

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 15.03.2022, 15:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 25.01.2022 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. 9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau 22-17663
- 3.2. Sachstandsbericht Radschnellwege / Status Regionales Radverkehrsnetz
- 3.3. Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstandsbericht 2022 22-17865
- 3.4. Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße - Bevenroder Straße 22-18146
- 3.5. Ideenportal - Peiner Straße in Völkenrode sicher überqueren 22-17951
- 3.6. Ideenportal - Stadtweit Drängelgitter passierbar machen oder beseitigen 22-18130
- 3.7. Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße 22-17879
- 3.7.1. Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße 22-17879-01
4. Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße 21-17455
- 4.1. Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße 21-17455-02
- 4.1.1. Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße 21-17455-03
5. Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Eichhahnweg" in Fahrtrichtung stadteinwärts 20-14014
6. Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Schlehenhang 22-17876
7. Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen Dammstraße 22-17878
8. Planung und Bau des Luftschifferwegs zwischen Nordstraße und Ringleis 21-16756
9. Okerbrücke Hüttenwerke Schrotweg, Ausbau des Geh- und Radweges zwischen der Leipziger Straße und dem Schrotweg und Neubau der Brücke 22-17899
10. Ideenportal - Fahrrad- und Fußweg Wiesental 21-17456
11. Ideenplattform "E-Ladesäulen für das alte Hochschulviertel" 22-17852
12. Anfragen
- 12.1. Abhilfe gegen Fremdparken auf Carsharing-Stellplätzen 22-18182
- 12.2. Sondernutzung für Gastronomiebetriebe in 2022 22-18131
- 12.3. Aktive Promotion in der Innenstadt 22-17787
- 12.4. Carsharing-Plätze als Ersatz für auszuweisenden Parkraum 22-18183
- 12.5. Radwege Zielnetz 2030 22-18184
- 12.6. Unsachgemäßes Parken von E-Scootern im Stadtgebiet 22-18243

Braunschweig, den 8. März 2022

Betreff:

9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.03.2022

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 15.03.2022

Ö

Sachverhalt:

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Planungs- und Umweltausschuss, jetzt im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 9. Kompaktbericht mit dem Stichtag 28.02.2022 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau zum Stichtag 28.02.2022

Anlage 2: Kennzahlentabelle zum 9. Kompaktbericht

Kompaktbericht „Stadt.Bahn.Plus“ – Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030

Stichtag 28.02.2022

Gesamtprojekt:

a. Förderung und Konzeptentwicklung

Anfang Oktober 2021 wurde ein wichtiger Meilenstein für die Förderung des Projektes mit Bundesmitteln erreicht: Auf Grundlage des eingereichten Rahmenantrags des Gesamtprojektes wurde die Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie B des GVFG-Bundesprogramms durch das BMVI bestätigt. Auf dieser Grundlage kann nach Vorliegen eines geprüften Finanzierungsantrages zum Teilprojekt 1 „Volkmarode Nord (inkl. Wendeanlage Gliesmarode)“ die Aufnahme in Kategorie A des Programms gemäß § 6 GVFG erfolgen.

Die entsprechenden Vorarbeiten zur Erstellung eines Finanzierungsantrages laufen (siehe Sachstände Teilprojekte). Zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Index) sind die Detailplanungen für die Strecke in Volkmarode und die Wendeanlage in Gliesmarode sowie die Ermittlung der stadtbahnbedingten Kosten abzuschließen. Die Einreichung des Antrags wird für Ende 2022 angestrebt.

b. Analyse und Überarbeitung der Gesamtterminplanung

Der Stadtbahnausbau ist mit seinen sechs Teilprojekten das mit Abstand größte Projekt, das die Stadt Braunschweig und die BSVG derzeit gemeinsam umsetzen. Die Teilprojekte Volkmarode-Nord mit Wendeschleife Gliesmarode, Lindenberg/Rautheim sowie Heidberg/Salzdahlumer Straße und Campusbahn/Querum wurden in den vergangenen Jahren intensiv durch das Projektteam aus Stadtverwaltung, BSVG und Fachplanern bearbeitet. Die vorliegenden konkreten Planungs-Ergebnisse für die Teilprojekte Volkmarode-Nord und Lindenberg/Rautheim wurden in verschiedenen Veranstaltungen bereits öffentlich vorgestellt und insgesamt positiv aufgenommen.

Im Jahr 2017 wurden für das Stadtbahnprojekt Umsetzungsziele als frühe Schätzung formuliert. Nach Erreichung wesentlicher planerischer Fortschritte im Gesamtprojekt wurden die laufenden Teilprojekte im Herbst 2021 einer Arbeits- und Terminplananalyse unterzogen und die Projektergebnisse mit den Umsetzungszielen abgeglichen. Dabei zeigte sich, dass komplexe Planungsabhängigkeiten sowie Wechselwirkungen der Teilprojekte untereinander und aufeinander, wiederholend notwendige iterative Herangehensweisen, Ressourcenengpässe und Erschwernisse durch die Corona-Pandemie Einfluss auf den Projektverlauf hatten und haben.

Für die beiden Teilprojekte Volkmarode und Rautheim sind eine große Anzahl von Ingenieurbüros (Planung der Stadtbahn- und Straßeninfrastruktur, Brückenbauwerke, Freiflächenplanung, Fachgutachten für Emissionen, Umwelt, u.v.m.) über öffentliche Ausschreibungen vertraglich gebunden – die Koordination der Beteiligten und die Betreuung der Verträge ist aufwendig. In den laufenden Planungen wurde außerdem auf aktuelle Ratsbeschlüsse reagiert, z.B. die Vorgaben zum Radverkehr oder die Bewertung von

Lösungsalternativen im Rahmen der Diskussionen um die Querung des Landschaftsschutzgebietes zwischen der Nordstadt und Querum.

Basierend auf den vorliegenden Analyseergebnissen ist aktuell eine fundierte Projekt- und Zeitplanung in Aufstellung. Das bedeutet, dass sich die in den Berichten Mitte 2019 und Mitte 2020 genannten Termine wie Baubeginn und Inbetriebnahme der laufenden Teilprojekte verschieben werden.

Ziel der laufenden Analyse ist es, die Leistungsfähigkeit im Gesamtprojekt und somit die erreichbare Umsetzungsgeschwindigkeit durch geeignete Optimierungsmaßnahmen insgesamt zu erhöhen.

c. Interne Projektressourcen

Das Stadtbahnteam wird insgesamt um 5 Planstellen verstärkt. Die zusätzlichen Stellen sind im Stellenplan 2022 abgebildet und 3 dieser Stellen wurden auch bereits von der Verwaltung aufgrund der Dringlichkeit des Gesamtprojektes Stadtbahnausbau freigegeben. Die Freigabe der beiden anderen Stellen ist gekoppelt an den Start der Projekte Westliche Innenstadt und Lehdorf/Kanzlerfeld. Die Besetzungsverfahren zur Nachbesetzung vakanter Stellen sowie der zusätzlichen Stellen laufen aktuell. Die Nachfrage nach erfahrenen Planern und Projektleitern im Infrastruktur- und Verkehrsbereich ist deutschlandweit insgesamt hoch.

Um die Planungen im Teilprojekt 1 Volkmarode und Wendeschleife Gliesmarode mit den aktuellen Personalressourcen bestmöglich voranzutreiben, wurden die Ressourcen im Stadtbahnteam zu Gunsten des Teilprojekts 1 umorganisiert. Das führt zu Bearbeitungsverzögerungen in anderen Aufgaben. Teilprojekt 3 Heidberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn sowie Aufgabenpakete der Projektsteuerung müssen bis zu den Neubesetzungen zurückgestellt werden.

Auch die personellen Projekt-Ressourcen der BSVG wurden auf dieser Grundlage einer Prüfung unterzogen. Entsprechende Anpassungen werden auch in der BSVG vorgenommen werden.

d. Grunderwerb

Im Teilprojekt 2 (Lindenberg/Rautheim) fanden intensive Vorbereitungen und Gespräche zu notwendigem Grunderwerb im Bereich BBR, Dürkop und am Knotenpunkt Rautheimer Str./Helmstedter Str. statt. Erster Grunderwerb für das Projekt wird auf dieser Grundlage kurzfristig getätigt werden können.

Der Prozess zum Grunderwerb wird für die Projekte Volkmarode und Rautheim im Jahr 2022 intensiviert werden, um die notwendigen Vereinbarungen möglichst bis zu den Planfeststellungsverfahren schließen zu können.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Entwurfsplanung zum Streckenabschnitt durch Volkmarode wurde im Vergleich zur öffentlich zuletzt in 2020 vorgestellten Planung überarbeitet. Dies betrifft u.a.:

- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung des Überweges für Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Berliner Heerstraße/Im Remenfeld (vor Tankstelle)
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung an Ziegelkamp/Ziegelwiese
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung an Wendeschleife Ziegelwiese
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung im Bereich zukünftige Haltestelle Unterdorf/Einfahrt in Freihaltetrasse (inkl. Radverkehr)
- Details zur Freihaltetrasse (Dimensionierung/Führung Geh- und Radweg; Ausgestaltung Z-Überweg der Freihaltetrasse)

Des Weiteren wurden Abwägungen und Festlegungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der seit 2020 zu berücksichtigenden Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19) getroffen und die Auswahl der zu den zu verwendenden Masttypen konkretisiert. Die gutachterlichen Bewertungen zu den zu erwartenden Verkehrsabläufen werden bis Mai erstellt.

Die Entwurfsplanungsphase inkl. der fachlichen Prüfung und Freigabe wird voraussichtlich Mitte 2022 abgeschlossen.

Die konzeptionelle Vorplanung der Verkehrsanlage mit integrierter Wendeschleife am Knotenpunkt Berliner Str./Querumer Straße konnte im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Die Entwurfsplanung für diesen Abschnitt ist beauftragt. Die Vorplanung und die Entwurfsplanung im Bereich nördlich der Wendeschleife an der angrenzenden Wohn- und Geschäftsbebauung werden auf Basis der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung gesamthaft fortgeführt und die finalen Gutachten für den gesamten Bereich werden angefertigt.

Der politische Beschluss zur anschließenden Vorbereitung und Einleitung der Planfeststellungsverfahren für beide Projektteile, also Volkmarode und Wendeanlage Gliesmarode, wird für das zweite Halbjahr 2022 angestrebt.

b. Bürgerbeteiligung

Nach Vorliegen von aussagekräftigen Planunterlagen zum Knotenpunkt Berliner Str./Querumer Straße mit angrenzender Wendeschleife und vor Einreichung der Unterlagen zum Beschluss im AMTA wird eine Bürgerinformationsveranstaltung zum gesamten Teilprojekt Volkmarode Nord stattfinden. In dieser Veranstaltung werden die dann vorliegenden Planungen zur Wendeanlage in Gliesmarode und die in Details nochmals optimierte Planung zur Strecke durch Volkmarode gesamthaft vorgestellt. Ziel ist es, die Veranstaltung vor den Sommerferien 2022 durchzuführen. Vorab wird den direkten Anliegern in separaten Gesprächen die Möglichkeit gegeben, sich zur Planung zu informieren.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Nach nun erfolgter Zwischenprüfung der vorliegenden Planungs-Vorabzüge ist eine Wiederaufnahme der Detail-Planungen für Ende März 2022 geplant.

Zwischenzeitlich wurde außerdem ein Wechsel des Ingenieur-Büros im Gewerk Straßenbegleitgrün/Freianlage inkl. Aktualisierung der zu berücksichtigenden Anforderungen für diesen Bereich vorbereitet.

Vertraglich gebunden wurde ein Ingenieurdienstleister aus dem DB-Konzern, um die notwendigen Sperrpausen (=Termine für Gleissperrungen) zur Errichtung der Stadtbahnbrücke über die Anlagen der DB im Bereich der Helmstedter Straße fachgerecht zu ermitteln und mit ausreichenden Vorläufen anmelden zu können.

b. Bürgerbeteiligung

Die Anlieger-Sprechstunden zur Entwurfsplanung erfolgen voraussichtlich im Sommer 2022. Die Termine für weitere Beteiligungsformate werden mit ausreichendem Vorlauf öffentlich bekanntgegeben.

Der politische Beschluss zur anschließenden Vorbereitung und Einleitung der Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich im Jahresverlauf 2023 erfolgen können.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Die Planungen des Bahnhofsquartiers tangieren auch die Stadtbahnplanungen. Insbesondere der Anschluss der Neubaustrecke aus der Salzdahlumer Straße zum Nahverkehrsterminal muss mit den städtebaulichen Entwürfen in Einklang gebracht werden. Freihalteflächen für die Stadtbahn müssen teilweise verlegt werden. Bestehende Zielkonflikte gilt es für die beiden Vorhaben im weiteren Planungsverlauf aufzulösen.

Für den Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung bestehen noch Fragestellungen. (u. a. verkehrliche Machbarkeit). In 2022 soll ein weiterer Termin zur Bürgerbeteiligung stattfinden.

Campusbahn/Querum:

Die Untersuchungen und Planungen zur Campusbahn werden gemäß dem Beschluss des Planungs- und Umweltausschuss (DS 21-16096-02) voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte wieder intensiviert.

Die Projektplanung wird an die stufenweise Untersuchung angepasst und die erforderlichen fachlichen Zuarbeiten externer Partner werden am Markt beschafft. Neue Ergebnisse werden für 2023 erwartet.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2022 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 28.02.2022)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 (alle Varianten)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Glesmarode)												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 ⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,4 ⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3)} (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Glesmar.)	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-	

Teilprojekt 2 - Rautheim												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	2025	1,6 ⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Rauth. Str. (2.0/B3)"	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	33,5	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	31,3	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	o	

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 ⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 ⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 ⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	

Bemerkungen:

- *) dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile
- 1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten
- 2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet
- 3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt
- 4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten
- 5) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"
- 6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"
- 7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante
- 8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
- 9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt
- 10) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Glesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Aufschlag zur Anpassung auf den Preisindex 2019) angesetzt
- 11) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) nach Lph. 2 Vorplanung
- 12) in den Baukosten sind in Bezug auf Leitungsträgerkosten (z.B. Leitungsumlegungen) noch keine konzessionsrechtlichen Abzüge berücksichtigt
- Legende:
- "UV" = Unvorhergesehenes
- "-" = noch keine Angaben möglich
- "o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar

<i>Betreff:</i> Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstandsbericht 2022

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 08.03.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	15.03.2022	Ö

Sachverhalt:

Die Beauftragung zur Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) erfolgte am 01.04.2020. Die ersten Monate nach Beauftragung galten der Vororientierung, in denen sich die fachplanenden Büros einen Überblick über Braunschweig verschafft haben. Ein essentieller Meilenstein der vorbereitenden Phase sind die beschlossenen strategischen Zielfelder des MEP (DS 20-14032), die den Rahmen zur Erarbeitung und Ausrichtung fest verankern.

Der letzte Sachstandsbericht erfolgte mit der DS 21-15261.

Rückblick 2021

Im Rahmen der Prozessphase der Analyse fand im Juni 2021 die zweite Beteiligung zum MEP statt. Mit fünf unterschiedlichen Formaten wurden Interessierte eingeladen sich zu beteiligen.

Der Beteiligungsprozess startete mit einer Online-Beteiligung, die knapp 500 vollständig beendete Umfragebögen verzeichnete. Anhand von vier utopischen Zukunftserzählungen wurde online ein Diskurs über die zukünftige Ausrichtung der Mobilität in Braunschweig angestoßen. Die Beteiligung To Go, ein analoges Mitmachset für eine selbstorganisierte Beteiligung, wurde insgesamt 250-mal verteilt. Sie enthielt Informationen zum Prozess, zur Analyse und in gedruckter Ausführung die Online Beteiligung als Mitmach-Spiel. Parallel präsentierte die Pop-Up-Ausstellung in der Innenstadt alle relevanten Informationen zum Prozess und stellte eine weitere Möglichkeit, um Feedback zu geben. Die digitale Informationsveranstaltung, ein Livestream, erweiterte das Angebot mit einem Live-Talk der Wissenschaft und Verwaltung. Während des Livestreams haben sich rund 140 Interessierte eingeschaltet, weitere Interessierte haben sich später die Aufzeichnung angeschaut. Begleitend war das MEP-Team mit der Aktion MEP-On-Tour mit einem Lastenrad an den verschiedenen Orten und zu unterschiedlichen Tageszeiten im Stadtgebiet unterwegs und stand Rede und Antwort zum Prozess.

Die Dokumentationen der Beteiligungen sind auf der Projekt-Website veröffentlicht.

Beteiligung der Öffentlichkeit 2020-2022 im Überblick

Durch unterschiedliche Beteiligungsformate werden Bürgerinnen und Bürger, Interessierte und projektbezogene Arbeitsgruppen an jedem Prozessabschnitt beteiligt und über Meilensteine informiert.

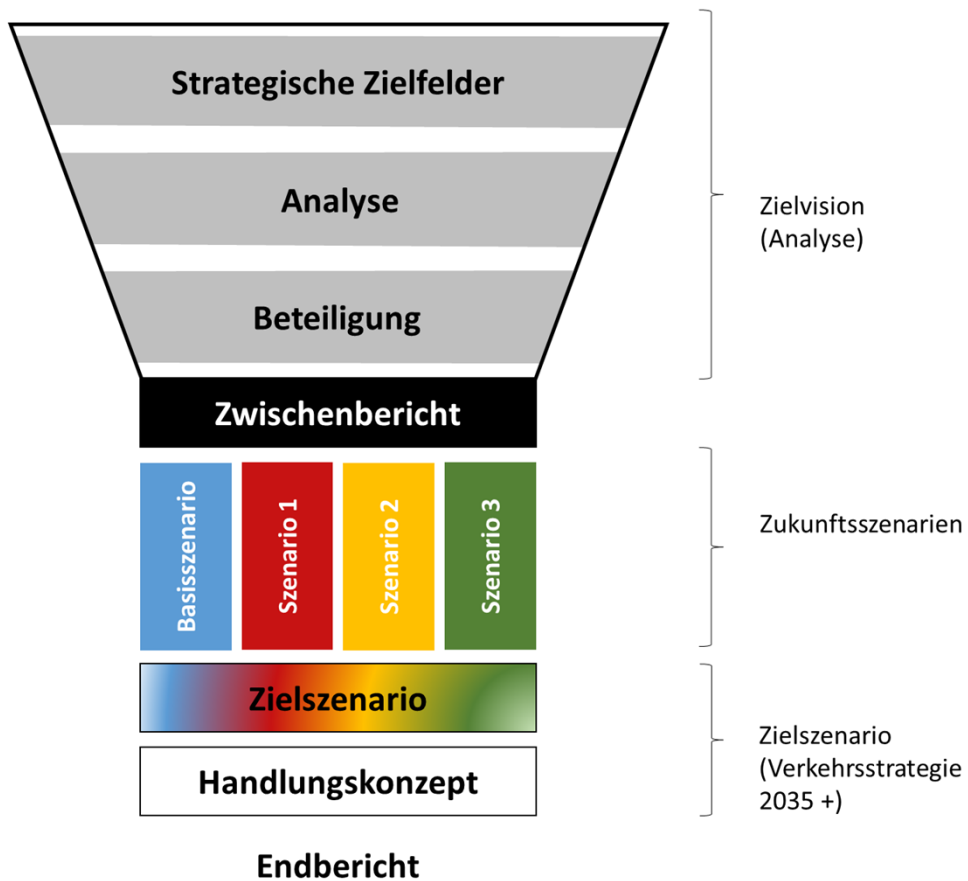
	Prozess- schritt	Beteiligungsformat	Hintergrund
2020 <input checked="" type="checkbox"/>	Auftakt	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung des Prozesses des MEP • Aufklärung und Wissenstransfer Mobilitätsvielfalt
2020 <input checked="" type="checkbox"/>	Vorbereitung Analyse	Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Chancen-/ Mängelanalyse zum Verkehrssystem
2021 <input checked="" type="checkbox"/>	Analyse	Mobilitätswerkstatt	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Zwischenergebnisse der Analyse • Möglichkeit des Feedbacks
2021 <input checked="" type="checkbox"/>	Leitbilder	Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Abfrage zu Wünschen an die Mobilität der Zukunft
2021 <input checked="" type="checkbox"/>	Leitbilder	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Visualisierung der Leitbilder aus der Online Beteiligung
2022 <input type="checkbox"/>	Szenarien	Mobilitätswerkstatt / Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung bei der Konzeption der Zukunftsszenarien
2022 <input type="checkbox"/>	Szenarien	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Analyse • Visualisierung der Vorentwürfe der Zukunftsszenarien

Ausblick 2022/2023

Der Zwischenbericht des MEP (Mobilitätsbericht) wird im 1. Halbjahr 2022 vorgelegt. Dieser beinhaltet die von den beauftragten Büros festgehaltenen Ergebnisse der Analyse und beschreibt den aktuellen Zustand des Verkehrssystems und der Mobilitätssituation in Braunschweig. So bildet der Zwischenbericht den Grundstein für ein gemeinsames Mobilitätsverständnis. Die Rückschlüsse zur Verbesserung und damit der tatsächlichen Verkehrsstrategie sowie die Betrachtung potentieller Maßnahmen folgen mit Abschluss des Prozessschrittes Analyse.

Einzelne Projektstände zur Analyse wurden im laufenden Prozess in den projektbegleitenden Arbeitsgruppen, in der Öffentlichkeit und der Politik (Vortrag im PIUA, 28.04.2021) vorgestellt. Der Zwischenbericht wird den Stadtbezirksräten und dem AMTA zur Kenntnis vorgelegt. Die projektbegleitenden Arbeitsgruppen werden im Vorfeld informiert.

Ziel für 2022 ist die Finalisierung der möglichen Zukunftsszenarien für Braunschweig. Die Betrachtung der eher übergeordneten Leitbilder in 2021 bildeten die Vorarbeit für die in 2022 anstehende qualitative Ausarbeitung der Zukunftsszenarien. Neben dem Basisszenario („alles wie bisher“) werden drei weitere Zukunftsszenarien ausgearbeitet und analysiert. Die drei noch zu wählenden Zukunftsszenarien werden für die Vergleichbarkeit in sich geschlossen, aber auf eine nachhaltige Strategie (Effizienz, Suffizienz, Konsistenz) ausgelegt sein. Unter anderem werden mit Hilfe des Verkehrsmodells die drei Zukunftsszenarien modelliert und deren Erfolg und Einfluss prognostiziert. Nach Abschluss der Arbeit mit dem Verkehrsmodell in 2023 wird in einer transparenten Gegenüberstellung ein Zielszenario zusammengestellt, das als Verkehrsstrategie für Braunschweig vorgeschlagen wird. Wie der Abbildung zu entnehmen ist, besteht das Zielszenario aus ausgewählten, prioritären Maßnahmen der jeweiligen Zukunftsszenarien.

Mobilitätsentwicklungsplan: Prozessabbildung Szenarien

In der abschließenden Arbeitsphase zur Erstellung des Handlungs- und Umsetzungskonzept werden in 2023 die Maßnahmen ausgearbeitet, die zur Erreichung des gewählten Zielszenarios erforderlich sind.

Der Ratsbeschluss über den MEP ist für 2023 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:
Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße - Bevenroder Straße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 02.03.2022
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	02.03.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	15.03.2022	Ö

Sachverhalt:

Anlass

Die Verwaltung hat den Stadtbezirksrat 112 und den Ausschuss für Planung und Hochbau zuletzt mit der Drucksache 22-18150 über die Problematik der hohen Anzahl von Wohneinheiten im Baugebiet Dibbesdorfer Straße Süd informiert. Aus diesem Zusammenhang resultiert u.a., dass die Verwaltung ein neues Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben hat. Der Gutachter soll ermitteln, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die zusätzlichen Wohneinheiten zu erwarten sind und mit welchen Maßnahmen dennoch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt werden kann. Die gutachterlichen Ergebnisse werden im 2. Quartal 2022 erwartet.

Die bauordnungsrechtlichen und bauleitplanerischen Belange dieser Thematik sowie Aspekte des städtebaulichen Vertrages werden weiterhin im Ausschuss für Planung und Hochbau behandelt.

Diese Mitteilung konzentriert sich auf verkehrliche Belange der Thematik.

Verkehrliche Ersteinschätzung

Nach Lage der maßgeblichen Gutachten aus dem Bauleitplanverfahren war insbesondere die Einmündung der Dibbesdorfer Straße in die Bevenroder Straße bereits mit der zum Satzungsbeschluss geplanten Zahl von Wohneinheiten im Baugebiet Dibbesdorfer Straße Süd an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Durch die sich abzeichnende deutlich höhere Zahl von Wohneinheiten wird die Problematik verschärft.

