

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 13.09.2022, 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 21.06.2022
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Neubau Hauptpumpwerk Ölper und Transportleitung zur Kläranlage 22-19134
- 3.2. 10. Kompaktbericht Stadtbahnausbau 22-19398
- 3.3. Einrichtung von Parkzonen für E-Scooter innerhalb der Okerumflut 22-19247
4. Anträge
- 4.1. Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen 22-18867
- 4.1.1. Zeitliche Einschränkung Mobil-Ticket aufheben, Verfahren vereinfachen 22-18867-01
- 4.2. Sichere Schulwege zur 6. IGS 22-19102
- 4.2.1. Sichere Schulwege zur 6. IGS 22-19102-02
- 4.3. Einwohnerbefragung zu Stadt.Bahn.Plus 22-19277
- 4.4. Kostenloses Schüler:innen-Ticket 22-19018
- 4.4.1. Kostenloses Schüler:innen-Ticket 22-19018-01
5. Planung und Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße 21-16752
- 5.1. Planung und Bau der Straßen Alter Weg und Leiferdestraße 21-16752-01
6. 22-18652 Festlegung des Kostenrahmens - Neubau der Brücken im Klostergang Riddagshausen über die Wabe und die Alte Mittelriede
7. Gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode III im Ortsteil Bienrode 22-19187
8. Verbesserungen der Fußgängerquerungen an der Stadtbahnhaltstelle an der Rothenburg 22-19356
9. Oberbauform für die Gleisanierung Europaplatz bis John-F.-Kennedy-Platz 22-19328
10. Anfragen
- 10.1. Fahrradabstellanlagen - Status des Ausbaus 22-19514
- 10.2. Neuordnung der Parkflächen am Wilhelmitorwall 22-19140
- 10.3. Jährliche Investitionen für den Radverkehr in Braunschweig 22-19297
- 10.4. Ist die Gefahrenstelle für Radfahrer in der Kehrbeeke jetzt beseitigt? 22-19517
- 10.5. Status des Ausbaus der Uferstraße 22-19512
- 10.6. Dauerzählstellen für den Radverkehr 22-19448
- 10.7. Überprüfung der Pläne für die Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof 22-19305
- 10.8. Bitte um vollständige Auflistung (sortiert nach Stadtbezirken) der 22-19343

Standorte der geplanten neuen Braunschweiger Ladepunkte für
Elektrofahrzeuge

Braunschweig, den 6. September 2022

Betreff:**Neubau Hauptpumpwerk Ölper und Transportleitung zur Kläranlage**

Organisationseinheit: Dezernat III 0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft	Datum: 26.08.2022
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	13.09.2022	Ö

Sachverhalt:

Die Stadtentwässerung der Stadt Braunschweig wurde zum 01.01.2006 privatisiert. Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung wurde die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) als Dienstleister beauftragt. Zu den Aufgaben der SE|BS gehören u.a. der Betrieb und die erforderlichen Investitionen in das Abwassernetz im Auftrag und in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig.

Gemäß dem abgeschlossenen Abwasserentsorgungsvertrag (AEV) zwischen den Vertragsparteien stehen der SE|BS zur Umsetzung von Baumaßnahmen vertragliche Investitionsmittel zur Verfügung. Die bauliche Umsetzung und Planung von Baumaßnahmen erfordert die Freigabe der Investitionsplanung durch die Stadtverwaltung. Während der Planungs- und Realisierungsphase findet eine enge Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und der SE|BS als Dienstleister statt.

In enger Abstimmung und nach Freigabe durch die Verwaltung, plant die SE|BS den Neubau des Hauptpumpwerks Ölper und die Erneuerung der Abwasserüberleitung zur Kläranlage, die als zwei eigenständige Projekte erfasst und im Folgenden erläutert werden.

Projekt 1: Neubau des Hauptpumpwerks 1 am Biberweg, Ölper

Im Fokus der Planung steht aktuell die Grunderneuerung des Hauptpumpwerks 1 am Biberweg im Stadtteil Ölper. Es handelt sich dabei um das zentrale und größte Abwasserpumpwerk in Braunschweig. Aufgrund des Alters, des Zustandes der technischen und baulichen Anlagen und einer fehlenden Notfallreserve (Redundanz) ist eine umfangreiche Erneuerung des Pumpwerks zwingend notwendig.

Die Durchführung der Arbeiten ist im laufenden Betrieb geplant. Eine Einschränkung der Abwasserentsorgung aus der Stadt Braunschweig ist nicht zu erwarten.

1. Einführung in den Bestand

Das Pumpwerk 1 in Ölper ist das Haupt-Abwasserpumpwerk der Stadtentwässerung Braunschweig. Das Pumpwerk fördert ca. 90 % der Abwassermengen aus dem Stadtgebiet Braunschweig über eine rd. 6 km lange Abwassertransportleitung (DN 1500) zum Klärwerk Steinhof. Das derzeitige Pumpwerk besitzt eine hydraulische Pumpleistung von 60.000 m³/Tag.

Neben den Bauwerken der Pumpentechnik und den zugehörigen Transportleitungen, befinden sich auf dem Gelände des Pumpwerks ein Regenüberlaufbecken sowie diverse Nebengebäude. Die Komponenten des Pumpwerks haben die technische und wirtschaftliche Nutzungsdauer überschritten. Eine Sanierung der vorhandenen Technik

und Bauwerke ist nicht mit finanziell vertretbarem Aufwand durchzuführen. Aufgrund des altersbedingten technischen und baulichen Zustands der Anlagen ist die grundlegende Erneuerung des PW 1 notwendig. Aktuell stehen im Falle eines Ausfalls des Pumpwerks u.a. Notstromaggregate zur Verfügung, die eine Teilredundanz des Pumpwerkes ermöglichen. Im Zuge des Neubaus soll eine Vollredundanz geschaffen werden.

Bauwerke

An den Bauwerken des Pumpwerks Ölper liegen erhebliche bauliche Mängel vor. Dazu zählen:

- bauliche Mängel am Pumpwerkgebäude
- umfangreiche Korrosionsschäden an diversen wasserführenden Bauelementen
- bautechnisch schlechter Zustand des Regenüberlaufbeckens
- baulich bedingte Nichteinhaltung von Brand- und Arbeitsschutzbauvorschriften

Technik

Das PW Ölper und seine technische Ausstattung stammen aus dem Jahr 1957. Für die verbaute Pumpen-, Elektro-, Maschinen- und Steuerungstechnik sind teilweise keine Ersatzteile verfügbar, so dass Reparaturen an den vorhandenen Anlagen nur eingeschränkt möglich sind. Das Baujahr bedingt zudem Defizite im Bereich der elektrotechnischen Anlagen, da diese nicht mehr den aktuell geltenden Vorschriften entsprechen.

Betrieb

Eine derzeitige Herausforderung im Bereich des Betriebsablaufs stellt die eingeschränkte Notfall-Redundanz dar. Im Falle eines Ausfalls der verbauten Technik, besteht nur eine eingeschränkte Möglichkeit die Funktionen des Hauptpumpwerkes Ölper kurzfristig zu kompensieren. Hierzu müssen im Notfall Notstromaggregate und Pumpen eingesetzt werden um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Die angesichts des technischen und baulichen Zustands dringend notwendige Sanierung des Hauptpumpwerks ist aufgrund des Zustandes und um langfristige Betriebsunterbrechungen zu vermeiden, nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

2. Geplante Baumaßnahmen

Das Projekt 1 „Neubau des PW 1“ umfasst mehrere Einzelmaßnahmen, die nachfolgend vorgestellt werden.

Neubau Abwasserpumpwerk mit Sozialräumen

Das neue Pumpwerk wird als Doppelpumpwerk mit jeweils zwei eigenständigen Pumpwerken mit einer Gesamtleistung von $4,4 \text{ m}^3/\text{s}$ geplant (derzeit $2,83 \text{ m}^3/\text{s}$). Die hydraulische Pumpkapazität des PW 1 erhöht sich damit um 55%. Die Ausführung mit zwei eigenständigen Pumpwerken ermöglicht störungsfreie Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Pumpen, ohne Ausfall der Funktionsfähigkeit des Pumpwerks.

Im Obergeschoss des Pumpwerkgebäudes ist zudem die Errichtung neuer Sozialräume und sanitärer Einrichtungen geplant.

Neubau Regenüberlaufbecken

Das vorhandene Regenüberlaufbecken (RÜB) ist aufgrund von Standsicherheitsproblemen im Bereich der Bodenplatte erneuerungsbedürftig. Aktuell umfasst es ein Fassungsvolumen von 5.600 m^3 . Im Rahmen des RÜB Neubaus soll die Kapazität auf 6.000 m^3 angehoben werden. Im Rahmen der Planungen wurden umfangreiche hydraulische Berechnungen durchgeführt. Eine größere Kapazitätserweiterung des RÜB ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll. Zum einen wird die Pumpenleistung der Pumpen zukünftig erhöht, zum anderen ist der Zulauf hydraulisch beschränkt.

3. Zukünftige Mitnutzung des Geländes durch Fachbereiche der Stadt Braunschweig

Neben der SE|BS nutzen auch verschiedene Fachbereiche der Stadt Braunschweig das Gelände. Dazu gehören der FB 67, FB 10, FB 32. Im Rahmen der Planungen werden alle betroffenen Fachbereiche involviert. Auch mit dem Neubau des Pumpwerkes verbleiben die FB mit Ihren (Teil)aufgaben auf dem Pumpwerksgelände.

4. Aktueller Planungsstand (wird fortlaufend aktualisiert)

Aktuell befindet sich das Projekt in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Die grundsätzlichen Entscheidungen zur Objektorientierung und Dimensionierung sind weitestgehend abgeschlossen.

Zeitraum

Der Baubeginn ist aktuell für das Jahr 2025 anvisiert. Aufgrund der aktuell sehr angespannten Lage am Markt (Baupreissteigerungen, Baufirmenverfügbarkeit, Fachkräftemangel) ist eine Verschiebung des Realisierungszeitraums nicht auszuschließen.

Kosten

Aktuell wird in einer Schätzung mit Kosten in Höhe von ca. 28 Mio. € gerechnet. Die Kosten dafür sind im Rahmen der Haushaltsplanung einkalkuliert und abgedeckt. Angesichts der aktuell dynamischen Marktlage in der Baubranche sind potentielle Kostensteigerungen aufgrund von Materialpreissteigerungen sowie mangelnder Firmenverfügbarkeit grundsätzlich nicht auszuschließen.

Projekt 2: Abwassertransportleitung zum Klärwerk Steinhof

Im Anschluss an die Pumpwerkerneuerung sind umfangreiche Baumaßnahmen an den Abwassertransportleitungen zum Klärwerk Steinhof geplant. Aktuell findet die Vorplanung mit Variantenvergleich statt. Nach Festsetzung der Variante und Vorliegen detaillierter Planungsunterlagen, erfolgt eine gesonderte Mitteilung an den AMTA, die dann eine Kostenschätzung und Zeitplanung enthält.

1. Einführung in den Bestand

Aktuell führen drei verschiedene Leitungen vom PW 1 in Ölper zur Kläranlage in Steinhof. Die Abwasserhauptleitung ist dabei eine Freigefälleleitung Baujahr 1992 mit 1,5 m Durchmesser. Neben der Hauptleitung existieren 2 Leitungen aus den Jahren 1895 und 1957, die aktuell z.T. als Notreserve genutzt werden.

Leitungsart	Durchmesser	Baujahr	Funktion
Freigefälleleitung	DN 1500	1992	Regelbetrieb
Druckleitung	DN 800	1895	Notbetrieb / Reserve
Freigefälleleitung	DN 1000	1957	Notbetrieb / Reserve

Der genaue Zustand der beiden älteren Leitungen ist aufgrund der baulich schwierigen Zugänglichkeit der Anlagen aktuell nicht näher bekannt. Das Alter lässt jedoch auf einen mindestens sanierungsbedürftigen Zustand schließen.

Die aktuelle Hauptleitung DN 1500 bedarf in den nächsten 10-15 Jahren einer umfangreichen Sanierung, da verschiedene Abwasserbestandteile im Verlauf der Jahre zu Korrosionsschäden am Stahlbeton des Kanals führen. Die beiden Reserveleitungen DN 800 und DN 1000 bieten aktuell bereits die Option der Teilredundanz. Die Reserveleitungen können hydraulisch die aktuelle Hauptleitung nicht vollständig kompensieren, da die Leistungsfähigkeit nicht proportional zum Durchmesser steigt.

Um der Herausforderung für den Sanierungszeitraum und zukünftigen Wartungs- und Reparaturarbeiten gerecht werden zu können, ist es das Ziel aller Planungsbeteiligten

eine vollständige Redundanz für die DN 1500 Abwassertransportleitung zu schaffen.

Aktuell ist die Entwicklung einer Vorzugsvariante Betrachtungsgegenstand in der Vorplanung. Dabei sollen verschiedene bauliche Vorgehensweisen grundsätzlich überprüft und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet werden.

2. Entwicklung eines Erneuerungskonzepts

Die Bewertung der verschiedenen Varianten erfolgt unter verschiedenen Gewichtungspunkten, die gemeinsam von einem externen Ingenieurbüro, der Stadtverwaltung Braunschweig sowie der SE|BS festgelegt wurden. Es werden derzeit verschiedene bauliche Vorgehensweisen geprüft, die ggf. auch miteinander kombinierbar wären, wie die Sanierung von Leitungen, der Neubau von Leitung (Freigefälle/Druckleitung), Umstellung der Betriebsart (Freigefälle/Druckleitung), Prüfkriterien sind dabei u.a. die bauliche Umsetzbarkeit, rechtliche Aspekte, die Betriebsführung, Besitzverhältnisse/ Leitungsrechte sowie die Wirtschaftlichkeit der Varianten unter Bau- und Betriebskostensicht.

3. Aktueller Planungsstand (wird fortlaufend aktualisiert)

Momentan befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Eine endgültige Entscheidung für eine Vorzugsvariante steht noch aus.

Zeitraum

Nach aktuellem Planungsstand ist die Umsetzung der Vorzugsvariante nach dem Neubau des PW vorgesehen. Aufgrund der aktuell sehr angespannten Lage am Markt (Baupreisseigerungen, Baufirmenverfügbarkeit, Fachkräftemangel) ist eine Verschiebung des Realisierungszeitraums nicht auszuschließen.

Kosten

Da aktuell noch keine endgültige Variantenentscheidung getroffen wurde, ist auch noch keine Aussage zu den Projektkosten möglich.

Leuer

Anlage/n:

Präsentation PW Ölper + Transportleitung



Neubau des Hauptpumpwerks (PW 1) Ölper und Erneuerung der Abwassertransportleitung zur Kläranlage (KA) Steinhof

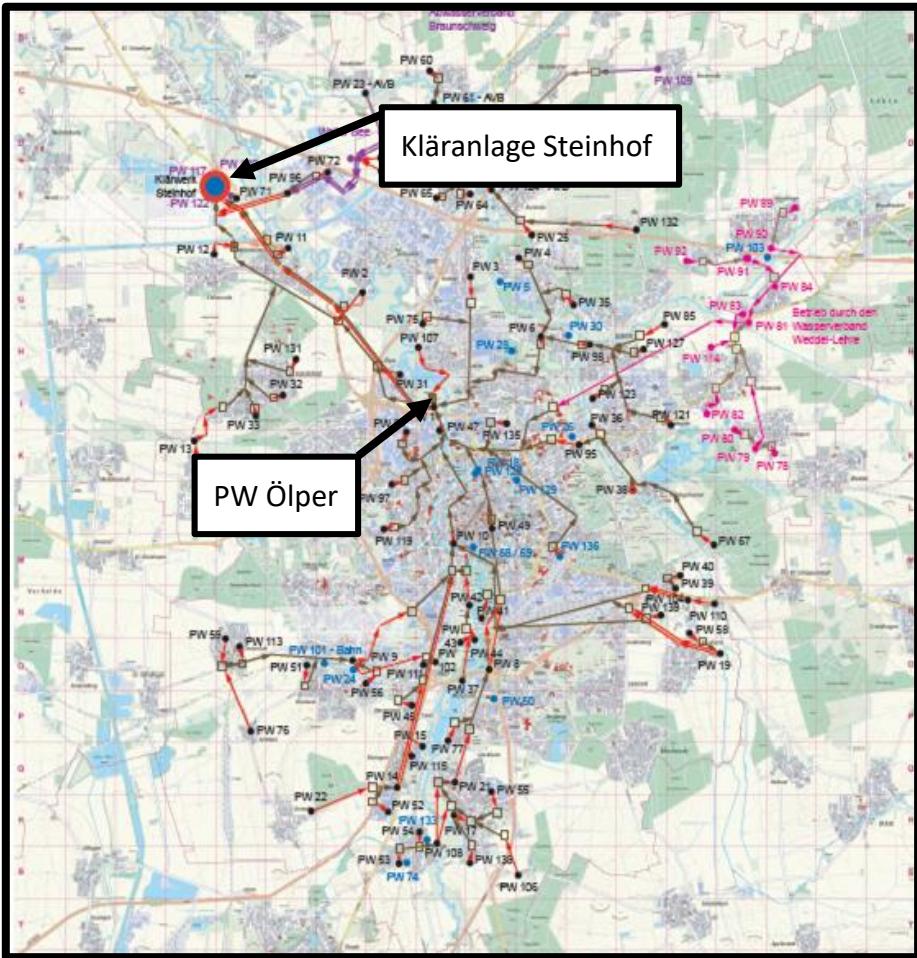
Braunschweig, 22.08.2022

7 von 98 in Zusammenstellung

Gliederung

- Übersicht Bestand: Pumpwerk Ölper + Transportleitungen
- Teilprojekt 1: Neubau Pumpwerk Ölper
- Teilprojekt 2: Erneuerung bzw. Sanierung der Abwasserüberleitung zur KA
- Mitnutzung des Pumpwerkgeländes durch Fachbereiche der Stadt Braunschweig

Übersicht Bestand



Hauptpumpwerk Ölper

- PW Ölper fördert ca. 90% des Abwassers aus dem Stadtgebiet zur Kläranlage Steinhof
- Tagesleistung rd. 60.000 m³/Tag
- Baujahr des Pumpwerkes 1957

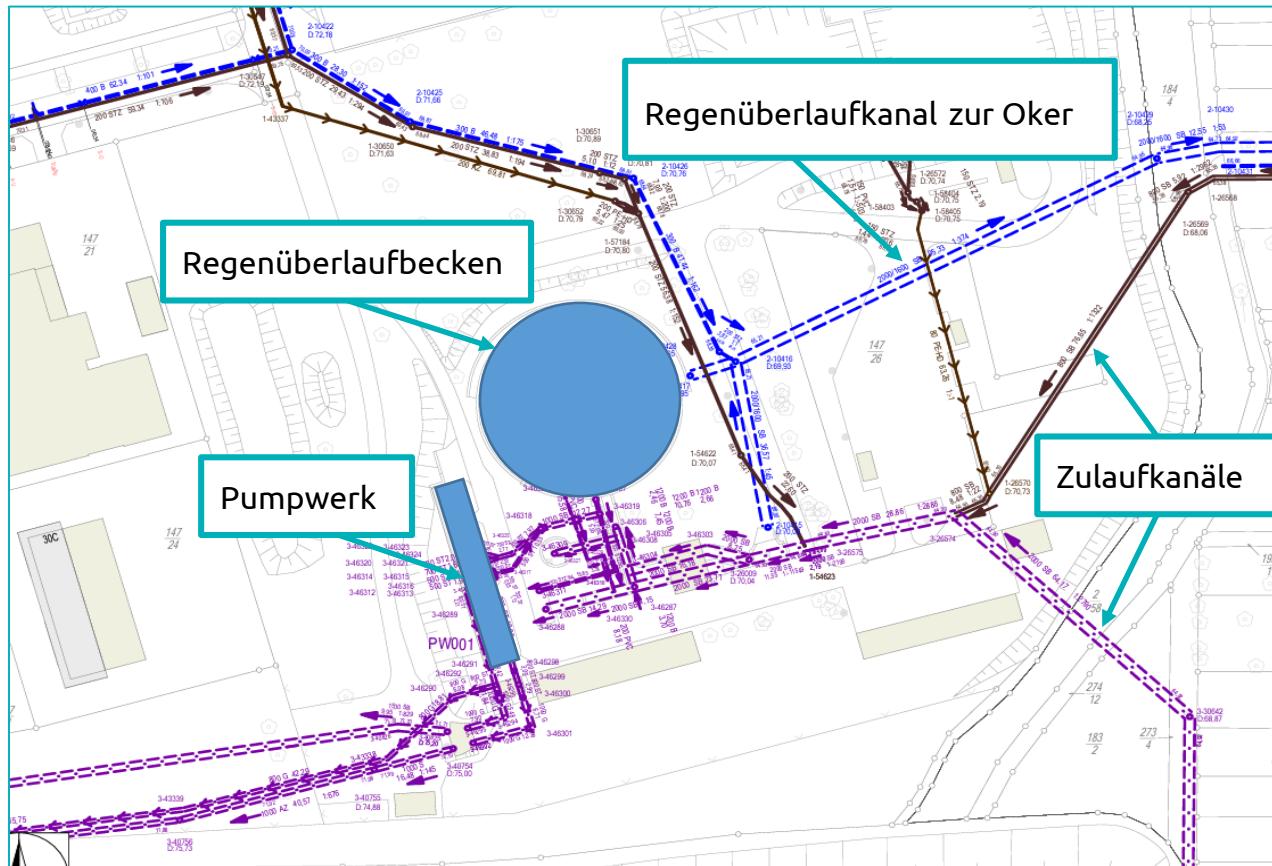
Leitungen vom PW Ölper zur Kläranlage

- Transportleitung DN 1500 Baujahr 1992 - Hauptleitung
- Transportleitung DN 1000 Baujahr 1957 – Reserve / Teilredundanz
- Druckleitung DN 800 Baujahr 1895 – Reserve / Teilredundanz

