

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 21.06.2022, 15:00 Uhr

Raum, Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 15.03.2022 (öffentlicher Teil)
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 10.05.2022 (öffentlicher Teil)
4. Mitteilungen
 - 4.1. Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen 2021 22-18681
 - 4.2. 22-18813 1. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"
 - 4.3. Neue Beteiligungsstrukturen für den Radverkehr 22-18004
 - 4.4. Ideenportal - Einrichtung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) auf der Braunschweiger Straße 22-19004
5. Anträge
 - 5.1. Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen 22-18867
 - 5.1.1. Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen 22-18867-01
 - 5.2. Braunschweig werbefrei! 22-18786
 - 5.3. Barrieremelder einrichten 22-18868
 - 5.4. Kostenloses Schüler:innen-Ticket 22-19018
6. 1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen (Kostenerstattungssatzung) 22-18798
7. Neufestsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Landesstraße L 635 22-18460
8. Salzdahlumer Straße/Jägersruh, verbesserte Querungsmöglichkeit (Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden") 20-14579
- 8.1. Salzdahlumer Straße/Jägersruh, verbesserte Querungsmöglichkeit (Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden") 20-14579-01
9. Neufestsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 80 22-18275
10. Bau der P & R-Anlage Stöckheim-Süd 20-14453
11. Planung und Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße 21-16752
12. Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße 22-18612
- 12.1. 22-18612-02 Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße 22-18909
13. Festlegung der Varianten für die Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegüber- oder -unterführung als Ersatz für den BÜ Grünwaldstraße 22-18892
14. Gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage an den Bahnübergängen I, II und III im Ortsteil Bienrode 22-18892

15.	Rückbau Brücke Spargelstraße	22-18861
16.	Ideenportal - Vorrangregelung am Ringgleis	21-17457
17.	Ideenplattform "Übergang Neubaugebiet HDL"	22-18400
18.	Ideenportal - Fußgängerüberweg an der Querumer Straße - Änderungsantrag zu DS 20-13970	20-14320-01
19.	22-19021 Projekt "Mobiles Grün" im Förderprogramm "Perspektive Innenstadt!"	
20.	Anfragen	
20.1.	Mobilität zwischen den Hochschulstandorten	22-19020
20.2.	Wie ist die Auftragsvergabe für die Nachbesserung von Straßenmarkierungen ausgestaltet?	22-19030
20.3.	Liefer- und Werkverkehre im Bereich Innenstadt und Fußgängerzone	22-19028
20.4.	Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße Anfrage zur Vorlage 22-18612	22-18612-01
20.5.	Parkzonen für E-Scooter	22-19027

Braunschweig, den 14. Juni 2022

Betreff:

Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen 2021

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 10.06.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	21.06.2022	Ö

Sachverhalt:

Im Juli 2020 wurde der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ durch den Rat beschlossen (DS 20-13342-02). Die unter Ziel 1 „Sicherheit des Radverkehrs erhöhen!“ verortete Maßnahme 2 stellt einen jährlichen Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen in Aussicht.

Die Berichterstattung erfolgt durch die Polizei jeweils zur Mitte eines Kalenderjahres über das Unfallgeschehen im Vorjahr. Die Polizei hat die Geschäftsführung der Unfallkommission, die aus Mitgliedern der Polizei, der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde besteht.

Mit dieser Drucksache wird der Bericht zu Fahrradunfällen 2021 vorgelegt.
Eine Präsentation zum Bericht ist für die Sitzung des AMTA am 21. Juni 2022 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:
Uko-Bericht 2021 Radverkehr



Unfallkommission Braunschweig



04.04.2022

Bericht der Arbeit der Unfallkommission Braunschweig (UKo) im Jahr 2021

Betrachtung des Radverkehrs auf Grundlage einer 3-Jahres-Auswertung – Verkehrsunfälle mit Personenschaden – (3JK-P) der Jahre 2018 - 2020

Allgemein

Die UKo trat in 2021 zu 4 Sitzungen zusammen.

Im Jahr 2021 bestanden im Stadtgebiet Braunschweig 74 Unfallhäufungsstellen (UHS). Die Anzahl verteilte sich dabei auf 59 UHS schwer und 15 UHS leicht.

Im Jahr 2020 hatten 85 UHS, davon 69 UHS schwer und 16 UHS leicht bestanden.

Eine UHS schwer liegt vor, wenn sich 5 Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden innerhalb einer 3-Jahres-Betrachtung an einer Stelle ereignet haben.

In den Sitzungen wurden die schweren UHS sowie Radverkehr – Strecken-Unfallhäufungen untersucht.

Bei 15 UHS schwer wurde die Wirksamkeit von Maßnahmen überprüft. 24 UHS wurden aufgrund einer Wiedervorlage, 18 UHS neu bzw. wiederholt untersucht. Für 12 UHS war die Wirksamkeitsprüfung für 2022 festgelegt.

Mit Ablauf des Jahres 2021 waren damit alle UHS schwer im Stadtgebiet einer Untersuchung unterzogen worden.

Radverkehr

Verkehrsunfälle (VU) mit Radfahrerbeteiligung im zu Grunde liegenden Zeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet Braunschweig wie folgt (in Klammern die Werte aus dem Betrachtungszeitraum 2017-2019):

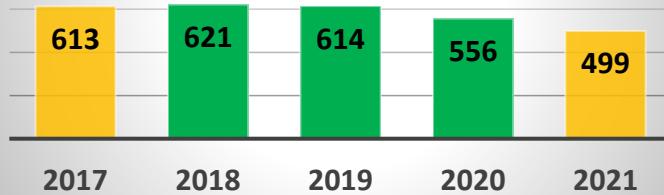
	VU mit Beteiligung Radfahrender	davon mit Personenschaden	davon mit Schwerverletzten / Getöteten
gesamt	1791 (1848)	1197 (1230)	216 (209)
Fahrrad	1656 (1781)	1107 (1179)	196 (199)
Pedelec	135 (67)	90 (51)	20 (10)



Unfallkommission Braunschweig



Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender



Durch die geringere Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung Radfahrender in 2020 hat sich die Gesamtzahl im Betrachtungszeitraum 2018 - 2020 im Vergleich zur Vorjahrsbetrachtung des Zeitraums 2017 - 2019 um ca. 3% verringert.

Die UKo hat bei der Bearbeitung der UHS schwer die sich dort ereigneten VU mit Radfahrerbeteiligung untersucht.

In den UHS ereigneten sich:

	VU mit Radfahrerbeteiligung	davon mit Personenschaden
	316 (354)	261 (271)
	davon 17 (8) Pedelec	davon 13 (6) Pedelec
im Verhältnis zur Gesamtzahl der VU mit Radfahrerbeteiligung	18 (19) %	22 (22) %

Orientiert an den Kriterien für die Festlegung einer UHS, ergeben sich 24 UHS schwer, in denen der Radverkehr besonders betroffen war, darunter 9 neue UHS.

Im Betrachtungszeitraum 2017 – 2019 hatten 21 UHS die Kriterien erfüllt. Von diesen erfüllen die UHS

- Berliner Str./Moorhüttenweg
- Rebenring/Bültenweg
- Altewiekring/Kastanienallee
- Neustadtring/Maschplatz
- Celler Str./Zufahrt Weißes Ross
- Kannengießerstr./Hintern Brüdern

im Betrachtungszeitraum 2018 – 2020 die Kriterien nicht mehr.



Unfallkommission Braunschweig



Zu den UHS wird im Folgenden die Beteiligung des Radverkehrs anhand der Unfallkategorien schwerverletzt (SV), leichtverletzt (LV) und Sachschaden (Sach.) im Zeitraum 2018 – 2020 beschrieben, sowie das VU-Aufkommen in 2021.

	2018-2020				2021			
	gesamt	SV	LV	Sach.	gesamt	SV	LV	Sach.
Alte Frankfurter Str./Th.-Heuss-Str.	10	1	7	2	1	--	1	--
Am Wendentor/Wendentorwall	11	--	10	1	1	--	--	1
Bienroder Weg/Siegfriedstr.	6	--	5	1	--	--	--	--
Bevenroder Str./Volkmaroder Str.	7	1	5	1	--	--	--	--
Celler Str./Freiseestr./Maschstr.	9	--	8	1	4	--	3	1
Celler Str./Petritorwall	11	3	6	2	3	--	3	--
Fallersleber Str./Theaterwall	4	2	2	--	5	1	3	1
Fr.-Wilhelm-Str.	16	2	11	3	--	--	--	--
Güldenstr./Sonnenstr.	5	--	5	--	1	1	--	--
Hagenmarkt/Wendenstr.	7	1	4	2	1	--	1	--
Hagenring/Jasperallee	8	--	7	1	2	--	2	--
Hamburger Str./Ludwigstr.	10	--	6	4	2	--	2	--
Hamburger Str./REAL	6	2	4	--	--	--	--	--
Hamburger Str./Rheingoldstr.	11	2	5	4	2	--	2	--
Heinrich-Büssing-Ring 40-42	7	1	6	--	1	--	1	--
Helmstedter Str./Brodweg	6	--	6	--	2	--	1	1
St. Leonhard/Ottrmerstr./Schillstr.	7	2	4	1	1	--	--	1
Münchenstr. /A391 Ast Weststadt süd	6	2	4	--	1	--	1	--
Münchenstr. 12 (Burger King)	7	2	4	1	--	--	--	--
Neustadtring/Celler Str.	10	--	8	2	2	--	--	2
Steinweg/Am Theater/Ehrenbrechtstr.	15	1	12	2	2	--	2	--
Steinweg/Wilhelmstr.	7	2	4	1	--	--	--	--
Stöckheimstr./AS A36	9	--	9	--	4	--	3	1
Werder/Wendenstr.	8	1	7	--	1	--	1	--

UHS Alte Frankfurter Str./Theodor-Heuss-Str.

In Bezug auf den Radverkehr wurde 2020 als Hauptursache festgestellt:

Fehler beim Rechtsabbiegen aus der Alten Frankfurter Str. im Konflikt mit dem Radverkehr von rechts (rechtmäßig) und links. Für die Bekämpfung der Ursache wurde eine Erneuerung der Rotmarkierung der Radfahrerfurt, das Aufbringen von Piktogrammen und in beide Richtungen zeigenden Pfeilen empfohlen.

Die Alte Frankfurter Straße sollte einschließlich der Radfahrerfurt im Herbst 2021 saniert werden, in diesem Zuge war vorgesehen, auch die Rotmarkierung der Furt zu erneuern.



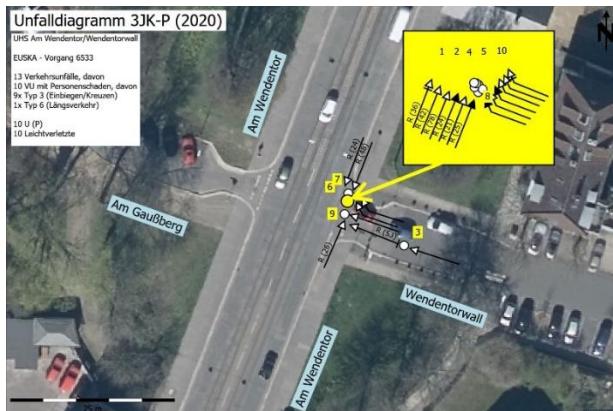
Unfallkommission Braunschweig



Die Untersuchung der Verkehrsunfallsituation in 2021 erbrachte keine Änderung der Situation.

Die Baumaßnahme musste auf die Osterferien, die Rotmarkierung auf den September 2022 verschoben werden, daher wurden innerhalb der Radverkehrsfurt – zunächst ohne Rotmarkierung – Fahrradpiktogramme und in beide Richtungen zeigende Pfeile aufgebracht.

UHS Am Wendendorf/Wendendorfwall



Hier kommt es zu Konflikten zwischen dem Rechtsabbieger aus dem Wendendorfwall und dem querenden Radverkehr, berechtigt von links und verbotswidrig von rechts. Die Polizei hat hier die Verkehrsüberwachung intensivieren. Als Sofortmaßnahme wurde im November 2020 das VZ 205 gegen ein VZ 206 ausgetauscht, eine Haltlinie aufgebracht; Wirksamkeitsprüfung in 2022.

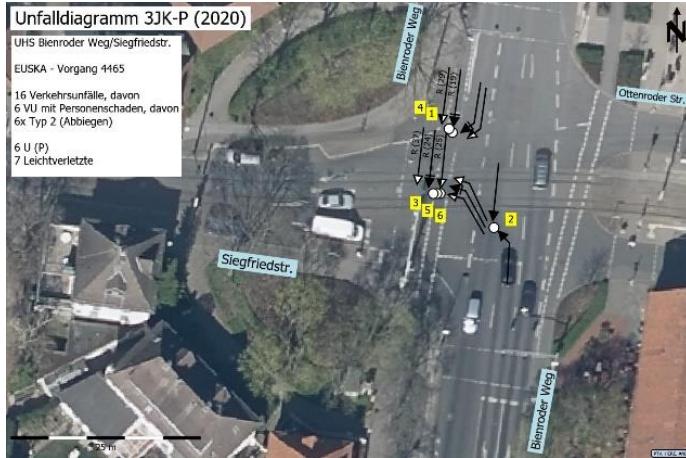
2021 wurde der Verkehr im Wendendorfwall durch Baumaßnahmen von Mai bis Dezember erheblich eingeschränkt.

Im Zuge der Stärkung des Wallringes als Fahrradrouten wird die Kreuzung von der Verwaltung überplant. Der Wendendorfwall ist zwischenzeitlich als Teil einer Fahrradzone beschildert.

UHS Bienroder Weg/Siegfriedstr.

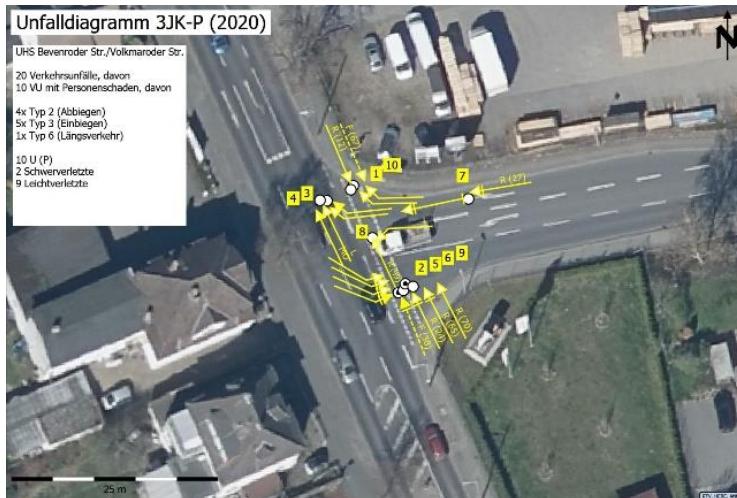


Unfallkommission Braunschweig



4 der 6 Verkehrsunfälle ereigneten sich in 2018. Die Entwicklung in den beiden Jahren danach zeigte eine Verbesserung des Unfallgeschehens. Die UKo vereinbarte, die UHS weiter zu beobachten und ggf. in 2022 neu zu bewerten.

UHS Bevenroder Str./Volkmaroder Str.



Als Sofortmaßnahme wurde empfohlen, die Markierungen zu erneuern und das bestehende VZ 205 durch ein VZ 206 mit Haltelinie zu ersetzen. Die Empfehlungen wurden im November 2021 umgesetzt (Wirksamkeitsprüfung 2023).

Die Einmündung soll in das Programm Rotmarkierung von Radwegfurten aufgenommen und so schnell wie möglich markiert werden.



Unfallkommission Braunschweig



UHS Celler Str./Freisestr./Maschstr.

Im Zuge des Neubaus der Sidonien-Brücke wurde der Bereich Celler Str./ Maschstr. / Freisestr. Radverkehr gerechter verändert.

Von der LSA bis zur Freisestr. wurde der Radweg für die Gegenrichtung freigegeben; Wirksamkeitsprüfung 2022.

UHS Celler Str./Petritorwall

Im Zuge der Verbesserung der Wallringroute für Radfahrende soll die Querungssituation über die Celler Straße in Höhe Petritorwall verbessert werden. Radfahrende sollen zukünftig geradlinig über den Knotenpunkt geführt werden.

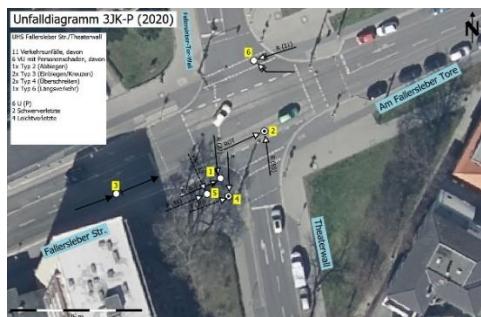
Für die Nordseite wurde empfohlen, das VZ 205 gegen das VZ 206 zu ersetzen. Die Beleuchtung am mittigen Lichtmast sollte eingeschaltet werden.

Die Empfehlungen wurden im November 2020 umgesetzt. Die Wirksamkeit wird in 2022 überprüft.

UHS Güldenstr./Sonnenstr.

Im Juni 2019 waren aufgrund der Empfehlung der UKo die Schuten der Fußgänger-LSA in der Sonnenstr. gedreht worden. Die Maßnahme hat einen positiven Effekt. Das den Radverkehr betreffende Verkehrsunfallgeschehen ist rückläufig.

UHS Fallersleber Str./Theaterwall

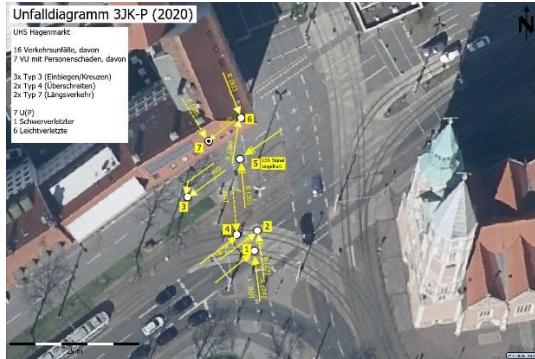


Das Unfallgeschehen in Bezug auf den Radverkehr konzentrierte sich auf den südlichen Bereich der Kreuzung. Eine Einzelauswertung der Verkehrsunfälle ergab, dass die Ursache jeweils im persönlichen Fehlverhalten lag. Verkehrliche oder bauliche Einflüsse wurden nicht erkannt.

UHS Hagenmarkt/Wendenstr.



Unfallkommission Braunschweig



Die UHS ist in 2021 weitestgehend unfallfrei geblieben. Die UKo empfiehlt daher zunächst keine Sofortmaßnahmen und will die UHS weiter beobachten. Wiedervorlage 2022.

UHS Hagenring/Jasperallee

Hauptursache in dieser UHS sind Fehler beim Linksabbiegen vom Hagenring als auch vom Altwiekring in die Jasperallee. Es wird festgestellt, dass die Sicht für die Abbiegenden aufgrund der Verkehrssituation eingeschränkt ist. Die UKo empfiehlt eine separate Signalisierung für die jeweiligen Linksabbieger. Die separate Signalisierung ist noch in Prüfung.

UHS Hamburger Str./Ludwigstr.

Es wird festgestellt, dass die Hauptursache an dieser Einmündung das Falschverhalten von Radfahrern, die den für sie linken Radweg verbotswidrig benutzen, obwohl dieser dafür nicht freigegeben ist. Die Polizei hat die Situation verstärkt überwacht. Die Verkehrsunfallage hat sich deutlich entspannt.

UHS Hamburger Str. 250 (Real)

Es wurde festgestellt, dass die Hauptursachen für die Unfalllage das 2-spurige Einfahren in den fließenden Verkehr vom Parkplatz auf die Hamburger Str. und das Nichtbeachten der Vorfahrt der von rechts berechtigt kommenden Radfahrer sind. Von der UKo wurde empfohlen, den Bereich des Radweges vor der Ausfahrt mit Piktogrammen zu versehen.

Durch eine Sperrfläche zwischen dem Ein- und Ausfahrtbereich und dem Aufbringen eines VZ 295 zwischen den beiden Fahrstreifen der Hamburger Str. sollte erreicht werden, dass nur noch einspurig in den rechten Fahrstreifen ausgefahren werden kann.

Die Umsetzung ist im April 2020 erfolgt. Seither sind die Unfallzahlen rückläufig.

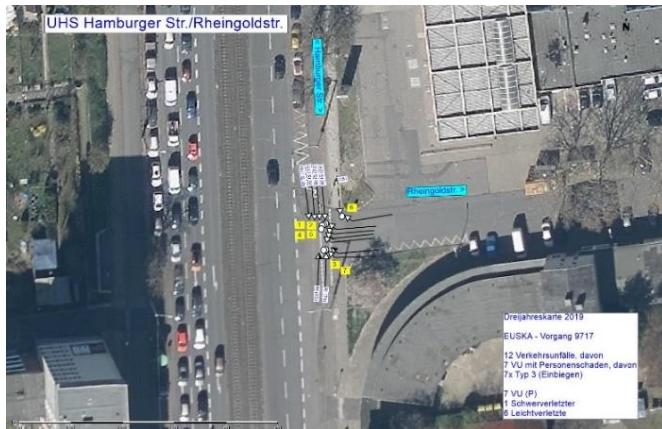
UHS Hamburger Str./Rheingoldstr.



Unfallkommission Braunschweig



Als Unfallursache wird der Fehler beim Rechtsabbiegen von der Rheingoldstr. im Konflikt mit dem Radverkehr, der ordnungsgemäß von links kommt, als auch dem verbotswidrig von rechts kommenden festgestellt. Der Radverkehr aus Rtg. Norden ist bis zum Geh-/Radweg um das Tankstellengelände herum in Gegenrichtung freigegeben. Am angegebenen Geh-/Radweg ist das VZ 254 aufgestellt.



Von der UKo wurde empfohlen, das VZ 205 gegen ein VZ 206 mit Haltlinie zu tauschen. Es sollte geprüft werden, ob der sich verkehrswidrig verhaltende Radverkehr durch Hinweisschild oder -plakat auf das Fehlverhalten an geeigneter Stelle hingewiesen werden soll.



Die genannten Markierungen und Beschilderungen incl. des von der Stadtverwaltung entworfenen o.a. Schildes sind seit dem September 2020 vorhanden.
Wirksamkeitsprüfung 2022.

UHS Heinrich-Büssing-Ring 40-42



Unfallkommission Braunschweig



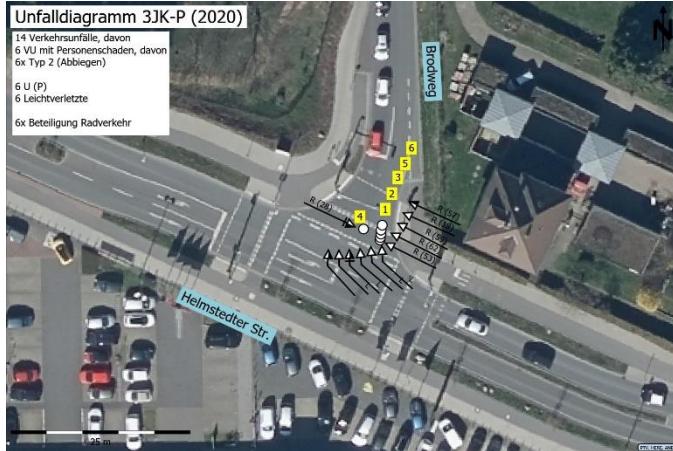
POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG



Ursächlich für die Unfalllage erscheint die mangelnde Sicht beim Ausfahren vom Grundstück insbesondere in Bezug auf den berechtigt von rechts kommenden Radverkehr.

Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen empfahl die UKo die VZ 205 durch VZ 206 incl. Aufbringen Haltlinie zu ersetzen und ein Piktogramm auf dem Radweg im Ausfahrtbereich aufzubringen. Die Empfehlung wurde im November 2021 umgesetzt (Wirksamkeitsprüfung 2023).

UHS Helmstedter Str./Brodweg



Ursächlich ist der Fehler des abbiegenden Kfz-Verkehrs von der Helmstedter Str. rechts in den Brodweg. Der Konflikt ergibt sich mit dem geradeaus auf dem separaten Radweg weiterfahrenden Radverkehr. Dabei kann die Ursache im mangelnden Schulterblick als auch dem Unterschätzen der gefahrenen Geschwindigkeit der Radfahrenden infolge der dort leichten Abschüssigkeit des Radweges sein.

Von der UKo wurde als Sofortmaßnahmen das Aufbringen von Pfeilen und Piktogramm sowie Erneuerung der Markierungen und das Anbringen eines gelben Blinklichts, als weiterführende Maßnahme die Rotmarkierung des Radverkehrsbereichs empfohlen.



Unfallkommission Braunschweig



UHS St. Leonhard/Schillstr./Ottmerstr.



Die Umbauarbeiten im Bereich dieser UHS wurden Ende 2018 beendet. Bis 2019 waren keine signifikanten Ursachen feststellbar. In 2020 entwickelte sich ein Konflikt mit Linksabbiegern. Die separate Signalisierung ist noch in Prüfung.

UHS Münchenstr. /A391 ASt Weststadt süd



An der Auffahrt zur BAB 391 wurden die Warnblinker an der Fußgänger-/Radfahrerfurt von der Weststadt kommend auf die Fahrtrichtung aus Westen kommend am 17.03.2020 eingedreht. Zudem wurde ein VZ 138 – Achtung Radverkehr – installiert.

Seit April 2020 ereigneten sich dort keine Unfälle mehr. Es besteht die Auffassung, dass die Maßnahme ursächlich sein könnte. Die UHS soll weiter beobachtet werden.

=> Wiedervorlage 2022



Unfallkommission Braunschweig



UHS Neustadtring/Celler Str.

Signifikant sind an dieser UHS die Konflikte zwischen den jeweiligen Rechtsabbiegern aus der Celler Str. mit dem geradeausfahren Radverkehr insbesondere bei Dunkelheit. Es wird ein Ortstermin bei Dunkelheit im November vereinbart. Das Ergebnis: Die Kreuzung ist gut ausgeleuchtet, Beleuchtungsmängel werden nicht festgestellt. Der Konflikt der rechtsabbiegenden Kfz mit den querenden bevorrechtigten Radfahrern kann darin begründet sein, dass die Kfz-Führer sich in ihren Fahrzeugen sehr weit herumwenden müssen, um sich nähernde, teilweise recht schnell fahrende Radfahrer auf dem Radweg zu sehen. Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen, wird die Installation je eines gelben Blinklichts empfohlen.

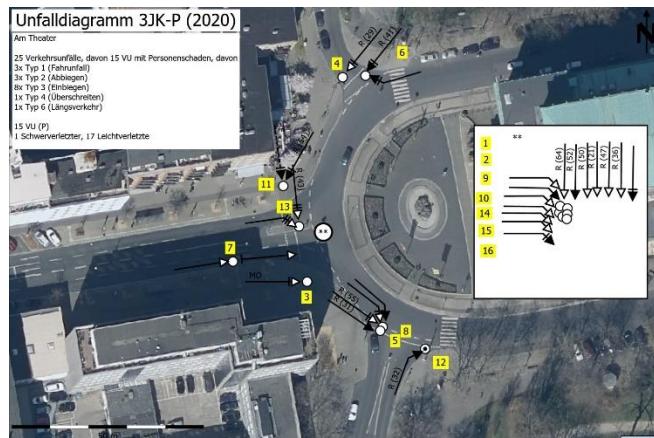
Einige motorisierte Verkehrsteilnehmer orientieren sich beim Abbiegevorgang auch an der Signalisierung für den Fußgänger- und Radverkehr. Hierbei kommt es zuweilen zu Fehleinschätzungen, wenn die Signale für Fußgänger und Radverkehr nicht gleichgeschaltet sind. (Beispielhaft zeigt die LSA für den Fußgänger bereits Rotlicht, während die LSA für den Radverkehr noch Grünsignal zeigt und vom Kfz-Führer nicht gesehen werden kann.)

Im östlichen Bereich der Kreuzung sind die Signale für den Rad- und Fußgängerverkehr gleichgeschaltet. Hier bedarf es keiner Änderung.

Im westlichen Bereich erhält der Radverkehr später Rotsignal als der Fußgängerverkehr. Eine Anpassung ist technisch nicht möglich.

Die Blinklichter wurden im Frühjahr 2021 installiert (Wirksamkeitsprüfung 2022).

UHS Steinweg/Am Theater



Seitens der Stadtverwaltung erging die Mitteilung, dass die Verkehrsführung auf dem Steinweg und damit auch Am Theater überplant werden soll. Eine zeitliche Komponente sei noch nicht bekannt.

Eine der Hauptunfallursachen ist das Fehlverhalten von Kfz-Führern, die den Steinweg i.R. Jasperallee befahren und die Vorfahrt der Radfahrer, die die Querungshilfe über den Steinweg nutzen, nicht beachten. Die UHS ist weiterhin existent und gerade durch den besonderen Fokus auf den Radverkehr mit Priorität zu bearbeiten.

Die UKo erkennt zwei Schwerpunkte:



Unfallkommission Braunschweig



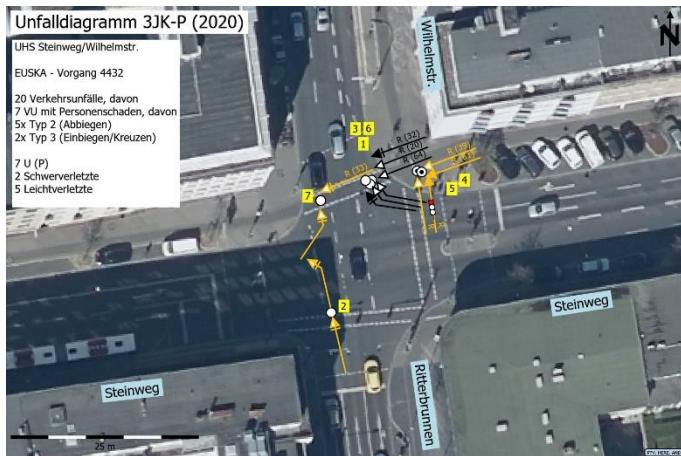
=> Konflikt zwischen dem Kfz-Verkehr jeweils als Rechtsabbieger und dem Radverkehr Steinweg/Am Theater und Am Theater/Ehrenbrechtstr.

Als Maßnahmen empfiehlt die UKo dringend:

- Reduzierung der Fahrstreifen des Steinweg i.R. Theater auf nur einen Fahrstreifen
- Einrichtung eines Radfahrstreifens idealerweise in Rotmarkierung zwischen den Fußgängerüberwegen zum Theater- und Museumspark
- Austausch der Radwegpflasterung vor dem Café Haertle gegen Gehwegpflasterung
- Anheben des Bordsteins am Theaterwall in der bisherigen Fahrtrichtung der Radfahrer aus dem Theaterpark auf den vormals Radweg vor Café Haertle, Verschieben des abgesenkten Bordsteins am Theaterwall i.R. Norden
- Führen des Radverkehrs des Steinweg an geeigneter Stelle auf die Fahrbahn
- Austausch der Radwegpflasterung auf dem Steinweg vor dem Block House gegen Gehwegpflasterung

Von der Stadtverwaltung wurde als Sofortmaßnahme auf dem Steinweg das VZ 205 durch ein VZ 206 ersetzt. Rund um das Theater wurde die Geschwindigkeit mit VZ 274 auf 30 km/h reduziert.