Außerdem entspricht die Ausgestaltung dieses Einmündungsbereichs nicht aktuellen Standards. Für Radfahrende und den Fußverkehr gibt es keine gesicherten Quermöglichkeiten. Für den Kfz-Verkehr ist dieser Knoten mit hoher Verkehrsmenge zunehmend schwer zu nutzen.

Somit ist es angesichts der gestiegenen Zahl von Wohneinheiten im Baugebiet Dibbesdorfer Straße Süd geboten, diesen Einmündungsbereich grundlegend neu auszubauen.

Wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit der gestiegenen Zahl von Wohneinheiten sieht die Verwaltung hier im Wesentlichen den Erschließungsträger und die Bauherren in der Verantwortung. Dies wird Gegenstand weiterer Verhandlungen sein. Die Verwaltung wird aber im Interesse der bisherigen und der neuen Bewohnerinnen und Bewohner in Quorum bereits jetzt die Planung und den Neuausbau dieses Einmündungsbereichs vorbereiten, um diesen leistungsfähiger und sicherer zu machen.

Planerischer Lösungsansatz

Ohne dem Gutachten vorgegreifen zu können, geht die Verwaltung davon aus, dass eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße erforderlich sein wird, um den Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

Die Verwaltung wird deshalb mit Planungen zum Umbau des Knotenpunktes beginnen. Diese Planungen werden angelehnt an das Konzept zur Umgestaltung der Bevenroder Straße (DS 18-06475-01), welches dort aber bisher noch keine Vollsignalisierung vorgesehen hat. Dieses Konzept war allerdings auch ohne vorangegangenes Verkehrsgutachten erstellt worden und ging noch nicht von der erhöhten Zahl von Wohneinheiten aus.

Der Planungsbereich könnte von einer der Stadtbahntrassenvarianten in Querum betroffen sein. Zu dieser Stadtbahnplanung liegen noch keine Ergebnisse vor. Angestrebt ist, die Planung möglichst so auszulegen, dass zumindest einige der denkbaren Stadtbahnvarianten nachträglich ohne allzu gravierenden Umbau realisiert werden können. Ähnliches gilt für die Radschnellwegtrasse Braunschweig-Lehre-Wolfsburg, die möglicherweise ebenfalls im Bereich dieser Einmündung verlaufen wird. Weder die Stadtbahntrassen noch der Radschnellweg werden aber konkret Gegenstand der Planungen für die Einmündung sein können.

Ein Abwarten verbindlicher Planungsergebnisse zur Stadtbahn in Querum und zum Radschnellweg hält die Verwaltung angesichts der Entwicklungen im Baugebiet Dibbesdorfer Straße Süd für nicht vertretbar.

Die Verwaltung geht für die Verhandlungen mit dem Erschließungsträger und den Bauherren und für die Planungen davon aus, dass der Stadtbezirksrat und der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben den grundsätzlichen planerischen Ansatz, den Einmündungsbereich neu auszubauen und voll zu signalisieren mittragen - selbstverständlich vorbehaltlich konkreter Planungsbeschlüsse, die zu gegebener Zeit noch einzuholen sein werden.

Weitere Schritte

Die Verwaltung wird für den Einmündungsbereich Planungen aufnehmen.
Nach Vorliegen des Gutachtens wird der planerische Ansatz nochmal überprüft.
Die Öffentlichkeit wird wie üblich eingebunden.

Der Beschluss über die Planung und die Ausschreibung sind für 2022 vorgesehen, der Bau ab 2023.

Finanzierung

Die Kosten der Baumaßnahme werden nach erster überschlägiger Schätzung in der Größenordnung von 700.000 € bis 800.000 € liegen.

Die Refinanzierung wesentlicher Teile dieser Kosten ist - vorbehaltlich der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens - Gegenstand der laufenden Verhandlungen mit dem Erschließungsträger und den Bauherren. Sofern erforderlich wird die Verwaltung fehlende Finanzmittel im Rahmen des Budgets des Teilhaushalts 66 im Haushaltsentwurf 2023/2024 berücksichtigen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Ideenportal - Peiner Straße in Völkenrode sicher überqueren

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.03.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

09.03.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 15.03.2022

Ö

Sachverhalt:

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden" wurde unten aufgeführte Idee für die Peiner Straße eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):
"Auf der gesamten Ortslänge Völkenrode gibt es nur 1 Ampel, diese zum Glück vor der Schule. Leider sehen diese manche Pendler (vornehmlich aus Peine) als Angebot, und fahren trotz Tempo 30 mit erhöhter Geschwindigkeit bei "tief orange". Generell ist zu sagen, dass das Tempo 30 hier für viele nicht relevant ist. Die Peiner Straße ist leider sehr stark befahren, auf Grund ihrer Breite auch gerne mit Geschwindigkeiten jenseits der 50 km/h! Ältere Mitmenschen sind teils nicht in der Lage, diese zu überqueren, sprinten ist hier erforderlich, der Weg zur Ampel nicht praktikabel. Das soziale Zusammenleben ist daher stark eingeschränkt. Hier sind, um die Lebensqualität zu erhalten/zu steigern dringend verkehrsberuhigende und sicherheitsrelevante Maßnahmen zu treffen. Seit einiger Zeit befährt die Firma Rüdebusch die Grube Bortfeld, von 6 Uhr morgens bis 19 Uhr abends donnern die LKW's (nicht nur Rüdebusch) im Minutentakt durch den Ort. Die Fahrer scheinen unter enormen Zeitdruck zu stehen, und verwechseln ihre roten LKW mit einem roten Formel 1 Wagen. Für LKW sollte im gesamten Ort eine Geschwindigkeitsreduzierung aus den genannten Gründen und aus Gründen des Lärm- und Umweltschutz eingeführt werden. Nicht nur Anwohner sind belastet, auch liegt die Schule direkt an der Hauptstraße."

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Prüfung und Bewertung:

Das Straßennetz in Braunschweig sieht eine unterschiedliche Verkehrsbedeutung der Straßen vor. So ist auf Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Einfallstraßen dem Verkehrsfluss eine hohe Gewichtung zuzuweisen. Die Peiner Straße ist im Bereich Völkenrode eine Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landesstraße. Aus diesem Grund muss hier von baulichen Maßnahmen, welche zum Ziel haben, den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen, abgesehen werden.

Geschwindigkeitsreduzierung:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist vom Verordnungsgeber der Straßenverkehrsordnung (StVO) bundeseinheitlich für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgelegt worden. Es steht somit nicht im freien Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, eine andere Höchstgeschwindigkeit festzusetzen. Gleichwohl sind in der StVO sowohl Ausnahmen benannt, bei denen dies unter gewissen Voraussetzungen möglich oder dies bei besonderen Umständen wie zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, vor sogenannten sensiblen Einrichtungen (Kitas, Schule, Seniorenzentren), aus Lärmschutzgründen oder Gefahrenlagen geboten ist.

Darüber hinaus ist bei sensiblen Einrichtungen die streckenbezogene Anordnung auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung zu begrenzen. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Der Straßenzustand bedingt keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Auf der Peiner Straße besteht aufgrund der Schule eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit der zeitlichen Einschränkung 7-17 Uhr. Diese wurde gemeinsam mit der Polizei geprüft und in westlicher Richtung bis zur Einmündung Rothemühlenweg sowie in östlicher Richtung bis zur Einmündung Ellernbruch angeordnet.

Ebenfalls liegt keine Gefahrenlage, die eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung begründet, auf der Peiner Straße nach Kenntnis der Polizei und der Verwaltung vor.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Peiner Straße käme aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht, wenn es sich dort um Lärmschwerpunkte handelt. Am 22.09.2020 wurde mit Drucksache 20-13992 das Ergebnis der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Braunschweig beschlossen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Lärmbelastung in Braunschweig; zur effektiven Lärminderung ist in der Regel eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.

Für die Ermittlung der Lärmschwerpunkte und die Priorisierung gibt es keine gesetzlichen Vorgaben. Die Verwaltung hat daher zwei Kriterien definiert:

1. Überschreitung der kurzfristigen Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung (LDEN = 65 dB(A), LNIGHT = 55 dB(A))
2. Betroffenheit von mehr als 40 Einwohnerinnen und Einwohner pro 100 m in den Bereichen mit Überschreitungen der kurzfristigen Auslösewerte (das Land Niedersachsen empfiehlt 100 Einwohner/100 m.)

Die Stadt Braunschweig hat dadurch insgesamt 76 Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet identifiziert. Die Peiner Straße gehört nicht dazu. Folglich kommt dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch aus Gründen des Lärmschutzes nicht in Betracht.

Geschwindigkeitskontrollen:

Um die vorgeschriebene Geschwindigkeit durchzusetzen, wird die Verwaltung an der bereits eingerichteten Messstelle im Bereich der Grundschule weiterhin turnusmäßig kontrollieren.

Geschwindigkeitsmesstafel:

Die Verwaltung wird den temporären Einsatz einer Geschwindigkeitsmesstafel zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer im Tempo 50-Bereich einplanen.

Daneben können Geschwindigkeitsmesstafeln in Stadtbezirken auch außerhalb des kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungskonzepts beschafft und einmalig installiert werden. Die Finanzierung erfolgt durch den jeweiligen Stadtbezirksrat über einen einmaligen Betrag, der die Beschaffung und die einmalige Montage umfasst. Die Stromversorgung erfolgt netzautark über Solarzellen und einen Akku, der eine gewisse Dauer ohne Sonnenlicht abpuffern kann. Die Geschwindigkeitsmesstafeln werden nicht umgehängt und bei Defekt auch nicht ersetzt. Eine Datenaufzeichnung erfolgt nicht. Die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht sowie die abschließende Demontage und Entsorgung erfolgen aufgrund der vergleichsweise geringen zu erwartenden Kosten aus globalen Wartungs- bzw. Instandsetzungsmitteln des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr.

Der Betrag pro Geschwindigkeitsmesstafel beläuft sich auf ca. 3.000 €. Der genaue Betrag wird sich jeweils erst im Zuge des Vergabeverfahrens ergeben. Im Sommer 2021 wurden erstmals Geschwindigkeitsmesstafeln nach diesen Maßgaben installiert. Aus diesem Grund liegen bisher keine längerfristigen Erfahrungen zur Verlässlichkeit des Betriebs und zur Dauerhaftigkeit dieser Lösung vor.

Erläuterung zur Drucksachenart "Mitteilung":

Die Entscheidung zu Geschwindigkeitsbeschränkungen trifft die Verwaltung im sogenannten übertragenen Wirkungskreis. Da hier kein politischer Beschluss möglich ist, wird das Ergebnis als Mitteilung vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

DS 21-16261-01

*Betreff:***Geschwindigkeitsanzeigetafel***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

29.12.2021

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 07.06.2021 wird wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich bestehen folgende Möglichkeiten zur Beschaffung und zum Betrieb von Geschwindigkeitsmesstafeln:

1. Betrieb von Geschwindigkeitsmesstafeln im Rahmen des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes

In dem vom Rat beschlossenen kommunalen Geschwindigkeitskonzept waren zunächst insgesamt 7 Geschwindigkeitsmesstafeln für einen stadtweiten Einsatz vorgesehen. Das Geschwindigkeitskonzept berücksichtigt den Personalbedarf für verdeckte Messungen durch den Einsatz von Seitenstrahlradargeräten und Geschwindigkeitsmesstafeln sowie den Einsatz von Messwagen und der semistationären sowie der stationären Messanlagen in einem angemessenen Verhältnis. Der Verwaltung wurden hierfür personelle und finanzielle Ressourcen in einem begrenzten Umfang zur Verfügung gestellt (vgl. DS 19-10164).

Aufgrund von mehreren Initiativen aus den Stadtbezirksräten wurde in 2019 die Anzahl der städtischen Geschwindigkeitsmesstafeln auf insgesamt 10 erhöht, ohne dass dies die Umsetzung des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes negativ beeinflusst, da durch die Umstellung auf solarbetriebene Geschwindigkeitsmesstafeln eine Ausweitung personeller Ressourcen vermieden werden konnte. Die Beschaffung und der Betrieb weiterer, zusätzlicher Geschwindigkeitsmesstafeln ist dagegen im Rahmen des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes nicht möglich.

Es ist unverändert möglich, dass die Verwaltung vom Stadtbezirksrat gewünschte Standorte für einen temporären Einsatz der städtischen Geschwindigkeitsmesstafeln im Rahmen des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes überprüft und bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen entsprechende Einsätze einplant und durchführt.

2. Beschaffung weiterer Geschwindigkeitsmesstafeln zum Betrieb in einzelnen Stadtbezirken, außerhalb des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes

Geschwindigkeitsmesstafeln können in Stadtbezirken auch außerhalb des kommunalen Geschwindigkeitskonzeptes beschafft und einmalig installiert werden. Die Finanzierung erfolgt durch den jeweiligen Stadtbezirksrat über einen einmaligen Betrag, der die Beschaffung und die einmalige Montage umfasst. Die Stromversorgung erfolgt netzautark über Solarzellen und einen Akku, der eine gewisse Dauer ohne Sonnenlicht abpuffern

kann. Die Geschwindigkeitsmesstafeln werden nicht umgehängt und bei Defekt auch nicht ersetzt. Eine Datenaufzeichnung erfolgt nicht. Die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht sowie die abschließende Demontage und Entsorgung erfolgen aufgrund der vergleichsweise geringen zu erwartenden Kosten aus globalen Wartungs- bzw. Instandsetzungsmitteln des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr.

Der Betrag pro Geschwindigkeitsmesstafel beläuft sich auf ca. 3.000 €. Der genaue Betrag wird sich jeweils erst im Zuge des Vergabeverfahrens ergeben. Im Sommer 2021 wurden erstmals Geschwindigkeitsmesstafeln nach diesen Maßgaben installiert. Aus diesem Grund liegen bisher keine längerfristigen Erfahrungen zur Verlässlichkeit des Betriebs und zur Dauerhaftigkeit dieser Lösung vor.

Sofern der Stadtbezirksrat 222 Südwest bezirkliche Mittel zur Verfügung stellt, einen entsprechenden Beschluss über den jeweiligen Standort fasst und dieser Standort für einen Displayeinsatz in technischer Hinsicht geeignet ist, wird die Verwaltung die Beschaffung und die Installation dieser Geschwindigkeitsmesstafeln in die Wege leiten.

3. Betrieb durch Vereine, Paten, ...

Daneben gibt es die Möglichkeit, dass der Stadtbezirksrat 222 Südwest Geschwindigkeitsmessdisplays finanziert, die im Stadtbezirk 222 von z. B. einem Verein betrieben werden, so wie es im Ortsteil Schapen durch eine Bürgerinitiative aktuell erfolgt. Bei einer Montage von Geschwindigkeitsmesstafeln durch z. B. Paten würde die Verwaltung geeignete mögliche Standorte begutachten und in Abstimmung mit der Polizei für die verschiedenen Aufstellorte eine gebührenfreie Sondernutzungserlaubnis gegenüber einer konkreten natürlichen Person (Erlaubnisnehmer/in) erteilen. Der/die Erlaubnisnehmer/in haftet für alle Schäden, die sich im Zusammenhang mit der Sondernutzung - also dem Einsatz und Betrieb der Displays - ergeben; ihm/ihr obliegt zudem die Verkehrssicherungspflicht für die Displays. Kontrollen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Geschwindigkeitsmesstafeln oder die mögliche Auswertung von Messergebnissen erfolgen bei diesem Verfahren nicht durch die Verwaltung.

Benscheidt

Anlage/n:

keine

Betreff:

Ideenportal - Stadtweit Drängelgitter passierbar machen oder beseitigen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

07.03.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 15.03.2022

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Anlass:

Über das Ideenportal im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zur Vorrangregelung am Ringgleis eingebracht:

„1.) Umlaufsperrungen und (Straßen-)Bahnübergänge auch für Kinderwagen, Senioren-Scooter, Lastenräder und Anhänger einfach passierbar machen, durch regelkonformen Umbau oder wo möglich, Entfall.

2.) Zukünftig wo immer möglich auf Einsatz von Umlaufsperrungen verzichten (zugunsten Ampeln, Rüttelstreifen, Beschilderung, Verschwenkungen).

Verschiedene Zuständigkeiten und Regelwerke für Straßenbahn, Hafenbahn und Eisenbahn erleichtern diese Aufgabe nicht, aber es ist Zeit für die Beseitigung dieser ungerechten Behinderungen. Gerade auch wegen des Ziels, Braunschweig klimaneutral zu machen und dafür Rad- und Fußverkehr zu stärken. An den Straßenbahnübergängen kann die Stadt bzw. die BSVG selbst tätig werden. Ähnliches dürfte auch bei Bahnübergängen der Hafenbahn möglich sein. Bei den Bahnübergängen im Zuständigkeitsbereich der DB ist die Lage komplizierter, wie jeder, der mit der Bahn zu tun hat, weiß. Jedoch sind gerade dort die Behinderungen am einschneidendsten und bestehen seit Jahrzehnten. Der Vorschlag wäre, dass die Stadt hier an die DB herantritt und zudem eine koordinierte Initiative über den Städte- und Gemeindebund erwägt, um bei der Bahn endlich Bewegung in die Sache zu bringen. Viele weitere Städte und Gemeinden haben das gleiche Problem und sind dabei vom Handlungswillen der Bahn in gleicher Weise abhängig wie Braunschweig.

Problembeschreibung

Umlaufsperrungen für den Radverkehr, umgangssprachlich auch als "Drängelgitter" bekannt, behindern seit Jahrzehnten an vielen Stellen im Stadtgebiet Menschen bei der Fortbewegung (...). In Kralenriede beispielsweise gibt es auf weniger als 2 km 4 Umlaufsperrungen der hinderlichsten Art (...), die für Radfahrende nahezu unpassierbar sind und die Zerschneidungswirkung der Bahnlinie noch verstärken. Sogar bei einer Neubaumaßnahme, wie am Bahnhof Gliesmarode, werden neue Umlaufsperrungen aufgestellt. Zwar großzügiger dimensioniert als früher, jedoch werden diese nach wie vor als Gängelung wahrgenommen.

Die Probleme bei Umlaufsperrungen sind offensichtlich und zu genüge diskutiert:

- Behinderung Radverkehr allgemein
- Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen: kommen bei älteren, schmalen Anlagen oft gar nicht durch

- Aufmerksamkeit wird teilweise mehr auf das Passieren der Umlaufsperrn gelegt, als auf den Verkehr
- Kein sicherer Aufstellbereich zwischen Gittern und Gleis: Gefahr, wenn ein Zug kommt. Wie schnell, wie einfach kommt man noch heraus, z. B. per Lastenrad mit Kindern?

Viele Umlaufsperrn nicht regelkonform

Die meisten alten Umlaufsperrn entsprechen in keiner Weise der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Diese enthält einige Kernaussagen, wie Umlaufsperrn zu gestalten wären:

- Umlaufsperrn und Poller sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist
- Gitter dürfen sich in Fahrtrichtung nicht überlappen
- Gitter sollten 1,50 m zueinander Abstand haben (Wegbreite)
- Innerhalb der Gitter sollte es noch 3 m sicheren Aufstellbereich vor dem querenden Verkehrsweg geben
- Bild: <https://qimby.net/image/667/umlaufsperrn-nach-era-2010>

Auch die Richtlinien der DB gilt wurden vor mehreren Jahren dahingehend geändert. Ein Bestreben, Erleichterung an den seit langem bestehenden, kritischen Umlaufsperrn in Braunschweig zu schaffen, war seitdem aber nicht erkennbar. Einige wesentliche Elemente der neuen Umlaufsperre (Technische Mitteilung 2012-238 I.NVT 4 zu RiL 815.0030):

- Öffnungsweiten betragen 1,50 m
- Verzicht auf Gegenlauf (Überlappung)
- Aufstelllänge von 3 m innerhalb der Umlaufsperre

Alternativen zu Umlaufsperrn

Der Zweck von Umlaufsperrn, Aufmerksamkeit für eine Querung herzustellen und Geschwindigkeit herauszunehmen, lässt sich oft auch anders erreichen (wenn nicht gerade harte Regeln der Bahn dem entgegenstehen).

- sehr große, suggestive Schilder und Sperrmarkierungen an Stadtbahn-Übergängen (Bsp.: <https://qimby.net/image/1455/radschnellweg-querung-bei-erzhausen>)
- Ampeln oder Schranken an Bahnübergängen der Eisenbahn
- Radwege/Gehwege verschwenken, um Geschwindigkeit rauszunehmen und Aufmerksamkeit zu erzeugen
- ggf. in Verbindung mit taktilen "Rüttelstreifen" (Bsp.: [https://qimby.net/image/432/bahnradweg-gute-absicherung-einer-querung-au ...](https://qimby.net/image/432/bahnradweg-gute-absicherung-einer-querung-au...))
- immer Herstellung von klaren, weiten Sichtbeziehungen
- sinusförmige Bodenwellen (Bsp.: <https://qimby.net/image/343/niederlande-houten-blick-am-imkerseind-richt...>).

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Prüfung und Bewertung:

Grundsätzlich dienen die Umlaufsperrn dem Schutz von Verkehrsteilnehmenden. Zugleich schränken sie aber die Nutzbarkeit von Wegen stark ein.

Der Verwaltung ist die Problematik, die Umlaufsperrn insbesondere bei nicht ERA-konformer Ausführung für den Radverkehr bedeuten, bekannt. In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Umlaufsperrn beseitigt. Dies erfolgt auch weiterhin. Stadtweit existiert aber noch eine größere Zahl solcher Anlagen. Teilweise sind diese seit vielen Jahren in Betrieb, vereinzelt werden solche Anlagen auch neu geplant.

Die Verwaltung plant aber seit Jahren nur noch sehr selten Umlaufsperrn. Diese werden dann ERA-konform ausgebildet, so dass sie gut, auch mit Anhänger oder Lastenrad passierbar sind.

Im Bereich von Gleisanlagen schränken die Regelwerke für den Bahnbetrieb die planerischen Freiheiten jedoch, wie im Ideenportal geschildert, ein. Die Regelwerke für den Bahnbetrieb erlauben keine ERA-konforme Umlaufsperrn. Das unter 1.) formulierte Ziel, "Umlaufsperrn und Bahnübergänge [...] einfach passierbar machen" kann daher an vielen Gleisquerungen nicht umgesetzt werden. Einfach passierbare Lösungen wären dann neue Bahnübergänge (die in der Regel nicht mehr zulässig sind) oder Brücken oder Unterführungen, was an vielen Stellen unverhältnismäßig wäre.

Weiteres Vorgehen:

Die stadtweite Erfassung von Umlaufsperrn im Verlauf öffentlicher Verkehrswege ist in Maßnahme 5 "Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz" (und weitergehend Maßnahme 12) im Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" verankert (DS 20-13342-02).

Diese stadtweite sehr aufwendige Analyse wird im Laufe dieses Jahres beauftragt. Über die Ergebnisse dieser Analyse und über Art und Umfang der Beseitigung der Hindernisse wird die Verwaltung im Ausschuss berichten. Die Beseitigung von ermittelten Hindernissen wird dann ab 2023 Gegenstand der Maßnahme 12 "Qualitätsoffensive für Radwege" sein. Dabei setzt die Beseitigung oder der Umbau von Umlaufsperrn in der Regel eine Planung voraus, damit keine Gefahrenstellen entstehen. Der Umfang der Planungen wird sehr unterschiedlich sein.

Bei der Auswahl und Priorisierung der zu beseitigenden Hindernisse wird die Verwaltung die Bedeutung der jeweiligen Wegeverbindung für den Rad- und Fußverkehr ebenso berücksichtigen wie den finanziellen, personellen und zeitlichen Aufwand insbesondere für die Beseitigung von Hindernissen an Gleisquerungen, die zum Teil große Baumaßnahmen mit mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsprozessen erforderlich machen würden.

Wenn die Verwaltung in Einzelfällen ausnahmsweise neue Umlaufsperrn plant, werden diese dem zuständigen politischen Gremium zur Entscheidung vorgelegt.

