

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 4.1

21-15302

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Piktogramme Tempo 30

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.02.2021

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

Status

24.02.2021

Ö

Beschlussvorschlag:

„Der Bezirksrat 112 fordert für die Einfahrt in die Straßen Erlenbruch und Bechtsbütteler Weg jeweils Piktogramme Tempo 30.“

Sachverhalt:

Die Ortsdurchfahrt Rabenrodestraße erweist sich zunehmend als „Nadelöhr“ für den Verkehr. Deshalb werden Ausweichstrecken wie Erlenbruch/ Nordendorfsweg und Bechtsbütteler Straße/ Im Lehmkamp/ Nordendorfsweg verstärkt genutzt. Dabei wird dort – bei Abfahrt von der Hauptstraße - die generelle Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sehr häufig „übersehen“. Auf diese Reduzierung sollte mit den Piktogrammen deutlich hingewiesen werden.

gez.

Peter Chmielnik

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Städtische Stellungnahme zum
Planfeststellungsänderungsverfahren "Verzicht auf die östliche
Umfahrung des Flughafens"**

Organisationseinheit:Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

15.02.2021

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	24.02.2021	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	10.03.2021	Ö

Beschluss:

„Der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Planfeststellungsänderungsverfahren „Verzicht auf die östliche Umfahrung des Flughafens“ wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. c der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind städtische Stellungnahmen zu Planfeststellungsverfahren auf den Planungs- und Umweltausschuss übertragen.

Anlass

Das Niedersächsische Verwaltungsgericht hat mit Urteil vom 20. Mai 2009 beanstandet, dass die im Zuge der Verlängerung der Start- und Landebahn planfestgestellte Verlegung der Grasseler Straße (sog. Ostumfahrung) nicht den Anforderungen des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes genügte. Der damalige Planfeststellungsbeschluss (15. Januar 2007) habe nicht ausreichend geprüft, ob es zumutbare Alternativen zu der planfestgestellten Trassenführung geben würde. Das Gericht hat daraufhin die Ostumfahrung als abtrennbaren Teil des festgestellten Vorhabens eingeordnet und ihn wegen der fehlenden Alternativenprüfung für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.

Nunmehr hat die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH einen Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 in der Weise gestellt, dass auf die planfestgestellte östliche Umfahrung endgültig verzichtet wird. Hierfür wird ein Planfeststellungsänderungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) durchgeführt.

Leuer

Anlage/n:

Stellungnahme zum Planfeststellungsänderungsverfahren „Verzicht auf östliche Umfahrung des Flughafens“

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -
Göttinger Chaussee 76 A
30452 Hannover

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Lau

Zimmer: A 3.141

Telefon: 0531 470-2701
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 0531 470-942701
E-Mail: lars.lau@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

08.09.2020
5151-30310-02 FHBS

66.11

9. Februar 2021

Planfeststellungsänderungsverfahren zum Verzicht auf die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007 planfestgestellte östliche Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt, dass die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH nunmehr das o. g. Verfahren zum Abschluss bringen will. Von Seiten der Stadt sind folgende Forderungen und Hinweise zu berücksichtigen:

Verkehr

Die Schlussfolgerungen in o. g. Verfahren basieren im Wesentlichen auf einem Gutachten der WVI GmbH aus dem Jahr 2018, welches seinerseits auf einem von der Stadt Braunschweig beauftragten und von der Stadt anerkannten Gutachten (ebenfalls durch die WVI GmbH 2018 erstellt) basiert. Dieses städtische Gutachten wurde sowohl im Stadtbezirksrat Wabe-Schunter-Beberbach (12.09.2018) als auch im Planungs- und Umweltausschuss (19.09.2018) vorgestellt. Da die beiden Gutachten zu einem gleichlautenden Ergebnis führen, ist in Analogie zu dem von der Stadt beauftragten Gutachten die Herleitung für den Verzicht auf die Ostumfahrung plausibel.

