

# Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

## Tagesordnung öffentlicher Teil

### Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

---

Sitzung: Mittwoch, 13.10.2021, 15:00 Uhr

Raum, Ort: "An der Stadthalle", 38102 Braunschweig,  
Stadthalle Braunschweig - Vortragssaal, St. Leonhard 14, Zugang über  
Videokonferenz, Webex-Meeting

---

#### Tagesordnung

##### Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 22.09.2021  
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
  - 3.1. Projektabschluss Forschungsprojekt Digital unterstützte Mobilitätsgarantie in Braunschweig (DiMo-BS) 21-16945
  - 3.2. Sachstand Veloroute Uferstraße 20-14876-01
  - 3.3. Sachstand Radverkehrszählungen (FWI 194 / 2020) 21-15815-02
  - 3.4. Beschlossener Haushaltsantrag FU 076 / 2020: Installation von "Trixi-Spiegeln" und farblichen Markierungen an Kreuzungen 21-15746-01
4. Anträge
  - 4.1. Erhalt des Brückenreliks an der Spargelstraße 21-17009
5. Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang und wesentliche Inhalte 21-16987
6. Gewährung von Fördermitteln der Kommunalen Wohnraumförderung 21-16997
7. 21-17034 Welfenhof, Abschluss eines Baudispensvertrages zur teilweisen Schließung und Einziehung der Packhofpassage
8. Anfragen
  - 8.1. Ringgleis, Bauabschnitt Prinz-Albrecht-Park/Brodweg bis Helmstedter Straße 21-17006
  - 8.1.1. Ringgleis, Bauabschnitt Prinz-Albrecht-Park/Brodweg bis Helmstedter Straße 21-17006-01

Braunschweig, den 6. Oktober 2021

**Betreff:****Projektabschluss Forschungsprojekt Digital unterstützte  
Mobilitätsgarantie in Braunschweig (DiMo-BS)****Organisationseinheit:**Dezernat I  
0120 Stadtentwicklung und Statistik**Datum:**

01.10.2021

**Beratungsfolge**

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

13.10.2021

**Status**

Ö

**Sachverhalt:****Rückblick:**

In 2019 hat die Stadt Braunschweig am Förderaufruf und Wettbewerb "MobilitätsWerkStadt 2025" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung teilgenommen und einen positiven Förderbescheid für die erste Phase des Projekts erhalten. Siehe dazu auch die Drucksachen 20-14205 und 19-12368.

Das Projekt wurde daraufhin von Januar 2020 bis März 2021 in der ersten von drei Projektphasen gefördert.

**Projektabschluss:**

Zum März 2021 wurde das Projekt DiMo-BS nach Abschluss der Phase 1 beendet. Es wurde mit den Projektpartnern ein weiterer Förderantrag für die Aufnahme in Phase 2 gestellt, der jedoch seitens des Fördermittelgebers nicht bewilligt wurde.

Es liegt in der Art des wettbewerblichen Förderverfahrens, dass nicht alle Projekte aus der Phase 1 in die Phase 2 übernommen werden können. So wurden in der Phase 1 bis zu 50 Projekte gefördert und in der Phase 2 wurde die Obergrenze auf 15 Projekte reduziert. Letztendlich haben jedoch nur 12 Projekte eine Förderzusage erhalten.

Durch das Förderprojekt sind der Stadt keine zusätzlichen Kosten entstanden. Die geschaffene befristete Personalstelle wurde zu 100 % aus Fördermitteln finanziert und auch die Dienst- und Sachleistungen wurden aus Fördermitteln finanziert. Alle Projektergebnisse wurden gesichert und stehen für zukünftige Planungen von flexiblen Bedienformen zur Verfügung.

**Ausblick:**

Flexible Bedienformen, die mittels Telefon, Internet oder App gebucht werden können, werden auch in Braunschweig in Zukunft eine Rolle spielen. Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist Aufgabenträger für den ÖPNV in unserer Region und bündelt diese neue Angebotsform unter der Projektbezeichnung „flexo“. In einer Einführungsphase von Herbst 2021 bis 2022 werden insgesamt 32 Kleinbusse im gesamten Verbandsgebiet eingesetzt.

In 2022 werden auch die Braunschweiger Ortsteile Waggum, Bevenrode und Hondelage eine Anbindung an einen On-Demand-Verkehr im Raum Lehre durch den Regionalverband

erhalten. Über Details wird die Verwaltung zu gegebener Zeit im Planungs- und Umweltausschuss und in den jeweiligen Stadtbezirksräten informieren.

Auch innerhalb des Stadtgebiets Braunschweig wird die Einführung von „On-Demand-Verkehren“ unter der Marke „flexo“ geprüft. Dazu wird in 2022 ein Konzept entwickelt, das Ziele und geeignete Einsatzgebiete in Braunschweig aufzeigen wird. Das Konzept soll Anfang 2023 erstmalig vorgestellt werden. Dafür können die bisher gewonnenen Erkenntnisse aus dem Projekt DiMo-BS als Grundlage verwendet werden.

Klein

**Anlage/n:**

Keine

**Betreff:****Sachstand Veloroute Uferstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

06.10.2021

**Beratungsfolge**

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

13.10.2021

**Status**

Ö

**Sachverhalt:****FWI 203 / 2020: Planung des Modellprojektes „Veloroute Uferstraße“**

Mit dem Ratsbeschluss zum finanzwirksamen Antrag zum Haushalt 2020 wurden Planungsmittel für ein „Modellprojekt Veloroute Uferstraße“ bereitgestellt.

**Ziel:** Ausbau und Optimierung der Uferstraße und Feuerwehrstraße als attraktive Route für den Fuß- und Radverkehr in Anlehnung an den Veloroutenstandard

Die Uferstraße hat auf dem Streckenabschnitt zwischen der Feuerwehrstraße im Süden (ca. Höhe Hausnummer 11) bis zum Beginn der Rampe zum Heimgartenweg im Norden, das Potenzial über rd. 600 m als attraktive Route für den Fuß- und Radverkehr, in Anlehnung an den Veloroutenstandard, ausgebaut zu werden. Die derzeitige Mischfläche für Fuß- und Radverkehr soll geordnet werden, so dass Fuß- und Radverkehr auf zugewiesenen Flächen verkehren.

Der Braunschweiger Standard für Zweirichtungsradwege mit 3,20 m Breite wird berücksichtigt. Der parallel mit geführte Gehweg soll eine Breite von möglichst 2,50 m erhalten. Weiterhin sollen Radweg und Gehweg durchgängig mit einer optischen und taktilen Trennung ausgestattet werden, deren Ausgestaltung noch abgestimmt werden wird.

Auf Basis eines Baugrundgutachtens und einer erfolgten Vermessung wird jetzt eine konkrete Planung erstellt. Bürgerbeteiligung, Beschlussfassung und Förderantrag sind für 2022 vorgesehen, der Bau für 2023.