Vielfach wird die Vorgehensweise der Verwaltung dem im Ideenportal erbetenen Vorgehen entsprechen. Insbesondere bei bestehenden Gleisquerungen mit engen Umlaufsperrn wie an dem im Vorgang genannten Beispiel in Kralenriede sieht die Verwaltung aber keine Lösungsmöglichkeit, die mit verhältnismäßigem Aufwand umgesetzt werden könnte. An solchen Stellen wird die Verwaltung ggf. prüfen, ob dort überhaupt öffentliche Wegeverbindungen bestehen. Evtl. müssen solche Wegeverbindungen dann auch grundsätzlich hinterfragt werden. Änderungen in solchen kritischen Fällen würden dem jeweilig zuständigen politischen Gremium vor Umsetzung vorgelegt werden.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.02.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	22.02.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	22.02.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	15.03.2022	Ö

Sachverhalt:

Folgende Fragen wurden von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Nachgang des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben mit der Bitte um Beantwortung an die Verwaltung übermittelt:

1. Welche Entwurfsparameter hinsichtlich Gradiente, lichte Breite und lichte Höhe des Fuß- und Radweges werden dem Entwurf zu Grunde gelegt?
2. Wie werden Angsträume vermieden?
3. Wird die Barrierefreiheit gem. DIN 18040 umgesetzt?
4. Inwieweit wird der Hochwasserschutz berücksichtigt?
5. Kann die Eisenbahnsicherungstechnik optimiert werden, so dass die Schrankenschließzeiten reduziert werden? (Gutachten)
6. Welche Bedeutung hat die Unterführung/Lösung im Veloroutennetz/Radschnellweg BS-WOB?
7. Welche zeitliche Verkürzung der Sperrung der Wegeverbindung ist möglich?
8. Kann eine Interimsverbindung für Fußgänger*innen während der Bauarbeiten in der Achse Grünewaldstraße hergestellt werden?
9. Wie werden die Umleitungsstrecken für den Fuß- und Radverkehr qualitativ hochwertig und sicher ausgebaut (u. a. Berliner Straße)?

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Planung besteht bisher nicht. Bisher gibt es dazu nur grundsätzliche Überlegungen. In der Sitzung am 22.2.2022 werden die Verwaltung, der Regionalverband und die Deutsche Bahn die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsprozesse für den denkbaren Umbau des Bahnübergangs zu einer Unter- oder Überführung darstellen. Wenn die Stadt grundsätzlich zustimmt, dass solche Planungen aufgenommen werden sollen, wird die Deutsche Bahn in die Planungen eintreten. Diese werden eng mit der Verwaltung abgestimmt werden. Dabei wird die Verwaltung schon in der Planung darauf achten, Angsträume möglichst zu vermeiden. Die Verwaltung teilt die Anregungen des städtischen Gleichstellungsreferats (Drucksache 21-17455-02) in vollem Umfang.

Die Verwaltung wird die Öffentlichkeit in den Planungsprozess einbeziehen.

Die Stadt ist Kreuzungspartner der Deutschen Bahn. Nach Abschluss der Planungen, die

jetzt beginnen sollen, wird der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben – nach Anhörung der Stadtbezirksräte – über die Planung beschließen.

Dies vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Zu 1.)

Dies ist Gegenstand des Planungsprozesses. Grundsätzlich werden die einschlägigen Regelwerke berücksichtigt. Die Verwaltung wird darüber hinaus insbesondere den Braunschweiger Standard gem. Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ (20-13342-02) in den Planungsprozess einbringen.

Zu 2.)

Die Verwaltung wird bei den Planungen mit Nachdruck einbringen, dass Angsträume und „dunkle Ecken“ vermieden werden. Wie bereits o.a. teilt die Verwaltung die Ausführungen der Gleichstellungsbeauftragten in vollem Umfang.

Auch die Berücksichtigung von guter Beleuchtung wird die Verwaltung bei der Planung einbringen. Durch die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung würde kein Tunnel entstehen, sondern vielmehr zwei hintereinander gelegene Brückenbauwerke, auf denen die Gleise verlaufen.

Zu 3.)

Dies ist Gegenstand des Planungsprozesses und wird berücksichtigt. Der Behindertenbeirat wird eingebunden.

Zu 4.)

Das Vorhaben liegt nicht innerhalb eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Ob Maßnahmen im Zusammenhang mit Starkregen- und Aufstau-Risiken erforderlich sind, wird bei der Planung geprüft.

Zu 5.)

Durch den Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW) werden sich die Schließzeiten pro Zugpassage nur minimal verkürzen. Die vergleichsweise langen Schließzeiten ergeben sich daraus, dass die Bahnübergangssicherungstechnik mit dem Bahnhof Gliesmarode in unmittelbarer Nähe zusammenhängt und sich die Anzahl der Züge voraussichtlich auf bis zu 10 pro Stunde erhöhen wird.

Zu 6.)

Nach der Machbarkeitsstudie des Regionalverbandes ist im Bereich des heutigen BÜ Grünwaldstraße keine Streckenführung des Radschnellweges nach Wolfsburg vorgesehen. Die konkreten Planungen dazu wurden noch nicht aufgenommen.

Die Realisierung von Velorouten ist Teil des vom Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“. Ein erster Entwurf eines stadtweiten Veloroutennetzes wird Ende 2022 vorliegen und dann im Rahmen des MEP bis Mitte 2023 ganzheitlich bewertet.

Die Verwaltung wird einen regelmäßigen Austausch zwischen diesen Planungsprozessen sicherstellen.

Zu 7.)

Die Deutsche Bahn hat mitgeteilt, dass eine Verkürzung der Sperrung nicht möglich ist. Dazu steht die Verwaltung weiterhin mit der DB in Verbindung, die hierzu in der Sitzung am 22.2.22 vortragen wird.

Zu 8.)

Eine Interimsverbindung für Fußgänger wäre zwar grundsätzlich z. B. in Form einer provisorischen Behelfsbrücke grundsätzlich denkbar, wäre aber ein eigenes komplexes Planungs- und Bauprojekt, das die Gesamtmaßnahme massiv verzögern würde und welches

zudem das Baufeld für die endgültige Lösung blockieren oder zumindest beeinträchtigen würde.

Zu 9.)

Als Umleitungsstrecken können die vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Gleise weiter nördlich oder südlich mit Geh- und Radwege entlang der Berliner Straße und der Ebertallee sowie der Ringgleisweg genutzt werden. Diese Wege sind grundsätzlich gut nutzbar und werden regelmäßig kontrolliert. Im Rahmen der Planungen wird geprüft, ob in Teilbereichen noch Verbesserungen möglich sind.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.02.2022

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

22.02.2022

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

22.02.2022

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

15.03.2022

Ö

Sachverhalt:

Ergänzend zur Beschlussvorlage legt die Verwaltung die vom Regionalverband (RVB) für die Gleisquerung für den BÜ Grünewaldstraße erstellte Machbarkeitsstudie vor.

Diese Studie hatte der RVB erstellen lassen, um zu prüfen, ob eine andere Art der Gleisquerung als ein Bahnübergang an dieser Stelle grundsätzlich technisch möglich ist. Die beispielhaften planerischen Überlegungen der Machbarkeitsstudie bestätigen dies. Auch wenn durch die Studie der Anschein einer konkreten Planung entstehen könnte, handelt es sich ausdrücklich ausschließlich um Machbarkeitsüberlegungen.

Wenn die Stadt gegenüber der DB zustimmt, dass eine neue Gleisquerung mit einer Unter- oder Überführung geplant werden soll, würde die Planung von der DB Netz AG in enger Abstimmung mit der Stadt und unter Beteiligung der Öffentlichkeit von Grund auf erstellt. Die Überlegungen der Machbarkeitsstudie stellen keine Vorfestlegung für die noch zu findende konkrete Lösung dar.

Leuer

Anlage/n:

Unterlagen zur Machbarkeitsstudie einer Fuß- und Radweg Unterführung vom Regionalverband, Okt. 2021

Machbarkeitsstudie

Erläuterungsbericht

Vorhabenbezeichnung: **Aufhebung BÜ Grünewaldstr. und Ersatzneubau Unterführungsbauwerk**

Streckennummer/Strecke: 1902 / Braunschweig - Gifhorn


Abschnitt: Braunschweig Lünischteich - Braunschweig-Gliesmarode

Bahn-km: 7,0+8



(Quelle: Foto Emch+Berger Projekt GmbH)

Aufgestellt im Auftrag des Regionalbereich Großraum Braunschweig durch:

 **Emch+Berger Projekt GmbH**
Baringstraße 8
30159 Hannover

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	4
1.1 Veranlassung	4
1.2 Bestellung bzw. vom Auftraggeber formulierte Aufgabenstellung	4
1.3 Lage im Netz	6
2. Erläuterung des Zustands der vorhandenen Anlagen	7
2.1 Grundstücke	7
2.2 Bahnübergänge	9
2.3 Gehwege, Treppen, Rampen	9
3. Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen einschließlich Variantenuntersuchungen	10
3.1 Variante 1	11
3.2 Variante 2	12
4. Baukosten und Finanzierung	14
5. Variantenvergleich	16
6. Rechtliche Belange	17

Abkürzungen

AG	Aktiengesellschaft
BÜ	Bahnübergang
bzw	beziehungsweise
ca	circa
DB	Deutsche Bahn
ESTW	Elektronisches Stellwerk
FB	Fachbereich
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
km	Kilometer
LST	Leit- und Sicherungstechnik
m	Meter
NDSchG	Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes
rd.	rund
RIZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
s.	siehe
TEN	Transeuropäische Netze
u.U.	unter Umständen
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten

1. Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die DB Netz AG plant derzeit die signaltechnische Umrüstung des Bahnhofes Braunschweig - Gliesmarode in ESTW-Technik. In diesem Zusammenhang muss der Bahnübergang Grünwaldstraße vollständig erneuert werden.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig und die Stadt Braunschweig befürchten, dass eine Schrankenanlage in Anbetracht der durch Verdichtung der Takte im Eisenbahnverkehr zunehmenden Schließzeiten bei gleichzeitig zunehmendem Fahrrad- und Fußgängerverkehr dem Verkehrsaufkommen künftig nicht gerecht wird. Um Fehlinvestitionen in eine Schrankenanlage zu vermeiden, soll daher untersucht werden, ob der Bau eines Unterföhrungsbauwerkes für die Grünwaldstraße möglich ist.

1.2 Bestellung bzw. vom Auftraggeber formulierte Aufgabenstellung

Für die nachfolgend dargestellten Verkehrsbeziehungen soll untersucht werden, ob und wie diese beim Bau einer Unterföhrung der in diesem Abschnitt als Geh- und Radweg genutzten Grünwaldstraße unter der Bahn hergestellt werden können.



- Grünwaldstraße (Geh- und Radweg)
- Zufahrt Kindergarten (Pkw und Rettungsfahrzeuge)
- Zufahrt Kleingartenverein (Pkw und Rettungsfahrzeuge)
- Ringgleisweg (Geh- und Radweg)
- - - Verbindung Ringgleisweg - Geh- und Radweg Grünwaldstraße
- Optionale Zuwegung zum neuen Bahnsteig Verkehrsstation BS-Gliesmarode
- ⊗ Wegebeziehung wird nicht betrachtet

Ziel der Studie ist es, eine machbare L6sung herauszuarbeiten und auf mögliche und sinnvolle Varianten hinzuweisen. Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei in

- Trassierung des Geh- und Radweges Grünewaldstraße in Lage und Höhe
- Gestaltung und Dimensionierung des notwendigen Unterföhrungsbauwerkes
- Kostenrahmen

Hinweise zu den Eisenbahnbrücken

Um eine hohe Akzeptanz der Unterföhrung zu erreichen, soll sie nicht als Tunnel geplant werden. Vielmehr sind Einzelüberbauten je Gleis zu planen, so dass ein natürlicher Lichteinfall in die Grünewaldstraße gewährleistet ist. Es ist Aufgabe der Studie Gestaltungsvorschläge zu unterbreiten.

Als Grundlage für die Planung der Einzelüberbauten kann die Planung der Eisenbahnbrücke über die neue Zuwegung zur Verkehrsstation Gliesmarode verwendet werden. Eine Dimensionierung und/oder statische Berechnung der Brücken ist damit im Rahmen dieser Studie nicht notwendig. Die Konstruktionshöhe von Schienenoberkante bis Unterkante Brücke soll ebenfalls übernommen werden und ist Grundlage der neuen Gradienten der Grünewaldstraße.

Die Gleislage wird beim Bau der Unterföhrung der heutigen Gleislage entsprechen (2 genutzte Gleise).

Voraussichtlich im Jahr 2022 wird der Bahnhof umgebaut und es wird dann 3 Gleise geben, die nicht alle in der Lage der heutigen Gleise liegen. Um eine wirtschaftliche Lösung zu erzielen, sollen möglichst eingleisige Einzelüberbauten vorgesehen werden.

Hinweis zum optionalen, südlichen Bahnsteigzugang

Im Zuge der Planung der Umgestaltung der Verkehrsstation Braunschweig-Gliesmarode wurde von Seiten der Stadt Braunschweig und der Anlieger gefordert, auch einen Bahnsteigzugang von der Grünewaldstraße zu schaffen. Wegen des Bahnübergangs und der geplanten Erweiterung auf 3 Gleise war die Berücksichtigung im Rahmen des Projektes der Verkehrsstation nicht möglich.

Die in dieser Studie zu untersuchende Unterföhrung der Grünewaldstraße schafft u.U. neue Optionen. Es ist daher zu untersuchen, ob und wie eine Bahnsteigzuwegung hergestellt werden kann. Dabei sind insbesondere die Richtlinien der DB bezüglich der notwendigen Abstände einer Stützkonstruktion von den Gleisen zu beachten. Für die Zuwegung selbst können alternativ die Richtlinien der DB oder die vom Auftragnehmer zu ermittelnden Vorgaben der Stadt Braunschweig zu Grunde gelegt werden. Wenn die Zuwegung wegen der Gleisabstände nicht machbar ist, soll eine Vorgabe für die Anpassung der Gleislage erfolgen. Das bedeutet, dass im Rahmen dieser Studie der notwendige Gleisabstand zwischen den Gleisen 2 und 3 vorgegeben werden soll. Die Gleistrassierung selbst ist nicht Bestandteil dieser Studie.

Hinweis zum Ringgleisweg

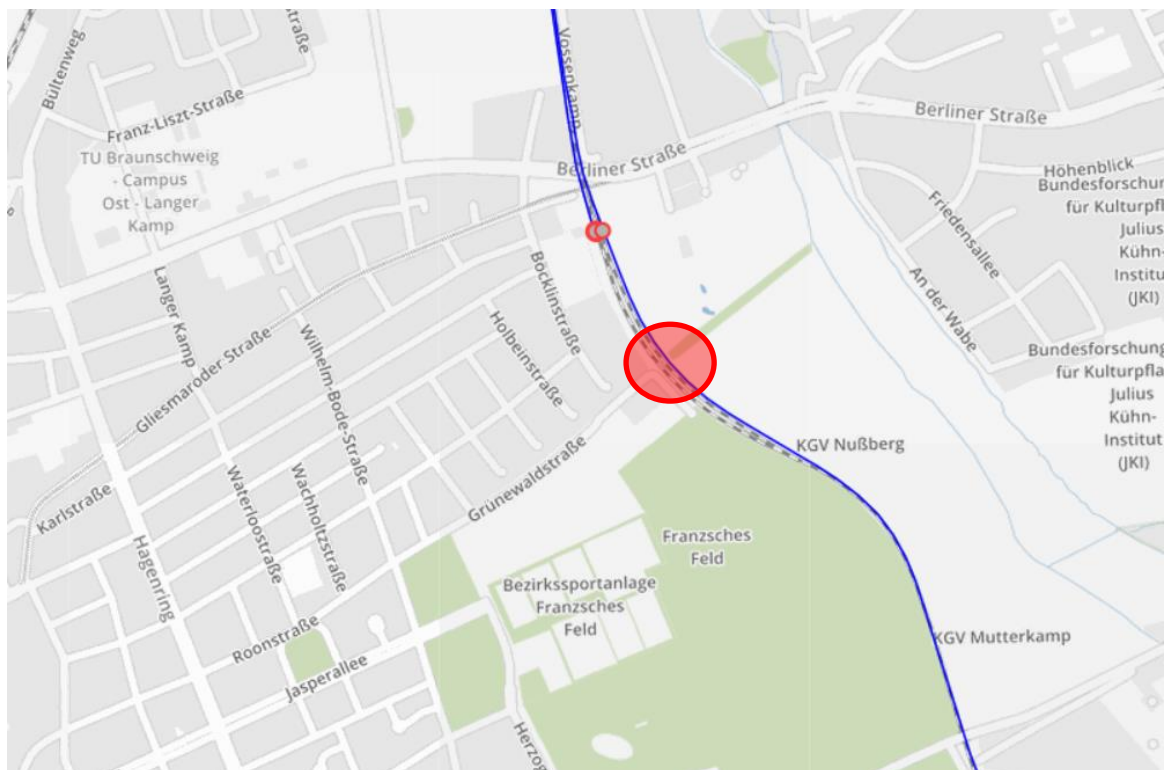
Der Ringgleisweg soll eine Anbindung an die Grünewaldstraße behalten. Es scheint eine sinnvolle Lösung zu sein, ihn mittels Brücke über die abgesenkte Grünewaldstraße zu föhren und einen Anschluss in Richtung Böcklinstraße herzustellen. Andere Überlegungen sind ausdrücklich erwünscht.

Hinweis zum Denkmalschutz

Bereiche der Zuwegung zum Kindergarten stehen unter Denkmalschutz. Die sich daraus ergebenden planerischen Randbedingungen sind zu klären, zu dokumentieren und zu berücksichtigen.

1.3 Lage im Netz

Der Bahnübergang befindet sich südlich des Haltepunktes Braunschweig Glesmarode. Die Grünewaldstraße quert die Strecken 1902 und 1722. Die Strecken sind jeweils eingleisig und nicht elektrifiziert. Gemäß Infrastrukturregister sind die Strecken kein Bestandteil des TEN-Netzes.



(Quelle: <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>)

2. Erläuterung des Zustands der vorhandenen Anlagen

2.1 Grundstücke

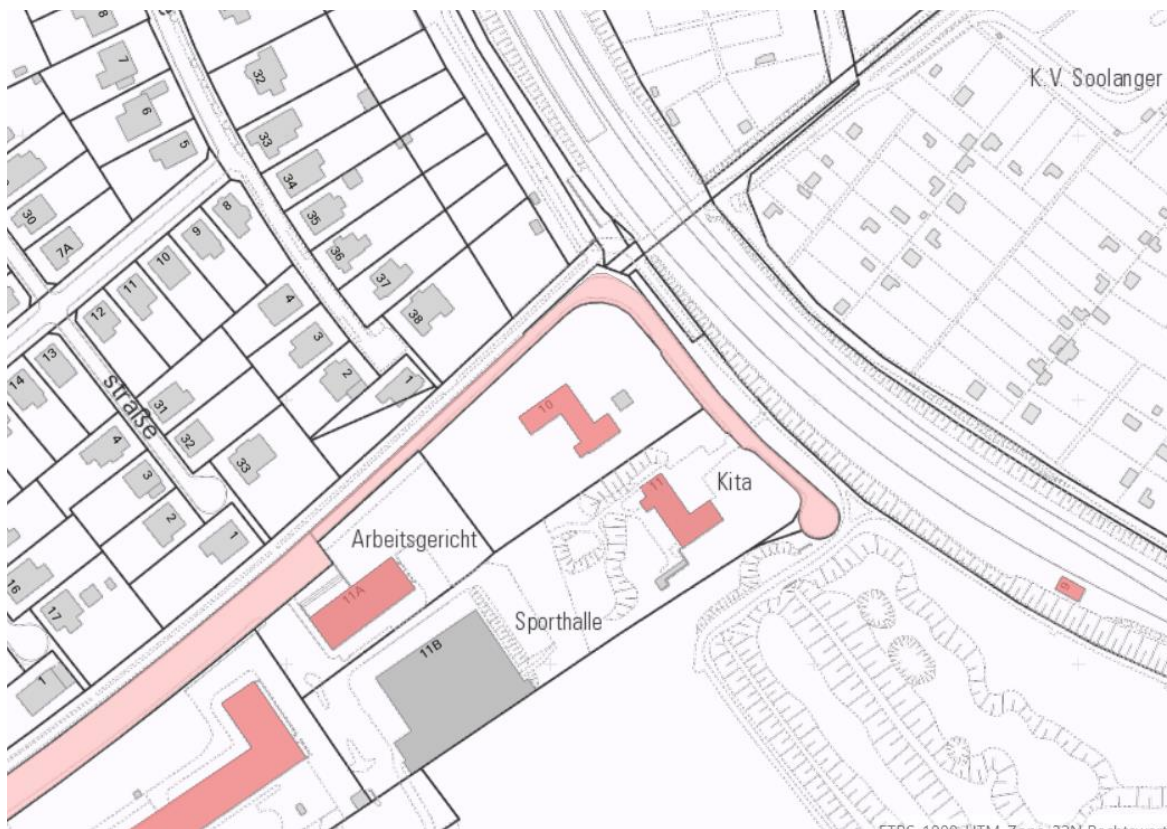
Bahnanlagen:

Der Bahnübergang befindet sich auf Bahngelände.

Umfeld:

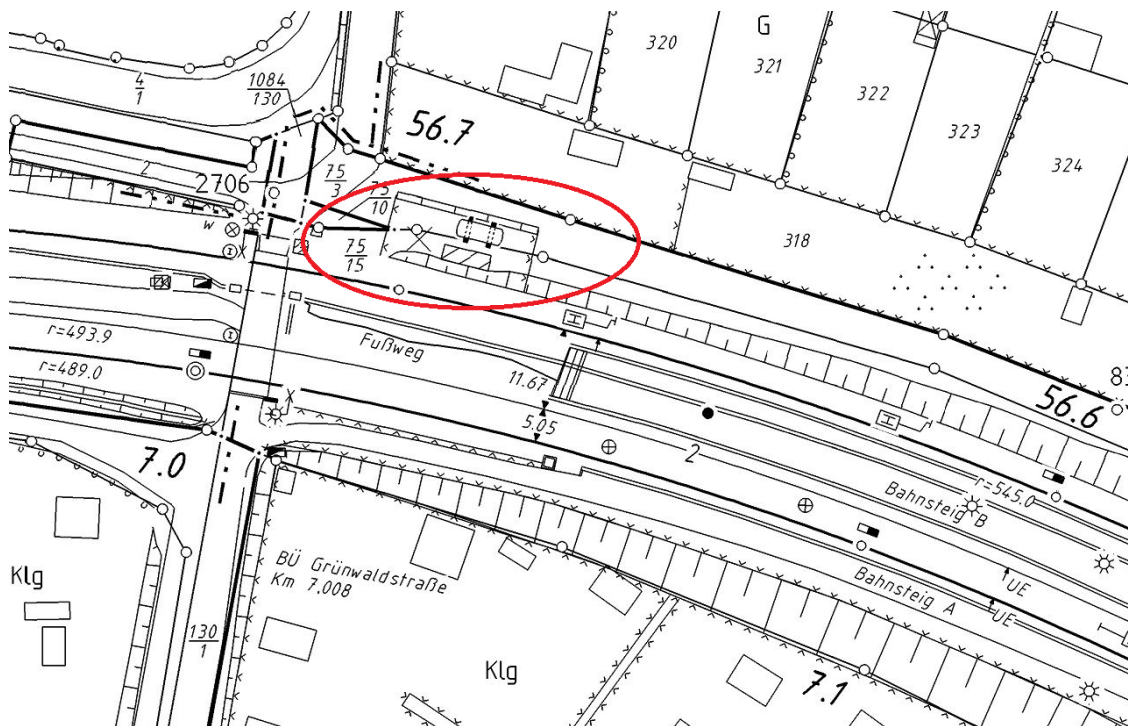
Südwestlich des BÜ befinden sich die ehemaligen Generalsvillen (Nr. 10 und 11), bei welchen es sich um ein eingetragenes Kulturdenkmal nach §3 (3) des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) und Teil der Denkmalgruppe „Ehem. Luftflottenkommando“ handelt. Der Kopfsteinpflasterweg ist die Erschließung der denkmalgeschützten Villen, es besteht hier zwar kein eigenständiger Denkmalwert, er ist aber dennoch ein wichtiger erhaltenswerter Bestandteil der städtebaulichen Gesamtanlage. In der unten angefügten Karte sind die vorhandenen Kulturdenkmale farbig angelegt.

Kulturdenkmale sind zu erhalten und für Anlagen in der Umgebung gilt, dass sie nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden dürfen, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Bauliche Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals sind auch so zu gestalten und instand zu halten, dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt (§ 8 NDSchG).



