

*Betreff:***Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks***Organisationseinheit:*

Dezernat VIII

67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

21.06.2021

Beratungsfolge

Sportausschuss (Vorberatung)

Grünflächenausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

22.06.2021

23.06.2021

Status

Ö

Ö

Beschluss:Beschlussvorschlag 1:

„Der Asphaltierung der bisher in wassergebundener Bauweise hergestellten Teilstrecken des äußeren Rundweges um den Südsee zu einer ganzjährig nutzbaren Strecke für den rollenden Freizeitsport sowie der Herstellung eines Pumptracks in Benachbarung zum Grundstück des Seglervereins gemäß dem in der Anlage beigefügten Plan wird zugestimmt.“

Beschlussvorschlag 2:

„Der Asphaltierung der bisher in wassergebundener Bauweise hergestellten Teilstrecken des äußeren Rundweges um den Südsee zu einer ganzjährig nutzbaren Strecke für den rollenden Freizeitsport ohne die Anlage eines Pumptracks gemäß dem in der Anlage beigefügten Plan wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Aufgrund der nachfolgend aufgeführten Fragen und Bedenken lehnte der Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode im Rahmen des Anhörungsverfahrens in seiner Sitzung am 12.05.2021 einstimmig die Asphaltierung des inneren Rundweges am Südsee sowie die Herstellung eines Pumptracks südlich des Vereinsgeländes des Seglervereins Braunschweig e.V. ab.

- Werden die Strecken in jedem Falle asphaltiert, auch wenn sie nicht für Inlineskater ausgewiesen werden? (Stichwort Überflutungsgebiet)
- Wie soll gegen die schon jetzt überbordende und sich bei noch höherer Frequentierung sicher verstärkende Vermüllung erfolgreich vorgegangen werden?
- Wie soll die Bevölkerung in den Entscheidungs- und Gestaltungsprozess eingebunden werden? Warum gab es vorab keine Bürgerbeteiligung?
- Inwieweit sind die Belange des Umwelt- und Naturschutzes berücksichtigt worden in Bezug auf
 - a. die Versiegelung weiterer Flächen?
 - b. das Tierwohl auch während der Brut- und Setzzeiten?
- Wie viele Menschen nutzen im Moment zu welchen Zeiten die Wege um den Südsee?
- Wie viele Parkplätze gibt es zurzeit für die Besucher des Südsees und wie viele neue Parkplätze sind für die mit der neuen Nutzung zusätzlich zu erwartenden Besucher

- geplant? (bitte auch die Standorte benennen oder auf einem Plan ausweisen)
- Mit wie vielen zusätzlichen Nutzern wird gerechnet?
- Wie hoch sind die Unterhaltungskosten (Kostengegenüberstellung) in dem Bereich
 - a. für die wassergebundene Decke?
 - b. für die Asphaltdecke?
- Wurde der Seglerverein in die Planungen mit einbezogen? Ist berücksichtigt worden, dass dort auch eine Seglerausbildung für Menschen mit Behinderungen angeboten wird, die den Weg queren können müssen? Ist bedacht worden, dass mit dem Bau des Pumptracks genau am Seglerheim dessen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt werden?
- Hat die Verwaltung über alternative Standorte sowohl für eine Inlinerstrecke als auch für den Pumptrack nachgedacht und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Verwaltung hat ihre Planungen aufgrund der in der Stadtbezirksratssitzung am 12.05.2021 formulierten Bedenken wie folgt überarbeitet:

Für die Nutzung durch Radfahrer und Inlineskater (den sogenannten „rollenden Verkehr“) soll der äußere Rundweg, der bereits überwiegend asphaltiert ist, einschließlich des sich oberhalb des Geländes des Seglervereins in nördlicher Richtung befindenden Weges, sowie der westliche Abschnitt des äußeren Rundweges in Gänze asphaltiert werden.

Der innere Weg würde bis auf einen Teilbereich im Nord-Osten des Südsees in wassergebundener Bauweise für den fußläufigen Verkehr bestehen bleiben (siehe Anlage). Dieser in Rede stehende Teilabschnitt soll weiterhin vom rollenden und fußläufigen Verkehr gemeinsam genutzt werden. Die durchschnittliche Wegebreite beträgt hier ca. 4,00 m.

