

Betreff:

Stellungnahme der Stadt Braunschweig zur Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 17.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	23.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)	24.10.2019	Ö

Sachverhalt:

Der Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 1. Oktober 2019 die Stellungnahme der Stadt Braunschweig zur Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig" in der Fassung des Änderungsantrages der CDU-Fraktion im Rat der Stadt (19-11744-02) beschlossen.

Da sich der Bahnhof Gliesmarode in unmittelbarer Nähe der Stadtbezirke 120 und 331 befindet, werden die Drucksachen zum Vorhaben zur Kenntnis gegeben.

Hornung

Anlage/n:

Vorlage 19-11744
Vorlage 19-11744-01
Vorlage 19-11744-02

Betreff:

Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"

Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

23.09.2019

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	25.09.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	01.10.2019	Ö

Beschluss:

Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1) wird zugestimmt.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 b Hauptsatzung. Danach ist die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in Planfeststellungsverfahren auf den Planungs- und Umweltausschuss übertragen.

Inhalt

Für das Bauvorhaben werden ausschließlich Grundstücke der DB beansprucht.

Am Bahnhof Gliesmarode wird der Mittelbahnsteig an den Gleisen 2 und 3 erneuert. Daneben erhält der Bahnsteig ein Wetterschutzhause, welches mit einer Infovitrine, einem Rollstuhlplatz und zwei Sitzbänken ausgestattet ist. Der Mittelbahnsteig wird über eine ca. 100 m lange Rampenanlage und eine Personenunterführung zukünftig barrierefrei und behindertengerecht erschlossen. Die Wegeleit- und Informationssysteme und die Bahnsteigausstattung werden entsprechend ergänzt. Das Gleis 1 wird zurückgebaut.

Verfahren

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr führt auf Antrag der DB Station & Service AG ein Planfeststellungsverfahren durch.

Für das o. g. Vorhaben wurden die Planfeststellungsunterlagen vom 26.08.2019 bis zum 25.09.2019 öffentlich ausgelegt und die Stadt Braunschweig aufgefordert, bis zum 10.10.2019 zu dem Plan aus ihrem Aufgabenbereich Stellung zu nehmen.

Die vorgesehene Stellungnahme der Stadt ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Stellungnahme Stadt BS

Anlage 2: Anhörungsverfahren BHF Gliesmarode

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Herrn Kelpen
Göttinger Chaussee 76 a
30453 Hannover

Fachbereich
Stadtplanung und Umweltschutz
Entwicklungs- und Standortplanung
Platz der Deutschen Einheit 1

Name: Frau Crone

Zimmer: A 2. 86

Telefon: 470-3780
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-3549

E-Mail: karin.crone@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

05.08.2019

P227.30213-6/19 DB
Gliesmarode

19.09.2019

Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrsstation" von Bahn-km 56,220 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"

Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

Sehr geehrter Herr Kelpen,

unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise stimmt die Stadt dem Vorhaben zu:

Zur städtebaulichen Planung

Die ausgelegte Planung für den Umbau des Bahnhofes Gliesmarode entspricht den Anforderungen und Wünschen der für dieses Projekt eingerichteten Arbeitsgruppe bei der Stadt Braunschweig. Sowohl die Breite der Unterführung, die Großzügigkeit des Zugangstrichters als auch die Ausbildung der Rampe bilden in der jetzigen Form ein großzügiges Entreé zum Bahnhof und werden volumnfänglich mitgetragen.

61.1 hatte in der Arbeitsgruppe vorgeschlagen, den 2. Zugang zu den Bahnsteigen von der Grünewaldstraße, der auch heute schon inoffiziell existiert, zu erhalten und auszubauen. Hierdurch könnten zum einen lange Wege aus dem zentralen Bereich des östlichen Ringgebietes vermieden werden. Zum anderen wäre damit eine zweite nahezu höhengleiche Erschließung möglich. Diese Anregung konnte aus Sicherheitsbedenken bei der jetzigen Planung nicht berücksichtigt werden. Es wurde daher angeregt, im Zusammenhang mit einem späteren Umbau des Bahnübergangs an der Grünewaldstraße eine östliche Zuwegung zu den Bahnsteigen neu zu untersuchen.

Zum Abfallrecht

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung der betreffenden Bereiche sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Gleiskörper inklusive des Gleisschotters wie auch die weiteren Bereiche, die bahntechnisch genutzt wurden.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach dem Aushub aus dem Untergrund bzw. des Gleiskörpers der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien im Planungsbereich wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA –Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen- Stand 2003 hingewiesen.

Vor einer Verwertung der ausgehobenen oder abgeschobenen Materialien im Planungsbereich sind diese chemisch-analytisch zu untersuchen. Der Mindestumfang der analytischen Untersuchung ergibt sich aus der LAGA Mitteilung 20. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass Boden, der aus dem Planungsbereich abgefahren werden soll, zum Teil einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden muss. Hierzu sind ggf. zusätzliche Declarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Zum Immissionsschutz

Zu Anlage 1 „Erläuterungsbericht“:

Die Beschreibung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch und die menschliche Gesundheit“ unter Nr. 9.2.1 „Schutzgut Mensch“ ist zu knapp ausgeführt. Hier ist mindestens auf die unter Anlage 11 und 12 beigefügten Lärm-/Schallgutachten zu verweisen und die Essenz der in den Gutachten ermittelten Ergebnisse aufzuführen. Unter Nr. 9.3 „Bewertung der Umweltauswirkungen“ sind diese Ergebnisse zu beurteilen und die daraus folgenden möglichen Handlungsweisen zur Verminderung und Vermeidung der bau- und betriebsbedingten Auswirkungen zu formulieren. Der lediglich vorgenommene Verweis auf die Anwendung der AVV Baulärm ist unzureichend für eine Bewertung.

Zu Anlage 11 „Baulärmgutachten gemäß AVV Baulärm“:

Im Baulärmgutachten wird ergänzend zur Beurteilung der Immissionen nach AVV Baulärm auch ein Bewertungsansatz zur Einhaltung eines Rauminnenpegels von 40 dB(A) berücksichtigt. Dieser Ansatz kann zur Beurteilung der Einhaltung des Immissionsrichtwerts nicht herangezogen werden, da der für die Berechnung des Beurteilungspegels erforderliche Wirkpegel gemäß AVV Baulärm 0,5 m vor dem geöffneten Fenster des nächstgelegenen schutzbedürftigen Raumes zu ermitteln ist.

Des Weiteren wird im Gutachten für die Nachtzeit der sogenannte Gesundheitspegel von 60 dB(A) aufgeführt. Grundsätzlich ist es richtig, dass in verschiedenen verwaltungsrechtlichen Entscheidungen Beurteilungspegel, sogenannte Gesundheitspegel, von 70 dB(A) in der Tagzeit bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit als „absolute Zumutbarkeitsgrenze“ und deren Überschreitung als mögliche Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Satz 1 GG angesehen werden. Des Weiteren werden sie allgemein als Indiz für einen städtebaulichen Missstand gesehen, vor dem Hintergrund, dass die Wohnqualität stark eingeschränkt ist und bei Dauerbelastung eine gesundheitliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann. Diese Pegel stellen jedoch die Obergrenze für die Gesamtbelastung dar und können nicht auf die Immissionen einzelner Emissionsquellen - hier Baulärm - reduziert werden. Vielmehr ist im vorliegenden Fall zur Beurteilung, ob der sog. Gesundheitswert zur Nachtzeit überschritten ist, der Gesamtpegel aus dem zu erwartenden Baulärm und dem vorhandenen Straßen- und Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Des Weiteren ist nicht nur der

Gesundheitswert zur Nachtzeit, sondern auch der Gesundheitswert zur Tagzeit (70 dB(A)) zu behandeln.

Unter Kap. 6 „Ermittlung und Abwägung der Vorbelastung (Schienenverkehrslärm)“ fehlt eine Aussage zur Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm.

Zu Anlage 17 „Umwelterklärung“, Anhang II-2 „Formular zur Umwelterklärung“:

Die Frage unter Nr. 2.2b „Können mit dem Vorhaben baubedingt erhebliche Erschütterungen oder Lärmimmissionen auftreten?“ wurde mit „nein“ beantwortet. Dem kann aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht gefolgt werden, da gemäß Baulärmgutachten in der Tag- und Nachtzeit regelmäßig an einigen Immissionsorten die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (teils erheblich) überschritten wird. Gegenüber diesen überschreitungsverursachenden Bautätigkeiten sind Schallminderungsmaßnahmen vorzunehmen, so dass auch unter Nr. 7.7b „Können eine oder mehrere der oben aufgeführten Fragen nur unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen oder sonstiger Vorkehrungen mit „Nein“ beantwortet werden?“ die Frage nicht wie vorgenommen mit „nein“ beantwortet werden kann. Zumal der Schallgutachter im Ergebnis - aufgrund der langen Bauzeit und der erheblichen Überschreitungen - ebenfalls Schallschutzmaßnahmen bzw. Vorkehrungen für erforderlich erachtet.

Im Baulärmgutachten wird ein veraltetes Gebäudemodell berücksichtigt. Westlich der Gleise und nördlich der Berliner Straße befindet sich auf der ehemaligen Fläche des Praktiker-Baumarktes mittlerweile ein bauplanungsrechtlich festgesetztes Urbanes Gebiet (Kurzekampstraße-Südwest, GL 53). Die Fläche ist aktuell noch nicht abschließend bebaut; die bis zum Baubeginn errichteten Gebäude sind als schutzbedürftige Nutzungen im Maßnahmenkatalog (s. u.) mit zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist die schalltechnische Untersuchung der geplanten Baumaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt als erste grobe Einschätzung anzusehen, die voraussichtlich aufgrund der im Gutachten getroffenen konservativen Ansätze eine Überbewertung der tatsächlich auftretenden Baulärmimmissionen darstellt.

Im Vorfeld zu den jeweiligen Tätigkeits- und Zeitblöcken der Baumaßnahme ist unter Rücksprache mit der Unteren Immissionsschutzbehörde ein Maßnahmenkatalog zur Lärminderung zu erstellen. Für diesen Katalog sind die im Baulärmgutachten aufgezeigten Möglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen (Kap. 7) kritisch auf technologische Anwendung zu prüfen und weitest möglich anzuwenden.

Bezüglich möglicher Erschütterungen, ist mindestens eine Woche vor dem Einsatz von erschütterungsintensiven Maschinen (z. B. Ramme, Vibrationswalze, Rüttelplatte) oder bei gebäudenahen Bautätigkeiten, die Untere Immissionsschutzbehörde zur Abstimmung/Festlegung von Schutzmaßnahmen bzw. Vorgehensweisen zu informieren.

Zu Anlage 12 „Schalltechnische Untersuchung“:

Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit bezüglich des Betriebs der Gleise „Personen- und Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ liegt nicht bei der Unteren Immissionsschutzbehörde; diese müsste vielmehr beim Eisenbahnbundesamt (EBA, Außenstelle Hannover) liegen.

Von hier konnte aufgrund der geringen Bearbeitungszeit keine intensive Prüfung vorgenommen werden. Beim flüchtigen Sichten viel jedoch auf, dass keine Beurteilung des Gesamtverkehrs vorgenommen wurde und entsprechend auch keine Beurteilung der Gesundheitsgefährdung erfolgte. Des Weiteren wird auch in diesem Gutachten ein veraltetes Gebäudemodell berücksichtigt (s. o.).

Zum Naturschutz

Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung 001_V – 011_V sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A/E 1 – A/E 4 sind, wie im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit integriertem Artenschutz der Planungsgemeinschaft LaReG GbR vom 16. August 2018 beschrieben, umzusetzen.

Das Ergebnis der Maßnahme 003_V (Kontrolle der zu fällenden Gehölze) ist der unteren Naturschutzbehörde zeitnah nach Kontrolle in Form eines Kurzprotokolls mitzuteilen.

Zum Gewässerschutz

Aus Sicht des Gewässerschutzes bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Im weiteren Verfahren ist die Entwässerungsplanung vorzulegen (Einzugsgebiete, Lageplan, Schnitt). Die vorgelegten hydraulischen Berechnungen sind ausreichend.

Zum Bodenschutz

Aus Altlastensicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Bei Feststellung von Verunreinigungen sind die Bauarbeiten sofort einzustellen: Die untere Bodenschutzbehörde der Abteilung Umweltschutz der Stadt Braunschweig ist unverzüglich zu benachrichtigen. Die Bauarbeiten dürfen erst dann wiederaufgenommen werden, wenn seitens der unteren Bodenschutzbehörde der Abteilung Umweltschutz die Unbedenklichkeit der Fortführung der Maßnahmen bestätigt wird.

Zu Kampfmitteln

Es gab im Bereich des Vorhabens Bombardierungen im 2. Weltkrieg. Aus Sicherheitsgründen werden bei Erdarbeiten Gefahrenforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel empfohlen.

Zum Stadtklima

Aus stadtclimatischer und lufthygienischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Bei Umsetzung der Maßnahme, ist darauf zu achten, dass die baubedingten lufthygienischen Belastungen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Zum Klimaschutz

Keine Anmerkungen aus Sicht des Klimaschutzes.

Zur UVP

Das Vorhaben betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Hierfür ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 5 Satz 1 UVPG vorgesehen.

Zur Verkehrsplanung

Unmittelbar werden offenbar keine Kanäle (der Stadt) mit der Planung überbaut, jedoch sind bei einer Einleitung in das Kanalnetz der Stadt die Anforderungen der SE|BS zu berücksichtigen. Die Stadtentwässerung Braunschweig ist, soweit noch nicht geschehen, in die weiteren Abstimmungen mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

I. A.

Warnecke



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
– Planfeststellungsbehörde –

Stadt Braunschweig
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig



Bearbeitet von
Thomas Kelpen

E-Mail
Thomas.Kelpen@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
P227.30213- 6/19-DB
Gliesmarode

Durchwahl 05331 984-165

Hannover, 05.08.2019

Planfeststellung für das Vorhaben „Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrsstation“ von Bahn-km 56,220 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig

Hier: Anhörungsverfahren

Anlage: 2 CD Planunterlagen

fehlen

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das o. g. Vorhaben wird auf Antrag der DB Station&Service AG ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit den §§ 15 bis 27 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sowie den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) durchgeführt.

Gemäß § 73 VwVfG übersende ich Ihnen hiermit die Planunterlagen mit der Bitte, bis zum

10.10.2019

Zu dem Plan aus Ihrem Aufgabenbereich Stellung zu nehmen. Die Planunterlagen können während der öffentlichen Auslegung vom 26.08.2019 bis einschließlich zum 25.09.2019 auch bei der Stadt Braunschweig während der Dienststunden eingesehen werden.

Darüber hinaus sind die Planunterlagen im o. g. Auslegungszeitraum auch auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter <https://planfeststellung.strassenbau.niedersachsen.de/overview> einsehbar.

Erhalte ich bis zum genannten Termin keine Nachricht, gehe ich davon aus, dass Ihrerseits keine Bedenken gegen den Plan bestehen. Am weiteren Verfahren werden Sie dann nicht mehr beteiligt.

