

Betreff:

Zusätzliche Trennelemente auf Radfahr-Schutzstreifen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

13.09.2021

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

15.09.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates vom 16.06.2021:

Auf der Leonhardstraße zwischen den Einmündungen Georg-Westermann-Allee/
Kapellenstraße und Gerstäckerstraße werden die durch einen Breitstrich markierten
Radfahrstreifen zusätzlich durch geeignete bauliche Trennelemente gesichert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Radfahrstreifen im beschriebenen Bereich sind regelkonform mit einer Breitstrich-
markierung deutlich gekennzeichnet und von der Kfz-Fahrbahn abgetrennt. Da die
Verkehrsanlagen eindeutig erkennbar sind, sieht die Verwaltung hier keinen Anlass für eine
zusätzliche bauliche Trennung der Radfahrstreifen.

Im Bereich zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard (auf der Südseite der
Leonhardstraße) kommt es jedoch im Bereich der Fahrspuraufteilung zu einer regelmäßigen
Fehlnutzung des Radfahrstreifens durch Kfz. Dieses wird durch die vorhandene Geometrie
und die Breite des Kfz-Fahrstreifens begünstigt. Die Verwaltung prüft in diesem Bereich
Verbesserungsmöglichkeiten.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Fördergebiet "Stadtumbau - Bahnstadt"
2. Ergänzung des Integrierten Entwicklungskonzepts 2018 zur
Überführung in die geänderte Städtebauförderkulisse 2020

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

06.09.2021

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	15.09.2021	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	22.09.2021	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.09.2021	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.10.2021	Ö

Beschluss:

„Der in Anlage 1 beschriebenen Ergänzung des Integrierten Entwicklungskonzepts 2018 zur Überführung in die geänderte Städtebauförderkulisse 2020 inkl. geänderter Kosten- und Finanzierungsübersicht und der Aufnahme der Straßenumbaumaßnahme „Umgestaltung Tannenbergsstraße / Tilsitstraße“ für das Stadtumbaugebiet „Bahnstadt“ wird zugestimmt.“

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 NKomVG, wonach ausschließlich der Rat über grundlegende Ziele der Entwicklung der Kommune entscheidet.

Sachverhalt:

Sachstand

Die Städtebauförderungskulisse ist im Jahr 2020 durch den Bund aktualisiert worden. Das Programm „Stadtumbau West“ wurde in das Programm „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“ überführt.

Mit der programmatischen Neuausrichtung der Städtebauförderung sind Ergänzungen entsprechend der genannten neuen Anforderungen an die Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte bzw. die äquivalente konzeptionelle Grundlage der Sanierungsmaßnahme inklusive einer Überarbeitung der Kosten- und Finanzierungsübersicht erforderlich. Maßnahmen, die zur Verbesserung der grünen Infrastruktur sowie des Klimaschutzes / der Klimaanpassung beitragen, sind verpflichtend für alle Förderkomponenten geworden.

Die in Anlage 1 beschriebene 2. Ergänzung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) Bahnstadt dient dementsprechend der Überführung in das neue Programm. Zusätzlich wurde die Maßnahme Tilsitstraße / Tannenbergsstraße ergänzt und die Kosten- und Finanzierungsübersicht infolgedessen angepasst.

Eine grundlegende Überarbeitung des IEKs Bahnstadt auf Basis der Ergebnisse aus der Rahmenplanung erfolgt mittelfristig parallel zur weiteren Planung.

IEK Ergänzung mit Maßnahmen des Klimaschutzes

Entsprechend der Vorgaben der Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung 2020 sind in der in Anlage 1 angeführten 2. IEK-Ergänzung, Kapitel 3, Abs. 3.2 die Maßnahmen des Klimaschutzes und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel für das Stadtumbaugebiet „Bahnstadt“ aufgezeigt und eine Entwicklungsstrategie mit besonderem Augenmerk auf die in den vorgesehenen Maßnahmen enthaltenen Beiträge zum Klimaschutz, der Klimafolgenanpassung und dem Ausbau des Stadtgrüns ergänzt.

IEK Ergänzung Aufnahme Tannenberg- / Tilsitstraße

Gegenüber dem Antragsstand Juni 2018 in der Vorlage 18-08153 wurden mit Änderung des Gebietsumgriffs im Jahr 2019, Vorlage 18-09776, die an das Gewerbe angrenzenden Wohnbereiche nördlich und südlich der Ackerstraße in das Fördergebiet aufgenommen.

Die Tannenberg- und Tilsitstraße liegen seit der Änderung im Entwicklungsbereich Nord des Fördergebietes „Bahnstadt“. Wie in der Anlage 1, Kapitel 3, Abs. 3.3.1 weisen die Straßenzüge einen erheblichen Erneuerungsbedarf insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit des Fuß- und Radwegeverkehrs und somit funktionale sowie substanzielle Missstände nach § 136 BauGB auf. Zur Behebung der städtebaulichen Missstände beabsichtigt die Stadt Braunschweig, beide Straßen als verkehrsberuhigte Anlage auszubauen. Die Maßnahme entspricht dem im städtebaulichen Entwicklungskonzept bestimmten Sanierungsziel der Aufwertung des Wohnumfeldes und der Wohninfrastruktur bestehender Wohngebiete im Stadtumbaugebiet und wird nun im Zuge der zweiten Fortschreibung des IEKs konzeptionell als öffentliche Erschließungsmaßnahme verankert.

IEK Ergänzung Finanzrahmen

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht wurde entsprechend der neu aufgenommenen Maßnahmen ergänzt und finden sich in der Anlage 1 unter Kapitel 4. Im Rahmen der Überarbeitung der Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme „Bahnstadt“ wurde im Hinblick auf die zusätzlichen Ausgaben im Rahmen der Maßnahmen der Straßen Tannenberg- und Tilsitstraße eine Anpassung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mittels Kostenverschiebung notwendig.

In der Kosten- und Finanzierungsübersicht Position. 3.2 Erschließungsmaßnahmen Entwicklungsbereich Nord wurde die Position „Umgestaltung Tannenberg- und Tilsitstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich“ mit + 585.000 € ergänzt. Die zusätzlichen Ausgaben werden bei der Position „Herstellung von Erschließungsanlagen zur Anbindung des urbanen Gebiets nach Südwesten / Entlastung der Ackerstraße Ost“ in Abzug gebracht.

Des Weiteren wurden die überschlägig ermittelten Kostenanteile für die in den geplanten Maßnahmen enthaltenen Beiträgen zum Klimaschutz, zur Verbesserung der Klimafolgenanpassungsfähigkeit sowie zum Ausbau der urbanen grünen Infrastruktur unter Position 11 und 12 der Kosten- und Finanzierungsübersicht gesondert ausgewiesen.

Der Gesamtkostenrahmen verändert sich durch die Verschiebung nicht.

Termine

Die von der Straßenumbaumaßnahme Tannenbergstraße / Tilsitstraße betroffene Bürgerschaft (Anlieger*innen und Eigentümer*innen) wird im Nachgang zum Beschluss über die Aufnahme in das Maßnahmenprogramm und die Planung der Erschließungsmaßnahme im Rahmen einer Bürgerschaftsbeteiligung informiert. Die Vorlage der grundlegenden

Überarbeitung des IEKs Bahnstadt ist für Jahr 2022 vorgesehen.

