

Betreff:

Offizielle Eröffnung des Spielplatzes Tunicastrasse

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.11.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

Status

20.11.2018

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksrat wird gebeten, zu beschließen:

Der Spielplatz Tunicastrasse wird nach Abschluss der Pflanzarbeiten für die begleitenden Grünanlagen im Frühjahr 2019 offiziell an die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere übergeben.

Begründung:

Den Medien war zu entnehmen, dass der Spielplatz Tunicastrasse bereits zur Nutzung frei gegeben wurde. Entgegen sonst üblicher Praxis wurde keine offizielle Übergabe des Spielplatzes unter Beteiligung von Verwaltung, Bezirksbürgermeisterin und Bezirksrat vorgenommen. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass die Begrünungsarbeiten auf dem Spielplatz noch andauern, aber aufgrund der hohen Anzahl von Nachfragen der Eltern der Platz bereits nach Aufstellung der Spielgeräte zugänglich gemacht wurde. Um gerade auch den Bewohnerinnen und Bewohnern des anliegenden Wendenrings und der Tunicastrasse die sonst bei Spielplatzübergaben übliche Wertschätzung im Rahmen einer kleinen Eröffnungsveranstaltung entgegen zu bringen, bitten wir die Verwaltung, dieses nach Beendigung der Pflanzarbeiten im Frühjahr 2019 nachzuholen.

Gez.

Peter Kranz .

Anlagen:

keine

Betreff:

**Ringgleis-Nord: Bienroder Weg bis Beethovenstraße
Beschlussvorlage**

Organisationseinheit:Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz**Datum:**

19.11.2018

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)**Sitzungstermin**

20.11.2018

Status

Ö

04.12.2018

Ö

Beschluss:

„Der Weiterführung des Ringgleises als provisorische Führung zwischen Bienroder Weg und Beethovenstraße über Flächen der TU Braunschweig mit Kosten in Höhe von 58.500 € wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Ziff. 4 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm ist der Planungs- und Umwaltausschuss zuständig für Beschlüsse über die Planung von überbezirklichen Straßen, Wegen und Plätzen.

Hintergrund

Braunschweig verfügt mit dem Ringgleis über ein stadtumfassendes und damit einzigartiges Freiraumpotenzial. Das Ringgleis fördert die Nahmobilität, erschließt und verbindet Orte der Braunschweiger Stadtentwicklung, öffnet neue Stadträume, initiiert städtebauliche Entwicklungen und dient der Naherholung zahlreicher Braunschweigerinnen und Braunschweiger.

Mit dem Ratsbeschluss vom 28. Juni 2011 (Drucksache 14329/11) wurde die Verwaltung beauftragt, das Ringgleis als einen „die Stadt umschließenden, grüngeprägten, klimaschutzwirksamen Freiraumring von hohem Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg“ zu entwickeln. Mit dem Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 25.10.2016 wurde festgelegt, dass das Ringgleis um die Kernstadt bis zum Jahr 2019 geschlossen werden soll, wengleich dies in manchen Bereichen zur Zeit nur auf Umwelsituationen zu erreichen ist.

Planungsziele und -kriterien

Der vorliegende Teilabschnitt beginnt am Bienroder Weg und endet an der Beethovenstraße. Er schließt die Lücke zwischen den Ringgleisabschnitten Luftschifferweg/Bienroder Weg und Beethovenstraße/Abtstraße und bindet den Campus Nord der TU Braunschweig direkt an das Ringgleis an.

Die perspektivisch angestrebte Wegeführung unmittelbar parallel zum noch im Betrieb befindlichen Gleis der Hafenbetriebsgesellschaft lässt sich kurzfristig wegen der Nichtverfügbarkeit hierfür erforderlicher Grundstücke nicht verwirklichen.

Die genaue Wegeführung ist der Karte in Anlage 1 „Ringgleis-Nord“ zu entnehmen.

Im Bereich der vorhandenen Straßen auf dem TU-Gelände wird die Wegeführung durch eine Beschilderung und Markierungen auf der Straße unter Einbeziehung des Ringgleislogos kenntlich gemacht.

Auf der südlich an den Campus angrenzenden Fläche wird auf einem 5 m breiten Streifen, der hierfür vom Land zur Verfügung gestellt wird, ein 3 m breiter Weg in Asphaltbauweise neu hergestellt. Mit Erreichen der Beethovenstraße unmittelbar nördlich der Gleisanlage wird durch Aufbringen des Ringgleislogos die Weiterführung auf dem gegenüberliegenden Ringgleisabschnitt auf dem TU-Gelände deutlich gemacht. Mit der Realisierung dieses Bauabschnittes ist die Herstellung des Nördlichen Ringgleises vollendet.

Das schriftliche Einverständnis der TU Braunschweig für die Nutzung ihres Grundstückes liegt vor. Ein Gestattungsvertrag, der die Wegeführung, Markierungen und die Verkehrssichungspflichten festlegt, ist in Bearbeitung.

Die Planung wird in der Sitzung erläutert.

Realisierung und Finanzierung

Die Bauausführung soll im Frühjahr 2019 erfolgen.

Die Kosten für die Herstellung des Ringgleises im Abschnitt Bienroder Weg bis Beethovenstraße betragen 58.500 €.

Kostenschätzung:

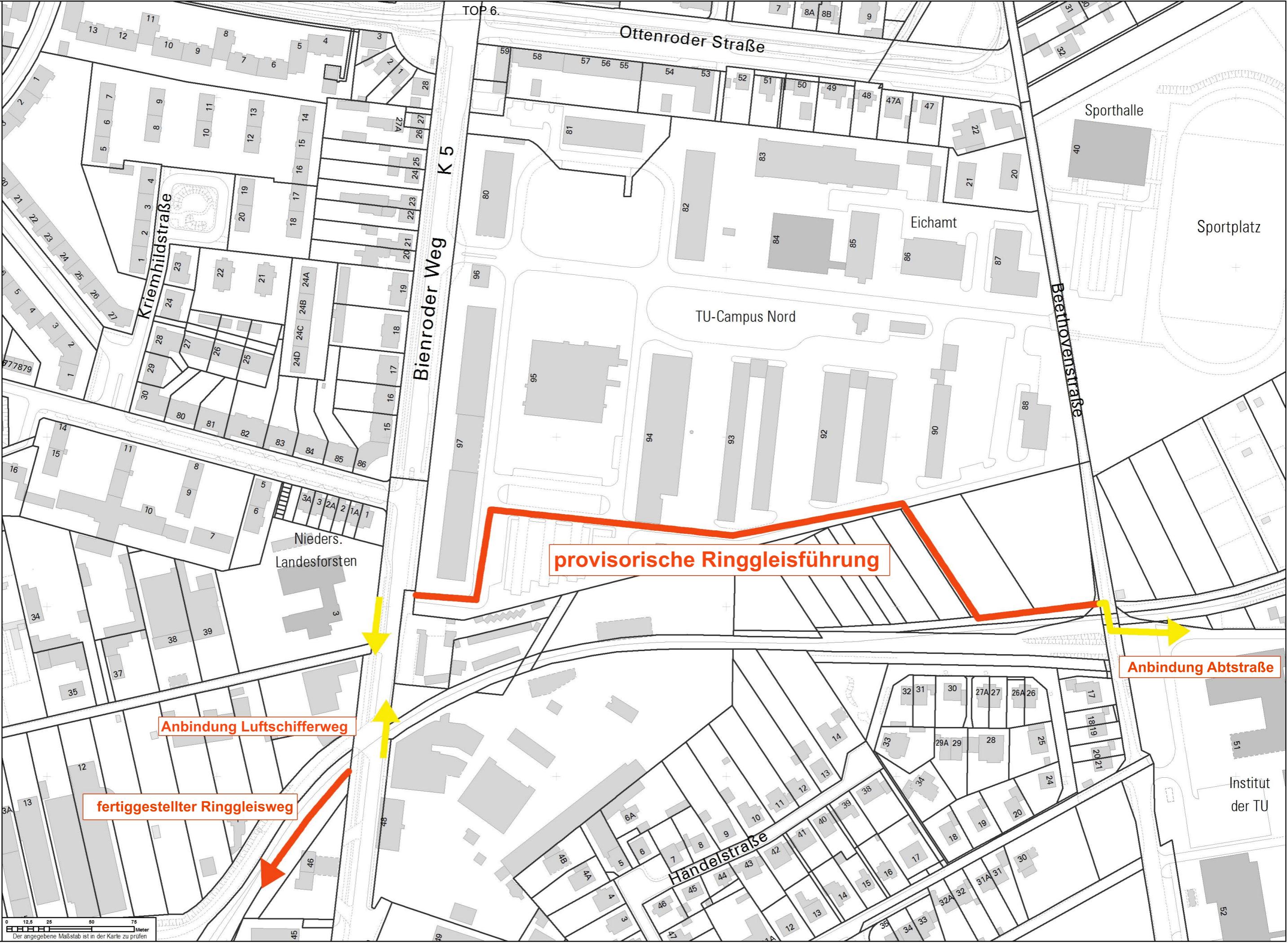
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	11.000	€
Flächenbefestigungen	32.100	€
Vegetationsflächen	4.200	€
Ausstattung	6.200	€
(Markierung, Beschilderung)		
 Baukosten gesamt	 53.500	€
Kampfmittel- und Gutachtenkosten	5.000	€
 Gesamtkosten	 58.500	€
für den Abschnitt Bienroder Weg bis Beethovenstraße		

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis beabsichtigt und per Verpflichtungsermächtigung für 2019 gesichert.

