

Betreff:
Erarbeitung eines Konzeptes zur baulichen Neuordnung auf dem Bienroder Weg

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 21.11.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (zur Kenntnis)	21.11.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)	28.11.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	05.12.2019	Ö

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 30.10.2019 wurde dem Planungs- und Umweltausschuss ein Werkstattbericht zu dem vom Ingenieurbüro Weinkopf erstellten Konzept zur Neuordnung der Fuß- und Radverkehrsanlagen auf dem Bienroder Weg vorgestellt. Das Konzept war aufgrund eines Ratsbeschlusses (DS 17-04831) beauftragt worden. Die Ergebnisse der konzeptionellen Bearbeitung in Varianten sind dieser Mitteilung in Form von Querschnitten, Lageplänen und Detailskizzen beigefügt.

Ziel der Planung ist die Schaffung einer sicheren, begreifbaren und möglichst konsistenten Führung des Radverkehrs sowie komfortabler Gehwege im Verlauf des Bültenwegs/ Bienroder Wegs.

Zu diesem Zweck ist der Straßenzug zwischen der Hagenring und dem Steinriedendamm abschnittsweise betrachtet worden. Im Abschnitt Hagenring – Nordstraße wird kein Veränderungsbedarf gesehen.

Die Abschnittsbildung ergibt sich aus ihrem jeweiligen Charakter und der Querschnittsbreite des öffentlichen Straßenraums unter Berücksichtigung z. B. der vorhandenen Straßenbäume, der Nutzung bzw. des Vorhandenseins angrenzender Bebauung und der sich daraus ergebenden Ansprüche an den Straßenraum. Für jeden dieser Abschnitte wurde in Varianten geplant.

Dem ursprünglichen Arbeitsauftrag folgend, sind dabei zunächst nur die Seitenbereiche betrachtet worden. Dabei hat sich gezeigt, dass insbesondere in den heute kritischen Bereichen 2 und 3 (Nordstraße bis Ringgleis/Gotenweg) keine richtlinienkonformen, sicheren und zukunftsfähigen Rad- und Fußverkehrsanlagen allein unter Inanspruchnahme der außerhalb der Borde liegenden Flächen möglich sind.

Der Verwaltung erschien es in dieser Situation sinnvoll und erforderlich, den Arbeitsauftrag des Rates etwas umfassender zu interpretieren und zusätzlich auch Varianten darzustellen, die gute Radverkehrslösungen darstellen, aber eine Neuaufteilung der Flächen teilweise zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer - z. B. des ruhenden Kfz-Verkehrs im Abschnitt 2 (Nordstraße bis Am Bülten) - erfordern (z. B. Variante 4 im Abschnitt 2). Die Varianten sind im Querschnitt jeweils dem Bestand gegenübergestellt.

Die Planung enthält Aussagen zu Realisierungskosten der einzelnen Abschnitte und Varianten. Die erforderlichen zusätzlichen Planungskosten könnten mit ca. 10 % der Baukosten angesetzt werden.

Eine Entscheidung für die jeweilige Vorzugsvariante in den einzelnen Abschnitten steht nach Auffassen der Verwaltung derzeit nicht an, da im Haushalt keinerlei Finanzmittel für eine Realisierung eines Umbaus des Bienroder Weges enthalten sind.

Hinweise zu einem möglichen weiteren Vorgehen:

Im Verlauf des Planungsprozesses ist nach Betrachtung der Kosten für die einzelnen Abschnitte und Varianten deutlich geworden, dass eine vollständige Umsetzung einer Vorzugsvariante eine ganz erhebliche finanzielle Anstrengung darstellen würde. Der Verwaltung erscheint es daher sinnvoll zu sein, über eine abschnittsweise Realisierung des Konzeptes nachzudenken.

Die Verwaltung empfiehlt in diesem Zusammenhang zuerst an die Bereiche zu denken, in denen das Defizit im Bereich des Rad- und Fußgängerverkehrs besonders groß ist. Die Verwaltung hat bei der Begleitung der Planung des Büros den Eindruck gewonnen, dass insbesondere die Abschnitte 2, 3 und 4 (von der Nordstraße bis zur Siegfriedstraße) die größten Defizite aufweisen. Diese Bereiche weisen zudem aufgrund des Campus Nord der TU Braunschweig die größten Radverkehrsmengen des Straßenzugs auf.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2 a-c: Bereich 1 (Lageplan, Fotos)

Anlage 3 a-l: Bereich 2 (Lagepläne, Querschnitte, Fotos)

Anlage 4 a-e: Bereich 3 und 4 (Lagepläne, Querschnitte, Foto)

Anlage 5 a-c: Bereich 5 (Lageplan, Querschnitt, Foto)

Anlage 6 a-b: Bereich 5 und 6 (Lagepläne)

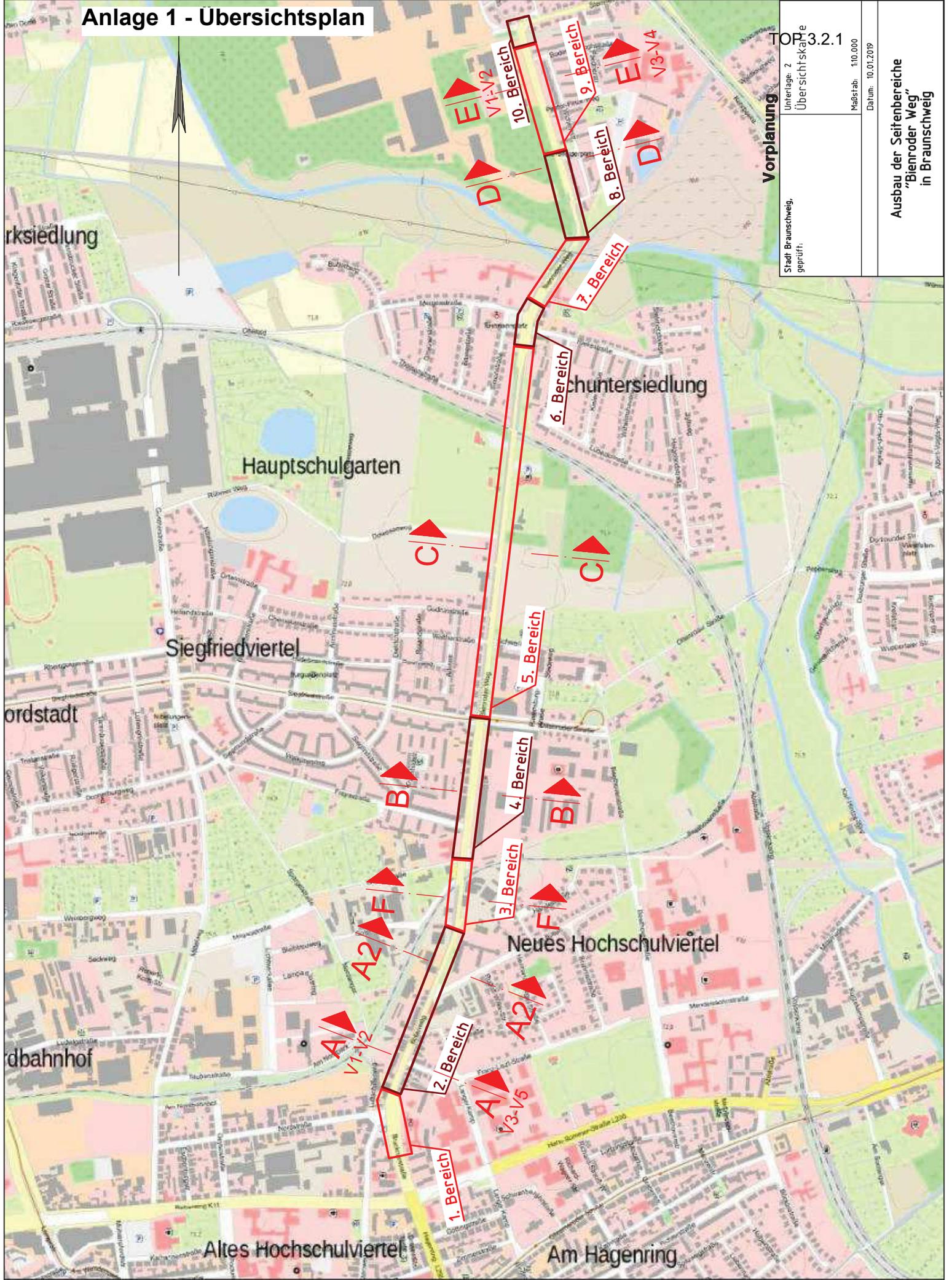
Anlage 7 a-c Bereich 7 (Lagepläne)

Anlage 8 a-h: Bereiche 8 und 9 (Lagepläne, Querschnitte, Fotos)

Anlage 9 a: Kosten

Anlage 10 a-p: Allgemeine Infos aus dem Vortrag (über die Anlagen 1-9 hinausgehend)

Anlage 1 - Übersichtsplan



Vorplanung

Unterlage: 2 Übersichtskarte	TOP 3.2.1
Stadt Braunschweig, geprüft:	Maßstab: 1:10.000 Datum: 10.01.2019
Ausbau der Seitenbereiche "Bienenroder Weg" in Braunschweig	

1594_Nebenanlagen Bienenroder Weg BS \ RE020B04_P1 \ VE020B04_E-View \ 20.09.19 \ Rahut

Anlage 2a - Bereich 1 - Lageplan

TOP 3.2.1

Legende

- Gehweg / gemeinsamer Geh- und Radweg
- Sicherheitstreifen
- Radweg
- Grünfläche
- Fahrbahn
- vorh. Gehweg
- vorh. Radweg
- Entwässerungsrinne
- Schott

Entwurfsbearbeitung:		Datum		Ze	
bearbeitet		Aug 2019		Hd	
gezeichnet		Aug 2019		Hd	
geprüft:					
WEINKOPF INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Helmstedt • Wolfenbüttel Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 15% Nebenablagen Bienenroder Weg 65 \ REC050601.PLT \ REC050601_1_29.10.19 \ PC					
3.					
2.					
1.					
Nr.		Art der Änderung	Datum	Aufgestelltdt	

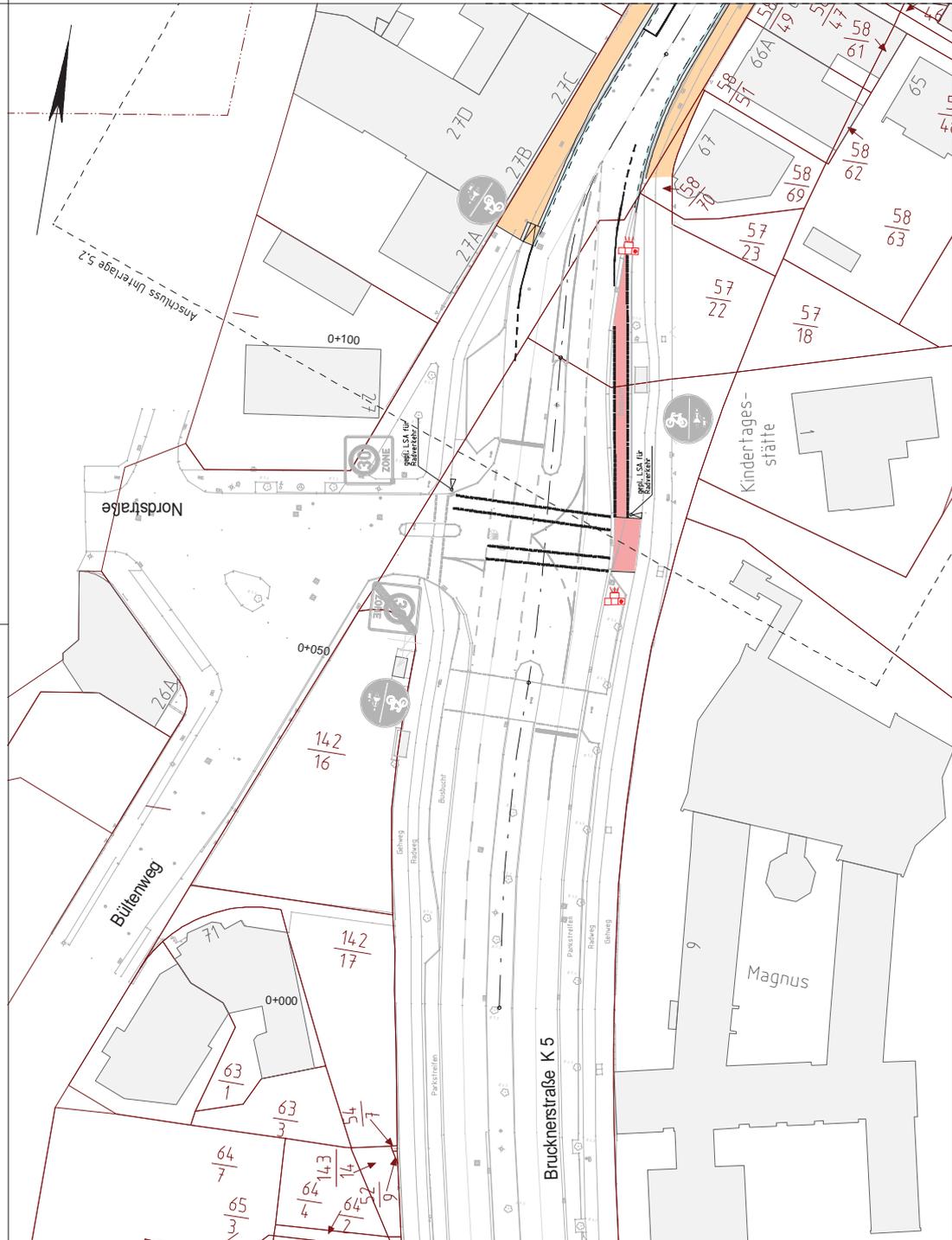
VORPLANUNG



Stadt Braunschweig
 Fachbereich Tiefbau und Verkehr
 Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig
 Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 75 8

nachgeprüft	Unterlage 5
	Blatt Nr. 1
	Reg. Nr.
Datum	Zeichen

Ausbau der Seitenbereiche "Bienenroder Weg" in Braunschweig	
Lageplan	
Maststab: 1:500	



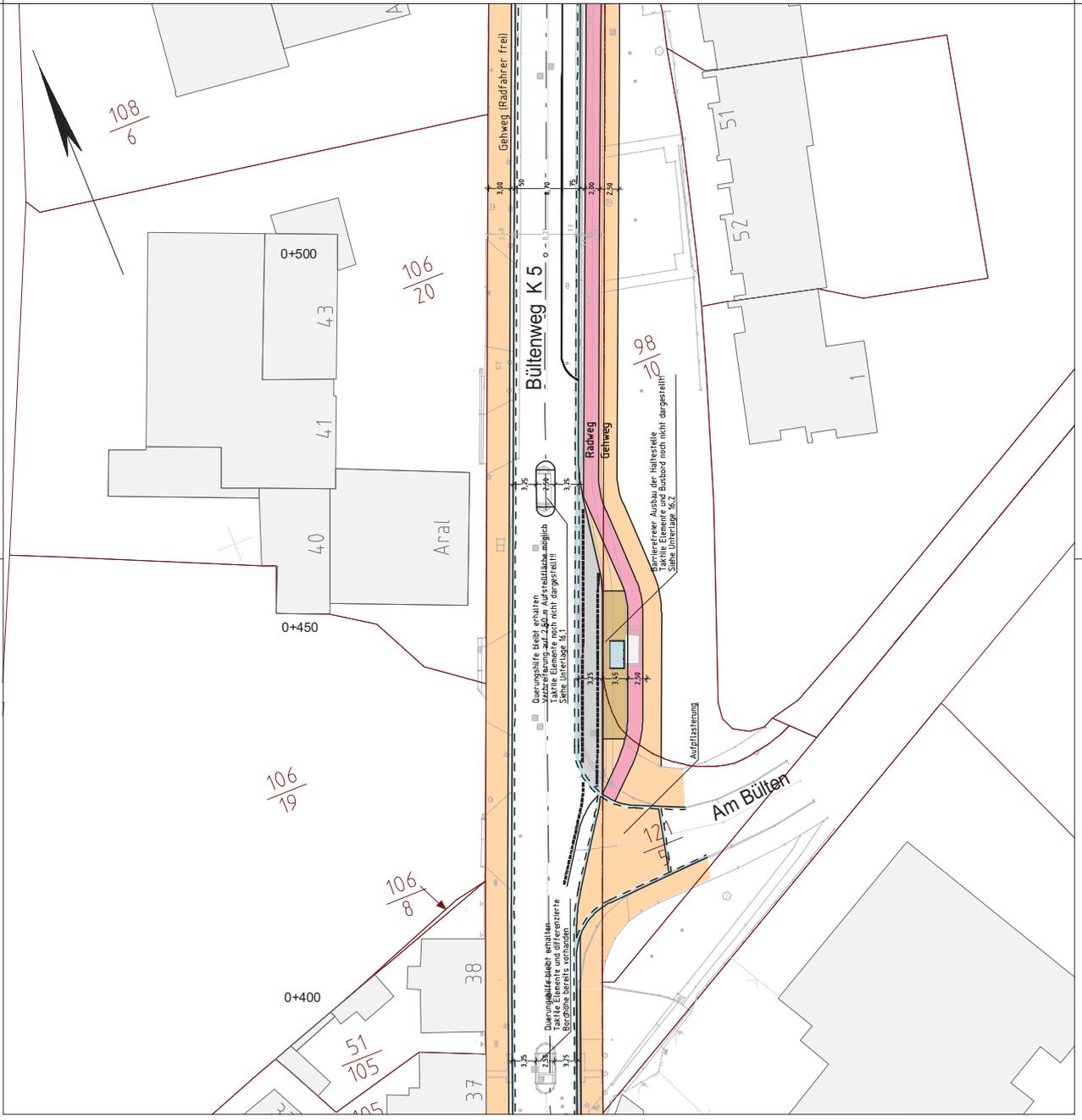


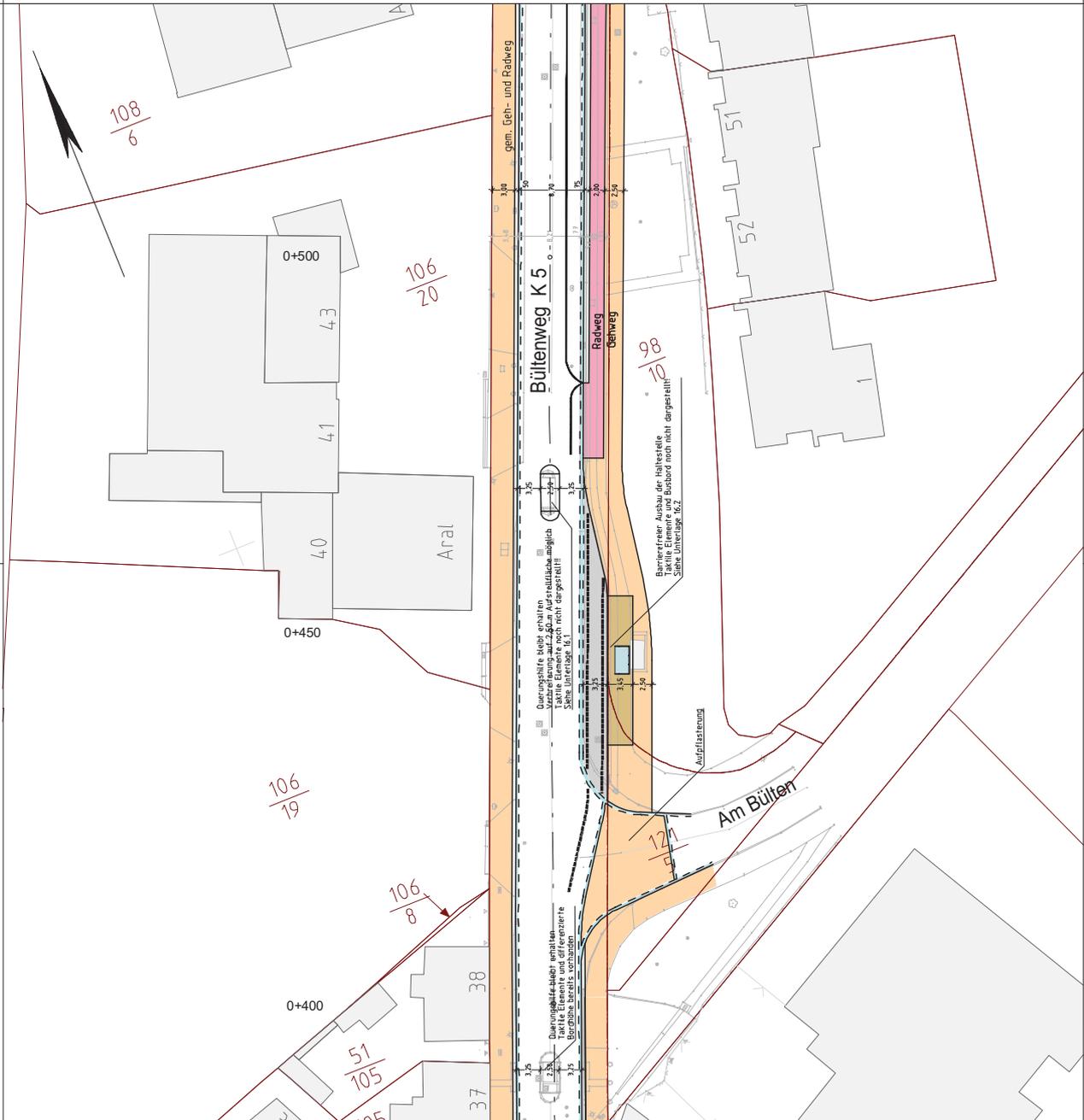


Entwurfsbearbeitung:		bearbeitet		Datum	
 WEINKOPF INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Homeln • Helmstedt • Wollentbüttel Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 15% Nebenamtlicher Bleimoder, Weg BS \ RED5HBD1PLT \ RED5HBD1 \ 18.09.19 \ PC		gezeichnet	Aug. 2019	F	
		geprüft:	Aug. 2019	F	
3.					
2.					
1.					
Nr.	Art der Änderung	Datum	AL		

VORPLANUNG

 Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8	nachgeprüft	Datum
	Auszug Haltestelle "Am Bülten" Variante 2	
	Maßstab: 1:500	