Leuer

Anlage:

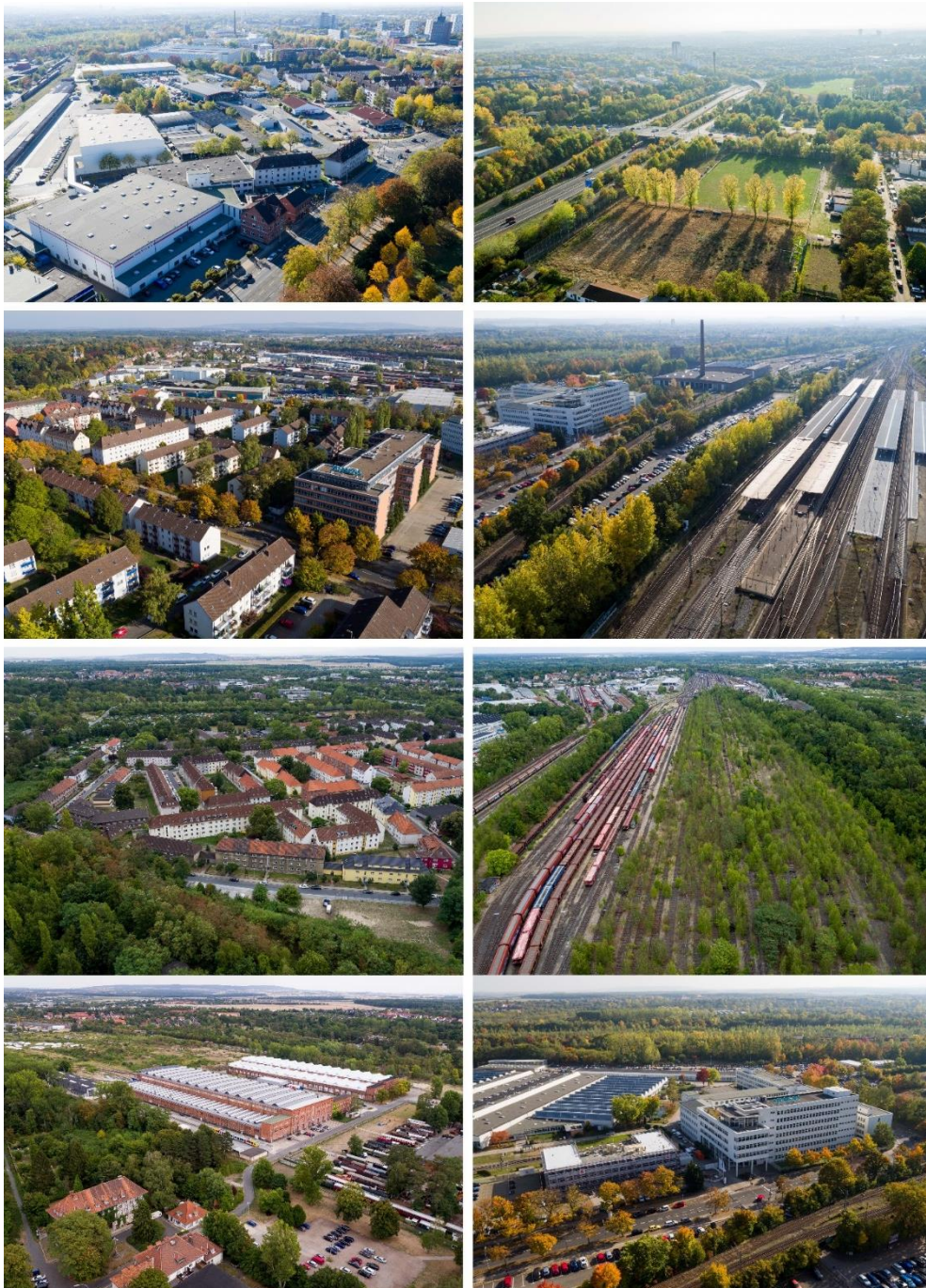
Ergänzung Fortschreibung IEK Braunschweig Bahnstadt

Stadt Braunschweig

Stadtumbaugebiet „Bahnstadt“

2. Ergänzung des IEK 2018 (Ergänzungsband 2019)

zur Überführung in die geänderte Städtebauförderungskulisse 2020



BauBeCon
Sanierungsträger GmbH

Stand: 08.2021

Integriertes Entwicklungskonzept

Stadt Braunschweig „Bahnstadt“

2. Ergänzung 2021

Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten

Bearbeitungsstand

August 2021

Auftraggeber

Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Platz der deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Ansprechpartner

Alf Ketelsen
Stelle Stadterneuerung
Tel.: 0531 4702624

Auftragnehmer

**DSK Deutsche Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH**

Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen
Tel.: +49 421 897699-00

Bearbeitung

DSK:
Susanne Steck, Malena Schnakenberg, Bianca Matthes
Stadt Braunschweig:
Kyra Tiebel, Chiara Gasser

ENTWURF

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen.....	1
2 Grundlagen/ Ausgangssituation	2
3 Integriertes Entwicklungskonzept.....	4
3.1 Sanierungsziele	4
3.2 Abgleich der Sanierungsziele und Maßnahmen des IEK 2018/2019 mit neuen Erfordernissen an den Klimaschutz und an die Anpassung grüner Infrastruktur im Zuge der Klimafolgenanpassungen	4
3.2.1 Revitalisierung mindergenutzter innenstadtnaher Potentialräume	5
3.2.2 Wohnumfeldverbesserung und Stadtgrün	7
3.2.3 Fußgänger- und radfahrerfreundliche Infrastruktur	8
3.2.4 Einbindung der Öffentlichkeit	10
3.3 Beschreibung zusätzlicher Maßnahmen und ihres Beitrags zum Klimaschutz und zur Anpassung grüner Infrastruktur im Zuge der Klimafolgenanpassungen	11
3.3.1 Tilsit- und Tannenbergsstraße.....	11
4 Kosten- und Finanzierungsübersicht	13
Anlagen	

1 Vorbemerkungen

Mit der programmatischen Neuausrichtung der Städtebauförderung sind Maßnahmen, die zur Verbesserung der grünen Infrastruktur zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung beitragen, verpflichtend für alle Förderkomponenten geworden (vgl. Verwaltungsvereinbarung 2020 des Bundes und der Länder). Die Förderung einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung soll durch die folgenden übergeordneten Strategien erreicht werden:

- Verbesserung der urbanen grünen Infrastruktur
- Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in Stadtquartieren
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Verbesserung des Stadtklimas
- Gewährleistung von Umweltgerechtigkeit
- Erhalt der biologischen Vielfalt
- Förderung der Naturerfahrung

Zur Überleitung der bisherigen Fördergebiete in die neue Programmstruktur der Städtebauförderung sind Ergänzungen entsprechend der genannten neuen Anforderungen an die Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte inklusive einer Überarbeitung der Kosten- und Finanzierungsübersicht erforderlich.

Entsprechend der Vorgaben der Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung 2020 werden nachstehend Maßnahmen des Klimaschutzes und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel für das Stadtbaugebiet „Bahnstadt“ beschrieben. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht wurde entsprechend der nachstehend erörterten Maßnahmen ergänzt und findet sich unter Kapitel 4.

2 Grundlagen/ Ausgangssituation

Auf Grundlage der 1. Ergänzung des Integrierten Entwicklungskonzepts mit Stand Februar 2019 wurde im Jahr 2019 das ca. 82 ha umfassende Stadtumbaugebiet „Bahnstadt“ gemäß § 171 b Abs. 1 BauGB festgelegt und in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen. In dem 2018/2019 erarbeiteten IEK wurden städtebauliche Missstände aufgezeigt und ein Erneuerungskonzept aufgestellt. Zur weiteren Konkretisierung der erarbeiteten Ziele und Maßnahmen wird derzeit ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet. Der voraussichtlich im Jahr 2021 beschlossene Rahmenplan soll fortan als Handlungs- und Orientierungsrahmen für die städtebauliche Entwicklung das Gebiet „Bahnstadt“ dienen.

