

Betreff:

Stadtbahnausbau: Vorzugsvariante Rautheim

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.10.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	16.10.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	16.10.2018	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2018	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	30.10.2018	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	06.11.2018	Ö

Beschluss:

- „1. Als Vorzugsvariante der Stadtbahnverlängerung nach Rautheim wird Vorschlag 2 der nachfolgenden Erläuterungen beschlossen.
2. Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgenden Beschluss zu fassen:
Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Vorzugsvariante Rautheim Vorschlag 2 zu beschließen.
3. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planung für Vorschlag 2 bis zur Entwurfsplanung fortzuführen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage zum Stadtbahnausbaukonzept um einen Beschluss über grundlegende Ziele der Entwicklung der Stadt Braunschweig, für den der Rat beschlusszuständig ist.

1. Anlass

Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (17-03594-01).

Mit gleichem Beschluss wurden Verwaltung und Verkehrs-GmbH beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen und die Öffentlichkeit bei allen Planungen intensiv zu beteiligen.

2. Ergebnisse Voruntersuchung und Darstellung Vorzugsvariante(n)

2.1 Ablauf der Voruntersuchung

Verwaltung und Verkehrs-GmbH haben Varianten der Trassen- und Gleisführung für das Teilprojekt Rautheim erarbeitet, bewertet und im Rahmen von drei Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Die Resonanz der durchschnittlich rund 150 Teilnehmer war durchweg positiv.

In der Voruntersuchung wurden drei gleichwertige Trassenkombinationen aus einer Vielzahl möglicher Kombinationen (siehe Anlage) identifiziert, die im untersuchten Korridor eine bauliche Machbarkeit erwarten lassen. Diese weisen insgesamt die besten Bewertungsergebnisse in den untersuchten Kriterien auf und haben daher alle drei eine sehr große Chance auf eine Förderwürdigkeit (siehe Abbildung). Die drei identifizierten Trassen haben einen abgeschätzten Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von über 1,2, was zum aktuellen Untersuchungsstand als stabil angesehen wird.

Im Rahmen des 3. Bürgerworkshops wurden die drei verbliebenen Trassenvorschläge zur Diskussion gestellt. Anschließend wurde ein Meinungsbild der Workshopteilnehmer eingeholt (Details zu den Bürgerworkshops siehe Homepage www.stadt-bahn-plus.de).

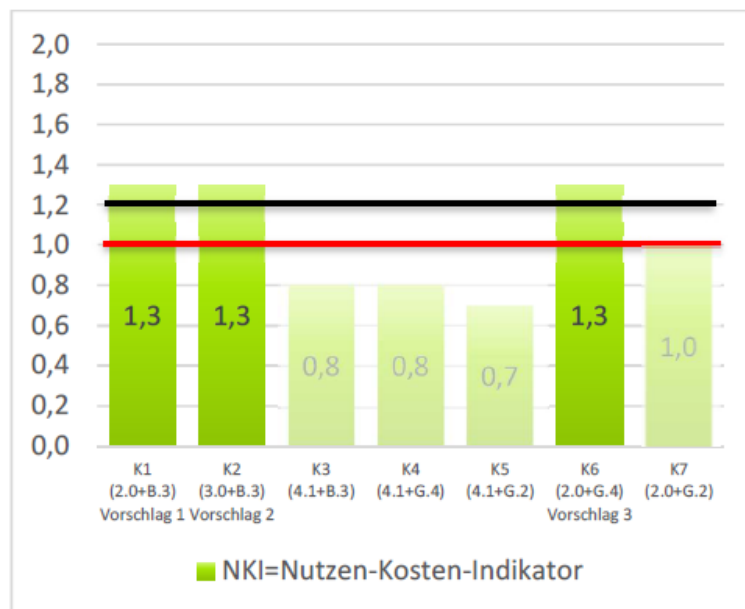


Abbildung: Nutzen-Kosten-Indikator für 7 mögliche Trassenkombinationen in der Voruntersuchung

2.2 Vorschlag 1

Die Neubaustrecke verläuft entlang der Helmstedter Straße und biegt wenige hundert Meter nach der bestehenden Wendeschleife vor dem Autohaus in Richtung Süden ab. Der Rangierbahnhof wird mit einer ca. 225 Meter langen Brücke überquert. Im Anschluss an die erste Brücke wird die Autobahn A39 mit einem ca. 40 m langen Brückenbauwerk gekreuzt. Die Trasse verläuft dann in Richtung Osten entlang der Rautheimer und Braunschweiger Straße zum Ortseingang Rautheim. Sie verläuft in westlicher Ortsrandlage und anschließend auf der Freihaltetrasse zwischen Altbebauung und dem Anfang der 2000er Jahre realisierten Baugebiet „Rautheim Südwest“ bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims in Höhe der Straße „Zur Wabe“. Diese Streckenführung kann, vorbehaltlich der Flächenverfügbarkeit, fast ausschließlich auf einem eigenen Gleiskörper, unabhängig vom Kfz-Verkehr gebaut werden.

Vorschlag 1 erreicht mit den möglichen Haltestellen hohe Fahrgastpotenziale. Mit dem neuen Brückenbauwerk werden die Autobahnanschlussstelle BS-Rautheim sowie die Kreuzung Helmstedter Straße/Rautheimer Straße nicht tangiert. Aufgrund der geringen Anzahl von Lichtsignalanlagen sowie der kurzen und weitgehend gradlinigen

Streckenführung auf besonderem Bahnkörper wird eine hohe Reisegeschwindigkeit erreicht, die kurze Fahrzeiten bedeutet.

Die Investitionskosten sind aufgrund der Kosten für das lange Brückenbauwerk im Vergleich zu Vorschlag 2 mit ca. 110 m langem Brückenbauwerk hoch. Der ermittelte Nutzen (z. B. durch vergleichsweise kurze Reisezeiten) kompensiert jedoch die hohen Baukosten und führt zu einem vorläufig ermittelten NKI von ca. 1,3. Ergänzend zur Bewertung der Stadtbahnstrecke kann auf der Brücke auch ein Fuß- und Radweg angelegt werden, der zusätzliche Vorteile für die Anbindung der südöstlichen Stadtteile bringen würde.

Das Brückenbauwerk über die DB-Anlagen birgt in der Planungs- und Bauabwicklung erhebliche Risiken. Nach intensiven Gesprächen mit der DB-Netz AG können die Risiken starke Verzögerungen und Kostensteigerungen zur Folge haben und damit auch die Förderwürdigkeit gefährden. Zur eingehenden Risikobewertung der „langen Brücke“ über den Rangierbahnhof siehe Abschnitt 3.2 „Notwendige Brücke über die Gleisanlagen der DB-Netz AG“.

2.3 Vorschlag 2

Die Neubaustrecke folgt der Helmstedter Straße bis zur Kreuzung Helmstedter Straße/ Rautheimer Straße. Sie überquert die Ein- und Ausfahrtsgleise des Rangierbahnhofes auf einem ca. 110 Meter langen neuen Brückenbauwerk parallel zur bestehenden Straßenbrücke. Die Strecke folgt der Rautheimer Straße und quert die Anschlussstelle Rautheim und im Anschluss mit einem ca. 40 m langen Brückenbauwerk die Autobahn A39. Im Weiteren führt die Strecke entlang der Braunschweiger Straße bis zum Ortseingang Rautheim und weiter wie in Vorschlag 1 in westlicher Ortsrandlage bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims in Höhe der Straße „Zur Wabe“. Die Strecke kann, vorbehaltlich der Flächenverfügbarkeit, fast ausschließlich auf einem eigenen Gleiskörper, unabhängig vom Kfz-Verkehr gebaut werden.

Vorschlag 2 bindet als einziger der drei Vorschläge die Mastbruchsiedlung an das Stadtbahnnetz an. Zentrale Haltestelle zur Erschließung des Lindenberg wird die Haltestelle Rautheimer Straße, die im Zentrum zwischen den Neubaugebieten Roselies, Heinrich-der-Löwe-Kaserne und altem Siedlungskern Lindenberg liegt. Damit erreicht die Strecke hohe Fahrgastpotenziale. Diese Haltestelle wird zugleich die Umsteigehaltestelle für die Zubringerbusse aus den Bereichen Südstadt, Mascherode und Lindenberg. Aufgrund der Freihaltetrasse entlang der Heinrich-der-Löwe-Kaserne und von Vorkaufsrechten besteht eine höhere Flächensicherung als bei den beiden anderen Vorschlägen. Die schnelle und direkte Anbindung Rautheims ist mit diesem Vorschlag gewährleistet.

Die Investitionskosten für diesen Vorschlag sind im Vergleich zu den Vorschlägen 1 und 2 mit einer 225 m langer Brücke um rund 14 Mio. Euro geringer. Die um 1 Minute längere Reisezeit aufgrund der längeren Strecke und der Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr wird durch die geringen Investitionskosten kompensiert und führt zu einem vorläufig ermittelten NKI von ca. 1,3.

Die Ausgestaltung und spätere Umsetzung der Querung der Autobahn A 39 ist weiter mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Verkehr und Straßenbau (NLStBV) abzustimmen. Dem Wunsch der NLStBV, die verkehrliche Abwicklung am Knotenpunkt Helmstedter Straße mit Anbindung an die Autobahn A 39 besonders im Blick zu halten, wurde mit einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme nachgekommen. Rückstaus auf die Autobahn werden vermieden und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurde bestätigt.

Das Planungs- und Baurisiko zur Querung der Ein- und Ausfahrtsgleise des Rangierbahnhofes, parallel zur Bestandsbrücke Helmstedter Straße, ist bedeutend geringer als die Querung des Rangierbahnhofes.

Aufgrund der insgesamt geringeren und als beherrschbar eingeschätzten Risikopotenziale im Bereich Kosten- und Termine ist mit einem stabileren Projektverlauf bei Verfolgung des Vorschlags 2 im Vergleich zu den Vorschlägen 1 und 3 zu rechnen.

2.4 Vorschlag 3

Die Neubaustrecke verläuft zunächst wie Vorschlag 1 entlang der Helmstedter Straße und biegt wenige hundert Meter nach der bestehenden Wendeschleife vor dem bestehenden Autohaus in Richtung Süden ab. Der Rangierbahnhof wird mit einer ca. 225 Meter langen Brücke überquert. Im Anschluss an die erste Brücke wird und die Autobahn A39 mit einem ca. 40 m langen Brückenbauwerk überquert und verläuft dann straßenbündig entlang des Mönchewegs. In Höhe des Umspannwerkes biegt die Strecke auf einen eigenen Gleiskörper in Richtung Rautheim ab, trifft auf den westlichen Ortsrand Rautheims und verläuft weiter wie bei Vorschlag 1 in westlicher Ortsrandlage bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims in Höhe der Straße „Zur Wabe“.

Vorschlag 3 weist einen längeren Streckenverlauf auf als Vorschlag 1. Damit verbunden ist eine geringfügig längere Fahr- und Reisezeit. Der Lindenberg wird durch die Anbindung an zwei Haltestellen sehr gut erschlossen, das Neubaugebiet Heinrich-der-Löwe-Kaserne dagegen nur in geringem Umfang. Sowohl der Siedlungsbereich Mastbruch als auch das Gewerbegebiet Erzberg werden nicht erschlossen.

Die Investitionskosten sind aufgrund der Kosten für das ca. 225 m lange Brückenbauwerk (identisch zur Brücke in Vorschlag 1) als hoch einzustufen. Der abgeschätzte Nutzen kompensiert die hohen Baukosten und führt ebenfalls zu einem vorläufig ermittelten NKI von ca. 1,3. Ergänzend zur Bewertung der Stadtbahnstrecke kann auf der Brücke auch ein Fuß- und Radweg angelegt werden, der zusätzliche Vorteile für die Anbindung der südöstlichen Stadtteile bringen würde.

Im Bereich des Lindenbergs müsste die Trasse auf dem Möncheweg über eine Strecke von etwa 700 m aufgrund des Erhalts der doppelreihigen Baumallee und zu erwartenden schwierigen Leitungslagen straßenbündig geführt werden. Dieser Abschnitt wäre aus betrieblicher Sicht und Fahrgastsicht störanfällig. Straßenbündige Abschnitte werden durch den Bund grundsätzlich nicht gefördert, sodass bei dieser Variante eine geringere Förderquote erreicht wird. Zudem ist mit höheren Schallemissionen zu rechnen, mit denen im Projekt planerisch umgegangen werden muss.

Das lange Brückenbauwerk über die DB-Anlagen birgt in der Planungs- und Bauabwicklung erhebliche Risiken. Nach intensiven Gesprächen mit der DB-Netz AG können die Risiken starke Verzögerungen und Kostensteigerungen zur Folge haben und damit auch die Förderwürdigkeit gefährden.

3. Begründung zur Auswahl der Vorzugsvariante

3.1 Strecke

In den Streckenverläufen der Vorschläge 1-3 gibt es keine wesentlichen Qualitätsunterschiede. Eine allgemeine Risikobewertung für die Strecken (ohne Betrachtung der Brücke über die Anlagen der Bahn) wurde ebenfalls durchgeführt. Die dort identifizierten Streckenrisiken sind aus heutiger Sicht für alle Vorschläge gleichermaßen beherrschbar. Hinsichtlich der notwendigen Brücke über die BAB A39 bestehen bei allen Vorschlägen keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der Brückenkonstruktion (Länge jeweils rund 40 m, Zweifeldbauwerk in Spannbetonausführung) sowie der baulichen Umsetzung.

Somit richten sich die Entscheidungskriterien für die Streckenauswahl stärker auf die Risiko- und Kostenbewertung der drei gleichwertig guten Vorschläge.

3.2 Notwendige Brücke über die Gleisanlagen der DB-Netz AG

Die Stadtbahnstrecke nach Rautheim wird während der Projektabwicklung, aber auch in der dauerhaften Wirkung maßgeblich durch das notwendige Brückenbauwerk über die Gleise

der DB-Netz AG geprägt. In mehreren Abstimmungsgesprächen mit der DB-Netz AG wurde daher die Brückensituation sowie deren Auswirkungen auf die betrieblichen Belange der DB-Netz AG vor allem während der Bauzeit eingehend geprüft. Randbedingungen für die notwendige Sperrung bzw. Außerbetriebnahme von Gleisen wurden intensiv erörtert, bauliche Zwangspunkte sowie die Einbindung in das Baubetriebsprogramm der DB-Netz AG spielen hierbei ebenso eine Rolle wie Arbeitsschutz- und Sicherungsmaßnahmen.

Der dauerhafte Verzicht, also die Stilllegung einzelner Gleise des Rangierbahnhofs ist von der DB-Netz AG nicht befürwortet worden. Die voraussichtlich auch künftig sehr gute Auslastung des Rangierbahnhofs spricht aus Sicht der DB gegen dauerhafte Gleisstilllegungen. Ein entsprechendes Verfahren zur Reduzierung des Gleisumfangs beim Eisenbahnbundesamt hat nach aktueller Einschätzung wenig Aussicht auf Erfolg. Insofern ist für die Stellung von Pfeilern der neuen Brücke, aber auch für die Stellung temporär notwendiger, bauzeitlicher Hilfsstützen sowie die Beschickung der Baustelle dauerhaft vom heutigen Umfang und Betrieb der Gleisanlagen auszugehen.

Zudem ist aufgrund der aufwendigen Brückenkonstruktion der Bieterkreis der ausführenden Firmen eher gering, es besteht ein erhebliches Vergaberisiko. Weitere größere Risiken bestehen unter anderem in der notwendigen Beschickung der Baustelle (wofür wiederum Gleise kurzzeitig außer Betrieb zu nehmen sind), im notwendigen Umbau von Gleisanlagen und zugehöriger Technik (z. B. kann durch die Pfeiler die Sicht auf Signalanlagen verdeckt sein, sodass hier ein Umbau der Anlagen nötig wird) und in der unklaren Untergrundsituation hinsichtlich nicht kartierter Leitungsanlagen.

Das ca. 110 m lange Brückenbauwerk im Vorschlag 2, in der Ausführung als Zweifeldbauwerk, kann in wesentlichen Bauteilen außerhalb der direkt betroffenen Gleisanlagen errichtet werden. Der Zwischenpfeiler kann in der heute unbebauten Grünfläche ca. in Bauwerksmitte aufgestellt werden, Sperrzeiten werden in deutlich geringerem Umfang als für die Errichtung von zwei Pylonen der 225 m langen Brücke notwendig sein. Problematisch kann allerdings die direkte Nähe zum Bestandsbauwerk (Straßenbrücke) sein. Die Straßenbrücke wurde im Rahmen einer statischen Nachrechnung intensiv geprüft, Umbaumaßnahmen in größerem Umfang sind mittelfristig nicht zu erwarten.

Aus fachlicher Sicht und um Projektrisiken hinsichtlich Zeit und Kosten zu minimieren, ist daher das ca. 110 m lange Brückenbauwerk nahe der Bestandsbrücke Helmstedter Straße zur Umsetzung deutlich zu bevorzugen. Die DB-Netz AG, mit der in jedem Fall eine Kreuzungsvereinbarung zur Errichtung des Bauwerkes zu schließen ist, legt ebenfalls die Errichtung dieses Brückenbauwerkes nahe.