Leuer

**Anlage/n:** keine

*Betreff:*

**Sachstand Radverkehrszählungen (FWI 194 / 2020)**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 06.10.2021
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	13.10.2021	Ö

**Sachverhalt:**

Aktuell wird die Beschaffung von fünf automatischen Zählungen ohne Display und einer Zählung mit Display vorbereitet.

Die Geräte werden abweichend von früheren Überlegungen in einer gebündelten Ausschreibung beschafft. Die ersten Installationen sind für Ende 2021 vorgesehen.

Die folgenden Standorte sind geplant.

Ohne Display:

- Ringgleisweg nördlich der Kälberwiese
- Bültenweg zwischen Gaußstraße und Linnéstraße
- Kurt-Schumacher-Straße, Nordseite, Im Abschnitt am Viewegs Garten
- Jasperallee, zweigeteilt zwischen Okerbrücke und Moltkestraße
- Ferdinandbrücke

Mit Display:

- Wendenstraße im Bereich Werder/Kaiserstraße

Für 2022 ist die Beschaffung weiterer Zählgeräte vorgesehen.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

*Betreff:***Beschlossener Haushaltsantrag FU 076 / 2020: Installation von  
"Trixi-Spiegeln" und farblichen Markierungen an Kreuzungen***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

06.10.2021

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

13.10.2021

*Status*

Ö

**Sachverhalt:**

Die vorgesehenen Spiegel an den in der Sitzung des PIUA am 30.06.2021 beschlossenen Kreuzungen (DS 21-15746) werden voraussichtlich noch in 2021 installiert.

Ein Angebot für die Beschaffung und Installation der Black Spot Mirror liegt vor.

Nach der noch ausstehenden Klärung über Wartung und mögliche Ersatzbeschaffungen wird die Fa. Bellis GmbH beauftragt, die Spiegel zu installieren.

Das Thema der Markierungen der entsprechenden Radwege bzw. Radfahrstreifen wird gesondert behandelt. Eine Drucksache ist in Vorbereitung.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt**

TOP 4.1

**21-17009**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Erhalt des Brückenrelikts an der Spargelstraße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.10.2021

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

13.10.2021

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Für die Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 13.10.2021 wird die Einrichtung eines Tagesordnungspunktes "Erhalt des Brückenrelikts an der Spargelstraße" gem. § 18 Abs. 1 Satz 1 der Geschäftsordnung beantragt.

**Sachverhalt:**

Sowohl der Stadtbezirksrat als auch der Planungs- und Umweltausschuss haben sich im Zuge der Beratungen zur Gestaltung des Nordparks für den Erhalt des Brückenrelikts an der Spargelstraße ausgesprochen. Daher wurde die Brücke in der Folge in die Planungen zur Gestaltung des Nordparks einbezogen. Vorgesehen sein sollte lt. Planunterlagen eine Aufarbeitung der Brücke, eine Akzentuierung als Industrierelikt und eine Illumination als "blaues Tor". Die Verwaltung führte in der entsprechenden Beschlussvorlage Nr. 20-13820 vom 31.08.2020 weiter aus: „Es ist geplant, die alte Stahlbrücke zwischen Nordanger und Luftschieferweg als Bahnrelikt zu sichern und als Reminiszenz an die Historie in den neuen Park zu integrieren, sofern sich dies als wirtschaftlich möglich darstellt. Der auf den Entreemauern jeweils befestigte Schriftzug NORDPARK aus Cortenstahl soll die markante Materialsprache der alten Brücke aufgreifen.“

Es ist schwer nachvollziehbar, dass der Verwaltung zu diesem Zeitpunkt nicht bereits bekannt war, in welchem schlechten baulichen Zustand sich die Brücke befindet. Die Verwaltung stellt in ihrer Mitteilung außerhalb von Sitzungen Nr. 21-16097 vom 26.05.2021 zum Erhalt des Brückenrelikts fest, dass in zwei Fachgutachten, die von der Verwaltung beauftragt wurden, „ein ungenügender Bauwerkszustand gemäß Bauwerksprüfungen aus den Jahren 2017 und 2020 vorliegt, so dass die Standsicherheit beeinträchtigt ist“.

Wir bitten die Verwaltung daher, unter dem beantragten Tagesordnungspunkt den Sachverhalt darzustellen und insbesondere zu erläutern, warum aus ihrer Sicht die „Standsicherheit beeinträchtigt ist und bis zum 1. Quartal 2022 bereits Handlungsbedarf für eine Konservierung oder Demontage der Brücke besteht“.

Gez. Nicole Palm

**Anlagen:**

keine

*Betreff:***Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang und wesentliche Inhalte***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

05.10.2021

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

*Sitzungstermin*

13.10.2021

*Status*

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

09.11.2021

N

**Beschluss:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Braunschweig gemäß dieser Drucksache öffentlich auszuschreiben.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Veröffentlichung einer Konzessionsausschreibung sowie die Durchführung eines entsprechenden Vergabeverfahrens um Angelegenheiten, die nicht per Hauptsatzung auf einen der Fachausschüsse übertragen wurden und für die keine Zuständigkeit des Rates gemäß § 58 Abs. 1 und 2 NkomVG gegeben ist. Somit ist der Verwaltungsausschuss zuständig.

**Anlass:**

Im Mai dieses Jahres wurde eine Bietergemeinschaft unter der Leitung der renommierten Fachkanzlei Becker Büttner Held (BBH) mit einem zweistufigen Beratungspaket zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beauftragt. Die erste Stufe besteht aus der Erstellung eines Konzepts zum stadtweiten Bedarf an öffentlichen Ladepunkten und zur räumlichen Verteilung. Die Bedarfsermittlung ist abgeschlossen.

Die zweite Stufe beinhaltet juristische Beratung, Vorbereitung, Begleitung und Durchführung eines Vergabeverfahrens für eine *Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Braunschweig* bis zur Vertragsunterzeichnung mit einem Bieter.

## Ergebnisse Bedarfsermittlung:

Zentraler Ausgangspunkt für die Ermittlung des Braunschweiger Bedarfs ist die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“, welche im Auftrag des BMVI von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur erstellt wurde und welche die zentrale Grundlage für die Ausbauaktivitäten der Bundesregierung darstellt. Im Zuge der Erstellung dieser Studie wurden im BMVI vertrauliche Gespräche mit den in Deutschland aktiven Automobilherstellern (zusammen ca. 80 % der Neuzulassungen) zu deren jeweiliger Produktions- und Absatzzahlenplanung geführt. Durch dieses Vorgehen, verknüpft mit anderen gängigen Prognoseverfahren, kann diese Studie als belastbarste verfügbare Prognose der zukünftigen E-Pkw-Zahlen gesehen werden.

