

Betreff:

Dürerstraße - Halbhohes Parken auf dem Bürgersteig

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

18.11.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 16. September 2020 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Wir beantragen, dass auf der Dürerstraße (Höhe Nr. 22), nicht nur zwischen Holbein- und Böcklinstraße, sondern wie alle die Jahre zuvor (bis das Schild aus unerklärlichen Gründen verschwand), auch zwischen Liebermann- und Feuerbachstraße das halbhohes Parken auf dem Bürgersteig wieder erlaubt ist.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung verweist auf die Stellungnahme 20-13620-01, die hier ausführlich dargelegten Argumente gelten auch hier.

Aus diesem Grund wird die Verwaltung die Gehwege in der Dürerstraße, auch zwischen Holbein- und Böcklinstraße, nicht mehr zum Halbhochparken freigegeben.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Weiterführung Ringgleis - Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
0617 Referat Stadtgrün-Planung und Bau

Datum:

10.11.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	18.11.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	18.11.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	19.11.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	24.11.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	25.11.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	25.11.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	02.12.2020	Ö

Beschluss:

„Dem Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023 zur Weiterführung des Ringgleises wird vorbehaltlich des Ratsbeschlusses über den Haushaltsplan 2021 zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 4 lit. a Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Maßnahmenprogramm zur Weiterführung des Ringgleises 2021 bis 2023 um einen Beschluss über die Planung von Straßen, Wegen und Plätzen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist, da es sich bei dem Ausbau des Ringgleises um eine Maßnahme handelt, deren Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Hintergrund

Braunschweig verfügt mit dem Ringgleis über ein stadtumfassendes und damit einzigartiges Freiraumangebot mit Alleinstellungsmerkmal. Es übernimmt inzwischen wichtige Verbindungsfunktionen und leistet damit auch einen Beitrag zur angestrebten Verkehrswende. Darüber hinaus übernimmt das Ringgleis Verbindungsfunktionen im Sinne des Biotopverbundes. Mit seinem grünbestimmten Charakter kommt ihm in weiten Teilen eine bedeutende Rolle bei der Frischluftbildung und Minderung von Temperaturextremen zu. Bedingt durch all diese Funktionen/Wohlfahrtswirkungen, die von dem „grünen Ring“ ausgehen, dient es in der Art seiner Ausprägung insgesamt letztendlich auch dem Wohlbefinden aller Nutzer im Rahmen der Freizeit- und Erholungsnutzung. Durch den weiteren Ausbau initiiert und unterstützt es zudem städtebauliche Entwicklungen im weiteren Umfeld (wie beispielsweise Weststadt, Nordstadt, geplante „Bahnstadt“).

Mit dem Ratsbeschluss vom 28. Juni 2011 (Drucksache 14329/11) wurde die Verwaltung beauftragt, das Ringgleis als einen „die Stadt umschließenden, grünteprägt, klimaschutzwirksamen Freiraumring von hohem Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg“ zu entwickeln.

Das Zwischenziel „Vorläufiger Ringschluss 2019“ unter Nutzung vorhandener Alternativrouten wurde am 25. Oktober 2019 mit der Fertigstellung der Bauabschnitte Borsigstraße, Reindagerothweg und Mastbruchsiedlung zunächst erreicht. Damit besteht die Möglichkeit, über Umwegsituationen die Kernstadt auf 22,5 km Länge des Weges zu umrunden.

Aktuelle Verkehrszählungen aus den Jahren 2016 und 2018 zeigen eine kontinuierlich steigende Frequentierung des Ringgleises. So wurden schon 2018 innerhalb von acht Stunden in Teilbereichen des Westlichen und Nördlichen Ringgleises bis zu 1.395 Radfahrer gezählt. Im Jahr 2016 waren es im selben Teilbereich noch 784 Radfahrer.

Während das Ringgleis als Freizeitweg anfänglich überwiegend in wassergebundener Ausführung gebaut worden ist, sind aufgrund des stetig steigenden Nutzerdrucks und neu angeschlossener Wohngebiete verstärkt auch etliche Abschnitte, vor allem im westlichen, nördlichen und östlichen Ringgebiet asphaltiert worden.

Für die nächsten Jahre ergeben sich zurzeit erkennbar im Wesentlichen folgende Arbeitsschwerpunkte:

- Asphaltierung ausgewählter Abschnitte,
- Ausbau der originären Ringgleisstrasse in Bereichen provisorischer Umwegsituationen,
- Verbesserung der Ausstattung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung Klima- und Artenschutzwirksamkeit durch Begrünungsmaßnahmen, Schaffung eines Informationssystems sowie die Beleuchtung von Trassenabschnitten und dabei Entschärfung bestehender Nutzungskonflikte,
- Planung und Bau des Postgleises als attraktive Verbindung zwischen Ringgleis und Hauptbahnhof in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG.

Folgende Maßnahmen sollen mit dieser Beschlussvorlage zur Umsetzung kommen:

Planungsziele

1. Ausbauprogramm Westliches Ringgleis

Das Ausbauprogramm sieht folgende Einzelmaßnahmen vor:

Asphaltierung

Nach der Asphaltierung der Ringgleisabschnitte zwischen der Ernst-Amme-Straße und der Celler Straße, der Kälberwiese und Broitzemer Straße in der zweiten Jahreshälfte 2020 folgt 2021 zunächst der Abschnitt Celler Straße bis zur Okerbrücke im Norden mit einer Gesamtlänge von ca. 0,5 km (siehe Anlage 2). Somit ist geplant, bis Ende 2021 weitere Abschnitte des Westliche Ringgleis in Asphaltbauweise zu befestigen und damit eine ganzjährige komfortable Nutzung, auch bei schlechtem Wetter, zu gewährleisten. Das Ringgleis kann damit in weiten Teilen eine Ergänzung der Alltagsrouten darstellen und damit auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die sandgelbe Farbgebung ist inzwischen ein markantes Kennzeichen des Ringgleises. Deshalb ist geplant, die asphaltierten Strecken möglichst im Nachgang mit einer gelben Epoxidharz-Beschichtung zu versehen. Hierdurch wird auch deutlich gemacht, dass das Ringgleis kein reiner Radweg ist, wie eine Schwarzdecke unter Umständen suggerieren könnte, sondern dass hier alle Nutzergruppen gleichberechtigt sind.

Geschätzte Kosten Asphaltierung:

Abschnitt Celler Straße bis Oker: 95.000 € (zzgl. gelbe Beschichtung: 86.000 €)

Geschätzte Kosten gelbe Beschichtung auf bereits asphaltierten Streckenabschnitten:

Abschnitte Ernst-Amme-Straße bis Celler Straße und Kälberwiese bis Broitzemer Straße:
170.000 €

Abschnitt Broitzemer Straße bis Hugo-Luther-Straße (Westbahnhof): 90.000 €

Begrünung

Mit der Begrünung der wegbegleitenden Flächen am Ringgleis wird ein Beitrag zur Erhöhung der Artenvielfalt/Biodiversität (u. a. durch Verwendung bienenfreundlicher Baum- und Straucharten und die Anlage von Blühstreifen) sowie zur Erhöhung der Klimawirksamkeit des grünen Freiraumringes geleistet (Erhalt und Ergänzung des Baumbestandes).

Die Bereiche, in denen Pflanzungen vorgenommen werden, sind der Karte gemäß Anlage 3 zu entnehmen. Die Gehölzpflanzungen werden überwiegend in der Pflanzperiode im Jahr 2021/2022 vorgenommen werden.

Geschätzte Kosten gesamt: 165.000 €

Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität (Anlage 3)

Durch die stetig steigende Frequentierung des Ringgleisweges ergibt sich auch ein Bedarf an weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten, zumal am Ringgleis auch für ältere oder eingeschränkte Menschen mehr Pausen- bzw. Ruhemöglichkeiten benötigt werden. Deshalb sollen zunächst an fünf weiteren Standorten, die in der Karte mit einem blauen Punkt markiert sind, zusätzliche Rast- und Aufenthaltsmöglichkeiten in Form von z. B. Bänken geschaffen werden (siehe Anlage 3). Zudem sind befestigte Aufenthaltsflächen am Weg vorgesehen, die das Miteinander auf dem Weg erleichtern sollen.

Zur Steigerung der Attraktivität sollen im Bereich Pippelweg und Celler Straße weitere Spielangebote für Kinder und Jugendliche am Ringgleis entstehen.

Die Realisierung der Maßnahmen ist in den Jahren 2021 bis 2023 geplant.

Geschätzte Kosten gesamt: 518.000 €

2. Ersatz provisorischer Ringgleiswegeführungen durch Realisierung der originären Trasse in Abschnitten

Insbesondere im Bereich des südlichen bzw. am Übergang zum östlichen Ringgleis sind provisorische Streckenabschnitte in die originären zu überführen.

Bauabschnitt Lindenbergallee bis Reindagerothweg (Anlage 2)

Die provisorische Ringgleisführung über die Lindenbergallee stellt insbesondere aufgrund des dort stattfindenden Bus- und Lkw-Verkehrs eine besondere Gefahrensituation dar. Daher soll an dieser Stelle vorrangig die originäre Verbindung zwischen Borsigstraße und Reindagerothweg hergestellt werden. In diesem Bereich liegt das Geländenniveau bis zu 5,00 m über dem Straßenniveau, was den Bau einer Rampe notwendig macht.

Da die Bahnhöfe per se ein identitätsstiftendes Merkmal des Ringgleisweges darstellen, sollten diese somit beim Ausbau immer in besonderen Maße gewürdigt werden: durch die Schaffung eines Aussichtspunktes mit Blick auf den Rangierbahnhof soll nicht nur Aufenthaltsqualität geschaffen, sondern auch Industriegeschichte erlebbar gemacht werden.

Der Trassenabschnitt ist ca. 300 m lang und soll überwiegend in Asphaltbauweise mit anschließender gelber Epoxidharzbeschichtung ausgeführt werden – Bauausführung geplant:

zweite Jahreshälfte 2021. Für diesen Streckenabschnitt ist allerdings vorab noch Grunderwerb zu tätigen.

Geschätzte Kosten (ohne Grunderwerb) einschließlich Planungskosten und Kosten für erforderliche Gutachten: 250.000 €

Bauabschnitt Brodweg bis Helmstedter Straße/Ringgleisschleife Ost (Anlage 2)

Bereits im „Masterplan Ringgleis“ wird auf die enormen baulichen Herausforderungen, die mit der Verbindung des südlichen mit dem östlichen Ringgleis zusammenhängen, hingewiesen. Aktuell wird innerhalb einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob eine Führung des Ringgleisweges im Bereich der Bahnböschung zwischen Franz-Frese-Weg nordöstlich der Helmstedter Straße und dem Brodweg möglich ist. Die Deutsche Bahn Netz AG würde einer derartigen Trassenführung grundsätzlich unter Einhaltung der Statuten der Deutschen Bahn AG für derartige Maßnahmen zustimmen. Im Falle der Umsetzbarkeit wird mit der Deutschen Bahn AG geklärt werden, ob die Stadt die Fläche kaufen kann oder ob eine Gestattung durch die Deutsche Bahn AG erfolgen könnte, sofern keine Trassenführung auf städtischen Flächen möglich ist.

Im Jahr 2021 würden dann die weiteren Planungsschritte und ab dem Jahr 2022 und in den Folgejahren die bauliche Umsetzung erfolgen.

Aktuelle Kostenannahme (ohne Grunderwerb): 350.000 € Planungskosten, 1.500.000 € Baukosten

Bauabschnitt „Echobrücke“ bis Brücke Salzdahlumer Straße

Es wird angestrebt, die aus der Nutzung gefallenen Brücken „Oker am Kennelweg“, „Wolfenbütteler Straße“ und „Salzdahlumer Straße“ über eine Gestattung durch die Deutsche Bahn AG queren zu können. Hierzu muss es noch weitere Abstimmungsgespräche mit der Deutschen Bahn AG geben.

Für den Fall einer Übereinkunft geht die Verwaltung davon aus, dass zunächst Maßnahmen auf den Brücken zu ergreifen sind, die denen entsprechen, die in dem von der Stadt beauftragten Brückengutachten zur Sicherung der Brücken vor unbefugtem Betreten außerhalb des Weges benannt worden sind. Zurzeit wird davon ausgegangen, dass die Flächen zwischen den Brücken ebenfalls über eine Gestattung für die Anlage des Weges genutzt werden könnten. Dazu sind jedoch noch entsprechende Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG herbeizuführen. Dabei wird sichergestellt, dass die Unterhaltungslast für die vorhandenen, vom Ringgleisweg zu nutzenden Ingenieurbauwerke nicht von der Stadt Braunschweig zu tragen ist. Erforderliche Bauleistungen für die Unterhaltung werden von der Deutschen Bahn AG durchgeführt und finanziert. Die Bauwerksprüfungen/Sichtprüfungen werden von der Deutschen Bahn AG durchgeführt und finanziert. Über eine gegebenenfalls anteilige Kostentragung der Stadt Braunschweig für Aufwendungen, die der Deutschen Bahn AG dabei nachweislich ursächlich und zusätzlich durch die Führung des Ringgleisweges entstehen, ist bei Bedarf im Zuge der zu schließenden Vereinbarungen zu verhandeln.

Aufgrund der Tatsache, dass im Bereich der Kleingartenanlage „Charlottenhöhe“, die im Jahr 2012 bereits von der Deutschen Bahn AG als entbehrlich geprüft wurde, der Höhenunterschied zum Bahnkörper auf dem Damm relativ gering ist, würde sich unter Nutzung des Erschließungsweges innerhalb der Kleingartenanlage ein erster Wegeabschnitt zwischen dieser und der Echobrücke anbieten, über die eine weitere Anbindung erfolgen könnte.

Eine Baurealisierung wäre unter den vorgenannten Annahmen damit frühestens ab 2023 vorstellbar.

Aktuelle Kostenannahme: Sicherung der Brücken Echobrücke und Wolfenbütteler Straße: 505.000 €, Wege inklusive Einzäunung: 61.000 €, Rampe zur Salzdahlumer Straße: 75.000 €, Planungskosten: 78.000 €

3. Verbesserung der Ausstattung Ringgleis insgesamt

Ausstattung mit Informationstafeln

Das Ringgleis verfügt derzeit nur über eine in das Radwegweisungssystem der Stadt integrierte Wegweisung, die ortsfremden Besuchern eine Orientierung bietet. Künftig sollen an markanten Knotenpunkten, z. B. an querenden Hauptverkehrsstraßen, Übersichtstafeln installiert werden, die einen Gesamtüberblick über den Ringgleisweg vermitteln und auf denen der jeweilige Standort markiert ist. Auch Bezüge zu in der näheren Umgebung vorzufindenden markanten Einrichtungen oder Bauwerken sollen dargestellt werden. Die Wegweiser sollen ein weiteres identitätsstiftendes Element im Duktus der bereits vorhandenen Industriecontainer darstellen. An der Hamburger Straße sollen noch zum Jahresende 2020/Anfang 2021 zwei solcher Informationsstelen installiert werden, die als Vorbild für sechs weitere, noch festzulegende Standorte dienen können.

Geschätzte Kosten: 60.000 €

Gelbe Beschichtung auf Ringgleisabschnitten mit schwarzer Asphaltdecke

Ein gestalterisches Merkmal des Ringgleisweges ist die gelbe Deckschicht, die in der Anfangsphase durch eine entsprechende wassergebundene Decke erzielt wurde und in den stärker frequentierten Bereichen künftig mit schwarzer Asphaltdecke in Verbindung mit einer gelben Epoxidharzbeschichtung angestrebt wird. Eine derartige Beschichtung wurde erstmalig erfolgreich auf dem Abschnitt Triftweg bis Kälberwiese aufgebracht. Durch diese Farbgestaltung hebt sich der Ringgleisweg von anderen, reinen Radwegen deutlich ab. Damit soll die Bedeutung des Freizeitweges signalisiert werden, auf welchem alle Nutzer gleichberechtigt unterwegs sind.