Unabhängig davon sind folgende Punkte im Zuge des Abschlusses des Verfahrens umzusetzen:

- 1) Vor Kappung der Grasseler Straße verlief auf der Ostseite der heute Alte Grasseler Straße benannten Straße ein durchgehender Radweg, auch (mittels Radwegfurt) über die Einmündung der Tiefen Straße hinweg. In Kapitel 1.5 und 2.3 des Erläuterungsberichtes wird hinsichtlich des Radverkehrs darauf verwiesen, dass einerseits im Westen die Bienroder Spange genutzt werden kann, anderseits im Osten vorhandene Forst- bzw. Wirtschaftswege. Letztere können aber nicht adäquat erreicht werden, weil der Radweg auf der Alten Grasseler Straße ca. 30 m

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



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

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

vor der Einmündung der Tiefen Straße endet und der Wirtschaftsweg auf der Nordseite der Tiefen Straße erst nach weiteren ca. 60 m beginnt. Um eine sichere Radverkehrs-führung zu gewährleisten, ist vom Vorhabenträger diese Lücke adäquat zu schließen.

Zudem ist vom Vorhabenträger die Kreuzung baulich so anzupassen, dass die von Süden kommende Alte Grasseler Straße eindeutig als Weiterführung der Tiefen Straße zu erkennen ist. Dafür ist der nördliche Rest der Alten Grasseler Straße wie eine Nebenstraße in der Form baulich auszubilden, dass der Charakter der untergeordneten Einmündung deutlich wird und die optische Geradeaussicht unterbrochen wird. Die Führung der abknickenden Vorfahrt ist zu einer durchgehenden Vorfahrtstraße umzubauen.

- 2) Nördlich des Flughafens biegt die Grasseler Straße in einer fast rechtwinkligen Kurve in die Straße Am Flughafen ein. Diese Form der Einmündung ist Ergebnis der Herstellung der Straße Am Flughafen in Erwartung der Ostumfahrung die dort in einem größeren Bogen gen Osten geführt hätte. Daher wurde dieser Einmündungsbereich bislang nur als Provisorium hergestellt, es gilt streckenbezogen 30 km/h. Um eine sicherere Befahrung der Straße zu gewährleisten, ist vom Vorhabenträger die Kurve abzuflachen.

Feuerwehr-Einsatzvorbereitung

Gegen die Null-Lösung bestehen keine Bedenken.

Immissionsschutz

Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht (OVG) hat im Urteil vom 20.05.2009 (Az. 7 KS 59/07) zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg gerügt, dass keine Betrachtung und Abwägung der Lärmbelastungen durch die Änderung der Verkehrsführung im Bereich Grasseler Straße erfolgt ist. Die Unterbrechung der Grasseler Straße durch die Verlängerung der Startbahn führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen und zu einer Mehrbelastung in Teilen der Ortschaften Waggum und Björnrode.

Die 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) enthält Regelungen zur Beurteilung des Verkehrslärms – sie gilt allerdings nur für den Bau und die wesentliche Änderung von Verkehrs wegen. Da in den baulichen Bestand der durch den Mehrverkehr betroffenen Verkehrswege nicht eingegriffen wird, fehlt eine gesetzliche Grundlage zur Beurteilung der Verkehrslärmimmission. Das OVG hat in dem o. g. Urteil daher Hinweise gegeben, wie die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgen kann:

- Die Anwohner einer Straße können die Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV nicht beanspruchen, wenn die Straße selbst baulich nicht verändert wird.
- Nimmt aber als Folge eines durch eine Flughafenplanung veranlassten Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachen Zusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dabei bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV eine Orientierung für die Abwägung.
- Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen sind zu treffen, wenn eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrs wegen und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung bestehen.
- Auch der Gesamtlärm muss entsprechend den Ergebnissen der Verkehrslärm berechnung nochmals betrachtet und abgewogen werden. Dabei wird ein Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) am Tage als Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung angesehen.

Der Untersuchungsumfang in den vorgelegten Schallgutachten von KSZ und AVIA Consult orientiert sich grundsätzlich an diesen Vorgaben des OVG. Es wurden die Varianten „Verzicht auf die Ostumfahrung“, „Bau der Ostumfahrung“ und „Verlegung der Grasseler Straße in einen Tunnel“ betrachtet.