Teilprojekt 1: Neubau des Pumpwerks Ölper



Bestand: Übersicht Gelände Pumpwerk



Bestandsaufnahme des „alten Pumpwerks“

- bauliche Mängel am Pumpwerkgebäude
- mangelnde Tragfähigkeit des Betons im bestehenden Regenüberlaufbecken
- diverse Defizite in Bereichen des Arbeits- und Brandschutzes
- elektrotechnische Anlagen entsprechen nicht den aktuellen Vorgaben
- fehlende Ersatzteile für technische Bauteile (Pumpen-, Elektro-, Maschinen- und Steuerungstechnik)
- Teilredundanz bei Ausfall der Technik (Einsatz von Notstromaggregaten)

Bestand: Schäden am Entlastungs- /Verteilerbauwerk



Betonschäden im Bereich der
Wechselwasserzone

Bestand: Schäden im Bereich des Pumpenkellers



Korrosionsschäden an verschlossenen Rohröffnungen

Bestand: Mängel im Bereich des Regenüberlaufbeckens



Arbeitssicherheitsmängel (defekte und unzureichende Absturzsicherungen)

Bestand: Betonschäden am Regenüberlaufbecken



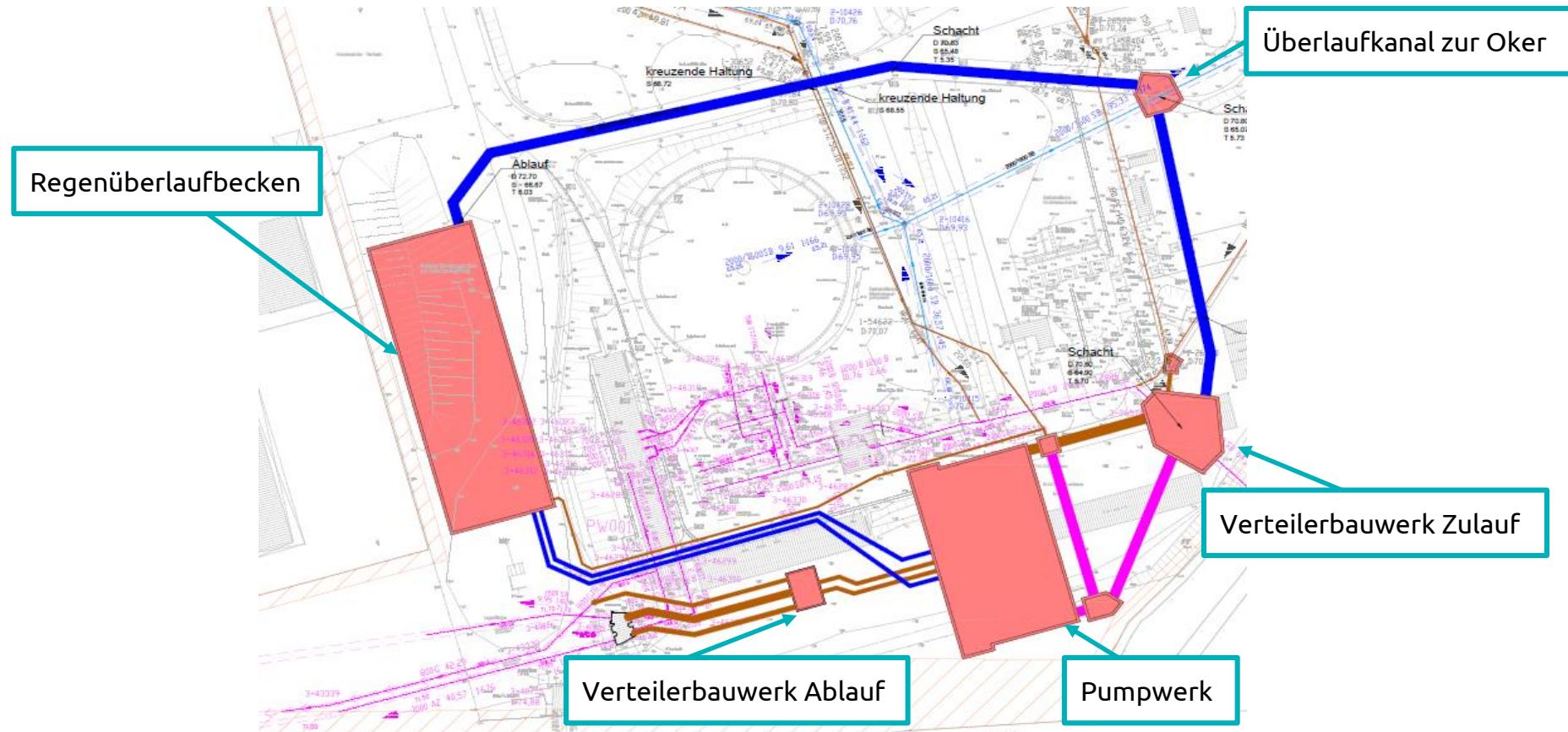
Risse im Bereich der
Beckenwand auf Innen- und
Außenseite

Bestandsbewertung „altes Pumpwerk“

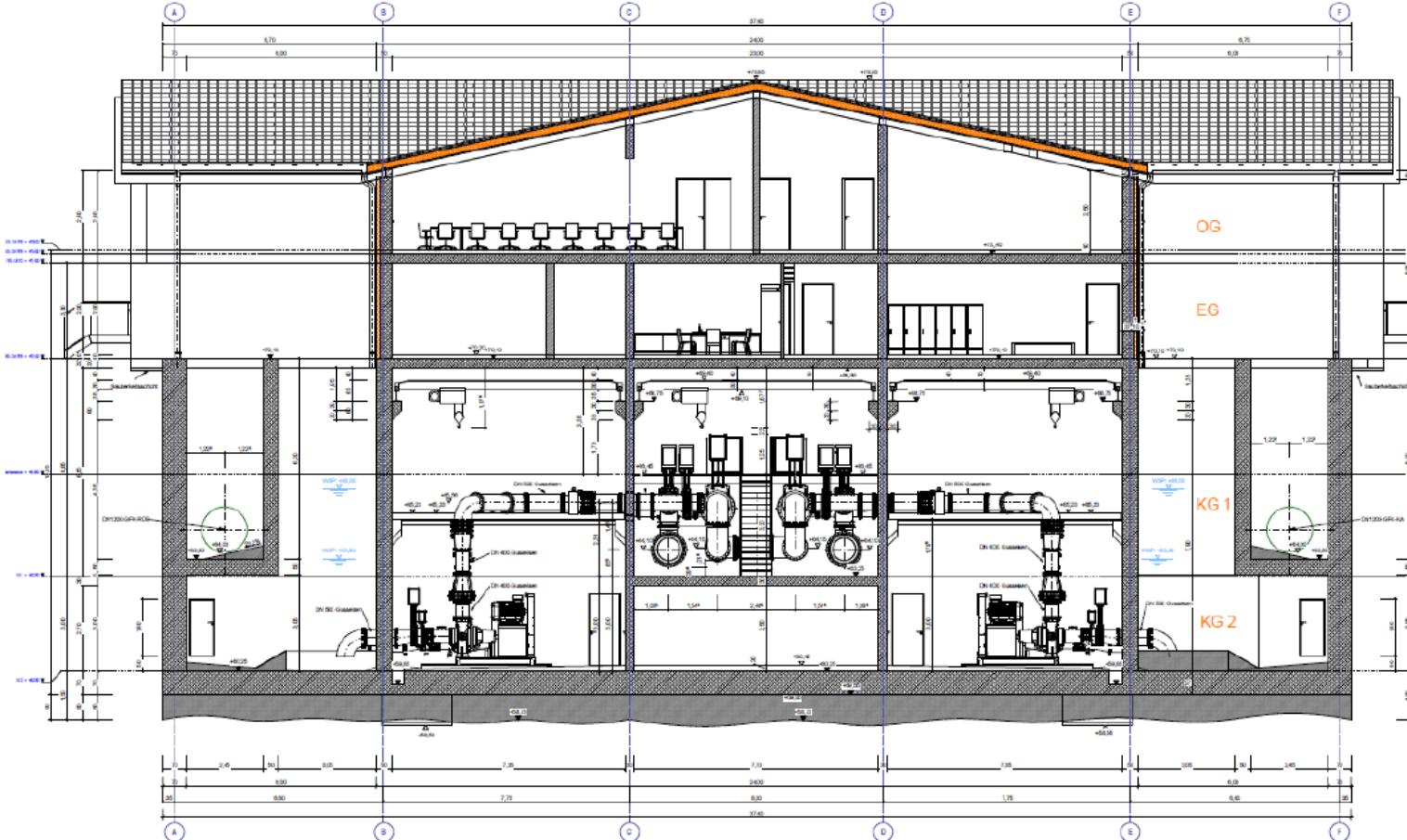
- erheblicher Sanierungsbedarf der Gesamtanlage (u.a. Regenüberlaufbecken, Pumpen inkl. Keller, Bauwerke und Verteilerbauwerke)
- dringend notwendige Reparaturen sind nicht mehr mit finanziell vertretbarem Aufwand möglich und z.T. techn. nicht umsetzbar
- nicht zeitgemäß, überaltet und nur eingeschränkt wartungs- und reparaturfähig
- Handlungsdruck im Bereich Brandschutz und Arbeitssicherheit
- Teilredundanz bei Ausfall durch Notstromaggregate

→ **technische und wirtschaftliche Nutzungsdauer PW Ölper überschritten**

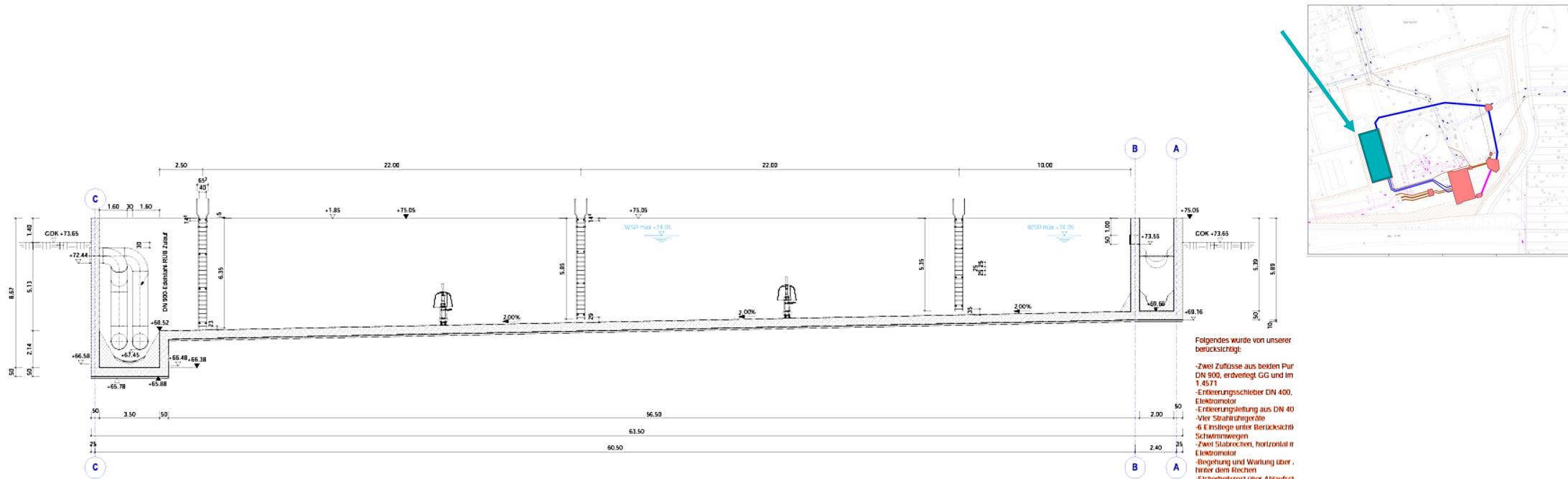
Projekt 1: Neubau Pumpwerk Übersicht



Projekt 1: Pumpwerksgebäude mit Sozialräumen



Neubau Regenüberlaufbecken



Projekt 1: Neubau Pumpwerk – technischer Vergleich

Technische Daten Pumpwerk		
	Pumpwerk	Regenüberlaufbecken
alt	hydraulische Leistung: $Q_{\max, PW, \text{alt}} = 2,83 \text{ m}^3/\text{s}$	$V_{RÜB, \text{alt}} = 5.600 \text{ m}^3$
neu	hydraulische Leistung: $Q_{\max, PW, \text{neu}} = 4,4 \text{ m}^3/\text{s}$	$V_{RÜB, \text{neu}} = 6.000 \text{ m}^3$
Differenz	<u>Steigerung hydraulische Leistung Pumpwerk um 55%</u>	<u>Kapazitätserweiterung RÜB um 7%*</u> <ul style="list-style-type: none"> Umfangreiche hydraulische Berechnungen ergaben: Erhöhung des Fassungsvolumens wirtschaftlich und technisch nicht sinnvoll (Zulauf hydraulisch begrenzt, PW zukünftig leistungsfähiger) Überlaufen des RÜB im Starkregenfall soll möglichst verhindert werden

Aktueller Planungsstand Pumpwerk

- Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)
- grundsätzliche Planungen zu Anordnung und Dimensionierung der Anlagenbestandteile weitestgehend abgeschlossen
- Neubau im laufenden Betrieb
- anvisierter Baubeginn: frühestens 2025
- aktuelle vorl. Kostenschätzung: 28 Mio. €

→ Abweichungen zu Kosten aufgrund aktueller Marktsituation (Preissteigerung, Baustoffmangel, Firmenverfügbarkeit) nicht auszuschließen

Teilprojekt 2: Erneuerung der Abwasserüberleitung zur Kläranlage Steinhof



Bestand Abwassertransportleitungen

Leitungsart	Durchmesser	Baujahr	Funktion	Bemerkungen
Freigefälle-leitung	DN 1500	1992	Regelbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung in 10-15 Jahren erforderlich ▪ Betonkorrosion durch H_2SO_4
Druckleitung	DN 800	1895	Reserve Notbetrieb/ nächtliche Nutzung 2-4 Uhr	Zustand wird untersucht
Freigefälle-leitung	DN 1000	1957	Reserve Notbetrieb	Zustand wird untersucht

Bestandsbewertung Abwassertransportleitungen

- zeitnauer Investitionsbedarf an der Hauptabwasserleitung DN 1500
- baulicher Zustand der beiden Reserveleitungen (für den Notbetrieb) ist im Detail nicht vollständig bekannt
- Alter der Reserveleitungen lässt auf umfangreichen Sanierungsbedarf schließen
- Ausfall der Abwassertransportleitung DN 1500 aktuell bereits Teilredundanz vorh.
→ Ziel: Erhöhung der Redundanzrate und Ermöglichung eines Wechselbetriebs

→**technisch aufwändiges Provisorium während Sanierung der Hauptabwasserleitung nötig**

Aktuell: Entwicklung eines Erneuerungskonzepts

Grundsätzlich verschiedene bauliche Vorgehensweisen in der Betrachtung (ggf. kombinierbar)

Konzeptionelle Überlegung	DN 800 Druckleitung	DN 1000 Freispiegelleitung	DN 1500 Freispiegelleitung
Sanierung der Bestandsleitungen	Sanierung, Weiternutzung als Redundanz	Sanierung, Weiternutzung als Redundanz	Sanierung, Weiternutzung als Hauptleitung
Umstellung Betriebsart	Sanierung, Weiternutzung als Redundanz	Sanierung, bauliche Ertüchtigung als Druckleitung	Sanierung, Weiternutzung als Hauptleitung
Neubau einer Freispiegelleitung DN 1500	Außenbetriebnahme, Verdämmung	Außenbetriebnahme, Verdämmung	Sanierung, Weiternutzung als Hauptleitung im Wechselbetrieb
Neubau einer Druckleitung DN 800	Sanierung, Weiternutzung als Druckleitung	Sanierung, Weiternutzung als Freispiegelleitung	Sanierung, Weiternutzung als Hauptleitung

- **Prüfkriterien u.a.:**
- bauliche Umsetzbarkeit
- rechtliche Aspekte
- Betriebsführung
- Besitzverhältnisse / Leitungsrechte
- Wirtschaftlichkeit (Bau- und Betriebskosten)

→ fortlaufend engmaschige Abstimmung zwischen Verwaltung, SE|BS und externen Planungsbüro

Mitnutzung Pumpwerksgelände durch FB der Stadt Braunschweig

- betroffene Fachbereiche: FB 10, FB 32, FB 67
- beteiligte Fachbereiche sind in den Planungsprozess eingebunden
- Mitnutzung des Geländes auch nach Pumpwerksneubau gewährleistet
- FB mit ihren (Teil)aufgaben verbleiben auf dem Pumpwerksgelände

Aktueller Planungsstand Abwasserüberleitung zur KA

- Leistungsphase 2 (Vorplanung)
- aktuell Entwicklung Erneuerungskonzept (Sanierung / Neubau / Änderung Betriebsart)
- anvisierter Baubeginn: nach Fertigstellung Teilprojekt 1 (PW)
- aktuelle Kostenschätzung: liegt noch nicht vor



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

**Referat 0660.10
Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft**
Fallersleber Str. 4-8
38100 Braunschweig

*Betreff:***10. Kompaktbericht Stadtbahnausbau***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

06.09.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.09.2022

*Sitzungstermin**Status*

Ö

Sachverhalt:

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

Der 10. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2022 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - 10. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2 - 10. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2022

Gesamtprojekt:

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Anfang Juli erfolgte eine Abstimmung mit Vertretern von Bund und Land im Rahmen eines projektbegleitenden Arbeitskreises zur Förderung der Maßnahme Volkmarode Nord. Die vorliegende und bereits der Öffentlichkeit vorgestellte Planung und die aktuell vorliegenden Erkenntnisse zur Nutzen-Kostenberechnung (Standardisierte Bewertung) wurden vorgestellt. Darüber hinaus wurden die fördertechnischen Möglichkeiten im Zusammenspiel des Teilprojektes Volkmarode Nord und einem Anschluss nach Querum erörtert. Anschließend fanden Ortbesichtigungen in Gliesmarode und in Volkmarode mit den Beteiligten statt. Die nun vorläufig abgestimmten Berechnungen lassen weiterhin einen stabilen NKI (>1,2) und somit eine Förderfähigkeit der Maßnahme erwarten.

b. Überarbeitung der Gesamtterminplanung

Nach erfolgter Analyse und einem Neuaufbau der Terminplanung sind für die in der Planungsphase (nach Planungsbeschluss) befindlichen Teilprojekte 1 „Volkmarode Nord“ und 2 „Lindenberg/Rautheim“ folgende Meilensteine für die Anlage „Kennzahlen“ zu nennen:

Die mittelfristige Zeitplanung sieht folgende Meilensteine für das Teilprojekt 1 vor:

- Einreichung Finanzierungsantrag: 2023
- Einleitung Planfeststellungsverfahren: 2023
- Erwarteter Planfeststellungsbeschluss: 2025
- Geplanter Baustart: 2025
- Geplante Fertigstellung 2028

Die mittelfristige Zeitplanung sieht folgende Meilensteine für das Teilprojekt 2 vor:

- Einreichung Finanzierungsantrag: 2024
- Einleitung Planfeststellungsverfahren: 2024
- Erwarteter Planfeststellungsbeschluss: 2026
- Geplanter Baustart: 2026
- Geplante Fertigstellung 2029

Das Teilprojekt 3 „Heidberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn/Querum“ befindet sich noch in der Voruntersuchungsphase. Ein Planungsbeschluss zu einer bzw. den Vorzugstrassen ist somit noch nicht erfolgt. Der nächste Workshop wird im ersten Halbjahr 2023 stattfinden.

Der nächste Schritt der Voruntersuchung Campusbahn/Querum sieht vor, die Untersuchungen zur Campusbahn mit Wendeschleife im Bereich des TU Campus Ost (ohne Brücke nach Querum) abzuschließen. Dieser Untersuchungsschritt und die entsprechende Bürgerbeteiligung werden voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen werden können. Die Ergebnisse werden im AMTA zur Entscheidung vorgestellt.

Über den weiteren Verlauf des Teilprojektes 4 „westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld“ kann derzeit keine Aussage getroffen werden, da die Voruntersuchungen hierzu noch nicht gestartet sind.

Hauptgründe für Verzögerungen im Gesamt-Projektablauf:

- der **intensive Beteiligungsprozess** bindet Ressourcen und ist aufwendiger als geplant
- **geänderte Anforderungen** im Projektverlauf (veränderte Zielvorgaben, aktualisierte Richtlinien) haben größere Verzögerungen nach sich gezogen
- durch den **Fachkräftemangel in Verwaltung und bei Planungsbüros/Dienstleistern** konnten Termin- und Qualitätsziele nicht immer eingehalten werden (Folgen: ungeplante Bearbeitungsschleifen = terminliche Umplanungen und Verzögerungen)

c. Grunderwerb

Der erste Grunderwerb im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Lindenberg/Rautheim konnte im Juli durchgeführt werden.