Nordwestlich befindet sich eine Propanheisanlage, welche durch LST Braunschweig betrieben und als Weichenheizung des Stellwerks fungiert.

Die Anlage soll im Rahmen des ESTW durch eine elektrische Weichenheizung ersetzt werden. Daher ist diese bis zur Inbetriebnahme des ESTW erforderlich.



Nord- und südwestlich befinden sich Kleingartenanlagen.



2.2 **Bahnübergänge**

Am BÜ Grünewaldstraße, Bahn km 7,008 quert die Grünewaldstraße, deren Baulastträger die Stadt Braunschweig ist, die Strecken 1902 und 1722. In diesem Abschnitt wird die Grünewaldstraße als Geh- und Radweg genutzt.

Zwischen den Mittelausplattungen (Strail-Platten) ist der BÜ mit Asphalt befestigt.

Die Sicherung des BÜ erfolgt über eine mechanische Vollschränkenanlage (mVs) mit Läutwerk und 2 Andreaskreuze. Der BÜ quert die zwei Streckengleise der Strecken, die derzeit mit VzG = 100 km/h befahren wird.

2.3 **Gehwege, Treppen, Rampen**

Siehe Punkt 1.2.

3. Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen einschließlich Variantenuntersuchungen

Im Zuge der Machbarkeitsstudie erfolgte eine Ortsbegehung am 28.06.2021 mit Beteiligten des Regionalverband Braunschweig, der Stadt Braunschweig (FB Tiefbau und Verkehr, Referat Stadtgrün-Planung und Bau und Referat Stadtbild und Denkmalpflege) und dem Planungsbüro.

Bei diesem Termin wurden durch die Stadt Braunschweig (FB Tiefbau und Verkehr) folgende Randbedingungen zur Ausbildung des Trogbauwerkes und dem Geh- und Radweg festgelegt:

- Radweg 3,20 m
- Gehweg 2,50 m (inklusive Sicherheitsabstand zum Radweg mit 0,5 m)
- Sicherheitsabstand (-raum) Radweg zur Tunnelwand 0,5 m
- Die lichte Höhe beträgt gemäß Regelwerk RAS = 2,50 m

Zudem soll eine bauliche Trennung zwischen Geh- und Radweg erfolgen und Zwischenpodeste sind bei langen Rampenläufen zu berücksichtigen.

Im weiteren Gespräch mit allen Beteiligten haben sich für die südwestliche Zuwegung folgende 3 Varianten herausgestellt:

1. Rampenbauwerk entlang der Grünwaldstraße
2. Einläufiges Rampenbauwerk Richtung Norden mit Anschluss an den Ringgleisweg
3. Zweiläufiges Rampenbauwerk Richtung Norden, sodass das Rampenende wieder am BÜ liegt.

Zur Variante 1 wurden seitens der Stadt Braunschweig (Referat Stadtgrün-Planung und Bau) Bedenken bezüglich der Baumreihen geäußert. Hier dürften lediglich Maßnahmen außerhalb der Baumkronentraufen + 1,50m erfolgen. Da die Baumkronen teilweise ineinander über gehen wäre diese Variante unter Beibehaltung der Baumreihen nicht möglich. Durch die Stadt Braunschweig (FB Tiefbau und Verkehr) wurde geäußert, dass unter der zukünftigen Planung, die Grünwaldstraße als Veloroute auszuweisen, der geradlinige Verlauf vorteilhafter wäre. Stadt Braunschweig (Referat Stadtbild und Denkmalpflege) spricht sich gegen eine geradlinige Rampenführung aus Richtung Grünwaldstraße aus, da nicht nur der wertvolle Baumbestand, sondern auch die historische Zufahrt ggf. erheblich beschädigt werden würde.

Bei den Varianten 2 und 3 sollte noch zusätzlich über eine Treppenzuwegung nachgedacht werden. Die Rampe in diesen beiden Varianten würde über ein Grundstück verlaufen auf der sich eine Propangasanlage befindet. Die DB Netz AG hat auf der Propangasfläche das neue ESTW-Modul geplant, kann sich aber vorstellen, es an einer anderen Stelle anzuordnen. Die Variantenauswahl steht auch unter dem Vorbehalt, dass mit DB Netz AG ein geeigneter Standort gefunden werden kann.

Die nordöstliche Zuwegung soll entlang der Grünwaldstraße erfolgen. Dabei soll diese möglichst dicht an der Kleingartenanlage verlaufen und das Gartengrundstück wenig beeinträchtigen.

Im weiteren Verlauf der Planungen wurde festgelegt, dass sich die Variantenuntersuchung auf die Varianten 1 und 2 beschränkt. Auch hat es ein Gespräch mit dem ESTW-Planer gegeben, wonach auch ein nördlicher gelegener Standort für das ESTW-Modul in Frage

kommen würde und somit mit der Planung auf der Fläche der Propanheizunganlage weiterverfolgt werden kann.

3.1 **Variante 1**

Trassierung

Die nordöstliche Zuwegung zum Bauwerk beginnt am Knotenpunkt Grünewaldstraße – Am Soolanger und schließt auch hier wieder an den Bestand an. Die Rampenlänge beträgt ca. 65 m mit einer Neigung von 3,00 % bis max. 3,75 %. Der Verlauf wurde dabei möglichst dicht an die nördliche Kleingartenanlage gelegt, ohne aber diese zu beeinträchtigen. Somit ist auch weiterhin die Zuwegung nach Süden über den Bestand gewährleistet.

Die südwestliche Zuwegung erstreckt sich entlang der Grünewalder Straße in einer Gesamtlänge von ca. 85 m und schließt hier wieder an den Bestand an. Die Rampenneigung beträgt 3,00 % bis max. 6,00 %. Im Bereich der hohen Längsneigung von 6,00 % wurden in 10 m Abständen Zwischenpodeste mit jeweils 2,00 m und einer Neigung von 1,50 % vorgesehen.

Auf der gesamten Länge wurde der Gehweg mit 2,50 m (inklusive Sicherheitsabstand zum Radweg mit 0,5 m) geplant. Der Radweg wurde in einer Breite von 3,20 m und zusätzlich mit einem Sicherheitsabstand (-raum) zur Tunnelwand von 0,5 m geplant.

Der bestehende Ringgleisweg wird in einer Breite von 3,00 m nördlich des Bauwerkes über die Fläche der Propanheizunganlage verschwenkt und mit über das Bauwerk geführt. Auf der Südseite erfolgt dann ebenfalls eine Verschwenkung, um an den Bestand anzuschließen.

Die Zuwegung von der Grünewaldstraße zum Ringgleisweg kann nur mittels einer Anbindung vom Kopfsteinpflasterweg (Rettungsweg / Kitazufahrt) her erfolgen.

Im Bereich der südwestlichen Zuwegung ist es aus Platzgründen erforderlich, den Kopfsteinpflasterweg leicht nach Süden hin zu verschwenken und seine ursprüngliche Breite von ca. 3,66 m auf 3,00 m zu reduzieren.

Unterföhrungsbauwerk

s. Zeichnungen:

20015_2_TG_B_01-1	Lageplan
20015_2_TG_S_02-1	Längsschnitt
20015_2_TG_Q_03-1	Teillängsschnitt, Querschnitte
20015_2_TG_S_04-1	Schnitte

Die Unterföhrung des Geh- und Radweges wird durch ein massives Trogbauwerk realisiert, das durch sein Eigengewicht auftriebssicher im anstehenden Baugrund hergestellt werden kann (Schwergewichtstrog). Die Bauwerksabmessungen wurden durch überschlägige statische Berechnungen abgesichert. Insbesondere die Dicke der Sohle wurde für den anstehenden, maßgebenden Grundwasserhorizont mittels eines Auftriebssicherheitsnachweises dimensioniert.

An den Kreuzungen mit den Gleisen wird der Trog jeweils oben durch einen Überbau geschlossen, der monolithisch mit den Wänden verbunden ist (integrale Bauweise) und den Gleiskörper überführt. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Gleisen der Strecke 1902 sind getrennte Überbauten für beide Gleise nicht realisierbar. Daher wird in diesem Fall ein gemeinsamer Überbau vorgesehen. Die Breite beträgt rd. 11,6 m. Der Überbau zur Überföhrung des Gleises der Strecke 1722 hat eine Breite von rd. 6,80 m.

Westlich der Gleise verläuft der Ringgleisweg. Das Konzept sieht vor, dass dieser ebenfalls über das Trogbauwerk geführt wird. Der Überbau wird in gleicher Bauweise als integrale Platte vorgesehen. Die Gehwegbreite beträgt 3,0 m zuzüglich 2x0,25 m Sicherheitsstreifen bzw. Rinne. Die lichte Weite zwischen den Geländern beträgt 4,50 m.

Als Baustoff ist wasserundurchlässiger Stahlbeton vorgesehen (Beton C30/37, Betonstahl B500 B).

Das Bauwerk wird nach den Regeln der ZTV-ING zur Vermeidung von Schwindrissen in Blockabschnitten von jeweils max. 10,0 m hergestellt. Zwischen den Blöcken werden waserdichte Fugenkonstruktionen gemäß den Richtzeichnungen der RIZ-ING vorgesehen. Ausnahme ist die zuvor genannte Querung der beiden Gleise der Strecke 1902. Die Länge des Blockes beträgt 11,6 m in der Sohle. Hier werden die aufgehenden Wände jedoch in Blockmitte mit Scheinfugen zur Aufnahme der Schwindrissbildung ausgestattet.

Umwelt

Im Bereich der südwestlichen Zuwegung müsste die Baumreihe der Grünewaldstraße entfallen, um Platz für die Rampe zu schaffen.



Durch die Verschwenkung des Ringgleisweges müssten einige Büsche und kleinere Bäume entfallen.

3.2

Variante 2

Trassierung

Die nordöstliche Zuwegung zum Bauwerk ist identisch zur Variante 1.

Die südwestliche Zuwegung knickt nach der Unterföhrung in Richtung Norden ab und verläuft in einer Gesamtlänge von ca. 62 m fast parallel zum bestehenden Ringgleisweg. Dabei wurde die Fläche der Propanheisanlage überplant. Am Ende der Rampenführung schließt die Zuwegung in einem aufgeweiteten Anpassungsbereich an den Bestand des Ringgleisweges an. Die Rampenneigung beträgt 2,50 % bis max. 6,00 %. Im Bereich der hohen Längsneigung von 6,00 % wurden in 10 m Abständen Zwischenpodeste mit jeweils 2,00 m und einer Neigung von 2,00 % vorgesehen.

Auf der gesamten Länge wurde der Gehweg mit 2,50 m (inklusive Sicherheitsabstand zum Radweg mit 0,5 m) geplant. Der Radweg wurde in einer Breite von 3,20 m und zusätzlich mit einem Sicherheitsabstand (-raum) zur Tunnelwand von 0,5 m geplant.

Zusätzlich zur Rampenzuwegung ist in der direkten Wegebeziehung zur Grünewaldstraße eine zweiläufige Treppenzuwegung geplant.

Durch das Bauwerk und die Treppenanlage ist es erforderlich den Ringgleisweg aus Süden kommend leicht zu verschwenken und um das Bauwerk herum zu führen um diesen anschließend wieder an den Bestand anschließen zu können.

Unterföhrungsbauwerk

s. Zeichnungen:

20015_2_TG_B_01-2	Lageplan
20015_2_TG_S_02-2	Längsschnitt
20015_2_TG_Q_03-2	Teillängsschnitt, Querschnitte
20015_2_TG_S_04-2	Schnitte

Die Unterföhrung des Geh- und Radweges wird durch ein massives Trogbauwerk realisiert, das durch sein Eigengewicht auftriebssicher im anstehenden Baugrund hergestellt werden kann (Schwergewichtstrog). Die Bauwerksabmessungen wurden durch überschlägige statische Berechnungen abgesichert. Insbesondere die Dicke der Sohle wurde für den anstehenden, maßgebenden Grundwasserhorizont mittels eines Auftriebssicherheitsnachweises dimensioniert.

An den Kreuzungen mit den Gleisen wird der Trog jeweils oben durch einen Überbau geschlossen, der monolithisch mit den Wänden verbunden ist (integrale Bauweise) und den Gleiskörper überführt. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Gleisen der Strecke 1902 sind getrennte Überbauten für beide Gleise nicht realisierbar. Daher wird in diesem Fall ein gemeinsamer Überbau vorgesehen. Die Breite beträgt rd. 11,6 m. Der Überbau zur Überführung des Gleises der Strecke 1722 hat eine Breite von rd. 6,80 m.

Als Baustoff ist wasserundurchlässiger Stahlbeton vorgesehen (Beton C30/37, Betonstahl B500 B).

Das Bauwerk wird nach den Regeln der ZTV-ING zur Vermeidung von Schwindrissen in Blockabschnitten von jeweils max. 10,0 m hergestellt. Zwischen den Blöcken werden wasserdichte Fugenkonstruktionen gemäß den Richtzeichnungen der RIZ-ING vorgesehen. Ausnahme ist die zuvor genannte Querung der beiden Gleise der Strecke 1902. Die Länge des Blockes beträgt 11,6 m in der Sohle. Hier werden die aufgehenden Wände jedoch in Blockmitte mit Scheinfugen zur Aufnahme der Schwindrissbildung ausgestattet.

Umwelt

Im Bereich der südwestlichen Zuwegung müssten einige Büsche und kleinere Bäume entfallen, um Platz für die Rampe zu schaffen.

4. Baukosten und Finanzierung

Die kreuzungsbedingten Kosten bei der Aufhebung von Bahnübergängen kommunaler Straßenbaulastträger werden zu 1/3 von der DB Netz, zu 1/6 vom zuständigen Bundesland und zur Hälfte vom Bund getragen.

Variante 1

<u>kreuzungsbedingte Kosten</u>	Anlagen DB	Anlagen Stadt Braunschweig
Bauwerk (EÜ's / Trog)	675.000 €	2.370.000 €
Geh- und Radweg	-	134.000 €
Zwischensummen	675.000 €	2.504.000 €
Gesamt kreuzungsbedingt	3.179.000 €	

<u>n. kreuzungsbedingte Kosten</u>	Anlagen DB	Anlagen Stadt Braunschweig
Zuwegung Bahnsteig (Treppe)	-	40.000 €
Zuwegung Bahnsteig (Weg)	-	70.000€
Zwischensummen	-	110.000 €
Gesamt n. kreuzungsbedingt	110.000 €	

Gesamt	3.289.000 €	
---------------	--------------------	--

Variante 2

<u>kreuzungsbedingte Kosten</u>	Anlagen DB	Anlagen Stadt Braunschweig
Bauwerk (EÜ's / Trog)	694.000 €	2.031.000 €
Geh- und Radweg	-	114.000 €
Zwischensummen	694.000 €	2.145.000 €
Gesamt kreuzungsbedingt	2.839.000 €	

<u>n. kreuzungsbedingte Kosten</u>	Anlagen DB	Anlagen Stadt Braunschweig
Zuwegung Bahnsteig (Treppe)	-	40.000 €
Zuwegung Bahnsteig (Weg)	-	70.000€
Zwischensummen	-	110.000 €
Gesamt n. kreuzungsbedingt	110.000 €	

Gesamt	2.949.000 €	
---------------	--------------------	--

5. Variantenvergleich

<u>Variantenmatrix</u>	Variante 1	Variante 2
Zukünftige Planungen (Veloroute)	++	+
Grunderwerb	0	0
Umwelt	--	0
Denkmalschutz	-	0
Kosten	0	++

Bewertung: ++ sehr positiv, + positiv, 0 neutral, - negativ, -- sehr negativ

6. Rechtliche Belange

Aussage von Herrn Axel Sommer (Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover):

„Planrechtlich bedarf die Aufhebung eines Bahnübergangs der Planfeststellung oder bei gewissen Voraussetzungen einer Plangenehmigung, u.a. wenn alle privaten Betroffenen zugestimmt haben, denn Betriebsanlagen einer Eisenbahn-Bundesamt dürfen nur baulich geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt wurde.

Durch einen Bebauungsplan können Bahnbetriebsanlagen nicht geändert werden.

Beim Planfeststellungsverfahren müssen Öffentliche Belange und Rechte Dritter mit den Belangen der Eisenbahn (Vorhabenträger: DB Netz AG) abgewogen werden, siehe hierzu § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz.

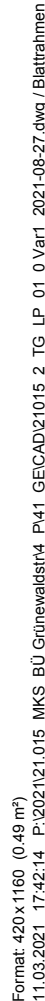
Wenn Anlagen der Kommune/des Straßenbaulastträgers mit geändert werden sollen, kann dies im Rahmen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 75 Verwaltungsverfahrensgesetz) als sogenannte Folgemaßnahme mit planfestgestellt werden.

Hierbei besteht jedoch ein enger Rahmen. So können Straßen nur in gewissem Umfang mit angepasst werden.
















Dies hängt immer vom Einzelfall ab, lässt sich also nicht pauschal beantworten.

Wenn jedoch Straßen völlig neu gebaut werden, bedarf es eines eigenen Planungskonzepts der Gemeinde bzw. des Straßenbaulastträgers. Dies wäre dann keine Folgemaßnahme mehr.

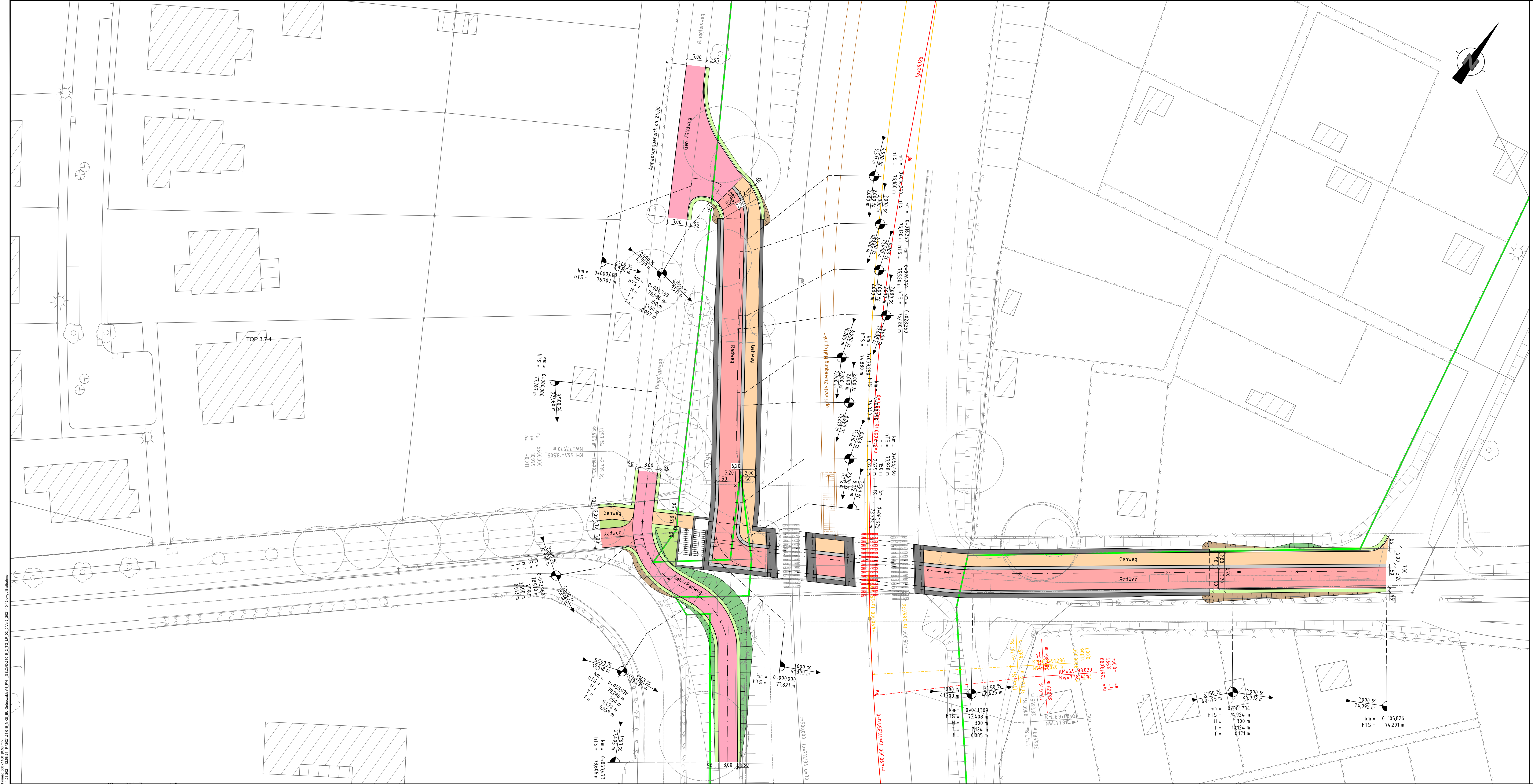
Durch ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren z.B. nach dem Nds. Straßengesetz können Bahnanlagen mit angepasst werden und auch Bahnübergänge aufgehoben werden.“



Legende

- | | |
|---|---------------------------------|
|  | Bestand / Vermessung / Kataster |
|  | Bahngrenze |
|  | Rückbau |
|  | Neubau Bahn |
|  | Optional (Zuwegung Haltepunkt) |
|  | Zufahrt Kita / Rettungsweg |
|  | Radweg |
|  | Geh-/Radweg |
|  | Gehweg |
|  | Sicherheitsraum |
|  | Bankett |
|  | Grünfläche |
|  | Dammböschung |
|  | Einschnittsböschung |
|  | Bauwerk |

Bauperr:  REGIONALVERBAND Braunschweig Regionalverband Großraum Braunschweig Frankfurter Straße 2 36122 Braunschweig		Planverfasser:  Emch+Berger Projekt GmbH Burgstraße 6 30155 Hannover Telefon: +49 (0)51 309 91-0 e.hannover@emchbergber.de Hannover, Ort Datum, Unterschrift:		Auftrag-Nr.: 2105 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>gez. 27.08.2021</td> <td>Rehren</td> </tr> <tr> <td>bearb. 27.08.2021</td> <td>Rehren</td> </tr> <tr> <td>gepr. 27.08.2021</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Name	gez. 27.08.2021	Rehren	bearb. 27.08.2021	Rehren	gepr. 27.08.2021					
Datum	Name																
gez. 27.08.2021	Rehren																
bearb. 27.08.2021	Rehren																
gepr. 27.08.2021																	
<h1>Machbarkeitsstudie</h1> <h2>Unterführung Grünwaldsdtrasse</h2>				Planzeichen: Planart: Studie Plan-Nr.: 2105-2-LP-TG-01-0 Blattgr.: 160 x 420 Einwerkungen (Lastrmodell): Höhen- und Koordinatensystem													
Maßstab: 1:250 Lageplan Variante 2 Bahn-km 6.9+53 bis Bahn-km 7.0+55 Strecke 1902 Bahn-km 65.6+71 bis Bahn-km 65.7+74 Strecke 1722																	
Unterführungsbauplan Grünwaldstraße Aufhebung Bahnübergang Str. 1902 Braunschweig - Gifhorn / Str. 1722																	
Streiche: <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Bauwerksnummer</th> <th colspan="2">Brückennr.</th> </tr> <tr> <th>Strecke</th> <th>Kilometer</th> <th>Kennzahl</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1902</td> <td>x</td> <td>x</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Bauwerksnummer		Brückennr.		Strecke	Kilometer	Kennzahl		1902	x	x					
Bauwerksnummer		Brückennr.															
Strecke	Kilometer	Kennzahl															
1902	x	x															



- Legende**
- Bestand / Vermessung / Kataster
 - Bahngrenze
 - Rückbau
 - Neubau Bahn
 - Optional (Zuwegung Haltepunkt)
 - Radweg
 - Geh-/Radweg
 - Gehweg
 - Sicherheitsraum
 - Bankett
 - Grünfläche
 - Dammböschung
 - Einschnittsböschung
 - Bauwerk