UHS Steinweg/Wilhelmstr.



Der Schwerpunkt des Unfallgeschehens

mit Personenschäden war weiterhin der Konflikt zwischen dem auf dem Radweg des Steinweges vom Theater kommenden Radverkehr und den vom Steinweg in die Wilhelmstr. rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmenden.

Der Rechtsabbiegefahrstreifen des Steinweg aus Rtg. Theater i.R. Wilhelmstraße erhielt am 17.12.2020 nach Empfehlung der UKo eine eigene Signalisierung (Wirksamkeitsprüfung 2022).

UHS Münchenstr. 12 (Burger King)

Von der UKo wurde empfohlen, ein Hinweisschild, das Radfahrende auf ihr Fehlverhalten hinweist, dort aufzustellen.

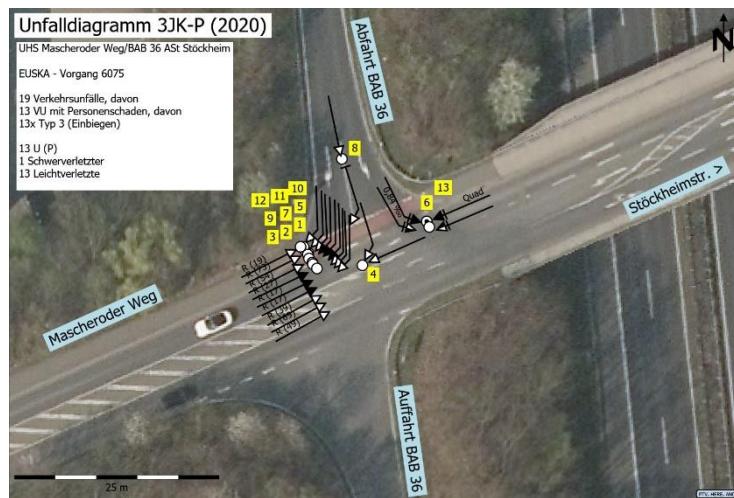


Unfallkommission Braunschweig



Die Umsetzung soll in 2022 erfolgen.

UHS Stöckheimstr./ASt BAB 36



Motorisierte Verkehrsteilnehmer, die die Abfahrt befahren, schauen beim Fahren an die Sichtlinie meistens nur nach links. Von rechts berechtigt kommende Radfahrer würden nicht wahrgenommen werden.

Das beidseitig aufgestellte VZ 205 wurde auf Veranlassung des NLStBV als zuständige Straßenverkehrsbehörde durch VZ 206 mit darüber angebrachtem Zusatzzeichen 1000-32 ersetzt. Das Verkehrszeichen verdeckende Baumgrün wurde entfernt. Die Umsetzung erfolgte im August 2020 (Wirksamkeitsprüfung 2022).

UHS Werder/Wendenstr.



Unfallkommission Braunschweig

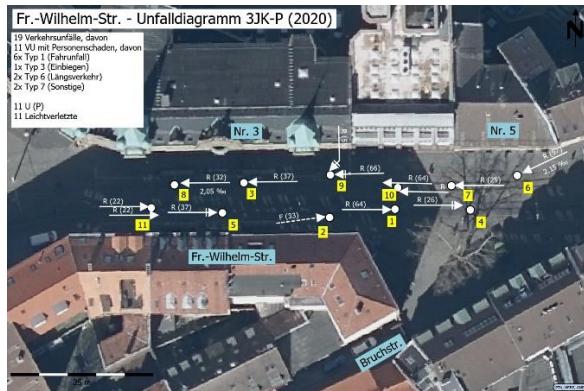


Hier besteht der Konflikt zwischen dem Rechtsabbieger aus dem Werder mit dem berechtigt von rechts kommenden Radverkehr. Ursächlich sind vermutlich die mangelnde Sicht und ein Aufmerksamkeitsdefizit bei den Rechtsabbiegern. Von der UKo wurde empfohlen, das VZ 205 durch VZ 206 zu ersetzen. Die Umsetzung erfolgte im Februar 2021 (Wirksamkeitsprüfung 2022).

Radverkehr – Strecken-Unfallhäufungen

Analog der Voraussetzungen für das Vorliegen einer Unfallhäufungslinie innerorts für Unfälle des Typs 4 (Überschreiten), d.h. auf einer Strecke von 300 Metern, wurden folgende Häufungen ermittelt:

- **Fr.-Wilhelm-Str.**



Ursächlich für eine Mehrzahl von Verkehrsunfällen, ist der Sturz von Radfahrenden infolge des Geratens in die Gleise der Stadtbahn.

Die UKo empfahl der Stadtverwaltung Möglichkeiten für das Aufstellen oder Aufbringen von



Unfallkommission Braunschweig



Hinweisen zur Gefährlichkeit der Strecke für Radfahrende zu finden.



Es wurden entsprechende Schilder im Dezember 2021 aufgestellt
(Wirksamkeitsprüfung 2023).

- **Hagenbrücke** – 7 Verkehrsunfälle(VU)

Die VU sind durch individuelles Fehlverhalten erklärbar. Verkehrliche oder bauliche Mängel sind nicht zu erkennen (Wiedervorlage 2022).

- **Kastanienallee** – 8 Verkehrsunfälle

Es ist eine Konzentration auf dem Bereich der Verflechtung des Fahrradschutzstreifens mit der Fahrbahn vor dem ehem. Penny festzustellen.

Es wurde ein Ortstermin vereinbart. Daraus ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Der Radverkehr sollte aus Richtung Innenstadt kommend vor dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn über die Kreuzung fahren.
- Dafür sollte der Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich demarkiert, die Radverkehrs-LSA demontiert werden.
- Das Hinweisschild „Radfahrer auch auf der Fahrbahn“ i.H. Haus-Nr. 68 sollte analog der Aufstellung in den anderen Bereichen der Kastanienallee weiter i.R. stadtauswärts versetzt, das VZ 138 entfernt werden.
- Es sollte geprüft werden, ob die empfohlenen Maßnahmen auch analog für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr umgesetzt werden sollen.

Seitens der Stadtverwaltung wird eine Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen geprüft.

- **Helmstedter Str./Museumsstr.** – 8 Verkehrsunfälle

Auffällig sind hier die alleinbeteiligt gestürzten Radfahrer.

Es wurde ein Ortstermin vereinbart. Die Besichtigung der Orte Helmstedter Str./Howaldtstr., Museumstr. ggü. Einmündung Steintorwall und Museumsstr. i.H. Nr. 2 erbrachte keine Erkenntnisse hinsichtlich von Mängeln im Verkehrsraum. Der Streckenabschnitt soll weiter beobachtet werden (Wiedervorlage 2022).

- **Luisenstr./Frankfurter Str.**

Nach längerer Diskussion kommt die UKo zu der Empfehlung, die Einmündungen Juliusstr. und Hedwigstr. mit VZ 206 auszustatten. Zudem soll der Bereich verstärkt in die Verkehrsüberwachung der Fahrradstaffel der Polizei aufgenommen werden.

Die VZ 206 wurden im Januar 2022 aufgestellt (Wirksamkeitsprüfung 2023).

- **Neustadtring** – 9 Verkehrsunfälle



Unfallkommission Braunschweig



Die VU sind durch individuelles Fehlverhalten erklärbar. Verkehrliche oder bauliche Mängel sind nicht zu erkennen (Wiedervorlage 2022).

- **Fabrikstr.**

Die Verkehrsunfälle sollen noch näher in Bezug auf Sichtbehinderung der ausfahrenden Kfz ausgewertet werden (Wiedervorlage 2022).

Ausblick 2022

Mit sinkender Anzahl von Unfällen hat sich auch die Anzahl der UHS im Stadtgebiet auf 59 reduziert, davon 46 UHS schwer und 13 UHS leicht. Diese werden im laufenden Jahr 2022 von der Unfallkommission bearbeitet.

Die Anzahl der UHS, in denen der Radverkehr besonders betroffen war, hat sich auf 19 reduziert.

Uwe Mickler

(bei elektronischem Versand ohne Unterschrift gültig)

*Betreff:***1. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

17.06.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:**Anlass**

Der Rat hat am 14.07.2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen. Untergliedert in sieben Ziele enthält der Katalog einschließlich Zusatzmaßnahmen insgesamt 29 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Braunschweig.

In der Folge wurde im damaligen Planungs- und Umweltausschuss mit Drucksache 21-15432 beschlossen, dass die Verwaltung zweimal pro Jahr in Form eines Kompaktberichts zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmen berichtet.

Die Berichte sind halbjährlich jeweils zu den Stichtagen 31.03. und 30.09. vorgesehen.

Der 1. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.03.2022 wird hiermit vorgelegt (s. Anlage).

Der Betrachtungszeitraum dieses Berichts umfasst ausnahmsweise einen Zeitraum von 21 Monaten, um die Entwicklungen seit dem Ratsbeschluss abzubilden.

Weitere Informationen zu den aktuellen Stellenbesetzungen sowie zur Festlegung von Kenngrößen und Zielwerten im Kompaktbericht sind nachfolgend ergänzend dargelegt. Um den Bericht auch zukünftig kompakt zu gestalten, wird auf diese Erläuterungen bei zukünftigen Berichten verzichtet.

Stellenbesetzungen

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs sind in den Stellenplänen 2021 und 2022 insgesamt 7,75 zusätzliche Planstellen vorgesehen.

Zum Stichtag 31.03.2022 waren davon 3 Stellen besetzt. Inzwischen konnte eine weitere Stelle besetzt werden. Die weiteren Besetzungsverfahren laufen.

Festlegung von Kenngrößen und Zielwerten

Um den Fortschritt bei der Bearbeitung der Ziele und Maßnahmen sicht- und messbar zu machen, werden dort, wo es sinnvoll erscheint, Kenngrößen und Zielwerte für die jeweiligen Maßnahmen eingeführt.

Maßnahmen, die mehrere Inhalte und Arbeitsaufträge umfassen, wurden in Teilmaßnahmen untergliedert und zur Übersicht nach der Maßnahmennummer mit a), b), c) etc. versehen. Dies ermöglicht eine klare Abgrenzung einzelner Arbeitsschritte und eine zeitlich gestaffelte, inhaltlich aufeinander aufbauende Abarbeitung.

Kenngrößen:

Die Kenngrößen stehen in Abhängigkeit von den Zielen und Inhalten der Maßnahmen M 1 bis Z 4.

Bei Maßnahmen, deren Inhalt numerisch erfasst werden kann, wurde die Kenngröße „Stück“ gewählt. Dies betrifft die Mehrzahl der Maßnahmen, wie zum Beispiel Markierung von Furten (M 1), Fahrradständer an Haltestellen, städtischen Einrichtungen und in Wohngebieten (M 9, M 10).

Für kontinuierlichen Aufgaben wurden keine Kenngrößen definiert.

Zielwerte:

Sofern in einer Maßnahme selbst nicht anders definiert, bezieht sich der jeweilige Zielwert auf das derzeitige Ende der Gesamt-Projektaufzeit (31.12.2030).

Zielwerte, die von noch ausstehenden Untersuchungen/Konzepten abhängig sind, werden nach Abschluss der jeweiligen Teilmaßnahme definiert und in künftigen Kompaktberichten dargelegt.

Da nicht alle Zielwerte auf den ersten Blick selbsterklärend sind, werden im Folgenden einzelne Werte ergänzend erläutert:

Maßnahme 6.1 b)

Im Stadtgebiet sind auf einer Länge von ca. 15,7 km Fahrradstraßen und Fahrradzonen ausgewiesen. Mit dem noch zu definierenden Standard für Fahrradstraßen sollen die gesamten 15,7 km hinsichtlich Anpassungsbedarf überprüft und bei Bedarf umgestaltet werden.

Maßnahme 8.2

Im ersten Schritt soll ein Konzept für den Lückenschluss entlang des Wallringes erarbeitet werden. Die Verwaltung strebt bis zur endgültigen Umsetzung als Zwischenlösung einen provisorischen Ringschluss an, vergleichbar mit dem Vorgehen beim Ringgleisweg. Erste Teilmaßnahmen sind in Planung.

Maßnahme 9

Vor der Festlegung der Zielwerte erfolgt eine Bedarfsermittlung. Für Stadtbahn- und Bushaltestellen wird in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH der Bedarf von zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ermittelt.

Die Bedarfsermittlung für zusätzliche Abstellanlagen im Bereich städtischer Einrichtungen wird über die jeweiligen Dezernate und Fachbereiche, denen die Einrichtungen zugeordnet sind, durchgeführt.

Maßnahme 10

Da im Ziele- und Maßnahmenkatalog keine Zielgröße definiert ist, wurde als Ziel festgelegt, bis zum Ende der Projektaufzeit in Wohngebieten 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze zu schaffen („2030 bis 2030“).

Maßnahme 15

Die Verwaltung hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2024 und 2030 insgesamt 35 Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) zu optimieren, was einer Jahresleistung von fünf Anlagen entspricht.

Maßnahme 16

Jährlich (2022-2030) sind für die Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände 8.000 € und für städtische Öffentlichkeitsarbeit 12.000 € im Haushalt vorgesehen. Unter der Annahme der Bereitstellung von Haushaltsmitteln in dieser Größenordnung bis 2030

ergeben sich Zielwerte von 72.000 € für Kampagnen und 108.000 € für städtische Aktivitäten. Diese Zielwerte stehen unter dem Vorbehalt zukünftiger Haushaltsbeschlüsse.

Maßnahme Z2

Der Zielwert ergibt sich durch eine separate Betrachtung der acht zu untersuchenden Straßenzüge.

Maßnahme Z4

Für das Jahr 2020 waren im Haushalt für das städtische Förderprogramm für Lastenräder 20.000 € Fördermittel vorgesehen. Für die Jahre 2021-2024 fand durch Haushaltsbeschluss 2021 des Rates eine Aufstockung der Fördersumme auf jährlich 50.000 € statt, die für 2025 fortgeschrieben wurde. Unter der Annahme einer Fördersumme von 20.000 €/Jahr für die Jahre 2026-2030 ergibt sich ein Zielwert von 370.000 € bis 2030. Dieser Zielwert steht unter dem Vorbehalt zukünftiger Haushaltsbeschlüsse.

Leuer

Anlage/n:

1. Kompaktbericht Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zum Stichtag 31.03.2022

1. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"

Stand der Informationen/Stichtag: 31.03.2022

Betrachtungszeitraum: 15.07.2020 bis 31.03.2022

Lfd. Nr.	Maßnahme				Kenngroße	Fortschritt		Bearbeitungsstand
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme	Beginn (geplant ab)		Zielwert	Umsetzungsstand Stichtag [%]	
1	1	Markierung von Fahrradfurten	1 a) Furt	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Eine stadtweite Bestandsaufnahme aller vorhanden sowie erforderlichen Furten, einschließlich solcher mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, ist im Rahmen der Bearbeitung von Maßnahme 5 vorgesehen.
2			1 b) Furt mit Gefährdungspotenzial	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Ungeachtet dessen wurde bereits ein erstes Umsetzungspaket von Furt- und Rotmarkierungen erstellt (2021), siehe Drucksache (DS) 21-16736, und ausgeschrieben. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Unfallhäufungsstellen und Stellen, an denen eine besondere Aufmerksamkeit geboten ist.
3	2	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	J.	01/2021	Stück (Unfallbericht)	10	10	Der 1. Bericht zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) am 22.09.2021 vorgestellt worden.
4	3	Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten	J.	01/2020	Stück (Radnetzplan)	1	0	Die Definition „Velorouten in Braunschweig“ wurde im PIUA am 30.06.2021 beschlossen (DS 21-15699). Unter anderem auf dieser Basis wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) das Hauptnetz für den Radverkehr, einschließlich Veloroutennetz, für das Braunschweiger Stadtgebiet entwickelt.
5	4	Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen	J.	(07/2022)	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Juli 2022 (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme 5).
6	4.1	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	J.	(09/2022)	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im September 2022 (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme Z2).
7	5	Analysen zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	J.	(07/2022)	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Juli 2022 (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme 4).
8	6	Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards	J.	07/2020				Die Definition liegt vor und wird bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.
9	6.1	Standard für Fahrradstraßen	6.1 a) Standard	06/2022	Stück (Leitfaden)	1	0	Mit der Erarbeitung eines Standards für Fahrradstraßen wurde begonnen.
10			6.1 b) Umsetzung	(07/2023)	Kilometer [km]	15,7	0	Mit der Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen/-zonen (Gesamtlänge ca. 15,7 km) sowie ersten Umsetzungen des neuen Standards wird im Juli 2023 begonnen.
11			6.1 c) Prüfung	(07/2023)	Stück (Analysebericht)	1	0	Mit der Analyse bestehender Fahrradstraßen/-zonen hinsichtlich Vorrang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehrs wird ab Juli 2023 begonnen.
12			6.1 d) Einrichtung	(07/2024)	Kilometer [km]	Zielwert abhängig von Analysebericht		Aus Basis des Analyseberichts starten im Juli 2024 die ersten planerischen Überlegungen zur Einrichtung von Vorrang und Durchfahrtsbeschränkungen.
13	7	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	J.	07/2020				Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.
14	8	Ausbauziel bis 2030	J.	07/2020	Kilometer [km]	35	0,0	Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein.
15	8.1	Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße	8.1 a) Veloroute	01/2021	Umsetzung Planung	1	20	Mit der Planung der ersten Veloroute (Umfeld Schlossplatz bis Schöppenstedter Turm; siehe DS 21-15700...-04) wurde begonnen.
16			8.1 b) Uferstraße	01/2021	Umsetzung Planung	1	10	Die Ergebnisse der Voruntersuchungen liegen vor. Mit der Planung und Variantenuntersuchung wurde begonnen.
17			8.2 a) Konzept Lückenschluss	(09/2022)	Stück (Konzept)	1	0	Die Ermittlung der Lücken im Radstraßennetz entlang des Wallrings startet im September 2022. TOP 4.2
18	8.2	Lückenschluss beim Fahrradstraßenennetz entlang des Wallrings	8.2 b) Umsetzung Provisorium	(01/2024)	Kilometer [km]	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis des Konzeptes wird ab Januar 2024 im ersten Schritt ein provisorischer Lückenschluss umgesetzt.
19			8.2 c) Umsetzung Endzustand	(01/2025)	Kilometer [km]	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis des Konzeptes wird ab Januar 2025 sukzessive der endgültige Lückenschluss geplant und umgesetzt. Die Querungen Wallring/Am Wendorf und Wallring/Celler Straße werden derzeit geplant.
20	9	Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen	9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung	(10/2022)	Stück (Konzept)	1	0	Die Maßnahme startet im Oktober 2022. Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen sowie städtischen Einrichtungen.
21			9 b) Umsetzung Haltestellen	(01/2024)	Stück (Haltestelle)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab Januar 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss bereits 233 neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen.
22			9 c) Umsetzung städtische Einrichtungen	(01/2024)	Stück (Städtische Einrichtung)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden städtische Einrichtungen ab Januar 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss bereits 57 neue Fahrradabstellplätze (ohne Überdachung) an städtischen Einrichtungen geschaffen.
23	10	Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten	J.	07/2020	Stück (Fahrradabstellplatz)	2030	17,4	Mit dem Leitsatz „2030 bis 2030“ sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten geschaffen werden. Seit dem Ratsbeschluss wurden bereits 354 neue Fahrradabstellplätze (ohne Überdachung) in Wohngebieten geschaffen. Weitere 22 Abstellplätze sind im Bereich Schlossplatz errichtet worden. *
24	11	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	J.	06/2021	Stück (Konzept)	1	0	Radwegreinigung: Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist. Für Außerortsbereiche wurde mit der Bestandsaufnahme der vorhandenen Abschnitte als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte begonnen. Winterdienst: Gemäß DS 22-17652-01 wird ein umfassendes Maßnahmenkonzept für den verbesserten Radwegewinterdienst voraussichtlich im Verlauf/Ende des II. Quartals 2022 den politischen Gremien zur Erörterung und Beschlussfassung vorgelegt. Das Gesamtkonzept gemäß des zugrundeliegenden Ratsbeschlusses soll spätestens bis Mitte des Jahres 2023 vorliegen.
25	12	Qualitätsoffensive für Radwege	J.	07/2021				Hierbei handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess im Rahmen des laufenden Betriebs. Wichtige Bausteine und Abläufe zur Qualitätsicherung und -erhöhung der Infrastruktur sind angestoßen worden. Hierzu zählen bspw. die Festlegung von planerischen Standards, die digitale Zustandserfassung des Radwegnetzes und die Behandlung von wiederkehrenden Problemstellungen und Grundsatzfragen.
26	13	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	J.	07/2020				Die formulierten Ziele werden bereits regelhaft geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zukünftig werden die Prüfungen und das Durchsetzen der Vorgaben intensiviert.
27	14	Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	14 a), Prüfung	(01/2023)	Stück (Prüfbericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Januar 2023.
28			14 b), Umsetzung	(01/2024)	Stück (LSA/Knoten)	Zielwert abhängig von Ergebnissen Prüfbericht		Auf Basis des Prüfberichts werden die bestehenden Signalanlagen ab Januar 2024 angepasst.
29	15	Optimierung der Ampelschaltungen Verkehrsträgerübergreifend	J.	(01/2024)	Stück (Anlagen)	35	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der erste Schritt ist ein Konzept zum Verkehrsdatenmanagement. Ab Januar 2024 werden dann jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert.
30	15.1	Unnötige Ampeln vermeiden	J.	07/2020				Die Maßnahmeninhalte werden im Rahmen der laufenden Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.
31	16	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	16 a), Verbände	01/2022	Verausgabe €	72.000 **	0	Die Maßnahme läuft seit Beginn des Jahres 2022.
32			16 b), Stadt	01/2022	Verausgabe €	108.000 **	0	Für die Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände stehen jährlich 8.000 € zur Verfügung, für die städtische Öffentlichkeitsarbeit 12.000 €.
33	16.1	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	J.	01/2022	Stück (Konzept)	1	50	Die beschlossenen Stellen und Sachkosten sind gemäß DS 21-16472 im städtischen Haushalt 2022 berücksichtigt. Nach Rechtskraft des Haushalts sollen die zusätzlichen Stellen ausgeschrieben und schnellstmöglich besetzt werden.
34	17	Werbung für mehr Radverkehr	J.	01/2021	Stück (Kampagne)	10	10	2021 wurden insgesamt vier Einzelaktionen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) durchgeführt.
35	18	Bürgerbeteiligung	J.	07/2020				Bei Themen von stadtweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr wird seitens der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung geplant.
36	19	Ausschöpfung von Fördermitteln	J.	07/2020				Die Ausschöpfung von Fördermitteln wird laufend geprüft. Zukünftig werden die Prüfungen mit dem Fokus auf Radverkehr weiter intensiviert.
37	Z1	Automatische Radverkehrszählung	Z1 a) Display	01/2021	Stück	3	0	Die Vergabe für die Installation von fünf automatischen Zählanlagen ohne Display sowie einer Zählsäule mit Display ist erfolgt. Der Einbau erfolgt bis Sommer 2022. Die Daten werden auf der städtischen Internetpräsenz öffentlich einsehbar sein.
38			Z1 b) verdeckt, fest		Stück	3	0	
39			Z1 c) verdeckt, mobil		Stück	3	0	
40	Z2	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Z2	(09/2022)	Stück (Straßenzug)	8	0	Mit der Bearbeitung der Maßnahme wird im September 2022 begonnen (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme 4.1).
41	Z3	Beleuchtung von Radwegen	Z3	(01/2024)	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der Analysebericht umfasst die Identifizierung von Beleuchtungslücken und ein Programm zur Beseitigung. Vorab wurde 2021 bereits eine erste „Beleuchtungslücke“ entlang des Radweges zwischen Bienenrode und Waggum beseitigt.
42	Z4	Lastenrad-Förderung	Z4	01/2020	Verausgabe €	370.000 **	8,3%	Bis zum aktuellen Stichtag wurden insgesamt ca. 25.600 € Fördergelder ausgezahlt.

Erläuterungen

* Standorte, die nicht eindeutig einem Wohngebiet zugeordnet werden können, werden separat aufgeführt und nicht in die Statistik/den Umsetzungsstand gezählt.
Hierzu zählen beispielsweise die Fußgängerzone in der Innenstadt, der Bereich zwischen Bohnweg, Am Schloßgarten, Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Georg-Eckert-Straße („Umfeld Schloss“), Gewerbegebiete, Grünanlagen u. ä.

** Zielwert vorbehaltlich der künftigen Haushaltungsplanungen.

Betreff:**Neue Beteiligungsstrukturen für den Radverkehr****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

13.06.2022

Beratungsfolge**Sitzungstermin****Status**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 10.05.2022

Ö

Sachverhalt:

Vor vielen Jahren wurde die Radverkehrskommission als Gremium für den Radverkehr in Braunschweig ins Leben gerufen. Sie setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der im Rat vertretenen Parteien, der relevanten Radverkehrsverbände sowie der Verwaltung. Inhaltlich befasst sie sich mit strategischen Fragen im Bereich Radverkehr. Aus dem Kreis der Mitglieder der Radverkehrskommission wurde 2019 die Arbeitsgruppe zur Erstellung eines neuen Radverkehrskonzepts gebildet. Zu den Freiwilligen aus dem Kreis der Radverkehrskommission wurden zusätzlich noch Vertreterinnen und Vertreter aus dem Seniorenbeirat und fahrradaffinen Initiativen hinzugezogen.

Das Vorhandensein beider Formate wurde in der Vergangenheit als wertvoll eingeschätzt, weil sie eine Plattform bieten, mit den relevanten Akteuren und Parteien in einen regelmäßigen Austausch treten und über aktuelle Belange des Radverkehrs in Braunschweig diskutieren zu können.

Im Zuge der aktuellen Dynamik der Radverkehrsförderung und insbesondere der Umsetzung des beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ hat die Verwaltung die bestehenden Beteiligungsstrukturen überprüft und schlägt angepasst an die neuen Herausforderungen folgendes vor:

Künftige Anpassungen der Radverkehrskommission und der AG Radverkehrskonzept

Die **Radverkehrskommission** soll nicht in ihrer bisherigen Struktur, sondern wie folgt weitergeführt werden.

1) Forum Rad- und Fußverkehr

Ziel	Information bezüglich der erfolgten Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und Ausblick auf bevorstehende Planungen und Umsetzungen
Teilnehmerkreis	Das Forum besteht aus Ratsmitgliedern, Verwaltung, Interessenverbänden dem Seniorenrat, Behindertenrat, Polizei, Verkehrswacht sowie ggfs weiteren Teilnehmern
Häufigkeit der Treffen	Ein bis zweimal pro Jahr

2) Austausch Radverkehr

Ziel	Austausch zu strategischen und grundsätzlichen Abstimmungen (z. B. Umsetzung Ziele- und Maßnahmenkatalog) und bei besonderen, exponierten Planungsprojekten im Radverkehr
Teilnehmerkreis	Verbände (max. fünf Personen) und Verwaltung (max. drei Personen); Besetzung kann themenabhängig variieren
Häufigkeit der Treffen	Abhängig von der zur Verfügung stehenden Zeit der Verbände, keine regelmäßigen Treffen, Termine werden im Bedarfsfall zeitnah terminiert

Für all diejenigen Planungsprojekte denen kein besonderer, exponierter Charakter zugewiesen werden kann, zu denen jedoch ein Beteiligungsprozess für Bürgerinnen und Bürger vorgesehen ist, sollen die Radverkehrsverbänden zukünftig jeweils eine Info via Mail erhalten. Sie haben so die Möglichkeit bei Bedarf ihre Rückmeldungen in den normalen Beteiligungsprozess mit einzubringen.

3) AG Radverkehrskonzept

Im Rahmen ihrer Treffen hat die **AG Radverkehrskonzept** in der Vergangenheit die inhaltlichen Bausteine des künftigen Radverkehrskonzepts diskutiert. Die Ergebnisse wurden bei der Formulierung der einzelnen Kapitel berücksichtigt. Aktuell werden die Kapitel in einem ersten Entwurf verwaltungsintern abgestimmt. Ein Arbeitspapier ist für dieses Jahr vorgesehen.

Ziel	Fertigstellung eines neuen Radverkehrskonzepts für Braunschweig
Teilnehmerkreis	Vertreterinnen und Vertreter aus den Radverkehrsverbänden der AG Radverkehrskonzept;
Vorgesehener Prozess	<ul style="list-style-type: none"> - Die einzelnen erarbeiteten Kapitel sollen sukzessive digital an die Vertreterinnen und Vertreter aus den Verbänden versandt werden, damit sie die Möglichkeit erhalten, ihre inhaltlichen Ergänzungen und Anmerkungen zu platzieren - Auf Basis der Rückmeldungen werden die Kapitel verwaltungsintern noch einmal abschließend überarbeitet und zu einem Gesamtentwurf zusammengestellt - Dieser wird abschließend noch einmal intern der AG Radverkehrskonzept vorgestellt - Im Anschluss wird das neue Radverkehrskonzept dem AMTA vorgelegt - Mit Zustimmung des AMTA endet die Arbeit der AG Radverkehrskonzept

Weitere Beteiligungsformate

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog sieht darüber hinaus für einige Maßnahmen auch Bürgerbeteiligungen und die Beteiligung von Stadtbezirksräten vor. Diese zusätzlichen Beteiligungen werden zu gegebenem Zeitpunkt und in Abhängigkeit von den jeweiligen Maßnahmen entwickelt und kommuniziert.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:**Ideenportal - Einrichtung eines Fußgängerüberweges
(Zebrastreifen) auf der Braunschweiger Straße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

09.06.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	14.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	21.06.2022	Ö

Sachverhalt:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee eingebbracht

(<https://www.mitreden.braunschweig.de/dialoge/ideenplattform/fussgaengerueberweg-braunschweigerstr-hoehe-fc-rautheim>):

„Fußgängerüberweg Braunschweiger Straße, Höhe FC Rautheim

Das Überqueren der Braunschweigerstraße ist für Fußgänger - insbesondere für Kinder - auf der Höhe des Sportvereins FC Rautheim gefährlich. Die Strecke ist gut einsehbar, da diese Straße lange gerade ist. Aber das hat auch überhöhte Geschwindigkeit zur Folge.

Ich plädiere für einen Fußgängerüberweg um die Fußgänger beim Überqueren mehr Schutz zu bieten.“

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 Haushaltshaushaltungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Die Braunschweiger Straße ist eine Straße von überbezirklicher Bedeutung. Der zuständige Fachausschuss für diese Idee ist der Ausschuss Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe.

