

|   |
|---|
| <b>Betreff:</b><br><b>Informationen zum Antrag "Umbenennung des Schlossplatzes"</b> |
|---|

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Organisationseinheit:</b><br>Dezernat III<br>61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz | <b>Datum:</b><br>29.10.2018 |
|--|-----------------------------|

|   |                                     |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|
| <b>Beratungsfolge</b><br>Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis) | <b>Sitzungstermin</b><br>30.10.2018 | <b>Status</b><br>Ö |
|---|-------------------------------------|--------------------|

### **Sachverhalt:**

Die Verwaltung geht davon aus, dass der Stadtbezirksrat gemäß dem vorliegenden Beschlussantrag zur Umbenennung des „Schlossplatzes“ in „Platz der Republik“ (Ds. 18-09209) in dieser Sitzung nach § 93 (1) NKomVG abschließend über die Umbenennung entscheiden soll.

Seit Einführung des NKomVG 2011 ist mit den Stadtbezirksräten abgestimmt, dass regelmäßig im Vorfeld von vom Stadtbezirksrat geplanten Neu- bzw. Umbenennungen von Straßen, Wegen, Plätzen die Verwaltung zur Zusammenstellung von Informationen und Rahmenbedingungen aufgefordert wird, um dem Beschlussgremium eine Beschlussvorlage mit den Fakten für die notwendige Ermessensentscheidung vorzulegen (zu Namen und Geschichte in Abstimmung mit Heimatpflegern und Stadtarchiv, zumungsverfahren u.a.).

Vorausgeschickt sei angemerkt, dass die in Presse und Internet zu findende Aussage, dass der Schlossplatz eine Erfindung des 21. Jahrhunderts und vorher auch in alten Karten nicht zu finden sei, nachweislich nicht korrekt ist. Dazu liegen im Bestand des Stadtarchivs und in weiteren Karten dieser Aussage widersprechende Fakten vor.

Der eingezäunte und für die Bevölkerung nicht zugängliche Platz führte im 19. Jahrhundert zunächst keine spezielle Bezeichnung (Zuordnung des Schlosses selbst zum Bohlweg) und wird jedoch spätestens ab 1926 in Akten der Stadtverwaltung und in der Presse als „Schloßplatz“ bezeichnet. Offizielle Benennungsvorgänge erfolgten mit der Umbenennung 1935 in „Platz der SS“ und der nächsten Umbenennung 1945 zurück in „Schloßplatz“. Diese Lagebezeichnung wurde bis Ende der 60er Jahre benutzt und war danach durch die Anlage des Parks nicht mehr vorhanden. In 2006 entstanden durch die Rekonstruktion des Braunschweiger Residenzschlosses und die Errichtung des Einkaufszentrums neue Platzsituationen. Es erfolgte u.a. die Benennung „Schlossplatz“ mit der Begründung des „*Aufgreifens des historischen Bezugs der neu gestalteten Mitte Braunschweigs*“ (Ds. 10618/06 und 10665/06).

Die Bezeichnung „Schlossplatz“ bestand somit schon lange vor der Benennung im Jahr 2006. Der Platzname referenziert auf die Ortslage, knüpft an das Bauwerk an und bezieht sich somit auf die lange vorhandene historische Gebäudesituation und somit auch auf die bereits „in der Zeit der Republik“ (vgl. Antrag) übliche Ortsbezeichnung. Dies im Gegensatz z.B. zum „Platz der Republik“ in Berlin, der diesen Namen zur Weimarer Zeit erhalten hat und der örtlich gesehen vor dem Haus der Volksvertretung und nicht dem Schloss liegt. Der „Schloßplatz“ in Berlin liegt ebenfalls in der historischen Stadtmitte vor dem namensgebenden, in den 50er Jahre gesprengten und zzt. im Wiederaufbau und Teilrekonstruktion befindlichen ehemaligen Stadtschloss.

Der zentrale Platz in der Stadtmitte von Braunschweig mit seinem „sprechenden Namen“ ist von hoher Bedeutung für die historische Identität der Stadt.

Grundsätzlich steht dem Stadtbezirksrat nach § 93 (1) NKomVG unter Beachtung der Belange der gesamten Gemeinde ein umfassendes Entscheidungsrecht zu. Dabei sind in Bezug auf eine notwendige Abwägung verfahrensrechtliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Dazu gehört insbesondere, dass im Fall der Änderung von Lagebezeichnungen die Anlieger im Vorfeld anzuhören sind, sodass entsprechende Rückmeldungen für die Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen einbezogen werden können. Betroffene Eigentümerin wäre hier die DEKA Immobilien Investment GmbH. Die städtischen Einrichtungen mit der Adresse „Schlossplatz“ sind Mieter.

Weiterhin liegen keine der notwendigen Umbenennungsvoraussetzungen vor (anstößiger Name oder Orientierungsverwirrung). Hintergrund dieser Grundsätze ist die Vermeidung von willkürlichen Umbenennungen. Die Grundsätze sind allen Stadtbezirksräten bekannt (Ds. 12126/11). Ein Verstoß gegen die verwaltungsintern erarbeiteten und jahrzehntelang berücksichtigten, auch bundesweit genutzten Grundsätze könnte zur Folge haben, dass sich ggf. Betroffene auf einen Gleichbehandlungsgrundsatz berufen und einen Ermessensfehler bemängeln.

Der Stadtbezirksrat als abschließend verantwortliches Beschlussgremium hat grundsätzlich eine Ermessensentscheidung zu treffen und muss dabei gesamtstädtische Auswirkungen und Belange ebenso wie die Pflichten gegenüber betroffenen Anliegern betrachten und gegeneinander abwägen.

Leuer

**Anlage/n:**

Absender:

**Bonneberg, Martin / Gruppe  
PARTEI/PIRATEN im Stadtbezirksrat  
131**

TOP 6.1  
**18-09096**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Dachspielplatz Grundschule Klint**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.09.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Entscheidung)

30.10.2018

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtbezirksrat Innenstadt möge die Verwaltung bitten, den Ausbau der Flachdachfläche des Schulgebäudes Grundschule Klint zum Kinderspielplatz und zur Pausenhoffläche zeitnah anzugehen.

Die Grundschule Klint verfügt nach eigenen Angaben nur unzureichend über Freiflächen für pausierende Schülerinnen und Schüler, gleichzeitig weist das Hauptgebäude eine, der Grundfläche des Gebäudes entsprechende, ungenutzte Freifläche auf seinem Dach auf.

Für Kinder im Alter zwischen fünf und zwölf Jahren stehen im Stadtbezirk Innenstadt zu wenige Außenspielflächen zur Verfügung. Dieser von Bürgerinnen und Bürgern, die im Stadtbezirk Innenstadt Kinder großziehen, beklagte Mangel wird bereits seit 2005 politisch diskutiert.

Aufgrund des nicht kindgerechten Öffentlichen Raums, auch in den stärker durch Wohnen geprägten Bezirksbereichen (Wollmarkt, Magniviertel, Eulenspiegelbrunnen), bleiben viele Kinder zuhause, was zu Ketteneffekten führt, die letztlich die Teilnahme von Kindern im öffentlichen Raum blockieren. Gleichzeitig verfügen viele Immobilien innerhalb des Bezirks über umfangreiche Flachdachflächen. Der nicht nur in Braunschweig entstehende Wunsch nach Öffnung und Umgestaltung brachliegender Dachflächen in dichtbesiedelten urbanen Räumen hat innerhalb der vergangenen Jahre international eine Vielzahl architektonisch interessanter und bautechnisch sicher wie kostengünstig umsetzbarer Lösungen hervorgebracht.

### **Anlagen:**

Absender:

**Friedrich Walz, BIBS, Stadtbezirksrat  
131 Innenstadt**

TOP 6.2  
**18-09209**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Umbenennung des Schlossplatzes**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Entscheidung)

30.10.2018

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Schlossplatz wird in „Platz der Republik“ umbenannt.

### **Sachverhalt:**

Das bedeutendste Ereignis der letzten 100 Jahre war der Wechsel von der Monarchie zur Republik.

Am 8. November 1918 dankte der Herzog von Braunschweig als erster Monarch ab; einen Tag später sein Schwiegervater, der Kaiser.

Das Allgemeine Wahlrecht für Frauen und Männer als ein sehr wichtiges Grundrecht wurde eingeführt.

Der Wechsel zu Demokratie und zum Freistaat Braunschweig hat sich bisher nicht in Straßen- und Platzbezeichnungen manifestiert.

Die Umbenennung ist gerechtfertigt, da die Bezeichnung "Platz der Republik" für eine friedliche Revolution in Braunschweig steht, die vor dem Schloss begann.