Eine Kostenbeteiligung der DB-Netz AG erfolgt nicht, die Kosten des Brückenbaus trägt gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz der Träger des neu hinzukommenden Verkehrsweges. Kosten, die der DB-Netz AG aufgrund des Umbaus eigener Anlagen entstehen, sind der DB-Netz AG zu erstatten. Diese Kosten sind als Pauschale in der Kostenermittlung enthalten.

3.3 Zusammenfassung

Nach der intensiven Risikobewertung der drei gleichwertigen Vorschläge, die sowohl die baulichen Risiken allgemein, als auch insbesondere Risiken aus Planung, Genehmigung und Umsetzung der Brückenbauwerke betrachtet, wird aus den verbliebenen 3 Vorschlägen **Vorschlag 2 als Vorzugsvariante identifiziert**. Die wesentlichen Gründe sind:

1. weitgehend besonderer Bahnkörper erreichbar
2. gute Erschließungswirkung (HDL, Mastbruch, Erzberg)
3. geringste Investitionskosten
4. geringere Risiken bei Umsetzung des Brückenbauwerks zur Bahnquerung

Eine Zusammenfassung sowie Gegenüberstellung von Chancen und Risiken ist in der Anlage dargestellt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können noch keine abschließenden Aussagen in Hinblick auf die Umwelt-, Amphibien- und Reptilienkartierung gemacht werden. Das mit der Kartierung beauftragte Planungsbüro empfiehlt zum jetzigen Untersuchungsstand aus artenschutzrechtlichen Gründen die Weiterverfolgung des Vorschlags 2.

Der Verwaltungsvorschlag weicht somit vom Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger ab. Maßgeblich geprägt war die Empfehlung der Bürgerinnen und Bürger für Vorschlag 1 von der Option, mit dem Stadtbahnausbau auch eine zusätzliche Querung der A 39 sowie der Bahnanlagen für Fußgänger und Radfahrende zu erhalten. Diese Belange werden in der weiteren Planung dieses und anderer Projekte (u. a. Ringgleis) berücksichtigt. Das Ergebnis der Abwägung aller Vor- und Nachteile der drei Vorschläge ist mit dieser Vorlage transparent gestaltet, so dass die Entscheidung gut nachvollziehbar wird.

Die Verwaltung empfiehlt nach eingehender Abwägung Vorschlag 2 in die Vor- und Entwurfsplanung zu überführen.

4. Stand Kostenermittlung

Die Grobkostenschätzungen wurden für jeden Vorschlag einzeln erstellt bzw. aktualisiert. Die Kostenveränderung im Bereich Baukosten lässt sich zurückführen auf allgemeine Baupreissteigerungen (Baupreisindex) und inhaltliche Änderungen der jeweilig hinterlegten möglichen Trassenführung im Vergleich zur Ausgangsvariante (Brückenbauwerke, Ansatzveränderungen im Bereich Straßen- und Gleisbau, inkl. Lichtsignalanlagen). Die Grunderwerbskosten wurden für alle drei Vorschläge ebenfalls fortgeschrieben und beinhalten die geschätzten Grunderwerbskosten für Flächen Dritter (private Flächen). Erste Kontakte zu den Eigentümern werden kurzfristig aufgenommen und sind für Oktober 2018 geplant.

Vorschlag	Vorschlag 1 mit 225 m Brücke zur Bahnquerung	Vorschlag 2 mit 110 m Brücke zur Bahnquerung	Vorschlag 3 mit 225 m Brücke zur Bahnquerung
Preisstand	2018	2018	2018
Kostenermittlungsstufe	Grobkostenschätzung (netto)	Grobkostenschätzung (netto)	Grobkostenschätzung (netto)
Bezeichnung			
Baukosten (inkl. Grunderwerbskosten)	41,9 Mio. €	32,6 Mio. €	41,4 Mio. €
Baunebenkosten	9,8 Mio. €	7,4 Mio. €	9,7 Mio. €
Risiko/Unvorhergesehenes	7,0 Mio. €	4,0 Mio. €	6,9 Mio. €
Summe (Prognose)	58,7 Mio. €	44,0 Mio. €	58,0 Mio. €
Prognostizierte Eigenmittel	25,2 Mio. €	18,9 Mio. €	26,7 Mio. €
Prognostizierte Fördermittel	33,5 Mio. €	25,1 Mio. €	31,3 Mio. €

5. Finanzierung und Kostenteilung

Beim Stadtbahnausbau handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH. Die Grundlagen der Kostenteilung und Finanzierung sowie der Zusammenarbeit werden in einer Rahmenvereinbarung zwischen den beiden Partnern geregelt. Für jedes Teilprojekt werden darüber hinaus Projektspezifika (vor allem hinsichtlich der Kostentragung) separat vereinbart.

Für die Trassenbereiche auf besonderem Bahnkörper ist von einer Förderung des Bundes und des Landes auszugehen. In weiteren Gesprächen mit dem Fördermittelgeber wird geklärt, ob eine Förderung der verbleibenden straßenbündigen Anteile durch das Land möglich ist.

6. Sachstand Haushalts- und Wirtschaftsplanung

Seitens der Verkehrs-GmbH wurden kumuliert von 2019 bis 2022 für Bau-, Planungs- und Nebenkosten 13,418 Mio. Euro in den Wirtschaftsplan 2019 eingestellt:

2019: 2.786.000 €
 2020: 1.486.000 €
 2021: 1.548.000 €
 2022: 7.598.000 €

Die Stadt Braunschweig hat vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zu den Ansatzveränderungen der Verwaltung für den Haushaltsplan 2019 sowie des IP 2018 bis 2022 im Projekt 4S.660025 „Umsetzung Stadtbahnausbaukonzept“ folgende Finanzmittel für den städtischen Anteil am Teilprojekt Rautheim eingeplant:

2019: 700.000 €
 2020: 350.000 €
 2021: 400.000 €
 2022: 1.900.000 €

In dem Sammelprojekt 4S.660025 werden die Planungs- und Baumittel für alle Teilprojekte des Stadtbahnausbaus eingeplant.

Mit den übrigen projektbezogenen Finanzabflüssen wäre in den Haushalts- und Wirtschaftsjahren 2023 - 2025 zu rechnen. Diese sind demnach an dieser Stelle noch nicht abgebildet.

7. Beschluss der Gesellschafterversammlung

Auf Grundlage des § 12 Ziffer 14 Gesellschaftsvertrag der Braunschweiger Verkehrs-GmbH obliegt die „Festlegung von Verkehrs-Trassen“ der Entscheidung der Gesellschafterversammlung.

Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der Verkehrs-GmbH der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

8. Weiteres Vorgehen

Das erforderliche europaweite Ausschreibungsverfahren für die Planungsleistungen der Stadtbahnverlängerung nach Rautheim wurde gestartet.

Der Vergabebeschluss des Bauausschusses ist für den 04.12.2018 vorgesehen.

Der weitere Zeitplan des Stadtbahnausbaus Teilprojekt Rautheim sieht nach aktuellem Arbeitsstand wie folgt aus:

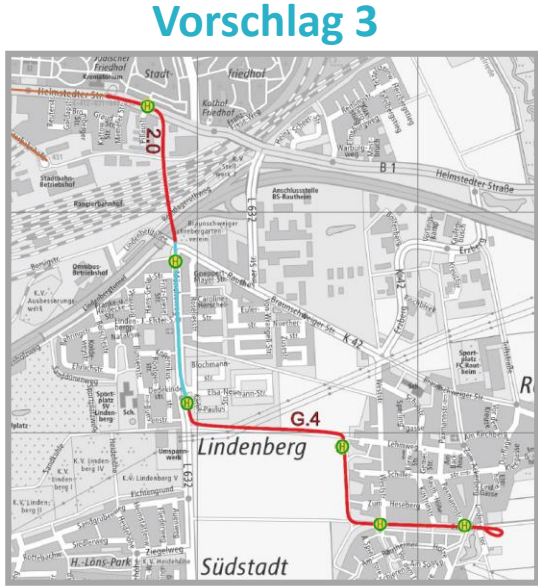
Fertigstellung Entwurfsplanung	Herbst 2019
Ratsbefassung nach Entwurf	Anfang 2020
Planfeststellungsbeschluss	2021
Bau	ab 2022

Leuer

Anlage/n:

Anlage: Trassenvorschläge im Detail und Brückenvarianten

1.1 Gegenüber-
stellung der
Trassen-
kombinationen



1.2 Steckbriefe

Länge der Strecke	3,4 km
Anteil eigener Gleiskörper	~100 %
Bewohner* (Stand 31.10.17) zzgl. Prognose HDL (1.100 Bew.)	5.735 Bew. (6.835 Bew.)
Bewohner* Prognose 2030	6.900 Bew.
Prognose Gesamtkosten	58,7 Mio. €
Prognose Eigenmittel	25,2 Mio. €
Prognose Fördermittel	33,5 Mio. €
NKI (Stand Juni 2018) Mitfall 2030	1,3

* im Einzugsradius 500 m um die Haltestellen

Länge der Strecke	3,6 km
Anteil eigener Gleiskörper	~100 %
Bewohner* (Stand 31.10.17) zzgl. Prognose HDL (1.100 Bew.)	5.350 Bew. (6.450 Bew.)
Bewohner* Prognose 2030	6.600 Bew.
Prognose Gesamtkosten	44,0 Mio. €
Prognose Eigenmittel	18,9 Mio. €
Prognose Fördermittel	25,1 Mio. €
NKI (Stand Juni 2018) Mitfall 2030	1,3

* im Einzugsradius 500 m um die Haltestellen

Länge der Strecke	3,5 km
Anteil eigener Gleiskörper	~80 %
Bewohner* (Stand 31.10.17) zzgl. Teil-Prognose HDL (150 Bew.)	6.300 Bew. (6.450 Bew.)
Bewohner* Prognose 2030	6.800 Bew.
Prognose Gesamtkosten	58,0 Mio. €
Prognose Eigenmittel	26,7 Mio. €
Prognose Fördermittel	31,3 Mio. €
NKI (Stand Juni 2018) Mitfall 2030	1,3

* im Einzugsradius 500 m um die Haltestellen

1.3 Risiko-
betrachtung

Strecke	Mittleres Risikopotenzial
Brücke	Hohes Risikopotenzial

Mittleres Risikopotenzial
Mittleres Risikopotenzial

Mittleres Risikopotenzial
Hohes Risikopotenzial

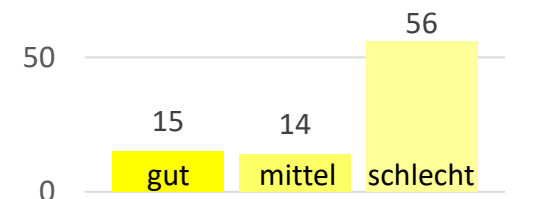
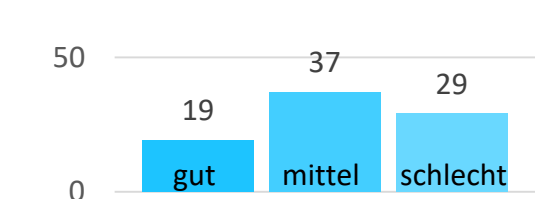
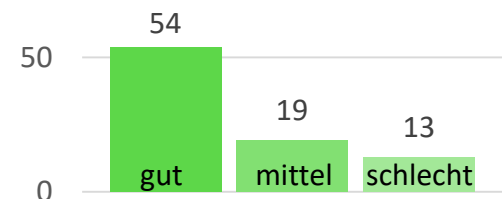
1.4 Stadtbahn-
bedingte Kosten
(netto)

Baukosten inkl. Grund- erwerb, Ing.-Bauwerke	41,9 Mio €
Baunebenkosten	9,8 Mio €
Risiko/ Unvorhergesehenes	7,0 Mio €
Gesamtsumme (Netto) (=Prognose)	58,7 Mio €

32,6 Mio €
7,4 Mio €
4,0 Mio €
44,0 Mio €

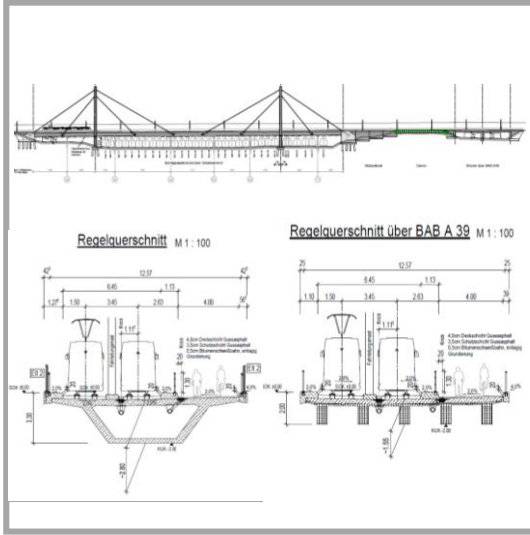
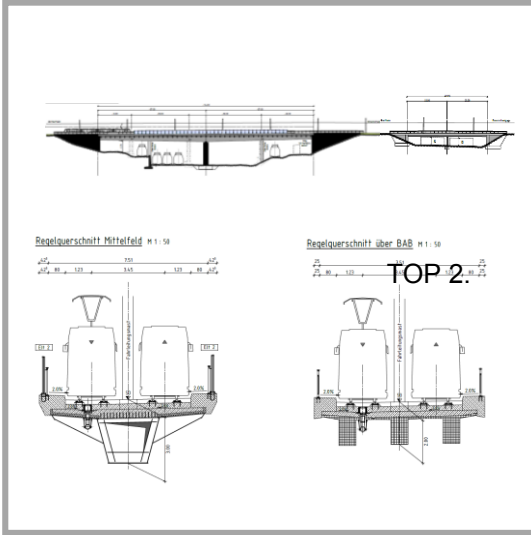
41,4 Mio €
9,7 Mio €
6,9 Mio €
58,0 Mio €

1.5 Meinungsbild des
3. Bürgerworkshops



Vorschlag 3

2.1 Gegenüberstellung der Brückenvarianten



Brücken mit kombiniertem Geh- und Radweg

2.3 Risiken - Brücken über Bahnanlagen

Zwischengründungen, Flexibilität hinsichtlich Lage und Abmaßen	geringe Flexibilität aufgrund einer Vielzahl von dauerhaft in Betrieb befindlichen Gleisen	gute Flexibilität aufgrund großer Bereiche ohne Gleisanlagen (es werden nur 6 Gleise überbrückt)	geringe Flexibilität aufgrund einer Vielzahl von dauerhaft in Betrieb befindlichen Gleisen
Leitungsanlagen im Baugrund, Anpassung der Brückenplanung	unbekannte Leitungssituation, sehr geringe Variabilität (nur mit hohen Kosten, da ggf. Vergrößerung der Stützweite)	unbekannte Leitungssituation, aber Variabilität bei Stützenstellung (Ausweich in gewissem Rahmen möglich)	unbekannte Leitungssituation, sehr geringe Variabilität (nur mit hohen Kosten, da ggf. Vergrößerung der Stützweite)
längerfristige Gleissperrungen	zur Gründungsherstellung (Pfeiler) direkte Betroffenheit der benachbarten Gleise, Sperrung	wesentliche Baubereiche außerhalb der Gleisachsen (bei Realisierung eines Zweifeldbauwerks), längerfristige Sperrungen gering wahrscheinlich	zur Gründungsherstellung (Pfeiler) direkte Betroffenheit der benachbarten Gleise, Sperrung
Beeinflussung in der Bauabwicklung, Zeitdauer des Eingriffs in Bahnanlagen	Überschneidung bei Herstellung der Gründung und bei Herstellung des Überbaus (ggf. Einschub)	Überschneidung bei Herstellung Gründung, Herstellung Überbau auf Traggerüst möglich	Überschneidung bei Herstellung der Gründung und bei Herstellung des Überbaus (ggf. Einschub)
Umbau an Bahnanlagen (Gleisanlagen)	Stützen nah an Gleisachse, Umbau von Bahnanlagen wahrscheinlich	Stützen mit gutem Abstand zu Gleisen (bei Realisierung eines Zweifeldbauwerks), Umbau nicht wahrscheinlich	Stützen nah an Gleisachse, Umbau von Bahnanlagen wahrscheinlich
Umbau Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung etc.	Umbaumaßnahmen an Signaltechnik und Oberleitung abhängig von Stützenstandort, Maststandort, Sichtachsen	Umbaumaßnahmen an Signaltechnik und Oberleitung abhängig von Stützenstandort, Maststandort, Sichtachsen	Umbaumaßnahmen an Signaltechnik und Oberleitung abhängig von Stützenstandort, Maststandort, Sichtachsen
direkt betroffene Gleise, Kooperationsbedarf DB AG	Gleise an Pfeilern der Brücke, Gleise an Hilfsstützen für die Errichtung der Brücke	ausreichender Gleisabstand zu Pfeiler und Widerlager (bei Realisierung eines Zweifeldbauwerks)	Gleise an Pfeilern der Brücke, Gleise an Hilfsstützen für die Errichtung der Brücke
Kollision mit Bestandsbauwerken	keine bekannten Bauwerke im unmittelbaren Bereich, ggf. unterirdische Anlagen betroffen	Kollision mit Widerlagern der Bestandsbrücke Helmstedter Straße (städtische Brücke)	keine bekannten Bauwerke im unmittelbaren Bereich, ggf. unterirdische Anlagen betroffen
Beschickung der Baustelle	Beschickung der Baustelle, vor allem der Gründung, über Gleisanlagen hinweg, hierfür Sperrung von Gleisen bzw. gleisgebundene Beschickung nötig	Bahnübergang am Stellwerk zum Erreichen der Mittelstütze bereits vorhanden, keine weiteren Gleisquerungen nötig, Raum für Baufahrzeuge vorhanden	Beschickung der Baustelle, vor allem der Gründung, über Gleisanlagen hinweg, hierfür Sperrung von Gleisen bzw. gleisgebundene Beschickung nötig
Bauausführung, Ausführende Firma	anspruchsvolles Bauwerk schränkt Bieterkreis für die Realisierung stark ein, wenig Firmen zur Auswahl, hohes Vergaberisiko nach Zeit und Kosten	durchschnittlich anspruchsvolles Bauwerk, für mittelständische Baufirmen geeignet, mittleres Vergaberisiko	anspruchsvolles Bauwerk schränkt Bieterkreis für die Realisierung stark ein, wenig Firmen zur Auswahl, hohes Vergaberisiko nach Zeit und Kosten

geringes Risiko hohes Risiko

Betreff:

Änderungsantrag/Ergänzungsantrag Stadtbahn Rautheim zur Vorlage 18-09145

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(Entscheidung)

16.10.2018

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, bis zur Förderantragstellung für den Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim Vorschläge zu unterbreiten, inwieweit das geplante Bus-Erweiterungsnetz in den Bereichen Südstadt, Mascherode, Lindenberg, Rautheim und Elmaussicht-Mastbruch optimiert werden könnte.