Zur Verifizierung wurde die genannte Studie durch die Bietergemeinschaft mit anderen verfügbaren Studien (u. a. des VDA) verglichen und aus der Spannweite der Prognosen anschließend ein Basis-Szenario (konservative Zunahme an E-Pkw) und ein Plus-Szenario (optimistische Zunahme an E-Pkw) ermittelt. Diese Zahlen, welche sich auf die gesamte Bundesrepublik beziehen, wurden anschließend unter Berücksichtigung der besonderen Situation Braunschweigs mit einer derzeit überdurchschnittlich hohen Zahl an elektrischen Leasing-Fahrzeugen auf Braunschweig umgerechnet. Hiernach ergeben sich folgende prognostizierte Zulassungszahlen an E-Pkw in Braunschweig:

	2021	2025		2030	
	1.1.2021 (Bestand)	Basis- Szenario	Plus- Szenario	Basis- Szenario	Plus- Szenario
rein batteriebetriebene Pkw (BEV)	2.725	7.288	10.989	22.686	30.237
Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV)	1.413	3.397	7.691	8.431	15.982
Gesamt	4.138	10.685	18.680	31.117	46.219

Zur Einordnung: Die aufgeführten rund 46.000 E-Fahrzeuge (Summe aus BEV und PHEV) im Jahr 2030 entsprächen etwa einem Drittel des heutigen Pkw-Bestandes in Braunschweig (rund 142.000 Pkw).

Im nächsten Schritt wurden die prognostizierten E-Fahrzeugzahlen mit durchschnittlichen Fahrleistungen, Verbräuchen von E-Fahrzeugen und dem tatsächlichen elektrischen Fahranteil bei Plug-in-Hybriden (jeweils belegt durch Untersuchungen namhafter Institutionen wie BMVI, ADAC, Fraunhofer) verrechnet, um so den Energiebedarf zu erhalten, der in Braunschweig voraussichtlich nachgefragt werden wird.

Dieser Energiebedarf ist nur zu einem geringen Teil im öffentlichen Raum zu decken. Die bisherige von der Verwaltung verwendete Planungsgröße entsprach der deutschlandweit vertretenen Annahme, dass etwa 10 % des Gesamtladebedarfs im öffentlichen Raum zu decken sein werden. Durch eine Analyse der Braunschweiger Siedlungsstruktur sowie statistischer Daten wurde festgestellt, dass für Braunschweig eine Quote für öffentliches Laden in Höhe von 16 % angezeigt ist, da Braunschweig mehr Geschosswohnungsbau aufweist als der Bundesdurchschnitt und diese Wohnungen häufiger über keinen eigenen Stellplatz verfügen als im Bundesdurchschnitt.

Im Weiteren wurde aus Erfahrungswerten mit bestehender öffentlicher Ladeinfrastruktur in Braunschweig und anderen Städten ermittelt, in wie vielen Stunden pro Tag tatsächlich ein E-Fahrzeug zum Laden an einem Ladepunkt steht und Energie bezieht. Zusammen mit der Quote für öffentliches Laden in Höhe von 16 % und einer baukostenoptimierten Ladeleistung von 15 Kilowatt ergeben sich hieraus die in der Anlage 1 dargestellten Bedarfe an Ladepunkten im öffentlichen Raum – jeweils im Basis-Szenario und im Plus-Szenario. Es wird darauf hingewiesen, dass die Bereitstellung nicht Bestandteil kommunaler Daseinsvorsorge ist.

### Wesentliche Inhalte der Konzessionsausschreibung:

Der zu schließende Konzessionsvertrag soll eine Laufzeit bis Ende 2030 haben. Um den jährlich steigenden Bedarf an Ladepunkten in eine vertraglich handhabbare Ausbauverpflichtung zu überführen, wurden die in der Anlage 1 dargestellten Zielmarken von 200 Ladepunkten bis Ende 2024, 400 Ladepunkten bis Ende 2026 und optional 500 Ladepunkten bis Ende 2028 definiert. Neben dem überwiegenden Anteil an Normalladepunkten sind hierin auch Schnellladepunkte mit mindestens 50 Kilowatt Ladeleistung enthalten. Höhe und Zeitpunkte der Zielmarken bringen mehrere Vorteile mit sich:

- Da bis Ende 2024 mindestens 200 Ladepunkte errichtet und in Betrieb genommen sein müssen, ist der Betreiber angehalten, zügig mit dem Aufbau zu beginnen.
- Die Zielmarken befinden sich jeweils über dem tatsächlichen Bedarf des Plus-Szenarios des jeweiligen Jahres. Die öffentliche Ladeinfrastruktur geht hiermit in Vorleistung und schafft ein sichtbares Angebot, das über die jeweils momentane Nachfrage hinausgeht.
- Durch das vorübergehende „Überangebot“ ist die in den Folgejahren steigende Nachfrage weiterhin abgedeckt.
- Der Ansatz der Zielmarken oberhalb des Plus-Szenarios berücksichtigt auch, dass in Braunschweig viele Leasing-Fahrzeuge genutzt werden, die in Wolfsburg gemeldet sind. (Zugleich sind übrigens auch viele Leasing-Fahrzeuge, die in Braunschweig gemeldet sind, außerhalb des Stadtgebiets im Einsatz.)
- Die zweite Zielmarke ist so gewählt, dass bei Eintreten des Basis-Szenarios das „Überangebot“ im Jahr 2030 weitgehend abgebaut wäre und Angebot und Nachfrage etwa auf gleichem Niveau liegen.
- Bei einer sehr positiven Entwicklung entsprechend des Plus-Szenarios kann die dritte, optionale Zielmarke aktiviert werden. Diese wäre zur Gewährleistung einer gewissen Investitionssicherheit mit einer zweijährigen Verlängerung des Vertrages für diese Ladepunkte verbunden (bis Ende 2032).

Die geplante Ausschreibung ist als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb vorgesehen, da hierbei die Möglichkeit besteht, im Laufe des Verfahrens noch Anpassungen am Ausschreibungsgegenstand vornehmen zu können, sofern dies erforderlich ist. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung sehen die Vergabeunterlagen den eigenwirtschaftlichen Aufbau und Betrieb der Ladepunkte durch den Betreiber ohne finanzielle Beteiligung der Stadt vor.

Um bei Bedarf darauf reagieren zu können, dass sich kein Bieter in der Lage sieht, Aufbau und Betrieb eigenwirtschaftlich durchzuführen, werden die Bieter in den Vergabeunterlagen über die (nicht favorisierte) Option informiert, einen Zuschussbedarf zu den Investitionskosten durch die Stadt anzugeben. Die Angabe eines Zuschussbedarfs führt zu einer geringeren Wertung gegenüber Mitbewerbern ohne oder mit geringerem Zuschussbedarf.