Prüfung und Bewertung:

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) unterliegt den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Danach setzt die Anordnung eines Fußgängerüberweges unter anderem voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt und dass eine größere Zahl von Fußgängern dort die Straße überquert. Durch die schon in der Idee beschriebene Örtlichkeit ist die Bündelung des querenden Fußgängerverkehrs bereits gut gewährleistet. In diesem Bereich wurden bei einer Zählung in der Spitzstunde, die in diesem Fall zwischen 16:15 Uhr und 17:15 Uhr lag, 29 querende Fußgänger gezählt. Diese Fußgängerverkehrsstärke liegt deutlich unter dem Richtwert von 50 Fußgängern je Stunde, den die R-FGÜ für den Einsatz von Fußgängerüberwegen vorsieht.

Die notwendigen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges sind somit nicht gegeben.

Geschwindigkeitsüberwachung:

In der eingebrachten Idee wird auch überhöhte Geschwindigkeit angesprochen.

Die Verwaltung unterstützt die Polizei im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung. Auf der Braunschweiger Straße besteht im Bereich der nahegelegenen Schule eine Messstelle, an der durch die Verwaltung turnusmäßig zu unterschiedlichen Zeiten Messungen mit einem Messfahrzeug durchgeführt werden. Die Messergebnisse bestätigen die durchgeführten Maßnahmen in Art und Intension. Deshalb werden dort auch in Zukunft Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Erläuterung zur Drucksachenart „Mitteilung“:

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

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

22-18867

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
25.05.2022

Beratungsfolge:	Status
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	08.06.2022 Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022 Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	23.06.2022 Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.06.2022 N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.07.2022 Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat möge beschließen:

Die Vertreter:innen der Stadt Braunschweig in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs GmbH werden angewiesen, die Geschäftsführung der Braunschweiger Verkehrs GmbH anzuweisen, die folgenden Schritte vorzunehmen:
Die zeitliche Einschränkung der Nutzung des „BS-Mobil-Tickets“ wird aufgehoben. Das "BS-Mobil-Ticket-Plus" wird eingestellt.

Sachverhalt:

Leistungsberechtigte nach dem Sozialgesetzbuch (SGB II, SGB IX, SGB XII), Wohngeldgesetz, Asylbewerberleistungsgesetz und Kinderzuschlagsberechtigte, haben in Braunschweig Anspruch auf den „Braunschweig Pass“. Dieser berechtigt zum Bezug des vergünstigten Braunschweiger „Mobil-Tickets“. Bereits in der Vergangenheit gab es mehrfach Diskussionen über die zeitliche Nutzungseinschränkung des "Mobil-Tickets". Insbesondere für die Gruppe der Geringverdiener ist die Nutzung des "Mobil-Tickets" zwar vorgesehen, praktisch kann die Nutzung aber nicht erfolgen, da der Arbeitsbeginn für diese Menschen in der Regel weit vor 8.30 Uhr erfolgt.

Dieses Problem wurde abgemildert, indem das „Mobil-Ticket-Plus“ eingeführt wurde. Hier gibt es keine zeitliche Nutzungseinschränkung, dafür ist dieser Fahrschein teurer. Während das „Mobil-Ticket“ mit Nutzungseinschränkung derzeit 17 €/Monat kostet, sind es beim „Mobil-Ticket-Plus“ 25 €/Monat. Vor dem Hintergrund, dass der derzeitige Regelsatz für Mobilität bei 40,27 €/Monat liegt und davon auch Zugreisen, Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für Fahrräder, Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für PKW aufgrund der Zumutbarkeitsregeln für Geringverdiener, getätigt werden müssen, sind die derzeitigen 25 €/Monat nicht angemessen.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, dass wir die Teilhabechancen für die Ärmsten in unserer Stadt weiter verbessern und das komplizierte System vereinfachen.

Anlagen:

keine

Betreff:

Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat V 50 Fachbereich Soziales und Gesundheit	<i>Datum:</i> 07.06.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	08.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	21.06.2022	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Kenntnis)	23.06.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	28.06.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	05.07.2022	Ö

Sachverhalt:

Zu dem Antrag der Gruppe Die FRAKTION. BS (Drs.-Nr. 22-18867) vom 25.05.2022 nimmt die Verwaltung in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wie folgt Stellung:

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 18.02.2020 (Drs.-Nr. 20-12642 bzw. Änderungsantrag Drs.-Nr. 20-12706) wurde das Mobil-Ticket-Plus zum Preis von 25,00 € für Erwachsene neu ab dem 01.07.2020 eingeführt. Dieses berechtigt zur Nutzung des gesamten ÖPNV-Angebotes in Braunschweig ohne zeitliche Einschränkungen und richtet sich insbesondere an Geringverdienerinnen und Geringverdiener (u. a. auch Aufstockerinnen und Aufstocker), die regelmäßig vor 8:30 Uhr den ÖPNV nutzen müssen. Der Preis des Mobil-Tickets-Plus (25,00 €) stellt im Vergleich zum Erwerb einer Plus-Monatskarte (Abo) zum aktuellen Preis von 59,60 € zum Stadt tarif eine Kostensparnis in Höhe von 34,60 € dar.

Insbesondere in verdichteten Stadtverkehren, wie auch in Braunschweig, ist die Fahrgastnachfrage in der Frühspitze (ca. 7:00 Uhr bis ca. 8:30 Uhr) maßgebend für den Fahrzeugeinsatz und die Anzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmens. So hat die BSVG bereits im Herbst 2020 zusätzliche Busse beschaffen und in der Frühspitze einsetzen müssen, um der gestiegenen Nachfrage insbesondere aus der Einführung einer stark rabattierten Schülerfahrkarte und einer nicht mehr zeitlich begrenzten Mobil-Ticket-Plus Fahrkarte gerecht werden zu können. Nennenswerte Kapazitätsreserven bestehen in der Frühspitze nicht (Wichtig: Die derzeitige Sondersituation aus der Corona-Pandemie ist nicht maßgebend). Aus diesem Grund sollte die Entfristung ausschließlich für die Zielgruppen erfolgen, die nachweislich vor 8:30 Uhr den ÖPNV zwingend nutzen müssen und bereits in der Frühspitze zu den Fahrgästen zählen.

Der Differenzbetrag zum Tarifpreis einer Plus-Monatskarte (Abo) abzüglich der Erlösminderung der BSVG und des Eigenanteils der Kundinnen und Kunden wird in Höhe von derzeit 23,10 € für das Mobil-Ticket und 15,10 € für das Mobil-Ticket-Plus von der Stadt Braunschweig finanziert. Seit der Einführung des Mobil-Tickets-Plus am 01.07.2020 nutzten z.B. in 2021 ca. 3.500 Personen das Mobil-Ticket und ca. 1.050 Personen das Mobil-Ticket-Plus. Ein Wegfall des Mobil-Tickets-Plus würde im Schnitt zu Mehrkosten für die Stadt Braunschweig in Höhe von ca. 8.400,00 € pro Monat bzw. ca. 100.800,00 € pro Jahr führen. Einnahmen der BSVG aus dem Verkauf von Einzeltickets, der Nutzerinnen und Nutzer des

BS-Mobil-Tickets für Fahrten vor 8:30 Uhr würden bei der Einstellung des „Mobil-Tickets-Plus“ und dem Aufheben der zeitlichen Einschränkung des „BS-Mobil-Tickets“ in nicht prognostizierbarer Größe entfallen.

Verglichen mit den umliegenden Kommunen bietet das Mobil-Ticket für die Nutzerinnen und Nutzer, welche nicht auf Fahrten vor 8:30 Uhr angewiesen sind, eine kostengünstige Alternative zum Mobil-Ticket-Plus. Die Kosten der Nutzerinnen und Nutzer für ein vergünstigtes Monatsticket (ohne zeitliche Einschränkungen) in den umliegenden Kommunen beträgt:

- Salzgitter: 25,00 €
- Wolfenbüttel: 25,00 €
- Wolfsburg: 21,00 €

Das bestehende System mit der BSVG hat sich bewährt. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung am bestehenden System festzuhalten.

Dr. Arbogast

Anlage/n:

keine

Absender:

Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt

22-18786
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Braunschweig werbefrei!

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.05.2022

Beratungsfolge:	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	23.06.2022
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.06.2022
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.07.2022

Beschlussvorschlag:

Der bestehende Werbevertrag der Braunschweig Stadtmarketing GmbH mit der Ströer/DSM GmbH wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt, spätestens aber mit Ende der momentanen Laufzeit, aufgelöst. Die frei werdenden Flächen werden Braunschweiger Natur-, Kunst- und Kulturvereinen gegen ein angemessenes Entgelt zur Verfügung gestellt.

Sachverhalt:

Aus der Stellungnahme 22-17788-01 vom 17.03.2022 geht hervor, dass die Stadt Braunschweig etwas mehr als eine Million Euro aus einem mehrjährigen Werbevertrag mit der Firma Ströer/DSM einnimmt. Nun hat Werbung neben diesem finanziellen Aspekt zahlreiche Nachteile für das Allgemeinwohl: Zum Einen stellt die grafische Gestaltung typischer Werbetafeln mit absichtlich auffälligen Farben und Texten nicht nur für Fußgänger, sondern auch für Rad- und Autofahrer eine Ablenkung und damit eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, was insbesondere nach Einbruch der Dämmerung für beleuchtete Werbung gilt, zum Anderen verursachen gerade diese beleuchteten Tafeln eine für Klima, Flora und Fauna schädliche Lichtverschmutzung [1], ohne dabei einen Ausgleich zu schaffen, der über die Erhöhung des Kontostandes der Werbetreibenden hinausginge.

Diese Werbetreibenden sind jenseits des Staatstheaters, in dessen Umfeld Werbetafeln auch für das Theater selbst werben, selten lokale Braunschweiger Unternehmen und Vereine, sondern oft überregionale oder auch internationale agierende Konzerne, von deren Werbeerfolg die Stadt Braunschweig nicht selbst profitieren kann. Erschwerend kommt hinzu, dass gerade die Firma Ströer/DSM sich unter dem Vorwand der politischen Neutralität mit einer aggressiv formulierten Anzeigenkampagne gegen die Partei Die Grünen in den Bundestagswahlkampf 2021 eingemischt hat, was auch Wähler anderer Parteien überwiegend kritisch gesehen haben. [2]

Unsere Annahme ist, dass die Reduktion von Werbung die optische und damit auch *gefühlte* Attraktivität der Stadt auch für Touristen und Einkaufswillige erhöht, was sich wiederum positiv auf die Einkünfte der Stadt auswirken dürfte. Die dann nicht mehr für Werbung genutzten Flächen könnten stattdessen für Natur, Kunst und Kultur im öffentlichen Raum - etwa Graffiti- oder auch kleine Grünflächen - genutzt werden, die die Stadt zum Beispiel an städtische Kulturvereine vermieten könnte. Es ist davon auszugehen, dass die so entgangene Summe von ungefähr einer Million Euro auf diese Weise mehr als nur wieder eingespielt werden kann.

Braunschweig wäre mit diesem Vorstoß nicht beispiellos: In den Städten Hamburg [3] und Berlin [4] gab und gibt es Volksentscheide mit demselben Ziel, in anderen Städten in Europa, aber auch anderswo ist bereits gehandelt worden; so sind etwa São Paulo seit 2007, Grenoble seit 2015 [5] und Genf voraussichtlich ab 2025 [6] nahezu oder vollständig von Werbung im öffentlichen Raum befreit.

In der Stellungnahme 21-17482-01 vom 20.01.2022 hat der Fachbereich Kultur und Wissenschaft "erkennbare Optimierungsbedarfe" für die Kulturflächen in Braunschweig festgestellt. Wir setzen uns

daher dafür ein, dass Braunschweig Kunst, Kultur und Natur wieder Vorrang vor kommerziellen Interessen gibt. Für eine lebenswertere Stadt!

[1] Siehe unter anderem die Ausführungen der Kampagne “Berlin Werbefrei”:
<https://berlin-werbefrei.de/lichtverschmutzung/>

[2] W&V:
https://www.wuv.de/medien/stroeer_aeussert_sich_zur_anti_gruenen_kampagne

[3] Website der Kampagne “Hamburg Werbefrei”:
<https://www.hamburg-werbefrei.de>

[4] Website der Kampagne “Berlin Werbefrei”:
<https://berlin-werbefrei.de>

[5] Nachricht beim BUND e.V.:
<https://www.bund.net/themen/aktuelles/detail-aktuelles/news/bitte-keine-reklame-grenoble-schafft-als-erste-stadt-europas-werbung-im-oeffentlichen-raum-ab/>

[6] Bericht für die Tagesschau vom 17. September 2021:
<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/werbefreiheit-genf-101.html>

Anlagen: keine

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

22-18868
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Barrieremelder einrichten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.05.2022

Beratungsfolge:		Status
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	08.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	22.06.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.06.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.07.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Braunschweig bittet den Oberbürgermeister einen Barrieremelder einzurichten. Die eingehenden Hinweise sollen überprüft und die Hinweisgeber:innen über das Ergebnis der Prüfung unterrichtet werden.

Sachverhalt:

Um die Leitlinie zur gleichberechtigten Teilhabe „Braunschweig inklusiv“ weiter mit Leben zu füllen, bietet ein Barrieremelder eine große Chance. Dieser würde insbesondere Menschen mit Behinderungen und Einschränkungen die Möglichkeit geben, Barrieren, welche sie in der Stadt wahrnehmen, direkt zu melden. Mögliche Barrieren im Alltag wären bauliche Barrieren, bürokratische Barrieren und/oder fehlende Hilfsmittel um Barrieren zu überwinden.

Ziel dieses Melders ist ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn, weil Betroffene meistens am besten wissen, wo es für sie im Braunschweiger Alltag Barrieren gibt. Diese zusätzlichen Erkenntnisse sollten geprüft werden und die Hinweisgeber:innen auch eine Rückmeldung erhalten. Auch eine regelmäßige Information an den Rat wäre wünschenswert.

Anlagen:

keine

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

22-19018

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Kostenloses Schüler:innen-Ticket

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022	Ö
Schulausschuss (Vorberatung)	24.06.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.06.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.07.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat möge beschließen:

Die Vertreter:innen der Stadt Braunschweig in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs GmbH werden angewiesen, die Geschäftsführung der Braunschweiger Verkehrs GmbH anzuweisen, den folgenden Beschluss zu fassen:
Das ÖPNV-Ticket für Schüler:innen, Auszubildende, Studierende und Teilnehmer:innen an Freiwilligendiensten soll – ggf. auch stufenweise – kostenlos angeboten werden.

Sachverhalt:

Seit 11 Jahren haben Stadtschülerrat und Jugendring auf die Notwendigkeit eines kostenlosen Schüler:innen-Tickets hingewiesen und diese Forderung mit vielfältigen Aktionen untermauert. Einen Teilsieg konnten sie erreichen, nachdem in 2019 ein interfraktioneller Antrag von SPD-Grünen-LINKEN über das „15-€-Schüler:innenticket“, als Braunschweiger „Insellösung“ vom Rat beschlossen und von der BSVG eingeführt wurde.

<https://www.bsvg.net/tickets/schueler-monatskarte.html>

Das preiswertere „Schüler:innen-Ticket“ erweist sich seit der Einführung als Erfolgsmodell und die von BSVG und Verwaltung befürchteten Kostensteigerungen von 4 – 5 Mio. Euro sind nicht eingetreten. So antwortete die BSVG auf eine SPD-Anfrage in 2020 (20-12644-01): „Das kostengünstige Schülerticket wird von den Schülern sehr gut angenommen. Mit einer durchschnittlichen Steigerung von rund 2.200 Tickets pro Monat seit September 2019 setzt es ein eindeutiges Zeichen für eine Stärkung des ÖPNV in Braunschweig. Die Fahrgaststeigerung konnte bislang ohne den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge bewältigt werden.“

Trotz dieses Erfolges war das eigentliche Ziel immer ein kostenloses Ticket. Vor diesem Hintergrund ist es sehr erfreulich, dass SPD und Grüne das folgende Ziel in Ihrer Kooperationsvereinbarung festgeschrieben haben: „Die (ggf. stufenweise) Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Tickets für Schüler*innen und Auszubildende in der Stadt Braunschweig werden wir prüfen.“ Mit dem vorliegenden Antrag soll der Kern dieses Ziels umgesetzt werden.

Anlagen: keine

Betreff:**1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen (Kostenerstattungssatzung)**

Organisationseinheit: Dezernat III 0600 Baureferat	Datum: 28.05.2022
--	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	28.06.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	05.07.2022	Ö

Beschluss:

„Die 1. Änderung der Kostenerstattungssatzung wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Ziffer 5 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um einen Satzungsbeschluss, für den der Rat beschlusszuständig ist.

Die zurzeit gültige Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen (Kostenerstattungssatzung) ist vom 20. März 2012.

Nach §§ 135 a-c Baugesetzbuch (BauGB) werden Kostenerstattungsbeträge für die in den Bebauungsplänen festgesetzten und zugeordneten Ausgleichsmaßnahmen erhoben. Gemäß § 135 a Abs. 4 BauGB finden die landesrechtlichen Vorschriften über Beiträge [= §§ 6 ff. Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG)] einschließlich Billigkeitsregelungen Anwendung.

Mit der Änderung des NKAG und dessemm neuen § 6 b Abs. 4 kann nach rechtlicher Überprüfung die zinsgünstige "Abzahlungsmöglichkeit" (Verrentung) analog zu den Straßenausbau- und Erschließungsbeiträgen zukünftig auch für die Kostenerstattungsbeträge gelten.

Die weiteren Änderungen dienen der redaktionellen Klarstellung.

zu § 5 - Entstehung der Kostenerstattungspflicht -:

Nach der bundesrechtlichen Regelung in § 135 a Abs. 3 S. 3 BauGB entsteht die Erstattungspflicht mit der Herstellung der Maßnahme ohne eine Ausnahme. § 5 wird daher zur Klarstellung und Beseitigung einer Rechtsunsicherheit angepasst.

zu § 11 - Verrentung -:

Der neue § 6 b Abs. 4 NKAG ermöglicht eine Verrentung der Beitrags- bzw. Erstattungsschuld. Der Erstattungsbetrag ist dann in höchstens 20 Jahresleistungen zu entrichten. Die Zinsberechnung orientiert sich am jährlich geltenden Basiszinssatz und kann bei bis zu 3 % über den Basiszinssatz liegen. Der zur Beschlussfassung vorgeschlagene Zinssatz soll 2 % über den Basiszinssatz betragen, damit die Zinshöhe identisch ist wie bei

der Verrentung der Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge. Der berechnete Zinssatz (z. Zt. 1,12 % pro Jahr) ist mithin geringer als nach Abgabenordnung bei einer Stundung oder Ratenzahlung (0,5 % pro Monat).

Im Rahmen ihres Ermessensspielraum kann nun die Stadt die finanzielle Leistungsfähigkeit des Kostenerstattungspflichtigen berücksichtigen. Im Gegensatz zum einmaligen Verwaltungsaufwand für einen Stundungs- bzw. Ratenzahlungsbescheid verursacht eine Verrentung jedoch eine jährliche Neuberechnung und Festsetzung der Zinsen. Deshalb werden verwaltungsintern Erstattungsbetragshöhen festgelegt, unterhalb derer der Verwaltungsaufwand für eine Verrentung - auch zur Vermeidung von zusätzlichen Personalbedarf - nicht mehr gerechtfertigt wäre.

Zur Verdeutlichung, dass die übrigen landesrechtlichen Billigkeitsregelungen (Stundung, Ratenzahlung und Erlass) auch anwendbar sind, wird § 11 Abs. 2 eingefügt.

zu § 12 Abs. 2 - Inkrafttreten -:

Für die neue Regelung im § 5 ist es notwendig, eine Rückwirkung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen vorzusehen. Damit werden eventuell bestehende Rechtsunsicherheiten der zurzeit angewendeten Satzung geheilt. Die rückwirkende Korrektur einer lückenhaften Regelung durch eine rechtmäßige Bestimmung ist nach ständiger Rechtsprechung (u. a. VG Leipzig, Urteil vom 13. Juli 2010 - 6 K 13396/07-) zulässig.

Die Änderungen werden in der Synopse (Anlage 2) begründet.

Für laufende erstattungspflichtige Maßnahmen ergibt sich keine Veränderung für die erstattungspflichtigen Anlieger. Auch finanzielle Auswirkungen ergeben sich durch die 1. Änderungssatzung nicht.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 1. Änderungssatzung der Kostenerstattungssatzung

Anlage 2: Synopse

Anlage 1**Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen vom 5. Juli 2022 (Kostenerstattungssatzung)**

Aufgrund der §§ 135 a-c Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 26. April 2022 (BGBl. I S. 674), und der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. März 2022 (Nds. GVBl. S. 191) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 5. Juli 2022 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen (Kostenerstattungssatzung) vom 20. März 2012 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig, 39. Jahrgang, Nr. 11 vom 28. März 2012, S. 35) wird wie folgt geändert:

§ 5 erhält folgende Fassung:

„Die Kostenerstattungspflicht entsteht mit der Herstellung der erstattungsfähigen Ausgleichsmaßnahmen.“

§ 11 - Überschrift - erhält folgende Fassung:

„Stundung, Ratenzahlung, Verrentung und Erlass“

§ 11 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„Die Stadt kann auf Antrag zulassen, dass der Erstattungsbetrag in Form einer Rente gezahlt wird. Der Antrag ist vor Fälligkeit des Erstattungsbetrages zu stellen. Der Erstattungsbetrag ist in höchstens 20 Jahresleistungen zu entrichten. Der jeweilige Restbetrag wird mit 2 Prozent über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) verzinst. Sollte der Basiszinssatz unter minus 2 Prozent sinken, wird auf die Zinserhebung verzichtet.“

§ 11 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Die landesrechtlichen Billigkeitsregelungen über Ratenzahlung, Stundung und Erlass bleiben von dieser Regelung unberührt.“

§ 12 – Überschrift – wird neu eingefügt und erhält folgende Fassung:

„Inkrafttreten“

§ 12 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Satzung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.“

§ 12 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Absatz 1 tritt § 5 rückwirkend zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen in Kraft.“

Artikel II

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Vorstehende Satzung wird hiermit bekanntgemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Anlage 2

<u>Synopse</u>	<u>Begründung</u>
Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen vom 20. März 2012 (Kostenerstattungssatzung)	Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen vom 5. Juli 2022 (Kostenerstattungssatzung)
Aufgrund der §§ 135 a-c Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509), und der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 17. November 2011 (Nds. GVBl. S. 422), hat der Rat der Stadt Braunschweig am 20. März 2012 folgende Satzung beschlossen:	Aufgrund der §§ 135 a-c Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) , zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 26. April 2022 (BGBl. I S. 674) , und der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. März 2022 (Nds. GVBl. S. 191) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 5. Juli 2022 folgende Satzung beschlossen:
§ 1 bis § 4	§ 1 bis § 4
§ 5 Entstehung der Kostenerstattungspflicht Die Kostenerstattungspflicht entsteht, wenn die Herstellung der Maßnahmen zum Ausgleich mit Ausnahme der Durchführung der Entwicklungspflege beendet ist.	§ 5 Entstehung der Kostenerstattungspflicht Die Kostenerstattungspflicht entsteht mit der Herstellung der erstattungsfähigen Ausgleichsmaßnahmen.
§ 6 bis § 10	§ 6 bis § 10

<u>Synopse</u>		<u>Begründung</u>
	<p>§ 11 Stundung, Ratenzahlung, Verrentung und Erlass</p> <p>(1) Die Stadt kann auf Antrag zulassen, dass der Erstattungsbetrag in Form einer Rente gezahlt wird. Der Antrag ist vor Fälligkeit des Erstattungsbetrages zu stellen. Der Erstattungsbetrag ist in höchstens 20 Jahresleistungen zu entrichten. Der jeweilige Restbetrag wird mit 2 Prozent über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) verzinst. Sollte der Basiszinssatz unter minus 2 Prozent sinken, wird auf die Zinserhebung verzichtet.</p> <p>(2) Die landesrechtlichen Billigkeitsregelungen über Ratenzahlung, Stundung und Erlass bleiben von dieser Regelung unberührt.</p>	<p><u>Zu § 11 (neu):</u> Durch die Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes vom 20. April 2017 durch das Gesetz von 24. Oktober 2019 wird den Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, den Beitrag zu verrenten. Der neue § 6 b Abs. 4 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes ermöglicht eine Verrentung der Beitragsschuld. Der Zinssatz kann bei bis zu 3 Prozent über dem zu Beginn eines Jahres geltenden Basiszinssatz liegen. Gem. § 135 a Abs. 4 BauGB finden die landesrechtlichen Vorschriften über Beiträge einschließlich Billigkeitsregelungen Anwendung bei den Kostenerstattungsbeträgen.</p> <p>In Angleichung an die Straßenausbau- und Erschließungsbeiträge wird daher auch die Kostenerstattungssatzung angepasst und die Möglichkeit der Verrentung aufgenommen. Der Zinssatz soll 2 Prozent über den Basiszinssatz betragen. Damit ist die Zinshöhe identisch wie bei der Verrentung nach dem Erschließungsbeitragsrecht und der Straßenausbaubeitragsatzung.</p> <p>Im Rahmen ihres Ermessensspielraum kann nun die Stadt die finanzielle Leistungsfähigkeit des Kostenerstattungspflichtigen berücksichtigen. Allerdings wird es auch Erstattungsbetragshöhen geben, unterhalb derer der Verwaltungsaufwand für eine Verrentung nicht mehr gerechtfertigt wäre. Der Basiszinssatz zum 1. Januar 2022 beträgt -0,88 % im Jahr, der Zinssatz würde damit zurzeit bei 1,12 % jährlich liegen.</p> <p>Zur Verdeutlichung, dass die übrigen landesrechtlichen Billigkeitsregelungen auch anwendbar sind, wird § 11 Abs. 2 eingefügt.</p>

Synopse		Begründung
<p>§ 11 In-Kraft-Treten</p> <p>Diese Satzung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.</p> <p>Braunschweig, den 21. März 2012</p> <p>Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister I. V. Lehmann Erster Stadtrat</p> <p>Vorstehende Satzung wird hiermit bekanntgemacht.</p> <p>Braunschweig, den 21. März 2012</p> <p>Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister I. V. Lehmann Erster Stadtrat</p>	<p>§ 12 Inkrafttreten</p> <p>(1) Diese Satzung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.</p> <p>(2) Abweichend von Absatz 1 tritt § 5 rückwirkend zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen vom 20. März 2012 in Kraft.</p> <p>Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister I. V. Leuer Stadtbaurat</p> <p>Vorstehende Satzung wird hiermit bekanntgemacht.</p>	<p><u>Zu § 12</u> Der bisherige § 11 wird zu § 12.</p> <p><u>Zu § 12 Abs. 2</u> Die Anpassung (siehe Begründung zu § 5) erfolgt rückwirkend. Für laufende erstattungspflichtige Maßnahmen ergeben sich dadurch keine Verschlechterungen bzw. Veränderungen.</p>

Betreff:**Neufestsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Landesstraße L 635**

Organisationseinheit: Dezernat III 0600 Baureferat	Datum: 02.06.2022
--	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

„Der Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Landesstraße L 635/Eckenerstraße am Flughafen in Waggum wird zugestimmt.
Die Festsetzung soll zum 01.07.2022 erfolgen, ist zu verfügen und zeitnah öffentlich bekannt zu machen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 f der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage zur Neufestsetzung der Ortsdurchfahrt um einen Beschluss über die Festsetzung von Ortsdurchfahrtsgrenzen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes - in der zurzeit gültigen Fassung - ist eine Ortsdurchfahrt (OD) der Teil der Landes- oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Die geschlossene Ortslage wird durch die zusammenhängende Bebauung geschaffen. Die 2013 festgesetzte Lage der Ortsdurchfahrtsgrenze entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. Die erforderlich gewordene Korrektur wird nun nach der Fertigstellung des Kreisverkehrsplatzes vorgenommen.

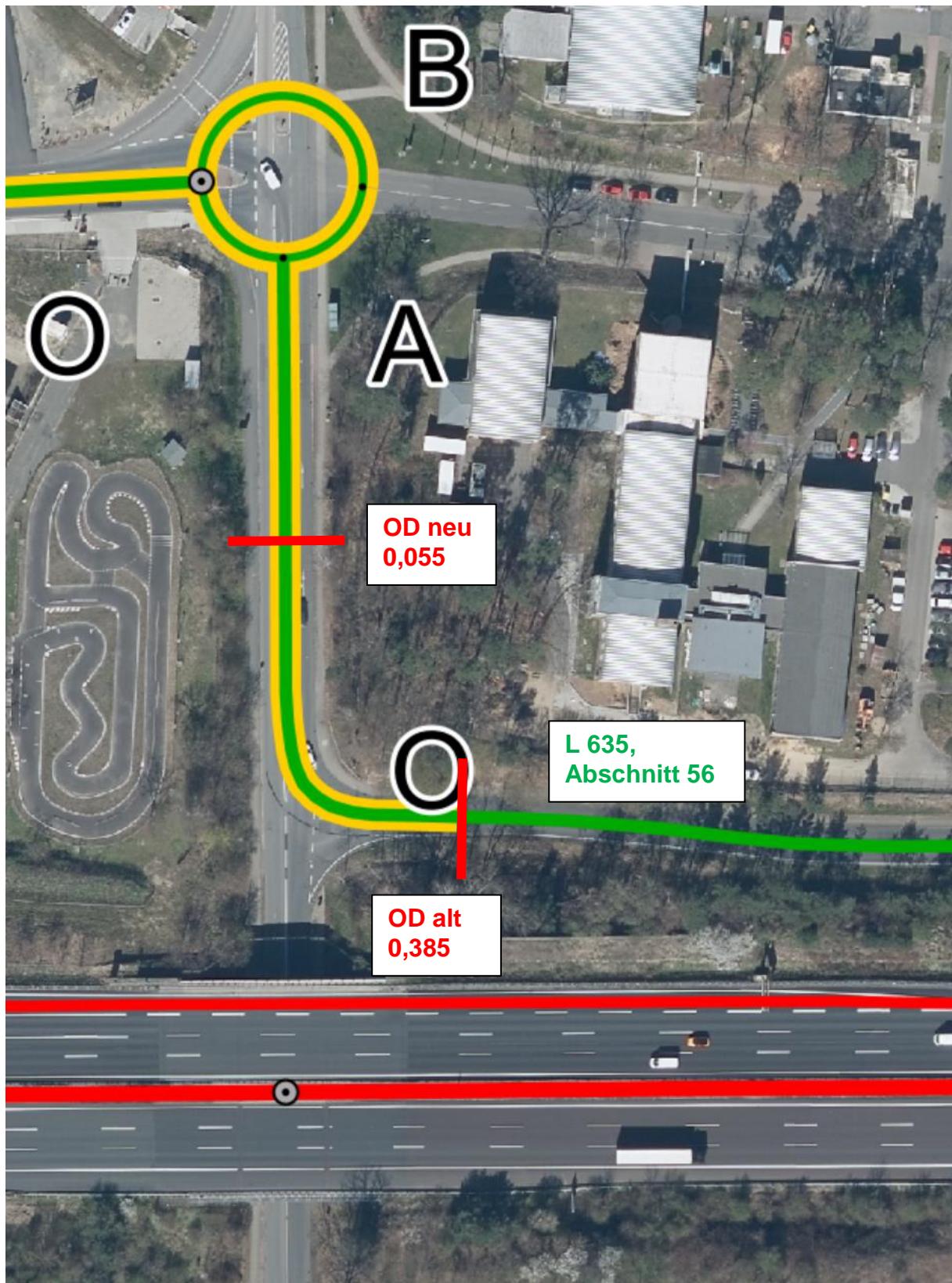
Träger der Straßenbaulast innerhalb der Ortsdurchfahrt auf der Landesstraße ist die Stadt Braunschweig, außerhalb der Ortsdurchfahrt das Land Niedersachsen.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 2 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan
Anlage 2: Veröffentlichungstext



Anlage 2

Öffentliche Bekanntmachung

Neufestsetzung von Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Landesstraße 635 am Flughafen in Waggum im Stadtgebiet Braunschweig

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 - in der zurzeit gültigen Fassung - setzt die Stadt Braunschweig die Grenze der Ortsdurchfahrt der Landesstraße L 635 von Station 0,385 des Abschnittes 55 auf Station 0,055 des Abschnittes 56 (südl. Ausbauende des Kreisverkehrsplatzes) zum 1. Juli 2022 neu fest. Trägerin der Straßenbaulast innerhalb der Ortsdurchfahrt ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden. Die Klage ist gegen die Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig zu richten.

