

*Betreff:*

**Sperrung Grillplatz am Ölper See**

*Organisationseinheit:*

Dezernat VIII  
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

*Datum:*

03.11.2020

*Beratungsfolge*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

19.11.2020

*Status*

Ö

**Sachverhalt:**

Beschluss des Stadtbezirksrates 331 vom 10.09.2020:

„Die Verwaltung wird aufgefordert, den Grillplatz am Ölper See unverzüglich zu sperren.“

Die Verwaltung teilt hierzu Folgendes mit:

Der Grillplatz am Ölper See wurde am 18. September 2020 mit einem Bauzaun komplett abgesperrt. Am 29. September 2020 wurden zur Information der Bevölkerung bezüglich der Sperrung zwei Schilder (s. Anlage) am Bauzaun angebracht.

Loose

**Anlage/n:**

Schild

# Der Grillplatz „Ölpersee“ bleibt bis auf Weiteres gesperrt.

Derzeit prüft die Verwaltung die Verlegung des Grillplatzes. Ob und wann eine Verlegung erfolgt, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Wir bitten um Ihr Verständnis. Zum Grillen stehen Ihnen weiterhin die öffentlichen Grillplätze im Schul- und Bürgergarten, im Prinz-Albrecht-Park, im Ganderhals (Westpark) und am Heidbergsee zur Verfügung.

**Stadt**



**Braunschweig**

Fachbereich Stadtgrün und Sport

Betreff:

**Prüfauftrag: Benennung des Vorplatzes vor dem Eintracht-Stadion**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.11.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

19.11.2020

Status

Ö

**Beschlussvorschlag:****Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob der Vorplatz vor dem Eintracht-Stadion zwischen Kubus und den Kassenhäuschen einen eigenständigen Namen, z. B. „Platz der 67er“, erhalten kann.

Insbesondere wird gebeten zu prüfen, ob Anlieger von einer Benennung betroffen wären bzw. wie eine Benennung ohne Adressänderung bei Anliegern möglich wäre.

**Begründung:**

Am 15. Dezember 1895 wurde der Braunschweiger Turn- und Sportverein Eintracht von 1895 e. V. (BTSV) gegründet und feiert in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen. Dieses besondere Vereinsjubiläum sollte zum Anlass genommen werden, dem Platz vor dem Stadion zwischen den Kassenhäuschen und der dort ansässigen Gastronomie einen Namen zu geben.

Zur Saison 1963/64 wurde die Bundesliga eingeführt und Helmuth Johannsen übernahm als Trainer den als dritten Nordvertreter für die neue Fußball-Bundesliga nominierten Verein Eintracht Braunschweig. In der Saison 1966/67 wurde das Team von Eintracht Braunschweig trotz geringer finanzieller Mittel mit einer Stammformation von zwölf Spielern sensationell deutscher Meister.

Auch noch mehr als 50 Jahre danach wird die Mannschaft hierfür verehrt und die Meisterschaft während der Spiele besungen.

Aufgrund dieser Geschichte ist es naheliegend, dem Platz einen Namen zu geben, der an diesen größten Erfolg des Vereins und deren Macher erinnert.

gez.

Jens Dietrich

**Anlagen:**

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 Geländeniveau 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 Industriecorridors 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 Grünewaldstraße 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.

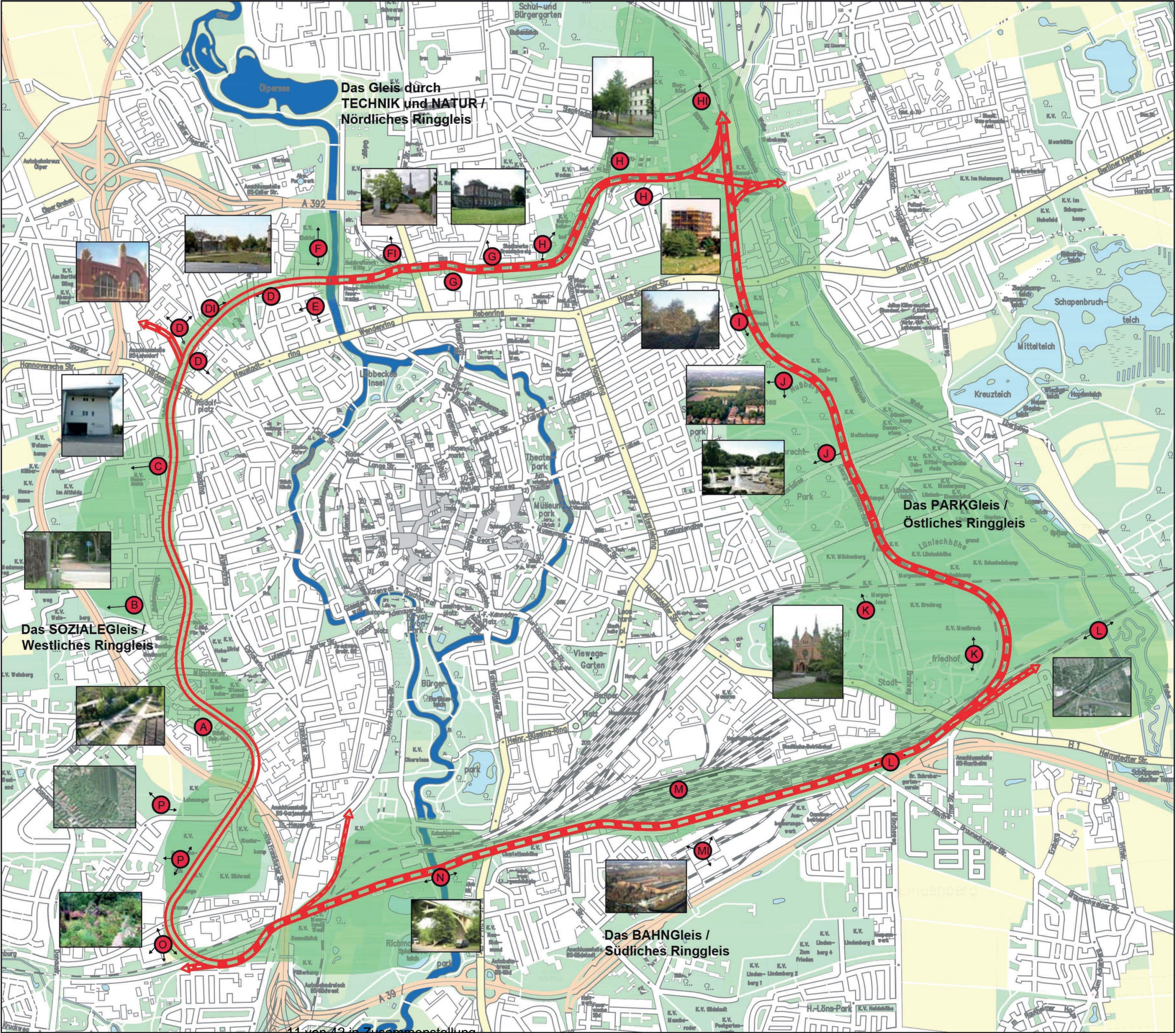
Ein wesentliches Element des Ringgleisausbaus war und ist auch zukünftig die Bürgerbeteiligung über den „Gesamtstädtischen Arbeitskreis Ringgleis“. Selbstredend wird die Verwaltung, nicht zuletzt wegen des erfolgreichen und fruchtbaren Austauschs innerhalb dieses Forums, diesen auch weiterhin in mehr 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 Standorten). Innenstadtnahe Grünversorgung.
- MI. Eisenbahnausbesserungswerk / Golfplatz u. "Mehr"
- N. Okerüberquerung + andere Brücken / Dammlagen
- O. Marienbergerstraße / Gartenstadt
- P. Wildwuchsgebiet Münchenstraße / Kleingärten