Einwendungen, die privatrechtliche Eigentums- oder sonstige Rechtspositionen betreffen, sind bis spätestens zum **10.10.2019** zu erheben. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen. Nach Ablauf dieser Frist sind Einwendungen gemäß § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG ausgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

Thomas Kelpen

Dienstgebäude/
Harztorwall 24b
38300 Wolfenbüttel

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr

Telefon
05331 984-0
Telefax
05331 984-170

E-Mail
Poststelle@nlstbv.niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
IBAN: DE62 2505 0000 0106 0224 03
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H

Überweisung im Bundesfernstraßenbau
UniCredit Bank - HVB Settlement EAC10
IBAN: DE64 2073 0010 3003 0100 10 SWIFT-BIC: HYVE DE MME10

Betreff:

Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"

Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 01.10.2019
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	01.10.2019	Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Beschlussvorlage 19-11744 – Anlage 1) wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, erneut auf den Regionalverband Großraum Braunschweig und die DB AG zuzugehen, mit dem Ziel, dass diese die Planungen zur Herstellung eines zweiten Zugangs zum Bahnhof Griesmarode von der Grünwaldstraße aus aufnehmen.“

Sachverhalt:

Stand der Beratungen

Der Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach hat in seiner Sitzung am 25.09.2019 die Vorlage 19-11744 beraten und einstimmig abgelehnt mit der Begründung, dass zum einen ein Zugang zu den Bahnsteigen von der Grünwaldstraße aus für Bahnreisende wichtig und für Rettungskräfte notwendig sei, in der Planung aber nicht berücksichtigt wurde. Darüber hinaus lehnt der Stadtbezirksrat die Planung ab, weil statt eines Aufzuges eine ca. 100 m lange Rampe zu den Bahnsteigen führen soll, die als zu lang und zu steil erachtet wird.

Zugang von der Grünwaldstraße

In den bisherigen Gesprächen wurde der Wunsch der Stadt, einen offiziellen Zugang von der Grünwaldstraße mit in die Planung aufzunehmen, seitens der DB abgelehnt. Begründet wurde dies damit, dass der jetzige Zugang illegal sei und die Sicherheitsvorschriften einen solchen Zugang auch nicht zuließen. Es wurde darüber hinaus auf den Unterhaltsaufwand hingewiesen. Eine erneute Prüfung wurde seitens der DB außerhalb des Projektes Griesmaroder Bahnhof angeboten. Ein Ergebnis liegt hierzu noch nicht vor.

Aus Sicht der Verwaltung sollte vermieden werden, dass durch die Forderung der Stadt nach diesem zweiten Zugang das Gesamtprojekt langfristig verzögert wird. Um die noch offenen Fragen der technischen Realisierbarkeit, der Kosten als auch des Zeithorizonts für einen solchen zweiten Zugang zu den Bahnsteigen von Osten abzuklären, hält die Stadt an dem Vorgehen fest, diese Zuwegung als separates Projekt zeitnah zu verfolgen und mit dem Regionalverband und der DB eine Abstimmung herbeizuführen.

Rampe von der Gliesmaroder Straße

Die DB AG und der RVB sind dem Wunsch der Stadt, den Zugang zum Bahnhof Gliesmarode in Richtung Östliches Ringgebiet so nah wie möglich an die Stadtbahnhaltestelle heranzurücken, gefolgt. Dadurch wird ein kurzer Umstieg und eine gute Orientierung zwischen den beiden Transportmitteln erreicht. Hierbei müssen allerdings sehr enge Platzverhältnisse am Zwangspunkt der Eisenbahnbrücke über dem Stadtbahngleis hingenommen werden. Dies bedingt, dass die Flächenverhältnisse keinen Aufzug im Nahbereich des Einganges des Bahnhofes zulassen. Erst etwa auf Höhe der eingeplanten Treppenanlage ließe sich ein Aufzug realisieren – also etwa auf halber Höhe der Rampenanlage. Daher wurde zwischen den Planungsbeteiligten die Lösung einer durchgehenden Rampe plus der abkürzenden Treppe auf der Ostseite der Bahnsteige favorisiert. Die Vorteile der technisch robusten Rampenlösung ohne Wartezeiten vor einem Aufzug überwogen gegen eine Doppellösung mit Rampe plus Aufzug auf halber Höhe. Auch die Barrierefreiheit ist dauerhaft und ohne Ausfallzeiten sichergestellt. Sowohl das Steigungsniveau, die Rampenlängen als auch die Zwischenpodeste entsprechen den üblichen Standards.

Weitere Bedenken standen der Planung seitens des Stadtbezirksrates nicht entgegen.

Es wird daher empfohlen, der Stellungnahme der Stadt zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, erneut auf den Regionalverband Großraum Braunschweig und die DB AG zuzugehen, mit dem Ziel, dass diese die Planungen zur Herstellung eines zweiten nahezu ebenerdigen Zugangs zum Bahnhof Gliesmarode von der Grünwaldstraße aus aufnehmen.

Leuer

Anlage/n:

Keine

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt**19-11744-02**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig
Änderungsantrag zur Vorlage 19-11744

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.10.2019

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

01.10.2019 Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1 der Ursprungsvorlage) wird zugestimmt.
2. In diesem Zusammenhang wird die Verwaltung gebeten, bei den weiteren Planungen folgende Punkte kontinuierlich gegenüber der Deutschen Bahn AG einzufordern:
 - Installation eines Aufzugs für einen wirklich barrierefreien Zugang zu den Gleisen
 - Schaffung einer Direktverbindung zwischen Bahnsteig und Grünewaldstraße
3. Die Verwaltung wird weiterhin gebeten, in den weiteren Planungen einen P+R-Platz vorzusehen.

Dieser Änderungsantrag bezieht sich auf folgende Vorlage: Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrssituation von Bahn-km 56,200 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"
 Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

<https://ratsinfo.braunschweig.de/ri/vo020.asp?VOLFDNR=1014671&noCache=1>

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

*Betreff:***Machbarkeitsstudie 6. Integrierte Gesamtschule - Vorstellung der Ergebnisse und Standortvorschlag**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 17.10.2019
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	24.10.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	30.10.2019	Ö
Schulausschuss (Vorberatung)	01.11.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	05.11.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	12.11.2019	Ö

Beschluss:

Die neue Integrierte Gesamtschule wird am Standort „Tunicagelände“ errichtet. Die Verwaltung wird beauftragt, weitere Planungsschritte zur Realisierung des Projektes einzuleiten.

Sachverhalt:**Ausgangslage**

Seit dem letzten Jahr wird in der Stadtgesellschaft, in Rat und Verwaltung engagiert erörtert, wie in Braunschweig die 6. Integrierte Gesamtschule (IGS) realisiert werden kann. Die Anmeldezahlen für die fünf städtischen IGS bzw. die Tatsache, dass die Stadt vielen Schülerinnen und Schülern mangels Kapazitäten diese Schulform derzeit nicht ermöglichen kann, hat zur politischen Entscheidung des Rates vom 18.12.2018 geführt, konkrete Planungsschritte für die 6. IGS einzuleiten, insbesondere:

- einen Standort vorzuschlagen
- Schulmodell und Zügigkeit zu definieren und
- ein Raumprogramm für die Schule vorzulegen.

Zweck dieser Vorlage ist, auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einen Standortvorschlag zur Entscheidung zu stellen. Bis Ende dieses Jahres wird die Verwaltung weitere Vorlagen zu den Themen Schulmodell und die Zügigkeit sowie zum Raumprogramm in die politischen Gremien einbringen.

Eine entscheidende schulfachliche Voraussetzung für eine erfolgreiche 6. IGS ist eine innenstadtnahe Lage. Da in der Innenstadt nur wenige große, bebaubare Grundstücke in Frage kommen und neben einer IGS auch andere Nutzungswünsche in der Innenstadt zu berücksichtigen sind, wurden in einer dezernatsübergreifenden verwaltungsinternen Projektgruppe die unterschiedlichen Nutzungsansprüche abgewogen, zwei Standortalternativen für eine 6. IGS erarbeitet und diese Bereiche, Großer Hof und Tunicagelände, einer ersten Prüfung unterzogen. Beide Grundstücke eignen sich grundsätzlich von der Lage in der Stadt. Zudem

stehen die Flächen im Eigentum der Stadt, was eine wesentliche Realisierungsvoraussetzung darstellt.

Beide Standorte haben unterschiedliche Vor- und Nachteile. Mit Blick auf die Investitionssumme im zweistelligen Millionenbereich hat die Verwaltung ein im Schulwesen, Hoch- und Städtebau erfahrenes Architekturbüro beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Ziel dieser Studie ist eine solide Entscheidungsgrundlage für Verwaltung und Gremien.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Aufgabe

Aufgabe der Studie war, die beiden Standorte unter Berücksichtigung folgender Aspekte zu vergleichen:

- Städtebauliche und hochbauliche Eignung (incl. Historische Ausgangslage, Freiraum, Verkehr und Umweltschutz)
- schulfachliche Eignung
- Unterbringung des ermittelten Raumprogrammes
- Mögliche Erweiterungspotenziale
- Nutzungs- und Zielkonflikte
- Kosten für Grundstück, Herrichtung und Bau
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
- Potenzial für alternative Nutzungen

Die Projektgruppe der Verwaltung hatte u. a. drei verschiedene mögliche Raumprogramme und das pädagogische Konzept „Jahrgangscluster“ vorgegeben. Die daraus resultierenden Bauvolumina bewegen sich ca. zwischen 15.800 und 17.150 m² Bruttogrundfläche, unterscheiden sich also nicht maßgeblich. Das Büro hat für beide Standorte eine Volumenstudie in mehreren Alternativen erarbeitet und hierfür auch Schemagrundrisse mit Funktionszuweisungen entwickelt, um die grundsätzliche Machbarkeit nachzuweisen (s. Anlage).

Analyse und Entwurf Alternative Großer Hof

Der Bereich ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges zwischen St. Andreas und St. Katharinen. Die Helene-Engelbrecht-Schule ist baulich abhängig und soll an anderer Stelle neu gebaut werden. Das Gebäude der ehemaligen Kielhornsenschule, das teilweise gesperrt ist, wird ansonsten von der Helene-Engelbrecht-Schule genutzt. Im Zuge der Verlagerung der Schule an ihren neuen Standort können beide Schulgrundstücke aufgegeben werden incl. der Turnhalle der Kielhornsenschule, so dass sich zusammen mit dem Grundstück der ehemaligen Markthalle die Möglichkeit ergibt, ein größeres Bauprojekt zu realisieren.

Die Analyse ergab, dass als wichtige städtebaulichen Prämissen die Raumkanten aufzunehmen und die Sichtachsen zu den beiden Großkirchen im Umfeld zu erhalten sind. Zu berücksichtigen sind weiterhin die bestehenden Wegebeziehungen, die historischen Bezüge (z. B. der historische Verlauf des Burgmühlengrabens) und die Höhenverhältnisse bzw. die Geschossigkeit der umliegenden Bebauung. Nach Möglichkeit sollte auch ein Teil der vorhandenen Pkw-Stellplätze erhalten werden. Unter Berücksichtigung dieser Prämissen bietet es sich entwurflich an, das Bauvolumen auf drei Baukörper - zwei Schulbaukörper und die Drei-feldsporthalle – aufzuteilen. Die begrenzten räumlichen Möglichkeiten am Standort erfordern, dass die nördlich an den Parkplatz „Großer Hof“ angrenzende öffentlichen Fläche zur Schaffung von notwendigen Schulhofflächen vorgesehen werden. Weitere Schulhofteile müssen auf Dachflächen realisiert werden. Bauliche Erweiterungen sind nur in begrenztem Umfang möglich.

Analyse und Entwurf Alternative Tunicagelände

Das Gelände liegt im Bereich der gründerzeitlichen Stadterweiterung, angrenzend an den Wilhelminischen Ring. Das Grundstück wurde in der Gründerzeit im Wesentlichen als Gartenland genutzt, später ab den 60er Jahren erhielt das Gelände die heute noch vorhandene Nutzungsprägung (Sporthalle, Sportfreiflächen). Im Süden angebunden an die dichte gründerzeitliche Bebauung, finden sich im Norden und Osten gewerblich genutzte Bereiche und Kleingärten.

Die Tunicahalle dient neben dem Schulsport derzeit vorwiegend als Sporthalle für die Sportarten Basketball und Volleyball jeweils auf Bundesligaebene. Die Halle ist baulich abgängig.

Das Tunicagelände hat kaum städtebauliche Einschränkungen. Zu berücksichtigen sind die vorhandenen Höhenverhältnisse, die Geschossigkeit und die Maßstäblichkeit der umliegenden Bebauung. Die öffentliche Nord-Süd-Wegeverbindung, die das Grundstück an die Innenstadt im Süden und das Ringgleis im Norden anbindet, ist zwingend zu erhalten.

Die für den Schulbau nutzbare Fläche ist im Vergleich zum Bereich Großer Hof deutlich größer. Dadurch entsteht die Möglichkeit, unterschiedliche Bebauungskonzepte zu realisieren. Der Gutachter schlägt die Ausbildung von baulich separierten Lernhäusern von. Drei IGS-Lernhäuser sowie eine separate Grundschule gruppieren sich um ein Haupthaus in der Mitte als Herzstück des Gebäudeensembles. Im Haupthaus sollen Aula und Mensa vorgesehen werden. Als Sportaußenfläche können hier ein Basketballfeld und eine Weitsprunganlage räumlich untergebracht werden.

Ab dem Jahr 2027 besteht die Chance, das Tankstellengrundstück am Wendenring in das Schulgrundstück einzubeziehen und damit eine Adresse zum Wilhelminischen Ring zu bilden. Bauliche Erweiterungen sind in deutlich größerem Umfang als im Bereich Großer Hof möglich.

Kostenrahmen

Der Gutachter hat auf Grundlage statistischer Kostenkennwerte den groben Kostenrahmen ermittelt. Enthalten darin sind die Erschließung des Grundstückes, das Bauwerk, die Außenanlagen und die Ausstattung, nicht aber die Kosten für den Abriss der vorhandenen Gebäude, die äußere Erschließung des Grundstückes und weitere variantenspezifische Maßnahmen (z. B. Altlasten). Indiziert auf das Jahr 2025 werden sich die Gesamtkosten der Maßnahme auf ca. 70 Mio. € belaufen – zuzüglich Abriss- und Erschließungskosten.

Realisierungsvoraussetzungen und Zeitplan

Realisierungsvoraussetzung ist bei beiden Standorten der Abriss der Bestandsgebäude (Kielhornschule und Helene-Engelbrecht-Schule bzw. Tunicahalle). Bevor dies geschieht, muss für die dortigen Nutzungen Ersatz geschaffen werden.

Der Gutachter schätzt, dass Objektprojektierung, Aufstellung eines Bebauungsplanes, hochbauliche Planung, Abriss der vorhandenen Gebäude und die Realisierung des ersten Bauabschnittes (Aufnahme des Schulbetriebes) etwa 5-6 Jahre in Anspruch nehmen wird.

Bewertung und Vergleich

Der Gutachter kommt zur folgenden Bewertung, die auch die Verwaltung so mitträgt:

Lage/Verkehrliche Erreichbarkeit

Beide Standorte bieten aus der Lage im Stadtgebiet gute Voraussetzungen. Der Große Hof bietet jedoch durch seine Innenstadtlage und Einbindung Potenzial zur Etablierung einer neuen Integrierten Gesamtschule im urbanen Kontext.

Grundstück

Das Tunicagelände unterliegt deutlich weniger Einschränkungen und verfügt daher über eine größere Freiheit in Planung für Gebäude und Freiflächen. Es eignet sich perspektivisch besser für Erweiterungsmöglichkeiten. Der Standort Großer Hof ist dagegen von Beginn an sehr beengt, die Ausgestaltung des Schulhofes geht zu Lasten öffentlicher Freiräume im Quartier. Insgesamt ist der Standort Großer Hof mit dem geplanten Raumprogramm städtebaulich überfordert.

Städtebauliche Eignung

Der Große Hof bietet Potenzial für eine städtebauliche Aufwertung des Stadtquartiers durch einen Schulneubau, wenngleich dies auch mit anderen Nutzungen (z.B. Wohnen, Musikschule u.a.) mit einem geringeren Volumen besser möglich wäre.

Eine Aufwertung des Tunicageländes hat nicht die gleiche Wirkung im gesamtstädtischen Kontext, bietet aber für andere Nutzungen weniger Potenzial.

