckenverlauf im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Verminderung der Trennwirkung durch Halbierung der Verkehrsbelastung im Planfall „Ortsumgehung“.

P ₀ ohne A 39	X
P ₀ mit A 39	(X)
P _{Ausbau OD}	X
P _{Ortsumgehung}	•

Ortsbild und Raumstruktur:

Mögliche Beeinträchtigung der Raumstruktur bei Verbreiterung der Kurve im Zuge der Salzwedeler Straße im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“. Abschnittsweise Umgestaltung der Salzwedeler Straße mit verbessernder Wirkung auf das Ortsbild im Planfall „Ortsumgehung“ möglich, Wirkungsneutral in den Planungsnullfällen.

P ₀ ohne A 39	o
P ₀ mit A 39	o
P _{Ausbau OD}	(X)
P _{Ortsumgehung}	•

Zusammenfassende Bewertung der Wirkungen der Planfälle in den Siedlungsbereichen

Planfälle:	Planungsnullfall ohne A 39				Planungsnullfall mit A 39				Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“				Planfall „Ortsumgehung“			
	Nutzungen	Planungen	Funktionsverflechtungen	Ortsbild	Nutzungen	Planungen	Funktionsverflechtungen	Ortsbild	Nutzungen	Planungen	Funktionsverflechtungen	Ortsbild	Nutzungen	Planungen	Funktionsverflechtungen	Ortsbild
Siedlungsbereich „Brome-West/Alten-dorf“	(X) X	(X)	(X) (X) X		X X	(X)	(X) X		X X	(X)	X X		• X	(X)	(•) X	
Siedlungsbereich „Brome-Mitte“	(X)		X (X)		(X)		X (X)		(X)		X		•		(•)	
Siedlungsbereich „Brome-Ortskern“	o/(X) (X)		X		o/(X) (X)		X		XXX X X		X/XX X	XXX	• •	(•)	•	(•)
Siedlungsbereich „Brome-Nord“	(X) (X)	(X)	X		(X) (X)	(X)	(X)		(X) X	(X)	X	(X)	• •	• •	•	•

Bewertung:
 ••• = herausragende Verbesserung, •• = erhebliche Verbesserung, • = feststellbare Verbesserung, x = feststellbare Beeinträchtigung, xx = erhebliche Beeinträchtigung, xxx = schwerwiegende Beeinträchtigung
 (Werte in Klammern weisen darauf hin, dass eine Bewertung nur hilfsweise oder unter Vorbehalt vorgenommen wurde)

5. Städtebauliche Kommentierung der Wirkungen im Zuge der „LKW-Umleitungsstrecke“

Da die Ortsdurchfahrt von Brome derzeit (Analysefall 2004) für LKW über 10 m Länge gesperrt ist und der betroffene LKW-Verkehr zwischen den westlichen Siedlungsbereichen von **Brome** und **Rohrberg** weiträumig umgeleitet wird, sind von einer Aufhebung dieser „LKW-Umleitungsstrecke“ in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“ Auswirkungen auf die prognostizierte Verkehrsverteilung gegenüber den Planungsnullfällen zu erwarten, bei denen diese „LKW-Umleitungsstrecke“ beibehalten wird.

Die „LKW-Umleitungsstrecke“ verläuft zwischen Brome und Rohrberg in Niedersachsen über die B 244 und die K 27 (bis Zicherie) und anschließend in Sachsen-Anhalt über die L 23 (bis Kusey), die L 22 (bis Klötze), die L 19 (bis Beetzendorf) und die L 11 (bis Rohrberg) (siehe hierzu auch die Tabelle am Ende dieses Abschnittes). Es sind davon betroffen die Ortsdurchfahrten von Zicherie, Böckwitz, Jahrstedt, Kunrau, Neuferschau, Kusey, Klötze, Bahndau, Jeeben und Rohrberg; die Ortslage Beetzendorf wird in Randlage berührt.

Anhand der Verkehrsprognosen wird die „LKW-Umleitungsstrecke“ im Rahmen dieser Untersuchung daraufhin überprüft, welche **Verkehrsveränderungen** sich in den beiden Planungsnullfällen und den beiden Planfällen ergeben werden. Gegenstand dieser Überprüfung ist also nur die planfallbedingte Veränderung der Verkehrsstärke und die daraus abgeleitete Aussage, ob städtebaulich beachtliche Wirkungen durch diese Verkehrsveränderungen auszuschließen oder nicht auszuschließen sind („städtebauliche Kommentierung“).