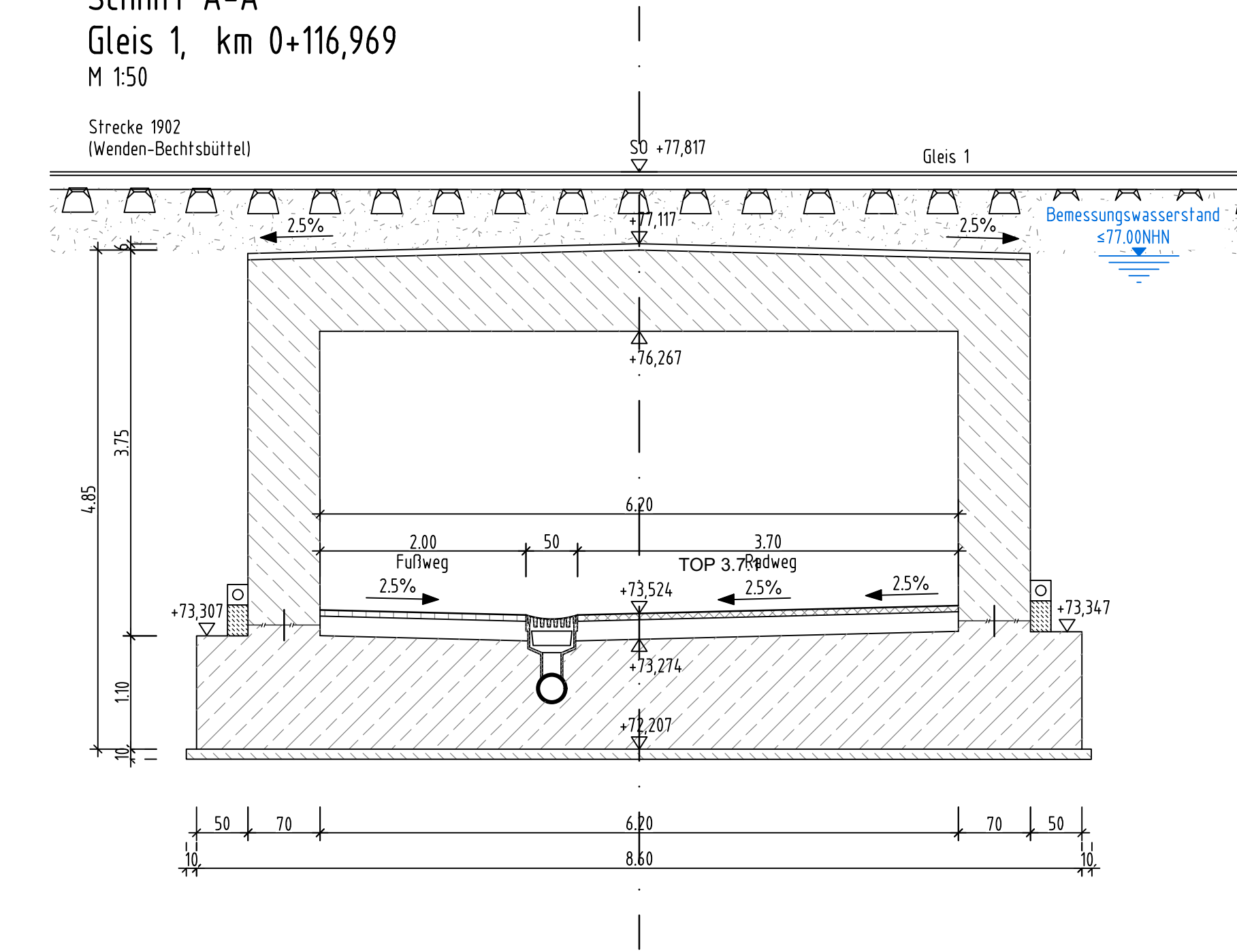
 REGIONALVERBAND Großraum Braunschweig Verband der Städte und Gemeinden Verbandsbauamt Großraum Braunschweig Frankfurter Straße 2 38122 Braunschweig		 Emch+Berger Projekt GmbH Hannover, 30169 Hannover Telefon: +49 (0)511 300 88-0 info@emch-berger.de Hannover, Ort, Datum, Unterschrift		Auftrag-Nr. 21015	
		gepr. 12.10.2021		Datum	
		bearb. 12.10.2021		Name	
		gepr. 13.10.2021		Rehren	
				Borrmann	
Planzeichen:					
Planart: Studie					
Plan-Nr. 21015-2-LP-TG-01-0					
Blattgr.: 1600 x 500					
Einwirkungen (Lastmodelle):					
Höhen- und Koordinatensystem					
Lageplan Variante 2 Bahn-km 6,9+53 bis Bahn-km 7,0+55 Stracke 1902 Bahn-km 656+71 bis Bahn-km 657+74 Stracke 1722					
Unterführungsbauelement Grünwaldstraße Aufhebung Bahnübergang Str 1902 Braunschweig - Gifhorn / Str 1722					
Bauwerksnummer		Brückennr.			
Kilometer		Kennzahl			
1902		x			

TOP 3.7.1

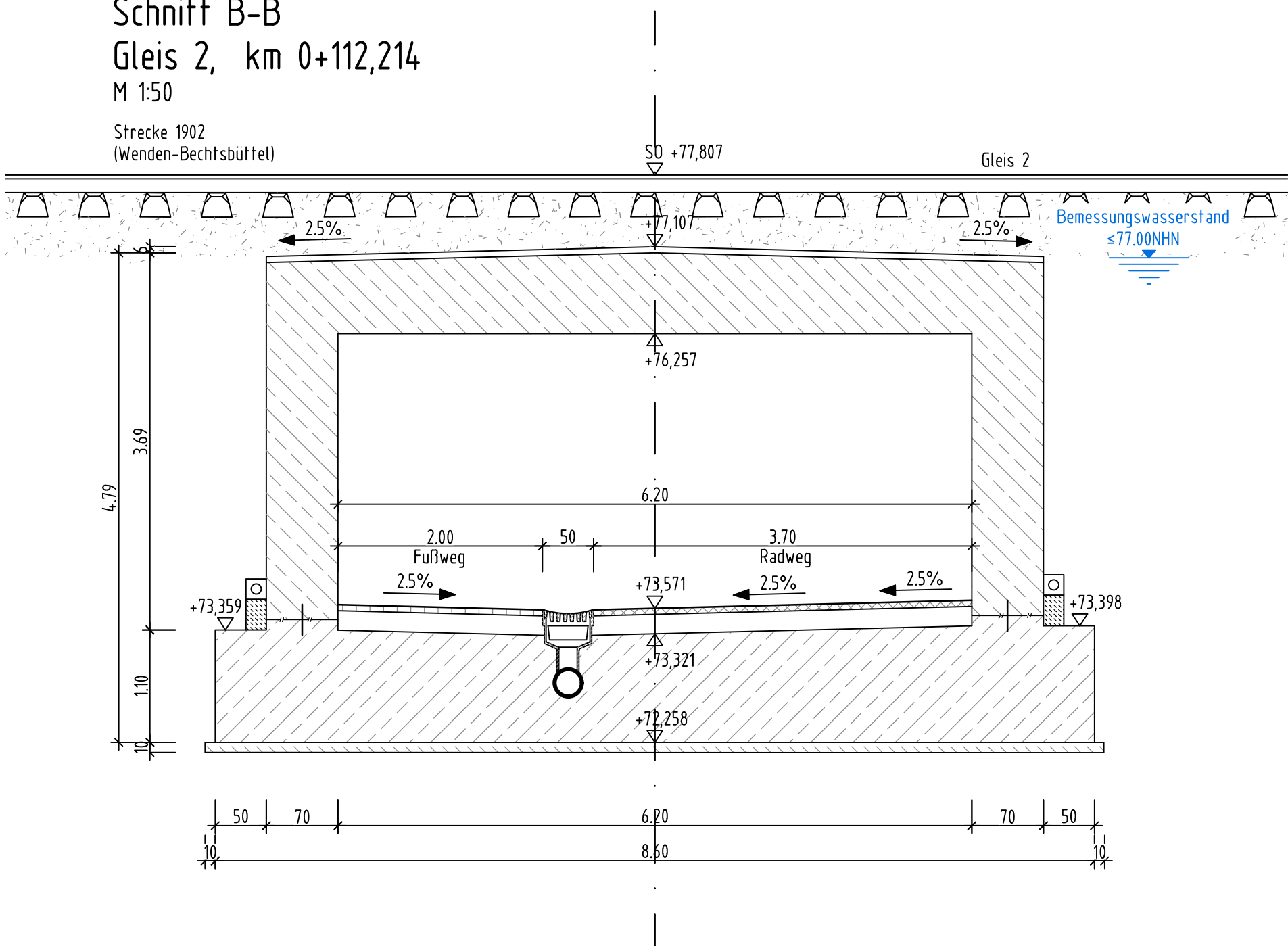
TOP 3.7.1



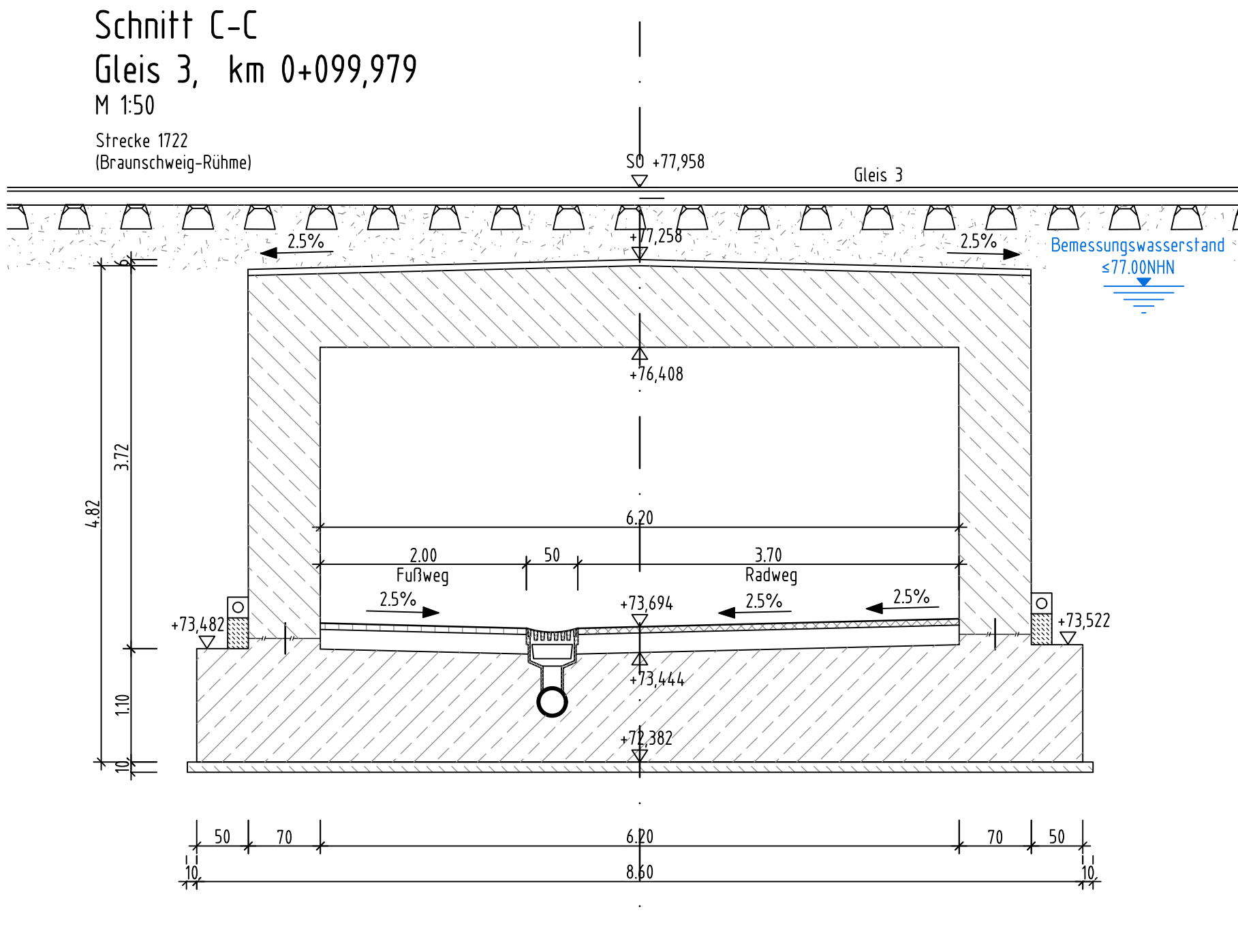
Schnitt A-A
Gleis 1, km 0+116,969
M 1:50



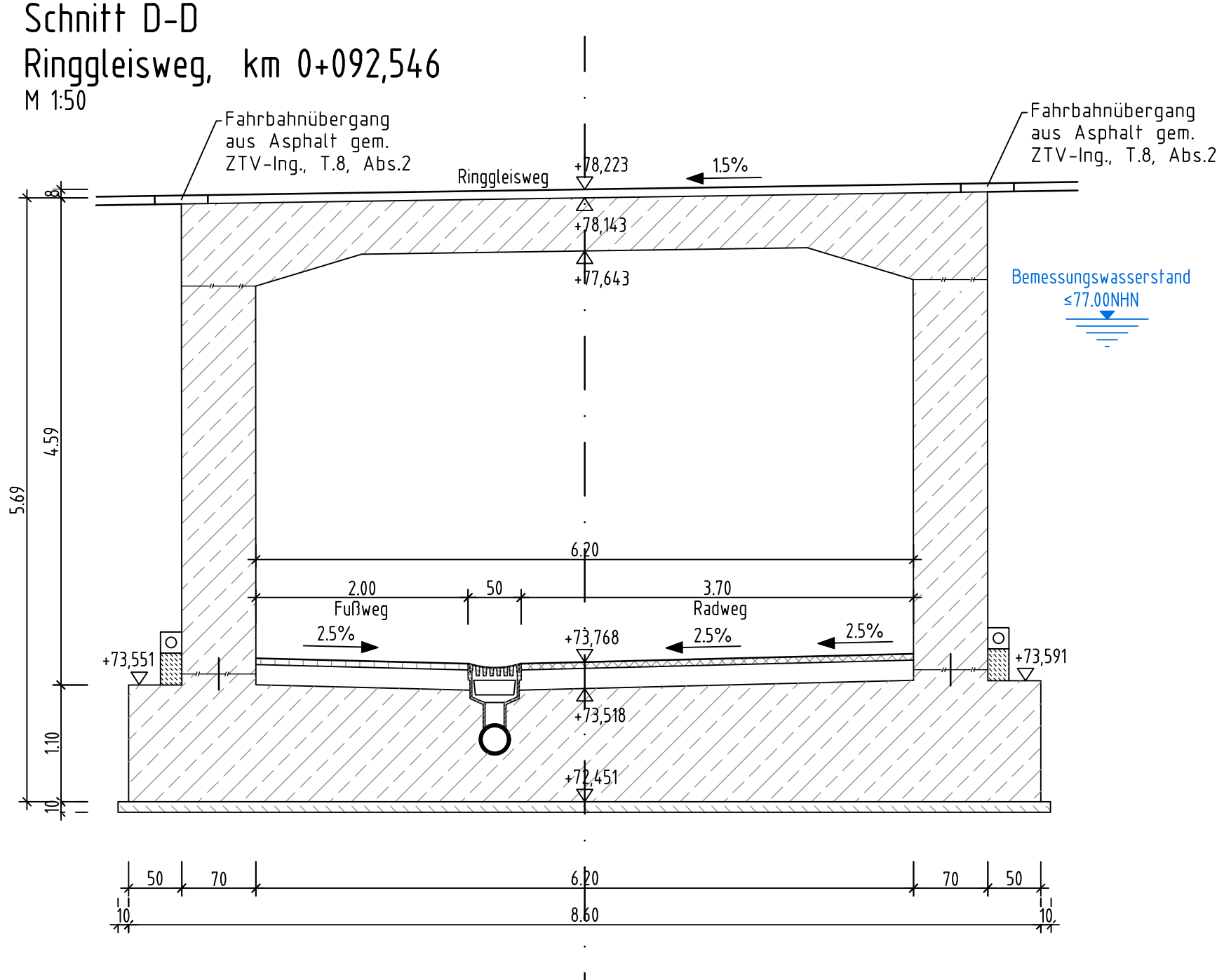
Schnitt B-B
Gleis 2, km 0+112,214
M 1:50



Schnitt C-C
Gleis 3, km 0+099,979
M 1:50



Schnitt D-D
Ringgleisweg, km 0+092,546
M 1:50



<div>Bauherr:</div> <div><div>REGIONALVERBAND Großraum Braunschweig</div></div> <div>Regionalverband Großraum Braunschweig Frankfurter Straße 2 38122 Braunschweig</div>		<div>Planverfasser:</div> <div><div>Emch+Berger Projekt GmbH</div><div>Barngstraße 8 · 30159 Hannover Telefon: +49 (0)511 365 99 0 info@emchundberger.de</div></div> <div>Hannover, Ort, Datum, Unterschrift</div>		<div>Auftrag-Nr.: 21015</div> <table><tr><th>Datum</th><th>Name</th></tr><tr><td>gez. 12.10.2021</td><td>Schömann</td></tr><tr><td>bearb.</td><td></td></tr><tr><td>gepr. 12.10.2021</td><td>Schwanemann</td></tr></table> <div>Planzeichen:</div> <table><tr><td>Planart:</td><td>Studie</td></tr><tr><td>Plan-Nr.:</td><td>21015-2-TG-S-04-1</td></tr><tr><td>Blattgr.:</td><td>1160 x 420</td></tr></table> <div>Einwirkungen (Lastmodelle):</div> <div>Höhen- und Koordinatensystem</div>		Datum	Name	gez. 12.10.2021	Schömann	bearb.		gepr. 12.10.2021	Schwanemann	Planart:	Studie	Plan-Nr.:	21015-2-TG-S-04-1	Blattgr.:	1160 x 420
Datum	Name																		
gez. 12.10.2021	Schömann																		
bearb.																			
gepr. 12.10.2021	Schwanemann																		
Planart:	Studie																		
Plan-Nr.:	21015-2-TG-S-04-1																		
Blattgr.:	1160 x 420																		
<div>Machbarkeitsstudie</div> <div>Unterführung Grünewaldstraße</div>																			
<div>Maßstab:</div> <div>1:50</div>		<div>Schnitte Variante 1</div> <div>Bahn-km 6.9+53 bis Bahn-km 7.0+55 Strecke 1902</div> <div>Bahn-km 65.6+71 bis Bahn-km 65.7+74 Strecke 1722</div>																	
<div>Projekt:</div> <div>Unterführungsbauwerk Grünewaldstraße</div> <div>Aufhebung Bahnübergang</div> <div>Strecke:</div> <div>Str 1902 Braunschweig – Gifhorn / Str 1722</div>																			
<div>Bauwerksnummer</div>		<div>Brückennr.</div>																	
<div>Strecke</div>		<div>Kilometer</div>		<div>Kennzahl</div>															
1902	x		x																

[illegible][illegible]

Betreff:

Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.01.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	25.01.2022	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung und Umsetzung einer Fuß- und Radwegunterführung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe zuständig ist, da es sich um eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung handelt, dessen verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Die DB plant, die beiden mechanischen Stellwerke im Bahnhof (Bf.) Gliesmarode durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) bis 2024 zu ersetzen. Dadurch wird im Wesentlichen die Signalisierung und die Schaltung der Weichen digitalisiert. Der Bahnübergang (BÜ) Grünewaldstraße wird in seiner sicherungstechnischen Ausstattung angepasst. Dies würde grundsätzlich in Form eines 1:1 Ersatzes als Bahnübergang erfolgen. Für diese Umstellung der Signaltechnik von mechanischen Stellwerken auf ESTW ergibt sich nicht die Notwendigkeit, ein Planrechtsverfahren durchzuführen. Somit würde durch die einfache Anpassung an die Sicherungstechnik der BÜ Grünewaldstraße in seiner Lage so fortbestehen.

Allerdings hat in den kommenden Jahren der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) eine Taktverdichtung im Schienenpersonennahverkehr geplant, was zur Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode führen wird. Aktuell verkehren in Gliesmarode 2 Züge (RB 47) pro Stunde zzgl. rd. einem Dutzend Güterzüge pro Tag. Mit der geplanten Einführung eines Halbstundentaktes nach Gifhorn, der geplanten Durchbindung einer

Bahnlinie aus dem Süden Braunschweig bis zum Bf. Gliesmarode (Stundentakt) und der perspektivisch geplanten Bedienung der Strecke nach Harvesse im Halbstundentakt erhöht sich die Zahl der Züge auf bis zu 10 pro Stunde. Gleichzeitig wird sich voraussichtlich die Zahl der Güterzüge erhöhen.

Die Schließzeiten des signalabhängigen Bahnübergangs, der im Bereich des Bf. Gliesmarode liegt, sind mit im Mittel ca. 5 Min je Zugfahrt recht lang. Mit der geplanten Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode ist davon auszugehen, dass die Schließzeiten künftig bei etwa 30 bis 40 Minuten pro Stunde liegen werden.

Der BÜ Grünewaldstraße ist ein für den Fuß- und insbesondere Radverkehr wichtiger Kreuzungspunkt mit der Bahn. Durch die hohe Frequentierung des BÜ kommt es bereits heute während der Schließzeiten zu großen Pulkbildungen des wartenden Fuß- und Radverkehrs mit langen Wartezeiten. Die geplante Taktverdichtung geht mit einer weiteren Erhöhung der Schließzeiten des Bahnübergangs (s. o.) einher und wird damit die Attraktivität dieser Fuß- und Radverkehrsverbindung mindern.

Um diese Verbindung wie oben skizziert nicht langfristig zu schwächen, sondern vielmehr die hohe Attraktivität dieser Rad- und Fußwegeverbindung noch zu stärken, sollte daher eine andere Art der Querung der Gleise geschaffen werden. Dies ist möglich, indem der bestehende BÜ Grünewaldstraße in eine Unterführung gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz umgewandelt wird.

Zudem ist bei Erhalt des BÜ eine Bahnsteigzuwegung von der Grünewaldstraße (wie von der Stadt Braunschweig im Planfeststellungsverfahren für den Bahnhof gewünscht) aus technischen Gründen nicht möglich. Beim Neubau einer Unterführung gibt es Lösungsansätze zur Realisierung einer solchen Zuwegung.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Durch die Regelung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) besteht die Möglichkeit den jetzigen BÜ Grünewaldstraße, als höhengleiche Kreuzung der Verkehrswege durch die Herstellung einer Unterführung, soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordert, zu beseitigen. Die Kosten für die Herstellung solch einer Unterführung werden dabei nach § 13 EKrG zu 50 % vom Bund, zu 33 % von der DB AG und zu 17 % vom Land übernommen. Kreuzungsbedingte Kosten für die Stadt Braunschweig entstehen dabei nicht.

Der Ersatz eines Bahnübergangs durch eine Unterführung gem. EKrG ist eine Änderung einer Eisenbahnanlage, die ein Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 75 des Verwaltungs-Verfahrensgesetzes (VwVfG) bedingt.

Die DB begrüßt die Schaffung eines Unterführungsbauwerks als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße und hat sich bereit erklärt, die dafür erforderliche Planung zu übernehmen. Für die Planung bis zur Realisierung einer Unterführung inklusive Planfeststellungsverfahren setzt die DB einen Planungshorizont von mindestens 5 Jahre an. Demnach kann bei Planungsbeginn in 2022 eine Unterführung der Grünewaldstraße frühestens 2027 realisiert werden.

Der für 2024 fest eingeplante Bau des ESTW kann allerdings nach Auskunft der DB nicht ebenfalls auf 2027 verschoben werden, weil die Einschränkungen des Stellwerkbaus für den laufenden Bahnbetrieb bis hin zu Sperrungen der Gleise und die Finanzierung solcher Projekte DB-intern mit mehrjährigem Vorauf abgestimmt und festgelegt werden müssen. Änderungen daran sind nicht mehr möglich.

Dies hat zur Folge, dass für den Zeitraum zwischen der fest terminierten Realisierung des ESTW in 2024 und Fertigstellung eines Unterführungsbauwerkes bis voraussichtlich 2027 keine Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr am jetzigen BÜ Grünewaldstraße

besteht. Der vorhandene BÜ Grünewaldstraße ist mit dem ESTW nicht mehr nutzbar. Die Schranken des Bahnüberganges können dann ohne Anpassung der Sicherungstechnik nicht mehr geöffnet werden und sind dauerhaft geschlossen. Der Bahnübergang muss für den Fuß- und Radverkehr abgesperrt werden.