Alle weiteren Grunderwerbsfälle zu den ersten beiden Teilprojekten befinden sich wie geplant in Vorbereitung. Die Grundeigentümer entlang der Strecke nach Volkmarode Nord werden nach den Sommerferien über das weitere Vorgehen informiert.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die vorliegenden Planungsergebnisse für beide Projektteile wurden öffentlich vorgestellt. Die Zusammenstellung der Planungsdokumentation und die finale Prüfung aller Unterlagen zur Strecke erfolgen bis Ende dieses Jahres. Für die Wendeanlage wird parallel die Entwurfsplanung in Details fortentwickelt und abgeschlossen. Nach politischer Beschlussfassung und Abschluss der Restplanungsarbeiten in beiden Projektteilen werden die Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Kosten:

Die vorliegende Kostenberechnung zur Strecke nach Volkmarode Nord und die Kostenschätzung zur Wendeanlage weisen insgesamt folgende Werte aus, die in der Anlage „Kennzahlen“ zu finden sind:

Baukosten:	31,9 Mio. € (netto)
Baunebenkosten:	6,9 Mio. € (netto)
Risiko/Unvorhergesehenes:	1,6 Mio. € (netto)
Summe „Prognose“:	40,4 Mio.€ (netto)

Eigenanteil Konzern Stadt 12,8 Mio. € (netto).

Die Kosten wurden mit dem Preisstand November 2021 ermittelt. Im Vergleich zum Kompaktbericht Nr. 6 ergeben sich somit **Mehrkosten** in Bezug auf die reinen Baukosten

von 6,1 Mio. € für beide Projektteile (Strecke nach Volkmarode Nord und Wendeanlage in Giesmarode).

In etwa die Hälfte der Mehrkosten ergeben sich aus der allgemeinen Baupreissteigerung (ca. 10 %) zwischen 12/2019 und 11/2021. Die andere Hälfte ergibt sich aus einer Vielzahl kleinerer und größerer Planungsanpassungen sowie weiterer Detaillierungen/Erkenntnisse in beiden Projektteilen im Projektverlauf. Zu nennen sind beispielsweise die

- Verbreiterung der Radwege gemäß Maßnahmenkatalog Radverkehr
- veränderte und auch detaillierter geplante Straßen- und Grundstücksanschlüsse
- Umsetzung erhöhter Anforderungen (Tragfähigkeiten) im Bereich von Wartungswegen

Die Steigerung der erwarteten Baunebenkosten ergibt sich unmittelbar aus den gesteigerten Baukosten (Steigerung der anrechenbaren Kosten). Der Ansatz für Risiken und Unvorhergesehenes (außerhalb von reinen Baupreissteigerungen) wurde aufgrund der weit fortgeschrittenen Planungstiefe anteilig herabgesetzt. Die erhöhten Gesamtkosten führen jedoch zu höheren absoluten Werten.

Die erwarteten Fördermittel haben sich von 20,8 Mio. € (netto) im Jahr 2020 auf ca. 27,1 erhöht, da das fortgeschriebene Anlagenkonzept und die Vorabstimmungen mit den Fördermittelgebern insgesamt deutlich höhere stadtbaumbedingte Anteile erwarten lassen.

Der erwartete Eigenanteil, den vornehmlich die BSVG als Vorhabenträger zu tragen hat, beläuft sich auf ca. 12,8 Mio. € (netto) und hat sich somit seit 2020 um 1,0 Mio. € nur leicht erhöht (geschätzt in 2020: 11,8 Mio. €). Derzeit wird ein städtischer Anteil am Straßenbau von ca. 1,1 Mio. € (netto) geschätzt. Die BSVG würde die restlichen 11,7 Mio. € (netto) tragen.

Inzwischen ermittelt sind auch die Kosten für zusätzlich begleitenden Straßenbau, der nicht stadtbaumbedingt ist, jedoch als örtlich und zeitlich im Zusammenhang stehende optionale Einzelmaßnahme in das Stadtbahnprojekt integriert werden soll. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 0,8 Mio. € (netto) und müssten volumnäßig von der Stadt getragen werden.

b. Bürgerbeteiligung

Die Planungsergebnisse wurden am 30.06.2022 öffentlich in der Stadthalle und im Livestream vorgestellt. Das Feedback zur Planung war insgesamt positiv.

Es ist geplant, die Anlagenplanung dem AMTA am 11.10.2022 zum Beschluss zur Umsetzung vorzulegen. Vorlaufend wird die Planung den Stadtbezirksräten (111 und 112) vorgestellt.

Teilprojekt 2 – Lindenbergs/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Etwa die Hälfte der Strecke wurde in Bezug auf die Verkehrsanlagenplanung planerisch in Details überarbeitet. Nach Überarbeitung des zweiten Streckenabschnittes erfolgt eine

Anpassung der technischen Ausrüstung (Fahrstromanlagen, Informationstechnik, Lichtsignalanlage etc.) auf den letztgültigen Planungsstand.

Im Bereich Grün- und Freianlagenplanung befindet sich die Beauftragung eines Planungsbüros im Vergabeverfahren.

b. Bürgerbeteiligung

Sobald die überarbeitete Planung vorliegt, werden Anliegersprechstunden in bewährtem Format erfolgen. Dies wird voraussichtlich Anfang 2023 der Fall sein.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Die verkehrlichen Untersuchungen können nach den Sommerferien fortgesetzt werden und der nächste Bürgerworkshop kann im Herbst/Winter vorbereitet werden.

Campusbahn/Querum:

Auch in diesem Projektteil können die Voruntersuchungen im Herbst fortgesetzt werden.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2022 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2022)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnhörper	Strecke straßenbündiger Bahnhörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <i>(alle Varianten)</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o¹³⁾	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Glesmarode)												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnhörper	Strecke straßenbündiger Bahnhörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"		
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-	-
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	TOP 3.2	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-	-
Bericht 10, Stichtag 20.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	31,9	6,9	1,6	40,4	1,4	1,1 km / 77 %	0,3 km / 23 %	2028	1,4¹⁴⁾	27,6	0,8	

Teilprojekt 2 - Rautheim												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnhörper	Strecke straßenbündiger Bahnhörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"		
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	2025	1,6 ⁶⁾	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} <i>Var. "kurze Brücke (3,0/B3)"</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2019 ^{2), 3), 4)} <i>Var. "lange Brücke/Rauth Str. (2,0/B3)"</i>	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	33,5	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2019 ^{2), 3), 4)} <i>Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2,0/G4)</i>	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	31,3	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98 %	- / 2 %	o	o	o	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	o	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	

Teilprojekt 3/3.2 - Salzdahlumer Str./Campusbahn												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnhörper	Strecke straßenbündiger Bahnhörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"		

<tbl_r cells="1"

Betreff:**Einrichtung von Parkzonen für E-Scooter innerhalb der Okerumflut****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

26.08.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.09.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.09.2022

Ö

Sachverhalt:

E-Scooter dürfen gemäß Straßenverkehrsordnung stationslos im Straßenraum abgestellt werden. Dies führt zum Teil zu unsachgemäßem Abstellen und Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer. Das im Dezember 2021 initiierte Pilotprojekt einer festen, markierten Abstellfläche am Hauptbahnhof Braunschweig zeigt, dass ein stationsbasiertes System zu einer Verbesserung des Abstellens von E-Scootern beiträgt und Behinderungen reduziert.

Die höchste Dichte und Nutzungsrate von E-Scootern liegt im Innenstadtbereich. Zur Reduzierung von Behinderungen durch falsch abgestellte Miet-E-Scooter wird in Absprache mit den in Braunschweig vertretenen Anbietern ein stationsbasiertes System innerhalb der Okerumflut eingeführt. Die Ankündigung erfolgte mit der DS 22-19027-01.

Mit der Einführung des stationsbasierten E-Scooter-Sharings ist das Entleihen und Abstellen von Fahrzeugen innerhalb der Okerumflut nur an vorgegebenen Parkzonen möglich. Hierfür werden 27 Standorte eingerichtet, welche auf insgesamt ca. 480 Fahrzeuge ausgelegt sind. Die Standorte befinden sich sowohl auf Stellplätzen des KFZ-Verkehrs als auch teils auf Flächen des Fußverkehrs - auf letzteren so, dass sie außerhalb der Fußgängerwege liegen. Hierbei wurden Aspekte der Stadtgestaltung und der Barrierefreiheit berücksichtigt, zudem wurden Belange des Fuß- und Radverkehrs beachtet. Die Standorte befinden sich in der Nähe zu Haltestellen des ÖPNV, um eine Integration in Wegeketten zu ermöglichen. Außerhalb der Okerumflut bleibt das stationslose Modell bestehen.

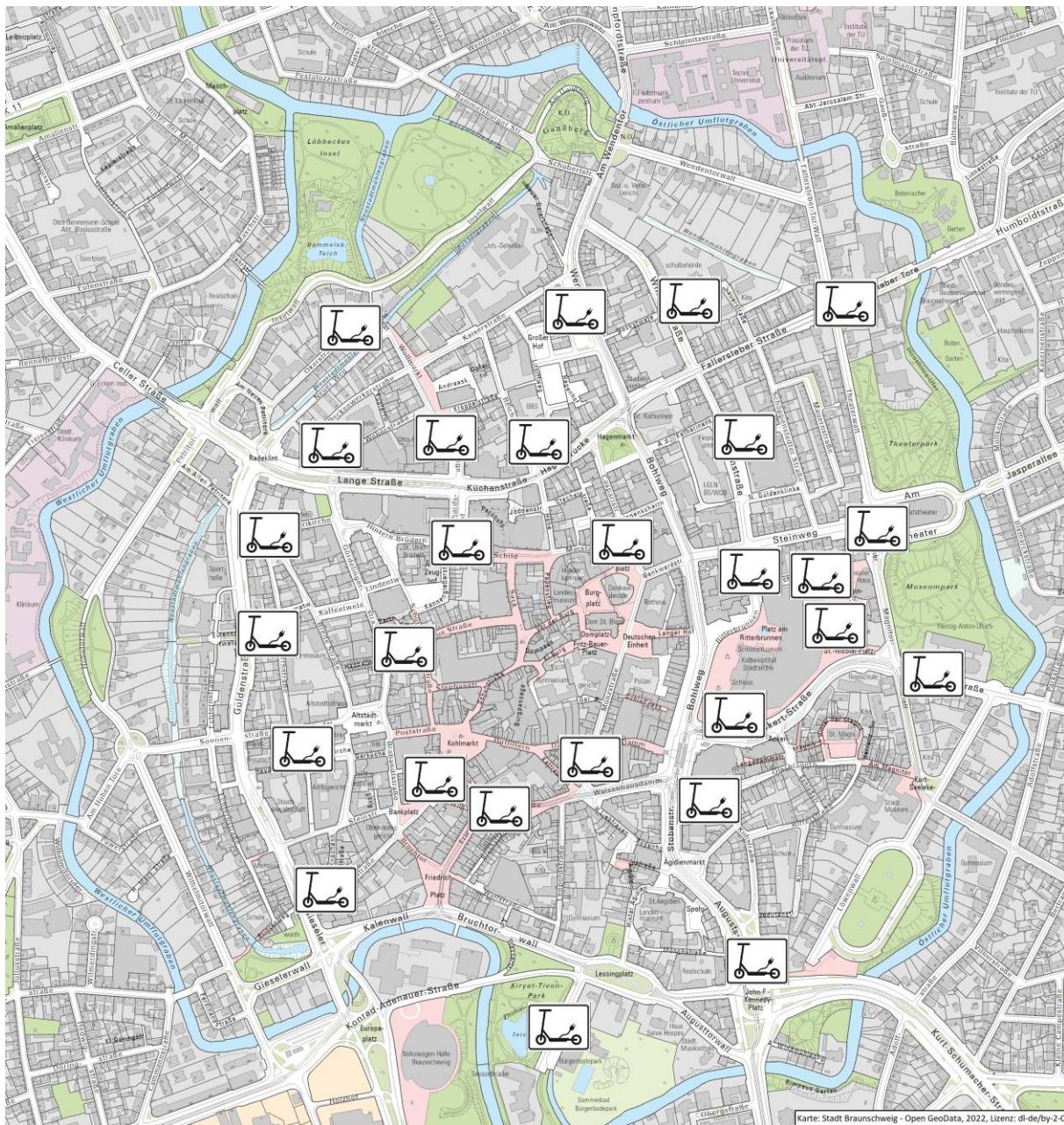
Die Kennzeichnung der Parkzonen bzw. konkreten Standorte erfolgt in den Applikationen (Apps) der Anbieter, so dass dem E-Scooter-Nutzenden signalisiert wird, wo das Fahrzeug abgestellt werden darf. Das damit in Zusammenhang stehende Geofencing erlaubt dem Anbieter die Einhaltung der Parkzonen zu kontrollieren. Durch die Beschilderung und Markierung werden die Parkzonen für E-Scooter im Straßenraum erkennbar sein. Die Lage der Parkzonen und deren Bedeutung wird auf den städtischen Internetseiten dargestellt. Die Einrichtung der Standorte erfolgt noch in diesem Jahr. Nach der Einführung des stationsbasierten Systems innerhalb der Okerumflut ist mit einer Eingewöhnungszeit der Nutzenden zu rechnen.

Leuer

Anlage/n:

Übersichtskarte der Standorte (E-Scooter Parkzonen)

ANLAGE
Übersichtskarte der Standorte (E-Scooter Parkzonen)



Karte: Stadt Braunschweig - Open GeoData, 2022, Lizenz: cc-by-2.0

Stand: August 2022

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

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat V	07.06.2022
50 Fachbereich Soziales und Gesundheit	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
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 vorzu haltenden 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

Betreff:

Sichere Schulwege zur 6. IGS

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.06.2022

Beratungsfolge:

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Status

28.06.2022

N

05.07.2022

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, das bisher geplante Schulwegenetz für die entstehende 6. IGS auf Gefahrenaspekte zu überprüfen und ein Konzept für weitere sichere Schulwege für SchülerInnen auf dem Rad und zu Fuß zu entwickeln und dem Schulausschuss vorzustellen. Die dafür benötigten baulichen Veränderungen (wie z. B. zusätzliche Ampelanlagen, Querungshilfen, Radwegeausbauten) sollten bis zur Eröffnung bereits umgesetzt sein.

Sachverhalt:

Eine neue 6. IGS soll in den nächsten Jahren die Braunschweiger Schullandschaft bereichern. Standort der neuen Integrierten Gesamtschule wird ein Gelände im Bereich Wendenring/Tunicastraße sein. An dieser Stelle ist der Wendenring eine hochfrequentierte, vierspurige Straße mit wenigen Ampelüberquerungen oder anderen Querungsmöglichkeiten. So liegt z.B. zwischen der Kreuzung Wendenring/Hamburger Straße und der Kreuzung Wendenring/Tunicastraße ein langer Abschnitt (440 m) ohne Ampel. Die Gefahr, dass Kinder in Eile die Straßenseiten ohne Ampelnutzung überqueren könnten, scheint daher hoch. Hier könnten weitere sichere Überquerungsmöglichkeiten am Wendenring Abhilfe schaffen.

Um auch Rad fahrenden Kindern einen sicheren Schulweg zur 6. IGS zu ermöglichen, wird in den ersten Einschätzungen zur Planung auf das Ringgleis verwiesen. Hier heißt es: „Über das Ringgleis [...] wird das Plangebiet an das städtische Fuß- und Radwegenetz angeschlossen. Das Ringgleis ist in einer fußläufigen Entfernung von ca. 200 m nördlich des Plangebietes zu erreichen.“¹

Diese Route ist tatsächlich als sehr sicherer Schulweg einzuschätzen, der auf einem befestigten Weg abseits vom Kfz-Verkehr verläuft und für zahlreiche Kinder und Jugendliche eine sichere Möglichkeit bietet, die Schule einfach zu erreichen. Jedoch ist die Nutzung des Ringgleises nicht für alle möglichen zukünftigen SchülerInnen der 6. IGS die beste Option, da diese einen großen Umweg bedeuten würde.

Auch wenn man bei weiterführenden Schulen nicht von einem festgelegten Einzugsgebiet sprechen kann, scheint es in Anbetracht der Tatsache, dass sowohl die Innenstadt als auch das westliche Ringgebiet – der bevölkerungsreichste Stadtbezirk- noch keine IGS haben, recht wahrscheinlich, dass viele dieser Kinder und Jugendlichen die neue IGS besuchen werden. Daher ist davon auszugehen, dass viele Kinder beispielsweise aus diesen stark besiedelten Wohngebieten wohl nicht über das Ringgleis mit dem Rad zur Schule fahren, sondern stattdessen Wege querfeldein durch den innerstädtischen Verkehr benutzen werden. Der Verweis auf das Ringgleis als Anschluss an das städtische Fuß- und Radwegnetz reicht hier nicht aus, sodass die Schaffung weiterer sicherer Schulradwege für alle in Frage kommenden Routen eine wichtige Maßnahme ist.

Bauvorhaben und Konzepte dieser Art erfordern einen besonders langen Vorlauf, um auf alle rechtlichen Gegebenheiten und Bedarfe planerisch eingehen zu können. Entsprechend formulieren wir diesen Antrag bereits jetzt, um den Kindern und Jugendlichen beim Start der neuen Schule von Anfang an einen sicheren Schulweg anbieten zu können.

¹ Stadt Braunschweig (September 2021): Bebauungsplan „Wendenring-Nord“, HA 143. Erste Einschätzung zur Planung und zu den Umweltbelangen, S. 11f.

Anlagen: keine

Betreff:**Sichere Schulwege zur 6. IGS**

Organisationseinheit:

Dezernat V
40 Fachbereich Schule

Datum:

14.07.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Schulausschuss (Vorberatung)	09.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.09.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.09.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.09.2022	Ö

Sachverhalt:

Zu dem Antrag der BIBS-Fraktion nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Für die Schulwege zu Fuß gibt die Verwaltung für die bezirklichen Grundschulen Empfehlungen in Form von Schulwegplänen insbesondere für die Schulanfängerinnen und Schulanfänger heraus

(https://www.braunschweig.de/leben/schule_bildung/schulportal/schulen/schulwegplaene.php).

Für weiterführende Schulen existieren derartige Pläne nicht. Gleichwohl wird die Verwaltung die bestehenden Möglichkeiten der fußläufigen Anbindung der künftigen Schule auf Gefahrenpunkte hin prüfen und bei Bedarf Verbesserungen vorschlagen. Für die älteren Kinder an den weiterführenden Schulen hat die Verwaltung den Schulradwegeplan aufgelegt

(https://www.braunschweig.de/leben/schule_bildung/schulportal/schulen/schulradwege.php).

Hier wird die 6. IGS selbstverständlich angebunden.

Das Thema der sicheren verkehrlichen Anbindung der neuen IGS insgesamt wird bereits in der Planungsarbeit der Verwaltung für den Neubau eingebunden.

Dr. Arbogast

Anlage/n:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt / Fraktion BIBS im Rat der
Stadt**

22-19102-04
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Sichere Schulwege zur 6. IGS - Änderungsantrag

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.09.2022

Beratungsfolge:

		Status
Schulausschuss (Vorberatung)	09.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.09.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.09.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.09.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, dem Schulausschuss über die geplanten Maßnahmen hinsichtlich der Erreichbarkeit der 6. IGS Bericht zu erstatten. Hierbei sollen folgende Aspekte betrachtet werden:

1. sichere Schulwege für Schüler:innen auf dem Rad und zu Fuß;
2. die Anbindung des ÖPNV;
3. Möglichkeiten einer Minimierung oder Kanalisierung des Verkehrs durch "Elterntaxis";
4. Einrichtung von Fahrradabstellanlagen.

Sachverhalt:

Dieser interfraktionelle Änderungsantrag ersetzt den Ursprungsantrag (Vorlage 22-19102). Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:

Einwohnerbefragung zu Stadt.Bahn.Plus

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.08.2022

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.09.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.09.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.09.2022	Ö

Beschlussvorschlag:Der Rat der Stadt Braunschweig möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zum geplanten Stadtbahnausbau („Stadt.Bahn.Plus“) eine Einwohnerbefragung nach § 35 NKomVG durchzuführen. Als Abstimmungsgegenstand wird dabei das *Zielnetz 2030* mit seinen 6 Einzelkorridoren in ihrer Gesamtheit als das Ergebnis der Voruntersuchung der Standardisierten Bewertung vorgelegt. Die genaue Fragestellung wird vorab den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Begründung:

Der geplante Stadtbahnausbau ist das größte Infrastrukturprojekt, das Braunschweig in den letzten Jahrzehnten vorangetrieben hat. Das Projekt wird Braunschweig nachhaltig verändern: Die ÖPNV-Situation kann dadurch massiv verbessert werden, das Gesicht mancher Straße wird sich aber stark verändern. Die Kosten liegen im dreistelligen Millionenbereich und die Baumaßnahmen werden belastend sein, aber der volkswirtschaftliche Nutzen ist laut Standardisierter Bewertung gegeben.

Für ein solches Großprojekt braucht es eine breite, legitimierte Unterstützung aus der Bevölkerung. Um dem Rat zu ermöglichen, eine informierte Entscheidung zu fällen, die neben den Fakten zum Projekt auch den Willen der Braunschweiger mit einbezieht, fordert die FDP-Fraktion eine Einwohnerbefragung. Diese ist zwar für den Rat nicht bindend, erweitert aber die Diskussion um einen entscheidenden Faktor. Denn eine breite Unterstützung würde dem Projekt Rückenwind verleihen – umgekehrt hätte ein Ausbau der Stadtbahn an den Einwohnern vorbei keine Zukunft. Zwar wird die Bevölkerung durch Informationsabende und Austauschveranstaltungen bereits lobenswert eingebunden, erreicht wird damit aber nur ein Bruchteil der Braunschweigerinnen und Braunschweiger. Eine schriftliche Einwohnerbefragung gibt zumindest allen die Chance, ihre Position auszudrücken. Beteiligung schafft Akzeptanz.