Um eine flächendeckende Versorgung des Stadtgebiets mit öffentlichen Ladepunkten sicherzustellen, wurden auf Grundlage der Analyse der Stadtstruktur 21 Suchräume definiert, innerhalb derer durch den Betreiber im Rahmen der ersten Zielmarke jeweils mindestens 2 Ladepunkte zu errichten sind (insgesamt 42 Ladepunkte). Die Suchräume sind in Anlage 2 dargestellt. Die Planung der weiteren 158 Ladepunkte der ersten Zielmarke sowie der Standorte der weiteren Zielmarken erfolgt durch den Betreiber, welcher hierbei vorrangig die tatsächliche Nachfrage und somit die Ertragsaussichten berücksichtigen wird. Das Gebot eines nachfrageorientierten und nach Möglichkeit flächendeckenden Ausbaus gilt fortlaufend und ist auch ein Kriterium für die Wertung der Angebote. Zur weiteren Steuerung durch die Stadt hat der Betreiber konkrete Pläne für jeden Standort zu erstellen, welche anschließend von der Verwaltung geprüft und freigegeben werden.

Weiteres Vorgehen:

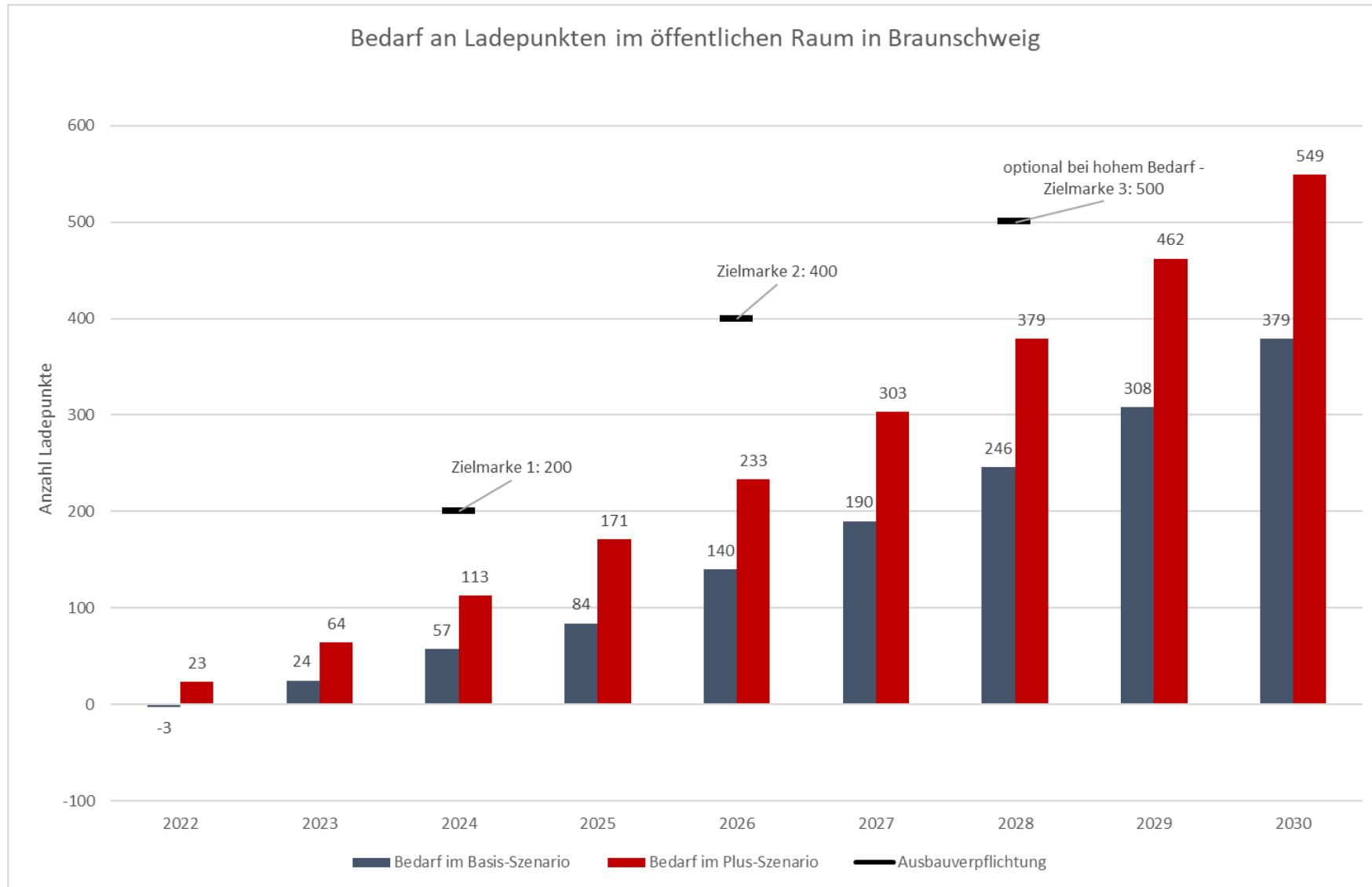
Nach Beschluss über das skizzierte Vorgehen durch den Verwaltungsausschuss erfolgt die europaweite Veröffentlichung der Ausschreibung. Zusammen mit BBH wird die Verwaltung das Vergabeverfahren durchführen. In diesem Rahmen wird sie auch die Verhandlungen mit den als geeignet beurteilten BieterInnen führen bis finale, bewertbare und zuschlagsfähige Angebote vorliegen. Der Beschluss über die Auftragsvergabe erscheint für das 2. Quartal 2022 realistisch.