Entwurfsbearbeitung:		bearbeitet		Datum	
 WEINKOPF INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Homeln • Helmstedt • Wollentbüttel Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 15% Nebenamtlicher Bleimoder, Weg BS \ REDSHB02.PL.T \ REDSHB02 \ 18.09.18 \ PC		gezeichnet	Aug. 2019	F	
		geprüft:	Aug. 2019	F	
3.					
2.					
1.					
Nr.	Art der Änderung	Datum	AL		

VORPLANUNG

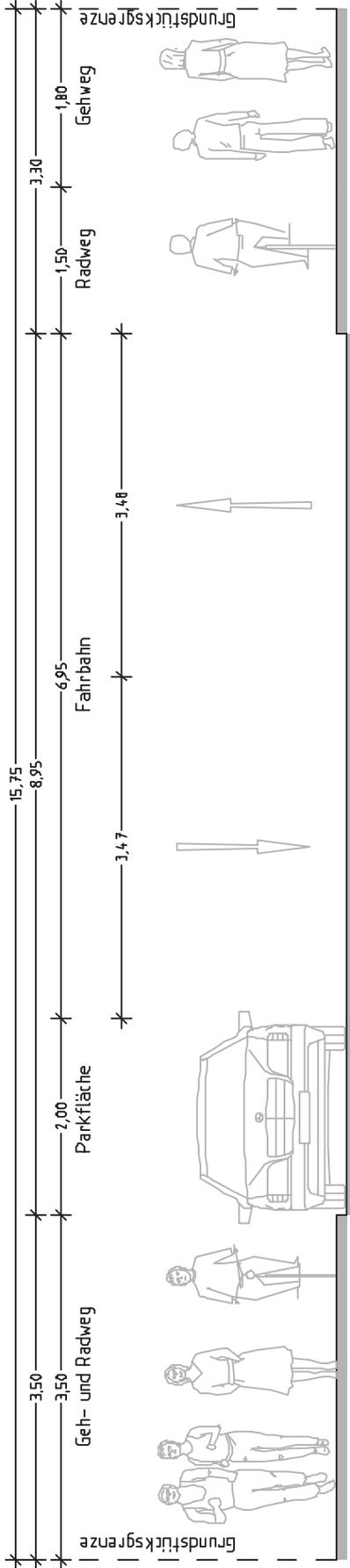


Stadt Braunschweig
 Fachbereich Tiefbau und Verkehr
 Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig
 Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8

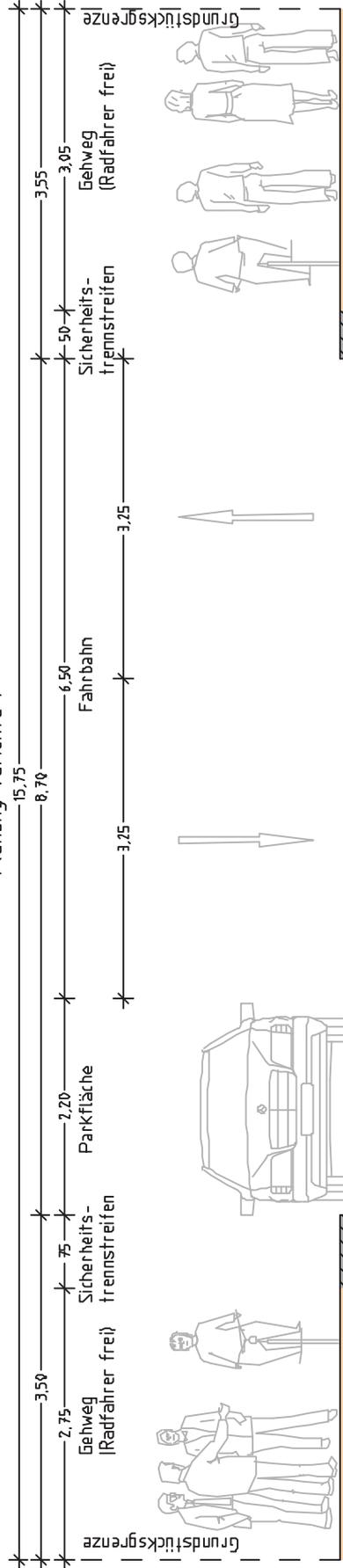
Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig	nachgeprüft	Unterlage
	Auszug Haltestelle "Am Bünten" Variante 3	Blatt Nr.
Maßstab: 1:500	Datum	Reg. Nr.



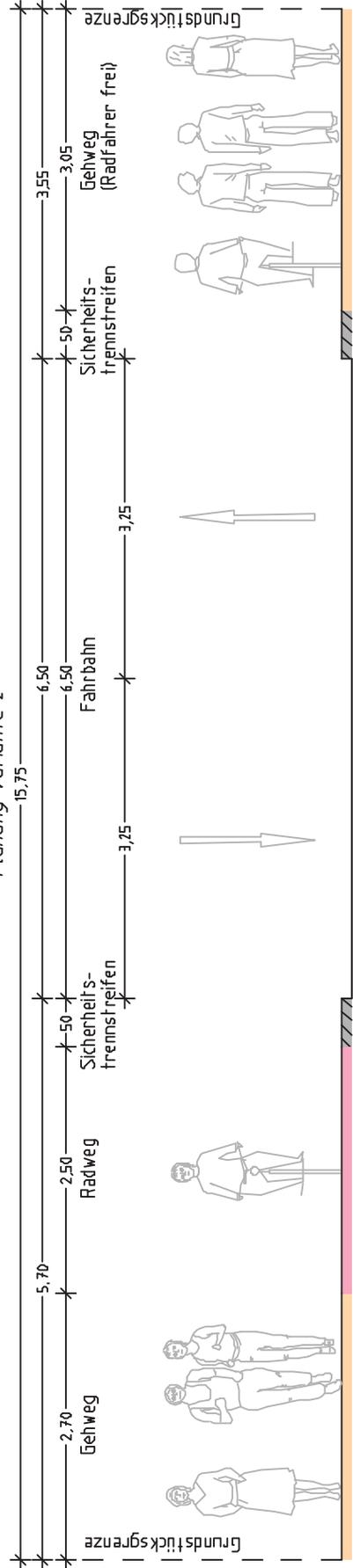
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Bestand



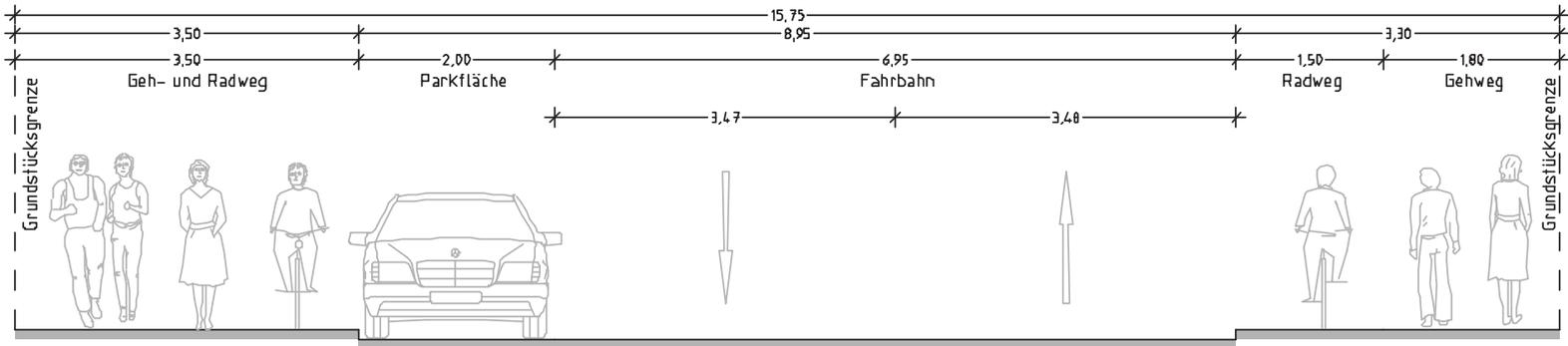
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Planung Variante 1



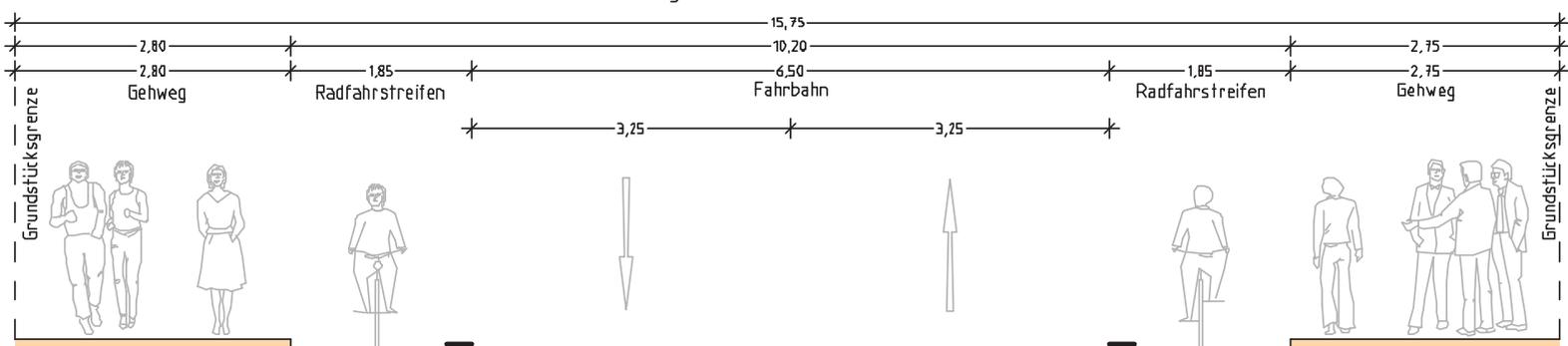
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Planung Variante 2



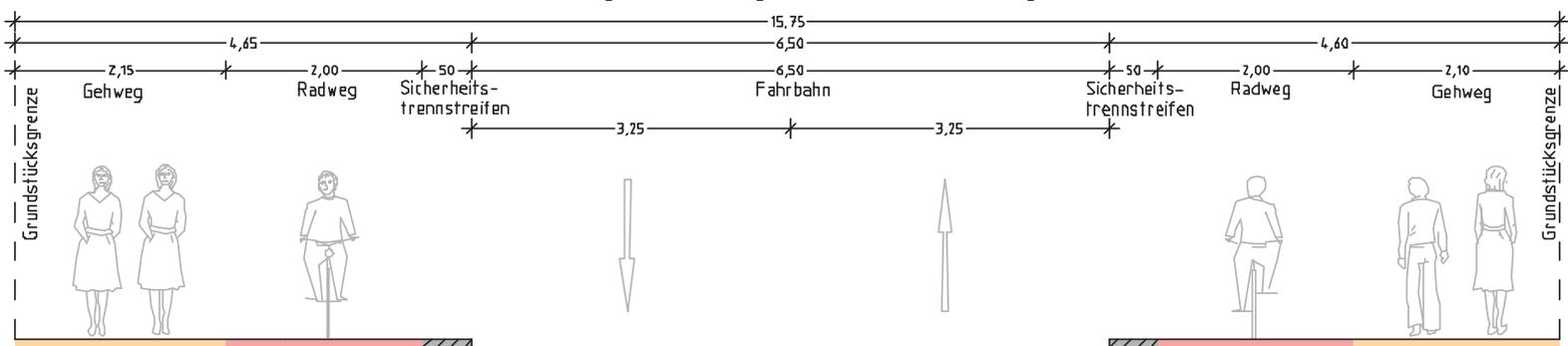
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Bestand



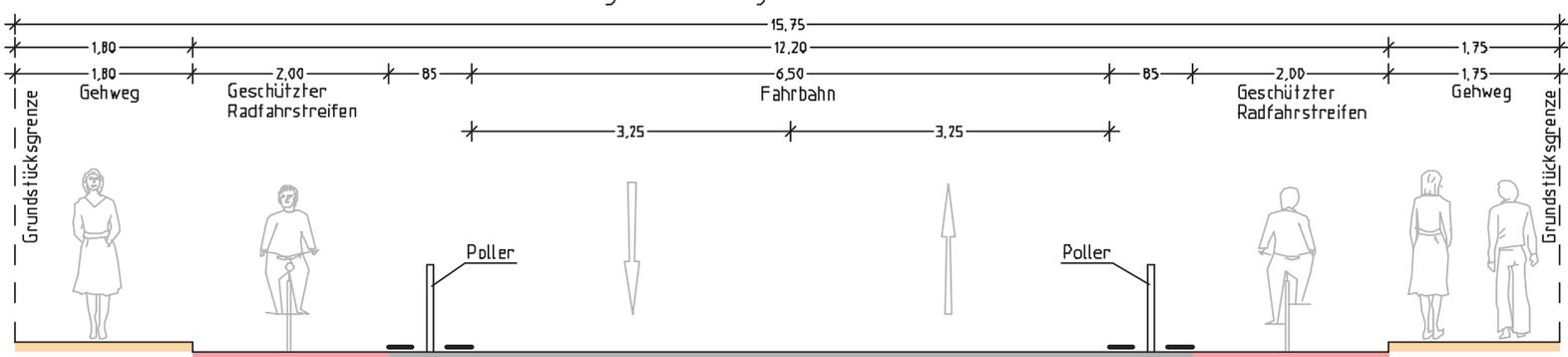
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Planung Variante 3 - Radfahrstreifen



Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Planung Variante 4 - getrennter Geh- und Radweg



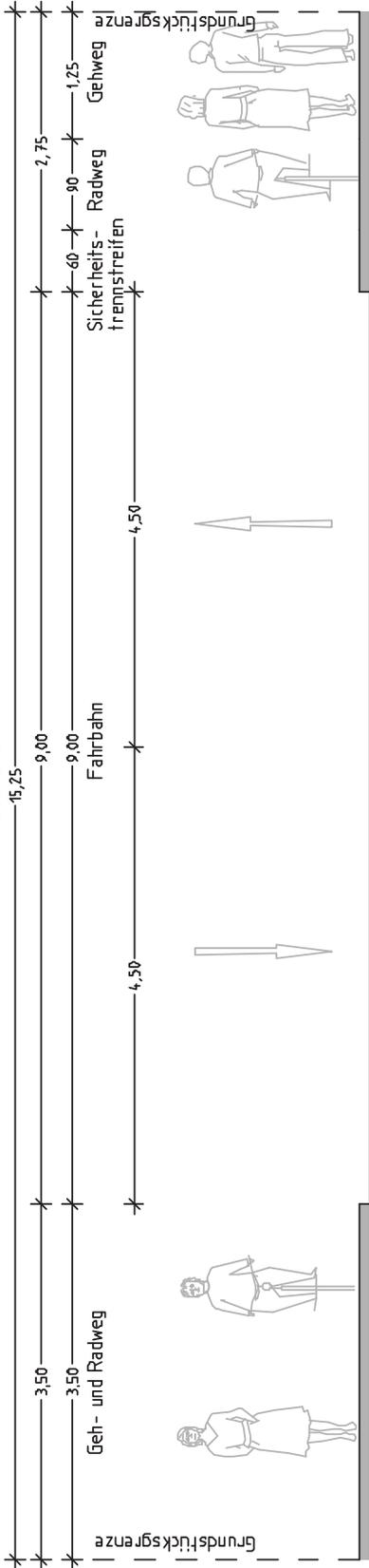
Querschnitt A-A
Nordstraße - Wodanstraße; Bau-km 0+130 - 0+400
Planung Variante 5 - geschützter Radfahrstreifen



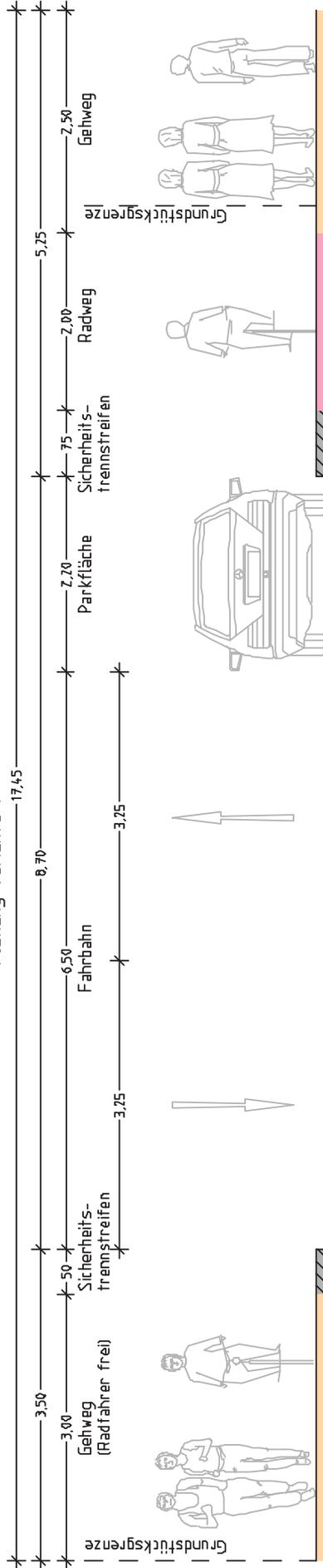




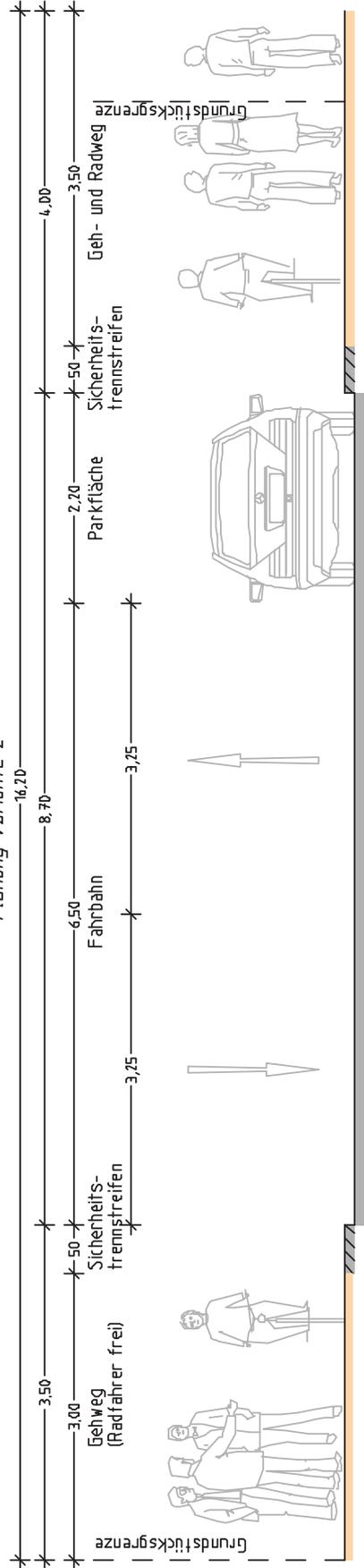
Querschnitt AZ-AZ
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600
Bestand

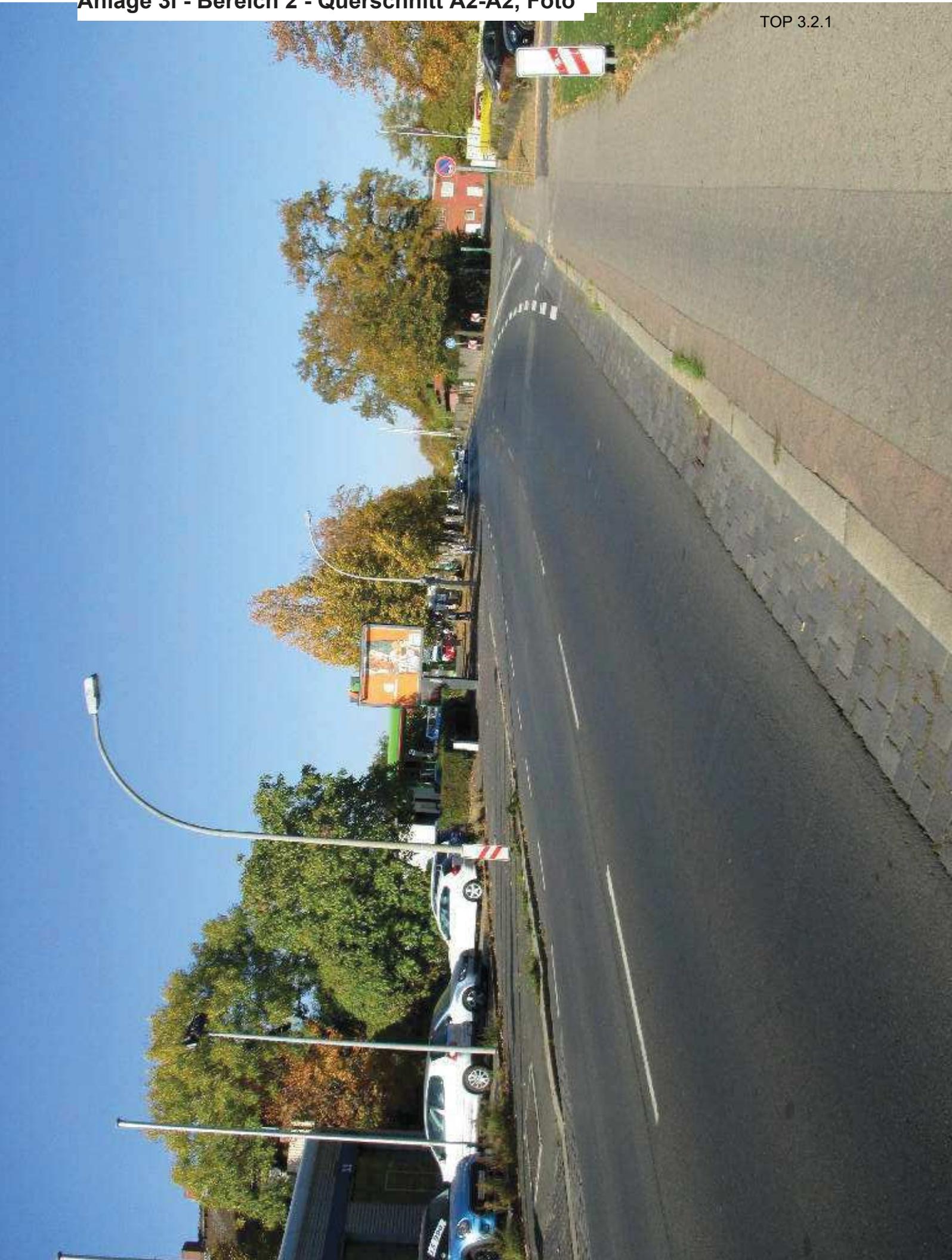


Querschnitt AZ-A2
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600
Planung Variante 1