Für die Zeit ohne Querungsmöglichkeit am BÜ Grünewaldstraße sind als alternative Querungsmöglichkeiten weiter nördlich die Unterquerung der Gleise am Bahnhof Glesmarode oder weiter südlich die Überquerung an der Ebertallee nutzbar. Je nach Reiseziel entsteht bei Nutzung der Alternativrouten insgesamt ein Umweg von 100 bis 200 m. Das erscheint für Rad- und Fußverkehr für die Übergangszeit zumutbar.

Eine Realisierung beider Projekte, also der Bau des BÜ bis 2024 mit neuer Technik und ein kurze Zeit späterer Bau einer Unterführung wird aus Kosten- und Ressourcengründen von der DB abgelehnt.

Die Verwaltung sieht die Einschränkung für den Fuß- und Radverkehr durch die mehrjährige Sperrung des Bahnübergangs kritisch. Insofern ist es beabsichtigt weitere, auch hochrangige Gespräche auf verschiedenen Ebenen mit der DB zu führen, um zu erreichen, dass die Zeit, in der die Gleisquerung nicht nutzbar ist, soweit wie möglich verkürzt wird; sei es durch ein Beschleunigen des Baus der Unterführung oder durch den vorübergehenden Weiterbetrieb des mechanischen Stellwerks.

Der dauerhafte Vorteil einer Unterführung ist so groß, dass die Verwaltung in der Abwägung trotz der vorübergehenden Sperrung den Bau der Unterführung als die verkehrlich bei weitem bessere Lösung als die dauerhafte Aufrechterhaltung des BÜ ansieht.

Sollte aus unerwarteten Gründen kein Planrecht für die Herstellung der Unterführung der Grünewaldstraße möglich sein, so ist wiederum die Herstellung eines BÜ in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik nachträglich weiterhin möglich. Das Planrecht für den BÜ Grünewaldstraße bleibt weiterhin bestehen. Die Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr ist mit einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt und der DB geregelt.

Sofern die Stadt diesem mit der DB und dem Regionalverband ausgehandelte Vorgehen zustimmt, wird die Planung für eine Unterführung der Grünewaldstraße aufgenommen. Sollte die Stadt diesem Vorgehen nicht folgen, wird der BÜ Grünewaldstraße bis 2024 in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik ausgestattet und bleibt erhalten.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat I
0150 Gleichstellungsreferat

Datum:

11.02.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	25.01.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	22.02.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	22.02.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	15.03.2022	Ö

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss zur Vorlage 21-17455 wird die Verwaltung beauftragt, die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.

Aus Gleichstellungssicht möchte ich anregen, schon in der Planung die Bildung eines Angstraumes zu vermeiden.

Eine Unterführung erleichtert die Querung der Bahnstrecke, sie kann aber auch als Angstrraum empfunden werden, wenn sie schlecht einsehbar, verschmutzt und dunkel ist.

Deshalb rege ich an, schon in der Planung schlecht einsehbare Ecken zu vermeiden und für eine helle Ausleuchtung zu sorgen. Auch die Grünanlagen im Umfeld sollten transparent und gut einsehbar gestaltet werden.

Auch andere Kommunen kennen dieses Problem. Mit LED-Technik kann die Ausleuchtung besonders energiesparend umgesetzt werden. Ein Nebeneffekt scheint dann auch zu sein, dass gut ausgeleuchtete Wege in der Regel weniger verschmutzt werden. Auch das trägt zu einem subjektiv höheren Sicherheitsempfinden bei.

Bei der Entstehung von Angsträumen steht nicht die tatsächlich vorhandene Bedrohung im Vordergrund. In der Regel geschehen an solchen Orten nicht mehr Verbrechen als an anderen. Es ist das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzenden, das darüber entscheidet, ob sie diese Strecke im Dunklen gehen werden. In der Regel meiden die meisten Frauen (und auch zahlreiche Männer) im Dunklen einsame Strecken oder Unterführungen, v. a. wenn sie schlecht einsehbar, verschmutzt und dunkel sind.

Lenz

Anlage/n: keine

*Betreff:***Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.03.2022

*Beratungsfolge*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)*Sitzungstermin*

15.03.2022

Status

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Planungsparameter weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

Sachverhalt:

Die Stadtbezirksräte 112 und 120 haben in der gemeinsamen Sitzung am 22. Februar 2022 einen in der Sitzung vorgebrachten Änderungsantrag zur Drucksache 21-17455 mit dem nachfolgenden Inhalt beschlossen:

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

2. Die Planung berücksichtigt nachfolgende Planungsgrundsätze:

- Angemessene Breite, um getrennte Rad- und Fußwege auszuweisen.
(2,50 + 3,20 m zuzüglich Sicherheitsräumen zu den Wänden und zwischen Geh- und Radweg, sowie lichte Höhe > 2,50 m, sowie eine optisch und taktil wahrnehmbare Trennung)
- Einen Zugang zum Bahnsteig bzw. ggf. zu weiteren Bahnsteigen des Bahnhofs Braunschweig-Gliesmarode.
- Eine attraktive und möglichst umwegfreie Führung des Ringgleisweges.
Möglichst übersichtliche und konfliktarme Wegeführungen und Ermöglichung aller Wegeverknüpfungen.
- Eine möglichst geradlinig verlaufende Führung der neuen Wegeachse. Die Einbindung des Bahnsteigzugangs ist übersichtlich zu gestalten, Angsträume

sind zu vermeiden (z.B. einsehbare großzügige Rundungen statt Ecken, trichterförmige Öffnungen der Rampen wo möglich, etc.).

- Verwendung von ansprechenden Materialien, die gut zu reinigen und instand zu halten sind.
 - Eine angemessene, jedoch insektenfreundliche Beleuchtung der Unterführung einschließlich der Zuwegung.
 - Ersatzpflanzungen von zu beseitigenden Bäumen in unmittelbarer Nähe des Bauwerkes.
 - Eine Bewertung und Abwägung der einzelnen Planungsvarianten durch das Referat Stadtbild und Denkmalpflege.
 - Es ist sicherzustellen, dass die Gradienten der Grünwaldstraße möglichst gering/flach verläuft. Die Gradienten für den Radweg ist stetig mit ausreichenden Rundungen an den Steigungswechsel auszubilden und unabhängig von den Podesten der Rampe der zu Fußgehenden auszubilden.
 - Es ist sicherzustellen, dass das Querungsbauwerk auch bei Starkregenereignissen und bei Hochwasser passierbar bleibt.
 - Umleitungsstrecken während der Bauzeit sind auszuschildern, für beide Richtungen auszulegen und ggf. baulich zu verbessern.
3. Sofern das Planungsergebnis nicht vollständig über eine Finanzierung durch die Deutsche Bahn und weitere Fördermittel gedeckt werden kann, sind ergänzende Haushaltsmittel einzuplanen.
 4. Der Planungsprozess wird mit einer Bürgerbeteiligung begleitet (z.B. in Anlehnung an die Planungsworkshops Stadtbahnausbau). Die Verwaltung stellt den Stadtbezirksräten und dem AMTA dafür ein Konzept und einen Zeitplan im nächsten Gremienlauf vor. Die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen sind dafür kurzfristig bereitzustellen.
 5. Aufgrund der Bedeutung der Grünwaldstraße für den Fuß- und Radverkehr soll die Verwaltung in Gesprächen mit der Deutschen Bahn auf eine mögliche Beschleunigung der Realisierung und damit Reduzierung der Dauer der Sperrung der Querung hinwirken und sich für den Zeitraum bis zur Fertigstellung der neuen Wegeführung für die Einrichtung einer bauzeitlichen temporären Behelfsquerung einsetzen, die auch den Radverkehr noch ermöglicht (d.h. mindestens eine Treppenanlage mit Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder).“

Stellungnahme der Verwaltung:

Punkt 1. des Beschlusses der Stadtbezirksräte deckt sich mit den Überlegungen der Verwaltung. Der Beschlusstext wurde daher als Beschlussvorschlag übernommen.

Zu Punkt 2.: Die Verwaltung wird diese Planungsgrundsätze in die Planungen einbringen und in der Beschlussvorlage zur Variantenentscheidung transparent darstellen, in welchem Umfang bei den einzelnen Varianten die einzelnen Planungsgrundsätze berücksichtigt werden können.

Zu Punkt 3. Es wird im Rahmen der Variantenentscheidung mehr Klarheit bestehen. Die Beschlussvorlage wird gegebenenfalls auf diesen Aspekt eingehen.

Zu Punkt 4.: Eine Bürgerbeteiligung ist vorgesehen und wird in Abstimmung mit der DB als einer der ersten Schritte des Planungsprozesses vorbereitet werden. Die Verwaltung wird

darüber frühzeitig informieren. Dies hängt auch von Überlegungen der DB ab und wird noch nicht zum nächsten Gremienlauf möglich sein.

Zu Punkt 5.: Die Verwaltung steht mit dem Ziel einer zügigen Projektabwicklung bereits mit der DB im Austausch. Dies ist gemeinsames Ziel. Bisher gibt es lediglich grobe Schätzungen der Projektdauer. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird die Zeitplanung konkretisiert werden. Die Verwaltung wird die DB auch bitten, eine provisorische Überführung für die Bauzeit zu berücksichtigen. Sollte die DB dazu bereit sein, dies aber mit Kosten für die Stadt oder mit Verzögerungen des Projektes verbunden sein, wird die Verwaltung darüber zunächst die Stadtbezirksräte und den AMTA einbinden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Änderungsantrag zu 21-17455-03 Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.03.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

15.03.2022

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Satz "Eine möglichst geradlinig verlaufende Führung der neuen Wegeachse." wird aus Vorlage 21-17455-03 gestrichen.
- 2) Der Satz: "Eine Null-Lösung (=Schranken mit neuer Technik) wird mit untersucht" wird in Vorlage 21-17455-03 eingefügt.

Sachverhalt:

Die Stadtbezirksräte 112 und 120 haben in der gemeinsamen Sitzung am 22. Februar 2022 einen in der Sitzung vorgebrachten Änderungsantrag zur Drucksache 21-17455 mit dem nachfolgenden Inhalt beschlossen, der wie folgt zu ändern ist (Änderungen fett hervorgehoben):

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

2. Die Planung berücksichtigt nachfolgende Planungsgrundsätze:

- Angemessene Breite, um getrennte Rad- und Fußwege auszuweisen. (2,50 + 3,20 m zuzüglich Sicherheitsräumen zu den Wänden und zwischen Geh- und Radweg, sowie lichte Höhe > 2,50 m, sowie eine optisch und taktil wahrnehmbare Trennung)
- Einen Zugang zum Bahnsteig bzw. ggf. zu weiteren Bahnsteigen des Bahnhofs Braunschweig-Gliesmarode.
- Eine attraktive und möglichst umwegfreie Führung des Ringgleisweges. Möglichst übersichtliche und konfliktarme Wegeführungen und Ermöglichung aller Wegeverknüpfungen.
- **Eine möglichst geradlinig verlaufende Führung der neuen Wegeachse.** Die Einbindung des Bahnsteigzugangs ist übersichtlich zu gestalten, Angsträume sind zu vermeiden (z.B. einsehbare großzügige Rundungen statt Ecken, trichterförmige Öffnungen der Rampen wo möglich, etc.).
- Verwendung von ansprechenden Materialien, die gut zu reinigen und instand zu halten sind.

- Eine angemessene, jedoch insektenfreundliche Beleuchtung der Unterführung einschließlich der Zuwegung.
- Ersatzpflanzungen von zu beseitigenden Bäumen in unmittelbarer Nähe des Bauwerkes.
- Eine Bewertung und Abwägung der einzelnen Planungsvarianten durch das Referat Stadtbild und Denkmalpflege.
- Es ist sicherzustellen, dass die Gradiante der Grünwaldstraße möglichst gering/flach verläuft. Die Gradiante für den Radweg ist stetig mit ausreichenden Rundungen an den Steigungswechsel auszubilden und unabhängig von den Podesten der Rampe der zu Fußgehenden auszubilden.
- Es ist sicherzustellen, dass das Querungsbauwerk auch bei Starkregenereignissen und bei Hochwasser passierbar bleibt.
- Umleitungsstrecken während der Bauzeit sind auszuschildern, für beide Richtungen auszulegen und ggf. baulich zu verbessern.
- **Eine Null-Lösung (= Schranken mit neuer Technik) wird mit untersucht.**

3. Sofern das Planungsergebnis nicht vollständig über eine Finanzierung durch die Deutsche Bahn und weitere Fördermittel gedeckt werden kann, sind ergänzende Haushaltsmittel einzuplanen.

4. Der Planungsprozess wird mit einer Bürgerbeteiligung begleitet (z.B. in Anlehnung an die Planungsworkshops Stadtbahnausbau). Die Verwaltung stellt den Stadtbezirksräten und dem AMTA dafür ein Konzept und einen Zeitplan im nächsten Gremienlauf vor. Die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen sind dafür kurzfristig bereitzustellen.

5. Aufgrund der Bedeutung der Grünwaldstraße für den Fuß- und Radverkehr soll die Verwaltung in Gesprächen mit der Deutschen Bahn auf eine mögliche Beschleunigung der Realisierung und damit Reduzierung der Dauer der Sperrung der Querung hinwirken und sich für den Zeitraum bis zur Fertigstellung der neuen Wegeführung für die Einrichtung einer bauzeitlichen temporären Behelfsquerung einsetzen, die auch den Radverkehr noch ermöglicht (d.h. mindestens eine Treppenanlage mit Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder).“

Begründung:

Zu 1. Die Vorgabe, die Wegeführung möglichst gradlinig verlaufen zu lassen, schränkt die möglichen Alternativen in dieser frühen Phase der Planung stark ein. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass Alternativen machbar sind, mehr noch nicht. Das Für und Wider verschiedener Varianten kann in dieser Planungsphase im Detail noch nicht gewürdigt werden. So hat eine geradlinige Wegeführung (wie z.B. Variante 1 der Machbarkeitsstudie) auch verschiedene Nachteile: es muss umfassender in den Bereich Grünwaldstraße eingegriffen werden, verbunden mit dem Verlust einer Baumreihe mit Alleecharakter. Eine geradlinige Streckenführung mit Gefälle verleitet zudem zu übermäßig schnellem Fahren und erhöht so z.B. die Unfallgefahr in der Unterführung, wo Passanten die Treppe vom Bahnsteig herunterkommen. Hinzu kommen die mögliche Beschädigung der denkmalgeschützten, historischen Einfahrt in die Kita sowie die höheren Kosten. Durch eine Kurvenführung (wie z.B. Variante 2 der Machbarkeitsstudie) wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs gedrosselt und die Unfallgefahr reduziert. Der Eingriff in den Bereich Grünwaldstraße würde minimiert, und das gewachsene, ansprechende Straßenbild mit ihrer alleeartigen Baumreihe bliebe bestehen. Zur Erläuterung verweisen wir auf den beigefügten Link zu einem Beitrag im Braunschweig-Spiegel.

Ob eine gradlinige Verkehrsführung die Variante der Wahl sein wird, können alle Beteiligten zum jetzigen Zeitpunkt nicht wissen. Eine Einschränkung in dieser Hinsicht verbaut

möglicherweise die optimale Lösung, die jetzt, im Vorfeld der konkreten Planungen, noch nicht bekannt sein kann.

Zu 2. Der beiliegende Leserbrief aus der Neuen Braunschweiger vom 5.3. weist auf das interessante Detail hin, dass sich durch eine angepasste, moderne Schrankentechnik Schließzeiten von jeweils maximal 2 ½ Minuten ergeben würden. Wären diese relativ kurzen Wartezeiten akzeptabel, so dass auf einen Tunnel- oder Brückenbau möglicherweise verzichtet werden könnte? Im Hinblick auf die Tatsache, dass das Vorhaben erst mit deutlicher Zeitverzögerung und daher unter großem Zeitdruck, den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt wurde, halten wir es für angezeigt, dass Einwände wie diese in der derzeitigen Planungsphase weiterhin diskutiert und ggf. in einem Gutachten der Bahn untersucht werden. Die Hinweise sollten geprüft werden. Aus diesem Grund sollte eine Null-Lösung (Anpassung der Schranken an die neue Technik für Elektronische Stellwerke, ESTW) mit in die weiteren Überlegungen und Planungen als eine mögliche Variante aufgenommen werden.

In der Begründung zu (1) erwähnter Link:

<https://braunschweig-spiegel.de/neuer-bahnuebergang-an-der-gruenewaldstrasse-es-gibt-kritische-entwicklungen/>

Anlagen: Leserbrief in der Neuen Braunschweiger vom 05.03.2022

Betreff:

Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Eichhahnweg" in Fahrtrichtung stadteinwärts

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.01.2022

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

26.01.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

15.03.2022

Ö

Beschluss:

„Die Haltestelle „Eichhahnweg“ wird in Fahrtrichtung stadteinwärts provisorisch und barrierefrei ausgebaut.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, da es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen handelt, die über die Grenzen des Stadtbezirkes hinaus Wirkung entfalten.

Anlass

Die Verwaltung hat mit Drucksache DS 18-09709 die in den kommenden Jahren zum Umbau vorgesehenen Bushaltestellen mitgeteilt. Die Bushaltestelle „Eichhahnweg“ ist dabei zur Realisierung ab 2021 ff. vorgesehen. Der dringende Handlungsbedarf und die Unzufriedenheit der Fahrgäste wird auch durch die seit Jahren wiederkehrenden Anfragen des Stadtbezirksrates deutlich.

Die Bushaltestelle „Eichhahnweg“ befindet sich im Zentrum des Stadtteils Querum an der Kreuzung der Bevenroder Straße zum Eichhahnweg. Die stadteinwärts führende Haltestelle liegt vor der Kreuzung, unmittelbar vor dem Gebäude der alten Feuerwehr. Das Gebäude wird heute als Gemeinschaftshaus u. a. durch das Seniorenbüro der Stadt Braunschweig genutzt. Die ehemalige Gerätehalle wird von der Stadtjugendfeuerwehr Braunschweig als Lagerraum für Ausbildungsgeräte verwendet. Die alte Feuerwehr selbst ist denkmalgeschützt als Teil einer Gruppe baulicher Anlagen (§ 3 Abs. 3 NDSchG).

Aktuell wird die Haltestelle durch die Buslinien 413, 433 und 464 angefahren. Die 246 Fahrgäste (davon 200 Einsteiger) steigen vom am Fahrbahnrand haltenden Bus direkt auf den zur Fahrbahn niveaugleichen Gehweg ein und aus. Im Bereich der Haltestelle befinden sich keine Bordsteine, keine Leiteinrichtungen und nur ein in die Jahre gekommener Wetterschutz.

Maßnahme

Der Bussteig wird als Fahrbahnrandhaltestelle mit einem Kasseler Bord von 18 cm Höhe, sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeld ausgestattet.

Die Einrichtung einer Haltestelle mit niederflurgerechtem Kasseler Bord am bestehenden Standort ist in beide Gehwegrichtungen räumlich begrenzt. Im Süden ist ein niveaugleicher Anschluss an die Fußgängerfurt zur Ampelanlage erforderlich. Im Norden wird die Lagerhalle durch die Jugendfeuerwehr mit schwerem Gerät angefahren. Außerdem befindet sich im Sockelbereich eine nach außen öffnende historische Wartungs- bzw. Kellertür.

Aufgrund dieser beschriebenen Zwangspunkte ergibt sich für das Kasseler Bord abweichend vom sonst üblichen Ausbaustandard lediglich eine verkürzte Länge von 8,00 m mit 18 cm Bordansicht (siehe Anlage). Durch den Bau eines auf 8,00 m verkürzten niederflurgerechten Kasseler Bordes wird jedoch in jedem Fall eine Abdeckung der ersten und zweiten Fahrzeugtür gewährleistet. Auch bei dreitürigen Gelenkbussen ist die Fläche für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle stets an der zweiten Tür angeordnet.

Die Haltestelle wird im Zuge des Umbaus auch mit einem neuen Wetterschutz ausgestattet. Der bereits vorhandene Gehweg in diesem Abschnitt der Bevenroder Straße ist asphaltiert, so dass aus bautechnischen und gestalterischen Gründen der Bereich der Haltestelle ebenfalls in Asphaltbauweise ausgeführt wird.

Neben dem Wetterschutz werden 3 Fahrradanhelmbügel aufgestellt, so dass insgesamt die Ausstattung der Haltestelle den üblichen Ausbaustandards entspricht.

Die Bevenroder Straße ist eine hochbelastete Verkehrsader mit einer Verkehrsbelastung von 16.200 Fzg/24h. Der Schwerverkehrsanteil beläuft sich auf 4,2 %. Die Breite der zweistreifigen Fahrbahn beträgt im Bereich der stadteinwärtigen Haltestelle 7,00 m. Der Radverkehr wird prinzipiell auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ wird auf Grund der hohen Verkehrsdichte des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von Radfahrerinnen und Radfahrern intensiv mitgenutzt.

Nach der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) ist die Einrichtung einer Fahrbahnrandhaltestelle bis zu einer Verkehrsstärke von 750 Fahrzeugen pro Richtung in der Spitzenverkehrsstunde problemlos zulässig. Die Verkehrsbelastung an dieser Stelle liegt mit ca. 810 Fahrzeugen pro Richtung und Stunde nur leicht darüber.

Der Bus hält bereits im jetzigen Ausbauzustand am Fahrbahnrand und führt dabei zu einer geringen Behinderung des MIV. Der geplante barrierefreie Umbau der Haltestelle bringt keine weitere Verschlechterung des fließenden Verkehrs, allerdings ergibt sich für die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV durch den dann barrierefreien Ein- und Ausstieg jedoch eine deutliche Verbesserung, welche über reduzierte Fahrgastwechselzeiten auch dem MIV zugutekommt.

Die Schaffung dieser Haltestelle erfolgt mit begrenztem Aufwand und nur provisorisch. Für die Bevenroder Straße gibt es grundsätzliche Planungsüberlegungen. Zudem laufen noch Planungen für die Anbindung Querums an das Stadtbahnnetz, bei denen auch noch Varianten in der Prüfung sind, die diesen Abschnitt der Bevenroder Straße befahren würden.

In dieser Situation schlägt die Verwaltung vor, jetzt ein Provisorium zu planen und dafür eine Förderung zu beantragen.

Finanzierung

Informelle Gespräche mit den Förderstellen haben gezeigt, dass bei guter Begründung und mit Zustimmung des Behindertenbeirates Braunschweig e.V. eine gewisse Chance gesehen

wird, das Provisorium fördern zu lassen. Es soll daher ein Förderantrag für 2023 gestellt werden. Wenn es zu einem Zuwendungsbescheid kommt (die Möglichkeit besteht, eine Sicherheit gibt es allerdings nicht) würden die LNVG zusammen mit dem Regionalverband 87,5% der förderfähigen Kosten übernehmen. Sollte innerhalb der Zweckbindungsfrist ein Rückbau erfolgen, müsste die Förderung zeitanteilig zurückgezahlt werden.

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 45.000 € geschätzt. Der Umbau der Bushaltestelle soll im Jahr 2023 realisiert werden.

Es ist vorgesehen, die Maßnahme aus dem Sammelprojekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ zu finanzieren.