Leuer

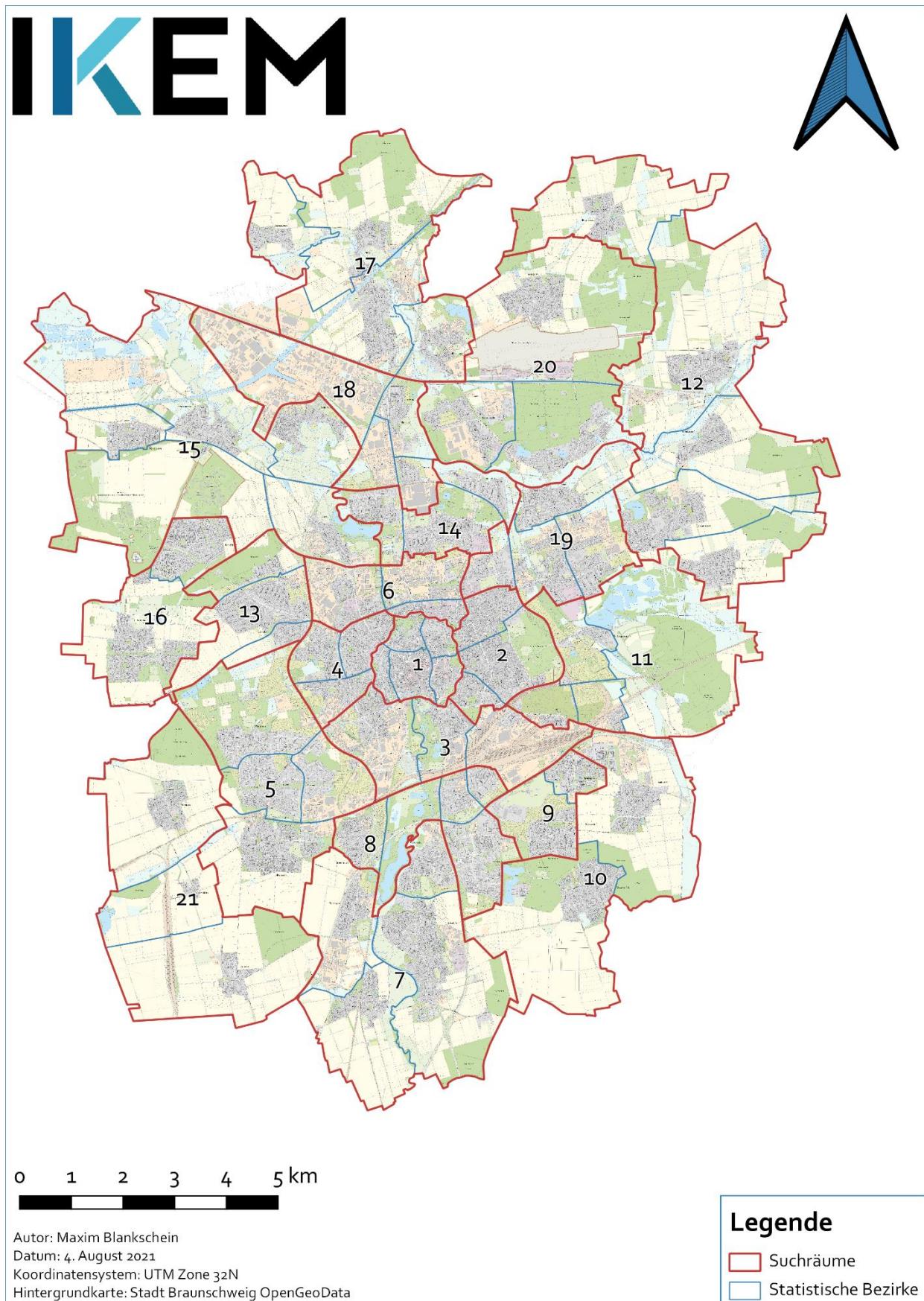
**Anlagen:**

Anlage 1: Bedarf an Ladepunkten  
Anlage 2: Darstellung der Suchräume

Anlage 1 zu DS 21-16987 „Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang und wesentliche Inhalte“



Anlage 2 zu DS 21-16987 „Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur:  
Umfang und wesentliche Inhalte“



*Betreff:***Änderungs- (Erweiterungs-) antrag zu Antrag 21-16987:  
Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang  
und wesentliche Inhalte***Empfänger:*Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister*Datum:*

12.10.2021

*Beratungsfolge:*

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

*Status*

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

13.10.2021

09.11.2021

N

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung prüft vor dem Vergabeverfahren ob die jeweilige vorab festgelegte Anzahl an geplanten Ladepunkten in verdichteten und zentrumsnahen Stadtgebieten deutlich höher als bei „mindestens 2“ liegen sollte. Für die final geplante Anzahl der ausgeschriebenen Ladepunkte in den festgelegten Suchräumen wird dem Rat vor dem Vergabeverfahren eine Information zugeleitet. (Abs. 1 bleibt ansonsten unverändert)

**Sachverhalt:**

In der Beschlussvorlage 21-16987 erläutert die Verwaltung, dass die Verantwortung für den Ausbau an Ladepunkten nicht in der öffentlichen Hand liegen muss. Jedoch begründet sie das nun geplante Vergabeverfahren mit der Tatsache, dass in verdichteten Stadtgebieten mit mehrgeschossigen Bauten die eigene Initiative der Bürger:innen zur Errichtung von privaten Ladepunkten nicht ohne weiteres möglich ist, da hier häufig feste Einstellplätze fehlen. In den Gebieten mit hoher Dichte an Einfamilienhäusern und der damit verbundenen Möglichkeit staatlich geförderte private Ladepunkte zu installieren sollte die Notwendigkeit an öffentlichen Ladepunkten niedriger sein.

Entsprechend ist eine erhöhte Versorgung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten vor allem in den verdichteten Stadtgebieten wie westlicher Ring, östlicher Ring, Innenstadt, östlicher Ring und Südlicher Ring erforderlich. „Mindestens 2“ pro Suchraum dürften hier nicht ausreichend sein.

**Anlagen:** keine

*Betreff:***Gewährung von Fördermitteln der Kommunalen  
Wohnraumförderung**

Organisationseinheit: Dezernat III 0600 Baureferat	Datum: 01.10.2021
--	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	13.10.2021	Ö
Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)	09.12.2021	Ö

**Beschluss:**

Der Baugenossenschaft Wiederaufbau eG werden als kommunale Wohnraumförderung in Ergänzung der bereits bewilligten Förderung zusätzliche Mittel in Höhe von 11.271,60 € bewilligt.

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Zuständigkeit für unentgeltliche Zuwendungen wurde gemäß § 76 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in Verbindung mit § 6 Nr. 1 b) Hauptsatzung der Stadt Braunschweig vom Verwaltungsausschuss auf den Finanz- und Personalausschuss übertragen.

**Sachverhalt**

Der Finanz- und Personalausschuss hat in seiner Sitzung am 26. November 2020 (siehe Drucksache 20-14756) der beantragten Förderung der Wiederaufbau eG zugestimmt.

Auf der Grundlage der ursprünglichen Planung für das Projekt „An den Gärtnerhöfen“ ergaben sich durch einen Dachgeschossausbau auf 468,62 qm sechs neue WE für Berechtigte gemäß § 3 NwoFG. Unter Zugrundelegung dieser Wohnflächen ergab sich eine Zuschusshöhe von 145.272,20 €.

Der Verwaltung liegt nun ein ergänzender Förderantrag vor, der Umplanungen Rechnung trägt.

Demnach entstehen nunmehr auf 356,02 qm vier neue WE sowie durch die Erweiterung bestehender zwei WE 148,96 qm Wohnraum jeweils für Berechtigte gemäß § 3 NwoFG und somit insgesamt 504,98 qm. Insgesamt entstehen damit 36,36 qm Wohnfläche mehr als ursprünglich geplant.

Die Höhe der kommunalen Förderung für Wohnraum für Berechtigte gemäß § 3 NwoFG beträgt unverändert 310,- €/qm. Unter Zugrundelegung der neuen Wohnflächen ergibt sich daraus eine neue Zuschusshöhe von insgesamt 156.543,80 €. Die Differenz zur bereits bewilligten Zuschusshöhe beträgt 11.271,60 €.