Hinsichtlich des Pumptracks hält die Verwaltung an ihrem Ziel fest, diesen in der Nachbarschaft der Liegenschaft des Seglervereins zu entwickeln (Beschlussvorschlag 1). Sollte sich für diesen Vorschlag kein mehrheitlich zustimmendes Votum in den Gremienberatungen erreichen lassen, hat die Verwaltung für diesen Fall einen alternativen Beschlussvorschlag (Beschlussvorschlag 2) erarbeitet, der auf die Entwicklung eines Pumptracks am Südsee verzichtet.

Die Verwaltung würde in diesem Fall weiterhin an der Entwicklung eines Pumptracks festhalten, allerdings nach alternativen Standorten und nach den Ratsferien einen neuen Standortvorschlag dem zuständigen Stadtbezirksrat sowie dem Sport- und ggfs. dem Grünflächenausschuss zur Entscheidung vorlegen.

Begründung:

Die vorliegende Planung eines asphaltierten Rundweges zur Nutzung für Radfahrer, Inlineskater und andere „rollende“ Freizeitsportler **bspw. am Südsee** basiert auf dem im Masterplan Sport 2030 enthaltenen Leitziel 7 und der korrespondierenden Maßnahme/Empfehlung Nr. 43.

Dessen Erstellung wurde durch eine breite Bürgerbeteiligung begleitet und Maßnahmen aus den Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger abgeleitet.

Der Masterplan Sport 2030 wurde im Jahr 2016 durch den Rat der Stadt Braunschweig beschlossen und ist damit ein Handlungsrahmen für die Verwaltung.

Ferner besteht grundsätzlich die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger, sich über die politischen Gremien am Gestaltungsprozess im Rahmen einer Anhörung zu beteiligen und Wünsche und Vorschläge über den Stadtbezirksrat an die Verwaltung heranzutragen.

Der Grundgedanke, den inneren Rundweg in Gänze zu asphaltieren und somit für Radfahrer und Inlineskater herzustellen, entstand aus wasserschutzrechtlichen und wirtschaftlichen

Gründen.

Bei Hochwasserereignissen und langanhaltenden Niederschlägen entstehen Beschädigungen an den wassergebundenen Wegen, die sehr aufwändig ausgebessert und wiederhergestellt werden müssen, um akute Unfallgefahren zu beseitigen. Dies ist nur mit einem hohen finanziellen Aufwand zu leisten. Die Unterhaltungskosten für eine wassergebundene Wegedecke belaufen sich im Laufe eines Jahres auf ca. 4,00 €/m². Bei einer Asphaltdecke belaufen sich die Aufwendungen auf ca. 0,30 €/m² pro Jahr.

Die Herstellungskosten einer wassergebundenen Wegedecke liegen im Durchschnitt bei ca. 25,00 - 30,00 €/m², für eine Asphaltdeckschicht durchschnittlich bei ca. 50,00 €/m². Der Unterhaltungsaufwand der wassergebundenen Decken ist im Bereich des Südsees besonders hoch, da sich die Wege im Überschwemmungsgebiet befinden und die Baustoffgemische bei Hochwasserereignissen in die Gewässer und die umliegenden Wald-, Wiesen- und Feuchtgebiete abgetragen werden.

Die Herstellungskosten einer Asphaltdecke sind durchschnittlich zwar fast doppelt so hoch wie die einer wassergebundenen Wegedecke, die mittleren jährlichen Reparaturkosten einer wassergebundenen Decke betragen jedoch mehr als das 10-fache einer Asphaltdecke.

Aufgrund dessen amortisieren sich die Kosten der Asphaltdecke bereits nach wenigen Jahren durch die vergleichsweise sehr geringen Unterhaltungskosten. Kosten für die Unterhaltung fallen bei bituminösen Belägen nur bei partiellen Ausbesserungen verursacht z.B. durch Schäden aufgrund von Wurzelwachstum an. Um diese zu reduzieren, kann vor der Herstellung einer asphaltierten Wegestrecke ein Wurzelschutz in den entsprechenden Bereichen eingebaut werden.

Des Weiteren werden durch das erodierende Material der wassergebundenen Wege unter Umständen Schadstoffe in den Südsee, die Uferbereiche, Oker, Wiesen und Feuchtgebiete eingetragen, was sich nachteilig auf den Zustand der Gewässer und Biotope auswirken kann.