Gez.:

Friedrich Walz  
BIBS  
Mitglied im Bezirksrat Innenstadt

### **Anlage/n:**

keine



Betreff:

**Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen  
- Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.10.2018

| Beratungsfolge  | Sitzungstermin | Status |
|---|----------------|--------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)                  | 30.10.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)     | 07.11.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)                   | 20.11.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)      | 21.11.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)         | 21.11.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Anhörung) | 22.11.2018     | Ö      |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)                   | 28.11.2018     | Ö      |
| Bauausschuss (Vorberatung)  | 04.12.2018     | Ö      |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung)  | 11.12.2018     | N      |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)                                 | 18.12.2018     | Ö      |

**Beschluss:**

„Gemäß § 3 Abs. 2 und § 9 der Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) der Stadt Braunschweig vom 11. Mai 2010 in der jetzt geltenden Fassung wird für den Ausbau der nachfolgend unter Ziffer I aufgeführten Straßen die Aufwandsspaltung und für die unter Ziffer II aufgeführten Straßen die Abschnittsbildung und Aufwandsspaltung beschlossen.“

**I. Aufwandsspaltung**

1.1 Rebenring

Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Rebenring“ zwischen Hamburger Straße und Hagenring

1.2 Körnerstraße

Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Körnerstraße“

1.3 Berliner Straße

Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Berliner Straße“ zwischen Querumer Straße und Friedrich-Voigtländer-Straße (südlich der Stadtbahngleise)

1.4 Geiteldestraße

Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Geiteldestraße“ zwischen OD-Grenze (K 63, Abschnittsnummer 20, Station 0,752) und Am Friedhof

- 1.5 Werder  
Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Werder“ (Nord-/Südachse)
- 1.6 Donaustraße  
Erneuerung der Fahrbahndecke und der Radwegdecke der Verkehrsanlage „Donaustraße“ zwischen Friedrich-Seele-Straße und Am Lehmanager (östlich der Stadtbahngleise)
- 1.7 Donaustraße  
Erneuerung der Fahrbahndecke und der Radwegdecke der Verkehrsanlage „Donaustraße“ zwischen An der Rothenburg und Isarstraße (westlich der Stadtbahngleise)
- 1.8 Lichtenberger Straße  
Erneuerung der Fahrbahndecke der Verkehrsanlage „Lichtenberger Straße“

## **II. Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung**

- 2.1 Helmstedter Straße  
Erneuerung der südlichen Radwegdecke der Verkehrsanlage „Helmstedter Straße“ zwischen Pillaustraße und Am Hauptgüterbahnhof
- 2.2 St.-Ingbert-Straße  
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „St.-Ingbert-Straße“ zwischen Merziger Straße und In den Rosenäckern

### Begründung:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 3 der Straßenausbaubeitragssatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Vorlage über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung um einen Beschluss, für den der Rat zuständig ist.

### Aufwandsspaltung:

Von der Möglichkeit, Straßenausbaubeiträge für einen Teil der Straße über einen Aufwandsspaltungsbeschluss zu erheben, war in der Vergangenheit abgesehen worden, da grundsätzlich ohne einen entsprechenden Aufwandsspaltungsbeschluss auch keine Verjährungsfristen für die Straßenausbaumaßnahmen zu laufen begannen. Einnahmeverluste konnten damit nicht entstehen.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 5. März 2013 – 1 BvR 2457/08 – entschieden, dass Abgaben zum Vorteilsausgleich nicht zeitlich unbegrenzt nach Erlangen des Vorteils festgesetzt werden können. Dem Gesetzgeber obliegt es, einen Ausgleich zu schaffen zwischen dem Interesse der Allgemeinheit an Beiträgen für solche Vorteile einerseits und dem Interesse des Beitragsschuldners andererseits, irgendwann Klarheit zu erlangen, ob und in welchem Umfang er zu einem Beitrag herangezogen werden kann.

Der niedersächsische Landesgesetzgeber hat das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG) vom 20. April 2017 daher durch § 11 Absatz 3 Nr. 1 NKAG ergänzt. Hiernach ist die Festsetzung eines Beitrages auch dann nicht mehr zulässig ist, wenn das Entstehen der Vorteilslage (Zeitpunkt der technischen Herstellung) mindestens 20 Jahre zurückliegt. Liegt der Zeitpunkt der Vorteilslage mehr als 20 Jahre zurück, können die Beiträge nicht mehr erhoben werden, selbst wenn die eigentlichen Verjährungsfristen aufgrund fehlender Ratsbeschlüsse über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung noch nicht laufen.

Lediglich bei der Erneuerung der Verschleißdecke einer Fahrbahn (4 cm) handelt es sich um eine beitragsfreie Maßnahme der Instandhaltung. Das Ersetzen der gesamten (Fahrbahn)decke jedoch einschließlich der Binderschicht unterhalb der Verschleißdecke stellt eine beitragsfähige Maßnahme dar. Bei den o. g. Deckenerneuerungen in der Fahrbahn und im Radwegbereich handelt es sich um derartige straßenausbaubeitragspflichtige Maßnahmen. Das eigenständige Stadtbahngleis teilt die Berliner Straße und die Donaustraße in getrennt zu betrachtende Seiten (Nr. 1.3, 1.6 und 1.7).

Aufgrund der neuen o. g. niedersächsischen gesetzlichen Regelung wird zeitnah die Erhebung der Straßenausbaubeiträge erfolgen und die erforderlichen Voraussetzungen für die rechtmäßige Beitragserhebung (hier: Aufwandsspaltungsbeschluss bzw. Aufwandsspaltungs- und Abschnittsbildungsbeschluss) geschaffen.

#### Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung:

Zusätzlich zum erforderlichen Aufwandsspaltungsbeschluss für die beitragspflichtigen Deckenerneuerungen ist in der „St.-Ingbert-Straße“ und der „Helmstedter Straße“ ein Abschnittsbildungsbeschluss nötig.

Die Realisierung der Erneuerung der Verkehrsanlage „Helmstedter Straße“ erfolgt abschnittsweise, sodass auch eine abschnittsweise Abrechnung der Straßenausbaubeiträge sinnvoll und erforderlich ist.

Die Verkehrsanlage „Helmstedter Straße“ beginnt aus beitragsrechtlicher Sicht bei der Schillstraße und endet stadtauswärts an der Ortsdurchfahrtsgrenze. Erstmals war mit der Vorlage Nr. 15998/13 ein Abschnittsbildungsbeschluss für den Bereich der „Helmstedter Straße“ zwischen Pillaustraße und Rautheimer Straße gefasst worden. Die Erneuerung der „Helmstedter Straße“ zwischen Schillstraße und Am Hauptgüterbahnhof setzt einen weiteren Teil des bestehenden Bauprogramms fort (DS 17-05147). Im jetzt zur Beschlussfassung vorliegenden Bereich zwischen Am Hauptgüterbahnhof und Pillaustraße wurde bisher nur die Erneuerung des südlichen Radweges durchgeführt.

Für die Verkehrsanlage „St.-Ingbert-Straße“ liegt ebenfalls bereits ein Ratsbeschluss über die Abschnittsbildung vom 18. Mai 2004 für den Bereich zwischen Ottweilerstraße und In den Rosenäckern vor (Vorlage Nr. 8808/04) vor. Im jetzt zur Beschlussfassung vorliegenden Abschnitt zwischen In den Rosenäckern und Merziger Straße wird die Fahrbahn zwischen Dudweiler Straße und Merziger Straße erneuert. Der Bereich zwischen In den Rosenäckern und Dudweiler Straße wurde 1998 bei Leitungsarbeiten erneuert.

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr hat bzw. wird Informationsveranstaltungen ausschließlich über die Straßenausbaubeitragspflicht und die zu erwartenden Beitragshöhen durchgeführt bzw. durchführen.

Für die beitragspflichtigen Eigentümer ergeben sich durch diesen formellen Ratsbeschluss keine Veränderungen gegenüber den in den Informationsveranstaltungen vorgestellten Berechnungen der Straßenausbaubeiträge.