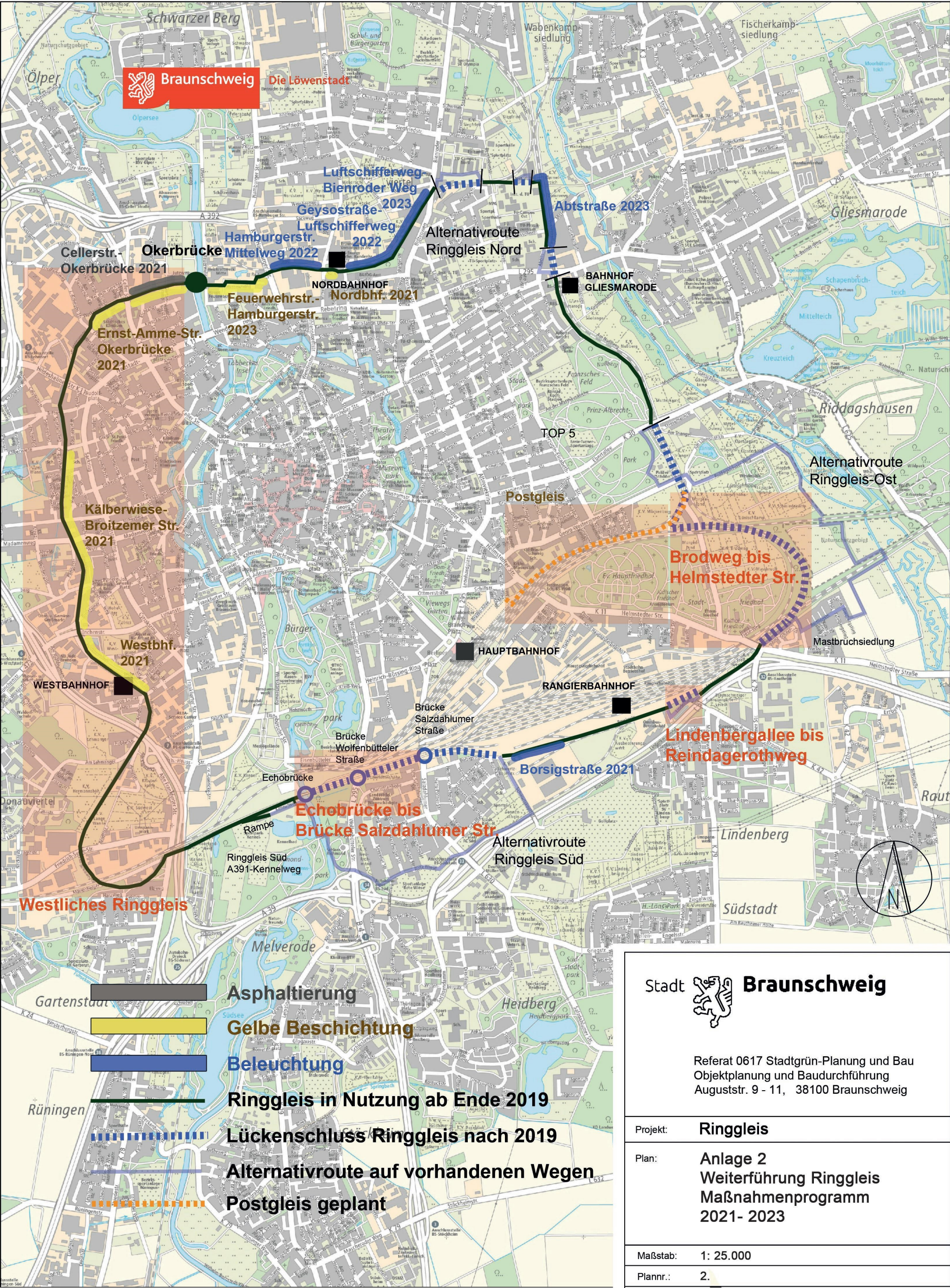


Stadt  **Braunschweig**

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		

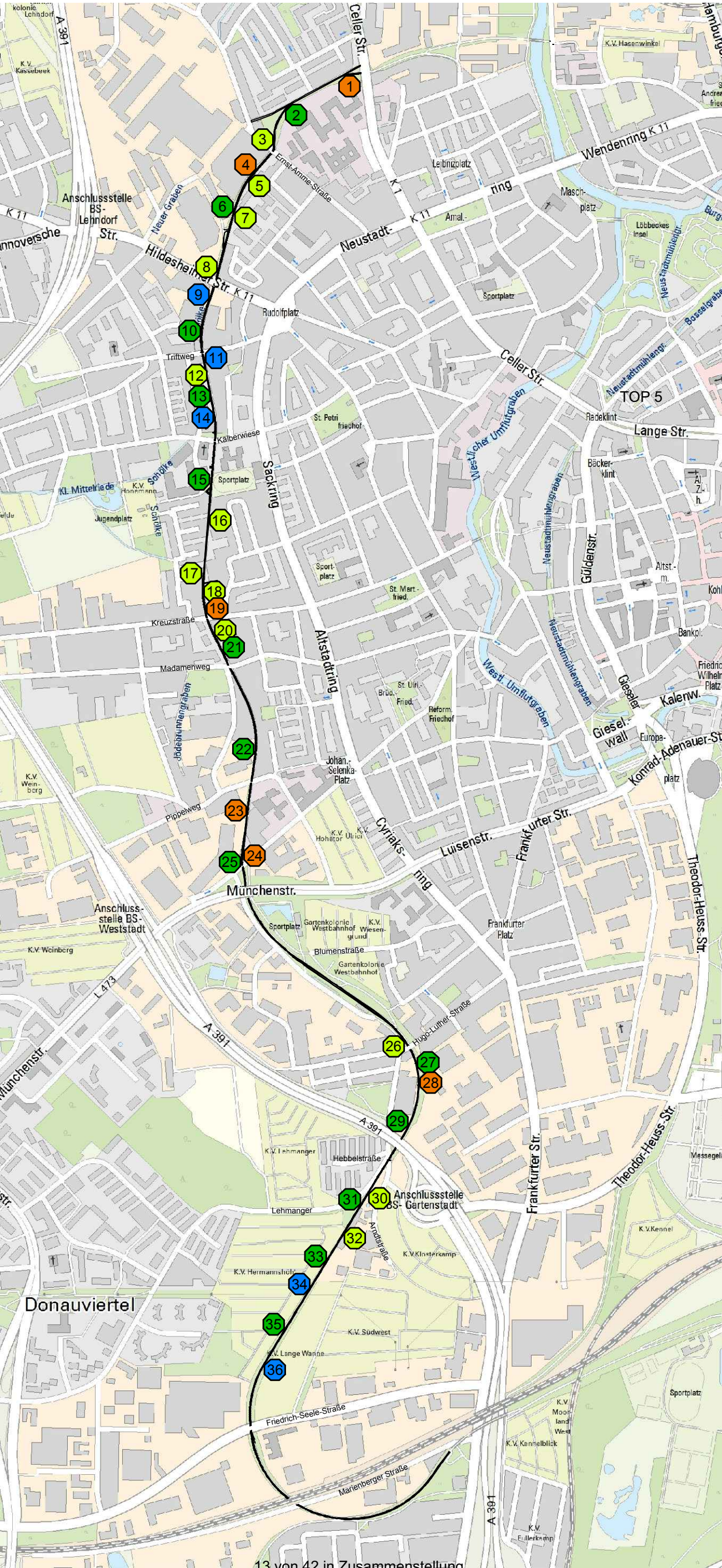




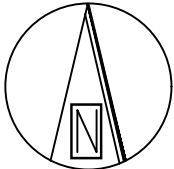
Stadt  <b>Braunschweig</b>	
Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau Objektplanung und Baudurchführung Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig	
Projekt:	Ringgleis
Plan:	Anlage 2 Weiterführung Ringgleis Maßnahmenprogramm 2021- 2023
Maßstab:	1: 25.000
Plannr.:	2.
PSP-Element:	Kostenstelle: 610-7100
gezeichnet:	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

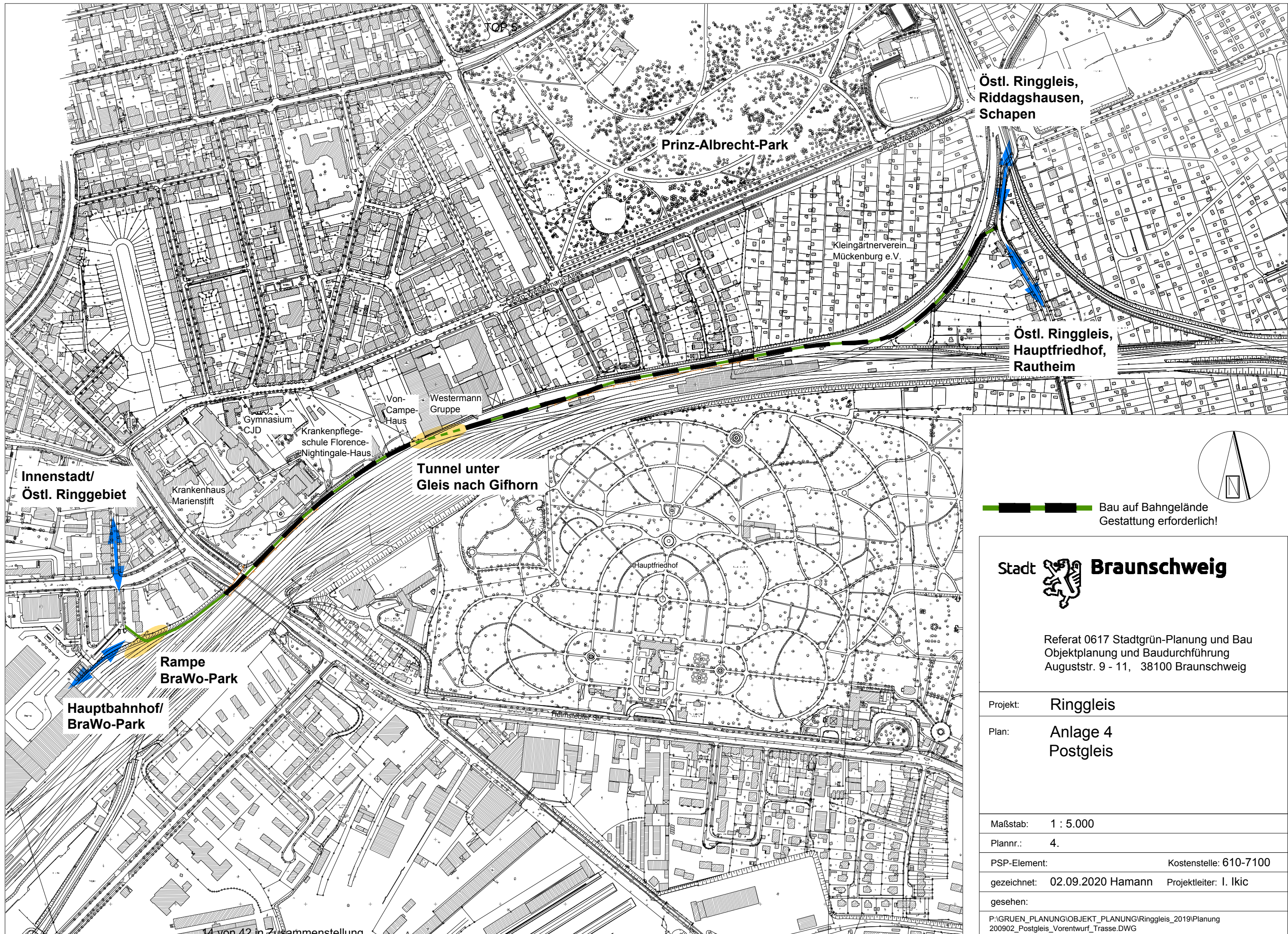


1. Pocketpark Celler Straße
2. 3 Bäume
3. Strauchgruppe
4. Aufenthaltsbereich
5. 115 m Strauchpflanzung
6. 6 Bäume
7. 72 m Strauchpflanzung
8. 7 m Stauchpflanzung
9. 2 Bänke
10. 3 Bäume
11. 1 Bank
12. 53 m Strauchpflanzung
13. 5 Bäume
14. 3 Bänke
15. 7 Bäume
16. 40 m Strauchpflanzung
17. 42 m Strauchpflanzung
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

Krankenhaus  
Marienstift

Gymnasium  
CJD

Krankenpflege-  
schule Florence-  
Nightingale-Haus

Von-  
Campe-  
Haus

Westermann  
Gruppe

Tunnel unter  
Gleis nach Gifhorn

Hauptfriedhof

Rampe  
BraWo-Park

Hauptbahnhof/  
BraWo-Park

Bau auf Bahngelände  
Gestattung erforderlich!