Geschätzte Kosten (geplante Bauzeit):

Feuerwehrstraße - Hamburgerstraße	43.000 € (2023)
Mittelweg – Am Nordbahnhof	12.000 € (2021)

Beleuchtung

Beim Bau vieler Ringgleisabschnitte sind Leerrohre, die der Aufnahme der Stromversorgung für eine Beleuchtung dienen können, mit verlegt worden. Um die jeweiligen Wegeabschnitte auch in der dunklen Jahreszeit und damit auch für den Alltagsverkehr nutzen zu können, ist geplant, diese nach jeder Einzelfallprüfung und Abwägung unterschiedlichster Interessenlagen partiell mit Beleuchtungskörpern zu versehen. Die Kosten für die Beleuchtung werden im Projekt veranschlagt.

Geschätzte Kosten (geplante Bauzeit):

Norden:	Hamburger Straße – Mittelweg	27.500 € (2022)
	Geysstraße – Luftschifferweg	58.000 € (2022)
	Luftschifferweg – Bienroder Weg	42.000 € (2023)
Osten:	Abtstraße	45.000 € (2023)
Süden:	Borsigstraße	30.000 € (2021)

4. Postgleis (Anlage 4)

Der Weg auf dem ehemaligen Postgleis, der bereits mehrfach auch aus der Bürgerschaft eingefordert worden ist, könnte zu einer attraktiven Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof

und Ringgleis werden. Zudem kann dieser für eine Reihe von Anliegern einen direkten und damit kurzen Arbeitsweg vom Bahnhof zur Arbeitsstätte, abseits von viel befahrenen Straßen, darstellen. Westlich der Brücke über die Helmstedter Straße, auf Flächen, die nicht im Eigentum der Deutschen Bahn AG stehen, wurden bereits die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Postgleisweges geschaffen. In östliche Richtung würde der Weg auf Bahngelände verlaufen, wobei hier eine Gestattung von der Deutschen Bahn AG einzuholen wäre. Zudem wären die bahnbehördlichen Vorgaben zu beachten. Es wird sichergestellt, dass die Unterhaltungslast für die vom Ringgleisweg zu nutzenden Ingenieurbauwerke nicht von der Stadt Braunschweig zu tragen ist. Erforderliche Bauleistungen für die Unterhaltung werden von der Deutschen Bahn AG durchgeführt und finanziert. Die Bauwerksprüfungen/Sichtprüfungen werden von der Deutschen Bahn AG durchgeführt und finanziert. Über eine gegebenenfalls anteilige Kostentragung der Stadt für Aufwendungen, die der Deutschen Bahn AG dabei nachweislich ursächlich und zusätzlich durch die Führung des Ringgleisweges entstehen, ist bei Bedarf im Zuge der zu schließenden Vereinbarungen zu verhandeln.

Im Westen der Strecke wäre auf dem Gelände des BraWoParks eine Rampe zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Straßenniveau und dem des Bahngeländes zu bauen. In dem gesamten Bereich wird aus sicherheitstechnischen Gründen eine Absperrung zum Bahngelände und gegebenenfalls auch zu den Anliegern zu erstellen sein. Etwa in Höhe des Westermannverlages unterquert der Postgleisweg das weiter im Betrieb befindliche Gleis nach Gifhorn durch einen vorhandenen Tunnel.

Da der Postgleisweg voraussichtlich überwiegend eine Funktion als Verbindungsweg zu erfüllen hat, der bei jeder Witterung und auch bei Dämmerung attraktiv nutzbar sein soll, wird der Weg in Asphaltbauweise erstellt und, wo die Beleuchtung der bestehenden Bahnanlagen nicht ausreichend ist, mit Beleuchtung versehen.

Eine bauliche Umsetzung könnte vorbehaltlich des Zustandekommens eines Gestattungsvertrages mit der Deutschen Bahn AG nach jetzigem Kenntnisstand voraussichtlich erst ab 2023 erfolgen.

Aktuelle Kostenannahme:

Wegebau inklusive Zaunbau und Rampe	810.000 €
Beleuchtung	190.000 € (in Folgejahren 2024 ff)
Gestaltung der Unterführung	120.000 €
gelbe Beschichtung	230.000 € (in Folgejahren 2024 ff)
Planungskosten	250.000 €
insgesamt	1.600.000.€

Finanzierung

Insgesamt werden die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen bis 2023 derzeit auf 5.440.000 € geschätzt (ohne Grunderwerb). Die derzeit geplante Aufteilung der Kosten auf die Jahre und Maßnahmen ergibt sich aus Anlage 5.

Zum Haushaltsplanentwurf 2021 wurden auf dem Projekt 5E.000007 (Ringgleis/Ausbau und Schließung) folgende Haushaltsansätze angemeldet:

2021 in T€	2022 in T€	2023 in T€	2024 in T€	Gesamt in T€
3.000	3.000	1.500	1.500	9.000

Die Ansätze sollen nach erfolgter Kürzung und Modifikation wie folgt angepasst werden:

1,063 Mio. € in 2021, 1,520 Mio. € in 2022 und 2,857 Mio. € in 2023.

Die im Programm vorgesehenen Maßnahmen werden vorbehaltlich des Ratsbeschlusses über den Haushaltsplan 2021 durch das Projekt 5E.000007 – Ringgleis/Ausbau und Schlie-

ßung (vormals 5E61.0028) finanziert. Im Rahmen der Ansatzveränderungen zum Haushaltsplan 2021 wird die Verwaltung beantragen, die Haushaltsansätze im Investitionsprogramm 2021 bis 2024 anzupassen und sich daraus ergebende Ansatzreduzierungen in den Restbedarf einzustellen. Die Gesamtsumme von 9 Mio. € bis einschließlich 2024 reduziert sich nach aktuellem Stand damit auf etwa 8 Mio. €.

Haushaltsoptimierung

Auswirkungen auf die Haushaltsoptimierung ergeben sich durch die vorgesehenen Beschlüsse nicht.

Ausblick

Eine Reihe von weiteren Maßnahmen, deren Umsetzung von der Verfügbarkeit der dafür erforderlichen Grundstücke und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel abhängen, können erst in den Folgejahren nach 2023 umgesetzt werden. Deshalb werden kontinuierlich die Bemühungen fortgesetzt, die für die Vervollständigung des Ringgleisprojektes erforderlichen Grundstücke zu erwerben oder zumindest über eine Gestattung nutzen zu können. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Bereiche am Südlichen Ringgleis inklusive der Abschnitte im Bereich des Städtebaufördergebietes „Bahnstadt“, nördlich der Hans-Sommer-Straße sowie im Bereich der Georg-Westermann-Allee oder östlich des Bienroder Weges.

Von Bedeutung für die begleitende Ausgestaltung ist auch, dass es sich bei dem Ringgleisprojekt nicht nur um einen reinen Verbindungsweg handelt, sondern um einen grünbestimmten Raum mit vielfältigen Funktionen für die Naherholung, für das Klima und den Artenschutz. Sobald der Weg in Gänze erstellt sein wird, wird es deshalb auch weiter darum gehen, die angrenzenden Flächen im Sinne der oben genannten Funktionen auf Basis des Ratsbeschlusses vom 28. Juni 2011 weiter zu entwickeln. Bahnrelikte wie die Bremsertürme im Bereich des Rangierbahnhofs oder das Stellwerk an der Grünwaldstraße sollten wo immer möglich auch unter Abwägung neuer Konzepte erhalten werden.

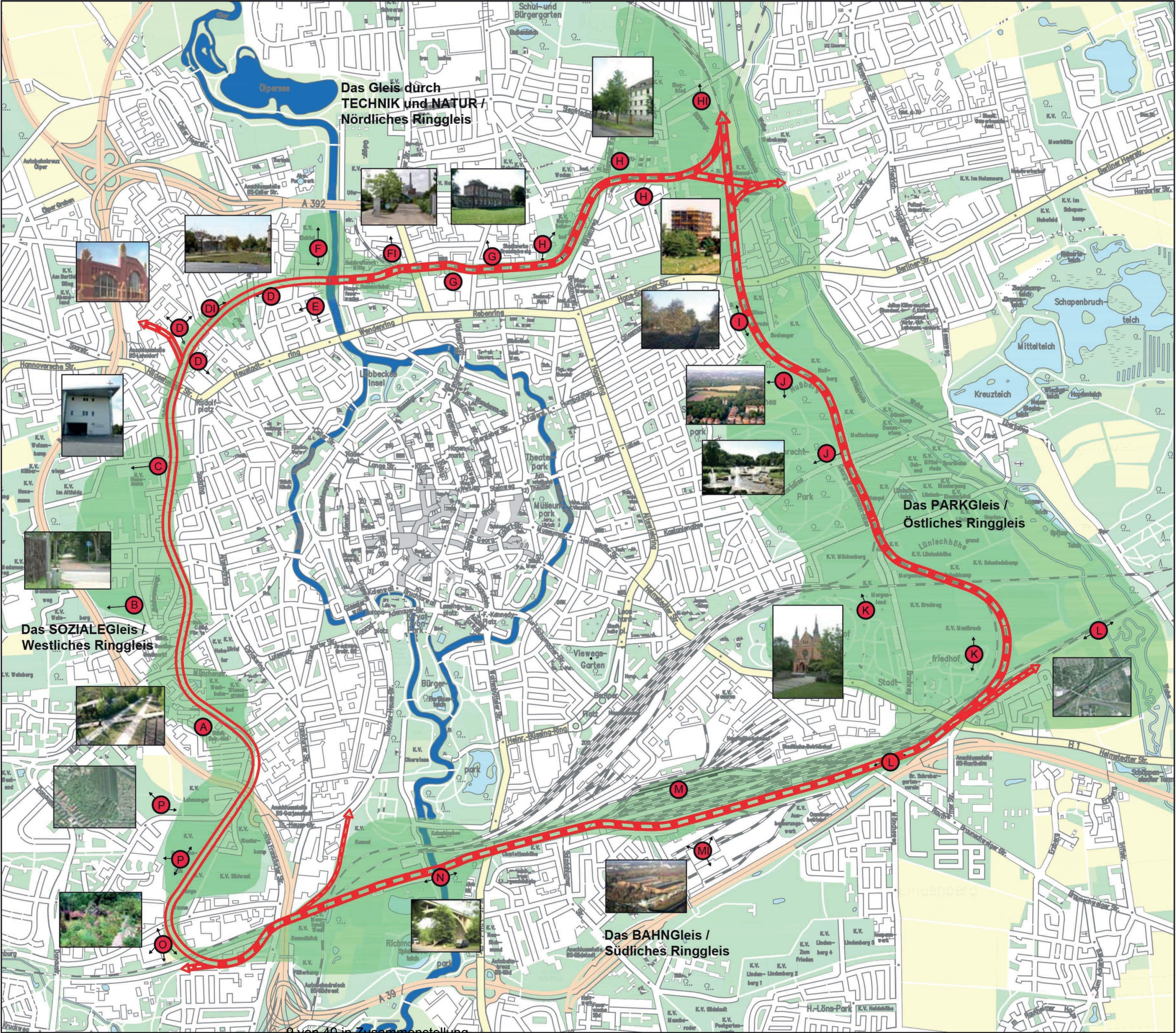
Die Verwaltung prüft regelmäßig, ob die genannten Maßnahmen ganz oder in Teilen förderfähig sind. Insbesondere ist hier die sogenannte Kommunalrichtlinie zu nennen.

Ein wesentliches Element des Ringgleisausbaus war und ist auch zukünftig die Bürgerbeteiligung über den „Gesamtstädtischen Arbeitskreis Ringgleis“. Selbstredend wird die Verwaltung, nicht zuletzt wegen des erfolgreichen und fruchtbaren Austauschs innerhalb dieses Forums, diesen auch weiterhin in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen einberufen und so die Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Vorhaben der Verwaltung sicherstellen.

Herlitschke

Anlagen:

- Anlage 1: Masterplan
- Anlage 2: Weiterführung Ringgleis Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023
- Anlage 3: Ausbauprogramm Westliches Ringgleis
- Anlage 4: Postgleis
- Anlage 5: Finanzmittelbedarf



Legende

- Ringgleisweg Planung
- Ringgleisweg Bestand
- Erlebnisraum Ringgleis

Ringgleis - Stationen

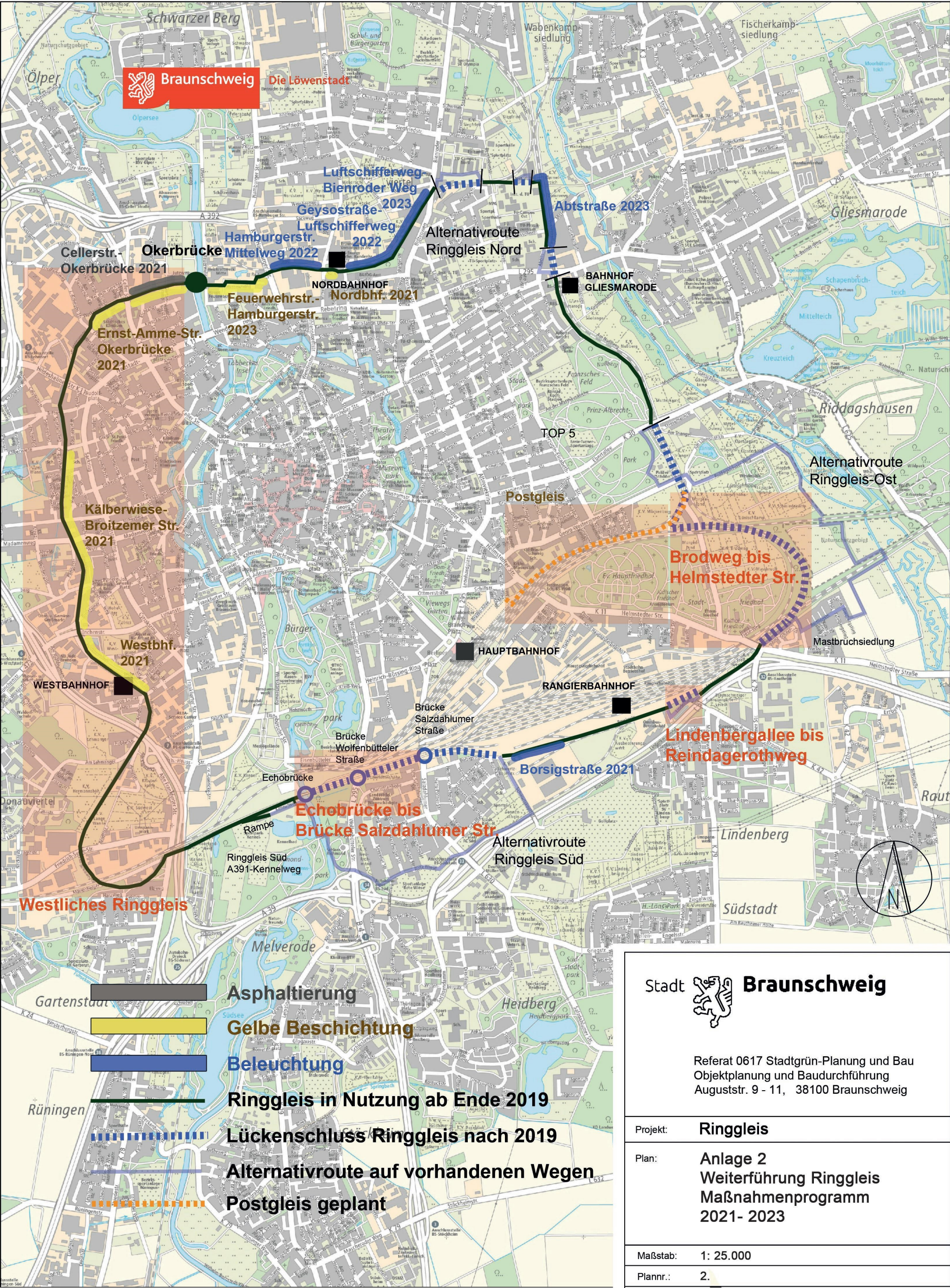
- A. Westbahnhof
- B. Pippelweg
- C. Kälberwiese
- D. Bühler
- DI. Werksteig / "Klinikachse", Alter Bahnhof "Celler Straße"
- E. Jutespinnerei und Mehr
- F. Oker - Uferpark Nord
- FI. Heizkraftwerk Mitte / "Kraftwerkspark"
- G. Nordbahnhof + Bahngelände
- H. Spargelstraße / Bültengeweg + Unigelände
Nord / Erholungsgebiet Wabe
- HI. Bocksbartfeld
- I. Bahnhof Glesmarode + Bahngelände
- J. Nussberg / Prinz-Albrecht-Park
- K. Hauptfriedhof + "Umzu"
- L. Europa - Wanderweg
- M. Rangierbahnhof, "bahnparkmusealer und technischer Fortschritt im Einklang mit Bahnlandschaften". Maßnahme von überörtlicher Bedeutung (Touristik der Bahnfreunde / Sukzession auf ehemaligen technikgeprägten Stand-orten). Innenstadtnahe Grünversorgung.
- MI. Eisenbahnausbesserungswerk / Golfplatz u. "Mehr"
- N. Okerüberquerung + andere Brücken / Dammlagen
- O. Marienbergerstraße / Gartenstadt
- P. Wildwuchsgebiet Münchenstraße / Kleingärten