Leuer

Anlagen

Anlage 1: Ringgleis-Nord: Übersichtskarte



Betreff:

Aufstellung eines "CityTrees" (Mooswand) auf dem Mittelstreifen der Hans-Sommer-Straße im Rahmen des Projektes "Klimaschutz mit urbanem Grün"

Organisationseinheit:Dezernat VII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport**Datum:**

13.11.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	14.11.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	20.11.2018	Ö
Grünflächenausschuss (Entscheidung)	28.11.2018	Ö

Beschluss:

Der Aufstellung eines „CityTree“ (Mooswand) auf dem Mittelstreifen der Hans-Sommer-Straße (Standort siehe Anlage zur Beschlussvorlage) wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) werden investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte gefördert. Die Stadt Braunschweig erhielt Ende 2017 einen positiven Förderbescheid für die Antragseinreichung „Braunschweig - integrierter Klimaschutz mit urbanem Grün. Makroklimatische Regulierung durch Pflanzen“.

Für die geplanten Maßnahmen stehen der Stadt Braunschweig 2.414.000 € zur Verfügung, der Anteil des Bundes beträgt dabei 1.931.000 € (entspricht 80 %), der städtische Eigenanteil 483.000 €. Die Planung und Realisierung der Maßnahmen soll über die Beauftragung von Fachplanungsbüros abgewickelt werden. Die daraus entstehenden Kosten sind ebenso Bestandteil der vorgesehenen Gesamtausgaben.

Geplante Maßnahmen im Klimaschutzprojekt:

Der Fachbereich Stadtgrün und Sport wird durch investive Teilmaßnahmen die Quantität und Qualität von Grün in der Stadt steigern. Die Begrünungsstrategien - ausschließlich im Flächen- und Gebäudebestand der Stadt Braunschweig - umfassen dabei unter anderem extensive und intensive Dachbegrünungen, Fassaden- und Mauerbegrünungen sowie die Neupflanzung von Bäumen. Des Weiteren sollen sogenannte „Energiewälder“ auf städtischen Flächen angelegt werden.

Darüber hinaus sind als vertikales Grün auch zwei Wände mit der „CityTree“-Technologie angedacht, in der in Moossubstrat Pflanzen und Moose wachsen.

Das 2014 gegründete Unternehmen „Green City Solutions GmbH“ bietet das von ihnen entwickelte Produkt „CityTree“ an. Laut Herstellerangaben hat das beidseitig mit Moosen begrünte Stadtmobiliar eine Ansichtsfläche von 12 qm (Abmessungen: ca. 3 x 4 x 0,65 m) und ist eine ca. 4,5 t schwere Stahlkonstruktion, die nicht mit dem Boden verankert wird. Die Wand wird über Sensoren gesteuert, die permanent die Feuchtigkeit in den Töpfen messen.

Die Bewässerung erfolgt automatisiert, wobei sich ein 1 000-Liter-Wassertank im Fuß der Anlage befindet.

Durch die BMUB-Projektfinanzierung wird es möglich, diese zertifizierten Mooswände an zwei Standorten einzusetzen und deren Wirksamkeit zu verifizieren.

Klimatische Vorteile des „CityTree“

Jede dieser Anlagen bindet laut Hersteller pro Jahr 240 t CO₂eq (CO₂-Äquivalent) in Form von Ruß. Ruß hat ein siebenfach höheres Klimaschädigungspotential als Kohlenstoffdioxid. Die Rußpartikel absorbieren in der Luft Sonnenstrahlen und erwärmen so direkt die Umgebungsluft. Zum anderen verursacht Ruß mehr Wolken und behindert dadurch den atmosphärischen Austausch. Dies erwärmt die Atmosphäre und diese Wärme wird in den Ozeanen gespeichert. Den größten Einfluss auf das Klima hat Ruß aber aufgrund seiner dunklen Farbe. Vor allem in der Arktis lagert sich Ruß auf Schnee- und Eisflächen ab, verändert deren Strahlungsverhalten und verursacht damit eine frühere und intensivere Schneeschmelze (DUH 2017).

Eine Studie der UNEP (das Umweltprogramm der Vereinten Nationen, englisch: United Nations Environment Programme) veranschlagt die durchschnittliche potenzielle Abkühlung der Atmosphäre durch weniger Ruß unter Berücksichtigung aller Wechselwirkungen auf eine Energieleistung von 0,3 Watt pro Quadratmeter. 0,3 Watt weniger halten den Klimawandel nicht auf, können ihn aber verlangsamen (NACHHALTIGKEITSRAT 2011).

In Städten sind es im Besonderen Dieselruß an Straßen und Ruß aus alten Kaminen, die ein großes Reduktions- und Bindepotential aufweisen. Pflanzen können durch Absorption oder Impaktion Ruß in der Luft reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. In den „CityTrees“ werden überwiegend Laubmose verwendet. Beispielsweise die graue Zackenmütze und das purpurstielige Hornzahnmoos haben durch dicht gestellte und zahlreiche Blättchen eine deutlich größere Oberfläche als andere Pflanzen. Diese große Oberfläche benötigen Moose, da sie keine Wurzeln haben, um Wasser und Nährstoffe aufzunehmen. Die hohe Menge an bindbaren CO₂-Äquivalenten ist vor allem auf die elektrostatische Anziehung von Ruß durch die Mooskulturen zurückzuführen. Gelangt Feinstaub in Kontakt mit feuchtem Moos, wird es elektrostatisch gebunden und vom Moos verstoffwechselt, d. h. aufgenommen und in Biomasse umgewandelt. Eine eingebaute steuerbare Ventilationstechnologie ermöglicht die Verstärkung der Luftpumpe und erhöht somit die Filterleistung der Mooswände.

Die Mooswände können außerdem in ihrer unmittelbaren Umgebung durch ihre Verdunstungsraten und mit ihrer Fähigkeit zur Feinstaubbindung (Co-Benefits) zusätzliche ökologische Wohlfahrtswirkungen entfalten. .

Begründung des Standorts

Aus diesem Grund werden als Standorte für die „CityTrees“ Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen gewählt. So wird auf einer Seite sehr viel Ruß von den Moosen verstoffwechselt und auf der anderen Seite werden diese freistehenden vertikal begrünten Module von einer Vielzahl von Personen wahrgenommen.

Der Standort an der Hans-Sommer-Straße eignet sich besonders gut, da hier ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht (ca. 25 000 Kfz/Tag - siehe Verkehrsmengenkarte 2016). Des Weiteren kann das Thema Klimaschutz plakativ präsentiert und die Möglichkeit dem entgegen zu wirken an diesem Standort in den Fokus gerückt werden. An beiden Wänden werden Erläuterungstafeln zur Aufklärung über die Funktion der Mooswand angebracht.

Die Aufstellung der Mooswand ist für Anfang des zweiten Quartals 2019 vorgesehen. Ein weiterer „CityTree“ wird zeitgleich am Rudolfplatz aufgestellt werden. Die Auswahl der Standorte erfolgte in Abstimmung mit den Fachbereichen Tiefbau und Verkehr sowie dem Referat Stadtbild und Denkmalpflege.

Auf Empfehlung von Herrn Prof. Dr. Stephan Weber, TU Braunschweig, wird der „CityTree“ voraussichtlich zu Beginn des zweiten Quartals 2020 an die Hansestraße umgesetzt. Hier sollen die Messungen an dem vergleichbaren Standort fortgeführt werden.

Wissenschaftliche Begleitung des Vorhabens

Um die Kohlendioxidaufnahme- und -bindungsleistung der Mooswände an den vorgesehenden Standorten konkret ermitteln zu können, wird die TU Braunschweig – Institut für Geoökologie, Arbeitsgruppe Klimatologie und Umweltmeteorologie - das Projekt monitorisch begleiten. Es erfolgt eine Quantifizierung des Filterpotentials für Partikelanzahlkonzentrationen und Rußmassenkonzentrationen mittels Luv/Lee-Messungen. Die Messinstrumente sind in dem „CityTree“ verbaut und die Rohdaten werden der TU Braunschweig zur Auswertung zur Verfügung gestellt.