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

<b>Weiterführung Ringgleis - Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023</b> <b>Übersicht zum derzeit geschätzten Finanzmittelbedarf</b>				
<b>Maßnahme</b>	<b>2021 in T€</b>	<b>2022 in T€</b>	<b>2023 in T€</b>	<b>Summe 2021 bis 2023</b>
<b>Ausbau westliches Ringgleis</b>				
<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	
<b>Ersatz provisorischer Ringgleisführungen durch Realisierung der originären Trasse in Abschnitten</b>				
Durchbruch Lindenbergallee	50	200		
Brodweg bis Helmstedter Straße	350	500	1.000	
Echobrücke bis Salzdahlumer Straße		78	641	
<b>Verbesserung Ringgleis Ausstattung</b>				
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			
<b>Postgleis</b>				
Planung		250		
Wegebau etc. und Gestaltung Unterführung			930	
<b>Summen</b>	<b>1.063</b>	<b>1.520,50</b>	<b>2.857</b>	<b>5.440,50</b>

Betreff:

**Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

13.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)  
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

19.11.2020  
24.11.2020

Status

Ö  
Ö

**Beschluss:**

„Dem vorgeschlagenen weiteren Vorgehen zur Stadtstraße Nord wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Stadtstraße Nord um eine Straße mit überbezirklicher Bedeutung, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Planung und den Bau der Stadtstraße Nord zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg hat der Planungs- und Umweltausschuss am 02.03.2016 (DS 16-01425) beschlossen. Dieser Beschluss ist unverändert gültig. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der BUND hat gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 07.06.2017 geklagt. Das Verwaltungsgericht Braunschweig hat den Planfeststellungsbeschluss zur Stadtstraße Nord am 07.08.2019, u. a. aufgrund von Dokumentationsfehlern bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde daraufhin aufgehoben (DS 20-13171).

Die Planrechtfertigung und die Variantenauswahl wurden durch das Gericht nicht kritisiert. Das Gericht hat in seinem Urteil festgehalten, dass die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist und dass nachvollziehbar und in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die verkehrliche Notwendigkeit der Stadtstraße dargelegt wurde. Gegenstand der jetzt vorliegenden Vorlage ist die Klärung der weiteren Vorgehensweise zur Stadtstraße Nord.

Aktualisierte Verkehrsuntersuchung (VU)

Um zu klären, wie im weiteren Prozess zu verfahren ist, wurde eine aktualisierte VU mit einem neuen Prognosehorizont 2030 beauftragt.

Darin wurden vier Varianten der Erschließung betrachtet.

1. Variante 1 betrachtet die durchgehende Stadtstraße Nord, wie sie Gegenstand der Planfeststellung war.
2. Variante 2 betrachtet lediglich eine „halbe“ Stadtstraße Nord und zwar den Abschnitt zwischen Mittelweg und Bienroder Weg.
3. Variante 3 greift die Variante 2 auf, allerdings mit der Einschränkung, dass die Stadtstraße im Bereich Nordanger ausschließlich für den Radverkehr und den Busverkehr (Busschleuse) durchfahrbar bleibt, der restliche Kfz-Verkehr aber nach Westen oder Osten abfließen muss.
4. Variante 4 greift den Vorschlag des BUND auf, den westlichen Abschnitt der Stadtstraße Nord statt über den Sackweg über den Weinbergweg zu führen.

Die Varianten sind als Anlage 1 beigelegt.

Im Prognosefall 2030 sind zwei Effekte berücksichtigt. Zum einen sind die gesamten geplanten hochbaulichen Aktivitäten im nördlichen Ringgebiet in die Untersuchung eingeflossen, sodass es bei rd. 2.400 neuen Wohneinheiten im erweiterten Umfeld und damit knapp 5.000 Neubewohnern signifikant mehr Verkehrserzeuger in diesem Gebiet gibt. Zum anderen ist der weiter steigende Anteil des Radverkehrs berücksichtigt, obgleich der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin den Hauptanteil bei den Wegen behält. Je nach Variante und Trassierung ergeben sich attraktive oder eben weniger attraktive Wegeführung gegenüber den bisher genutzten Strecken für den MIV. Somit werden sich auch bisherige Verkehre räumlich mehr oder weniger stark verlagern.

#### Variantenvergleich

In Variante 1 (durchgehende Stadtstraße Nord) zeigt sich als positiver Effekt eine klare Verlagerung der motorisierten Verkehre zwischen der Autobahnanschlussstelle an der Hamburger Straße und dem Bienroder Wege, und zwar weg von Ludwigstraße und insbesondere Siegfriedstraße hin zur neuen Stadtstraße Nord. Letzteres ist insbesondere auch positiv für die dort straßenbündig fahrende Stadtbahn. Auf dem Mittelweg südlich der Stadtstraße Nord gibt es nur einen geringen Zuwachs an Verkehr, noch weiter südlich hin zum Rebenring sogar einen leichten Rückgang. Dies ist positiv für den Radverkehr, der dort auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt wird. Durch geringfügige Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring erhalten bzw. verbessert sich leicht.

In Variante 2 („halbe“ Stadtstraße Nord) ergeben sich keine relevanten Entlastungen vorhandener Straßen. Dies zeigt sich vorrangig auf der Siegfriedstraße, deren Belastung in etwa gleich bleibt. Demgegenüber ergibt sich eine deutliche Verkehrszunahme auf der Ludwigstraße, die zu einer „kleinen“ Stadtstraße Nord - in Richtung Hamburger Straße - wird. Die Verkehrsbelastung steigt dort auf ca. 4.000 Kfz/d (vergleichbar der Nordstraße heute). Ebenfalls steigt die Verkehrsbelastung auf dem Mittelweg deutlich zwischen Stadtstraße Nord und Ludwigstraße, was für den Radverkehr nachteilig ist. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring auch in dieser Variante erhalten bzw. verbessert sich leicht.

Die Variante 3 entspricht in etwa der heutigen Situation („halbe“ Stadtstraße Nord, ohne Durchfahrungsmöglichkeit für den MIV). Die Stadtstraße Nord im Bereich der heutigen Mitgastraße würde dann nur noch die Verkehre der neuen Nordstadt westlich des Nordangers aufnehmen. Die Verkehre östlich des Nordangers fließen in dieser Variante über den Bien Röder Weg/Bülten weg ab. Entlastungseffekte im weiteren Straßennetz treten nicht auf, die Ludwigstraße wird wiederum deutlich, aber nicht mehr so stark wie in Variante 2 belastet. Ansonsten verteilen sich die Mehrbelastungen diffus im umgebenden Straßennetz. Relevanten Mehrverkehr (+ 11 %) erhält der Rebenring, der damit wie bislang die Hauptlast des Ost-West-Verkehrs trägt. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring aber auch in dieser Variante erhalten bzw. verbessert sich leicht.

Die Variante 4 bündelt ähnlich der Variante 1 die Verkehre aus den umliegenden Straßen und reduziert dort die Verkehrsmengen. Die Variante macht dies aber nicht in der Konsequenz, wie es die Variante 1 tut, da durch die Z-Führung im Bereich Mittelweg Zeit- und Wegevorteile in geringem Maße verloren gehen. Diese nicht aufgenommenen Verkehre verteilen sich auf das restliche Straßennetz diffus. Durch Anpassungen bleibt die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring in dieser Variante auch erhalten bzw. verbessert sich leicht. Der neue Z-Knoten am Mittelweg ist aufgrund der Geometrie gutachterlich schwierig zu bewerten, eine abschließende Aussage zur Leistungsfähigkeit des Z-Knotens kann daher nur mit einer aufwändigen Simulation erfolgen. Der ökologische Vorteil der Variante Weinbergweg wird sich relativieren, wenn dabei parallel der Sackweg für die Erschließung der beiden geplanten Baugebiete ausgebaut wird.