Stadt Braunschweig
Baureferat

Betreff:

**Salzdahlumer Straße/Jägersruh, verbesserte Querungsmöglichkeit
(Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden")**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 12.04.2022
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	03.05.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	10.05.2022	Ö

Beschluss:

„Auf der Westseite der Salzdahlumer Straße südlich der Einmündung Jägersruh wird ein ca. 20 m langer und 3,20 m breiter Gehweg angelegt.“

Sachverhalt:**Anlass:**

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zur Errichtung einer Bedarfsampel an der Salzdahlumer Straße/Ecke Jägersruh eingebracht:

„Bitte eine Bedarfsampel für Fußgänger und Fahrradfahrer aus Richtung Jägersruh/Salzdahlumer Straße aufstellen.

Die Salzdahlumer Straße ist ohne Ampel nur sehr schwer überquerbar, besonders in den stark frequentierten Zeiten. Die stadteinwärts liegende Kurve erschwert besonders in der laubtragenden Jahreszeit sehr stark die Sicht. Auf der Salzdahlumer Straße gilt eigentlich ein Tempolimit mit 60 km/h, was aber sehr oft nicht eingehalten wird. Die Straße muss auch von Schulkindern überquert werden, um zu der Bushaltestelle zu gelangen, und wird von vielen Fahrradfahrern und Kindern aus Mascherode benutzt, um über den Heidbergstieg zu den Schulen im Heidberg zu gelangen.“

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Die Salzdahlumer Straße ist eine Straße von überbezirklicher Bedeutung. Der zuständige Fachausschuss für diese Idee ist der Ausschuss 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:

Die Verwaltung hat die Idee zur Errichtung einer Ampel für Fuß- und Radverkehr an der Einmündung Salzdahlumer Straße/Jägersruh zum Anlass genommen, die bestehende Querungssituation über die Salzdahlumer Straße zu überprüfen.

Bestandssituation:

Für Kfz handelt sich um eine einfache, schnell verständliche Einmündungssituation mit jeweils nur einem Fahrstreifen pro Richtung in jedem Einmündungsarm. Die Einsehbarkeit von allen Fahrtrichtungen der Kfz in alle anderen Fahrtrichtungen der Kfz ist gut. Die Einmündung ist breiter ausgebaut als erforderlich und verleitet zum schnellen Abbiegen.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger sind die Sichtverhältnisse überwiegend gut. Sichtbehinderungen bestehen dann, wenn in den Busbuchen Linienbusse halten oder betrieblich bedingt für längere Zeit warten. Für Fußgängerinnen und Fußgänger aus Jägersruh kommen bestehen keine Aufstellflächen am Fahrbahnrand, auf denen Verkehrslücken für das Überqueren der Salzdahlumer Straße abgewartet werden können. Stattdessen muss auf der Fahrbahn oder weit zurückversetzt auf dem Gehweg hinter der westlichen Busbucht gewartet werden. Beides erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit und ist insbesondere für Schülerinnen und Schüler problematisch.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Salzdahlumer Straße beträgt 60 km/h. Diese Höchstgeschwindigkeit stellt eine deutliche Reduzierung der generellen zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts von 100 km/h dar. Diese aufgrund der örtlichen Verhältnisse vorgenommene Herabsetzung trägt bereits zu einer deutlichen Erhöhung der Sicherheit bei.

Mit rund 1.000 Kfz in der Spitzenstunde (beide Richtungen zusammen) hat die Salzdahlumer Straße eine mittlere Auslastung. In der Regel ergeben sich nach kurzer Zeit Lücken, in denen die Straße überquert werden kann.

Die Unfallsituation ist unauffällig. Es handelt sich nicht um eine Unfallhäufungsstelle.

Querungsbedarf:

Die Einmündung ist in Verbindung mit den Bushaltestellen Teil eines empfohlenen Schulwegs der Grundschule Heidberg. Auch Schülerinnen und Schüler der IGS Heidberg und der Raabeschule überqueren zu Fuß oder mit Fahrrad an dieser Stelle die Salzdahlumer Straße. Für sie besteht auch die Möglichkeit, die gut 400 m weiter nördlich gelegene Anforderungsampel zu nutzen. Diese gesicherte Querungsmöglichkeit ist mit einem für Radfahrerinnen und Radfahrer vergleichsweise kurzen Umweg zu erreichen.

Für Personen aus Jägersruh ist die Querung der Salzdahlumer Straße an dieser Stelle die einzige Verbindungsmöglichkeit zur Infrastruktur ihres Stadtteils Mascherode (Einzelhandel, Dienstleistungen, Sportverein, Gastronomie, Kirche, ...).

Personen aus den übrigen Bereichen Mascherodes nutzen diese Querung, um die Freizeitangebote des Heidbergparks zu nutzen.

Sportler, die den Sportplatz Mascherode nutzen, parken unter anderem auch auf dem Parkplatz am Heidbergsee und queren ebenfalls hier die Salzdahlumer Straße.

Verbesserungsbedarf:

Grundsätzlich kann die Salzdahlumer Straße in Höhe Jägersruh auch ohne zusätzliche Sicherung überquert werden. Das ergibt sich aus der bisherigen Praxis uns der unauffälligen Unfalllage. Dennoch sind Verbesserungen sinnvoll. Insbesondere ist die Führung des Fußverkehrs verbesserungswürdig. Eine klare Führung mit sicheren Aufstellflächen am Fahrbahnrand und einem kurzen direkten Weg über die Fahrbahn sind dabei die wesentlichen Aspekte. Eine verbesserte Querungsmöglichkeit würde nicht zuletzt auch Menschen, die derzeit für sich oder für ihre Kinder diesen Bereich als nicht ausreichend sicher ansehen, unterstützen können, weniger mit dem Auto zu fahren und mehr zu Fuß zu gehen oder mit dem Bus oder dem Fahrrad zu fahren.

Mögliche Verbesserungen:

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung ist die Schaffung einer eindeutigen Aufstellfläche auf der Westseite der Salzdahlumer Straße. Dies ermöglicht es zu Fuß oder mit dem Fahrrad, außerhalb der von Kfz befahrenen Flächen direkt am Fahrbahnrand zu warten und auf kurzem Weg die Salzdahlumer Straße zu überqueren. Eine solche bauliche Lösung wäre auch Grundvoraussetzung für den Bau einer Querungshilfe oder einer Ampel.

Eine Querungshilfe (Mittelinsel) würde darüber hinaus das Überqueren an dieser Stelle deutlich erleichtern, da die Salzdahlumer Straße in zwei Abschnitten überquert werden könnte und hierbei je Abschnitt nur der Kfz-Verkehr aus einer Fahrtrichtung beachtet werden müsste und jeweils auch nur die halbe Straßenbreite in einem Zug überquert werden müsste. Ähnliches gilt für eine Ampel für Fuß- und Radverkehr.

Zur Herstellung einer Querungshilfe oder einer Ampel wären eine umfangreiche Überplanung des betroffenen Bereichs und ein weitgehender Umbau erforderlich. Eine solche Überplanung würde beispielsweise im Rahmen einer Umplanung des Geh- und Radwegs entlang der Salzdahlumer Straße erfolgen. Dies ist Gegenstand einer separaten Idee aus dem Ideenportal „mitreden“. Das weitere Vorgehen hierzu ist in DS 20-13102 dargestellt. Ein weiterer möglicher Anlass zur umfassenden Überplanung des Bereichs wäre der barrierefreie Ausbau der bestehenden Bushaltestellen. Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen ist ein Zeitpunkt für einen solchen Ausbau derzeit aber nicht absehbar. Vorrangig werden intensiver genutzte Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

Lösung:

Angestrebgt wird eine Lösung mit begrenztem Aufwand, die weitergehende Planungen für den Geh- und Radweg an der Salzdahlumer Straße und für die Bushaltestellen, die beide derzeit noch nicht konkret absehbar sind, nicht verbaut.

Der vorhandene Geh- und Radweg, aus dem Heidbergpark wird südlich der Straße Jägersruh aufgegriffen und dort im Verlauf eines bestehenden Trampelpfades als Gehweg (Radfahrer frei) zur Salzdahlumer Straße geführt. Dadurch entsteht südlich der Straße Jägersruh eine eindeutige Querungsmöglichkeit über die Salzdahlumer Straße. Die beim Überqueren der Straße zurück zu legende Strecke wird dadurch auf die eigentliche Fahrbahnbreite der Salzdahlumer Straße reduziert. Beide Richtungen der Salzdahlumer Straße sind von dort gut einsehbar. Gegenüber auf der Ostseite der Salzdahlumer Straße ist die befestigte Fläche etwas aufgeweitet. Eine weitere Aufweitung der Flächen als Aufstellfläche mit Regelmaßen erfolgt jetzt nicht, sondern wird im Rahmen weitergehender Planungen ggf. wieder aufgegriffen.

Die so entstehende neue Wegeverbindung kann zu Fuß und mit Fahrrad aus allen Richtungen in alle Richtungen gut und ohne auf der falschen Seite zu fahren erreicht und genutzt werden. Sie wird beleuchtet. Dadurch sind die Personen und die allgemeine Tatsache, dass dort mit querendem Fuß- und Radverkehr zu rechnen ist, besser wahrnehmbar. Für den Radverkehr ist die Benutzung dieses Weges optional. Für viele Radfahrende und zu vielen Tageszeiten ist das Überqueren der Salzdahlumer Straße auch ohne diesen Weg problemlos und zügiger möglich.

Die zu nutzenden Flächen sind in städtischem Eigentum und formal Teil der Straße. Sie waren bis vor einigen Jahren Teil der damals noch breiteren Fahrbahnfläche im Einmündungsbereich Jägersruh. Im angrenzenden Mascheroder Holz sind evtl. kleinere Höhenanpassungen erforderlich. Die genaue Wegeführung wird im Zuge der Ausführung vor Ort festgelegt, um den Umfang dieser Anpassungen zu begrenzen. Die Planung ist mit der Forstgenossenschaft Mascherode und der Unteren Naturschutzbehörde einvernehmlich abgestimmt. Baumfällungen sind nicht erforderlich. Die bestehenden Amphibieneinrichtungen werden bei Bedarf in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der neuen Wegeverbindung angepasst.

Ergänzend wird die Einmündung der Straße Jägersruh mit Markierungen auf die tatsächlich notwendige Breite reduziert, um zu schnelles Abbiegen zu verhindern.

Die Kosten betragen rund 20.000 Euro. Die Mittel stehen im Haushaltsplan 2022 zur Verfügung. Der Bau erfolgt nach Rechtskraft des Haushalts voraussichtlich in der 2. Hälfte des Jahres 2022.

Ergänzende verkehrsbehördliche Maßnahme:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Salzdahlumer Straße geprüft. Die Sichtverhältnisse für wartende Personen (zu Fuß oder mit Fahrrad) auf der Ostseite der Salzdahlumer Straße sind dann eingeschränkt, wenn dort ein Bus in der Haltestelle wartet. Zur Erhöhung der Sicherheit in diesen Fällen, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Einmündung Jägersruh auf 50 km/h reduziert.

Leuer

Anlage/n:

Skizze



Betreff:**Salzdahlumer Straße/Jägersruh, verbesserte Querungsmöglichkeit
(Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden")****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.06.2022

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	14.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

„Auf der Westseite der Salzdahlumer Straße südlich der Einmündung Jägersruh wird ein ca. 20 m langer und 3,20 m breiter Gehweg angelegt.“

Sachverhalt:

Die Ursprungsvorlage lag dem Stadtbezirksrat 212 am 03.05.2022 zur Anhörung vor. Dieser hat folgenden Beschluss gefasst:

„Protokollnotiz:

Der Stadtbezirksrat beschließt einstimmig, die Vorlage passieren zu lassen verbunden mit der Bitte eines Ortstermins, um Klarheit und Verbesserungen für die Planung erzielen zu können, sowie dem Appell an das beschließende Gremium in der Sache zuvor keinen Beschluss zu fassen.“

Die Vorlage wurde daraufhin von der Verwaltung zurückgestellt.

Am 16.05.2022 hat der erbetene Ortstermin stattgefunden, an dem auch Anwohnerinnen und Anwohner aus Jägersruh teilgenommen haben. Die Inhalte und Hintergründe des Beschlussvorschlags sowie alternative Lösungsideen wurden erläutert und ausführlich diskutiert. Als Ergebnis des Ortstermin kann festgehalten werden, dass zunächst auf eine Ampelanlage verzichtet wird, wenn im Baubereich vorsorglich Leerrohre für eine denkbare spätere Ergänzung einer Ampelanlage verlegt werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Neufestsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 80**

Organisationseinheit:

Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:

06.04.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)

Sitzungstermin

13.06.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

21.06.2022

Ö

Beschluss:

Der Verlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 80 in Lamme wird zugestimmt.

Die Festsetzung soll zum 01.07.2022 erfolgen, ist zu verfügen und zeitnah öffentlich bekannt zu machen.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 f der Hauptsatzung.

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes - in der zurzeit gültigen Fassung - ist eine Ortsdurchfahrt (OD) der Teil der Landes- oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist (Erschließungs- oder Verknüpfungsbereich). Die geschlossene Ortslage wird durch die zusammenhängende Bebauung geschaffen.

Durch die Entstehung der Neubaugebiete in Lamme südlich des alten Ortskerns sind auf beiden Seiten der K 80/Neudammstraße Ortsstraßeneinmündungen entstanden.

Das Ortsstraßennetz der Neubaugebiete von Lamme ist über die Kreisstraße miteinander verknüpft, so dass auch auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der derzeitigen OD-Grenze innerörtlicher Verkehr abgewickelt wird.

Darüber hinaus wird das Grundstück der Feuerwehr südlich des Kreisverkehrsplatzes über die Kreisstraße erschlossen.

Ein Verschieben der OD-Grenze in Richtung Süden ist daher notwendig geworden.
Träger der Straßenbaulast ist und bleibt die Stadt Braunschweig.

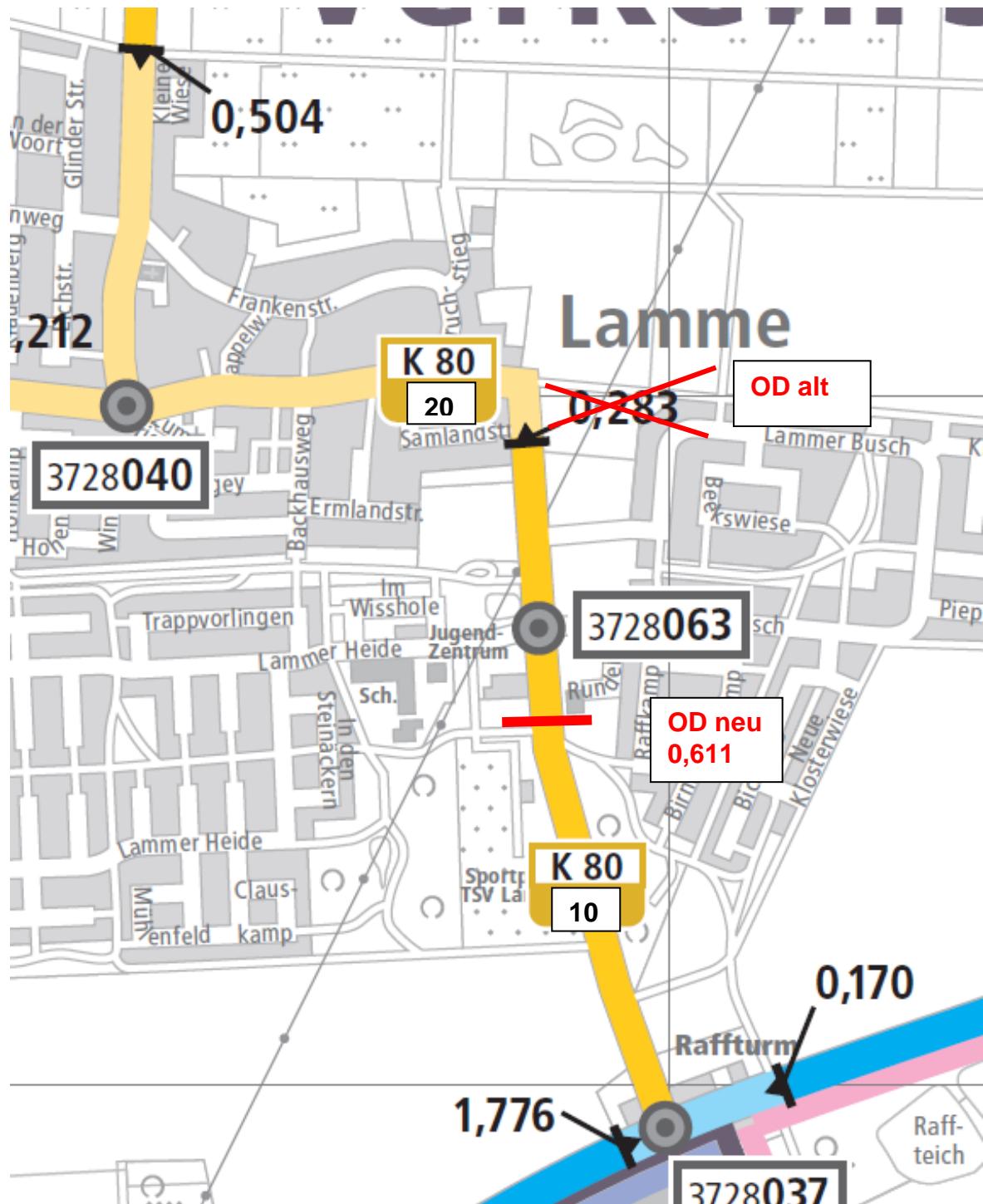
Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 2 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Veröffentlichungstext



Anlage 2

Öffentliche Bekanntmachung

Neufestsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 80 im Stadtteil Lamme

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 - in der zurzeit gültigen Fassung - setzt die Stadt Braunschweig die Grenze der Ortsdurchfahrt der Kreisstraße K 80 von Station 0,283 des Abschnittes 20 (südliche Einmündung Samlandstraße) auf Station 0,611 des Abschnittes 10 (südliche Zufahrt zur Feuerwehr) zum 1. Juli 2022 neu fest. Träger der Straßenbaulast ist und bleibt die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstr. 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden. Die Klage ist gegen die Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig zu richten.

Stadt Braunschweig
Baureferat

Betreff:**Bau der P & R-Anlage Stöckheim-Süd**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.06.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau des ersten Bauabschnittes der P & R-Anlage Stöckheim-Süd (gemäß der Anlage) an der Leipziger Straße (K 29) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz für diese Vorlage liegt beim Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, weil es sich bei der P & R-Anlage an der K 29 um eine Verkehrsanlage handelt, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinaus wirkt.

Anlass:

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans ST83 - Stöckheim-Süd ist die Herstellung einer P & R-Anlage südlich des Ortsteils Stöckheim vorgesehen. Entgegen der bisherigen Einschätzung der Verwaltung konnten hierfür keine Fördermittel der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eingeworben werden. Der gestellte Förderantrag wurde abgelehnt.

Vom Fördermittelgeber wurden die zu erwartenden Effekte der Maßnahme aufgrund des geringen Abstands zum Ziel (Innenstadt) und damit verbunden einer möglicherweise geringen Zunahme der Umstiege vom Pkw in den ÖPNV als kritisch betrachtet. Zudem gäbe es für die Anbindung Wolfenbüttels durch den Schienenpersonennahverkehr und die Buslinie 420 gute Alternativen.

Die Verwaltung hat daraufhin mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) Kontakt aufgenommen und die Möglichkeiten einer Förderung mit Fördermitteln des RGB sondiert.

Der RGB regte an, einen ersten Bauabschnitt zu konzipieren, um danach die Annahme des Angebotes auszuwerten und später ggf. weitere Parkplätze nachrüsten zu können. Die Verwaltung hat diesen Vorschlag aufgegriffen und einen Förderantrag für den 1. Bauabschnitt (siehe Anlage) gestellt. Ende April 2022 hat der RGB der Stadt einen Förderbescheid mit einer Förderquote von 75 % für den 1. BA der P & R-Anlage Stöckheim Süd zugestellt.

Planung:

Geplant ist die Herstellung von zunächst 24 Stellplätzen östlich der Leipziger Straße, ggü. der Stadtbahnhaltestelle Salzdahlumer Weg (siehe auch DS 20-12501-01). Die fußläufige Anbindung zur Stadtbahnhaltestelle erfolgt über barrierefreie Querungsstellen über die

Leipziger Straße sowie die Gleisanlage der Stadtbahn. Im Bereich der Querungsstelle wird in der Leipziger Straße ein Fahrbahnteiler eingebaut. Die Zustimmung des Behindertenbeirates Braunschweig liegt vor, ebenso der Verzicht auf Planfeststellung für die Gleisquerung.

Finanzierung:

Die Kosten der Maßnahme werden auf ca. 600.000 € geschätzt. Entsprechende Mittel standen im Haushalt 2021 im Investitionsprogramm in dem Projekt 5E.660107 „Erschließung Baugebiet Stöckheim-Süd“ zur Verfügung und sind zur Übertragung in das Haushaltsjahr 2022 vorgesehen.

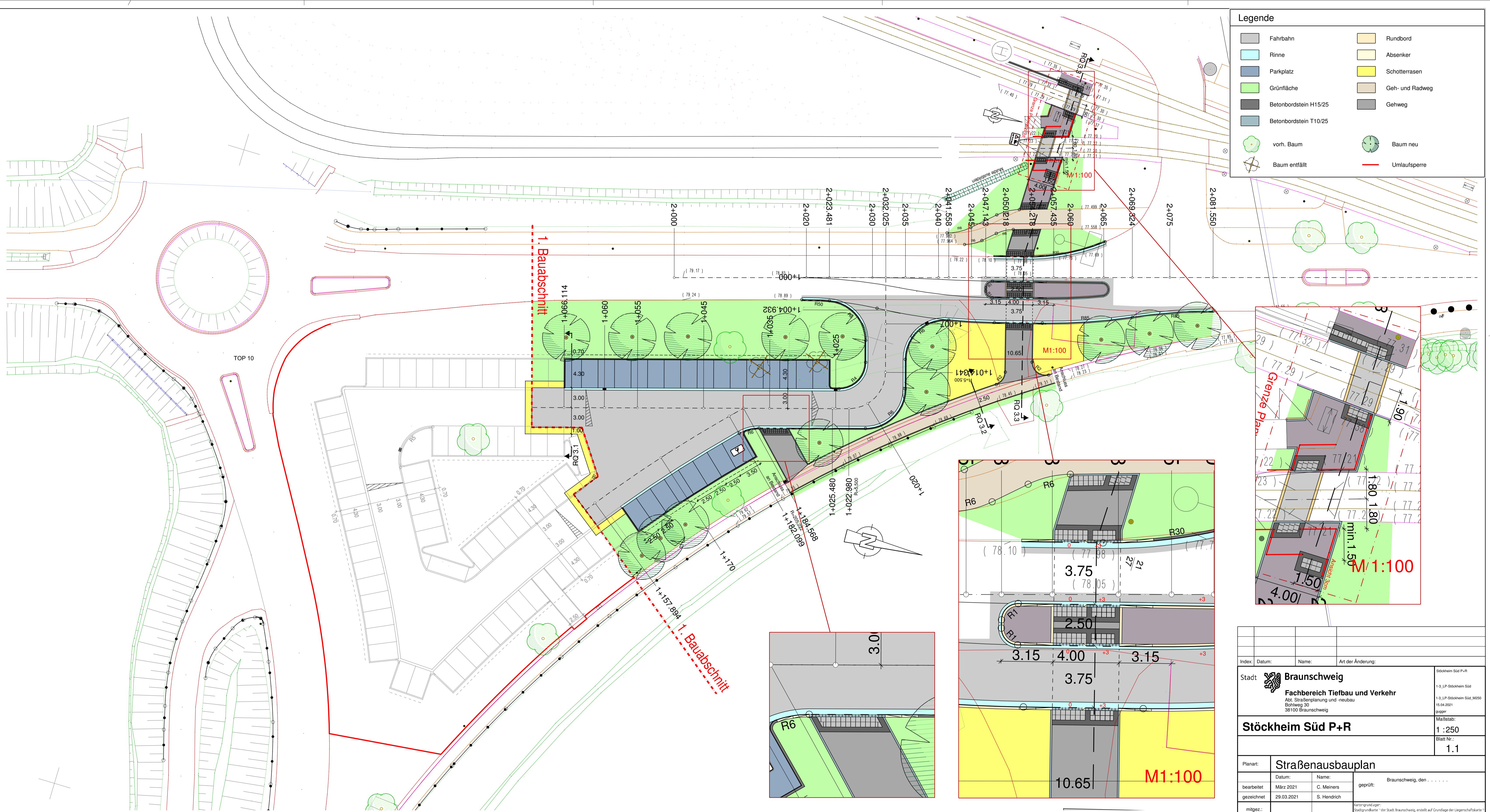
Umsetzung:

Eine Umsetzung der Maßnahme ist ab Ende 2022 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Betreff:**Planung und Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.06.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)

Sitzungstermin

16.06.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

21.06.2022

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau des Straßenzuges Alter Weg/Leiferdestraße in der als Anlagen beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**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 der Leiferdestraße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Bei den Straßen Alter Weg und Leiferdestraße entspricht die fußläufige Anbindung an den Ortskern nicht mehr dem Standard einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Kreisstraße (Leiferdestraße) und einer Straße mit beidseitiger Bebauung (Alter Weg). Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität wird eine gesicherte Teilnahme am öffentlichen Verkehr ermöglicht. Bei der Verbindung handelt es sich u. a. auch um einen Schul- und Kitaweg. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, eine Reihe von punktuellen Verbesserungsmaßnahmen zu planen und den Gremien zur Realisierung vorzuschlagen.

Planung

Auf der Westseite der Leiferdestraße ist ein Gehweg vorhanden, der im Bestand erhalten bleiben soll. Bei einem Ausbau würde in den Wurzelraum der angrenzenden Bäume eingegriffen. Auf der Ostseite der Leiferdestraße soll der vorhandene Gehweg auf 2,50 m verbreitert werden, der eine sichere Anbindung an den Ortskern über die Leiferdestraße/Leipziger Straße darstellt. Zusätzlich soll in diesem Bereich die Fahrbahndecke erneuert werden. Die Tempo-30-Zone soll, da das Neubaugebiet ebenfalls eine Tempo-30-Zone wird, so weit in Richtung Leiferde verschoben werden, dass die Einmündung Neubaugebiet/Leiferdestraße mit erfasst ist.

Der Knotenpunkt Leiferdestraße/Alter Weg soll so umgebaut werden, dass auch ohne vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen (Tempo-30-Zone) der aus Süden kommende Verkehr in Richtung Leipziger Straße geführt wird. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau im Alten

Weg sinken. Über alle Arme des Knotenpunktes sind Querungsstellen mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe vorgesehen.

In einem Teilbereich auf der Westseite des Alten Wegs ist aktuell kein befestigter Gehweg vorhanden. Aus diesem Grund ist zwischen den vorhandenen Gehwegenden (Leiferdestraße und Alter Weg Nr. 14 D) ein Lückenschluss des Gehwegs mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Dadurch wird ein durchgehender Gehweg auf der Westseite geschaffen.

Im Bereich des Alten Wegs Nr. 17 ist eine Fahrbahneinengung vorgesehen, um die gefahrenen Geschwindigkeiten im Alten Weg zu verringern. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt 4,00 m, damit auch landwirtschaftliche Fahrzeuge diese passieren können. In diesem Bereich befindet sich eine Kindertagesstätte, so dass eine langsame Fahrweise hier wünschenswert ist.

Zusätzlich soll die Einmündung des Alten Wegs in den Rüninger Weg umgestaltet werden. Durch den Einbau einer Fahrbahnverengung soll verdeutlicht werden, dass die gewollte Fahrtrichtung über das Hohe Feld und die Leipziger Straße führen und nicht die Abkürzung über den Alten Weg gefahren werden soll. Gleichzeitig dient die Einengung dazu, das Geschwindigkeitsniveau im Alten Weg zu senken.

Informationsveranstaltung

Wegen der derzeit noch hohen Infektionszahlen war eine Präsenzveranstaltung zur Planung und zum Ausbau der Straßen Alter Weg und Leiferdestraße nicht möglich. Alternativ bestand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich online anhand von Erläuterungen und eines Lageplans über die Planung zu informieren und per E-Mail Hinweise und Anregungen an die Verwaltung zu richten.

Zahlreiche Anmerkungen sind zu drei Themenbereichen eingegangen:

1. Einmündung Alter Weg/Rüninger Weg:

Die Errichtung der Fahrbahnverengung wird überwiegend kritisch gesehen, da sich schon heute insbesondere zu Hauptverkehrszeiten der Verkehr auf dem Rüninger Weg und der Straße Hohes Feld staut. Durch parkende Fahrzeuge ist immer nur eine Fahrspur frei, um zur Leipziger Straße zu gelangen. Das Parken auf dem Gehweg wird an der Straße Hohes Feld durch Poller verhindert.

Aus Sicht der Verwaltung wird diese Situation durch die Fahrbahnverengung nicht verändert. Das Ziel, den Verkehr in Richtung Leipziger Straße zu lenken, kann damit erreicht werden.

2. Einmündung Alter Platz:

Die ursprünglich geplante Einengung des Alten Platzes wird nicht umgesetzt, da landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lieferverkehr mit Sattelzügen die anliegenden Höfe erreichen müssen. Damit wird den Wünschen der Bürgerinnen und Bürgern entsprochen, die die Einengung an dieser Stelle überwiegend kritisch gesehen haben.