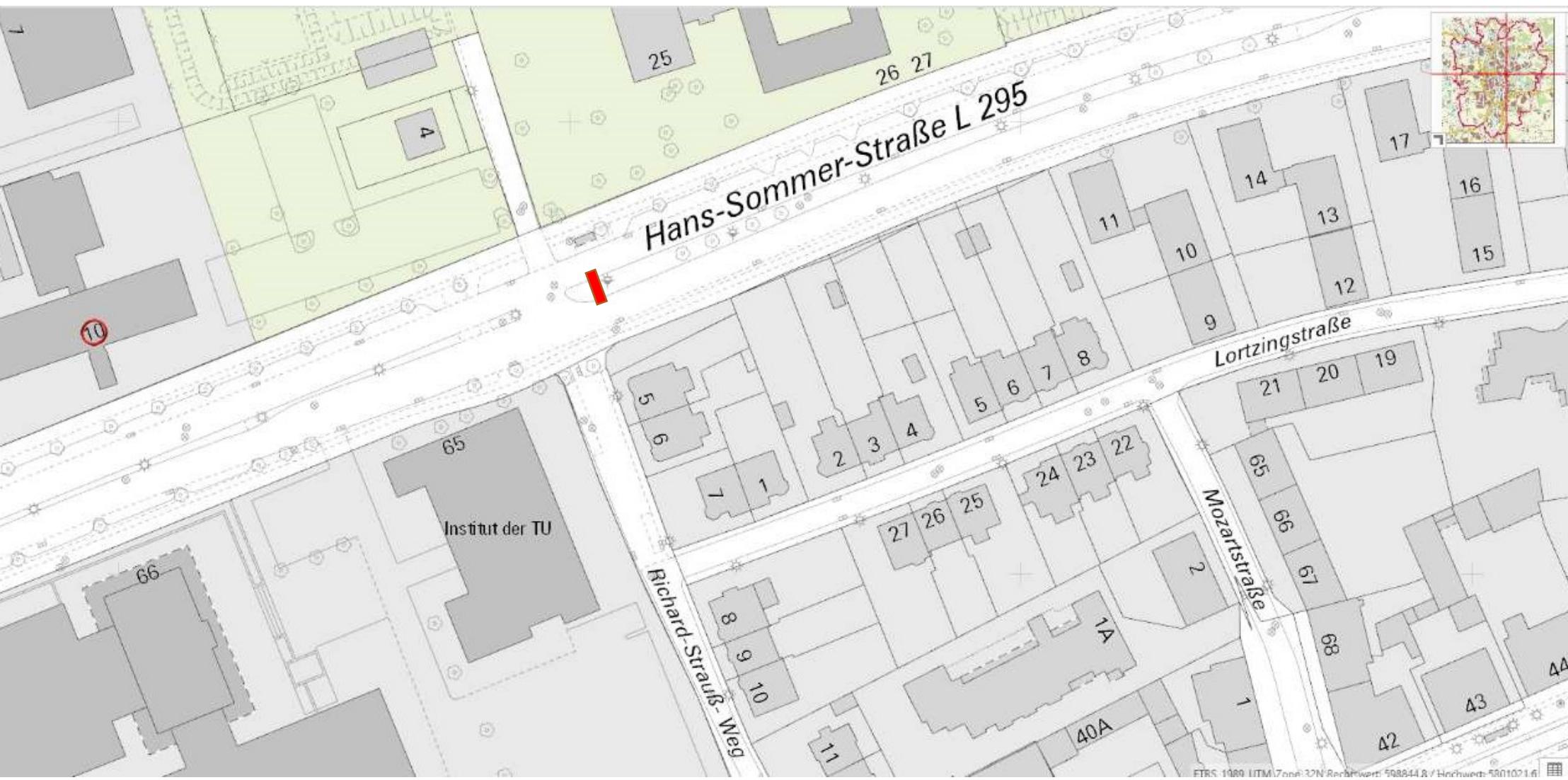
Kosten und Finanzierung

Lieferung und Installation der Mooswand verursachen Kosten in Höhe von rund 40.000 €. Haushaltsmittel in ausreichender Höhe stehen im Teilhaushalt des Fachbereiches Stadtgrün und Sport auf dem Projekt 4E.670022.01.500.673 zur Verfügung.

Geiger

Anlage/n:

Standort Mooswand Hans-Sommer-Straße



Betreff:

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

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 05.10.2018
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
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 Lehndorf-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. Aufwandsspaltung1.1 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 Lehanger (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 Abschnittsbildung2.1 Helmstedter Straße

Erneuerung der südlichen Radwegdecke der Verkehrsanlage „Helmstedter Straße“ zwischen Pillastraße 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 Pillastraße 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 Pillastraße 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

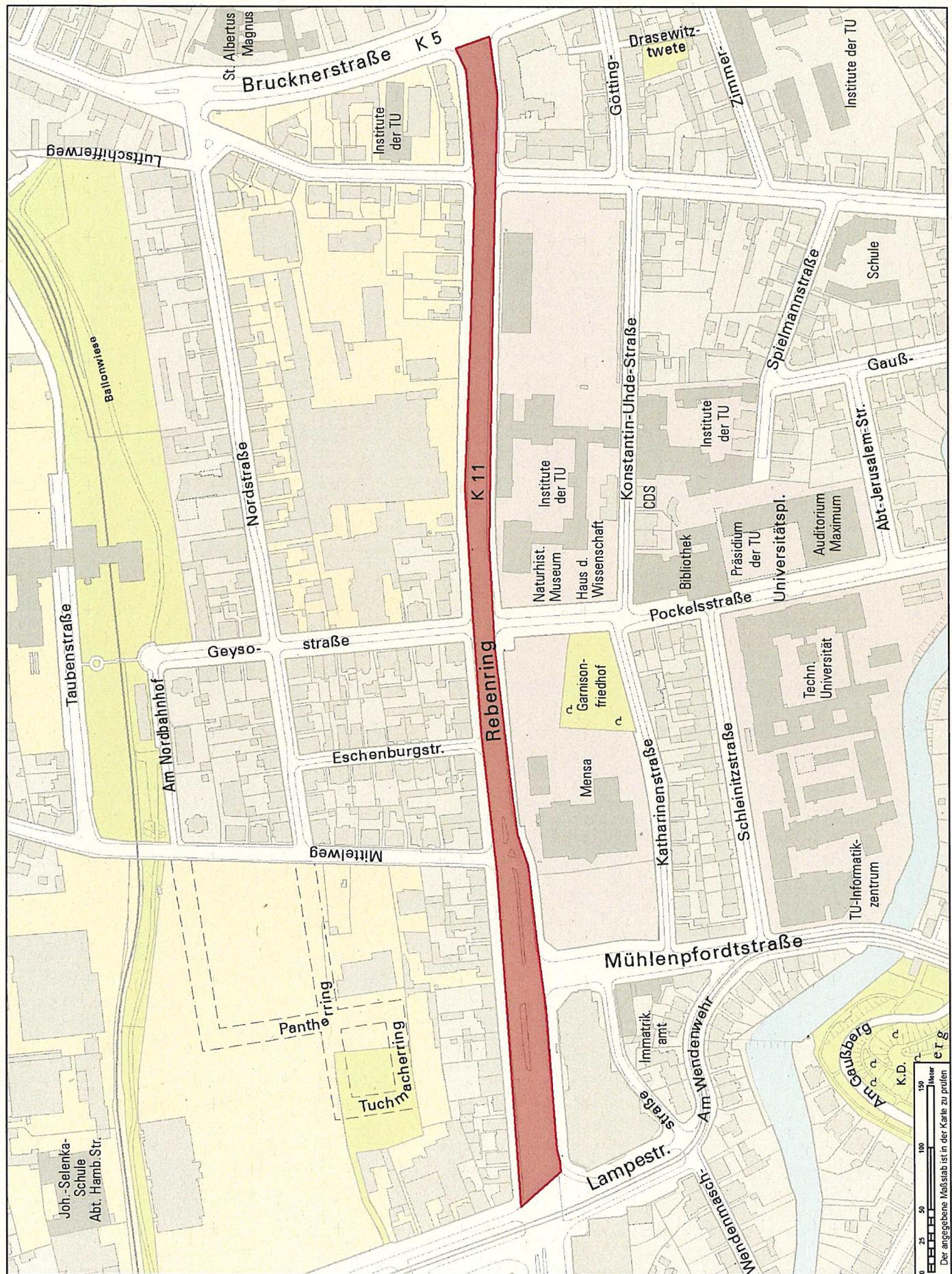
Anlage/n:

Anlagen 1.1 bis 1.8: Aufwandsspaltung

Anlagen 2.1 und 2.2: Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

Anlage 1.1

TOP 8.



Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018
Maßstab: 1:4.000



Stadt



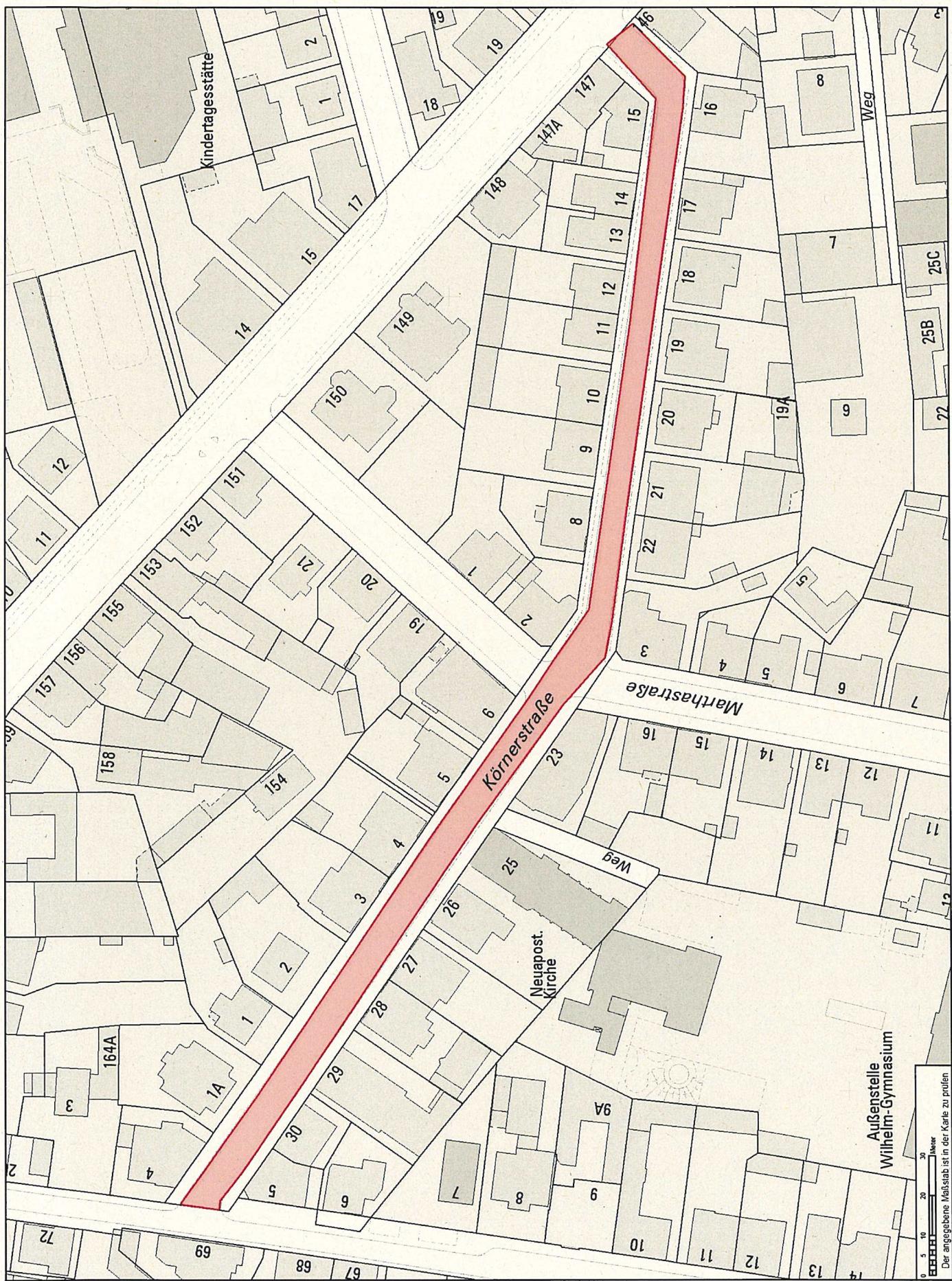
Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen
0 25 50 100 150 Meter
erg

Anlage 1.2

TOP 8.



Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 25.06.2018
Maßstab: 1:1.250



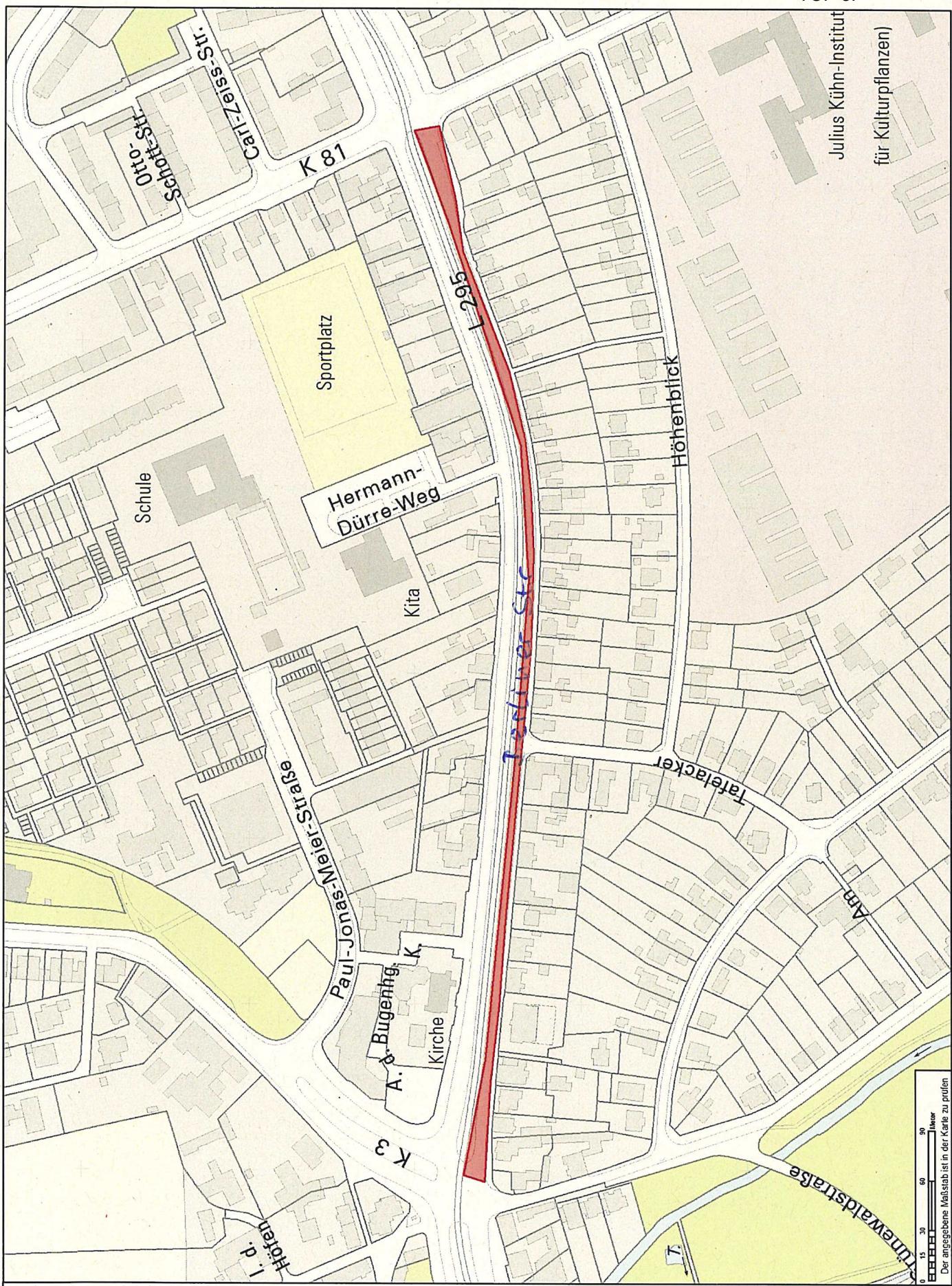
Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

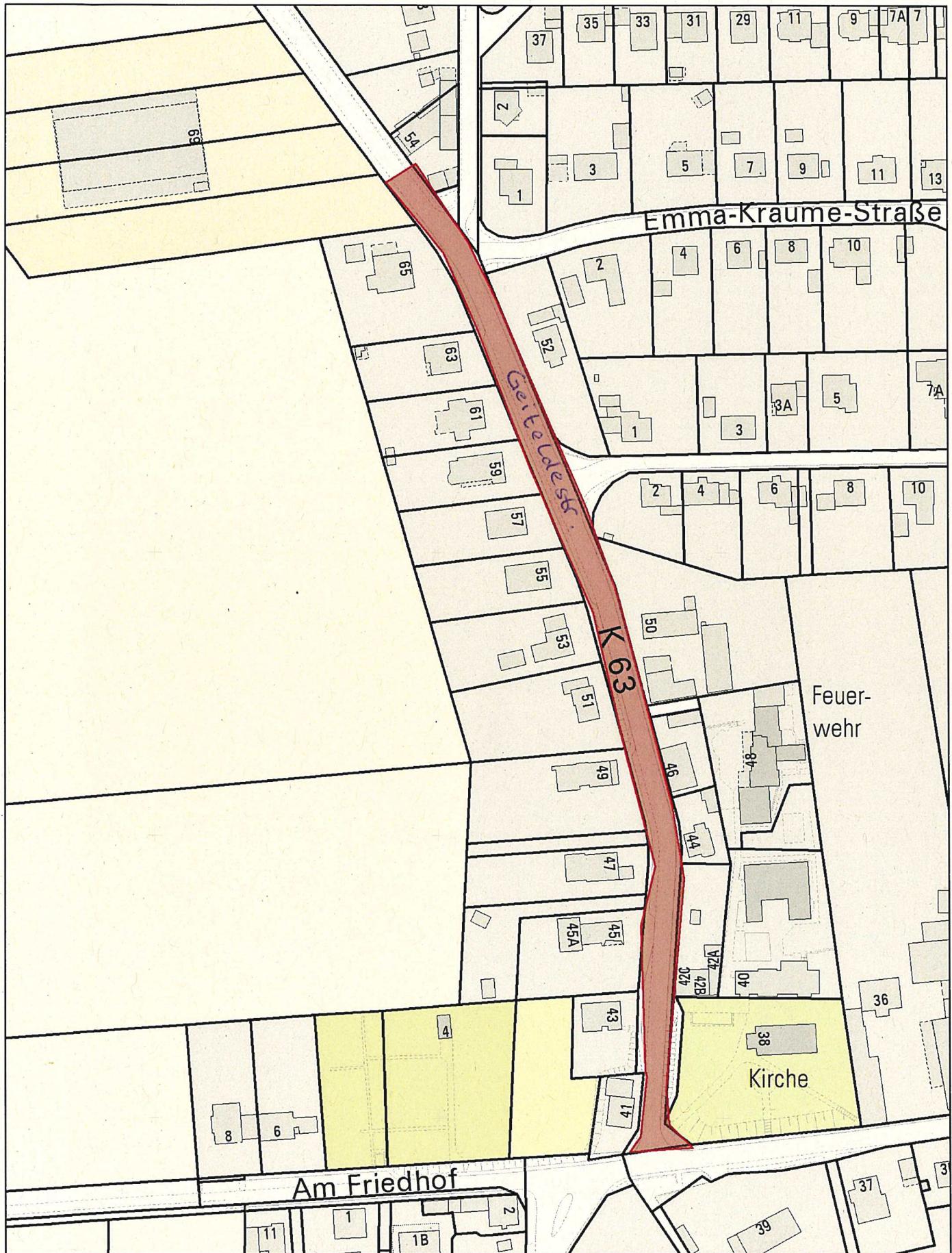
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen
0 5 10 20 30 Meter