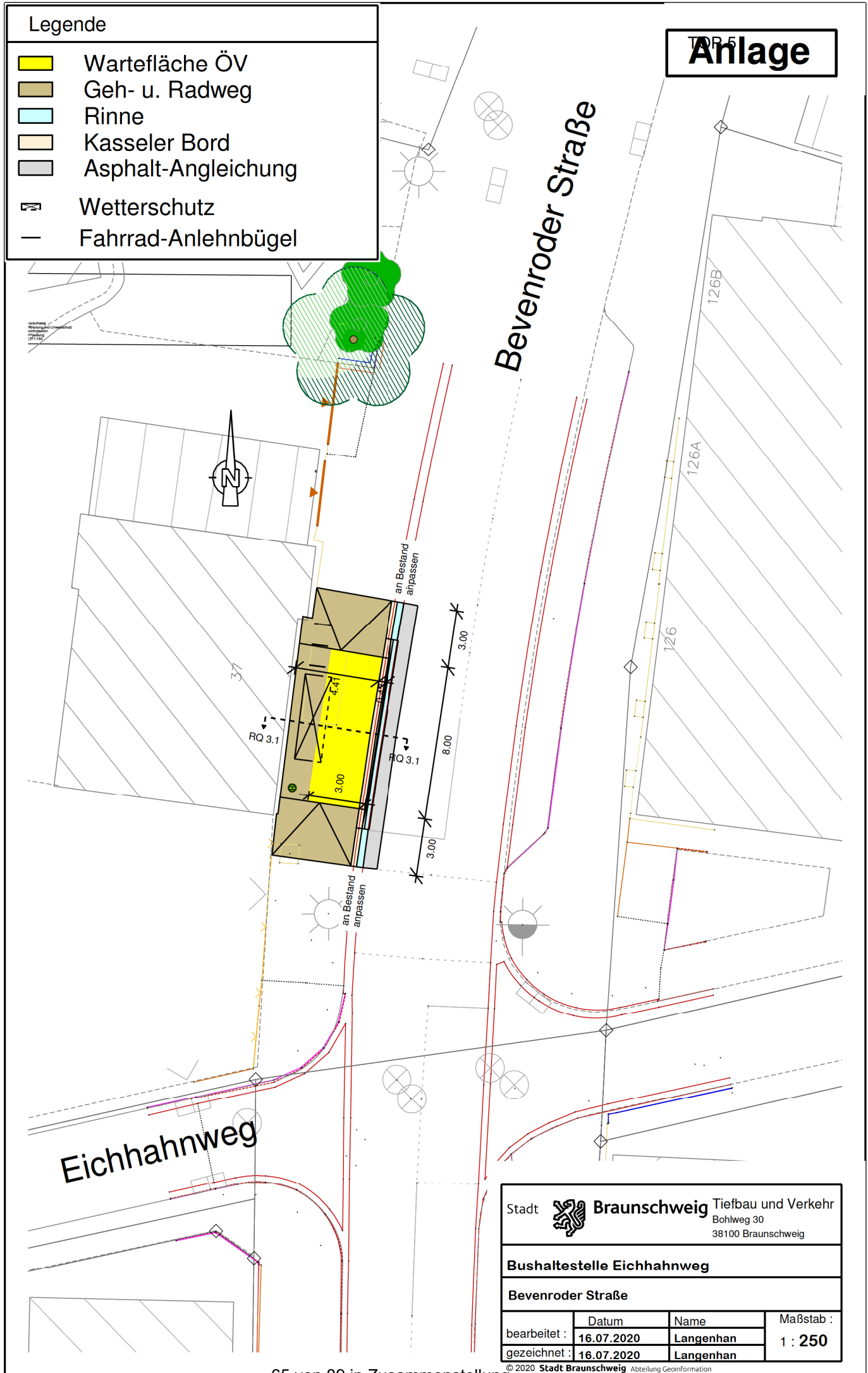
Leuer

Anlage/n:
Lageplan

Legende

- Wartefläche ÖV
- Geh- u. Radweg
- Rinne
- Kasseler Bord
- Asphalt-Angleichung
- Wetterschutz
- Fahrrad-Anlehnbügel

TOP 5
Anlage



Stadt		Braunschweig	Tiefbau und Verkehr
			Bohlweg 30
			38100 Braunschweig
Bushaltestelle Eichhahnweg			
Bevenroder Straße			
bearbeitet :	Datum	Name	Maßstab : 1 : 250
	16.07.2020	Langenhan	
gezeichnet :	16.07.2020	Langenhan	

Betreff:

Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Schlehenhang

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.03.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)

Sitzungstermin

03.03.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

15.03.2022

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Bushaltestelle „Schlehenhang“ an der Straße Sielkamp wird gemäß Anlage zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz für die Bushaltestellen liegt beim Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinien.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2023 ist der Bau der Bushaltestelle „Schlehenhang“ an der Straße Sielkamp vorgesehen. Die Bushaltestelle „Schlehenhang“ ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Die Haltestelle liegt im Ortsteil Schwarzer Berg. Sie wird von den Linien 454 und 414 angefahren und von mehr als 250 Ein- und Aussteigern (Stand 2021) genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht heutigen Standards.

Maßnahme

Die Haltestelle wird direkt am Fahrbahnrand eingerichtet. Der Bussteig wird barrierefrei gestaltet und mit einem begrünten Wetterschutz ausgestattet. Der Bussteig wird mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern hergestellt. An der Bushaltestelle werden im Rahmen des Umbaus drei Fahrradständer angeordnet. Aufgrund des Umbaus müssen der Wertstoffcontainerstandort und die Litfaßsäule versetzt werden. Die Wertstoffcontainer werden in Richtung Westen versetzt; die hierbei entfallenden Parkstände entstehen östlich der Haltestelle neu. Im Zuge der Maßnahme wird östlich der Einmündung Schlehenhang eine Querungsstelle mit taktilen Bodenelementen und differenzierten Bordhöhen über die Straße Sielkamp hergestellt.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 200.000 € geschätzt.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2023 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Vorbehaltlich der Rechtskraft sind im Haushaltsplan 2022/IP 2021 – 2025 für das Haushaltsjahr 2023 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellenumgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2023 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2021 und 2022 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan

Betreff:

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen Dammstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.03.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode
(Anhörung)

Sitzungstermin

10.03.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

15.03.2022

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der beiden Haltestellen „Dammstraße“ in Hondelage wird gemäß Anlage zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz für die Bushaltestellen liegt wegen der überbezirklichen Bedeutung der Buslinien beim Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2023 ist der Bau der Bushaltestellen „Dammstraße“ in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestellen „Dammstraße“ sind im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Die Haltestellen liegen im Ortsteil Hondelage. Sie werden von den Linien 417 und 433 angefahren und von ca. 75 Ein- und Aussteigern (Stand 2021) je Fahrtrichtung genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht heutigen Standards.

Maßnahme

Die Haltestelle Fahrtrichtung stadtauswärts - Anlage 2 - (derzeitiger Standort: Dammstraße Nr. 12 an der Tiefen Straße) wird in den Ackerweg vor die Kreuzung Tiefe Straße verlegt (neuer Standort: Ackerweg Nr. 1).

Die Haltestelle Fahrtrichtung stadteinwärts - Anlage 1 - (Standort: Dammstraße Nr. 10) wird aufgrund vorhandener Zwangspunkte (Grundstückszufahrten) einige Meter nach Osten versetzt. Der Gehweg im Haltestellenbereich wird etwas aufgeweitet, um einen Wetterschutz zu ermöglichen.

Die Haltestellen werden direkt am Fahrbahnrand eingerichtet, barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. An der stadteinwärtigen Bushaltestelle werden im Rahmen des Umbaus drei Fahrradständer auf der Haltestelle angeordnet. An der stadtauswärtigen Bushaltestelle ist kein Platz für Fahrradständer vorhanden.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestellen werden auf insgesamt ca. 65.000 Euro geschätzt.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, den Bau der Bushaltestellen für das Förderprogramm 2023 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

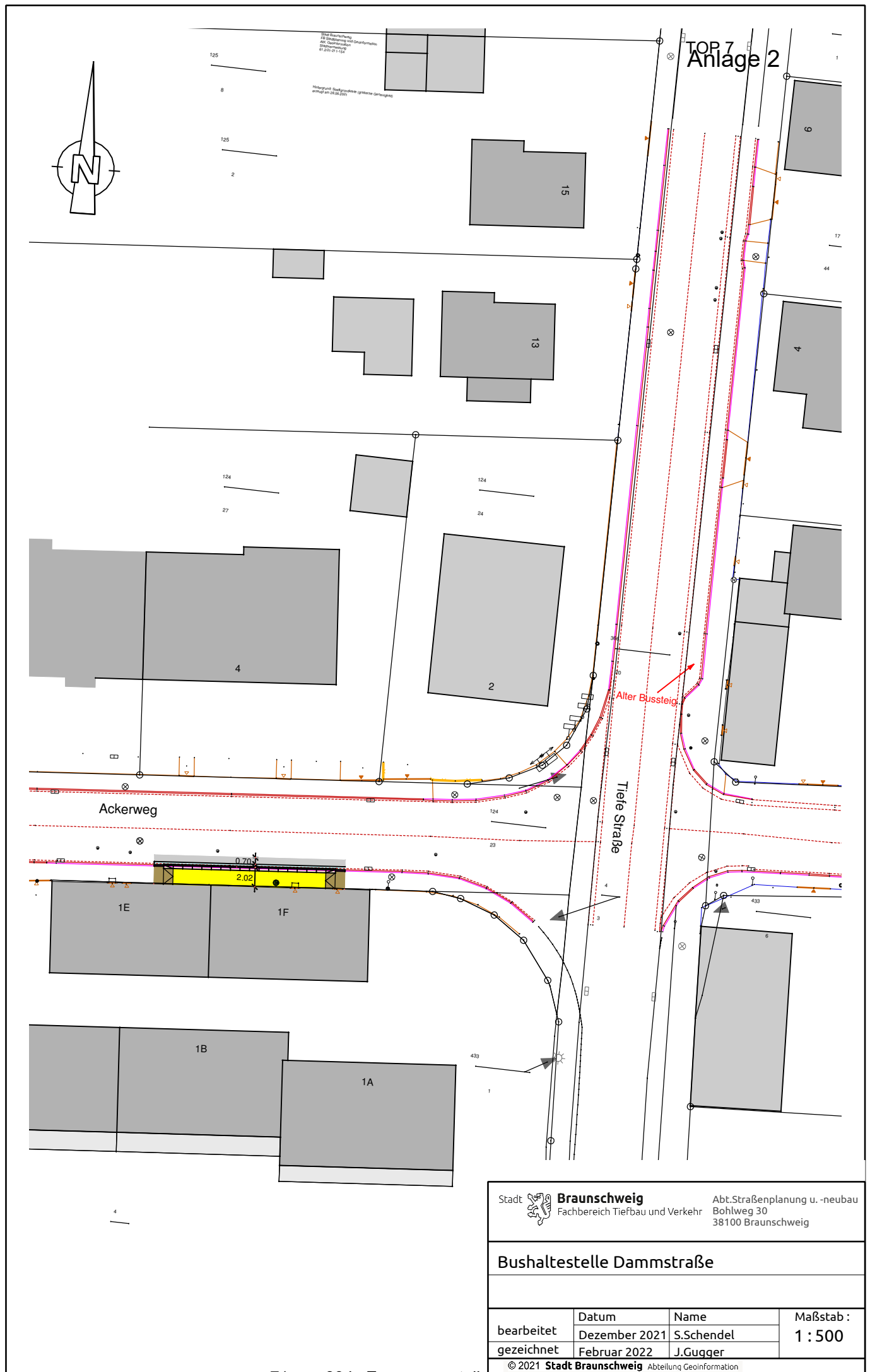
Vorbehaltlich der Rechtskraft sind im Haushaltsplan 2022/IP 2021 - 2025 für das Haushaltsjahr 2023 im Projekt „5S660067 Bushaltestellenumgestaltung“ 800.000 Euro eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestellen ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2023 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2021 und 2022 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.


Leuer

Anlage/n:

Lagepläne





Stadt  Braunschweig		Abt. Straßenplanung u. -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig	
Fachbereich Tiefbau und Verkehr			
Bushaltestelle Dammstraße			
bearbeitet	Datum	Name	Maßstab : 1 : 500
gezeichnet	Dezember 2021	S.Schendel	
	Februar 2022	J.Gugger	
© 2021 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation			

Betreff:

Planung und Bau des Luftschifferwegs zwischen Nordstraße und Ringgleis

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.01.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)

Sitzungstermin

20.01.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

25.01.2022

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau des Luftschifferweges zwischen der Nordstraße und dem Ringgleis entsprechend der Anlage wird zugestimmt.“

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Luftschifferweg um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehenden Funktion für den Radverkehr besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Luftschifferweg ist sanierungsbedürftig. Fahrbahn und Gehwege sind erheblich beschädigt und nicht länger wirtschaftlich zu unterhalten (DS 19-11592-01). Beim vorhandenen Straßenaufbau handelt es sich um ein jahrzehntealtes Provisorium. Eine fachgerechte Entwässerung der Straße ist nicht gegeben. Des Weiteren besteht der Bedarf, Regenwasserkanal, Strom-, Wasser- und Gasversorgungsleitungen, sowie die Straßenbeleuchtung in der Straße zu verlegen bzw. zu erneuern.

Der Luftschifferweg wird im Sinne des Erschließungsbeitragsrechtes auf gesamter Länge erstmalig hergestellt.

Planung

Der südliche Bereich (Nordstraße bis Hausnr. 27A, gestalteter Eingangsbereich in den Nordpark, "Entree Ost") wird in Asphaltbauweise hergestellt und als Fahrradstraße ausgewiesen. Die insgesamt zur Verfügung stehende etwa 8 m breite Verkehrsfläche wird in eine 5 m breite asphaltierte Fahrbahn und einen an der Westseite verlaufenden, 2,50 m breiten Gehweg in Betonpflasterbauweise aufgeteilt. Aufgrund vieler Grundstückszufahrten wird der Gehweg in wesentlichen Teilen mit einem mit PKW überfahrbaren 3 cm hohen Bordstein ausgebildet. Oberhalb des Gehweges ragt in etwa 3 m Höhe das Gebäude Nordstraße 26 in den lichten Raum des Gehweges des Luftschifferweges ein.

Der nördliche Teil des Luftschifferwegs ist mit einer etwa 7 m breiten Verkehrsfläche schmäler als der südliche Bereich. Dieser ist im B-Plan HA135 als Geh-/Radweg festgesetzt und dient trotzdem der Erreichbarkeit einiger angrenzender Grundstücke.

Hier ist ein 5 m breiter Rad-/Gehweg in Asphaltbauweise geplant. In diesem Bereich grenzt an der Westseite unmittelbar der Nordpark („Entree Ost“) an.

Die Belange der Feuerwehr und der Anliegerverkehre wurden bei dieser Flächenaufteilung berücksichtigt.

Der südliche Teil des Luftschifferwegs wird als Fahrradstraße, der nördliche Teil als Geh-/Radweg ausgewiesen. Beides trägt der Bedeutung des Luftschifferweges als Fahrradrouten in Richtung nördliches Ringgebiet und darüber hinaus Rechnung.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse stehen im Straßenraum zukünftig keine Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Informationsveranstaltung

Pandemiebedingt hat die Verwaltung auf eine Bürgerinformationsveranstaltung in Präsenz verzichten müssen. Alternativ dazu wurde über die Presse das Angebot gemacht, sich die Planung auf der Homepage der Stadt anzusehen und der Verwaltung Anregungen dazu zu übermitteln.

Alle von Erschließungsbeiträgen betroffenen Eigentümer wurden über die Maßnahme und die jeweils voraussichtliche Höhe der Beiträge und über die Möglichkeit einer Stellungnahme schriftlich unterrichtet.

Die eingegangenen Rückmeldungen sind im Folgenden aufgeführt:

Eine Stellungnahme betrifft die Erhaltungswürdigkeit des vorhandenen **Natursteinpflasters** in einem nördlichen Teilbereich der Straße. Das Pflaster ist aufgrund seines Zustandes nicht erhaltungswürdig. Da es für die Fahrradfahrenden einen außerordentlich unbequem zu befahrenden Belag darstellt, schlägt die Verwaltung vor, einen Asphaltbelag einzubauen.

Eine weitere Anregung betrifft die derzeitige **Erkennbarkeit der Wegeführung**, die vom Luftschifferweg aus nach links in den Park abknickt. Die Neugestaltung des Luftschifferweges zusammen mit dem Nordpark schafft sehr gute Voraussetzungen dafür, dass es in Zukunft keine Orientierungsschwierigkeiten mehr geben wird. Je nach Grundstücksverfügbarkeit ist langfristig auch die geradlinige Weiterführung des Luftschifferweges zum Bahnübergang (Ringgleisweg/Nordanger) geplant. Weitere Fragen und Hinweise gab es bezüglich **Ausbildung des südlichen Abschnittes** mit Fahrbahn und Gehweg, **Parkmöglichkeiten** und erforderlichem **Grunderwerb**.

Die Verwaltung schlägt weiterhin die Ausbildung des südlichen Teils als Fahrradstraße mit Fahrbahn und Gehweg vor. Mit dem gewählten Ausbau können zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende getrennt werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich müssten Radfahrende Schrittgeschwindigkeit fahren, so dass die vorgeschlagene Trennung den Radverkehr attraktiver macht. Eine Ausweisung als gemeinsamer Geh-/Radweg ist wegen der vielen Garagen des Grundstückes Nordstraße 26 und den daraus resultierenden Verkehren nicht sinnvoll.

Im nördlichen Abschnitt entspricht der gemeinsame Geh- und Radweg den Festsetzungen des hier geltenden Bebauungsplanes.

Parkmöglichkeiten und Grunderwerb sind nicht vorgesehen.

In einer Rückmeldung wurde darüber Beschwerde geführt, dass die **Beteiligungsfrist zu kurz** bemessen gewesen sei und das Verfahren damit gegen geltendes Recht verstoße.

Grundsätzlich gibt es keine rechtlich festgelegten Fristen bei freiwilligen Bürgerbeteiligungsverfahren dieser Art. Die Verwaltung hält die Fristen für angemessen und hat auch keine weiteren kritischen Hinweise dazu bekommen.

Außer vier weiteren Anrufen mit eher **allgemeinen Nachfragen** gab es keine weiteren auf die Planung bezogene Rückmeldungen.

Finanzierung

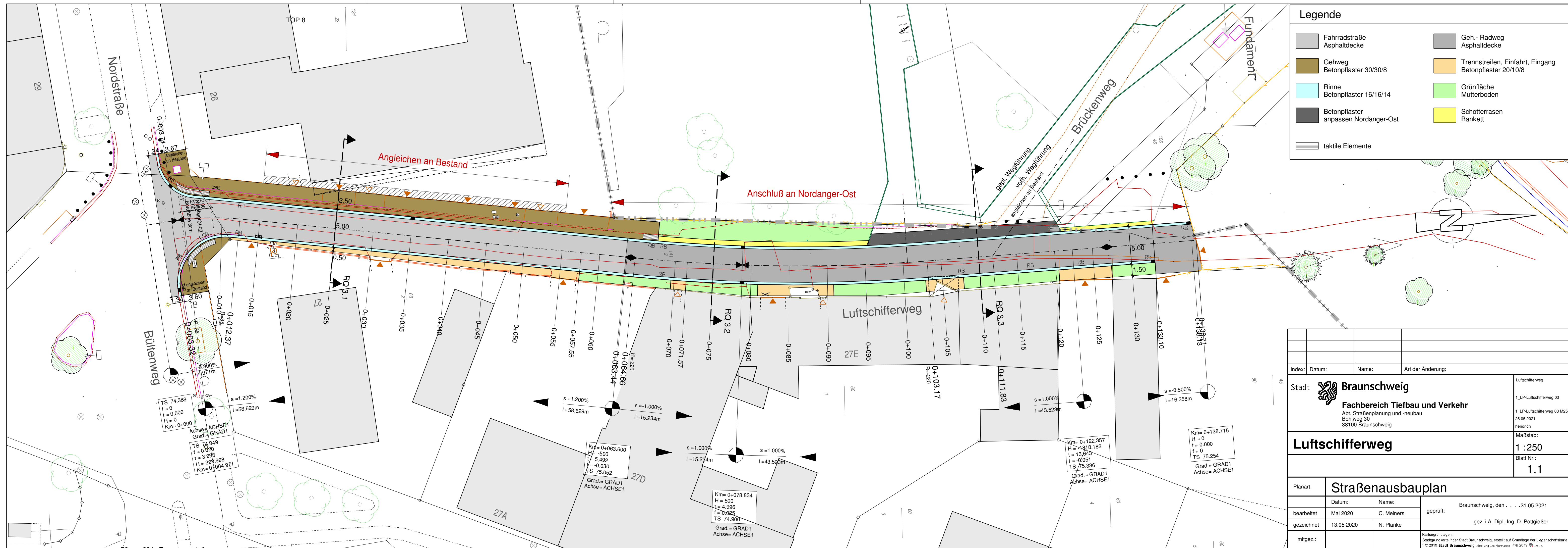
Die Investitionen für den Straßenbau im Luftschifferweg betragen ca. 300.000 €. Die Anlieger werden über Erschließungsbeiträge mit ca. 90 % der Gesamtkosten beteiligt.

Die Sanierung des Luftschifferwegs soll 2022 nach Abschluss der Bauarbeiten am Nordpark beginnen (DS19-11592-02). Die dafür benötigten Haushaltsmittel sind im Projekt 4S.660021 in 2022 eingeplant. Die Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltes 2022.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Luftschifferweg



*Betreff:***Okerbrücke Hüttenwerke Schrotweg,
Ausbau des Geh- und Radweges zwischen der Leipziger Straße und
dem Schrotweg und Neubau der Brücke***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

07.03.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)

Sitzungstermin

10.03.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

15.03.2022

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

„Für den Neubau der Brücke über die Oker (Okerbrücke Hüttenwerke Schrotweg) und den Ausbau des Geh- und Radweges zwischen der Leipziger Straße und dem Schrotweg werden die folgenden Eckpunkte für die weitere Planung beschlossen:

- Die Brücke wird in annähernd gleicher Lage wie die vorhandene Brücke gebaut.
- Die neue Brücke erhält eine nutzbare Breite von 4,00 m.
- Planerisch wird die Ergänzung eines parallel geführten Gehwegs optional mit berücksichtigt.
- Die Gründung und die Fundamente für einen optional später zu ergänzenden zusätzlichen zweiten Brückenüberbau für eine separate Gehwegführung, werden vorsorglich mit realisiert.
- Der Weg und die Brücke werden, möglichst insektenfreundlich, beleuchtet.
- Die Brücke wird gegen Befahren mit Kfz geschützt. Dies erfolgt unter Beachtung der Belange des Radverkehrs.
- Der Geh- und Radweg wird asphaltiert.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2g der Hauptsatzung.

Anlass

Wie bereits mit der Vorlage 20-14662 angekündigt, ist geplant, die vorhandene Fußgänger- und Radwegbrücke über die Oker zwischen Schrotweg und Leipziger Straße durch einen Neubau zu ersetzen. Im Rahmen des Projektes wird auch der Geh- und Radweg zwischen der Leipziger Straße und dem Schrotweg ausgebaut.

Online-Beteiligung und Eckdaten

Ende 2020 führte die Verwaltung eine Bürgerbeteiligung zur Nutzung und zu den Erwartungen an den Brückenneubau durch. Diese erfolgte digital über die Homepage der Stadt Braunschweig. Gleichzeitig erhielten die für Radverkehr engagierten Verbände und die Anlieger die Grundlagenermittlung mit der Möglichkeit, Stellung zu nehmen. Der damalige

Stadtbezirksrat 212 Heidberg-Melverode und der PIUA erhielten die Grundlagenermittlung mit Drucksache 20-14662 ebenfalls zur Kenntnis.

Nach Auswertung der Stellungnahmen der Verbände und der Anlieger und aus den Anmerkungen der Onlineumfrage kristallisiert sich eine weitgehende Übereinstimmung mit den Planungsansätzen der Grundlagenermittlung heraus. Im nachfolgenden werden die Schwerpunkte der Auswertung kurz vorgestellt. Hieraus entwickeln sich die Eckpunkte, die mit dieser Vorlage, vor Beauftragung der weiteren Planungsphasen, fixiert werden sollen.

- Lage der Brücke:
Die Lage der Brücke im Wegenetz ist unter Berücksichtigung der Lage der benachbarten Brücken am Südsee und am Schloss Richmond und unter Berücksichtigung der hydraulischen Verhältnisse unverändert richtig.
- Brückennutzbreite und Erweiterungsmöglichkeit:
Im Rahmen der Beteiligung wurde eine Aufweitung der nutzbaren Brückenbreite auf 4,00 m überwiegend für wünschenswert und ausreichend erachtet.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Radschnellweg BS - WF/SZ wurde in Stellungnahmen die angedachte Brückenbreite von 4,00 m aber in Frage gestellt, sofern ein zukünftiger Radschnellweg über die Brücke führen sollte. Bei dem Bau einer 4,00 m breiten Brücke sahen die Verbände eine spätere Führung des Radschnellweges über die Brücke als nicht möglich an. Die Verwaltung teilt diese Einschätzung. Bisher liegen aber keine über die Machbarkeitsstudien hinausgehenden Erkenntnisse zur Führung des Radschnellweges vor. Diese sind auch nicht kurzfristig zu erwarten. Aufgrund des schlechten Zustandes der Bestandsbrücke kann mit den Brückenplanungen nicht gewartet werden, bis es eine Entscheidung zur Führung des Radschnellwegs gibt.