3. Parkplatzsituation im Alten Weg

Es wird von einer Vielzahl der Anwohnerinnen und Anwohner befürchtet, dass sich die Situation im Alten Weg mit der Errichtung des neuen Gehwegs verschlechtert. Es werden häufiger Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken und somit eine Einschränkung für den fließenden Verkehr – insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge – darstellen. Einige Zuschriften fordern sogar ein komplettes Parkverbot auf der gesamten Straße.

Die Verwaltung hält an der Planung des Gehwegs fest, da im öffentlichen Straßenraum nur Parkplätze für den nicht regelmäßigen Besucherverkehr vorgehalten werden müssen. Ansonsten müssen die Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück abgestellt werden.

Folgende Punkte wurden ebenfalls in den Zuschriften angesprochen:

- Der Anregung, auf die Fahrbahneinengung gegenüber der Zufahrt des Grundstücks Alter Weg 11/13 zu verzichten, wird gefolgt. Die verbleibende Fahrbahnbreite bei der zweiten geplanten Fahrbahneinengung wird auf 4,00 m verbreitert, damit die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gegeben ist.
- Es wurde vorgeschlagen, den Alten Weg als verkehrsberuhigten Bereich oder nur für Anlieger frei auszuschildern. Ein verkehrsberuhigter Bereich wird aufgrund der Länge der Straße von ca. 400 m und aufgrund des dann erforderlichen Komplettumbaus des Alten Weges in einen höhengleichen verkehrsberuhigten Bereich abgelehnt. Zusätzlich würde der Komplettumbau zu höheren Straßenausbaubeiträgen führen.
- Das Einbiegen vom Dorfplatz und Alten Platz auf den Alten Weg gestaltet sich schwierig, da die „Rechts-vor-Links“-Regel häufig missachtet wird. Eine Unterstützung durch Piktogramme auf der Fahrbahn oder Verkehrszeichen wird in mehreren Zuschriften vorgeschlagen. In Tempo-30-Zonen sind keine weiteren vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen zulässig. Weiterhin würden zusätzliche Piktogramme, die häufig gewünscht werden, die Aufmerksamkeit auf diese Zeichen entwerten.

Die Resonanz seitens der Anlieger und interessierten Bürgerinnen und Bürger des Alten Weges auf die vorgestellte Planung wird grundsätzlich als negativ empfunden. Anlieger der Leiferdestraße haben sich nur gering beteiligt.

Im Alten Weg beträgt nach der Straßenausbaubeitragssatzung der Anteil der Anlieger 75 %, ohne Unterscheidung, ob es sich um einen Gehweg oder die Fahrbahn handelt. Dort waren die Anlieger mit einem voraussichtlichen Beitragssatz von ca. 3,11 Euro / m² beitragspflichtige Fläche belastet. Durch die oben beschriebene Reduzierung des Ausbaus mindert sich der Beitragssatz jetzt auf ca. 2,54 Euro / m². In der Leiferdestraße beträgt der Anteil der Anlieger 50 % für den Gehweg und 30 % für die Fahrbahn. Dort liegt der voraussichtliche Beitragssatz bei ca. 3,75 Euro / m² beitragspflichtige Fläche, den die Anlieger zu zahlen hätten.

Finanzierung

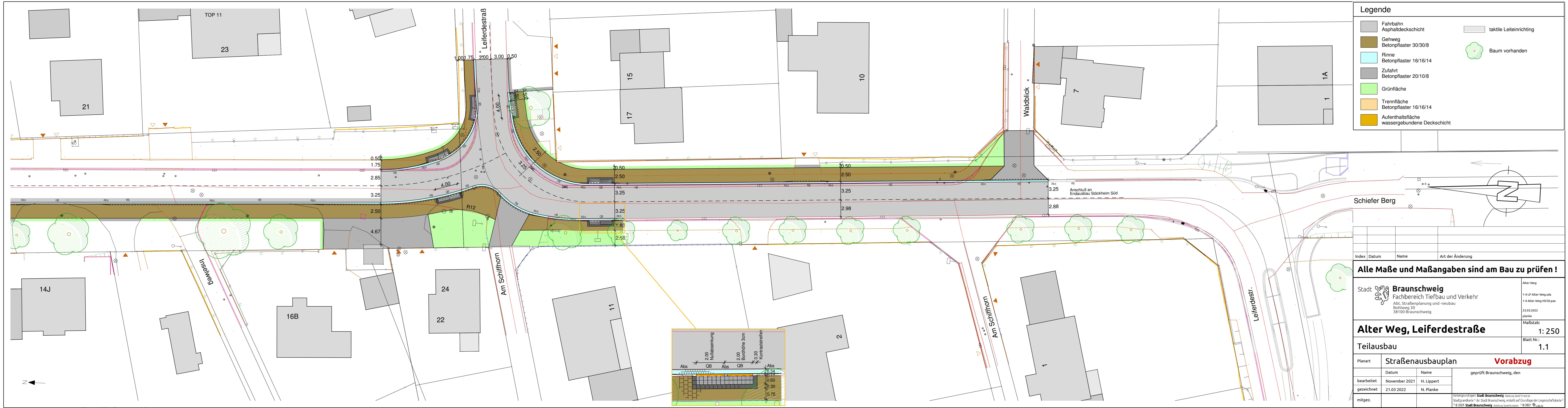
Die Kostenschätzung beträgt 500.000 Euro.

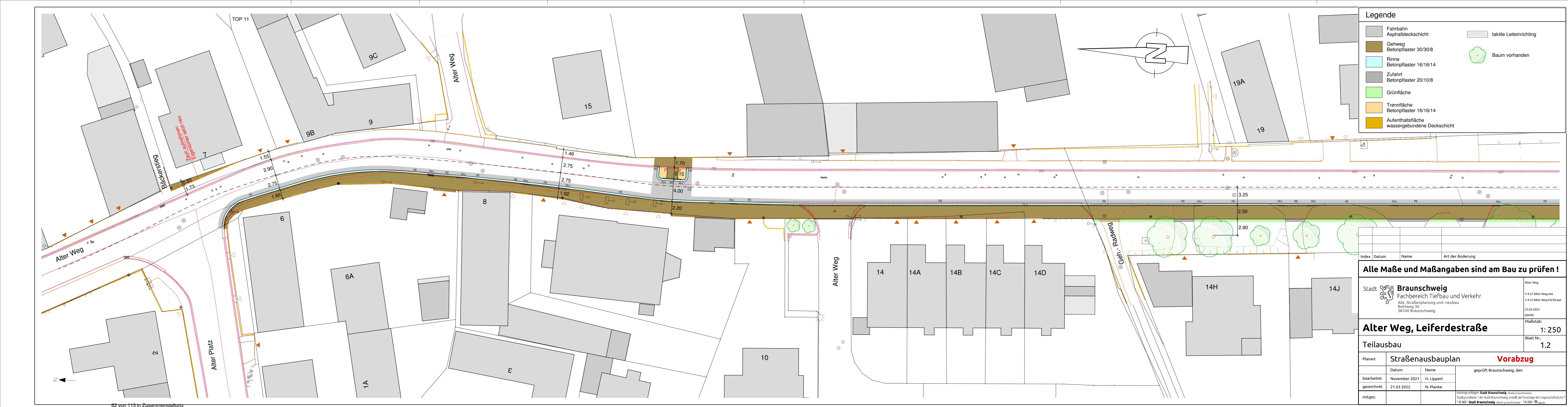
Die Anlieger werden über Straßenausbaubeiträge an den Gesamtkosten beteiligt. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660163 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr/Sommer 2023 durchgeführt werden.

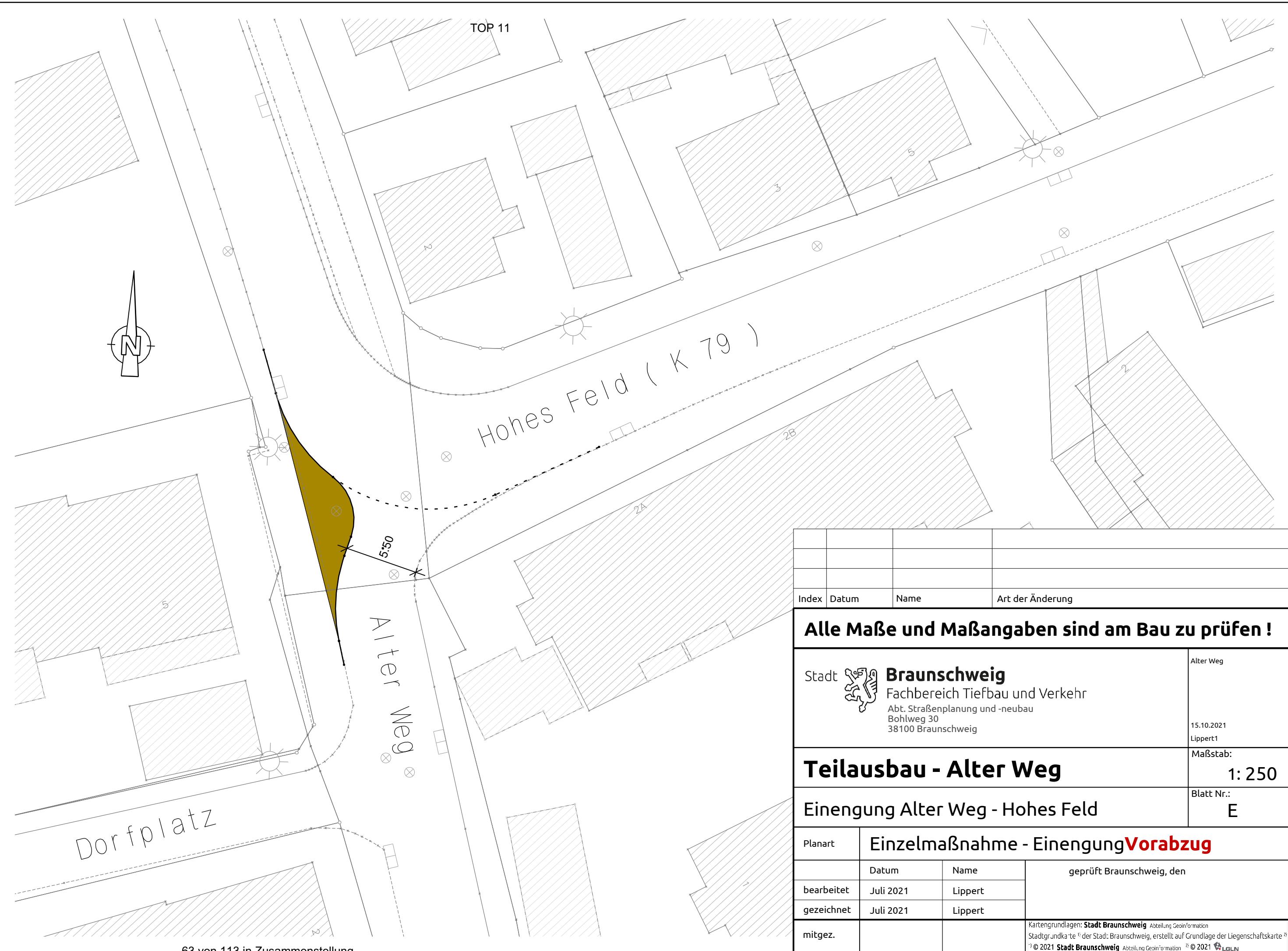
Leuer

Anlage/n:

Lagepläne







Betreff:

Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.06.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

07.06.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

21.06.2022

Ö

Beschluss:

„Der Überplanung des Radweges der Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt zwischen Ottmerstraße und John-F.-Kennedy-Platz wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich daraus, dass es sich bei der Kurt-Schumacher-Straße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, deren Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinausgeht.

Anlass

Wie in der Drucksache 22-18043 (Tiefbauprogramm 2022) angekündigt, wird der nördliche Zweirichtungsradweg entlang der Kurt-Schumacher-Straße zwischen der Ottmerstraße und dem John-F.-Kennedy-Platz verbreitert. Er erreicht damit den neuen Braunschweiger Standard von 3,20 m, wie er mit der DS 20-13342-02 (Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“) im Juli 2020 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen worden ist.

Bestand

Wegen der Trennwirkung der Stadtbahngleise in Mittellage handelt es sich bei dieser wichtigen Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof um einen Zweirichtungsradweg. Die Breite im genannten Abschnitt variiert, liegt jedoch in weiten Teilen um 1,90 m. Die vorhandene Gehwegbreite ist in Teilabschnitten mit bis zu fünf Metern sehr breit bemessen.

Zwischen dem Radweg und dem Längsparkstreifen stehen stark geschädigte Bäume, die sich in den viel zu kleinen Baumscheiben nicht entwickeln können.

Planung

Der Radweg wird zu Lasten des in diesem Bereich sehr breiten Gehweges auf 3,20 m verbreitert. Eine verbleibende Gehwegbreite von mindestens 2,50 m ist gewährleistet.

Insgesamt 16 Bäume werden gefällt, da sie abgängig sind und in zulasten des Parkstreifens vergrößerten Baumscheiben durch 16 Neupflanzungen ersetzt. Dadurch haben die neuen Bäume bessere Entwicklungschancen und Wurzelaufbrüche im Radweg werden vermieden.

Zwischen Geh- und Radweg wird ein taktiler, kontrastierender Trennstreifen zur Vermeidung des Betretens des Radwegs durch Sehbehinderte eingesetzt. Der Behindertenbeirat e.V. hat der Planung zugestimmt.

Mit dieser Maßnahme wird erreicht, dass der Radweg auf gesamter Länge zwischen John-F.-Kennedy-Platz und Hauptbahnhof eine komfortable Breite aufweist.

Informationsveranstaltung

Wegen der geringfügigen Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verhältnisse in der Kurt-Schumacher-Straße hat keine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden.

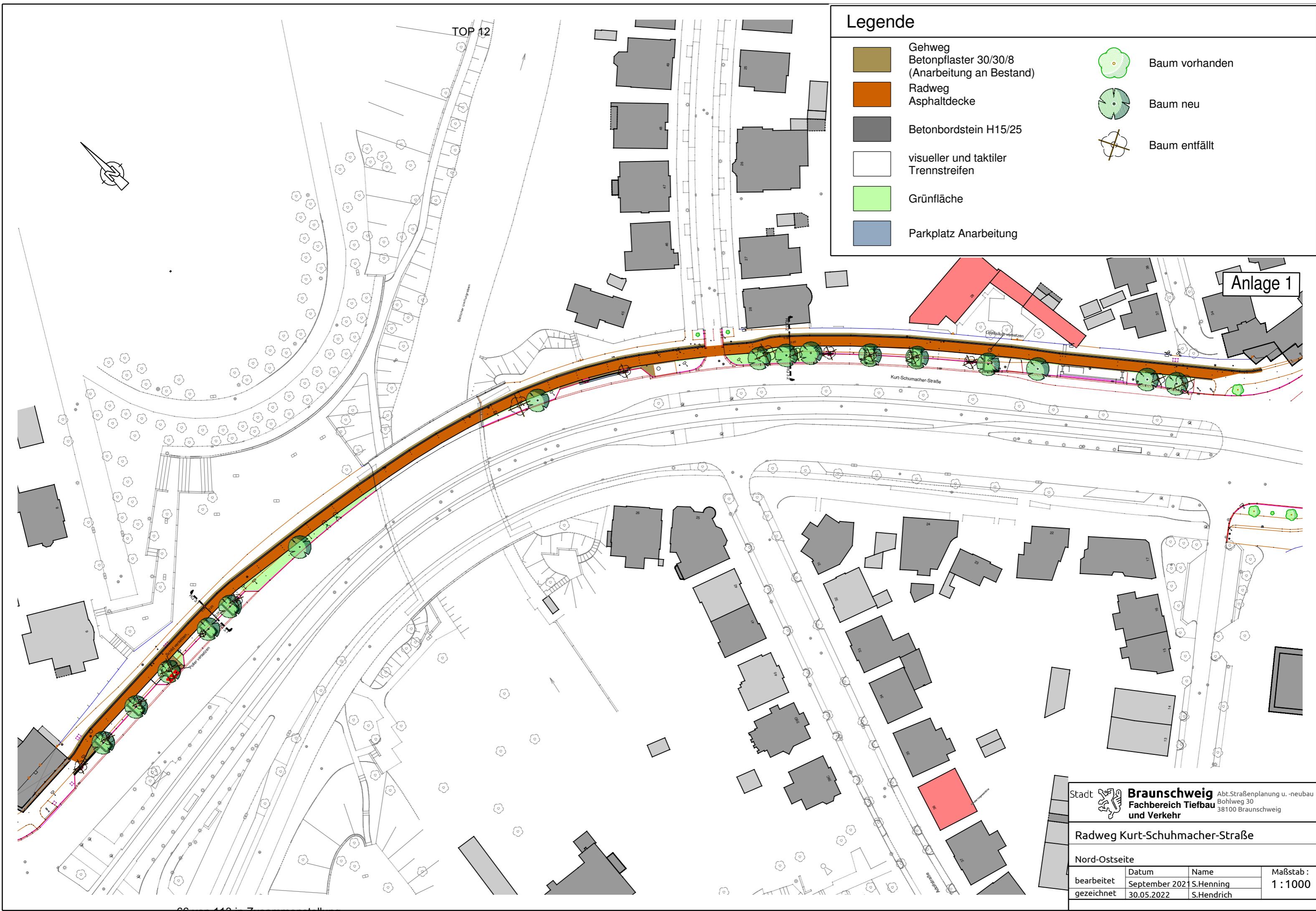
Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 500.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 4S.660024 finanziert. Ob eine Förderung aus dem Förderprogramm „Stadt und Land“ gewährt wird, wird derzeit geprüft. Die Arbeiten sollen möglichst noch in 2022 durchgeführt werden.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Betreff:**Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

17.06.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

21.06.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung des Radweges der Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt zwischen Ottmerstraße und John-F.-Kennedy-Platz gemäß Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Anlass:

Der Stadtbezirksrat 130 – Mitte hat der Vorlage in seiner Sitzung am 07.06.2022 mit 13/1/0 zugestimmt. Zusätzlich hat der Stadtbezirksrat die folgende Protokollnotiz beschlossen (14/0/0): „Der Stadtbezirksrat regt an, die Anzahl der geplanten Baumneupflanzungen zu erhöhen.“

Um eine Reduzierung der Anzahl der Bäume im Straßenraum zu vermeiden, wurde in der im Stadtbezirksrat vorgestellten Planung die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume entsprechend der Anzahl der entfallenden Bäume angesetzt. Durch die Ausbildung von an Baumstandorte angepassten Baumscheiben entfallen in der vorgestellten Planung ca. 5 Parkplätze.

Aufgrund der Protokollnotiz des Stadtbezirksrates hat die Verwaltung geprüft, ob weitere Baumpflanzungen möglich sind. Dabei waren u. a. Schilderstandorte oder der LSA-Standort John-F.-Kennedy-Platz zu beachten. Als Ergebnis der Prüfung ist festzuhalten, dass im Parkstreifen zwischen Adolfstraße und Oker zwei weitere Baumstandorte sinnvoll angelegt werden können. Dadurch entsteht eine relativ gleichmäßige Anordnung der Bäume entlang der Straße. Durch die zusätzlichen Bäume reduziert sich die Anzahl der Parkplätze um weitere 2 Stück. Die finanziellen Auswirkungen betragen ca. 15.000 €.

Fazit:

Die Verwaltung hat die Anregung des Stadtbezirksrates aufgegriffen und die Planung um die beiden beschriebenen Baumstandorte ergänzt.

Leuer

Anlage/n:

Geänderter Lageplan

Anlage 1



Stadt  **Braunschweig** Abt. Straßenplanung u. -neubau
Fachbereich Tiefbau Bohlweg 30
und Verkehr 38100 Braunschweig

Radweg Kurt-Schumacher-Straße

Nord-Ostseite

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab :
	05/2022	N. Schmidt	1 : 1000
gezeichnet	16.06.2022	J. Gugger	

Betreff:

**Festlegung der Varianten für die Variantenuntersuchung für eine
Geh- und Radwegüber- oder -unterführung als Ersatz für den BÜ
Grünwaldstraße**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	10.06.2022
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	15.06.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

1. In der Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegüber- oder -unterführung als Ersatz für den BÜ Grünwaldstraße werden die fünf in Abb. 1 dargestellten Varianten untersucht.
2. Parallel wird geprüft, ob die Nullvariante so optimiert werden kann, dass die Schrankenschließzeiten auf ein akzeptables Maß reduziert werden können.

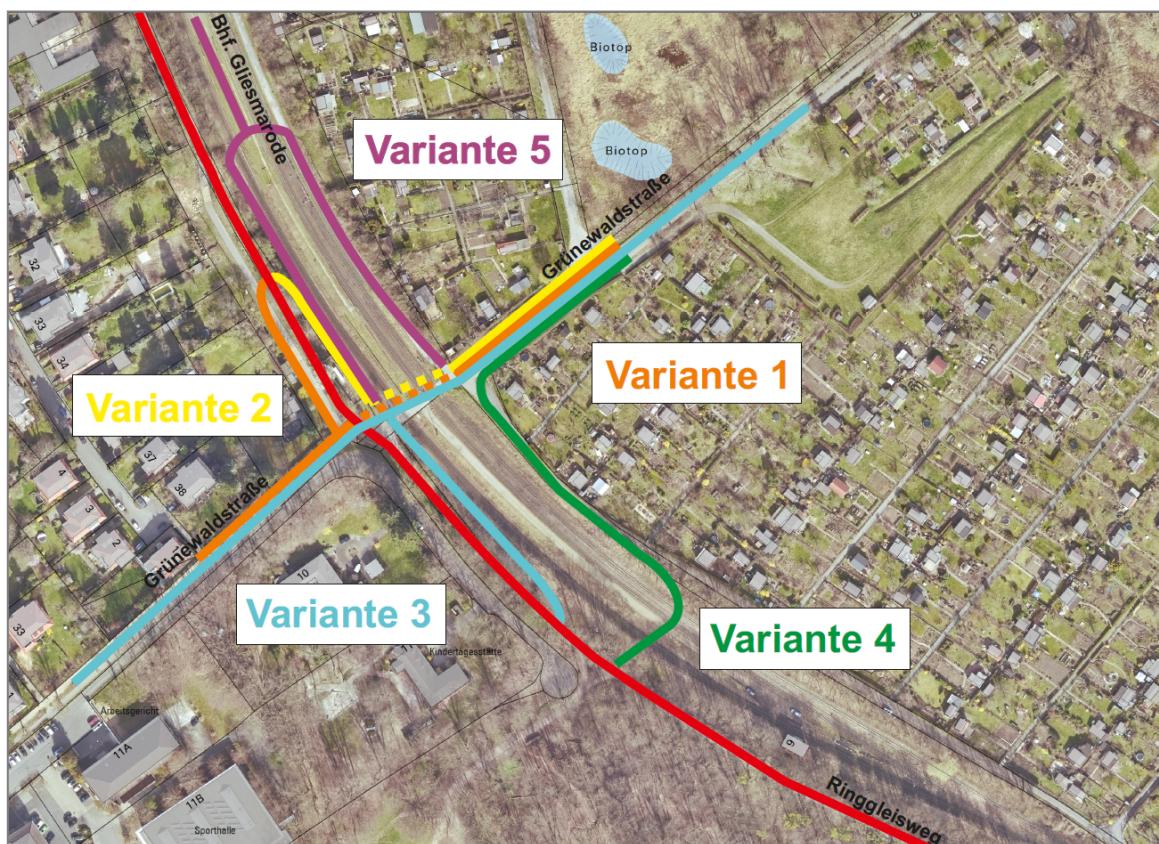


Abb. 1: Übersicht der Varianten für die Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegunter- oder -überführung als Ersatz für den BÜ Grünwaldstraße
(Varianten 1 und 2: Unterführungen, Varianten 3,4 und 5: Überführungen)

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, deren verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit der Vorlage 21-17455-03 „Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße“ wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für den Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz) und dem Regionalverband (RVB) weiter voranzutreiben. Zunächst sollen dafür verschiedene Varianten entwickelt und in einer vom RVB zu beauftragenden Variantenuntersuchung bewertet werden.

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wurden vom 2. bis zum 22.5.2022 zunächst vier grundsätzlich mögliche Varianten auf der städtischen Homepage veröffentlicht. Allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern wurde damit die Möglichkeit gegeben, Hinweise und Anregungen zu den skizzierten Varianten oder Ideen zu gänzlich neuen Varianten abzugeben.

Im Rahmen der Beteiligung sind 58 Stellungnahmen bei der Stadt Braunschweig eingegangen. Davon hat der überwiegende Teil für den Erhalt des BÜ Grünewaldstraße (Nullvariante) plädiert. Dies wurde mit den nachfolgenden Argumenten begründet:

- Die Wartezeiten am bestehenden BÜ könnten toleriert werden.
- Durch die Optimierung der Signaltechnik seien auch bei steigenden Zugzahlen tolerierbare Schießzeiten möglich.
- Die Planung einer Über- oder Unterführung sei nicht wirtschaftlich.
- Der ersatzlose Entfall des BÜ Grünewaldstraße sei möglich, da genügend Alternativrouten vorhanden seien.

Nullvariante

Zu den eingegangenen Stellungnahmen in Bezug auf die Nullvariante liegt der Verwaltung die folgende Rückmeldung der DB Netz vor:

1. *Schrankenschließzeiten*

Die Schrankenschließzeiten für eine einzelne Zugfahrt ließen sich durch eine geänderte Lage der Ausfahrsignale Richtung Braunschweig verkürzen. Die Konsequenz wäre eine verkürzte Gleisnutzlänge. Eine kürzere Gleisnutzlänge ist aus Sicht der DB Netz nicht akzeptabel. Die Anforderung des Marktes geht hin zu längeren Gleisnutzlängen bis zu 740 m. Dem will die DB Netz nachgehen und auch auf dieser Strecke längstmögliche Gleislängen anbieten. Insbesondere möchte die DB Netz sich hiermit auf perspektivische Zuglängensteigerungen am Hafen vorbereiten.

2. *Wirtschaftlichkeit*

Eine Brückenlösung [Anm.: Über- oder Unterführung] zu realisieren ist kurzfristig betrachtet die etwas höhere Investition als eine reine Erneuerung der Bahnübergangsanlage. Auf die Nutzungsdauer der Brücke gesehen ist eine Brückenlösung in fast allen Fällen jedoch die wirtschaftlichere Variante. Bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 120 Jahren von einer Brücke, müsste der

Bahnübergang in dieser Zeit ca. 4 Mal technisch erneuert werden. In Summe ist der Bahnübergang, insbesondere in einem inflationären Umfeld, die teurere Variante. Zudem fallen bei einem Bahnübergang in der Regel deutlich höhere Kosten für Instandhaltung und Entstörung an.

3. Sicherheit

Oberste Prämisse der DB Netz ist die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Eine höhenungleiche Kreuzungsmöglichkeit ist eine klare Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

4. Zuverlässigkeit

Die DB Netz möchte ihren Kunden größtmögliche Zuverlässigkeit auf ihren Verbindungen anbieten. Insbesondere Bahnübergänge gehören im Eisenbahnverkehr zu den störanfälligeren Anlagen und führen entsprechend zu Verspätungen und Ausfällen der Verbindungen. Der Wegfall des Bahnübergangs an der Grünewaldstraße bedeutet also ein Wegfallen einer potentiellen Ursache für Verspätungen und Unfälle.

Unabhängig von dieser Stellungnahme wird die Verwaltung die Optimierungsmöglichkeiten der Schrankenschließzeiten für die Nullvariante gemeinsam mit dem RVB weiter und auch unabhängig von den – durchaus nachvollziehbaren – betrieblichen Überlegungen der DB Netz überprüfen, damit vor einer abschließenden Entscheidung über den Bau einer Unter- oder Überführung eine umfassende objektive Entscheidungsgrundlage vorliegt.

Dies erfolgt parallel zu der Variantenuntersuchung für eine Unter- oder Überführung, um für keine der möglichen Varianten Zeit zu verlieren.

Hinweise und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung

Viele Rückmeldungen beinhalteten allgemeine Hinweise und Anregungen, aber auch konkrete Stellungnahmen und Alternativvorschläge mit neuen Varianten. Diese Alternativ- und Anpassungsvorschläge sind in Anlage 1 dargestellt und werden in die Variantenuntersuchung berücksichtigt.

Ebenso werden die im Folgenden zusammengefassten allgemeinen Hinweise und Anregungen aufgegriffen und im Rahmen der Variantenuntersuchung transparent bewertet:

- Erhalt der Baumreihe in der Grünewaldstraße (Westseite der Gleise)
- Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft
- Unterführungen werden als Angstraum, unsicher und unheimlich beschrieben
- Erhalt der geradlinigen Führung für den Fuß- und Radverkehr in der Achse der Grünewaldstraße, damit die Wegeverbindung ohne Umwege erhalten bleibt und keine unübersichtlichen und unfallträchtigen Bereiche entstehen
- Keine Überführung in der Achse der Grünewaldstraße, da diese aufgrund des deutlich größeren Höhenunterschiedes mit längeren Steigungen und Eingriff in die Natur verbunden ist
- Beachtung des Denkmalschutzes
- Herstellung eines weiteren Zugangs zum Bahnhof Griesmarode
- Erhalt des Bahnübergangs und Aufstellung von Anzeigen mit Schrankenschließzeiten für die Entscheidung der Routenwahl
- Ausbau der Alternativrouten für den Radverkehr (Berliner Straße, Ebertallee)
- Herstellung einer Behelfsbrücke für die Zeit ohne Querung

Planungsparameter für die Variantenbetrachtung

Im Februar 2022 erfolgten im Rahmen einer vom RVB beauftragten Verkehrsuntersuchung im Bereich des BÜ Zählungen des Rad- und Fußverkehrs. Die daraus abgeleitete mittlere Radverkehrsmenge liegt demnach im Jahresmittel bei rd. 2.000 bis 2.200 Radfahrenden pro Tag. Dies zeigt bereits im Bestand die große Bedeutung dieser Fahrradroute für den Alltags-

und Freizeitverkehr. Mit einer Unter- oder Überführung würde diese Verbindung noch attraktiver und es ist davon auszugehen, auch vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung im Zusammenhang mit der Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“, dass der Radverkehrsanteil weiter steigt. Um dem heutigen und zukünftig zu erwartenden, noch höheren Radverkehrsaufkommen für diesen Streckenabschnitt gerecht zu werden, wird für die Planung neben einem separaten Gehweg eine Radwegbreite von 4,00 m angesetzt (Radschnellwegstandard). Dadurch ist ein Überholen und/oder Nebeneinanderfahren von je zwei Radfahrenden pro Richtung gleichzeitig möglich.

