

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt
Büchs, Wolfgang**

16-01742
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Änderungsantrag: Planung und Bau der Stadtstraße Nord (16-01425)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.03.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

02.03.2016

Ö

Beschlussvorschlag:

1. Dem Ausbau einer Verbindung Mittelweg - Bienroder Weg (Variante 2 im Rahmenplan Nördliches Ringgebiet 2013, S. 63 mit Abb.44) als Erschließungsstraße für das Baugebiet "Taubenstraße" wird zugestimmt.
2. Das zweite projektierte Baugebiet am Sackweg wird über eine Stichstraße ohne Verbindung zur Hamburger Straße erschlossen sowie im Süden über die Ludwigstraße.
3. Zur Entlastung der Kreuzung Mittelweg/Rebenring prüft die Verwaltung die Möglichkeit der Erschließung des dritten geplanten Baugebietes "ehemaliges Gelände der Braunschweiger Zeitung" ausschließlich über die Hamburger Straße.
4. Die schriftlichen Stellungnahmen von MOVE BS, des ADFC vom 08.02.106 sowie vom Braunschweiger Forum vom 01.02.2016 und 07.02.2016 (s. Anlage) finden Berücksichtigung soweit sie die o.g. Planungen betreffen.
5. Infolge der Veränderungen im Verkehrsaufkommen (z.B. durch Verlagerung der VW-Lagerflächen aus Kralenriede in das neue Logistikzentrum nach Harvesse) erfolgen die Planungen auf Basis aktualisierter Verkehrszählung im betroffenen Planungsbereich und seinem Umfeld. Diese Verkehrszählungen werden unverzüglich durchgeführt.

Sachverhalt:

Mit der Entscheidung für o.g. Variante (Reduzierung der Stadtstraße Nord auf eine Verbindung Mittelweg - Bienroder Weg und Ausbau als "Erschließungsstraße") wird den Aussagen der Verwaltung in früheren Stadien der Planung u.a. gegenüber Bürgern Rechnung getragen. Dort hieß es, die neue Stadtstraße "soll vorrangig der Erschließung des neuen Quartiers dienen" (B-Plan HA 135/ Anlage 6.1, S. 12 vom 27.03.2015). Zudem hieß es, eine Verkehrsverbindung von und zum Flughafen "ist nicht erkennbar".

Die Beschränkung auf eine Verbindung zwischen Mittelweg und Bienroder Weg und damit der Verzicht auf eine Verbindung Hamurger Straße - Mittelweg (-Bienroder Weg) mit Durchgangsstraßencharakter hat folgende Vorteile:- Nach dem Beschlussvorschlag der Verwaltung würde die Verbindung Hamburger Straße - Mittelweg am westlichen Ausgangspunkt Hamburger Straße eine Trichterwirkung entfalten (verstärkt durch die großzügige Gestaltung mit 21m Gesamtquerschnitt) und damit einen wesentlichen Teil des Verkehrs vom/zum Autobahnzubringer der A 392 in und durch das Wohngebiet leiten. Dadurch verliert die Stadtstraße Nord die ursprüngliche Funktion vorrangig als Erschließungsstraße, sondern erhält den vorrangigen Charakter einer Durchgangsstraße mit Anbindung bis an den Flughafen, dokumentiert durch die bereits erfolgte

Aufstufung zur Kreisstraße. Durch die Beschlüsse des hier vorliegenden Änderungsantrages könnte die Stadtstraße Nord keine Durchgangsstraße und keine Trichterwirkung entfalten, da keine Verbindung zwischen Hamburger Straße und Mittelweg hergestellt wird. Dies entlastet vor allem den westlichen Teil (zweiter Bauabschnitt zwischen Sackweg und Ludwigstraße) erheblich von Verkehrslärm und Verkehrsbelastungen.

- Nach WVI-Verkehrsgutachten wurde eine durchgehende Verbindung Hamburger Straße - Bienroder Weg (Verwaltungsvorschlag) vor allem als Chance gesehen, den LKW-Verkehr in der Siegfriedstraße zu reduzieren. **Bei der hier vorgeschlagenen Variante (Beschränkung auf Verbindung Mittelweg - Bienroder Weg) ist nach WVI Verkehrsgutachten die Entlastung großer Teile der Siegfriedstraße in der gleichen Größenordnung gegeben wie bei dem Beschlussvorschlag der Verwaltung** (durchgehende Verbindung Hamburger Straße - Bienroder Weg).