Um dennoch jetzt mit der Brücken-Planung beginnen zu können, macht die Verwaltung folgenden Vorschlag:

Sollte sich bei den späteren Planungen des Radschnellweges ergeben, dass dieser über die neue Okerbrücke führen soll, so könnte die jetzige Brücke als Radwegbrücke dienen und ein neuer zweiter Überbau, mit einer Breite von 2,50 m, könnte als Fußweg neben diese Brücke gelegt werden. Daher soll bereits jetzt die Grundrissplanung für beide Brücken erfolgen und bei der Gründungsherstellung sollen die Gründungspfähle und das Fundament für beide Bauwerke realisiert werden. Die Mehrkosten liegen in Abhängigkeit vom Entwurf in der Größenordnung von ca. 80.000 €, da die aufwendige und kostenintensive Baulogistik ohnehin vor Ort ist. Ebenso soll der Weg zur Leipziger Straße bereits jetzt so geplant werden, dass dieser später in der erforderlichen Breite um einen separaten Gehweg ergänzt werden könnte.

Diese Überlegung wurde mit den Verfassern kritischer Stellungnahmen zur Brückenbreite Ende Januar 2022 in einem Abstimmungstermin diskutiert und einvernehmlich für gut befunden.

- Beleuchtung der Brücke und der Wege:
Im Rahmen der Internetumfrage wurde eine Beleuchtung der Wege und der Brücke mehrheitlich für sinnvoll erachtet. Die meisten angefragten Verbände halten eine Beleuchtung auf Grund der intensiven Nutzung ebenso für notwendig, haben jedoch teilweise unterschiedliche Umsetzungsvorschläge. Es gibt aber auch einzelne ablehnende Haltungen, um nachtaktive Insekten nicht zu beeinträchtigen.

Die Verwaltung schlägt vor, die Installation einer Beleuchtung für die Brücke und für die Wegeanbindung zu planen. Die Art und der Umfang der Beleuchtung werden in

den weiteren Planungsphasen erarbeitet und eng mit der Umweltverwaltung abgestimmt.

- Schutz vor Kfz-Verkehr:
Das Befahren der Brücke mit Kraftfahrzeugen muss zum Schutz des Bauwerks und der Nutzenden unterbunden werden. Das kann mit Pollern oder Schildermasten erfolgen. Diese werden so installiert, dass sie gut wahrnehmbar sind und dass die verbleibende Nutzbreiten für den Fuß- und Radverkehr ausreichen. Dies erfolgt voraussichtlich im weiteren Umfeld und nicht direkt im Brückenbereich, insbesondere nicht in Kurvenbereichen.
- Wegeoberfläche:
Der vorhandene wassergebundene Weg von der Okerbrücke bis zur Leipziger Straße ist wegen seines Zustandes zur Erneuerung vorgesehen. Der Weg wird asphaltiert, um ein sicheres, komfortables und zügiges Fahren bei allen Witterungsverhältnissen zu ermöglichen.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss der Eckpunkte werden die nächsten Planungsphasen beauftragt. Ein Beschluss über den Entwurf ist für Herbst 2022 angestrebt. Dem wird eine Beteiligung, voraussichtlich in ähnlichem Format wie die erste Beteiligung, vorangestellt. Im Anschluss an den Beschluss des Entwurfs werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt und veröffentlicht. Ziel ist es, in 2023 mit dem Bau zu beginnen, um nach ca. 12 Monaten Bauzeit die Brücke und die Wege in 2024 fertig zu stellen.

Finanzierung

Die Kosten der Brücke sind auf 2,57 Mio. € geschätzt. Die Gründungskosten der optionalen Brückenergänzung sind auf 80.000 € geschätzt. Die Kosten für den Wegebau liegen in der Größenordnung von 450.000 €. Zuzüglich eines Sicherheitszuschlages liegen die Gesamtkosten des Projektes somit in der Größenordnung von 3,5 Mio. €.

Die konkrete Kostenermittlung erfolgt im Rahmen der jetzt anlaufenden Planung.

Der Brückenbau wird mit der vorgesehenen Erneuerung des Weges zusammengeführt und in einer zusammenhängenden Maßnahme realisiert. Eine solche Radwegebaumaßnahme ist förderfähig. Das Projekt ist im Mehrjahresprogramm nach GVFG aufgenommen, mit einer mindestens 60 %igen Förderung der anrechenbaren Kosten.

Die förderfähigen Kosten werden auf 2,97 Mio. € geschätzt (Förderung 60 %: rd. 1,78 Mio. €; Eigenanteil 40 %: rd. 1,19 Mio. €). Zuzüglich der nicht förderfähigen Kosten von 0,53 Mio. € wird mit einem städtischen Anteil i. H. v. rd. 1,72 Mio. € gerechnet. Derzeit sind im Haushalt 2,57 Mio. € an Finanzmitteln eingeplant (Projekt "Okerbrücke Hüttenwerke Schrotw./Ersatz" - 5E.660119). In der Haushaltsplanung 2023 ff. werden die Finanzraten des Projektes incl. der Einnahmen an diese Vorlage angepasst.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Ideenportal - Fahrrad- und Fußweg Wiesental

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.02.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	01.03.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	09.03.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	15.03.2022	Ö

Beschluss:

„Im Rahmen der Planung des Braunschweiger Radverkehrsnetzes als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungsplans wird geprüft, ob und welcher Bedarf für eine Fuß- und Radwegverbindung zwischen den Ortsteilen Veltenhof und Watenbüttel/Ölper besteht.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Ziffer 2, Buchstabe h) der Hauptsatzung, da die Straße Wiesental von überbezirklicher Bedeutung ist.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zum Bau eines Fahrrad- und Fußweges entlang der Straße Wiesental, zwischen Veltenhof und Ölper/Watenbüttel eingebracht:

„Bei der Straße Wiesental handelt es sich um einer der wenigen Straßenverbindungen in Braunschweig, die weder einen Fuß- noch einen Radweg haben. Nichtsdestotrotz ist diese Straße sowohl im Sommer als auch im Winter eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer an die Nahversorgungs-, Ärzte- & Apothekeninfrastruktur nach Watenbüttel & Ölper. Sie bedarf daher im Rahmen der Gefährdungsreduzierung für eben diese Verkehrsteilnehmer einen baulich getrennten Fuß- und Radweg. Insbesondere um in der dunkleren Jahreszeit aber auch zu dunklen Uhrzeiten im Sommer einen ausreichenden Schutz vor dem überholenden motorisierten Verkehr zu haben, der sich zudem selten an die Geschwindigkeitsbeschränkung noch an den Mindestabstand bei Überholvorgängen hält. Insbesondere da diese Straße nicht beleuchtet ist, zwei schlecht einsehbare Kurven hat, dort Tempo 50 gilt und eine sehr geringe Fahrbahnbreite aufweist, ist sie für den unmotorisierten und schutzbedürftigen Individualverkehr sehr gefährlich und muss daher baulich angepasst und mittlerweile sowieso mal saniert werden.“

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Prüfung und Bewertung:

Bei der Straße Wiesental handelt sich um eine Kreisstraße (K 25), die inmitten des Naturschutzgebietes Okerauen und des Überschwemmungsgebietes der Oker verläuft. Bauliche Anpassungen oder Erweiterungen der bestehenden Straße stellen daher ein äußerst komplexes Vorhaben mit großen umweltrelevanten Fragestellungen und Folgemaßnahmen dar.

Die Verwaltung hat in der Vergangenheit mit den Drucksachen 17-03673-01 (Sitzung des Bauausschusses am 14.03.2017) sowie 17-04119-01 (Sitzung des Stadtbezirksrates im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel am 31.05.2017) bereits umfangreich auf die Erfordernisse, Schwierigkeiten und erforderlichen, finanziellen Aufwendungen hingewiesen. Die Randbedingungen haben sich seither nicht verändert.

Die Verwaltung erachtet einen separaten Geh- und Radweg zwischen Veltenhof (Okerbrücke) und Celler Heerstraße/Einmündung Wiesental weiterhin für grundsätzlich sinnvoll, aber nicht zwingend erforderlich.

Aufgrund der schwierigen Randbedingungen führte die Gesamtbewertung der Verwaltung in der Vergangenheit jeweils zu dem Ergebnis, die Planung eines Geh- und Radweges nicht zu verfolgen.

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) und im Zusammenhang mit dem beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ wird die Verwaltung bis 2023 die Hauptnetze der einzelnen Verkehrsarten sowie die Verknüpfung der Stadtteile untereinander erarbeiten und damit auch die Gesamtplanung für das Braunschweiger Radverkehrsnetz abschließen (siehe Ziel 2, Maßnahme 3 Ziele- und Maßnahmenkatalog).

Dabei wird auch die Verkehrsbedeutung eines separaten Fahrrad- und Fußweges entlang der Straße Wiesental bewertet, um darauf aufbauend abschätzen zu können, ob ein solcher Weg trotz der schwierigen Rahmenbedingungen und des massiven ökologischen Eingriffs realisiert werden sollte.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
Ideenplattform "E-Ladesäulen für das alte Hochschulviertel"

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 16.02.2022
---	----------------------

Beratungsfolge Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	Sitzungstermin 15.03.2022	Status Ö
---	------------------------------	-------------

Beschluss:

„Das Hochschulviertel wird als potentieller Standort für Ladeinfrastruktur im Zuge des laufenden Konzessionsvergabeverfahrens berücksichtigt.“

Sachverhalt:

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zur Ausstattung zweier Parkplätze mit E-Ladesäule eingebracht:

„Leider geht der Ausbau der Ladesäulen nicht so schnell voran wie E Fahrzeuge gekauft werden. Außerdem können die meisten Mehrfamilienhäuser nicht selber mit einer Wall Box o. ä. ausgestattet werden, da keine Parkflächen zum Haus gehören. Ich schlage vor, zwei Parkflächen im alten Hochschulviertel mit einer E Ladesäule auszustatten. Welche Parkflächen das genau sein können, ist natürlich zu prüfen aber als Vorschlag nenne ich die Bammelsburgerstraße Ecke Wendenmaschstraße.“

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.
Die städtische Konzessionsausschreibung für Ladeinfrastruktur ist ein stadtweites Mobilitätsprojekt und fällt in die Zuständigkeit des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

Prüfung und Bewertung:

Allgemeine Einordnung

Die Verwaltung hat im Frühjahr 2021 ein Konzept in Auftrag gegeben, welches u. a. anhand der Faktoren Einwohnerdichte, (Elektro-) Kfz-Dichte pro Einwohner, Vorhandensein eigener Stellplätze und wichtiger Ziele wie Geschäfte oder Betriebe ohne eigene Stellplätze ermittelt hat, wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte perspektivisch bis zum Jahr 2030 im Stadtgebiet Braunschweig benötigt werden und wie diese sinnvoll auf die verschiedenen Stadt- und Ortsteile zu verteilen sind. Die Bedarfsermittlung wurde am 13.10.2021 im Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt.

Auf dieser Grundlage soll einem privaten Betreiber öffentlicher Straßenraum zur Verfügung gestellt werden, damit dieser dort bedarfsgerecht und eigenwirtschaftlich Ladepunkte errichtet und betreibt. Zur Gewährleistung eines fairen und transparenten Wettbewerbs gilt es, diesen Betreiber im Rahmen einer Ausschreibung zu ermitteln, sodass anschließend ein Konzessionsvertrag geschlossen werden kann. Ausschreibung und Konzessionsvertrag werden - ebenso wie die Bedarfsermittlung - das gesamte Stadtgebiet betrachten. Das gesamtstädtische Konzessionsvergabeverfahren läuft aktuell.

Standortfindung und -auswahl:

Die konkrete Standortfindung und -auswahl wird durch den künftigen Betreiber in Abstimmung mit der Verwaltung erfolgen. Es ist zu erwarten, dass aus Betreibersicht insbesondere wirtschaftliche Gesichtspunkte wie eine hohe lokale Nachfrage und in der Folge eine hohe Auslastung sowie eine hohe Sichtbarkeit und technische Gesichtspunkte wie ausreichend freie Kapazitäten im Stromnetz maßgeblich sein werden. Zugleich wird die Verwaltung bei der Standortwahl auf eine gleichmäßige Verteilung über das Stadtgebiet und innerhalb der einzelnen Stadtteile sowie auf eine gute Erreichbarkeit und Zugänglichkeit achten.

Da die Verwaltung über private Flächen nicht verfügen kann, werden im Rahmen der oben beschriebenen Konzessionsausschreibung ausschließlich öffentliche Flächen betrachtet. Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen obliegen den jeweiligen Flächeneigentümern.

Das Hochschulviertel wird im Zuge der Konzessionsausschreibung als potentieller Standort berücksichtigt.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Abhilfe gegen Fremdparken auf Carsharing-Stellplätzen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.02.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Zunehmend werden Carsharing-Stellplätze in der Braunschweiger Innenstadt von Fremdarker:innen zugaparkt, sodass Carsharing-Kund:innen bei der Rückgabe des Fahrzeugs keinen freien Platz vorfinden und ihr Fahrzeug nicht ordnungsgemäß an den dafür vorgesehenen Plätzen abstellen können. Dies macht das Carsharing für die Nutzerinnen und Nutzer weniger attraktiv, verursacht unnötigen Parksuchverkehr und unter Umständen auch hohe Kosten und Aufwand für alle Beteiligten.

Carsharing-Modelle können in der Perspektive einen erheblichen Beitrag leisten für die Mobilitätswende. Sie bieten eine ausreichende Möglichkeit zur individuellen Mobilität - trotz weniger Pkw im öffentlichen Raum, vor allem in verdichteten Bereichen. Daher ist es aus unserer Sicht angemessen, Mittel und Wege zu beschreiten, die die unterschiedlichen Carsharing-Modelle unterstützen.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Welche Möglichkeiten gibt es aus Sicht der Verwaltung, die Nutzung von Carsharing-Stellplätzen für Fremdarker:innen konsequenter zu verhindern - ist es zum Beispiel möglich, die für Taxistellplätze geltenden Bedingungen auf Carsharing-Stellplätze anzuwenden und regelwidrig abgestellte Fahrzeuge umgehend abschleppen zu lassen?
2. Wie könnte das Carsharing allgemein gefördert werden (z. B. durch eine Parkgebührenbefreiung oder den Wegfall der Parkzeit-Überwachung für Carsharing-Fahrzeuge, damit die Nutzer:innen ihr Fahrzeug kostenfrei und ordnungsgemäß in der Nähe des zugestellten Carsharing-Parkplatzes abstellen können)?
3. Welche weiteren Erfahrungen oder Lösungen aus anderen Kommunen könnten auch in Braunschweig wirksam umgesetzt werden?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen: keine

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

TOP 12.2
22-18131
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sondernutzung für Gastronomiebetriebe in 2022

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.02.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Während der Corona-Pandemie wurde einigen Gastronomiebetrieben (z.B. in der Südstraße und im Magniviertel) gestattet, auf Parkplätzen unmittelbar vor ihrer Fensterfront provisorische Freisitze zu errichten, um auch unter freiem Himmel bewirten zu können. Nach Auffassung der Grünen Ratsfraktion hat dies nicht nur dazu geführt, dass die wirtschaftliche Existenz von Gastronomiebetrieben gesichert werden konnte, sondern es entstanden auch zahlreiche neue Orte, die zu einer Steigerung der Lebensqualität im direkten Umfeld dieser Betriebe geführt haben. So konnten z.B. an einem Restaurant im Magniviertel auf einer Fläche, die für zwei Parkplätze vorgesehen war, 16 Sitzmöglichkeiten für Gäste geschaffen werden, die unserer Beobachtung nach intensiv genutzt wurden.

Hierzu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Sondernutzungen von Parkflächen im Straßenraum wurden in 2021 erteilt?
2. Wie schätzt die Verwaltung die Erfahrungen dabei ein?
3. Werden auch 2022 wieder solche Sondernutzungen möglich sein, und wenn ja, nach welchen Regeln?

Anlagen: keine

Absender:

Knurr, Sven-Markus

TOP 12.3

22-17787

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Aktive Promotion in der Innenstadt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Bürgerhaushalt 2014 wurde unter der Nr. 788 darauf hingewiesen, dass die Braunschweiger Innenstadt aufgrund teilweise aggressiver Ansprache seitens Promotern, die unter Vorspiegelung falscher Tatsachen um Abonnenten für ihren jeweiligen Verein werben, vor allem an publikumsreichen Tagen (etwa sonnabends) für Einwohner und Touristen gleichermaßen anstrengend zu begehen ist.

Die Antwort der Verwaltung lautete damals:

„Die Verwaltung wird die Sondernutzungserlaubnisse für Promotion mit dem Ziel überprüfen, Auflagen zu erteilen, die ein aktives und aggressives Ansprechen unterbinden.“

Geändert hat sich an dieser Situation leider nichts, das Ergebnis dieses Punktes ist bis heute als "offen" gekennzeichnet. Zuletzt in der Vorweihnachtszeit 2021 war es indes nur schwer möglich, an beliebten und belebten Orten wie zum Beispiel dem Kohlmarkt vorbeizuflanieren, ohne dass sich ein Promoter geradezu in den Weg stellt, so dass man ihm seine Aufmerksamkeit schenken muss. Für eine lebenswerte Innenstadt, wie Braunschweig sie in den kommenden Jahren verstärkt zu haben beabsichtigt, ist ein solches Auftreten sicherlich nicht sinnvoll.

Daher frage ich:

- Wurden und werden schon Auflagen erteilt, die ein aktives und aggressives Ansprechen unterbinden?
- Falls ja: Wie wird die Einhaltung dieser Auflagen überprüft? (Falls nein: Warum nicht?)

Anlagen:

Der Bürgerhaushalt 2014 - etwa 4 Megabyte groß - ist noch immer als PDF hier einsehbar:
https://cdn.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/fb20/fb20_1/Dokumentation_Buergerhaushalt-2014.pdf

Betreff:

Carsharing-Plätze als Ersatz für auszuweisenden Parkraum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.02.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Stellungnahme 18-09654-01 hat die Verwaltung auf eine Anfrage der SPD-Fraktion geantwortet, wie durch Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen die Zahl der bei Neubau von Mehrfamilienhäusern auszuweisenden Pkw-Stellplätze reduziert werden kann:

"1. Gemäß § 47 (5) NBauO kann die Pflicht zur Herstellung notwendiger Einstellplätze durch die Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde ersetzt werden (Ablöse). Die Zahlung des Geldbetrages wird unter der Voraussetzung ausgesetzt, dass der Bauherr die Einstellplätze durch Carsharing nachweist. 1 Carsharingplatz ersetzt dabei 6 Einstellplätze.

2. Die Carsharingplätze müssen im Bauantrag dargestellt und nach Prüfung der Bauvorlagen genehmigt werden. In der Folge liegt es gem. § 56 NBauO in der Verantwortung des Eigentümers, dass Anlagen und Grundstücke dem öffentlichen Baurecht entsprechen.

3. Für den Fall, dass die Voraussetzungen der Aussetzung des Ablösebetrages (siehe Antwort 1) nicht mehr gegeben sind, wird die Zahlung des Ablösebetrages gefordert."

Seit dieser Stellungnahme sind einige Jahre vergangen, und Carsharing wird in Braunschweig immer beliebter. Offen blieb damals, wie oft die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen auch tatsächlich von Investoren als Option genutzt wird und ob die Anbieter von Carsharing in solche Lösungen mit eingebunden werden; denn schließlich nutzt der Carsharing-Stellplatz nichts, wenn nicht auch ein Carsharing-Anbieter den Stellplatz regelmäßig nutzt und das entsprechende Fahrzeug auch von einer ausreichenden Zahl von Kundinnen und Kunden so oft genutzt wird, dass sich das Fahrzeug rechnet.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Wie viele Carsharing-Stellplätze sind in Braunschweig insgesamt durch die nach § 47 (5) NBauO und nach der Einstellplatzablösesatzung der Stadt Braunschweig mögliche Ablösung von Investoren seit 2018 ausgewiesen worden und wurden oder werden diese Stellplätze auch tatsächlich von einem Carsharing-Unternehmen bewirtschaftet?

2. Wo sind diese Carsharing-Stellplätze untergebracht, im öffentlichen oder privaten Raum (hier bitten wir möglichst auch um Angabe der Adresse des Stellplatzes)?

3. Wie viele dieser Carsharing-Stellplätze sind seit 2018 durch Zahlung eines Ablösebetrages nach § 47 (5) NBauO oder der Einstellplatzablösesatzung der Stadt rückabgewickelt worden?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen: keine

Betreff:

Radwege Zielnetz 2030

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.02.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Braunschweig hat sich im Juli 2020 das Ziel gesetzt, das Radwegenetz in Braunschweig in vielfältiger Weise zu verbessern und auszubauen. So sollen neue Radschnellwege entstehen und ein System von Velorouten entwickelt werden. Darüber hinaus sollen auch Radwegverbindungen zwischen den Stadtteilen verbessert werden. Insgesamt sollen mindestens 35 Kilometer neue Radwege in Braunschweig entstehen. Dies alles mündet schließlich in einem Radwege-Zielnetz 2030, das auf dem bestehenden Radwegenetz aufbaut und dieses weiterentwickelt. Einige Mobilitätsverbände haben schon recht konkrete Vorstellungen für die zukünftige Entwicklung des Radwegenetzes konzipiert und vorgestellt.

Das Radwege-Zielnetz ist ein wichtiger Baustein für den Mobilitätsentwicklungsplan (MEP), der bis Mitte 2022 erarbeitet und vorgestellt wird. Die Kenntnis dieses Radwege-Zielnetzes ist auch wichtig, um alle aktuellen und zukünftigen Radwegplanungen als Teil des Ganzen sehen und beurteilen zu können. Ebenfalls könnte sie bei der Einordnung von geplanten Baumaßnahmen der Deutschen Bahn an der Grünwaldstraße helfen.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Wie ist der aktuelle Status des Radwege-Zielnetzes, wie es 2022 als Teil des MEP vorgestellt werden soll?
2. Wie sollen die zuständigen Ausschüsse des Rates, die Mobilitätsverbände und weitere betroffene Institutionen, wie z. B. die Feldmarkinteressenschaften, an der Entwicklung und Fortschreibung des Radwege-Zielnetzes beteiligt werden, und ist damit zu rechnen, dass diese Beteiligung noch dieses Jahr erfolgt, sodass Änderungswünsche und Vorschläge aus diesen Gremien in das Ergebnis des Radwege-Zielnetzes einfließen können?
3. Welche Formate sind geplant, um bei der Entwicklung des Radwege-Zielnetzes – inklusive Velorouten, Radschnellwegen und dem weiteren Radwegeausbau – neben den Interessenverbänden auch die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger einzubinden?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen: keine

Betreff:

Unsachgemäßes Parken von E-Scootern im Stadtgebiet

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.03.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

15.03.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Braunschweiger Zeitung vom 19. Februar 2022 und auch davor in sozialen Netzwerken wurde von dem Sturz einer blinden Mitbürgerin über einen unsachgemäß geparkten E-Scooter berichtet. Dieser Sturz ist zunächst für die Betroffene ein Unglück. Für uns zeigt sich jedoch, dass in der Dezember-Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben das Thema zwar bereits korrekt aufgegriffen wurde, wir jedoch eine gewisse Dringlichkeit dadurch gegeben sehen, dass zum Sommer hin die Nutzung von E-Scootern intensiviert werden wird. Vor diesem Hintergrund ist abzusehen, dass sich entsprechende Gefahren für Fußgänger*innen und andere Verkehrsteilnehmer*innen mehren werden.

Wegweisend dürfte in dieser Hinsicht ein Urteil des Münsteraner Verwaltungsgerichts gegenüber der Stadt Münster sein, welches die Stadt zur schnellen Umsetzung eines aktiven Parkmanagements via Geofencing oder ähnlichen Systemen, die das Free-Floating unterbinden, anmahnt.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um folgende Auskünfte:

1. Wie lautet ein Zwischenfazit zum Geofencing-Pilotprojekt am Hauptbahnhof?
2. Mit welchem Ergebnis hat die Verwaltung den von Herrn Benscheidt zugesagten und von Herrn Kamphenkel angeregten Austausch zwischen Blindenverband, Verwaltung und E-Scooter-Anbietern durchgeführt, oder - falls er noch nicht stattgefunden hat - für welchen Zeitpunkt ist der Austausch terminiert?
3. Wie schnell kann die Verwaltung nach Auswertung der Daten aus dem Pilotprojekt eine Ausweitung auf das Stadtgebiet bewerkstelligen (wir bitten um eine möglichst präzise Zeitangabe und die Nennung der entsprechenden Parameter, die für eine Ausweitung notwendig sind)?

Gez. Burim Mehmeti

Anlage:

Artikel "Sicheres Abstellen von E-Scootern"