**Zweckbindungs dauer und Haushaltsmittel**

Sämtliche Wohneinheiten werden nach Fertigstellung der Objekte gemäß den derzeit

gültigen Landesbestimmungen sowie auf Grundlage der Förderrichtlinie der Stadt (s. Drucksache 20-14422) für die Zweckbindungsduer von 30 Jahren für Wohnberechtigungsscheinempfänger zur Verfügung gestellt.

Haushaltsmittel stehen aus den Jahren 2020 und 2021 zur Verfügung.

Die Verwaltung schlägt vor, die zusätzlichen Fördermittel zu gewähren.

Leuer

**Anlage/n:**

Betreff:

**Welfenhof, Abschluss eines Baudispensvertrages zur teilweisen Schließung und Einziehung der Packhofpassage**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	11.10.2021
60 Fachbereich Bauordnung und Zentrale Vergabestelle	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	13.10.2021	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	09.11.2021	N

**Beschluss:**

„Dem Abschluss eines Baudispensvertrages mit der LEA II GmbH zur teilweisen Schließung und Einziehung der Packhofpassage mit dem in der Anlage zur Drucksache 21-17035 vorgesehenen Inhalt wird zugestimmt. Die Verwaltung wird ermächtigt, Änderungen vorzunehmen, die nicht grundsätzlicher Art sind.“

**Sachverhalt:**

1. Hintergrund

Im Jahr 2017 sind erste Gespräche zwischen der Stadt und dem damaligen Eigentümer, der Allianz Real Estate, zur Weiterentwicklung der Passage Welfenhof aufgenommen worden. Nach dem Verkauf des Gebäudekomplexes an die Firma DIO (Deutsche Immobilien Opportunitäten AG, Frankfurt) bzw. ihre Tochtergesellschaft LEA II GmbH im März 2020 konnten diese Gespräche deutlich intensiviert und konkretisiert werden.

Für die künftige Entwicklung des Welfenhofs ist nach übereinstimmender Einschätzung der Stadt und der DIO die Gewinnung eines Ankermieters als Frequenzbringer von entscheidender Bedeutung. Zu diesem Zweck beabsichtigt DIO im nordwestlichen Gebäudebereich die Einrichtung eines frequenzstarken Einzelhandelsbetriebs, voraussichtlich aus dem Lebensmittelsegment. Die Anlieferung wird über den Meinhardshof erfolgen.

Um eine ausreichend große Ladenfläche zu erhalten, soll nur die geradeaus, in Verlängerung der Straße Sack verlaufende Passage erhalten bleiben, während die „Schrägpassage“ in Richtung der Kreuzung Lange Straße/Meinhardshof entfallen soll. Zur Küchenstraße hin soll ein Fassadenrücksprung beseitigt werden.

Auf der Ostseite der verbleibenden Packhofpassage sollen die Ladenfronten soweit zurückgenommen werden, dass sie die Breite der Straße Sack aufnehmen. Dies wird aus städtebaulicher Sicht begrüßt. Einzelne Mieter sollen erhalten bleiben (McDonald's, Die Brille). Das Passagendach soll entfernt werden, weil diese Gestaltung nicht mehr als zeitgemäß angesehen wird. Die Ausgestaltung des neuen offenen Durchgangs zwischen den beiden Gebäuden bedarf noch einer gestalterischen Abstimmung. Es liegen bisher keine aussagekräftigen Pläne vor.

## 2. Baudispensvertrag

Um den Investoren vorab ausreichende Sicherheit für die Umsetzbarkeit ihrer Planungen zu geben, ist der Abschluss eines Baudispensvertrags notwendig, der im Wesentlichen die Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans, die beabsichtigte Einziehung von Verkehrsflächen sowie die Gegenleistung der DIO regelt.

### a) Entfall eines Teils der bisherigen Passage

Die für den oder die Einzelhandelsbetriebe entfallende Abzweigung der Packhofpassage ist sowohl im Bebauungsplan als Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit festgesetzt als auch straßenrechtlich für den Fußgängerverkehr gewidmet. Um einen angemessenen Ersatz für die entfallende Wegefläche herzustellen, müssen die umliegenden Straßenverbindungen so weiter entwickelt werden, dass eine sichere und qualitätsvolle (Schul-)Wegebeziehung hergestellt wird. Da diese Maßnahmen maßgeblich durch das Bauvorhaben der DIO erforderlich werden, soll im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Baudispensvertrages eine Kostenbeteiligung der Investoren als Gegenleistung für die Zustimmung der Stadt zur bauplanungsrechtlichen Befreiung und straßenrechtlichen Einziehung der Passagenfläche erreicht werden. Der zu zahlende Betrag kann für die Fußwegverbindungen in den Straßen Meinhardshof, Höhe, Jöddenstraße, Schild oder Küchenstraße eingesetzt werden. Der Betrag wäre vor der abschließenden Gremiententscheidung zur straßenrechtlichen Einziehung der Passage zu zahlen. Falls die Passage doch erhalten bleibt, ist eine Rückzahlung an die Investoren vorgesehen, da der Anlass für den Vertrag damit entfiele.

### b) Entfall von Parkplätzen in der Tiefgarage

Zur besseren Erreichbarkeit des geplanten Einzelhandelsbetriebs ist der Einbau von zwei zusätzlichen Aufzugsanlagen von der Tiefgarage in den Markt vorgesehen. Außerdem werden im 2. Untergeschoss in der Nähe der Aufzüge Parkplätze ummarkiert, so dass sie breiter sind. Durch die Ummarkierung entfallen 50 Parkplätze, durch den Aufbau der Aufzüge weitere 14 Parkplätze. Diese Maßnahmen beruhen auf den Anforderungen eines potentiellen Marktbetreibers, mit dem DIO sich in fortgeschrittenen Gesprächs befindet.

Die Verwaltung unterstützt diese Maßnahmen, die als erforderlich angesehen werden, um einen frequenzstarken Betrieb im Welfenhof anzusiedeln und damit eine Belebung des nördlichen Teils der Fußgängerzone zu erreichen. Eine Vollauslastung der bisherigen Kapazitäten von über 1.000 Parkplätzen in der Tiefgarage Packhof wird nur an wenigen Tagen des Jahres und jeweils nur stundenweise erreicht. Einnahmeeinbußen der Stadt aus dem Tiefgaragenbetrieb werden daher nicht erwartet.

## 3. Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss des Baudispensvertrages hat die Firma DIO eine hinreichende Planungssicherheit, um die Verträge mit ihren Mietinteressenten zu finalisieren und einen Bauantrag für den Umbau des Welfenhofs einzureichen.