Schulfachliche Eignung

Das Tunicagelände eignet sich grundsätzlich besser für eine zukunftssichere Schulnutzung und Umsetzbarkeit des Raumprogramms im Hinblick auf sich verändernde pädagogische Anforderungen. Die Standortentscheidung für das Tunicagelände hat mittelbare Auswirkungen auf die stadtweite Schulentwicklungsplanung. Diese Zusammenhänge werden in einer separaten Vorlage des Dezernates V ausführlich erläutert.

Hochbauliche Eignung/Umsetzbarkeit

Beide Areale eignen sich grundsätzlich für eine Ausbildung der Baukörper. Das Tunicagelände hingegen bietet mehr Varianz in der Ausbildung der Baukörper. Beide Areale gewährleisten einen ähnlichen zeitlichen Bauablauf mit Bildungen von Bauabschnitten für das jahrgangsweise Wachstum der Schule. Hinsichtlich Grundstücksgröße und Zuschnitt ist auf dem Grundstück des Großen Hofes mit deutlich erhöhten Anforderungen an die Baustellenlogistik zu rechnen.

Wirtschaftlichkeit

Eine Umsetzung auf dem Großen Hof ist durch den erhöhten Anspruch an die Gebäudeplanung und den daraus ggf. resultierenden höheren baulichen Aufwand mit gesteigerten Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden.

Fazit

Der Gutachter der Machbarkeitsstudie kommt zu folgender Bewertung:

- Bei vier von sechs Bewertungskriterien – Grundstück, Schulfachliche Eignung, Hochbauliche Eignung und Wirtschaftlichkeit – erhält das Tunicagelände die bessere Bewertung.
- Bei zwei Bewertungskriterien – Lage/Verkehrliche Anbindung, Städtebauliche Eignung – erhält der Große Hof die bessere Bewertung.

Der Gutachter der Machbarkeitsstudie kommt insgesamt zum Ergebnis, dass in der Gesamtbewertung die Sachargumente eindeutig für die Standortalternative Tunicagelände sprechen. Insbesondere kommt der Gutachter zum Ergebnis, dass bei der Standortalternative Großer Hof die Baumasse das Quartier überfordert.

Es wird daher vorgeschlagen, den Standort Tunicagelände für die 6. IGS weiterzuverfolgen.

Der Vorlage sind Auszüge aus der Machbarkeitsstudie als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

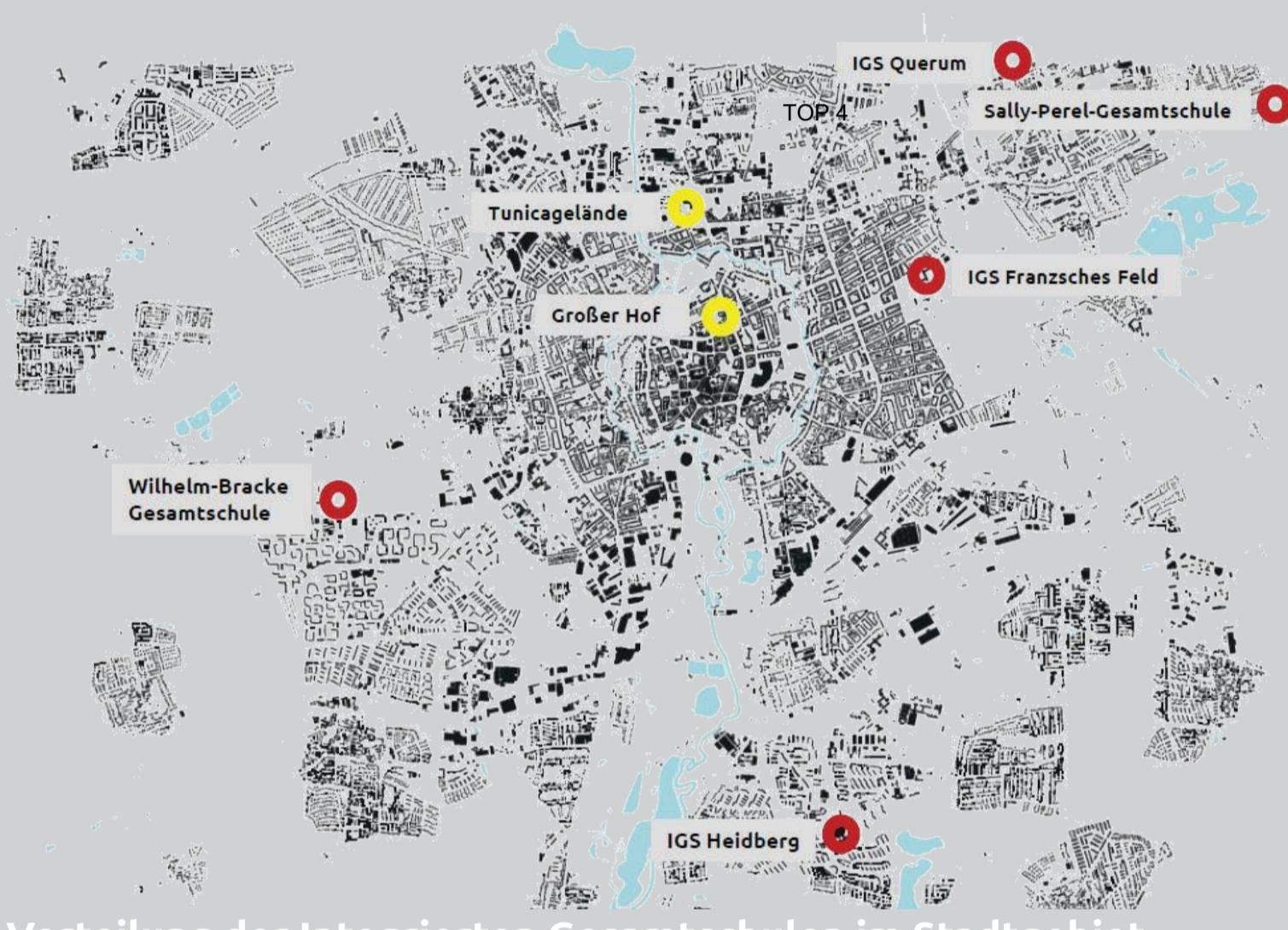
Auszug Machbarkeitsstudie



Machbarkeitsstudie

6. IGS

1. Lage der Prüfstandorte



Verteilung der Integrierten Gesamtschulen im Stadtgebiet



Prüfstandort Großer Hof



Prüfstandort Tunicagelände



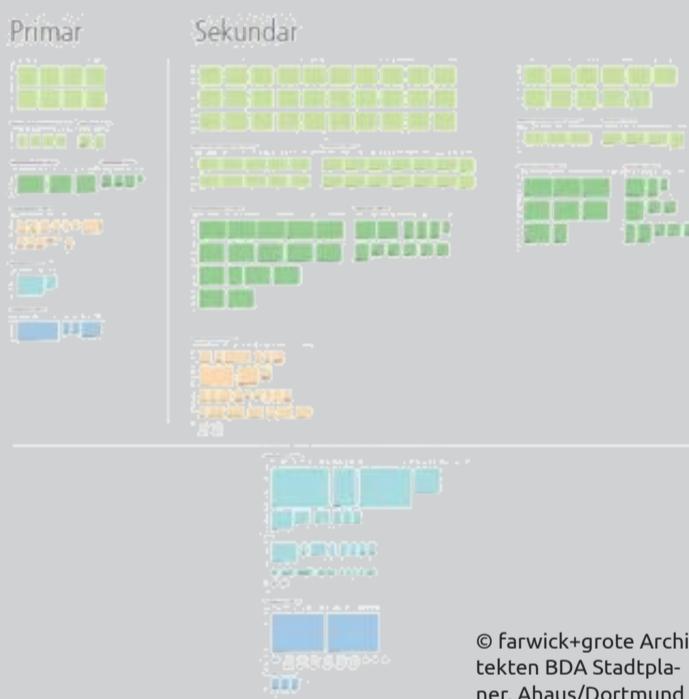
Machbarkeitsstudie

6. IGS

2. Flächenlayout

Variante 1

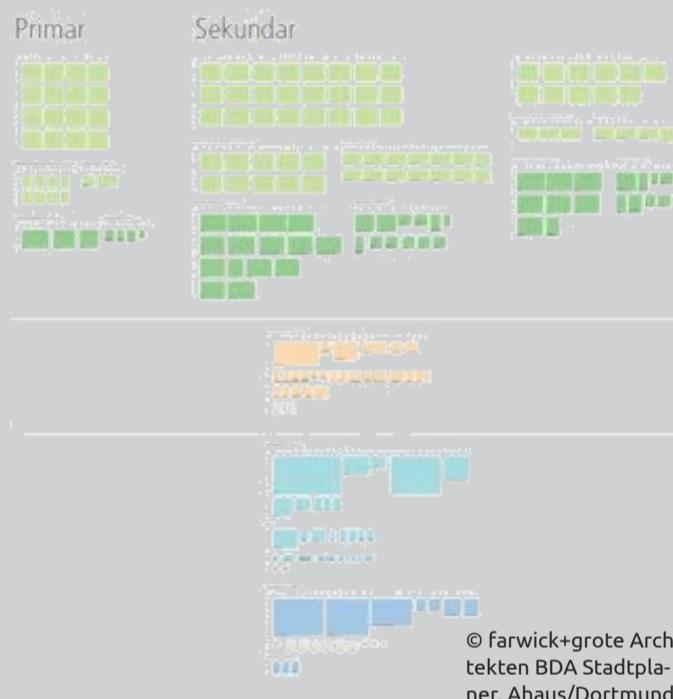
2-zügige Grundschule +
5-zügige Gesamtschule