Es ist allerdings nicht eindeutig, welche Zustände miteinander zu vergleichen sind, um die vom OVG aufgeworfene Frage nach dem „Lärmzuwachs“ zu bestimmen. Ursächlich für die ursprünglichen Planfeststellungsverfahren ist die Verlängerung der Startbahn des Flughafens. Es wäre also dann als Prognose-Nullfall der Zustand vor der Startbahnverlängerung, also mit durchgehender Grasseler Straße, zu betrachten. Dieser Fall wurde im Schallgutachten jedoch gar nicht untersucht. Da die angedachte Tunnellösung weitestgehend dem ursprünglichen Verlauf der Grasseler Straße folgt, könnte man ersatzweise die Untersuchung zur Tunnelvariante als Nullfall heranziehen.

Alternativ könnte man als Nullfall auch den ursprünglich geplanten Zustand mit Ostumfahrung betrachten. Dafür wäre es aber erforderlich, dass das entsprechende Planfeststellungsverfahren rechtskräftig abgeschlossen wurde. Laut Erläuterungsbericht hat das OVG den Teil des Verfahrens, der sich auf die Verlegung der Straße bezieht, als abtrennbares Teil eingeordnet und für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Daher erscheint es plausibler, die erste Variante, also eine fortbestehende Grasseler Straße als Nullfall zu betrachten. Eine Klärung dieser Frage muss jedoch im Vorfeld einer abschließenden immissionsschutzrechtlichen Bewertung erfolgen.

Als Kriterium für einen „mehr als unerheblichen Lärmzuwachs“ wurde ein Anstieg des Beurteilungspiegels um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) herangezogen. Dieser Vorgehensweise kann gefolgt werden.

Es wurde für alle Immissionsorte der Schutzbedarf eines Dorf- bzw. Mischgebietes angenommen, obwohl auch reine und allgemeine Wohngebiete durch Lärmzunahmen betroffen sind. Gemäß OVG bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung für die Abwägung. Diese Immissionsgrenzwerte sehen für reine und allgemeine Wohngebiete einen höheren Schutzanspruch als für Dorf- bzw. Mischgebiete vor. Dieser Umstand wird durch die pauschale Betrachtung nicht ausreichend gewürdigt.

Im Schallgutachten wird ausgeführt, dass bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für ein Mischgebiet in jedem Fall von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen auszugehen ist. Was ist mit den Immissionsorten, an denen in Folge der Verkehrszunahme Überschreitungen der Mischgebietswerte festgestellt wurden? Hier sind offenbar keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse mehr gegeben. Weder im Schallgutachten noch im Erläuterungsbericht wurde dargelegt, warum dies unerheblich ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der Nullvariante „Tunnellösung“ aus dem vorgelegten Gutachten die Beurteilungspiegel an 84 Immissionsorten um mindestens 3 dB(A), also mehr als unerheblich, ansteigen. An 18 dieser Immissionsorte werden zusätzlich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorfgebiet überschritten. Da korrekterweise die Immissionsgrenzwerte für ein Wohngebiet heranzuziehen wären, liegt die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Immissionsorte vermutlich noch höher. Aus diesem Grund ist eine erhebliche Betroffenheit der Anwohner durch die Steigerung der Verkehrsmenge zu erwarten. Auf der anderen Seite ist hervorzuheben, dass auch zahlreiche Immissionsorte vom Verkehrslärm entlastet werden.

Die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden laut Schallgutachten insbesondere in Bienrode annähernd erreicht, aber an keinem Immissionsort überschritten. Dies gilt auch, wenn der Pegel des Gesamtlärms (unter Einbeziehung des Fluglärms) gebildet wird.