Stadt  **Braunschweig**

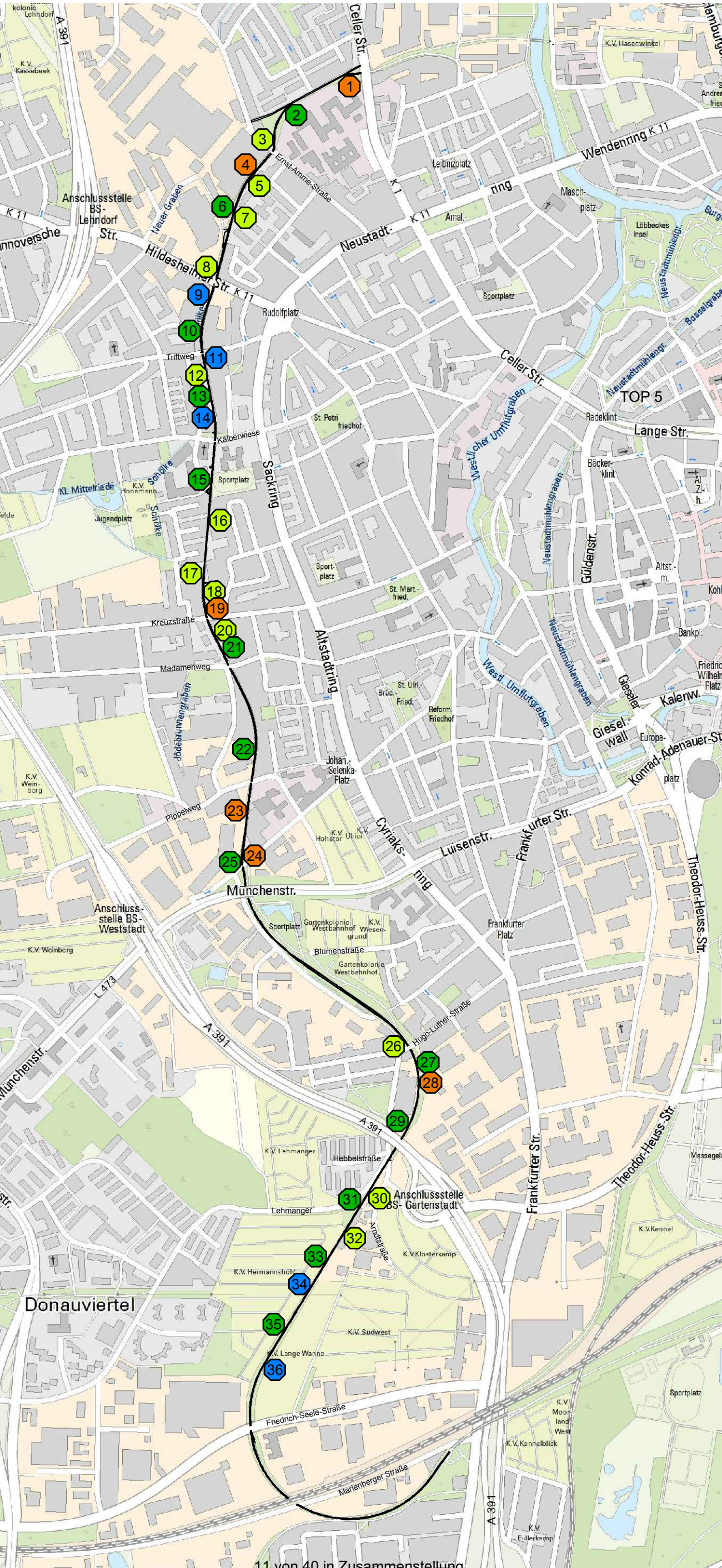
Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau
Objektplanung und Baudurchführung
Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig

Projekt:	Ringgleis	
Plan:	Anlage 1 Masterplan	
Maßstab:	o. M.	
Plannr.:	1.	
PSP-Element:	Kostenstelle: 610-7100	
gezeichnet:	02.09.2020 Mertens	Projektleiter: B. Kreisel
gesehen:		
P:\GRUEN_PLANUNG\Freiraumplanung\Ringgleis\Ratsvorlage_mit_Bildern		

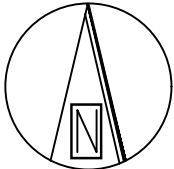


Stadt  Braunschweig	
Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau Objektplanung und Baudurchführung Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig	
Projekt:	Ringgleis
Plan:	Anlage 2 Weiterführung Ringgleis Maßnahmenprogramm 2021- 2023
Maßstab:	1: 25.000
Plannr.:	2.
PSP-Element:	Kostenstelle: 610-7100
gezeichnet:	29.10.2020 I. Ikic
gesehen:	Projektleiter: I. Ikic
P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Ringgleis_2019\Planung/ 200828_Ringgleis_A1_Weiterführung_RG_Maßnahmenpl_21-23	

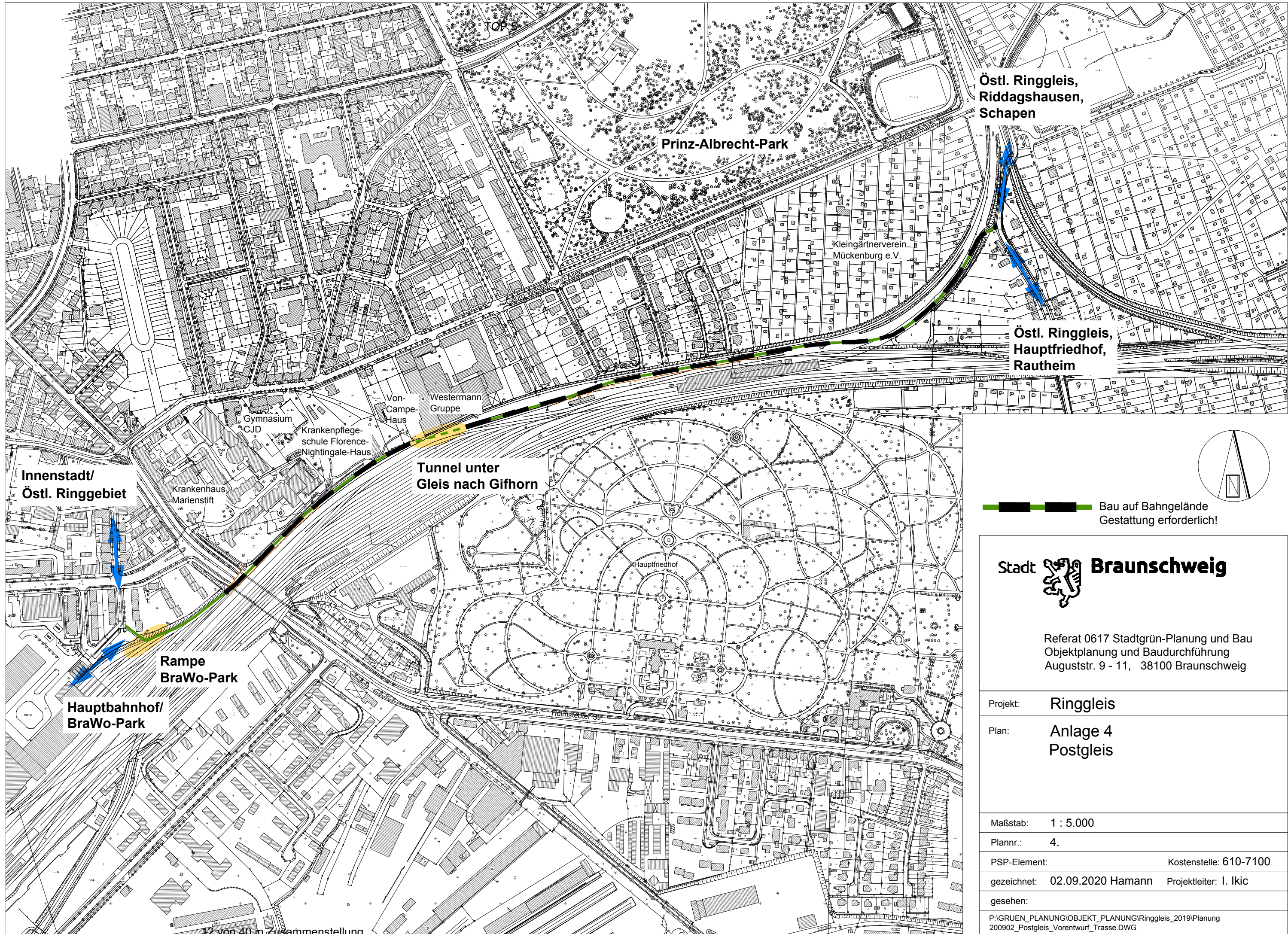
- Objektplanung inkl. Ergänzung des Bestandgrüns
- Aufenthalt (Bank etc.)
- Strauchpflanzung
- Baumpflanzung



1. Pocketpark Celler Straße
2. 3 Bäume
3. Strauchgruppe
4. Aufenthaltsbereich
5. 115 m Strauchpflanzung
6. 6 Bäume
7. 72 m Strauchpflanzung
8. 7 m Stauchpflanzung
9. 2 Bänke
10. 3 Bäume
11. 1 Bank
12. 53 m Strauchpflanzung
13. 5 Bäume
14. 3 Bänke
15. 7 Bäume
16. 40 m Strauchpflanzung
17. 42 m Strauchpflanzung
18. 36 m Strauchpflanzung
19. Kinderspiel und Aufenthaltsbereich
20. 82 m Strauchpflanzung
21. 1 Baum
22. 1 Baum
23. Kinderspiel
24. Aufenthaltsbereich
25. 1 Baum
26. Strauchgruppe
27. 1 Baum
28. Aufenthaltsbereich
29. 1 Baum
30. 97 m Strauchpflanzung
31. 2 Bäume
32. 53 m Strauchpflanzung
33. 3 Bäume
34. 1 Bank
35. 2 Bäume
36. 1 Bank



<div><div>Stadt</div><div></div><div>Braunschweig</div></div>	
Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau Objektplanung und Baudurchführung Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig	
Projekt:	Ringgleis
Plan:	Anlage 3 Ausbauprogramm Westliches Ringgleis
Maßstab:	1 : 12.500
Plannr.:	3.
PSP-Element:	Kostenstelle: 610-7200
gezeichnet:	09.11.2020 Golsch
gesehen:	Projektleiter: J. Golsch
P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Ringgleis_Sanierungsprogramm\Planung 200703_Ringgleis_Sanierungsp._westl. Ringgleis.dwg	



Östl. Ringgleis,
Riddagshausen,
Schapen

Prinz-Albrecht-Park

Kleingärtnerverein
Mückenburg e.V.

Östl. Ringgleis,
Hauptfriedhof,
Rautheim

Innenstadt/
Östl. Ringgebiet

Tunnel unter
Gleis nach Gifhorn

Rampe
BraWo-Park

Hauptbahnhof/
BraWo-Park

— Bau auf Bahngelände
Gestattung erforderlich!

Stadt  **Braunschweig**

Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau
Objektplanung und Baudurchführung
Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig

Projekt: Ringgleis

Plan: Anlage 4
Postgleis

Maßstab: 1 : 5.000

Plannr.: 4.

PSP-Element: Kostenstelle: 610-7100

gezeichnet: 02.09.2020 Hamann Projektleiter: I. Ikić

gesehen:

P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Ringgleis_2019\Planung
200902_Postgleis_Vorentwurf_Trasse.DWG

Anlage 5

Weiterführung Ringgleis - Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023				
Übersicht zum derzeit geschätzten Finanzmittelbedarf				
Maßnahme	2021 in T€	2022 in T€	2023 in T€	Summe 2021 bis 2023
Ausbau westliches Ringgleis				
<i>Asphaltierung</i>				
Celler Straße - Oker	95			
<i>Gelbe Beschichtung</i>				
Ernst-Amme-Straße etc.	170			
Westbahnhof	90			
Celler Straße - Oker		86		
Begrünung		165		
Ausstattung	206	156	156	
Ersatz provisorischer Ringgleisführungen durch Realisierung der originären Trasse in Abschnitten				
Durchbruch Lindenbergallee	50	200		
Brodweg bis Helmstedter Straße	350	500	1.000	
Echobrücke bis Salzdahlumer Straße		78	641	
Verbesserung Ringgleis Ausstattung				
Informationstafeln	60			
<i>Gelbe Beschichtung</i>				
Feuerwehrstraße - Hamburger Straße			43	
Mittelweg bis Nordbahnhof	12			
<i>Beleuchtung</i>				
Hamburger Str. bis Mittelweg		27,5		
Geysstraße bis Luftschifferweg		58		
Luftschifferweg bis Bienroder Weg			42	
Abtstraße			45	
Borsigstraße	30			
Postgleis				
Planung		250		
Wegebau etc. und Gestaltung Unterführung			930	
Summen	1.063	1.520,50	2.857	5.440,50

Betreff:

Verwendung des bezirklichen Bürgerhaushaltes zur Verbesserung der Qualität von Kinderspielplätzen

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

16.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Entscheidung)

Sitzungstermin

18.11.2020

Status

Ö

Beschluss:

Der Umgestaltung des Spielplatzes Menzelstraße auf der Grundlage der vorliegenden Planung wird zugestimmt. Für die Umgestaltung werden bezirkliche Mittel zur Verfügung gestellt.

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat möchte aus bezirklichen Mitteln des Bürgerhaushaltes einen Betrag für die Umgestaltung eines Spielplatzes im Östlichen Ringgebiet zur Verfügung stellen und hat die Verwaltung gebeten, Vorschläge für infrage kommende Spielplätze basierend auf den Ergebnissen der Spielplatzkonzeption zu unterbreiten. Der Stadtbezirksrat hat in der Sitzung am 16.09.2020 konkret um Vorschläge für die Überplanungen der Spielplätze Hans-Sommer-Straße/Methfesselstraße, Menzelstraße und Gliesmaroder Straße gebeten, die im Folgenden beschrieben und was, was die Reihenfolge einer möglichen Umgestaltung angeht, priorisiert werden. „Zur Veranschaulichung der Planungsgedanken liegen der Vorlage die jeweiligen Gestaltungspläne als Anlagen bei.

Im Ergebnis sieht die Verwaltung aufgrund der überdurchschnittlich hohen Anteile von Kindern und Jugendlichen im Einzugsbereich des **Spielplatzes Menzelstraße** erhöhten Handlungsbedarf für eine Umgestaltung dieses Spielplatzes. Auch die zentrale Lage im Wohngebiet mit überwiegend Mehrfamilienhäusern impliziert einen großen Bedarf an einem qualitativ hochwertigen Spiel- und Bewegungsangebot. Die derzeitige Ausstattung des Spielplatzes mit einigen veralteten Spielgeräten, die zudem nur einen geringen Spielwert besitzen, erfordert eine Überplanung des Spielplatzes mit hoher Priorität.