In die Aufstellung der Entwicklungsziele für die Bahnstadt fließen darüber hinaus übergeordnete Konzepte und Entwicklungspläne für eine zukunftsorientierte klimagerechte Stadtentwicklung ein. Im Jahr 2010 hat der Rat der Stadt Braunschweig das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) mit dem Ziel einer Treibhausgasminderung von 40% bis 2020 beschlossen. Gemeinsam mit Bürger/-innen und Expert/-innen erarbeitet die Stadt Braunschweig derzeit ein neues integriertes Klimaschutzkonzept, um den Klimaschutz fit für die Zukunft zu machen. Hierzu wird das bestehende Konzept aus dem Jahr 2010 ausgewertet, die CO₂-Emissionen berechnet und ein mögliches Szenario bis 2050 entwickelt. Zusätzlich wird derzeit der Mobilitätsentwicklungsplan als ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept erarbeitet. Er identifiziert Problemlagen, entwickelt Lösungsansätze und skizziert ein Leitbild für die Planung der Mobilität in Braunschweig. Der MEP ist somit zugleich Planungsgrundlage als auch Zukunftsausblick für die Mobilitätsgestaltung. Eine integrierte Sichtweise ist essenziell für die Gestaltung einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsplanung. Daher werden die Belange Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmbelastung sowie verkehrsspezifische Themen wie Radverkehr und Fußgängerverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Logistikverkehr und vieles mehr mitberücksichtigt.

Im Zuge der vorliegenden 2. Ergänzung werden die in den geplanten Maßnahmen enthaltenen Beiträge zum Klimaschutz, zur Verbesserung der Klimafolgenanpassungsfähigkeit sowie zum Ausbau der urbanen grünen Infrastruktur beschrieben.

Entsprechend der Anforderungen der neuen Förderkulisse wird das Stadtumbaugebiet „Bahnstadt“ in das Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“ überführt.

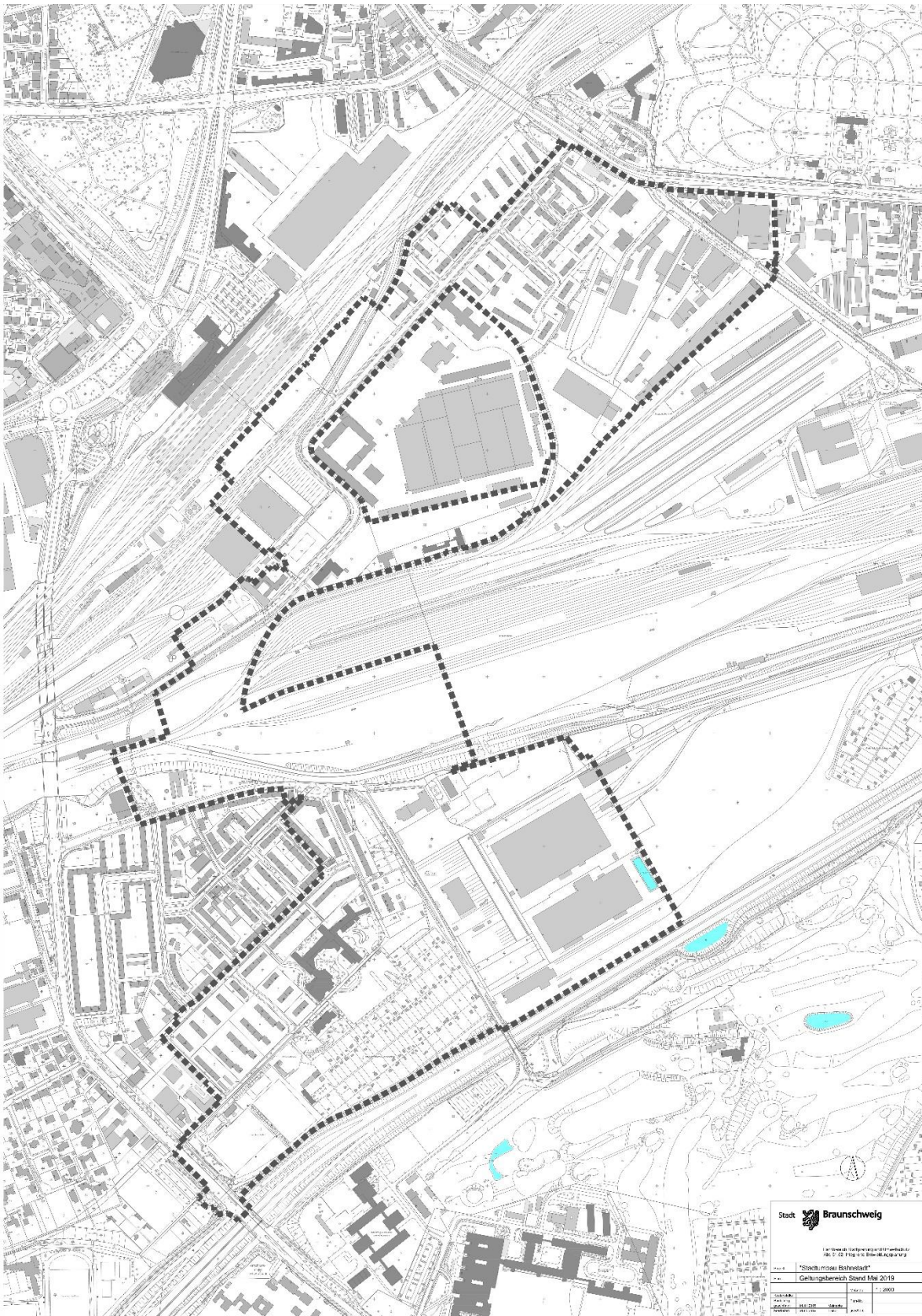


Abbildung 1 Abgrenzung des Stadtumbaugebietes Bahnstadt (Quelle: Stadt Braunschweig, Stelle Stadterneuerung 2019)

3 Integriertes Entwicklungskonzept

3.1 Sanierungsziele

An den in der Aufstellung des IEK 2018/ 2019 festgelegten Sanierungszielsetzungen wird weiterhin festgehalten. Die Sanierungsziele lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Öffnung der Südseite des Hauptbahnhofs mit Anbindung an die Innenstadt und Schöpfung der angrenzenden Flächenpotenziale z. B. für öffentliche Nutzungen, Arbeiten, Kultur und Freizeit.
- Aufwertung des Wohnumfeldes und der Wohninfrastruktur bestehender Wohngebiete im Stadtumbaugebiet.
- Wohnungsneubau mit einem Anteil von 30% Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen im Geschosswohnungsbau.
- Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers mit gemischter Nutzung am Hauptgüterbahnhof unter Berücksichtigung der Themenfelder „Smart City“ sowie „Energetisches Quartiersmanagement“.
- Teilweise Freilegung, Neuordnung und Umnutzung der brachliegenden Gleisanlagen.
- Anbindung des Quartiers Bebelhof von Süden an den Bahnhof über die Gleisanlagen als Fuß- und Radwegeverbindung.
- Beseitigung von Barrieren im Raumgefüge, z.B. durch Stützwände, Gleiströge, und Bunker.
- Anbindung des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks und des Lokparks östlich des Bebelhofs durch eine südlich des Bebelhofes verlaufende Entlastungsstraße.
- Verbesserte Vernetzung und Aufwertung der Grünstruktur und der Naherholungsmöglichkeiten im Stadtumbaugebiet.
- Erhalt und Förderung kultureller Einrichtungen wie Lokpark und Stadtgarten Bebelhof sowie des KGV Sonnenschein und Ergänzung um neue Angebote wie Zirkus oder Vierfeldsport-halle.

3.2 Abgleich der Sanierungsziele und Maßnahmen des IEK 2018/2019 mit neuen Erfordernissen an den Klimaschutz und an die Anpassung grüner Infrastruktur im Zuge der Klimafolgenanpassungen

Die Anwohner/-innen des Gebietes Bahnstadt waren und sind zum Teil bis heute Mehrfachbelastungen ausgesetzt, wie z. B. Lärm durch starken LKW-Verkehr und aktiven Bahnverkehr, thermischen Belastungen durch einen hohen Versiegelungsgrad oder einer mangelhaften Versorgung mit attraktiven Grün- und Freiflächen. Unter Klimaschutzgesichtspunkten zählen zu den Defiziten etwa

stark frequentierte Verkehrsachsen, eine mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur, emittierende Gewerbebetriebe oder umfänglich vorhandene schlecht sanierte Altbauten. Gleichzeitig liegen Potenziale in Brachflächen oder Baulücken, die entweder zur baulichen Entwicklung im Bestand oder aber zur Umwandlung in Grünflächen genutzt werden können.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Bahnstadt“ ist geplant, das Gebiet im Sinne der fünf Leitziele Braunschweigs aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030) zu entwickeln: Die Stadt kompakt weiterbauen, Chancen und Räume für alle sichern, Braunschweigs Potenziale stärken, Braunschweig zur umweltgerechten und gesunden Stadt entwickeln und eine zukunftsorientierte Mobilität gestalten (vgl. IEK Bahnstadt 2018, S: 63f).