Gesamt NUF: ca. 10.450 m²
Gesamt BGF: ca. 16.950 m²*

Variante 2

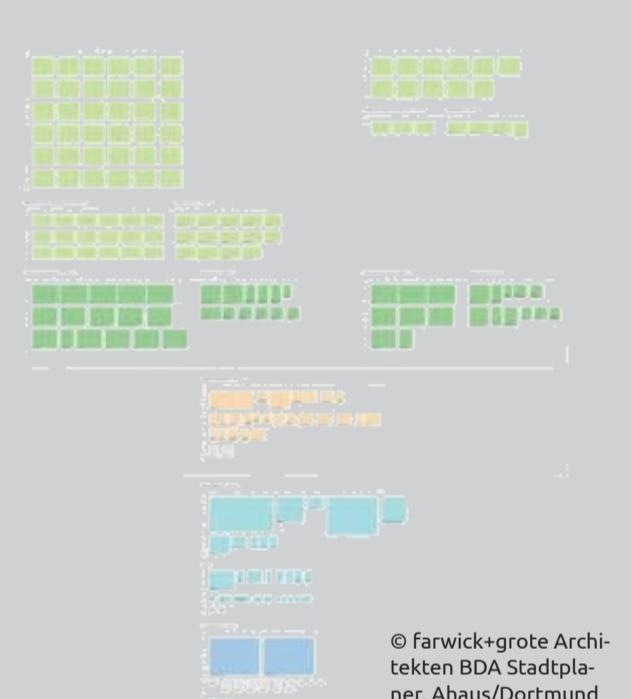
4-zügige Grund- und
Gesamtschule TOP 4



Gesamt NUF: ca. 10.575 m²
Gesamt BGF: ca. 17.150 m²*

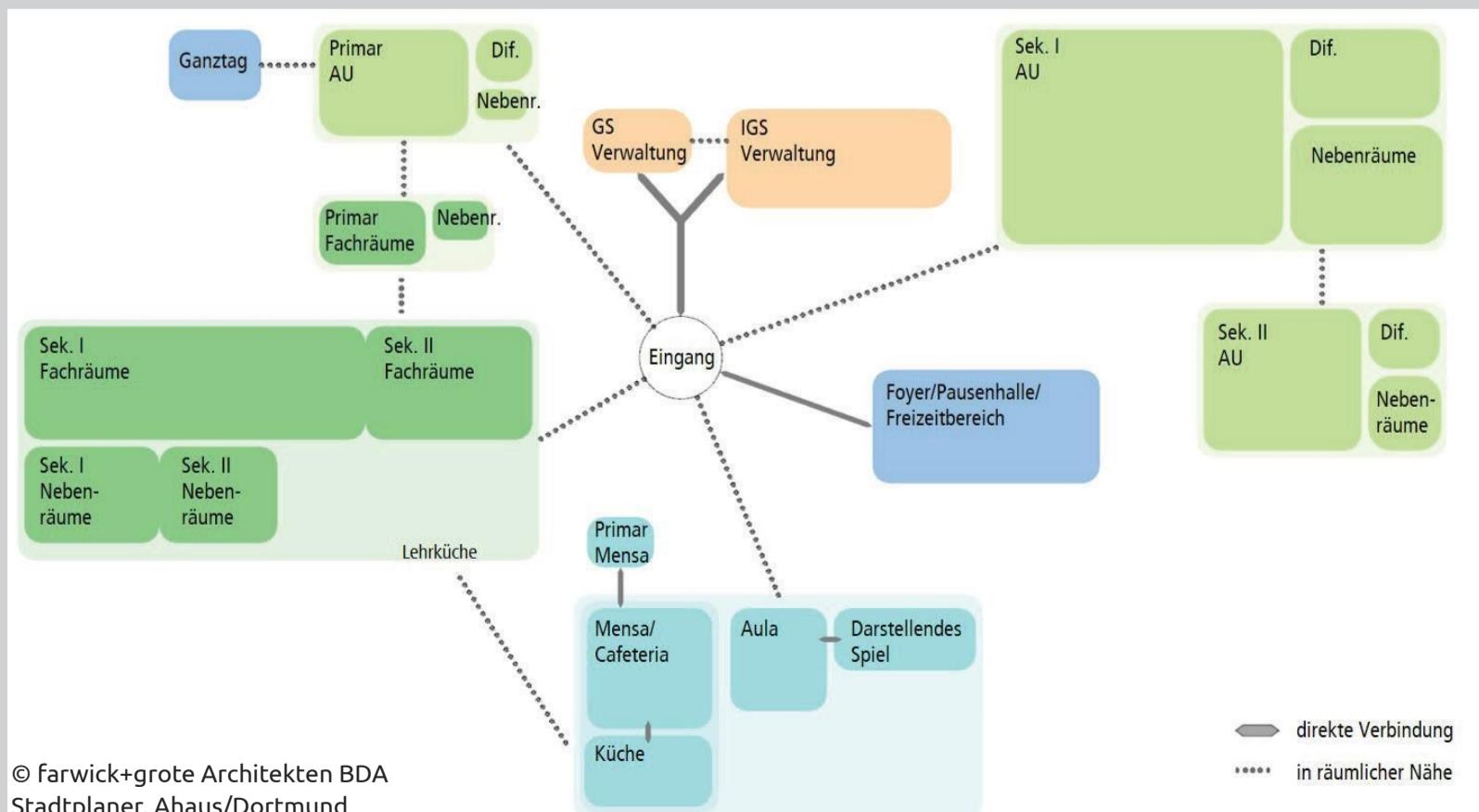
Variante 3

6-zügige Gesamtschule



Gesamt NUF: ca. 9.750 m²
Gesamt BGF: ca. 15.800 m²*

* Berechnungsfaktor BKI 161,5%



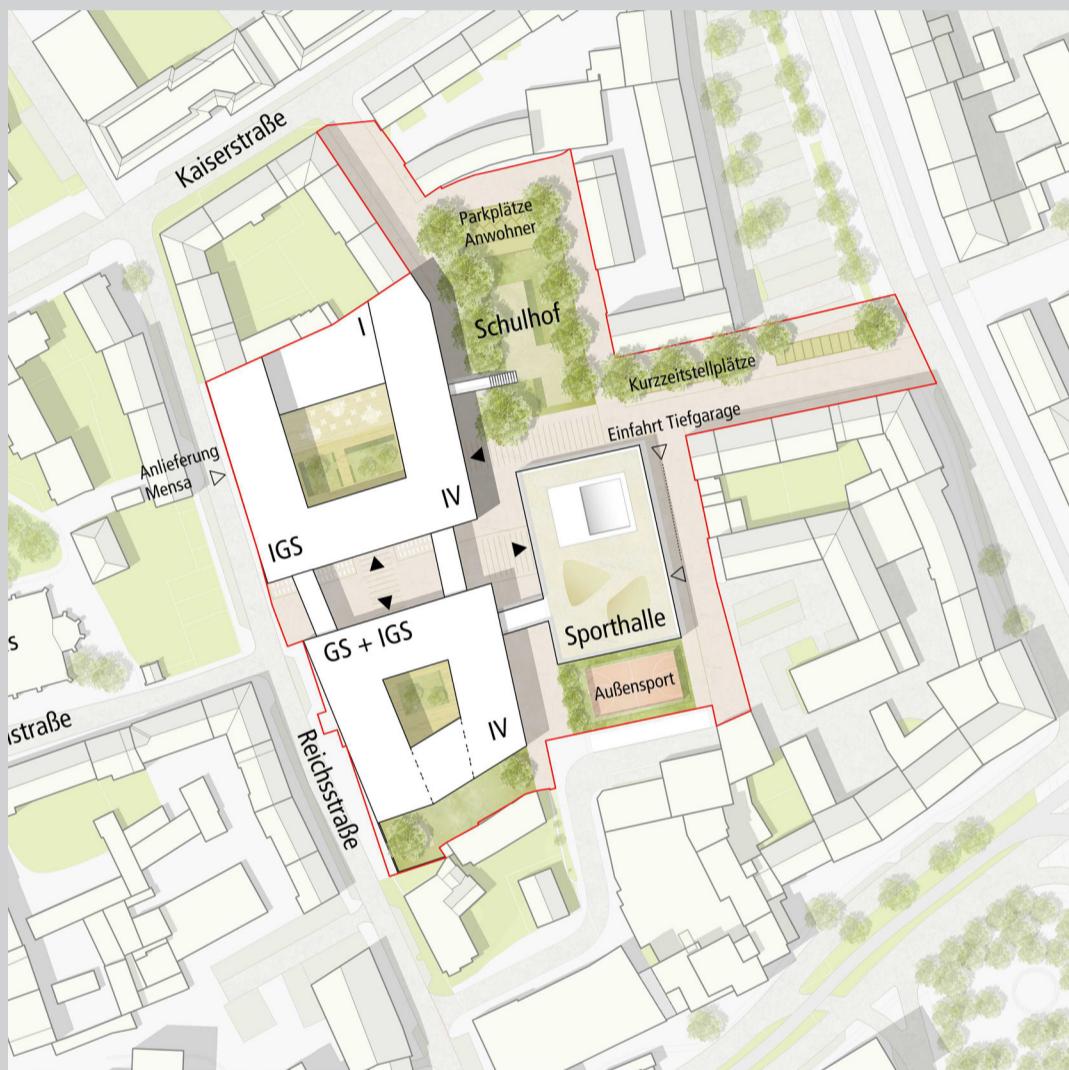
Räumliche Integration bei Varianten mit IGS und Grundschule



Machbarkeitsstudie

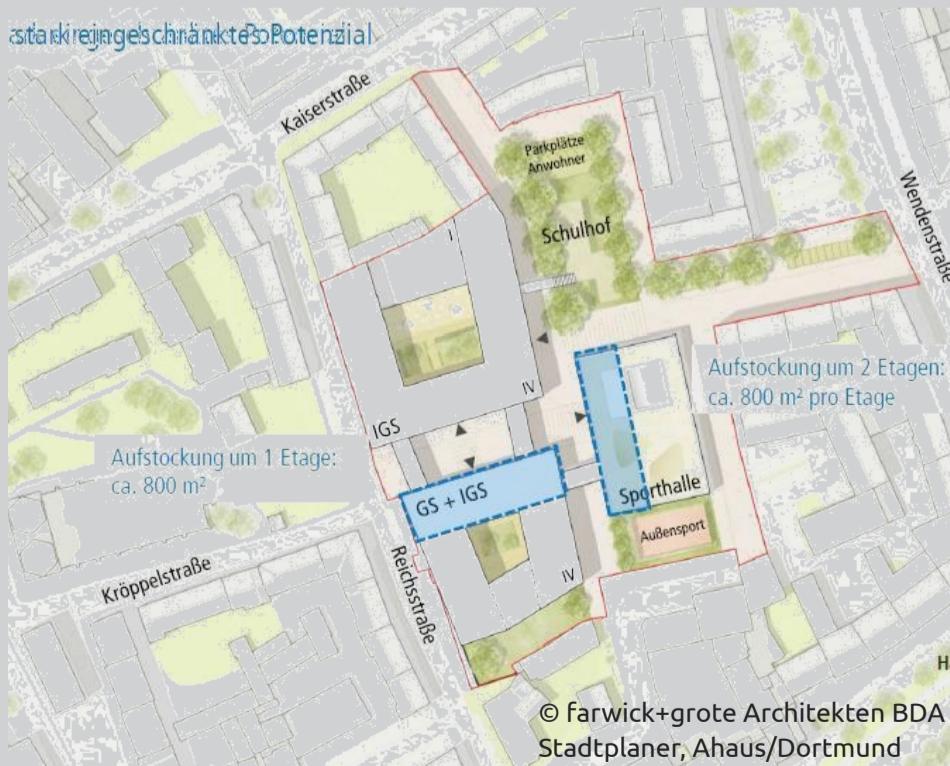
6. IGS

3. Prüfstandort Großer Hof



- Aufteilung Bauvolumen in 2 Schulbaukörper
Grundschule (GS)+Integrierte Gesamtschule (IGS)+
Dreifeld-Sporthalle
- städtebauliche Prämissen:
 - Aufnahme von Raumkanten/Sichtachsen
 - Begrenzung von Straßenräumen
 - Berücksichtigung Höhenverhältnisse
 - Betonung historischer Bezüge
- Mitnutzung nördlicher öffentl. Fläche zur Schaffung ausreichender Schulhofflächen
Erhalt einer Teilfläche der PKW-Stellplätze für Anwohner nördlich des Grundstücks
- Schulhofteilflächen auf Dachebene
- Sportaußenfläche in Größe eines Basketballfeldes möglich
- Turnhalle Kielhornschule entfällt
- Abrücken von südlicher Grundstücksgrenze

Städtebaulicher Entwurf



Erweiterungspotenziale



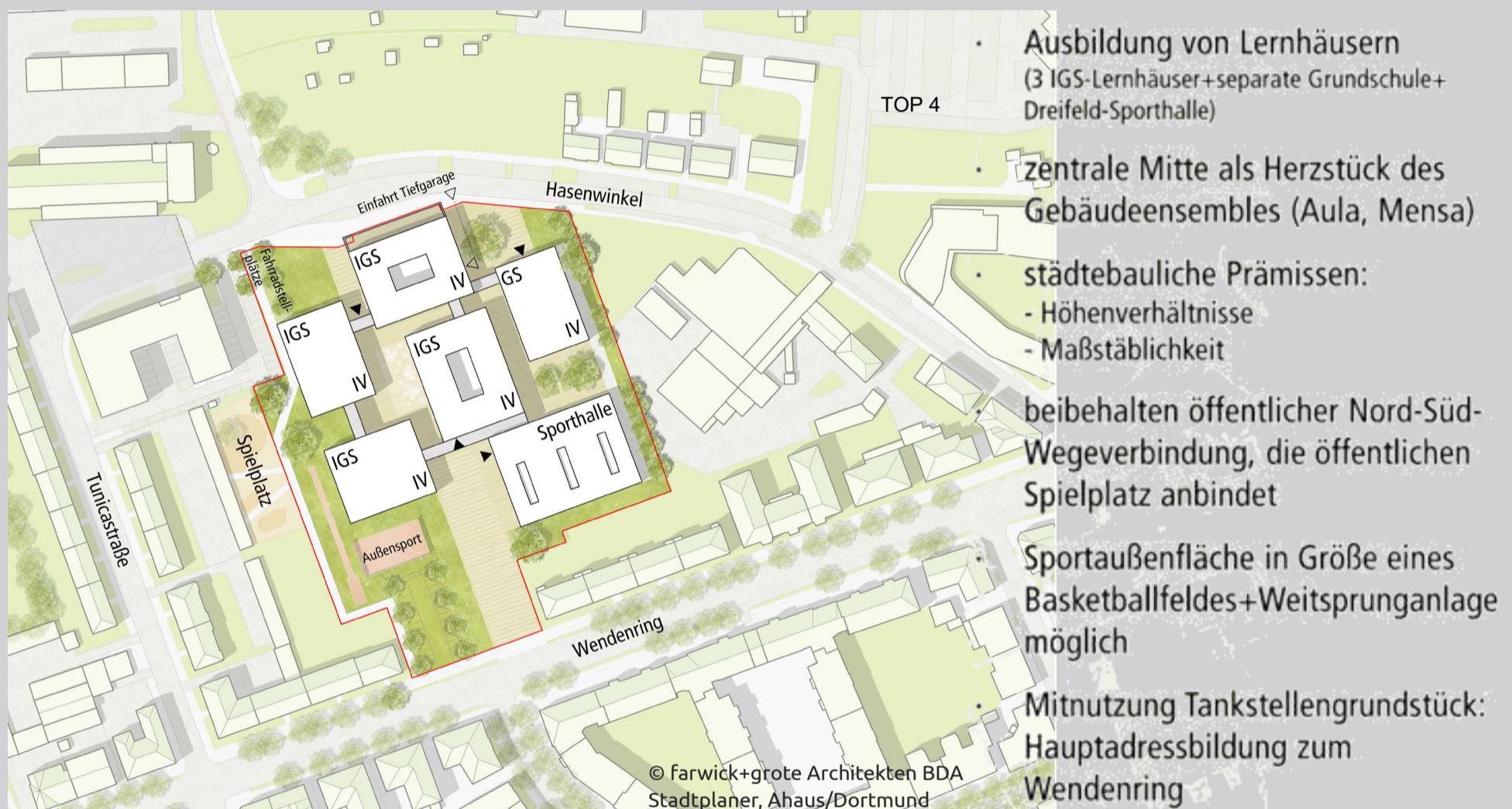
Anbindung mit ÖPNV



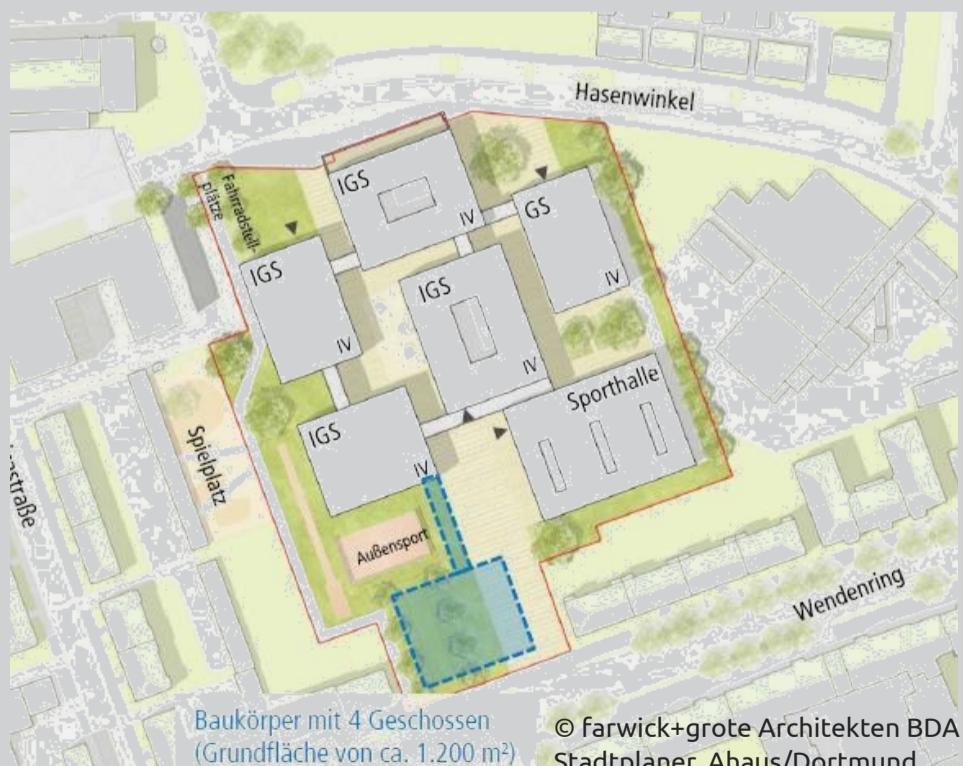
Machbarkeitsstudie

6. IGS

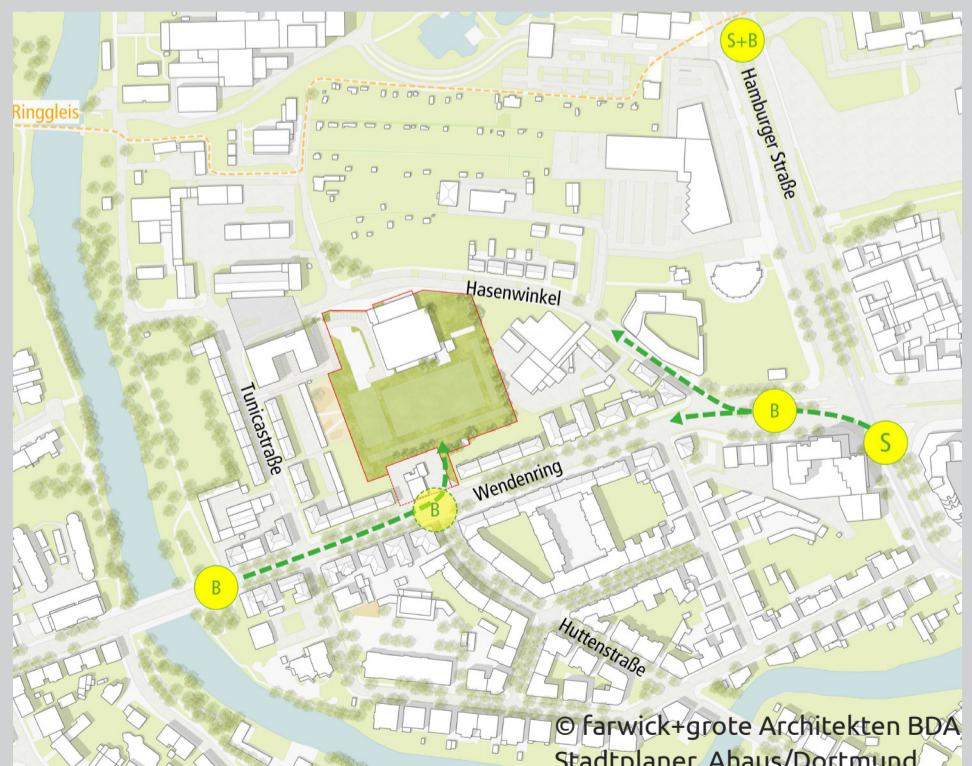
4. Prüfstandort Tunicagelände



Städtebaulicher Entwurf mit Öffnung zum Wendenring



Erweiterungspotenziale



Anbindung ÖPNV mit geplanter neuer Bushaltestelle am Prüfstandort



Machbarkeitsstudie

6. IGS

5. Bewertung

1. Lage/Verkehrliche Erreichbarkeit

- Beide Standorte bieten aus der Lage im Stadtgebiet gute Voraussetzungen.
- Der Große Hof bietet jedoch durch seine Innenstadtlage und Einbindung Potenzial zur Etablierung einer neuen Integrierten Gesamtschule im urbanen Kontext.

2. Grundstück

- Das Tunicagelände unterliegt deutlich weniger Einschränkungen und verfügt daher über eine größere Freiheit in Planung für Gebäude und Freiflächen. Es eignet sich perspektivisch besser für Erweiterungsmöglichkeiten.