Auch wassergebundene Wegedecken (Schotterdecken genannt) gelten in der Fachliteratur als versiegelte Flächen.

Hinsichtlich des Gewässer- und Grundwasserschutzes wird sogar der asphaltierte Weg bevorzugt, da hier insbesondere bei Hochwasserereignissen oder bei starken bzw. langanhaltenden Niederschlägen keine Materialien aus den wassergebundenen Wegeflächen in den Südsee eingetragen werden. Zudem werden bei der Herstellung des asphaltierten Rundweges um den Südsee keine Rinnsteine, Abläufe und Kanalisation angelegt, wodurch das Überschwemmungs- und Niederschlagswasser abgeführt werden kann und der Grundwasserbildung zur Verfügung steht.

Die Verwaltung hat bei einer Änderung von wassergebundener Wegedecke zu einer Asphaltdeckschicht keine naturschutzrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Tierwohls. Wassergebundene Wegedecken bringen in der Regel keine nennenswerten ökologischen Vorteile gegenüber Asphalt für das Tierwohl.

Eine Asphaltierung der wassergebundenen Wegedecke des innenliegenden Weges ist nach der Überarbeitung der Vorlage der Verwaltung jedoch nicht mehr geplant.

Weitere Versiegelungen ergeben sich in erster Linie durch den geplanten Pumptrack. Für den Pumptrack sind nach § 14 BNatSchG entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Zur Integration der Anlage in das Landschaftsbild ist diese mittels Baum- und Strauchpflanzungen ausreichend einzugrünen. Naturschutzrechtlich steht einer Umsetzung der Maßnahmen nichts entgegen.

Der Pumptrack ist ein asphaltierter Rundkurs mit Wellen, Steilkurven und Sprüngen.

Die Geschwindigkeit wird durch Gewichtsverlagerung und aktive Zieh- und Drückbewegung – ohne Pedalbewegung – aufgebaut.

Gegenüber Anlagen aus Erde (Dirt-Tracks) haben asphaltierte Pumptracks höhere Anforderungen an Planung und Bau. Da das Ergebnis „endgültig“ und nicht korrigierbar ist, muss sehr genau geplant und gearbeitet werden.

Auf Asphalt funktioniert das Pumpen neben dem Fahrrad auch mit Skateboard, Longboard, Inlineskates, E-Scooter, Mountainboard etc. Der Asphalt bietet eine gute Griffigkeit und ein hohes Rollverhalten auf einer „harten“ Oberfläche. So entstehen viele Möglichkeiten, höhere Geschwindigkeiten, Tricks und Bewegungen durchzuführen, die auf Dirt-Pumptracks nicht möglich sind.

Asphaltpumptracks sind nahezu wartungsfrei, pflegeleicht und witterungsbeständig. Insbesondere die Steilkurven, die Sprünge und Wellen aus Erde werden bei der hohen Frequentierung stark abgenutzt und sind nach Regenschauern erst im trockenen Zustand wieder nutzbar. Die Unterhaltungskosten eines Asphalt-Pumptracks und eines Dirt-Pumptracks sind vergleichbar mit den zuvor aufgeführten Unterhaltungskosten eines Asphaltweges und einer wassergebundenen Wegedecke.

Zurzeit liegen der Verwaltung keine belastbaren Daten vor, wie viele Menschen im Moment zu welcher Zeit die Wege um den Südsee nutzen und mit wie vielen zusätzlichen Freizeitsportlern zu rechnen ist. Die Verwaltung geht jedoch nicht von einem erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus, was die vorhandenen Rundwege betrifft. Diese werden bereits durch den rollenden Verkehr (Radfahrer, E-Biker und E-Skooter) genutzt.

Entlang der Zugangsstraße Schrotweg im nördlichen Bereich des Südsees befindet sich gegenüber des Segler-Vereins Braunschweig e. V. ein Parkplatz. Vor der Autobahnbrücke hinter dem Kreisel gibt es einen weiteren Parkplatz, der ebenfalls von Erholungssuchenden des Südsees genutzt wird. Beide Parkplätze bieten zusammen ca. 80 Pkw Stellflächen.