Nachfolgend wird die Entwicklungsstrategie für die Bahnstadt mit besonderem Augenmerk auf die in den vorgesehenen Maßnahmen enthaltenen Beiträge zum Klimaschutz, der Klimafolgenanpassung und dem Ausbau des Stadtgrüns beschrieben.

3.2.1 Revitalisierung mindergenutzter innenstadtnaher Potentialräume

„Die Stadt kompakt weiterbauen“ ist Leitziel des ISEK 2030 der Stadt Braunschweig. Um eine Zersiedelung und weiteren Flächenverbrauch zu vermeiden, wird in der Bahnstadt eine Nachverdichtung auf untergenutzten oder brachliegenden Flächen angestrebt, anstatt neue Siedlungsflächen auszuweisen. Gebäude sollen nach Möglichkeit aufgestockt, erweitert und Brachflächen bebaut werden. Leerstand und Mindernutzung muss im Hinblick auf Klimaschutz und Stadtökologie als Missstand betrachtet werden, da dem Flächenverbrauch und der Hitzereflektion einer untergenutzten Bebauung oder Siegelfläche kein städtebaulicher Nutzen gegengerechnet werden kann. Solche Liegenschaften wieder einer Vollnutzung / Zwischennutzung zuzuführen mindert andernorts den entsprechenden Bedarf an (Neubau-)Flächen und steigert so insgesamt die Flächeneffizienz des Stadtgefüges. Ein kompaktes urbanes Quartier erhöht zudem die Möglichkeiten, alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Nachverdichtungen sind insbesondere im Quartier Bebelhof denkbar. Im östlich angrenzenden Gewerbebereich ist die Revitalisierung ungenutzter Gewerbeareale zur Entwicklung eines neuen Standortes für Arbeiten, Entwicklung und Kultur/Event vorgesehen. Im nordöstlichen Teilbereich des Fördergebietes „Am Hauptgüterbahnhof“ ist ebenfalls eine Revitalisierung der ungenutzten Gewerbeareale geplant, um ein neues urbanes Quartier zu entwickeln. Zudem wird die Entwicklung eines Stadtquartiers oder eines Teilbereichs zum Energieeffizienzquartier Am Hauptgüterbahnhof geprüft. Das bietet die Möglichkeit, in einem begrenzten Untersuchungsraum Klimaschutzmaßnahmen aus

unterschiedlichen Sektoren integriert und forciert umzusetzen und auf ihre Effizienz hin zu überprüfen. Das Quartier kann in der Bahnstadt deutliche Zeichen setzen und einen Multiplikations- bzw. Nachahmungseffekt bei lokalen Akteur/-innen erzielen.

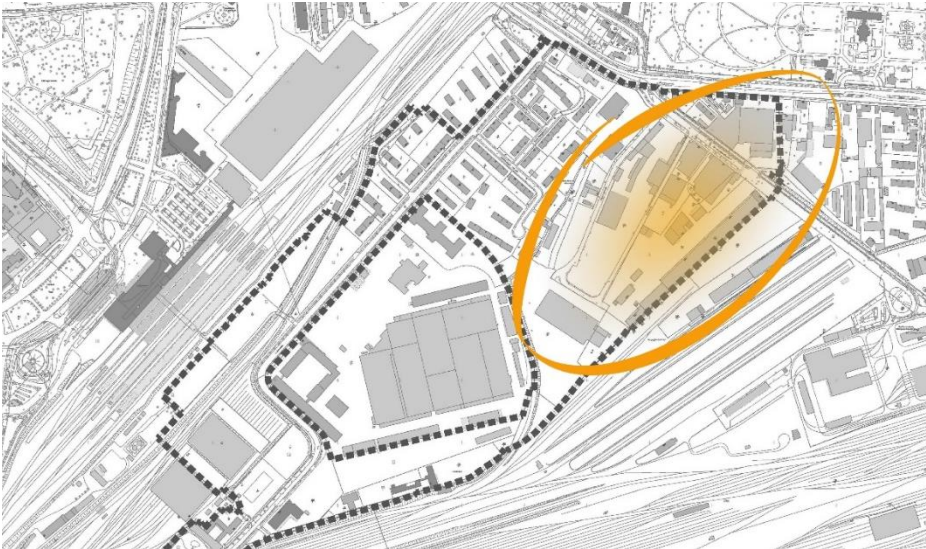


Abbildung 2 Geplantes Quartier Am Hauptgüterbahnhof (Quelle: Stadt Braunschweig, Stelle Stadterneuerung)

Neben der Wiedernutzung von Potentialflächen und der Nachverdichtung in einem zentral gelegenen Gebiet wie der Bahnstadt ist es zudem wichtig, den Erhalt des vorhandenen Wohnraumes (z.B. im Bereich Bebelhof) und erhaltenswerter Gewerbegebäude (z. B. die DB-Regio-Halle, Lokpark und das Gebäude der Kulturinitiative „Die H_Ile“ im zentralen Bereich des Stadtumbaugebietes) durch Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu sichern bzw. die Gewerbegebäude für eine Nachnutzung vorzubereiten. Dabei sollen nach Möglichkeit auch energetische Modernisierungsmaßnahmen gefördert werden.

Die Senkung des Energiebedarfs durch die Wärmedämmung der Gebäudehüllen ist der erste Schritt zu einem energieeffizient betriebenen Gebäudebestand. Solche passiven Maßnahmen besitzen eine lange Standzeit und verursachen nach Fertigstellung kaum noch Kosten oder andere Betriebsaufwände. Gut gedämmte Gebäude verbessern durch ihren reduzierten Heizwärmedarf die städtische Klimabilanz und reduzieren die durch die Wärmeerzeugung verursachte lokale Belastung durch Feinstaub und CO₂.

Besonders in bereits wärmegeprägten und in denkmalgeschützten Gebäuden (deren Fassaden aus Gestaltungsgründen nicht gedämmt werden können) bietet die technische Gebäudeausrüstung einen Ansatzpunkt für energetische Verbesserungsziele. Energietechnisch gut ausgestattete Gebäude (Brennwerttechnik, Lüftung mit Wärmerückgewinnung, energiesparende Haushaltsgeräte

etc.) verbessern durch ihre Effizienz die städtische Klimabilanz und reduzieren die durch die Wärmeerzeugung verursachte lokale Belastung durch Feinstaub und CO₂. Sie erhöhen den Wohnkomfort und die Gesundheit der Bewohner/-innen und machen sie unabhängiger von Energiepreiserhöhungen. Damit verbessern sie die Wohnzufriedenheit und senken (insbesondere im Mietwohnungsbau) die Fluktuation.

3.2.2 Wohnumfeldverbesserung und Stadtgrün

Im Sinne einer lebenswerten Stadt der kurzen Wege soll der Aufenthalt im Freien im eigenen Quartier gefördert und ein Naherholungsangebot geschaffen werden, um dadurch den nachbarschaftlichen Austausch zu stärken.

Ein kleinteiliges Angebot an Naherholungsangeboten und Zugang zu Stadtgrün in fußläufiger Entfernung zu den Anwohnern trägt zusätzlich dazu bei, dass für alltägliche Wege auf den PKW verzichtet werden kann und leistet damit einen Beitrag zur Reduktion von Lärm, Schadstoffbelastung und Unfallrisiken. Er verbessert insbesondere für Menschen, die aus gesundheitlichen, ideellen oder finanziellen Gründen keinen PKW nutzen die Lebensqualität und die Teilhabemöglichkeiten.