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:

		<i>Status</i>
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:**Kostenloses Schüler:innen-Ticket**

Organisationseinheit: Dezernat I 0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung	Datum: 16.08.2022
---------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Schulausschuss (zur Kenntnis)	09.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	13.09.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	20.09.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	27.09.2022	Ö

Zu dem Antrag der Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt vom 08.06.2022 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Das bestehende regionale Schülerticket für 30 Euro sowie in der Finanzierung nachgelagert auch das Schülerticket Braunschweig für 15 Euro sind in der Finanzierung bis zum August 2023 gesichert. Wie bekannt, unterstützt der Regionalverband Großraum Braunschweig mit rund 5 Mio. Euro aus ihm zur Verfügung stehenden Mitteln das Modellprojekt des regionsweiten 30 Euro-Schülertickets. Diese Förderung kann der Regionalverband ab September 2023 nicht mehr leisten. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Differenz zwischen dem regionsweiten 30 Euro-Schülertickets und dem Braunschweiger 15 Euro-Schülertickets von der Stadt Braunschweig finanziert wird. Grundsätzlich stellt das regionsweite sowie auch das Braunschweiger Schülerticket eine Übergangslösung bis zur Umsetzung der Koalitionsvereinbarung in Niedersachsen auf Einführung eines landesweiten kostengünstigen Schülertickets dar.

Das Land Niedersachsen hat zwischenzeitlich eine Lösung für regionale Schülertickets auf den Weg gebracht. Nach aktuellen Erkenntnissen kann aus dieser Finanzierung nur ein Teil der anteiligen Finanzierung des Regionalverbands in Höhe von rund 1,8 Mio. Euro finanziert werden. Somit verbleibt eine Finanzierungslücke von 3,2 Mio. Euro, für die aktuell noch kein Finanzierungsmodell besteht. Die 8 Verbandsglieder des Regionalverbands werden hier mit hoher Wahrscheinlichkeit in die Mitfinanzierung einsteigen müssen. Nach welchem Schlüssel mögliche Kosten verteilt werden, ist noch völlig offen. Verhandlungen dazu haben noch nicht begonnen.

Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass unabhängig von der Intention des Antrags bereits erhebliche Mehrkosten auf die Stadt Braunschweig zukommen können, um ein regionsweites 30 Euro-Schülerticket finanzieren zu können, für die noch keine Mittel in der Haushaltsplanung 2023/2024 eingestellt sind. Hinzu kämen die Kosten für das aktuelle Braunschweiger Modell eines 15 Euro-Schülertickets. Zusätzlich zu dieser Kostensteigerung für die bestehende Lösung wären weitere Beträge im Millionenbereich notwendig, um das Braunschweiger Schülerticket in einem eingeschränkten Geltungsbereich auf das Stadtgebiet Braunschweig kostenlos zur Verfügung stellen zu können.

Im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit des Haushaltes und der Vorgabe des Rates der Stadt Braunschweig bis zum Ende der Wahlperiode 2021 bis 2026 einen dauerhaft ausgeglichenen Haushalt zu erreichen (siehe Antrag FWE 163 zum Haushalt 2019) sollte es daher Ziel sein, mit dem Land eine auskömmliche Finanzierung des Schülertickets zu

verhandeln, sodass seitens der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig keine Mitfinanzierung erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund wird die Einführung eines kostenlosen Braunschweiger Schülertickets nicht empfohlen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Stadt Braunschweig nicht direkt an der Entwicklung von Tarifangeboten und Tarifpreisen beteiligt ist. Zuständig für Tarifangebote und Tarifpreise ist die Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB). Die Gesellschafter sind 19 Verkehrsunternehmen, die zusammen 49 % der Gesellschafteranteile halten, sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig, der 51 % der Gesellschafteranteile hält. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) als kommunales Verkehrsunternehmen der Stadt Braunschweig hält rund 15 % der Gesellschaftsanteile. Über das kommunale Verkehrsunternehmen, die BSVG, kann somit nur eingeschränkt auf die Tarif- und Preisbildung Einfluss genommen werden.

Ein kostenloses Braunschweiger Schülerticket bedarf einer Zustimmung der Gesellschafterversammlung der VRB. Zudem wäre ein Tarifgenehmigungsverfahren bei der Landesnahverkehrsgesellschaft einzuleiten.

Klein

Anlage/n:

keine

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

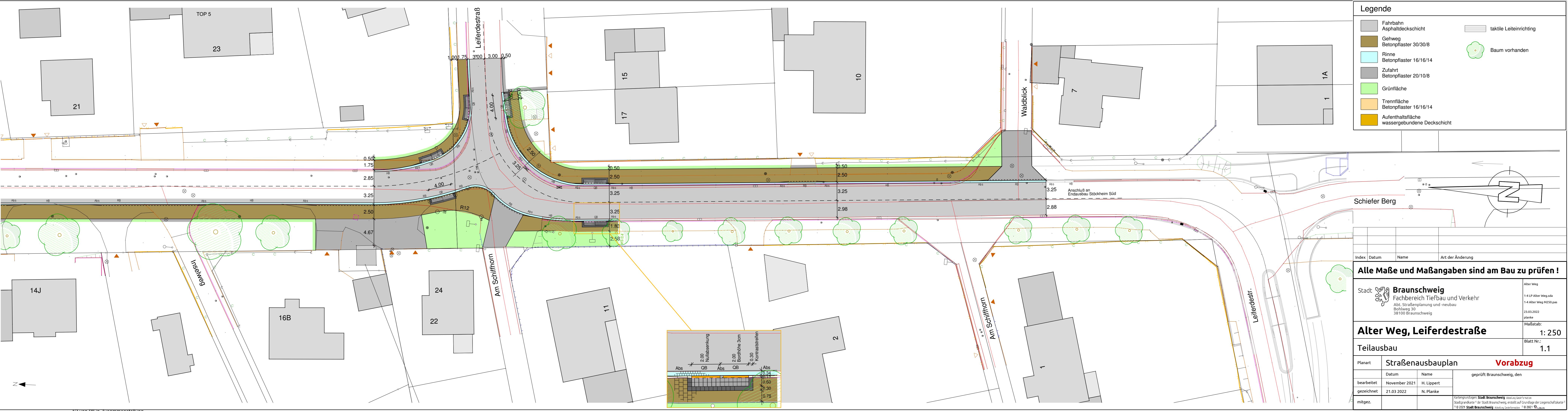
Die Kostenschätzung beträgt 500.000 Euro.

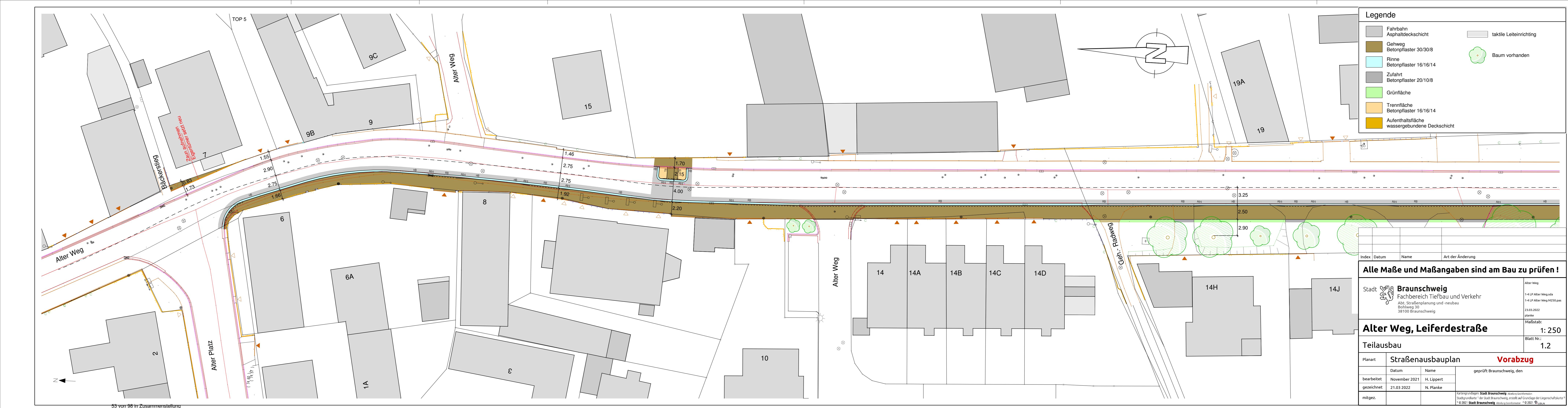
Die Anlieger werden über Straßenausbaubeiträge an den Gesamtkosten beteiligt. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660163 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr/Sommer 2023 durchgeführt werden.

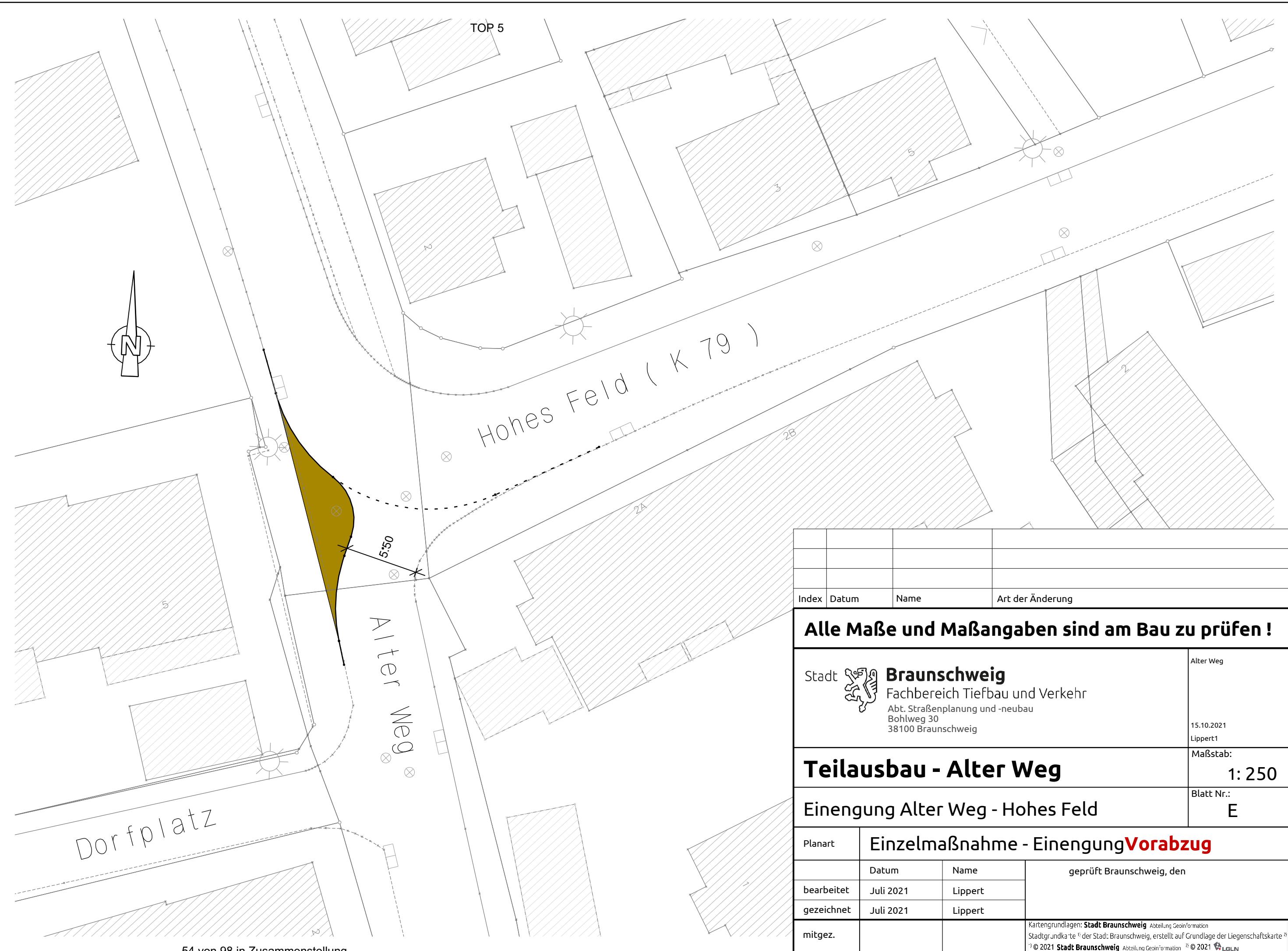
Leuer

Anlage/n:

Lagepläne







Betreff:**Planung und Bau der Straßen Alter Weg und Leiferdestraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

26.08.2022

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

13.09.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der Straßen Alter Weg und Leiferdestraße entsprechend der Anlagen wird zugestimmt“

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 211 Braunschweig-Süd hat die Drucksache 21-16752 im Rahmen der Anhörung einstimmig abgelehnt.

Nach der Sitzung hat die Verwaltung eine E-Mail des Vertreters der Kindertagesstätte am Alten Weg erreicht. Auf Initiative der Verwaltung fand ein Ortstermin statt, in dessen Verlauf eine einvernehmliche Lösung für die planerischen Probleme der Kindertagesstätte gefunden wurde.

Die Verwaltung hat die Querungshilfe im Bereich der KiTa auf die andere Straßenseite verschoben, was nach Auskunft der KiTa das Holen und Bringen der Kinder sehr vereinfachen wird (siehe neue Anlage).

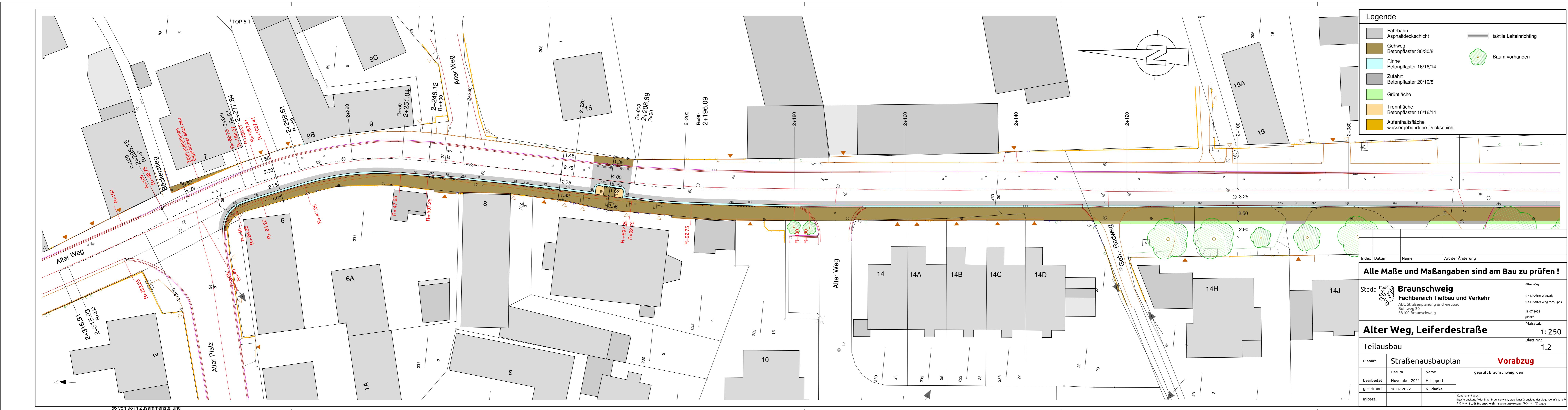
Die Verwaltung schlägt vor, die gegenüber der Ursprungsvorlage geänderte Planung zu beschließen.

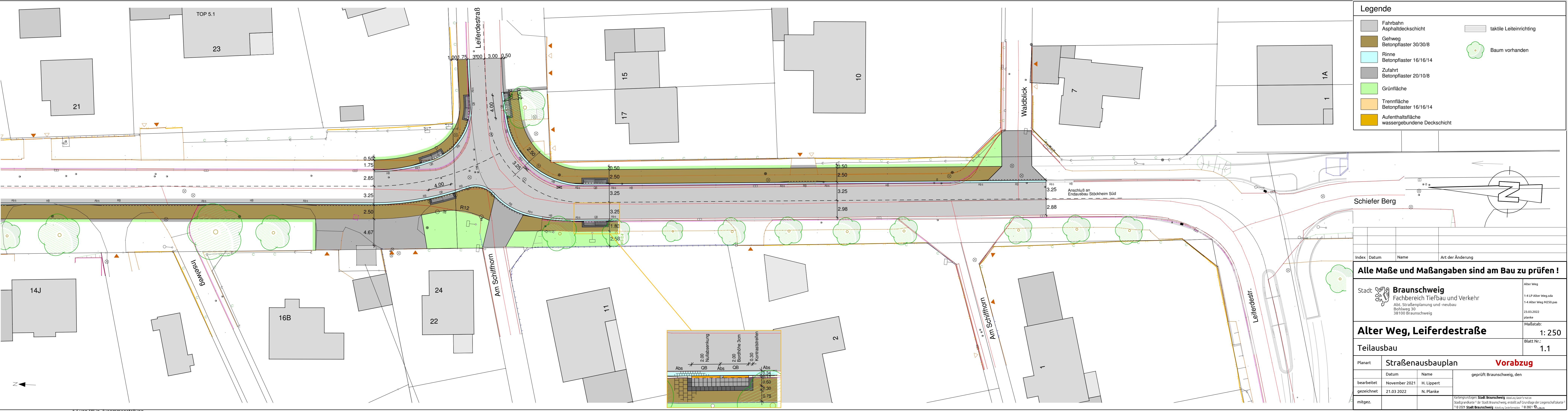
Dem Stadtbezirksrat 211 wird diese Drucksache zur Kenntnis gegeben.

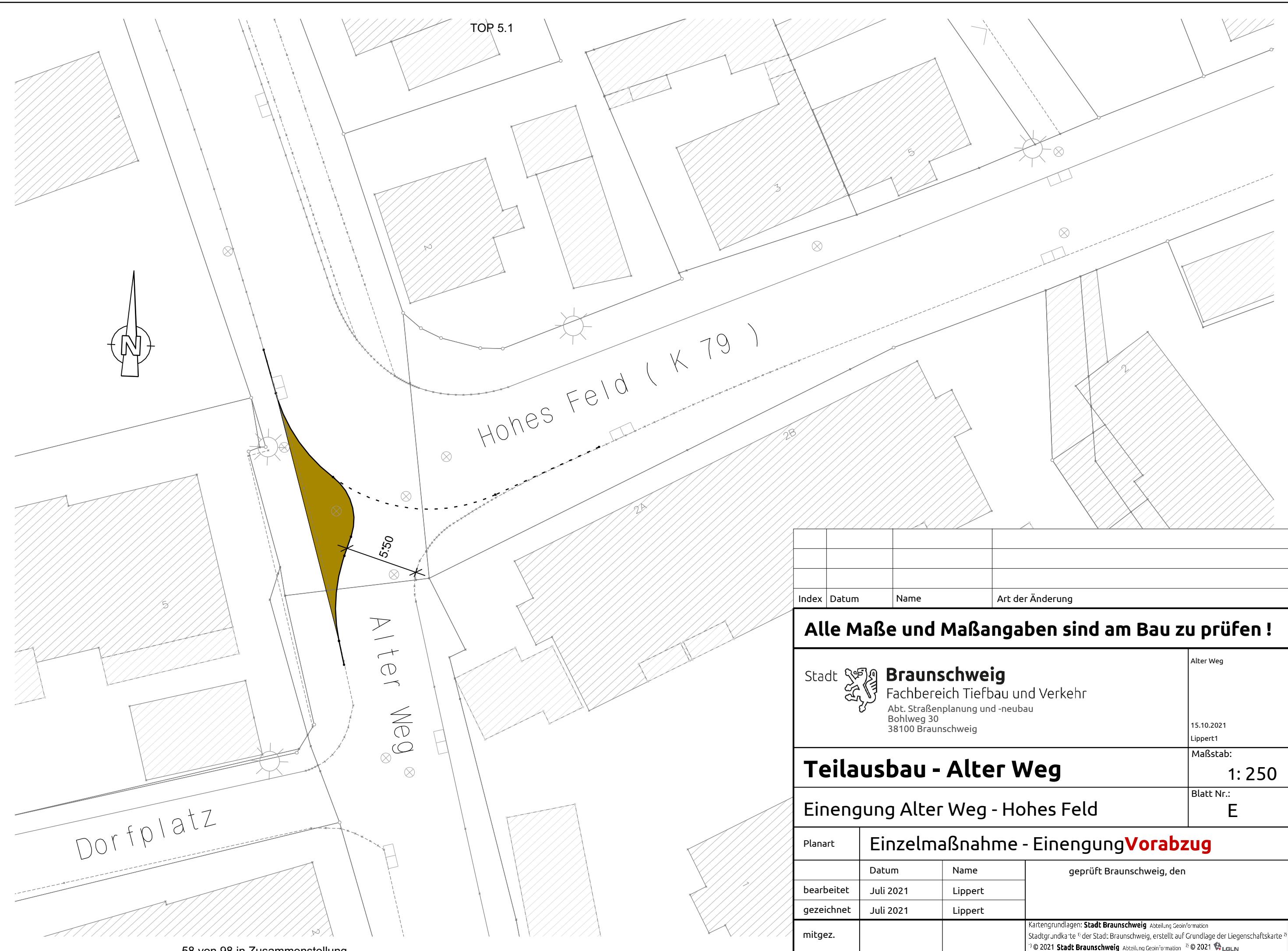
Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Lageplan Alter Weg Nördlicher Teil
 Anlage 2 - Lageplan Alter Weg Südlicher Teil
 Anlage 3 - Einmündung K79







Absender:

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

21-16752-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Planung und Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße -
Änderungsantrag zur Vorlage 21-16752**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.09.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Status

13.09.2022

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, vor einem Beschluss über die Planung und den Ausbau der Straßen Alter Weg und Leiferdestraße eine erneute Informationsveranstaltung für die Anwohner*innen durchzuführen. Diese Informationsveranstaltung soll, sofern die aktuellen Corona-Regeln dies zulassen, in Präsenz durchgeführt werden. Ziel soll es sein, im direkten Austausch eine Lösung zu finden, die auf mehr Akzeptanz bei den Anwohner*innen trifft.