Sachverhalt:

Diese Ergänzungen beziehen sich auf die verwaltungsseitig vorgeschlagenen Vorzugsvariante 2 und wir fordern die Verwaltung auf, diese Variante durch gute Busverbindungen in die Bereiche jenseits der Trassenführung aufzuwerten. Die SPD-Fraktion im Bezirksrat 213 bittet die Verwaltung dazu, folgende Anregungen in diese Planungen mit aufzunehmen:

1. Gleiche Taktfrequenz im Bus-Zubringerverkehr
2. Anschlusssicherheit im Zubringerverkehr
3. Umstiegshaltstellen im Zubringerverkehr bodengleich und mit kurzen Wegen ausbauen
4. Umstiegsmöglichkeiten auf der gleichen Straßenseite, damit eine Straßenquerung vermieden wird
5. Erhalt des Welfenplatzes als zentraler Busumstieg im Stadtbezirk 213 für Verkehre Richtung Bahnhof, Heidberg, Lindenberg, Rautheim, Mascherode, Stöckheim
6. Verbesserte Taktung im Schulbusverkehr und im Zubringerverkehr zum Hauptbahnhof
7. Anschlusssicherheit an den Fernverkehr (Hannover) anstreben
8. Mehr Rollatorenplätze in den Bussen und Bahnen

gez.

Meeske
Bezirksbürgermeister

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Vergabe der Trägerschaft für die neue Kindertagesstätte "Heinrich-der-Löwe"

Organisationseinheit:

Dezernat V
51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie

Datum:

03.09.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	16.10.2018	Ö
Jugendhilfeausschuss (Vorberatung)	25.10.2018	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	30.10.2018	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	06.11.2018	Ö

Beschluss:

Die Trägerschaft für die neue Kindertagesstätte „Heinrich-der-Löwe“ wird an die Fröbel gGmbH vergeben.

Sachverhalt:

Für die Trägerschaft der geplanten fünfgruppigen Kita „Heinrich-der-Löwe“ haben folgende Träger ihr Interesse bekundet:

- AWO Bezirksverband-Braunschweig
- Ev.-luth. Kirchengemeinde Stöckheim
- Fröbel gGmbH
- Humanistischer Verband Deutschland (HVD) - Niedersachsen
- Impuls Soziales Management GmbH & Co KG
- Johanniter-Unfall-Hilfe e. V.
- Kinderkrippe Sonnenschein e. V.
- Kita Karamba e.V.
- Stephanstift

Allen interessierten Trägern ist bereits vor Abgabe ihrer Bewerbung die Leistungsbeschreibung mit Kriterien zur Trägerschaft und dem Betrieb sowie ein Grundriss der Kita zugegangen. Die Bewerbungen der o. a. Träger sind fristgerecht bei der Stadt Braunschweig eingegangen. Sie wurden bei der Durchführung des Auswahlverfahrens berücksichtigt und zu einer Präsentation ihrer Konzepte sowie vertiefenden Gesprächen mit dem Fachbereich Kinder, Jugend und Familie eingeladen. Bemerkenswert ist die insgesamt hohe Anzahl interessierter Träger sowie Beteiligung überörtlicher Kita-Träger. Einzig die ev.-luth. Kirchengemeinde Stöckheim hat den Termin nicht wahrgenommen und die Bewerbung zurückgezogen.

Die Träger wurden gebeten, sich in ihrer Präsentation zu folgenden Themenblöcken zu äußern:

- Pädagogisches Grundkonzept

- Personal – und Qualitätsmanagement
- Finanzstruktur der geplanten Einrichtung
- Organisations- und Dienstleistungsentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Vernetzung und Kooperation
- Zusammenarbeit mit der Stadt Braunschweig

Diese Vorgabe dient dazu, die Vergleichbarkeit der Angebote sicherzustellen. Die Themenblöcke stellen ebenfalls die Grundlage der Entscheidungsmatrix der Bewertungskommission des Fachbereichs Kinder, Jugend und Familie dar, aus der sich entsprechende Punktwerte ergeben.

Die höchste Punktzahl konnte die Fröbel gGmbH erzielen. Entsprechend schlägt die Verwaltung vor, die Trägerschaft der o.g. Kindertagesstätte der Fröbel gGmbH zu übertragen.

Die Bewertung der Bewerbungen erfolgte objektiv und nachvollziehbar anhand einer bewährten einheitlichen Bewertungsmatrix und eines identischen Fragenkataloges. Im Ergebnis ist festzustellen, dass alle Bewerber für die Übernahme der Trägerschaft der Kita grundsätzlich geeignet sind. Auch die Präsentationen mit vertiefenden Gesprächen haben dies bestätigt und gezeigt, dass es sich um ein sehr hochwertiges und qualitativ gutes Bewerberfeld handelte. Bei den pädagogischen Aspekten haben nahezu alle Träger die Erwartungen sehr gut erfüllt.

Ausschlaggebend für die Auswahl des Trägers waren insbesondere Aussagen zum Bereich „Personalmanagement“ und „Organisations- und Dienstleistungsentwicklung“. Daneben konnten die konzeptionellen Überlegungen zur Vernetzung und Kooperation in dem neu entstehenden Wohnquartier, sowie die Öffentlichkeitsarbeit überzeugen. Der Träger ist in Braunschweig bereits durch die Trägerschaft der Betriebskindertagesstätte SieKids Ackermäuse bekannt.

Klockgether

Anlage/n:

Bewertungsschema

Bewertungsschema:

Grundkonzeption

- Beschreibung des Leistungsangebots
- Umsetzung des Bildungsauftrages
- Mitwirkung von Eltern und Kindern
- Dokumentation und Präsentation
- Projektarbeit

Zielgruppenorientierung der Konzeption

- Eigene Konzeption je Kita
- Orientierung am Einzugsgebiet

Familienorientierung und Elternbeteiligung

- Elternbeteiligung
- Kommunikationskultur
- Informationen zu den Bildungsbiographien der Kinder
- Interkulturelle Handlungsansätze

Finanzstruktur

- Erbringung des Eigenanteils
- Haushalts- und Wirtschaftsplanung
- Förderung Stadt

Personalmanagement

- Erhebung zu Personalstand und -struktur
- Aus- und Fortbildung
- Arbeitsplatzbeschreibungen
- Personalentwicklungskonzepte

Qualitätsmanagement

- Konzept
- Grundsätze und Standards
- Überprüfung der Ziele
- Beteiligung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Dokumentation und Präsentation
- Berichtswesen
- Dokumentation der Bildungsbiographien
- Verfahren zur Fortschreibung des Konzeptes
- Hygieneplan / Lebensmittelhygiene (HACCP)

Organisations- und Dienstleistungsentwicklung

- Flexibilität und Öffnungszeiten
- Leitbild der Kita
- Evaluationsverfahren
- Interne / Externe Kommunikationskultur
- Eindeutige Entscheidungskompetenzen Träger, Einrichtungsleitung und Mitarbeiter/in

Zusammenarbeit Stadt Braunschweig

- Regelmäßiger Austausch und Berichtswesen
- Zusammenspiel bei aktuellen Themen und Entwicklungsbedarfen

Vernetzung und Kooperation

- Konzept
- Kooperation mit anderen Trägern, Einrichtungen, Schulen, etc.
- Netzwerkarbeit in und außerhalb des Stadtbezirks

Öffentlichkeitsarbeit

- Regelmäßige Medienarbeit
- Aktuelles Informationsmaterial
- Einheitliches Erscheinungsbild
- Mehrsprachige Informationen

Betreff:

Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.09.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	12.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	12.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 114 Volkmarode (Anhörung)	18.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	19.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	16.10.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	17.10.2018	Ö
Bauausschuss (Vorberatung)	23.10.2018	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	30.10.2018	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	06.11.2018	Ö

Beschluss:

„Die als Anlage 1 beigefügte Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) wird beschlossen.“

Sachverhalt:

Erläuterung zur Änderung der Straßenreinigungsverordnung und der Anlage Straßenverzeichnis

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Absatz 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage um einen Ordnungsbeschluss, für den der Rat der Stadt Braunschweig beschlusszuständig ist.

Allgemeine Erläuterungen:

Die Straßenreinigungsverordnung regelt den Umfang der Reinigungspflichten in der Stadt Braunschweig. Insbesondere sind dort die Reinigungsklassen festgelegt, die bestimmen, in

welcher Häufigkeit die Straßen im Stadtgebiet zu reinigen sind. Zudem werden die Winterdienstpflichten der Anlieger definiert.

Zu der Straßenreinigungsverordnung gibt es als Anlage das Straßenverzeichnis, in dem die Straßen (Wege und Plätze) verschiedenen Reinigungsklassen zugeordnet werden. Zur Straße gehören Fahrbahnen, Gehwege, Radwege und öffentliche Parkplätze. Aus der Reinigungsklasse ergibt sich die Häufigkeit der zu leistenden Reinigungen (§ 4).

In den allgemeinen Reinigungsklassen I bis V werden die Reinigungen mit regelmäßigen Rhythmen durchgeführt. Der Übertragungsvermerk „Ü“ hat bei diesen Reinigungsklassen zur Folge, dass die gesamte Straßenreinigung bis zur Straßenmitte (inkl. Fahrbahn) auf die Eigentümer der anliegenden Grundstücke übertragen ist. Das bedeutet, dass in diesen Straßen keine Gebühr für die Reinigung erhoben wird.

In der Innenstadt gelten die besonderen Reinigungsklassen 11 bis 29, in denen die Reinigungshäufigkeit mit der Anzahl der Reinigungen pro Jahr angegeben wird. Die ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) führt diese entsprechend der Vorgabe aus der Straßenreinigungsverordnung nach Bedarf durch. Bei Straßen mit einem „W“-Vermerk wird durch ALBA ein Winterdienst auf Gehwegen erbracht, der über die Verpflichtungen der Anlieger hinausgeht.

Die Festlegung der Reinigungsklassen orientiert sich am Grad der zu erwartenden Verschmutzung. Diese ergibt sich vor allem aus der Verkehrsbelastung, Einwohnerdichte, Infrastruktur (Supermärkte und ähnliche Anziehungspunkte), Vegetation (insbes. Bäume) und der ggf. notwendigen Papierkörbe.

Falls eine komplette Übertragung der Reinigung an die Anlieger erfolgen soll, müssen folgende Kriterien erfüllt sein: geringer Verschmutzungsgrad, geringe Verkehrsbelastung (Anlieger dürfen bei der Reinigung nicht durch den Verkehr gefährdet sein), kein ÖPNV.

Änderungen in der Anlage Straßenverzeichnis:

Eine Anpassung des Straßenverzeichnisses (Anlage 1) erfolgt turnusmäßig auf Grund verschiedener Aspekte:

- neu gewidmete Straßen
- Änderungsvorschläge von städtischen Organisationseinheiten und Bürgern (nach Prüfung)
- geänderte Straßenverhältnisse aufgrund von Neugestaltungen und Umbauten
- Korrektur von ungenauen bzw. fehlerhaften Beschreibungen von Straßenbereichen
- redaktionelle Änderungen bei den Straßenabschnittsbezeichnungen

In diesem Jahr werden vor allem neu gewidmete Straßen in das Straßenverzeichnis aufgenommen. Die Vorschläge wurden mit ALBA abgestimmt.

In der Anlage 2 sind die beabsichtigten Änderungen der Anlage Straßenverzeichnis nach Stadtbezirken sortiert und einzeln erläutert.

Leuer

Anlage/n:

1. Änderung Straßenreinigungsverordnung
2. Erläuterung der Änderungen in den Stadtbezirken

**Dritte Verordnung zur Änderung der
Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der
Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig
(Straßenreinigungsverordnung)
vom 18. Dezember 2018**

Aufgrund des § 52 des Nds. Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112) und der §§ 1 und 55 des Nds. Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung vom 19. Januar 2005 (Nds. GVBl. S. 9), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2018 (Nds. GVBl. S. 66) hat der Rat der Stadt Braunschweig folgende Änderung beschlossen:

Artikel I

Die Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) vom 17. November 2015 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 16 vom 16. Dezember 2015, S. 85), in der Fassung der Zweiten Änderungsverordnung vom 19. Dezember 2017 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 18 vom 29. Dezember 2017, S. 75) wird wie folgt geändert:

Das Straßenverzeichnis als Anlage zur Straßenreinigungsverordnung wird gemäß der folgenden Tabelle geändert:

	Straßenname		Reini- gungs- klasse	Reini- gung über- tragen auf Anlieger = Ü	Verbin- dungs- weg = (V) Winter- dienst = (W)
Bisher	Am Hasselteich	Stichstraßen nach Osten	IV	Ü	
Neu		wird entfernt			
Neu	Am Meerberg	- Rapskamp	IV	Ü	(V)
Neu	Braunschweiger Straße	- Noetherstraße	IV	Ü	(V)
Bisher	Broitzemer Straße	von Juliusstraße bis Altstadtring	III		
Neu	Broitzemer Straße	von Goslarsche Straße bis Altstadtring	III		
Bisher	Broitzemer Straße	von Madamenweg bis Juliusstraße	IV	Ü	
Neu	Broitzemer Straße	von Madamenweg bis Goslarsche Straße	IV	Ü	
Neu	Eulerstraße		IV	Ü	
Neu	Hungerkamp	- Pappelberg	IV	Ü	(V)
Neu	Im Rübenkamp	öffentlicher Parkplatz	IV		
Bisher	Kälberwiese	von Sackring bis Finkenherd ohne südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 bis 12 B, 13 A, 13 B und 21 A	IV		
Neu	Kälberwiese	von Sackring bis Finkenherd ohne südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 D, 12 E, 13 A und 21 A	IV		
Bisher	Kälberwiese	südliche Stichwege Grund- stücke Nr. 10 bis 10 C, 12 bis 12 B, 13 A, 13 B, 21 A und vom Finkenherd ab nach Westen	IV	Ü	
Neu	Kälberwiese	südliche Stichwege Grund- stücke Nr. 10 bis 10 C, 12 D, 12 E, 13 A, 21 A und vom Finkenherd ab nach Westen	IV	Ü	
Bisher	Kruseweg	von Moorhüttenweg bis Immengarten	IV	Ü	
Bisher	Kruseweg	von Am Remenhof bis Ziegelkamp	IV	Ü	
Neu	Kruseweg		IV	Ü	
Neu	Noetherstraße		IV	Ü	
Bisher	Nußbergstraße		IV		
Neu	Nußbergstraße	ohne Stichstraße zu den Grundstücken Nr. 23 A bis D	IV		
Neu	Nußbergstraße	Stichstraße zu den Grund- stücken Nr. 23 A bis D	IV	Ü	
Neu	Rapskamp		IV	Ü	