Durch gezielte Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Aufwertung von Spiel- und Aufenthaltsflächen für die ansässige Wohnbevölkerung (z. B. Spielplätze und der Schulhof) wird die Bahnstadt in ein lebenswertes Stadtquartier umgewandelt. Kleinmaßstäbliche Projekte wie helle Fassaden, begrünte Fassaden, begrünte Dächer sollen zudem einen wichtigen und positiven Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas leisten. Durch das Aufbrechen ehemals versiegelter Flächen und den Rückbau leerstehender Gebäude können begrünte Freiflächen entstehen, die für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Dies trägt maßgeblich zur Verbesserung der Freizeitinfrastruktur bei und erhöht durch die Begrünungsmaßnahmen die Biodiversität.

Nicht zuletzt soll der Zugang zu qualitativ hochwertigen Grünflächen in der Bahnstadt verbessert werden (z. B. zur Wald- und Grünfläche im Südosten und zum Kleingartengebiet). Stadtnatur wird in Zukunft eine immer wichtigere Rolle bei der Anpassung an den Klimawandel spielen, etwa durch ausreichende Beschattung im Sommer, Staubbindung und Frischlufterzeugung. Kinder und Jugendliche haben heute in ihrem Wohnumfeld immer weniger die Möglichkeit, eigenständig Naturerfahrungen sammeln zu können. Städtische Parks und Grünflächen sind in der Regel ein gerne in Anspruch genommenes Angebot für niedrigschwellige Naherholung, Sozialkontakte, Spiel, Sport u.v.m. Sie wirken mildernd auf das Mikroklima und bilden starke Akzente der Stadtgestaltung. Daher sollte bei der Planung ein großzügiges und facettenreiches Grün eingeplant und stadtklimatologische Aspekte wie der Erhalt und die Entwicklung von Frischluftschneisen berücksichtigt werden.

3.2.3 Fußgänger- und radfahrerfreundliche Infrastruktur

Der Verkehr im heutigen Umfang belastet das städtische Leben gesundheitlich, sozial sowie hinsichtlich des Klimaschutzes. Die Reduktion der Verkehrsbelastung in Städten birgt deshalb ein umfassendes Potenzial zur Verbesserung städtischer Lebensqualität. Mehr Platz und Ruhe, eine geringere Schadstoffbelastung, eine bessere Nutzbarkeit des unmittelbaren Wohnumfeldes (z. B. Spielen vor dem Haus), diese Faktoren wirken unmittelbar förderlich auf Gesundheit und Wohlbefinden der Stadtbewohner/-innen. Zudem weist der Verkehrssektor den größten Handlungsdruck im Sinne der nationalen Klimaschutzziele auf. Eine ruhige, schadstoffarme und allen sozialen Gruppen gleichermaßen verfügbare Mobilität trägt dazu bei, dass:

- der Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor gesenkt wird;
- die Gesundheitsbelastung für die Anwohner/-innen abnimmt;
- die Bewohner/-innen ihr Wohnumfeld positiver wahrnehmen und besser nutzen können;
- soziale Unterschiede im Mobilitätsverhalten durch Abnahme des motorisierten Individualverkehrs gemildert werden.

Im Entwicklungskonzept 2018/2019 ist vorgesehen den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs zur Herstellung weiterer Wegeverbindungen zu verstärken (z. B. Schaffung Fuß- und Radweg zwischen Bebelhof und Ackerstraße sowie Königbergerstraße und Stephensonstraße, Verbreiterung Gleisunterführung für Fuß- und Radfahrer). Die neuen Wegeverbindungen sollen sowohl bestehende Grün- und Freiflächen miteinander vernetzen als auch Grünflächen in die angrenzenden Wohnquartiere anbinden. In einigen Straßen, in denen bisher kein Grün besteht und ein kompletter Straßenumbau längerfristig nicht absehbar ist, sollen sukzessive Baumpflanzungen vorgenommen werden. Darüber hinaus wird bei umfänglichen Straßenumgestaltungen immer Begleitgrün eingeplant. Zur klimatischen Verbesserung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Plätze zukünftig stärker begrünt werden. Durch den geplanten Abbau von Barrieren auf dem Weg zum Bahnhof soll zudem die Anbindung an den ÖPNV verbessert werden.

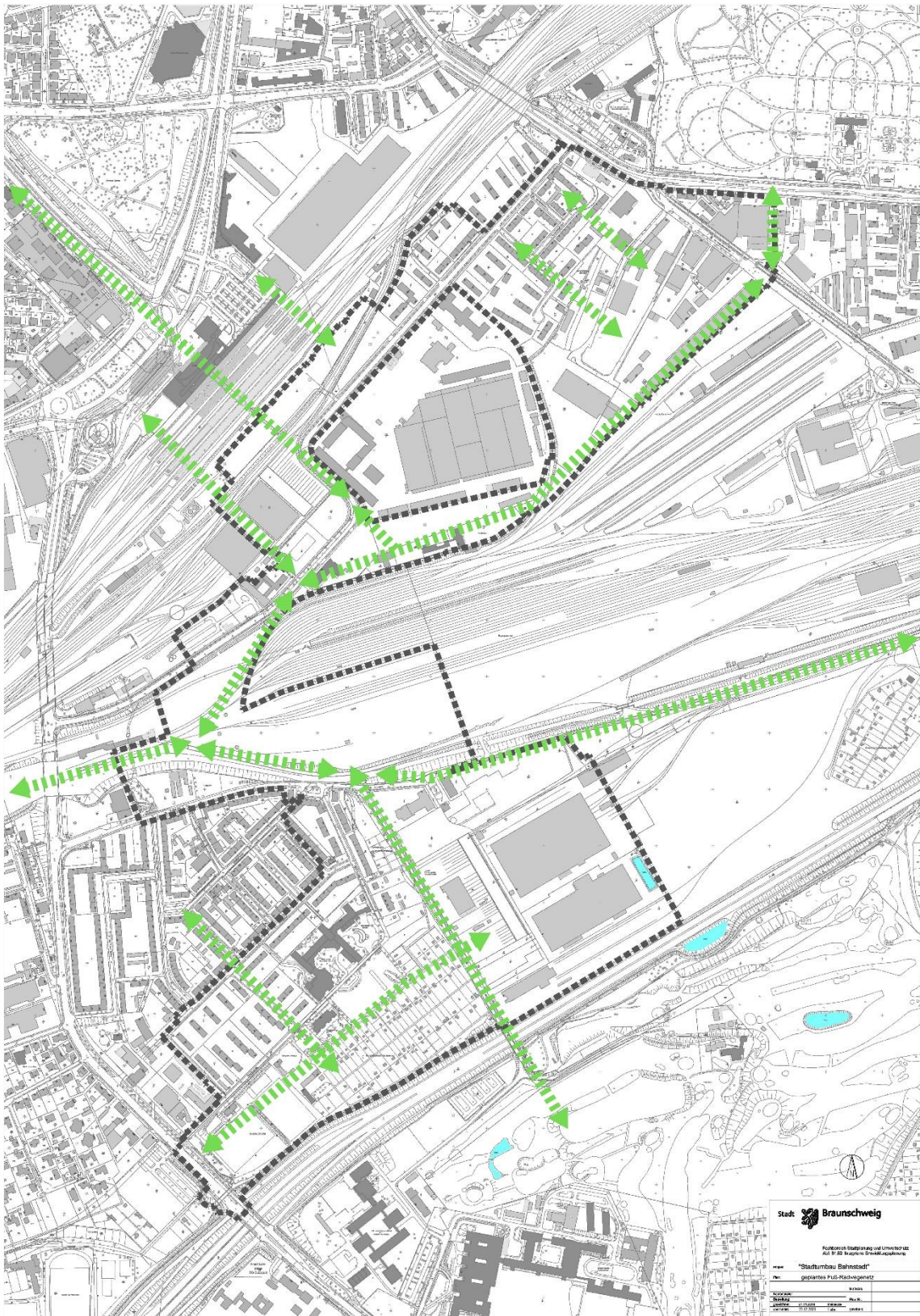


Abbildung 3 Geplante Rad- und Fußwegverbindungen (Quelle: Stadt Braunschweig, Stelle Stadterneuerung 2021)

Im Hinblick auf den Klimaschutz kommt der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und damit dem Ausbau der Infrastruktur sowie dem ÖPNV eine große Bedeutung zu. Neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen erhöht die Verlagerung der Verkehrsleistung weg vom motorisierten hin zum Fuß- und Radverkehr einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort durch Reduktion von Lärm, Schadstoffbelastung und Unfallrisiken. Die Qualifizierung von bestehenden Fuß- und Radwegverbindungen innerhalb des Quartiers und gebietsübergreifenden Wegebeziehungen dient der Stärkung klimafreundlicher Mobilität.