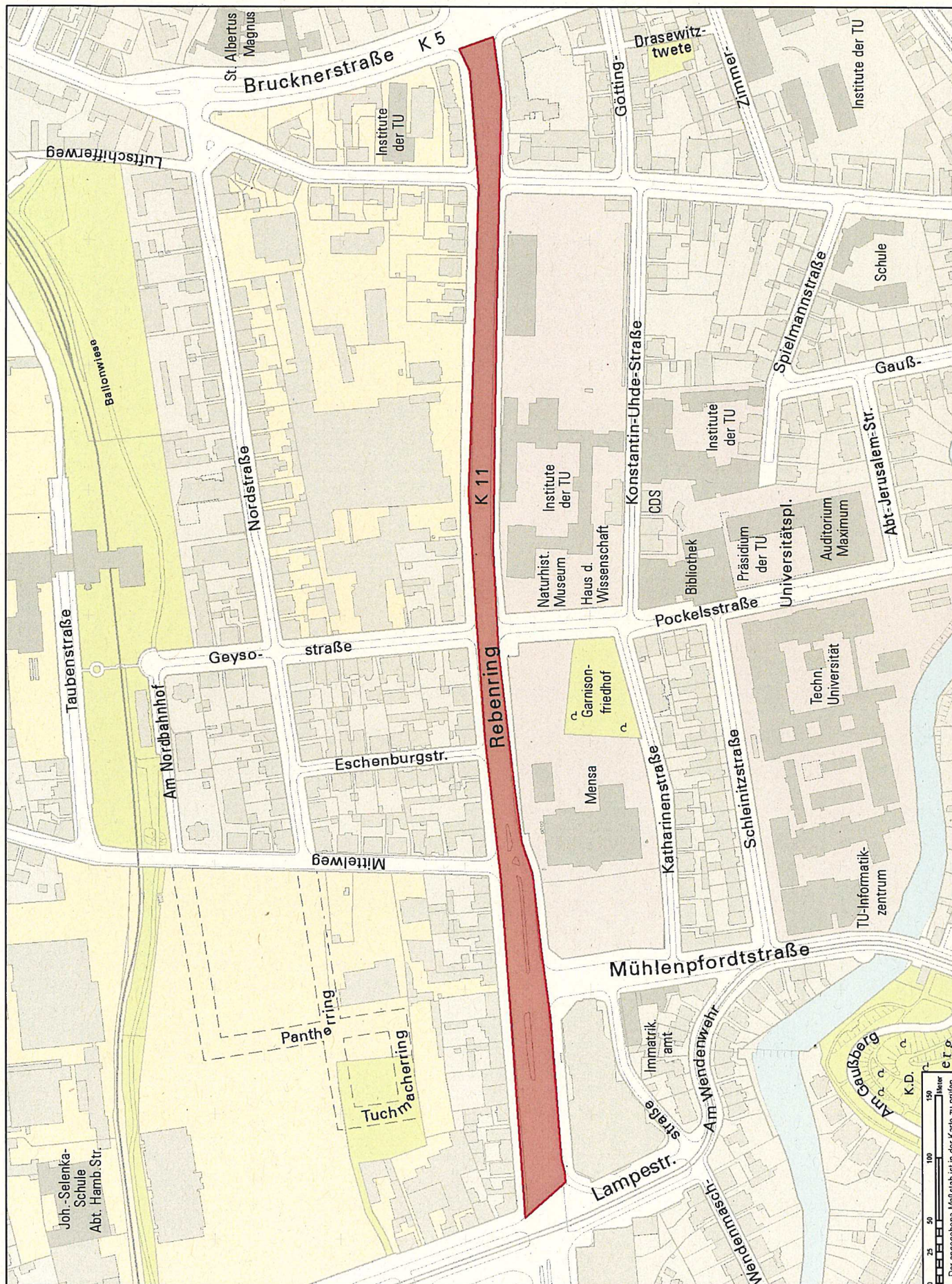
Leuer

#### **Anlage/n:**

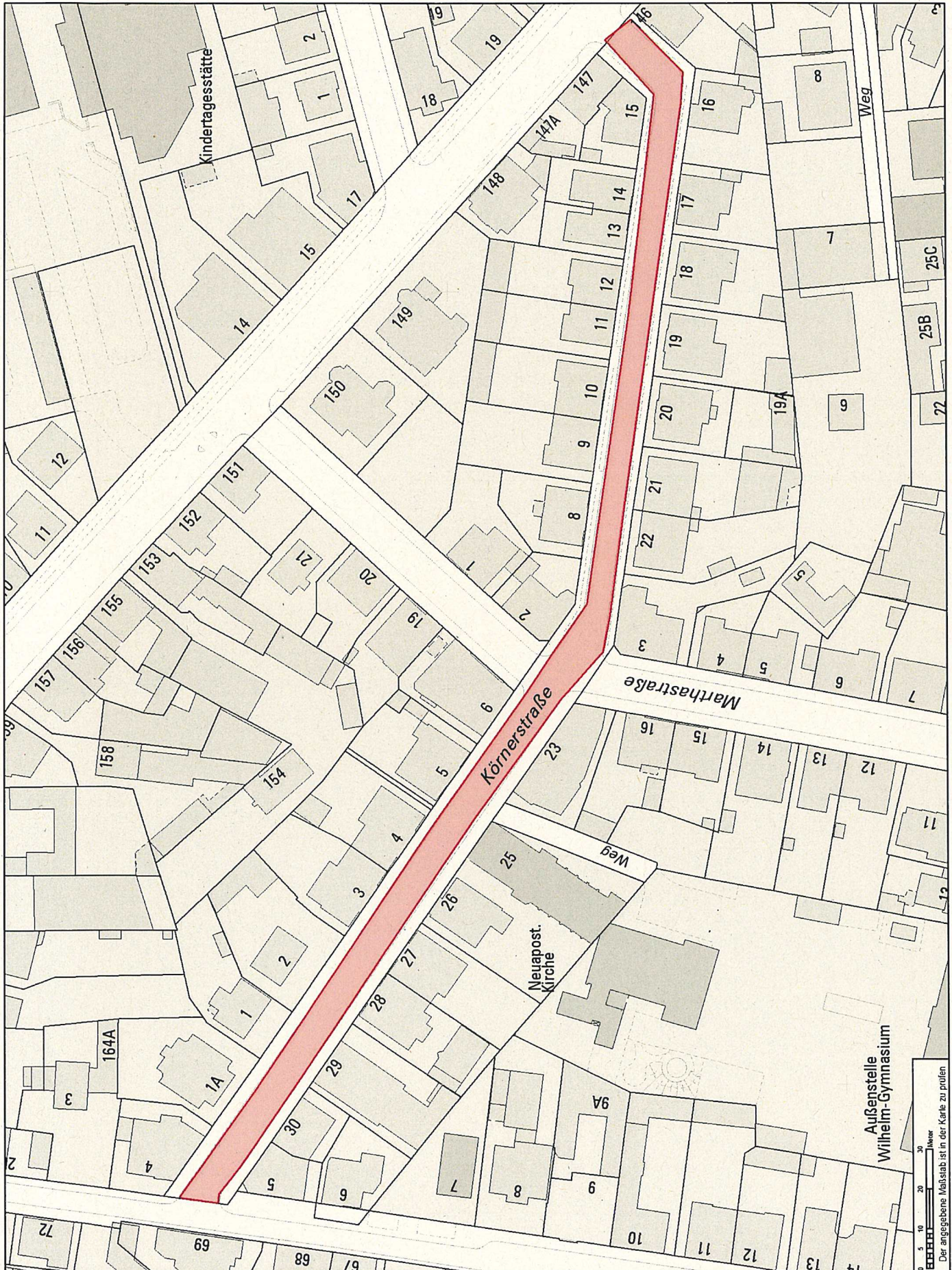
Anlagen 1.1 bis 1.8: Aufwandsspaltung

Anlagen 2.1 und 2.2: Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

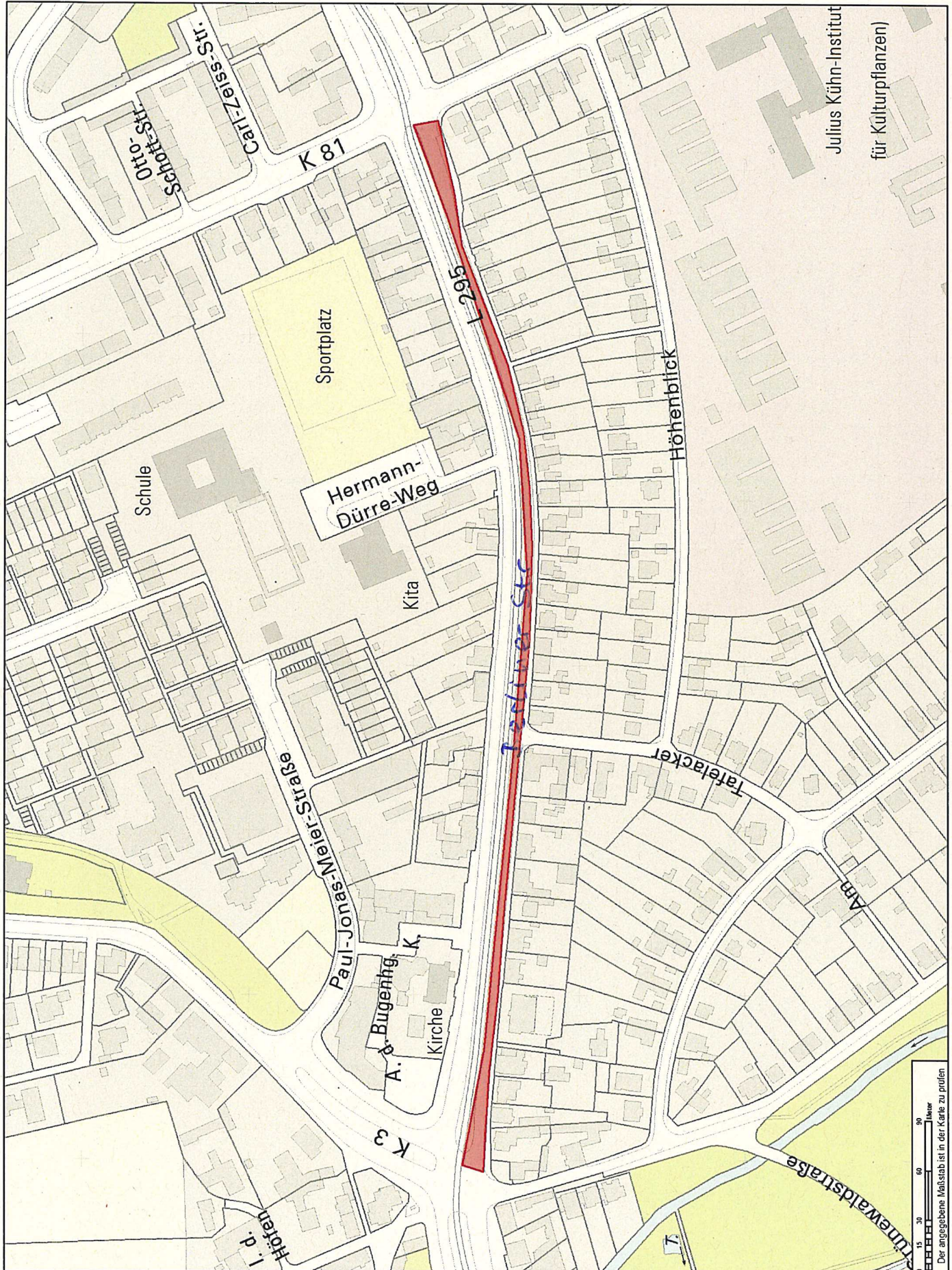












Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018  
Maßstab: 1:3.000