Ungeachtet dessen ist zu berücksichtigen, dass sich nach dem Umzug der VW-Logistik aus Kralenriede nach Harvesse in 2015 der LKW-Verkehr in der Siegfriedstraße bereits um mehrere hundert Fahrten/Tag reduziert hat. Das WVI-Verkehrsgutachten bildet dies jedoch nicht ab, da die zugrunde liegenden Daten schon mehrere Jahre alt sind - sie stammen nach unserer Erkenntnis aus der Zeit vor 2013. daher sind aktuelle Verkehrszählungen als Grundlage aller Verkehrsplanungen, die das Baugebiet Nordstadt betreffen, dringend erforderlich.

- **Die durchgehende Verbindung Hamburger Straße - Bienroder Weg belastet den nördlichen Teil des Mittelweges (darunter insbesondere die Marktlage am Nibelungenplatz => viele querende Fußgänger) mit erheblichem Mehrverkehr** im Vergleich zu der in diesem Änderungsantrag vorgeschlagenen Alternativvariante (Beschränkung auf Verbindung Mittelweg - Bienroder Weg) (s. hierzu: Abb. 46 und Abb. 47 im Rahmenplan Nördliches Ringgebiet 2013).

- als wesentliches Gegenargument gegen die hier vorgeschlagene Variante (Beschränkung auf Verbindung Mittelweg - Bienroder Weg) wird im Rahmenplan von 2013 eine nach WVI-Gutachten prognostizierte Zunahme des Verkehrs am Knotenpunkt Mittelweg/Rebenring angeführt. Die Mehrbelastung dort beträgt tatsächlich dort 2000 Fahrbewegungen gegenüber dem Verwaltungsvorschlag (durchgehende Verbindung Hamburger Straße - Bienroder Weg). Diese Mehrbelastung ist aber vermeidbar, wenn die Erschließung des dritten Bauabschnittes (ehemaliges Gelände der Braunschweiger Zeitung) über die Hamburger Straße und nicht über den Mittelweg erfolgt. Auch hierzu sind allerdings aktuelle Verkehrszählungen erforderlich.

gez.

Dr. Dr. habil Wolfgang Büchs

Anlagen:

- Stellungnahme "braunschweiger forum" vom 01.02.2016
- Stellungnahme "braunschweiger forum" vom 07.02.2016

Anlagen:

- Stellungnahme "braunschweiger forum" vom 01.02.2016
- Stellungnahme "braunschweiger forum" vom 07.02.2016

Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Belastungsveränderungen im Kfz-Verkehr
Variante 2 zu Prognose-Nullfall



Auszug aus dem
Verkehrsbericht
WVI



Abbildung 46: Belastungsveränderungen im Kfz-Verkehr, Variante 2 zu Prognose-0-Fall

Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Belastungsveränderungen im Kfz-Verkehr
Variante 3.2 zu Prognose-Nullfall