Sachverhalt:

In ihrer Beschlussvorlage weist die Verwaltung darauf hin, dass eine Präsenzveranstaltung zum Zeitpunkt der Erstellung der Planung für den Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße mit den Anwohner*innen leider nicht möglich war. In dieser Vorlage werden allerdings etliche Kritikpunkte genannt, die per E-Mail an die Verwaltung übermittelt wurden. Abschließend stellt die Verwaltung in Bezug auf die Beteiligung der Anwohner*innen fest: "Die Resonanz seitens der Anlieger und interessierten Bürgerinnen und Bürger des Alten Weges auf die vorgestellte Planung wird grundsätzlich als negativ empfunden."

Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass sich im Vorfeld der Beschlussfassung Anwohner*innen insbesondere des Alten Wegs an die Politik gewandt und darum gebeten haben, die Planung noch einmal zu überarbeiten. Dabei ist bei uns der Eindruck entstanden, dass das grundlegende Planungsziel auch von den Anwohner*innen geteilt wird und das Interesse groß ist, in einem konstruktiven Austausch mit der Verwaltung zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen.

Die Fraktionen von SPD und Grünen teilen ausdrücklich die Einschätzung der Verwaltung in Bezug auf den Anlass der Planung und die Planungsziele. Insbesondere eine Planung, die es auch Menschen mit Behinderungen ermöglicht, diesen Bereich sicher zu nutzen, sollte nach wie vor unbedingt angestrebt werden.

Anlagen:

keine

Betreff:

Festlegung des Kostenrahmens - Neubau der Brücken im Klostergang Riddagshausen über die Wabe und die Alte Mittelriede

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

09.09.2022

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

13.09.2022

Status

Ö

Beschluss:

„Die Kostenrahmen für den „Neubau der Brücke Klostergang Riddagshausen über die Wabe“ mit 1.020.000 € und dem „Neubau der Brücke Klostergang Riddagshausen über die Alte Mittelriede“ mit 660.000 € werden festgestellt.“

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 g der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei dieser Vorlage für das Projekt „Neubau der Brücken im Klostergang Riddagshausen über die Wabe und die Alte Mittelriede“ um einen Beschluss über die Kostenrahmenfestlegung einer Baumaßnahme, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Projektbeschreibung

Die beiden vorhandenen Brücken des Klostergangs über die Wabe aus dem Jahr 1910 und über die Alte Mittelriede aus dem Jahr 1945 sind stark geschädigt. Die Schädigung der Wabebrücke war entsprechend gutachterlicher Stellungnahme so groß, dass sie im Dezember 2019 für jeglichen Verkehr gesperrt werden musste. Es wurde ein behelfsmäßiger Übergang für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.

Eine wirtschaftliche Instandsetzung bzw. Ertüchtigung ist auf Grund des umfänglich geschädigten Zustandes nicht möglich. Die Brücken müssen daher durch Neubauten ersetzt werden.

Die beiden Brücken im Klostergang werden als Einfeldbauwerke in den sensiblen historisch geprägten Raum integriert. Dem Umfeld entsprechend werden die Brücken mit Naturstein verkleidet. Als seitliche Absturzsicherung werden die Natursteinbrüstungen mit Holmgeländern ausgebildet, um damit die Erlebarkeit der Gewässer zu gewährleisten. Die vorhandene Zaunanlage auf der Brücke über die Wabe wird durch ein Holmgeländer ersetzt. Vor und hinter der Brücke wird der Zaun an den Neubau angepasst. Der Überbau der Brücke über die Alte Mittelriede wird in Anlehnung an die Historie mit einem leichten Bogen gebaut.

Die Planung der Brücken wurde vom PIUA am 22.09.2021 beschlossen (DS 19-10587-02).

Die Brücke über die Mittelriede verbleibt in ihrem jetzigen Zustand, es erfolgt keine weitere Instandsetzung, Ertüchtigung oder Erneuerung. Das Investitionsprojekt 5E.660147 wird nicht weitergeführt.

Kostenberechnung

Die Kostenberechnung für die Brückenbauwerke wurde vom Planungsbüro EHS und der Verwaltung erstellt. Bedingt durch die aktuelle Inflation, sowie den Lieferengpässen bei Rohstoffen sind die jetzt auf der Basis einer Kostenberechnung ermittelten Kosten deutlich höher als die genannten Bausummen der Vorlage DS 19-10587-02, welche auf einer Kostenschätzung basierte.

Detailliert entstehen auf Basis der Kostenberechnung für die einzelnen Leistungsbereiche folgende Teilkosten:

	Wabe	Alte Mittelriede
Baustelleneinrichtung und technische Bearbeitung	158.000 €	103.000 €
Bauwerksrückbau	43.000 €	16.000 €
Entsorgung	33.000 €	29.000 €
Erbau	28.000 €	17.000 €
Gründung	107.000 €	70.000 €
Betonbau	73.000 €	29.000 €
Abdichtung	12.000 €	7.000 €
Übergänge, Geländer, Ausstattung	14.000 €	18.000 €
Wasserhaltung	5.000 €	5.000 €
Baubehelfe, Transport	35.000 €	25.000 €
Ungebundene Schichten	13.000 €	10.000 €
Asphaltbauweisen	0 €	13.000 €
Pflaster, Plattenbelag, Einfassungen	55.000 €	34.000 €
 Zwischensumme (netto)	 576.000 €	 376.000 €
MwSt. 19%	109.440 €	71.440 €
 Brutto	 685.440 €	 447.440 €
Zwischensumme Baukosten gerundet (brutto)	686.000 €	448.000 €
 Entwurfsplanung und Bauüberwachung (bereits beauftragt)	 97.000 €	 63.000 €
Bodengutachten (bereits beauftragt)	12.000 €	8.000 €
Prüfingenieur	18.000 €	12.000 €
Umsetzung der Baustellenverordnung	6.000 €	4.000 €
Umwelt- u. Naturschutz / Fachbeitrag + Baubegleitung	15.000 €	10.000 €
Kampfmittelerkundung und Aushubüberwachung	12.000 €	8.000 €
Deponiekosten	12.000 €	8.000 €
Behelfsmäßiger Übergang der Wabe aus 2019	16.000 €	0 €
Baumfällung / Ersatzpflanzungen	13.000 €	8.000 €
Sonstiges (Unvorhergesehenes, Submissionsrisiko)	133.000 €	91.000 €
 Zwischensumme Zusatzkosten gerundet (brutto)	 334.000 €	 212.000 €
 Summe Gesamtprojekt gerundet (brutto)	 1.020.000 €	 660.000 €

Finanzierung:

Für die beiden Baumaßnahmen stehen in den Projekten Planungs- und Baumittel in folgenden Höhen zur Verfügung:

Brücke über die Wabe	5E.660117	650.000 €
<u>Brücke über die Alte Mittelriede</u>	<u>5E.660103</u>	<u>490.000 €</u>
Summe Haushaltsmittel insgesamt im IP		1.140.000 €

Aktuelle Kosten auf Basis der Kostenberechnung:

Kostenberechnung Brücke über die Wabe	1.020.000 €
<u>Kostenberechnung Brücke über die Alte Mittelriede</u>	<u>660.000 €</u>
Summe	1.680.000 €

Somit werden für das Teilprojekt Brücke über die Wabe 5E.660117 zusätzliche Mittel in Höhe von 370.000 € und für das Teilprojekt Brücke über die Alte Mittelriede 5E.660103 zusätzliche Mittel in Höhe von 170.000 € benötigt. Die Finanzierung der Maßnahme ist sachlich und zeitlich unabweisbar, da die Feuerwehrzufahrt für das zwischen den Brücken gefangene Gebäude gesichert und damit die Querung mindestens einer der Brücken gewährleistet werden muss. Aus wirtschaftlichen Gründen werden beide Brücken aufgrund ihrer örtlichen Nähe in einer Baumaßnahme abgewickelt.“.

Eine entsprechende überplanmäßige Mittelbereitstellung wird für die Ratssitzung am 27.09.2022 zum Beschluss vorbereitet.

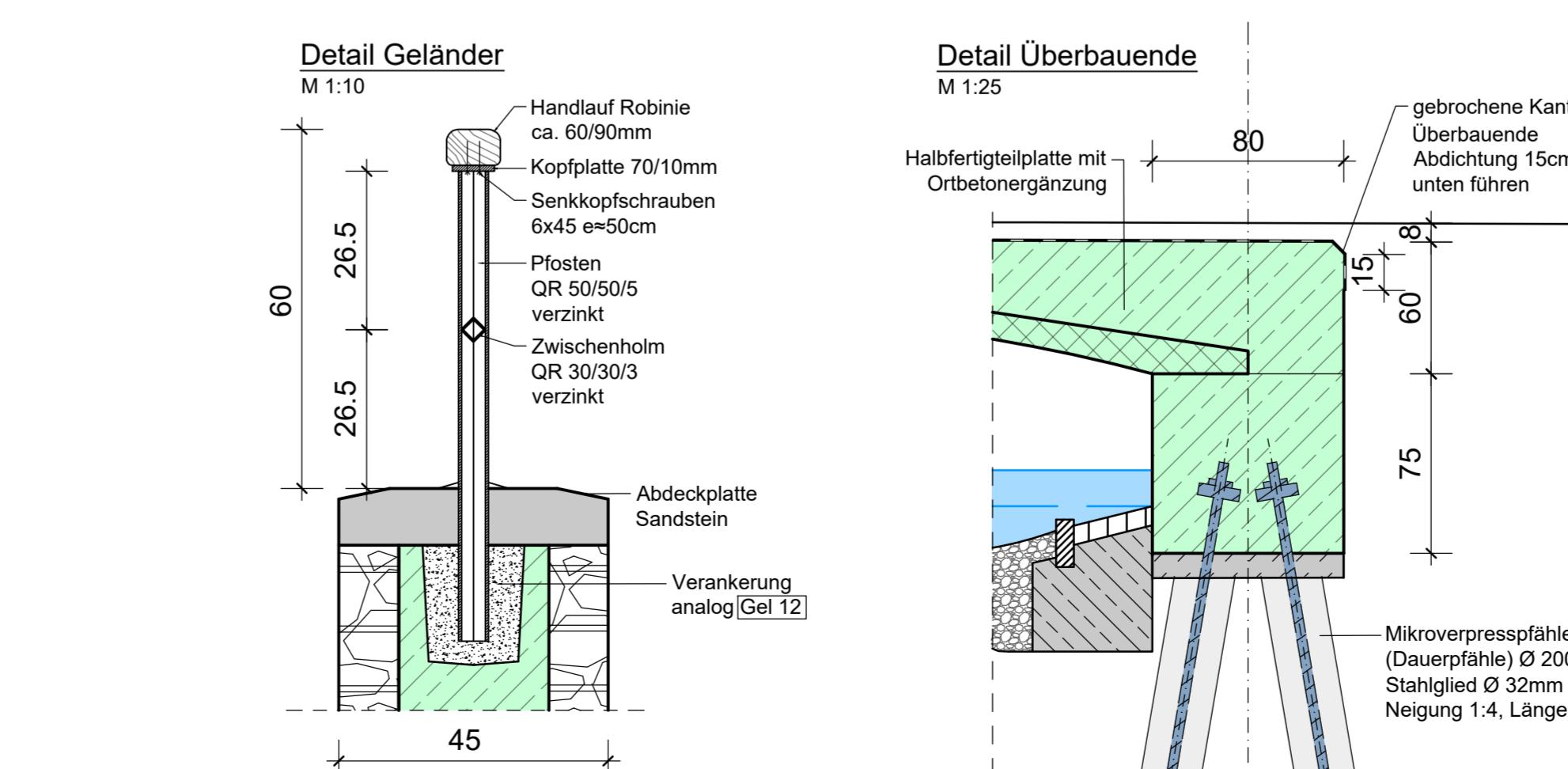
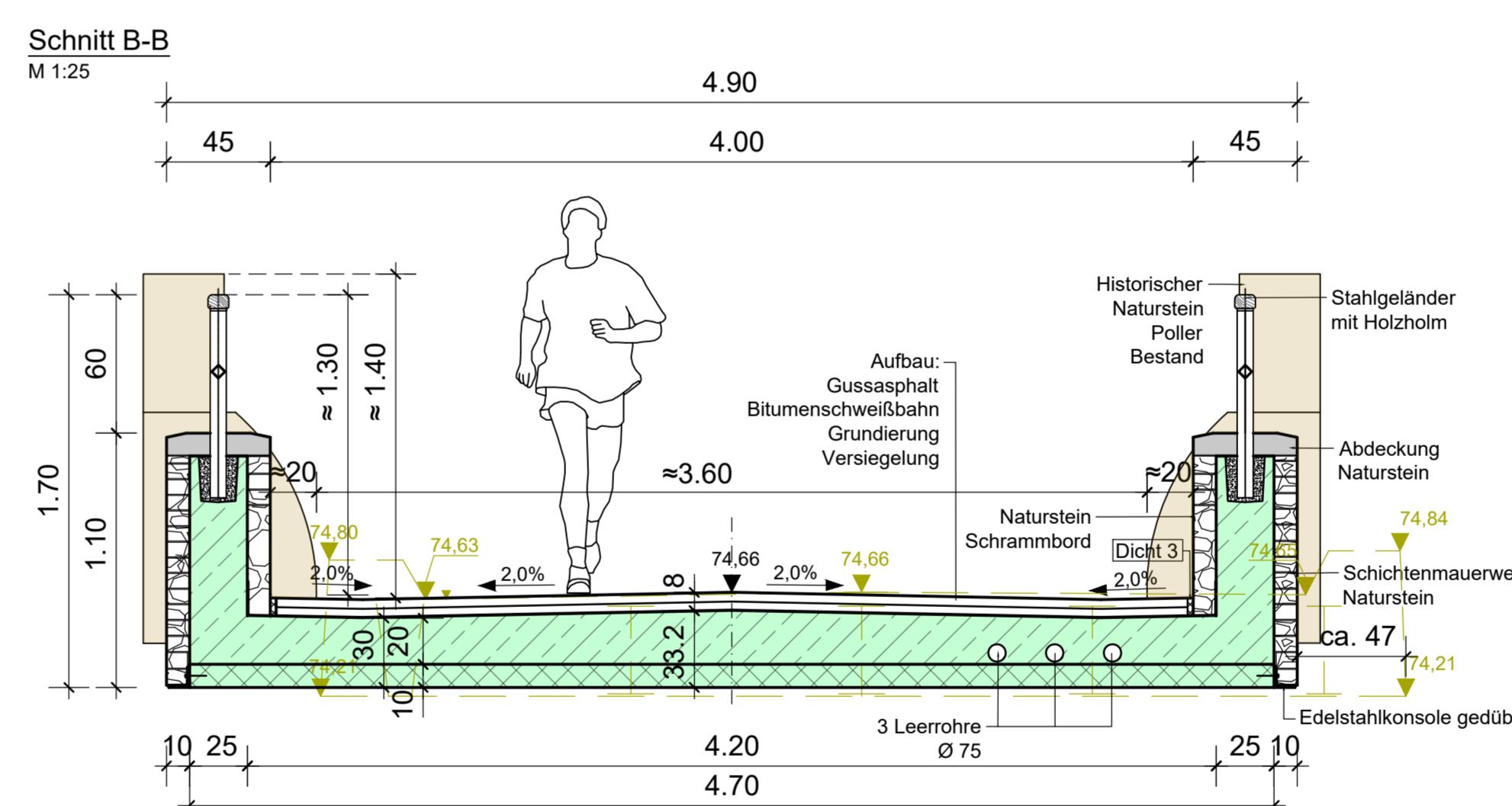
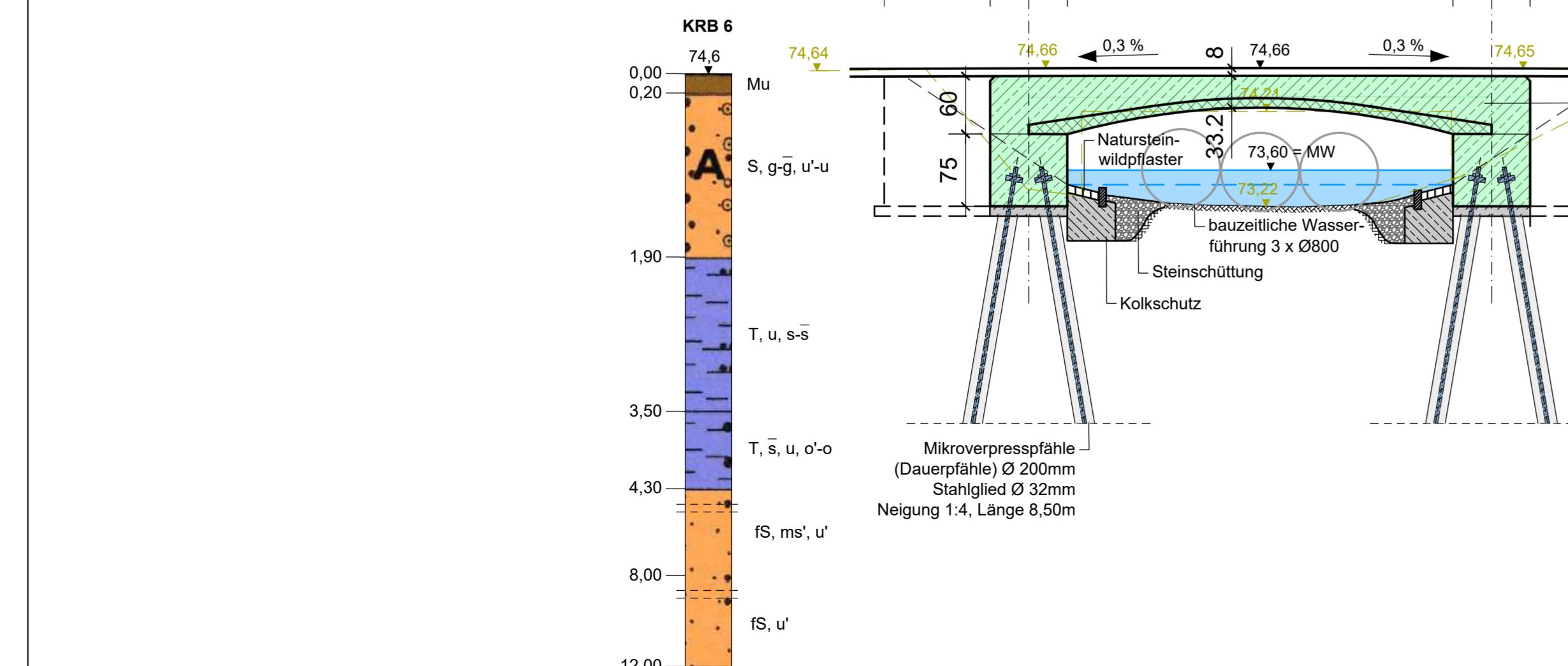
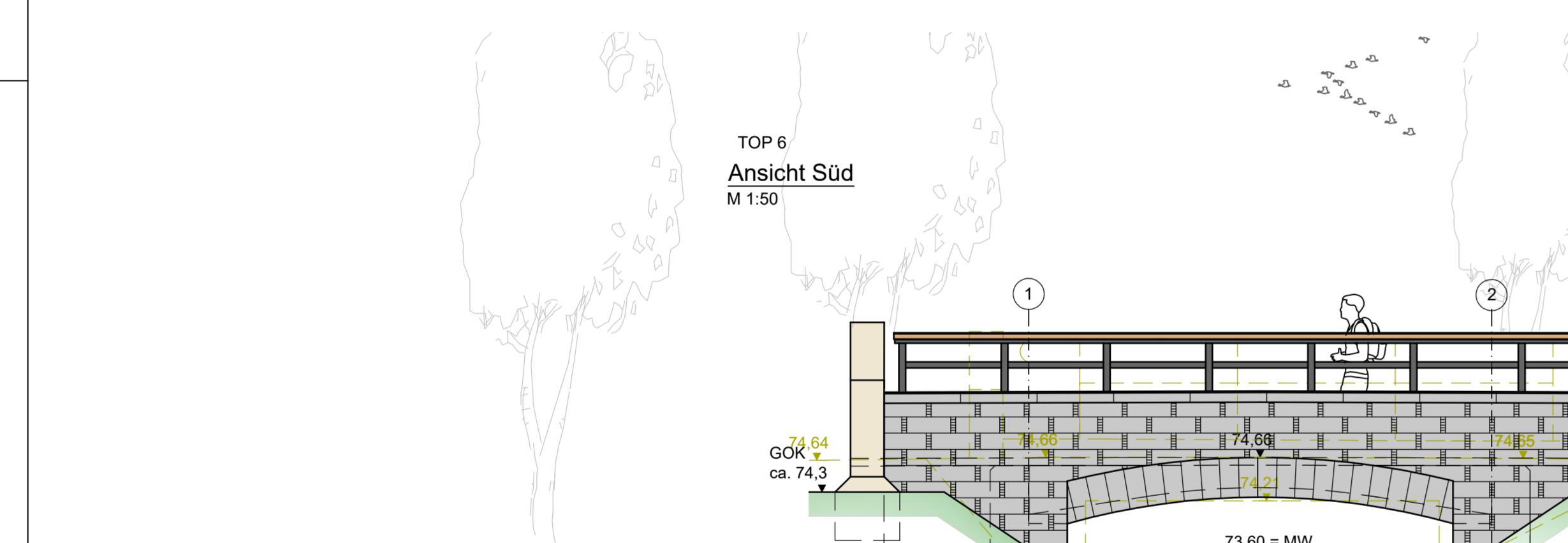
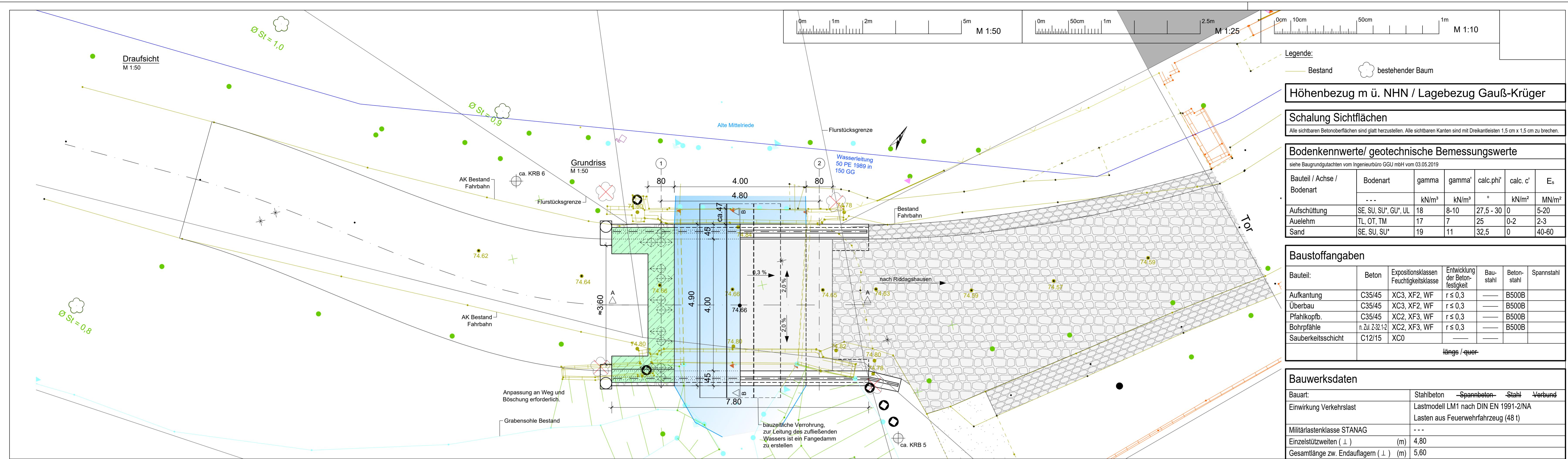
Der Bau der beiden Brücken steht unter Vorbehalt dieses Ratsbeschlusses.

Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 8 Monate. Der Baubeginn vor Ort ist ab Anfang Februar 2023 und das Bauende für September 2023 geplant. Vorbereitende Arbeiten, wie Baufreimachung beginnen schon Ende 2022.

Leuer

Anlage/n:

1. Übersichtslageplan Klostergang
2. Brücke über die Wabe BW Nr. 1.22.05 – Ansicht, Draufsicht, Schnitte, Details
3. Brücke über die Alte Mittelriede BW Nr. 1.22.03 – Ansicht, Draufsicht, Schnitte, Details



Bodenkennwerte/ geotechnische Bemessungswerte						
Baugrubengutachten vom Ingenieurbüro GGU mbH vom 03.05.2019						
Lastteil / Achse / Bodenart	Bodenart	gamma	gamma'	calc.phi'	calc. c'	E _s
	---	kN/m ³	kN/m ³	°	kN/m ²	MN/m ³
Aufschüttung	SE, SU, SU*, GU*, UL	18	8-10	27,5 - 30	0	5-20
Kieselehmb	TL, OT, TM	17	7	25	0-2	2-3
Sand	SE, SU, SU*	19	11	32,5	0	40-60

Bauteil:	Beton	Expositionsklassen Feuchtigkeitsklasse	Entwicklung der Beton- festigkeit	Bau- stahl	Beton- stahl	Spannstahl
Aufkantung	C35/45	XC3, XF2, WF	r ≤ 0,3	—	B500B	
Werkbau	C35/45	XC3, XF2, WF	r ≤ 0,3	—	B500B	
Fahlkopfb.	C35/45	XC2, XF3, WF	r ≤ 0,3	—	B500B	
Mehrpfähle	n. Zul. Z-32.1-2	XC2, XF3, WF	r ≤ 0,3	—	B500B	
Abdichtungsschicht	C12/15	XC0	—	—	—	
			Längs / quer			

Material:	Stahlbeton	Spannbeton	Stahl	Verbund
Inwirkung Verkehrslast	Lastmodell LM1 nach DIN EN 1991-2/NA Lasten aus Feuerwehrfahrzeug (48 t)			
Militärlastenklasse STANAG	- - -			
Einzelstützweiten (\perp) (m)	4,80			
gesamtlänge zw. Endauflagern (\perp) (m)	5,60			
rechte Weite zw. Widerlagern (\perp) (m)	4,00			
einste Lichte Höhe (m)	ca. 0,55			
kreuzungswinkel (gon)	ca. 100			
breite zw. Geländern (m)	4,00m zw. der Aufkantung			
rückenfläche (m 2)	27,44			

Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen

twurfsbearbeitung:				
 beratende Ingenieure für Bauwesen GmbH Frankfurter Straße 5 38122 Braunschweig Tel.: +49(0)531 209004-70 Fax.: +49(0)531 209004-99 www.ehs-ingenieure.de		Projekt-Nr.: bearb.: 03.2022 DK gez.: 03.2022 DK gepr.: 03.2022 Ri Datum gez. geprüft <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>		
geändert		Datum	gez.	geprüft

 Braunschweig Ausbereich Tiefbau und Verkehr	Unterlage: 8
Straßenklasse und Nr.: Fuß- und Radweg	Blatt-Nr.: 2
Streckenbezeichnung: Klostergang	
Eremarkung: Riddagshausen	Projekt-Nr.: 18200

auwerk: Brücke über die Alte Mittelriede	Datum	Zeichen
bearb.:		
gez.:		

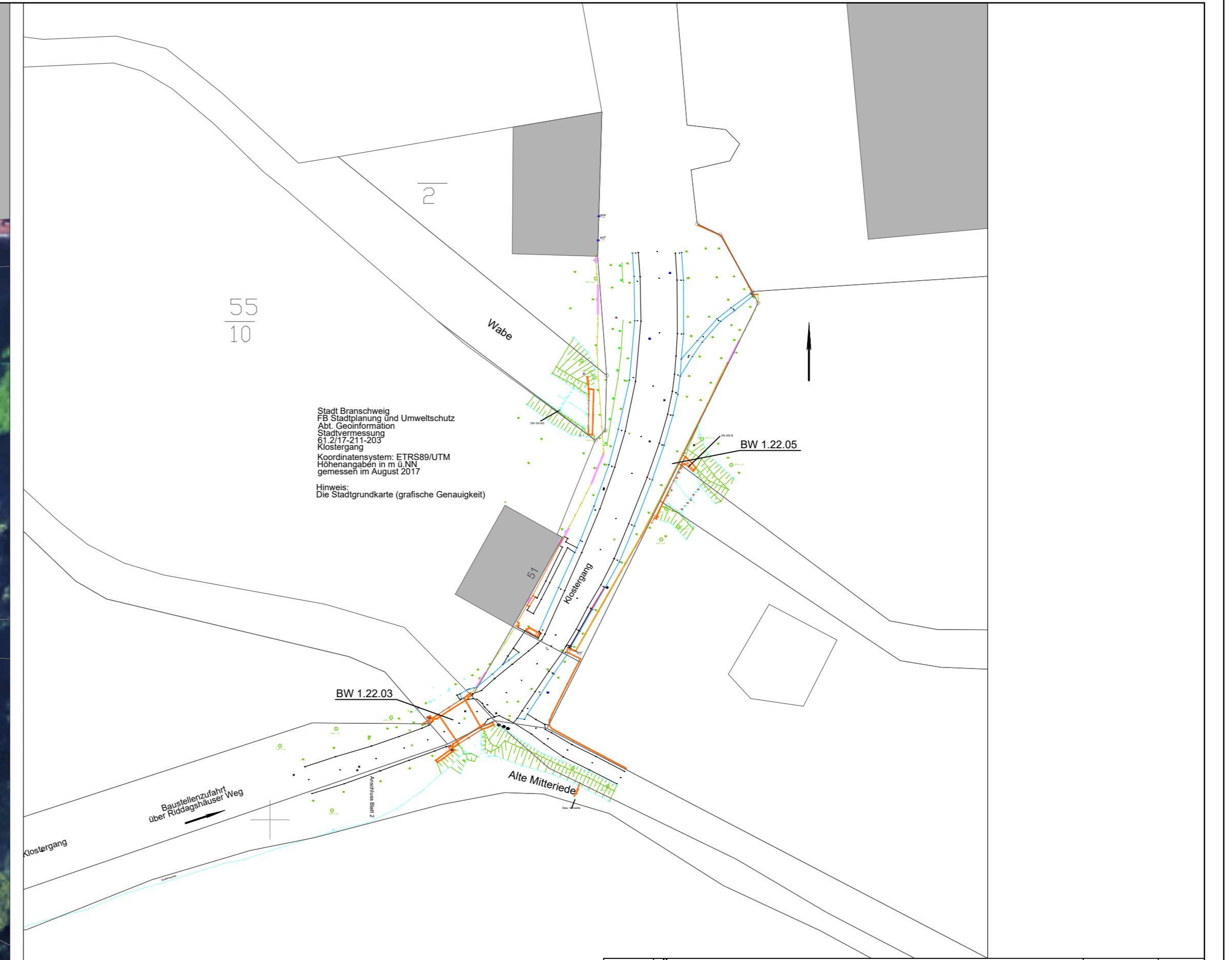
Standarddarstellung:	Ansicht, Draufsicht, Schnitte, Details	Entwurfsplan
		ASB-Nr.: 3729116

Maßstab: 1:50, 1:25, 1:10

Überprüfung

For more information about the study, please contact the study team at 1-800-258-4263 or visit www.cancer.gov.

In bautechnischer u.
straßenbaubehördlicher Hinsicht überprüft:



Index Änderung Datum Bear.
a Planungsstand angepasst, Höhen entfernt 06.04.22 Ber.

Neubau von 2 Brücken in der Straße Klostergang

Bauvorhaben
Bauherr
Planinhalt

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und Brücken

Übersichtslageplan

Maßstab 1:500 Format A2 Datum 14.02.2018 gez. Nie gepr. - Plannr. 18200-3

Betreff:

Gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode III im Ortsteil Bienrode

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

07.08.2022

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	07.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.09.2022	Ö

Beschluss:

„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 beigelegte Stellungnahme (s. Anlage) 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.

Da die Stellungnahme in das von der DB AG angestrebte Planstellungsverfahren einfließt, wird die Zuständigkeits analog zu Stellungnahmen gesehen, die erst im Verfahren abgegeben werden.

Anlass:

Das Planungsbüro „Ramboll“ ist mit der Erstellung der Genehmigungsplanung für den Bahnübergang BÜ III im Ortsteil Bienrode von der DB Netz AG beauftragt worden. Die bestehende Bahnsicherungsanlage an der DB-Strecke 1902 (Regionalbahn RB 47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen) ist abgängig und muss zur Gewährleistung der Sicherheit erneuert werden. Ziel ist es, die derzeitige signaltechnische Sicherung des unbeschränkten Bahnübergangs zurückzubauen und diese durch eine neue Sicherung mit Halbschranken gemäß bahneigener Richtlinie (Ril 815) zu ersetzen.

Für den Bahnübergang BÜ III musste ein erneutes Beteiligungsverfahren aufgrund einer geänderten Planung durchgeführt werden.

Die neuen Planungen sehen im Wesentlichen einen Erhalt der Bestands situation in Bezug auf die Fahrbahnbreite und den straßenbegleitenden Gehweg vor (vgl. Abb. 1 nachfolgend). Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite in Verbindung mit einem Durchfahrtsverbot für Lkw in beiden Fahrtrichtungen, wie dies in der vorherigen Planung der Fall war, wird nicht mehr vorgesehen. Das bestehende Lkw-Durchfahrtsverbot aus Fahrtrichtung Altmarkstraße in Richtung des Gewerbegebietes bleibt von der vorliegenden Planung unberührt. Dies bedeutet, dass mit der aktuellen Planung die heutige Erschließungssituation für das Gewerbegebiet Auf dem Anger/Industriestraße erhalten bleibt. Die technische Erneuerung des Bahnübergangs zieht daher keine Folgemaßnahmen aufgrund einer geänderten bzw. eingeschränkten Erschließung nach sich.

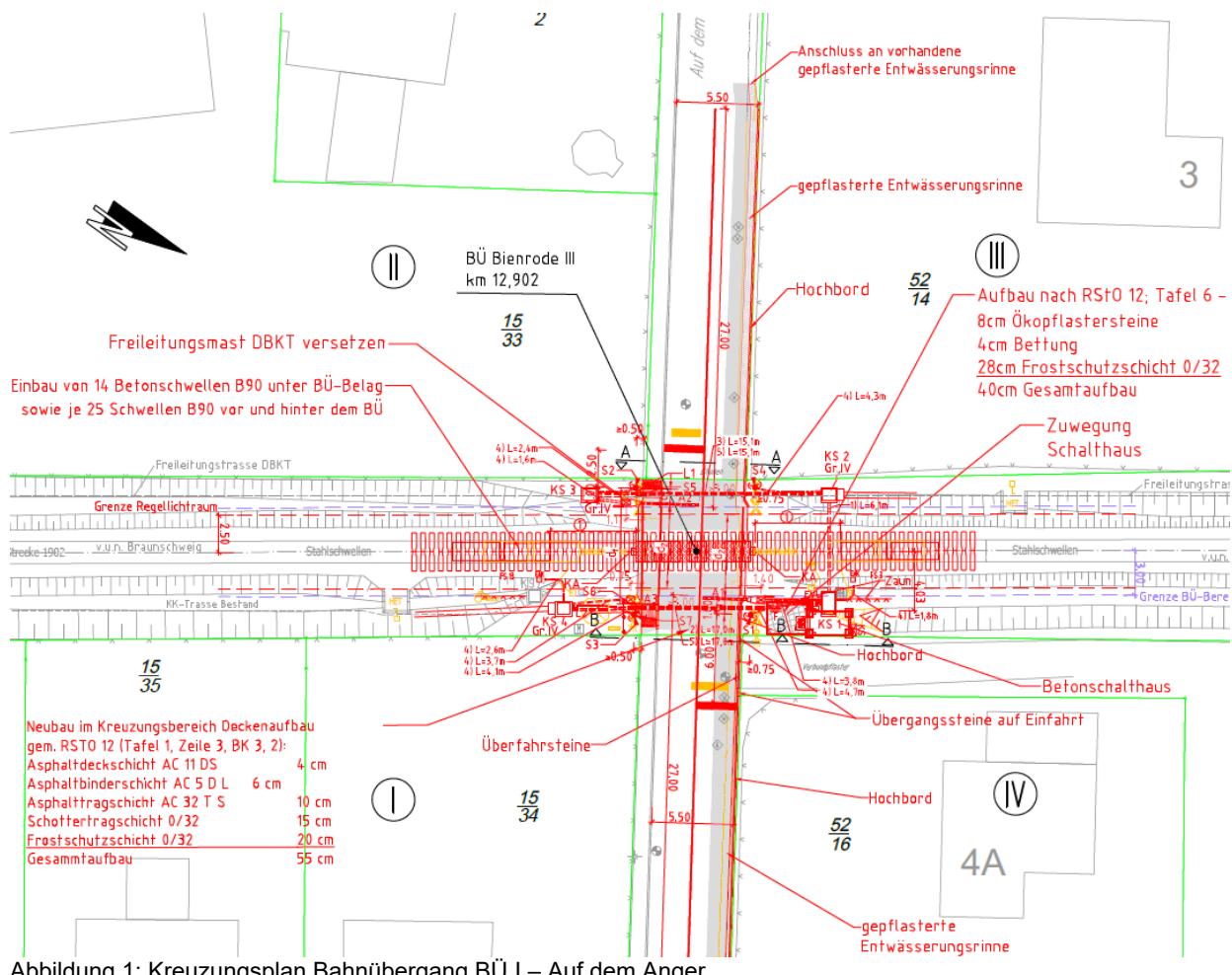


Abbildung 1: Kreuzungsplan Bahnübergang BÜ I – Auf dem Anger

Leuer

Anlage/n:
Gesamtstädtische Stellungnahme BÜ Bienrode III

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Herr
Marcel Dührkoop
Projektleiter Bahnübergänge
Projekte STE Hannover (I.NI-N-H-S)
DB Netz AG
Lindemannallee 3
30173 Hannover

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

24.06.2022

66.11

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

Sehr geehrter Herr Dührkoop,

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

Verkehr und Tiefbau

Der angegebene Fahrbahnaufbau in Anlage 4.1 Kreuzungsplan Neu- und Rückbau entspricht nicht der ZTV-Asphalt. Der Fahrbahnaufbau ist daher wie folgt auszuführen:

- Asphaltdeckschicht: AC 11 DS
- Asphaltbinderschicht: AC-5-DL AC 22 BS
- Asphalttragschicht AC 32 TS
- Schottertragschicht 0/32
- Frostschutzschicht 0/32

- 4 cm (kann so bleiben)
- 6 cm
(dies ist Deckschichtmaterial für Fahrradwege)
- 10 cm (kann so bleiben)
- 15 cm (kann so bleiben)
- 20 cm 30 cm (wir befinden uns in Frostzone 2
– also 65 cm frostsicheren Aufbau)

Des Weiteren hatte ich angeregt, anstatt Walzaspalt Gussasphalt im Kreuzungsbereich einzubauen. Sollte dieser Vorschlag nicht angenommen werden, müssen alle Schichten nach ZTV-Asphalt gewalzt werden. An jedem Materialwechsel (z. B.: Asphalt – Gosse, oder Asphalt – Schacht, usw.) ist nach ZTV-Fug eine entsprechende Fuge anzubringen. Zwischen bestehendem und "neuem" Asphalt ist eine Naht vorzusehen.

Stadtentwässerung

Im Bereich des Bahnübergangs Bienrode III (Straße: Auf dem Anger) verläuft eine Schmutzwasserleitung DN 250 (siehe Abbildung 1). Diese sollte (genauso wie die beiden dazugehörigen Schachtbauwerke) wenn möglich von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Sollten Anpassungen an der Schmutzwasserleitung oder den Schachtbauwerken notwendig sein, sind diese zwingend mit der SE|BS und mir (Referat 0660) abzustimmen.

Mir liegen keine Unterlagen zu einem Gestaltungsvertrag mit der DB für die dargestellte Leitung vor. Ich gehe davon aus, dass dieser grundsätzlich vorhanden ist. Sollten sich diesbezüglich Rückfragen ergeben, stehe ich (Referat 0660) gerne zur Verfügung.

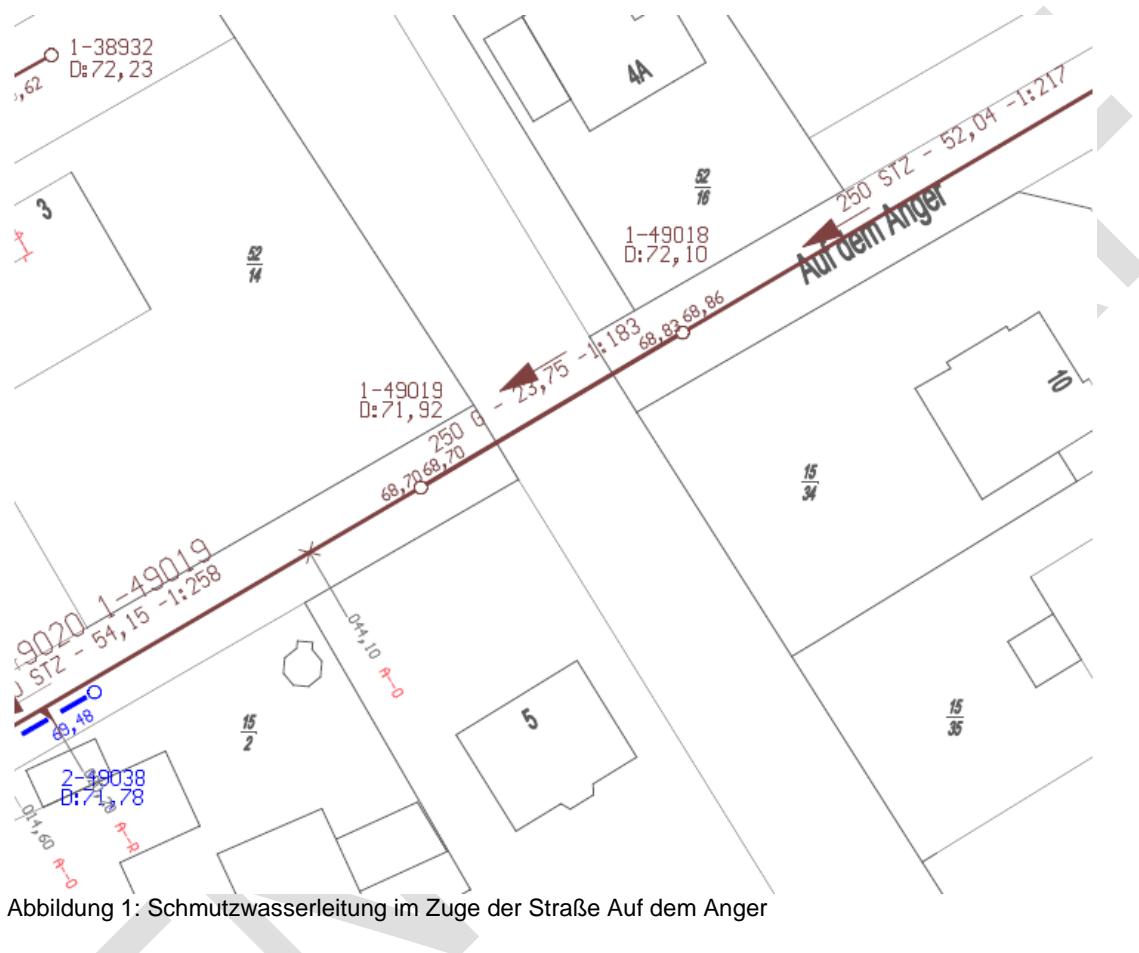


Abbildung 1: Schmutzwasserleitung im Zuge der Straße Auf dem Anger

Stadtgrün (Referat 0617)

Das Schalthaus ist zur Einbindung in das Ortsbild von den Seiten, die nicht für Zugänge offen gehalten werden müssen, mit einer Rankbepflanzung aus z. B. Wildem Wein oder Efeu einzugrünen.