Unter Berücksichtigung der beschlossenen Planungsgrundsätze aus der Vorlage (DS 21-17455-03) sowie der Entwicklungen für den Radverkehr werden bei der Variantenuntersuchung für alle Varianten die folgenden Planungsparameter einheitlich angesetzt:

- eine dem Verkehrsaufkommen angemessene lichte Weite von 7,00 m mit:
 - einer Gehwegbreite von 2,50 m, inklusive beidseitiger Sicherheitsräume zu Wand oder Geländer und dem Radweg und
 - einer Radwegbreite von 4,00 m, zuzüglich Sicherheitsraum von 0,50 m zur Wand oder Geländer
- optisch und taktil wahrnehmbare Trennung zwischen Geh- und Radweg
- lichte Höhe von 3,00 m
- für den Gehweg: barrierefreie Ausbildung mit max. Steigung von 6 % auf 10 m und Zwischenpodesten
- für den Radweg: eine stetig verlaufende Gradienten mit einem gleichmäßigen Gefälle (ohne Podeste) von max. 6 % bis 65 m Länge bzw. max. 5 % bis 120 m Länge
- möglichst umwegfreie Führung des Ringgleisweges
- übersichtliche und konfliktarme Wegeführung aller Wegeverknüpfungen
- Schaffung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs zum Bahnhof Gliesmarode

Weiteres Vorgehen

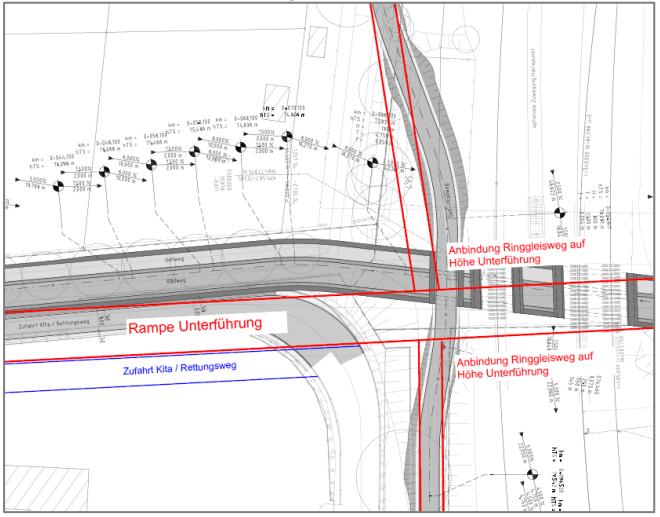
Mit den Varianten gem. diesem Beschluss wird der RVB eine Variantenuntersuchung beauftragen. Darin werden die Varianten einem transparenten Vergleich unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien wie z. B. Schaffung einer sicheren und komfortablen Geh- und Radwegverbindung, Eingriff in Natur und Landschaft sowie Eingriff in Stadtbild und Denkmalschutz unterzogen. Parallel wird die Verwaltung die Optimierungsmöglichkeiten für die Nullvariante gemeinsam mit dem RVB weiter überprüfen. Anfang 2023 ist geplant, die Variantenuntersuchung der Öffentlichkeit vorzustellen und dem AMTA eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorzulegen. Darauf aufbauend kann die DB Netz mit der Vorzugsvariante in die weitere Planung einsteigen. Eine Realisierung ist gem. Zeitplan der DB Netz bis Ende 2028 geplant.

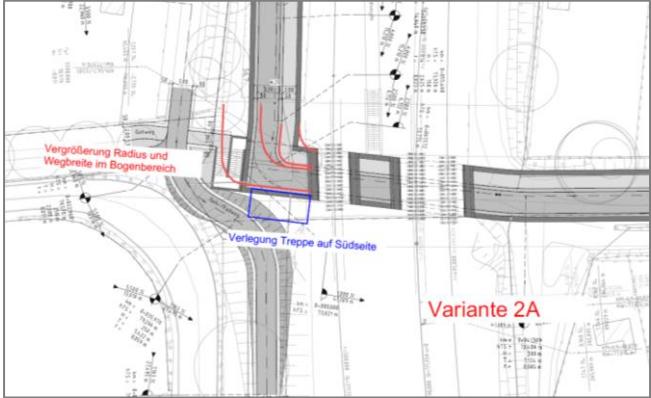
Leuer

Anlage/n:

Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung

Anlage 1 zur DS 22-18909

Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Anpassungsvorschlag zu Variante 1: Verschiebung der Rampe für die Unterführung südlich der Baumreihe für Fußgänger und Radfahrer. Herstellung einer neuen separaten Zuwegung für die Anlieger zu Haus-Nr. 10 und der Kita, siehe nachfolgende Abb. 1:</p>  <p>Abb. 1: skizzierter Anpassungsvorschlag zu Variante 1 aus der Bürgerbeteiligung</p>	<p>Dieser Anpassungsvorschlag als Untervariante zu Variante 1 wird in der Variantenuntersuchung im Rahmen der Optimierung hinsichtlich Eingriff in Natur und Landschaft weiter geprüft. Darüber hinaus wird auch die Möglichkeit einer alternativen Erschließung für Haus-Nr. 10 und der Kita überprüft.</p>
<p>Anpassungsvorschlag zu Variante 1: Verschiebung der Rampe für die Unterführung südlich der Baumreihe und gemeinsame Nutzung der Rampe für Fußgänger, Radfahrer und Anlieger zu Haus-Nr. 10 und der Kita. Zusätzlich ist eine steile Rampe zu Haus Nr. 10 und der Kita erforderlich, siehe Abb. 2.</p>  <p>Abb. 2: skizzierter Anpassungsvorschlag zu Variante 1 aus der Bürgerbeteiligung</p>	<p>Da die Rampe für die Unterführung nur auf der vorhandenen Straßenbreite angelegt werden soll, müsste sie als schmale Mischverkehrsfläche für Fußgänger, Radfahrer und den Anliegerverkehr ausgewiesen werden. Aufgrund des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen in diesem Bereich ist eine Trennung der Verkehrsarten erforderlich um Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden und um den Radverkehr einen komfortablen und vor allem sicheren Fahrweg gewährleisten zu können. Zudem scheint eine verkürzte, steile Rampe zu den anliegenden Grundstücken nicht realisierbar. Daher wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt.</p>

Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>Anpassungsvorschlag zu Variante 2:</u> Vergrößerung des Kurvenradius und der Wegebreite im Kurvenbereich der Rampe auf der Westseite der Bahngleise zur Vermeidung von Konflikten bei Begegnungen von Fahrradfahrern und Fußgängern. Verlegung des Treppenabgangs von der Grünwaldstraße auf die südlich Wegeseite, siehe Abb. 3.</p>  <p>Abb. 3: skizzierter Anpassungsvorschlag zu Variante 2 aus der Bürgerbeteiligung</p>	<p>Der Anpassungsvorschlag wird in der Variantenuntersuchung weiter geprüft. Die Wegebreiten und Kurvenradien aus der bereits erstellten Machbarkreitsstudie vom RVB werden im Zuge der Variantenbetrachtung auf die festgelegten Planungsparameter angepasst.</p>
<p><u>Anpassungsvorschlag zu Variante 4:</u> Herstellung einer Brücke in leichter Bauweise mit Anrampung im Bereich der Grünwaldstraße auf der Ostseite der Gleise, siehe Abb. 4.</p>  <p>Abb. 4: skizzierter Anpassungsvorschlag zu Variante 4 aus der Bürgerbeteiligung</p>	<p>Der Anpassungsvorschlag wird in der Variantenuntersuchung weiter geprüft. Die genaue Lage einer nach Süden verschobenen Fuß- und Radwegbrücke wird in Abhängigkeit von den vorhandenen Geländehöhen auf der Westseite der Gleise und den vorhandenen Flächen für die Rampe auf der Ostseite im Zuge der Variantenuntersuchung ermittelt.</p>

Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>Neue Variante:</u> Die skizzierte Variante 5 überplant den vorhandenen Weg westlich parallel der Bahngleise auf Flächen der DB Netz und ermöglicht einen zusätzlichen Bahnsteigzugang zum Bahnhof Gliesmarode, siehe Abb. 5.</p>  <p>Abb. 5: Skizzierte neue Variante aus der Bürgerbeteiligung</p>	<p>Diese Variante wird als weitere Variante 5 in die Variantenuntersuchung mit aufgenommen und weiter geprüft.</p>

Betreff:

Gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage an den Bahnübergängen I, II und III im Ortsteil Bienrode

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 09.06.2022
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Bahnsicherungsanlage BÜ I – Altmarkstraße im Ortsteil Bienrode gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage 1) abzugeben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Bahnsicherungsanlage BÜ II – Waggumer Straße im Ortsteil Bienrode gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage 2) abzugeben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Bahnsicherungsanlage BÜ III – Auf dem Anger im Ortsteil Bienrode gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage 3) abzugeben.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Die vorgelegten Stellungnahmen werden in das von der DB AG angestrebte Planverfahren einfließen, sodass der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

Das Planungsbüro „Ramboll“ ist mit der Erstellung der Genehmigungsplanung für die drei Bahnübergänge im Ortsteil Bienrode (BÜ I, II und III) von der DB Netz AG beauftragt worden. Die bestehenden Bahnsicherungsanlagen an allen drei Bahnübergängen der DB-Strecke 1902 (Regionalbahn RB 47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen) sind abgängig und müssen zur Gewährleistung der Sicherheit erneuert werden. Ziel ist es, die derzeitige Sicherung der Bahnübergänge zurückzubauen und diese durch eine neue Sicherung mit

Halbschranken gemäß bahneigener Richtlinie (Ril 815) zu ersetzen¹. Weiterhin gehören zur Erneuerung der BÜ Sicherungsanlagen die erforderlichen Erd- und Kabelarbeiten sowie die Schalthaustechnik. Die voraussichtliche Bauzeit wird mit ca. 2 bis 3 Monaten veranschlagt. Der Baubeginn ist noch nicht terminiert.

Bienrode I

Die DB Strecke wird hier von der Kreisstraße K 81 (Forststraße bzw. Altmarkstraße) höhengleich gekreuzt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die vorhandenen Halbschranken werden lediglich erneuert und geringfügig in der Lage angepasst. Die Lage und Breite der Fahrbahn bleibt unverändert. Die Erneuerung sieht aber im Vergleich zur Bestandssituation eine Verbreiterung des Gehweges (Radfahrer frei) von derzeit etwa 1,40 m auf zukünftig 3,20 m vor (entsprechend der Forderung der Verwaltung in Anlehnung an den Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) (vgl. Abb. 1). Der Bü erhält eine Sehbehindertenakustik mit Nachtabsenkung.

Zur Unterbringung der Schalttechnik wird zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn ein Betonschalthaus realisiert, welches eine separate Zuwegung von der Kreisstraße K 81 zur Unterhaltung erhält.

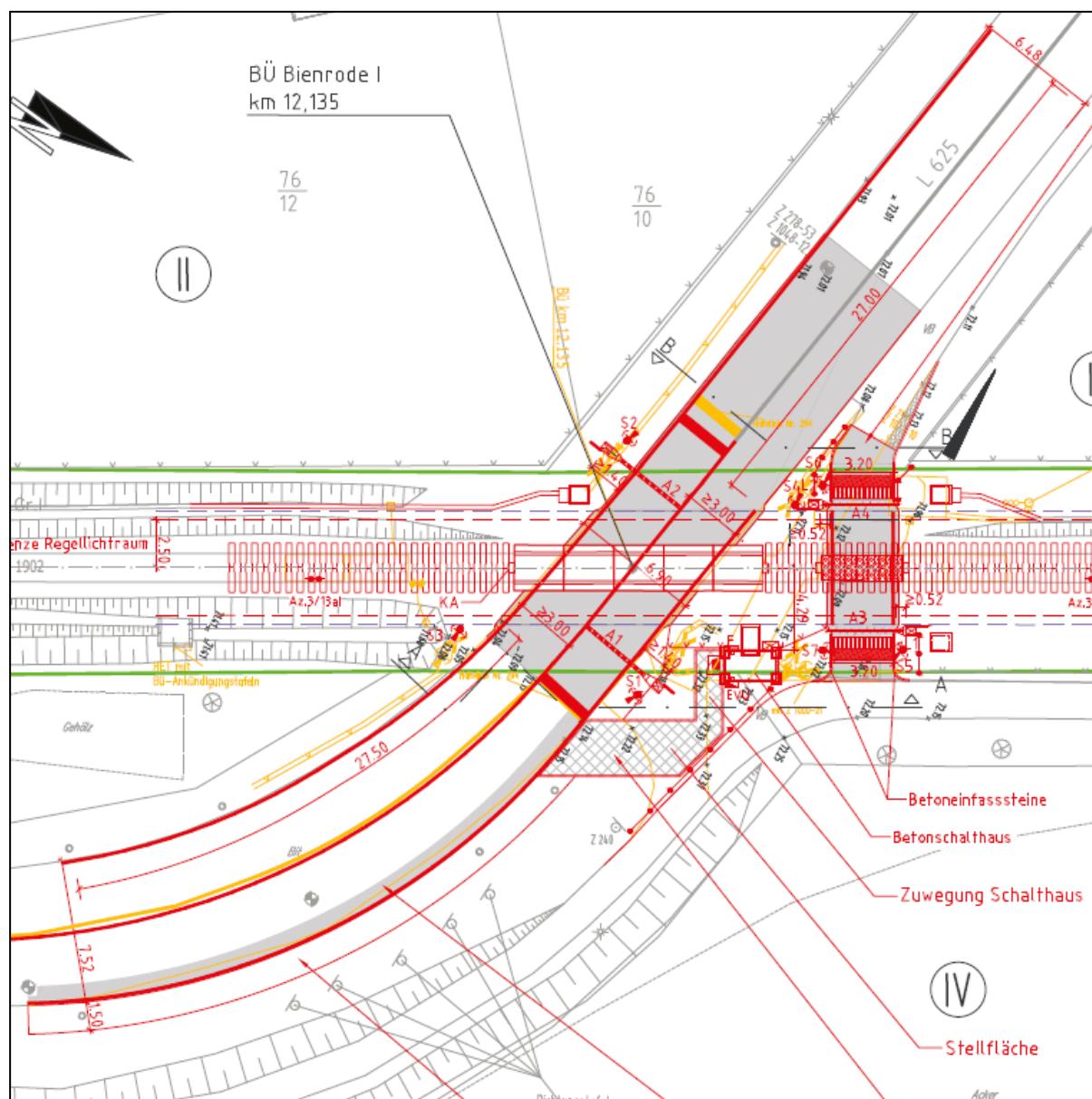


Abb. 1: Kreuzungsplan Bü „Bienrode I“

¹ Da für jeden der drei Bahnübergänge jeweils separate Planverfahren durchgeführt werden und die Stadt Braunschweig drei separate Anfragen zu den jeweiligen Bü erhalten hat, wurden auch drei getrennte Stellungnahmen verfasst, auch wenn diese in weiten Teilen identisch sind.

In Bezug auf die Vorüberlegungen zur Umfeldplanung des Haltepunktes Bienrode (Verknüpfungspunkt) bestehen keine planerischen oder verkehrlichen Konflikte. Die Planungen der DB Netz AG sind mit der Verwaltung diesbezüglich abgestimmt.

Bienrode II

Die DB Strecke wird hier von der Waggumer Straße höhengleich gekreuzt (vgl. Abb. 2), der BÜ liegt innerorts und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Waggumer Straße beträgt 50 km/h.

Auch hier erfolgt lediglich eine 1:1-Erneuerung der Bahnsicherungstechnik mit geringfügiger Anpassung der Standorte der Signalgeber und Haltelinien. Der BÜ erhält eine Sehbehindertenakustik mit Nachabsenkung.

Die Schalteinrichtung wird im Betonschalthaus am Bahnübergang „Bienrode I“ untergebracht, so dass hier kein Schalthaus erforderlich ist.

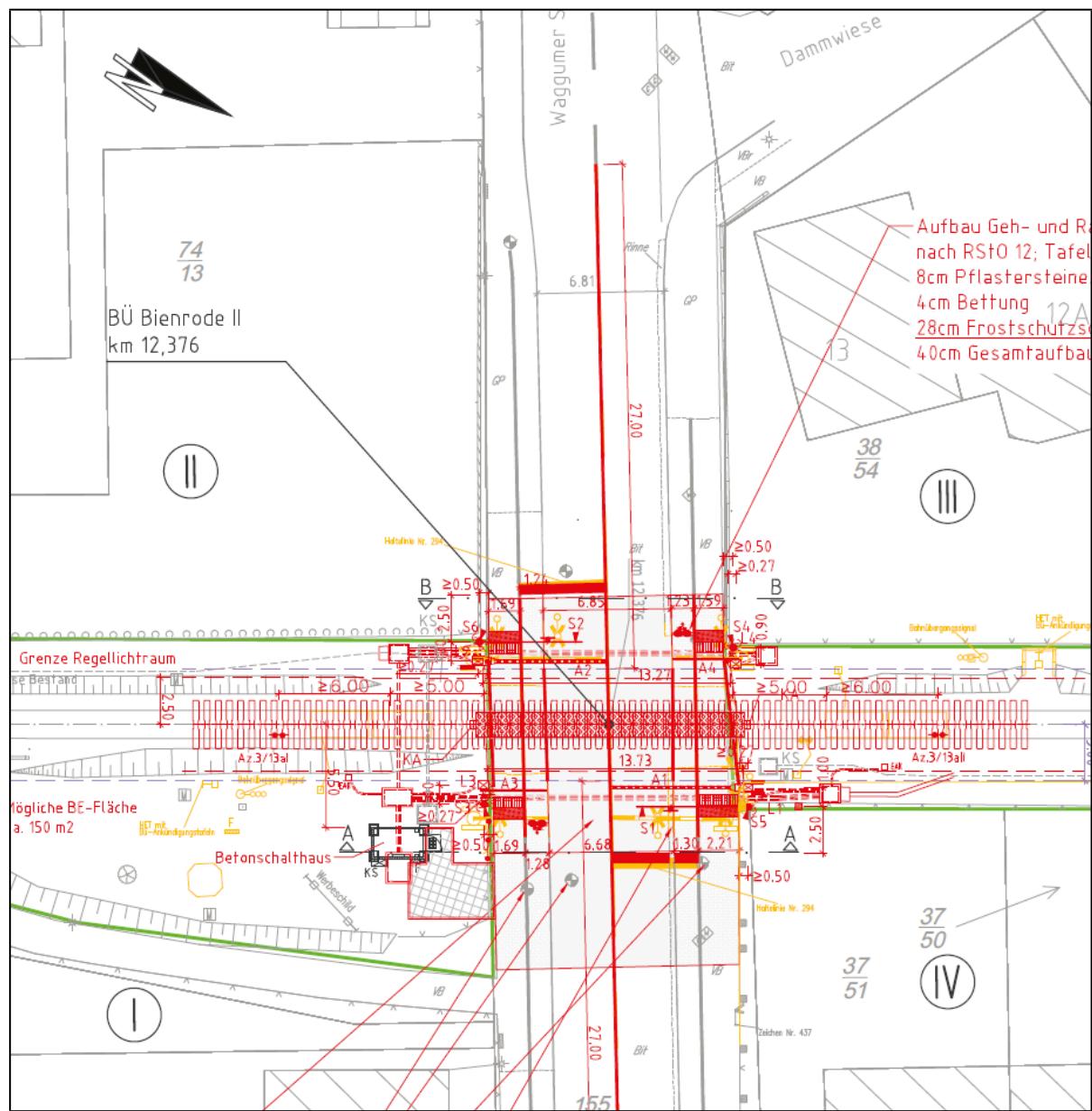


Abb. 2: Kreuzungsplan BÜ „Bienrode II“

Verkehrliche bzw. planerische Abhängigkeiten zu den geplanten Umfeldmaßnahmen im Zuge der Realisierung des Haltepunktes Bienrode bestehen auch hier nicht.

Bienrode III

Die DB Strecke wird hier von der Gemeindestraße Auf dem Anger höhengleich gekreuzt (vgl. Abb. 3). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Bahnüberganges beträgt 30 km/h. Der heute nur mit Lichtsignalen und Andreaskreuzen gesicherte BÜ erhält auch hier eine Schrankenanlage mit Halbschranken und Sehbehindertenakustik mit Nachabsenkung.

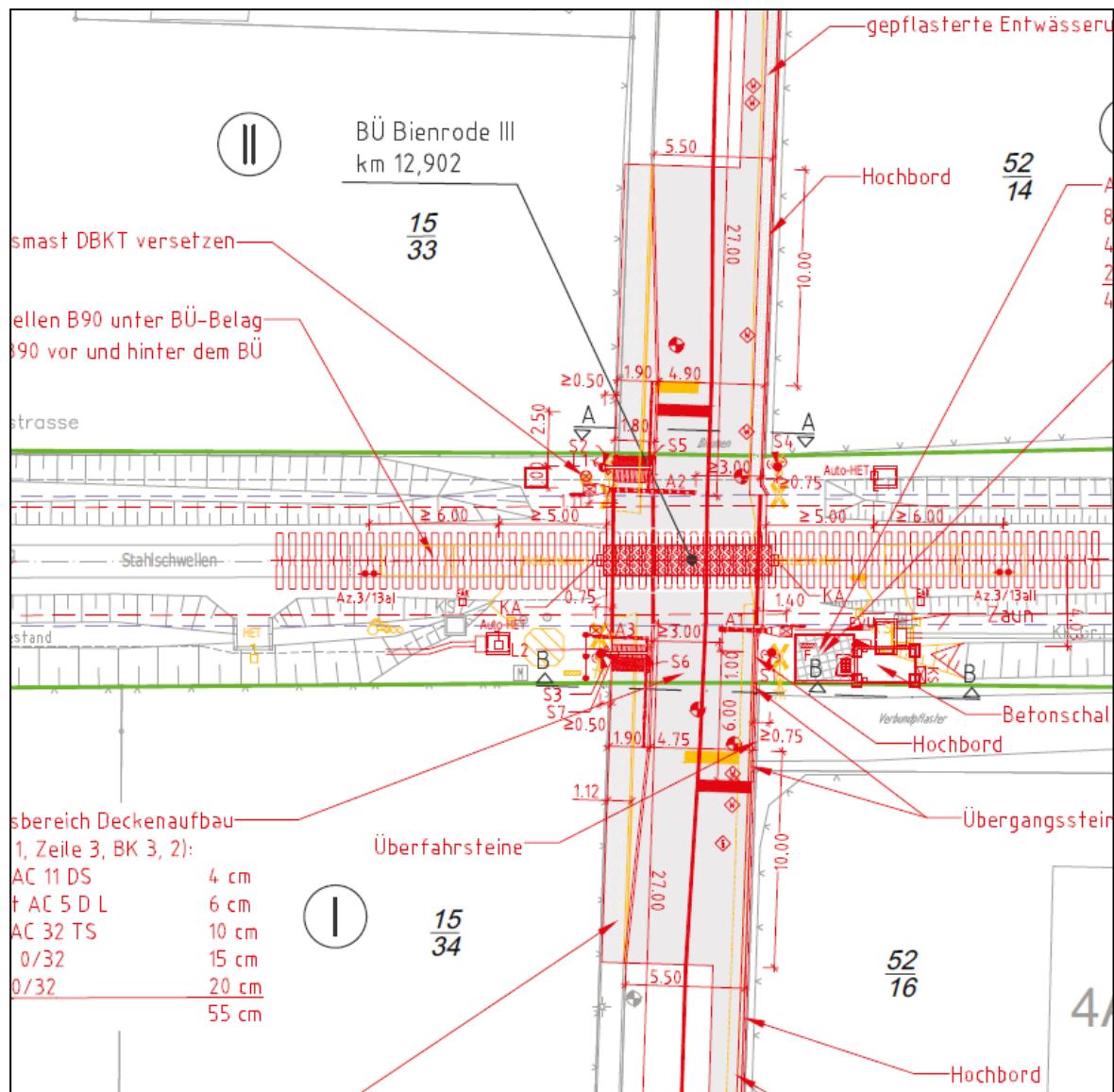


Abb. 3: Kreuzungsplan BÜ „Bienrode III“

Die Planungen sehen anders als bei den anderen beiden BÜ einen Eingriff in die Bestands situation hinsichtlich der Fahrbahn- und Gehwegbreiten vor. Dies liegt an den zwingenden Mindestmaßen für Straßen- und Gehwegbreiten, die auf einem Bahnübergang aufgrund der Sicherheitsanforderungen der Bahn gewährleistet werden müssen. Ein Erhalt der heutigen Bestandsbreite der Straße Auf dem Anger (Fahrbahnbreite etwa 5,50 m) und des Gehwegs (ca. 1,15 m) sind im Bereich des Bahnüberganges nach aktuellem Regelwerk nicht mehr zulässig, wodurch sich das Erfordernis einer Umplanung der Bestands situation ergibt. Eine regelkonforme Aufweitung der Straße im BÜ-Bereich einschließlich eines in beiden Richtungen notwendigen Aufstell- bzw. Räumbereiches von 27 m um den Begegnungsfall Lkw/Pkw weiterhin zu gewährleisten wäre nur mit erheblichem Grunderwerb und unverhältnismäßigem Eingriff in Privatgrundstücke herstellbar gewesen. Um aber zumindest den für diese Innerortslage typischen Begegnungsfall Pkw/Pkw weiterhin zu ermöglichen, wurde hier die Herstellung einer 4,75 m breiten Fahrbahn sowie eines 1,90 m breiten Gehweges geplant.

Da somit auch der Begegnungsfall Lkw/Pkw zukünftig für diesen Straßenabschnitt ausgeschlossen werden muss, muss ein Befahren des BÜ mit Lkw von beiden Seiten unterbunden werden. Dies betrifft aber nur die Fahrt in Richtung der Altmarkstraße, da aus Richtung Altmarkstraße kommend bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot besteht. Ohnehin ist die Straße Auf dem Anger aufgrund ihrer Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall Pkw/Lkw nur unter „beengten Verhältnissen“ (gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) bedingt geeignet. Der Begegnungsfall ist also bereits heute schon problematisch.

Da das Gewerbegebiet „Auf dem Anger/Industriestraße“ über die Straße Im Großen Moore direkt an die überörtliche Waggumer Straße angebunden und ausgeschildert ist, stellt dies somit sowohl die bevorzugte als auch ausgewiesene Zu- und Abfahrt zum Gewerbegebiet dar. Die Sperrung der Straße Auf dem Anger für den Lkw-Verkehr bedeutet gleichsam eine weitere Entlastung vom Schwerverkehr.

Die Kosten der drei Maßnahmen werden vollständig von der DB Netz AG getragen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 – Entwurf gesamtstädtische Stellungnahme BÜ I Bienrode

Anlage 2 – Entwurf gesamtstädtische Stellungnahme BÜ II Bienrode

Anlage 3 – Entwurf gesamtstädtische Stellungnahme BÜ III Bienrode

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Planungsbüro Ramboll
Am Marktplatz
65779 Kelkheim

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

12.04.2022

66.11

30. Mai 2022

Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode I (Altmarkstraße)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übermittle Ihnen nachfolgend die gesamtstädtische Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum geplanten Vorhaben. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Verkehr

Die Stadt Braunschweig plant in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und der DB Station&Service die Einrichtung eines Haltepunktes mit einem Busverknüpfungspunkt unmittelbar nördlich hinter dem Bahnübergang. Grundsätzlich spricht nichts gegen das geplante Vorhaben. Dennoch ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, dass das Ein- und Ausfahren der Linienbusse vom Verknüpfungspunkt aus bzw. in Fahrtrichtung Süden (Forststraße) jederzeit möglich sein muss – ein Überfahren des Bahnübergangs in Fahrtrichtung Altmarkstraße findet nicht statt, so dass keine Räumung des Bahnübergangs durch Linienbusse sichergestellt werden muss. Dennoch sind innerhalb des Rückstaubereiches Möglichkeiten zur ungehinderten Ausfahrt zu schaffen. Dies kann beispielsweise durch Markierung von vorgelagerten Wartelinien (Ein-/Ausfahrt freihalten) oder durch Vorsignale erfolgen. Im Rahmen der weiteren Planungen sind entsprechende Abstimmungen mit der Stadt Braunschweig zu treffen.

Entgegen den Ausführungen im Kapitel 1.2 des Erläuterungsberichtes handelt es sich um die Kreisstraße K81, anstatt um die Landesstraße 625.

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



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

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

Es besteht Änderungsbedarf hinsichtlich des geplanten Straßenaufbaus. Der Straßenaufbau ist wie folgt herzustellen:

- 3 cm SMA 8S/MA;
- 9 cm AC 22 BS
- 10 cm AC 32 TS
- 15 cm 0/32 STS
- 28 cm 0/32 FSS

Landschaftspflege

Es ist zu berücksichtigen, dass Bäume, die sich im städtischen Eigentum befinden (auch Grenzbäume) und die ggf. von der Baumaßnahme betroffen sein könnten (z.B. durch Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen etc.), zu erhalten und gemäß RAS-LP 4 sowie DIN 18920 zu schützen sind. Ausnahmeanträge sind an die Stelle „Baumschutz und Landschaftspflege“ (stadtbaeume@braunschweig.de; Frau Falkenberg) zu richten.

Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen sowie bei dem Rückbau der Gleisanlagen fällt ggf. verunreinigter Boden bzw. Gleisschotter an, der als Abfall entsorgt werden muss. Beim Umgang mit dem Bodenaushub und dem Gleisschotter ist grundsätzlich die LAGA-M 20 (Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Stand 6. November 2003) zu beachten. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntyrischen Herbizide zu berücksichtigen.

Dieser Abfall sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen ist die 16. BImSchV als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Eine wesentliche Änderung liegt u. a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Am Bahnübergang Bienrode I ist die Erneuerung der Absperr- und Signalanlagen, der Fahrbahnbeläge im Bereich des Bahnübergangs und des Schienenoberbaus geplant. Diese Maßnahmen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Damit fällt diese Umbaumaßnahme nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Eine Änderung des Beurteilungspegels ist durch die geplanten Umbaumaßnahmen auch nicht zu erwarten.

Bisher waren alle Bahnübergänge nur durch Schranken und Lichtsignale gesichert, in Zukunft sind an allen Fuß-/Radwegen zusätzliche akustische Warnsignale geplant. Bei der Nachrüstung von Akustiken an bestehenden Bahnübergängen sind Anwohnerbeschwerden dokumentiert, da die Warngeräusche vor allem nachts als störend empfunden werden. Eine Nachtabsenkung der Warngeräusche wurde bereits vorgesehen. Um die Beeinträchtigung der Anwohner möglichst gering zu halten, sollten alle technischen Möglichkeiten zur Pegelreduzierung ausgeschöpft werden.