3. Städtebauliche Eignung

- Der Große Hof bietet Potenzial für eine städtebauliche Aufwertung des Stadtquartiers durch einen Schulneubau, wenngleich dies auch mit anderen Nutzungen (z.B. Wohnen, Musikschule u.a.) mit einem geringeren Volumen besser möglich wäre.
- Eine Aufwertung des Tunicageländes hat nicht die gleiche Wirkung im gesamtstädtischen Kontext, bietet aber für andere Nutzungen weniger Potenzial.

4. Schulfachliche Eignung

- Das Tunicagelände eignet sich grundsätzlich besser für eine zukunftssichere Schulnutzung und Umsetzbarkeit des Raumprogramms im Hinblick auf sich verändernde pädagogische Anforderungen.

5. Hochbauliche Eignung/Umsetzbarkeit

- Beide Areale eignen sich grundsätzlich für eine Ausbildung der Baukörper.
- Das Tunicagelände hingegen bietet mehr Varianz in der Ausbildung der Baukörper.
- Beide Areale gewährleisten einen ähnlichen zeitlichen Bauablauf mit Bildungen von Bauabschnitten für das jahrgangsweise Wachstum der Schule.
- Hinsichtlich Grundstücksgröße und Zuschnitt ist auf dem Grundstück des Großen Hofs mit deutlich erhöhten Anforderungen an die Baustellenlogistik zu rechnen.

6. Wirtschaftlichkeit

- Eine Umsetzbarkeit auf dem Großen Hof ist durch den erhöhten Anspruch an die Gebäudeplanung und den daraus ggf. resultierenden höheren baulichen Aufwand mit gesteigerten Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden.

Bewertungskriterien	Großer Hof	Tunicagelände
Punkteübersicht		
1. Lage/Verkehrliche Erreichbarkeit	20 Punkte	14 Punkte
2. Grundstück	- 10 Punkte	2 Punkte
3. Städtebauliche Eignung	10 Punkte	6 Punkte
4. Schulfachliche Eignung	2 Punkte	10 Punkte
5. Hochbauliche Eignung/Umsetzbarkeit	0 Punkte	3 Punkte
6. Wirtschaftlichkeit	2 Punkte	4 Punkte
Summe (in Punkten)	24 Punkte	39 Punkte

Handlungsempfehlung

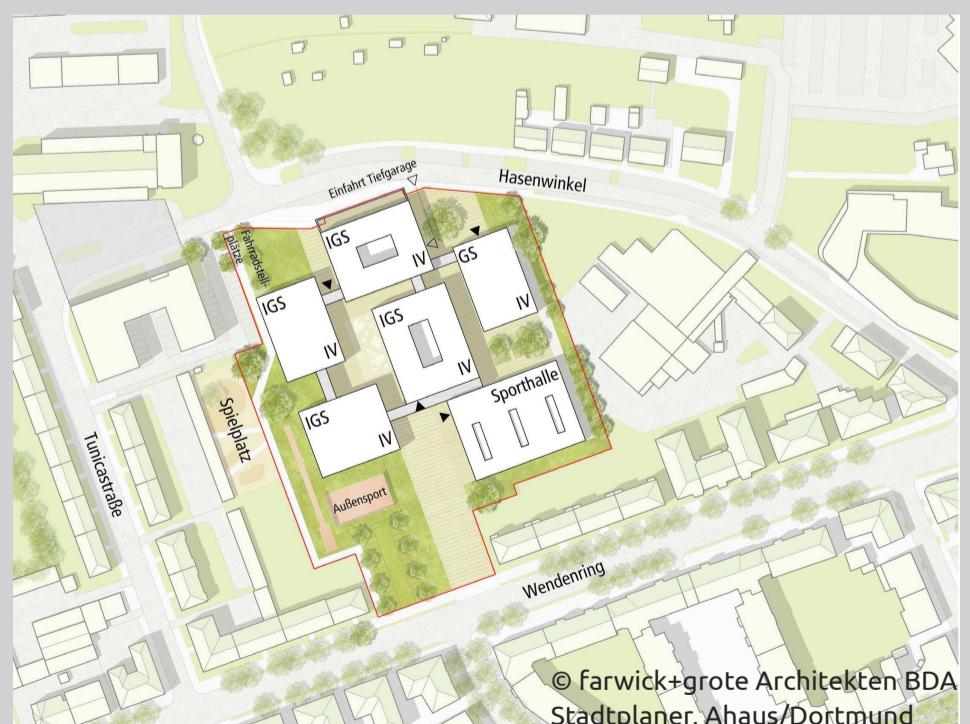
- Bei vier von sechs Bewertungskriterien – *Grundstück, Schulfachliche Eignung, Hochbauliche Eignung und Wirtschaftlichkeit* – erhält das **Tunicagelände** die bessere Bewertung.
- Bei zwei Bewertungskriterien – *Lage/Verkehrliche Anbindung, Städtebauliche Eignung* – erhält der **Große Hof** die bessere Bewertung.
- In der **Gesamtbewertung** sprechen die Sachargumente eindeutig für die Standortalternative „**Tunicagelände**“.

© farwick+grote Architekten BDA
Stadtplaner, Ahaus/Dortmund

Gegenüberstellung und Vergleich der Prüfstandorte



Städtebaulicher Entwurf Variante 2



Städtebaulicher Entwurf - Öffnung

Betreff:**Neubau von vier Kalthallen; Standortbeschluss**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat VII	22.10.2019
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	23.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	23.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	24.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Veltenhof-Rühme (Anhörung)	28.10.2019	Ö
Sportausschuss (Entscheidung)	29.10.2019	Ö

Beschluss:

„Der Neubau von 4 beleuchteten Kalthallen (Sportstätten) in serieller Bauweise auf der Grundlage des vom Sportausschuss in seiner Sitzung am 12.09.2019 beschlossenen Kalthallenprototypen mit einer Spielfläche von jeweils 800 m² wird auf folgenden städtischen Freisportanlagen unter dem Vorbehalt beschlossen, dass der Rat in seiner Sitzung am 12.11.2019 zur Finanzierung des Projektes der Bereitstellung einer außerplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 1.900.000 € zustimmt:

- Bezirkssportanlage Melverode, Glogaustraße
- Bezirkssportanlage Westpark, Rheinring
- Sportanlage Bienroder Weg 51
- Sportanlage Veltenhof, Christoph-Ding Str.“

Sachverhalt:

Mit einstimmigem Beschluss des Rates vom 21.06.2016 ist in Verbindung mit der Vorstellung des „Masterplans Sport 2030“ das Arbeitsprogramm 2016 bis 2018 auf der Ebene der Maßnahmen und Empfehlungen beschlossen worden. Unter Punkt „D. Sportinfrastruktur durch ausgewählte Projekte gezielt ausbauen“ dieses Arbeitsprogrammes wurde vom Rat beschlossen, eine kostengünstige Kalthalle für den Fußballsport zur Entlastung der konventionellen Mehrfach-Sporthallen planerisch zu entwickeln.

Funktion einer Kalthalle

Eine Kalthalle (überdachter und beleuchteter sandverfüllter Kunstrasen mit ca. 800 m² Grundfläche) ermöglicht ganzjährigen Sportbetrieb und ist unabhängig von Wetterlage und widrigen äußeren Bedingungen nutzbar. So kann Sport an der frischen Luft betrieben werden, ohne beispielsweise starkem Regen oder Schneefall ausgesetzt zu sein. Auch ein gewisser Schutz vor Kälte sowie vor starker Sonneneinstrahlung wird gewährleistet. So eignet sich eine Kalthalle insbesondere für Kinder und Jugendliche. Sie können somit sowohl im Winterhalbjahr Sport treiben als auch im Sommer bei hohen Temperaturen, ohne der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt zu sein.

Durch die uneingeschränkten ganzjährigen Nutzungsmöglichkeiten ist die Kalthalle eine sehr gute Möglichkeit gerade für die Vereine mit der Sparte „Fußball“ (über 40 Vereine in Braunschweig), ihr Sportangebot auch in den Wintermonaten aufrechterhalten zu können, ohne auf die knappen Nutzungskapazitäten in den konventionellen Sporthallen, die für klassische Hallensportarten wie zum Beispiel Hockey, Handball, Basketball etc. dringend benötigt werden, zugreifen zu müssen. Für die Stadt Braunschweig bieten sich hier erhebliche Vorteile, da die konventionellen Sporthallen entlastet werden und hier Sportvereine zum Zuge kommen können, für die bisher aufgrund der hohen Auslastung der Hallen keine Nutzungszeiten vergeben werden konnten. Damit einhergehend würde mit dem Bau von vier Kalthallen mit jeweils 800 m² das vereinssportliche Defizit von neun Anlageneinheiten bei den Sporthallen(1 Anlageneinheit = 1 Einfachhalle mit 405 m² Nutzfläche), die gemäß der Bilanzierung von Bestand und Bedarf im Rahmen der Aufstellung des Sportentwicklungsplanes für den Vereinssport in Braunschweig fehlen, deutlich abgebaut werden. Fußballvereine müssten in der kalten Jahreszeit nicht in konventionelle Sporthallen ausweichen und diese für die klassischen Hallensportarten „blockieren“.

Auch für den Schulsport eignen sich Kalthallen sowohl im Sommer als auch im Winter sehr gut, ebenso wie für sonstige Fitnessangebote von Vereinen oder sonstigen Sportanbietern.

Machbarkeitsstudie „Kalthalle Friedrich-Seele-Straße“

Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses „Masterplan Sport 2030“ hat die Sportfachverwaltung im Jahr 2018 eine bautechnische Studie im Hinblick auf den Umbau einer ehemaligen Tennishalle an der Friedrich-Seele-Straße (Aloa-Halle), die in Teilen seit Jahren als Fußballsoccerhalle mit einer Nutzfläche von ca. 3 200 m² genutzt wird, in eine vierteilige Kalthalle mit vier Kleinspielfeldern a. ca. 800 m² in Auftrag gegeben und parallel Verhandlungen mit dem Eigentümer der Halle, die auf einem städtischen Erbbaurechtgrundstück steht, in Bezug auf eine vorzeitige Ablösung des Erbbaurechtes aufgenommen. Im Rahmen dieser Studie wurde das betreffende Gebäude unter anderem hinsichtlich seiner Statik, der technischen Gebäudeausstattung sowie unter brandschutztechnischen Aspekten als auch im Hinblick auf den allgemeinen baulichen Zustand überprüft und bewertet.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Umbau und Betrieb des Gebäudekomplexes als Kalthalle für den Fußballsport durch die Stadt nicht weiterverfolgt werden sollte, da ein entsprechender Umbau nach vorläufigen Schätzungen mindestens 4 Mio. € Kosten würde zuzüglich eines relativ hohen Betrages (Forderung des Erbbaurechtsnehmers) für die vorzeitige Ablösung des Erbbaurechtes. Dieser geforderte Betrag würde den von der städtischen Grundstücksbewertungsstelle ermittelten Restwert für die Halle zudem deutlich überschreiten.

Kalthallenprototyp in serieller Bauweise

Die Sportfachverwaltung hat sich daraufhin entschlossen, ein auf die Planung von Sportstätten spezialisiertes Planungsbüro mit der Erarbeitung eines Kalthallenprototyps mit einer Nutzfläche (sandverfüllter Kunstrasen) von 800 m², das in serieller Bauweise mehrfach im Stadtgebiet auf geeigneten städtischen Grundstücken kostensparend analog zur Vorgehensweise beim Bau von drei Vereinsheimen in identischer Holzständermodulbauweise errichtet werden könnte, zu beauftragen.

Der im Rahmen des Planungsauftrags entwickelte Kalthallenprototyp - Variante 1 „Stahlkonstruktion mit Alubandensystem“- (siehe Anlage 2) wurde in der Sitzung des Sportausschusses am 12.09.2019 zusammen mit einem dezentralen Standortkonzept vorgestellt und mit einer Enthaltung beschlossen..

Nachfolgend hat die Verwaltung mit Hochdruck an einer konkretisierenden standortbezogenen Planung für vier 4 beleuchteten Kalthallen (Sportstätten) in serieller Bauweise auf der Grundlage des beschlossenen Kalthallenprototypen gearbeitet

Konkretisierte Standortplanung für den Bau von vier Kalthallen

Die Verwaltung beabsichtigt, auf im Vorfeld bauplanungsrechtlich geprüften Flächen auf den städtischen Sportanlagen in Melverode, im Westpark, am Bienroder Weg sowie in Veltenhof Kalthallen zu errichten.

Die räumliche Verortung von Kalthallen auf diesen städtischen Vereinssportarealen hat unter anderem den Vorteil, dass sich jeweils Funktionsgebäude mit Umkleide- und Sanitärbereichen im unmittelbaren Umfeld der Hallen befinden, sodass im Bedarfsfall entsprechende Umkleide- und Duschmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Darüberhinaus war im Rahmen der Überlegungen der Verwaltung hinsichtlich der Standortwahl von Bedeutung, für brachliegende Tennisfelder, die nicht mehr benötigt werden, neue Nutzungen zu finden. In der Bestands-Bedarf-Bilanzierung von Tennisanlagen als Bestandteil des Sportentwicklungsplanes für den Vereinssport in Braunschweig ergab sich anhand der zugrunde gelegten Daten ein Überschuss von 57 Tennisfeldern im Sommerhalbjahr. Ein Großteil dieser Tennis-Spielfelder liegt seit langem brach oder ist stark untergenutzt.

Mit dem Rückbau von insgesamt acht seit längerer Zeit nicht mehr oder kaum genutzter Tennisspielfeldern auf den Sportanlagen Westpark, Melverode und Bienroder Weg und einer Überführung in eine neue sportliche Nutzung würden als Co-Benefit die Empfehlung aus dem Masterplan Sport 2030 umgesetzt und knapp 15 Prozent der über Bedarf vorgehaltenen Tennisfeldkapazitäten in Braunschweig abgebaut.

Die Standorte der 4 geplanten Kalthallen (siehe Anlage 1) verteilen sich so im Stadtgebiet, dass in ihrem Einzugsbereich eine große Anzahl an Kindern- und Jugendlichen aus den Vereinen als auch Schülerinnen und Schüler im Rahmen des Schulsports die Hallen nutzen können.

Die Standortauswahl erfolgte außerdem unter Einbezug und in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe „Kunstrasen“, die aus Vertretern des Stadtsportbundes Braunschweig e.V., des Fußball-Kreises und des Fußball-Bezirks Braunschweig sowie der städtischen Sportfachverwaltung bestand und die Aufgabe hatte, eine Kriterienliste für den Bau von Kunstrasenplätzen im Stadtgebiet von Braunschweig zu entwickeln.

Unter Berücksichtigung der genannten Planungsaspekte im Hinblick auf die Standortwahl der vier Kalthallen im Stadtgebiet haben sich die nachfolgend kurz beschriebenen Standorte herauskristallisiert.

Standort 1: Bezirkssportanlage Melverode, Glogaustraße

Die bestehenden 8 Tennisspielfelder in wasserdurchlässiger Asphaltbauweise auf der Bezirkssportanlage Melverode gliedern sich in zwei Teilbereiche mit jeweils 4 Spielfeldern. Alle acht Tennisspielfelder liegen seit Jahren brach.

Neben der konkreten Ausplanung eines Kalthallen-Standorts auf zwei von den acht betreffenden ungenutzten Tennisfeldern beabsichtigt die Verwaltung, die Bezirkssportanlage Melverode zu modernisieren. In diesem Zusammenhang ist die planerische Idee entstanden, ein Nord-Süd ausgerichtetes beleuchtetes Kunstrasen-Spielfeld auf der Bezirkssportanlage im Bereich der vier nördlichen Tennisfelder zu konzipieren

Ebenfalls in Nord-Süd Ausrichtung soll die geplante Kalthalle entstehen. Der Standort (siehe Anlage 3) ist innerhalb des südlichen Tennisfeldbereichs vorgesehen. Dazu werden mindestens zwei der vier vorhandenen Tennisfelder zurückgebaut und deren Grundfläche für den Bau einer Kalthalle genutzt.