Bisher	Sachsendamm		III		
Neu	Sachsendamm	von Hallestraße bis Schlesiendamm	III		
Bisher	Sandgrubenweg		IV		
Neu	Sandgrubenweg	ohne Stichweg nach Norden	IV		
Neu	Sandgrubenweg	Stichweg nach Norden	IV	Ü	
Bisher	Taubenstraße	von Mittelweg bis 20 m östlich der Einfahrt Grundstück Nr. 8	IV		
Neu	Taubenstraße	von Mittelweg bis 20 m östlich des Grundstücks Nr. 4	IV		
Bisher	Taubenstraße	ab 20 m östlich der Einfahrt Grundstück Nr. 8 bis Spargelstraße	IV	Ü	
Neu	wird entfernt				
Bisher	Timmerlahstraße	von Nettlingskamp bis einschl. Grundstück Nr. 113	IV		
Neu	Timmerlahstraße	von Nettlingskamp bis einschl. Grundstück Nr. 112 E	IV		
Neu	Von-Wrangell-Straße		IV	Ü	
Neu	Zusestraße	inkl. Stichweg nach Westen	IV	Ü	

Artikel II

In-Kraft-Treten

Die Verordnung tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Braunschweig, den ... Dezember 2018

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Leuer
Stadtbaurat

Vorstehende Verordnung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den ... Dezember 2018

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Leuer
Stadtbaurat

Erläuterungen der Änderungen des Straßenverzeichnisses:

Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Am Hasselteich	Stichstraßen nach Osten	IV Ü		
Neu	Wird entfernt			Die Stichstraßen sind nicht gewidmet und nicht im Eigentum der Stadt Braunschweig.	Keine
Neu	Hungerkamp	- Pappelberg	IV Ü (V)	Der Weg wurde neu gewidmet.	Keine

Stadtbezirk 114 Volkmarode:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Kruseweg	von Moorhüttenweg bis Immengarten	IV Ü		
Bisher	Kruseweg	von Am Remenhof bis Ziegelkamp	IV Ü		
Neu	Kruseweg		IV Ü	Inzwischen wurde der gesamte Kruseweg Gewidmet.	Keine

Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Nußbergstraße		III		
Neu	Nußbergstraße	ohne Stichstraße zu den Grundstücken Nr. 23 A bis D	III		
Neu	Nußbergstraße	Stichstraße zu den Grundstücken Nr. 23 A bis D	IV Ü	Der Bereich wurde neu gewidmet.	Keine

Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Neu	Am Meerberg	- Rapskamp	IV Ü (V)	Der Weg wurde neu gewidmet.	Keine
Neu	Im Rübenkamp	Öffentlicher Park- platz	IV	Der Parkplatz wurde neu ge- widmet. (vor dem Grundstück Nr.1)	Gebühren der RKL IV (0,39 € je Monat und Frontmeter) sind zu zahlen.
Neu	Rapskamp		IV Ü	Die Straße wurde neu ge- widmet.	Keine

Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Sachsendam				
Neu	Sachsendam	von Hallestraße bis Schlesien- damm	III	Definition der ge- schlossenen Orts- lage. Nur innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen die Verpflichtungen der öffentlich- rechtlichen Straßenreinigung vor.	Keine

Stadtbezirksrat 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Neu	Braunschweiger Straße	- Noether- straße	IV Ü (V)	Der Weg wurde neu gewidmet.	Keine
Neu	Eulerstraße		IV Ü	Die Straße wurde neu gewidmet.	Keine
Neu	Noetherstraße		IV Ü	Die Straße wurde neu gewidmet.	
Bisher	Sandgrubenweg		IV		
Neu	Sandgrubenweg	ohne Stichweg nach Norden	IV		
Neu	Sandgrubenweg	Stichweg nach Norden	IV Ü	Der Weg wurde neu gewidmet.	Keine
Neu	Von-Wrangell- Straße		IV Ü		Keine
Neu	Zusestraße	inkl. Stichweg nach Westen	IV Ü		Keine

Stadtbezirksrat 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Timmerlahstraße	von Nettlingskamp bis einschl. Grundstück Nr. 113	IV		
Neu	Timmerlahstraße	von Nettlingskamp bis einschl. Grundstück Nr. 112 E	IV	Die OD-Grenze wurde verlegt, sodass der Abschnitt angepasst werden muss.	Gebühren der RKL IV (0,39 € je Monat und Frontmeter) sind für den neuen Abschnitt zu zahlen.

Stadtbezirksrat 310 Westliches Ringgebiet:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Broitzemer Straße	von Juliusstraße bis Altstadttring	III		
Neu	Broitzemer Straße	von Goslarsche Straße bis Altstadttring	III	Anpassung nach Sanierung der Juliusstraße.	Keine
Bisher	Broitzemer Straße	von Madamenweg bis Juliusstraße	IV Ü		
Neu	Broitzemer Straße	von Madamenweg bis Goslarsche Straße	IV Ü	Anpassung nach Sanierung der Juliusstraße.	Keine
Bisher	Kälberwiese	von Sackring bis Finkenherd ohne südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 bis 12 B, 13 A, 13 B und 21 A	IV		
Neu	Kälberwiese	von Sackring bis Finkenherd ohne südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 D, 12 E, 13 A und 21 A	IV	Anpassung an die tatsächliche Verhältnisse.	Keine
Bisher	Kälberwiese	südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 bis 12 B, 13 A, 13 B, 21 A und vom Finkenherd ab nach Westen	IV Ü		
Neu	Kälberwiese	südliche Stichwege Grundstücke Nr. 10 bis 10 C, 12 D, 12 E, 13 A, 21 A und vom Finkenherd ab nach Westen	IV Ü	Anpassung an die tatsächliche Verhältnisse.	Keine

Stadtbezirksrat 331 Nordstadt:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Taubenstraße	von Mittelweg bis 20 m östlich der Einfahrt Grundstück Nr. 8	IV		
Neu	Taubenstraße	von Mittelweg bis 20 m östlich des Grundstücks Nr. 4	IV	Anpassung des Abschnitts, weil die Taubenstraße teilweise eingezogen wurde.	Für den eingezogenen Abschnitt entfallen die Gebühren der RKL IV (0,39 € je Monat und Frontmeter).
Bisher	Taubenstraße	ab 20 m östlich der Einfahrt Grundstück Nr. 8 bis Spargelstraße	IV Ü		
Neu	Taubenstraße	wird entfernt		Der Abschnitt wurde eingezogen.	Keine

Betreff:

Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.09.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	11.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	12.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	12.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	12.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	13.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 114 Volkmarode (Anhörung)	18.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	19.09.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	19.09.2018	Ö
Bauausschuss (Entscheidung)	23.10.2018	Ö

Beschluss:

„Die Widmungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen/Treppen/Parkplätze sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Bauausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Widmung von Straßen um eine Angelegenheit, für die der Bauausschuss beschlusszuständig ist.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen/Treppen/Parkplätze sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst.

Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigelegt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

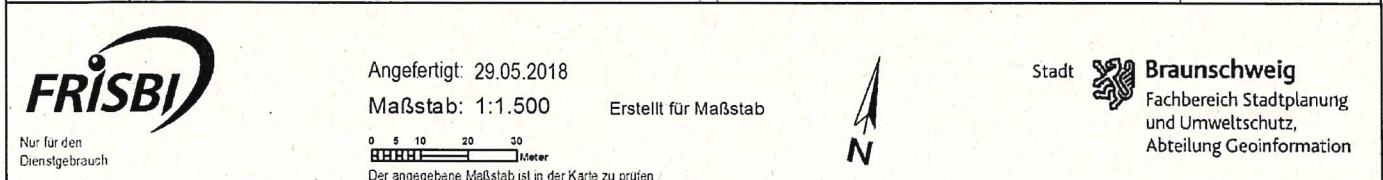
Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

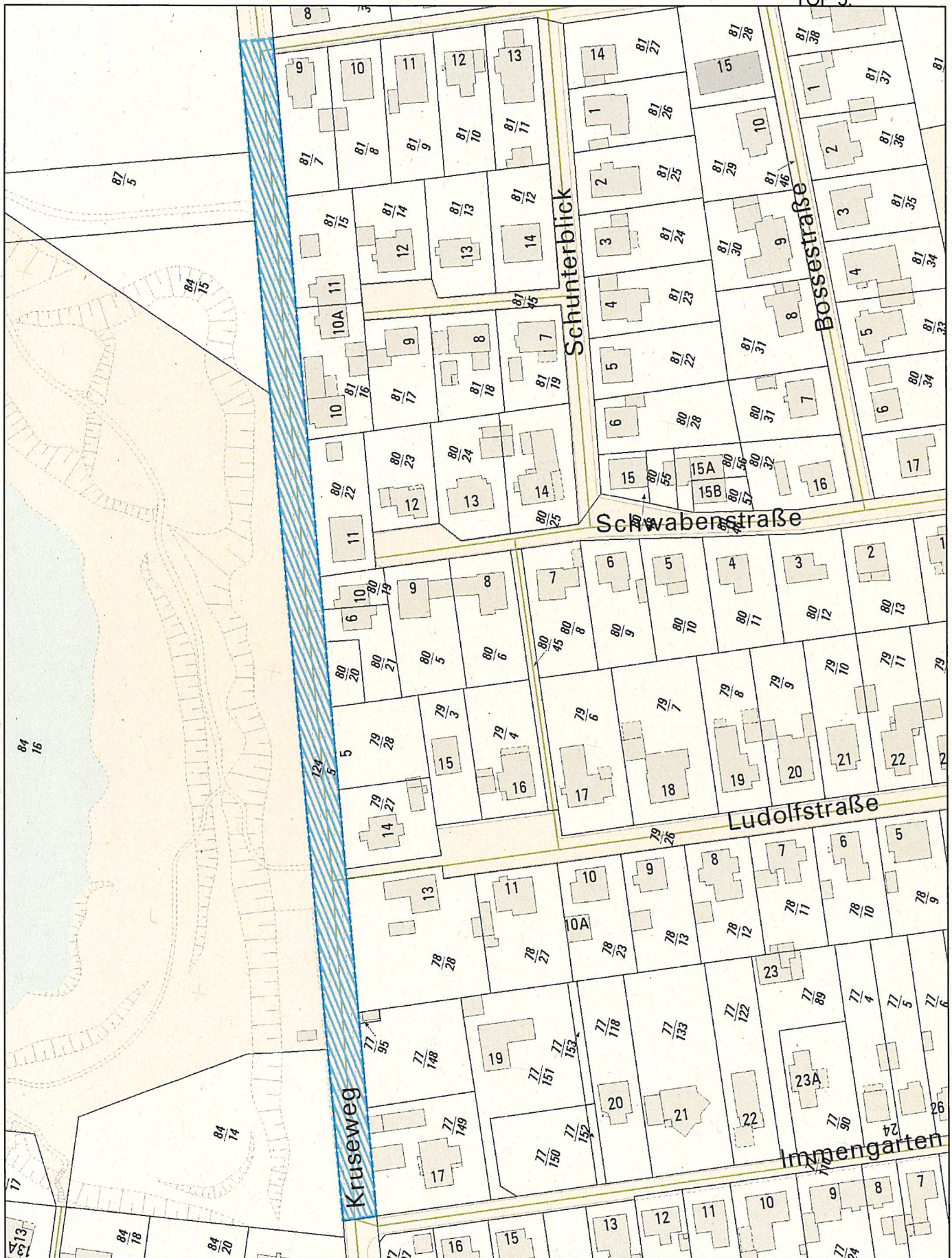
Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Anlage 1

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Verbindungsweg zw. Pappelberg und Hungerkamp	Pappelberg / Hungerkamp	34 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	erstmalige Herstellung
2	114	Kruseweg	Immengarten / Am Remenhof	340 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
3	120	Nußbergstraße	Nußbergstraße, Haus Nr. 23 / Nußbergstraße, Haus Nr. 23 A-C	40 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach B-Plan
4	211	Rapskamp	Rapskamp, Haus Nr. 1 / Rapskamp, Wendehammer	300 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach B-Plan
5	211	Rapskamp	Rapskamp, Wendehammer / Rapskamp, Haus Nr. 18, 19	40 m	Gemeindestraße	Gehweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan
6	211	Im Rübenkamp	Parkplatz im Rübenkamp, Flurstück 211/114	33 m	Gemeindestraße	-	Widmung nach Bestand
7	212 / 310	Schrotweg	Schrotweg, Flurstück 34/9 / Schrotweg, Haus Nr. 113	705 m	Gemeindestraße	-	Widmung nach Bestand
8	213	Eulerstraße	Von-Wrangell-Straße / Wendehammer	400 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach Bestand
9	213	Eulerstraße	Wendehammer / Eulerstraße, Haus Nr. 28	36 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
10	213	Noetherstraße	Von-Wrangell-Straße / Noetherstraße, Haus Nr. 2, 14	322 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach Bestand
11	213	Noetherstraße	Weg zur Braunschweiger Straße	5 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
12	213	Sandgrubenweg	Sandgrubenweg, Haus Nr. 41 / Sandgrubenweg, Haus Nr. 42	50 m	Gemeindestraße	Gehweg	Widmung nach Bestand
13	213	Von-Wrangell-Straße	Braunschweiger Straße / Von-Wrangell-Straße	581 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach B-Plan
14	213	Von-Wrangell-Straße	Von-Wrangell-Straße 15 / Von-Wrangell-Straße 13	37 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan
15	213	Zusestraße	Noetherstraße / Zusestraße	454 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Widmung nach B-Plan
16	213	Zusestraße	Zusestraße, Haus Nr. 21 Zusestraße, Haus Nr. 22	30 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
17	213	Zusestraße	Zusestraße, Haus Nr. 25 Zusestraße, Haus Nr. 26	30 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
18	221	Lechstraße	Lechstraße, Haus Nr. 62,63,64,65 / Illerstraße	305 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Korrektur der Widmung
19	221	Lechstraße	Lechstraße, Haus Nr. 46,45 / Iserstraße	350 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Korrektur der Widmung
20	221	Lechstraße	Donaustraße, Haus Nr. 41 / Lechstraße, Haus Nr. 18, 21	225 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Korrektur der Widmung
21	221	Ahrweg	Rheinring / Ahrplatz	200 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich	bestehendes Straßen- und Wegenetz verbinden

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Beschränkungen	Bemerkung
22	222	Am Timmerlaher Busch	Am Timmerlaher Busch 27 A / Am Timmerlaher Busch 21	50 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan
23	310	Parkplatz Kennelweg	Flurstück 11/29	75 m	Gemeindestraße	-	Widmung nach B-Plan
24	321	Okeräue	Okeräue, Haus Nr. 13 / Okeräue, Haus Nr. 5	100 m	Gemeindestraße	-	Widmung nach Bestand
25	331	Am Bülden	Am Bülden, Haus Nr. 17, 18 / Händlerstraße	80 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg	Korrektur der Widmung