Bauphase

Im Erläuterungsbericht ist ausgeführt, dass zum Schutz vor Baulärm die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) und die dort genannten Richtwerte grundsätzlich berücksichtigt werden. Es kommen geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren zum Einsatz, die den einschlägigen Vorschriften des Lärm- und Immissionsschutzes entsprechen

Der zeitliche Ablauf der Baumaßnahme ist bisher nur grob beschrieben. Ein Baulärmgutachten wurde nicht erstellt. Angesicht der Tatsache, dass Wohngrundstücke unmittelbar an die Bahnstrecke grenzen, ist eine Überschreitung der Richtwerte für den Baulärm durchaus anzunehmen und wäre angesichts des öffentlichen Interesses an den Baumaßnahmen auch grundsätzlich zu tolerieren. Die betroffenen Anwohner sind vorab über die Baumaßnahmen zu informieren und es ist ein Ansprechpartner für Fragen/Beschwerden über Lärm, Staub und sonstige Emissionen zu benennen.

Die Baumaßnahmen sollen unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs durchgeführt werden. Sofern lärmintensive Arbeiten in der Nacht durchgeführt werden sollen, ist dafür eine Genehmigung der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen. Sofern erhebliche Beeinträchtigungen (Überschreitung der Gesundheitswerte in der Nacht) nicht ausgeschlossen werden können, ist den Lärm betroffenen eine Ersatzunterbringung für die Nacht anzubieten.

Naturschutz

Gegen das Vorhaben bestehen aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes grundsätzlich keine Bedenken.

Die Angabe zur Flächengröße der Neuversiegelung im Flächenversiegelungsplan und Erläuterungsbericht sind nicht identisch. Weiterhin enthalten die Unterlagen keine Vorschläge bzgl. des vorgesehenen Ausgleichs. Der Ausgleich der zusätzlichen Flächenversiegelung ist im Rahmen des Verfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.

Gewässerschutz

Der Bahnübergang liegt weder im Wasserschutzgebiet Bienroder Weg noch in einem Überschwemmungsgebiet. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Hinweis:

Für den Fall, dass im Rahmen der Baumaßnahmen Wasserhaltungsmaßnahmen (Grundwasserabsenkung) erfolgen sollen, ist hierfür zuvor die Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde, Richard-Wagner-Straße 1, 38106 Braunschweig, einzuholen. Der Antrag ist in einfacher Ausfertigung und per E-Mail: wasserbehoerde@braunschweig.de zu stellen. Das Antragsformular ist durch folgenden Link: http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/buergerservice/formulare/index.php unter dem Punkt Gewässernutzung, Grundwasser und Abwasser – Entnahme von Grundwasser und Einleitung des geförderten Grundwassers in ein Gewässer, zu finden.

Bodenschutz

Bodenschutzrechtliche Belange sind nicht berührt.

Kampfmittel

Das Plangebiet ist kampfmittelverdächtig. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert.

Aus Sicherheitsgründen sind vor dem Beginn bzw. während der Erdarbeiten geeignete Gefahrenforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen. Auf die DIN 18323 „Kampfmittelräumarbeiten“ weise ich hin.

Stadtklima

Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Klimaschutz

Aus klimaschutzfachlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

UVP

Am 10.12.2020 ist § 14a (Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Kraft getreten. Demnach bedarf die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage (nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1) keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, so weit sie lediglich aus bestimmten Einzelmaßnahmen, wie der technischen Sicherung eines Bahnüberganges bzw. der Erneuerung eines Eisenbahnübergangs, besteht.

Stadtgrün

In den zu vertretenden Belangen gibt es keine Einwände gegen die Planung. Das Referat 0617 (Stadtgrün Planung und Bau) ist bei den nächsten Planungsschritten „Entwurfsplanung“ weiterhin zu beteiligen.

Baureferat

In den zur Verfügung gestellten Unterlagen gibt es keine Angaben zu den Ausführungszeiten. Für die Planung und Abstimmung der Bauprogramme wäre dies jedoch sehr wichtig. Sobald nähere Informationen zur Ausführungszeit vorliegen, sind diese der Stadt Braunschweig mitzuteilen.

Stadtentwässerung

Im Bereich des Bahnübergangs Bienrode I (Forststraße) verläuft eine DN250 Schmutzwasserleitung. Ein Gestattungsvertrag liegt für diesen Bereich vor. Die Leitung sollte wenn möglich von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Sollten Anpassungen an der Schmutzwasserleitung notwendig sein, sind diese zwingend mit der SE|BS und dem Referat 0660 (Stadtentwässerung Braunschweig) abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Planungsbüro Ramboll
Am Marktplatz
65779 Kelkheim

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

12.04.2022

66.11

10. Mai 2022

Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode II (Waggumer Straße)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übermittle Ihnen nachfolgend die gesamtstädtische Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum geplanten Vorhaben. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Verkehr

Grundsätzlich bestehen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken. Für den Verkehr aus der Straße Dammwiese kommend ist am Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) ein Hinweis für Linksabbieger anzubringen, dass ein Bahnübergang folgt (Verkehrszeichen 151 mit Zusatzzeichen 1000-11).

In der Waggumer Straße befindet sich straßenbegleitend ein Gehweg, der für den Radverkehr lediglich freigegeben ist und damit keiner Benutzungspflicht unterliegt. Es handelt sich demnach um keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, sondern um einen Gehweg. Dies widerspricht den Ausführungen im Erläuterungsbericht im Kapitel 2.3, dass eine getrennte Verkehrsführung für den Rad- und Fußverkehr vorliegt. Vor diesem Hintergrund müssen die taktilen Leitelemente über die gesamte Gehwegbreite angelegt werden, entgegen die vorliegenden Plandarstellungen (Kreuzungsplan). Die Fahrtreifenbegrenzungslinien sind nicht umzusetzen, da dies der geltenden Anordnung des Gehweges widerspricht. Die Änderungen sind aufzunehmen und umzusetzen.

Entgegen des Ausführungen im Kapitel 2.3 des Erläuterungsberichtes handelt es sich nicht um die Landesstraße L635, sondern um eine Gemeindestraße. Straßenbaulastträger ist die Stadt Braunschweig.

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



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

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

Feuerwehr

Es gibt keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen sowie bei dem Rückbau der Gleisanlagen fällt ggf. verunreinigter Boden bzw. Gleisschotter an, der als Abfall entsorgt werden muss. Beim Umgang mit dem Bodenaushub und dem Gleisschotter ist grundsätzlich die LAGA-M 20 (Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Stand 6. November 2003) zu beachten. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Dieser Abfall sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen ist die 16. BImSchV als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Eine wesentliche Änderung liegt u. a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Am Bahnübergang Bienrode II ist die Erneuerung der Absperr- und Signalanlagen, der Fahrbahnbelaäge im Bereich des Bahnübergangs und des Schienenoberbaus geplant. Diese Maßnahmen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Damit fällt diese Umbaumaßnahme nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Eine Änderung des Beurteilungspegels ist durch die geplanten Umbaumaßnahmen auch nicht zu erwarten.

Bisher waren alle Bahnübergänge nur durch Schranken und Lichtsignale gesichert, in Zukunft sind an allen Fuß-/Radwegen zusätzliche akustische Warnsignale geplant. Bei der Nachrüstung von Akustiken an bestehenden Bahnübergängen sind Anwohnerbeschwerden dokumentiert, da die Warngeräusche vor allem nachts als störend empfunden werden. Eine Nachtabsenkung der Warngeräusche wurde bereits vorgesehen. Um die Beeinträchtigung der Anwohner möglichst gering zu halten, sollten alle technischen Möglichkeiten zur Pegelreduzierung ausgeschöpft werden.

Bauphase

Im Erläuterungsbericht ist ausgeführt, dass zum Schutz vor Baulärm die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) und die dort genannten Richtwerte grundsätzlich berücksichtigt werden. Es kommen geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren zum Einsatz, die den einschlägigen Vorschriften des Lärm- und Immissionsschutzes entsprechen

Der zeitliche Ablauf der Baumaßnahme ist bisher nur grob beschrieben. Ein Baulärmgutachten wurde nicht erstellt. Angesicht der Tatsache, dass Wohngrundstücke unmittelbar an die Bahnstrecke grenzen, ist eine Überschreitung der Richtwerte für den Baulärm durchaus anzunehmen und wäre angesichts des öffentlichen Interesses an den Baumaßnahmen auch grundsätzlich zu tolerieren. Die betroffenen Anwohner sind vorab über die Baumaßnahmen zu informieren und es ist ein Ansprechpartner für Fragen/Beschwerden über Lärm, Staub und sonstige Emissionen zu benennen.

Die Baumaßnahmen sollen unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs durchgeführt werden. Sofern lärmintensive Arbeiten in der Nacht durchgeführt werden sollen, ist dafür eine Genehmigung der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen. Sofern erhebliche Beeinträchtigungen (Überschreitung der Gesundheitswerte in der Nacht) nicht ausgeschlossen werden können, ist den Lärm betroffenen eine Ersatzunterbringung für die Nacht anzubieten.

Naturschutz

Gegen das Vorhaben bestehen aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes grundsätzlich keine Bedenken.

Aus den Unterlagen wird nicht ersichtlich, ob aufgrund der Versiegelung und Teilversiegelung noch ein Ausgleichsbedarf besteht. Nach erster Prüfung kann vermutlich bei einer entsprechenden Aufwertung der zu entsiegelnden Fläche von einem zusätzlichen Ausgleichsbedarf abgesehen werden. Der Sachverhalt ist im Rahmen des Verfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.

Gewässerschutz

Der Bahnübergang liegt weder im Wasserschutzgebiet Bienroder Weg noch in einem Überschwemmungsgebiet. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Hinweis:

Für den Fall, dass im Rahmen der Baumaßnahmen Wasserhaltungsmaßnahmen (Grundwasserabsenkung) erfolgen sollen, ist hierfür zuvor die Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde, Richard-Wagner-Straße 1, 38106 Braunschweig, einzuholen. Der Antrag ist in einfacher Ausfertigung und per E-Mail: wasserbehoerde@braunschweig.de zu stellen. Das Antragsformular ist durch folgenden Link: http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/buergerservice/formulare/index.php unter dem Punkt Gewässernutzung, Grundwasser und Abwasser – Entnahme von Grundwasser und Einleitung des geförderten Grundwassers in ein Gewässer, zu finden.

Bodenschutz

Bodenschutzrechtliche Belange sind nicht berührt.

Kampfmittel

Das Plangebiet ist kampfmittelverdächtig. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert.

Aus Sicherheitsgründen sind vor dem Beginn bzw. während der Erdarbeiten geeignete Gefahrenforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen. Auf die DIN 18323 „Kampfmittelräumarbeiten“ weise ich hin.

Stadt klima

Aus stadt klimatischer und lufthygienischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Klimaschutz

Aus klimaschutzfachlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

UVP

Am 10.12.2020 ist § 14a (Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Kraft getreten. Demnach bedarf die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage (nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1) keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, so weit sie lediglich aus bestimmten Einzelmaßnahmen, wie der technischen Sicherung eines Bahnüberganges bzw. der Erneuerung eines Eisenbahnübergangs, besteht.

Stadtgrün

In den zu vertretenden Belangen gibt es keine Einwände gegen die Planung. Das Referat 0617 (Stadtgrün Planung und Bau) ist bei den nächsten Planungsschritten „Entwurfsplanung“ weiterhin

zu beteiligen. In den beigefügten Unterlagen ist eine Unstimmigkeit auffällig: im Erläuterungstext wird darauf hingewiesen, dass an dieser Stelle kein Schalthaus mehr erforderlich ist, da dieses mit BÜ Bienrode I zusammengelegt wird.- Im Versiegelungsplan ist dagegen ein Schalthaus inkl. angrenzender Arbeitsfläche vorgesehen.

Baureferat

In den zur Verfügung gestellten Unterlagen gibt es keine Angaben zu den Ausführungszeiten. Für die Planung und Abstimmung der Bauprogramme wäre dies jedoch sehr wichtig. Sobald nähere Informationen zur Ausführungszeit vorliegen, sind diese der Stadt Braunschweig mitzuteilen.

Stadtentwässerung

Im Bereich des Bahnübergangs Bienrode II – Waggumer Straße verlaufen eine DN 200 Schmutzwasserleitung, sowie eine DN 600 Regenwasserleitung. Ein Gestaltungsvertrag liegt für diesen Bereich vor. Die Leitungen sollten, wenn möglich von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Sollten Anpassungen an der Schmutzwasserleitung, bzw. der Regenwasserleitung notwendig sein, sind diese zwingend mit der SE|BS und dem Referat 0660 abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Planungsbüro Ramboll
Am Marktplatz
65779 Kelkheim

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

12.04.2022

66.11

30. Mai 2022

Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode III (Auf dem Anger)

Sehr geehrte Damen und Herren,

— ich übermittle Ihnen nachfolgend die gesamtstädtische Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum geplanten Vorhaben. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Verkehr

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Industriestraße Auf dem Anger wird durch den Straßenzug Waggumer Straße – Im großen Moore sichergestellt. Der Lkw-Zielverkehr wird aus Richtung Wenden durch eine entsprechende wegweisende Beschilderung darauf hingewiesen. Zudem ist die Durchfahrt für Lkw-Verkehr in der Straße Auf dem Anger aus Richtung Altmarkstraße bereits heute durch das VZ 253 (Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von > 3,5t gesperrt). In der Gegenrichtung – also für den Lkw-Quellverkehr – bestehen heute keine verkehrsregelnden Einschränkungen für die Straße Auf dem Anger. Durch die geplante Maßnahme erfolgt für die Straße Auf dem Anger in Fahrtrichtung Altmarkstraße eine zusätzliche Einschränkung, da der Lkw-Durchgangsverkehr > 7,5t durch das VZ 253 unterbunden werden soll. Vor dem Hintergrund der aktuellen Fahrbahnbreite von etwa 4,80 m kann bereits heute kein richtlinienkonformer Begegnungsverkehr Lkw/Pkw in der Straße Auf dem Anger sichergestellt werden. Daher ist die geplante Einschränkung für den Lkw-Verkehr tragbar und wird zu einer weiteren Verkehrsberuhigung für die Anwohner beitragen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot aufgrund der Beschränkungen des Bahnüberganges hat zur Konsequenz, dass der Lkw-Lieferverkehr das Gewerbegebiet auf dem gleichen Weg verlassen muss, wie er gekommen ist – also über die Straßenzüge Industriestraße – Auf dem Anger (östlicher Abschnitt im Bereich des GE-Gebietes) – Im großen Moore. Dies führt zu einer weiteren Bündelung des Verkehrs auf dem für Lkw vorgesehenen Straßennetz – also entsprechend der wegweisenden Beschilderung für den Zielverkehr.

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



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

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

Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Nach Umsetzung der Maßnahme muss die Beschilderung für den Lkw-Verkehr im umliegenden Straßennetz in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde angepasst werden. Dies betrifft den Wilhelm-Raabe-Weg – Entfernung VZ 209-10 mit ZZ 1048-12 – und die Straße Auf dem Anger – Aufstellung des VZ 253 hinter dem Knotenpunkt Auf dem Anger/Wilhelm-Raabe-Weg.

Es ist nach der Umsetzung der geplanten Maßnahme in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig zu klären, ob die Aufstellung der VZ 253 (Lkw- Durchfahrtsverbot) unmittelbar vor dem Bahnübergang umzusetzen sind (wie in den Planunterlagen dargestellt) oder die Verbotsschilder aufgrund nicht vorhandener Wendemöglichkeiten bereits an den vorhergehenden Knotenpunkten aufgestellt werden müssen (östlicher Abschnitt Auf dem Anger) bzw. bereits heute schon bestehen (Altmarkstraße).

Es besteht Änderungsbedarf hinsichtlich des geplanten Straßenaufbaus. Der Straßenaufbau ist wie folgt herzustellen:

- 3 cm SMA 8S/MA;
- 9 cm AC 22 BS
- 10 cm AC 32 TS
- 15 cm 0/32 STS
- 28 cm 0/32 FSS

Baumaßnahmen

Bei der Ausführung sind in Bezug auf das anstehende Bauprogramm folgende Baumaßnahmen zu beachten:

- Deckensanierung in der Forststraße im Abschnitt Steinriedendamm bis Dierckestraße im Zeitraum vom 01.04.2023 bis 31.10.2023 (genauer Termin noch nicht final)
- Evtl. Kanalsanierung im Hainbuchenweg und in der Industriestraße im Jahr 2024

Feuerwehr

Aus Sicht der Feuerwehr spricht grundsätzlich nichts gegen das Vorhaben. Es wird darauf hingewiesen, dass die Feuerwehr den Bahnübergang im Bedarfsfall mit Großfahrzeugen überqueren muss bzw. wird.

Stadtentwässerung

Im Bereich des Bahnübergangs Bienrode III (Straße: Auf dem Anger) verläuft eine Schmutzwasserleitung DN 250 (siehe nachfolgende Abbildung). Diese sollte, wenn möglich von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Sollten Anpassungen an der Schmutzwasserleitung notwendig sein, sind diese zwingend mit der SEJBS und dem Referat 0660 abzustimmen. Der Verwaltung liegen keine Unterlagen zu einem Gestaltungsvertrag mit der DB für die aufgeführte Leitung vor. Es wird davon ausgegangen, dass dieser grundsätzlich vorhanden ist. Bei diesbezüglichen Rückfragen ist mit dem Referat 0660.10 Kontakt aufzunehmen.



Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen fällt ggf. verunreinigter Boden an, der als Abfall entsorgt werden muss. Beim Umgang mit Bodenaushub ist grundsätzlich die LAGA-M 20 (Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen -Stand 6. November 2003) zu beachten.

Dieser Abfall sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen ist die 16. BImSchV als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Eine wesentliche Änderung liegt u. a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Am Bahnübergang Bienrode III ist mitunter die Erneuerung der Absperr- und Signalanlagen, der Fahrbahnbelaäge im Bereich des Bahnübergangs und ggfs. des Schienenoberbaus geplant. Diese Maßnahmen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Damit fallen diese Umbaumaßnahmen nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV.

Zusätzlich wird jedoch die Straße im Bereich des Bahnübergangs von jetzt 4,8 m bzw. 5,3 m auf zukünftig 5,5 m verbreitert. Damit liegt zumindest ein baulicher Eingriff vor, ob er als „erheblich“ einzustufen ist, mag dahingestellt sein. Da für einen Bahnübergang ein Zuschlag auf den Emissionspegel des Schienenweges zu berücksichtigen ist, der von der Straßenbreite abhängt, ist eine

Zunahme der Immissionen in der Nachbarschaft zum Bahnübergang zu erwarten. Eine überschlägige Rechnung ergab, dass die oben genannten Kriterien für eine „wesentliche Änderung“ allerdings nicht erreicht werden. Damit fällt auch diese Umbaumaßnahme nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV.

Eine Änderung des Beurteilungspegels ist durch die geplanten Umbaumaßnahmen auch nicht zu erwarten. Selbst wenn die zurzeit verbauten Holzschwellen zukünftig durch Betonschwellen ersetzt werden, führt dies nach dem Berechnungsverfahren der Schall03 (2014) nicht zu erhöhten Schallimmissionen.

Hinweis:

Bisher waren alle Bahnübergänge nur durch Schranken und Lichtsignale gesichert, in Zukunft sind an allen Fuß-/Radwegen zusätzliche akustische Warnsignale geplant. Diese Warnsignale dienen insbesondere dem Schutz sehbehinderter Fußgänger und werden heute standardmäßig verbaut.

Bei sachgerechter Einstellung der Anlagen ist davon auszugehen, dass die Fahrgeräusche der Züge den Beurteilungspegel in der Nachbarschaft bestimmen und die Warngeräusche keinen nennenswerten Zusatzbeitrag zum Beurteilungspegel liefern. Trotzdem sind bei der Nachrüstung von Akustiken an bestehenden Bahnübergängen Anwohnerbeschwerden dokumentiert, da die Warngeräusche vor allem nachts als störend empfunden werden. Um die Beeinträchtigung der Anwohner möglichst gering zu halten, sollten daher alle technischen Möglichkeiten zur Pegelreduzierung (einschl. NachtabSENkung) ausgeschöpft werden.

Im vorliegenden Fall ist eine NachtabSENkung vorgesehen, weitere Maßnahmen zur Pegelreduzierung sind nicht genannt.

Naturschutz

Gegen das Vorhaben bestehen aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes grundsätzlich keine Bedenken.

Die Angaben zu den Flächengrößen der Neu- und Teilversiegelung im Flächenversiegelungsplan und Erläuterungsbericht sind nicht identisch. Weiterhin enthalten die Unterlagen keine Vorschläge bzgl. des vorgesehenen Ausgleichs. Der Ausgleich der zusätzlichen Flächenversiegelung ist im Rahmen des Verfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.

Gewässerschutz

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Hinweis:

Für den Fall, dass im Rahmen der Baumaßnahmen **Wasserhaltungsmaßnahmen** (Grundwasserabsenkung) erfolgen sollen, ist hierfür zuvor die Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde Richard-Wagner-Straße 1, 38106 Braunschweig, einzuholen. Der Antrag ist in einfacher Ausfertigung und per E-Mail: wasserbehoerde@braunschweig.de zu stellen. Das Antragsformular ist durch folgenden Link: http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/buergerservice/formulare/index.php unter dem Punkt Gewässernutzung, Grundwasser und Abwasser – Entnahme von Grundwasser und Einleitung des geförderten Grundwassers in ein Gewässer zu finden.

Bodenschutz

Keine Bedenken.

Kampfmittel

Im Baubereich besteht Kampfmittelverdacht. Aus Sicherheitsgründen werden bei Erdarbeiten Gefahrenforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel empfohlen (baubegleitende Kampfmittelsondierung).

Stadtklima

Gegen die Maßnahme bestehen aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht keine Bedenken.

Klimaschutz

Aus klimaschutzfachlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

UVP

Gemäß § 14a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedarf die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage (nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1) keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit sie lediglich aus bestimmten Einzelmaßnahmen, wie der technischen Sicherung eines Bahnüberganges bzw. der Erneuerung eines Eisenbahnübergangs, besteht.

Stadtgrün

Das Vorhaben befindet sich an der Grenze weitestgehend außerhalb des Bebauungsplanes BI24 aus dem Jahre 1963. Vorgaben aus dem Bebauungsplan ergeben sich dementsprechend nicht. Grundsätzlich gibt es von den von hier zu Vertretenden Belangen keine Einwendungen gegen das Vorhaben. Die Stadt Braunschweig (Ref. 0617 Stadtgrün) ist im weiteren Planungsverlauf einzubinden, wobei es im Wesentlichen um eine dem Ortsbild gerechte Einbindung von baulichen Anlagen wie z.B. durch eine Wandbegrünung gehen wird. Dies ist entsprechend bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Betreff:**Rückbau Brücke Spargelstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

08.06.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeu

Sitzungstermin

09.06.2022

Status

Ö

(Anhörung)

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

21.06.2022

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

Die Brücke Spargelstraße wird, vorbehaltlich des Beschlusses über die Inszenierung eines Fragmentes des Brückenoberbaus in den Nordpark (Entscheidung im Umwelt- und Grünflächenausschuss, DS-Nr. 22-18927) abgerissen.

Beschlusskompetenz:

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

Sachverhalt:**Anlass:**

Das Brückenbauwerk hat schon lange keine verkehrliche Bedeutung mehr und ist seit 2010 gesperrt. Laut Aussage eines Fachgutachtens kann für das marode Brückenbauwerk nur noch bis Sommer 2022 die Verkehrssicherheit bestätigt werden. Deshalb besteht akuter Handlungsbedarf – entweder durch die komplette Beseitigung des Bauwerks oder aber unter Erhalt und ein „In-Szene-Setzen“ sanierungsfähiger Fragmente in dem umgebenden Nordpark. Über ein solches „In-Szene-Setzen“ entscheidet der Umwelt- und Grünflächenausschuss, voraussichtlich am 16.06.2022, auf Grundlage der Drucksache 22-18927. Der Rückbau der Brücke erfolgt unter Berücksichtigung dieses Beschlusses und in enger Abstimmung mit den Arbeiten, die aus dem Beschluss über die Drucksache 22-18927 resultieren.

Finanzierung:

Für den Rückbau stehen die erforderlichen Haushaltsmittel im Haushalt des FB 66 auf der Finanzposition 4S.660018 in Höhe von 50.000,- € zur Verfügung.

Leuer

Betreff:**Ideenportal - Vorrangregelung am Ringgleis****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

05.04.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

10.05.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Eine Bevorrechtigung des Ringgleisweges gegenüber öffentlich gewidmeten Straße erfolgt nicht.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2. i) der Hauptsatzung, da das Ringgleis und auch die Querungen mit dem Straßennetz von überbezirklicher Bedeutung sind.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zur Vorrangregelung am Ringgleis eingebracht:

„Das Ringgleis wird an vielen Stellen von kleinen und großen Straßen gekreuzt. Als Fahrradfahrer sind gerade die vielen kleinen Straßen und das damit verbundene Abbremsen und teilweise warten nervig. Mein Wunsch wäre an diesen Stellen, die Vorrangregel zu ändern und den Verkehrsteilnehmern auf dem Ringgleis den Vorrang zu geben.“

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:

Das Ringgleis hat sich in den vergangenen Jahren sukzessive zu einem äußerst beliebten und in Teilen sowohl vom Fuß- als auch Radverkehr hochfrequentierten Freizeitweg abseits des Straßennetzes entwickelt.

Im Zuge des Ringgleisweges sind viele Querungsstellen mit Straßen mit unterschiedlichen Charakteristiken vorhanden. Diese reichen von Querungen mit kleinen Anwohnerstraßen bis hin zu Querungen mit Hauptverkehrsstraßen, von Querungen mit sehr guten Sichtbeziehungen bis hin zu Querungen mit eingeschränkter Sicht. Derzeit ist der Ringgleisweg an den Querungen untergeordnet. Hier gibt es keine Unfallauffälligkeiten.

Die Idee einer Bevorrechtigung des Ringgleises gegenüber kreuzenden Straßen ist nicht neu und wurde bereits in den Drucksachen-Vorgängen 16-01670 und 16-03288 behandelt.

Das Ringgleis ist nicht öffentlich gewidmet, in vielen Abschnitten aber dennoch entsprechend der StVO beschildert. Es hat trotz allem den Charakter eines Freizeitweges. Dies wird auch dadurch deutlich, dass in vielen Abschnitten laut Beschilderung kein oder nur ein eingeschränkter Winterdienst durchgeführt wird. Aufgrund zunehmender Frequentierung sind inzwischen auch etliche Abschnitte asphaltiert worden. In diesen Abschnitten findet im städtischen Interesse, entgegen formaler Regelungen, trotz allem auch ein Winterdienst statt. Grundsätzlich erfolgt die Benutzung des Ringgleises als Freizeitweg, auch bei Schnee und Glatteis, jedoch auf eigene Gefahr.

Die Frage, welcher Straße Vorfahrt zu geben ist, ist nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO unter Berücksichtigung des Straßencharakters, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und des optischen Eindrucks zu entscheiden. Da es sich beim Ringgleis nicht um eine Straße, sondern um einen Freizeitweg handelt, ist der Vorrang eindeutig.

Formal müssten für eine Bevorrechtigung des Ringgleisweges die Kreuzungspunkte so ausgestaltet werden, dass der Eindruck einer tatsächlichen Kreuzung entsteht. Der Ringgleisweg müsste also vor und hinter der Kreuzung wie eine normale Straße gestaltet und als solche gewidmet werden. Dazu müsste dort auch eine Trennung von Fuß- und Radverkehr im Ringgleisweg erfolgen, um klare Verhältnisse für den Fußverkehr zu schaffen. Rein technisch können Fuß- und Radverkehr an den wenigsten Stellen, und auch nicht an jeder Kreuzung, getrennt geführt werden, da das in vielen Bereichen schon an den Grundstücksbreiten, Einbauten, Baumstandorten etc. scheitern würde. Außerdem widerspräche das auch dem Geist eines Freizeitweges, welcher eben nicht den formalen Vorgaben der StVO unterliegt, da er sich aufgrund fehlender Rahmenbedingungen damit selbst in Frage stellen würde. Davon ab wäre eine formal erforderliche Anpassung in sämtlichen Kreuzungsbereichen mit erheblichen Umbaumaßnahmen verbunden.

Weiterhin müssten die Verkehrsbelastungen des Ringgleisweges an den jeweiligen Kreuzungen deutlich überwiegen. Dieses wird nur dort der Fall sein, wo die Verkehrsbelastung auf der querenden Straße sehr niedrig ist und es daher bereits heute nicht zu Problemen oder nennenswerten Wartezeiten kommt.

Unter Berücksichtigung dieser Merkmale, des hohen Aufwandes für die Anpassung einzelner Kreuzungssituationen und der unauffälligen Unfallsituation kann und sollte nach fachlicher Einschätzung dem Ringgleis gegenüber dem übrigen Straßennetz keine Vorfahrt eingeräumt werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Ideenplattform "Übergang Neubaugebiet HDL"****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

04.04.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

10.05.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Dem Anliegen aus der Ideenplattform wird nicht gefolgt, da der Umbau der Braunschweiger Straße durch den Investor vorgesehen ist.“

Sachverhalt:Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee eingebracht:

„Der Übergang der 42 vom Neubaugebiet zum Bürgersteig ist für die Kinder zur Schule sehr gefährlich. Vor allem durch die Baufahrzeuge und Autos ist es nicht einfach, sicher aus dem Gebiet zu kommen. Wir wünschen uns einen 2 ten Ausgang für Fußgänger Richtung Schule/ Rautheim. Der Radweg im unteren Teil könnte vorübergehend über den Graben weitergeführt werden. Dann müsste durch einen Zebrastreifen (der auch den Verkehr bremsen würde)/Ampel der sichere Übergang gewährleistet werden.“

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl erreicht.

Da die Braunschweiger Straße überbezirkliche Bedeutung hat, fällt die Entscheidung 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:

Das Baugebiet HdL wurde und wird durch einen Investor erschlossen. Dieser hat im Bereich der Einmündung Pablo-Picasso-Straße/Braunschweiger Straße bereits eine Querungshilfe hergestellt, so dass die Braunschweiger Straße hier sicher querbar ist. Der Investor beabsichtigt weiterhin, die ihm obliegenden Umbauten an der Braunschweiger Straße zwischen Rautheimer Straße und Erzberg in der zweiten Jahreshälfte dieses Jahres umzusetzen. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Maßnahme ist die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung Pablo-Picasso-Straße/Braunschweiger Straße und die Herstellung eines durchgehenden Gehweges auf der Nordseite der Braunschweiger Straße. Dadurch können Fußgänger aus dem Baugebiet sowohl am zukünftigen Kreisverkehr als auch am bestehenden Kreisverkehr Erzberg die Braunschweiger Straße sicherqueren.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:**Ideenportal - Fußgängerüberweg an der Querumer Straße -
Änderungsantrag zu DS 20-13970****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.06.2022

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der signalisierten Fußgängerquerung der Querumer Straße entsprechend der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Vorlage fällt in die Beschlusszuständigkeit des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, weil es sich bei der Querumer Straße um eine Verkehrsanlage handelt, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinauswirkt.