Da städtebauliche Wirkungen von Verkehrsveränderungen im Netz sich nicht nur durch die veränderte Verkehrsbelastung ergeben, sondern auch von der davon betroffenen städtebaulichen Struktur abhängig sind, können in dieser **städtebaulichen Kommentierung** nicht zu erwartende, sondern ausdrücklich nur nicht auszuschließende Wirkungen angesprochen werden. D. h. diese „Kommentierung“ bezieht sich ausschließlich auf die prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung in den einzelnen Planungsnullfällen und Planfällen ohne differenzierte Betrachtung betroffener Nutzungen u. dgl. Es wird lediglich danach unterschieden, ob eine Veränderung der Verkehrsbelastung überhaupt prognostiziert wird, ob diese sich auf einen Umfang beschränkt, bei dem städtebauliche Wirkungen auszuschließen sind und inwieweit sich die unterschiedlichen Planfälle unter diesen Aspekten ggf. unterscheiden.

Im **Planungsnullfall ohne A 39** ergeben sich nur im Streckenabschnitt auf niedersächsischem Gebiet Verkehrszunahmen um über 20 % (+ 1.300 Kfz/24 h entsprechend 28 % auf der B 248 und + 700 Kfz/24 h entsprechend 21 % auf der K 27). Im Verlauf der auf sächsisch-anhaltinischen Gebiet anschließenden L 23 verringert sich die Verkehrszunahme gleichmäßig auf + 500 bis + 550 Kfz/24 h, wobei der im Analysefall 2004 geringer belastete Abschnitt westlich von Kunrau (rund 3.100 Kfz/24 h) durch dieser Verkehrszunahme **prozentual** deutlich höher belastet wird (+ 16 bis 18 %), als die stärker belastete Abschnitt östlich von Kunrau (rund 5.000 Kfz/24 h) (nur + 10 %).

Im weiteren Verlauf bis Rohrberg steigt die Verkehrszunahme wieder kontinuierlich um + 550 Kfz/24 h bis + 850 Kfz/24 h (entsprechend 14 bis 19 %).

Die Prognosebelastung im **Planungsnullfall mit A 39** fällt auf niedersächsischem Gebiet und auf sächsisch-anhaltinischen Gebiet bis Jahrstedt gleich wie im Planungsnullfall ohne A 39 aus. In diesem Bereich sind durch die A 39 demnach **keine** Verkehrsverlagerungen zu erwarten. Im weiteren Verlauf bis Rohrberg steigt die Verkehrszunahme auch in Planungsnullfall mit A 39 wieder kontinuierlich an, allerdings um durchschnittlich 150 bis 200 Kfz/24 h geringer als im Planungsnullfall ohne A 39. D. h. es kann in diesem Abschnitt der „LKW-Umleitungsstrecke“ eine Entlastung durch die A 39 in diesem Umfang angenommen werden.

Nach den prognostizierten Verkehrszunahmen gegenüber dem Analysefall 2004 können negative städtebauliche Wirkungen (geringe Erhöhung der Schalleinwirkungen, ggf. spürbare Erhöhung der Trennwirkung) nicht ausgeschlossen werden, wenn empfindliche Nutzungen oder innerhalb der Siedlungsbereiche entsprechende Funktionsverflechtungen betroffen sind.

Allerdings ist der Unterschied der prognostizierten Verkehrsbelastung so gering, das **unterschiedliche** städtebauliche Wirkungen in den beiden Planungsnullfällen ausgeschlossen werden können.

Ähnliches gilt auch für die **Planfälle „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgebung“**: Auch hier ist die prognostizierte Verkehrszunahme am stärksten auf niedersächsischem Gebiet, nimmt dann auf sächsisch-anhaltinischem Gebiet bis Kusey ab und anschließend bis Rohrberg wieder kontinuierlich zu.

Dabei entspricht die Belastung auf der B 244 bis Zicherie weitgehend der der Planungsnullfälle. Im weiteren Verlauf der „LKW-Umleitungsstrecke“ zeigt sich ebenfalls – wie in den Planungsnullfällen – eine kontinuierliche Verkehrszunahme bis Rohrberg, allerdings fällt die prognostizierte Verkehrszunahme mit durchschnittlich nur 6 % gegenüber den beiden Planungsnullfällen etwas geringer aus (entsprechend etwa 200 bis 250 Kfz/24 h weniger als im Planungsnullfall mit A 39 und um 350 bis 400 Kfz/24 h weniger als im Planungsnullfall ohne A 39). Lediglich in der Ortsdurchfahrt der L 11 in Rohrberg wird mit einer Zunahme um 600 Kfz/24 h (entsprechend 13 %) eine stärkere Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet.