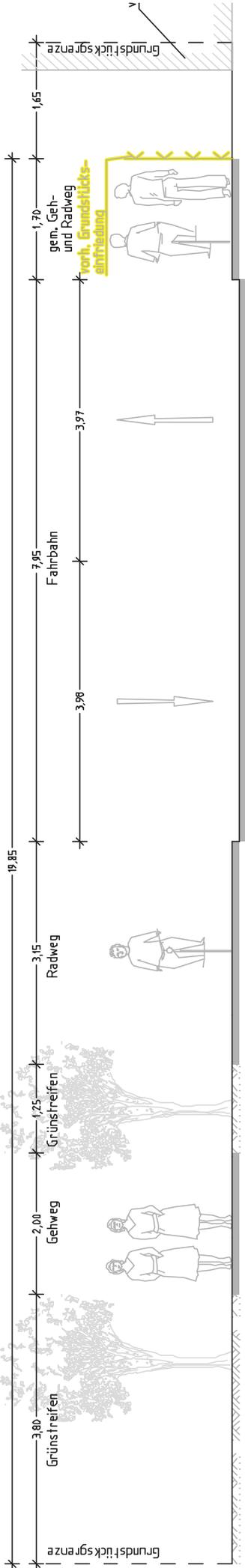
Querschnitt AZ-A2
Nordstraße - Wodanstraße; 0+400 - 0+600
Planung Variante 2



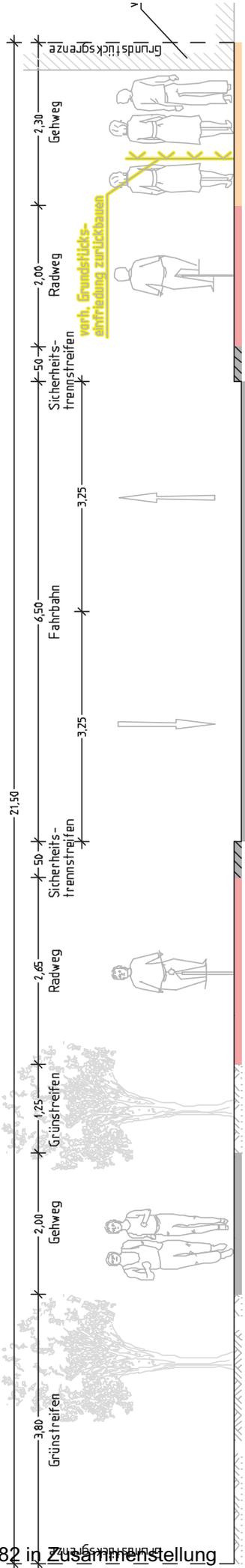


Anlage 3k - Bereich 3 - Querschnitt F-F, Variante 1+2

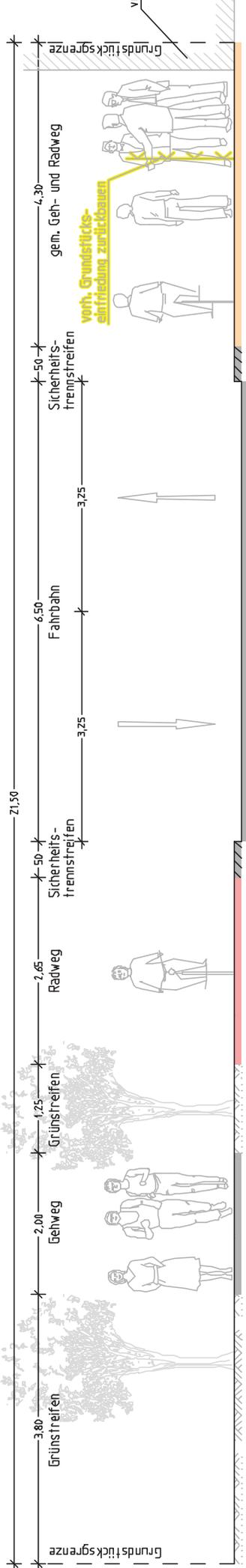
Querschnitt F-F
 Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße; Bau-km 0+600 - 0+750
 Bestand



Querschnitt F-F
 Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße; Bau-km 0+600 - 0+750
 Planung - Variante 1



Querschnitt F-F
 Einmündung Gewerbegebiet - Wodanstraße; Bau-km 0+600 - 0+750
 Planung - Variante 2

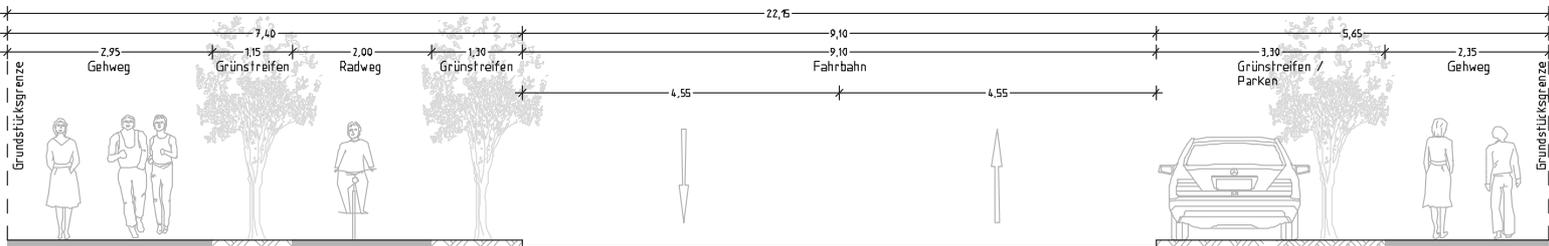


TOP 3.2.1

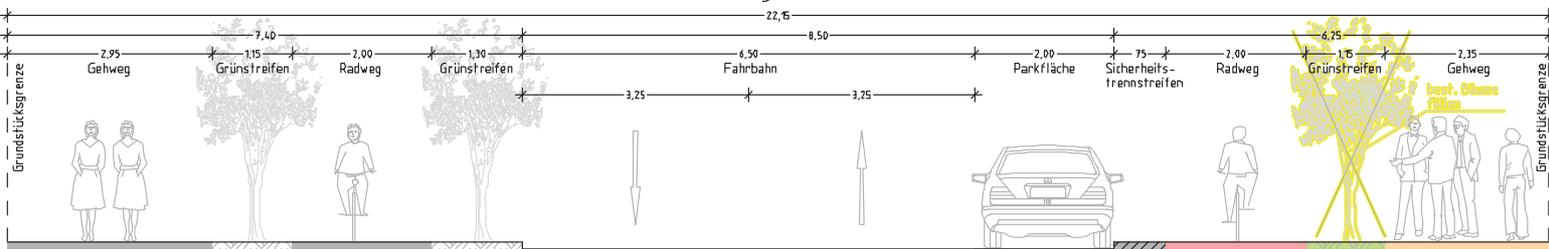
vorh. Bebauung



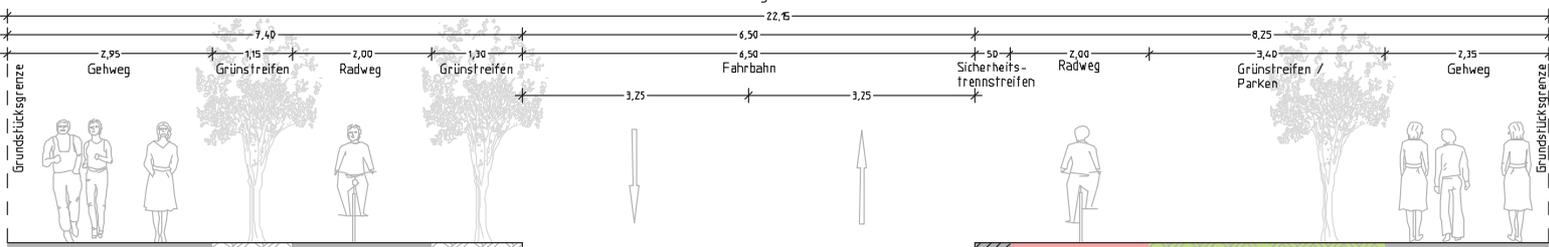
Querschnitt B-B
Wodanstraße - Siegfriedstraße, Bau-km 0+750 - 1+130
Bestand



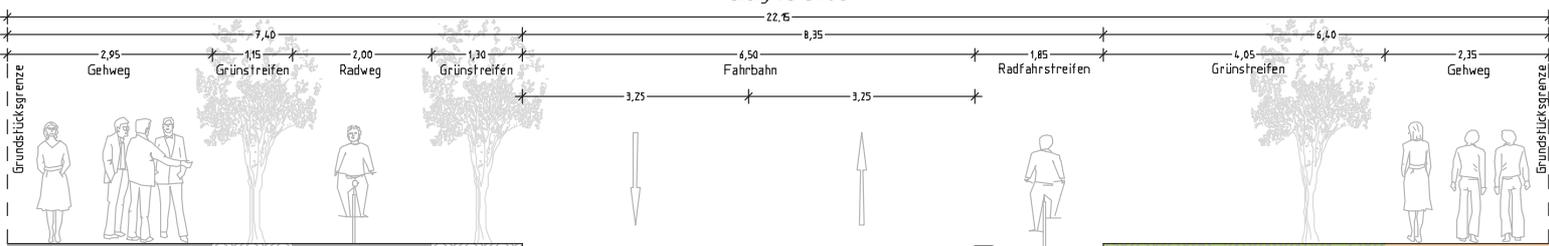
Querschnitt B-B
Wodanstraße - Siegfriedstraße, Bau-km 0+750 - 1+130
Planung Variante 1



Querschnitt B-B
Wodanstraße - Siegfriedstraße, Bau-km 0+750 - 1+130
Planung Variante 2



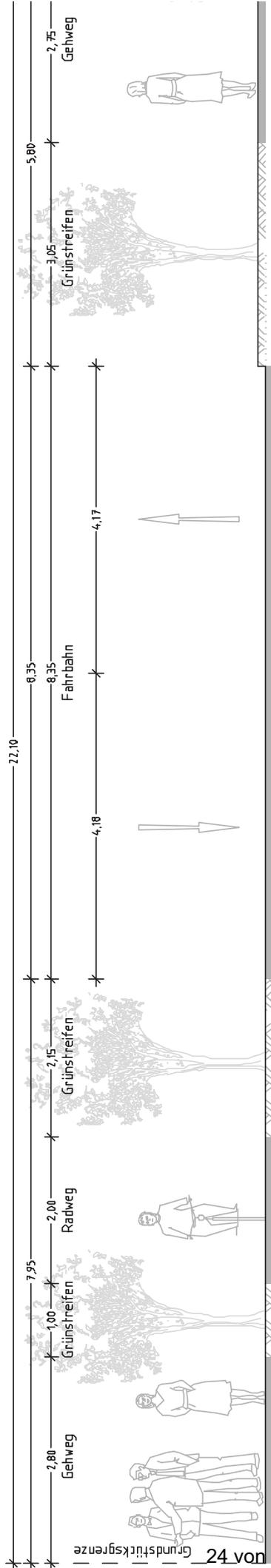
Querschnitt B-B
Wodanstraße - Siegfriedstraße, Bau-km 0+750 - 1+130
Planung Variante 3



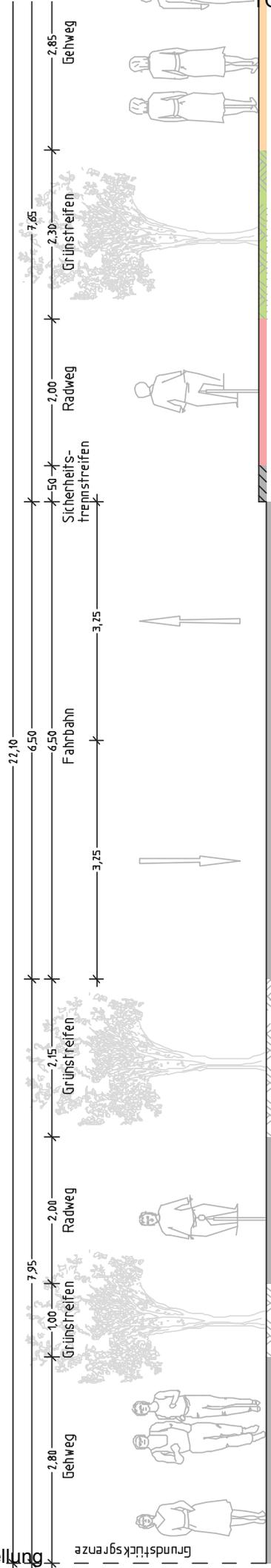


Anlage 5b - Bereich 5 - Querschnitt C-C, Variante 1

Querschnitt C-C
Siegfriedstraße - Bereich Tostmannplatz; Bau-km 1+130 - 2+100
Bestand



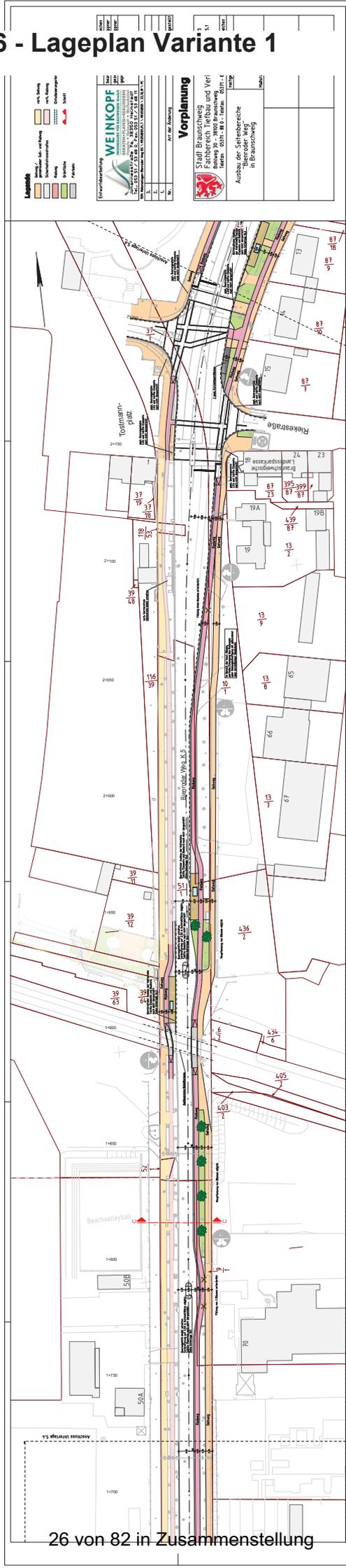
Querschnitt C-C
Siegfriedstraße - Bereich Tostmannplatz; Bau-km 1+130 - 2+100
Planung Variante 1

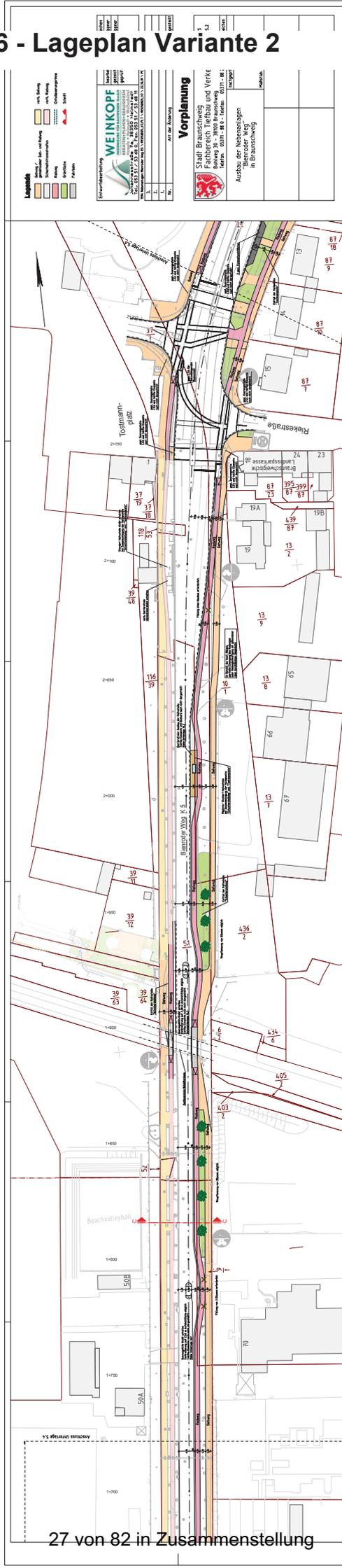




Anlage 6a - Bereich 5+6 - Lageplan Variante 1

TOP 3.2.1









Legende

- Gehweg / Geh- und Radweg
- Spielplatz / Grün- und Radweg
- vord. Hofweg
- Stufenstrassenrinne
- Radweg
- Entwässerungsrinne
- Grünfläche
- Fahrbahn
- Schicht

Entwurfsbearbeitung

WEINKOPF
 INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH
 BERATUNGS- UND REALISIERUNGSGESellschaft
 Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt
 Tel.: 053 51 / 53 48 0, Fax: 053 51 / 53 48 11
 104, Neuenhäuser Blüden, Weg 85, 38300, 38301, 38302, 38303, 38304, 38305, 38306, 38307, 38308, 38309, 38310, 38311, 38312, 38313, 38314, 38315, 38316, 38317, 38318, 38319, 38320, 38321, 38322, 38323, 38324, 38325, 38326, 38327, 38328, 38329, 38330, 38331, 38332, 38333, 38334, 38335, 38336, 38337, 38338, 38339, 38340, 38341, 38342, 38343, 38344, 38345, 38346, 38347, 38348, 38349, 38350, 38351, 38352, 38353, 38354, 38355, 38356, 38357, 38358, 38359, 38360, 38361, 38362, 38363, 38364, 38365, 38366, 38367, 38368, 38369, 38370, 38371, 38372, 38373, 38374, 38375, 38376, 38377, 38378, 38379, 38380, 38381, 38382, 38383, 38384, 38385, 38386, 38387, 38388, 38389, 38390, 38391, 38392, 38393, 38394, 38395, 38396, 38397, 38398, 38399, 38400

D.	hochzeit	Ausg
	gezeichnet	Ausg
	geprüft	

Vorplanung

Stadt Braunschweig
 Fachbereich Tiefbau und Verkehr
 Bornweg 30 - 38100 Braunschweig
 Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8

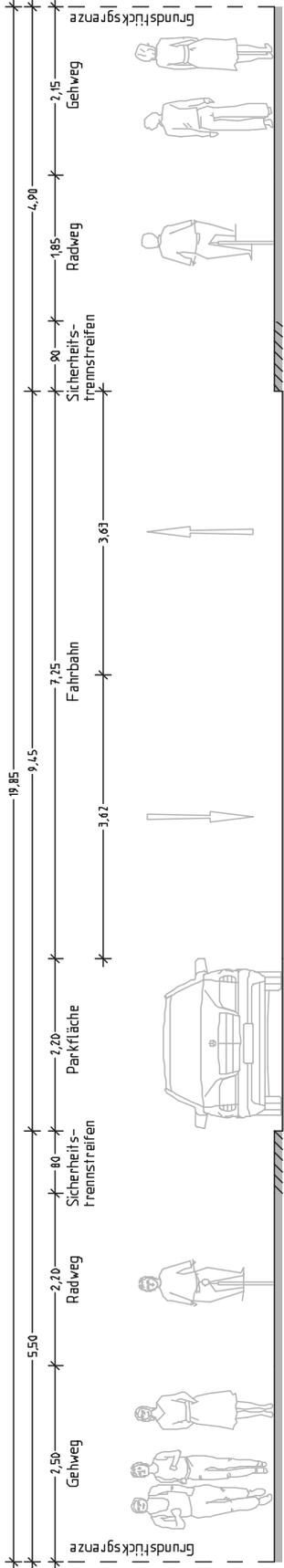
Ausbau der Seitenbereiche
 "Blenroder Weg"
 in Braunschweig

Lage
 Var.Nr. 15

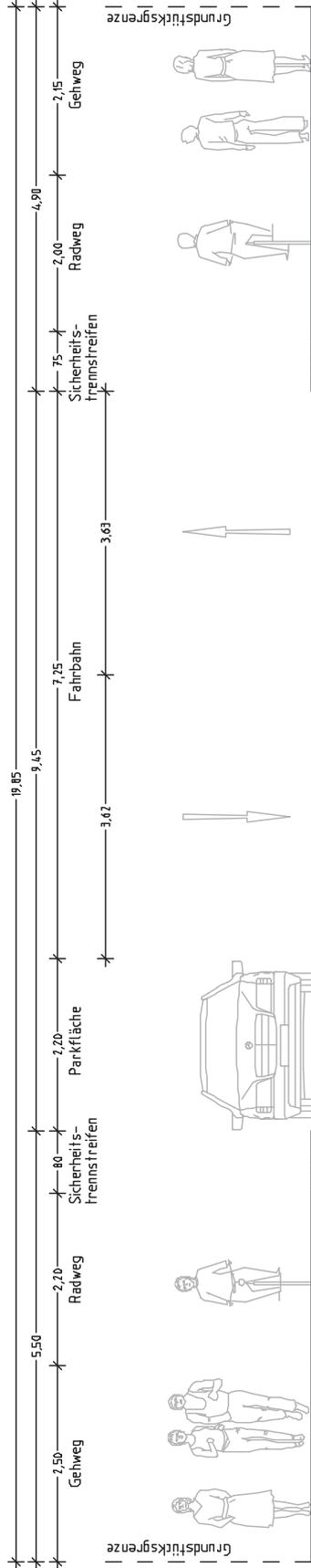
Maßstab:



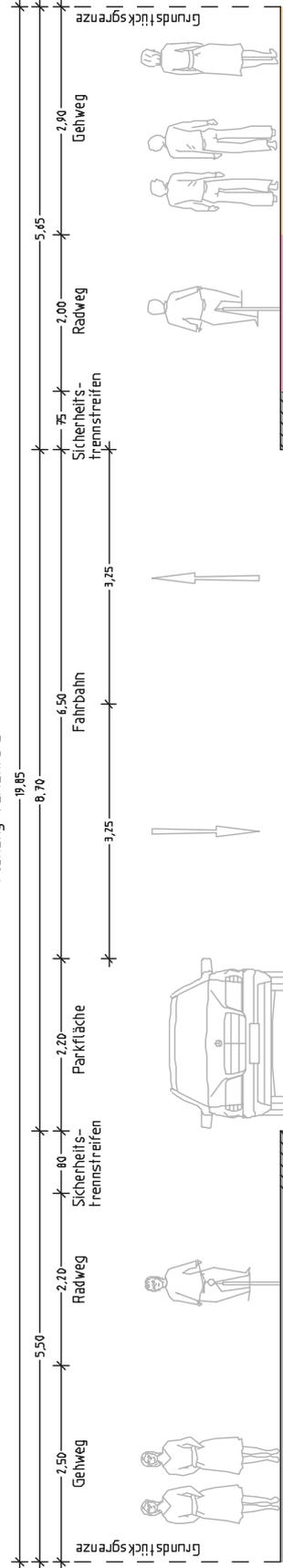
Querschnitt D-D
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+390 - 2+655
Bestand



Querschnitt D-D
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+390 - 2+655
Planung Variante 1

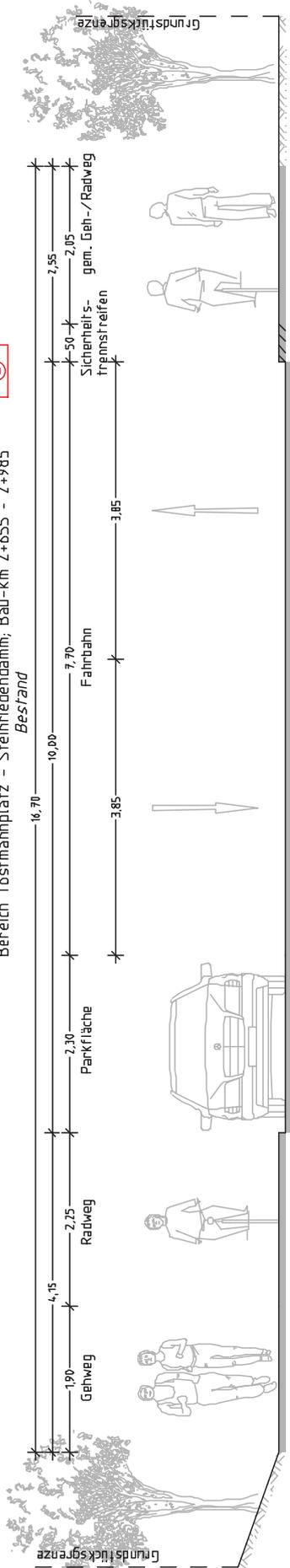


Querschnitt D-D
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+390 - 2+655
Planung Variante 2

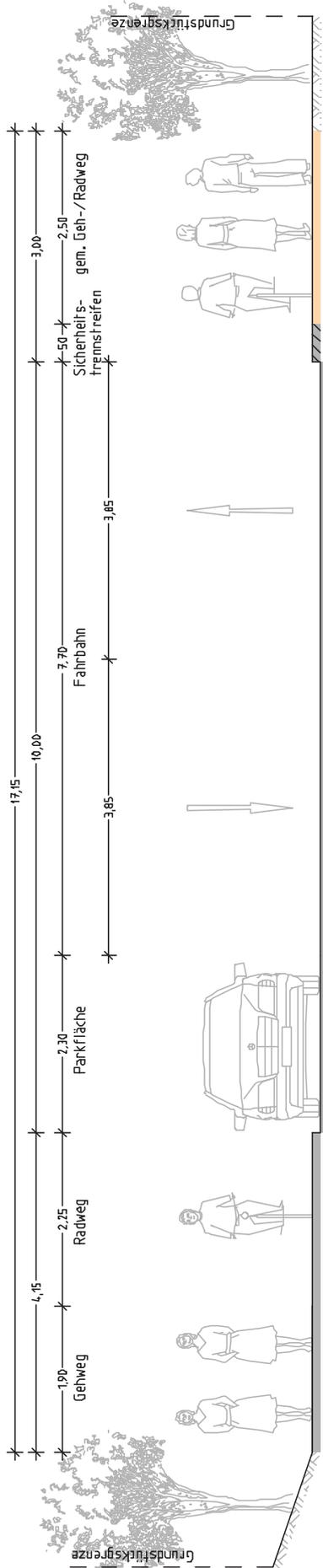




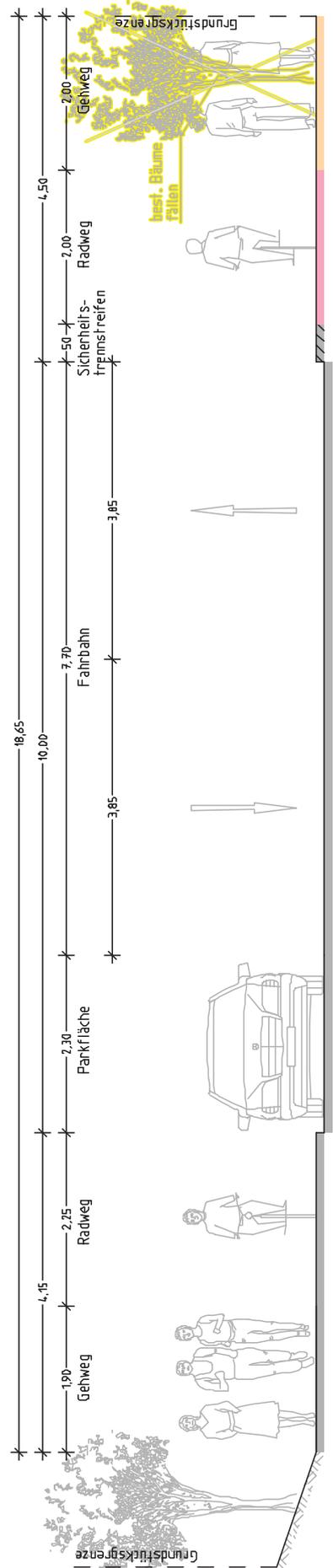
Querschnitt E-E
 Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Bestand



Querschnitt E-E
 Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Planung Variante 1



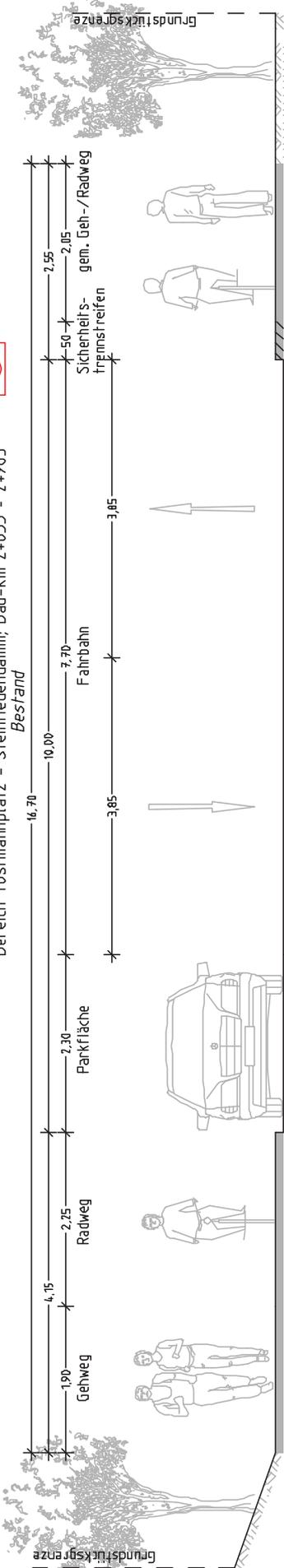
Querschnitt E-E
 Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Planung Variante 2



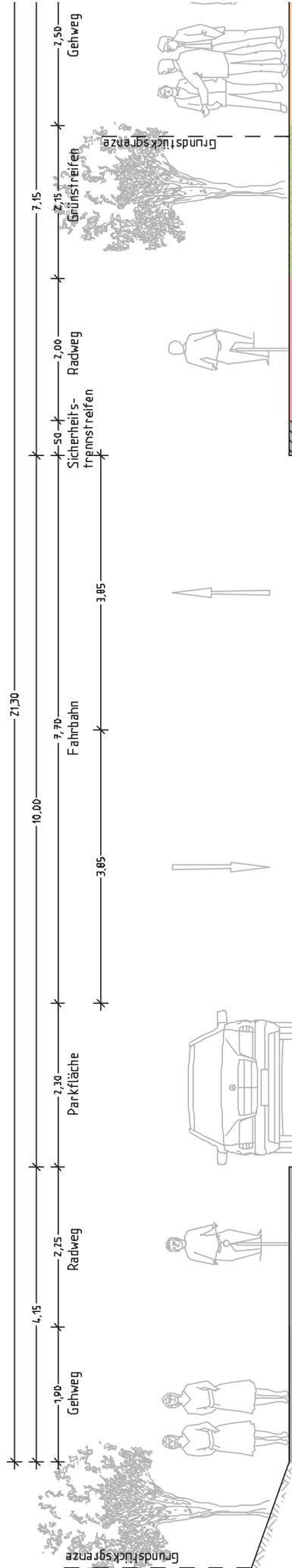
Anlage 8g - Bereich 9 - Querschnitt E-E, Variante 3+4

TOP 3.2.1

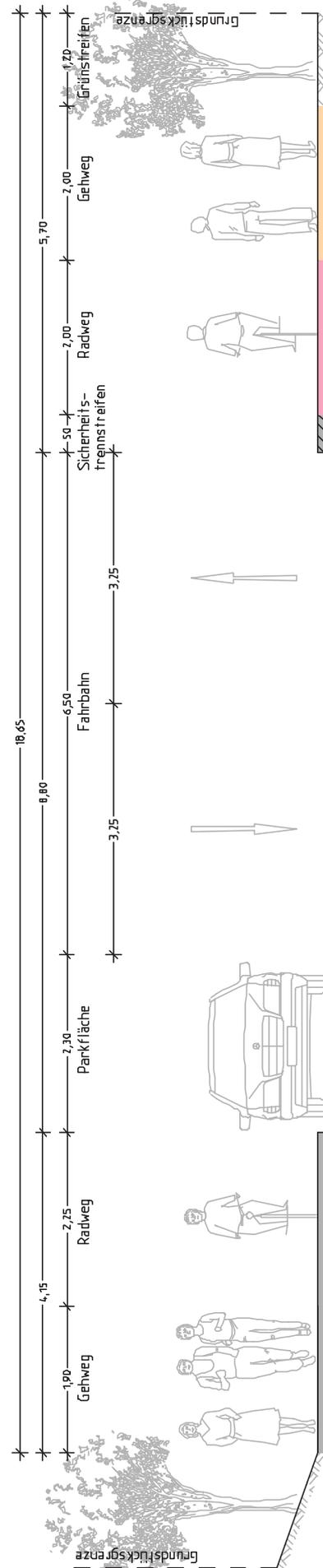
Querschnitt E-E
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Bestand

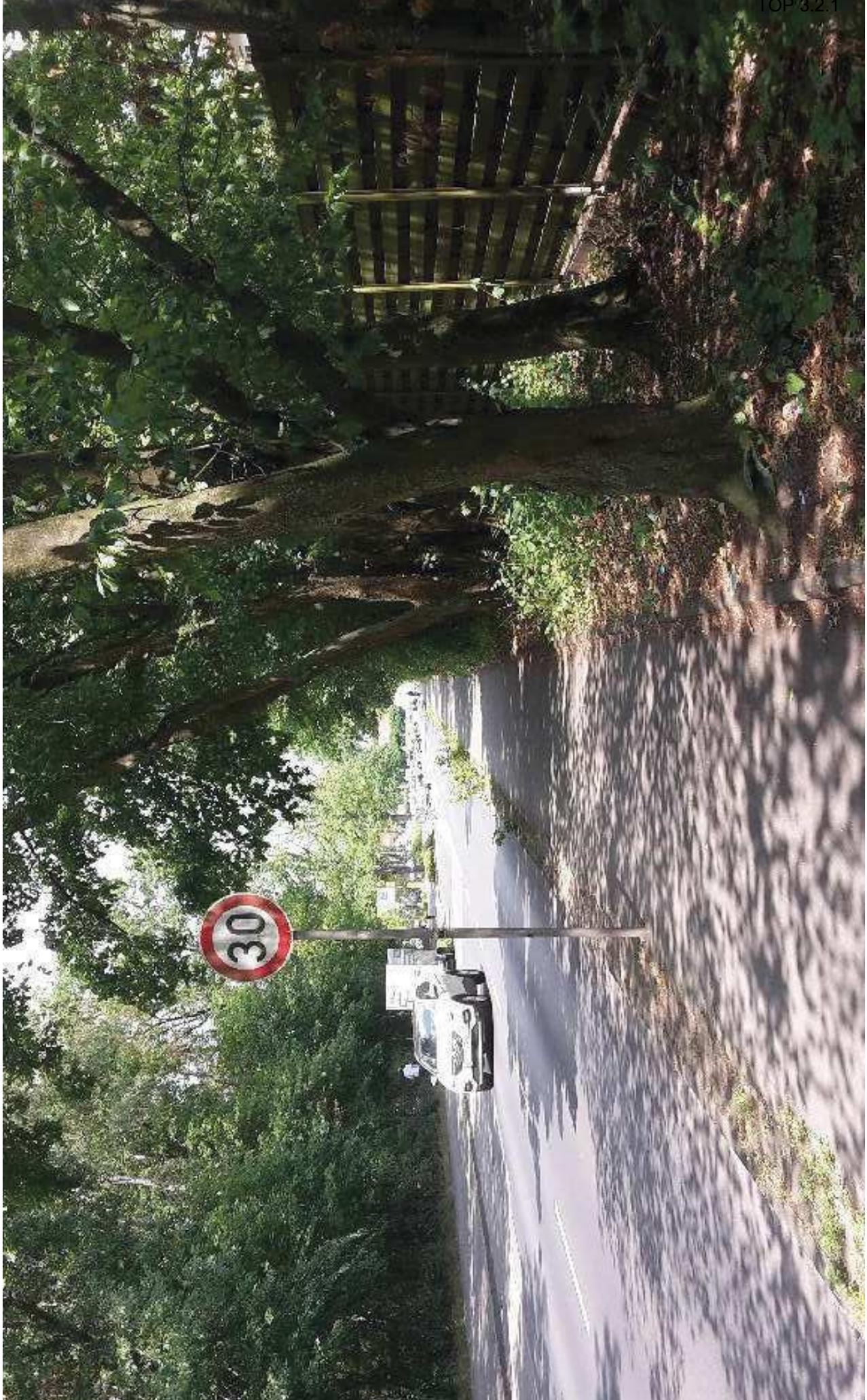


Querschnitt E-E
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Planung Variante 3



Querschnitt E-E
Bereich Tostmannplatz - Steinriedendamm; Bau-km 2+655 - 2+985
Planung Variante 4





Bereich	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
1	150.000 €				
2	1.100.000 €	1.100.000 €	1.150.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €
3	600.000 €	600.000 €			
4	400.000 €	450.000 €	400.000 €		
5	1.100.000 €	1.000.000 €			
6	300.000 €				
7	800.000 €	800.000 €	800.000 €		
8	600.000 €				
9	400.000 €	500.000 €	500.000 €	550.000 €	

Summe 5.850.000 €

Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig von Nordstraße bis Steinriedendamm (Länge ca. 3.000 m)



Planungs- und Umweltausschuss
Stadt Braunschweig
30.10.2019
15 Uhr

Aufgabe:

„Die Verwaltung wird gebeten, für den Bienroder Weg (einschließlich des Restabschnittes des Bültenweges zwischen dem Kloster Albertus Magnus und dem Beginn des Bienroder Weges) ein Konzept zur Neuordnung der Nebenanlagen (Fuß und Radverkehr) zu erarbeiten. Hierbei soll auch eine Kostenermittlung für einen möglichen auf Basis des Konzeptes zu realisierenden Umbau der Nebenanlagen durchgeführt werden. Bei dem Konzept ist der Erhalt der Straßenbäume vorzusehen.“

Four Types of Cyclists



„60 % Interessiert, aber besorgt“

- 60 Prozent sind interessiert, aber besorgt: Diese Mehrheit in der Bevölkerung hat grundsätzlich Interesse, Rad zu fahren, wird aber häufig durch die fehlende separate Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Diese Menschen fahren gerne Rad, aber nur auf stressarmen Strecken. Sie bevorzugen besonders sichere Radverkehrsanlagen. 60 Prozent dieser Gruppe sind Frauen, Kinder (und deren Eltern) sowie ältere Menschen.



„6,5 % Begeistert und überzeugt“

- 6,5 Prozent sind begeisterte und überzeugte Radfahrende: Sie fahren mit wenig Angst, allerdings nicht unter allen Umständen. Wenn vorhanden, nutzen auch sie gerne eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur. 75 Prozent davon sind Männer, 80 Prozent sind im Alter zwischen 18 und 54 Jahren.



„0,5 % Stark und Furchtlos“

- 0.5 Prozent der Einwohner einer Stadt sind stark und furchtlos: Sie fahren selbstbewusst und ohne Angst Fahrrad. Sie benötigen keine separate Radverkehrsinfrastruktur, lehnen diese teilweise sogar dezidiert ab. 85 Prozent der Gruppe sind Männer, 90 Prozent davon zwischen 18 und 40 Jahre alt.



„33 % Auf keinen Fall!“

- 33 Prozent sagen „No way, no how“ – auf keinen Fall: Sie sind in keinem Fall für das Radfahren zu gewinnen, aus gesundheitlichen Gründen nicht dazu in der Lage oder sie müssen zu lange Distanzen zurücklegen.

”72% der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein.“

QUELLE:

ADFC-Fahrradklima-Test 2016

.....



Roger Gellers Typologie wurde seitdem durch mehrere Studien von Jennifer Dill, Professorin an der Portland State University, wissenschaftlich bestätigt. Sie gilt zusammen mit den vom Washingtoner Mineta Transportation Institut entwickelten Stress-Leveln (LTS 1-4) von unterschiedlichen Radverkehrsführungen als gut übertragbar auf andere Städte (vgl. Dill 2012, 2014, 2016, Mineta 2012). Mittlerweile gehören die „Four Types“ zu den Grundlagen der Radverkehrsförderung in den USA und in vielen Städten weltweit.

Dass die Typologie der „Four Types of Cyclists“ auch für Deutschland zutreffend sein dürfte, verdeutlichen seit Jahren die Ergebnisse aus den beiden bundesweit größten Befragungen zum Radverkehr in Deutschland, dem Fahrrad-Monitor und dem ADFC-Fahrradklima-Test: Danach würde auch in Deutschland die Mehrheit der Menschen gerne Fahrrad fahren, ein Großteil fühlt sich aber im Straßenverkehr nicht sicher genug. Dies trifft besonders auf vielbefahrene Straßen zu, auf denen Radfahrer zusammen mit den Autos „auf der Fahrbahn ohne markierte Fahrspur“ fahren müssen, aber auch auf abmarkierten Schutzstreifen. Selbst viele routinierte Alltagsradfahrende möchten lieber vom Kfz-Verkehr getrennt fahren (vgl. Fahrrad-Monitor 2017, ADFC-Fahrradklima-Test 2016, UDV 2018).

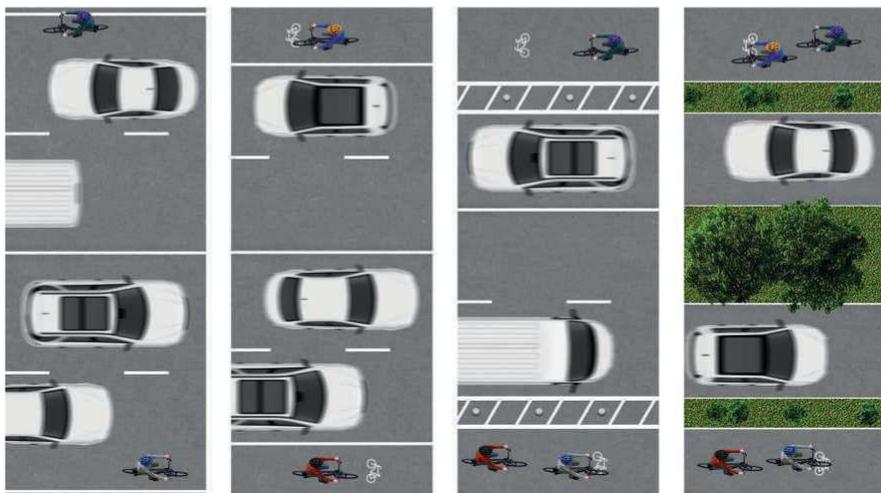
Der ADFC hat den Ansatz der „Four Types of Cyclists“ 2013 nach Deutschland gebracht. Mit diesem Konzept stellt der ADFC die Verkehrsplanung in Deutschland vom Kopf auf die Füße. Nicht mehr das Fahrrad als Verkehrsmittel ist der Ansatz für die Konzipierung des Radverkehrs, sondern der Fahrrad fahrende Mensch. Auf der Basis dieses radikal neuen Ansatzes entwickelte der ADFC die im nächsten Kapitel vorgestellten „Leitlinien des ADFC für eine sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur“.

Infrastrukturleitlinien:

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Studien zu den „Four Types of Cyclists“ und „Low-Stress Cycling and Network Connectivity“ bilden zusammen mit den ADFC-Leitlinien und den folgenden Kriterien für die Wahl bestimmter Führungsformen eine praxisnahe Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen, die von den Menschen gewollt und genutzt werden.

Steigerung des Sicherheits- und Komfortgefühl von Radfahrenden im Straßenverkehr



5. Stressarmes Radfahren

Level of traffic stress

Stress ist ein zentrales Entscheidungskriterium bei der Wahl eines Verkehrsmittels. Empfinden die Menschen bei einem bestimmten Verkehrsmittel ein hohes Stresspotenzial, werden sie sich für ein anderes entscheiden. Der empfundene oder befürchtete Stress richtet sich dabei nach den Streckenabschnitten, an denen der Stress am größten ist. Beispielsweise wird eine Kreuzung mit hohem Stresslevel auf einer ansonsten problemlos mit dem Rad zu befahrenden Strecke dazu führen, dass das Fahrrad nicht gewählt wird.