Vollanschluss Hamburger Straße, Trassenversatz Spargelstraße

Auszug aus dem
Verkehrsgutachten
WVI

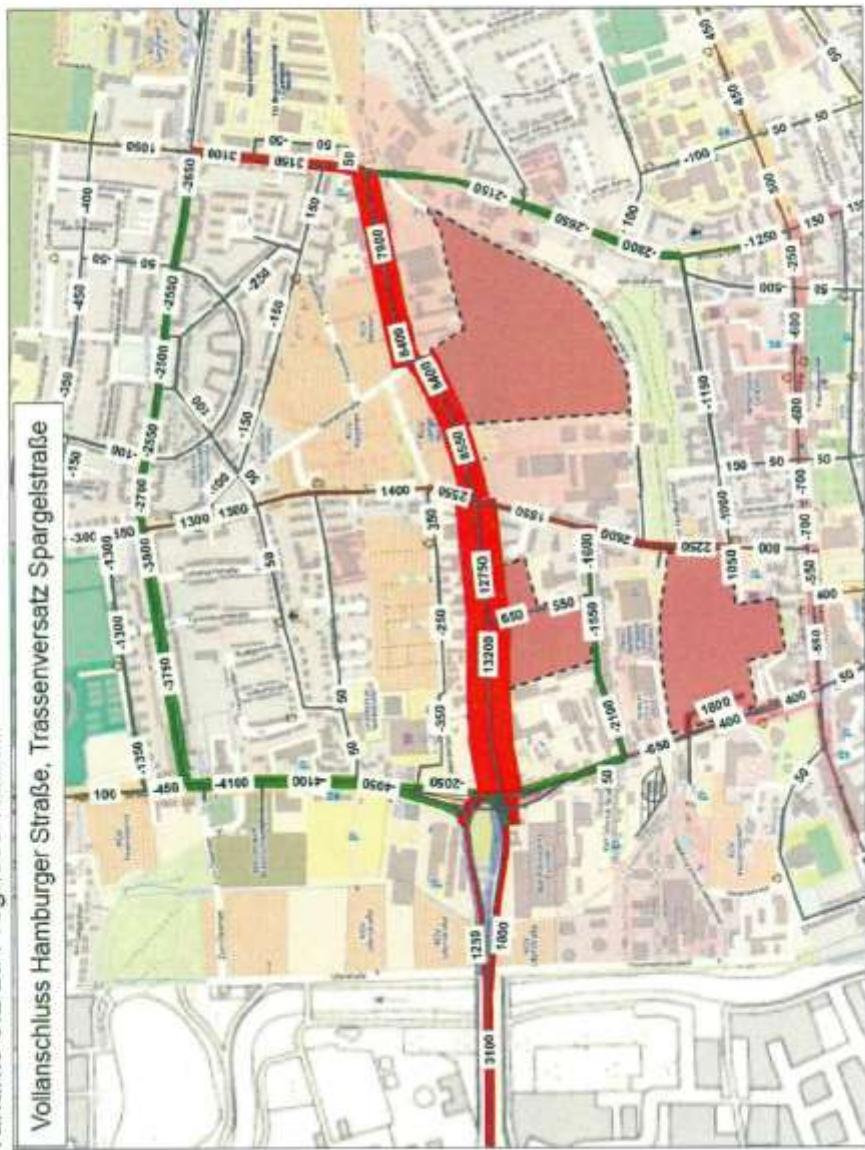


Abbildung 47: Belastungsveränderungen im Kfz-Verkehr, Variante 3.2 zu Prognose-0-Fall

An die Mitglieder
der Fraktionen im Rat der Stadt Braunschweig
- Neue Stadtstraße Nordstadt -

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Anlage überreichen wir Ihnen zwei Schreiben zur o.g. Planungsabsicht:
Durchschriften, 1. An die Abt. Verkehrsplanung, und 2. an die Mitglieder des
Bez.- Rates Nordstadt.
Zur Verdeutlichung möchten wir hier stichwortartig die Problematik ansprechen.

- Eine Verkehrsverbindung von u. zum **Flughafen** „ist nicht erkennbar“.
 - Die neue **Stadtstraße** „soll vorrangig der Erschließung dienen“.
/ So lautet die schriftliche Aussage der Verwaltung im B-Plan HA 135/ Anlage 6.1

Bereits aus dem Gutachten von 2013 geht hervor, dass die neue Stadtstraße zum größten Teil dem Durchgangsverkehr dient.

/ Dennoch haben die Verkehrsplaner bis zum 16. Dez. 2015 gegenüber sich beteiligenden Bürgern so getan, als handele es sich vorrangig um eine Erschließungsstraße für das neue Baugebiet.

/ Es wurden mit den Bürgern 3 Varianten gewichtet u. diskutiert, bis die Verkehrsplaner plötzlich verbreiteten: Der Straßenverlauf sei in geringem Abstand entlang der Neuen Nordstadt im B-Plan beschlossen ! Wir möchten Sie darauf hinweisen ,dass dem nicht so ist ; - im B-Plan, Seite 57 heißt es: „Dieses ist im Wesentlichen nur eine Flächensicherung.“

Folgerung. 'Mal abgesehen von der Irreführung engagierter Bürger, wird hier 1.) das Planziel des Stadtbaurates nach einem „Grünen Rand“ um die neue Nordstadt unterlaufen, - die Möglichkeit eines landschaftlich gestalteten Lärmschutz-Walles wurde nirgends abgewogen, - sowie 2.) die planungsrechtlichen Vorgaben zur Vermeidung von Bürger- u. Energieverbrauch-belastenden Bauweisen ignoriert.

/ Eine andere Art der Belastung zeigte sich in Treppen- und Haustür- Gesprächen des bs-forum bei Bez.-Ratsmitgliedern: - Die eigene Entscheidungs-Last gegenüber derzeitigen Garten-Pächtern aufgrund einer evtl. Überbauung von 15 Kleingärten durch eine alternative Geländeführung der Stadtstraße.