Der motorisierte Individualverkehr wird – trotz seiner immensen negativen Auswirkungen auf die städtische Lebensqualität – mittelfristig nicht komplett aus der Innenstadt zu verdrängen sein. Deshalb muss ein Anliegen der Stadtentwicklung sein, diese Auswirkungen zu mildern und – auch durch Deattraktivierung – zumindest zur Reduzierung dieser Verkehrsform beizutragen. Entsprechende Maßnahmen der Regulierung, insbesondere der Geschwindigkeitsbegrenzungen, leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort durch Reduktion von Lärm, Schadstoffbelastung und Unfallrisiken.

Bei den Erschließungsmaßnahmen zum Ausbau der vorhandenen und Schaffung neuer Straßen sollen die Belange der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen verstärkt berücksichtigt werden (z. B. Ausbau der Tilsit- und Tannenbergsstraße, Schaffung neue Erschließungsstruktur im Urbanen Quartier). Angelehnt an das Leitziel „Stadt der kurzen Wege“ soll der Anteil der Fuß- und Radverkehre steigen und der Anteil des MIV reduziert werden.

3.2.4 Einbindung der Öffentlichkeit

Bereits im Zuge der Erarbeitung des IEK 2018/ 2019 wurde die Öffentlichkeit zur Ermittlung der Handlungsbedarfe eingebunden. Es beteiligten sich Bewohner/-innen sowie im Stadtteil tätige Akteur/-innen und Flächeneigentümer/-innen. Bei der Aufstellung des Rahmenplanes werden die bereits entwickelten Ansätze in Ideenwerkstätten vertiefend ausgearbeitet. Durch das frühzeitige Einbinden bereits in der Phase der Konzepterstellung werden die Einsicht in die Notwendigkeit von Klimaschutzmaßnahmen erhöht und Aufmerksamkeit und Mitwirkungsinteresse erzeugt, welches sich später in der Umsetzungsphase nutzen lässt.

3.3 Beschreibung zusätzlicher Maßnahmen und ihres Beitrags zum Klimaschutz und zur Anpassung grüner Infrastruktur im Zuge der Klimafolgenanpassungen

3.3.1 Tilsit- und Tannenbergstraße

Gegenüber dem Antragsstand Juni 2018 wurden mit Änderung des Gebietsumgriffs im Jahr 2019 die an das Gewerbe angrenzenden Wohnbereiche nördlich und südlich der Ackerstraße in das Fördergebiet aufgenommen. Die Tannenberg- und Tilsitstraße liegen seit der Änderung im Entwicklungsbereich Nord des Fördergebietes „Bahnstadt“. Da die meisten Wohnblöcke südlich der Ackerstraße einen wenig sanierten bis teilsanierten Zustand aufweisen, war bislang lediglich die Aufwertung des Wohnungsbestandes in diesem Bereich Bestandteil des Förderkonzeptes.

Die Tannenberg- und Tilsitstraße befinden sich in einer Tempo-30-Zone mit eingeschränktem Parkraum. Die Straßenzüge weisen funktionale sowie substanzielle Missstände nach § 136 BauGB und somit einen erheblichen Erneuerungsbedarf insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit des Fuß- und Radwegeverkehrs auf.

Durch die beengten Verhältnisse und den hohen Parkdruck in der Tannenberg- und Tilsitstraße sind die Gehwege zurzeit zum Überparken freigegeben. Das Gehwegparken und schwankende Gehwegbreiten schränken die Bewegungsfreiheit von Fußgänger/-innen und die Aufenthaltsqualität erheblich ein. Fußgänger/-innen sind zum Teil gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen. Diese Situation gefährdet insbesondere körperlich beeinträchtigte Menschen. Des Weiteren stehen durch die Art der Bebauung und die beschriebene Parksituation nicht ausreichende Durchfahrtsbreiten und Aufstell-/Bewegungsflächen für die Feuerwehr zur Verfügung.

Zur Behebung der städtebaulichen Missstände beabsichtigt die Stadt Braunschweig sowohl die Tilsit- als auch die Tannenbergstraße als verkehrsberuhigte Anlage auszubauen. Die Verkehrsflächen sollen im Zuge der Umgestaltung barrierefrei begeh- und befahrbar gemacht werden. Durch den Ausbau der Verkehrsflächen, in dem das Tempo auf Schrittgeschwindigkeit reduziert wird und die Fahrbahn zur zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung verschwenkt, steht die gesamte Straßenbreite für alle Verkehrsteilnehmer/-innen zur Verfügung und die Begegnungs- und Aufenthaltsqualität verbessert sich erheblich. Darüber hinaus wird durch die Anordnung von Pflanzflächen und Bäumen das momentan monoton und unzureichend gestaltete Straßenbild aufgelockert. Die Begrünung und Bepflanzung dient ebenfalls der Verbesserung des Klimaschutzes sowie der Verschattung der Straßen entsprechend der Klimafolgenanpassung. Zusätzlich sind Fahrradabstellflächen vorgesehen.

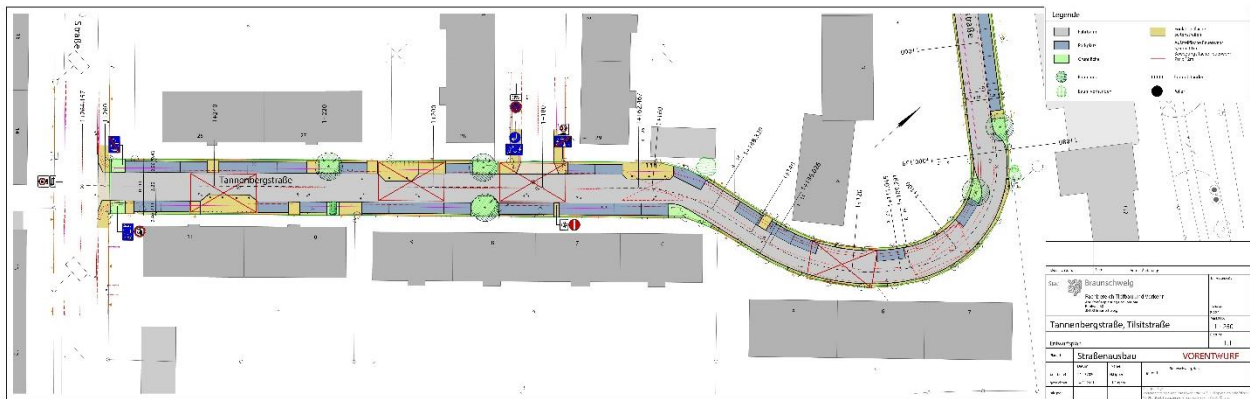


Abbildung 4 Geplanter Ausbau der Tannenbergsstraße (Quelle: Stadt Braunschweig, FB 66 2021)