Die in kurzer fußläufiger Distanz befindlichen Sanitär- und Umkleidebereiche im Funktionsgebäude der Bezirkssportanlage stehen bei Bedarf für eine Mitnutzung zur Verfügung.

Für den Verein SV Melverode-Heidberg 1933 e.V. würde mit der geplanten Kalthalle eine Nutzungsgelegenheit unmittelbar vor Ort entstehen. Bei einem Einzugsbereich für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren mit einem Radius von ca. 2,0 km würden innerhalb dieses Bereiches darüber hinaus unter anderem die Sportvereine HSC Leu sowie der SV Stöckhem e.V. liegen.

Im fußläufigen Einzugsbereich der geplanten Kalthalle befinden sich als potentielle Nutzer die Grundschule Melverode, die IGS Heidberg sowie die Raabeschule einschließlich des Nebenstandorts am Siekgraben.

Standort 2: Bezirkssportanlage Westpark, Rheinring

Östlich der Rasengroßspielfelder auf der Bezirkssportanlage Westpark befinden sich insgesamt zwölf Tennisspielfelder in städtischem Eigentum, die sich in einen nördlichen und südlichen Bereich gliedern.

Der bestehende Mietvertrag über die sechs südlichen Tennisspielfelder wird kurzfristig im Einvernehmen mit dem SC Victoria aufgelöst. Die sechs nördlichen Tennis-Spielfelder wurden durch die Tennis-Abteilung des MTV Braunschweig befristet bis 30.09.2019 genutzt. Der MTV nutzt darüber hinaus mittlerweile sechs Tennis-Spielfelder auf der Sportanlage „Rote Wiese“. Weitere zwei Tennisfelder werden dort von der Sportfachverwaltung aktuell grundsaniert und stehen zukünftig ebenfalls für eine Nutzung durch den MTV zur Verfügung.

Die Verwaltung beabsichtigt, für die ca. 20 Mitglieder umfassende Tennis-Abteilung des SC Victoria zunächst eine Nutzung auf zwei der verbleibenden neun Tennisspielfelder auf der Sportanlage zu erhalten.

Die drei Tennisfelder, die im südlichen Bereich unmittelbar der Bezirkssportanlage zugewandt sind, sollen im Zuge des Neubaus einer Kalthalle auf dem geplanten Standort (siehe Anlage 4) zurückgebaut werden. Ein vorhandener Erschließungsweg auf der Bezirkssportanlage soll die sanitären Einrichtungen/Umkleiden im Funktionsgebäude der Bezirkssportanlage mit der Kalthalle verbinden.

Für den MTV mit seiner Fußballabteilung würde mit der geplanten Kalthalle eine Nutzungsgelegenheit unmittelbar vor Ort entstehen. Bei einem Einzugsbereich für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren mit einem Radius von ca. 2,0 km würden in diesem darüber hinaus unter anderem die Sportvereine VFB Rot Weiß, TSV Timmerlah, SC Victoria und SV Broitzem liegen.

Im fußläufigen Einzugsgebiet der Kalthalle befinden sich die IGS Wilhelm-Bracke sowie die Grundschulen am Rheinring und an der Ilmenaustraße.

Standort 3: Sportanlage Bienroder Weg 51 (ehemals TURA)

In direkter Nachbarschaft zu der städtischen Sportanlage Bocksbartfeld schließt nördlich die sich in städtischem Eigentum befindende Sportanlage Bienroder Weg 51 an. Im Zuge der angestrebten Vereinigung beider Sportanlagen zu einem familienfreundlichen Sportzentrum werden sukzessive einzelne Planungsschritte umgesetzt. Der Standort einer Kalthalle trägt diesem übergeordneten Planungszielen Rechnung.

Die am Bienroder Weg 51 vorhandenen 6 Tennisfelder werden seit geraumer Zeit nicht mehr genutzt. Für diese brachliegenden Flächen, die sich mit jeweils 3 Tennisfeldern in einen Nord- und Südbereich unterteilen, sieht die Sportfachverwaltung in Gänze eine neue Sportneunutzung vor. Für den Standort Bienroder Weg soll ein kompletter Rückbau der Tennisfelder erfolgen. Die geplante Kalthalle am Bienroder Weg soll innerhalb des nördlichen Bereichs (siehe Anlage 5) gebaut werden. Im südlichen Bereich der Tennis-Spielfelder ist eine multifunktionale Beach-Sportanlage geplant.

Das Sportfunktionsgebäude befindet sich in unmittelbarer Nähe zum geplanten Standort der Halle. Bei Bedarf stehen den Nutzern der Kalthalle Sanitär- und Umkleidebereiche zur Verfügung.

Für den SV Olympia mit seiner Fußballabteilung, den TSC Vahdet sowie den SC Leoni würde mit der geplanten Kalthalle eine Nutzungsgelegenheit unmittelbar vor Ort entstehen. Bei einem Einzugsbereich für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren mit einem Radius von ca.2,0 km würden in diesem darüber hinaus unter anderem die Sportvereine SV Kralenriede, SV Querum, SV Schwarzer Berg und SV Rühme liegen.

Innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs (1.000 m–Radius) der am Standort Bienroder Weg geplanten Kalthalle liegen die Astrid-Lindgren-Schule, die Nibelungen-Realschule und die Grundschule Schunteraue, Abteilung „Schundersiedlung“.

Standort 4: Sportanlage Christoph-Ding Str.

Das städtische Flurstück an der Christoph-Ding Straße, auf dem die Kalthalle in Veltenhof errichtet werden soll (siehe Anlage 6), befindet sich in unmittelbarer Nähe des Vereinsgebäudes des TVE Veltenhof 1910 e.V.

Für die Sporterweiterungsfläche bestehen keinerlei Miet-/Pachtverhältnissen zwischen Verein und Stadt, die aufzukündigen wären.

Das Vereinsgebäude mit Sportfunktionsbereichen befindet sich in Erbbaurecht des TVE Veltenhof 1910 e.V. Hier stehen sanitäre Einrichtungen sowie Umkleiden bei Bedarf für die Nutzer der geplanten Kalthalle zur Verfügung. Aufgrund der hier abweichenden Eigentümerverhältnisse wäre für die Mitnutzung der Sanitärräume eine Kostenerstattungsvereinbarung zu treffen. Der Verein hat sich diesbezüglich bereits positiv geäußert.

Neben der unmittelbaren Nutzungsgelegenheit der geplanten Kalthalle für den TVE Veltenhof 1910 e. V befindet sich die an der Pfälzerstraße gelegene Grundschule Veltenhof innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs.

Die geplante Verortung einer Kalthalle in Veltenhof stellt den im Stadtgebiet nördlichsten Standort dar. Gleichzeitig ist dieser Standort als Mittelpunkt für die umliegenden Stadtteile Rühme, Wenden, Watenbüttel und Schwarzer Berg mit ihren Sportvereinen zu betrachten. Innerhalb des erweiterten Radius von 2 km liegen die Sportvereine SV Rühme von 1921 e.V., FC Wenden 1920 e.V., Turn- und Sportverein Watenbüttel von 1920 e.V. und SV Schwarzer Berg e.V.

Finanzierung:

Für Planung und Bau einer Kalthalle sind Bruttobaukosten einschließlich Baunebenkosten von ca. 475.000 € (Kostenberechnung gemäß DIN 276-Leistungsphase 3 HOAI) einschließlich sandverfülltem Kunstrasenspielfeld und bei vier Hallen in Höhe von 1,9 Mio. € zu veranschlagen.

Für die Ablösung des Erbbaurechtes auf dem städtischen Grundstück an der Friedrich-Seele-Straße sowie den Umbau der dortigen Halle in eine Kalthalle waren im Haushalt 2018 in Summe 1,25 Mio. € veranschlagt. Diese Mittel sind als Haushaltsrest nach 2019 übertragen worden.

Zusätzlich sind im Haushalt 2019 Haushaltsmittel in Höhe von 550.000 € für den Bau eines Kunstrasengroßspielfeldes auf dem gleichen Sportareal an der Friedrich-Seele-Straße im Außenbereich (zurzeit als Paintball-Anlage genutzt) veranschlagt, die als Deckung für die außerplanmäßige Bereitstellung von Mitteln zum Bau von bis zu vier Kalthallen herangezogen werden könnten. Durch den 2018 erfolgten Umbau des Tennengroßspielfeldes auf der städtischen Sportanlage des SC Victoria in ein Kunstrasenspielfeld sind im Westen Braunschweigs zusätzliche Kunstrasenkapazitäten, die von mehreren Sportvereinen genutzt werden, entstanden, die ohnehin die Errichtung eines weiteren Kunstrasenfeldes in diesem Bereich entbehrlich gemacht hätten.

Der dritte Finanzierungsbaustein in Höhe von 100.000,00 € könnte aus Haushaltsmitteln des familienfreundlichen Sportzentrums am Bienroder Weg dargestellt werden.

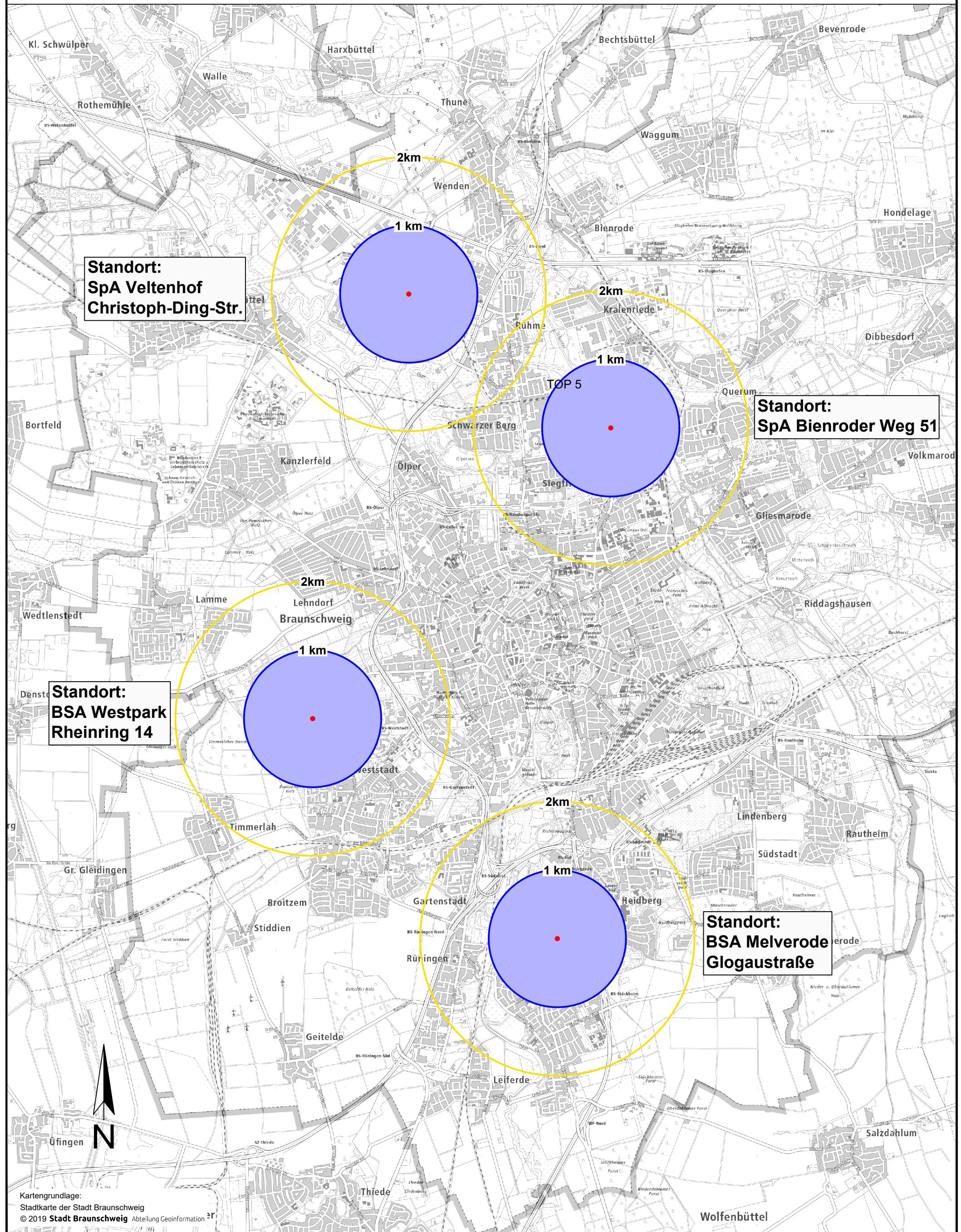
Um diese Haushaltsmittel für Planung und Bau von bis zu vier Kalthallen haushaltswirtschaftlich verfügbar zu machen, wird seitens der Verwaltung dem Rat in seiner Sitzung am 12.11.2019 vorgeschlagen, eine außerplanmäßige Ausgabe in Höhe von 1,9 Mio. € unter Inanspruchnahme der vorstehenden aufgeführten Mittelansätze aus dem Teilhaushalt des FB 67 bereitzustellen. Insofern steht der Beschluss über den Bau von vier Kalthallen unter dem Vorbehalt, dass der Rat am 12.11.2019 dem Vorschlag der Verwaltung durch eine positive Entscheidung über die in Rede stehende außerplanmäßige Ausgabe entspricht.