### Zwischenfazit

Im Ergebnis stellt die VU fest, dass keine Variante ausgeschlossen ist, sofern wesentliche Mehrbelastungen auf dem Mittelweg, der Hamburger Straße, dem Nördlichen Ring, der Ludwigstraße und z. T. auch am Bienroder Weg bei den Varianten 2 und 3 akzeptiert werden (unter der Annahme, dass die Leistungsfähigkeit der Variante 4 über eine Simulation nachweisbar ist). Die VU favorisiert klar die Variante 1 mit der durchgehenden Stadtstraße Nord, weil diese in der Gesamtschau bei allen verkehrlichen Aspekten, namentlich die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte am Ring, die Effekte auf den Radverkehr, die Effekte auf den ÖPNV sowie die Entlastungseffekte von bestehenden Straßenräumen wesentliche Vorteile sieht.

Gleichwohl muss aus verkehrsplanerischer Sicht auch festgestellt werden, dass eine „halbe“ Stadtstraße (Variante 2) und sogar eine „halbe“ Stadtstraße ohne Durchfahrungsmöglichkeit für den MIV (Variante 3) das Umfeld durch Mehrverkehr belastet, aber die verkehrlichen Bedürfnisse der Neuen Nordstadt mit Einschränkungen abdeckt.

### Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, der verkehrlichen Bewertung des Gutachtens zu folgen und die durchgehende Variante der Stadtstraße Nord weiterzuverfolgen.

Positiver Nebeneffekt dabei ist, dass grundsätzlich nur eine durchgehende Stadtstraße förderfähig ist. Der bisherige Förderbescheid wies eine Fördersumme von 2.604.000 € auf. Die Einstufung der durchgehenden Stadtstraße Nord als Kreisstraße hat außerdem für die beitragspflichtigen Anwohner den Vorteil, dass sie sich bis zu einer Breite von 6,50 m nicht an den Kosten der Fahrbahn beteiligen müssen.

Der Ausbau der Stadtstraße Nord sollte aber stufenweise erfolgen und sich an der städtebaulichen Entwicklung der neuen Nordstadt orientieren. Aufgrund der fortgeschrittenen hochbaulichen Entwicklung in den Baugebieten HA 135 „Taubenstraße“ und HA 136 „Nordanger“ sollte der Abschnitt zwischen Mittelweg und Nordanger jetzt umgehend realisiert werden (Bau in 2021). Dieser Abschnitt ist Teil des B-Planes HA 135 und durch diesen planungsrechtlich abgesichert. Als Zwischenzustand müssen für diesen Bauabschnitt östlich des Nordangers ein provisorischer Wendehammer und ein Regenrückhaltebecken hergestellt werden. Das Durchfahrtsverbot des MIV in die Wodanstraße bliebe bestehen. Vor Realisierung des Ausbaues müssen Gespräche mit dem Fördermittelgeber über eine Förderunschädlichkeit eines abschnittweisen Baues der Stadtstraße Nord geführt werden.

Ja nach der weiteren städtebaulichen Entwicklung können dann die Abschnitte Nordanger bis Bienroder Weg (Ausbau der Wodanstraße) und Mittelweg bis Hamburger Straße weiterverfolgt werden. Für diese Bauabschnitte ist das Planungsrecht vor der Realisierung in geeigneter Weise neu zu schaffen.

Als nächsten Schritt ist es aufgrund der bereits mittelfristig absehbaren hochbaulichen Entwicklung des B-Planes HA 137 östlich des Nordangers sinnvoll, die Stadtstraße Nord dort auszubauen und sie damit zwischen Mittelweg und Bienroder Weg durchgehend zu realisieren. Der langfristige Lückenschluss der Stadtstraße Nord vom Mittelweg bis zur Hamburger Straße ist unmittelbar mit der städtebaulichen Entwicklung in den beiden

geplanten Bereichen Ludwigstraße und Weinbergweg Süd verbunden. Diese beiden Entwicklungsbereiche werden maßgeblich die Stadtstraße Nord in diesem Abschnitt prägen, insofern sollte sich die Trasse daraus entwickeln. Außerdem werden die Varianten dann auch ökologisch neu bewertet.

In einem ersten Realisierungsschritt ist beabsichtigt, zeitnah eine Entscheidungsvorlage über den Bau der Mitgaustraße zwischen dem Mittelweg und dem Nordanger vorzulegen.

Leuer

**Anlage/n:**

Untersuchte Varianten der Stadtstraße Nord





Betreff:

**Antrag zum Haushalt 2021:  
Aufstellung einer barrierefreien ökologischen Trockentoilette  
KAZUBA KL 2 Barrierefrei am Nordufer des Ölper Sees**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.11.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

19.11.2020

Status

Ö

**Beschlussvorschlag:****Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten, eine barrierefreie ökologische Trockentoilette des Modells KAZUBA KL 2 barrierefrei am insbesondere in der warmen Jahreszeit stark frequentierten Nordufer des Ölper Sees zu errichten. Die Kosten belaufen sich auf 20.000 €. 10.000 € stellt der Stadtbezirksrat über seine noch vorhandenen Mittel aus dem Bürgerhaushalt bereit; die anderen 10.000 € werden aus dem Haushalt der Stadt Braunschweig finanziert. Als Standort für die Toilette bietet sich der Bereich südlich der Straße Weizenbleek an, vorzugsweise in der Nähe des "Pilzes".

**Sachverhalt:**

Eine KAZUBA KL2 Barrierefrei kostet in der Edelstahl-Variante 11.120 € zzgl. MwSt. Die Montage wird standardmäßig vom Anbieter durchgeführt, da der Standort und die Ausrichtung der Toilette sehr wichtig sind und nur durch erfahrenes Fachpersonal gewährleistet werden kann, sodass die Kazuba Toiletten nach Installation erwartungsgemäß funktionieren. Die Montage- und Lieferkosten für die KAZUBA Modelle belaufen sich wie folgt:

**Kazuba KL2 Barrierefrei für den Ölper See:**

Toilette	11.120 €
Bauleitung und Montage:	1.680 €
Beleuchtung (solar):	726 €
Reinigungsgerät:	226 €
Verpackung & Versand:	620 €
Summe:	14.372 €
zzgl. 19 % MwSt:	<b>17.100 €</b>

Dazu kommen noch die Kosten für die Erd- und Aushubarbeiten, so dass eine Summe von 20.000 € für die Gesamtkosten realistisch erscheint.

**Wartung**

Bei 10 000 bis 15 000 Benutzern pro Jahr werden üblicherweise ein bis zwei Wartungen jährlich benötigt. Hier macht es Sinn, es lokal zu organisieren. Üblicherweise werden die Wartungen bzw. das Abpumpen durch Kanalrohrreinigungsfirmen durchgeführt, der Preis kann hier variieren, sollte aber etwa bei 300 € pro Leerung liegen.

gez.