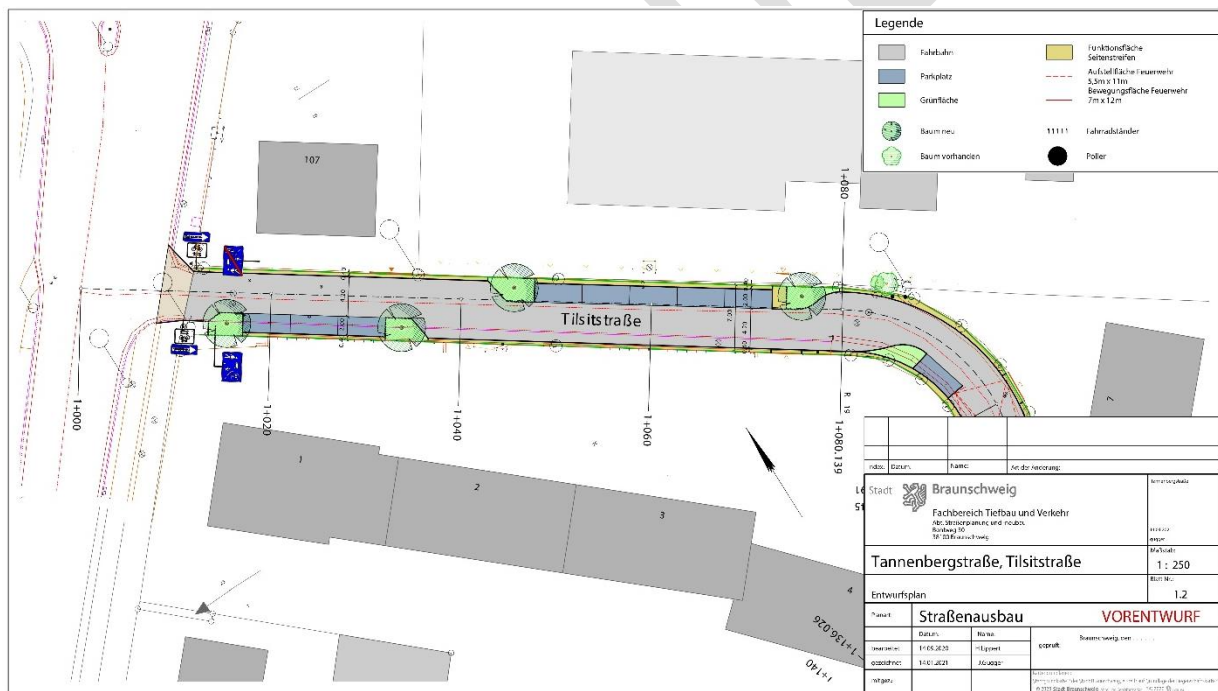


Abbildung 5 Geplanter Ausbau der Tilsitstraße (Quelle: Stadt Braunschweig, FB 66 2021)

Die Erneuerung der Straßenzüge hat für die Aufwertung der Wohnbereiche südlich der Ackerstraße wesentliche Bedeutung. Die Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten, begrünten Bereich mit fuß- und fahrradfreundlicher Ausrichtung dient der Beseitigung städtebaulicher Missstände im Sinne der Klimaschutzziele. Die Maßnahme entspricht dem Sanierungsziel „Aufwertung des Wohnumfeldes und der Wohninfrastruktur bestehender Wohngebiete“.

Nach einer ersten Schätzung werden Kosten in Höhe von 585.000 € für die Erneuerung veranschlagt, von denen nach überschläglicher Berechnung rund 250.000 € förderfähig sind.

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Im Rahmen der 2. Ergänzung wurde auch die Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme „Bahnstadt“ überarbeitet, die im Folgenden erläutert wird.

Im Hinblick auf die zusätzlichen Ausgaben im Rahmen der Maßnahmen an der Tannenbergs- und Tilsitstraße ist eine Anpassung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mittels Kostenverschiebung notwendig. Hierzu wurde unter Punkt 3.2 Erschließungsmaßnahmen Entwicklungsbereich Nord die Position „Umgestaltung Tannenbergs- und Tilsitstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich“ mit +585.000 € ergänzt. Die zusätzlichen Ausgaben werden bei der Position „Herstellung von Erschließungsanlagen zur Anbindung des urbanen Gebietes nach Südwesten/ Entlastung der Ackerstraße Ost“ in Abzug gebracht. Der Gesamtkostenrahmen verändert sich durch die Verschiebung nicht.

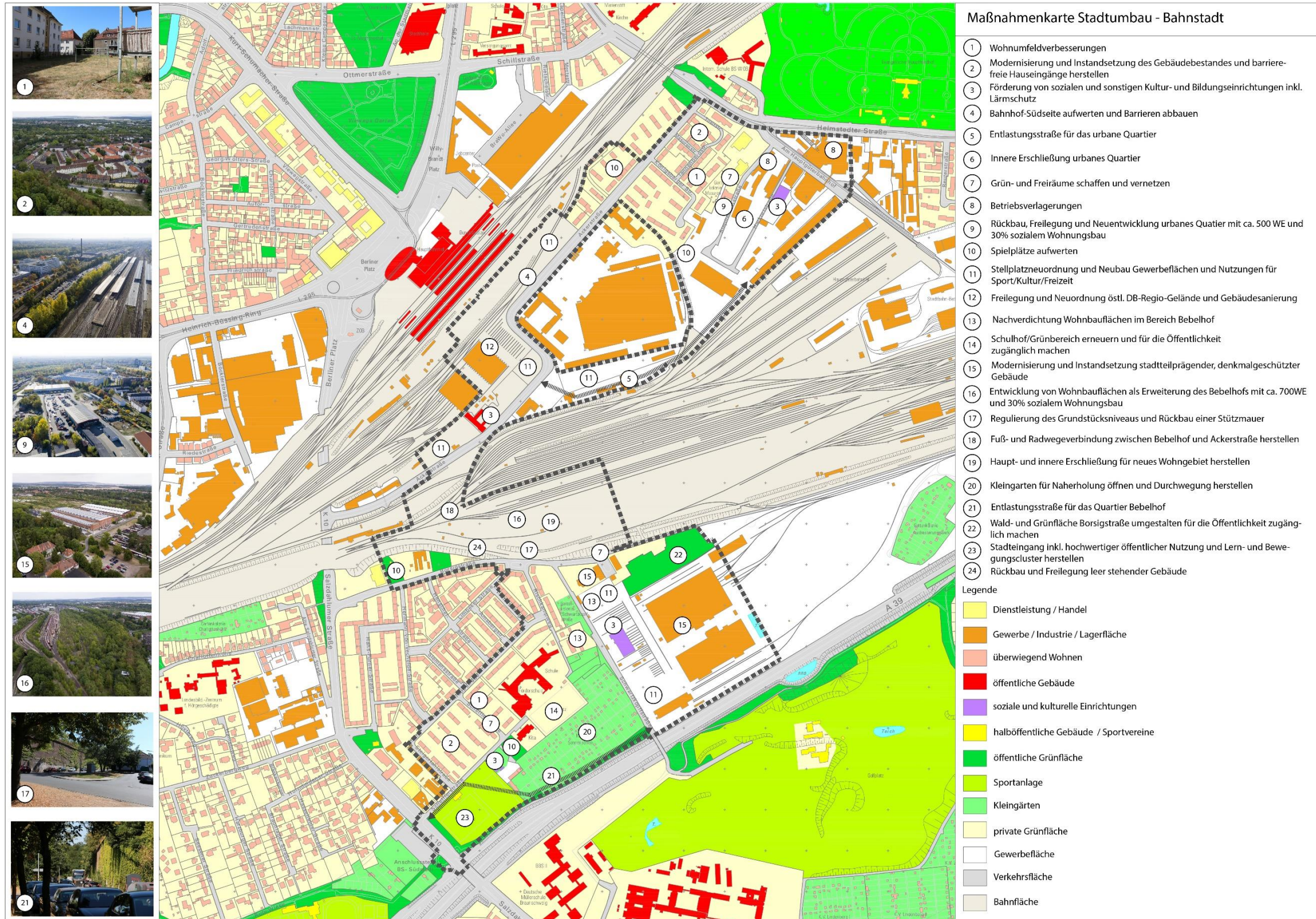
Desweiteren wurden die überschlägig ermittelten Kostenanteile für die in den geplanten Maßnahmen enthaltenen Beiträge zum Klimaschutz, zur Verbesserung der Klimafolgenanpassungsfähigkeit sowie zum Ausbau der urbanen grünen Infrastruktur unter den Positionen 11 und 12 der Kosten- und Finanzierungsübersicht gesondert ausgewiesen.