Erst mit zweiter Priorität wäre die Überplanung des **Spielplatzes Hans-Sommer-Straße/Methfesselstraße** nach Auffassung der Verwaltung angezeigt. Hier sind nur sehr wenige Spielgeräte, die ausschließlich auf jüngere Kinder zwischen 0 und 6 Jahre zielen, vorhanden. Zudem liegen der Verwaltung Anregungen und Hinweise aus der Einwohnerschaft für diesen Spielplatz vor, in denen eine Aufwertung des Spielplatzes gewünscht wird. Aufgrund der relativ eingeschlossenen Lage und der geringeren Kinderzahlen im Einzugsbereich des Spielplatzes wird der Handlungsdruck als weniger hoch bewertet als beim Spielplatz Menzelstraße.

Die Umgestaltung des **Spiel- und Bolzplatzes Gliesmaroder Straße** wird im direkten Vergleich mit den beiden anderen Spielplätzen als weniger dringlich bewertet, da die prozentualen Anteile von Kinder und Jugendlichen an der Gesamteinwohnerschaft im Vergleich zur Gesamtstadt im Einzugsgebiet unterdurchschnittlich sind. Zudem ist hier ein Spiel- und Bewegungsangebot für die verschiedenen Altersgruppen vorhanden, obgleich dieses durchaus

als verbesserungswürdig zu bewerten ist. Außerdem besteht auf den nahegelegenen Spielplätzen Allerstraße und Drasewitzstraße (Stadtbezirk Nordstadt) ein alternatives Spiel- und Bewegungsangebot. Die Umgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes Glesmaroder Straße wird daher mit nachrangiger Priorität bewertet.

Empfehlung der Verwaltung: Umgestaltung des Spielplatzes Menzelstraße

Der Spielplatz Menzelstraße befindet sich inmitten eines dicht bebauten Wohngebiets zwischen Karlstraße und Richterstraße. Die vorhandenen Spiel- und Bewegungsangebote – eine Nestschaukel, ein Drehkarussell, eine Rutsche, ein Sandspielgerät, eine dreiseitige Kletterwand, ein Wipptier, ein Bodenschachfeld, eine Tischtennisplatte und eine Seilschaukel – sind beidseitig an einem kombinierten Fuß- und Radweg angeordnet und sprechen vor allem die Altersgruppen 0 - 6 Jahre und 6 - 12 Jahre an. Die Spielplatzkonzeption bewertet die Abgrenzung zur Straße, die Einsehbarkeit und Pflanzen als Spielelemente positiv, empfiehlt jedoch die Überplanung des Spielplatzes mit dem Schwerpunkt Klettern, da Möglichkeiten für diese Bewegungsaktivität zurzeit im Umfeld kaum angeboten werden.

Mit der vorliegenden Planung soll die Aufenthaltsqualität des Spielplatzes verbessert und ein Spiel- und Bewegungsangebot auch für ältere Kinder geschaffen werden, die im Spielbezirk einen überdurchschnittlichen Anteil (im Vergleich zur Gesamtstadt) haben. Die verschiedenen Altersgruppen erhalten jeweils eigene Bereiche, die mit attraktiven Spiel- und Bewegungsangeboten, die einen hohen Spielwert aufweisen, ausgestattet werden.

Im nordöstlichen Zugangsbereich an der Karlstraße wird der vorhandene abgegrenzte Raum mit dem Boden-Schachfeld durch das Entfernen der bereits brüchigen Betonwände offener und einsehbarer gestaltet. Um die Aufenthaltsfunktion dieses Bereiches zu stärken, werden zusätzlich zum vorhandenen Schachfeld zwei statische Spielangebote – ein Murmeltisch als Geschicklichkeitsspiel und „Vier gewinnt“ als Strategiespiel – neu installiert. Die bereits vorhandenen Betonblöcke der Beet-Einfassung können weiterhin als Sitzgelegenheiten genutzt werden.

An diesen Bereich schließt sich - ebenfalls östlich des Geh- und Radwegs - ein Bereich mit Bewegungsangeboten für ältere Kinder an. Hier lädt die bereits vorhandene Tischtennisplatte zum Spielen ein. Neu hinzu kommt eine Jugendbank, an der die Spieler*innen verweilen können und die zugleich als Treffpunkt und Rückzugsraum dient. Im angrenzenden Sandbereich befindet sich derzeit noch ein Schaukelseil, das durch ein Großspielgerät mit Möglichkeiten zum Hangeln, Klettern und Balancieren ersetzt wird und dadurch vielseitig genutzt werden kann.

Auf der südwestlichen Seite des Durchgangswegs befinden sich der Kleinkinderspielbereich und ein Spielraum mit Angeboten für Kinder zwischen 3 und 6 Jahre. Der Kleinkinderspielbereich wird mit einem bekletterbaren Spielhaus ausgestattet, das über eine Rutsche und Elemente für Sandspiel und zur Förderung der Motorik verfügt. Dafür werden der Sandspielbereich erweitert, der vorhandene Wippen abgebaut und ein Teil der vorhandenen Betonblöcke entfernt. Ebenfalls im Sandspielbereich befindet sich eine Dreieckkletterwand und ein Sandspielgerät, die Kindern ab 3 Jahren auch weiterhin Spiel und Bewegung ermöglichen. Derzeit befindet sich hier auch noch eine ältere Rutsche, die durch ein Kombinationsspielgerät mit Rutsche, Balancierseil, Steigebene, Kletternetz, Hangelseil, Kletterstange und Leiter ersetzt wird. Dieses ist für Kinder ab 4 Jahre geeignet. Der Sandspielbereich wird dafür in östlicher Richtung erweitert. In diesem Bereich wird zudem das vorhandene gepflasterte Rondell als Sitzbereich für Kinder und begleitende Erwachsene umgestaltet. Dazu werden die vorhandenen Betonblöcke mit Holzplatten ausgestattet und zwei Bogentische neu installiert.

Die vorhandene Nestschaukel, das Drehkarussell und die verbleibende freie mittige Fläche bleiben erhalten.

Als inklusive Spiel- und Bewegungsangebote sind der Murmeltisch und „Vier gewinnt“ angelegt. Das Tischtennisangebot, das Drehkarussell und die Nestschaukel bieten körperlich eingeschränkten Personen Möglichkeiten zum Spielen und Bewegen. Die weiteren Spiel- und Bewegungsangebote fördern durch ihre Vielseitigkeit verschiedene motorische Fähigkeiten der Nutzer. Die Aufenthaltsräume an der Jugendbank und im Picknick-Rondell sind bewusst

auch für die Nutzung durch körperlich eingeschränkte Personen, z.B. Rollstuhlfahrer, gestaltet. Der Spielplatz ist barrierefrei erreichbar.

Die Kosten für die Überplanung des Spielplatzes werden auf mind. 70.000 € geschätzt.

Weitere Umgestaltungsplanung

Spielplatz Hans-Sommer-Straße/Methfesselstraße

Der Spielplatz an der Hans-Sommer-Straße/Methfesselstraße befindet sich inmitten von Wohngebäuden und ist durch eine niedrige Strauchbepflanzung von der Hauptverkehrsstraße Hans-Sommer-Straße abgegrenzt. Hervorzuheben ist der große Baumbestand auf dem Areal, wodurch die Fläche einen waldartigen Charakter erhält. Mit seiner Spielgeräteausstattung – ein Wippen, ein Drehkarussell, ein Sandkasten und ein Spielhaus - zielt der Spielplatz insbesondere auf Kleinkinder und Kinder bis 6 Jahre. Es ist anzunehmen, dass der Spielplatz vor allem von Anwohner*innen der umliegenden Mehrfamilienhäuser genutzt wird. In der Spielplatzkonzeption wurde der Spielplatz lediglich bei der Abgrenzung der Straße und seiner Einsehbarkeit positiv bewertet. Andere Spielraumqualitäten konnten nicht festgestellt werden, so dass eine Überplanung des Spielplatzes mit der Verbesserung der Spiel- und Aufenthaltsqualität empfohlen wird. Weiterhin sollen auch Spielangebote für ältere Kinder geschaffen werden.

Mit der Spielplatzumgestaltung soll die Attraktivität des Spiel- und Bewegungsangebotes und die Eignung als Treffpunkt für die Nachbarschaft erhöht bzw. verbessert werden. Dazu ist sowohl die Ergänzung des Spielangebotes um ein Großspielgerät für Kinder ab 5 Jahre als auch die Schaffung eines Sitzbereiches mit einer Picknicktisch-Bank-Kombination vorgesehen. Weitere Spiel- und Bewegungsangebote komplettieren das Angebot. Bei der Auswahl der Spiel- und Aufenthaltselemente wurde auf Holz als Material und eine naturnahe Gestaltung der Elemente geachtet, um den Charakter des Spielplatzes hervorzuheben.

Die Spielfläche wird in vier Bereiche geteilt: Im südwestlichen Bereich entsteht ein Spiel- und Bewegungsbereich für ältere Kinder, im südöstlichen Bereich befindet sich der Spielbereich für Kleinkinder, mittig wird ein Aufenthaltsbereich eingerichtet und im nördlichen Bereich, in dem sich der Großbaumbestand befindet, steht eine Fläche für freies Spiel zur Verfügung.

Zentral im Spielbereich für ältere Kinder wird ein Kombinationsspielgerät installiert. Dieses bietet Möglichkeiten zum Klettern, Balancieren, Hangeln und Rutschen. Es besteht aus Robinienholz, das weitgehend in Naturfarbe erscheint, einige Pfähle sind in unterschiedlichen Grüntönen gehalten. Daneben befindet sich das bereits vorhandene Karussell. Beide Geräte werden in einen Fallschutzbereich mit Holzhackschnitzeln eingebettet. Die sich bisher in diesem Bereich befindende Bank, der Abfallbehälter und der Wippen werden abgebaut.

Der Kleinkinderbereich wird das bereits vorhandene Spielhaus und den Sandkasten umfassen. Neu hinzu kommen hier eine Nestschaukel und ein Bewegungs- und Sitzelement in Form eines Wurms. Die Pfosten der Nestschaukel sind ebenfalls aus Robinienholz gefertigt und mit drei auf dem Querbalken sitzenden Eulen verziert. Der aus Robinienholz gefertigte Wurm verstärkt zum einen das naturnahe Erscheinungsbild des Spielplatzes, dient zum Sitzen, darunter durchkrabbeln, Slalomlaufen und kann auch in Rollenspiele einbezogen werden.

In Sichtnähe zum Kleinkinderspielbereich wird ein Aufenthaltsbereich eingerichtet. Hier ist eine Sitzgruppe vorgesehen, die sowohl Erwachsenen als auch Kindern Sitzgelegenheit und die Möglichkeit für ein gemeinsames generationenübergreifendes Picknicken bietet. Auch diese Sitzgruppe ist aus Robinienholz gefertigt und passt sich mit seinem naturnahen Erscheinungsbild gut in die Umgebung ein. Hinzu kommt ein Abfallbehälter, der in der Nähe der Sitzgruppe aufgestellt wird. Zwischen den Bereichen für ältere Kinder und für Kleinkinder bietet die neu hinzukommende „Wackelwelle“ weitere Sitzmöglichkeiten und kann gleichzeitig als Bewegungselement genutzt werden.

Die Fläche für freies Spiel bleibt unverändert erhalten.

Die inklusive Begeh- und Bespielbarkeit ist durch Holzhackschnitzel als Fallschutzmaterial gegeben. Zudem bietet die klare Aufteilung in verschiedene Bereiche Übersichtlichkeit und Orientierung. Als inklusive Spielgeräte für körperlich eingeschränkte Personen sind die Nestschaukel, das Spielhaus und der Wurm zum Spielen geeignet. Herausforderungen unterschiedlicher Anspruchsniveaus für motorisch eingeschränkte Kinder bietet das Großspielgerät. Die Sitzgruppe stellt einen Treffpunkt für alle Altersgruppen und für Menschen mit und ohne Behinderungen dar.

Die Kosten für die Neugestaltung des Spielplatzes werden auf ca. 56.000 € geschätzt.

Spiel- und Bolzplatz Gliesmaroder Straße

Der Spiel- und Bolzplatz Gliesmaroder Straße befindet sich im Blockinnenbereich rückwärtig eines Supermarktes und ist über einen überdachten und verschließbaren Eingangsbereich zugänglich. Die Möglichkeit einer neuen Zugangsmöglichkeit wurde geprüft. Leider ist dies aufgrund angrenzender privater bzw. mit Erbbaurechten belegter Grundstücke nicht möglich, so dass weiterhin nur der Zugang über die Gliesmaroder Straße besteht.

Das bisherige Spiel- und Bewegungsangebot – eine Doppelschaukel, zwei Wippen, eine Tischtennisplatte sowie ein Bolzkäfig mit zwei Fußballtoren und einem Basketballkorb – richtet sich an alle Altersgruppen. Die Spielplatzkonzeption bewertet den Spielplatz als erneuerungsbedürftig und empfiehlt eine zukünftige Ausrichtung auf ältere Kinder und Jugendliche ab 12 Jahre, da für jüngere Kinder auf dem Spielplatz Bindestraße ein alternatives Spielangebot besteht.

Die Überplanung sieht eine Unterteilung des Spielplatzes in vier Bereiche vor: der Eingangsbereich soll mit Parcourselementen attraktiver gestaltet werden, zentral befindet sich ein Aufenthaltsbereich mit einer Tisch-Bank-Kombination, im angrenzenden Sandspielbereich befinden sich Bewegungsangebote und der Bolzkäfig bietet Ballspieler*innen Möglichkeiten für Fuß- und Basketball.

Der Eingangsbereich wird durch die Anlage von Parcours-Elementen attraktiver gestaltet. So soll bereits beim Durchgang mit vielfältigen Bewegungsangeboten auf den dahinterliegenden Spielplatz geleitet werden. Vorgesehen sind eine Balkenbrücke, eine Seilbrücke und eine Slackline, die das koordinierte Balancieren mit steigendem Schwierigkeitsgrad trainieren sollen. Alle Parcourselemente sind aus langlebigem, feuerverzinktem Stahlrohr gefertigt. Durch die geringe Fallhöhe der drei Parcourselemente von unter 60 cm ist im Eingangsbereich kein Fallschutz notwendig.

Im zentral gelegenen Bereich wird mit einer Tisch-Bank-Kombination ein Aufenthaltsbereich geschaffen, von dem aus alle Spielbereiche einsehbar sind.

Im angrenzenden Spielbereich wird neben der vorhandenen Schaukel ein neues Spielgerät für Kinder ab 6 Jahre installiert. Dieses Klettergerät bietet Möglichkeiten zum Klettern, Hangeln und im Bereich der vier „Vogelnester“ auch zum Verweilen. Die Tischtennisplatte wird in den hinteren gepflasterten Bereich verlegt, der zusätzlich mit einer Jugendbank ausgestattet wird. Die beiden vorhandenen Bänke werden abgebaut.

Der Bereich um den Basketballkorb im Bolzkäfig wird mit Markierungen für ein Streetball-Feld versehen.

Der Spielplatz stellt in seinem geplanten Erscheinungsbild einen Begegnungsraum für junge Heranwachsende dar. Dabei wird insbesondere auch die Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen berücksichtigt. Der zentral gelegene Aufenthaltsbereich mit der Tisch-Bank-Kombination, der Tischtennisbereich und der Bereich für Ballspiele im Bolzkäfig bieten Teilhabe aller Menschen unabhängig von Alter und möglicher körperlicher oder kognitiver Einschränkungen. Bei der Auswahl der Parcours-Elemente und des Kletterspielgeräts wurden verschiedene Anspruchs- und Fähigkeitsniveaus der Nutzer*innen berücksichtigt. Daher stellen sie die Teilhabe vieler Personen sicher, bieten zugleich aber auch Herausforderungen an das differente motorische Können von Kindern und Jugendlichen.

Die Kosten für die Überplanung des Spielplatzes werden auf ca. 30.000 € geschätzt.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt die Umgestaltung des Spielplatzes Menzelstraße vor. Unter Einbeziehung von bezirklichen Mitteln für die Umgestaltung des Spielplatzes wird angestrebt, das Vergabeverfahren noch in diesem Jahr zu beginnen. Ergänzende Haushaltsmittel stehen im Teilhaushalt des Fachbereiches Stadtgrün und Sport in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Nach Abschluss des ca. zehnwöchigen Vergabeverfahrens ist mit einer Beschaffungszeit für Spielgeräte von ca. 12 - 20 Wochen zu rechnen.