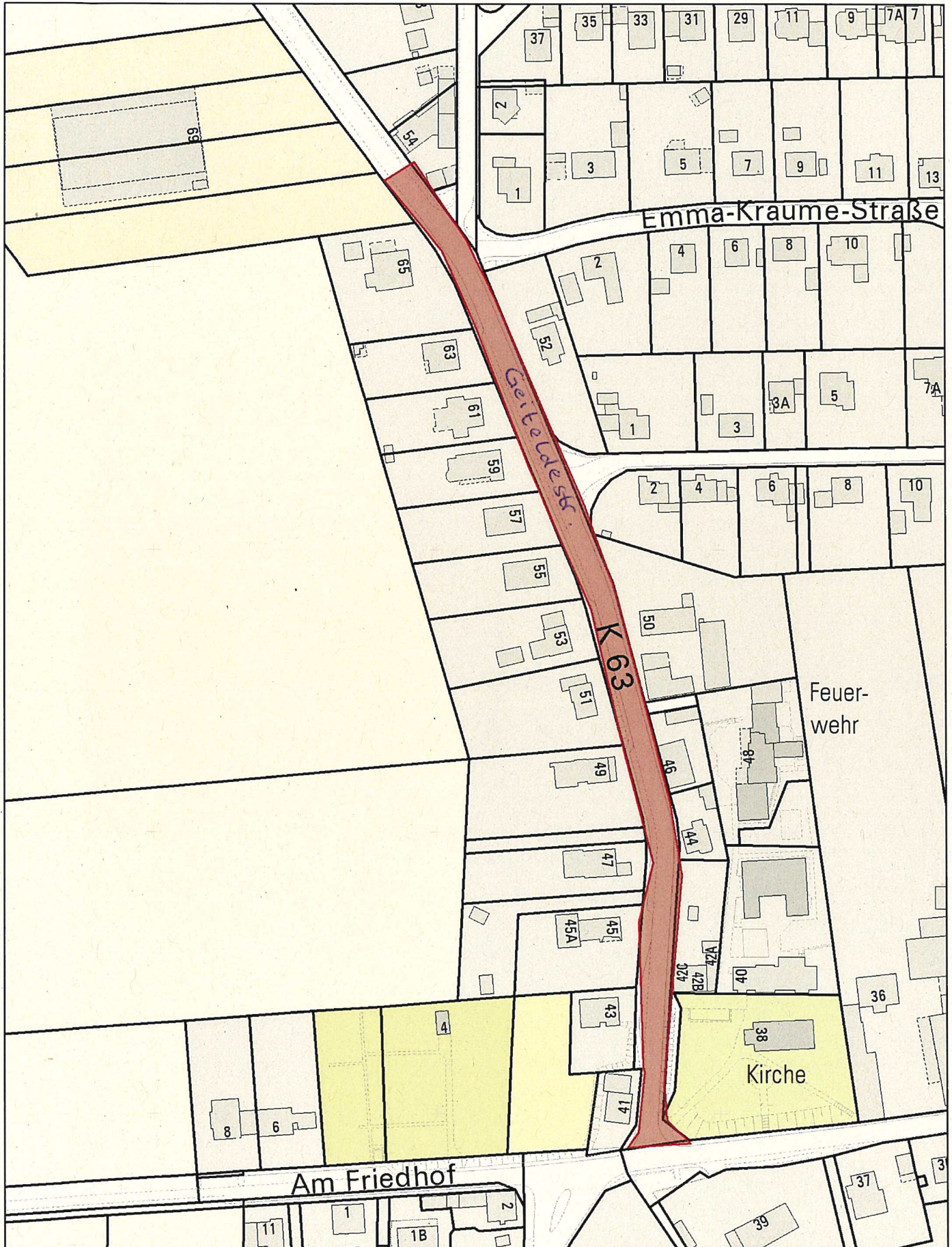
Stadt



**Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation



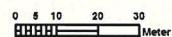


Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018

Maßstab: 1:1.750

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



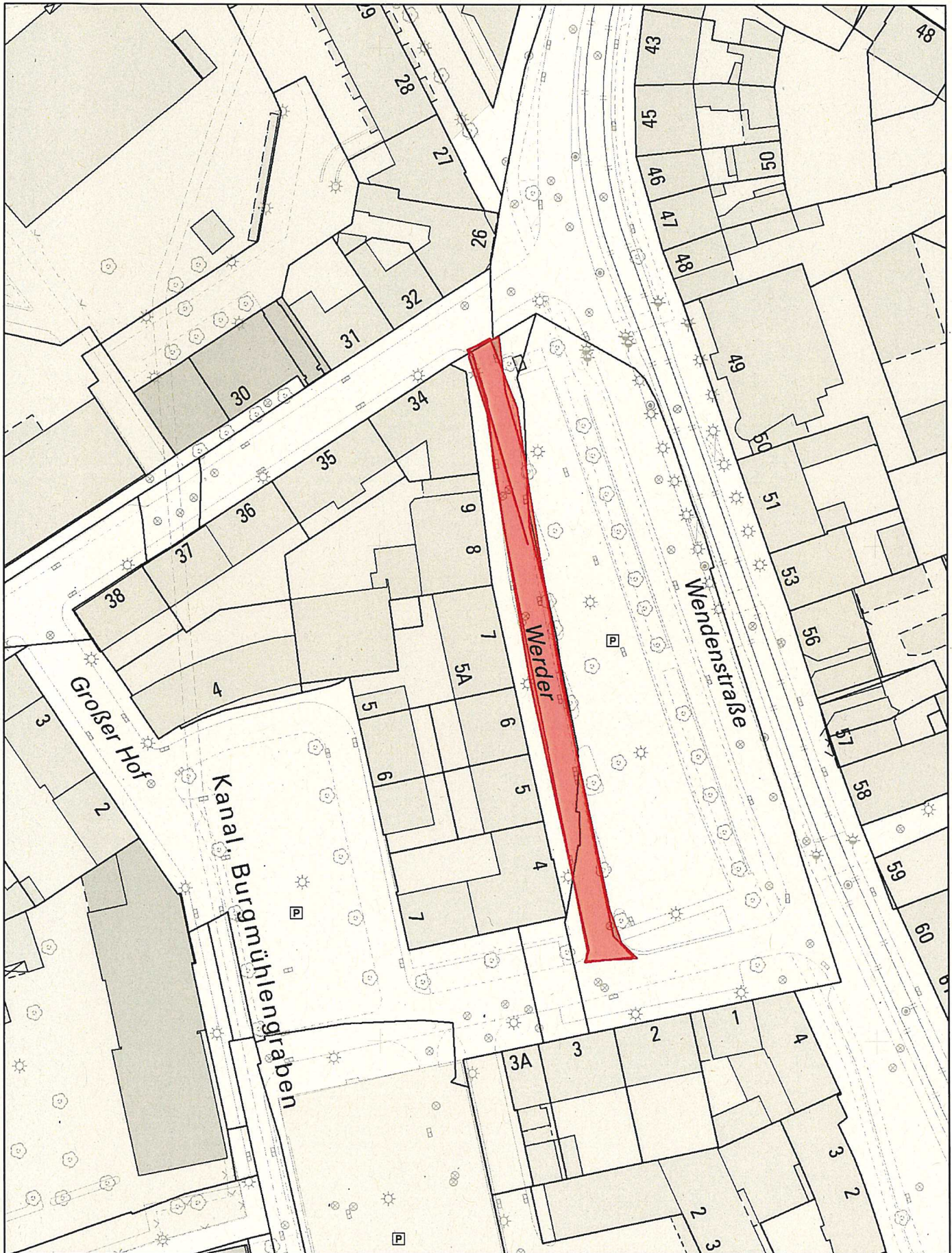
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation



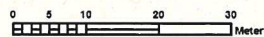


Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018

Maßstab: 1:1.000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



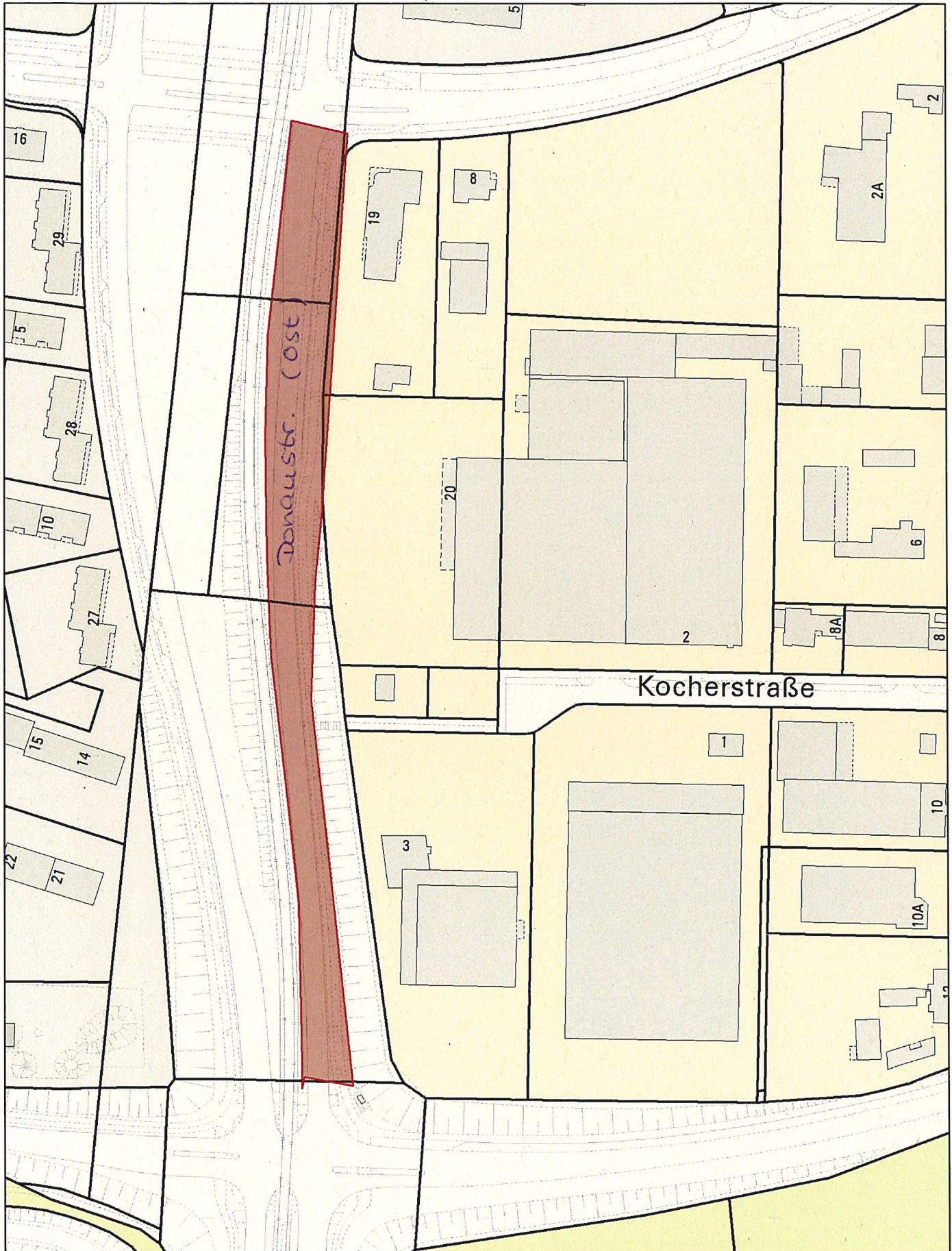
Stadt



**Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation



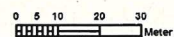


Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018

Maßstab: 1:1.750

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



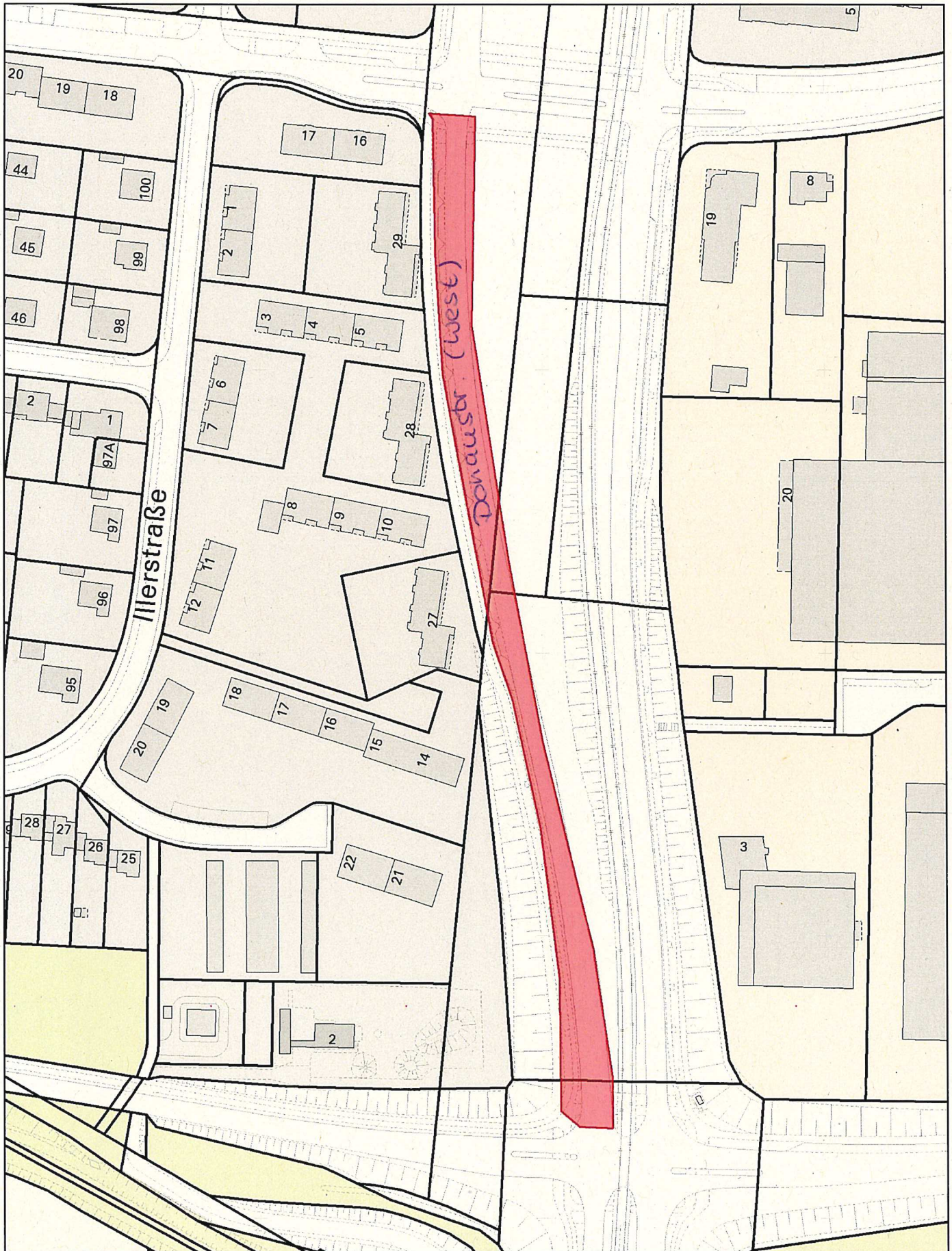
Stadt



**Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation



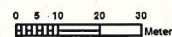


Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 21.08.2018

Maßstab: 1:1.750

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



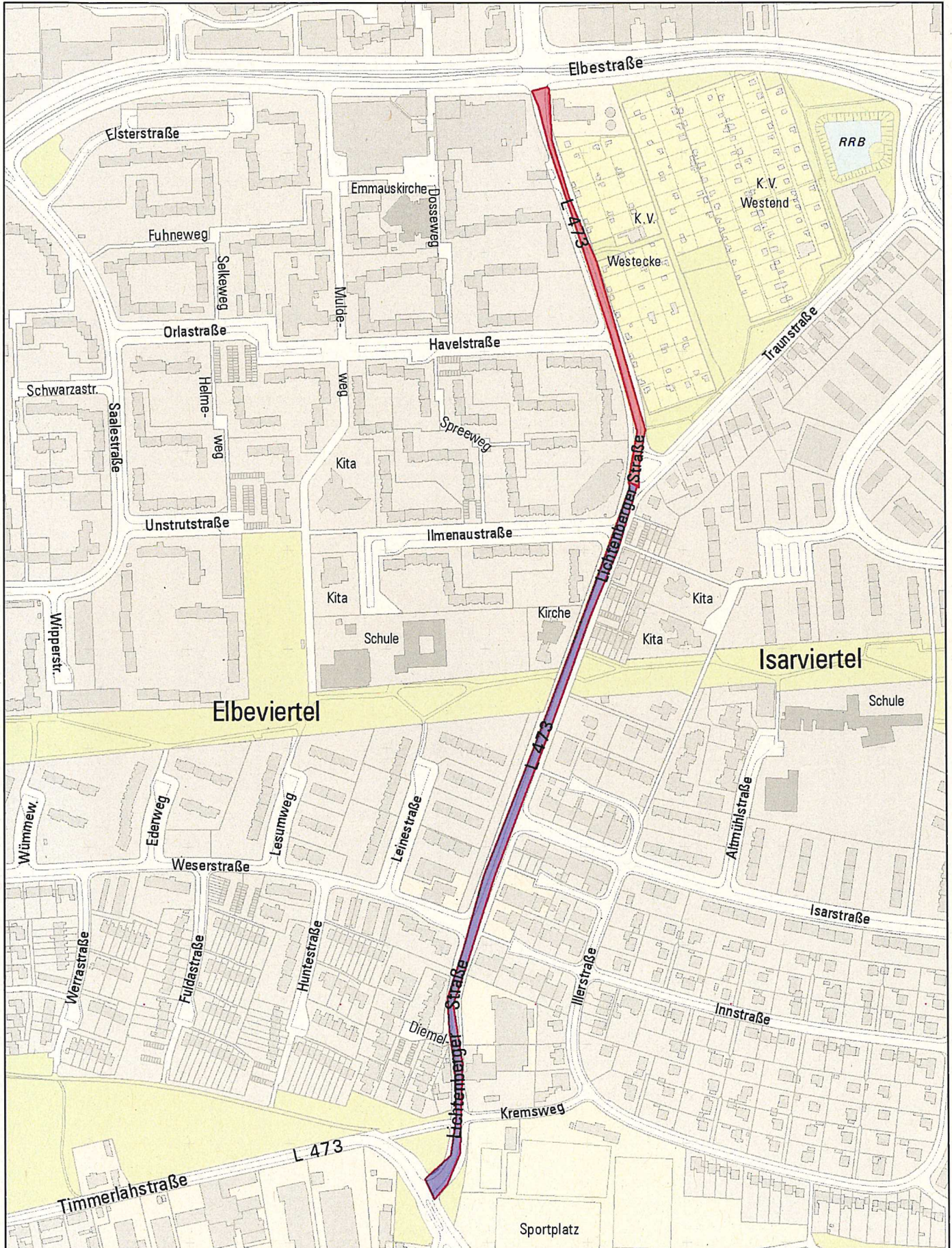
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation



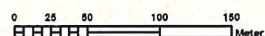


Nur für den  
Dienstgebrauch

Angefertigt: 21.08.2018

Maßstab: 1:5.000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



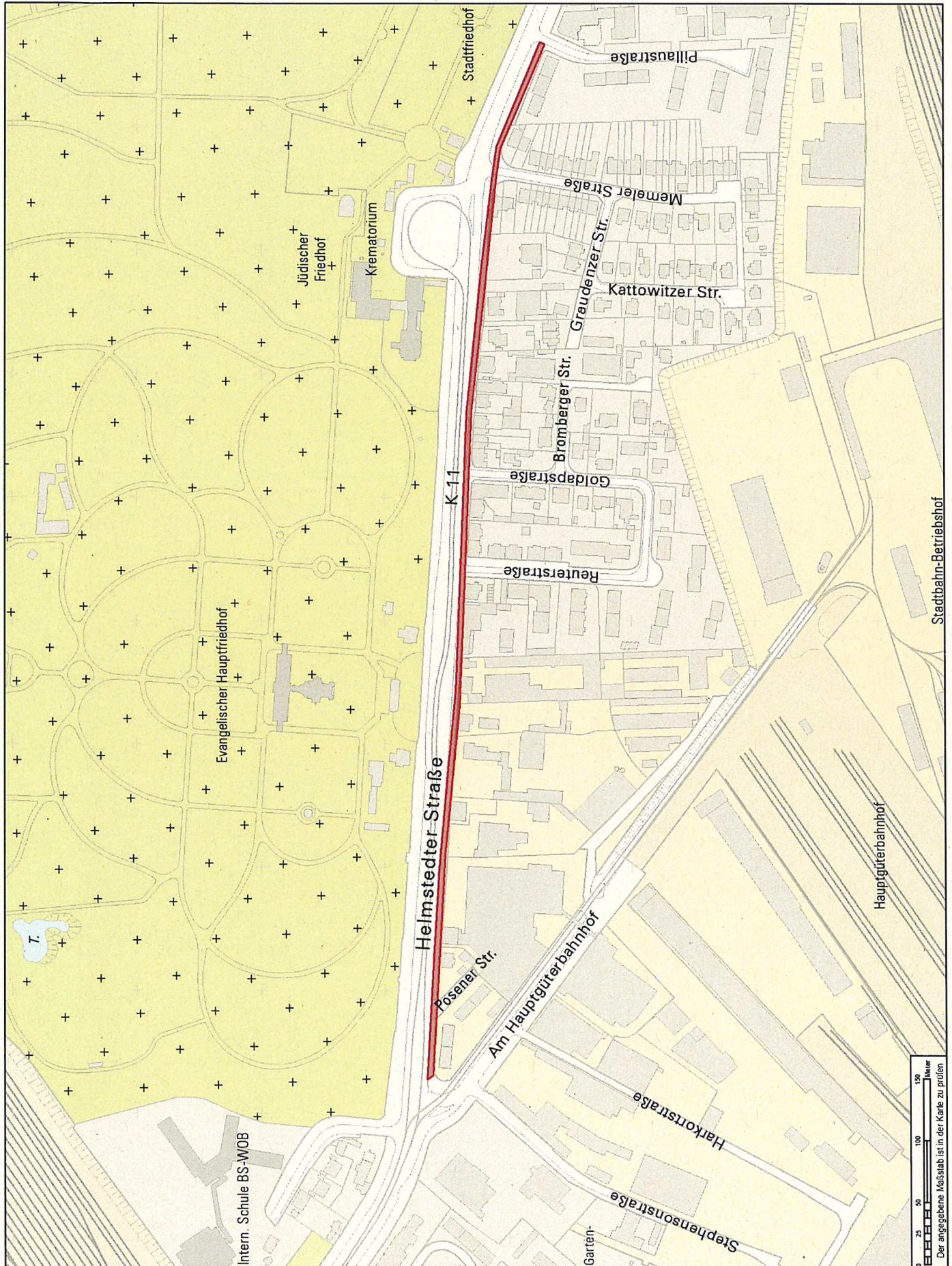
**Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung  
und Umweltschutz,  
Abteilung Geoinformation











Absender:

**SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 131**

TOP 8.1

**18-09149**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Antrag zur Verwendung bezirklicher Mittel - Freiwillige  
Feuerwehr/Feldbetten**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.09.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Entscheidung)

30.10.2018

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Freiwilligen Ortsfeuerwehr Innenstadt werden für die Beschaffung von dringend benötigten Feldbetten einschl. Zusatzmaterial 4.000,00 € zur Verfügung gestellt.

### **Sachverhalt:**

Die Feuerwehr hat Einsätze z. T. entfernt von Braunschweig z. B. in ländlichen Gebieten die über Nacht dauern. Dort gibt es häufig keine Unterkunft für die abgelösten Kräfte, die sich ausruhen müssen. Für solche Situationen z. B. werden Feldbetten benötigt. Unter „Zusatzmaterial“ sind z.B. Vorrichtungen zum Aufhängen von Kleidung, die am Bett verankert sind, zu verstehen (Kleiderstangen).

Gez.

Bärbel Reinert

### **Anlage/n:**

keine

Absender:

**Heikebrügge, Stefan, Die Partei im  
Stadtbezirksrat 131 Innenstadt**

TOP 8.2  
**18-09126**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Antrag zur Verwendung von Haushaltsmitteln des Stadtbezirksrates  
Innenstadt - Anschaffung eines Sitz-Tisch-Elementes für die GS  
Klint**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.09.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Entscheidung)

30.10.2018

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtbezirksrat 131 Innenstadt möge aus den eigenen Haushaltsmitteln ein Sitz-Tisch-Element (entsprechend vorliegendem Angebot vom 20.09.2018) für die Grundschule Klint beschaffen lassen. Der Stadtbezirksrat stellt hierfür 2.094,40 € zur Verfügung.

### **Sachverhalt:**

Auf den Korridoren des Schulgebäudes steht auf zwei Etagen bereits eine Sitzgruppe mit Arbeitstisch dieser Art. Diese speziell für Kinder angefertigten Gruppenarbeitstische werden intensiv genutzt, z. B. wenn es um das Arbeiten in kleinen Lerngruppen geht. Dabei sind die Klassen im Obergeschoss benachteiligt, da in deren Korridor keiner dieser Gruppenarbeitstische vorhanden ist.

gez. Stefan Heikebrügge

### **Anlagen:**

Absender:

**SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.1

**17-05509**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Verkehrsführung im Magniviertel**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

04.10.2017

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

24.10.2017

Status

Ö

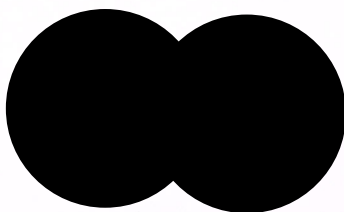
**Sachverhalt:**

1. Wie weit ist die angedachte Änderung der Verkehrsführung im Magniviertel (Vorlage 15082/12), wie es im Plaungs- und Umweltausschuss am 25.04.2012 beschlossen wurde, umgesetzt worden?
2. Sieht die Verwaltung eine starke Kostenabweichung bei Entfernung der Verkehrsinsel zwischen Ölschlägern und Karrenführerstraße, als in dem angefügten Kostenvoranschlag angegeben?
3. Gedenkt die Verwaltung die Verkehrsinsel zwischen Ölschlägern und Karrenführerstraße, entsprechend der abgeänderten Verkehrsführung, zeitnahe entfernen zu lassen?

**Anlage/n:**

Kostenvoranschlag vom 17.04.2017





## Kostenvoranschlag

Halberstadt, den 17.04.2017

**Projekt:** Pflasterinsel absenken im Bereich Tiefgaragenausfahrt Kaufhof / Karrenführerstraße / Ölschlagern.

**Vorbemerkung:** Bei folgendem Angebot handelt es sich um ein rein technisches Angebot zur Änderung der Pflasterung im genannten Bereich. In wie weit die Arbeiten genehmigungspflichtig bzw. -fähig sind und in dieser Form durch uns ausgeführt werden dürfen ist im Vorfeld durch die entsprechenden Behörden bzw. die Bauherrschaft zu prüfen.  
Evtl. entstehende Kosten für die Sperrung/Teilspernung der Straße sind stark abhängig von den Vorgaben der Stadt Braunschweig und ebenfalls nicht in diesem Angebot enthalten. Sollten Elektro- oder Versorgungsleitungen unter dem entsprechenden Fahrbahnbereich liegen, erfolgt die Verlegung oder Sanierung/Reparatur bauseitig.

| 01.000 | Leistung  | EP        | GP        |
|--------|---|-----------|-----------|
| 01.010 | <p>Vorhandene Pflasterinsel im Fahrbahnbereich abbauen und anfallendes Material zur Wiederverwendung seitlich lagern.</p> <p>Unterbau der Pflasterfläche höhengerecht ausbauen und anfallendes Material geordnet entsorgen.</p> <p>Einfassung der Pflasterinsel auf Straßenniveau absenken. Versetzung der ausgebauten Einfassung in Beton c20/25 incl. Rückenstützen.</p> <p>Unterbau für Pflasterfläche liefern, höhengerecht einbauen und standfest verdichten.</p> <p>Ausgebautes Altpflaster (Naturstein) auf einer Ausgleichsschicht (Splitt 2/5mm) verlegen und standfest verdichten. Fugenfüllung mit Brechsand 0/2 mm.</p> <p>I pauschal</p> | 6550,00 € | 6550,00 € |
| 01.020 | <p>*** alternativ ***</p> <p>Wie vor jedoch Altmaterial komplett entsorgen und neues Material (Granit hellgrau, Bordsteine 10x20x100 cm und Pflaster 9/11 cm) für die Pflasterung und Einfassung liefern und einbauen.</p> <p>I pauschal</p>  | 8000,00 € |           |

|  |  |  |            |            |
|--|--|--|------------|------------|
|  |  |  | Netto      | 6.550,00 € |
|  |  |  | +19% MwSt. | 1.244,50 € |
|  |  |  | Brutto     | 7.794,50 € |

Vorstehende Angebote wurden anhand der zur Zeit gültigen Materialpreise und Stundenverrechnungssätze kalkuliert. Die Abrechnung erfolgt nach Aufmaß entsprechend dem tatsächlichen Aufwand an Material und Leistung.

Zusätzliche Leistungen, welche nicht aus vorheriger Absprache ersichtlich waren, werden neu berechnet. An dieses Angebot halten wir uns 30 Tage nach Erstellungsdatum gebunden.

Zahlungsfrist: 14 Tage nach Rechnungslegung  
 Zahlungsbedingungen: Abschlagszahlung erfolgt nach Materiallieferung, tatsächlichen fertiggestellten Leistungen nach Eingang einer prüfaren Aufstellung.  
 Gelieferte und eingebaute Ware bleibt bis zum Zahlungseingang Eigentum des Auftragnehmers.

Bei eventuellen Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung (Tel. 0172/3266530). Wir hoffen, dass unser Angebot ihre Zustimmung findet und würden uns über eine Auftragserteilung freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl. Ing. Andreas Schachtner  
 Scilla Witte Schachtner KG

Absender:

**Gruppe PARTEI/PIRATEN im  
Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.2  
**17-05899**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Potentiale zeitgenössischer Mobilitätsinnovationen für den  
Stadtbezirk Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.11.2017

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

05.12.2017

Status

Ö

Im Wettbewerb der Städte Europas um zukunftsweisende innovative Innenstadt-Verkehrssysteme soll die Stadt Braunschweig als Standort, auch mobilitätsbezogener, Wissenschaft und Forschung ihre Position erhalten.

Durch seine exponierte Lage in Stadt und Region, sein dichtes Verkehrsnetz sowie die kurzen Entfernungen zwischen Geschäften, Wohnungen, Fertigungsanlagen, Arbeitsplätzen und Erholungsräumen erhält der Braunschweiger Stadtbezirk Innenstadt hier besondere Bedeutung als mögliche Sonderzone zur Einführung für derartige Mischgebiete geeigneter Mobilitätsinnovationen.