Geiger

Anlage/n:

1. Standorte Kalthallen im Stadtgebiet – Übersicht
2. Planung Kalthallen-Prototyp-Variante 1 - Stahlkonstruktion mit Alubande
3. Lageplan Standort Bezirkssportanlage Melverode
4. Lageplan Standort Bezirkssportanlage Westpark
5. Lageplan Standort Sportanlage Bienroder Weg 51
6. Lageplan Standort Sportanlage Veltenhof

Standorte Kalthallen im Stadtgebiet



Maßstab: 1 : 50.000

0 1 2 3 4 5 km



Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport



AUFSICHT KALTHALLE, M 1:250



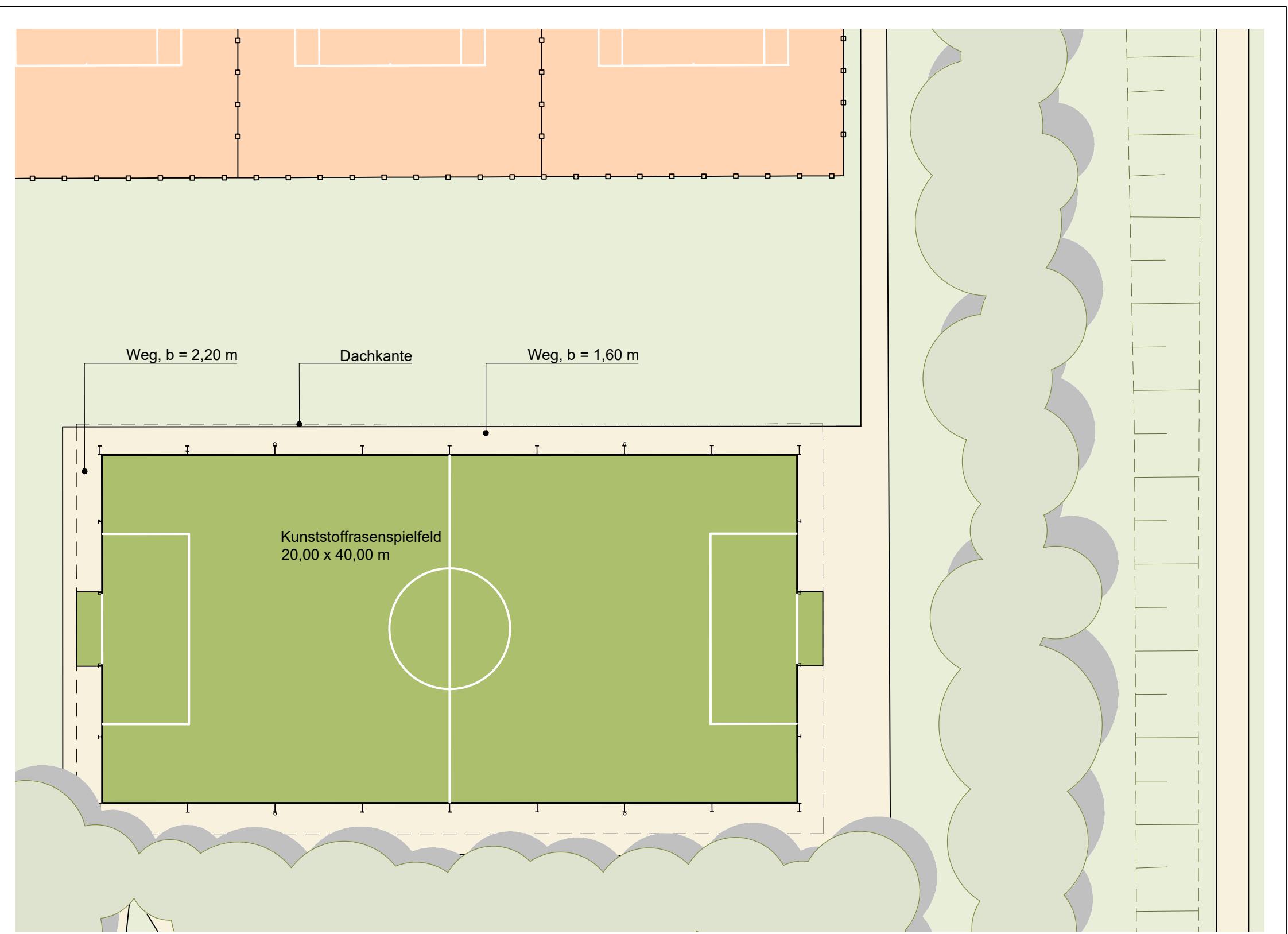
SPORTANLAGE MELVERODE
ERRICHTUNG EINER KALTHALLE

10.10.2019

ÜBERSICHT, M 1:750



ÜBERSICHT, M 1:750



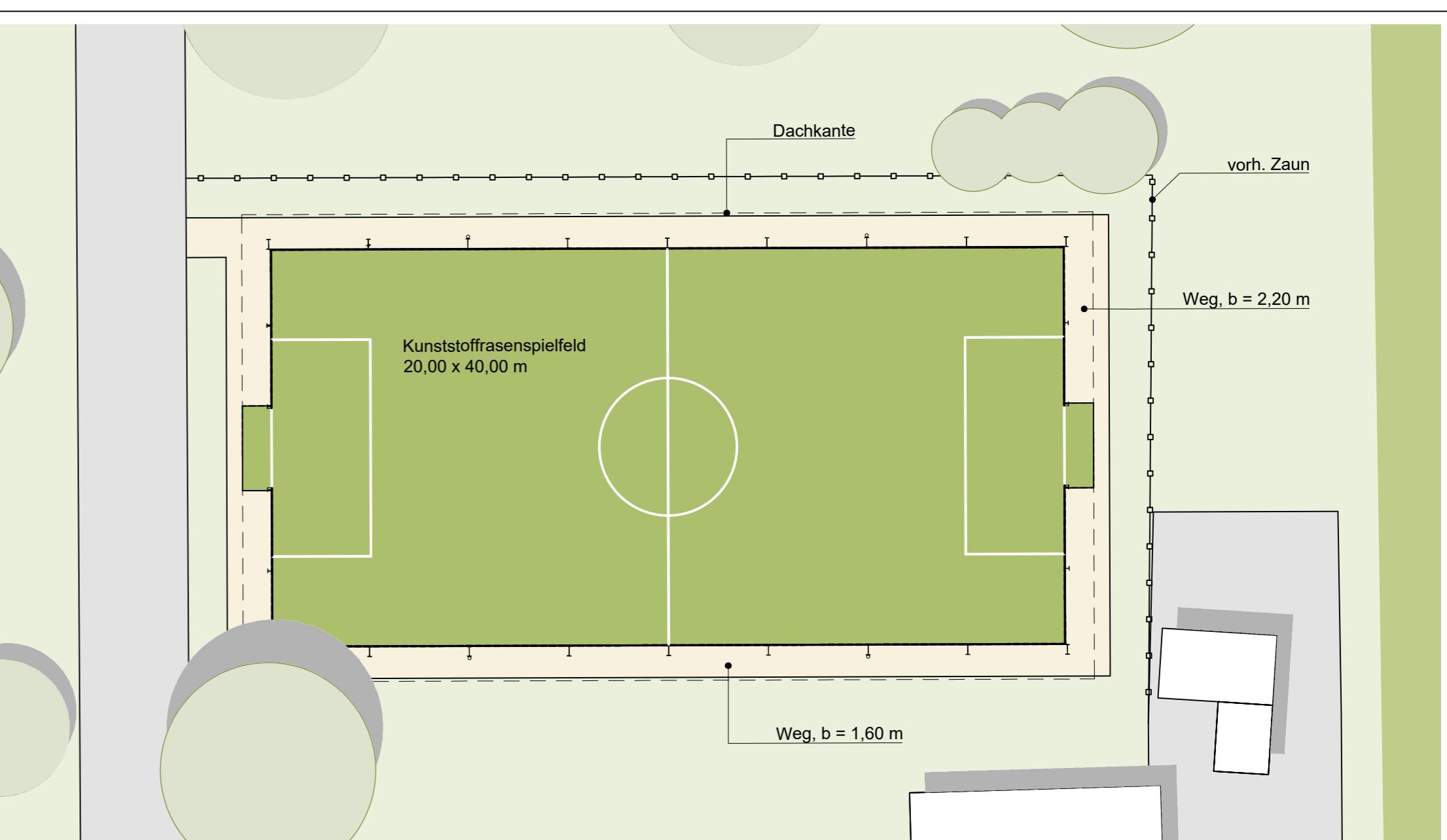
AUFSICHT KALTHALLE, M 1:250

BEZIRKSSPORTANLAGE WESTPARK
ERRICHTUNG EINER KALTHALLE

10.10.2019



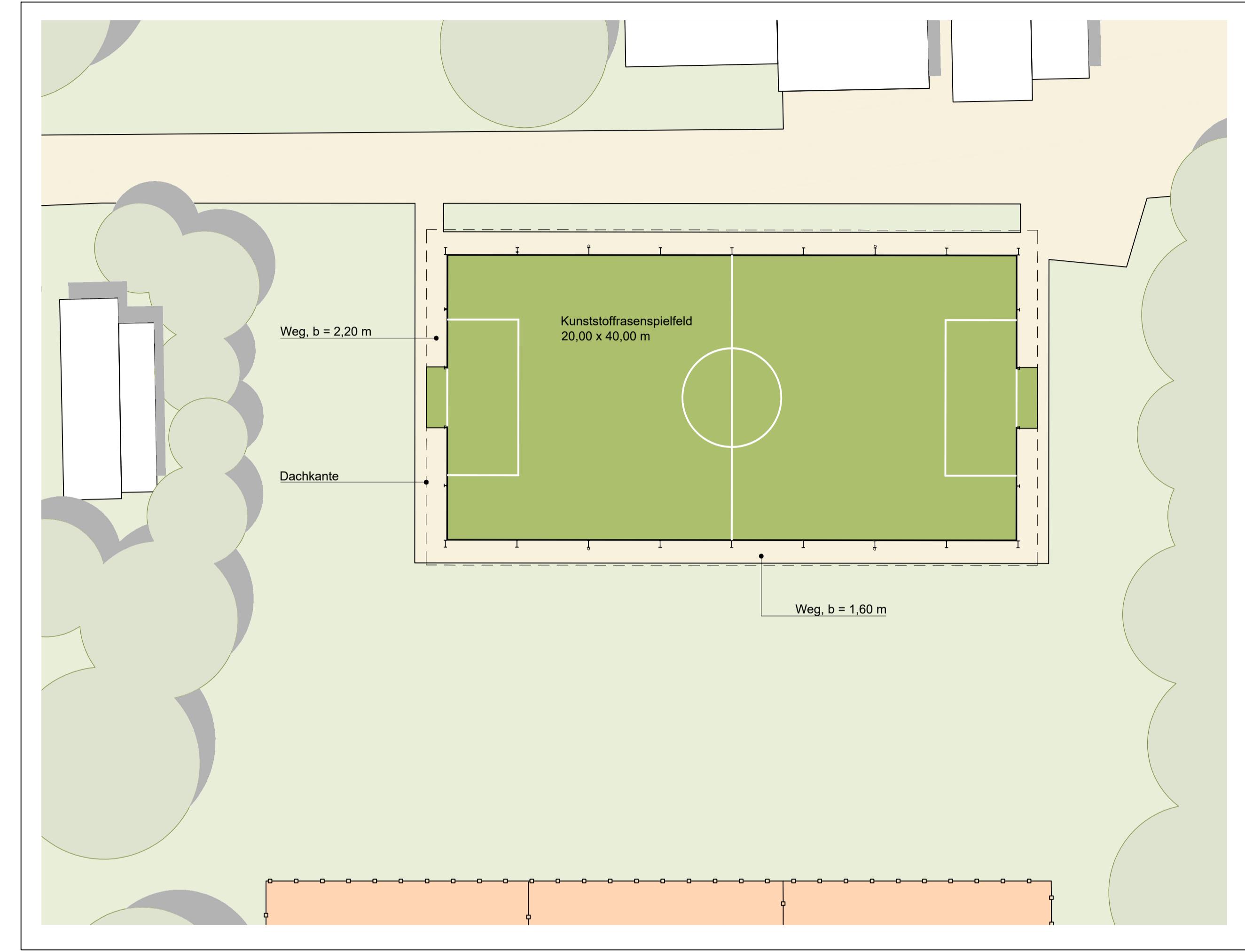
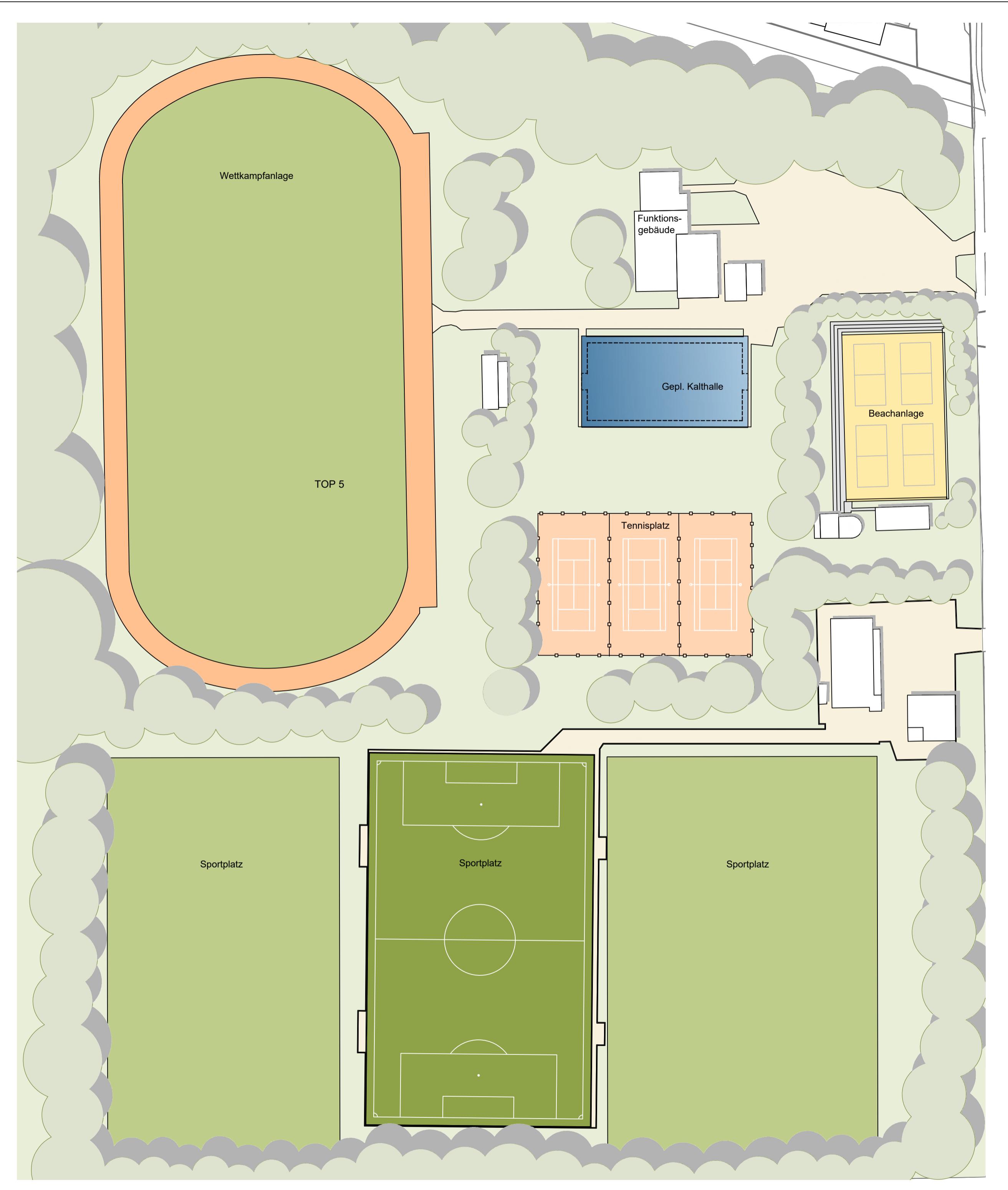
ÜBERSICHT, M 1:750