Herlitschke

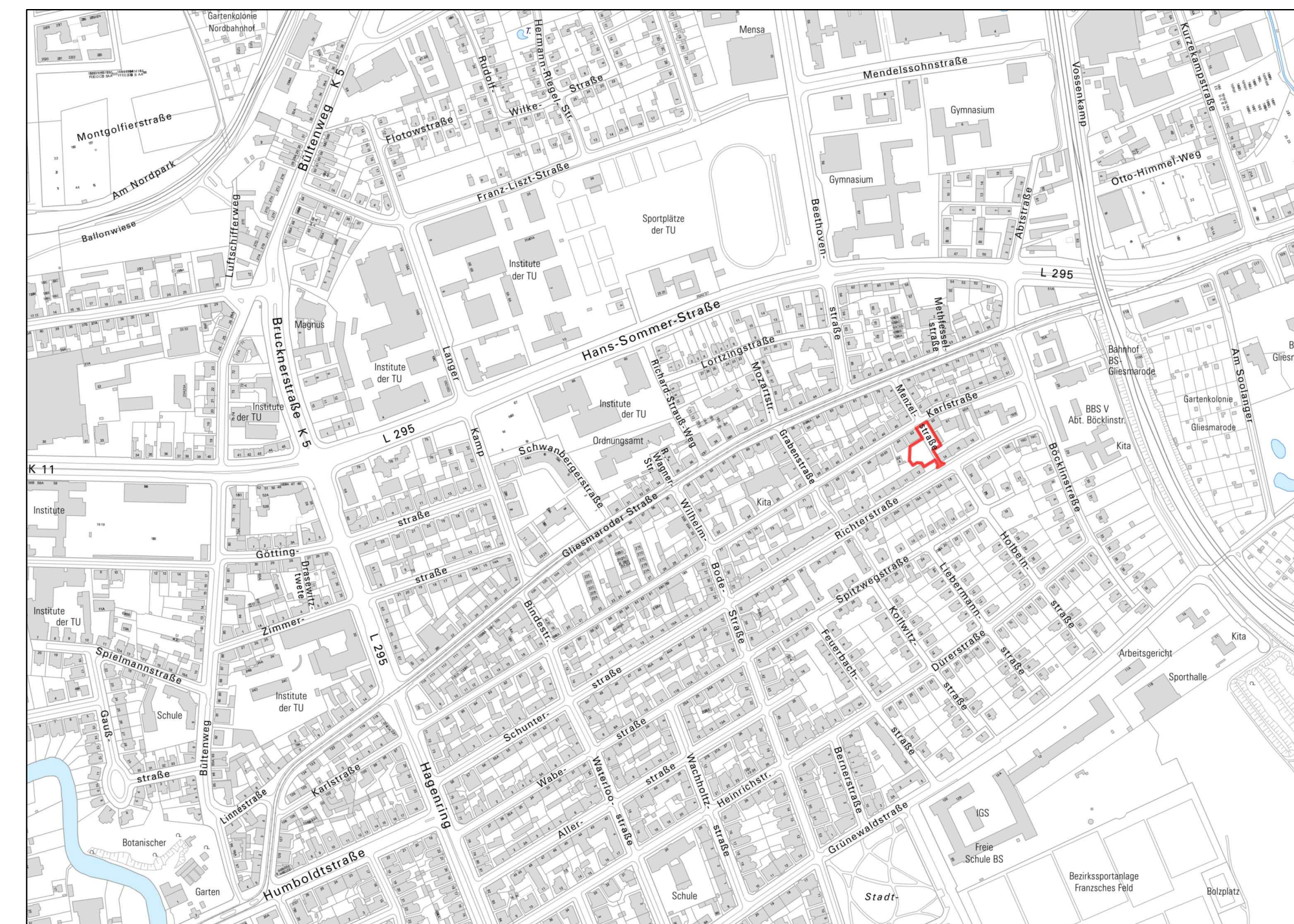
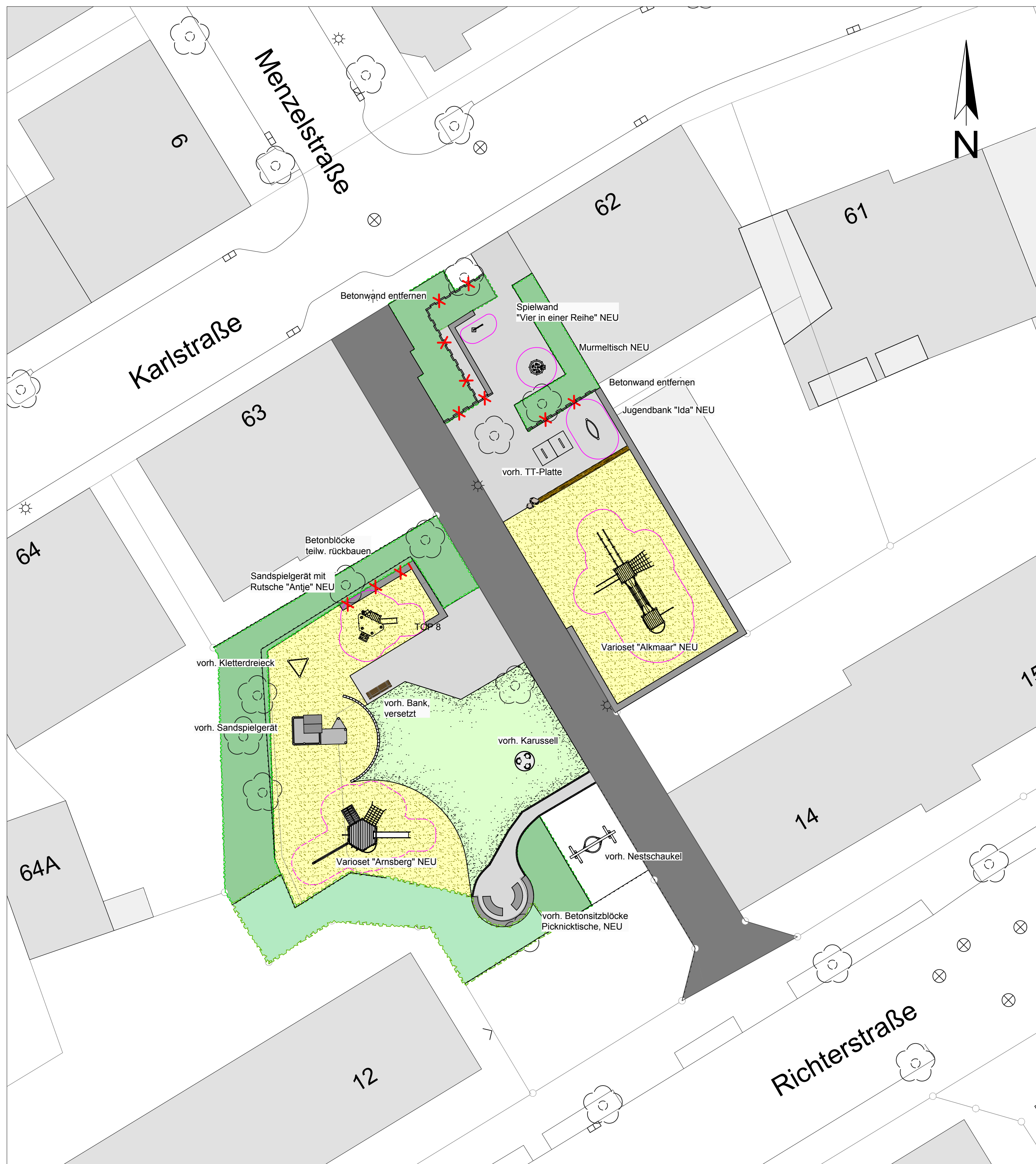
Anlage/n:

Gestaltungskonzept für den Spielplatz Menzelstraße

Gestaltungskonzept für den Spielplatz Hans-Sommer-Straße/Methfesselstraße

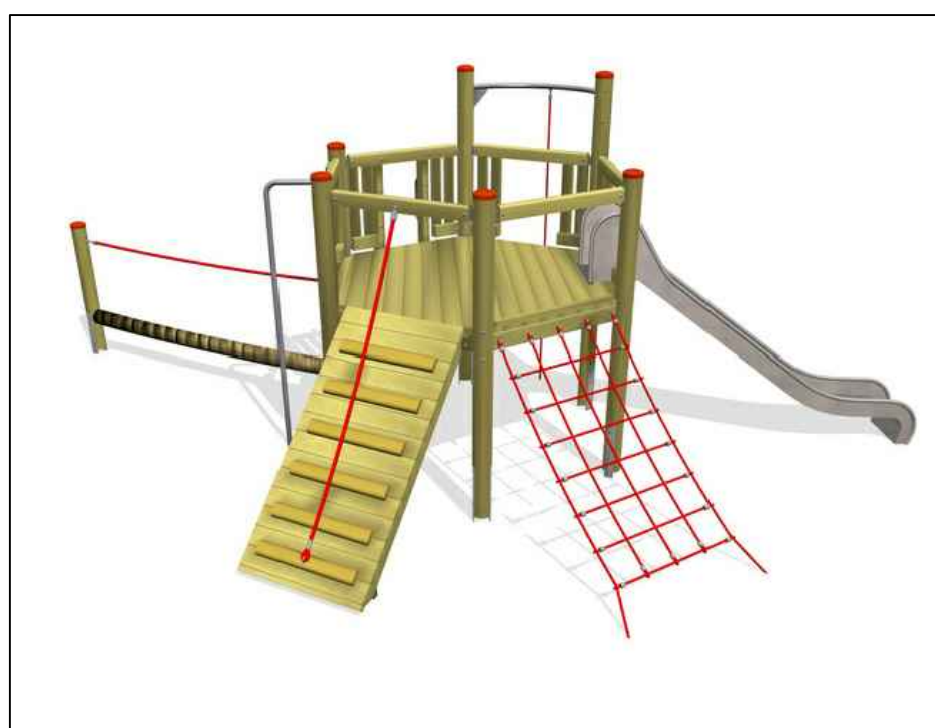
Gestaltungskonzept für den Spiel- und Bolzplatz Gliesmaroder Straße

Spielplatz 'Menzelstraße'



Gestaltungsgrundsätze:

- Schaffung eines attraktiven Spiel- und Bewegungsangebotes mit hohem Spielwert und dem Schwerpunkt Klettern
- Aufteilung in verschiedene Bereiche für die einzelnen Altersgruppen und Funktionen
- Qualifizierung des vorhandenen Spielangebots für alle Altersgruppen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Schaffung von Treffpunkten
- inklusive Beschpielbarkeit



Varioset "Arnsberg"



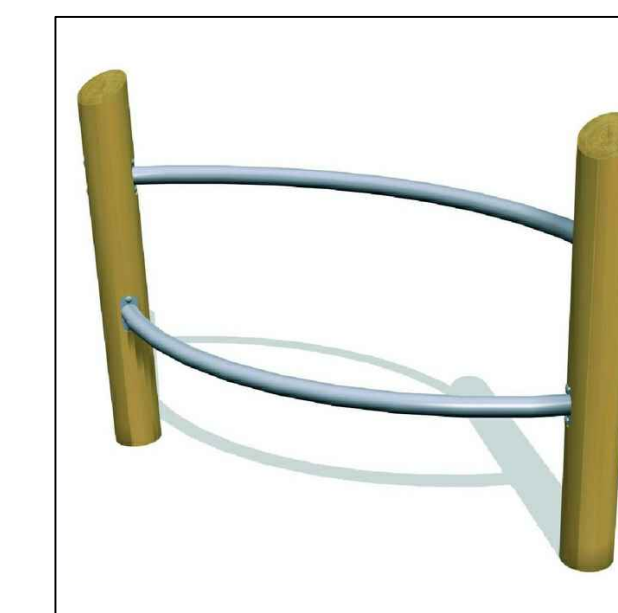
Varioset "Alkmaar"



Sandspielgerät "Antje"



Murmeltisch

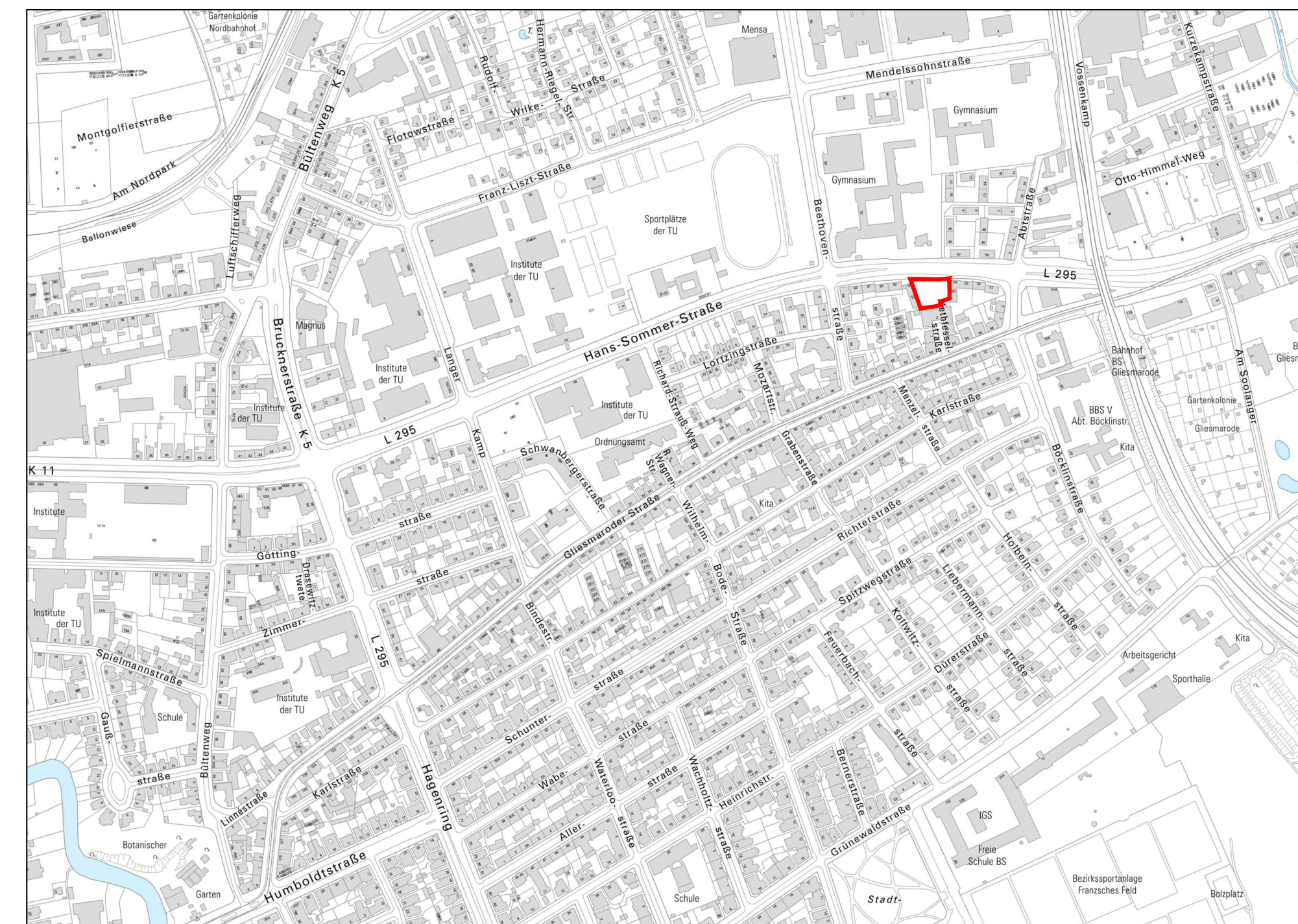
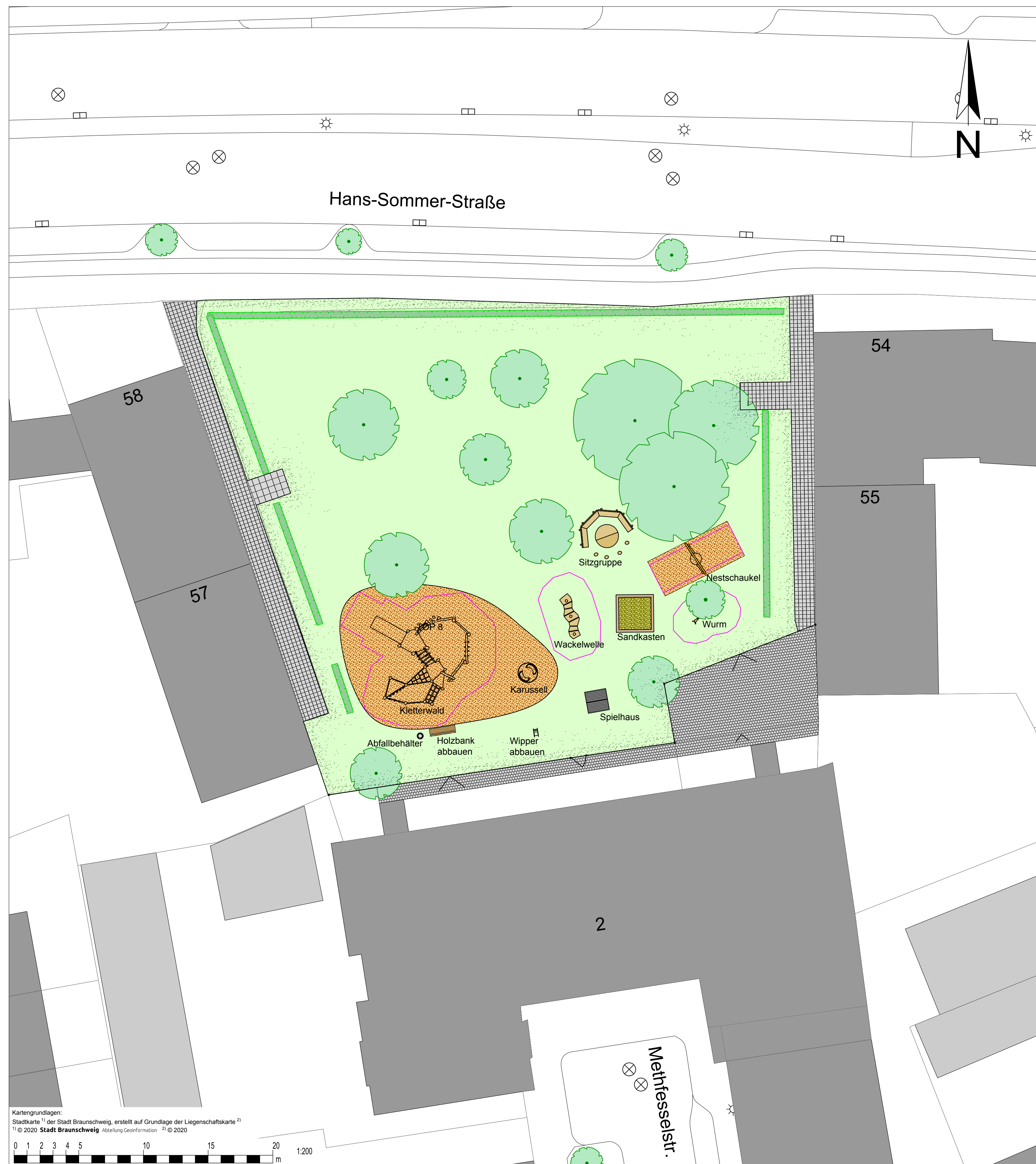