1. Welche der zurzeit sichtbar werdenen alternativen Mobilitätskonzepte (Beispiele siehe Anlage "Mobilitätsinnovation\_Beispiele\_2017.pdf") bieten aus Sicht der Verwaltung erstrebenswertes Potential für die Entwicklung der Braunschweiger Innenstadt?
2. Worin besteht das jeweilige erstrebenswerte Potential?
3. Welche politisch zu vollziehenden Schritte empfiehlt die Verwaltung zur erfolgreichen Erschließung dieser Potentiale für den Stadtbezirk Innenstadt?

gez.

Martin Bonneberg

**Anlagen:**

Mobilitätsinnovation Beispiele 2017



## Beispiele zur Illustration der Anfrage

1. <http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-10/autonomes-fahren-bad-birnbach-elektrobus> > Die Deutsche Bahn realisiert Nahverkehrslösungen (Hamburg, Bad Birnbach, <https://3druck.com/nachrichten/deutsche-bahn-setzt-3d-gedruckten-autonomen-bus-olli-von-local-motors-ein-3553597/>) mit autonomen Klein-Bussen von Ligier, alternativ: localmotors.com



2. die Deutsche Post liefert Postgut in Eigenprodukten ("streetscooter" Transport-ePKW > <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/post-und-ford-wollen-groesseren-elektro-transporter-bauen-15153816.html>, Entwicklung mittels Hochschul-StartUp/ SpinOff-Unternehmen, danach mit Ford als Industriepartner



die Deutsche Post nutzt postguttragende Robotfahrzeuge zur Zustellerbegleitung > <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/post-testet-begleit-roboter-geraet-soll-zusteller-entlasten-15230525.html>



3. <https://www.tz.de/muenchen/stadt/aerger-um-neuen-leihradl-anbieter-fahrraeder-als-datensammler-8591103.html> > chinesische Anbieter stellen eBikes unentgeltlich gegen Kunden-Daten zur Verfügung.



Absender:

**Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.3  
**18-07608**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Erweiterte Vorrangschaltung von Ampeln für Rettungsfahrzeuge**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.02.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

17.04.2018

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Ampelschaltungen geben Rettungswagen Vorrang, damit sie ihr Ziel schnell erreichen und Menschenleben retten können. Zwischen dem Krankenhaus in der Celler Straße und dem Hagenmarkt kann trotz der Vorrangschaltung ein schnelles Vorankommen unmöglich werden, weil sich vor dem Rettungswagen der Kfz-Verkehr staut. Der Rettungswagen schaltet also die nächstgelegene Ampel auf grün und fährt dann vor das Stauende vom aufgestauten Kfz-Verkehr. Dieses Problem tritt vor allem dann auf, wenn die Vorrangschaltung für die Straßenbahn eine Stauung des Kfz-Verkehrs bewirkt.

Wie beurteilt die Stadt die derzeitige Situation?

Ist es möglich und sinnvoll, nicht nur die nächstgelegene Ampel für Rettungswagen umzuschalten, sondern alle Ampeln bis zum Hagenmarkt hin zu beeinflussen, inkl. der Schaltung für Straßenbahnen, so dass der Kfz-Verkehr, der sich vor dem Rettungswagen befinden, abfließen kann und der Rettungswagen dadurch freie Fahrt durch diesen Verkehrsknotenpunkt erhält?

Gibt es andere Städte, in denen dieses Problem besser gelöst ist?

**Anlagen:**

keine

Absender:

**Böttcher, Helge / Frakt. B90/Grüne im  
Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.4

**18-08493**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Fahrradabstellanlagen am Braunschweiger Rathaus**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.06.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

26.06.2018

Status

Ö

### Sachverhalt:

Die Fahrradabstellanlagen am Rathaus sind regelmäßig belegt, sodass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ehrenamtliche Rats- und Bezirksratsmitglieder und Besucherinnen und Besucher ihre Fahrräder nicht anschließen können. Stattdessen werden Fahrräder an umliegenden Bäumen oder vor den Informationstafeln der Stadt abgestellt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie viele Fahrradabstellanlagen gibt es am Braunschweiger Rathaus und hält die Verwaltung diese für ausreichend?
  2. Wie beurteilt die Verwaltung den Vorschlag weitere Fahrradständer am Rathaus oder auf dem Platz der Deutschen Einheit einzurichten?
  3. Welche Kosten würden dabei entstehen?
- gez. Helge Böttcher

**Anlagen: Fotos**

Absender:

**Böttcher, Helge / Frakt. B90/Grüne im  
Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.5  
**18-08495**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Artenvielfalt erhöhen - Insektensterben stoppen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.06.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

26.06.2018

Status

Ö

Der Rückgang fast aller Insektenarten nimmt immer dramatischere Ausmaße an. Die Ursachen hierfür sind weitgehend bekannt: Der Einsatz von Insektiziden, insbesondere der Neonikotinoide, von Herbiziden, Stickstoffeintrag, Wegfall von Brachen und Umbruch oder Nutzungsintensivierung von Grünland. Das trifft auch alle heimischen Wildbienenarten und Honigbienen, deren Rückgang nicht nur ökologische sondern auch erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen durch deren zurückgehende Bestäubungsleistung in der Landwirtschaft hat. Gesichert ist inzwischen, dass der drastische Rückgang vieler Insektenarten ursächlich für eine ebenfalls stark zurückgehende Vogelpopulation ist. Allein der Brutbestand des Stars, Vogel des Jahres 2018 und nach wie vor weit verbreitet, hat in den letzten 12 Jahren bundesweit um rund 2,6 Mio. Brutpaare abgenommen. Viele Studien hierzu zeigen, wie dramatisch die Lage ist und mahnen zur Eile, weil sonst der sogenannte »stumme Frühling« in nur wenigen Jahren Wirklichkeit werden könnte.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

- 1.) Welche innerstädtischen Grünflächen werden bereits für die Ansaat oder Initialpflanzung von ein- oder mehrjährigen standortheimischen Blühpflanzen genutzt?
- 2.) Welche weiteren geeigneten Grünflächen gibt es in der Innenstadt, die durch Ansaat oder Initialpflanzung mit ein- oder mehrjährigen standortheimischen Blühpflanzen versehen werden könnten?
- 3.) Welche Kosten würden dabei entstehen?

gez. Helge Böttcher

Anlagen:



Betreff:

**Förderung von Lastenfahrrädern**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.07.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

18.09.2018

Status

Ö

Zurzeit laufen bundesweit in verschiedenen Kommunen Förderprogramme zur Anschaffung von Lastenfahrrädern. Eine, auch teilweise, Umstellung des Warentransports erscheint sinnvoll, weil "umweltfreundlich, leise und platzsparend" (Zitat Landesregierung Berlin, siehe Anlage 2).

1 – Wie schätzt die Verwaltung die Veränderungen bei der Verkehrsbelastung des Stadtbezirks Innenstadt insbesondere im Waren- und Güternahverkehr durch den Einsatz von Lastenfahrrädern ein?

2 – Welche Angebote hält die Stadt zur Substitution von innenstädtischem KFZ-Verkehr durch Förderung der Anschaffung von „umweltfreundlichen, leisen und platzsparenden“ Verkehrsmitteln bereit?

3 – Welche Voraussetzungen müssen geschaffen sein für ein städtisches Förderprogramm zur Steigerung der Anzahl von Lastenfahrrädern mit oder ohne elektrische Antriebsunterstützung im innerstädtischen Stadtraum?

Gez.

Martin Bonneberg

1 – <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-07/lastenraeder-senat-berlin-foerderung-infrastruktur>

2 – <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/lastenfahrraeder-berlin-zahlt-kaeufern-praemie-a-1216660.htm>

Absender:

**Friedrich Walz, BIBS im Stadtbezirksrat  
131**

TOP 9.7  
**18-09009**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.09.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

18.09.2018

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Täglich fahren bis zu ca. 140.000 Fahrzeuge auf dem Cityring.

Dadurch entstehen hohe gefährliche Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen, die insbesondere Innenstadtbewohner belasten.

Welche Maßnahmen wird die Verwaltung umsetzen, um den Verkehr und die Emissionen und die Lärm- und Staubbelastungen erheblich zu senken?

Gez. Friedrich Walz, BIBS

**Anlage/n:**

keine

|  |
|--|
| <i>Betreff:</i><br><b>Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt</b> |
|--|

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i><br>Dezernat III<br>61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz | <i>Datum:</i><br>18.10.2018 |
|--|-----------------------------|

|   |                                     |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|
| <i>Beratungsfolge</i><br>Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis) | <i>Sitzungstermin</i><br>30.10.2018 | <i>Status</i><br>Ö |
|---|-------------------------------------|--------------------|

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der BIBS im Stadtbezirksrat vom 06.09.2018 (18-09009) wird wie folgt Stellung genommen:

Die in der Anfrage erwähnte Zahl von 140.000 Kfz auf dem Cityring kann die Verwaltung nicht nachvollziehen. Nach der Verkehrsmengenkarte für Braunschweig (Stand 2016) sind die Verkehrszahlen deutlich niedriger und liegen bei maximal 42.000 KFZ werktags. Selbst auf der BAB A2 werden derart hohe Verkehrszahlen nicht erreicht. Die Verkehrsmengenkarte ist zu finden unter:

[http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan\\_verkehr/verkehrsplanung/verkehrsmengenkarte.n.html](http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/verkehrsmengenkarte.n.html)

Dies vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Anfrage wie folgt:

Luftschadstoffe

Der Stadt Braunschweig gelingt es bereits seit dem Jahre 2016 die geltenden Grenzwerte für NO<sub>2</sub> an allen Messstellen einzuhalten. Der Grenzwert für Feinstaub (PM10) wird darüber hinaus bereits deutlich länger eingehalten.

Dies gelingt insbesondere auf Grund der bereits umgesetzten Minderungsmaßnahmen aus dem Luftreinhalte- und Aktionsplan.