Aufgrund der oben genannten offenen Punkte können die Unterlagen nicht abschließend beurteilt werden. Dem Ergebnis des Erläuterungsberichtes, dass keine „unzumutbaren Mehrungen des Verkehrslärms in Waggum und Bienrode“ auftreten, kann jedoch nicht zugestimmt werden. Um eine nachvollziehbare und rechtssichere Beurteilung des Vorhabens vornehmen zu können, wird eine Überarbeitung des Schallgutachtens unter folgenden Gesichtspunkten empfohlen:

Für den Schutzbedarf der Immissionsorte sind die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzten Gebietsarten zu berücksichtigen. Sofern keine Bebauungspläne vorliegen, ist von der tatsächlichen Nutzung auszugehen. Sofern die Gebietsart nicht zweifelsfrei bestimmt werden kann, ist eine Stellungnahme der Abteilung Bauordnung der Stadt Braunschweig einzuholen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV sind als Orientierungswerte heranzuziehen. Da das OVG festgestellt hat, dass kein Anspruch auf die Einhaltung der Werte besteht, kann die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abwägung eine Überschreitung der Orientierungswerte zulassen. Nach erster Einschätzung wird eine Überschreitung um bis 3 dB(A) als zulässig erachtet, sofern es keine anderweitige Rechtsprechung oder Kommentierung gibt.

Noch eine Anmerkung zum Schallgutachten: Es ist nicht nachvollziehbar ist, wie die Schwerverkehrsanteile in Tabelle A 01 ermittelt wurden, da das zitierte Verkehrsgutachten von WVI keine detaillierten Angaben zum Schwerverkehr enthält. Die Werte in Tabelle A 01 ergeben sichedenfalls nicht aus pauschalen Ansätzen der Tabelle 6.

Naturschutz

Die vorgelegten landschaftsplanerischen Unterlagen des Büros LaReG wurden geprüft und sind sachlich und fachlich vollständig sowie die Beurteilungen nachvollziehbar dargestellt. Die Konfliktanalyse, Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung und artenschutzrechtliche Betrachtung entsprechen den Einschätzungen der Unteren Naturschutzbehörde und werden in dieser Form mitgetragen. Den in der Maßnahmenkartei beschriebenen Maßnahmen wird in der vorgelegten Form zugestimmt.

UVP

Grundsätzlich ist für das Planänderungsverfahren eine Umweltverträglichkeits-Vorprüfung gesetzlich vorgesehen. Der Antragsteller hat jedoch mit den Antragsunterlagen direkt eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 7 Abs. 3 UVPG den Antragsunterlagen beigefügt. Das Entfallen der Vorprüfung wird hier als zweckmäßig erachtet.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 7.1

21-15303

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Übersicht Anfragen und Anträge

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.02.2021

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Am 18. Dezember 2018 wurde vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen, dass den Stadtbezirksräten künftig einmal pro Jahr eine Übersicht der eingereichten Anfragen und Anträge inklusive des jeweiligen Bearbeitungsstandes vorzulegen ist. Dieses ist in unserem Bezirk für 2019 und 2020 bisher nicht erfolgt.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

Warum wurde diese Übersicht dem Bezirksrat nicht vorgelegt?

Wie ist der Stand der Anfragen und Anträge seit dem 01.01.2019?

Gez.

Peter Chmielnik

Anlage/n:

Keine

Absender:

BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 7.2

21-15307

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Ausgleichsflächen für den Einkaufsmarkt in Bevenrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.02.2021

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit nunmehr 4 Jahren ist der Einkaufsmarktes in Bevenrode in Planung. Durch die nachträglich von der Stadt geforderte Querungshilfe sind zusätzliche Ausgleichsflächen erforderlich geworden.

Hieraus resultieren folgende Fragen:

1. Die Kapazitäten an Ausgleichsflächen wurde weitgehend durch den Flughafenausbau aufgebraucht. Im Zuge des Flughafenausbaus wurden auch Kompensationsflächen außerhalb Braunschweigs hinzugezogen. Warum besteht die Verwaltung jetzt darauf, dass die benötigten Ausgleichsflächen für den Supermarkt innerhalb der Stadtgrenze liegen müssen?
2. Wann ist die Trägerbeteiligung abgeschlossen?

Gez.