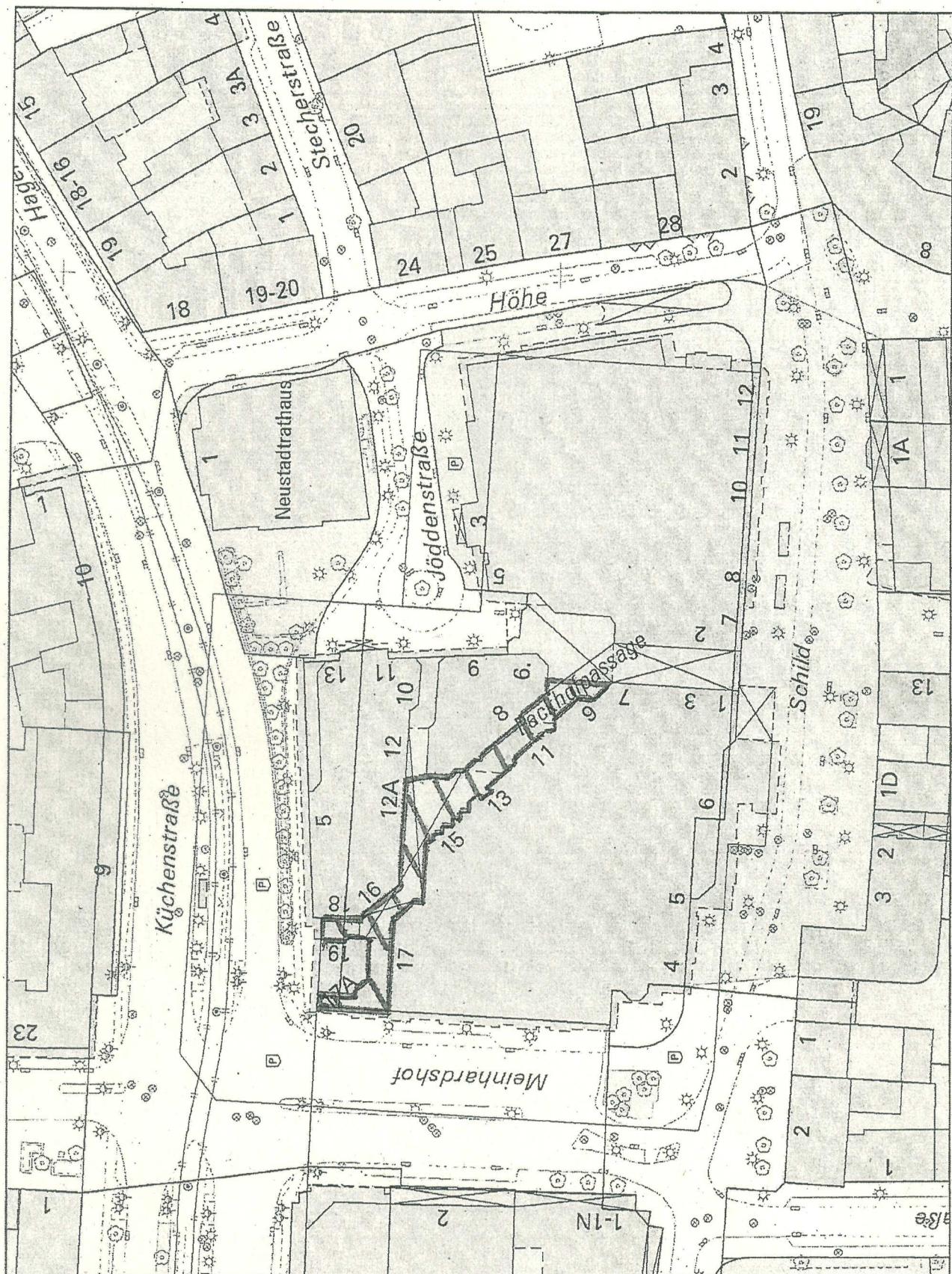
Nach Erteilung der Baugenehmigung unter Befreiung von der Festsetzung des Gehrechts zugunsten der Öffentlichkeit wird die Verwaltung umgehend ein Verfahren zur straßenrechtlichen Einziehung der Passagenfläche einleiten. Über die Einziehung entscheidet am Ende des Verfahrens abschließend der Bauausschuss.

Für den Stadtbezirksrat 131 Innenstadt besteht kein Anhörungsrecht. Der Stadtbezirksrat erhält die Beschlussvorlage als Mitteilung außerhalb von Sitzungen zur Kenntnis.

Leuer

**Anlagen:**

- Anlage 1 - Lageplan
- Anlage 2 - Ansichten





Visualisierung:  
Hierbei handelt es sich um eine Entwurfsplanung. Änderungen sind dem Eigentümer vorbehalten.



Betreff:

**Ringgleis, Bauabschnitt Prinz-Albrecht-Park/Brodweg bis Helmstedter Straße**

Empfänger:

 Stadt Braunschweig  
 Der Oberbürgermeister

Datum:

29.09.2021

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

13.10.2021

Status  
Ö**Sachverhalt:**

Am 02.12.2020 hat der Planungs- und Umweltausschuss das „Maßnahmenprogramm 2021 bis 2023 – Weiterführung Ringgleis“ (DS 20-14402) beschlossen. Darin heißt es zum Bauabschnitt Brodweg bis Helmstedter Straße/Ringgleisschleife Ost: „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. [...] 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.“

Bereits einen Monat später, im Januar 2021, kam im Kleingartenverein Mastbruch e. V. Unruhe auf. Mitgliedern war zugetragen worden, sie würden im selben Frühjahr noch ihre Gärten oder Teile davon verlieren, da das Ringgleis dort entlanggeführt würde. Auf Nachfrage teilte die Verwaltung im Januar mit, dass noch verschiedene Varianten der Wegeführung diskutiert würden – neben Wegeführungen im Bereich der Bahnböschung auch eine Variante oberhalb der Böschungsoberkante, im Bereich der Kleingartenanlagen Brodweg und Mastbruch. Derzeit würden Gespräche mit dem Landesverband der Gartenfreunde geführt.

Wie man aus den Kleingartenvereinen hört, wird inzwischen eine weitere Variante untersucht. Informationen sind rar, Gerüchte breiten sich aus. Für die potentiell Betroffenen ist es eine schwierige Situation, nicht zu wissen, ob und ggf. wann (2022?) sie ihre Gärten aufgeben müssen. Auch für den PIUA ist es unbefriedigend, dass er bisher über keine der untersuchten Varianten eine Mitteilung erhalten hat.

Der zügige weitere Ausbau des Ringgleises, insbesondere die Beseitigung der provisorischen Umwegführungen, liegt im gesamtstädtischen Interesse und auch unserer Fraktion sehr am Herzen. Deshalb stellen wir die folgen Fragen:

1. Welche Varianten der Ringgleisführung im o. g. Bereich werden derzeit untersucht? (Bitte um detaillierte Darlegung der Streckenführung)
2. Welche Vor- und Nachteile sprechen für bzw. gegen die einzelnen Varianten?
3. Wann wird die bauliche Umsetzung erfolgen?