Baukoordinierung (Referat 0600)

In den Leitungsplänen gibt es scheinbar eine Verwechslung von Schmutz- und Regenwasserkanal. Dies sollte für den Fortgang der Planungen korrigiert werden. Weiterhin liegen in den Unterlagen keine Angaben zur Bauzeit vor. Im Hinblick auf die recht umfangreichen Arbeiten und einer Abstimmung mit möglicherweise parallelen Baumaßnahmen der kommenden Bauprogramme wäre eine Mitteilung dazu sehr hilfreich. Für Abstimmungsgespräche, auch mit den Leitungsträgern, oder bei Fragen, stehe ich (Referat 0600) gerne zur Verfügung.

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 die Erneuerung der Absperr- und Signalanlagen, der Fahrbahnbeläge 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 etwa 5 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 dieser bauliche Eingriff nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Auch 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.

Im vorliegenden Fall ist eine Nachabsenkung vorgesehen, weitere Maßnahmen zur Pegelreduzierung sind nicht genannt. Da es sich bei der Straße „Auf dem Anger“ um eine wenig befahrende Anwohnerstraße (Tempo-30-Zone) mit geringer Lärmvorbelastung handelt, können die Warnsignale trotz geringer Laustärke eine erhebliche Störwirkung entfalten. Um die Beeinträchtigung der unmittelbar betroffenen Anwohner möglichst gering zu halten, sollten über die Nachabsenkung hinaus alle technischen Möglichkeiten zur Pegelreduzierung ausgeschöpft werden.

Naturschutz

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

Die Unterlagen enthalten keine Vorschläge bzgl. des vorgesehenen Ausgleichs für die geplante Neu- und Teilveriegelung. 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, abrufbar.

Bodenschutz

Keine Anmerkungen.

Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges 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.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Betreff:

Gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Änderung der Bahnsicherungsanlage am Bahnübergang Bienrode III im Ortsteil Bienrode

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 12.09.2022
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.09.2022	Ö

Beschluss:

„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 beigelegte Stellungnahme (s. Anlage) 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.

Da die Stellungnahme in das von der DB AG angestrebte Planfeststellungsverfahren einfließt, wird die Zuständigkeit analog zu Stellungnahmen gesehen, die erst im Verfahren abgegeben werden.

Anlass:

Die DS 22-19187 wurde in der Sitzung des Stadtbezirksrates 112 (Wabe-Schunter-Beberbach) einstimmig mit folgender geänderten Beschlussfassung (Anhörung gem. § 94 Abs. 1 NKomVG) beschlossen:

„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 beigelegte Stellungnahme (s. Anlage) abzugeben, **dabei wird auf Seite 3 im Abschnitt "Hinweis" in der vorletzten Zeile das Wort "sollten" durch "sind" ersetzt.**“

Vorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, den Beschlusstext in unveränderter Form zu beschließen und damit die gesamtstädtische Stellungnahme in Ihrer bisherigen Ausführung zu belassen.

Erläuterung:

Die vom Stadtbezirksrat formulierte Änderung übernimmt den Einwand eines Anwohners im Abschnitt Immissionsschutz der gesamtstädtischen Stellungnahme. Hintergrund des Einwands ist, dass durch diese Formulierung die Bedeutung des Lärmschutzes mit Bezug

auf die signaltechnische Sicherung (Lärmpegel) hervorgehoben und eine stärkere Verbindlichkeit gegenüber der DB AG hergestellt werden soll.

Die Verwaltung hat das Anliegen fachlich geprüft und sieht keine Möglichkeit, die textliche Ausführung zum Immissionsschutz zu ändern. Maßgeblich sind die Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. In der gesamtstädtischen Stellungnahme wurden die immissionsschutzrechtlichen Belange im Rahmen der gesetzlichen Erfordernisse beurteilt und bewertet.

Bezüglich der akustischen Warnsignale ist bei sachgerechter Einstellung der Anlage davon auszugehen, dass durch die Warngeräusche kein nennenswerter Zusatzbeitrag zum Gesamtbeurteilungspegel zu erwarten ist und während des Einzelauftritts (vor und nach Durchfahrt des Zuges) am Tage die Richtwerte nicht überschritten werden. Grundsätzlich bemisst sich die Lärmbelastung an Richtwerten, die nicht überschritten werden dürfen. Daher können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nur Hinweise bzw. Empfehlungen für darüberhinausgehende Schutzmaßnahmen ausgesprochen werden, was mit der vorliegenden gesamtstädtischen Stellungnahme (Abschnitt Immissionsschutz) erfolgt ist.

Leuer

Anlage/n:
Gesamtstädtische Stellungnahme Bü Bienrode III

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Herr
Marcel Dührkoop
Projektleiter Bahnübergänge
Projekte STE Hannover (I.NI-N-H-S)
DB Netz AG
Lindemannallee 3
30173 Hannover

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

24.06.2022

66.11

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

Sehr geehrter Herr Dührkoop,

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

Verkehr und Tiefbau

Der angegebene Fahrbahnaufbau in Anlage 4.1 Kreuzungsplan Neu- und Rückbau entspricht nicht der ZTV-Asphalt. Der Fahrbahnaufbau ist daher wie folgt auszuführen:

- Asphaltdeckschicht: AC 11 DS
- Asphaltbinderschicht: AC-5-DL AC 22 BS
- Asphalttragschicht AC 32 TS
- Schottertragschicht 0/32
- Frostschutzschicht 0/32

- 4 cm (kann so bleiben)
- 6 cm
(dies ist Deckschichtmaterial für Fahrradwege)
- 10 cm (kann so bleiben)
- 15 cm (kann so bleiben)
- 20 cm 30 cm (wir befinden uns in Frostzone 2
– also 65 cm frostsicheren Aufbau)

Des Weiteren hatte ich angeregt, anstatt Walzaspalt Gussasphalt im Kreuzungsbereich einzubauen. Sollte dieser Vorschlag nicht angenommen werden, müssen alle Schichten nach ZTV-Asphalt gewalzt werden. An jedem Materialwechsel (z. B.: Asphalt – Gosse, oder Asphalt – Schacht, usw.) ist nach ZTV-Fug eine entsprechende Fuge anzubringen. Zwischen bestehendem und "neuem" Asphalt ist eine Naht vorzusehen.

Stadtentwässerung

Im Bereich des Bahnübergangs Bienrode III (Straße: Auf dem Anger) verläuft eine Schmutzwasserleitung DN 250 (siehe Abbildung 1). Diese sollte (genauso wie die beiden dazugehörigen Schachtbauwerke) wenn möglich von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Sollten Anpassungen an der Schmutzwasserleitung oder den Schachtbauwerken notwendig sein, sind diese zwingend mit der SE|BS und mir (Referat 0660) abzustimmen.

Mir liegen keine Unterlagen zu einem Gestaltungsvertrag mit der DB für die dargestellte Leitung vor. Ich gehe davon aus, dass dieser grundsätzlich vorhanden ist. Sollten sich diesbezüglich Rückfragen ergeben, stehe ich (Referat 0660) gerne zur Verfügung.

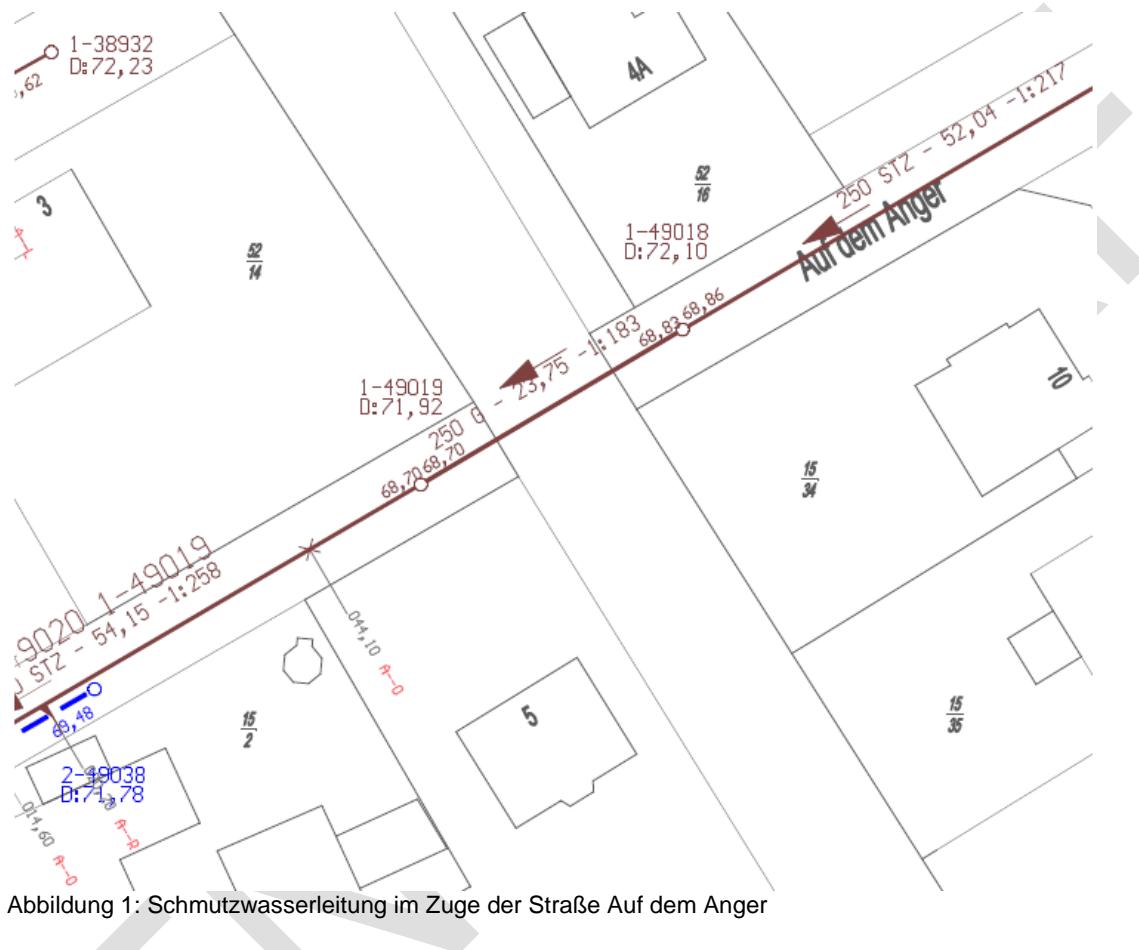


Abbildung 1: Schmutzwasserleitung im Zuge der Straße Auf dem Anger

Stadtgrün (Referat 0617)

Das Schalthaus ist zur Einbindung in das Ortsbild von den Seiten, die nicht für Zugänge offen gehalten werden müssen, mit einer Rankbepflanzung aus z. B. Wildem Wein oder Efeu einzugrünen.

Baukoordinierung (Referat 0600)

In den Leitungsplänen gibt es scheinbar eine Verwechslung von Schmutz- und Regenwasserkanal. Dies sollte für den Fortgang der Planungen korrigiert werden. Weiterhin liegen in den Unterlagen keine Angaben zur Bauzeit vor. Im Hinblick auf die recht umfangreichen Arbeiten und einer Abstimmung mit möglicherweise parallelen Baumaßnahmen der kommenden Bauprogramme wäre eine Mitteilung dazu sehr hilfreich. Für Abstimmungsgespräche, auch mit den Leitungsträgern, oder bei Fragen, stehe ich (Referat 0600) gerne zur Verfügung.

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 die Erneuerung der Absperr- und Signalanlagen, der Fahrbahnbeläge 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 etwa 5 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 dieser bauliche Eingriff nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Auch 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.

Im vorliegenden Fall ist eine Nachabsenkung vorgesehen, weitere Maßnahmen zur Pegelreduzierung sind nicht genannt. Da es sich bei der Straße „Auf dem Anger“ um eine wenig befahrende Anwohnerstraße (Tempo-30-Zone) mit geringer Lärmvorbelastung handelt, können die Warnsignale trotz geringer Laustärke eine erhebliche Störwirkung entfalten. Um die Beeinträchtigung der unmittelbar betroffenen Anwohner möglichst gering zu halten, sollten über die Nachabsenkung hinaus alle technischen Möglichkeiten zur Pegelreduzierung ausgeschöpft werden.

Naturschutz

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

Die Unterlagen enthalten keine Vorschläge bzgl. des vorgesehenen Ausgleichs für die geplante Neu- und Teilveriegelung. 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, abrufbar.

Bodenschutz

Keine Anmerkungen.

Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges 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.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Betreff:

**Verbesserungen der Fußgängerquerungen an der
Stadtbahnhaltestelle an der Rothenburg**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2022

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	07.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.09.2022	Ö

Beschluss:

„Der Planung und der Realisierung der Verbesserungen der Fußgängerquerungen an der Stadtbahnhaltestelle an der Rothenburg und der gegenüber liegenden Fußgängerquerung wird zugestimmt“

Sachverhalt:Beschlusszuständigkeit

Die Beschlusszuständigkeit obliegt dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, da es sich bei der Donaustraße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinausgeht (§ 6 Ziffer 2 lit. h Hauptsatzung).

Anlass

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) beabsichtigt in 2023 die Gleisanlagen im Zuge der Donaustraße zu erneuern. Die Planungen wurden der Stadtverwaltung mit der Bitte um Abstimmung vorgelegt.

Planung

An der Stadtbahnhaltestelle an der Rothenburg und am gegenüberliegenden Fußgängerüberweg über die Donaustraße entsprechen die Breiten der Warteflächen nicht den erforderlichen Breite von 2,50 m.

Während die Zugänge der Haltestelle von der BSVG auf das Mindestmaß von 2,50 m Breite gebracht werden, schlägt die Verwaltung ergänzend vor, auch auf der gegenüberliegenden Querung der Donaustraße mit mindestens 2,50 m Breite zu planen und beide Übergänge mit Sehbehindertenleiteinrichtungen auszurüsten. Die Gesamtplanung ist als Anlage beigefügt.

Finanzierung

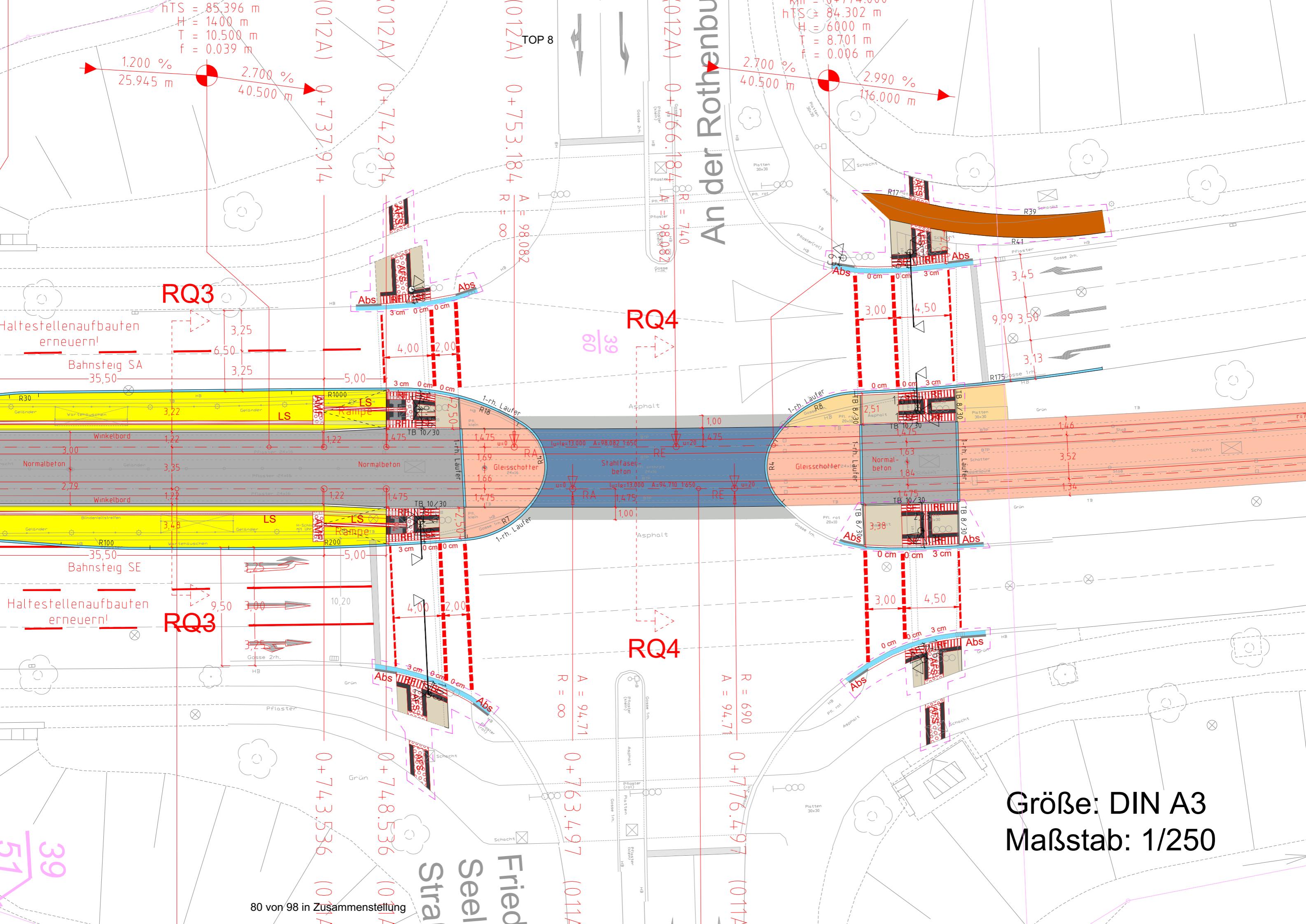
Während die BSVG die komplette Gleiserneuerung und die Haltestellenzugänge finanziert, ist für die ergänzenden Baumaßnahmen die Stadt zuständig.

Die Kosten hierfür betragen 63.000 € und stehen im Projekt 5S.660017 Stadtbahnbau Folgemaßnahmen in 2022 zur Verfügung.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Kreuzung an der Rothenburg



Betreff:

Oberbauform für die Gleisanierung Europaplatz bis John-F.- Kennedy-Platz

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

02.09.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	06.09.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.09.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.09.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.09.2022	Ö

Beschluss:

„Für die Sanierung der Gleisanlagen zwischen dem Europaplatz und dem John-F.- Kennedy- Platz wird die Gleisoberbauform Rasengleis beschlossen.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG. Der Rat hat in seiner Sitzung am 08.05.2012 folgenden Vorbehaltbeschluss gefasst:

„Bei Neubauten oder grundlegenden Sanierungen von Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper entscheidet der Rat in jedem Einzelfall darüber, ob die Strecke als Rasengleis, eingepflastert oder als Schottergleis ausgeführt wird. Vor der Entscheidung sind die Kosten und die Zuschussfähigkeit zu ermitteln.“

Sachverhalt

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) hat sich an die Stadt gewandt und um die Herbeiführung eines Ratsbeschlusses zur Wahl des Gleisoberbaus für die Sanierung der Gleisanlagen zwischen dem Europaplatz und dem John-F.- Kennedy-Platz gebeten.

Die BSVG sieht vor, auf den auch vom MIV befahrenen Flächen (Gleisüberfahrten) und im Bereich der auch vom Bus genutzten Strecke in jedem Fall einen festen Belag zu bauen.

Die BSVG hat die Kosten aller grundsätzlich infrage kommender Oberbauformen ermittelt (siehe Anlage).

Die Verwaltung und die BSVG halten gleichermaßen in diesem Bereich aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimafolgeanpassung den Bau eines Rasengleises für angezeigt. Die Innenstadt ist weitgehend bebaut und überholt im Sommer. In diesem Stadtraum sollte zur Kühlung und für den Wasserhaushalt der Bau von Rasengleisen genutzt werden,

zusätzliches Grün zu schaffen. Zudem sind Schottergleise in diesem Innenstadtbereich gestalterisch unangemessen.

Lediglich die im Vergleich zu einem Schottergleis höheren Kosten sprechen gegen ein Rasengleis.

Die BSVG hat bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) die Förderung der Baumaßnahme mit einem Rasengleis beantragt, über die aber noch nicht entschieden wurde.

Realisierung und Finanzierung

Die Sanierung der Gleisanlagen muss im nächsten Jahr erfolgen, da sonst aufgrund verschlissener Schienen eine Streckenstilllegung erforderlich würde. Die Kosten für die Variante Rasengleis betragen ca. 4,3 Mio. Euro.