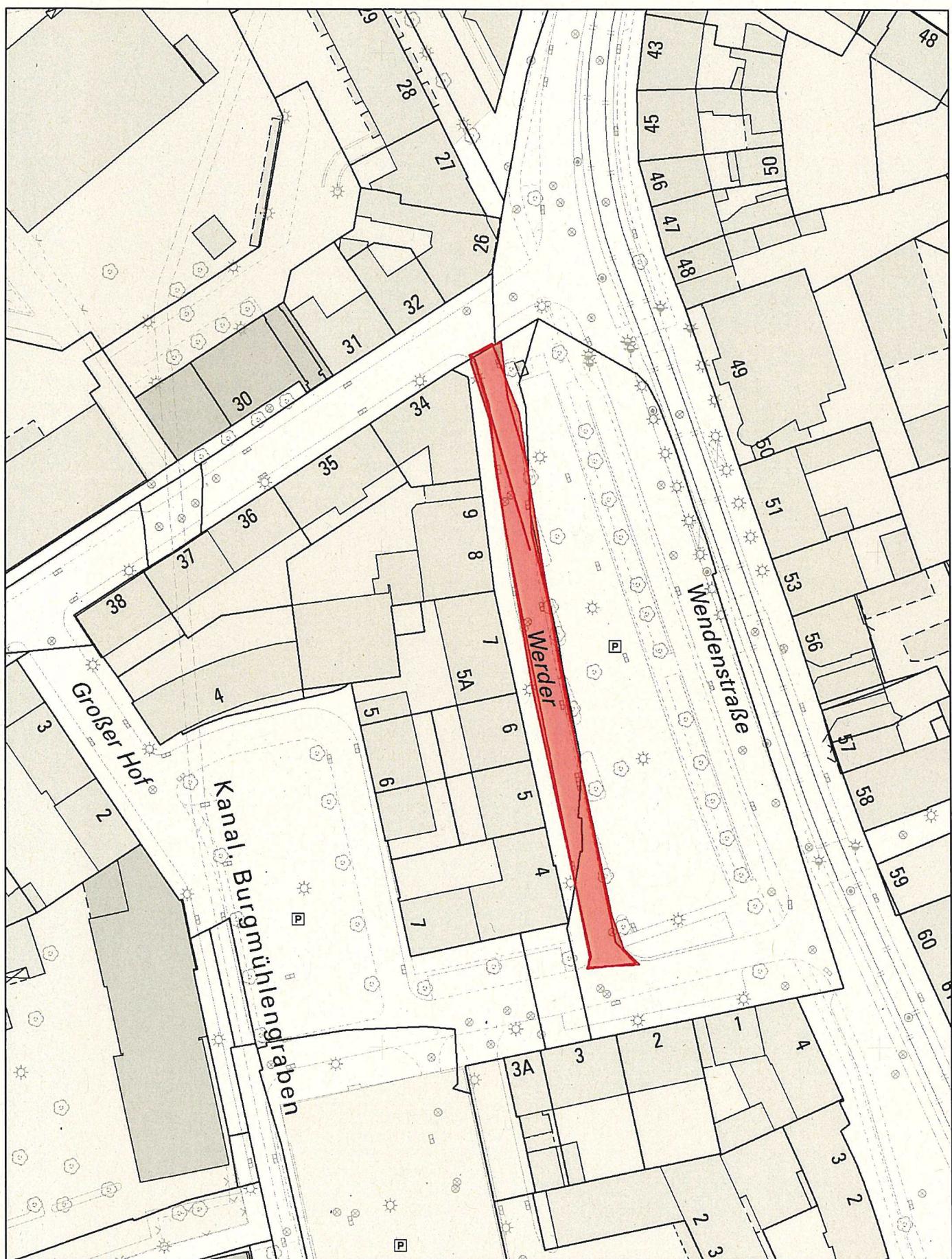
Anlage 1.3

TOP 8.



Anlage 1.4
TOP 8.





Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 31.05.2018

Maßstab: 1:1.000

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

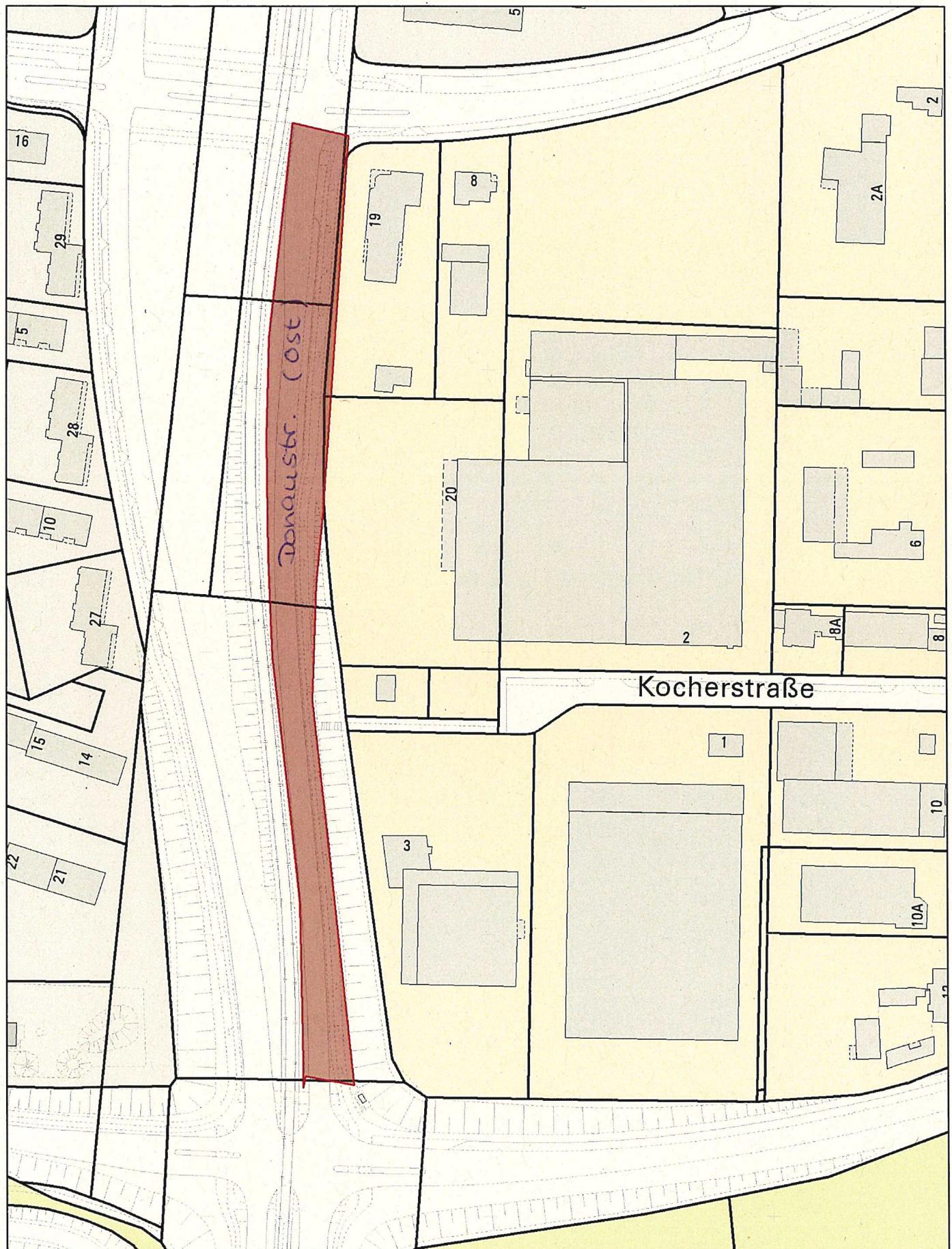
Stadt

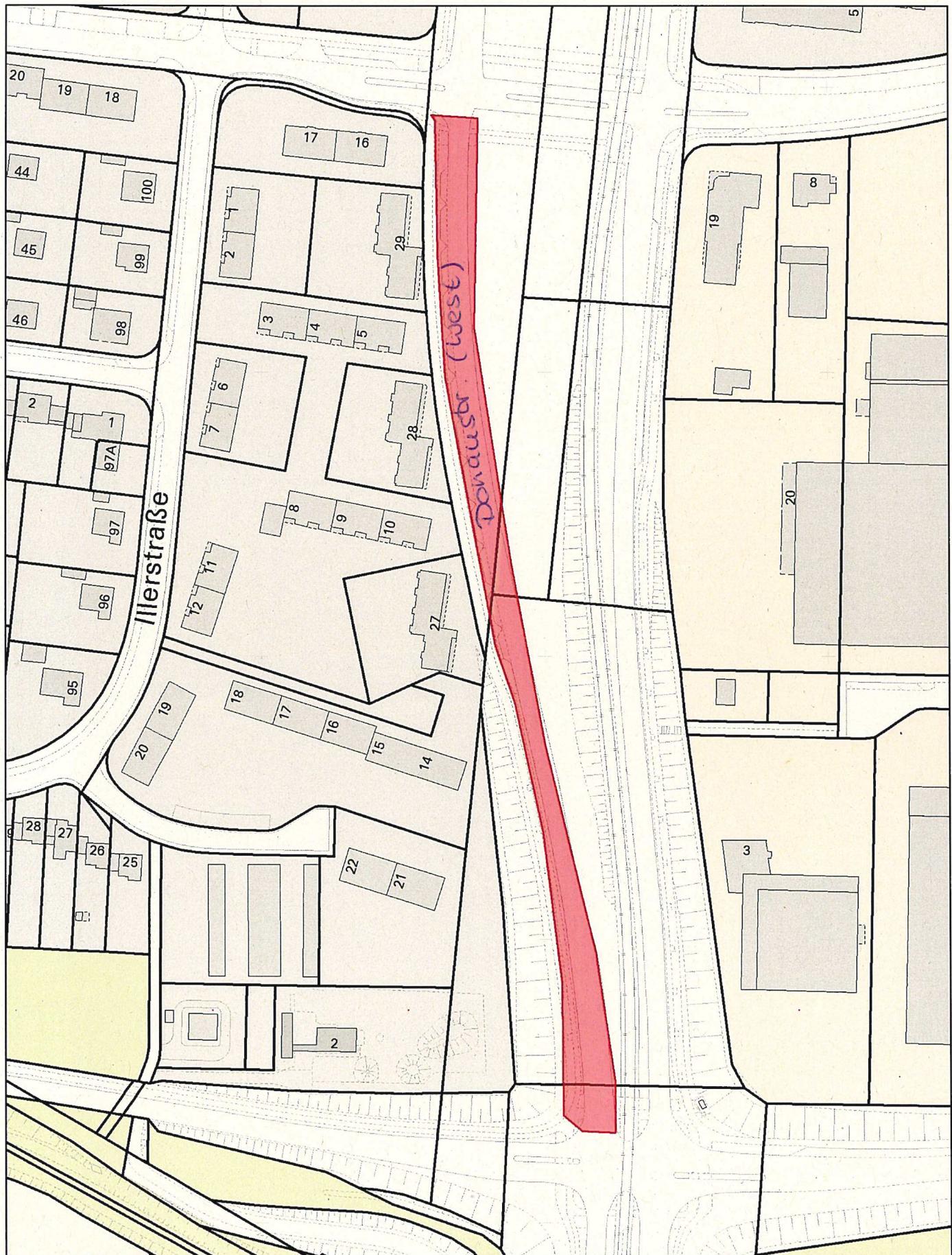


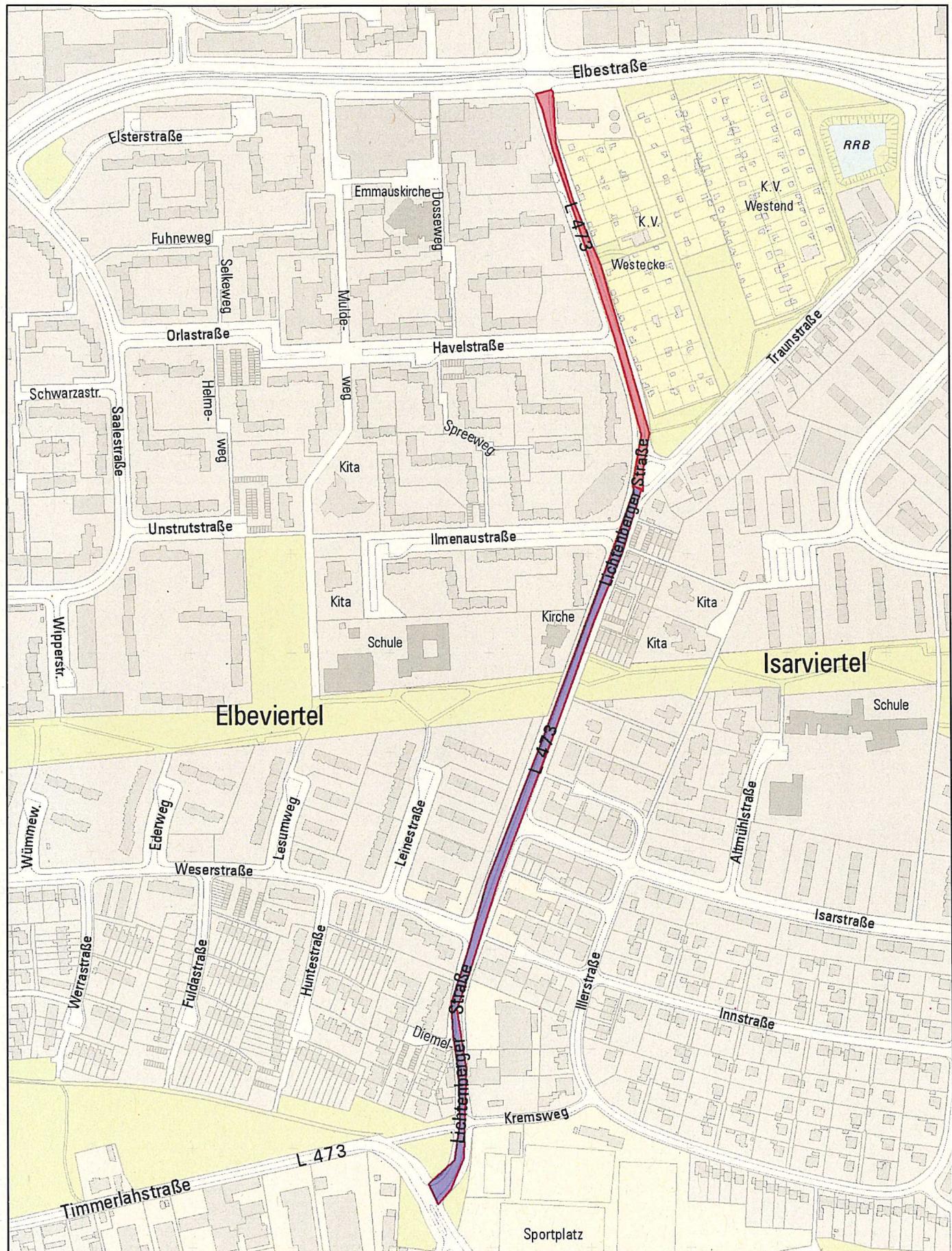
Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