AUFSICHT KALTHALLE, M 1:250

SPORTANLAGE VELTENHOF
ERRICHTUNG EINER KALTHALLE

10.10.2019

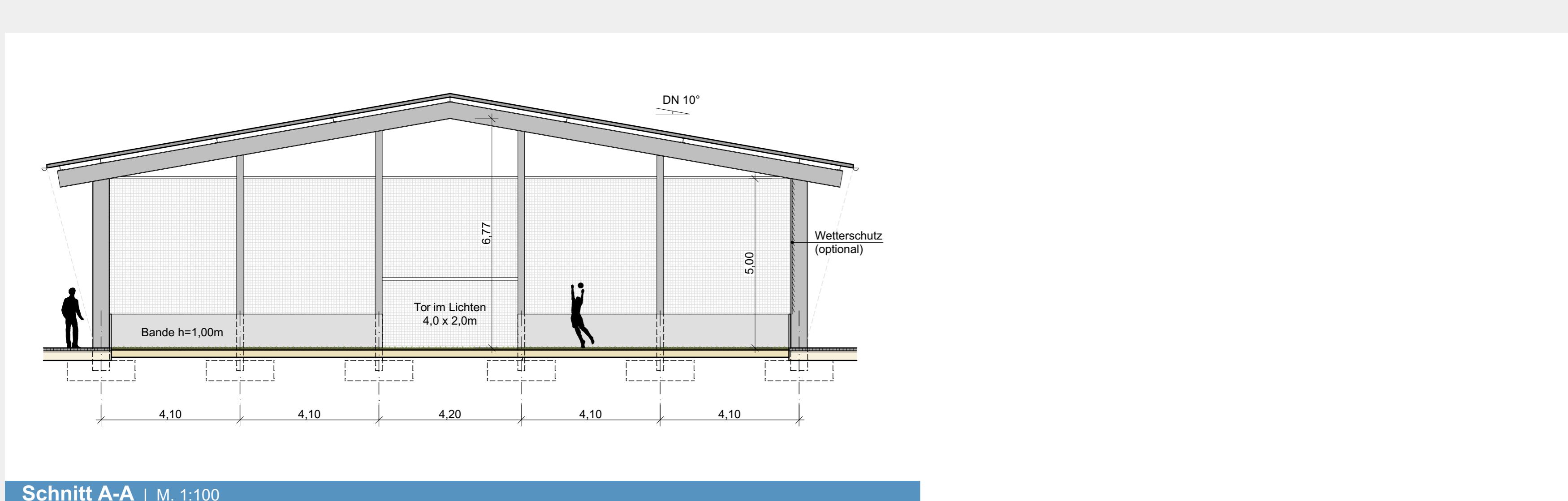
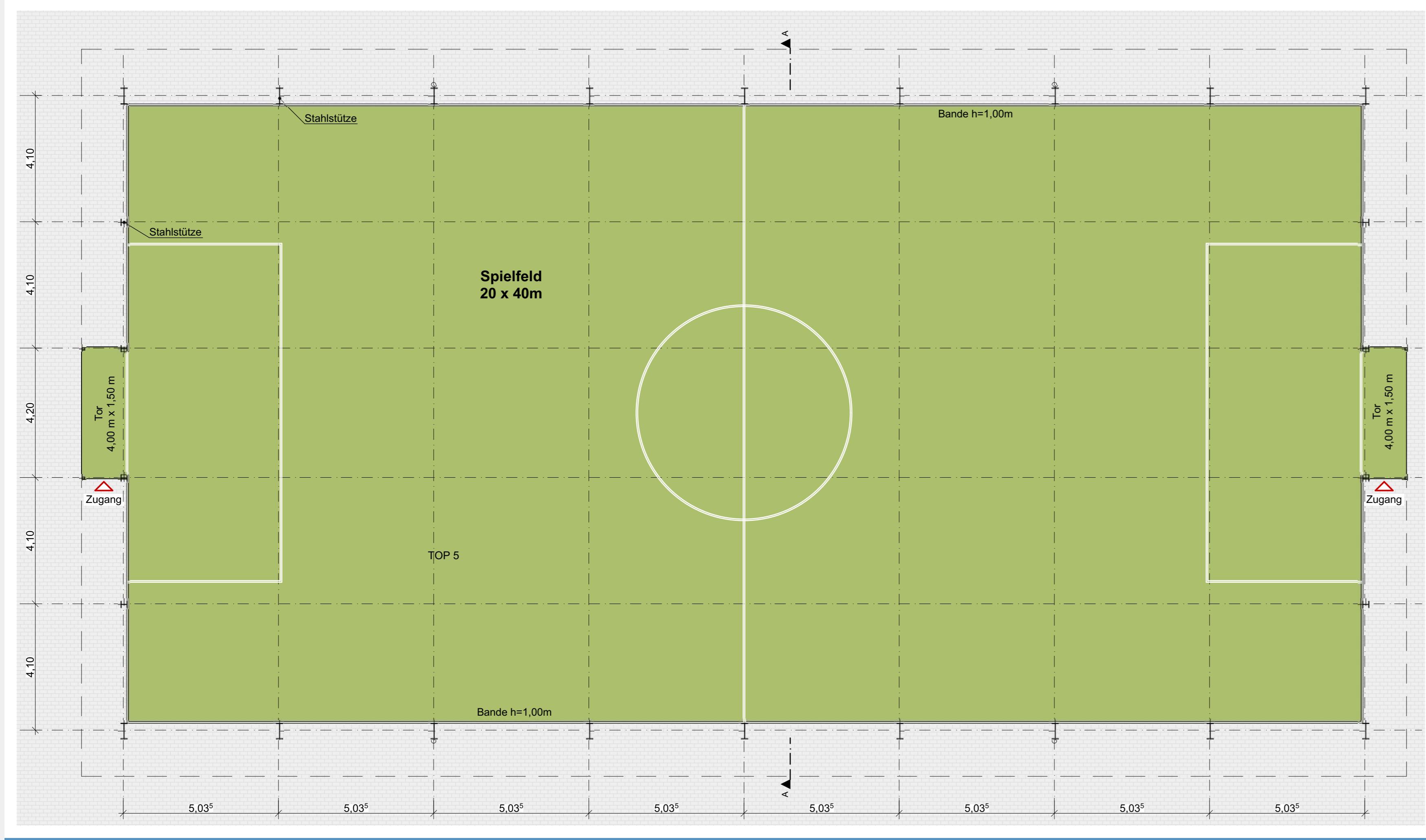


SPORTANLAGE BIENRODER WEG
ERRICHTUNG EINER KALTHALLE

10.10.2019

Neubau von Kalthallen im Stadtgebiet Braunschweig

Stahlkonstruktion



Betreff:

Umbau des bestehenden Bolzplatzes in einen sandverfüllten Kunststoffrasenbelag in der Grünanlage Burgundenplatz im Stadtbezirk 331 Nordstadt

Organisationseinheit:

Dezernat VII

67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

17.10.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

Sitzungstermin

24.10.2019

Status

Ö

Beschluss:

„Dem Umbau eines Bolzplatzes mit Tennenbelag in einen sandverfüllten Kunststoffrasenbelag in der Grünanlage Burgundenplatz im Stadtbezirk 331 Nordstadt wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss über den Masterplan Sport 2030 durch den Rat der Stadt Braunschweig im Jahr 2016 sollen die darin definierten 12 Leitziele mit 81 Empfehlungen sukzessive umgesetzt werden. Die Maßnahmen zielen auf eine Optimierung, Ergänzung und Erweiterung der Braunschweiger Sportinfrastruktur.

Der Masterplan Sport sieht unter anderem vor, niederschwellige Bewegungsangebote im öffentlichen Raum zu entwickeln. Insbesondere für Kinder und junge Heranwachsende sollen solche Angebote geschaffen werden. Diesem Gedanken folgend ist die Idee entstanden, bestehende, sich häufig durch intensive Nutzung in einem schlechten Zustand befindende Bolzspielfelder in Kunstrasenkleinspielfelder umzuwandeln. Diese können ganzjährig genutzt werden und weisen eine hohe Ebenflächigkeit auf, sodass das Fußballspielen und spielerische Bolzen auf solchen Feldern für Kinder und junge Heranwachsende besonders attraktiv ist.

In den vergangenen zweieinhalb Jahren hat der Fachbereich Stadtgrün und Sport mittlerweile vier Naturrasenbolzplätze in der Weststadt, im Heidberg, sowie zuletzt in Querum und Lehndorf in Kunststoffrasen-Bolzspielfelder umgebaut und ein weiteres Kunststoffrasen-Bolzspielfeld im östlichen Ringgebiet am Fuß des Nußberges entwickelt, nachdem eine vorab durchgeführte sogenannte Lagewertanalyse ergeben hatte, dass im Einzugsbereich dieser Standort jeweils mehrere hundert Kinder und junge Heranwachsende leben. Alle fünf Plätze werden sehr gut angenommen.

Für 2019 und 2020 ist die Anlage bzw. der Umbau weiterer Kunstrasenbolzspielfelder geplant. Eines dieser Felder soll in der Nordstadt liegen. Aktuell ist das bestehende Bolzspielfeld aufgrund seiner Tennenbauweise wenig einladend und nicht mehr zeitgemäß. Eine Lagewertanalyse für den Bolzplatz in der Grünanlage Burgundenplatz hat ergeben, dass im Umfeld rund 600 Kinder und junge Heranwachsende leben.

Im Gegensatz zu dem bestehenden Bolzplatz verspricht der Umbau zu einem sandverfüllten Kunststoffrasenbelag eine weitaus witterungsunabhängiger Ausnutzung/Bespielbarkeit und würde für die im Umfeld lebenden Kinder und Jugendlichen ein niederschwelliges Bewegungsangebot über das gesamte Jahr hindurch anbieten. Die oberste Deckschicht des bestehenden Tennenbelags ist durch Nutzung und Witterungeinflüsse einem hohen Verschleiß ausgesetzt. Dies führt trotz durchgeföhrter Unterhaltungsmaßnahmen zu einer verminderen Wasserdurchlässigkeit des Belags und in der Konsequenz zu einer erhöhten Pfützenbildung.

Das Verletzungsrisiko der nutzenden Kinder/Jugendlichen ist auf einem Kunstrasenbelag deutlich herabgesetzt, da dieser sportfunktionell angepasst ist (hohe Ebenflächigkeit, Dämpfungseigenschaften).

Die Lage des Bolzspielfeldes innerhalb der intakten Ballfangeinrichtungen mit den ungefähren Abmessungen 19 m x 27 m wird nicht verändert. Der abgängige befestigte Vorplatzbereich des Bolzfeldes wird im Rahmen der Baumaßnahme instandgesetzt.

Abgerundet wird das Sport-, Spiel und Bewegungsangebot durch die vorhandenen Basketball-/Streetballflächen und den angrenzenden Kinderspielbereich innerhalb der Grünanlage am Burgundenplatz, sodass weiterhin die unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfüllt werden können.

Die Herstellungskosten belaufen sich auf ca. 100.000 €.

Finanzierung

Die erforderlichen Haushaltssmittel stehen im Teilhaushalt des Fachbereichs Stadtgrün und Sport auf dem Projekt 5S.670049 in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Geiger

Anlage/n:

Lageplan



Stadt Braunschweig

Bolzspielfeld Burgunderplatz
Umbau Tennenplatz in Kunststoffrasen

Lageplan
Ausschreibung

Ausschreibung

Datum: 30.09.2019
Plan-Nr.: LP-AS-02
Index: 00
Maßstab: 1:500
Blatt-Gr.: DIN A 4
gez.: My
gepr.: Pü

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331

TOP 9.1

19-11654

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Straßenverkehr in der Nordstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.09.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.09.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Von Anwohnern an uns herangetragen und aus Inansichtnahme ist festzustellen, dass das in der Nordstraße geltende Tempo 30 nicht eingehalten wird!

Insbesondere während der Bauarbeiten im Zuge der Hamburger Straße und des Ringes wurde die Nordstraße als Ausweichroute genutzt. Nach Aufhebung der Baustellen ist der Ausweichverkehr nur unwesentlich zurückgegangen (Gewöhnungseffekt)! Das derzeitige Verkehrsaufkommen, auch durch LKW, ist für diese schmale Straße viel zu hoch, Ein- und Ausparken sowie Überqueren der Nordstraße ist zeitweise fast unmöglich! Die Schilder für Tempo 30 sind fast nicht im Sichtbereich angebracht und dadurch schwer zu erkennen.

Wir fragen deshalb die Verwaltung, was sie vorzunehmen gedenkt, um diesen unhaltbaren Zustand zu verbessern:

- ist die Möglichkeit die 30'er-Schilder besser zu platzieren und mobile oder feste Geschwindigkeitskontrollen angedacht?
- sind weitere Verkehrsbeschränkungen möglich, eventuell eine Teil-Einbahn-Möglichkeit zwischen Geysstraße und NETTO?
- kann die Nordstraße als Anliegerstraße zwischen Geysstraße und Luftschieferweg/Bültenweg umgewidmet werden?

gez.

Peter Kranz

Anlagen:

keine

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331

TOP 9.2

19-11655

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sachstand freigegebene Bezirksratsmittel

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.09.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.09.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf Beschluss des Stadtbezirksrates sind Mittel freigegeben aber zurückgestellt worden:

- für zwei Bänke in der Abtstraße. Die Bänke sollten nach Fertigstellung des Ringgleises in diesem Bereich aufgestellt werden. Ist dies erfolgt?
- für einen Bücherschrank im Bereich Schwarzer Berg sind Mittel bereitgestellt worden. Es wird nach einem Standort gesucht, zuletzt bei REWE. Wie ist der Sachstand?

gez.

Peter Kranz

Anlagen:

keine

Betreff:

**Sachstand zur Aufstellung der Bücherschränke im Stadtbezirk
Nordstadt**

Organisationseinheit:

Dezernat IV

41 Fachbereich Kultur und Wissenschaft

Datum:

23.09.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.09.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage des Stadtbezirksrates zur Sitzung am 19. Sept. 2019 zum Sachstand der Aufstellung eines Bücherschranks im Bereich Schwarzer Berg wird wie folgt Stellung genommen:

Als möglicher Aufstellungsort wurde vom Stadtbezirksrat ein Privatgrundstück vorgeschlagen, auf dem sich ein Lebensmittelmarkt befindet.

Die Standortfrage wurde innerhalb der Verwaltung geprüft. Als Aufstellungsort wird von der Verwaltung ein Standort im öffentlichen Bereich favorisiert.

Für die Aufstellung eines Bücherschranks an der Straße „Am Schwarzen Berge“ im Bereich des Lebensmittelmarktes wird von der Verwaltung der Einmündungsbereich Am Schwarzen Berge/Warnekamp vorgeschlagen. Sollte der Stadtbezirksrat diesem Standortvorschlag zustimmen, könnte nach der Beauftragung eines einheitlichen Bücherschrankmodells eine Realisierung erfolgen. Zurzeit befindet sich die Ausschreibung zur Beauftragung der Bücherschränke noch im Verfahren.

Dr. Hesse

Anlage/n:

keine

Betreff:**Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der "Ottenroder Straße, Ravensburgstraße und Schwerinstraße"**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 18.10.2019
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)	24.10.2019	Ö

Beschluss:

„Die Ottenroder Straße, Ravensburgstraße und Schwerinstraße werden als Tempo 30-Zone ausgewiesen.“

Sachverhalt:Begründung der Beschlussvorlage

Die Beschlusskompetenz des Stadtbezirksrates ergibt sich aus § 93 Abs. 1 Satz 3 NKomVG i. V. m. § 16 Abs. 1 Nr. 7 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Entscheidung über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, die auf den Stadtbezirksrat per Hauptsatzung übertragen wurde. Da sich die Stadtbahn im Bereich der Ottenroder Straße auf einem besonderen Bahnkörper befindet, wird der ÖPNV durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone nicht beeinflusst. Die Bedeutung der Straßen geht demnach nicht über den Stadtbezirk hinaus.

Anlass

Über ein Schreiben eines Bürgers wurde die Bitte an die Stadt herangetragen, die Ottenroder Straße als Tempo 30-Zone auszuweisen.

Die Verwaltung hat diese Angelegenheit mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Ottenroder Straße ab der Kreuzung Bienroder Weg bis zur Kreuzung Beethovenstraße sowie die von der Ottenroder Straße abzweigende Ravensburgstraße und parallel verlaufende Schwerinstraße bilden ein zusammenhängendes Wohngebiet. Bisher gilt dort 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Die betroffenen Straßen dienen ausschließlich der Erschließung des Wohngebietes, eines Seniorenheims und anschließenden Kleingärtenvereinen und erfüllen keinerlei Verbindungsfunktion. Die Beethovenstraße sowie die Ottenroder Straße ab der Zufahrt zum Seniorenheim Richtung Norden sind als Fahrradstraße ausgewiesen, auf der bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Die Verkehrszeichen zur Beschilderung der Fahrradstraße werden so angepasst, dass der Straßenabschnitt der Ottenroder Straße zwischen der Beethovenstraße und der Weiterführung der Ottenroder Straße ab der Zufahrt zum Seniorenheim ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Dadurch entsteht eine durchgehende Verbindung über eine Fahrradstraße für den Radverkehr (wie bereits im Fahrradstadtplan dargestellt). Die Anforderungen an Tempo 30-Zonen gemäß § 45 Abs. 1 c StVO sind erfüllt.

Es wird daher vorgeschlagen, die o. g. Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer als Tempo 30-Zone einzurichten. Innerhalb der Tempo 30-Zone gilt die Vorfahrtsregel „rechts vor links“. Da die Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper fährt, gilt für sie weiterhin die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Hornung

Anlage/n: Karte mit Beschilderung der Tempo 30-Zone