Anlass

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde angeregt, eine sichere Querungsmöglichkeit der Querumer Straße zur Kindertagesstätte im Bereich des Efeuweges herzustellen. Die Verwaltung hat das Anliegen grundsätzlich nachvollziehen können (DS 20-13970 „Ideenportal - Fußgängerüberweg an der Querumer Straße“) und zugesagt, zunächst eine Querungsmöglichkeit im Rahmen der Bearbeitung des Konzeptes zur Neuordnung der Verkehrssituation Bevenroder Straße, welches auch die Querumer Straße umfasst (DS 18-06475) zu untersuchen. Dieses ist erfolgt und sieht für diese Querung eine LSA vor.

Die Beratung des zur DS 20-13970 eingebrachten Änderungsantrages (DS 20-14320) wurde bis zur Vorlage des Konzeptes zurückgestellt. Ziel des Antrages war, dem „Wunsch der Eltern den Weg zur neu gebauten AWO-Kita durch eine Querungshilfe über die Querumer Str. sicher und gefahrlos zu gestalten“ nachzukommen.

Mit Beschluss über den Änderungsantrag hat der Planungs- und Umweltausschuss entschieden, dass der Bau der im Konzept eingeplanten Lichtsignalanlage auf Höhe der Kindertagesstätte vorgezogen wird.

Planung

Die Verwaltung hat die in der Anlage dargestellte signalisierte Querungsmöglichkeit geplant. Um eine barrierefreie Anlage zu erhalten, werden die Gehbereiche außerhalb der Fahrbahn mit taktilen Leiteinrichtungen und differenzierter Bordhöhe ausgeführt. Die Planung ist auf das vorgestellte Konzept zur Neuordnung der Verkehrssituation Bevenroder Straße Straße abgestimmt.

Im Zuge der Diskussionen wurde angeregt, eine Verbindung zwischen neuer LSA und Trampelpfad in Richtung Joseph-Fraunhofer-Straße zu schaffen.

Da sehr unwahrscheinlich ist, dass Fußgänger, die den Trampelpfad erreichen möchten, umwegig entlang der Fahrbahn gehen und um Kosten in diesem Projekt einzusparen, wurde auf eine Verlängerung des südöstlich der Fahrbahn geplanten Gehweges bis zum unbefestigten Trampelpfad gegenüber dem Efeuweg verzichtet. Voraussichtlich wird der Pfad auf direktem Wege erreicht werden.

Eine Planung und der Ausbau des Trampelpfades ist nicht Bestandteil dieses Projektes. Die Kosten hierfür wären nicht abgedeckt. Ein späterer Ausbau des Trampelpfades ist damit aber nicht ausgeschlossen.

Es ist beabsichtigt, die Signalanlage auf Anforderung zu schalten, um eine schnelle Reaktion der Anlage auf Querungswünsche von Fußgängern anbieten zu können und unnötige Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Querumer Straße zu vermeiden.

Bürgerinformation

Wegen der geringfügigen Auswirkungen der Maßnahme auf die Verhältnisse in der Querumer Straße, der Initiative aus der Bürgerschaft und dem politischen Auftrag eine LSA an dieser Stelle zu realisieren, wurde auf eine Bürgerinformationsveranstaltung verzichtet.

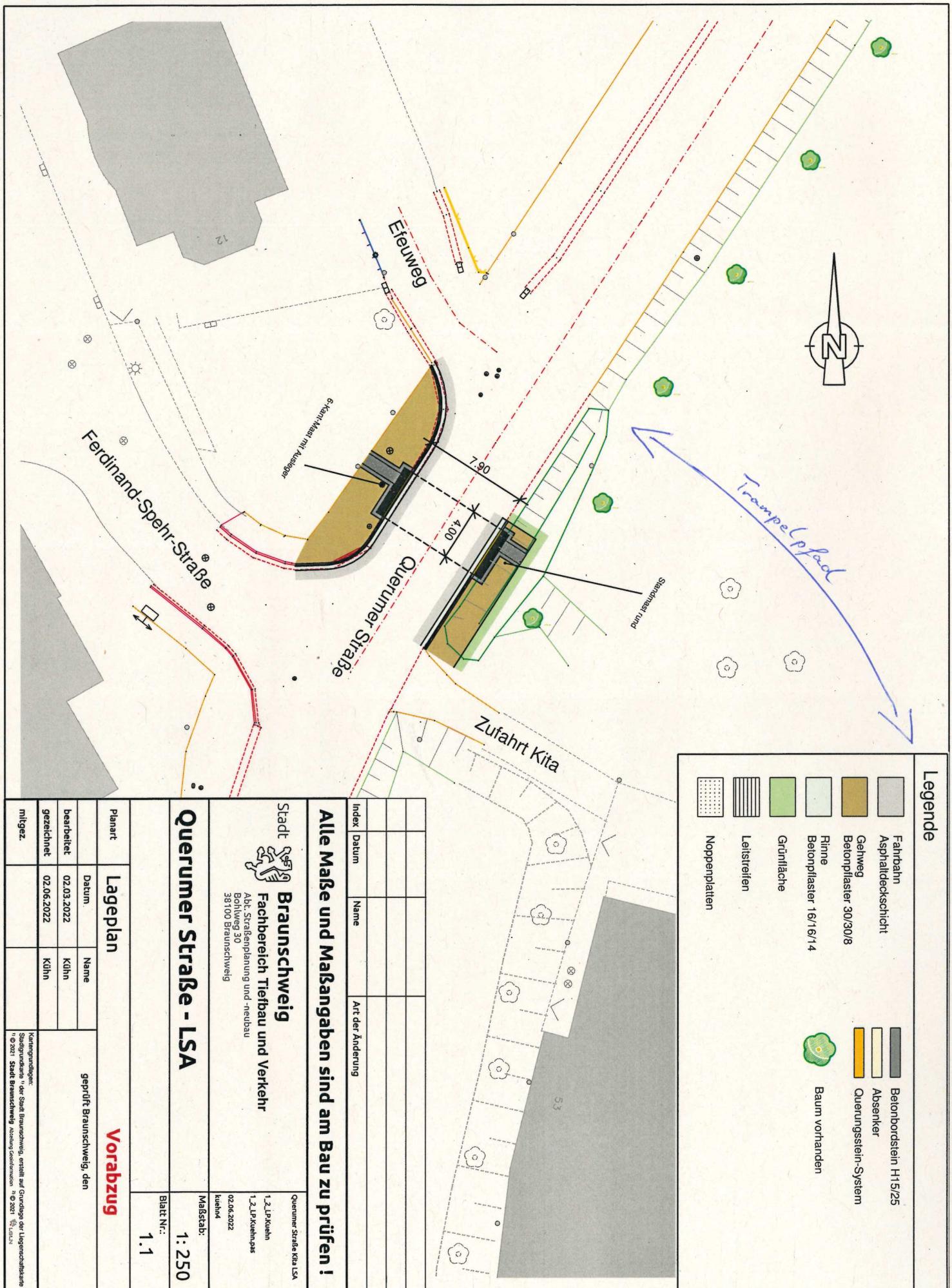
Finanzierung

Die Kosten des Straßenbaus und der Lichtsignalanlage werden ca. 160.000 € betragen. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen in den Projekten 4S.660020 (Global Umbauten Straßen) und 5S.660050 (Neu-Investitionen Bellis) zur Verfügung.

Es ist vorgesehen, die Maßnahme in 2022 auszuschreiben und in 2023 zu realisieren.

Leuer

Anlage/n:



Pfrag

Kita

Betreff:**Projekt "Mobiles Grün" im Förderprogramm "Perspektive Innenstadt!"****Organisationseinheit:**

Dezernat VIII

0617 Referat Stadtgrün-Planung und Bau

Datum:

16.06.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Vorberatung)	16.06.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	20.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

„Der Umsetzung des dargestellten Projekts „Mobiles Grün“ wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 21.12.2021 die notwendigen Beschlüsse für eine Beantragung von Fördermitteln aus dem Programm "Perspektive Innenstadt!" gefasst (DS 21-17115).

Das in der Zuständigkeit des Dezernates VIII angesiedelte Projekt 'Mobiles Grün' ist Bestandteil dieser Beschlussfassung.

Mit dem Projekt sollen Vegetationselemente in Verbindung mit Sitzgelegenheiten in ausgewählten Bereichen der Braunschweiger Innenstadt installiert werden. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen steigern die Gestalt-, Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Braunschweiger Innenstadt und setzen damit Impulse, die auch die Bewältigung der Folgen der Covid 19-Pandemie unterstützen. Ebenso wirken die zusätzlichen Vegetationselemente in der Innenstadt als kleine Bausteine positiv für Klimaschutz/Klimawandelfolgenbewältigung.

Das Projekt 'Mobiles Grün' sieht nach Sichtung vorhandener Unterlagen und bisherigen Abstimmungen zunächst Maßnahmen an 12 Standorten vor (s. Anlage 1). Während im Bereich Hutfiltern/Damm mobile Elemente in Form von Pflanzbehältnissen vorgesehen sind, die ohne Erdanschluss auf die vorhandene Flächenbefestigung gestellt werden, bieten sich im Bereich Waisenhausdamm/Friedrich-Wilhelm-Straße ortsfeste Maßnahmen an, die überwiegend an vorhandenen Baumstandorten lokalisiert sind und die Standortbedingungen für die Bäume maßgeblich verbessern können (Entsiegelung und Begrünung von Teilflächen). Sowohl für die mobilen Grünelemente wie auch für die erdegebundenen Pflanzflächen ist eine Kombination mit Sitzgelegenheiten beabsichtigt. Eine Gestaltungsidee vermitteln die Referenzdarstellungen in Anlage 2.

Die Bereiche Hutfiltern/Damm und Waisenhausdamm/Friedrich-Wilhelm-Straße wurden für die Maßnahmen ausgewählt, weil hier im Sinne der Förderrichtlinie ein besonderes Potential zur Attraktivitätssteigerung und für die touristische Inwertsetzung zu sehen ist.

Im Zuge planerischer Konkretisierungen hat sich herausgestellt, dass der ursprünglich (DS 21-17115) angesetzte Kostenrahmen in Höhe von insgesamt 100.000 € für die Umsetzung des angestrebten Maßnahmenpaketes nicht auskömmlich ist. Der erhöhte Mittelbedarf ergibt sich insbesondere aus einer Ausweitung und Modifikation der ursprünglichen Standorte sowie einer Abfrage möglicher Produktanbieter. Das angepasste Projektvolumen beziffert sich aktuell demnach auf insgesamt 210.000 €.

Mit Ratsbeschluss vom 24.05. 2022 (DS 22-18737) ist die entsprechende Ausweitung des Projektes VIII.03 'Mobiles Grün' auf 210.000,- € beschlossen worden. Mit dieser Vorlage wurde ebenso konstatiert, dass das Projekt 'Mobiles Grün' auch ohne Vorliegen eines Förderbescheides umgesetzt werden soll, da es zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt beiträgt und auch einen konzeptionellen Beitrag für weitere Aktivitäten schafft. Davon unberührt wird nach wie vor eine Förderung angestrebt, so dass trotz allem die Förderkulisse und die damit verbundenen Terminvorgaben einzuhalten sind. Der Förderantrag ist aktuell durch Ref. 0617 gestellt worden. Die grundsätzliche Förderfähigkeit der dargestellten Projektideen zum 'Mobilen Grün' sind in enger Abstimmung mit Ref. 0120 und der NBank vorgeklärt worden. Eine positive Rückmeldung der NBank dazu liegt bereits vor.

Folglich könnte im Fall einer positiven Beschlussfassung dieser Vorlage mit den weiteren, für die Umsetzung noch erforderlichen Schritten direkt begonnen werden. In einer Endabstimmung mit den zuständigen Stellen wird die Verortung und spezifische Ausgestaltung der Maßnahmen für die Umsetzung final im Detail festgelegt. In der Folge können sich im Einzelfall noch kleinere Modifikationen für die Ausführung ergeben. Zur Einhaltung der förderrechtlichen Rahmenbedingungen ist eine Beschlussfassung noch vor der Sommerpause erforderlich.

Die notwendigen Finanzmittel in Höhe von 210.000 € stehen im städtischen Haushalt zur Verfügung. Im Falle einer Gewährung des Fördermittelantrags kann bei Abschluss der Maßnahmen im Förderzeitraum hierfür eine Förderung in Höhe von 90 % erwartet werden.

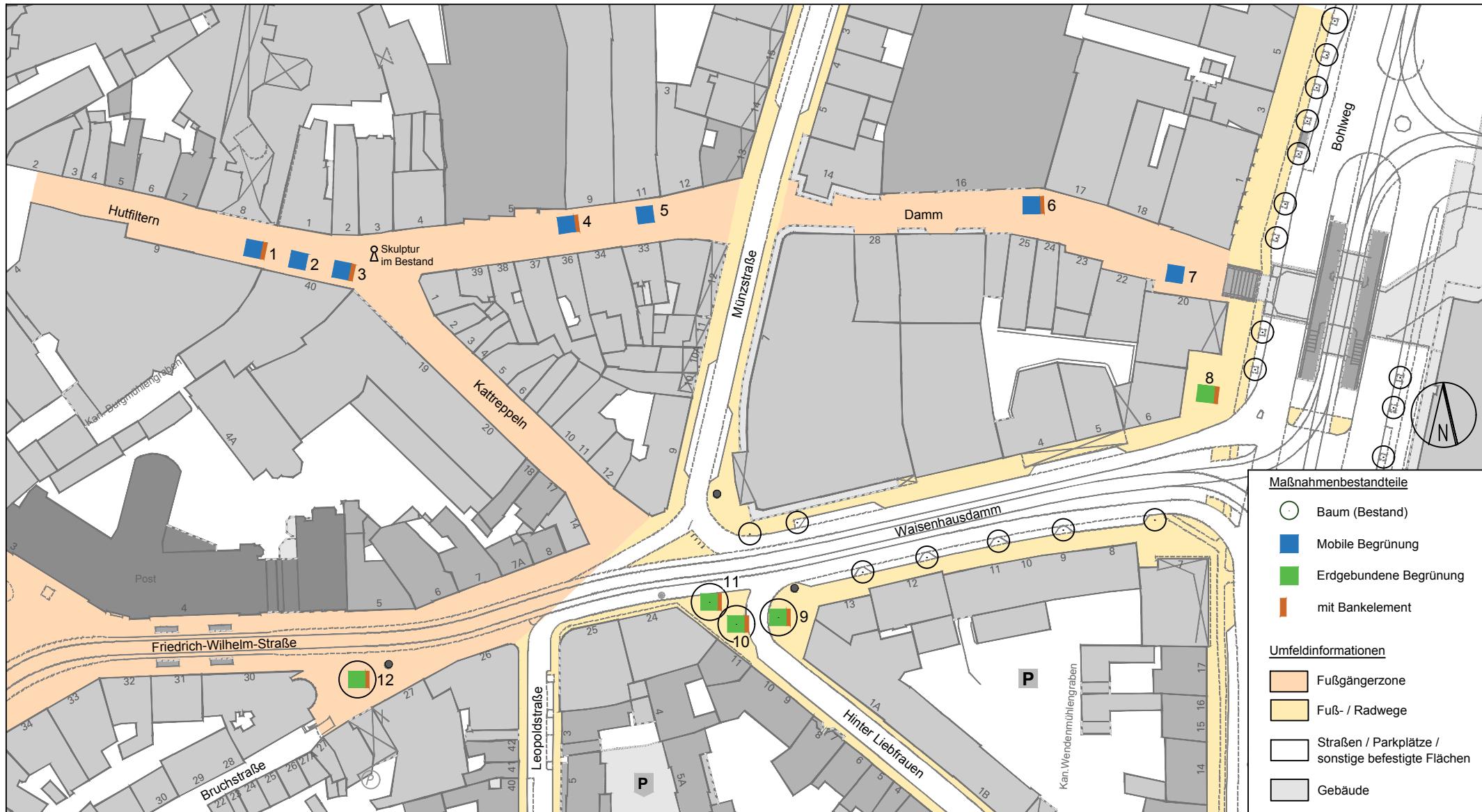
Kosten zur Unterhaltung sollen zu einem wesentlichen Teil durch Patenschaften aus dem Kreise der AAI-Mitglieder übernommen werden.

Herlitschke

Anlage/n:

Innenstadt - Begrünung

Darstellung zu den Maßnahmen im Projekt „mobiles Grün“



ANLAGE 1

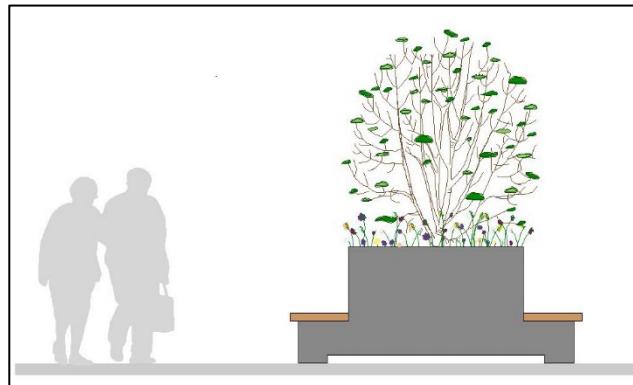


Referat 0617
Stadtgrün-Planung und Bau
Objektplanung und Baudurchführung
Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig

Projekt:	"Mobiles Grün"
Plan:	Übersichtsplan Standort- und Maßnahmenvorschläge
Maßstab:	1: 1.000
Plannr.:	2.1 - Index 0
PSP-Element:	1.51.5119.01.02
	Kostenstelle: 064-2000
gezeichnet:	14.06.2022 A. Hamann Projektleiter: M. Kohl
gesehen:	
	P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKTE\PLANUNG\Innenstadt_Begruefung_2021\Planung\220614_Innenstadt_Begruefung_Anlage_1.dwg

Beispielhafte Darstellung zu den Maßnahmen im Projekt „Mobiles Grün“

A Mobile Begrünung im Bereich Hutfiltern / Damm



Systemschnitt, mit Sitzgelegenheit



Beispiel für Grundmodul Pflanzkübel mit Sitzgelegenheit
(Quelle: Streetlife, Serif Hug a Tub, anthrazit)

B Baumbeete im Bereich Waisenhausdamm / Friedrich-Wilhelm-Straße



Systemschnitt, mit Sitzgelegenheit



Beispiele für Sitzgelegenheiten (Quelle: Streetlife, „Rough & Ready“)



Betreff:**Konzessionsvergabe Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	16.06.2022
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	21.06.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	28.06.2022	N

Beschluss:

„Der Firma Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|Energy) ist der Zuschlag für den Konzessionsvertrag Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur in Braunschweig zu erteilen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1, § 58 Abs. 1 NKomVG und der Richtlinie des Rates gemäß § 58 Abs. 1 NKomVG zur Auslegung des Begriffes „Geschäfte der laufenden Verwaltung“.

Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Auftragsvergabe für diese Leistung, deren Charakter eine besondere Tragweite für die Stadt im Hinblick auf die Entwicklung der e-Mobilität im Stadtgebiet aufweist, um kein Geschäft der laufenden Verwaltung gem. § 58 Abs. 1 NKomVG, für das der Oberbürgermeister zuständig wäre. Eine Zuständigkeit des Rates nach § 58 Abs. 1 NKomVG ist nicht gegeben. Daher bleibt es nach § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Ausgangslage:

Mit dem Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 09.10.2021 (21-16987) und der Bestätigung und Ergänzung durch den Änderungsantrag (21-17052) im Verwaltungsausschuss vom 13.11.2021 wurde die Stadtverwaltung einstimmig beauftragt, eine Konzession für die Einrichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum öffentlich auszuschreiben und für eine bedarfsgerechte Anzahl und Verteilung im Stadtgebiet zu sorgen.

Die Stadt strebt den Ausbau von Ladeinfrastruktur für öffentliches Laden im gesamten Stadtgebiet an. Sie stellt damit im öffentlichen Raum eine Ergänzung sowohl zu der Vielzahl von Ladevorgängen in den privaten Bereichen (ca. 90 % aller Ladevorgänge) als auch weiterer Ladepunkte im halböffentlichen Bereich dar. Diese beiden letztgenannten Bereiche sind nicht Gegenstand des Vergabeverfahrens.

Der Konzessionsvertrag bezieht sich ausschließlich auf die Ladeinfrastruktur, die im öffentlichen Bereich geschaffen werden soll. Über ihn wird die Errichtung von Ladeinfrastruktur auch in nichtwirtschaftlichen Bereichen ermöglicht, so dass eine flächendeckende Versorgung gewährleistet werden kann.

Verfahren:

Um das Angebot an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum zu erweitern, ist die Ausschreibung im Wege eines europaweiten Vergabeverfahrens mit dem Ziel, einem

Betreiber ein grundsätzlich exklusives, allgemeines Recht zur Neuerrichtung und Betrieb dieser Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum zu vergeben, vorbereitet worden. Der Ausschreibung ging die Erstellung eines Konzepts voraus, in dem insbesondere die mindestens erforderliche Anzahl von Ladepunkten auf Basis von statistischen Bezirken ermittelt wurden, um Suchräume für die Standortauswahl zu generieren.

Vertraglich vereinbart wird die Errichtung von mindestens 200 Ladepunkten bis Ende 2024 und weiteren mindestens 200 Ladepunkten bis Ende 2026, mit der Option, weitere mindestens 100 Ladepunkte bis Ende 2028 bei entsprechendem Bedarf zu errichten. Zum 31.12.2026 sollen stadtweit mindestens 400 Ladepunkte in Betrieb genommen worden sein. Die Anzahl der Ladepunkte kann darüber hinaus bedarfsgerecht erweitert werden, sofern sich ein schnellerer Markthochlauf ergeben sollte.

Im ersten Schritt soll zunächst ein flächenhafter Ausbau (zwei Ladepunkte pro statistischem Bezirk) stattfinden. Parallel wird der Ausbau bedarfsoorientiert weitergeführt. Ab Januar 2023 wird die beauftragte Firma mit der Errichtung beginnen. Der Ausbau wird kontinuierlich fortgeführt. Ende 2024 soll somit stadtweit sowohl in der Fläche als auch bedarfsgerecht Ladeinfrastruktur mit mindestens 200 Ladepunkten zur Verfügung stehen. Dem Auftragnehmer ist es freigestellt, bei entsprechendem Bedarf über die Mindestwerte nach Vertrag hinausgehend, weitere Ladepunkte zu installieren.

Ausschreibungsergebnis:

Im Rahmen des europaweiten Vergabeverfahrens hat BS|Energy das wirtschaftlichste Angebot abgegeben.

Die angebotenen Nutzerentgelte sind zunächst bis Ende 2024 vertraglich festgesetzt. Danach können diese vom Auftragnehmer unter Berücksichtigung und Nachweis der Marktüblichkeit und Angemessenheit angepasst werden.

Das Rechnungsprüfungsamt hat keine Einwände erhoben.

Es ist eine Vertragslaufzeit bis Ende 2030 mit Option auf zwei Jahre Verlängerung vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 – nichtöffentliche
Anlage 2 – nichtöffentliche

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 21.1

22-19020

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Mobilität zwischen den Hochschulstandorten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Technische Universität Braunschweig (TU) und die Hochschule für Bildende Künste (HBK) sind an zentralen Orten unserer Stadt untergebracht und für Zehntausende von Studentinnen und Studenten am Tag Anlaufstelle für Forschung und Lehre. Zugleich verfügt insbesondere die TU über zahlreiche Außenstellen und Liegenschaften im gesamten Stadtgebiet. Beispielsweise sind hier der Nord- und Ost-Campus zu nennen. Viele hunderte Studentinnen und Studenten müssen täglich zwischen den Vorlesungen und Seminaren die Liegenschaften wechseln, da nicht alle Veranstaltungen ihres Studienfaches ausschließlich an einem Standort angeboten werden. Dies betrifft die Sportwissenschaftler, die Lehramtsstudenten aber auch die Geisteswissenschaftler in besonderem Maße.

Ausschlaggebend für eine reibungslose Vernetzung der Außenstellen mit dem Hauptcampus rund um die Pockelsstraße ist eine direkte ÖPNV-Anbindung zu den Vorlesungszeiten, sodass kein Umsteigen oder ein langer Fußweg erforderlich sind. Eine verstärkte Nutzung des Fahrrads ist dabei nicht zu allen Tages- oder auch Jahreszeiten möglich.

In der Regel bleiben 15 Minuten zum Wechsel zwischen den Standorten. Bislang wurden die bestehenden Verbindungen vom Hauptcampus zu den Außenstellen nicht als ausreichend angesehen. Der Versuch, mit der Campusbahn eine direkte Verbindung zu schaffen, geht daher grundsätzlich in die richtige Richtung. Welche Lösung wir uns als CDU-Fraktion für diese Herausforderung vorstellen, haben wir mit unserem Antrag „Zukunft der Campusbahn“ (DS-Nr. 21-15443) dokumentiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Verbindungen zwischen dem Hauptcampus und dem Nord- und Ost-Campus bietet das ÖPNV-Angebot der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) an und in welchem Takt erfolgen diese an Wochentagen?
2. Besteht nach Ansicht der BSVG, aufbauend auf der Antwort unserer ersten Frage, die Möglichkeit, eine direkte Verbindung im Pendelverkehr zu den Haupt-Vorlesungszeiten einzurichten, bei der kein Umsteigen oder ein zusätzlicher Fußweg erforderlich sind?
3. Welche weiteren Optionen sehen die BSVG und die Stadt Braunschweig zur besseren Vernetzung der Standorte Hauptcampus/ Nord- und Ost-Campus?

Anlagen: keine

Betreff:

Wie ist die Auftragsvergabe für die Nachbesserung von Straßenmarkierungen ausgestaltet?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der auch für Osnabrück erscheinenden Zeitung Hasepost wurde im April ein Artikel veröffentlicht, der sich mit dem eigenmächtigen "Gestalten" einer Radwegmarkierung durch die Auftragnehmerfirma befasst:

<https://www.hasepost.de/kein-aprilscherz-wie-in-osnabrueck-ein-radweg-neu-angelegt-und-dann-wieder-entfernt-wurde-300899/>

Auch wenn das Veröffentlichungsdatum einen Scherz nahelegt, was aber im Artikel bestritten wird, scheint es hier durch eine allgemein gehaltene Auftragsvergabe möglich gewesen zu sein, dass der Privatunternehmer nach eigenem Ermessen den jeweiligen Ausbesserungsbedarf feststellen und ausführen kann - was in diesem Extremfall zur Neuanlage eines vor einigen Jahren abgeschafften Radwegabschnittes führte.

- Wie ist die Auftragsvergabe für solche Arbeiten in Braunschweig geregelt?
- falls ein gleiches oder ähnliches Verfahren besteht: wie wird die Sinnhaftigkeit der ausgeführten Arbeiten durch die Verwaltung kontrolliert?
- (eventuell in nichtöffentlicher Beantwortung:) welche Firma ist oder wird durch die Stadt in dieser Angelegenheit im laufenden Jahr beauftragt?

Anlagen: keine

Betreff:

Liefer- und Werkverkehre im Bereich Innenstadt und Fußgängerzone

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Innenstadt und der Fußgängerzone gelten zur Belieferung der Geschäfte bestimmte Zeiten, die einzuhalten sind. Ähnliches gilt eventuell für planbare Servicearbeiten (Wartung und Reparaturen) von Handwerkern in der Fußgängerzone. Für die Durchführung von länger dauernden Baumaßnahmen gibt es vermutlich ebenfalls Regelungen, die mit zuständigen Stellen bei der Verwaltung abgestimmt werden.

In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen:

1. Welche Regelungen für Lieferverkehre, planbare Servicearbeiten von Handwerkern oder zur Durchführung von längeren Bauarbeiten gibt es im Bereich Innenstadt und Fußgängerzone?
2. Gibt es, etwa in der Fußgängerzone, eine Unterscheidung zwischen Werkverkehr bei langfristigen Bauvorhaben (z. B. kostenpflichtige oder kostenfreie Sonderparkerlaubnis für Baufahrzeuge) und kurzfristigem Serviceverkehr (z. B. Fahrstuhlwartung) und ihrer Erlaubnis, in die Fußgängerzone zu fahren?
3. Wie wird verfahren, wenn Liefer- oder Werkverkehre im Innenstadtbereich auf normalerweise kostenpflichtigen Parkplätzen stattfinden und die Fahrzeuge für längere Zeit abgestellt werden?

Gez. Shivam Tokhi

Anlagen: keine

Betreff:

**Radwegverbreiterung an der Kurt-Schumacher-Straße
Anfrage zur Vorlage 22-18612**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur geplanten Verbreiterung dieses Radwegs stellen sich folgende Fragen:

- welche durchschnittliche Nutzerzahl tagsüber je Richtung wurde für die Abschnitte Kennedyplatz - Adolfstr. und Adolfstr. - Ottmerstr. jeweils ermittelt?
- welche Nutzerzahlen erwartet die Verwaltung dementsprechend nach Abschluss der Verbreiterung?
- welche Auswirkungen auf den Winterdienst in diesem Abschnitt wird die "Standardbreite" von 3,20m haben (etwa in Hinblick auf ein zusätzliches Befahren mit Räumfahrzeugen, notwendige Beschaffung anderer Räumgeräte oder ähnliches)?

Anlagen: keine

Betreff:

Parkzonen für E-Scooter

Empfänger:

Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

08.06.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
 Beantwortung)

21.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der öffentlichen Wahrnehmung werden viele E-Scooter im Stadtgebiet als störend empfunden. Immer wieder werden Scooter unsachgemäß abgestellt oder auch nicht regelgerecht genutzt (Fahren auf Fußwegen oder Straßen, wenn ein Radweg vorhanden ist).

In der ihrer Stellungnahme zur Anfrage 22-18243 „Unsachgemäßes Parken von E-Scootern im Stadtgebiet“ der SPD-Fraktion hat die Verwaltung verschiedene Gespräche mit den Anbietern von E-Scootern angekündigt. Dabei soll es insbesondere um Erfahrungen mit der Parkzone für E-Scooter am Hauptbahnhof gehen und die mögliche Ausweitung solcher Parkzonen auf andere Gebiete in der Stadt.

In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen:

1. Zu welchen Ergebnissen haben die Gespräche geführt, wie wird insbesondere die Einrichtung und die laufende Nutzung der Parkzone für E-Scooter am Berliner Platz/Hauptbahnhof bewertet?
2. Wo könnten in Abstimmung mit den Anbietern weitere solcher Parkzonen im Stadtgebiet im Sinne eines Mobilitäts-Hubs ausgewiesen werden (z. B. am Bohlweg, auf dem Schlossplatz, am Theater, weitere Flächen in Nähe belebter Haltestellen)?
3. Wie werden die Nutzer:innen von E-Scootern über den sachgemäßen Gebrauch im Straßenverkehr informiert, hat die Stadt insbesondere eine Informationsseite über die ordnungsgemäßen Nutzung der E-Scooter und die Kommunikation über weitere Partner (E-Scooter-Anbieter, Zeitung, Zusammenarbeit mit der BSVG, Schulen, ...) als pädagogische Maßnahme angedacht?

Gez. Shivam Tokhi

Anlagen: keine