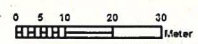


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

Stadt Braunschweig



Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



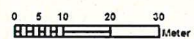


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

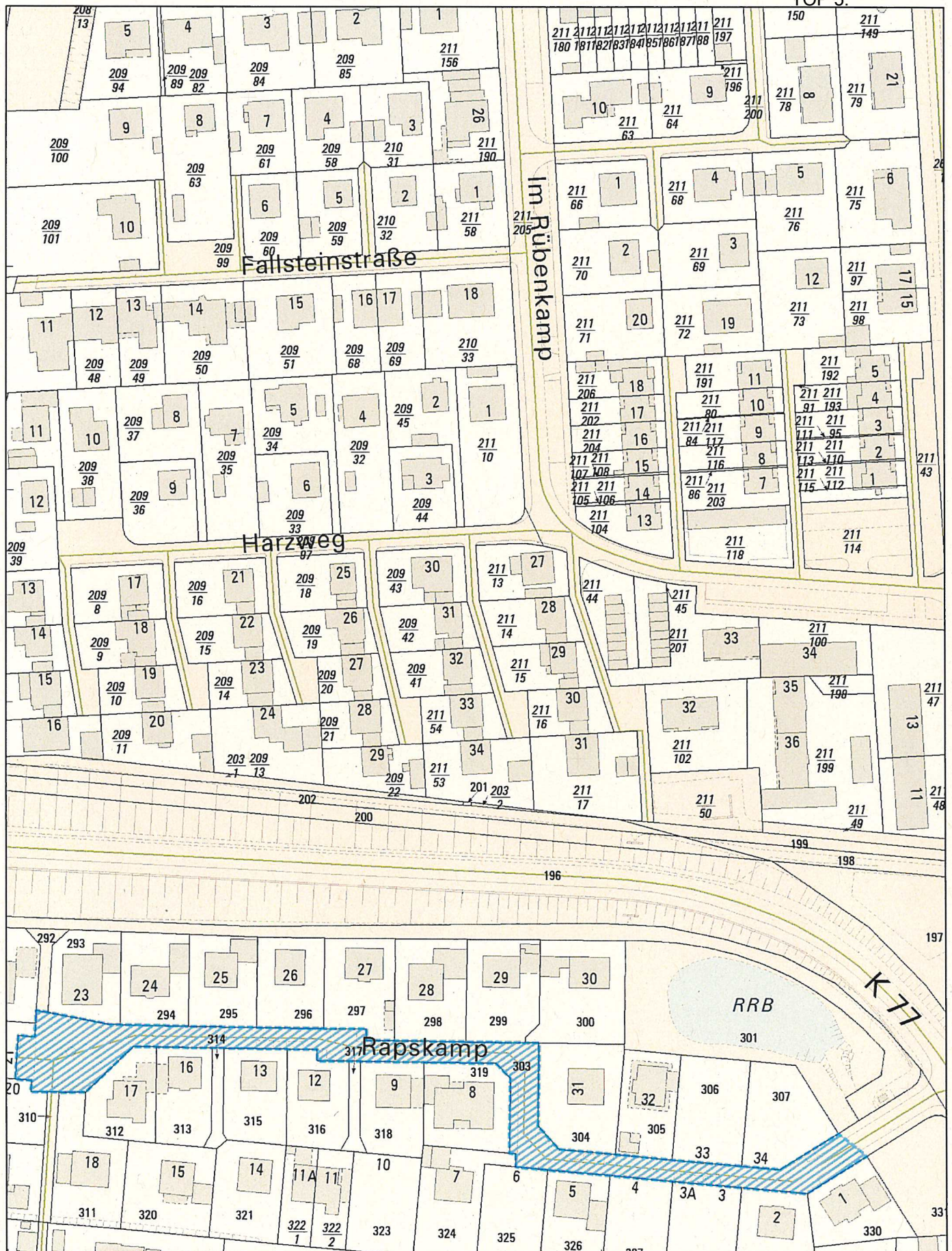


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

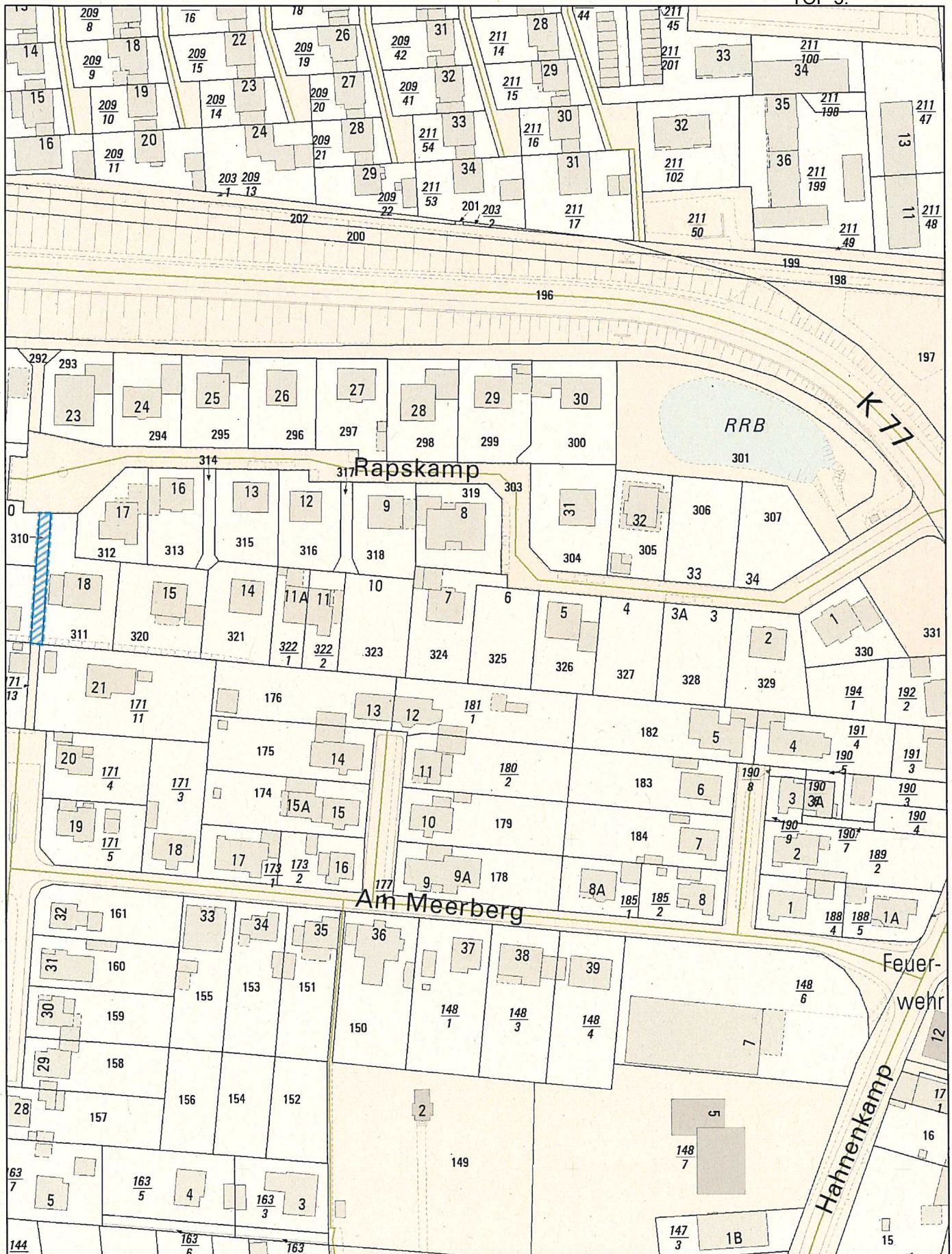


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

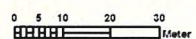


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

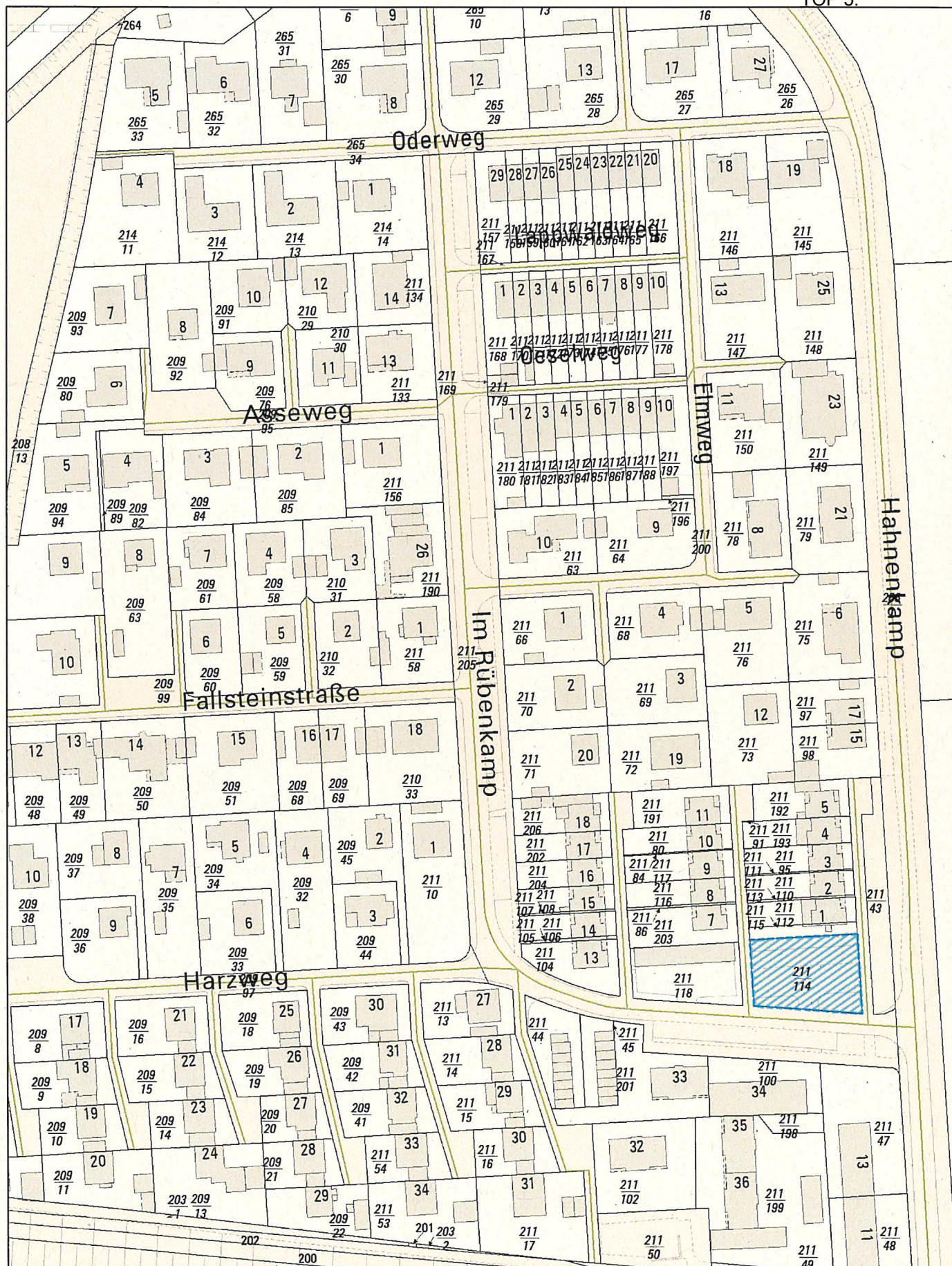


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

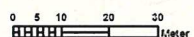


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

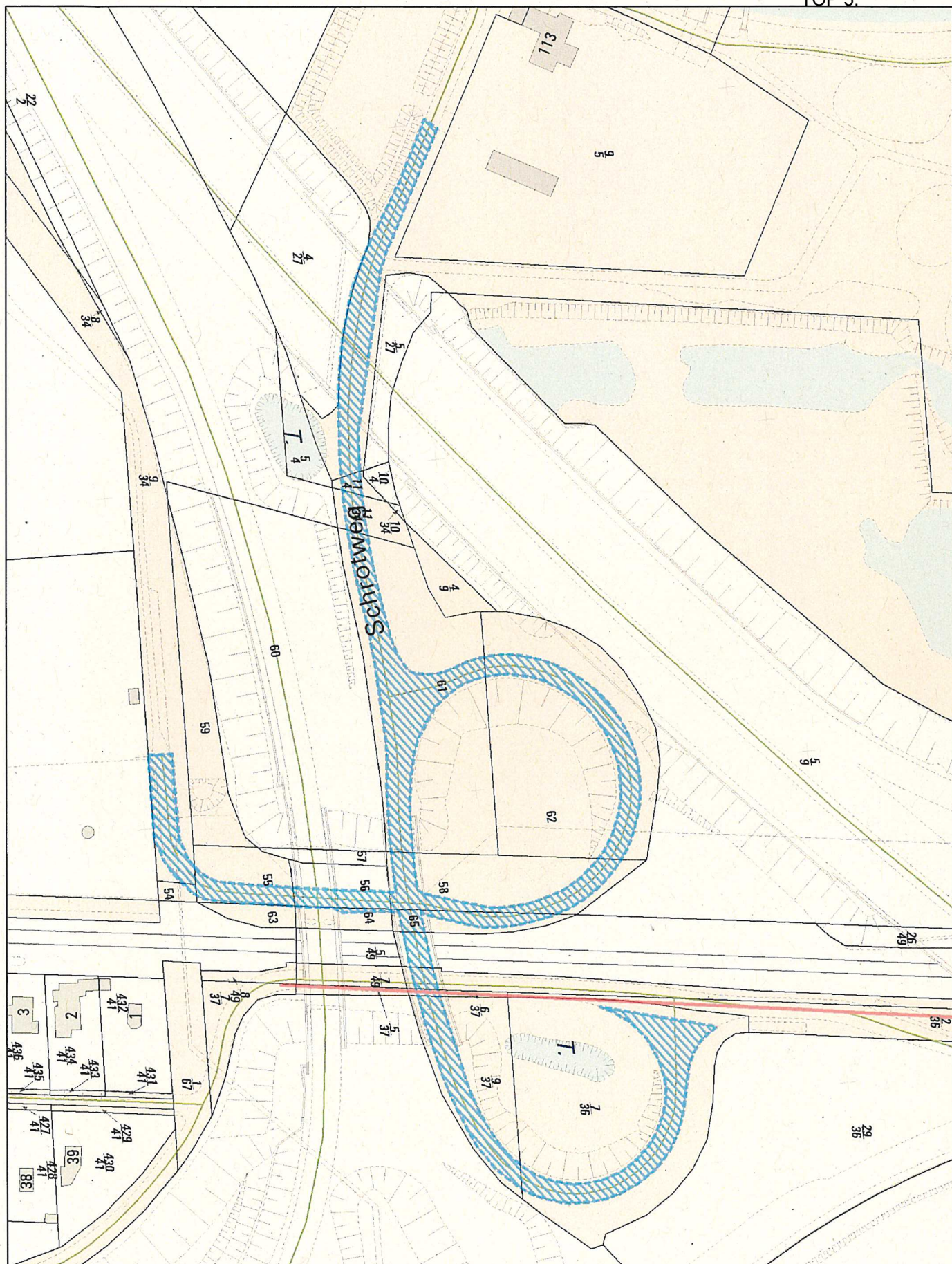


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

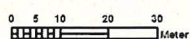


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

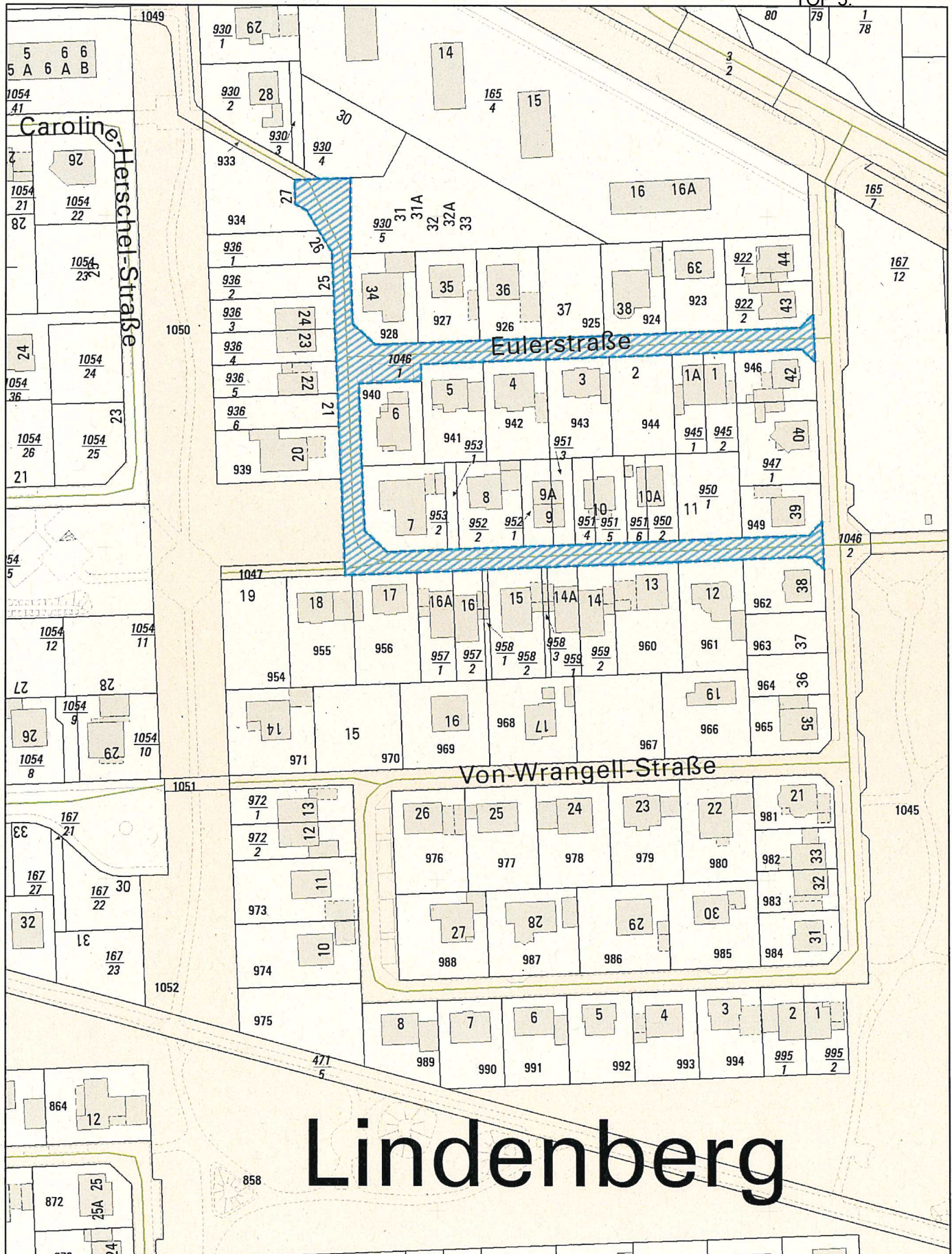


Stadt