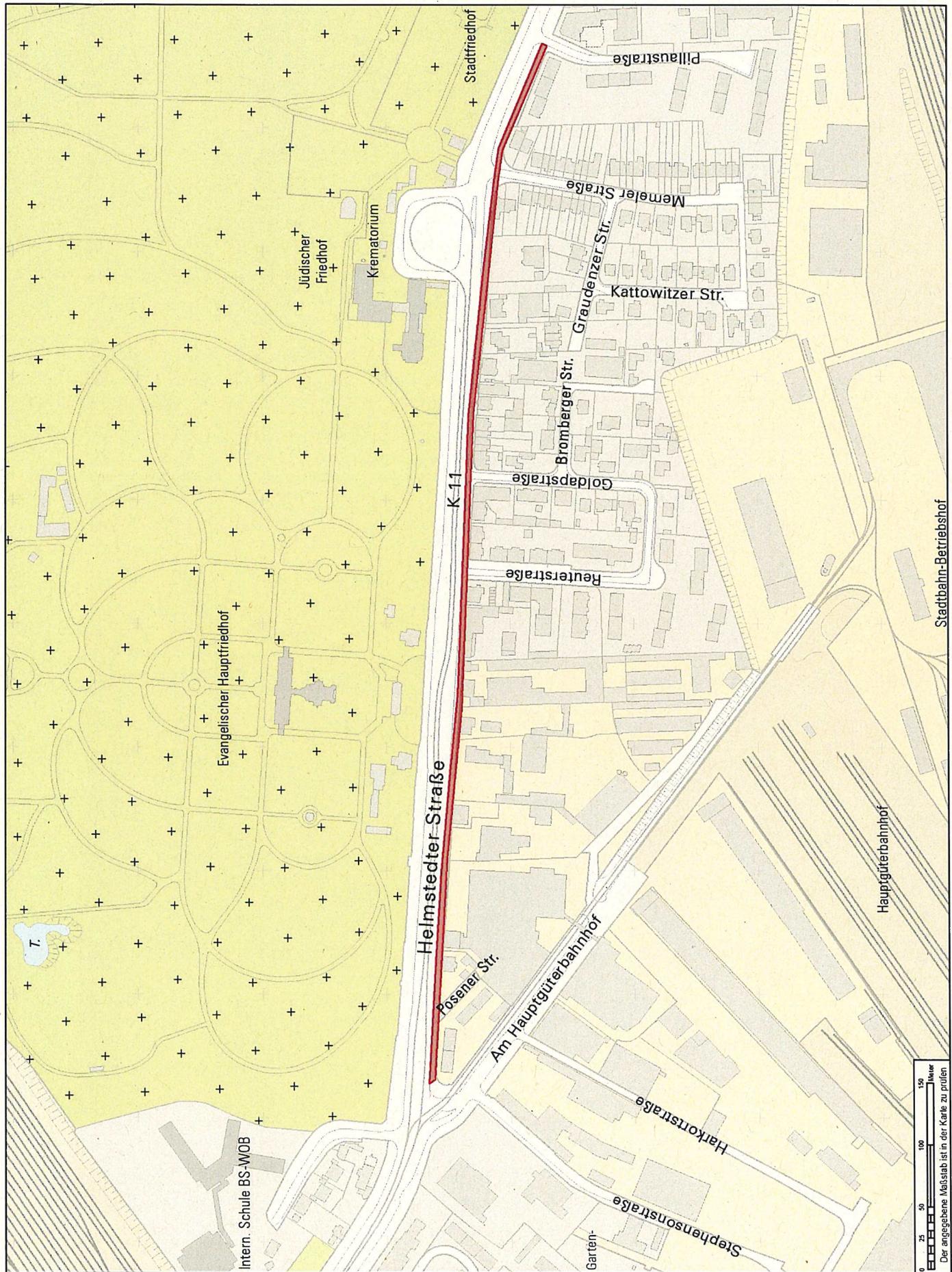








Anlage 2.2



Betreff:

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

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 12.11.2018
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 114 Volkmarode (Anhörung)	19.11.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	20.11.2018	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.“

Sachverhalt:**I. Aufwandsspaltung**1.9 Rebenring

Erneuerung des nördlichen Parkstreifens und des südlichen Radweges der Verkehrsanlage „Rebenring“ zwischen Hamburger Straße und Hagenring

1.10 Hunsrückweg

Erneuerung der Fahrbahndecke und der Straßenentwässerung der Verkehrsanlage „Hunsrückweg“ zwischen Volkmarsweg und Hordorfer Straße

Sachverhalt:

Die Vorlage DS 18-09101 wird um zwei weitere Aufwandsspaltungsbeschlüsse für Teilerneuerungen ergänzt.

Die Ergänzungsvorlage behält die Beratungsfolge bei, da die Stadtbezirksräte Innenstadt und Wabe-Schunter-Beberbach von dem unter Nr. 1.9 und 1.10 genannten Aufwandsspaltungsbeschluss nicht betroffen sind.

Die durchgeführten Erneuerungen des nördlichen Parkstreifens zwischen Bültenweg und Mittelweg und des südlichen Radweges zwischen Mühlenfordtstraße und Pockelsstraße der Straße „Rebenring“ sind als straßenausbaubeitragspflichtiger Teilstreckenausbau neben der Erneuerung der Fahrbahndecke abzurechnen. Die Eigentümer wurden über die finanziellen Auswirkungen der Erneuerungsmaßnahmen (Nr. 1.1 und Nr. 1.9) in einer Informationsveranstaltung am 18. Oktober 2018 informiert.

Der Stadtbezirksrat Volkmarode hat in seiner Sitzung am 17. Oktober 2018 die Erneuerung der Fahrbahndecke Hunsrückweg, in deren Zuge auch die Straßenentwässerung erneuert werden muss, beschlossen. Den Eigentümern war die Erneuerung der Fahrbahndecke und der Straßenentwässerung und deren finanzielle Auswirkungen in einer Informationsveranstaltung am 16. Oktober 2018 erläutert worden.

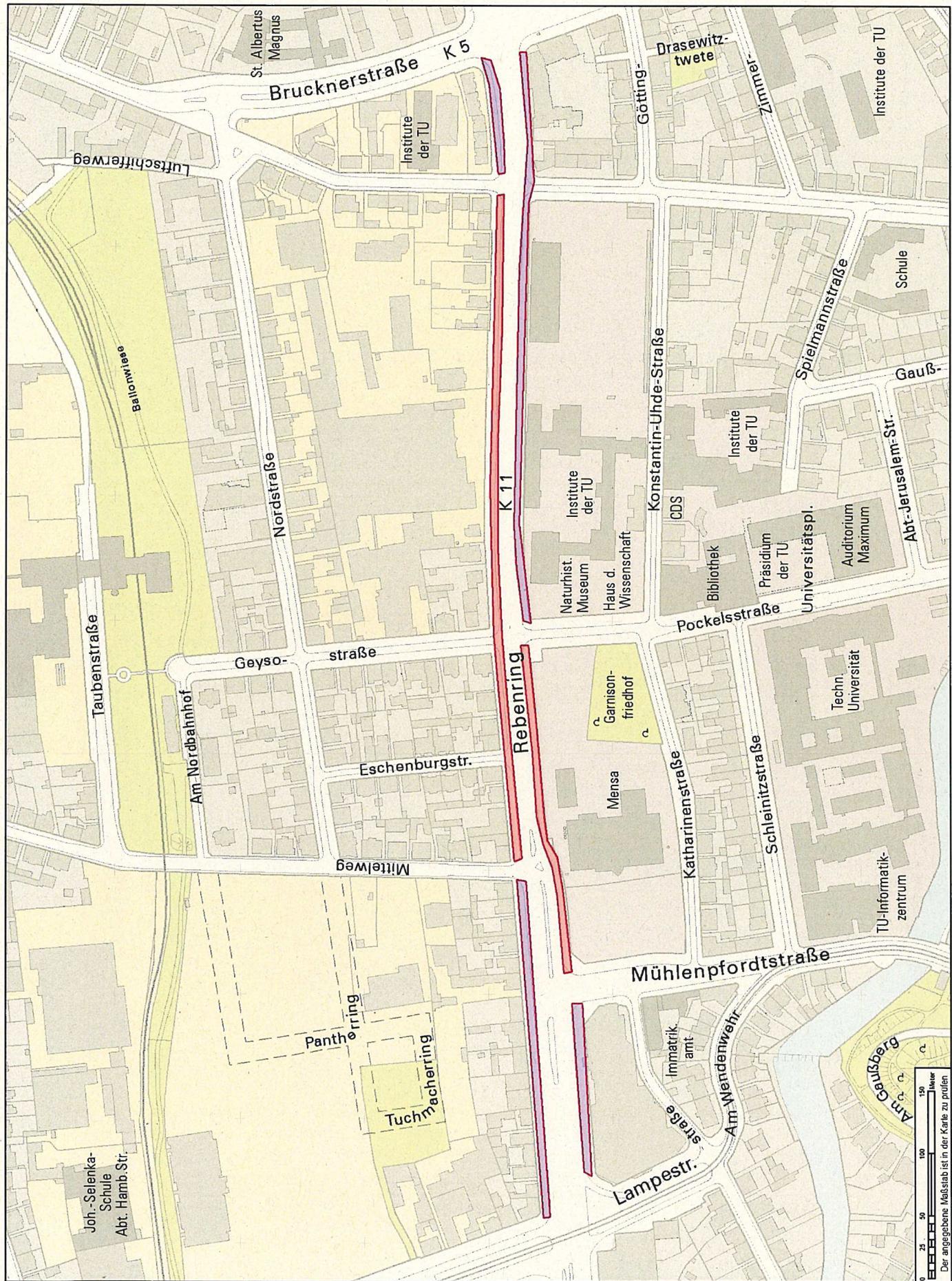
Mit diesem Aufwandsspaltungsbeschluss werden die formellen Voraussetzungen für die rechtmäßige Beitragserhebung geschaffen.