Stadt Braunschweig "Stadtumbau-Bahnstadt"		Stand 11.02.2021						
Vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht								
	A. Ausgaben - Untersuchungsgebiet Stadt Braunschweig - Bahnstadt	Kosten StBauF	Veränderung zur KOFI 2019	Altlastensanierung+ Brachflächenrecycling	Sonstige Förderung	Kosten Private	Finanzierung durch Stadt Braunschweig	Summe Gesamt
(Vergleiche beziehen sich auf die Punkte der Maßnahmenkarte im IEK)								
1	Vorbereitung der Sanierung Allgemein							
	Städtebaulicher Rahmenplan	40.000 €						
	Öffentlichkeitsarbeit, Dokumentation	80.000 €						
	Verkehrskonzept	40.000 €						
	Parkraumkonzept	20.000 €				20.000 €		
	Grünflächenkonzept	20.000 €						
	Bebauungspläne, Änderung Flächennutzungspläne, Lärmschutzgutachten etc.	50.000 €				50.000 €		
	Verkehrswertgutachten, Endwertermittlung Gutachterausschuss für Grundstückswerte	50.000 €						
	Modernisierungsgutachten zB Debi Regio Halle Lokpark	50.000 €						
	Betriebsverlagerungsgutachten	30.000 €						
	Sanierungsplan nach BBodSchG	30.000 €						
	Abriss- und Entsorgungsgutachten	40.000 €				50.000 €		
	Städtebaulicher Wettbewerb/Qualifizierungsverfahren	50.000 €				40.000 €		
	Zwischensumme Vorbereitung der Sanierung	500.000 €						
Entwicklungsbereich Nord								
2	Grunderwerb							
	Grunderwerb Flächen Siemens und DHL für Neu-Erschließung Ackerstraße an Stephensonstraße	20.000 €						
	Grunderwerb Teilflächen DB Regio Werk an der Ackerstraße	20.000 €						
3	Ordnungsmaßnahmen							
3.1	Rückbau- Rückbaufolgekosten, Freilegung							
	Rückbau und Freilegung für Neustrukturierung Wohnen und Gewerbe MU Gebiet (vgl. 9)					5.000.000 €		
	Freilegung Flächen östliches DB Regio-Gelände für anschließende Private Entwicklung (vgl. 12)	500.000 €				500.000 €		
3.2	Erschließungsmaßnahmen							
	Querspange zur Verbindung mit der Ackerstraße (Abschnitt C: 22,5 *50m) (vgl. 5)	225.000 €					22.500 €	
	Herstellung von Erschließungsanlagen zur Anbindung des urbanen Gebietes nach Südwesten / Entlastung der Ackerstraße Ost (Abschnitt D: 22,5 m *850 m X 200 €) gerundet (vgl. 5)	3.240.000 €	-585.000 €				324.000 €	
	Umgestaltung Tannenbergs- und Tilsitstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich	585.000 €	585.000 €					
	Anbindung an die Helmstedter Straße (Abschnitt E: 22,5m * 150 m * 200 €) (vgl. 5)					675.000 €	67.500 €	
	Innere Erschließung verbessern im MU Gebiet durch privaten Entwicklungsträger (vgl. 6)				200.000 €	400.000 €		
	LSA Knoten (vgl. 5)						400.000 €	
	Neuanlage Fuß und Radwege, Schaffung von Grünverbindungen im gesamten Gebiet Ackerstraße (z.B. Königbergerstraße zu Stephensonstraße) (vgl. 7)	300.000 €						
	Verbesserung Anschluss an die Ackerstraße; Verbreiterung Gleisunterführung für Fuß- und Radfahrer ca.30m *20m *200 €) (vgl. 4)	120.000 €					1.200.000 €	
	Stellplatzneuordnung und Aufwertung Bahnhof Südseite (unrentierliche Kosten) (vgl. 11)	50.000 €				500.000 €		
	Stellplatzneuordnung Ackersterstraße Höhe DB Regio/Siemens Gelände (vgl. 11)	100.000 €				2.000.000 €		
3.3	Sonstige Ordnungsmaßnahmen							
	Altlastensanierung DB-Regio Halle und Umfeld			500.000 €		500.000 €		
3.4	Grünordnung, Barrierefreiheit und Klimaschutz							
	Wohnumfeldverbesserungen (Freiflächen, Spielflächen, Gemeinschaftsflächen, Barrierefreie Hauseingänge (vgl. 1)	400.000 €				400.000 €		
3.5	Bodenordnung							
	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung und Neuvermessung von Grundstücken; pauschal	100.000 €						

10	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte						
	Sanierungsträger (3 % von gesamt ohne Grunderwerb)	679.652 €					
	Summe Ausgaben Gesamt	23.195.055 €		1.250.000 €	1.100.000 €	133.440.500 €	2.474.000 €
	überschlägig ermittelte Kostenanteile für die in den geplanten Maßnahmen enthaltenen Beiträge zum Klimaschutz, zur Verbesserung der Klimafolgenanpassungsfähigkeit sowie zum Ausbau der urbanen grünen Infrastruktur						
11	Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassungen sowie Stärkung der grünen Infrastruktur		1.483.500 €				
11.1	Klimagerechte Aufwertung des Wohnumfelds und von gebäudebezogene Grün- und Freiflächen; pauschal, anteilig in den Kosten der Maßnahme 3.4 enthalten		40.000 €				
11.2	Klimagerechte Gestaltung der Verkehrsweeinfrasturktur und öffentlichen Räume (u.a. im Rahmen von Neugestaltungen von Erschließungsanlagen; Schaffung neuer Fußwegeverbindungen und Aufwertung bestehender wichtiger Fußwegeverbindungen sowie Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur; Umgestaltung und Neuanlage öffentlicher Räume)) pauschal, anteilig in den Kosten der Maßnahmen 3.2 und 6.1 enthalten		1.244.500,00 €				
11.3	Energetische Anpassung im Zuge von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Gebäudebestand und bei Neubaumaßnahmen (pauschal, anteilig in den Kosten der Maßnahmen 4 und 7 enthalten)		199.000 €				
12	Barrierefreiheit		741.750 €				
12.1	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit im Zuge von gebäudebezogener Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen und Wohnumfeldgestaltungen (pauschal; anteilige Kosten in den Maßnahmen 3.4, 4 und 7 enthalten)		119.500 €				
12.2	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Erschließungsanlagen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten; pauschal; anteilige Kosten in den Maßnahmen 4.1-4.19 enthalten)		622.250 €				
B. Einnahmen							
	Einnahmen Grundstücksverkauf ehemalige Gleisflächen für Wohnentwicklung (Verkauf zum A-Wert, Bauerwartungsland; ca 90 €/qm*20.000 qm)	1.800.000 €					
	Erschließungsbeiträge	700.000 €					
	Summe Einnahmen	2.500.000 €					
C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten							
		20.695.055 €					
D. Finanzierung							
	zu finanzierende Summe	20.695.055 €					
	Anteil Bund (⅓ von gesamt)	6.898.352 €					
	Anteil Land Niedersachsen (⅓ von gesamt)	6.898.352 €					
	Anteil Stadt Braunschweig (⅓ von gesamt)	6.898.352 €					

Anlagen

Maßnahmenkarte in A3-Format Rahmenplan (Quelle: IEK 2019)



Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
132**

TOP 6.1
21-16669
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Geschwindigkeitsmessung auf der Ackerstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.08.2021

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur
Beantwortung)

15.09.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zeitraum Ende Juni/Anfang Juli 2021 war auf der Ackerstraße in der Nähe der KiTa eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert. Daher wird angefragt:

1. Auf wessen Veranlassung geschah das?
2. Welche Messergebnisse (aufgeschlüsselt möglichst nach Fahrtrichtungen, Uhrzeiten und Geschwindigkeitsbereichen) ergaben sich?
3. Wurden Verstöße registriert, und wenn ja, wie viele?

Anlagen:

keine