Die Anwendung der ADFC-Leitlinien für eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur und die Entscheidung für eine konkrete Führungsform kann daher nur ziel führend sein, wenn damit weitestgehend stressfrei zu befahrende Radverkehrsverbindungen geschaffen werden.

vier unterschiedliche Stresslevel (LTS 1-4) von Straßen/ Radverkehrsverbindungen und beschreibt, für welche Nutzergruppen diese geeignet sind. Die LTS-Bewertung wurde so konzipiert, dass sie den Kategorien der „Four Types of Cyclists“ entspricht, wobei die Bandbreite vom niedrigsten Stressniveau (LTS 1) bis zu den höchsten Stressfaktoren (LTS 4) reicht. In ihrem Kern zeigen die LTS-Werte, dass der Stress zunimmt, wenn das Kfz-Aufkommen zunimmt und die Trennung zwischen den Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr abnimmt.

Ein gute fachliche Grundlage für die Schaffung stressarmer Netze hat das Mineta Transportation Institute Washington 2012 mit der Studie „Low-Stress Bicycling and Network Connectivity“ vorgelegt. Diese definiert

„Level of traffic stress“ – Die Kriterien für das Niveau der Verkehrsbelastung (nach Peter Furth)

LTS 1: Sehr niedriger Stress, für die meisten Kinder geeignet

LTS 3: Moderater Stress, für einige Erwachsene (ca. 10 %) geeignet

Die Radverkehrsanlagen sind stark von jeglichem anderen Verkehr getrennt, außer bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringem Verkehrsaufkommen. Kreuzungen sind auch für geübte Kinder leicht zu passieren. Sie sind sicher und komfortabel genug für Kinder und alle, die bereit sind, auf ein Fahrrad zu steigen.

Level 3 umfasst die Nutzung von ungeschützten Radverkehrsanlagen bei moderaten Geschwindigkeiten (bis Tempo 50) und an mehrspurigen Straßen. Kreuzungen können stressig sein, werden aber noch als annehmbar sicher angesehen. Dieses Niveau ist akzeptabel für Radfahrende, die „begeistert und überzeugt“ sind, die aber komfortablere Radverkehrsanlagen bevorzugen.

LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen (ca. 50 %) geeignet

LTS 4: Hoher Stress, für sehr wenige Erwachsene (ca. 4 %) geeignet

Außer in Verkehrssituationen mit wenig Kraftfahrzeugverkehr und bei geringen Geschwindigkeiten sind Radverkehrsanlagen vorhanden. An mehrspurigen Straßen und bei höheren Geschwindigkeiten sind diese vom Kfz-Verkehr physisch getrennt. Kreuzungen sind für die meisten Erwachsenen leicht zu bewältigen. Dieses Niveau ist angenehm und komfortabel für die meisten Erwachsenen, besonders für diejenigen, die als „interessiert, aber besorgt“ eingestuft werden. Level 2 entspricht den Entwurfskriterien für niederländische Führungsformen.

Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne jegliche Radverkehrsanlagen, bei mittleren bis hohen Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h und mehr) oder auf ungeschützten Radverkehrsanlagen an vielbefahrenen Straßen im direkten Kontakt zum Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das Passieren von Kreuzungen kann gefährlich sein. Dieses Niveau wird nur von sehr wenigen Erwachsenen akzeptiert, die auch als „stark und furchtlos“ bezeichnet werden. Für die meisten Menschen ist Level 4 höchst unangenehm und nicht akzeptabel.

Dringender Handlungsbedarf - Der Fahrradklimatest 2018 als Barometer

Im Herbst 2018 wollte der ADFC wissen, wie es um die Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte und Gemeinden bestellt ist. Über 1.500 Radfahrerinnen und Radfahrer aus Braunschweig haben im ADFC-Fahradklima-Test ihr Urteil gefällt: Es wird nicht besser - weiterhin nur knapp unter Schulnote 4, um genau zu sein: 3,82. Und das obwohl viele Politiker und Entscheidungsträger*innen in den Verwaltungen seit Jahren bekunden, dass sie den Radverkehr fördern wollen.

Jens Schütte / Alexander Hauk

Die vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderte Umfrage wird alle zwei Jahre durchgeführt - und ihre Bedeutung wächst, denn immer mehr Menschen machen mit, in Braunschweig etwa 500 Teilnehmende mehr als im Jahr 2016. Die Ergebnisse wurden vom ADFC Bundesverband bereits im April 2019 veröffentlicht und auch in der lokalen Berichterstattung aufgegriffen (bspw. Braunschweiger Zeitung, Radio Okerwelle, Umwelte Analyse erfolgen - und neben den einzelnen Strömungen eine übergreifende Grundlage zur Beurteilung bieten.

Braunschweig im Gesamtranking

In der Kategorie der Städte mit 200.000 bis 500.000 Einwohner*innen ist Braunschweig auf Platz 4 gelandet, hinter Karlsruhe, Münster und Freiburg im Breisgau. Die Spitzenreiter in den jeweiligen Kategorien zeigt die unten eingefügte Übersicht. Trotz der be-

achtlichen Platzierung lassen die absoluten Ergebnisse sowie der stagnierende Trend keine große Freude darüber aufkommen. Die Notenvergabe zeigt vielmehr von einer breiten Unzufriedenheit, auch wenn es sich nicht um eine repräsentative Umfrage handelt und auch wenn die Erwartungshaltung sicherlich hoch und möglicherweise gestiegen ist. Viele Aspekte wie z. B. die Kontrolle von Falschparken werden fast in allen Städten negativ gewertet. Dennoch lassen sich einige spezifische Ergebnisse für Braunschweig ableiten.

Detailergebnisse in Braunschweig

Die insgesamt 27 Fragen des Fahrradklimatests sind in fünf Themenbereichen gruppiert. Die Grafik auf der übernächsten Seite zeigt diese Struktur und weist die zeitliche Entwicklung der Ergebnisse für Braunschweig aus. Daran lässt sich ablesen, dass der Bereich "Infrastruktur und Radverkehrsnetz" am bes-

Kategorie SPITZENREITER (Beste Gesamtwertung)

Platz	> 500.000 Einwohner	200.000 bis 500.000 Einwohner	100.000 bis 200.000 Einwohner	50.000 bis 100.000 Einwohner	20.000 bis 50.000 Einwohner	bis 20.000 Einwohner
1	Bremen	Karlsruhe	Göttingen	Bocholt	Baunatal	Reken
2	Hannover	Münster	Erlangen	Nordhorn	Ingselheim am Rhein	Wettringen
3	Leipzig	Freiburg im Breisgau	Oidenburg	Konstanz	Rees	Heek

Die drei Städte mit den besten Bewertungen in den jeweiligen Kategorien. Braunschweig ist in der Kategorie 200.000 bis 500.000 Einwohner*innen auf Platz 4 gelandet.

fahren", "Komfort beim Radfahren") werden zum Großteil mit Note 4 und schlechter beurteilt. Bei so vielen verbesserungswürdigen Themen reichen einzelne Maßnahmen nicht mehr aus. Letztlich wird aus Sicht des ADFC hieran deutlich, dass Braunschweig eine kontinuierliche Fortschreibung eines Radverkehrskonzepts versäumt hat. Die letzte Version wurde im Jahr 1994 erstellt und geriet dann irgendwann in Vergessenheit. Exemplarisch hat der ADFC das beim Thema Ampelschaltungen erfahren. Dazu gab es im Jahr 2013 eine Mitmachaktion des ADFC (PedaLeo Sommer 2013), bei der zahlreiche Vorschläge von vielen Bürger*innen eingesammelt und mit der Stadtverwaltung besprochen wurden. Im weiteren Verlauf hat sich jedoch gezeigt, dass eine Anpassung der Ampelschaltungen nur dann vorgenommen wird, wenn die Anlagen durch Baumaßnahmen oder andere Anlässe ohnehin neu eingerichtet werden. Dadurch wurden zwar auch an einigen Stellen Verbesserungen erwirkt (bspw. am John-F.-Kennedy-Platz), aber die drängendsten Kreuzungen sind immer noch Argernisse. Insbesondere an der Kreuzung am Hauptbahnhof werden die Radfahrenden zu unangemessen langen Wartezeiten gezwungen. Auch bei der Zusatzbefragung zur Familienfreundlichkeit hat Braunschweig besser als der Durchschnitt, aber absolut betrachtet mäßig abgeschnitten. Der Ruf nach mehr Platz und mehr Sicherheit für Kinder auf dem Fahrrad ist eindeutig.

Daran zeigt sich, dass sich konsequente Maßnahmen auch in den Umfrageergebnissen niederschlagen. Gemeinsam mit der Polizei und in enger Abstimmung mit dem ADFC hat die Stadtverwaltung vor einigen Jahren Einbahnstraßen systematisch daraufhin geprüft, ob sie für Radfahrer*innen entgegen der Einbahnrichtung für Kraftfahrzeuge geöffnet werden können. Dadurch sind nach Angaben der Stadt über zwei Drittel der Einbahnstraßen geöffnet worden. Beim Thema "Öffentliche Fahrräder" ist es das Gegenteil, hier hinkt Braunschweig hinterher. Mit Note 4,4 schneidet die Stadt fast eine ganze Note schlechter ab als die anderen Städte in der Kategorie.

Der Themenbereich "Fahrad- und Verkehrsklima" rangiert notenmäßig an zweiter Stelle. An den relativ guten Ergebnissen bei den Themen "Spaß und Stress" sowie "Alle fahren Rad" zeigt sich wiederum, dass ein hohes Potential für den Radverkehr vorhanden ist. "Werbung" und "Medienberichte" sind gemäß Umfrage ausbaufähige Themen, um den anfänglich steigenden Trend aus den Jahren 2012 bis 2016 fortzuführen.

Problemzonen: Stellenwert, Sicherheit, Komfort

Die anderen drei Themenbereiche ("Stellenwert des Radfahrens", "Sicherheit beim Rad-

Wann gibt es sichtbare Fortschritte?

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist ein Mobilitätsentwicklungsplan

Quelle: ADFC Bundesverband

zentraler Bestandteil im Aktionsfeld Mobilität. Zudem hat der Planungs- und Umweltausschuss am 05. Juni 2019 beschlossen, dass die Erstellung eines Radverkehrskonzepts vorgezogen wird. Dazu wurde kurz darauf eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der sowohl die politischen Fraktionen als auch radaffine

Vereine und Initiativen, darunter auch der ADFC, vertreten sind. Wir werden dabei die Ziele des ADFC konsequent vertreten, damit sich die Ausarbeitungen bei den Radfahrer*innen schnell bemerkbar machen. Das Barometer des Fahrradklimatests hat jedenfalls noch viel Luft nach oben.

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	3,2	3,1	3,0	3,2
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,9	3,7	3,6	3,7
Alle fahren Fahrrad	2,7	2,6	2,7	2,9
Werbung für das Radfahren	4,3	4,0	3,7	3,8
Medienberichte	4,4	4,4	3,9	4,1

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,7	3,3	3,2	3,6
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,7	4,6	4,5	4,6
Reinigung der Radwege	4,1	4,0	3,9	4,0
Ampelschaltungen für Radfahrer	5,0	4,4	4,2	4,4
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,5	4,4	4,4

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	4,0	3,9	3,8	3,9
Konflikte mit Fußgängern	3,8	3,6	3,6	3,7
Konflikte mit Kfz	4,3	4,2	4,1	4,3
Hindernisse auf Radwegen	4,1	4,0	3,9	4,0
Fahrraddiebstahl	4,3	4,4	4,4	4,3
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,2	4,1	4,0	4,2
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,5	4,3	4,2	4,4

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	4,8	4,5	4,4	4,6
Oberfläche der (Rad)wege	4,4	4,2	4,2	4,3
Abstellanlagen	3,7	3,6	3,5	3,7
Führung an Baustellen	4,8	4,6	4,3	4,6
Fahrradmitnahme im ÖV	4,7	4,4	4,5	4,7

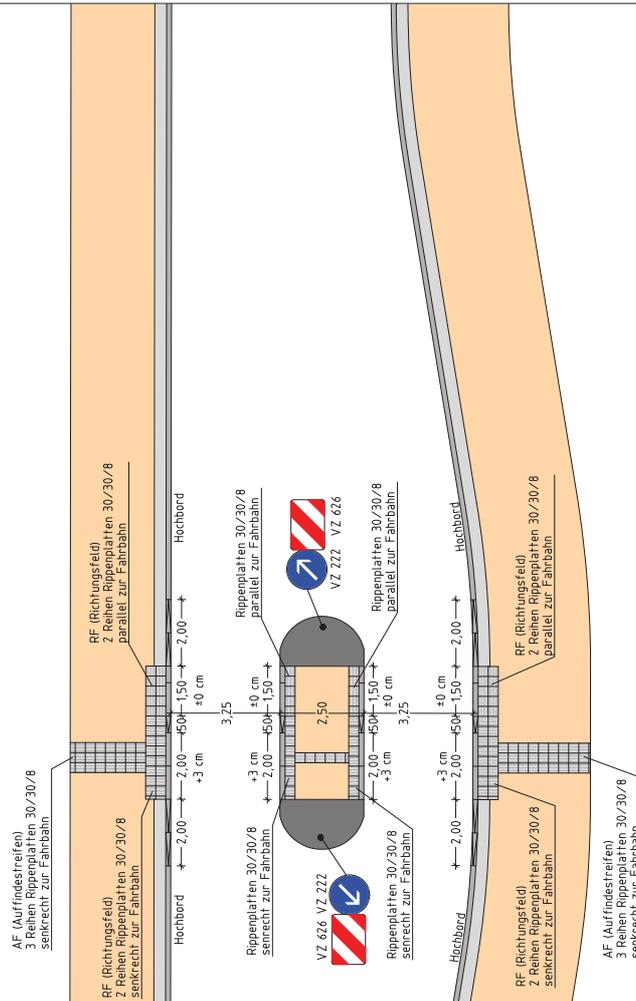
Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,2	2,1	2,3
zügiges Radfahren	2,5	2,5	2,4	2,6
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,7	2,3	2,3	2,3
Wegweisung für Radfahrer	2,7	2,7	2,6	2,8
Öffentliche Fahrräder	4,2	4,0	4,1	4,4

Entwurfsbearbeitung:		Datum		Zeichen	
bearbeitet		Aug 2019		Höppner	
gezeichnet		Aug 2019		Rauhut	
geprüft:					
 WEINKOPF INGENIEURBÜRO FÜR BAUWESEN GMBH BERATUNG PLANUNG REALISIEREN Hannin • Helmstedt • Wolkenbüchel Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11 1594 Nebenahagen Bierroder Weg 85 \ REIFENBÜTT \ 200819 \ Gerold					

3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vorplanung

 Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8	nachgeprüft Datum Zeichen
	Unterlage 16 Blatt Nr. 1 Reg. Nr. Datum Zeichen
Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig	
Detail Querungshilfe Maßstab: 1:100	



Entwurfsbearbeitung:  WEINKOPF INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH BERATEN • PLANEN • REALISIEREN Haineln • Helmstedt • Wolfenbüttel Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt Tel.: 053 51 / 53 68 0; Fax: 053 51 / 53 68 11 1594, Nebenanlagen Bienroder Weg BS \ RE160802.PLT \ 20.09.19 \ Gerold	bearbeitet	Datum	Zeichen
	gezeichnet	Aug 2019	Höppner
	geprüft:	Aug 2019	Rauhut

Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt
3.			
2.			
1.			

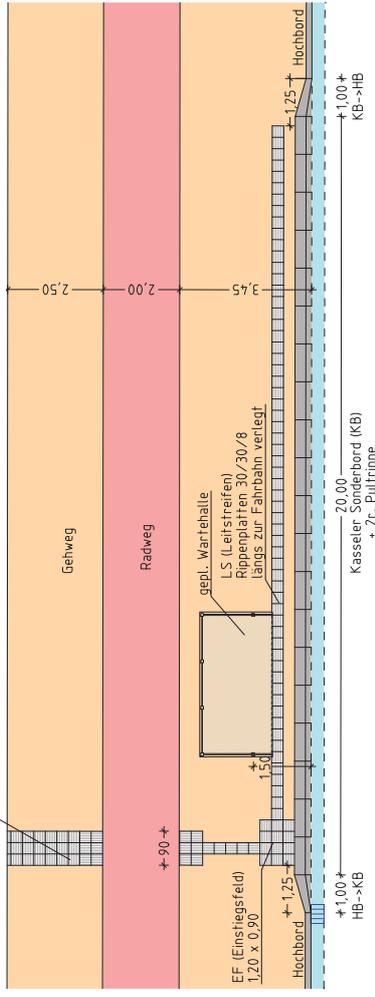
Vorplanung

 Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8	nachgeprüft	Unterlage	16
		Blatt Nr.	2
		Reg. Nr.	

Ausbau der Seitenbereiche "Bienroder Weg" in Braunschweig		Detail Haltestelle
	Maßstab:	1:100

TOP 3.2.1

AF (Auffindestreifen)
 3 Reihen Rippenplatten 30/30/8
 längs zur Fahrbahn



Entwurfsbearbeitung:



WEINKOPF
INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH
BERATEN • PLANEN • REALISIEREN
Hammeln • Helmstedt • Wollenbüttel
Johannesstraße 7a, 38350 Helmstedt
Tel.: 053 51 / 53 68 0, Fax: 053 51 / 53 68 11

bearbeitet	Aug 2019	Zeichen	Höppner
gezeichnet	Aug 2019		Rauhut
geprüft:			

159, Nebenanlagen Bienenroder Weg BS \ REF60803.PLT \ 20.09.19 \ Gerold

3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vorplanung



Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30 - 38100 Braunschweig
Telefon: 05371 - 88 0 - Telefax: 05371 - 88 25 8

Ausbau der Seitenbereiche "Bienenroder Weg" in Braunschweig	nachgeprüft	Unterlage	16
	Detail Aufpflasterung mit Sinusstein	Blatt Nr.	3
		Reg. Nr.	
		Datum	Zeichen
	Maßstab:		1:100

TOP 3.2.1

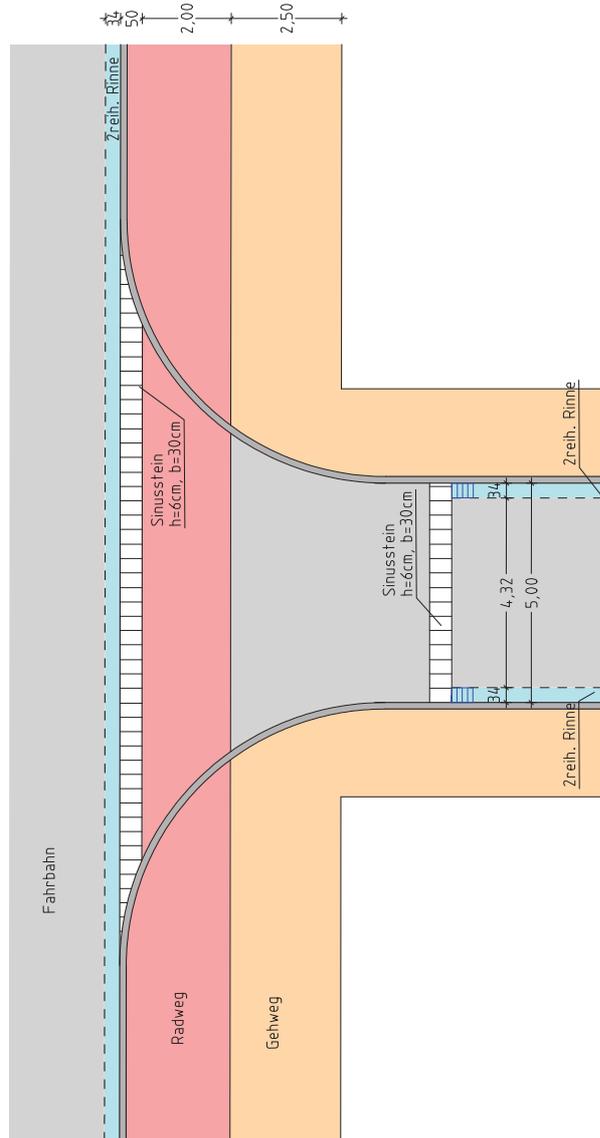


Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
	Regelmaß	Mindestmaß	zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	-	0,75 m	
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6		0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
	$\geq 2,50$ m				
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Bei der Dimensionierung von straßenbegleitenden Gehwegen wird von einer üblichen Zusammensetzung der Fußgängerströme ausgegangen.

Außergewöhnlich hohe Anteile von Fußgängern mit erhöhten Ansprüchen an Fläche und Ausstattung (mit Traglasten, im Rollstuhl, mit eingeschränkten körperlichen Fähigkeiten usw.) können eine Ausweitung dieser Grundanforderungen erforderlich machen.

Die Regelbreite eines Seitenraums ergibt sich aus den Anforderungen ausreichender Gehwegbreite (Verkehrsraum) sowie der notwendigen Abstände:

- Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand (Verkehrsraum).
- Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten.

Wie im Bild 70 dargestellt ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Diese kann sich je nach Entwurfsituation verbreitern. Für weitere Standardfälle sind Seitenraumbreiten den Typischen Entwurfsituationen zu entnehmen.

Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit an baulich oder umfeldbedingten Zwangspunkten (z.B. an Engstellen im Zuge von Ortsdurchfahrten) ist zu berücksichtigen, dass bei Breiten unter 2,50 m das Begegnen von Fußgängern nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums möglich ist.