Die beiden Planfälle „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“ weisen untereinander praktisch keine Unterschiede in den einzelnen Streckenabschnitten auf.

Die prognostizierte Verkehrszunahme gegenüber dem Analysefall 2004 ist in beiden Planfällen so gering, dass städtebauliche Negativwirkungen weitgehend ausgeschlossen werden können.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung auf niedersächsischen Gebiet (B 244 und K 27) weder in den beiden Planungsnullfällen noch in den beiden Planfälle merklich voneinander unterscheidet. Auf sächsisch-anhaltinischem Gebiet ist eine Verkehrszunahme auf der „LKW-Umgehungsstrecke“ im Planungsnullfall ohne A 39 um durchschnittlich etwa 15 % und im Planungsnullfall mit A 39 und um durchschnittlich etwa 11 % zu erwarten.

Durch diese Verkehrszunahme können sich zwar – in geringem Umfang – städtebauliche Negativwirkungen ergeben (insbesondere, wenn empfindliche Nutzungen oder Funktionsverflechtungen betroffen sind). **unterschiedliche** städtebauliche Wirkungen in den beiden Planungsnullfällen sind aufgrund der geringen Differenzen der prognostizierten Verkehrszunahmen jedoch auszuschließen.

Aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrszunahmen lassen sich für die beiden Planfälle „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“ städtebauliche Negativwirkungen im Verlauf der „LKW-Umleitungsstrecke“ weitgehend ausschließen.

Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der „LKW-Umleitungsstrecke“ (Analysefall 2004, Planungsnullfälle und Planfälle 2020)

Straßenabschnitt		Analysefall 2004 (Netzfall 0)	Planungsnullfall ohne A 39 (Netzfall 1)	Veränderung AF/ P0 ohne A 39		Planungsnullfall mit A 39 (Netzfall 2)	Veränderung AF/ P0 mit A 39		Planfall Ausbau OD (Netzfall 4)	Veränderung AF/ PF Ausbau OD		Planfall Ortsumgehung (Netzfall 3)	Veränderung AF/ PF OU	
				absolut	in %		absolut	in %		absolut	in %		absolut	in %
B 244	Zicherie-West/ Brome	4.650	5.950	1.300	28%	5.950	1.300	28%	5.850	1.200	26%	5.850	1.200	26%
K 27	Zicherie-Ost/ Böckwitz-West	3.400	4.100	700	21%	4.150	750	22%	3.950	550	16%	3.900	500	15%
L 23	Böckwitz-Ost/ Jahrstedt-West	3.050	3.600	550	18%	3.600	550	18%	3.400	350	11%	3.350	300	10%
	Jahrstedt-Ost/ Kunrau-West	3.150	3.650	500	16%	3.500	350	11%	3.350	200	6%	3.250	100	3%
	Kunrau-Ost	4.950	5.450	500	10%	5.400	450	9%	5.150	200	4%	5.150	200	4%
	Neuferchau/ Kusey- West	5.000	5.500	500	10%	5.400	400	8%	5.200	200	4%	5.200	200	4%
L 22	Kusey-Ost	4.000	4.550	550	14%	4.450	450	11%	4.200	200	5%	4.250	250	6%
	Klötze-Süd	5.300	6.050	750	14%	5.900	600	11%	5.700	400	8%	5.700	400	8%
L 19	Klötze-Nord	4.350	5.050	700	16%	4.850	500	11%	4.600	250	6%	4.650	300	7%
	Bandau/Jeeben-Süd	4.050	4.700	650	16%	4.500	450	11%	4.250	200	5%	4.300	250	6%
	Jeben-Nord	4.750	5.550	800	17%	5.350	600	13%	5.100	350	7%	5.150	400	8%
L 11	Beetendorf	4.750	5.550	800	17%	5.350	600	13%	5.100	350	7%	5.150	400	8%
	Rohrberg	4.450	5.300	850	19%	5.100	650	15%	5.050	600	13%	5.050	600	13%

Quelle: Verkehrsuntersuchung zur B 248 im Raum Brome - Ergänzung 2005, Ing. Gem. Dr. Schubert, Hannover Mai 2005

6. Gesamtbewertung der Planungsnullfälle und der Planfälle

Planungsnullfälle mit und ohne A 39

In der Ortsdurchfahrt der 248 nimmt in beiden Planungsnullfällen die Verkehrsbelastung bis zum Jahre 2020 erheblich zu: Es wird eine Verkehrszunahme um durchschnittlich 25 bis 30 % auf maximal 10.000 Kfz/24 h in den am stärksten belasteten Abschnitten erwartet. Die A 39 wirkt sich nur westlich der Kreuzung der B 248 mit der B 244 durch eine zusätzliche Verkehrszunahme um durchschnittlich 1.000 Kfz/24 h aus. Östlich dieser Kreuzung zeigen sich keine Unterschiede.