Nach unseren Recherchen sind z.Z. 5 freie Gärten in den umliegenden Vereinen vorhanden. Außerdem gibt es mitten zwischen den vorhandenen Anlagen eine verwahrloste Grünfläche eines Mitbürgers (Pächters ?) aus Peine, die 10 weiteren Gärten entspricht.

Wer jedoch aus der Nibelungen Siedlung eine kleine Radtour über's künftige Ringgleis in das idyllische Riddagshausen nicht scheut, ...: Dort hat die Familie Borek dem „Triangel“-Verein eine Fläche für 10 Gärten angeboten,

- doch niemand will sie nutzen,*nun weiden Schafe d'rauf*.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-E. Rupp

Hans-E. Rupp

P.S. Noch ein Satz in eigener Sache :

Der Oberbürgermeister bat um mehr Bürger-Engagement,

- im Zusammenhang mit schwachem Wahlinteresse :

Mitglieder des bs-forum wurden im öffentlichen Raum (Einweihung des Jugendplatzes) von einem Ratsmitglied, - Arme rudernd, angemacht:

Alles Schrott, - nur über meine Leiche.

Die Schülerinnen und Schüler der Ricarda-Huch-Schule wollten, - unter den Fittichen der Vorsitzenden des bs-forum -, eigentlich lernen, wie sie sich zum 'Mut-Bürger' entwickeln können..



*Seit dem 8. Februar wird für die neue Stadtstraße gebaggert.
Worüber vollendete Tatsachen geschaffen?*

bs forum - AG Stadtgestaltung
H.E.Rupp
Am kleinen Schafkamp 24
38126 Braunschweig, den 1.Febr. 2016

An die Stadt Braunschweig
Verkehrsplanung
z.Hd. Herrn Pottgiesser
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

↳ an die Mitglieder des Bez.Rates Nordstau

Bürgerbeteiligung zur Planung der neuen Stadtstraße
zwischen Hamburger Straße und Bienroder Weg:

- Der B-Plan betreibt: "...bzgl. des Endausbaus der Stadtstraße im Wesentlichen vorerst eine Flächensicherung" (Zitat, Seite 57)
- Beim Rahmenplan vom 15. 04. 2013 wurde lediglich aus "Praktikabilitätsgründen" eine Abgrenzung des Gebietes vorgenommen

Sehr geehrter Herr Pottgiesser,
hiermit bedanke ich mich für Ihren Rückruf am 27. Jan. 2016 d.J. mit den
mutmachenden Aussagen bezügl. Ihrer Bereitschaft, als Spezialist immer offen für
Anregungen von Bürgern zu sein.
Nachfolgend unterbreite ich Ihnen 2 Planungsbereiche, die von Mitgliedern des
bs-forums seit 2 Jahren aktiv begleitet wurden.
Ich bitte um Überprüfung im Sinne des Wohlergehens der zukünftigen Bürger
unserer lebenswerten Stadt.
Über eine Antwort würden wir Ehrenamtlichen vom bs-forum uns freuen.

1. Eine attraktive und autofreie Fuss-Radweg-Verbindung zwischen Siegfriedsviertel und Innenstadt war ein Hauptanliegen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in mehreren Arbeitsgruppen. Diese wurde aktiv in der "Anger"-Gestaltung umgesetzt, sowie von den politischen Vertretern mit Zustimmung begleitet.
2. Bei der augenblicklichen Bürger-Einbindung in die neue Straßenplanung stellte sich am 16. Dezember 2015 heraus, (nach 2-maliger Nachfrage eines Mitgliedes des bs-forums) dass die im B-Plan nur angedachte "Erschliessungsstraße" zu 3/5 mit Durchgangsverkehr belastet sein wird.

/ Wir begrüßen die damit einhergehende Entlastung der Siegfriedstraße mit bis zu 40% ausdrücklich.

/ In der Folge müsste nach unserem Verständnis jedoch in den Bereichen

A) des Lärmschutzes der nördlichen Randbebauung, sowie

B) der massiven Unterbrechung der Nord-Südlichen Fuß-Radweg-Verbindung

- dem **Gebot der planerischen Konfliktbewältigung** jetzt von Seiten der Verkehrsplanung Folge geleistet werden.

zu A) Der Stadtbaurat hat in seinem Vorwort das Ziel ausgegeben, das "nördliche Ringgebiet1" mit einem "Grünen Rand!" (mit Ausrufungszeichen) zu begleiten.