Jens Dietrich

**Anlagen:**

Prospekt der Firma nowato zur Toilette KAZUBA KL 2 barrierefrei

Möglicher Standort für die Toilette

TOP 8.1



# KL2

BARRIEREFREI



## Kazuba™

in Deutschland:  
[www.NOWATO.com](http://www.NOWATO.com)

23 von 42 in Zusammenstellung



# KL2

## BESCHREIBUNG

## BARRIEREFREI

Das längliche und modulare Design der Kabine **KL2 Barrierefrei** ermöglicht eine optimale Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten. Die Kabine ist 180 Grad orientierbar und ihre Tür links oder rechts positionierbar. Damit können Ihre Anforderungen, der Zugang für die Besucher und die Sonneneinstrahlung für das STK bestens berücksichtigt werden.

**MAßE** 172 x 234 x 242 cm (B x L x H)

**MATERIAL** **Struktur** aus feuerverzinktem Stahl

- hohe Haltbarkeit

**Schrauben und Befestigungsteile** aus Edelstahl

- hohe Haltbarkeit und Korrosionsbeständigkeit

**Wände** aus thermisch behandeltem Holz Thermowood™

- Nut- und Feder-Bretter
- Klasse 3b mit FSC-Siegel
- hohe Haltbarkeit, Hochwertigkeit und schöne Ästhetik

**Dach** aus Birkensperrholz Finnforest Form™

- mit doppelseitiger Beschichtung aus Phenolharzfilm
- mit versiegelten Kanten
- hohe Stabilität, Witterungs- und UV-Beständigkeit

**Schiebetür** aus feuerverzinktem Stahl

- stabil und robust, auch gegen Vandalismus
- Riegel mit Frei-/Besetzt-Anzeige und Notfallöffnung
- Außenschloss für Absperrungsmöglichkeit von Außen

**AUSSTATTUNG**

- Haltegriffe und Türgriff aus Edelstahl
- Toilettenpapier- und Desinfizierungsmittelspender aus Edelstahl
- personalisierbare Toilettenbeschilderung

**OPTIONEN**

- Variante **KL2 MEER** mit besonders korrosionsbeständigen Materialien
- Hochdruckreiniger und Solarlampe



Betreff:

**Zustand der Wegeverbindung zwischen Hamburger Straße und der Tristanstraße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.06.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

18.06.2020

Status

Ö

Die Wegeverbindung zwischen der Tristanstraße und der Hamburger Straße ist eine häufig genutzte Abkürzung, insbesondere um die Stadtbahnhaltestelle am Gesundheitsamt zu erreichen aber auch, um mit dem Fahrrad die Strecke über die Siegfriedstraße zu vermeiden und stattdessen autofrei zur Hamburger Straße zu gelangen. Die Wegeverbindung befindet sich in einem sehr schlechten Zustand, zum einen hinsichtlich des Wegebelauges, zum anderen aber auch hinsichtlich der Gestaltung. Dazu fragen wir die Verwaltung:

1. Ist der Verwaltung der Zustand der Wegebeziehung, insbesondere hinsichtlich des Wegebelauges, bekannt?
2. Welche Maßnahmen gedenkt die Verwaltung zu ergreifen, um den Zustand des Wegebelauges zu verbessern?
3. Welche Maßnahmen scheinen aus Sicht der Verwaltung geeignet, die mit Steinen gepflasterten Begrenzungsbereiche zu den angrenzenden Grundstücken attraktiver zu gestalten und evtl. durch eine Bepflanzung aufzuwerten?

gez.

Jens Dietrich

Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

Foto

Betreff:

**Zustand der Wegeverbindung zwischen Hamburger Straße und der Tristanstraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.11.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 5. Juni 2020 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Zustand der Wegeverbindung zwischen Tristanstraße und Hamburger Straße ist der Verwaltung bekannt. Der Weg zeigt optisch kleinere Unebenheiten und oberflächennahe Ausbrüche, befindet sich jedoch in einem verkehrssicheren Zustand.

Zu Frage 2:

Der Bereich wurde kontrolliert, zwei lockere Platten im Gehwegbereich der Tristanstraße zum Verbindungsweg wurden beseitigt. Grundsätzlich werden die städtischen Wege routinemäßig auf ihre Verkehrssicherheit überprüft und im Bedarfsfall ausgebessert.

Zu Frage 3:

Der Wall ist aus statischen Gründen notwendig. Um hier einen bepflanzten Wall herzustellen, wären umfangreiche Baumaßnahmen nötig. Zum Abfangen der angrenzenden Grundstücke wäre das Setzen einer Winkelstützwand erforderlich. Weder für die Planung, noch für eine Umsetzung stehen finanzielle Mittel zur Verfügung.

i. A. Wiegel

**Anlage/n:**

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331**

TOP 10.2

**20-14683**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Zustand Kinderspiel- und Jugendplätze in der Nordstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.11.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

Durch die zunehmende Bevölkerung in der Nordstadt werden auch die existierenden Kinderspiel- und Jugendplätze stärker frequentiert. In der Vergangenheit wurden bei einigen Spielplätzen (lt. Anwohnern) abgängige Spielgeräte nicht immer ersetzt.

Vor diesem Hintergrund fragt die SPD-Fraktion:

- Erscheint die Anzahl der existierenden bzw. geplanten Plätze als ausreichend?
- In welchem Zustand befinden sich die derzeit existierenden Plätze jeweils?  
(kein/mittlerer/hocher Sanierungsbedarf)
- In welcher Reihenfolge und bis wann soll jeweils die notwendige Sanierung erfolgen?

gez.

Jens Dietrich

**Anlagen:**

keine

Absender:

**Herr Plock, Mitglied im Stadtbezirksrat  
331**

TOP 10.3

**20-14432**  
**Anfrage (öffentlich)**

Betreff:

**Flächennutzung am Ölpersee**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

### **Sachverhalt:**

Schon seit der Eröffnung der Ringgleisbrücke wird der Ölpersee als Naherholungsgebiet stärker frequentiert. Durch den Lückenschluss beim Ringgleis wurde diese Entwicklung nochmals verstärkt. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung beschränken sich jedoch nach wie vor ausschließlich auf das Ringgleis selbst (Spiel- und Sportangebote, Ausstellungen zur Industriegeschichte,...), die angrenzenden Strecken werden nicht berücksichtigt.

Im Rahmen einer Beteiligungsaktion in der Grundschule Schwarzer Berg vor mehreren Jahren wünschten sich die Schüler z.B. ein Großfeld-Schachbrett am Ölpersee. Leider wurde diese Idee nicht umgesetzt, wahrscheinlich war eine Umsetzung der Ergebnisse von den Initiatoren der Beteiligungsaktion auch nicht vorgesehen.

Am Nordufer vom Ölpersee sind Flächen vorhanden um entsprechende Angebote zu machen.

Daher frage ich die Verwaltung:

In welchen Bereichen am Nordufer des Ölpersees könnten entsprechende Angebote installiert werden?

gez.

Christian Plock

### **Anlage/n:**

keine



<i>Betreff:</i> <b>Flächennutzung am Ölpersee</b>
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 67 Fachbereich Stadtgrün und Sport	<i>Datum:</i> 09.11.2020
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)	19.11.2020	Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage des Stadtbezirksratsmitgliedes Herr Plock (20-14432) wird wie folgt Stellung genommen:

Der Ölpersee ist ein Naherholungsgebiet mit gesamtstädtischer Bedeutung und unterliegt als Landschaftsschutzgebiet einem besonderen Schutz. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass dieser Bereich sehr sensibel für Lärmbelästigungen ist. Daher rät die Verwaltung von einer Anlage von lärmverursachenden Spiel- und Sportangeboten am Nordufer des Ölpersees ab.