Tatjana Jenzen

Anlage/n:

Keine

Absender:

BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 7.3

21-15308

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Campusbahn

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.02.2021

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Am 24.11.2020 wurde im PlaUa mitgeteilt: „eine wirtschaftliche und förderfähige Umsetzung der alternativen Streckenführung nach Querum über die Querumerstr. ist ... ausgeschlossen und wird nicht weiter verfolgt.“ Die Wendeschleife wird nun als alternativlos vorgegeben mit einem Wert < 1 bei der standardisierten Bewertung, der tatsächliche Wert ist nicht bekannt.

Hieraus resultieren folgende Fragen:

1. Wie hoch ist der ermittelte Wert und welche Möglichkeiten gibt es den Wert durch Umplanung (wie z.B. bei der Trasse nach Volkmarode von 0,22 auf über 1) zu verbessern?
2. Die z.Zt. untersuchte Variante die Campusbahn nach Querum zu verlängern sieht eine Trassenführung durch ein geschütztes, stadtnahes Ökosystem vor. Wobei die Hauptdestinationen Innenstadt, Bahnhof und Wolfsburg nicht einbezogen sind. Wie groß sind die zu erwartende Fahrzeit- und Angebotsverbesserungen gegenüber einer Verbesserung der ÖPNV?
3. Wie ist die im Holzmoor freizuhaltende Freiluftschniese mit dem in Variante A geplanten Brückenbau vereinbar und inwieweit ist die Überplanung der Ausgleichsfläche Schunterterrassen zulässig?

Gez.

Tatjana Jenzen

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Verkehrszählung / Lärmessung nach dem Ausbau des
Messewegs**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.02.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Hieraus resultieren folgende Fragen:

1. Als Ergebnis der Zählungen (2015 vor dem Umbau) wurden die beiden höchsten Stundenwert genannt und daraus ein Tageswert errechnet. (Stellungnahme 10896/15). Bei der letzten Zählung wurde der Tageswert anders ermittelt. Wir bitten um eine einheitliche Vorgehensweise, um eine Vergleichbarkeit der Werte zu ermöglichen. Außerdem wurden 2015 auch die Ergebnisse des elektronischen Sensors angegeben. Warum ist das jetzt nicht erfolgt?
2. Wie lauten die Ergebnisse für den 7.05.19 und den 20.11.19? Wir bitten um detaillierte Angaben.
3. Es wird eine Zunahme der Lärmbelästigung beklagt. Besonders ausgeprägt im Bereich der Bushaltestellen (geriffelter Untergrund). Auch die Schutzstreifen, die regelmäßig befahren werden, verursachen zusätzliche Geräusche. Einflussgrößen auf die Emission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind bei Berechnungen im Straßenverkehr die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigung der Straße (also die Steigung) sowie die Beschaffenheit der Straßenoberfläche. Dazu kommen noch weitere Einflussgrößen auf die Immission wie der Abstand, die Abschirmung und die Reflexion sowie die Berücksichtigung von Kreuzungen. Deshalb ist der Hinweis von Herrn Leuer in der Mitteilung vom 16.12.2019 auf den lärmindernden Asphalt nur bedingt richtig. Warum wurde trotz all dieser veränderten Parameter bislang keine Lärmessung durchgeführt?

gez.

Tatjana Jenzen

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Bündnis90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 7.5

20-13515

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Radfahrfernweg Harz - Heide

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.06.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Stadtbezirksratssitzung am 16.08.2017 beantragte der Bezirksrat, die Radwegeausschilderung in den Ortsteilen Bevenrode und Waggum neu zu positionieren.

Durch die immer noch vorhandene Ausschilderung werden ortskundige Radfahrerinnen und Radfahrer auf dem Weg in die Innenstadt auf die verlängerte Start- und Landebahn des Flughafens geleitet.

Das sorgt für Verärgerung und schadet der Orientierung.

Wir fragen:

1. Warum wurde der seinerzeit beantragte Ortstermin ohne Angabe von Gründen nicht durchgeführt?
2. Wann werden die Radwegweiser so umgestellt, dass sie ihrer Funktion gerecht werden?

gez.

Gerhard Masurek

Anlage/n:

Keine

*Betreff:***Radfahrfernweg Harz - Heide***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

22.02.2021

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis) 24.02.2021 Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 05.06.2020 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.)