Jugendbank



"Vier in einer Reihe"

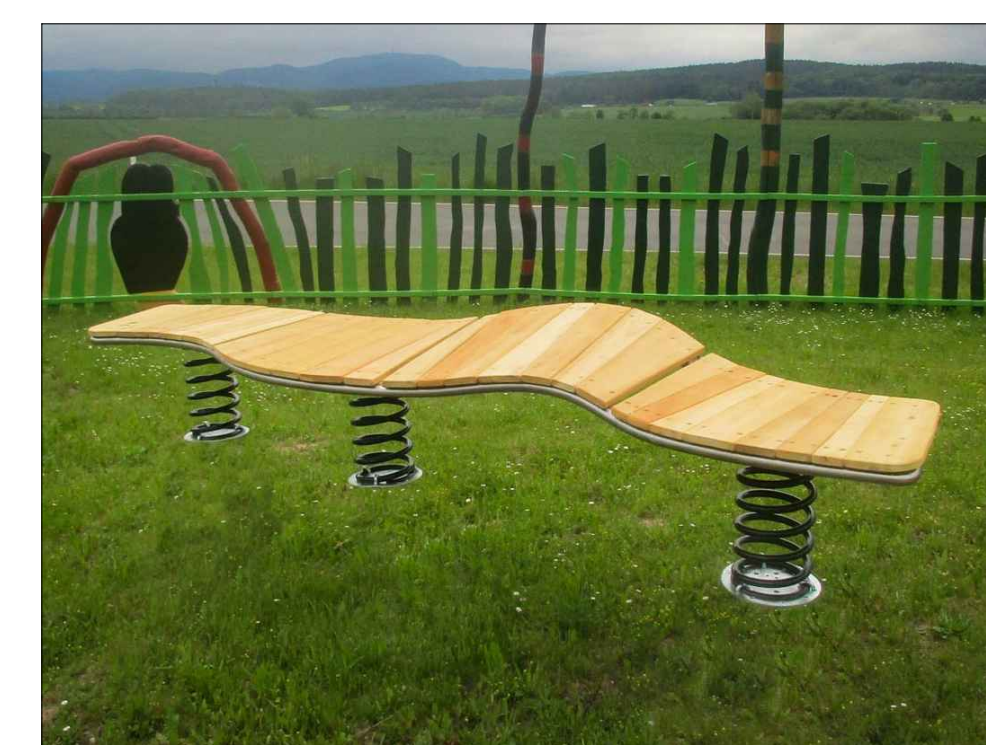
Spielplatz 'Hans-Sommer-Straße'



Sitzgruppe



Nestschaukel



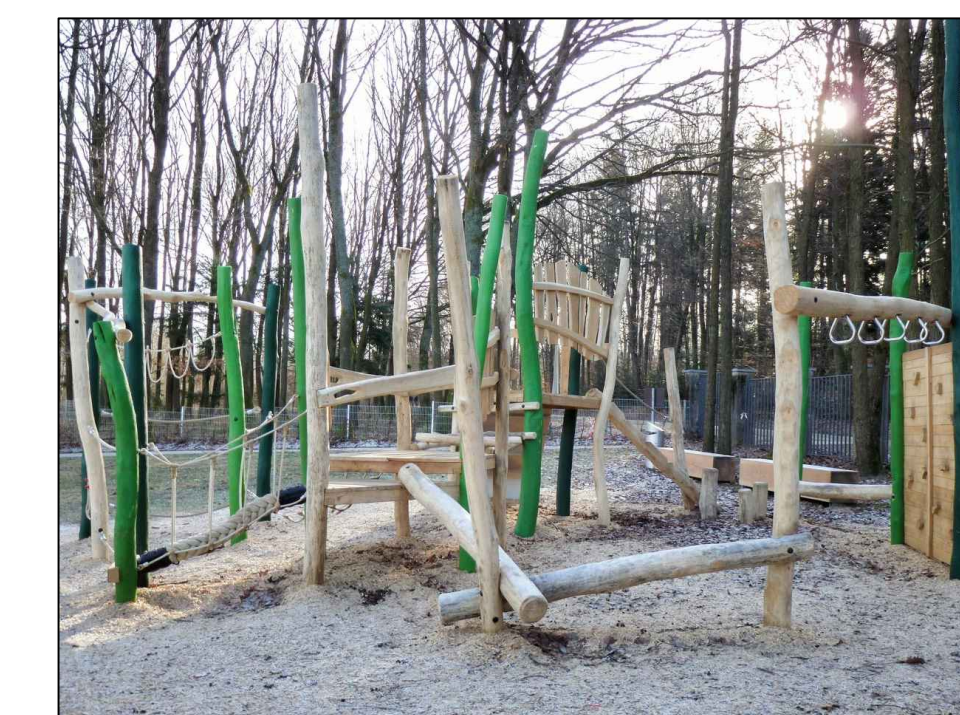
Wackelwelle

Gestaltungsgrundsätze:

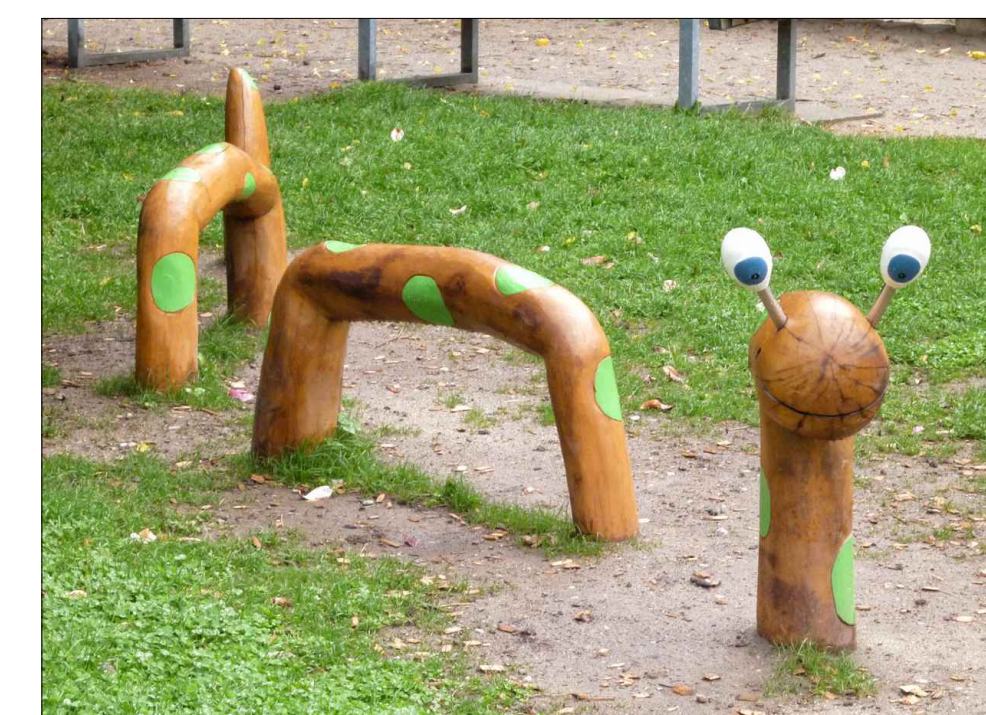
- Verstärkung des naturnahen Charakters durch Spielgeräte und Sitzgelegenheiten aus Holz
- Aufteilung in verschiedene Bereiche für die einzelnen Altersgruppen und Funktionen
- Qualifizierung des vorhandenen Spielangebots für Kinder bis 12 Jahre
- Schaffung eines Nachbarschaftstreffpunktes durch verbesserte Aufenthaltsqualität
- Bewegungsraum für freies Spiel
- inklusive Begeh- und Bespielbarkeit



Kletterwald - Ansicht 1



Kletterwald - Ansicht 2

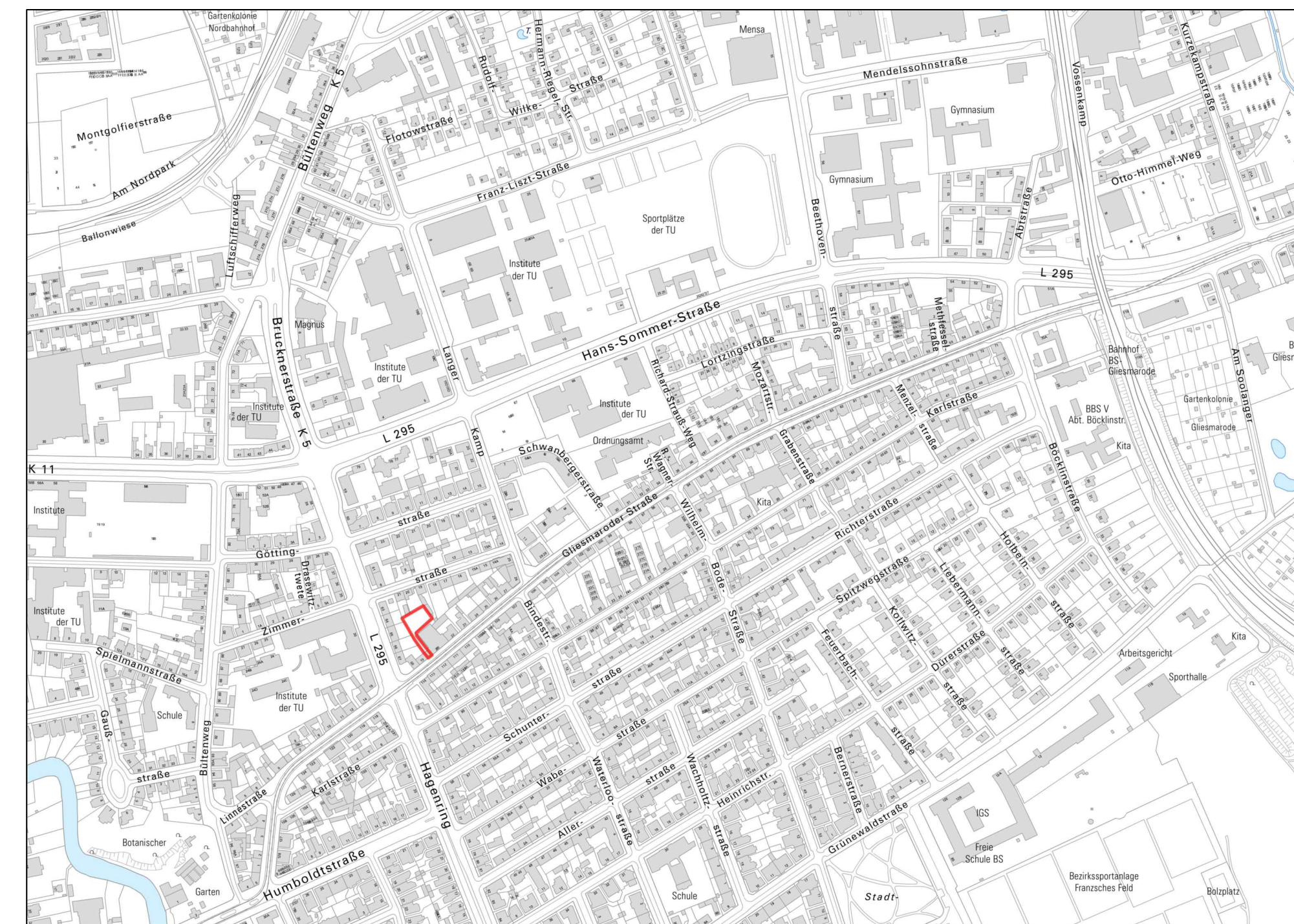
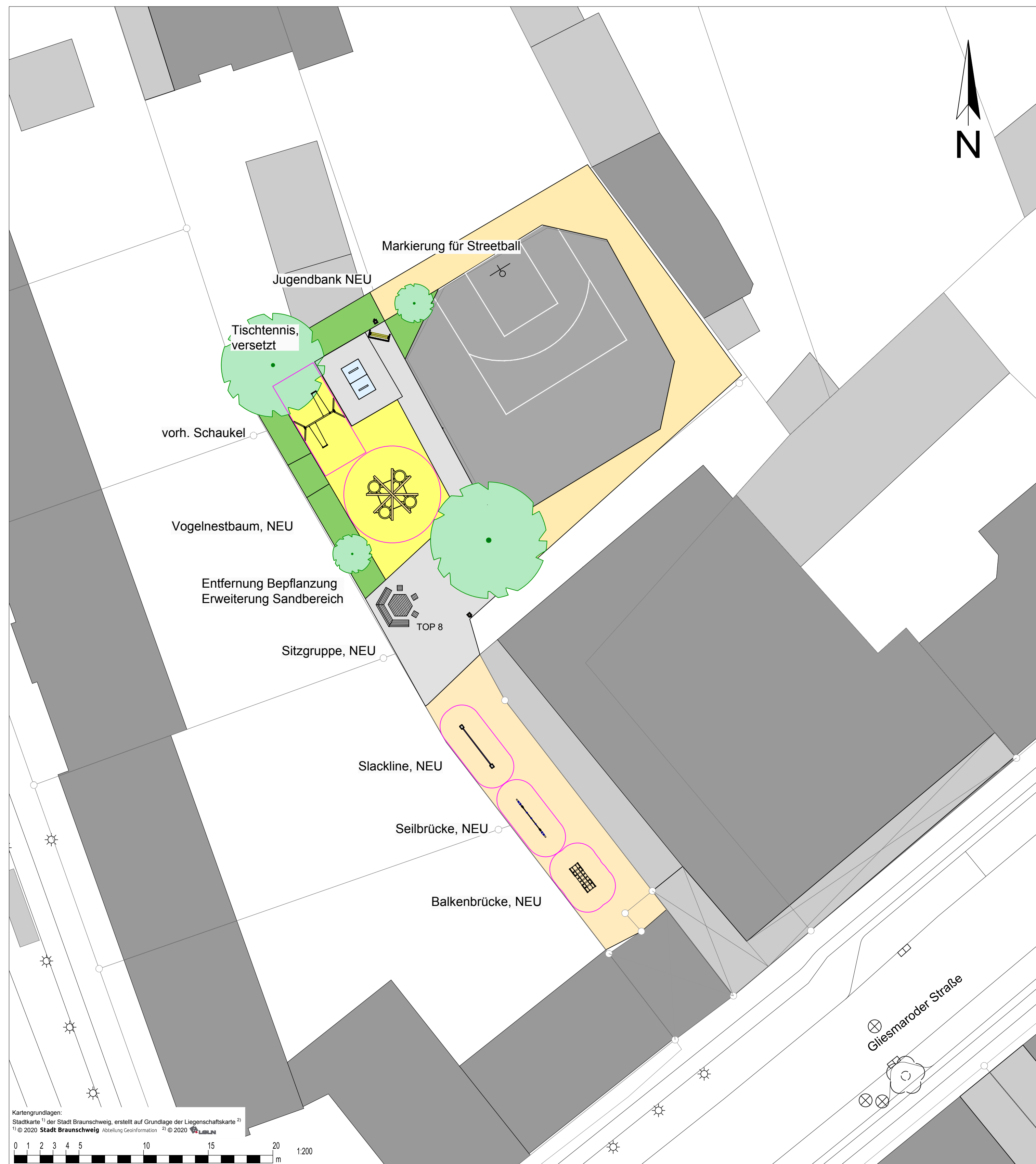