Durch die Verkehrszunahme werden die bereits zum gegenwärtigen Zustand (Analysefall 2004) abschnittsweise stark belasteten angrenzenden Nutzungen (Überschreitung der gebietsspezifischen schalltechnischen Orientierungswerte um mehr als 10 dB[A]) von weiteren Schallzunahmen um 1 bis 2 dB(A) betroffen.

Negativer als die Schallzunahme wirkt sich die durch die prognostizierte Verkehrszunahme bedingte Erhöhung der Trennwirkung aus, wodurch die Querung der Ortsdurchfahrt erschwert wird. Dies wirkt sich vor allem in der Ortsmitte aus, wo wesentliche Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Schulen, Rathaus) beiderseits der Straße ihren Standort haben, und insbesondere im historischen Ortskern, wo sich in dem zentralen örtlichen Marktgebiet die ohnehin schon beeinträchtigte Situation durch die Zunahme der Verkehrsbelastung weiter verschärft.

Größere Unterschiede als in der B 248 ergeben sich durch die A 39 in der heute teilweise noch frei überscheitbaren Ortsdurchfahrt der in Nord-Süd-Richtung den Siedlungsraum querenden B 244, wo die Ortsdurchfahrt Altendorf leicht entlastet wird (Verkehrsverminderung gegenüber dem Analysefall 2004 um 5 %) und der weitere Verlauf nördlich der Kreuzung mit der B 248 keinen Veränderungen unterliegt. Ohne A 39 wird dagegen eine Verkehrszunahme um knapp 20 % erwartet. Beide Entwicklungen haben jedoch keine weitergehenden städtebaulichen Auswirkungen.

Südlich der Kreuzung mit der B 248 wird dagegen eine durch die A 39 nicht mehr beeinflusste erhebliche Verkehrszunahme prognostiziert. Die Zunahme um abschnittsweise 30 bis 50 % bewirkt eine Erhöhung der Schallbelastung an den angrenzenden Nutzungen um 1 bis 2 dB(A) und eine Zunahme der Trennwirkung, die sich vor allem auf die Zugänglichkeit der an der Ostseite der B 244 gelegenen Märkte von den westlich gelegenen Neubaugebieten am Windmühlenfeld auswirkt.

Im nachgeordneten örtlichen Straßennetz ergeben sich keine wesentlichen städtebaulichen Wirkungen.

Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt der B 248 weist im Verlauf der B 244 keine städtebaulichen Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 auf und auch in der Ortsdurchfahrt der B 248 ergeben sich hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsentwicklung nur graduelle Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 (durchschnittlich rund 500 bis 600 Kfz/24 h zusätzlich).

Planfallspezifische negative städtebauliche Wirkungen ergeben sich vor allem durch den im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt erforderlichen Abbruch von Gebäuden im historischen Ortskern, wodurch nicht nur Nutzungen unmittelbar betroffen sind, sondern auch die noch weitgehend intakte Raumstruktur und das historische Ortsbild erheblich beeinträchtigt werden.

Planfall „Ortsumgehung“

Auch die „Ortsumgehung“ weist im Verlaufe der Ortsdurchfahrt der B 244 keine städtebaulichen Unterschiede zum Planungsnullfall mit A 39 auf. Allerdings ergeben sich in der Ortsdurchfahrt der B 248 abschnittsweise deutliche Entlastungen. Während diese Wirkungen im Westabschnitt der B 248 (westlich der Kreuzung mit der B 244) von den durch die A 39 bedingten Verkehrsverlagerungen überlagert werden und sich eine städtebaulich wirksame Entlastung gegenüber der heutigen Situation (Analysefall 2004) bei einer Verkehrsverminderung um etwa 5 bis 10 % hauptsächlich durch die in diesem Planfall wirksame Verminderung des LKW-Anteils auf unter 5 % mit einer Schallentlastung um 2 bis 2,5 dB(A) niederschlägt, ergeben sich östlich dieser Kreuzung erhebliche städtebaulich wirksame Verbesserungen:

Durch eine nach Osten bis auf fast 60 % verminderte Verkehrsstärke ergeben sich in Verbindung mit der Verringerung des LKW-Anteils Schallentlastungen von 5 bis 6 dB(A). Darüber hinaus wird die Ortsdurchfahrt im zentralen Bereich des historischen Ortskernes frei überschreitbar, wodurch sich ggf. auch Optionen eröffnen, der im Rahmen der 2002 abgeschlossenen Sanierung „Ortskern“ wegen der unverminderten Verkehrsbelastung nicht nachhaltig möglichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum näher zu kommen.