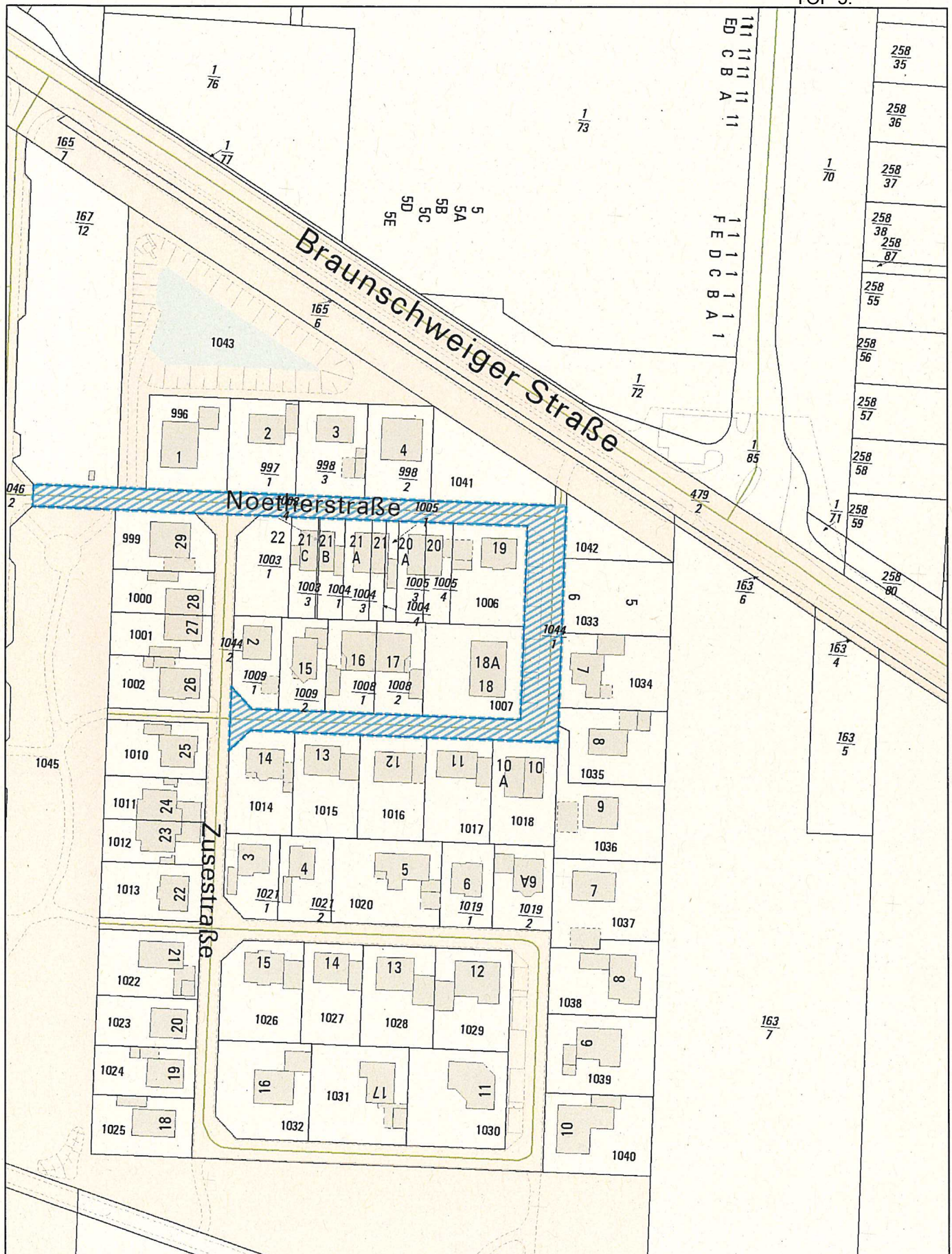
Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation





Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

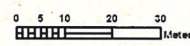


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

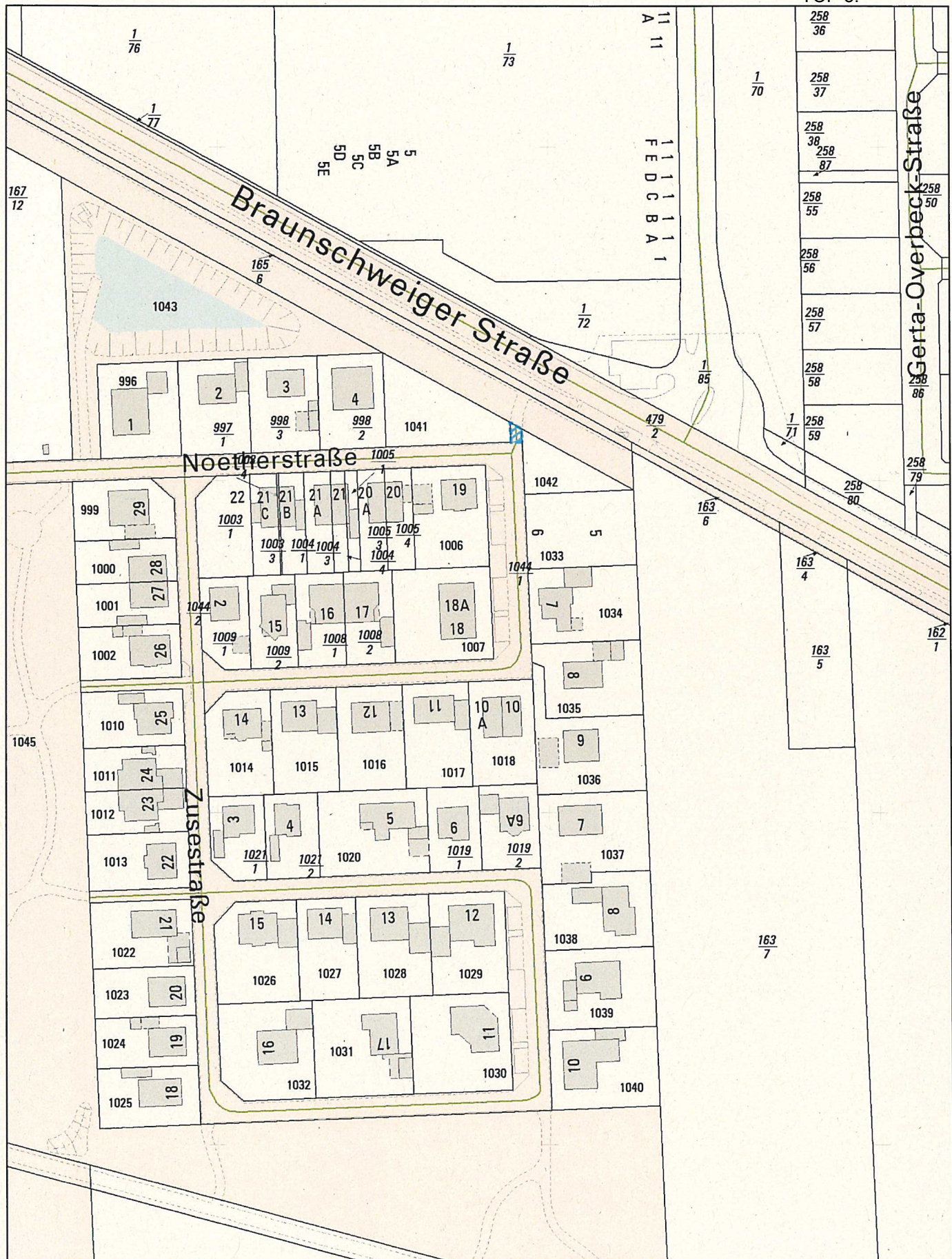


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

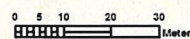


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 11.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

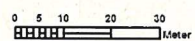


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

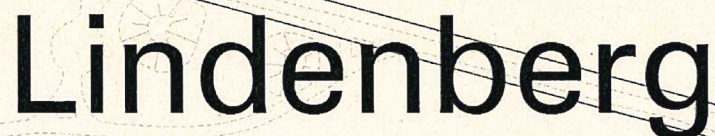


Stadt

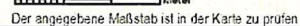


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Erstellt für Maßstab



Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

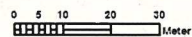


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



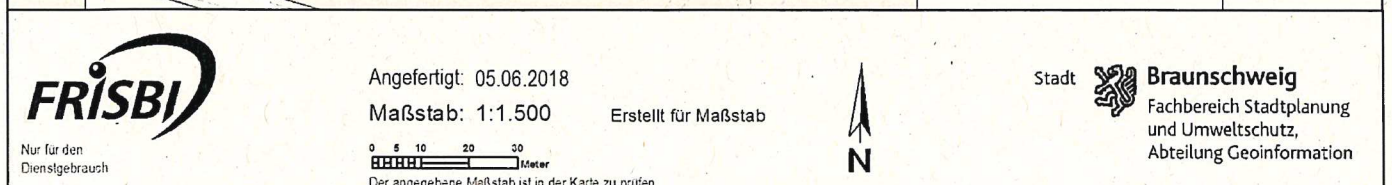
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt Braunschweig



Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



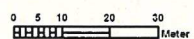


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

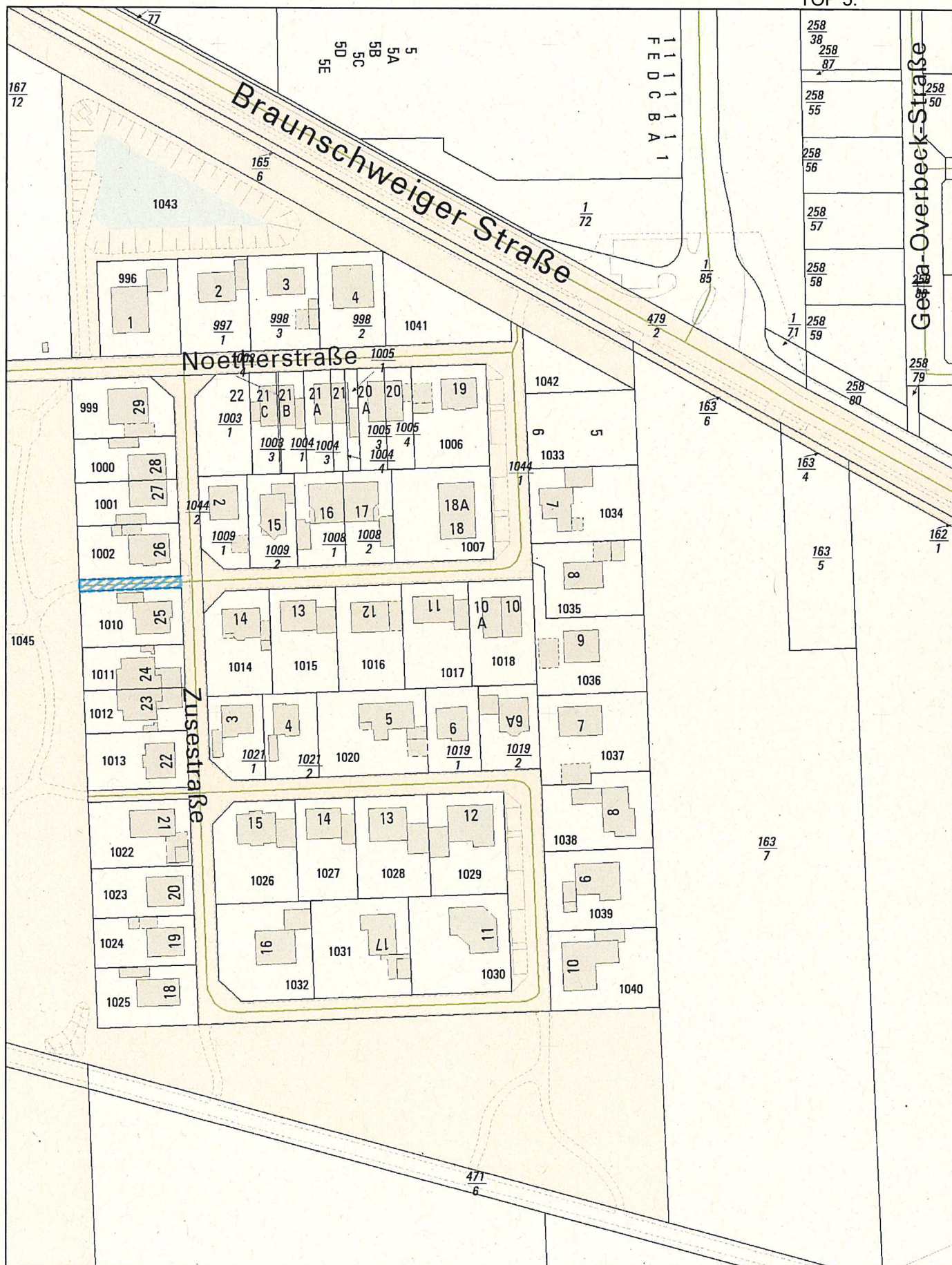


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

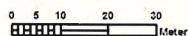


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

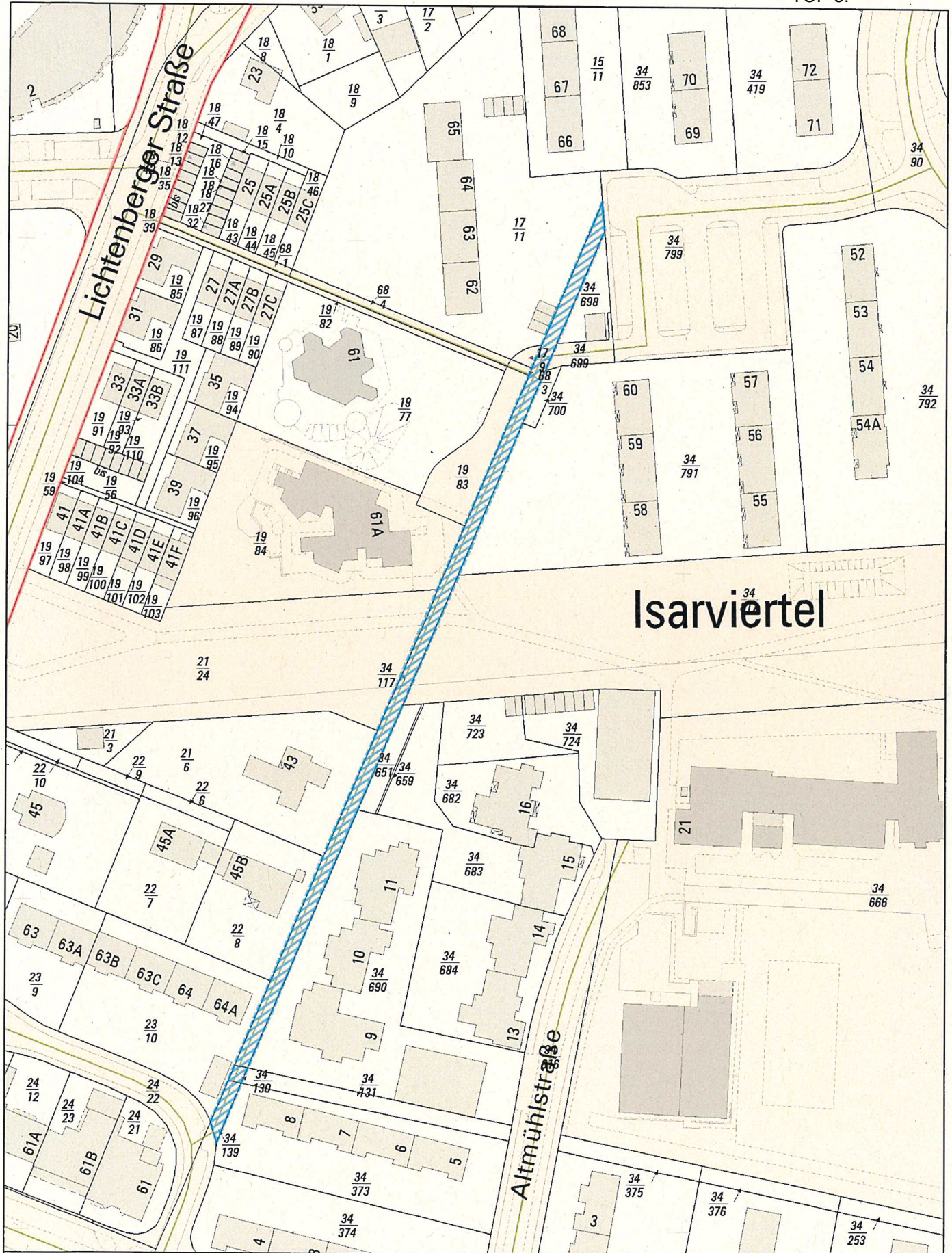


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

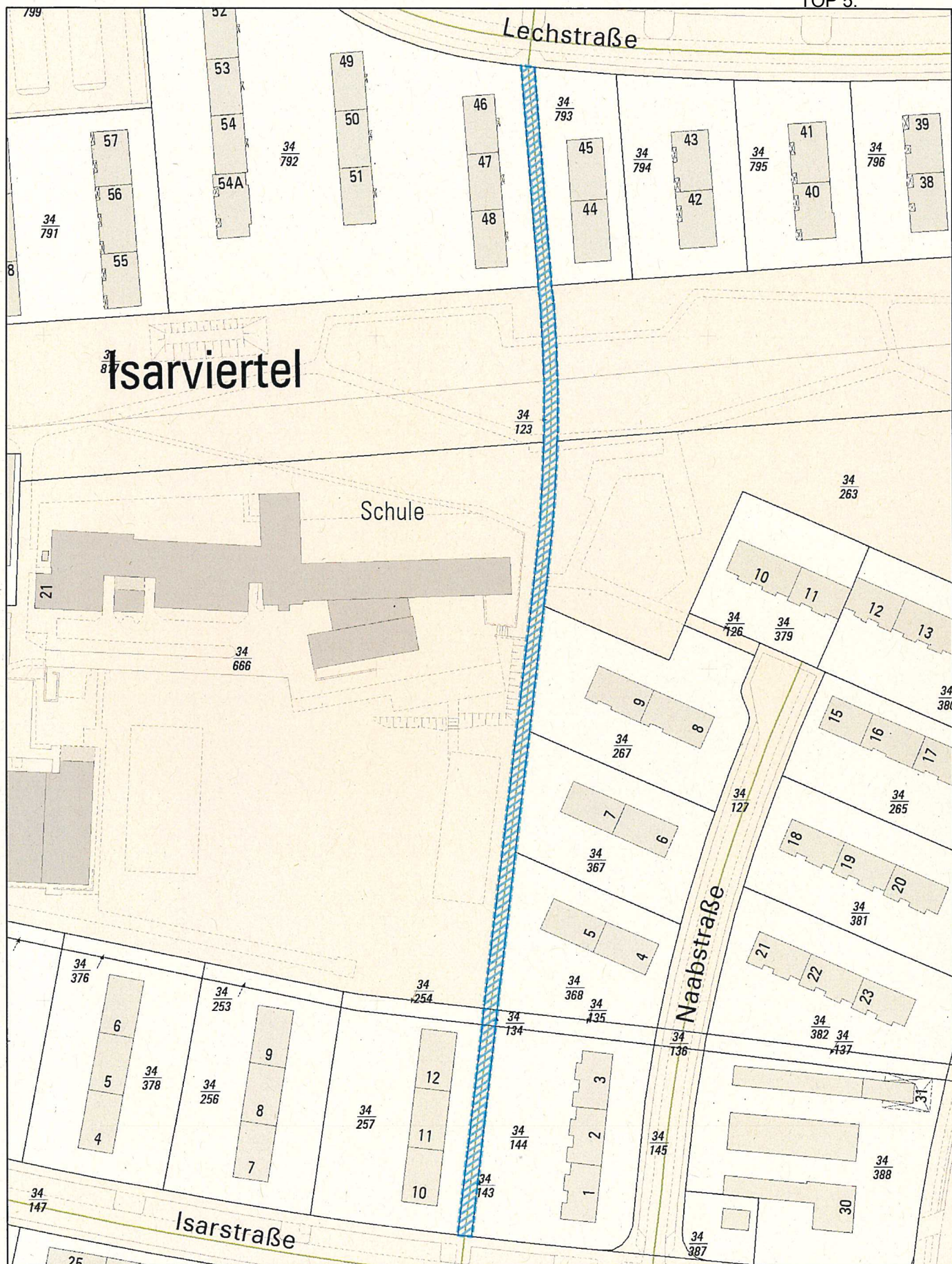


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

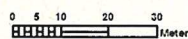


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

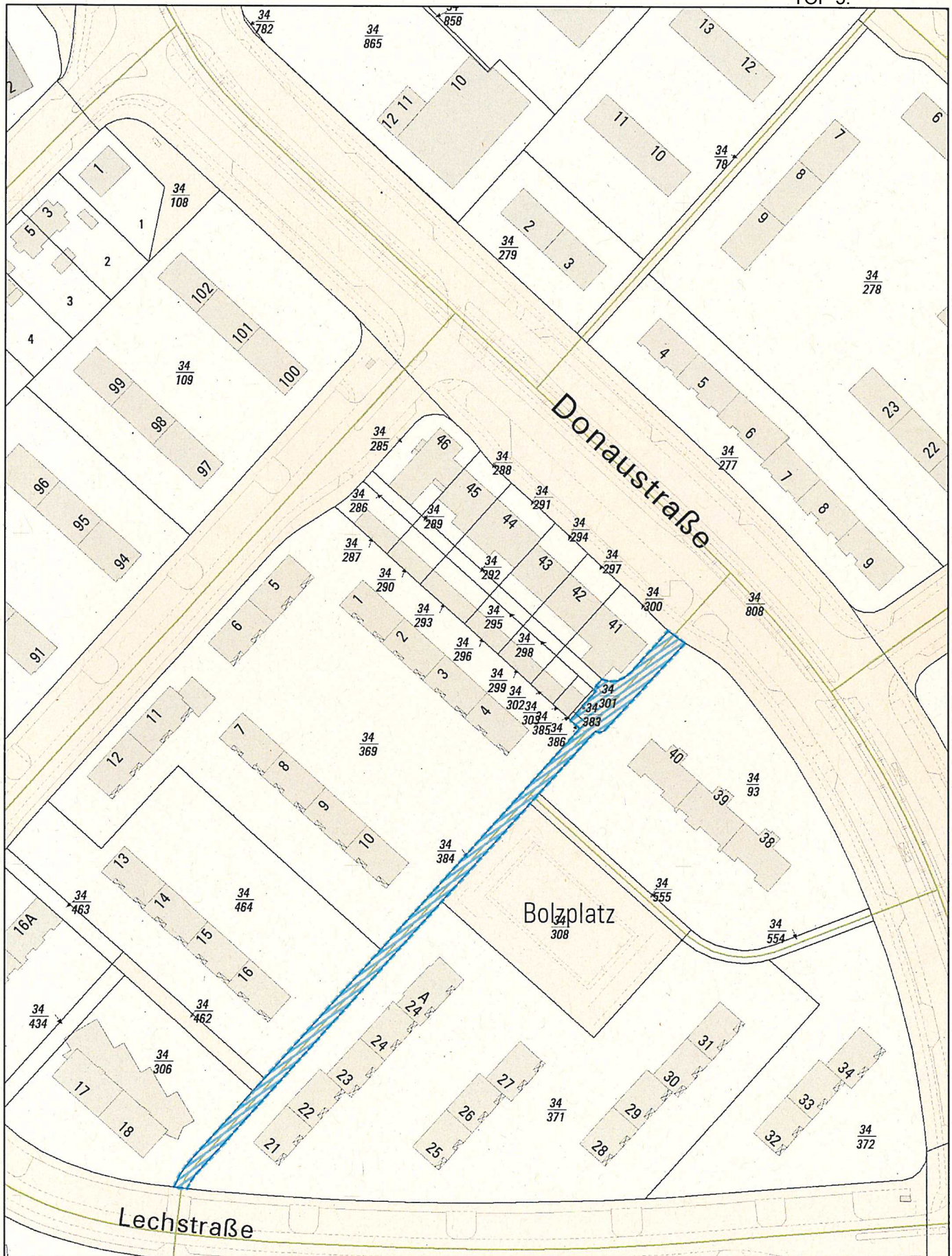


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

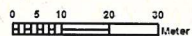


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

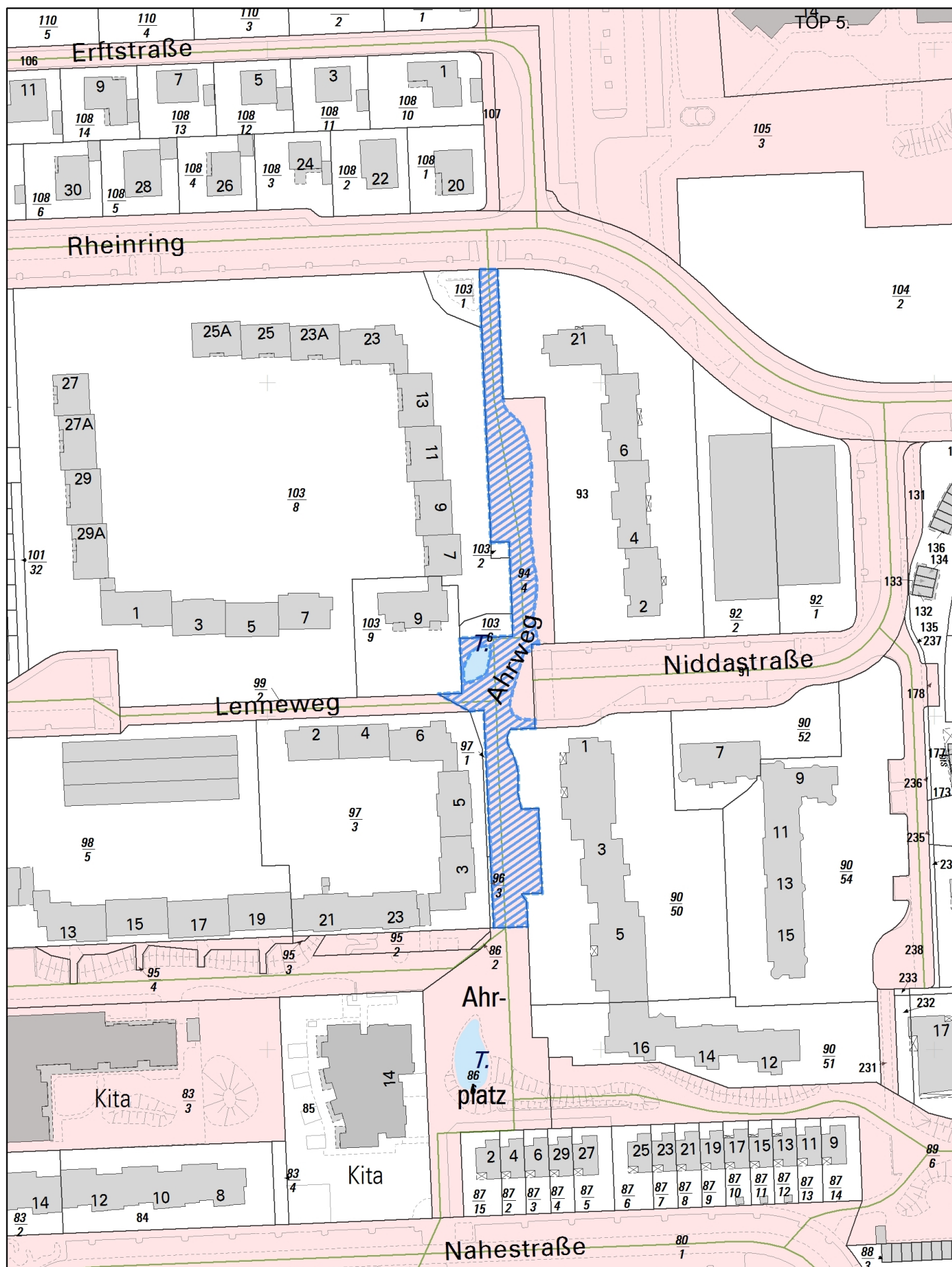


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

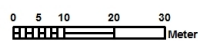


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 14.08.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

TOP 5.

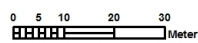


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 29.05.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