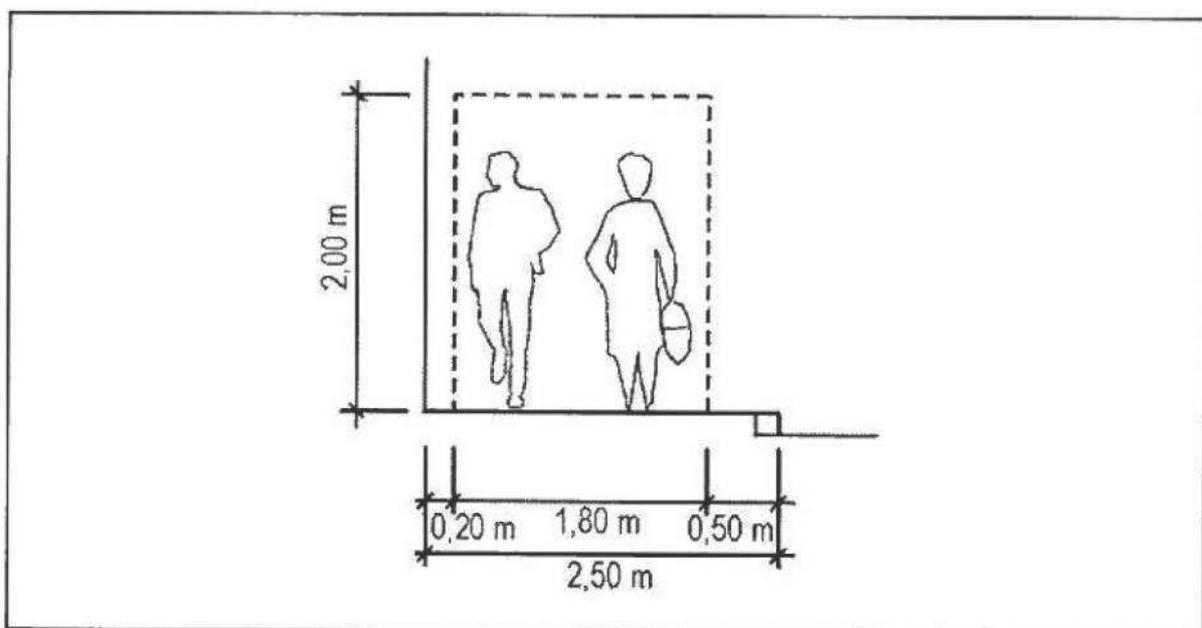


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Tabelle 27: Gemeinsame Geh- und Radwege

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde ^{*)}	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m–3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m–4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m
*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten	

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Für weitere Erläuterungen stehen wir Ihnen
sehr gern zur Verfügung.



WEINKOPF

INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH

BERATEN • PLANEN • REALISIEREN

Hameln • Helmstedt • Wolfenbüttel

Betreff:
Errichtung eines Fledermausturms im Bereich des Dowesees

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 21.11.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)	28.11.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	05.12.2019	Ö
Grünflächenausschuss (Entscheidung)	11.12.2019	Ö

Beschluss:

Der Errichtung eines Fledermausturmes auf dem Gelände des Schul- und Bürgergartens wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Zuständigkeit

Im Sinne von § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG handelt es sich bei der Entscheidung über die Verortung eines Fledermausturmes auf dem Gelände des Schul- und Bürgergartens um eine Angelegenheit, über die weder der Rat, der Hauptverwaltungsbeamte oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben. Daher besteht eine grundsätzliche Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses, welche jedoch gem. § 6 Nr. 6 der Hauptsatzung der Stadt auf den Grünflächenausschuss übertragen wurde.

Begründung

Fledermäuse sind seit Jahrzehnten eine der am stärksten gefährdeten Tiergruppen Europas. Alle Fledermäuse sind geschützt und stehen auf der Roten Liste gefährdeter Tierarten Niedersachsens. In der FFH-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft (92/43/EWG) werden alle Fledermausarten in Anhang-IV als besonders schützenswert aufgeführt.

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts erfuhren die Fledermausbestände Europas teilweise dramatische Bestandseinbrüche. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Insbesondere die gebäudebewohnenden Fledermäuse erfuhren eine gewaltige Dezimierung durch direkten Quartierverlust. Gebäudesanierungen und moderne Bauweisen bieten keine geeigneten Quartierstrukturen mehr für die spaltenbewohnenden Arten.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplanes „AW107 – Berliner Platz-Nordost“ (Brawo-Park) waren vom Vorhabenträger unter anderem Nisthilfen für Fledermäuse zu installieren. Ein Teil dieser Ersatzquartiere soll nicht Vorort, sondern mit diesem Fledermausturm geschaffen werden.

Durch Initiative der unteren Naturschutzbehörde soll ein am Institut für Landschaftsarchitektur der TU Braunschweig von Studenten entwickelter Fledermausturm, der diesen spaltenbewohnenden Fledermausarten als Quartier dienen soll, hierfür genutzt werden und als Pilotprojekt zur Realisierung kommen (siehe Perspektive Fledermausturm in der Anlage).

Dabei wurde besonderer Wert sowohl auf die Nutzbarkeit durch die Fledermäuse als auch das architektonische Erscheinungsbild gelegt. Dieser Fledermausturm sollte zunächst am Südufer, im Schul- und Bürgergarten am Dowesee errichtet werden (siehe Vorlagen 18-06479 und 19-10217). Der Baugrund hat sich jedoch als ungeeignet erwiesen, weshalb eine Verlegung in den Randbereich des Lehr- und Versuchsgarten des Landesverbandes Braunschweig der Gartenfreunde e.V., der diesen Grundstücksteil von der Stadt gepachtet hat, erfolgen soll (siehe Standort Fledermausturm in der Anlage). Der Landesverband hat dem Bau zugestimmt.

Die Finanzierung des Projektes erfolgt durch den Vorhabenträger des Bebauungsplans, der damit seine o. a. Verpflichtung bezüglich der ihm aufgegebenen, artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahme aus den Festsetzungen erfüllt.

Es wird angestrebt, dass der Fledermausturm in das Eigentum der Stadt Braunschweig übergeht. Eventuelle Instandhaltungsmaßnahmen werden vom Fachbereich Stadtgrün und Sport übernommen.

Leuer

Anlage/n:

Perspektive Fledermausturm
Standort Fledermausturm





Standort für den Fledermausturm auf dem Gelände des Landesverbandes Braunschweig der Gartenfreunde e.V., Rührer Weg 50, 38112 Braunschweig

Betreff:

Fußgängersituation Bereich Altentagesstätte Ottenroder Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

14.11.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

28.11.2019

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt die im Sachverhalt als A,B,C und D aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs im Bereich des Altenheimes/-tagesstätte Ottenroder Straße in Verbindung mit der Stadtbahnhaltestelle durchzuführen.

Sachverhalt:

Auf Antrag des Bezirksrates waren vor einiger Zeit Verbesserungen für die Fußgängerverbindung Altenheim und Stadtbahnhaltestelle durchgeführt worden, die zum Teil durch wieder Entfernen der neuen Beschilderung wieder verschlechtert wurde. Es ist auch nach Einführung einer Fahrradstraße im Bereich der Ottenroder Straße keine Verbesserung für die Fußgänger in diesem Bereich (vorrangig ältere Menschen mit Behinderungen, Rollator- und Rollstuhlfahrer) keine Verbesserung eingetreten. Es ist eher schlimmer geworden, Radfahrer benutzen den Stichweg weiterhin als Abkürzung z. T. mit hoher Geschwindigkeit.

Es sollten folgende Maßnahmen (in der Karte als A.B.C und D eingezeichnet) durchgeführt werden:

A: auf der Fahrbahn in der Kurve der Ottenroder Straße sollten (wie auch an anderen Stellen) ein Fahrradstraßenzeichen mit Verlaufspfeilen in den beiden Hauptrichtungen des Straßenverlaufes aufgetragen werden!

B: hier muß ein blaues Schild mit weißem Fußgänger als Vorrang für Fußgänger aufgestellt werden

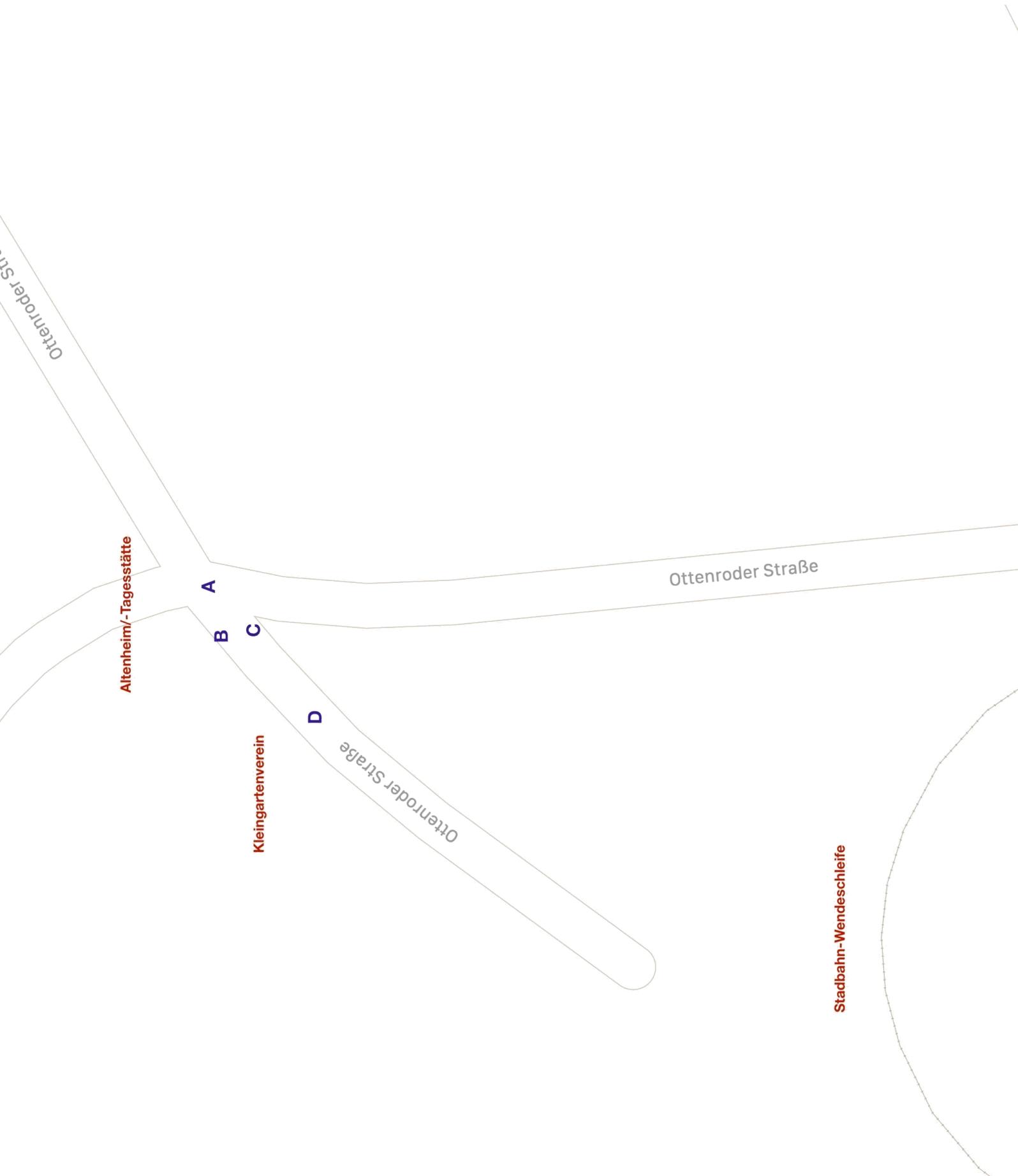
C: hier muß ein Schild "Verbot für Radfahrer" (schwarzes Rad im roten Ring) aufgestellt werden

D: hier muß eine Sperre (durchgängig für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle) in Form einer doppelten Wegsperre (Stahlrohrobogen) über die gesamte Breite des Stichweges fest eingebaut werden, um die Geschwindigkeit von falschfahrenden Radfahrern herauszunehmen!

gez.

Peter Kranz

Anlagen: Plan mit Einzeichnungen



*Betreff:***Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen
- Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

14.11.2019

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	01.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	23.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Anhörung)	24.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	28.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 224 Rünigen (Anhörung)	05.11.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	28.11.2019	Ö
Bauausschuss (Vorberatung)	03.12.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.12.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.12.2019	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 Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung beschlossen.

I. Aufwandsspaltung**1.1 Steintorwall**

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Steintorwall“ zwischen Leonhardstraße und Museumstraße

1.2 Westerbergstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Westerbergstraße“ zwischen der Ortsdurchfahrtsgrenze der K 24 und Thiedestraße (innerorts Rünigen)

1.3 Timmerlahstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Timmerlahstraße“ (L 473, Abschnitt 110, zwischen den Stationen 1,540 und 0,371 - innerorts Timmerlah -)

1.4 Hagenring

Erneuerung der Fahrbahn westlich der Mittelinsel der Verkehrsanlage „Hagenring“ zwischen Gliesmaroder Straße und Rebenring

1.5 Neue Straße

Erneuerung der Fahrbahn und der Parkflächen südlich der Mittelinsel der öffentlichen Verkehrsanlage „Neue Straße“ zwischen Schützenstraße und Gördelingerstraße

1.6 John-F.-Kennedy-Platz

Erneuerung der Fahrbahn, des Radweges, des Gehweges und der Straßenoberflächenentwässerung auf der Westseite der Verkehrsanlage „John-F.-Kennedy-Platz“ zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Augusttorwall

1.7 Glogaustraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Glogaustraße“ zwischen Leipziger Straße und Waldenburgstraße sowie zwischen Görlitzstraße und Schlesiendamm (Teilstreckenausbau)

II. Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

2.1 Geiteldestraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Geiteldestraße/Rüningenstraße“ zwischen der Straße Am Friedhof und Steinbergstraße

2.2 John-F.-Kennedy-Platz/Lessingplatz

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage „John-F.-Kennedy-Platz/Lessingplatz/Bruchtorwall/Kalenwall“ zwischen Auguststraße und Lessingplatz (Verlängerung Hinter Ägidien).“

Sachverhalt:

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:

Bei den o. g. Erneuerungen von einzelnen Teilanlagen verschiedener Straßen handelt es sich um straßenausbaubeitragspflichtige Maßnahmen.

Von der Möglichkeit der Vorfinanzierung der Straßenausbaubeiträge über einen Aufwandsspaltungsbeschluss 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, 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.

Aufgrund dieser 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.

Bei der Glogaustraße handelt es sich um einen Teilstreckenausbau. Der Bereich der Glogaustraße zwischen Waldenburgstraße und Görlitzstraße ist in einem guten Zustand und war nicht erneuerungsbedürftig.

Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung:

Zusätzlich zum erforderlichen Aufwandsspaltungsbeschluss ist in der Verkehrsanlage „Geiteldestraße/Rünigenstraße“ und der Verkehrsanlage „John-F.-Kennedy-Platz/Lessingplatz/Bruchtorwall/Kalenwall“ ein Abschnittsbildungsbeschluss nötig.

Die Verkehrsanlage „Geiteldestraße“ beginnt aus beitragsrechtlicher Sicht bei der Straße Am Friedhof und geht dann in die Rünigenstraße über und endet dann an der Ortsdurchfahrtsgrenze der Rünigenstraße. Innerhalb dieser Verkehrsanlage wurde nur die Fahrbahn zwischen der Straße Am Friedhof und der Steinbergstraße erneuert.

Die Verkehrsanlage „John-F.-Kennedy-Platz/Lessingplatz/Bruchtorwall/Kalenwall“ beginnt aus beitragsrechtlicher Sicht als John-F.-Kennedy-Platz an der Auguststraße und geht dann in die Straßen „Lessingplatz“, „Bruchtorwall“ und „Kalenwall“. Sie endet an der Kreuzung Europaplatz/Gieseler. Hier wurde bzw. wird nur der Bereich zwischen Lessingplatz (Verlängerung Hinter Ägidien) und Auguststraße erneuert.

Die Realisierung der Fahrbahnerneuerung auf der gesamten Länge der o. g. Verkehrsanlagen erfolgt kurz- bzw. mittelfristig abschnittsweise, sodass auch eine abschnittsweise Abrechnung der Straßenausbaubeiträge sinnvoll und erforderlich ist.

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr hat Informationsveranstaltungen über die Straßenausbaubeitragspflicht und die zu erwartenden Beitragshöhen durchgeführt.

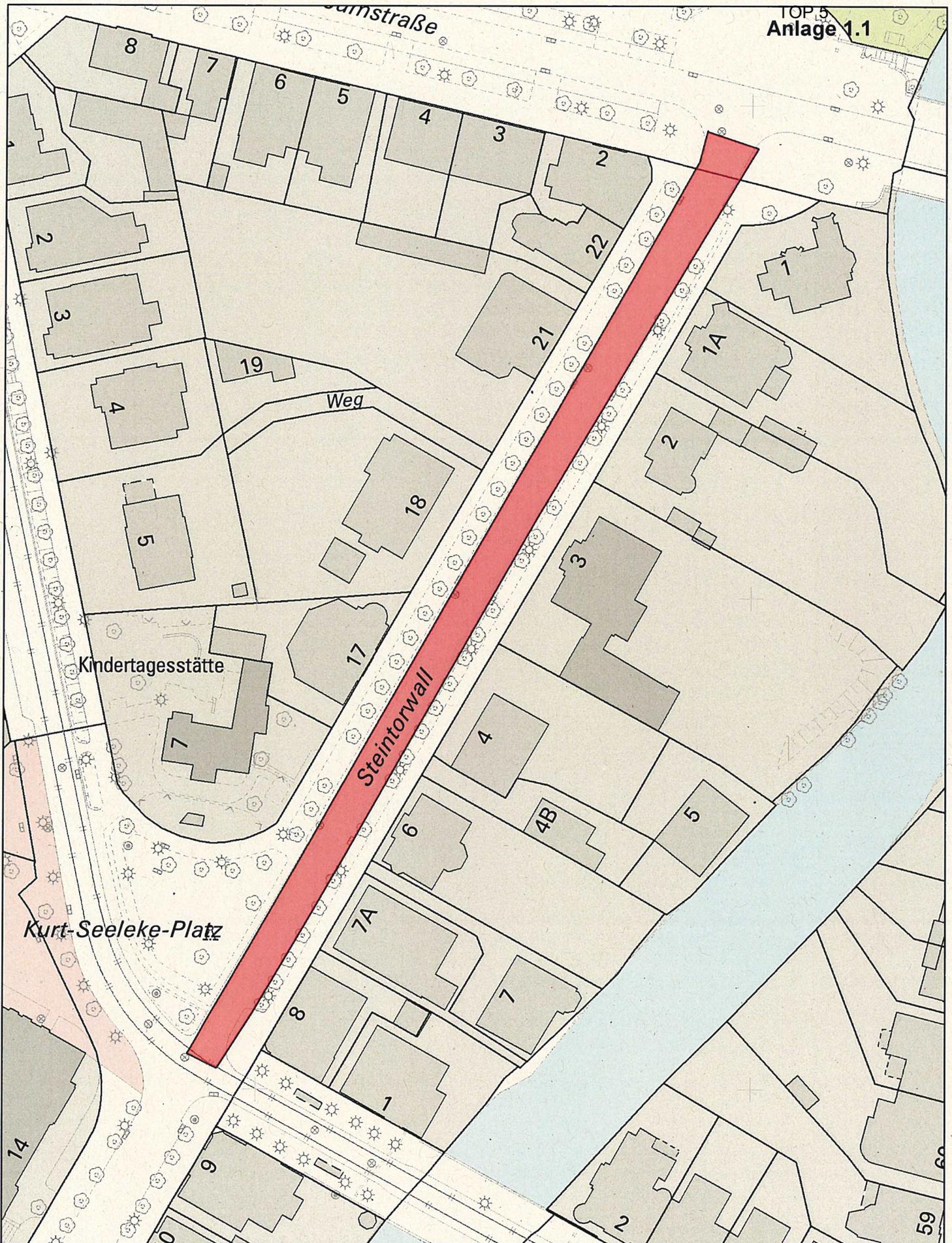
Für die beitragspflichtigen Eigentümer ergeben sich durch diesen formellen Ratsbeschluss keine Veränderungen gegenüber den in den Informationsveranstaltungen vorgestellten Berechnungen der Straßenausbaubeiträge.