Sollte durch das Projekt für den rollenden Verkehr ein erhöhter Fahrrad- und Inlinerverkehr entstehen, ist dennoch nicht von einer erhöhten Parkplatznutzung auszugehen, da Fahrradfahrer und Inlineskater ihre Bewegungsgeräte für ihre sportliche Aktivität in der Regel nicht innerhalb der Stadt Braunschweig mittels eines Pkws transportieren. Aus Sicht der Verwaltung stehen somit ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Sollte sich in der Zukunft herausstellen, dass weitere Parkmöglichkeiten notwendig werden, stehen in Richtung der Autobahn weitere Flächen für die Erstellung von möglichem Parkraum zur Verfügung.

Durch die Trennung der Nutzbarkeit der Wege (asphaltiert für rollenden Verkehr und wassergebunden für den fußläufigen Verkehr) soll lediglich ein „Leitsystem“ vorgegeben werden, um in Zukunft mögliche Nutzungskonflikte zu minimieren.

Am 21.05.2021 fand ein Ortstermin mit der Verwaltung und dem 1. Vorsitzenden des Segler-Vereins Braunschweig e. V. statt. Nach gemeinsamer Begutachtung der Außenanlagen des Vereinsgeländes und der Wegeführungen am Südsee, stimmte der 1. Vorsitzende den überarbeiteten Planungen der Verwaltung vollumfänglich zu.

Da der Grünstreifen zwischen dem Vereinsgelände in südlicher Richtung bis zur geplanten asphaltierten Wegestrecke für den Bau eines Pumptracks nicht in Anspruch genommen werden würde und somit einer möglichen Geländeausweitung für den Bau eines Bootsschuppens des Seglervereins nicht im Wege stehen würde, hätte der Segler-Verein auch keine Einwände gegen den Bau eines Pumptracks auf der hierfür vorgesehenen Fläche.

Zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der akuten Unfallgefahr, ist beabsichtigt, den Wegeabschnitt zwischen dem Vereinsgelände und dem Südsee, mit

Hilfe von Durchfahrtsbarrieren und Beschilderungen für den Radverkehr zu sperren. Der Abschnitt würde ca. 120 m Strecke umfassen und das südlichste Tor und den Steg des Seglervereins bis zur Treppe der Gastronomie umfassen. Damit ist auch eine sichere Querung des Weges durch Seglerinnen und Segler mit und ohne Behinderung gegeben.

Die beiden nahezu parallel verlaufenden Rundwege sollen durch Beschilderungen und Markierungen verkehrlich geleitet werden, um die Verkehrssicherheit für alle Besucherinnen und Besucher zu erhöhen sowie Nutzungskonflikte durch eine klare „Kanalisierung“ zu vermeiden. Dabei sollen Radfahrer und andere Freizeitsportler auf Rollen die äußeren asphaltierten Wege und die Fußgänger die innenliegenden Wege, die überwiegend aus einer wassergebundenen Bauweise bestehen, nutzen.

Das Ziel der Verwaltung ist es, ein vielfältiges und niedrighschwelliges Sport- und Bewegungsangebot für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt entsprechend des Masterplans Sport 2030 bereitzustellen. Als lokale Schwerpunkte eignen sich für entsprechende Maßnahmen insbesondere die öffentlichen Park- und Grünanlagen mit gesamtstädtischer Bedeutung. Die meisten Stadtbezirke, in denen sich solche Flächen befinden, sind bereits mit einem Angebot ausgestattet. So befindet sich im Prinz-Albrecht-Park im Östlichen Ringgebiet mit einem asphaltierten Rundweg von ca. 2,1 km Länge ein adäquates Angebot für Fußgänger, Radfahrer und Inlineskater.

Aufgrund des großen Zuspruchs dieses Angebots und des bislang fehlenden Bewegungsraums für den „rollenden“ Freizeitsport in den südlich liegenden Stadtbezirken, soll dieses nun auch am Südsee im Stadtbezirk Heidberg-Melverode verwirklicht werden. Als weitere Alternativen wurden der Ölpersee und der Heidbergsee hinsichtlich eines asphaltierten Rundweges für Freizeitsportler geprüft.

Der Heidbergsee bietet hinsichtlich seiner Größe nur ca. 1,36 km Strecke, der innere Rundweg des Südsees ca. 3,25 km der äußere Rundweg ca. 3,41 km.