Der beantragte Ortstermin wurde nicht durchgeführt, da es eine zeitliche Überschneidung mit einem Hinweis des ADFC in dieser Sache gab. Bereits ein halbes Jahr vor dem Antrag (DS 17-05032) wurde die Örtlichkeit am 23.01.2017 begutachtet.

Zu 2.)

Unter Berücksichtigung des Vorschlags des ADFC zur Anpassung der Radverkehrswegweisung wurde die Beschilderung für den Radverkehr zwischen Waggum bzw. Bevenrode und dem Zentrum bereits im Februar 2017 angepasst.

Im Jahr 2020 wurde die Radwegweisung durch ein Planungsbüro (Ratsauftrag DS 20-13997) überarbeitet. Dabei wurde die Wegeführung vom Zentrum über Bienrode und Waggum nach Bevenrode kritisch hinterfragt.

Im Sinne einer übersichtlicheren Führung soll die Route zukünftig über die Rabenrodestraße führen. Der Schilderstandort am Krähenfeld wird dadurch entfallen. Die Umsetzung ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

Benscheidt

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 7.6

20-14172

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Parkplatz Lilienthalplatz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.08.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur 10.09.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Lilienthalplatz, „das Tor zur Stadt“, wurde aufwendig umgestaltet. Ziel war auch, das Dauerparken zu verhindern, um so den Besuchern der Aussichtsterrasse und des Restaurants Parkmöglichkeiten zu verschaffen.

Der kostenpflichtige Parkbereich bietet nunmehr ca. 70 PKW Platz.

Die Parkgebühren lassen jedoch aufhorchen: pro angebrochene Stunde sind 2,20 € fällig, das ist fast doppelt so hoch wie in Parkhäusern in der Innenstadt. Auch im ca. 300m entfernten Parkhochhaus ist das Parken günstiger, 1,10 € pro Stunde.

Ein Restaurantbesuch dauert in der Regel länger als eine Stunde. Somit wären dann mindestens 4,40 € an Parkgebühren fällig, falls man nicht das entfernte Parkhochhaus nutzt. Das ist allerdings lebensfremd.

Der Restaurantbetreiber sieht sich außerstande, seinen Gästen die Parkgebühren zu erstatten. Seine Gespräche mit verschiedenen Ansprechpersonen blieben ergebnislos.

Wir fragen:

1. Welche Strategie wird mit dieser Preisgestaltung verfolgt?
2. Die Firma APCOA Parking Deutschland GmbH ist privater Betreiber des Parkplatzes, welche Vereinbarungen hat die Verwaltung mit ihr getroffen?
3. Wozu wurde die Parken GmbH mit Mitteln der Stadt (0,5 Mio. €) gegründet?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 7.7

20-14650

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Holzmoor Nord"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

04.11.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Der BUND Braunschweig hat mit Datum vom 17.06.20 eine umfassende Stellungnahme gegenüber der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, zur o.g. Planung abgegeben.

Wir fragen:

1. Welche Anregungen und Forderungen seitens des BUND werden für die weiteren Planungen übernommen?
2. Welche Anregungen und Forderungen seitens des BUND werden für die weiteren Planungen warum nicht übernommen?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 7.8

20-14995

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Spielplatz Feuerbergweg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.12.2020

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Als ich heute mit meiner Enkelin den Spielplatz am Feuerbergweg besuchen wollte, musste ich feststellen, dass dieser z. Zt. gesperrt ist. Der Grund sind umfangreiche Erdarbeiten. Ich habe mich bei der Verwaltung nach dem Grund der Baumaßname erkundigt. Ich erhielt die Auskunft: Der Wall muss abgetragen werden, da in Überschwemmungsgebieten keine Wälle gestattet sind.

Ich frage jetzt:

1. Warum wurde der Bezirksrat über die Maßnahme nicht informiert?
2. Hat man diese Vorschrift beim Bau des Walles übersehen?
3. Was hat der Bau des Walles gekostet und welche Kosten entstehen bei dem Rückbau.

Gez.

Jürgen Wendt
Mitglied im Bezirksrat 112

Anlage/n:

Keine