Leuer

Anlage/n:

Anlagen 1.1 bis 1.7: Aufwandsspaltung

Anlagen 2.1 und 2.2: Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

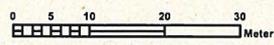


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 28.03.2019

Maßstab: 1:1.000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

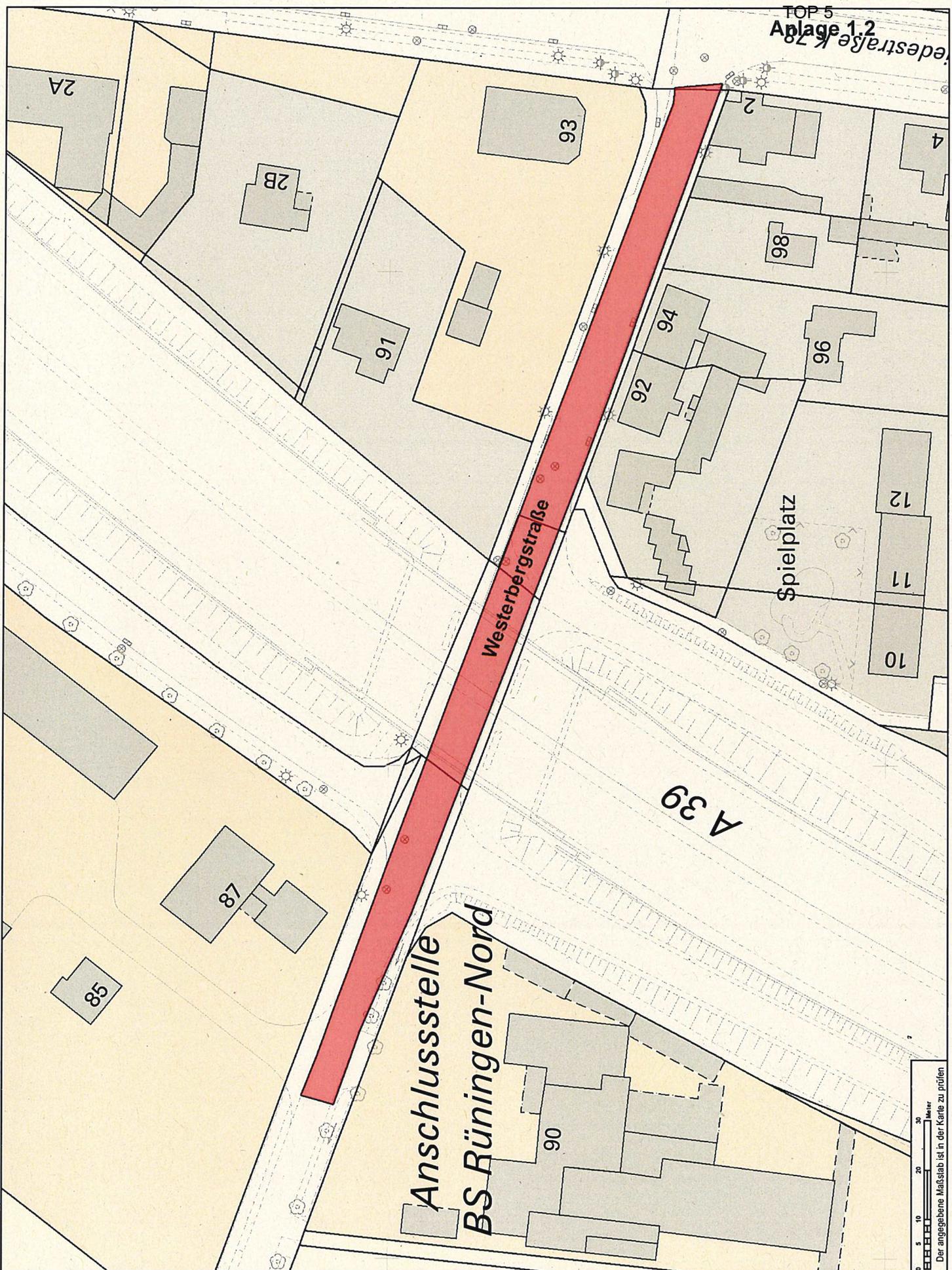


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

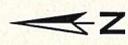
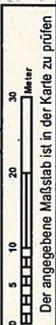


Anschlussstelle
BS Rünigen-Nord

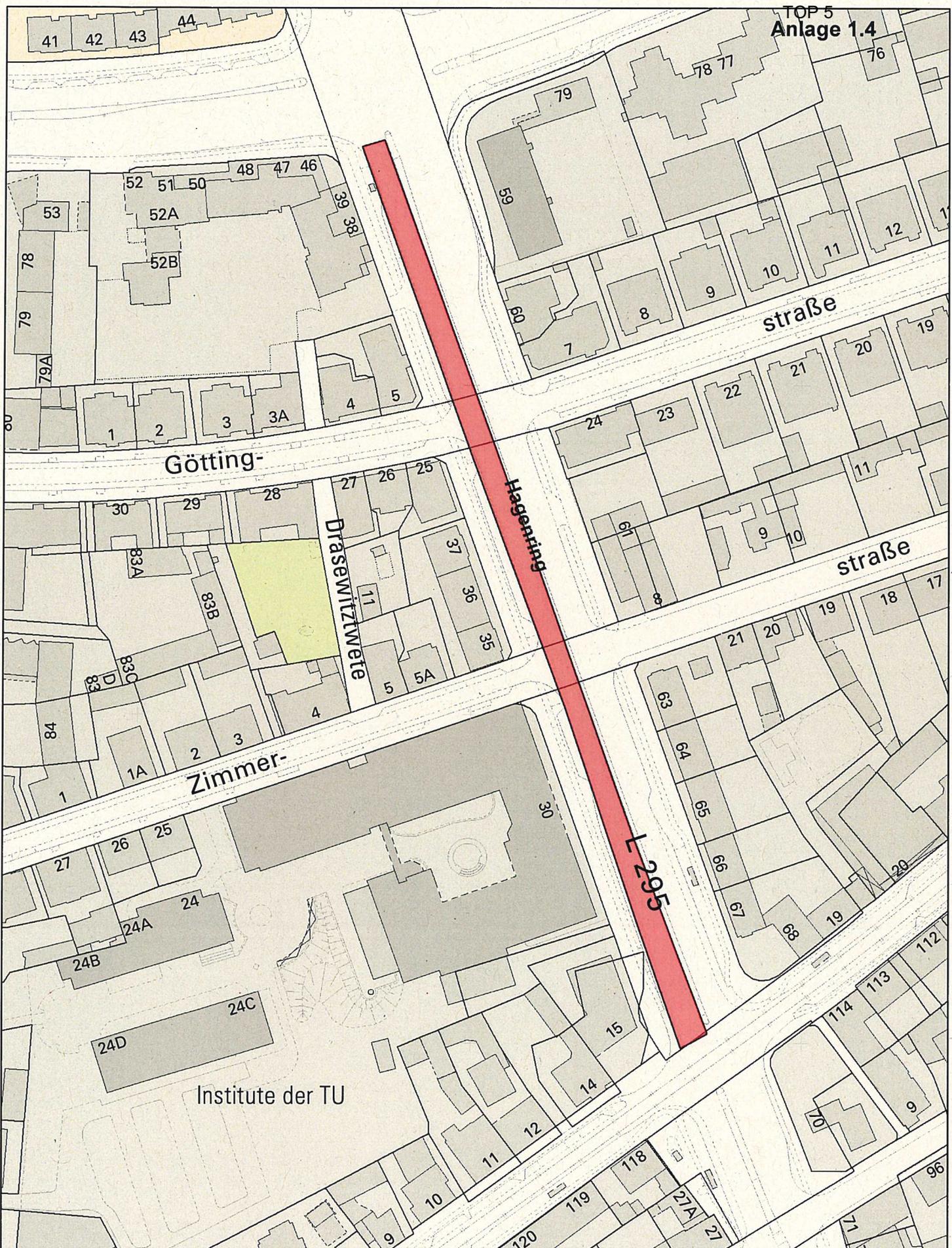
Westerbergstraße

Spielplatz

A 39



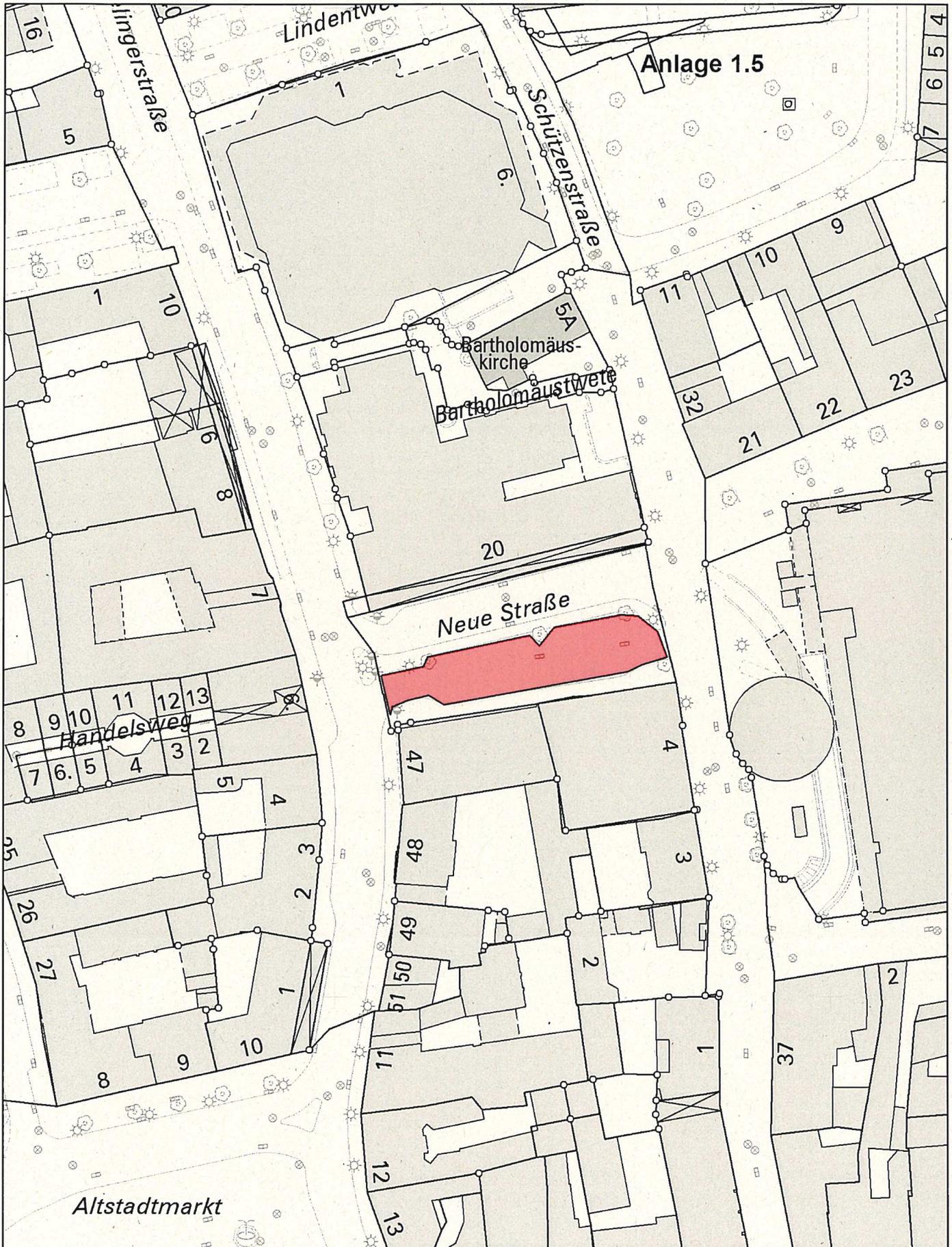




Angefertigt: 28.03.2019
 Maßstab: 1:1.500 Erstellt für Maßstab
 0 5 10 20 30
 Meter
 Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



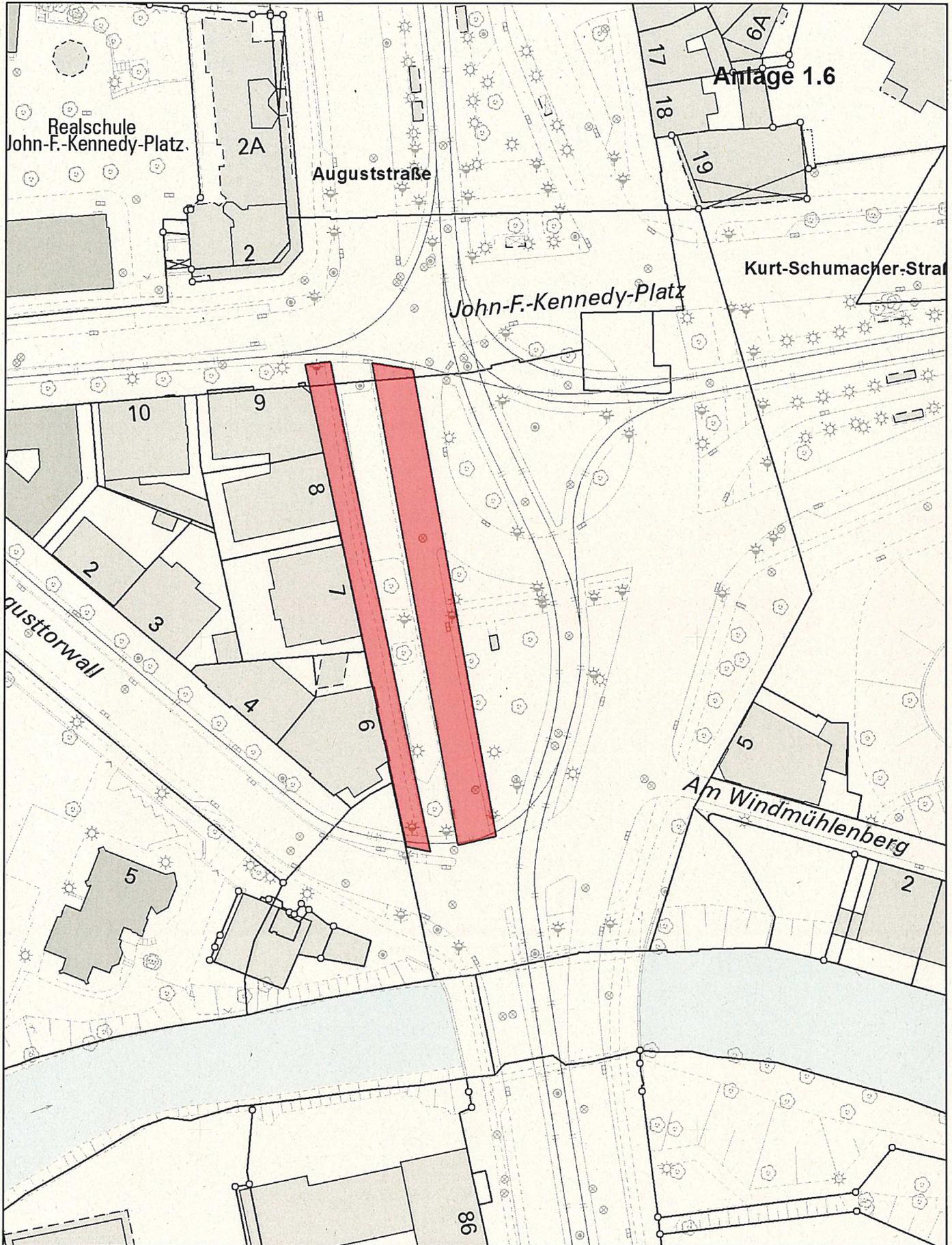
Stadt  **Braunschweig**
 Fachbereich Stadtplanung
 und Umweltschutz,
 Abteilung Geoinformation



Angefertigt: 13.09.2019
 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

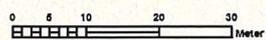


Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 13.09.2019

Maßstab: 1:1.000

Erstellt für Maßstab

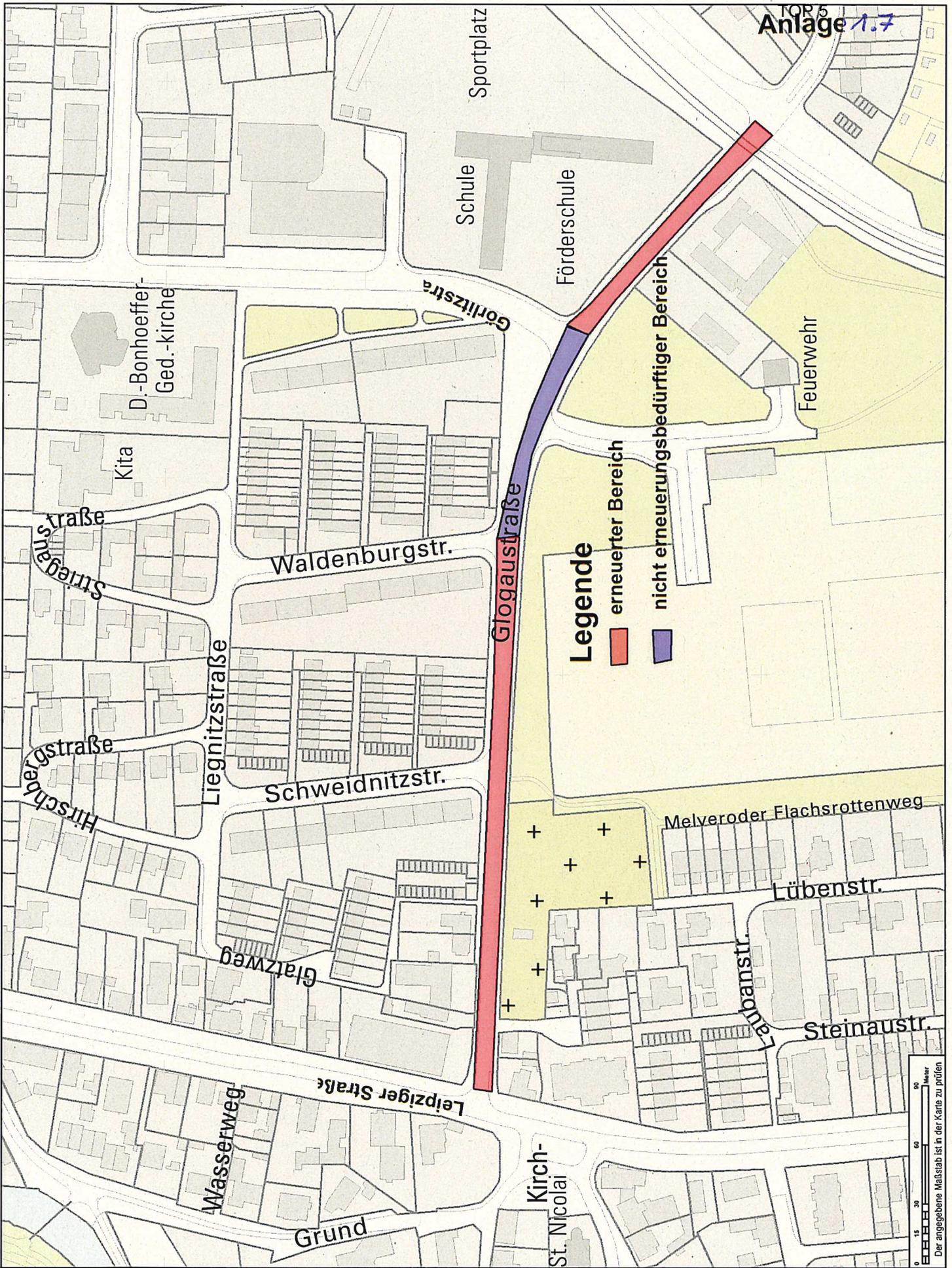


Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt **Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Legende

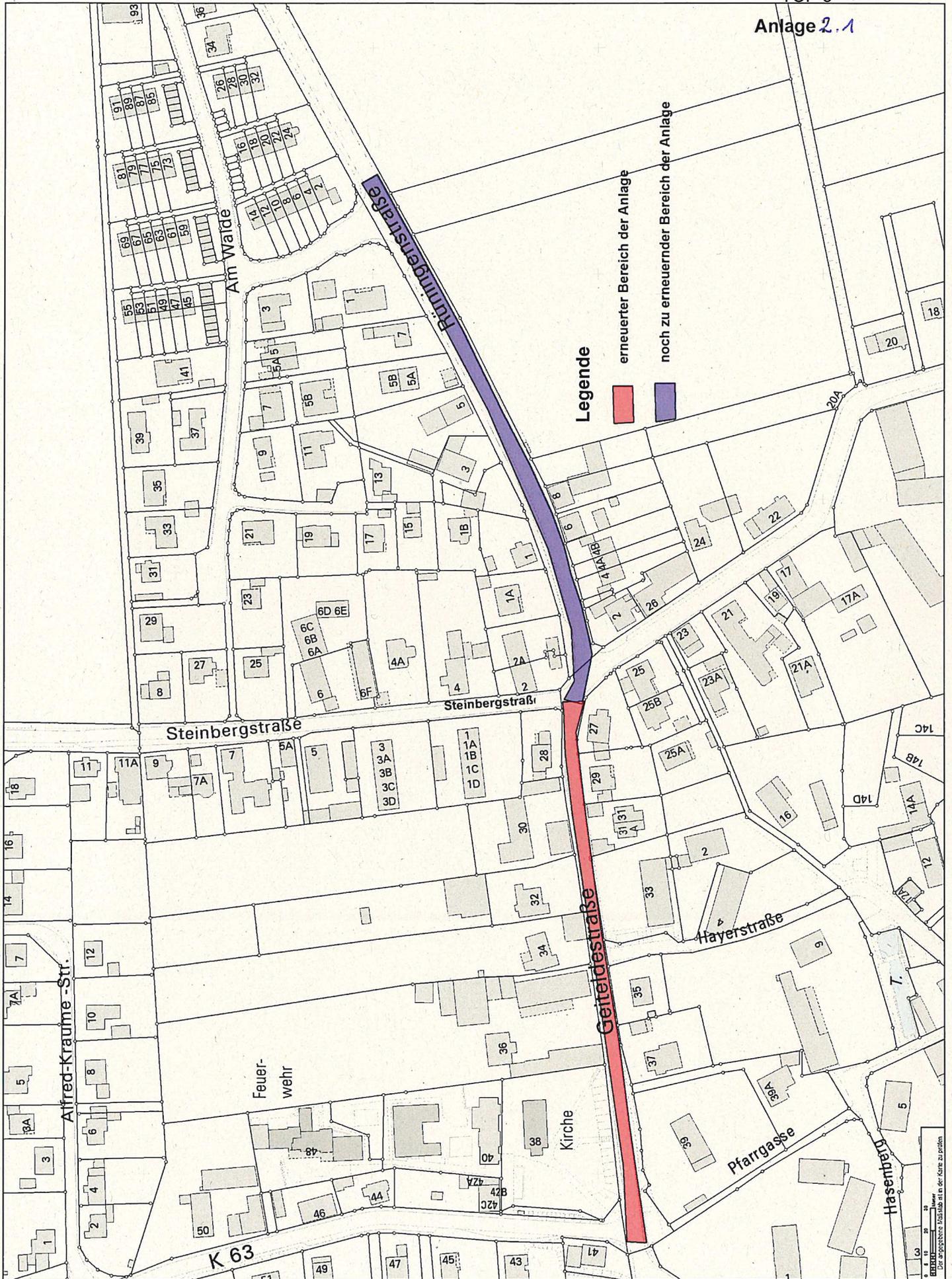
-  erneuerter Bereich
-  nicht erneuerungsbedürftiger Bereich