Als Alternativflächen für die Anlage eines Großfeld-Schachbretts, wie es seitens der Schülerinnen und Schüler der Grundschule Schwarzer Berg gewünscht wird, schlägt die Verwaltung den Schulhof, den Spielplatz Warnekamp bzw. eine angrenzende Fläche im Grünzug vor.

Loose

**Anlage/n:**

keine

Absender:

**Herr Plock, Mitglied im Stadtbezirksrat  
331**

TOP 10.4

**20-14433**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Möglichkeit zur Aufstellung eines Schaukastens am Warnekamp**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

### Sachverhalt:

Im Einkaufszentrum Schwarzer Berg teilen sich mehrere Institutionen einen Schaukasten. Aufgrund von Strukturveränderungen ist der dortige Bereich aber schon lange nicht mehr so frequentiert, dass die Institutionen von der Nutzung des Schaukastens wirklich profitieren. Daher wurde mir gegenüber der Wunsch geäußert, einen neuen Schaukasten an einem attraktiveren Platz aufstellen zu dürfen. Die Wahl fiel hier auf den Warnekamp im Bereich zwischen dem Zugang vom Ligusterweg und der Straße Am Schwarzen Berge. Durch den Schulweg zur Grundschule, den anliegenden REWE-Markt, den neuen Spielplatz und den kommenden Bücherschrank erhofft man sich hier eine größere Aufmerksamkeit als beim bestehenden Schaukasten. Die Suche nach einem Aufstellungsplatz für den Bücherschrank hat gezeigt, dass einige Flächen u.a. wegen unterirdisch verlegter Leitungen nicht genutzt werden können.

Daher frage ich die Verwaltung:

Welche Flächen im angesprochenen Bereich des Warnekamps können zur Aufstellung eines Schaukastens genutzt werden?

gez.

Christian Plock

### Anlage/n:

keine

*Betreff:*  
**Möglichkeit zur Aufstellung eines Schaukastens am Warnekamp**

*Organisationseinheit:*  
Dezernat VIII  
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

*Datum:*  
09.11.2020

*Beratungsfolge*  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*  
19.11.2020

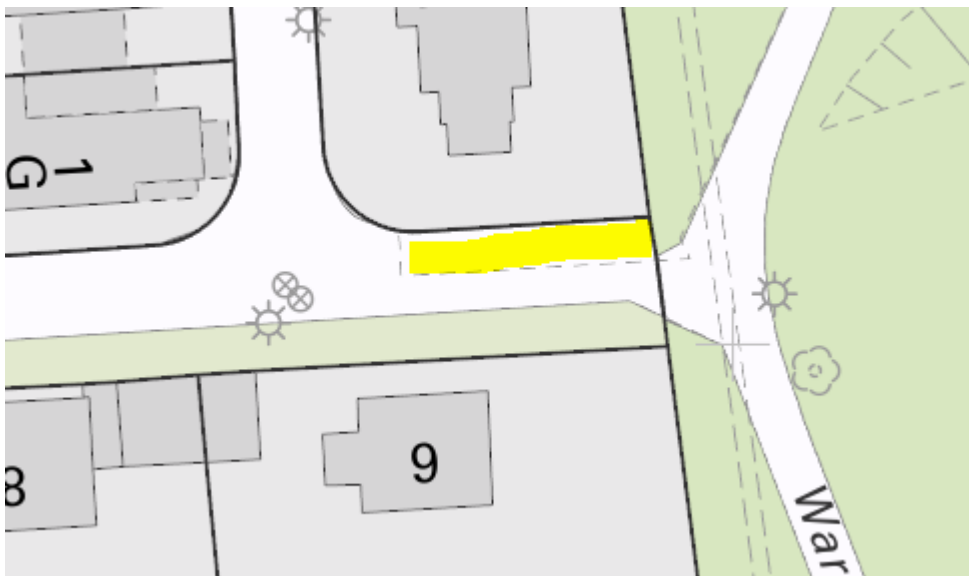
*Status*  
Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage des Stadtbezirksratsmitglieds Herr Plock vom 13.10.2020 (20-14433) wird wie folgt Stellung genommen:

Die Verwaltung empfiehlt für die Aufstellung eines Schaukastens den Grünstreifen am Ligusterweg vor der Einmündung in den Warnekamp (s. gelbmarkierten Bereich im beigefügten Kartenausschnitt). Dabei handelt es sich um eine städtische Fläche ohne bekannte unterirdische Leitungsverläufe, die durch Fußgänger frequentiert ist.

Für die Beschaffung des gewünschten Schaukastens stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Die Aufstellung und Positionierung sollte durch Mitarbeiter der Verwaltung begleitet werden. Eventuell entstehende Folgekosten wie beispielsweise Schäden durch Vandalismus sollten nicht von der Verwaltung getragen werden.



Loose

**Anlage/n:**  
keine

Absender:

**Herr Plock, Mitglied im Stadtbezirksrat  
331**

TOP 10.5  
**20-14473**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Schulhofgestaltung Grundschule Bültenweg**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

In der Bezirksratssitzung vom 18.06.2020 wurde die Sanierung der Grundschule Bültenweg sowie die Arbeiten zur Herstellung der Ganztagsinfrastruktur vorgestellt. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass im Anschluss auch der Schulhof neu gestaltet werden soll.

In den drei Jahren Sanierung, Um- und Neubau wird der Schulhof u.a. durch Materiallager, Baumaschinenparkplatz, Container für Bauleitung oder temporäre Klassenräume stark in Mitleidenschaft gezogen.

Außerdem ist die Nachmittags- bzw. Ganztagsbetreuung dann nicht mehr im B 58 mit seinem Außengelände sondern direkt vor Ort. Dafür ist der Schulhof im derzeitigen Zustand nicht geeignet.

Die Beteiligungsrechte von Kindern und Jugendlichen sind unter anderem im § 36 NKomVG geregelt.

Sie sollen bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligt werden. Dass die Neugestaltung des Schulhofs die Interessen von Kindern berührt, dürfte unstrittig sein.

Für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sollen Kommunen über die vorgesehene Beteiligung von Einwohnern hinaus geeignete Verfahren entwickeln und **durchführen**. Bei der Spielplatzplanung wird das seit vielen Jahren erfolgreich umgesetzt. In vielen anderen Bereichen (ISEK, Umwelt, Schülerfahrkarten, Radwege,...) ist diese Beteiligung nach wie vor ein Zufallsprodukt oder wurde von Institutionen wie dem Stadtschülerrat oder Fridays-For-Future erkämpft.

Daher frage ich die Verwaltung:

1. Soll die Gestaltung des Schulhofs parallel zur Herstellung der Ganztagsinfrastruktur umgesetzt werden oder erst im Anschluss daran?
2. Ist die Investitionssumme für diese Neugestaltung schon bekannt?
3. Wurde der Zeitplan für die Schulhofgestaltung dem für Beteiligung zuständigen Fachbereich schon mitgeteilt bzw. mit ihm abgestimmt?

gez.