Wurm



Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport

Spiel- und Bolzplatz 'Gliesmaroder Straße'



Gestaltungsgrundsätze:

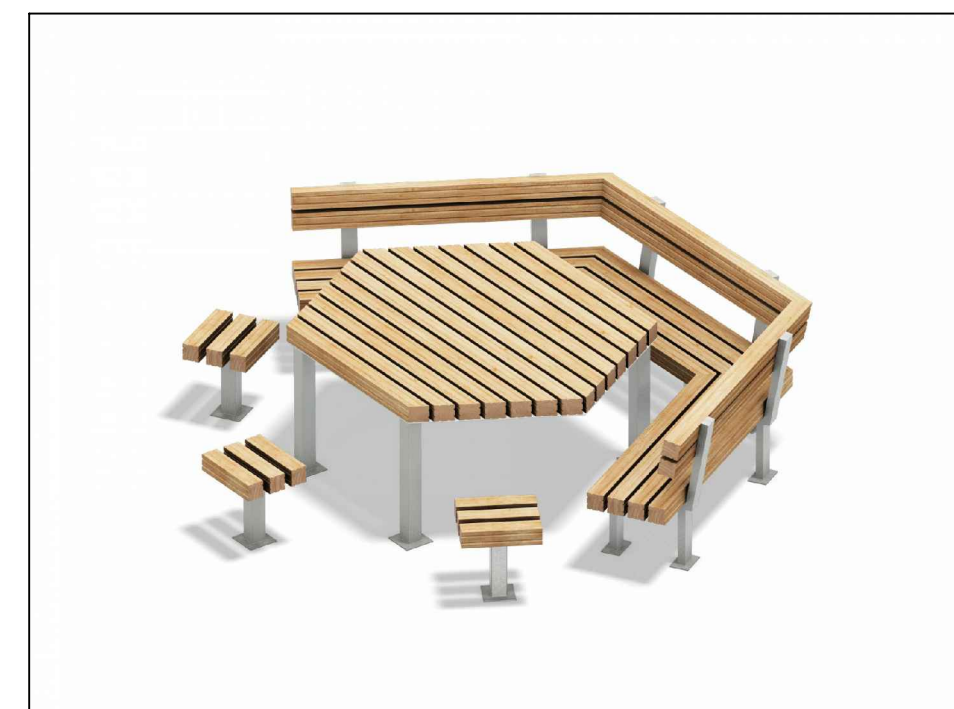
- Ausrichtung auf ältere Kinder und Jugendliche ab 12 Jahre mit einem vielseitigen Bewegungsangebot
- Aufteilung in verschiedene Bereiche für einzelne Aktivitäten und Funktionen
- Verbesserung der Eingangssituation durch Anlage eines Bewegungsparcours
- Schaffung eines inklusiven Begegnungsraums für junge Heranwachsende



Vogelnestbaum



Jugendbank



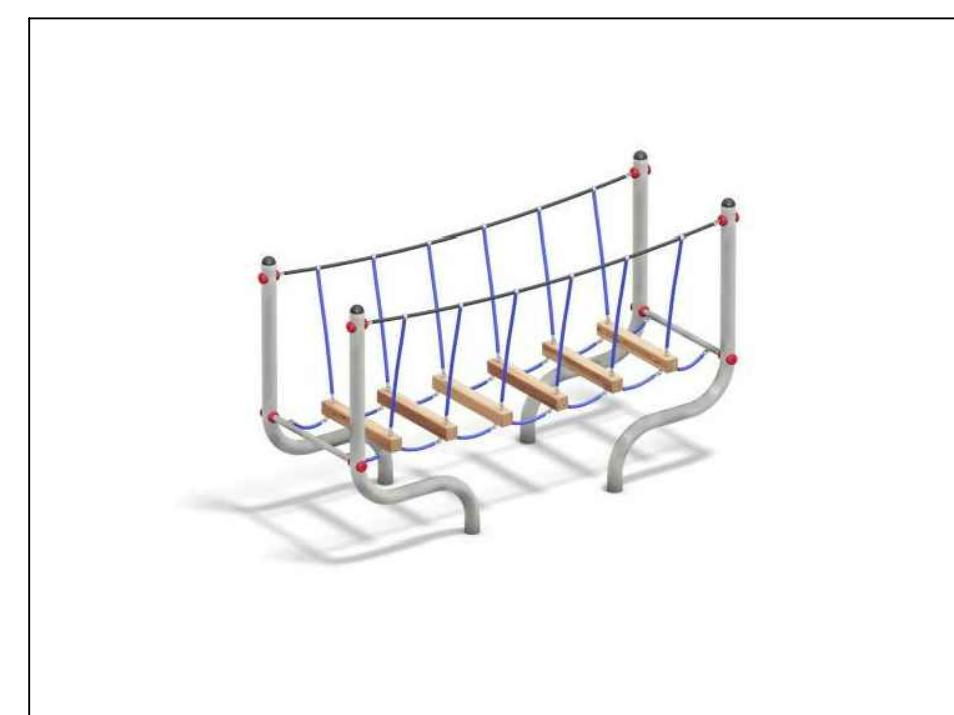
Sitzgruppe



Slackline



Seilbrücke



Balkenbrücke

Absender:

**Schramm, Ingo/FDP im Stadtbezirksrat
120**

TOP 9.1
19-12108
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Temporäre Spielstraße, ein Stadtraum für alle

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.10.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

03.12.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

In vielen Städten sind temporäre Spielstraßen ein Erfolgsmodell. Das Östliche Ringgebiet ist ein Stadtteil, dem durch seine kompakte Bebauung Spielflächen für Kinder fehlen. Eine temporäre Schaffung von Spielflächen erscheint sinnhaft.

<https://www.dkhw.de/schwerpunkte/spiel-und-bewegung/politische-arbeit/spielstrasse-gudvanger-strasse/>

1. Wie beurteilt die Verwaltung die temporären Spielstraßen in Berlin, Bremen, Frankfurt/M. und Griesheim unter den Aspekten Übertragbarkeit und Akzeptanz?
2. Welche Straßen hält die Verwaltung für geeignet eine temporäre Spielstraße zu testen?
3. Was wäre notwendig um eine temporäre Spielstraße in Braunschweig testweise auszuprobieren? (Kosten, helfende Hände, Zeithorizont)

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

keine

Absender:

**Schramm, Ingo/FDP im Stadtbezirksrat
120**

TOP 9.2
19-12109
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Ausbau und Planung neuer Fahrradstraßen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.10.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

03.12.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Braunschweig hat ein gutes Netz an Fahrradstraßen, jedoch gibt es im Bezirk 120 nur eine Ost-West-Querung durch den Bezirk. Wünschenswert wäre es weitere Verbindungen zu schaffen, die das östliche Ringgebiet für das Fahrrad noch attraktiver machen. Das neue Ringgleis zwischen Hans-Sommer-Straße ist beispielsweise nicht im Östlichen Ringgebiet an das Fahrradstraßennetz angeschlossen. Es wäre sicher auch vor der Klima- und Umweltdiskussion ein gutes Zeichen, Fahrradstraßen neu auszuweisen. Die Gedanken, die Roonstraße als Fahrradstraße auszuweisen, waren bis nach der Sanierung aufgeschoben.

1. Ist die Verwaltung bereit, die Gedanken für eine Ausweisung als Fahrradstraße der Moltke-, Wiesen, Roon- bis in die Grunewaldstraße wieder aufzunehmen, um Innenstadt, Östlichen Ring und Ringgleis zu verbinden?
2. Welche Möglichkeit gibt es, das Fahrradstraßennetz vom Max-Beckmann-Platz über die Helmstedter Straße bis zum Marienstift zu verlängern, da auf der Helmstedter der Autoverkehr augenscheinlich abgenommen und der Radverkehr zugenommen hat?
3. Welche weiteren Ausweitungen im Fahrradstraßennetz sind im Bezirk 120 geplant und/oder sind denkbar?

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

keine

Absender:

**Schramm, Ingo/FDP im Stadtbezirksrat
120**

TOP 9.3
20-12898
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Ladepark für E-Mobilität an geeignetem Ort im Östlichen Ringgebiet, zum Beispiel in der Richard Wagner Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.02.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)

18.03.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

In einer modernen Stadt wird immer mehr Ladeinfrastruktur für Elektromobilität benötigt. In anderen Städten entstehen Ladeparks und Ladestationen

(<https://emobly.com/de/news/neuer-supercharger-in-hilden-start-fuer-megaprojekt/>).

In Braunschweig ist wenig Bewegung zu erkennen, was diese Infrastruktur anbetrifft. Auf der Jasperallee scheint der Versuch des Laternenladens gescheitert. Gerade hochverdichtete Wohngebiete benötigen eine öffentliche Ladeinfrastruktur. Die Förderbedingungen für Elektromobilität haben sich weiter verbessert, so dass zu erwarten ist, dass es mehr Elektroautos in der Stadt geben wird.

1. Gibt es eine Strategie der Stadt, die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu verbessern, wenn ja, wie sieht diese für das Östliche Ringgebiet konkret aus?
2. Die städtische Liegenschaft in der Richard-Wagner-Straße bietet viele Parkplätze. Ein Ladepark wäre hier vielleicht als Modellprojekt denkbar. Ist hier oder an einer anderen Stelle im Östlichen Ringgebiet ein Ladepark denkbar? (Die Richard-Wagner Straße könnte tagsüber von den Beschäftigten der Stadt und in der Nacht von Anwohnern genutzt und privat bewirtschaftet werden)
3. Welche konkreten Projekte im Bereich Elektromobilität gibt es in der Umsetzung im Östlichen Ringgebiet?

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

keine

Betreff:

Ladepark für E-Mobilität an geeignetem Ort im Östlichen Ringgebiet, zum Beispiel in der Richard Wagner Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

18.11.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der FDP-Fraktion vom 24.02.2020 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Die Umsetzung bzw. Förderung der Elektromobilität durch Kommunen im Allgemeinen und die Stadt Braunschweig im Besonderen besteht vorrangig aus der Bereitstellung von öffentlichem Raum zur Errichtung und zum Betrieb von Ladesäulen durch markt- und eigenwirtschaftlich arbeitende, private Dritte. An diesen Ladesäulen im öffentlichen Raum wird voraussichtlich jedoch nur ein Teil des zu erwartenden Ladebedarfs anfallen.

So wird in der Fachwelt weitgehend einheitlich davon ausgegangen, dass ca. 40 % des zukünftigen Ladebedarfs auf privaten Flächen zu Hause sowie weitere ca. 40 % auf privaten Flächen beim Arbeitgeber gedeckt werden, da hier in den meisten Fällen lange Standzeiten bestehen. Die verbleibenden ca. 20 % des zukünftigen Ladebedarfs verteilen sich mit ca. 10 % auf Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen mit entsprechenden Stellplätzen auf privaten Flächen wie beispielsweise Supermärkte und Einkaufszentren, Sportstätten und Fitnessstudios, Ärzte und Gesundheitseinrichtungen, Kinos und weitere Kultureinrichtungen sowie mit ebenfalls ca. 10 % auf den öffentlichen Straßenraum.

Bei den genannten Prozentwerten handelt es sich um gesamtgesellschaftliche Durchschnittswerte, die eine allgemeine Orientierung geben sollen. Es ist zu erwarten, dass es im individuellen Einzelfall auch zu stark von dieser Verteilung abweichenden Konstellationen kommt – von Fällen, in denen ein Fahrzeug zu nahezu 100 % zu Hause geladen wird (z. B. Einfamilienhaus mit eigenen Stellplätzen) bis zu Fällen, in denen ein Fahrzeug zu nahezu 100 % beim Arbeitgeber geladen wird, da zu Hause kein eigener Stellplatz oder keine eigene Lademöglichkeit zur Verfügung steht (z. B. hochverdichtete Gründerzeitviertel wie die Braunschweiger Ringgebiete).

Um den im öffentlichen Straßenraum anfallenden Ladebedarf decken zu können, wurden in Braunschweig im Rahmen des Schaufensterprojektes Elektromobilität insgesamt 17 Schnellladesäulen mit 36 Ladepunkten errichtet und in Betrieb genommen. Diese wurden gezielt vorrangig in der Kernstadt positioniert, da hier die Möglichkeiten zur Errichtung auf privaten Flächen im Vergleich zu den umliegenden Ringgebieten, Stadtbezirken und Ortsteilen am stärksten eingeschränkt sind und hier der Besatz mit Einzelhandel und weiterem Gewerbe ohne nennenswerte eigene Stellplatzanlagen besonders hoch ist.

Mit einer Zunahme der Zahl der Elektrofahrzeuge ist auch in den Ringgebieten sowie den umliegenden Stadtbezirken und Ortsteilen von einem erhöhten Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur auszugehen. Die Verwaltung beabsichtigt daher ein Konzept in Auftrag zu geben, welches u. a. anhand der Faktoren Einwohnerdichte, (Elektro-)Kfz-Dichte pro Einwohner, Vorhandensein eigener Stellplätze und wichtiger Ziele wie Geschäfte oder Betriebe ohne eigene Stellplätze ermittelt, wie viele Ladepunkte im öffentlichen Raum perspektivisch zunächst bis zum Jahr 2025 im Stadtgebiet Braunschweig benötigt werden und wie diese sinnvoll auf die verschiedenen Stadt- und Ortsteile zu verteilen sind.