Angefertigt: 13.09.2019
Maßstab: 1:2.500



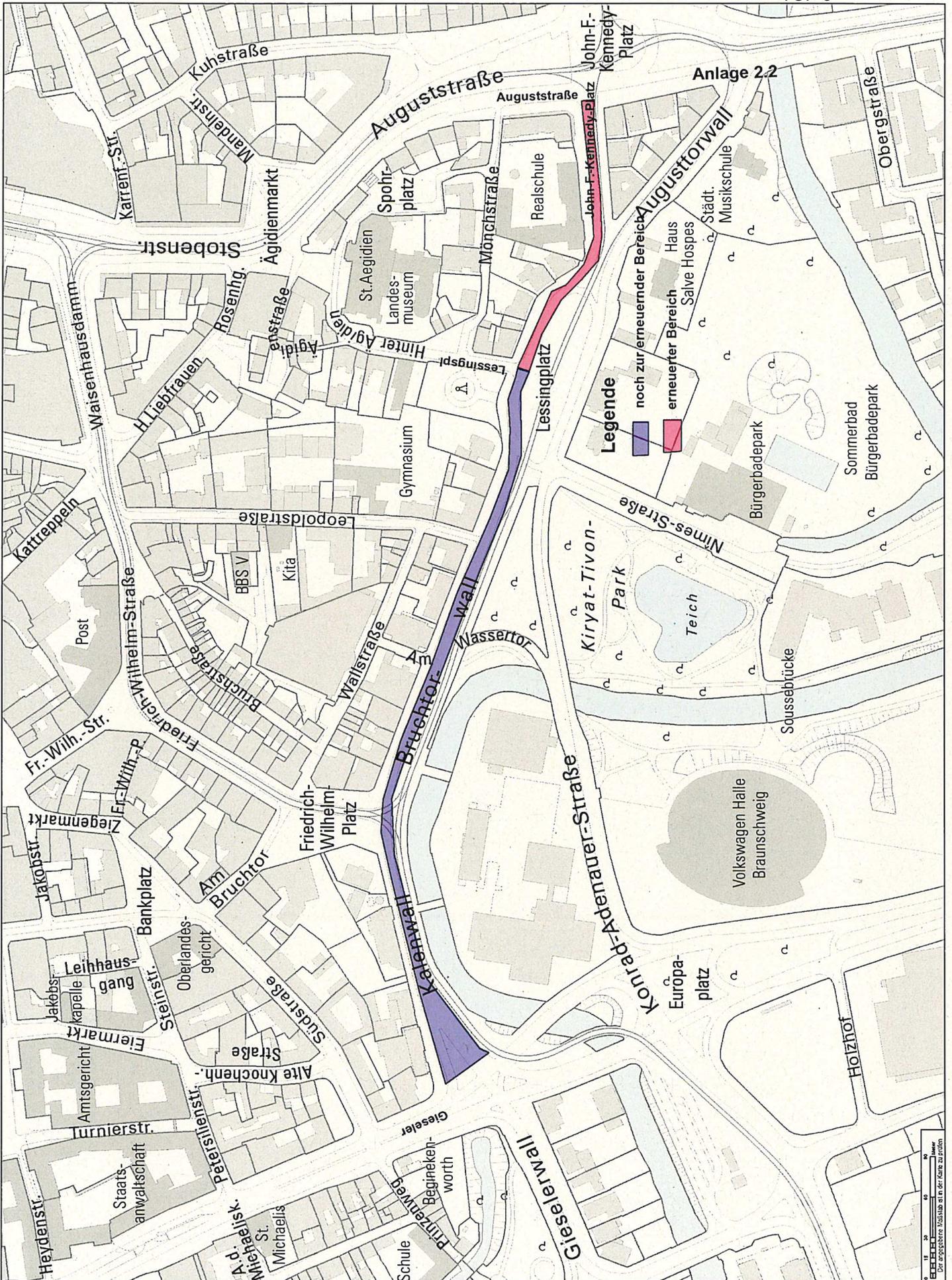
Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Legende

-  erneuerter Bereich der Anlage
-  noch zu erneuernder Bereich der Anlage





Legende

- noch zur Erneuerung
- erneuerter Bereich



*Betreff:***Bebauungsplan "Wendenring-Nord", HA 143
Stadtgebiet zwischen Feuerwehrstraße, Hasenwinkel, Wendenring
und TunicasträÙe
Aufstellungsbeschluss***Organisationseinheit:*Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz*Datum:*

21.11.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Sitzungstermin

28.11.2019

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

05.12.2019

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

10.12.2019

N

Beschluss:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wendenring-Nord“, HA 143, beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan / Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben, noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Seit dem Jahr 2018 wird in Braunschweig erörtert, an welchem Standort die 6. Integrierte Gesamtschule (IGS) realisiert werden kann. Aufgrund hoher Anmeldezahlen sowie mangelnder Kapazitäten, bleibt vielen Schülerinnen und Schülern der Unterricht an einer IGS verwehrt.

Der Rat der Stadt Braunschweig hat beschlossen, den Standort „Tunicagelände“ für den Bau einer neuen IGS zu nutzen. Entscheidungsgrundlage hierfür sind die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie (s. Beschlussvorlage 19-11798). Der Gutachter der Studie kam zu dem Ergebnis, dass in der Gesamtbewertung die Sachargumente eindeutig für die Standortalternative „Tunicagelände“ sprechen.

Eine entscheidende Voraussetzung ist die ausreichende Größe des Grundstücks. Hinzu kommt, dass sich das Grundstück im Eigentum der Stadt Braunschweig befindet, was eine wesentliche Realisierungsvoraussetzung darstellt.

Neben dem Schulsport dient die bestehende Tunicahalle vorwiegend als Heimat der Sportarten Basketball sowie Volleyball, ist jedoch baulich abgängig. Das Projekt sieht vor, das aktuelle Bestandsgebäude (Tunicahalle) im Zuge der Neubebauung abzureißen und für die heutigen Nutzungen Ersatz an anderer Stelle zu schaffen.

Das Gelände besitzt kaum städtebauliche Einschränkungen und ist aufgrund seiner Größe für viele unterschiedliche Bebauungskonzepte geeignet. Durch die öffentliche Nord-Süd-Wegeverbindung besteht eine Anbindung zum Ringgleis im Norden bzw. zur Innenstadt im Süden. Zudem besteht ab dem Jahr 2027 die Chance, das Tankstellengrundstück am Wendenring mit einzubeziehen und so das Grundstück zum Wendenring hin zu erweitern und dort eine Adresse auszubilden.

Laut Schätzungen des Gutachters kann der Schulbetrieb nach ca. 5 - 6 Jahren aufgenommen werden.

Gegenwärtig gilt auf dem Grundstück der Bebauungsplan HA 65, der eine öffentliche Freifläche mit der Zweckbestimmung „Sport- und Erholungsfläche“ festsetzt. Zur Umsetzung der 6. IGS ist somit eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Vorgesehen ist die Ausweisung einer Fläche für Gemeinbedarf. Im Zuge der Planung soll das Planungsrecht im Bereich der neuen Feuerwehr-Leitstelle angepasst werden. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wendenring-Nord“, HA 143.

Hornung

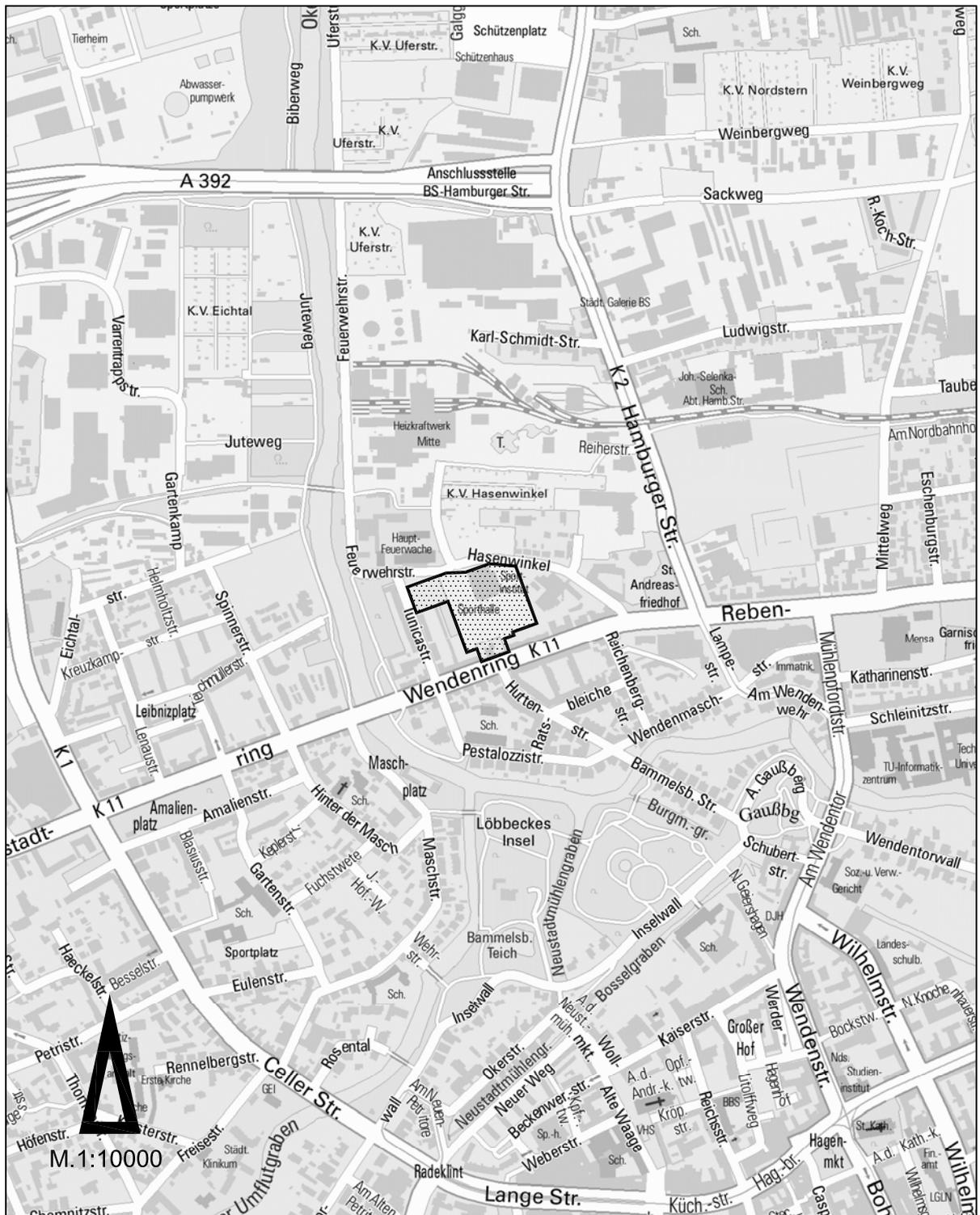
Anlage/n:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Geltungsbereich

Bebauungsplan
Wendenring-Nord

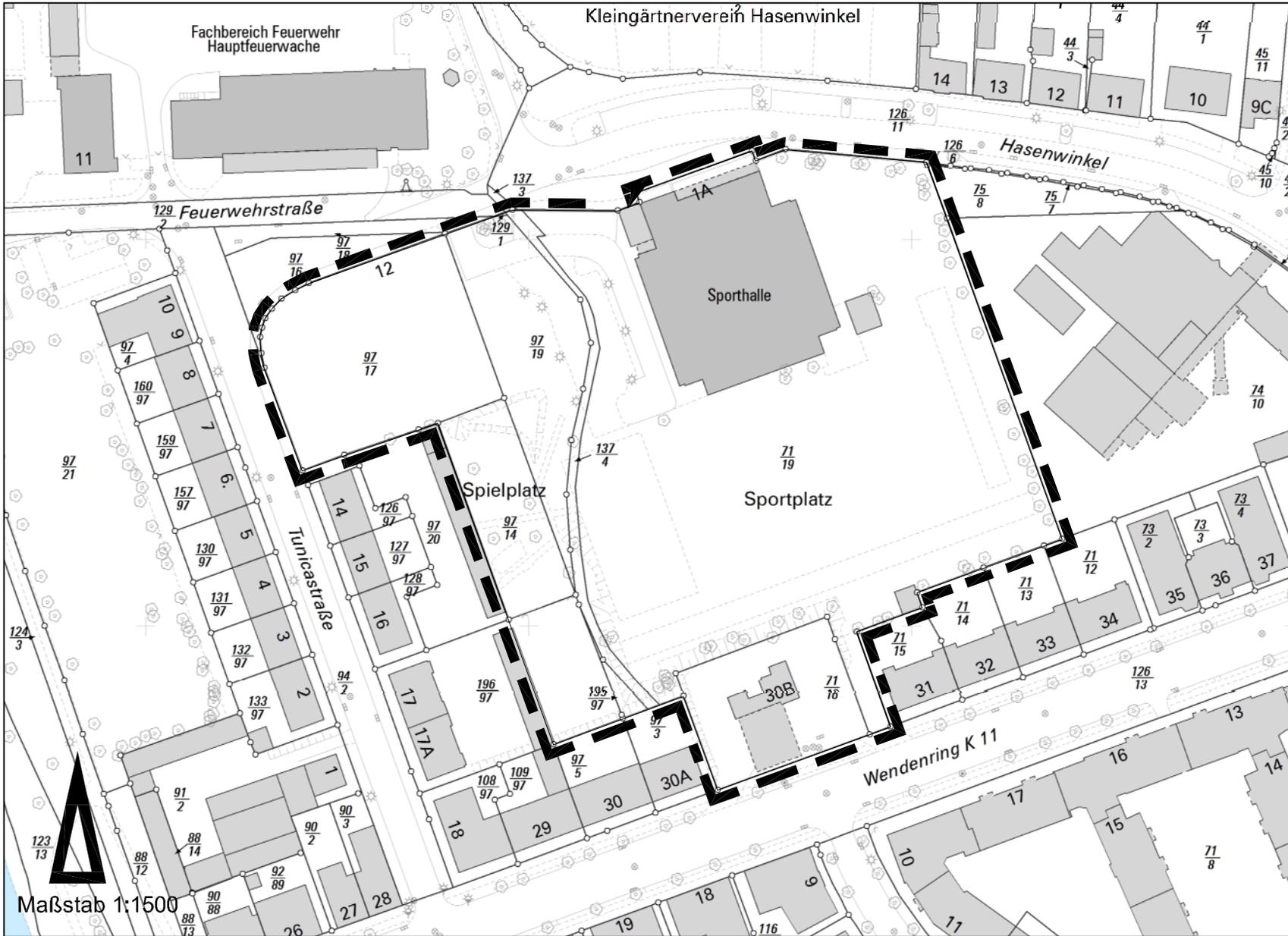
HA 143

Übersichtskarte zur Lage des Geltungsbereiches im Stadtgebiet



Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation



Maßstab 1:1500

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen Registerkammer Braunschweig-Verlängerung



*Betreff:***Industriepfad am Ringgleis
Nordbahnhof - 3. Bauabschnitt***Organisationseinheit:*Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz*Datum:*

28.10.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.11.2019

Status

Ö

Beschluss:

„Der Ergänzung des Industriepfades am Ringgleis im Bereich Nordbahnhof mit Kosten in Höhe von 54.000 € wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz des Stadtbezirksrates**

Die Beschlusskompetenz des Stadtbezirksrates 331 ergibt sich aus § 93 Abs. 1 Nrn. 5, 10 und 11 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Aufstellung der Industriecontainer um eine Maßnahme zur Pflege des Ortsbildes und der Kunst im Stadtbezirk sowie der Repräsentation des Stadtbezirks, für die der Stadtbezirksrat 331 beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Im Rahmen der EU-Fördermaßnahme „Entwicklung des Areals Westbahnhof“ wurde das Einzelprojekt „Industriepfad“ im Jahr 2014 gestartet.

Seitdem wurden am Ringgleis an den Standorten Westbahnhof und im Bereich der Hildesheimer Straße mit sogenannten Containern ein fest installiertes Informations- bzw. Kommunikations- und Ausstellungssystem installiert, das die Industriegeschichte des jeweiligen Ortes und dessen Bedeutung für die Gesamtstadt darstellt.

Planungsziele und Umsetzung

Analog zu den umgesetzten ersten Abschnitten soll nun ein weiterer Informationsbereich an einem Ringgleisabschnitt im Umfeld des Nordbahnhofes installiert werden (Anlage 1: Übersichtsplan und Anlage 2: Lageplan Nordbahnhof). In Anlehnung an die Themen des ersten Bauabschnittes wird über die industrielle Geschichte der Unternehmen am nördlichen Ringgleis informiert.

Thematisch kommen folgende ehemalige Betriebe in Betracht:

Nordbahnhof, Panther Fahrradwerke, Städtische Gasanstalt, Schuberth GmbH, National-Jürgens-Brauerei, Heimbs Kaffeemanufaktur.

Aufgrund der zu erwartenden Informationsmenge und aus gestalterischen Gründen ist vorgesehen, hierfür drei Container aufzustellen bzw. ein Einzelcontainer und eine Doppelkonstruktion.

tion (Anlage 3: Beispielfoto Westbahnhof). Mit der Fortsetzung der Konzeptrealisierung soll das Büro für Architektur und Städtebau, Brederlau + Holik beauftragt werden, das ehemals den Ideenwettbewerb für dieses Konzept gewonnen und bereits die ersten Bauabschnitte betreut hat.

Die Umsetzung der Maßnahme soll möglichst bis Mai 2020 erfolgen.

Kosten und Finanzierung

Die Planungs- und Baukosten wurden mit rund 54.000 € ermittelt.

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis beabsichtigt und per Verpflichtungsermächtigung für 2020 gesichert.

Die Pflegekosten belaufen sich überschlägig auf ca. 700 €/Jahr (1,5 % der Baukosten). Diese werden aus dem Budget des Teilhaushalts 0600 finanziert.

Leuer

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtsplan
- Anlage 2: Lageplan Nordbahnhof
- Anlage 3: Beispielfoto Westbahnhof



**geplanter Standort für
drei Industriecontainer
am Ringleis-Nord**



Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 14.10.2019

Maßstab: 1:5.000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

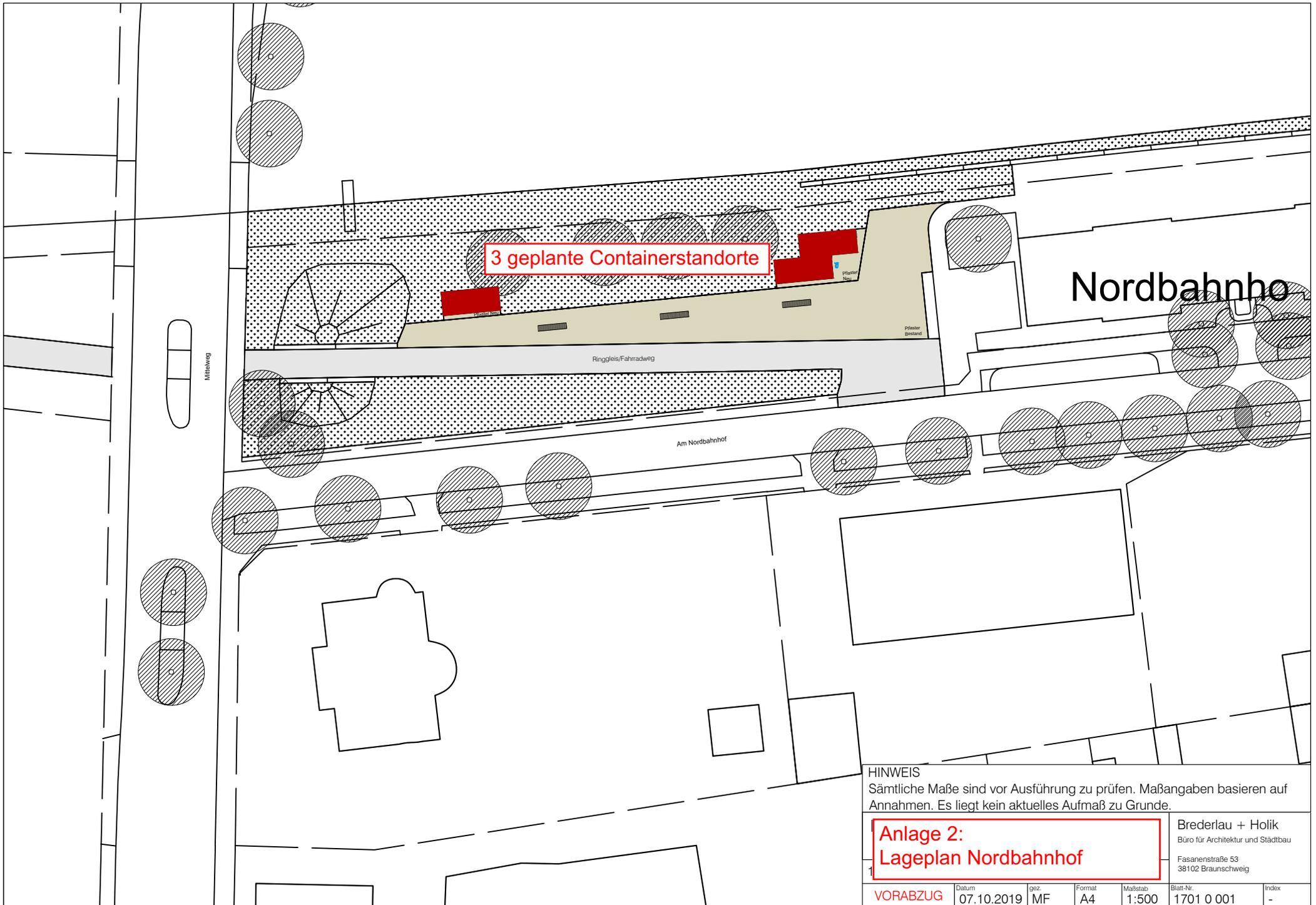


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation



Anlage 3: Beispiel Industriecontainer am Westbahnhof



Betreff:

Schutz vor Lärmemissionen in der Nordstadt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

14.11.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

28.11.2019

Status

Ö

Der im Oktober veröffentlichte Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Mitteilung 19-11826) empfiehlt zur Verminderung der Lärmemission durch den Straßenverkehr für bestimmte Straßenabschnitte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.

In der Nordstadt wird dies für den Abschnitt zwischen Bültenweg/Nordstraße und der Straße Am Bülten für den Nachtzeitraum von 0-5 Uhr sowie ganztags auf dem Mittelweg zwischen Taubenstraße und Ludwigstraße vorgeschlagen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

- 1) Wie schnell können (die Aufrechterhaltung der zuvor genannten Vorschläge vorausgesetzt) die beiden o.g. Maßnahmen nach erfolgtem Beschluss umgesetzt werden?
- 2) Wie beurteilt die Verwaltung die Anregung, aufgrund der Kreuzung des Ringgleises mit dem Mittelweg die o.g. Geschwindigkeitsreduzierung auf den Bereich zwischen Ludwigstraße und Nordstraße zu erweitern?
- 3) Wie steht die Verwaltung angesichts der etwas unübersichtlichen Einmündung Weinbergweg, dem durch das Neubaugebiet derzeit weiter zunehmenden Verkehr von Privat- und Baufahrzeugen auf dem Mittelweg sowie der ohnehin bestehenden 30km/h-Strecke zwischen Siegfriedstraße-Nibelungenplatz-Spargelstraße zu einem Vorschlag, dann gleich den gesamten Mittelweg als 30km/h-Strecke auszuweisen? Diese würde einen mehrfachen Wechsel der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermeiden.

gez.

Jens Dietrich

Anlage/n:

keine