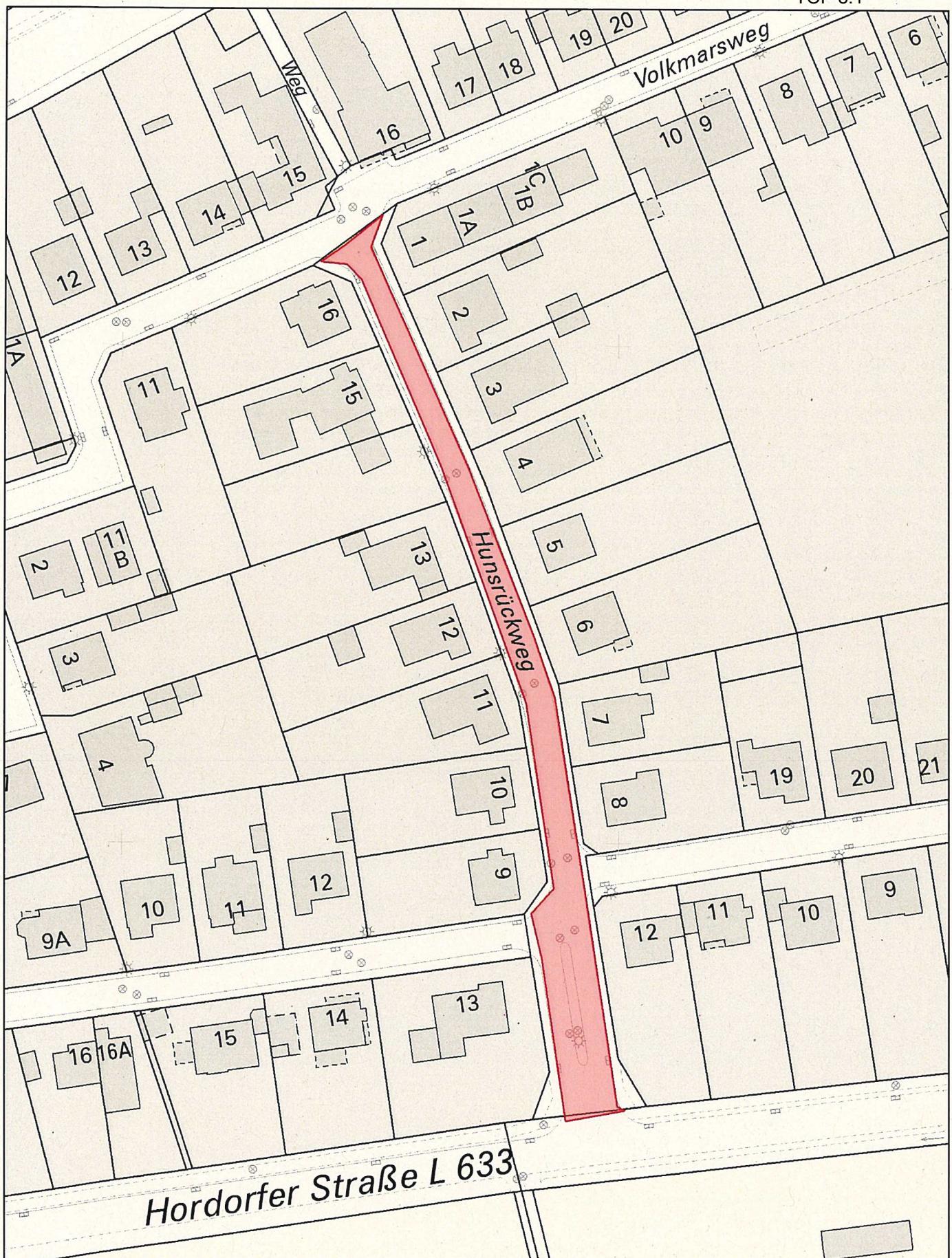
Für die beitragspflichtigen Eigentümer ergeben sich durch diesen formellen Ratsbeschluss keine Veränderungen gegenüber den in den Informationsveranstaltungen vorgestellten Berechnungen der Straßenausbaubeiträge.

Leuer

Anlage/n:

Anlagen 1.9 bis 1.10 Aufwandsspaltung





*Absender:***SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331****18-09455**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***sechste IGS in Braunschweig***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

06.11.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

Status

20.11.2018

Ö

Sachverhalt:

Die Anmeldezahlen an den weiterführenden Schulen weisen für Braunschweig seit Jahren einen Überhang an den fünf städtischen IGSn auf, sodass im Schnitt über 200 Schülerinnen und Schüler entgegen ihres oder des Wunsches ihrer Eltern nicht an einer IGS beschult werden können. Durch die neu entstehenden Wohngebiete im Norden der Stadt dürfte der Bedarf noch weiter steigen, insbesondere auch weil der Norden bisher keine IGS aufweist.

Wir fragen deshalb die Verwaltung:

1. Ist der Verwaltung der steigende Bedarf für eine weitere IGS bekannt?
2. Sollte ein entsprechender Bedarf vorhanden sein, ist dann an eine Platzierung im Norden der Stadt wegen oben aufgeföhrter Gründe gedacht?
3. Sollte damit aufgrund nicht nur der baulichen Voraussetzungen sondern auch der aktuellen Verteilung der IGSn und Gymnasien im gesamten Stadtgebiet der Standort der heutigen Nibelungen-Realschule in die Planungen mit einbezogen werden?

Gez.

Peter Kranz

keine

Betreff:

Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone im gesamten Gebiet Schwarzer Berg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.03.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

24.05.2018

Status
Ö

Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, um die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Bereich der Straßenzüge Am Schwarzen Berge/Sielkamp anzurufen, damit eine flächendeckende Tempo-30-Zone für alle Straßen in diesem Quartier vorhanden wäre?

Sachverhalt:

Bisher sind im Schwarzen Berg nur einige wenige Tempo-30-Bereiche eingerichtet. Der beabsichtigte Effekt einer Verkehrsberuhigung und Schutz von Fußgängern (insbes. Kinder und ältere Mitbürger) ist nicht im erwarteten Umfang eingetreten. Die Geschwindigkeit wird nicht im erforderlichen Umfang reduziert. Auch wären weitere Bereiche wie z.B. am Altenheim unbedingt mit einzubeziehen.

Aus diesem Grund sollte der gesamte Schwarze Berg zu einer Tempo-30-Zone erklärt werden, vergleichsweise zu anderen Stadtgebieten wie im östlichen Ringgebiet, Gebiet zwischen Wendenring/Okerumflut/Mühlenpfadstr. und anderen.

Viele Anwohner des Schwarzen Berges haben uns um diese Maßnahme gebeten.

Gez.

Peter Kranz

Anlage/n:

keine

*Absender:***SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331****18-07771****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

Prüfung eines Modellprojektes Tempo 30 auf dem Ring von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.03.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

24.05.2018

Status

Ö

Unter welchen Bedingungen kann auf dem Ring, ausgehend vom Hagenring über den Rebenring und Wendenring bis Maschplatz/Oker, von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Tempo 30 in Form eines Modellprojektes eingerichtet werden?

Sachverhalt:

Bei diesem Bereich des Ringes handelt es sich um einen Lärmschwerpunkt. Bisher erfolgten in diesem Bereich (außer dem Versuch mit sog. Flüsterasphalt in einem Teilbereich des Rebenringes) keine Maßnahmen im Sinne des Lärmaktionsplans.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wie z.B. teilweiser Blockrandbebauung scheinen alternative Maßnahmen zur Lärmreduktion ungeeignet. Das nächtliche Tempolimit verspricht eine deutliche Verbesserung für die AnwohnerInnen der betroffenen Bereiche bei nur geringer Beeinträchtigung der (wenigen nächtlichen) VerkehrsteilnehmerInnen.

Modellprojektbeispiele gibt es z.B. in Kaiserslautern, Berlin Mainz, Frankfurt am Main und anderen Städten.

Gez.

Peter Kranz

Anlagen:

keine

Betreff:

**Nutzung der Grünfläche im Kreuzungsdreieck Hamburger
Straße/Rebenring/Lampestraße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.08.2018

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

13.09.2018

Status

Ö

Bereits seit Längerem ist der Grünbereich durch mehrere „Trampelpfade“ verunstaltet. Eine Nutzung des Bereiches erscheint daher sinnvoll.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Plant die Verwaltung vor diesem Hintergrund die Aufstellung einer weiteren Fahrradabstellanlage im zuvor genannten Bereich?
2. Ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, diesen Bereich alternativ für die Aufstellung eines offenen Bücherschranks zu nutzen?

Begründung:

Die Fahrradabstellanlage vor der Apotheke ist mehr als ausgelastet. Der Bau von Fahrradabstellanlagen im Bereich der Grünfläche für die Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen wurde seitens der Verwaltung bisher nicht weiter verfolgt, sollte aber nach unserer Ansicht doch noch einmal geprüft werden.

Vor dem Hintergrund, dass der Bereich evtl. nicht für den Bau weiterer Fahrradstellplätze geeignet ist, sollte daher alternativ auch die Nutzung für die Aufstellung eines offenen Bücherschranks an dieser Stelle geprüft werden.

gez.

Peter Kranz

Anlagen:

Foto