Die Finanzierung der Schienensanierung mit Rasengleis wird im Wirtschaftsplan 2023 der BSVG abgebildet. Grundsätzlich sind bereits Mittel für die genannte Gleissanierung im Wirtschaftsplan 2022 der BSVG veranschlagt (Planungskosten in 2022, Baukosten in 2023). Zudem hat die BSVG bereits eine Handlungsermächtigung zur Vergabe der Aufträge für die genannte Gleissanierung im Jahr 2022 in Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2023 erhalten (siehe Drucksache 21-17322). Die Kosten sind im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2023 zu aktualisieren.

Leuer

Anlage/n:

Lagepläne, Kostenvergleich Oberbauvarianten

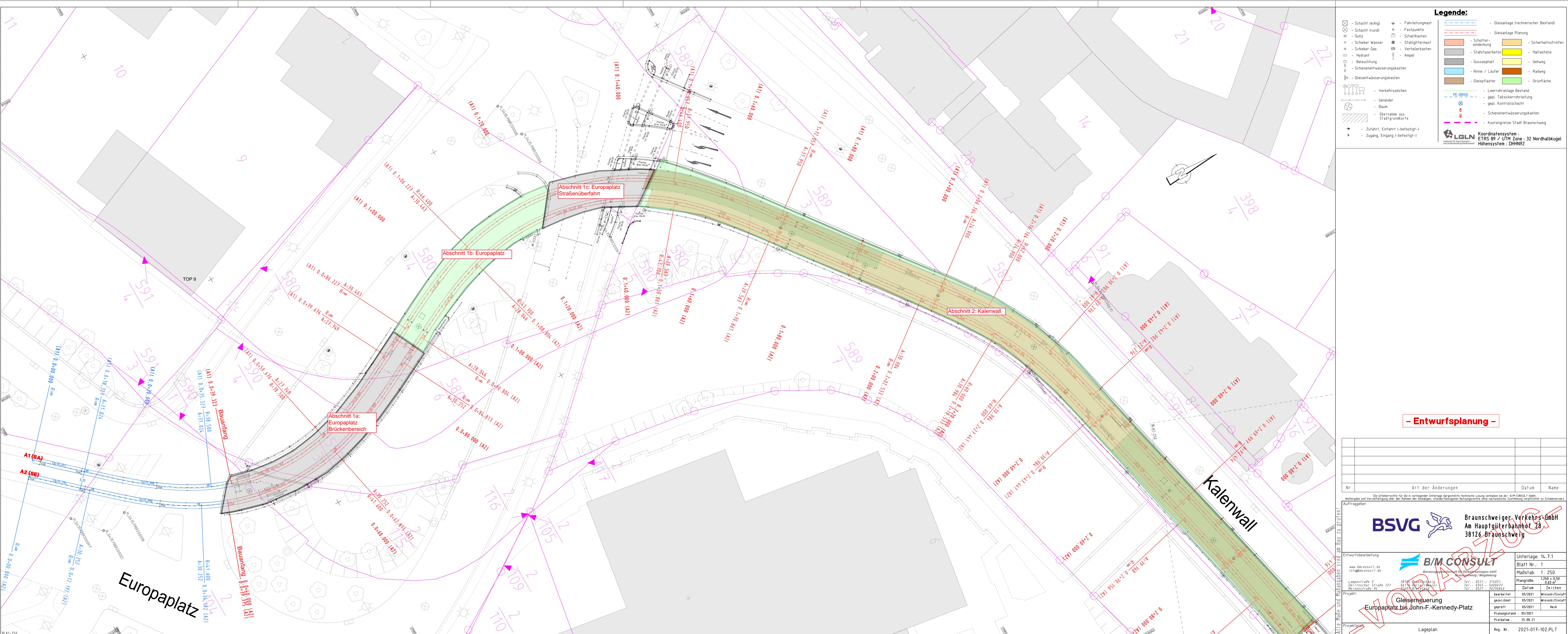
Gesamtkosten der Bauausgaben nach einzelnen Abschnitten und Varianten

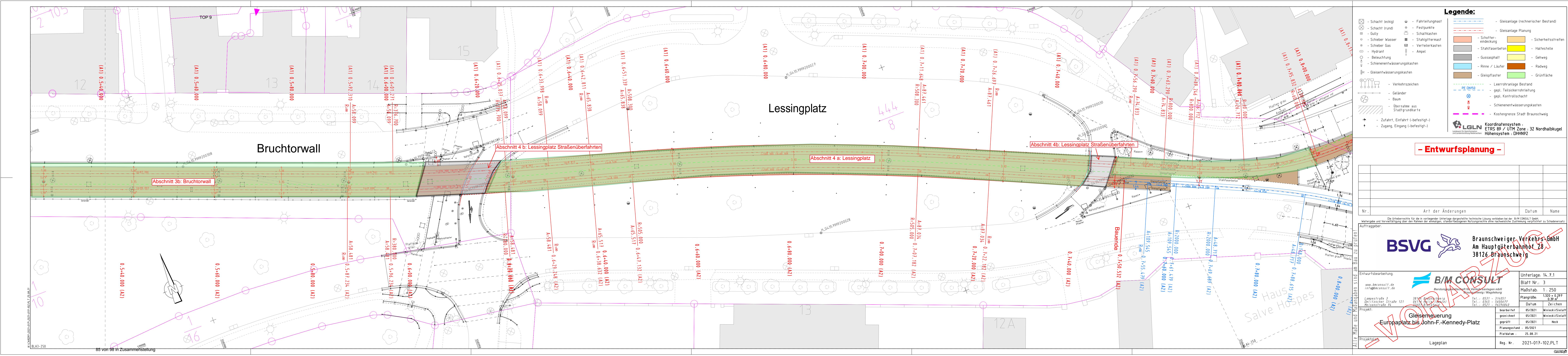
Stand: 25.01.2022

	Gesamtsumme je Abschnitt		
	V1 Schotter	V2 Pflaster	V3 Rasen
Abschnitt 1a: Europaplatz Brückebereich	156.423,40 €	236.472,23 €	236.472,23 €
Abschnitt 1b: Europaplatz	92.279,79 €	162.672,30 €	153.259,84 €
Abschnitt 1c: Europaplatz Straßenüberfahrten Stahlfaserbeton	80.235,51 €	80.235,51 €	80.235,51 €
Abschnitt 2: Kalenwall	326.062,82 €	679.374,40 €	619.064,37 €
Abschnitt 3 a+c: Gleisdreieck+Hast+Straßenüberfahrten Stahlfaserbeton	1.985.145,10 €	1.985.145,10 €	1.985.145,10 €
Abschnitt 3b: Bruchtorwall	279.206,80 €	532.431,11 €	502.479,31 €
Abschnitt 4a: Lessingplatz	269.267,37 €	500.442,53 €	454.521,64 €
Abschnitt 4b: Lessingplatz Straßenüberfahrten Stahlfaserbeton	28.037,54 €	28.037,54 €	28.037,54 €
Abschnitt 5a: JFK	120.736,12 €	205.045,38 €	198.836,73 €
Abschnitt 5b: JFK - Grundstückszufahrten Betoneindeckung	46.659,80 €	46.659,80 €	46.659,80 €
Gesamtsumme	3.384.054,23 €	4.456.515,89 €	4.304.712,06 €

Mehrkosten Pflaster statt Schotter (Invest)		1.072.461,65 €	
Mehrkosten Rasen statt Schotter (Invest)			920.657,82 €

Die Mehrkosten in der Unterhaltung des Rasengleises (Mähen, Düngen etc.) entsprechen inzwischen denen eines Schottergleises, da die Wildkrautbeseitigung im Schotter durch Verzicht auf Unkrautvernichtungsmittel aufwendiger geworden ist. Im mit Pflaster eingedeckten Gleis entstehen keine Mehrkosten in der Unterhaltung, da eine vollflächige Versiegelung der Fugen vorgenommen wird.





Legende:



Koordinatensystem :
ETRS 89 / UTM Zone : 32 Nordhalbkugel
Höhenkarte : DHHN92

- Gleisanlage (rechnerischer Bestand)
- Gleisanlage Planung
- Schottereindeckung
- Stahlbeton
- Gussasphalt
- Rinne / Läufer
- Gleispflaster
- Fahrleitungsmast
- Festpunkte
- Gully
- Schieber Wasser
- Schieber Gas
- Hydrant
- Beleuchtung
- Schienenentwässerungskasten
- Gleisentwässerungskasten
- Verkehrszeichen
- Geländer
- Baum
- Übernahme aus Stadtgrundkarte
- Zufahrt, Einfahrt (-befestigt-)
- Zugang, Eingang (-befestigt-)

PE DN150

</div

Legende:

- Schacht (eckig)
- Schacht rund
- Gully
- Schieber Wasser
- Schieber Gas
- Hydrant
- Beleuchtung
- Schienenwasserungskasten
- Gleisentwässerungskasten
- Verkehrszeichen
- Geländer
- Baum
- Übernahme aus Stadtgrundkarte
- Zufahrt, Einfahrt (-befestigt-)
- Zugang, Eingang (-befestigt-)
- Kostengrenze Stadt Braunschweig

Koordinatensystem :
ETRS 89 / UTM Zone : 32 Nordhalbkugel
Höhenystem : DHN92

- Gleisanlage (rechnerischer Bestand)
- Gleisanlage Planung
- Schotterdeckung
- Stahlbetonüberfahrt
- Gussasphalt
- 1,2, bzw. 3 reihige Rinne / Läufer
- Gleisplaster
- Platten / Trenn- Sicherheitsstreifen
- Haltstelle
- Gehweg
- Radweg
- Grünfläche

PE GRB - gepl. Tiefseiterhöhung
PE GRB - gepl. Kontrollschacht

Schienenwasserungskasten

Leerrohranlage Bestand

gepl. Tiefseiterhöhung

gepl. Kontrollschacht

Gleisentwässerungskasten

Leerrohranlage Bestand

gepl. Tiefseiterhöhung

gepl. Kontrollsch

Absender:

SPD-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 10.1

22-19514

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Fahrradabstellanlagen - Status des Ausbaus

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.08.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

13.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung des AMTA am 21. Juni 2022 hat die Verwaltung den 1. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" vorgestellt (Vorlage 22-18813), bezogen auf den Zeitraum vom 15. Juli 2020 bis zum 31. März 2022.

In Zeile 21 der angefügten Tabelle wird berichtet: „*Auf Basis der noch ausstehenden 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.*“

In Zeile 22 der Tabelle wird berichtet: „*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.*“

In Zeile 23 wird berichtet: „*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.*“

In diesem Zusammenhang fragen wir:

1. An welchen Haltestellen des ÖPNV wurden seit dem Ratsbeschluss vom 14. Juli 2020 die genannten 233 neuen Fahrradabstellplätze geschaffen?
2. An welchen städtischen Einrichtungen wurden die genannten 57 Abstellplätze eingerichtet?
3. Wo sind die genannten 354 neuen Abstellplätze in Wohngebieten entstanden?

Anlagen:

keine

Absender:

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

22-19140

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Neuordnung der Parkflächen am Wilhelmitorwall

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.07.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

13.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Am 2.12.2020 hat der damalige Planungs- und Umweltausschuss mehrheitlich den folgenden Beschluss gefasst: „Die Gehwege [am Wilhelmitorwall] werden durch eine durchgängige Markierung entlang der baulichen Trennung abgesetzt. Die Parkstände werden beidseitig als Längsparkstände markiert (Variante C).“

Nach Protesten der Anwohner*innen hat die Verwaltung zuletzt in der Mitteilung DS 19-11532-04 vom 16.2.2021 über den aktuellen Sachstand und das weitere Vorgehen berichtet. Hier heißt es u.a.: "Die Verwaltung prüft deshalb, wie der Beschluss möglichst verträglich für alle umgesetzt werden kann. In diesem Kontext werden u. a. auch die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung sowie zeitbegrenztes Parken, Bewohnerparken, Einbahnstraße, etc. untersucht."

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welches Ergebnis hat die Prüfung der in der Mitteilung 19-11532-04 erwähnten Sachverhalte ergeben?
2. Plant die Verwaltung, zeitnah einen neuen Beschlussvorschlag zur Neuordnung der Parkplätze am Wilhelmitorwall vorzulegen?
3. Falls nein: Wann ist damit zu rechnen, dass der Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 2.12.2020 umgesetzt wird?

Anlagen: keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****22-19297**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Jährliche Investitionen für den Radverkehr in Braunschweig***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

16.08.2022

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)*Status*

13.09.2022

Ö

Sachverhalt:

Für die Stadt Braunschweig ist ein Ziel- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" verabschiedet worden. Um das Tempo der Braunschweiger Maßnahmen besser einschätzen zu können, wäre ein Vergleich mit anderen Städten hilfreich. So investiert die Stadt Bremen derzeit jährlich 25 € / Einwohner in den Radverkehr.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Frage:

Wie hoch waren in Braunschweig die jährlichen Investitionen in den Radverkehr in den Jahren 2020 und 2021?

Anlagen:

keine

Absender:

**AfD-Fraktion im Rat der Stadt / Wirtz,
Stefan**

22-19517

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Ist die Gefahrenstelle für Radfahrer in der Kehrbeeke jetzt
beseitigt?**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.09.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

13.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Bei einer Veranstaltung in der Haupthalle des LokParks konnten Interessierte in der letzten Woche wahrnehmen, wie solide eine Absicherung von Eisenbahngleisen durch eingesetzte Hartgummiprofile das Betreten und Befahren dauerhaft ermöglichen kann und eine unfallsichere Überquerung von Schienen für jede andere Verkehrsart gewährleistet.

Aufgrund einer früheren Anfrage erhielten wir die Auskunft, dass "Ähnliches" für die schräg verlaufenden Schienen im Straßenbelag der Kehrbeeke, wo vermehrt Radfahrer an den überstehenden Schienenkanten einfädelten und stürzten, und eventuell andere gefährliche Stellen vorgesehen ist.

Eine aktuelle Besichtigung ergab jedoch:

der Gleisabschnitt scheint bisher nicht bearbeitet worden zu sein, lediglich in einem Bereich ist eine verhärtete Einlage aus Sand oder ähnlichem festzustellen, die allerdings ca. 2 cm unter der Schienenkante liegt und damit für Radfahrer ein weiterhin bestehendes Risiko darstellt (Bilder).

Betrachtet die Verwaltung die dortige Gefahrenstelle als erledigt?

Falls nein: wann ist mit welchen Arbeiten zu rechnen?

Aus welchen Gründen kam der Einsatz von Hartgummi-Profilabdeckungen dort nicht in Frage?

Anlagen:

Fotos





Absender:

SPD-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 10.5

22-19512

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Status des Ausbaus der Uferstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.08.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

13.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung des AMTA am 21. Juni 2022 hat die Verwaltung den 1. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" vorgestellt (Vorlage 22-18813), bezogen auf den Zeitraum vom 15. Juli 2020 bis zum 31. März 2022.

In der Zeile 16 der angefügten Tabelle wird der Status für den Neubau/Umbau der Uferstraße in einen veloroutenähnlichen Freizeitweg dargelegt. Demnach liegt eine Voruntersuchung vor, und es wurde mit der Planung und einer Variantenuntersuchung begonnen. Im Teilhaushalt für den Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sind für diese Maßnahme insgesamt 1,30 Mio. Euro vorgesehen, 500.000 Euro für 2022 und 800.000 Euro für 2023.

Zum Thema Ausbau der Uferstraße (Maßnahme 8.1) haben wir folgende Nachfragen:

1. Wie ist der aktuelle Status der Planung und Umsetzung, und wann sollen die zuständigen Gremien in diesem Verfahren eingebunden werden?
2. Wann ist mit der Umsetzung und Fertigstellung zu rechnen?

Anlagen:

keine

Absender:

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

22-19448

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Dauerzählstellen für den Radverkehr

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.08.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Status

13.09.2022

Ö

Sachverhalt:

Auf Antrag der Grünen Ratsfraktion wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen 2020 durch die Annahme des Antrags FWI 194 insgesamt 75.000 € für sog. Dauerzählstellen für den Radverkehr bereit gestellt. In der Stellungnahme 20-14440-01 hat die Verwaltung bereits die möglichen Standorte für diese Dauerzählstellen genannt: "Wendenstraße im Bereich Werder (mit Display), Ferdinandbrücke, Bültenweg zwischen Gaußstraße und Linnéstraße, Ringgleis/Kälberwiese, Okerbrücke Jasperallee (Ersatzstandort: Kurt-Schumacher-Straße, Nordseite, bahnhofsnah)." Hier wurde auch in Aussicht gestellt, dass die ersten Dauerzählstellen bereits im Frühjahr 2021 installiert werden können.

Im ersten Kompaktbericht zur Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" heißt es zum selben Thema: "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" (DS 22-18813).

Daran anknüpfend bitten wir um einen Sachstandsbericht und dabei insbesondere um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Nach welchen Kriterien wurden die Standorte für die Dauerzählstellen ausgewählt?
2. Welche Zählanlagen konnten bislang installiert werden?
3. In welcher Granulierung werden die Daten erhoben und für die Öffentlichkeit innerhalb der städtischen Internetpräsenz aufbereitet (z.B. Radfahrer*innen pro Stunde/Tag/Woche)?

Anlagen:

keine

Betreff:

Überprüfung der Pläne für die Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.08.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Status

13.09.2022

Ö

Sachverhalt:

Die Entwicklung in Braunschweig geht dahin, dass mit der Stärkung des Umweltverbundes der Radverkehr deutlich zunehmen wird und damit auch der Radverkehr zum Hauptbahnhof. Aus diesem Grund plant die Stadt zurecht, mit dem Neubau von einem oder zwei Fahrradparkhäusern am Hauptbahnhof genügend Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Die Planungen sehen Platz für 2.500 Fahrräder vor.

Es ist jedoch fraglich, ob das Gutachten von 2017 (auf dem die Planungen beruhen) die Zielvorstellungen des IKS 2.0 schon mitgedacht hat, womit sich der Schwerpunkt noch mehr auf den Umweltverbund, also auch auf das Fahrrad verlagert. Das Parkhaus in Münster mit 3.500 Stellplätzen (entspräche 2.900 in BS) ist schon jetzt ausgelastet. Die holländische Stadt Utrecht (360.000 Einwohner) hatte 2019 ein Parkhaus für 12.500 Stellplätze eingeweiht (entspräche 9.500 für BS).

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Für wie viele zusätzliche Räder ließen sich die geplanten Fahrradparkhäuser erweitern?
2. Falls dies nicht möglich ist, wo wäre Platz für einen Ergänzungsbau?
3. Wird das Abstellen der Fahrräder in den neuen Fahrradparkhäusern kostenlos sein?

Anlagen:

keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****22-19343****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

Bitte um vollständige Auflistung (sortiert nach Stadtbezirken) der Standorte der geplanten neuen Braunschweiger Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.08.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

13.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Juni 2022 wurde der 'Vertrag über Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Stadt Braunschweig' im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben sowie im Verwaltungsausschuss beschlossen (Ds. 22-19085). Bis Ende 2024 sollen mindestens 200 Ladesäulen entstehen, gleichmäßig auf alle Stadtbezirke verteilt.

Leider fehlten bis zur Abstimmung in den Ausschüssen einige Anlagen zum Vertrag, da diese von Verwaltung und dem Bieter BS Energy erst nach dem Zuschlag gemeinsam erstellt würden. Zu diesen fehlenden Anlagen gehört auch das sogenannte 'Standortkonzept' (Anlage 4), zu dem es in Ds. 22-19085-01 heißt:

"Anlage 4 umfasst das Standortkonzept des Bieters, welches die mit Drucksache 21-16987 dargestellten Grundlagen zur Standortwahl konkretisiert. Auf dieser Basis werden die konkreten Standorte für die Ladesäulen zwischen BS|Energy und Verwaltung abgestimmt werden. Die Methodik der Standortauswahl wird dem AMTA nach Abstimmung zwischen BS|Energy und Verwaltung in der 2. Jahreshälfte 2022 mit einer separaten Drucksache detailliert dargelegt [...]."

Bei der Konzessionsvergabe fehlten nicht nur die geplanten Standorte, sondern auch eine Stadtbezirks-Prioritätenliste für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Diese Auflistung wäre vor allem deshalb sehr wichtig, da mit dem Westlichen und dem Östlichen Ringgebiet ausgerechnet die beiden bevölkerungsreichsten Braunschweiger Stadtbezirke mit öffentlichen E-Ladesäulen stark unversorgt sind. Da es aber gerade dort durch viele Mietverhältnisse nur wenig Möglichkeiten für private Installationen von Wallboxen gibt, ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur besonders in diesen beiden Stadtbezirken besonders dringlich und sollte hier prioritär behandelt werden.

Die Anfang August von der Verwaltung angekündigten ersten Installationen von Ladesäulen sollen an folgenden Standorten vorgenommen werden:

am Westfalenplatz im Stadtbezirksrat 112 (Ds. 22-19190),
 am Stöckheimer Markt im SBR 211 (Ds. 22-19191),
 am Welfenplatz im SBR 212 (Ds. 22-19192),
 an der Donaustraße/Ilsarstraße im SBR 221 (Ds. 22-19193) und
 am Saarplatz im SBR 321 (Ds. 22-19194).

Leider wurden hier die besonders unversorgten beiden bevölkerungsreichsten

Stadtbezirke (Westliches und Östliches Ringgebiet) nicht berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann genau wird den Mitgliedern des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben eine vollständige Auflistung der Standorte für die geplanten Neuinstallationen von Ladestationen für Elektrofahrzeuge - aufgeschlüsselt nach Stadtbezirken - zur Verfügung gestellt?
2. Durch welche sachlichen Gründe erklärt sich die Nichtberücksichtigung des Westlichen und Östlichen Ringgebiets bei den kürzlich vorgestellten neuen Ladesäulenstandorten für Elektrofahrzeuge?

Anlagen:

keine