**Anlagen: keine**

**Betreff:****Ringgleis, Bauabschnitt Prinz-Albrecht-Park/Brodweg bis  
Helmstedter Straße****Organisationseinheit:**

Dezernat VIII

0617 Referat Stadtgrün-Planung und Bau

**Datum:**

06.10.2021

**Beratungsfolge**

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

13.10.2021

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Zu der Anfrage der Fraktion DIE LINKE (DS-Nr. 21-17006) wird wie folgt Stellung genommen:

In der beauftragten Konzeptstudie „Ringgleisschleife Süd-Ost“ sind unterschiedlichste Trassenführungen des Ringgleisweges im Böschungsbereich westlich der Gleisanlage untersucht worden. Die insgesamt 5 Varianten wurden anhand unterschiedlicher Kriterien wie Erholungswert/Komfort für die Nutzer, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Baumschutz und Baumerhalt bewertet und abschließend vergleichend gegenübergestellt.

Der Betrachtungsraum konzentriert sich aus fachlichen und wirtschaftlichen Gründen mehr oder weniger auf den Bereich der Bahnböschung (von Böschungsunterkante westlich der Gleise bis auf die Böschungsoberkante) und schließt damit zumindest bei 2 Varianten die Randlagen der Kleingartenvereine Mastbruch und Brodweg e.V. auf städtischem Grundstück mit ein.

Zur Prüfung der grundlegenden Machbarkeit und zur Berücksichtigung wesentlicher Belange aller Betroffenen, besteht nicht nur laufend der Kontakt zur DB, sondern es ist nach Inaugenscheinnahme der Örtlichkeiten auch der Kontakt mit dem Vorsitzenden des Landesverbandes der Gartenfreunde aufgenommen worden. Von dort aus sind dann die Vereinsvorsitzenden vor Ort und im Rahmen einer Vorabinformation dann auch die Pächter der Kleingärten informiert worden. Durch die inzwischen, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen deutlich hervorstechenden Varianten 4 und 5 würden sich direkte Betroffenheiten in den Randlagen der Kleingärten ergeben. Dadurch war die vorgezogene Information und Beteiligung der Vereine zur Berücksichtigung der wesentlichen Rahmenbedingungen bereits während der vergleichenden Gegenüberstellung aller Varianten opportun. In beiden Fällen, bei denen Kleingärten beeinträchtigt wären (Variante 4 und 5) wurden in diesem Kontext durch die Vereinsvorsitzenden bereits individuelle Gespräche mit den Pächtern über mögliche Forderungen, und Entschädigungsansprüchen/Ersatzleistungen sowie über die Bereitschaft zu Kompromisslösungen geführt und dokumentiert. Das Ergebnis konnte in der monetären Gegenüberstellung aller Varianten berücksichtigt werden.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

**Zu Frage 1:**

Die **Varianten 1-3** zeichnen sich durch ihren Verlauf im erweiterten Böschungsbereich aus, der sich überwiegend im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet.

Variante 1

verläuft vom Franz-Frese-Weg kommend und die Böschung der Bahn, über zwei Rampen zum Böschungsfuß hin querend, auf Höhe der Kleingartenanlagen schließlich im Bereich des Böschungsfusses (in unmittelbarer Nähe westlich der Gleisanlagen). Jede der skizzierten Varianten mündet schließlich in die vorhandene Zuwegung nördlich der Parzellen des KGV Brodweg e.V.. In Variante 1 ist an dieser Stelle eine kurze Rampe vorzusehen, um vom unteren Gleisniveau die Anschluss Höhe zu erreichen.

Variante 2

führt zunächst vom Franz-Frese-Weg aus über eine Rampe auf das Niveau einer im Böschungsbereich befindlichen Berme und dann weiter im Anschnitt durch die Böschung bis sie ebenfalls an die vorhandene Zuwegung nördlich der Parzellen des KGV Brodweg e.V. anschließt.

Variante 3

stellt eine Kombination der Varianten 1 und 2 dar. Für die Variante 3 wird die Trasse des aufgegebenen Gleises auf der Berme genutzt (wie bei Variante 2). Am Ende der Berme wird der Ringgleisweg wie bei Variante 1 mit einer zweiten Rampe auf das Niveau der unteren Gleisanlagen geführt und schließlich mit einer weiteren kurzen Rampe an die vorhandene Zuwegung angeschlossen.

Die nachfolgend skizzierten **Varianten 4 und 5** knüpfen zunächst an den Verlauf der Varianten 2 und 3 bis zum Ende der Berme an, verspringen dann jedoch im Gegensatz zu den drei anderen Varianten nach oben auf den Böschungsrand und damit auf die dann städtische Liegenschaft KGV Mastbruch, später Brodweg e.V., nahezu niveaugleich.

Variante 4

ohne weitere Eingriffe in den Böschungsbereich gelingt auf Höhe der Kleingartenvereine Brodweg und Mastbruch. e.V. die niveaugleiche Weiterführung des Ringgleisweges in den Randlagen der beiden Kleingartenvereine. Insgesamt wären aufgrund der niveaugleichen Wegeführung, ohne weitere Eingriffe in die Böschung, letztendlich aber 19 Parzellen mehr oder weniger tangiert. Innerhalb dieser Parzellen würden insgesamt damit ca. 2.000 qm Fläche den Vereinen für den Ausbau des Ringgleisweges verloren gehen.

Variante 5

im Unterschied zu Variante 4 werden in Summe weniger als 450 qm Gesamtfläche unterschiedlichster Parzellen in Anspruch genommen. Direkt betroffen wären lediglich 7 Parzellen.

Um die Eingriffe in die Kleingärten zu minimieren, muss die Trasse jedoch immer mal wieder in den Böschungsbereich verspringen, was moderate Böschungsangleichungen nach sich zieht. Im Ergebnis kann der Eingriff in die Kleingartenflächen aber deutlich reduziert werden.

**Zu Frage 2:**

Nach Ermittlung der sich monetär deutlich voneinander unterscheidenden Varianten führen vor allem wirtschaftliche Gründe zu einer Priorisierung der Varianten 4 und 5. Bei den Varianten 1-3 würden erhebliche Erd- und Sicherungsarbeiten im Böschungsbereich der DB, verbunden mit entsprechenden Entsorgungskosten sowie wesentliche Eingriffen in den Bewuchs erforderlich werden. Somit kristallisieren sich auch in Bezug auf den Baumerhalt die Varianten 4 und 5 als die zu bevorzugenden Varianten heraus.

Dez VIII bietet an, den Fraktionsvorsitzenden die Ergebnisse der Trassenuntersuchungen, insbesondere die Varianten 4 und 5, vor der Gremienbeteiligung detaillierter vorzustellen.

**Zu Frage 3:**

Vorbehaltlich der politischen Zustimmung und der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel ist der Beginn der baulichen Umsetzung noch in 2022 geplant, so dass die Gesamtfertigstellung in 2023 erwartet wird.

Gekeler

**Anlage/n:**

keine