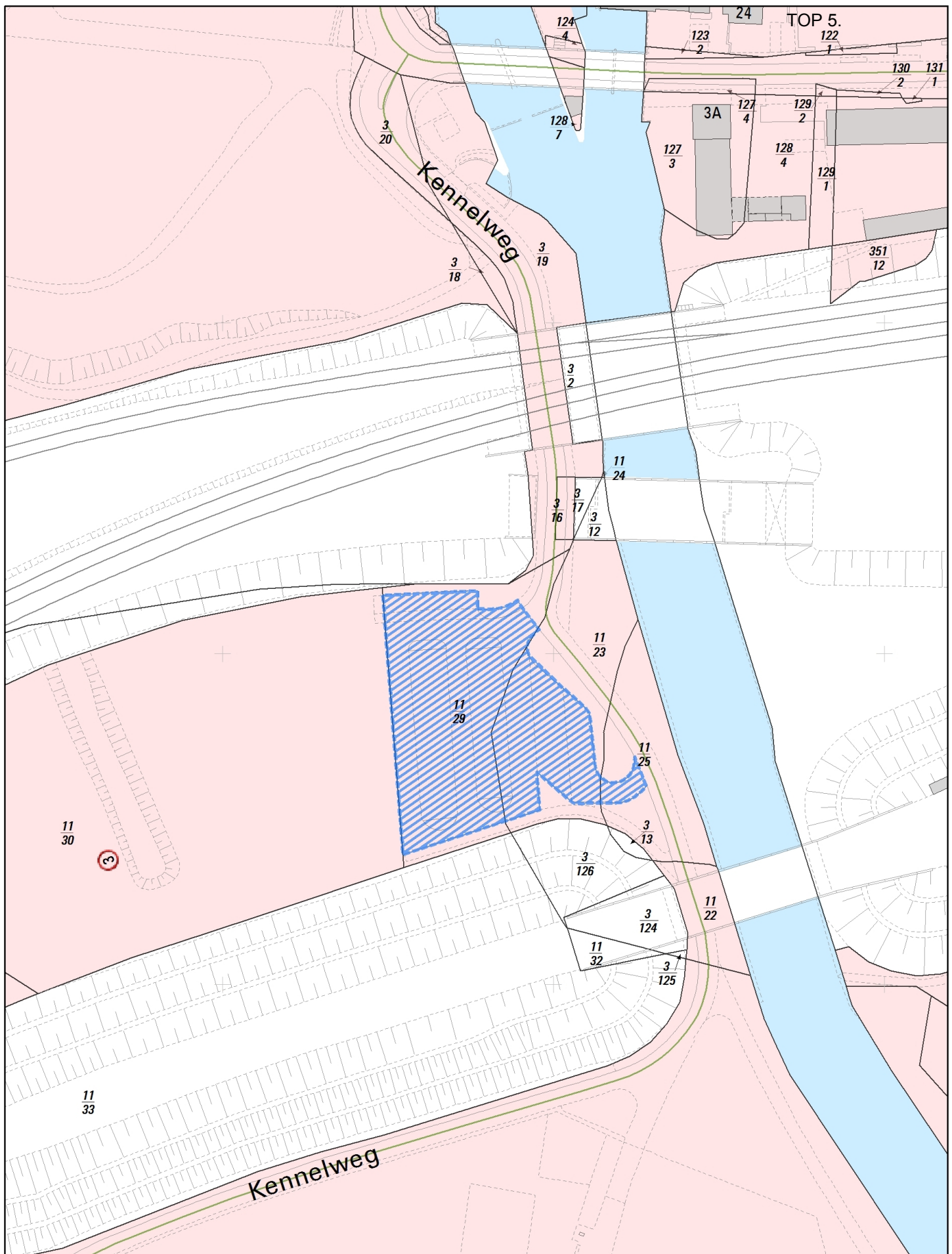


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

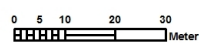


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

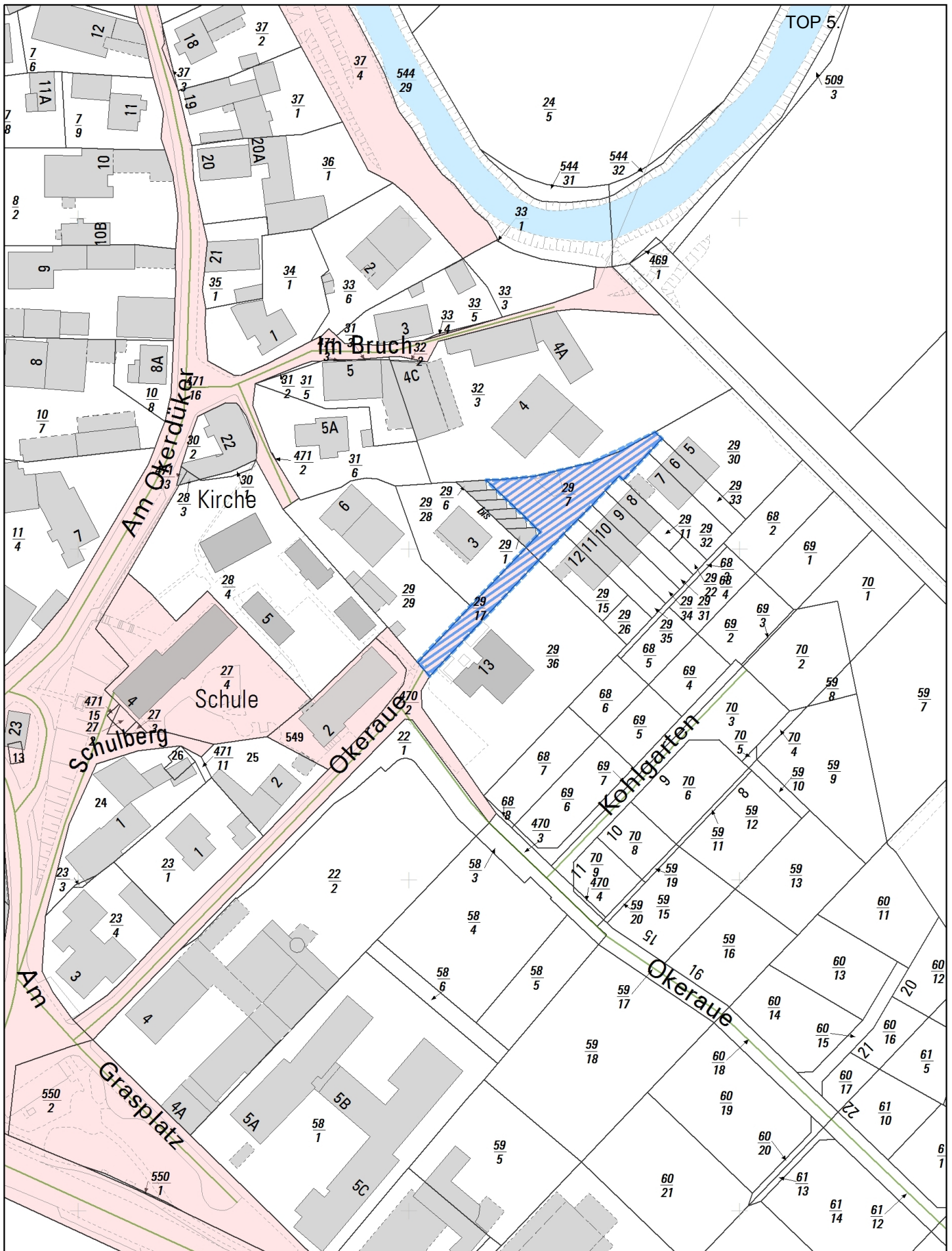


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

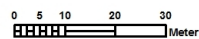


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

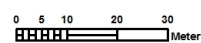


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 05.06.2018

Maßstab: 1:1.500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen werden mit sofortiger Wirkung zu Gemeindestraßen mit den genannten Einschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Beschränkungen
1	112	Verbindungsweg zw. Pappelberg und Hungerkamp	Pappelberg / Hungerkamp	34 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
2	114	Kruseweg	Immengarten / Am Remenhof	340 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei
3	120	Nußbergstraße	Nußbergstraße, Haus Nr. 23 / Nußbergstraße, Haus Nr. 23 A-C	40 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
4	211	Rapskamp	Rapskamp, Haus Nr. 1 / Rapskamp, Wendehammer	300 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
5	211	Rapskamp	Rapskamp, Wendehammer / Rapskamp, Haus Nr. 18, 19	40 m	Gemeindestraße	Gehweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei
6	211	Im Rübenkamp	Parkplatz im Rübenkamp, Flurstück 211/114	33 m	Gemeindestraße	-
7	212 / 310	Schrotweg	Schrotweg, Flurstück 34/9 / Schrotweg, Haus Nr. 113	705 m	Gemeindestraße	-
8	213	Eulerstraße	Von-Wrangell-Straße / Wendehammer	400 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
9	213	Eulerstraße	Wendehammer / Eulerstraße, Haus Nr. 28	36 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
10	213	Noetherstraße	Von-Wrangell-Straße / Noetherstraße, Haus Nr. 2, 14	322 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
11	213	Noetherstraße	Weg zur Braunschweiger Straße	5 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
12	213	Sandgrubenweg	Sandgrubenweg, Haus Nr. 41 / Sandgrubenweg, Haus Nr. 42	50 m	Gemeindestraße	Gehweg
13	213	Von-Wrangell-Straße	Braunschweiger Straße / Von-Wrangell-Straße	581 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
14	213	Von-Wrangell-Straße	Von-Wrangell-Straße 15 / Von-Wrangell-Straße 13	37 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei
15	213	Zusestraße	Noetherstraße / Zusestraße	454 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
16	213	Zusestraße	Zusestraße, Haus Nr. 21 Zusestraße, Haus Nr. 22	30 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
17	213	Zusestraße	Zusestraße, Haus Nr. 25 Zusestraße, Haus Nr. 26	30 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
18	221	Lechstraße	Lechstraße, Haus Nr. 62,63,64,65 / Ilerstraße	305 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
19	221	Lechstraße	Lechstraße, Haus Nr. 46,45 / Iserstraße	350 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
20	221	Lechstraße	Donaustraße, Haus Nr. 41 / Lechstraße, Haus Nr. 18, 21	225 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg
21	221	Ahrweg	Rheinring / Ahrplatz	200 m	Gemeindestraße	Verkehrsberuhigter Bereich
22	222	Am Timmerlaher Busch	Am Timmerlaher Busch 27 A / Am Timmerlaher Busch 21	50 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg; Zufahrt zu den Grundstücken frei
23	310	Parkplatz Kennelweg	Flurstück 11/29	75 m	Gemeindestraße	-

24	321	Okeraue	Okeraue, Haus Nr. 13 / Okeraue, Haus Nr. 5	100 m	Gemeindestraße	-
25	331	Am Bülden	Am Bülden, Haus Nr. 17, 18 / Händelstraße	80 m	Gemeindestraße	Geh- und Radweg

Betreff:

Grundschule Rautheim - Erweiterung zur Dreizügigkeit und Ausbau zu einer Ganztagsinfrastruktur; Raumprogramm

Organisationseinheit:

Dezernat V
40 Fachbereich Schule

Datum:

09.10.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	16.10.2018	Ö
Schulausschuss (Vorberatung)	02.11.2018	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	11.12.2018	N

Beschluss:

Dem im Sachverhalt beschriebenen Raumprogramm für den inneren Umbau bestehender Gebäude und die bauliche Erweiterung der Grundschule Rautheim wird zugestimmt.

Sachverhalt:

1. Ausgangslage, Raumbedarf

Auf dem Gelände der ehemaligen Heinrich-der-Löwe-Kaserne in Rautheim entsteht zurzeit ein Wohngebiet mit ca. 400 Wohneinheiten (Heinrich-der-Löwe-Kaserne, AW 100). Nach der Schülerzahlprognose entwickelt sich die jetzt zweizügige Grundschule ab dem Schuljahr 2020/2021 voraussichtlich durchgehend dreizügig, so dass dann insgesamt 12 Klassen gebildet werden müssten. Hierfür werden 12 Allgemeine Unterrichtsräume (AUR) benötigt, die das derzeitige Raumangebot der Grundschule Rautheim bereits umfasst. Für den Ausbau zur Dreizügigkeit sollen hierfür im Bestand zwei ehemalige AUR umgewidmet sowie zwei weitere Räume, die im Rahmen einer außerschulischen Nutzung dem Zentrum für Hauswirtschaft und Bildung e. V. (ZHB) zur Verfügung stehen, nach einem Umbau zu AUR umgewidmet werden.

An der Schule bestehen weitere räumliche Bedarfe, die durch Umwidmungen (Inklusionsraum, stellv. Schulleitung, Besprechungsraum) bedient werden können. Durch Umwidmungen nach einem Umbau können im Bestand Krankenzimmer, Freizeitraum für erste Klassen, Beratungsraum und ein Raum für schulische Sozialarbeit ausgewiesen werden.

In den Kellerräumen würde die Lehrmittel- und Schulbuchsammlung sowie ein Umkleideraum für Reinigungskräfte eingerichtet werden.

Die Aula der Grundschule Rautheim wird künftig als außerschulische Versammlungsstätte für bis zu 300 Personen zugelassen. U. a. aus diesem Grund wird zurzeit schon der an die Aula angrenzende Umkleideraum für das Reinigungspersonal als Behinderten-WC umgebaut.

Die Umwandlung weiterer Grundschulen in Ganztagsgrundschulen ist Gegenstand der Ratsbeschlüsse vom 24. Juni 2013 (Ds. 2654/13), 27. Mai 2014 (Ds.16802/14) und 21. Februar 2017 (Ds. 17-03813). In der vom Rat in seiner Sitzung am 21. Februar 2017 beschlossenen Prioritätenliste war die GS Rautheim nicht vorrangig vorgesehen. Die

notwendige Erweiterung zu einer Dreizügigkeit ist Anlass ebenfalls die Einrichtung einer Ganztagsinfrastruktur in einem Bauvorhaben abzuwickeln.

Da die Infrastruktur für den Ganztagsbetrieb der Grundschule Rautheim erst geschaffen werden muss und die Schule keine Raumreserven hat, ist ihre Umwandlung in eine Ganztagschule voraussichtlich erst zum Schuljahresbeginn 2020/2021 möglich. Der Schulvorstand der Grundschule Rautheim hat die Umwandlung zur Ganztagschule beschlossen. Gemäß Erlass des MK vom 1. August 2014 „Die Arbeit in der Ganztagschule“ wären Anträge auf Einrichtung von Ganztagschulen zum Schuljahresbeginn 2020/2021 mit den notwendigen Unterlagen bis spätestens 1. Dezember 2019 bei der Niedersächsischen Landesschulbehörde zu stellen.

2. Raumprogramm

Für die Einrichtung eines Ganztagsbetriebes, die Schaffung von Ressourcen für einen dreizügigen Unterricht, Schulsozialarbeit, Erste Hilfe sowie verbesserte Arbeitsbedingungen der Verwaltung sind kleinere Umbauten im Bestandsgebäude sowie eine bauliche Erweiterung auf dem Schulgelände vorzunehmen.

Folgende Umwidmungen und Umbauten sind im Bestand vorgesehen:

- zwei AUR (65m² und 64m²) Umwidmung
- zwei AUR je 67m² Umbau (derzeit Küche und Hauswirtschaft)
- ein Inklusionsraum (z. Zt. Förderraum) - 29m²
- ein Büro stellvertretende Schulleitung - 14m²
- ein Krankenzimmer – 10m²
- ein Besprechungsraum – 17m²
- ein Beratungsraum – 15m²
- ein Freizeitraum für 1. Klassen – 25m²
- ein Büro für Schulsozialarbeit – 15m²
- Lehrmittel- und Schulbuchsammlung im Keller – 30m²
- Umkleideraum für Reinigungskräfte im Keller – 8m²

Für den Ganztagsbetrieb an der Grundschule Rautheim werden in einem neu zu errichtenden **zweigeschossigen Erweiterungsbau** benötigt:

- eine Mensa – 115m² mit Ausgabeküche und Nebenräumen; die Fläche für die Nebenräume der Mensa (Ausgabeküche, Spülküche, Müllraum, Vorratsraum, Lager, Personal-WC) ist entwurfsabhängig
- ein passiver Freizeitbereich (Ruheraum und Schülerbibliothek) – 60m²
- aktiver Freizeitbereich - 60m²
- zwei Betreuungsräume – à 45m² (16:00 Uhr – 17:00 Uhr – Gruppe)
- ein Raum Materiallager (für Ganztage) – 20m²
- ein Büro für die Kooperationspartner im Ganztagsbetrieb – 15m²

Die im Erweiterungsbau neu zu schaffende Mensa ist für ca. 288 Mittagessen in drei Schichten ausgelegt. Sowohl für das Bestandsgebäude, als auch für den Erweiterungsbau, sind barrierefreie Zugänge zu schaffen.

Das Raumprogramm ist mit der Schule abgestimmt.

Es ist geplant, die inneren Umbauten als auch die Fertigstellung des Erweiterungsbaus bis zum Schuljahresbeginn 2020/2021 abzuschließen. Sollte dies nicht gelingen, ist eine Interimslösung einzuplanen.

3. Kosten und Finanzierung

Es ist beabsichtigt, die notwendigen Planungsleistungen als projektbezogenen Planungsauftrag an ein externes Architekten- bzw. Ingenieurbüro zu vergeben. Für die Herstellung des Erweiterungsbaus sowie die inneren Umbauten wird nach einer groben Schätzung mit Kosten von rd. 3,233 Mio. € gerechnet.

Zum Haushaltsplanentwurf 2019 sind im Investitionsprogramm 2018 - 2022 unter dem Projekt 4E.210237, GS Rautheim / Einrichtung Ganztagsbetrieb und Sanierung folgende Jahresraten eingeplant:

Gesamtkosten in Mio. €	bis 2018 in Mio. €	2019 in Mio. €	2020 in Mio. €	2021 in Mio. €	2022 in Mio. €
3,233	-	1,000	1,233	1,000	-

Im Rahmen der Ansatzveränderungen zum Haushaltsplanentwurf 2019 werden Teilraten im Investitionsprogramm 2018 – 2022 verschoben und wie folgt neu festgelegt:

Gesamtkosten in Mio. €	bis 2018 in Mio. €	2019 in Mio. €	2020 in Mio. €	2021 in Mio. €	2022 in Mio. €
3,233	-	0,500	1,733	0,500	0,500

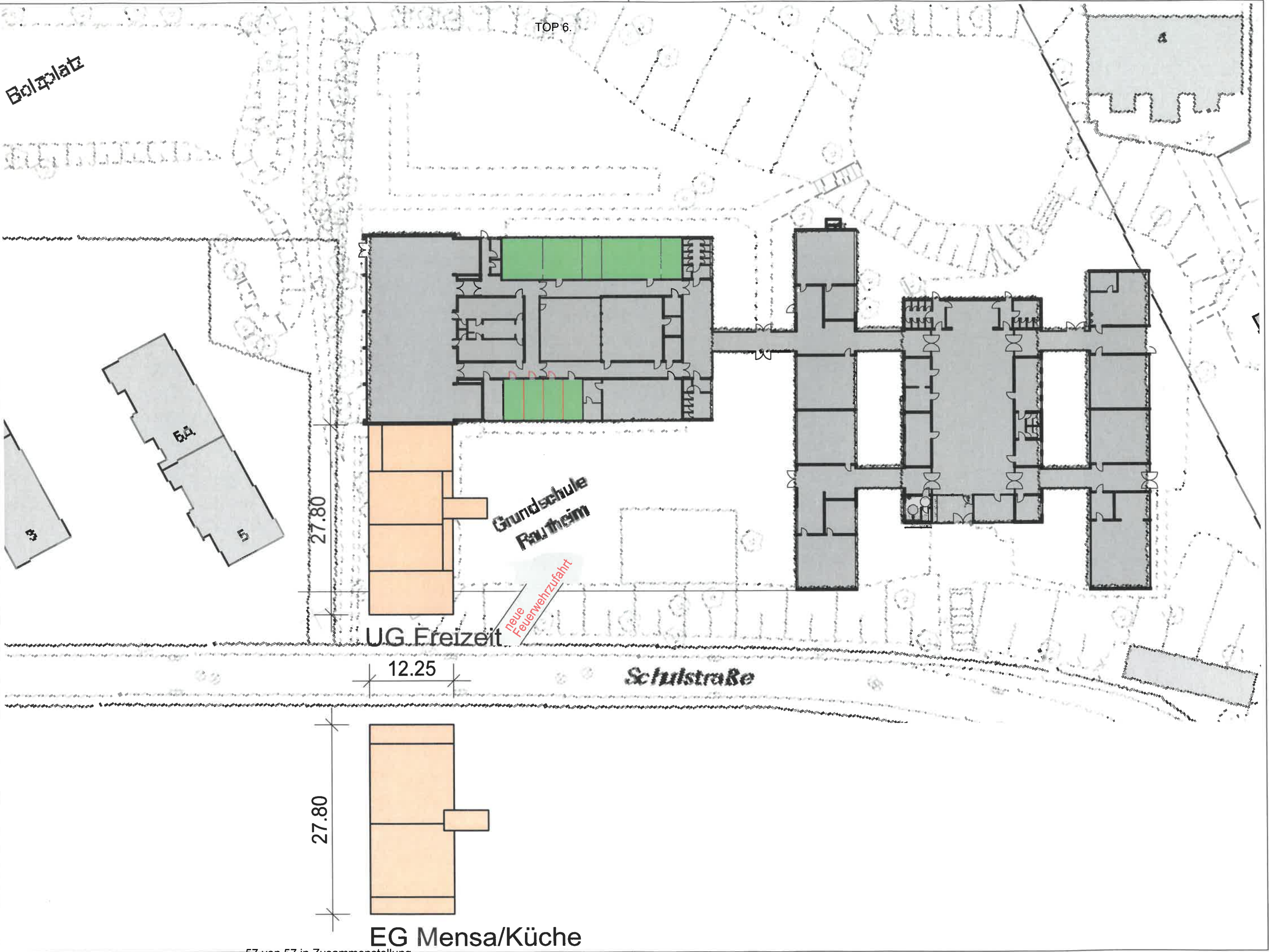
Zusätzlich wurde mit der Erschließungsträgerin „Wohnen Heinrich der Löwe GmbH“ im Städtebaulichen Vertrag „Heinrich-der-Löwe-Kaserne AW 100“ vereinbart, dass eine Kostenbeteiligung für die bauliche Erweiterung und die Einrichtung einer Ganztagsinfrastruktur in Höhe von max. rd. 1,5 Mio. € erfolgt.

Dr. Arbogast

Anlage/n:

Lageplan

Bolzplatz



UG Freizeit

12.25

Schulstraße

Grundschule
Rauheim

neue
Feuerwehrezufahrt

27.80

EG Mensa/Küche