Christian Plock

**Anlage/n:**

keine

Absender:

**Herr Plock, Mitglied im Stadtbezirksrat  
331**

TOP 10.6  
**20-14475**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Sinn des neuen Verkehrsschilds an der Hamburger Straße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

### **Sachverhalt:**

Wie der Zeitung zu entnehmen war, wurde an der Hamburger Straße an der Ecke zur Rheingoldstraße ein neues Verkehrsschild aufgestellt (Foto 1). Als Begründung wurden vermehrte Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern genannt, die den Radweg in der falschen Richtung benutzen. Die Begründung kann ich nachvollziehen, den Standort halte ich für falsch.

Zum einen ist die erste Gefahrenstelle schon die Ausfahrt der Shell-Tankstelle. Dass es hier offensichtlich noch nicht vermehrt zu Unfällen gekommen ist, dürfte eher an der Vorsicht der Autofahrer als am Verhalten der (auch hier schon vorschriftswidrig fahrenden) Radfahrer liegen. Zum anderen hätten selbst ein Radfahrer, die ihr Fehlverhalten erkennen, an dieser Stelle keine Möglichkeit die Hamburger Straße gefahrlos zu überqueren, um die Fahrt dann vorschriftsgemäß fortzusetzen. Insofern ist nicht ersichtlich, welche Reaktion von Radfahrern hier erwartet wird.

Auf Höhe der Bedarfsampel am Parkplatz für Eintracht bzw. die Wahre Liebe (Foto 2) könnten Radfahrer die Straße überqueren, ohne sich und/oder andere zu gefährden.

Auch die Wirksamkeit eines neuen Verkehrsschilds ohne (zumindest am Anfang) vermehrte Kontrollen bezweifle ich.

Daher frage ich die Verwaltung:

1. Aus welchem Grund wurde das Schild an dieser Stelle aufgestellt?
2. Wäre die Aufstellung des Schildes auf Höhe der Bedarfsampel am Parkplatz für Eintracht bzw. die Wahre Liebe nicht sinnvoller?
3. Ist vorgesehen in diesem Bereich in der nächsten Zeit häufigere Kontrollen durchzuführen?

gez.

Christian Plock

### **Anlage/n:**

2 Fotos







Absender:

**Herr Plock, Mitglied im Stadtbezirksrat  
331**

TOP 10.7

**20-14544**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Barrierefreiheit eines Bücherschranks?**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.10.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Beantwortung)

19.11.2020

Status

Ö

### Sachverhalt:

Der Sockel für den Bücherschrank stand seit Wochen am Warnekamp. Mitte Oktober wurde der Bücherschrank installiert und auch gleich rege genutzt (Foto 1). Bei einem Praxistest stellte sich heraus, dass der Sockel für Personen mit Mobilitätseinschränkungen nicht das einzige Problem ist (Foto 2 und 3).

Daher frage ich die Verwaltung:

1. Wurde vor der Auftragsvergabe eine Stellungnahme des Behindertenbeirats eingeholt?
2. Wenn ja, wie lautet diese Stellungnahme?
3. Wenn nein, warum nicht?

gez.

Christian Plock

### Anlage/n:

3 Fotos













Betreff:

**Ideenplattform - Entfernung Parkbucht direkt vor Ampelanlage zur Gewährleistung der Sichtbarkeit der Radfahrer**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)  
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

19.11.2020  
02.12.2020

Status

Ö  
Ö

**Beschluss:**

„Die Parkplätze an der Siegfriedstraße in Höhe der Hausnummern 1 - 3 bleiben erhalten. Zur Verdeutlichung der querenden Radfahrenden wird die Furtmarkierung vervollständigt und erneuert.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 a der Hauptsatzung, da die Kreuzung Bienroder Weg/Siegfriedstraße/Ottenroder Straße von überbezirklicher Bedeutung ist.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde unten aufgeführte Idee für die Kreuzung Bienroder Weg/Siegfriedstraße/Ottenroder Straße eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):

„In der Siegfriedstraße Fahrriktion Bienroder Weg gibt es unmittelbar vor der Kreuzung auf der rechten Seite eine Parkbucht für zwei bis drei PKW-Parkplätze. Bis zur Parkbucht wird der Radweg direkt im Sichtfeld der Autofahrer neben der Straße geführt. Direkt vor der Kreuzung verschwinden Radfahrer nun aber hinter den parkenden Autos (häufig auch hinter für längere Zeit dort abgestellten Sprintern o. ä./leichte Nutzfahrzeuge), um erst wenige Meter vor der Kreuzung wieder in das Sichtfeld potenzieller Rechtsabbieger zu gelangen. Während Radfahrer die Kreuzung häufig geradeaus Richtung Beethovenstraße/Ottenroder-Straße queren, biegt die Mehrzahl der PKW rechts ab nach Süden.

Die Situation ist erfahrungsgemäß brandgefährlich. Nahezu in jeder Grünphase wird geradeausfahrenden Radfahrern die Vorfahrt genommen. Die Sperrung von lediglich drei Parkplätze könnte ohne großen Aufwand durch Abpollern o. ä. die Sicherheit deutlich verbessern, indem Autofahrer beim Anfahren der Kreuzung parallel fahrende Radfahrer bereits im Blick haben.

Ich würde mich sehr freuen, wenn diese Idee auch bei nicht Erhalt der notwendigen Stimmen bei der Stadt diskutiert wird, da es sich hier um ein erhebliches Sicherheitsrisiko handelt.“

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

#### Verfahren zur Ideenplattform:

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS-17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte - nach einem positiven Votum des Fachausschusses - eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist.

Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

#### Prüfung und Bewertung:

Nach Rücksprache mit der Polizei liegt in diesem Bereich keine Unfallhäufungsstelle vor. Der Radweg wird aus der Siegfriedstraße kommend, vor dem Kreuzungsbereich an die Straße, in das Blickfeld der KFZ-Verkehrs, herangeführt. Da die Stellplätze weit vom Kreuzungspunkt des Abbiegeverkehrs zurückliegen ist die Sicht auf den Radweg kaum eingeschränkt.

Die Kreuzung ist mit einer vorgezogenen Haltlinie des Radverkehrs gegenüber dem KFZ-Verkehr ausgewiesen. Die separate Fahrradampel wird mit einer vorgezogenen Grünphase geschaltet, so dass die Radfahrenden vor dem KFZ-Verkehr in die Kreuzung einfahren.

Die Radfurt ist jedoch unvollständig markiert und wird eventuell nicht eindeutig wahrgenommen.

#### Vorschlag der Verwaltung:

Die Radfurt wird vervollständigt und über die gesamte Bienroder Weg geführt, um so den querenden Radverkehr deutlicher in das Bewußtsein der KFZ Verkehres zu bringen. Von einer Sperrung der Stellplätze wird jedoch abgesehen.

#### Finanzierung:

Die Markierungsarbeiten sind durch die vertraglichen Leistungen der Firma BELLIS abgedeckt. Eine Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit von der Witterung.

Leuer

#### **Anlage:**

Skizze Markierung