Frage: Könnte dieses Ziel jetzt nicht von den Verkehrsplanern kreativ, unter Zuhilfenahme des **immissionsschutzrechtlichen Vorsorgeprinzipes** umgesetzt werden? (- ...nach dem bisherigen Alleingang der Stadtgestalter mit einer Riegel-Bebauung, - jetzt an einer Durchgangsstraße, mit passivem Lärmschutz mit Innenpegel-Werten.)

I) Das Trennungsgebot nach §50 BImSchG ist der elementare Grundsatz städtischer Planung: die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen, -z.B Wohnen mit Durchgangsverkehr-, sind einander so zuzuordnen, dass insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschliesslich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

II) An 2. Stelle steht die Regelung des § 41 Abs1 BImSchG zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen

- Sie basiert auf vorrangig aktivem Schallschutz in Form von Lärmschutz-Wänden und -Wällen.

- Sie stellt auf Aussenpegel ab, um Räume und Nutzungen zu schützen.

III) Erst an 3. Stelle, wenn aktiver Lärmschutz nicht möglich ist, kann passiver Lärmschutz mit Innenpegelwerten vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm bewahren;

- mit nicht zu öffnenden Fenstern, oder Schlafzimmern mit elektrisch betriebenen Lüftern wie beim Hamburger Modell, das aber **nur bei heranrückender Bebauung** an schon **vorhandene** Lärmquellen Anwendung findet.

In Braunschweig dagegen, sollen, bei paralleler Neuplanung von Wohnen und Straße, die zukünftigen Bürger , -städtisch verordnet- höheren Energieverbrauch betreiben und auch die höheren Energiekosten selber tragen.

IV) Fazit: Wenn schutzwürdige Bebauung und Straßen parallel geplant werden, wie hier bei der neuen Nordstadt, hat die Gemeinde gegenüber dem isolierten Straßenbebauungsplan weitaus größere Möglichkeiten, den Schallschutz mit planerischen Mitteln zur Konfliktbewältigung zu betreiben.

/ Der vom Verkehrsgutachter frühzeitig (2013) angeregte aktive Schallschutz mit Hilfe eines Lärmschutz-Walles, wurde von der planenden Verwaltung bisher mit keinem Satz, - keiner Abwägung, gewürdigt. (Eine Lärmschutzwand wurde pauschal "aus stadtgestalterischen Gründen" abgelehnt.

zu B) Hier nun kommen wir vom bs-forum auf den o.g. Punkt 1., die attraktive und autofreie Fuss-Radweg-Verbindung zurück: Um der wachsenden Bedeutung einer bürgerlichen Fortbewegungsart eine gleichberechtigte Gewichtung zukommen zu lassen, bedarf es einer Untertunnelung oder einer Überführung der neuen Durchgangsstraße mit einem Fuss-Rad-Weg.

/ Wir bitten Sie um die Erstellung einer alternativen Straßenplanung mit Nutzung des vorhandenen Geländeabfalls. Diese sollte, verbunden mit einer wallartigen Aufschüttung gleichzeitig,

- a) dem Lärmschutz dienen, aber auch
- b) die Wegeführung mit einem Fuss-Rad-Weg-Steg über die Durchgangsstraße beinhalten und so eine Befriedung der belasteten Situation bewirken.

/ Betreffs der Verdeutlichung der Tragweite Ihrer Planung in Abhängigkeit von Bundesgesetzen, bitten wir Sie, beim Nds. Ministerium für Verkehr nachzufragen, ob die Richtlinienaussagen anderer Bundesländer -und Stadtstaaten-Ministerien an deren eigene Gemeinden aus dem Jahr 2014, in ihrer Rangfolge (I,II,III.) wie zuvor dargestellt, auch für die Stadt Braunschweig gelten, oder ob hier der planerischen Konfliktbewältigung auf Grund des immisionsschutzrechtlichen Vorsorgeprinzips mit "III": "*passiver Lärmschutz mit Innenpegelwerten*" bereits Genüge getan wurde.

Sehr geehrter Herr Pottgiesser, wir bitten Sie:

- Unterstützen Sie den Stadtbaurat in seiner Zielstellung eines "grünen Randes";
- entwickeln Sie, entgegen häufigen anderen Planungen, schon jetzt ein Interesse für querende Fußgänger und Radfahrer;
- nehmen Sie sich zur Gestaltung einer städtischen Landschaft einen Landschaftsgestalter zur Seite, *- es soll doch für die nächsten 150 Jahre sein...*

Mit freundlichem Gruß,

✓ Hans-E. Rupp