Im Zuge der ehemaligen Planung für die Anlage eines asphaltierten Rundweges am Südsee wurde zudem die Erweiterung des Freizeitsportangebotes um einen Pumptrack geprüft und für geeignet befunden. Beim Bau eines Pumptracks könnte dieser bei einer Umrundung des Südsees auf dem Asphaltweg vom rollenden Sport mitgenutzt werden.

Des Weiteren deckt der Südsee mit seiner Lage und deren angrenzenden Stadtteile ein großes Einzugsgebiet ab.

Gegenüber dem Heidbergsee und dem Ölper See, an dem nur ein Teilbereich im Norden in zwei Wegestrecken unterteilt wird, bietet der Südsee mit seinem einmalig vorkommenden Zweiwegesystem sowohl für den fußläufigen als auch für den rollenden Verkehr allen Bürgerinnen und Bürgern zwei Rundwege an, die getrennt voneinander genutzt werden könnten, um so die vorhandenen Berührungspunkte und Nutzungskonflikte erheblich zu reduzieren und die Unfallgefahren zu minimieren.

Der Ölpersee bietet neben dem bereits bestehenden Nutzungskonflikt durch das überwiegend vorherrschende Einwegesystem, die Problematik der Nähe zu diversen Siedlungsbereichen (siehe Problematik „Grillplatz Ölper See“).. Durch die kurze Entfernung besteht eine zu hohe Lärmimmission.

Die Verwaltung sieht den Ölpersee und den Heidbergsee aus den genannten Gründen eher als ungeeignet für die Umsetzung einer Inlinerstrecke und einem Pump Track an.

Die in der Ursprungsvorlage genannten Herstellungskosten würden sich bei der Umsetzung beider Beschlussvarianten verringern. Bei der Beschlussvariante 1 dadurch, dass die zu asphaltierende Wegeteilstrecke um ca. die Hälfte kürzer wäre (Kostenersparnis ca. 130.000 €), bei Beschlussvariante 2 würden zusätzlich die Kosten für die Erstellung des Pumptracks (115.000 €), in Summe 245.000 € an dieser Stelle entfallen.

Herlitschke

Anlage/n:

Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks



Legende:
[P] Parkplatz
— Weg, Asphalt (740 m)
— Weg, Wassergebundene Decke (2510 m)



Plan 1 - Innen (3250 m)

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport

Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks



Legende:
[P] Parkplatz
— Weg, Asphalt (2135 m)
— Weg, Wassergebundene Decke (1275 m)



Plan 2 - Außen (3410 m)

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport

Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks



Legende:
[P] Parkplatz
— Weg, Asphalt
Innen: 740 m, Außen: 2135 m
— Weg, Wassergebundene Decke
Innen: 2510 m, Außen: 1275 m
[h] Verkehrszeichen
[w] Wegesperren