Verkehrsveränderungen auf der „LKW-Umleitungsstrecke“

In den Planungsnullfällen wird bis 2020 eine Verkehrszunahme auf der „LKW-Umleitungsstrecke“ um durchschnittlich 15 % (entsprechend etwa 600 Kfz/24 h) bzw. 11 % (entsprechend etwa 500 Kfz/24 h) erwartet, wobei die Differenz von 4 % durch die A 39 bewirkt wird. Beim „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und der „Ortsumgehung“ verringert sich die prognostizierte Verkehrszunahme auf durchschnittlich 6 % (entsprechend etwa 300 Kfz/24 h), wobei die Wirkungen in beiden Planfällen identisch sind.

Städtebaulich relevante Veränderungen können in den Planfällen „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ und „Ortsumgehung“ angesichts der geringfügigen Veränderungen nahezu ausgeschlossen werden, während solche – je nach Empfindlichkeit der betroffenen Nutzungen und Funktionsverflechtungen – in den Planungsnullfällen nicht auszuschließen sind.

Zusammenfassung der Bewertung

Im Falle eines unveränderten Verkehrsnetzes (Planungsnullfälle) führt die prognostizierte Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt der B 248 auch unter Beibehaltung der „LKW-Umleitungstrecke“ zu einer weiteren Beeinträchtigung der bereits heute (Analysefall 2004) durch die vorhandene Verkehrsbelastung erkennbar beeinträchtigten städtebaulichen Situation. Diese Entwicklung in der Ortsdurchfahrt der B 248 wird auch durch den Neubau der A 39 **nicht** beeinflusst.

Insbesondere die abschnittsweise hohe Lärmbelastung und die Störung der Funktionszusammenhänge durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs und die Trennwirkung der Straßen sind schon im gegenwärtigen Zustand (Analysefall 2004) als städtebauliche Mißstände i. S. d. BauGB einzustufen, die der Abhilfe bedürften.

Vor diesem Hintergrund und angesichts dieser städtebaulichen Problematik erscheint die Lösung der reinen Verkehrsprobleme durch einen zumindest punktuellen verkehrsgerechten Ausbau der Ortsdurchfahrt aus städtebaulicher Sicht abwegig.

Dabei sind auch Zweifel angebracht, ob die prognostizierte Verkehrszunahme in den Planungsnullfällen, die in den kritischen Abschnitten des Ortskernes nur um rund 500 Kfz/ 24 h niedriger als beim Ausbau der Ortsdurchfahrt liegt, tatsächlich im vorhandenen Straßennetz ohne dessen Ausbau realisiert werden kann, zumal durch die Verkehrszunahme auf der „LKW-Umleitungstrecke“ dort negative städtebauliche Wirkungen nicht ausgeschlossen werden können.

Umgekehrt lassen sich auch keine nachhaltigen verkehrlichen Wirkungen erkennen, die die Inkaufnahme erheblicher städtebaulicher Beeinträchtigungen im Planfall „Ausbau der Ortsdurchfahrt“ aufwiegen würden, wenn der Ausbau der Ortsdurchfahrt in Brome zu keiner stärkeren Entlastung der bisherigen „LKW-Umleitungstrecke“ führt als solche auch im Planfall „Ortsumgehung“ erwartet werden.

Insofern ist aus städtebaulicher Sicht nur eine Ortsumgehung in der Lage, die wesentlichen – wenn auch nicht alle¹ – bereits im Analysefall 2004 zutage tretenden städtebaulichen Probleme zu mildern und eine Verbesserung der örtlichen Situation zu bewirken.

¹ Z. B. kann die in allen Prognosefällen (Planungsnullfälle und Planfälle) erwartete Zunahme der Trennwirkung im Südabschnitt der B 244 auch durch eine Ortsumgehung im Zuge der B 248 nicht abgewandt werden.