Zu den umgesetzten Maßnahmen zählen u. a. die Umgestaltung des Bohlwegs, umweltorientierte Verkehrslenkung und –steuerung, die Sperrung der Innenstadt für LKW, die Modernisierung des städtischen Fuhrparks und der Verkehrs GmbH sowie eine Vielzahl weiterer Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans fokussieren nicht ausschließlich auf verkehrsregelnde Maßnahmen, sondern auch auf die Optimierung und Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV, die Beschaffung städtischer Fahrzeuge, Maßnahmen im Energiesektor (z. B. Ausbau der Fernwärmeversorgung) u. v. m.

Die Stadt Braunschweig gehört insoweit zu den wenigen Großstädten in Deutschland, die es aus eigener Kraft geschafft haben, die Grenzwerte insbesondere für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub einzuhalten.

Die Verwaltung verfolgt nichtsdestotrotz das Ziel, die Luftschadstoffemissionen noch weiter zu senken. Die aktuellen Messwerte der Verkehrsmessstation zeigen einen historischen Tiefstand.

Lärm

In dem 2013 erstmalig erarbeiteten Lärmaktionsplan wurden die Ergebnisse der im Vorfeld erfolgten Lärmkartierung vor dem Hintergrund der Fragestellung bewertet, ob und wo Handlungsbedarf zur Lärminderung in Braunschweig besteht. Außerdem wurden Maßnahmen und Planungen der Stadt Braunschweig analysiert, die Auswirkungen auf die Lärmbelastungssituation haben

Aufbauend auf diesen Analysen wurden Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung im Straßenverkehr, der Hauptlärmquelle in Braunschweig sowie Maßnahmenempfehlungen zu anderen Lärmquellen entwickelt.

Die verschiedenen Arbeitsschritte der Lärmaktionsplanung mündeten in einem Maßnahmenprogramm, in dem das Vorgehen und die Aktivitäten der Stadt Braunschweig für die nächsten 5 Jahre konkretisiert wurden.

Aus dem Lärmaktionsplan wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Durch Verkehrslenkung und Beschilderung wurde die Leipziger Straße durch bessere Nutzung des Schlesienendamms entlastet.
- Tempo 30 wurde eingerichtet in der Hugo-Luther-Straße zwischen Frankfurter Straße und Westbahnhof, im Madamenweg zwischen dem Grundstück Madamenweg 10 und Westbahnhof, in der Sonnenstraße und in der Straße An der Martinikirche sowie in der Kastanienallee.
- Darüber hinaus wurde lärm mindernder Asphalt bei der Sanierung der A 391, des Rebenrings und des Messewegs eingesetzt.

Der Einsatz von lärm minderndem Asphalt ist auch in der Stadtstraße Nord vorgesehen.

Im Lärmaktionsplan 2013 wurden unter anderem verschiedene Grundsatzbeschlüsse mit den Beteiligten abgestimmt und verabschiedet: Bei Neubau und Sanierung von Straßen wird von Seiten der Stadt Braunschweig der Einsatz von lärm minderndem Asphalt geprüft. Auch die zuständige Landesbehörde soll bei Neubau und Sanierung den Einsatz von lärm minderndem Asphalt prüfen. Durch einen Ratsbeschluss soll zudem bei der Sanierung von Schienentrassen (Straßenbahn) die Verwendung von Rasengleis geprüft werden.

Aktuell wird der Lärmaktionsplan unter Beteiligung der Öffentlichkeit fortgeschrieben.

Warnecke

**Anlage/n:**  
keine

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat  
131**

TOP 9.8

**18-09203**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Gefährdendes Halten und Parken auf Fuß- und Radwegen in der  
Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

30.10.2018

Status

Ö

### Sachverhalt:

Auf Bürgersteigen und den Radwegen parkende Fahrzeuge sind nicht nur ein Ärgernis für die betroffenen Fußgänger\*innen und Radler\*innen, sondern häufig auch verkehrsgefährdend. Fußgänger\*innen, vor allem solche mit Rollatoren oder Kinderwagen, Radler\*innen sowie Rollstuhlfahrer\*innen sind in diesen Fällen gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen. Hier geraten sie in Konflikt mit dem fließenden motorisierten Verkehr. Dies führt ggf. zu gefährlichen ja mitunter lebensbedrohlichen Situationen - auch für die Autofahrer\*innen, die ausweichen müssen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie oft ist pro Jahr gegen Falschparker und falsches Halten auf Rad- und Fußwegen vorgegangen worden (aufgeschlüsselt nach Verstoßarten und Bußgeldhöhe)?
2. Wie häufig wurden dabei Fahrzeuge abgeschleppt, und was sind die Kriterien für das Abschleppen des Fahrzeugs?
3. Welche Maßnahmen können darüber hinaus ergriffen werden, um gefährdendes Falschparken auf Rad- und Fußwegen zu vermindern?

gez. Helge Böttcher

Anlagen:

Absender:

**Bonneberg, Martin (PIRATEN) im  
Stadtbezirksrat 131 Innenstadt**

TOP 9.9  
**18-09268**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Fehlende Konsequenz bei der Einführung von Tempo 30 in der  
Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

30.10.2018

Status

Ö

Zurzeit gilt für das Einbiegen in die Kurve Münzstraße/Dankwardstraße und das Zurücklegen der ca. achtzig Meter langen Strecke bis zur Ampel Dankwardstraße/Bohlweg/Steinweg Tempo 50. Auf der Münzstraße selbst ist bis zur Kurve Tempo 30 vorgegeben.

Aus Sicht der Anrainer und Passanten ist eine grundsätzliche Begrenzung der Fahrtgeschwindigkeit in diesem Innenstadtbereich auf 30 Km/h attraktiv, sie verringert das Risiko schwererer Unfälle, reduziert Lärm und Schadstoffausstoß. Wennschon nicht auf den innenstadtbezirklichen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen überall umsetzbar, so ist Tempo 30 doch in den einspurigen Nebenstraßen wünschenswert, damit die ohnehin hohe Belastung des Innenstadtbereichs mit Lärm und Luftschadstoffen nicht auch noch vor der eigenen Haustür oder dem Arbeitsplatz entsteht. Gerade die Einbeziehung zentraler Nebenverkehrsstrecken in eine möglichst flächendeckende Tempo 30 Zone hilft, durch die Präsenz der Verkehrszeichen an diesen häufig frequentierten Orten innerhalb der Innenstadt dieses Tempo nachhaltig im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden zu verankern.

Frage:

Welche Gründe sprechen gegen den Austausch des Tempo 50 Verkehrszeichens durch ein Tempo 30 Verkehrszeichen an der benannten Straßenecke und die Ausdehnung der Tempo 30 Bereiche in der Innenstadt auch auf diese Strecke?

gez.:

M. Bonneberg

**Anlagen:**

keine

Absender:

**Klippert, Romina / Frakt. B90/Grüne im  
Stadtbezirksrat 131**

TOP 9.10

**18-09285**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Erweiterung von Lichtsignalanlagen um eine Countdown-Ampel für  
Radfahrer**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

30.10.2018

Status

Ö

### Sachverhalt:

Bei einer Countdown-Ampel handelt es sich um ein Display, dass in der Nähe einer Lichtsignalanlage angebracht wird und die Restzeit bis zur nächsten Ampelphase anzeigt. Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Aufstellung einer Countdown-Ampel als Ergänzung zu einer bestehenden Lichtsignalanlage an zwei möglichen Standorten zu beurteilen:

- an der Einmündung der Georg-Eckert-Straße in den Bohlweg für die Radfahrer, die aus der Georg-Eckert-Straße kommen

- Ecke Fallerslebender Straße/ Wendenstraße für Radfahrer, die von der Fallerslebener Straße aus die Wendenstraße queren möchten

Ist die Aufstellung einer Countdown-Ampel grundsätzlich und an diesen Standorten möglich?

Wie hoch wären die Kosten für die Aufstellung und Betrieb?

### Anlagen:

keine

Absender:

**Bonneberg, Martin, PIRATEN im  
Stadtbezirksrat 131 Innenstadt**

TOP 9.11  
**18-09286**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Unterstützen einer vielfältigen Gastronomieszene im Stadtbezirk  
Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.10.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Beantwortung)

30.10.2018

Status

Ö

Das Angebot einer vielfältigen Gastronomieszene stellt ein zentrales Element hoher Aufenthaltsqualität im Stadtbezirk Innenstadt dar. Eine innovationsstarke Gastronomie erscheint wichtig für die Entwicklung funktionierender Quartierskommunikation und städtischer Kultur, sowie als Abbild urbaner Entwicklungen und Vermittler globaler Trends wie nachhaltigem Konsum oder ressourcenschonenden Lebensstilen.

In der jüngeren Vergangenheit häufen sich Problemsituationen, in denen auch langjährige Cafébetreiber und Gastronomen im Stadtbezirk mit Vermietern ihrer Gastronomieräumlichkeiten aufgrund steigender Mieten in Konflikte geraten. Dies kann bis zu Schließungen oder Geschäftsverlagerungen führen, wodurch Teile der Innenstadt an Attraktivität für Einwohner und Besucher verlieren.

1 - Wie kann der Stadtbezirksrat Innenstadt Mediationen und Coachings für „Bestandsgastronomen“, die in einer Ausnahmesituation ortskundigen Rat oder einmalige finanzielle Hilfen bei Vermietungsfragen suchen, refinanzieren?

2 - Welche Angebote hinsichtlich der Beratung und der finanziellen Unterstützung in vorübergehenden Krisenfällen kann die Verwaltung bereitstellen?

3 - Welche Fortbildungen und persönlichen Voraussetzungen empfiehlt die Stadtverwaltung für Menschen, die sich, analog zu den bereits erfolgreich stattfindenden von Schiedspersonen durchgeführten Schlichtungsverfahren, für die Ausübung dieser Mediationstätigkeiten im Gastronomiebereich interessieren?

**Anlagen:**

keine