Plan 3 - Innen und Außen
Wegebeläge

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport

Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks



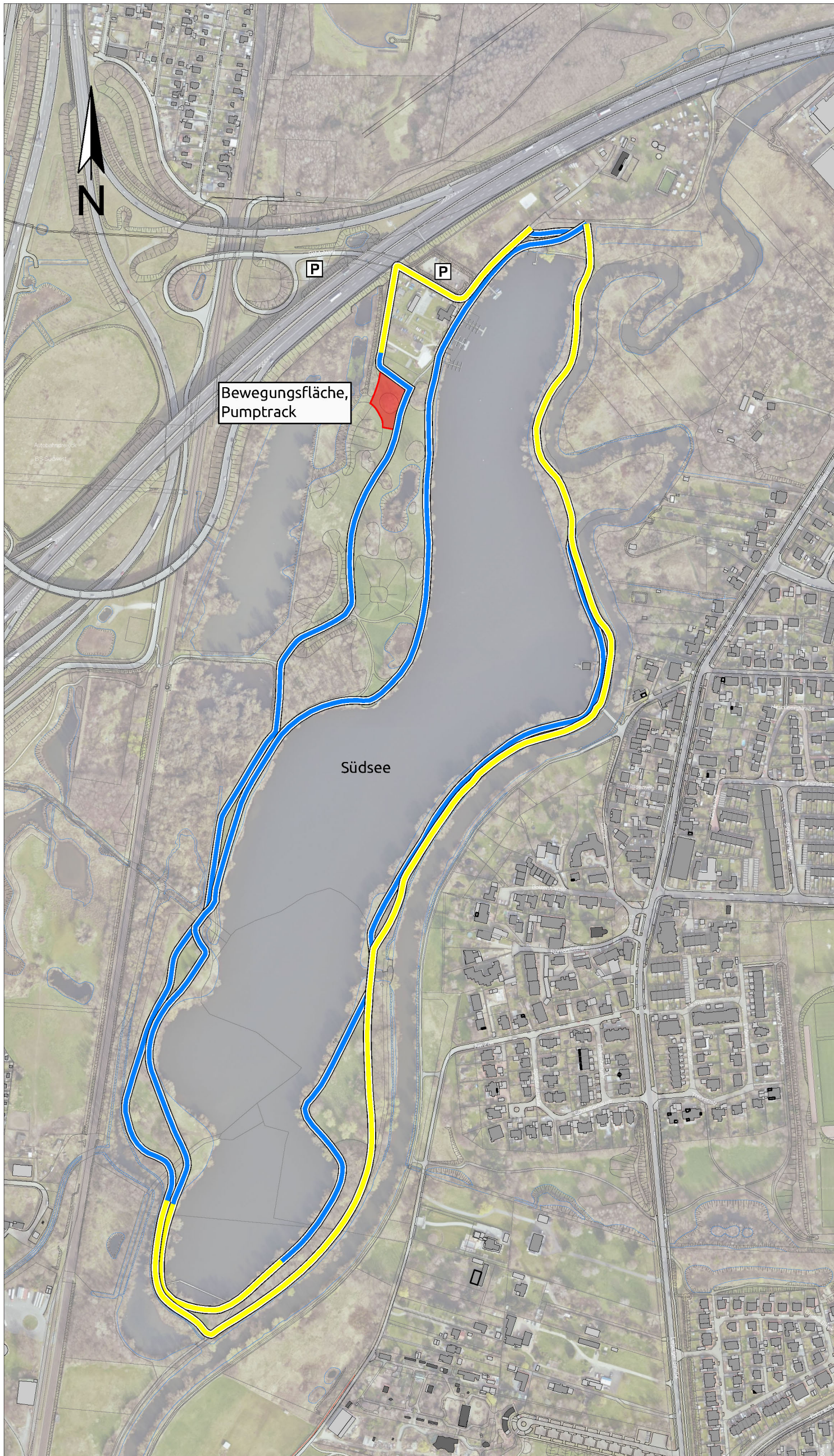
Legende:
[P] Parkplatz
— Weg für Fahrrad / Inliner (3410 m)
— Weg für Fußgänger (3250 m)
[h] Verkehrszeichen
[w] Wegesperren



Plan 4 - Innen und Außen
Nutzung

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtgrün und Sport

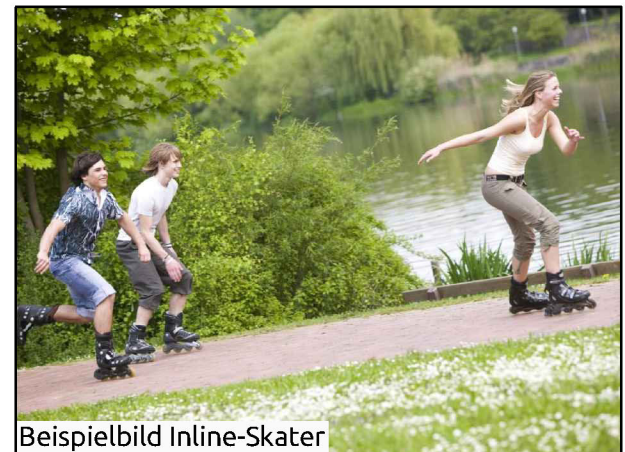
Ausbau Rundweg als Inlinerstrecke um den Südsee und Herstellung eines Pumptracks



Beispielbild Pumptrack



Beispielbild Pumptrack



Beispielbild Inline-Skater



Beispielbild Inline-Skater

Legende:

- Parkplatz
- Weg, Asphalt
Innen: 740 m, Außen: 2135 m
- Weg, Wassergebundene Decke
Innen: 2510 m, Außen: 1275 m