Durch die im Rahmen des gesamtstädtischen Konzepts vorgesehene Ermittlung der spezifischen, lokalen Bedarfe in den Stadtteilen ist eine separate Konzepterstellung für einzelne Stadtbezirke nicht erforderlich.

Auf Grundlage dieses Konzepts soll eine Ausschreibung erfolgen um einen Betreiber zu finden, der bereit und in der Lage ist, die benötigten Ladesäulen auf eigene Rechnung zu errichten und zu betreiben. Zu diesem Zweck soll dem Betreiber im Rahmen einer zu vergebenden Konzession das Recht und die Pflicht zu Errichtung und Betrieb von Ladesäulen im öffentlich Raum eingeräumt bzw. auferlegt werden. Die Ausschreibung für das zu erstellende Konzept wird derzeit vorbereitet und soll bis Ende des Jahres veröffentlicht werden.

Zu 2.:

Ladeparks sind an verschiedenen, der Verwaltung im Einzelnen nicht bekannten Standorten im Östlichen Ringgebiet und dem gesamten Stadtgebiet grundsätzlich denkbar. Die Eignungsprüfung einer potenziell geeigneten Fläche sowie die mögliche anschließende Errichtung und Inbetriebnahme eines Ladeparks obliegen den jeweiligen Flächeneigentümern.

Um Kooperationen zwischen Flächeneigentümern und gewerblichen Betreibern von Ladesäulen zu initiieren und zu fördern hat die Bundesregierung durch die bundeseigene Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur einen sogenannten Flächenatlas entwickelt. Nach Aussage der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur wird dieser voraussichtlich bis Ende des Jahres online zugänglich gemacht und ermöglicht die Hinterlegung geeigneter Flächen durch die jeweiligen Eigentümer in der zentralen Datenbank, sodass Ladeinfrastrukturbetreiber schnell sehen können, welche Flächeneigentümer bereit sind, Ladeinfrastruktur auf ihren Flächen errichten zu lassen. Zur Bewerbung dieses neuen Kooperationsinstrument wird die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur auf die relevanten Bundesverbände von Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Handel, Hotels und Gaststätten zugehen, sodass diese bei ihren angeschlossenen Mitgliedsunternehmen für die Nutzung des Flächenatlases werben können.

Hinsichtlich der angedachten Nutzung der Parkplätze des Verwaltungsgelände Richard-Wagner-Straße 1-2 zur Errichtung eines Ladeparks hat die Verwaltung dem Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet in seiner Sitzung am 14.05.2014 mit der als Anlage beiliegenden DS 10223/14 umfassend dargelegt, aus welchen Gründen eine Nutzung der dort vorhandenen Parkplätze durch einen breiten Nutzerkreis bzw. die allgemeine Öffentlichkeit nicht in Betracht kommt. Diese Stellungnahme der Verwaltung ist nach wie vor aktuell. Durch den Einzug der Stelle Arbeitsschutz und der Stelle Geschwindigkeitsüberwachung, denen nur ein Auszug (von TV 38 e.V.) entgegensteht, hat sich die Parkplatzauslastung gegenüber 2014 sogar noch erhöht. Da eine grundsätzliche Nutzung der Parkplätze durch einen breiten Nutzerkreis bzw. die allgemeine Öffentlichkeit weiterhin nicht Betracht kommt, gilt dies ebenso für die Errichtung eines Ladeparks.

Zu 3.:

Wie die Verwaltung im Bauausschuss am 15.09.2020 mündlich und dem Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet anschließend per E-Mail mitgeteilt hat, konnte das Pilotprojekt der beiden an Masten der öffentlichen Beleuchtung befestigten Ladesäulen im Östlichen Ringgebiet aufgrund von herstellerseitig nicht lösbaren Backend-Problemen nicht in Betrieb genommen werden. Die Säulen werden nun gegen ein Modell eines anderen Herstellers ausgetauscht.

Weiterhin ist vorgesehen, dass BS|Energy im kommenden Jahr das von ihr betriebene, bestehende Ladesäulennetz an einigen besonders nachgefragten Stellen (u. a. im Östlichen Ringgebiet) punktuell erweitert. Eine über punktuelle Ergänzungen hinausgehende Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum kann erst nach Abschluss des oben beschriebenen Verfahrens zur Konzessionsvergabe erfolgen.

Benscheidt

Anlage/n:

StBezRats-Anfrage 2910/14 und Stellungnahme der Verwaltung 10223/14

Anfrage		Datum	Nummer
Öffentlich		30.04.2014	2910/14
Absender			
SPD - Fraktion im Stadtbezirksrat Östliches Ringgebiet			
Adressat			
Oberbürgermeister Dr. Hoffmann Platz der Deutschen Einheit 1 38100 Braunschweig			
Gremium	Sitzungstermin		
StBezRat 120 Östliches Ringgebiet	14.05.2014		
Betreff / Beschlussvorschlag			
Parkplätze auf dem Gelände des Fundbüros in der Richard-Wagner-Straße 1-2 (SPD)			

Gegenstand:

Seit Februar diesen Jahres ist das städtische Fundbüro in dem Gebäude Richard-Wagner-Straße 1 - 2 untergebracht. Auf dem, durch einen Zaun mit Rolltor gesicherten Grundstück, befinden sich 77 markierte Pkw-Stellplätze, die tagsüber nur teilweise und nachts gar nicht genutzt werden. Im Hinblick auf die räumliche Nähe zum Bereich Wilhelm-Bode-Straße/Waterloostraße, in dem es einen besonders hohen Mangel an Parkplätzen gibt, fragen wir die Verwaltung:

Ist es möglich, einen Teil dieser Parkplätze am Fundbüro an interessierte BürgerInnen zu vermieten?

Durch den Mietvertrag würde man die Nutzer kennen und hätte somit weiterhin die Kontrolle über die dann dort abgestellten Pkw. Mit dem Einnahmen aus der Vermietung ließe sich eine flexible Absperrung (z. B. Schranke oder versenkbarer Poller) finanzieren.

gez. Strohbach

Stadt Braunschweig

Stellungnahme der Verwaltung

Stellungnahme der Verwaltung		Fachbereich/Referat Abt. 20.2	Nummer 10223/14
zur Anfrage Nr. 2910/14 d. Frau/Herrn/Fraktion SPD - Fraktion im Stadtbezirksrat Östliches Ringgebiet vom 30.04.2014		Datum 12.05.2014	
		Genehmigung	
Überschrift Parkplätze auf dem Gelände des Fundbüros in der Richard-Wagner-Straße 1-2 (SPD)		Dezernenten Dez. VII	
Verteiler StBezRat 120 Östliches Ringgebiet	Sitzungstermin 14.05.2014		

Die SPD - Fraktion im Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet hat zur Bezirksratssitzung am 14.05.2014 folgende Anfrage gestellt.

Seit Februar diesen Jahres ist das städtische Fundbüro in dem Gebäude Richard-Wagner-Straße 1-2 untergebracht. Auf dem durch einen Zaun mit Rolltor gesicherten Grundstück befinden sich 77 markierte Pkw-Stellplätze, die tagsüber nur teilweise und nachts gar nicht genutzt werden. Im Hinblick auf die räumliche Nähe zum Bereich Wilhelm-Bode-Straße/Waterloostraße, in dem es einen besonders hohen Mangel an Parkplätzen gibt, fragen wir die Verwaltung:

Ist es möglich, einen Teil dieser Parkplätze am Fundbüro für interessierte Bürger/innen zu vermieten?

Durch den Mietvertrag würde man die Nutzer kennen und hätte somit weiterhin die Kontrolle über die dort abgestellten Pkw. Mit den Einnahmen aus der Vermietung ließe sich eine flexible Absperrung (z.B. Schranke oder versenkbarer Poller) finanzieren.

Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

Im Gebäude der städtische Liegenschaft Richard-Wagner-Str. 1-2 sind drei Abteilungen des Fachbereichs Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit und die Abteilung Umweltschutz, Umweltplanung des Fachbereichs Stadtplanung, Umweltschutz mit insgesamt 118 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern untergebracht. Weiterhin sind Flächen an externe Mieter, u.a. dem Fernsehsender TV 38 e.V., vermietet. Die genaue Mitarbeiterzahl ist hier nicht bekannt.

Es gibt sowohl in den städtischen Abteilungen als auch bei den externen Firmen einen starken Besucherverkehr. Dazu kommen noch 70 dienstlich genutzte private Kraftfahrzeuge sowie 7 Dienstfahrzeuge und die Pkw der externen Mieter. Bereits jetzt sind Kraftfahrzeuginhaber gezwungen, im öffentlichen Verkehrsraum zu parken.

Die städtischen Mitarbeiter nutzen die Parkplätze im Rahmen der gleitenden Arbeitszeit. Die Kernarbeitszeit beginnt um 6.30 Uhr. Wobei es Ausnahmen beim Zentralen Ordnungsdienst und den Lebensmittelkontrolleuren gibt. Auch die externen Mieter, insbesondere TV 38 e.V., haben andere individuelle Nutzungszeiten.

Die externen Firmen benötigen darüber hinaus auch Flächen auf dem Parkplatz für Anlieferungsverkehr.

Zurzeit gibt es einen Schließdienst, der die vorhandenen Rolltore und die Fußgängerpforte ab 20.00 Uhr verschließt. Damit wird gewährleistet, dass sich keine fremden Personen auf dem Gelände befinden. Dies ist zwingend notwendig, da die städtische Abteilung Ordnungs- und Gewerbeangelegenheit u.a. Waffenbehörde ist und somit besonders strengen gesetzlichen Sicherheitsanforderungen unterliegt. Mit dem Öffnen des Rolltores und dem Anbringen einer Schranke bzw. von versenkbaren Pollern, könnte zukünftig der Zutritt durch Unbefugte auf das Grundstück erheblich erleichtert werden.

Der Parkplatz ist zurzeit unbeleuchtet. Sollte eine Vermietung als Parkplatz für einen breiten Nutzerkreis erfolgen, müsste aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Beleuchtung installiert werden.

Eine Öffnung des Parkplatzes für die Öffentlichkeit würde aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens darüber hinaus zu einer hohen Lärmbelästigung der Anwohner durch die an- und abfahrenden Autos sowie durch das Türen schlagen führen. Zudem zeigt die Erfahrung, dass solche Plätze besonders in der wärmeren Jahreszeit gerne als Treffpunkt genutzt werden. Hierbei kann es dann zu weiteren Lärmbelästigungen, aber auch zu Vandalismus kommen.

Die Herrichtung des Parkplatzes für die Anmietung würde somit nicht nur Kosten für die Veränderung der Einfahrt sondern auch für die Installation und den Betrieb einer Beleuchtung verursachen.

Eine konkrete Eingrenzung des Nutzerkreises der berechtigten Stellplatzmieter wird nicht möglich sein, da die Erfahrung gezeigt hat, dass immer wieder Schlüssel oder Codekarten an andere Personen weitergegeben werden oder die Zufahrt zum Parkplatz aus Bequemlichkeit nicht wieder ordnungsgemäß verschlossen wird. Die Verwaltung kann deshalb nicht gewährleisten, dass auch tatsächlich ein freier, dem jeweiligen Mieter zuzuordnender Parkplatz zur Verfügung steht. Um den Bewirtschaftungsaufwand in einem vertretbaren Maß zu halten wird daher grundsätzlich in den Mietverträgen ausgeschlossen, dass Falschparker auf privaten städtischen Stellplatzflächen durch die Verwaltung abgeschleppt werden.

Aus den vorstehend dargestellten Gründen hält die Verwaltung eine teilweise ganztägige oder nächtliche Vermietung von Stellflächen auf dem Parkplatz des städtischen Grundstücks Richard-Wagner-Straße 1-2 für derzeit nicht praktikabel.

I. A.

gez.

Schlimme

Absender:

**Schramm, Ingo/FDP im Stadtbezirksrat
120**

TOP 9.4
20-13771
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Parksituation in der Roonstraße für Autos klarer kennzeichnen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.06.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

16.09.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Roonstraße ist es auffällig, dass gerade in den Einmündungsbereichen zur Dörnbergstraße, Waterloostraße und Wachholtzstraße Fahrzeuge abgestellt werden, die zum Teil Überwege für Fußgänger verstellen oder den Zugang zu Radabstellanlagen versperren. Im schlimmsten Fall können auch Rettungswege verstellt werden.

Die Parkraumsituation ist teils etwas unübersichtlich, da z.B. in der Waterloostraße die Fahrbahnmarkierungen etwas verwaschen wirken. Wünschenswert wäre es für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer, wenn die Parkraumsituation in der Roonstraße durch klare Markierungen und vielleicht eindeutige(re) Beschilderung verbessert werden könnte.

1. Wann werden die Fahrbahnmarkierungen in der Roonstraße und den einmündenden Straßen Instand gesetzt?
2. Werden weitere Markierungen auf der Fahrbahn der Roonstraße angebracht, um besonders im Kreuzungsbereich der Wachholtzstraße die Fußgängerüberwege sicherer zu gestalten und den Zugang zu den Fahrradabstellanlagen zu ermöglichen?
3. Ist eine Erhöhung der Überwachung angedacht, um Erkenntnisse darüber zu bekommen, ob die Rettungswege wirklich verstellt werden oder ob dieses nur ein subjektiver Eindruck ist?

Gez. Ingo Schramm

Anlage/n:

4 Bilder









Absender:

**Schramm, Ingo/FDP im Stadtbezirksrat
120**

TOP 9.5
20-13913
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sturzgefahr beim Abbiegen an der Kastanienallee

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.08.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

16.09.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf der Kastanienallee ist das Fahrradfahren auf der Fahrbahn erwünscht, und inzwischen sind immer mehr Fahrradfahrer auf der Fahrbahn unterwegs.

Hierdurch ergibt sich eine Gefahrenstelle an der Einmündung zur Ziethenstraße, weil der Bordstein zur Ziethenstraße nicht abgesenkt ist. Hin und wieder kommt es auch zu Konflikten mit falsch vor der Ziethenstraße abgestellten PKW.

Es gibt keine Kennzeichnung, dass es an dieser Stelle zu Kreuzungsverkehr mit Radfahrern kommen kann.

Die Ziethenstraße ist die einzige Möglichkeit für stadtauswärts Radelnde zwischen Parkstraße und Ring links in das innere Ringgebiet abzubiegen.

1. Wie soll die oben beschriebene Gefahrenstelle entschärft werden?
2. Wann wird es Verbesserungen an dieser Stelle geben?
3. Wird man die Zahl der Poller in der Ziethenstraße von zwei auf einen reduzieren oder gibt es andere Ideen Radbegegnungen zu erleichtern? (Der Platz neben den Außenpollern ist zu schmal um von Radfahrern genutzt zu werden. Radfahrer können nur die Mitte zwischen den Pollern wählen, was Fahrradbegegnungsverkehr erschwert.)

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

3 Bilder







Betreff:

Nutzungskonflikte im Prinzenpark

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

18.11.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Anwohner*innen klagten darüber, dass es im Waldbereich des Prinzenparks im Bereich zu den Bahnschienen durch Cross-Räder verstärkt zu Verdichtungen des Untergrunds komme, die den Bäumen schadet. Der Boden in einigen Teilen dieses Bereichs sei mittlerweile so verdichtet, dass die Bäume kein Wasser mehr bekommen.

Zudem käme es häufiger zu Nutzungskonflikten zwischen Radfahrern, Fußgängern und Hundebesitzern auf den Wegen zwischen Bahnlinie (oberhalb des Bunkers) in Richtung des Kunstrasenbolzplatzes im Bereich der Hundewiese.

Wir bitten um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es möglich, durch geeignete Maßnahmen wie Lagern von Totholz, Auflockerung des Bodens etc., eine Verbesserung der Bodenqualität im Waldbereich an der Bahnlinie zu erreichen?
2. Könnten die Wege mit Pollern etc. ausgestattet werden, um Nutzungskonflikte im Bereich der Hundewiese zu vermeiden?

Gez. Wolfgang Wiechers

Anlage/n:

keine